

みなとが支える 私たちの暮らし life

Ports-gateway to the world

“海のネットワーク”は渋滞知らず 日本各地を結びます

わが国は多くの島々によって構成されています。そのため、航空機や自動車が発達する以前は、旅客や貨物の輸送には船が利用されてきました。みなとは人やモノの集積地点として、古くから活躍してきたのです。

トラックでは1台に積める量が限られてしまうため、あまり効率的ではない場合があります。そこで、工業原料や大型機械類といった重い貨物は、積載量の大きい船によって運ばれています。

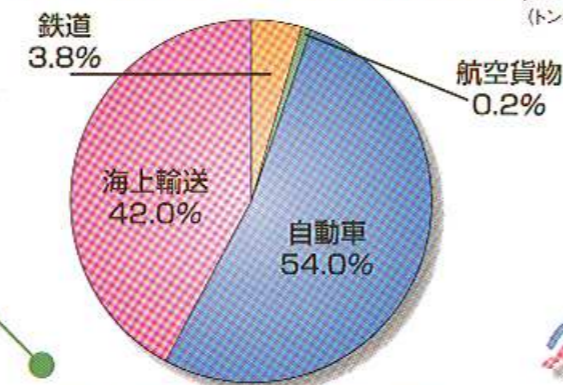
また、船は輸送する貨物の大きさや荷姿にあわせて、いくつかの種類がありますから、いろいろな貨物を効率よく運ぶことができます。

大量の貨物をいちどに運べる内航海運は、国内輸送の主力として活躍しています。

みなとは、年間20億トンの国内貨物を扱っています

みなとは、貿易のみならず、国内の貨物輸送にも大きく関わっており、その取扱量は年間で約20億トンに達しています。輸送機関別で見ると、海上輸送はトラックに次ぐ貨物量を扱っており、国内輸送のうち、約42%は海上輸送が占めています。また、全国には貨物や旅客の定期航路が約160本あり、北海道から沖縄まで海のネットワークを形成しています。大量の人やモノを安く運べる海上輸送は、最も注目される輸送手段です。

国内貨物輸送量の輸送機関別分担比率 (2000年) (トンキロベース)

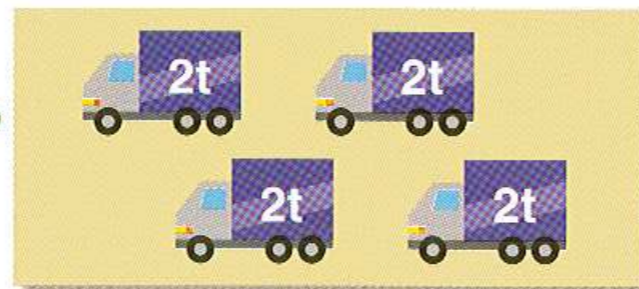


資料:「数字でみる港湾2002」日本港湾協会



資料:港湾統計年報 平成12年

国民一人あたり約8トン



わが国の1年間の国内海上輸送量(10億トン)は、国民一人あたりで約8トンにのびります。私たちは、1年間で2トントラック4台分という大量の貨物を、船やみなとを通じてやりとりしています。
※国内海上輸送量は、港湾貨物取扱量÷2で算出しています。

みなとを支える人々③

水先人(パイロット)

みなとの中では、多くの船が行き交っており、船の航行には細心の注意が必要です。世界中を航海し、何百というみなとに入出港している船長が、それぞれのみなとの特徴を把握することは困難です。このため、船に乗船し船長を助けて船を安全に効率的に導くのが水先人です。水先人はそれぞれのみなとについて熟知しており、船の航行安全のための強い味方です。



海上輸送のメリット②



長距離輸送、大量輸送という点で、最も優れた輸送機関は船です。たとえば、砂利1000トン運ぶ場合、10トントラックなら100台を必要としますが、砂利運搬船を使えばいちどに運ぶことができ、輸送コストも少なくて済みます。そのため、わが国では砂利をはじめ、セメント、金属、石炭など、産業に不可欠な品目はほとんどが船によって運ばれています。また、海上輸送は他の輸送機関に比べてエネルギー効率が良く、またCO2排出量がトラックの約5分の1と、環境に優しい輸送機関です。

1トンの貨物を1km運ぶのに消費するエネルギーの比較

(鉄道=100とした場合)

鉄道	100	493kJ
海運	109	535kJ
営業用トラック	570	2,809kJ
自家用トラック	2270	11,190kJ

出典:「交通関係エネルギー要覧2001・2002」国土交通省総合政策局情報管理部

国内海運を支える船の数々



カーフェリー
たくさんの人や貨物を海陸一貫輸送できる長距離大型カーフェリーは、トラックの代替輸送機関として、近年ますます脚光を浴びています。



RORO(ローロー)船
船の前後にある入り口からトラックやトレーラー、フォークリフトによって直接荷物を積みおろしする船で、国内の雑貨輸送に活躍しています。



鉄鉱石専用船
私たちの生活に欠かせない鉄の原材料となる鉄鉱石を専用に輸送する船舶です。鉄鉱石のように比重の重い貨物の運搬は、道路への影響も大きいため、一度に大量に運べる海上輸送が適しています。