

安全運航への取り組み



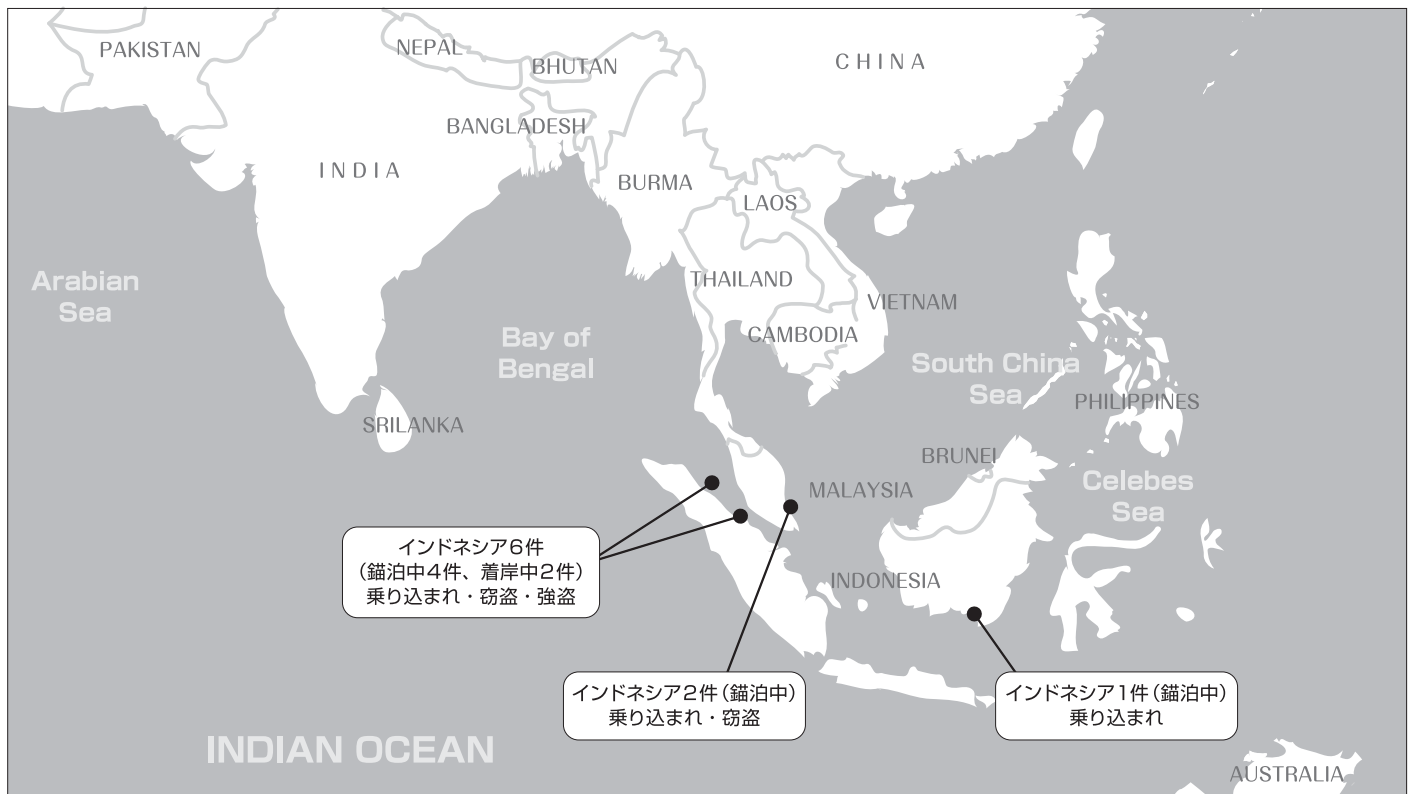
1・最近の海賊等事案の発生状況・発生場所

出典・国際海事局(IMB)/国土交通省海事局

	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)	H19 (2007)	H20 (2008)	H21 (2009)	H22 (2010)	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)
東南アジア	170	158	102	83	70	54	46	70	80	104	128
アフリカ	93	73	80	61	120	189	266	259	293	150	79
マラッカ・シンガポール海峡	30	46	19	16	10	8	11	5	12	8	10
ソマリア周辺海域	21	10	45	20	44	111	218	219	237	75	15
合計	445	329	276	239	263	293	410	445	439	297	264
日本関係船舶	12	7	9	8	10	12	5	15	11	5	9

- (注) 1. 数字は全船舶数(国際海事局・IMBの資料による)で、日本関係船舶(日本籍の外航船舶及び日本の船社の運航する外国籍船)の件数(国土交通省の調査による)
2. マシ海峡及びソマリア周辺海域の件数はそれぞれ東南アジア、アフリカの内数である。

2・日本関係船舶における海賊等事案について(2013年)



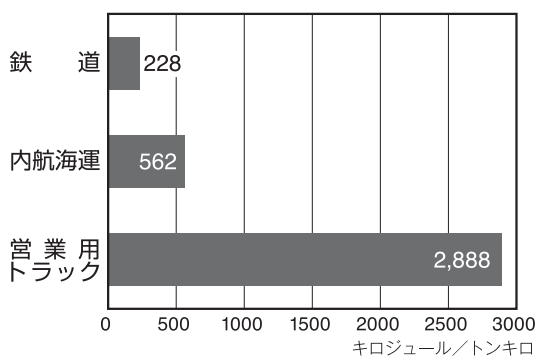
※日本関係船舶:日本籍船及び日本の船社の運航する外国籍船

環境問題への取り組み



1・1トンの荷物を1km運ぶ際に消費するエネルギーの比較

出典・日本内航海運組合総連合会「内航海運の活動」



船舶は効率的な輸送機関です



内航海運は、重量ベースで、年間約3億6千万トンを運んでおり、10トントラックで、3,600万台に相当

内航海運の輸送量を、陸上輸送機関で代替することは、物理的にも、交通環境問題からも極めて困難。