

参考資料（海難統計）

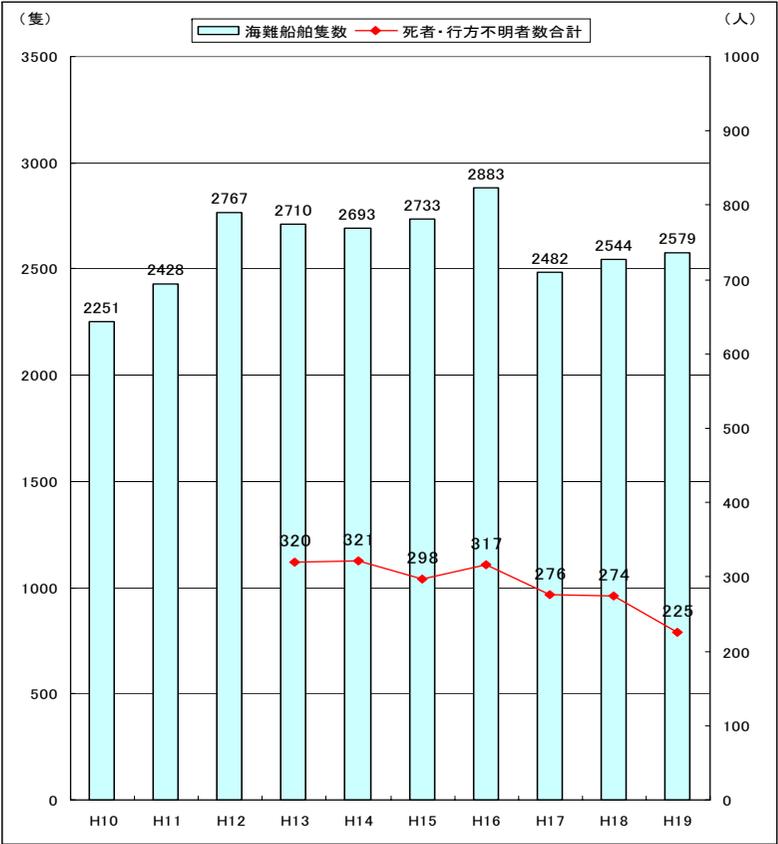
※ 平成19年は速報値

【目次】

| | |
|---------------------------------------|-------|
| 1. 海難船舶隻数及び海上における死者・行方不明者の推移 | 資料 1 |
| 2. 船種別海難発生隻数の傾向 | 資料 1 |
| 3. 船種別発生隻数の傾向 | 資料 2 |
| 4. 海難の発生原因 | 資料 2 |
| 5. 海域別海難発生状況 | 資料 3 |
| 6. マリンレジャーに伴う死者・行方不明者の推移 | 資料 3 |
| 7. 一人乗りの漁船・プレジャーボートからの海中転落者及び死者・行方不明者 | 資料 4 |
| 8. 一人乗りの漁船・プレジャーボートからの海中転落者の救命胴衣着用率 | 資料 4 |
| 9. 外国船舶の重大海難発生隻数（100t以上） | 資料 5 |
| 10. 外国船舶の衝突・乗揚海難の原因別発生状況（100t以上） | 資料 5 |
| 11. 漁船海難の発生状況（全般） | 資料 6 |
| 12. 死者・行方不明者を伴う漁船海難の状況 | 資料 7 |
| 13. 負傷者を伴う漁船海難の状況 | 資料 8 |
| 14. プレジャーボート海難の発生状況（全般） | 資料 9 |
| 15. 死者・行方不明者を伴うプレジャーボート海難の状況 | 資料 10 |
| 16. 負傷者を伴うプレジャーボート海難の状況 | 資料 11 |
| 17. 貨物船の海難の状況 | 資料 12 |
| 18. 貨物船の海難の状況（日本船100トン～500トン未満） | 資料 13 |
| 19. 貨物船の海難の状況（外国船1000トン以上） | 資料 14 |
| 20. タンカーの海難の状況 | 資料 15 |
| 21. タンカーの海難の状況（日本船） | 資料 16 |
| 22. タンカーの海難の状況（外国船） | 資料 17 |
| 23. 旅客船海難の発生状況（全般） | 資料 18 |
| 24. 負傷者を伴う旅客船海難の状況 | 資料 19 |
| 25. 旅客船海難の発生状況（トン数別） | 資料 20 |
| 26. 旅客船海難の発生状況（乗船者数別） | 資料 21 |
| 27. 遊漁船海難の発生状況（全般） | 資料 22 |
| 28. 負傷者を伴う遊漁船海難の状況 | 資料 23 |

1. 海難船舶隻数及び海上における死者・行方不明者の推移

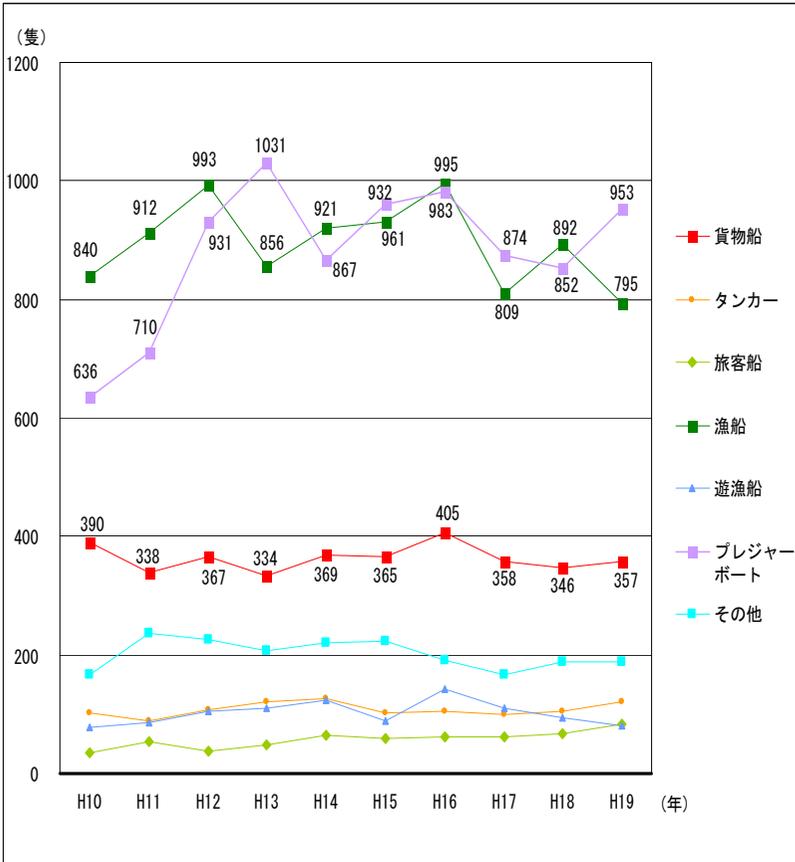
- ◎ 過去10年間の海難発生隻数の平均は約2,600隻でほぼ横ばい
- ◎ 死者・行方不明者は減少傾向



※ 死者・行方不明者数は、海難及び船舶からの海中転落等に伴う死者・行方不明者数の合計値。
(H12以前の死者・行方不明者については、統計手法が異なるため計上できない。)

2. 船種別海難発生隻数の傾向

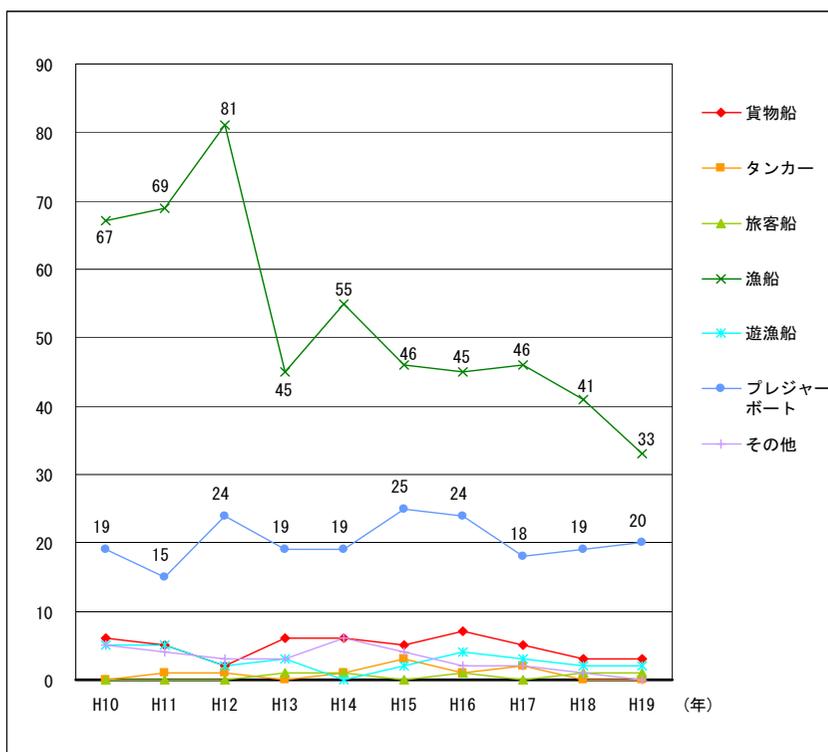
- ◎ 船種別では漁船、プレジャーボートの海難が多く(約7割)、次いで貨物船(約1.5割)の順となっている



死者・行方不明者を伴う海難では！

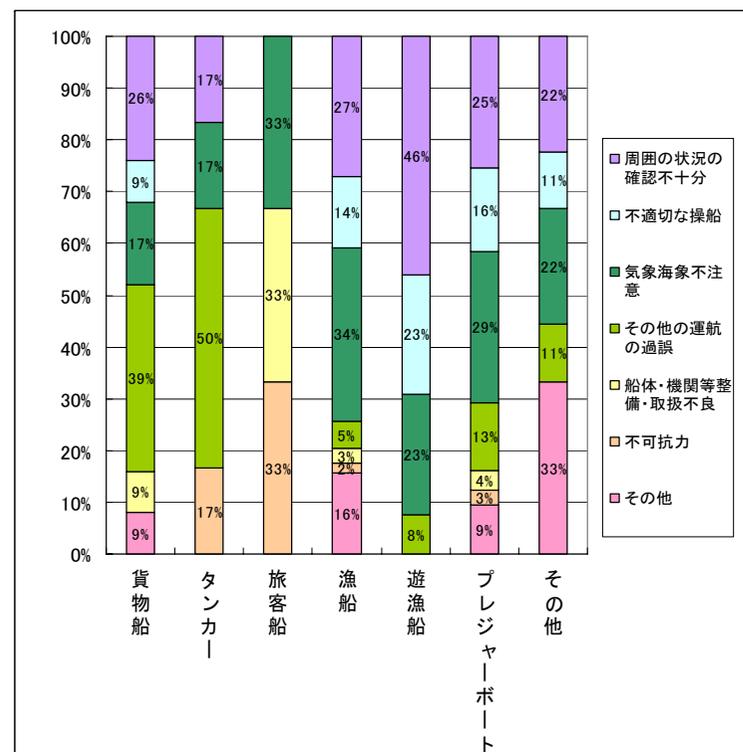
3. 船種別発生隻数の傾向

- ◎ 船種別では漁船が最も多く、次いでプレジャーボート、貨物船の順となっている
- ◎ 漁船の死亡・行方不明者は減少傾向



4. 海難の発生原因

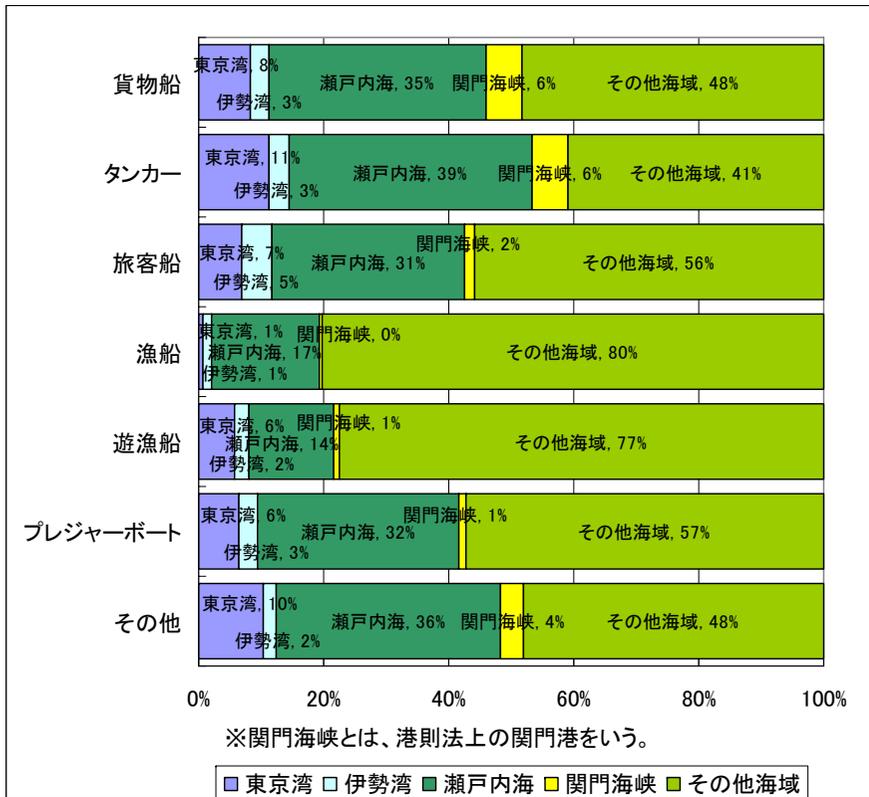
- ◎ 漁船、プレジャーボート等の小型船は、大型船（貨物船、タンカー）に比べ、「気象海象不注意」と「周囲の状況の確認不十分」の比率が高い
- ◎ 貨物船、タンカーは、「周囲の状況の確認不十分」と、「気象海象不注意」の比率が高い



※ 平成15年～平成19年の合計

5. 海域別海難発生状況

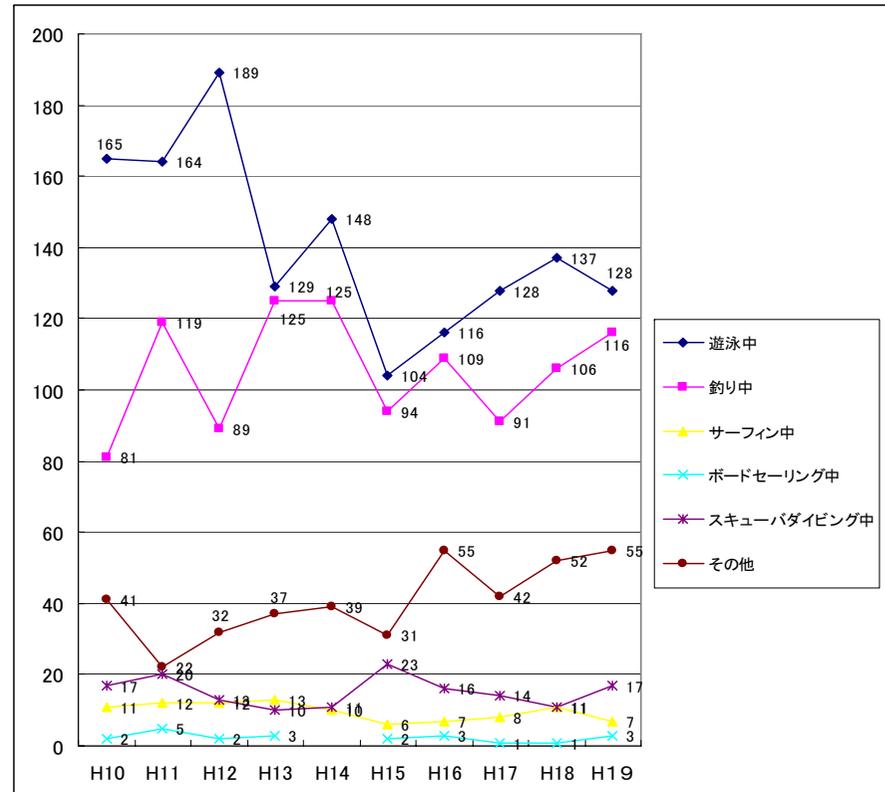
- ◎ 全海難の約4割が東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、関門海峡で発生している
- ◎ 貨物船海難全体の52%、タンカー海難全体の59%、旅客船海難全体の44%がこの海域で発生している



※ 平成15年～平成19年の合計

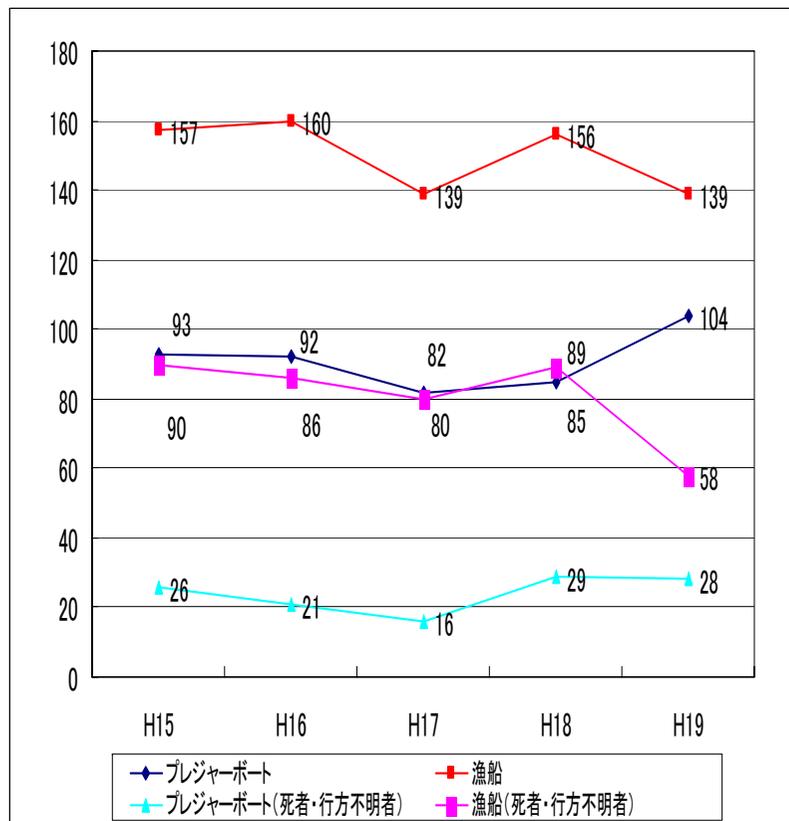
6. マリンレジャーに伴う死者・行方不明者の推移

- ◎ マリンレジャーに伴う死者・行方不明者は、遊泳中の発生が最も多く、次に釣り中が多くなっている



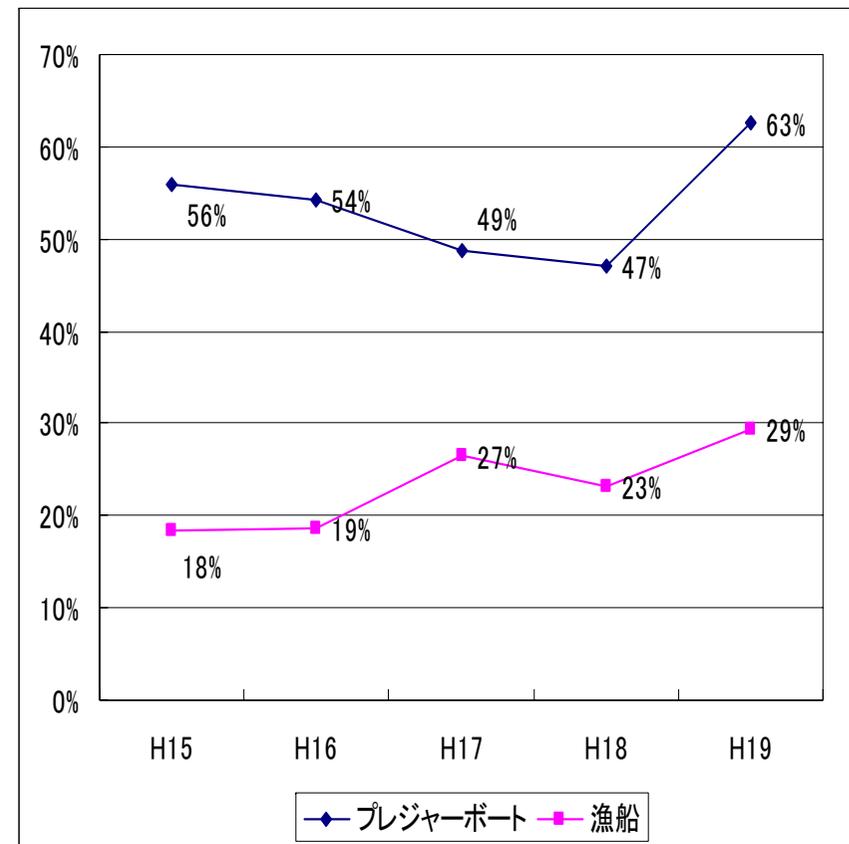
7. 一人乗りの漁船・プレジャーボートからの海中転落者及び死者・行方不明者

- ◎ 一人乗りの漁船・プレジャーボートからの海中転落者は、横ばい
- 平成19年は、一人乗り漁船からの海中転落による死者・行方不明者が大きく減少



8. 一人乗りの漁船・プレジャーボートからの海中転落者の救命胴衣着用率は、低いが増加傾向にある

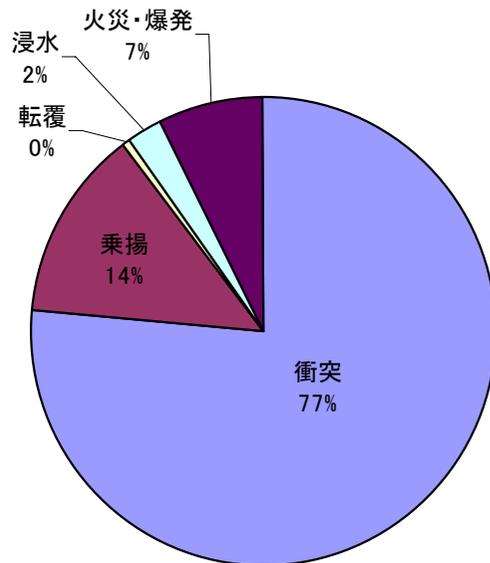
- ◎ 一人乗り漁船の海中転落者の救命胴衣着用率は、低いが増加傾向にある



9. 外国船舶の 重大海難発生隻数（100t以上）

※ 重大海難：死者・行方不明者を伴う海難（衝突、乗揚、転覆、浸水、火災・爆発をいう）

- ◎ 外国船舶の重大海難は、衝突が約8割を占め、次いで乗揚の発生率が高くなっている



※ 平成15年～平成19年の合計

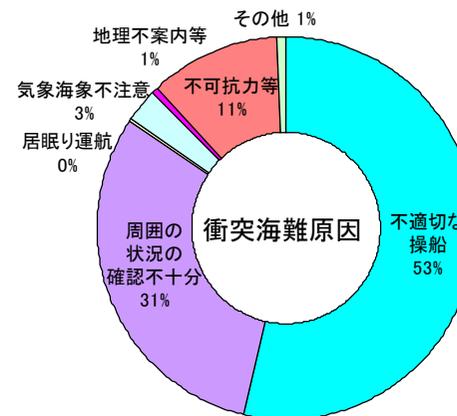
10. 外国船舶の衝突・乗揚海難の 原因別発生状況（100t以上）

<衝突海難の原因>

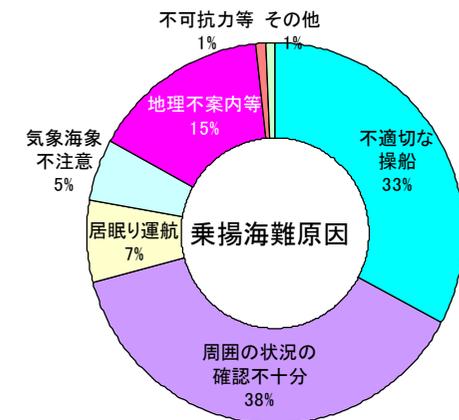
- ◎ 衝突原因では「不適切な操船」が最も多く、次いで「周囲の状況の確認不十分」の順となっている。

<乗揚海難の原因>

- ◎ 乗揚原因では「周囲の状況の確認不十分」が最も多く、次いで「不適切な操船」「地理不案内」「居眠り運航」の順となっている



※ 平成15年～平成19年の合計



11. 漁船海難の発生状況(全般)

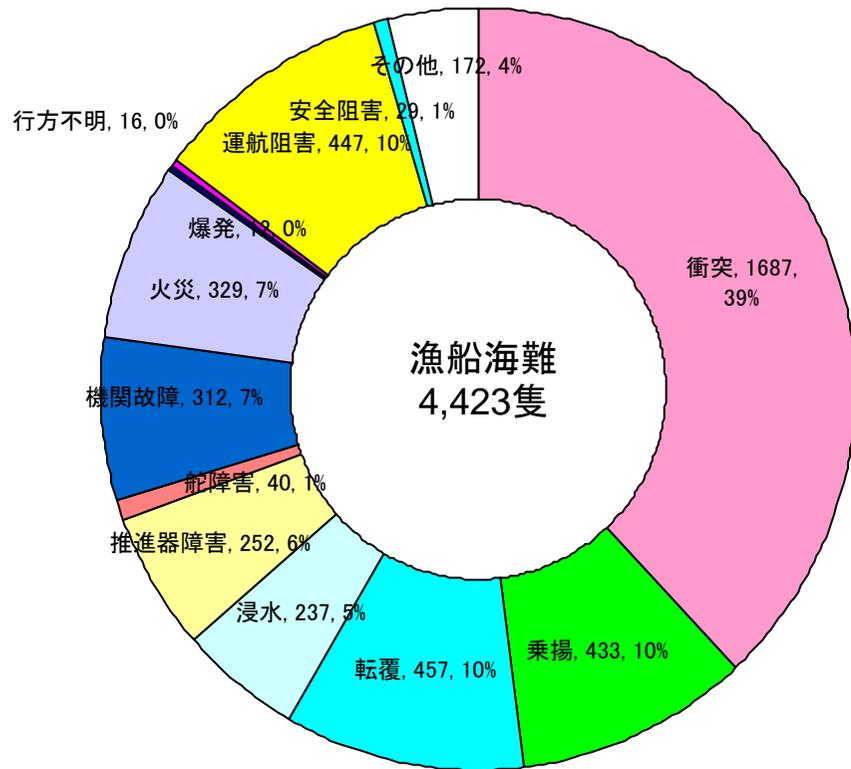
<海難の種類>

- ◎ ほぼ4割を衝突海難が占め、次いで運航阻害、転覆の順となっている
(運航阻害については殆どが無人漂流であり一人乗り漁船からの海中転落はこの部分に該当する)

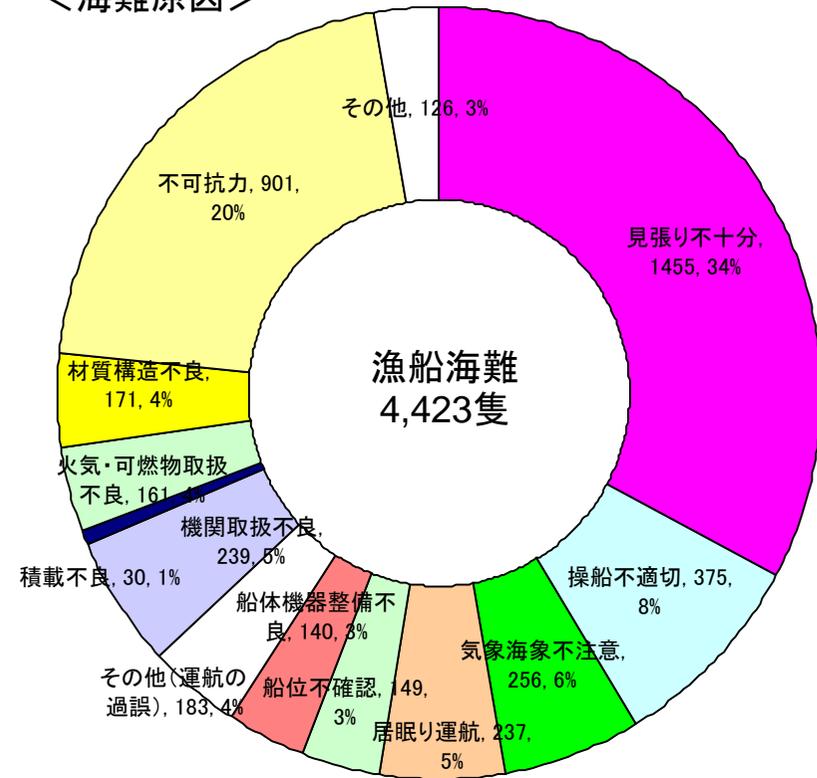
<海難の原因>

- ◎ 見張り不十分が最も多く、次いで操船不適切、気象海象不注意の順となっている
(不可抗力については自然発火、他船の過失等乗員の知識技能では避けがたかったものをいう)

<海難種類>



<海難原因>

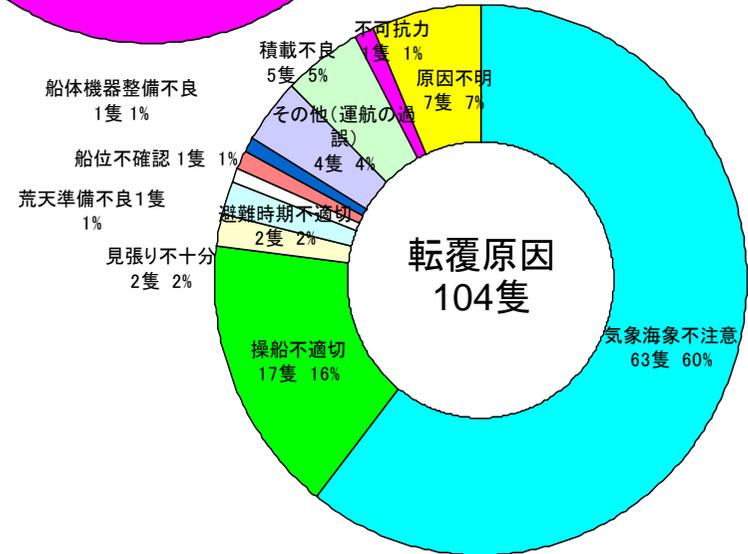
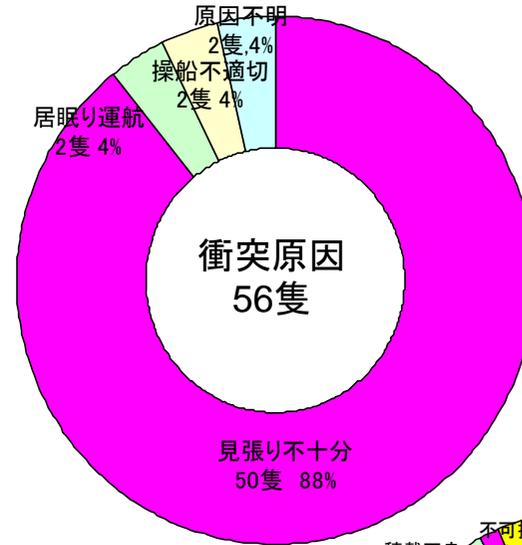
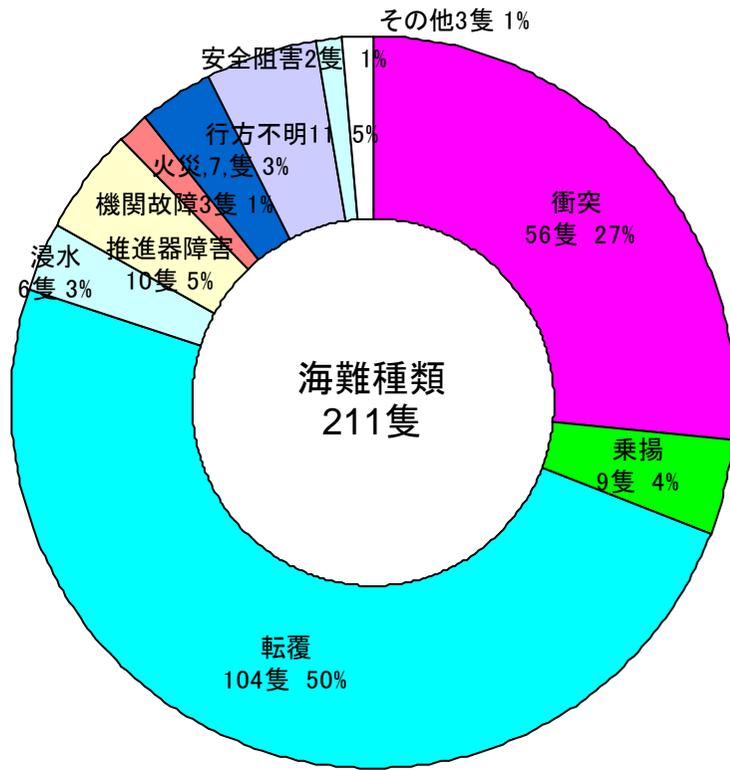


※ 平成15年～平成19年の合計

12. 死者・行方不明者を伴う漁船海難の状況

死者・行方不明者を伴う漁船の海難では、

- ◎ 転覆が半数を占め、次いで衝突が多くなっている
- 転覆の原因は、気象海象不注意が最も多く約6割を占め、次いで操船不適切の順となっている
- 衝突の原因は、見張り不十分が約9割を占めている

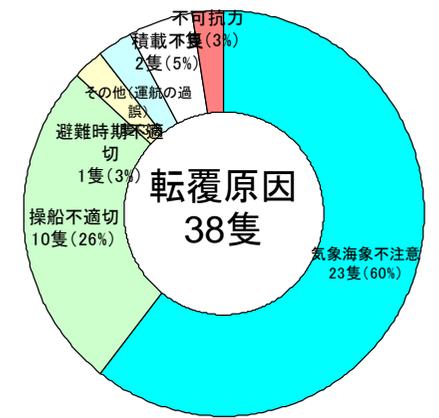
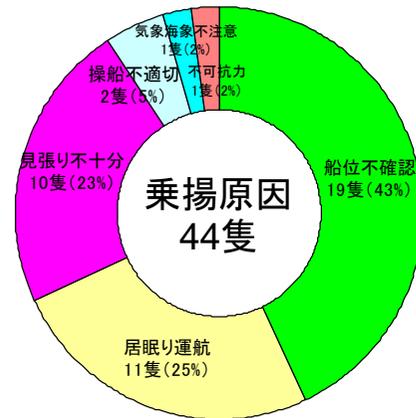
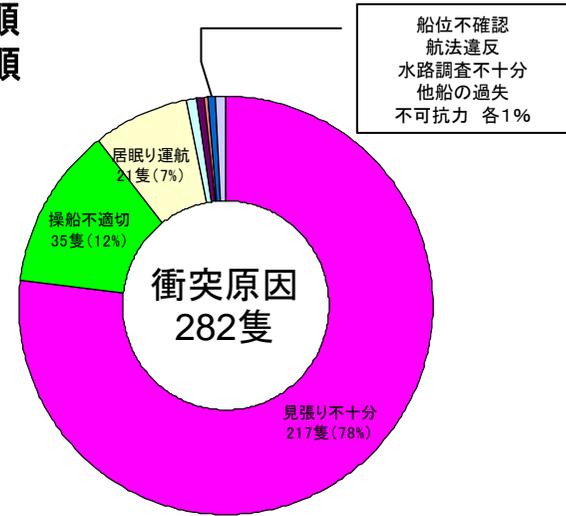
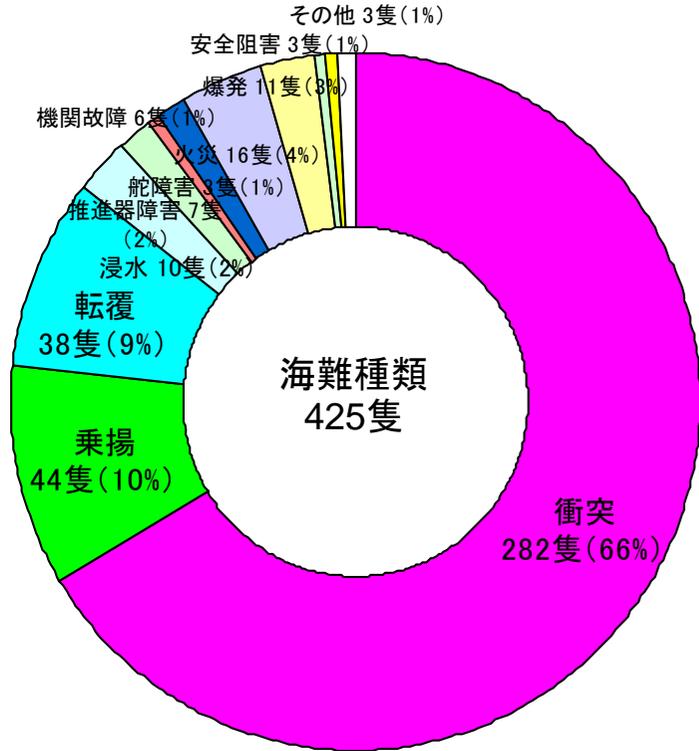


※ 平成15年～平成19年の合計

13. 負傷者を伴う漁船海難の状況

負傷者を伴う漁船の海難では、

- ◎ 衝突が約7割を占め、次いで乗揚、転覆の順
- 衝突の原因は、見張り不十分が約8割を占め、操船不適切、居眠りの順
- 乗揚の原因は、船位不確認が4割を占め、居眠り、見張り不十分の順
- 転覆の原因は気象海象不注意が6割を占め、次いで操船不適切の順



※ 平成15年～平成19年の合計

14. プレジャーボート海難の発生状況(全般)

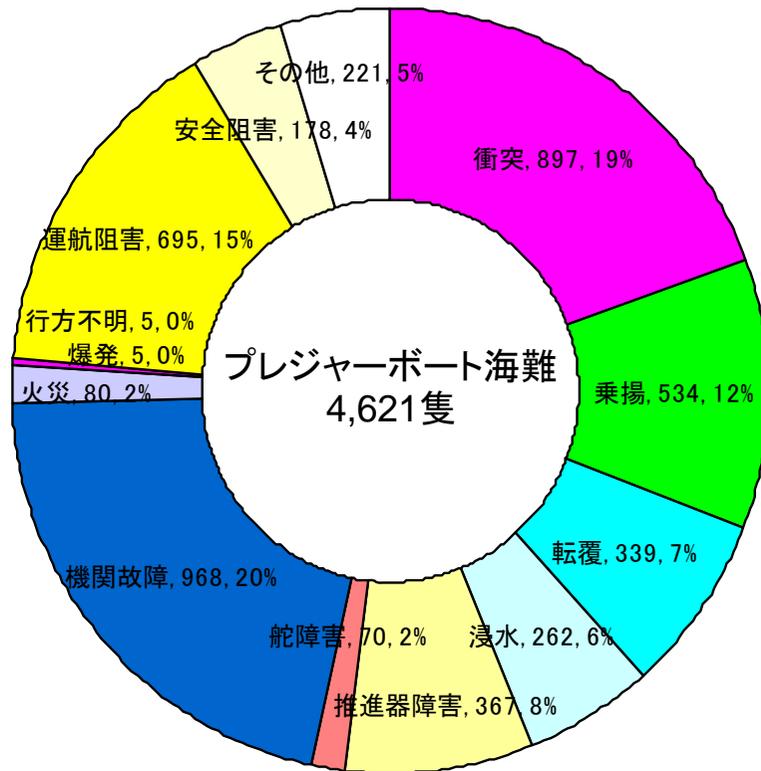
<海難の種類>

- ◎ 機関故障が最も多く、次いで衝突、運航阻害となっている
(運航阻害については、バッテリー過放電や燃料欠乏による漂流が多数を占める)

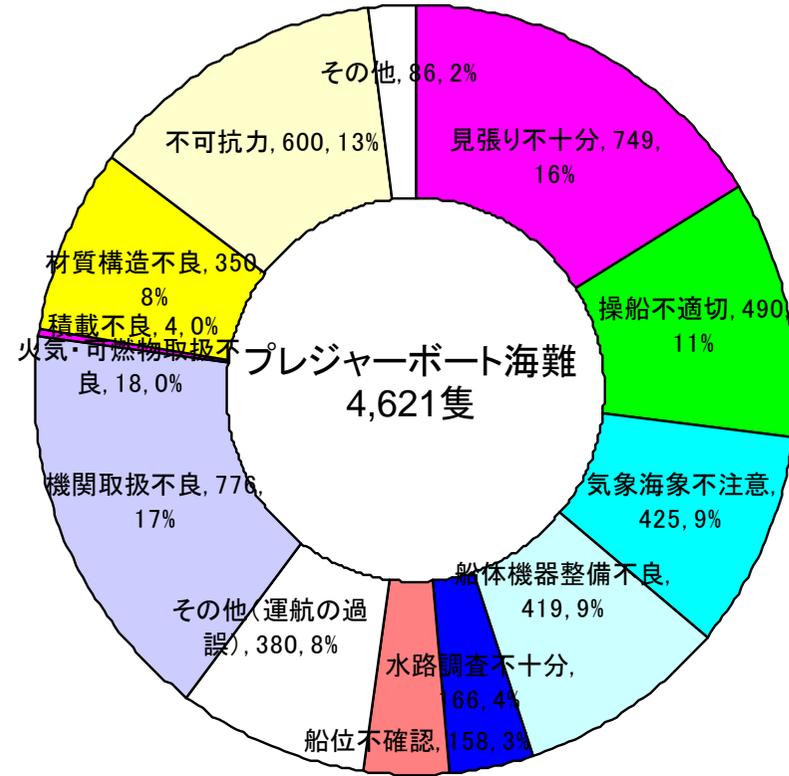
<海難の原因>

- ◎ 機関取扱不良が最も多く、次いで見張り不十分、操船不適切の順となっている
(バッテリー過放電や燃料欠乏の運航阻害は、原因を船体整備不良に分類している)

<海難種類>



<海難原因>

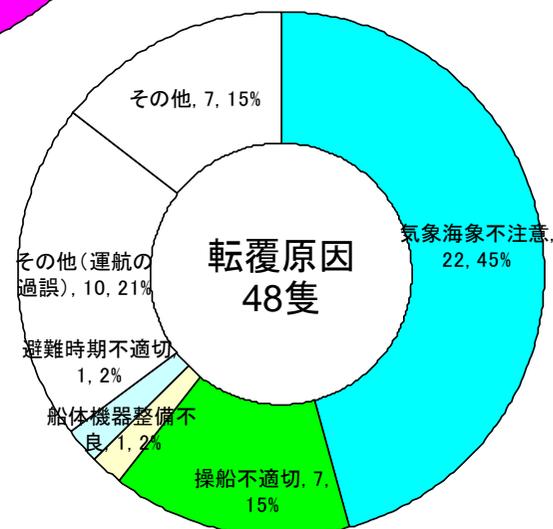
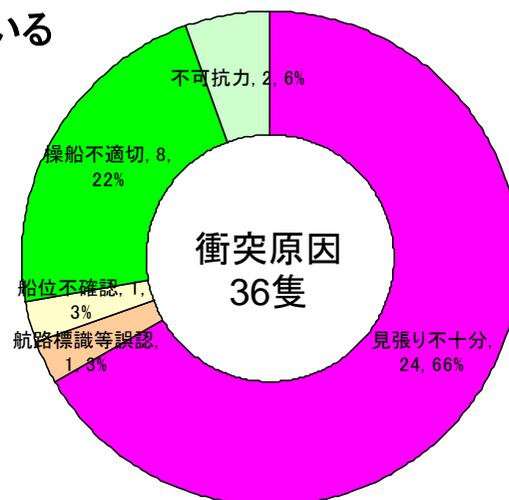
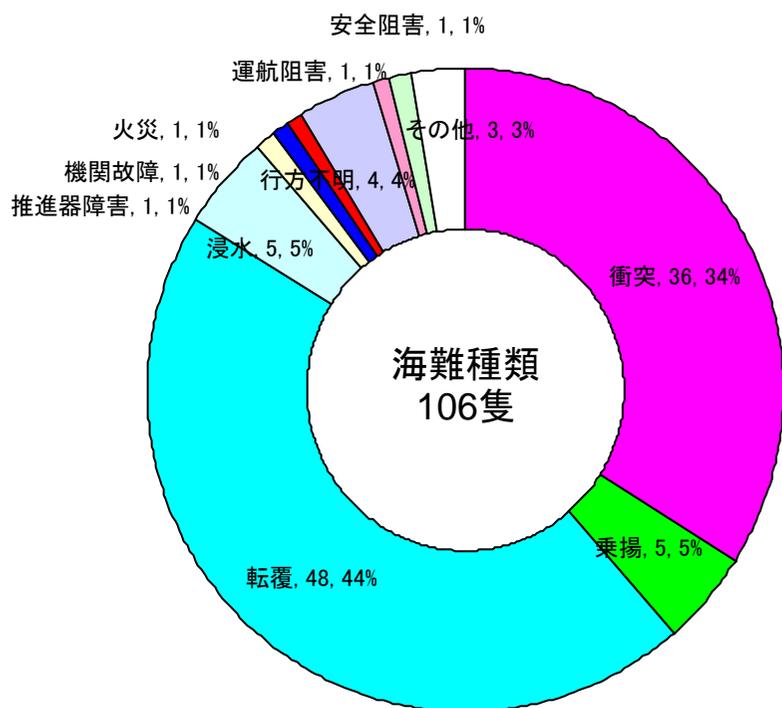


※ 平成15年～平成19年の合計

15. 死者・行方不明者を伴うプレジャーボート海難の状況

死者・行方不明者を伴う漁船の海難では、

- ◎ 転覆が約半数を占め、次いで衝突が多くなっている
- 転覆の原因は、気象海象不注意が最も多く約半数を占め、次いで操船不適切の順となっている
- 衝突の原因は、見張り不十分が約7割を占めている

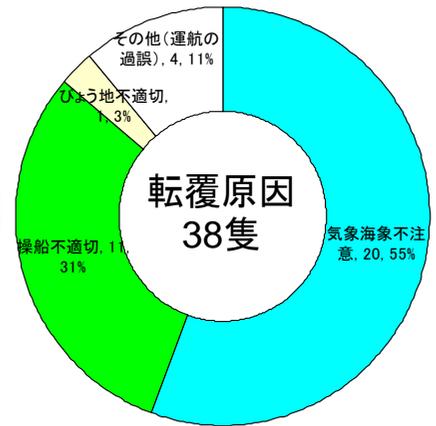
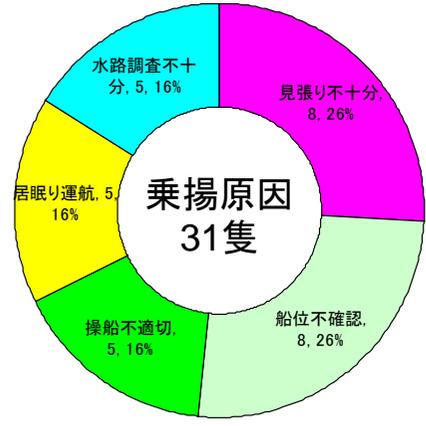
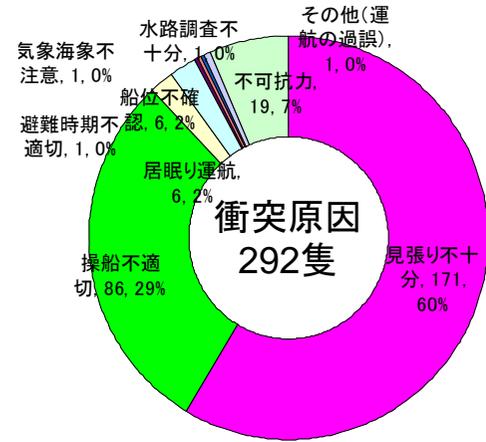
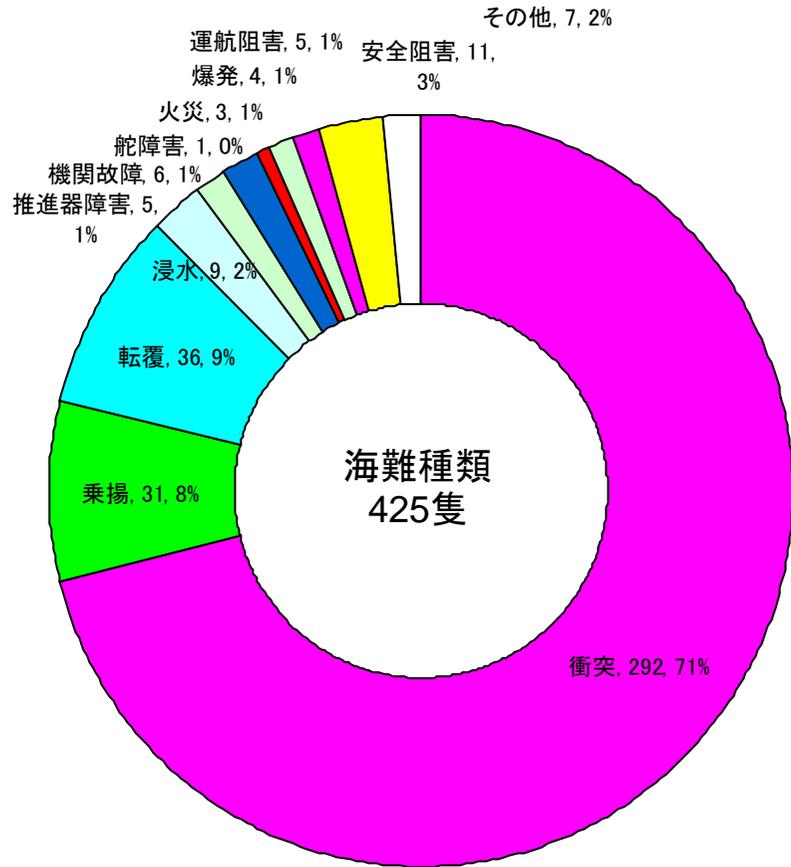


※ 平成15年～平成19年の合計

16. 負傷者を伴うプレジャーボート海難の状況

負傷者を伴うプレジャーボートの海難では、

- ◎ 衝突が約7割を占め、次いで転覆、乗揚の順
- 衝突の原因は、見張り不十分が6割を占め、次いで操船不適切の順
- 転覆の原因は、気象海象不注意が約6割を占め、次いで操船不適切の順
- 乗揚の原因は、見張り不十分と船位不確認がそれぞれ約3割を占め、操船不適切及び居眠りの順

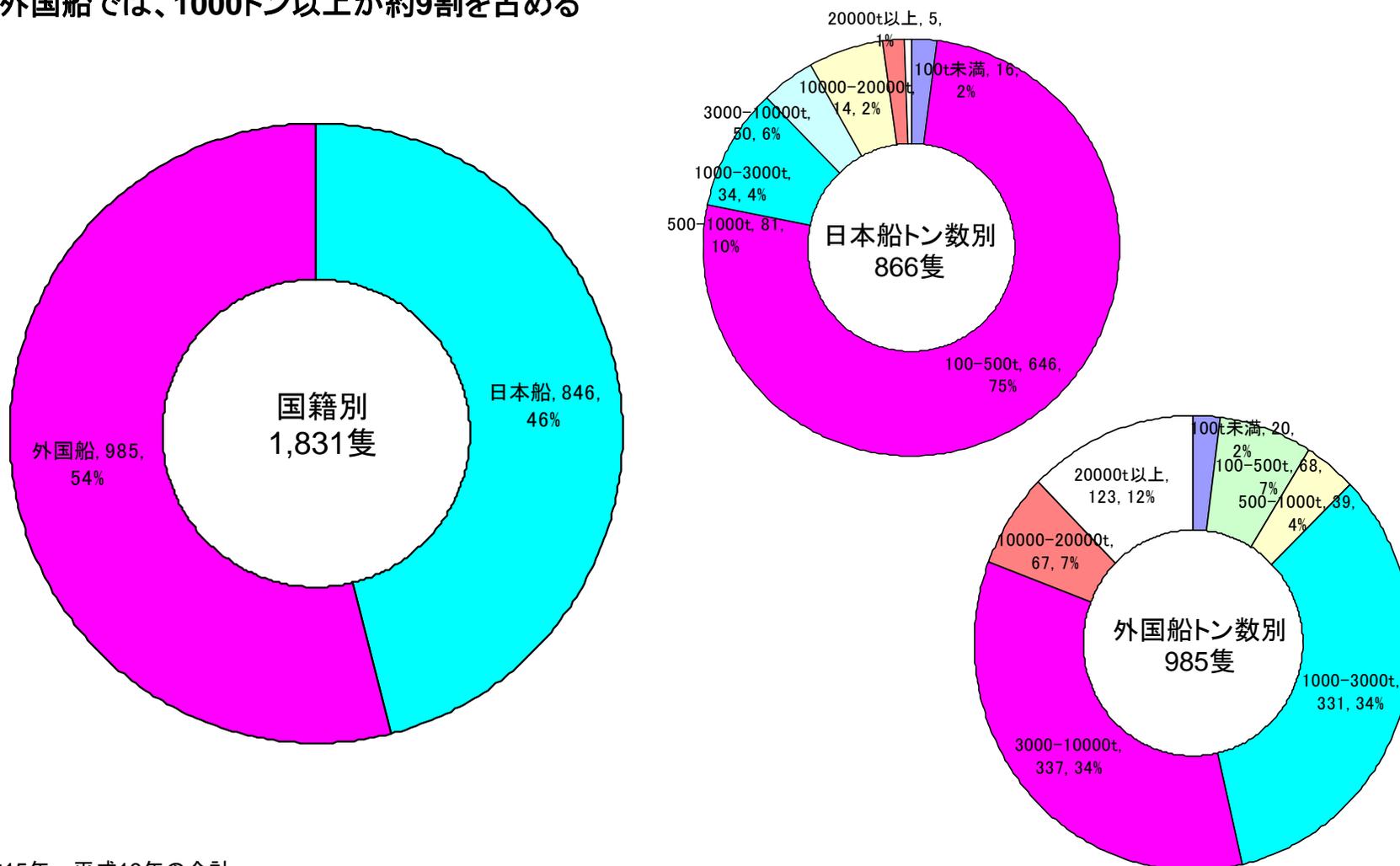


※ 平成15年～平成19年の合計

17. 貨物船の海難の状況

貨物船の海難では、

- ◎ 日本船、外国船がそれぞれ半数ずつとなっている。
- 日本船では、100トン以上500トン未満が約8割を占める
- 外国船では、1000トン以上が約9割を占める

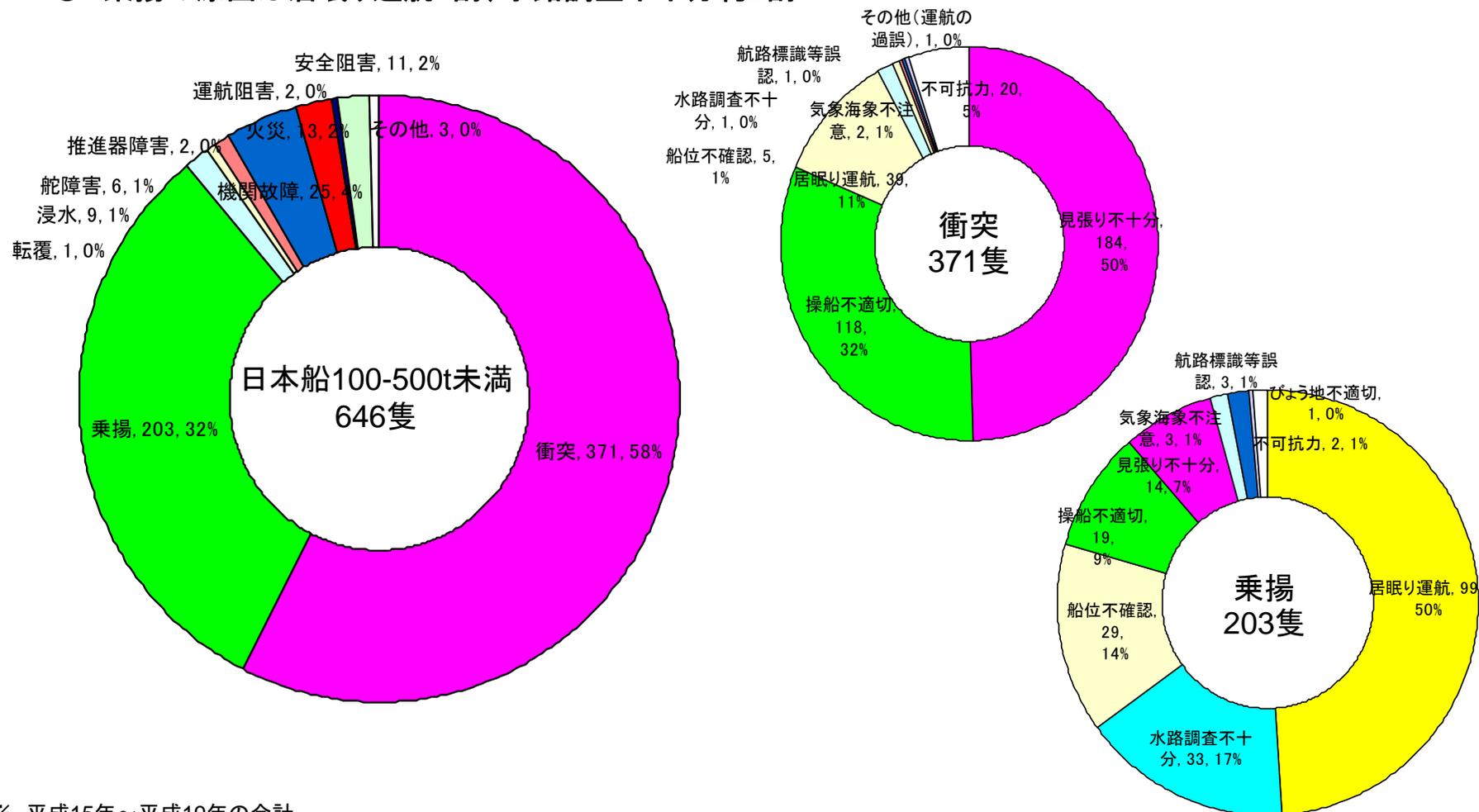


※ 平成15年～平成19年の合計

18. 貨物船の海難の状況（日本船100トン～500トン未満）

日本船（100-500t未満）の貨物船の海難では、

- ◎ 衝突が約6割、乗揚が約3割
- 衝突の原因は見張り不十分が5割、操船不適切が約3割
- 乗揚の原因は居眠り運航5割、水路調査不十分約2割

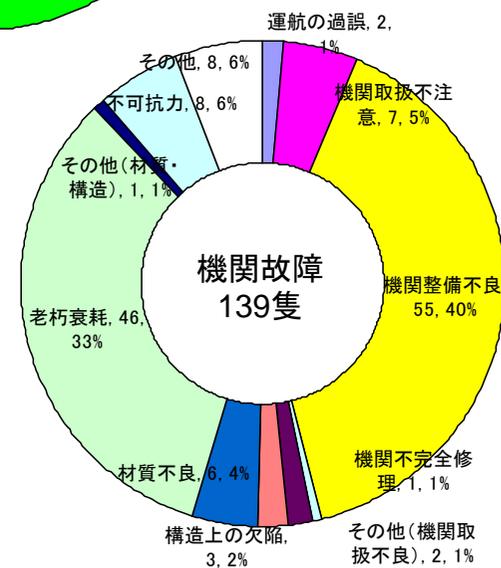
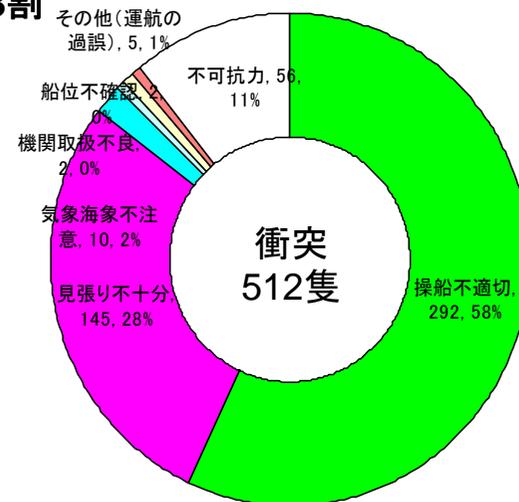
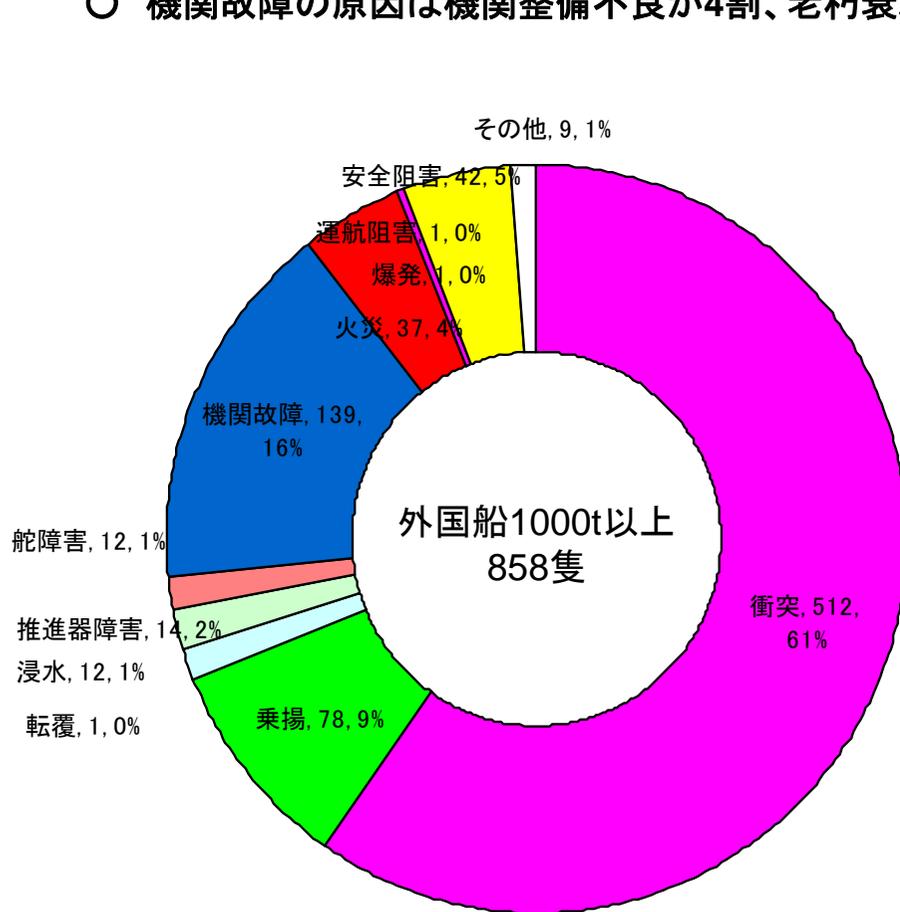


※ 平成15年～平成19年の合計

19. 貨物船の海難の状況（外国船1000トン以上）

外国船(1000t以上)の貨物船の海難では、

- ◎ 衝突が約6割、機関故障が約2割
- 衝突の原因は操船不適切が約6割、見張り不十分が約3割
- 機関故障の原因は機関整備不良が4割、老朽衰耗が約3割

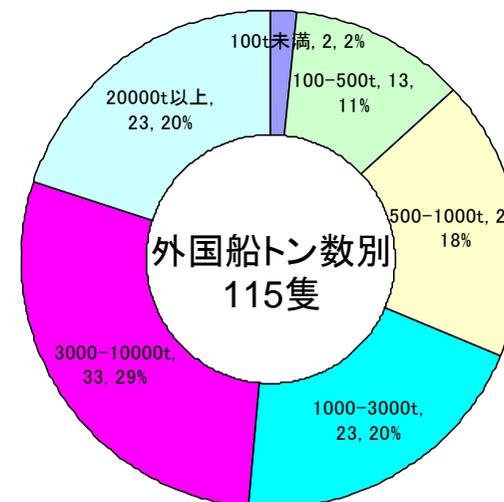
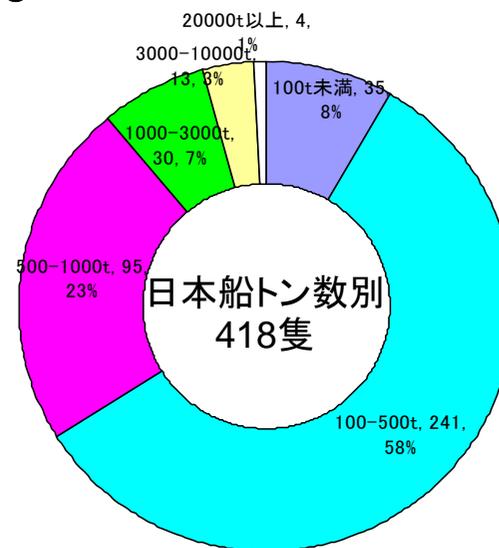
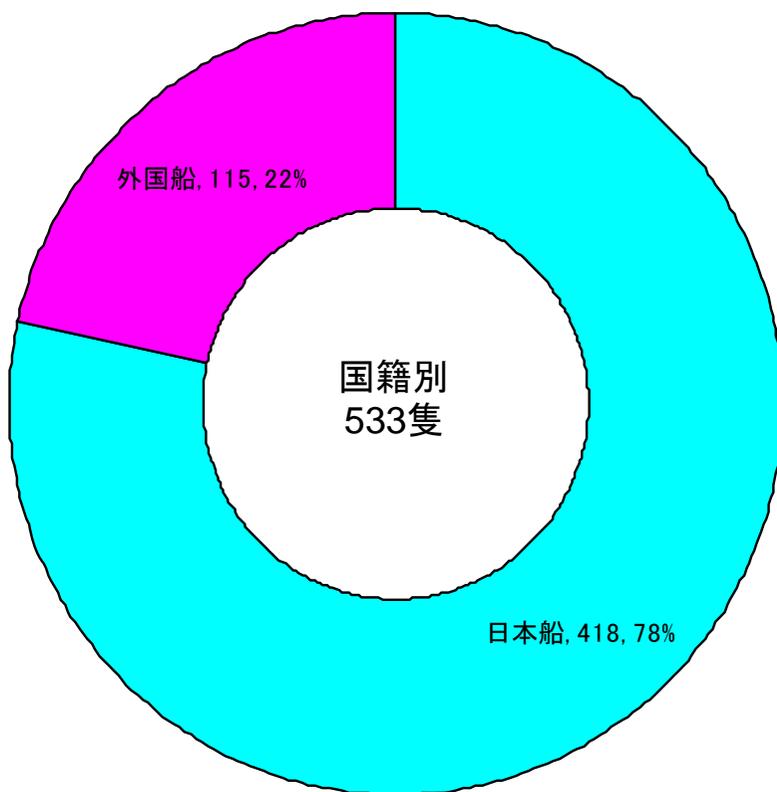


※ 平成15年～平成19年の合計

20. タンカーの海難の状況

タンカーの海難では、

- ◎ 日本船が約8割を占める
- 日本船では、100トン以上500トン未満が約6割を占める
- 外国船では、3000-10000トン未満が約3割を占める

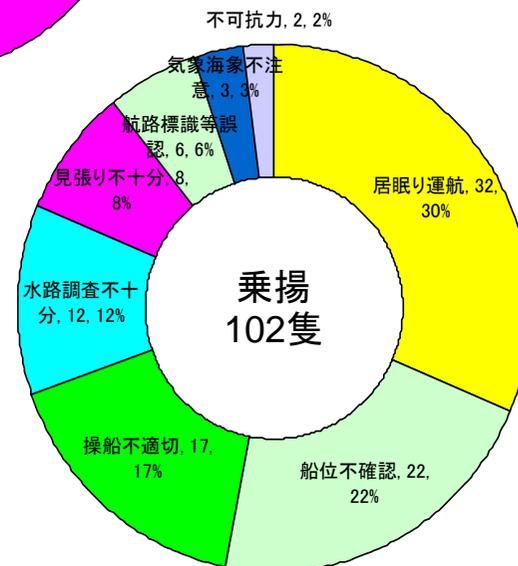
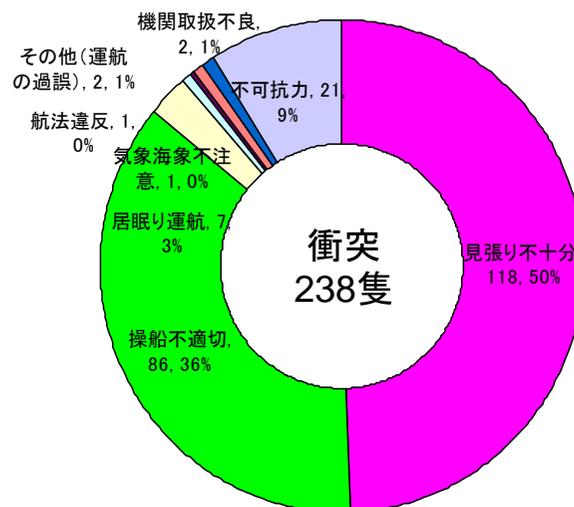
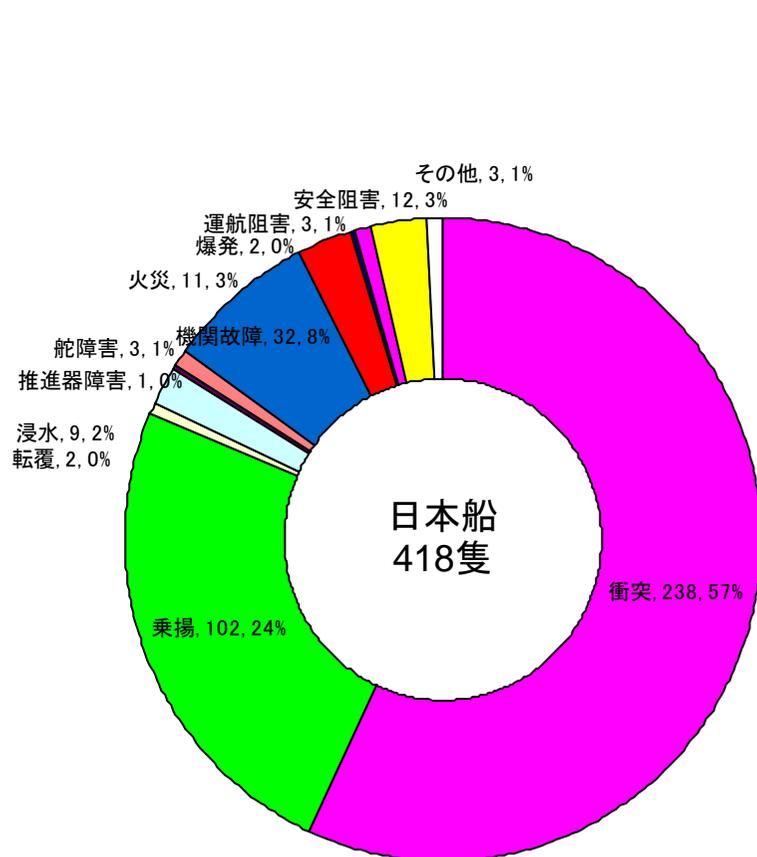


※ 平成15年～平成19年の合計

21. タンカーの海難の状況（日本船）

日本船のタンカーの海難では、

- ◎ 衝突が約6割、乗揚が約2割
- 衝突の原因は見張り不十分が5割、操船不適切が約4割
- 乗揚の原因は居眠り運航が3割、船位不確認が約2割

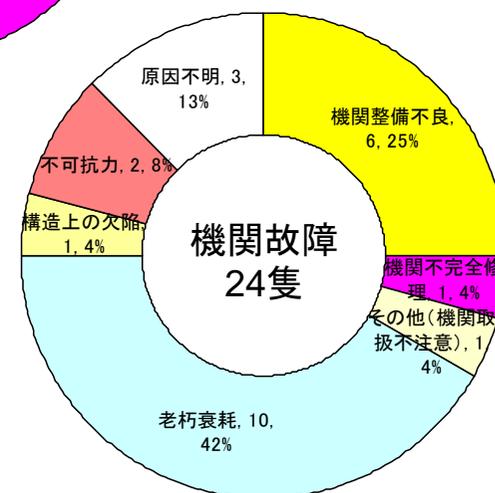
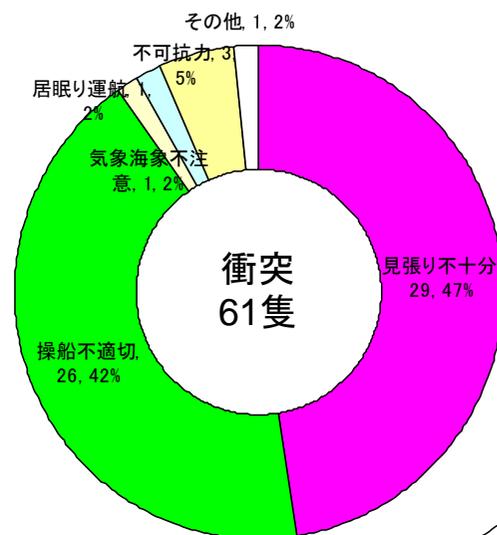
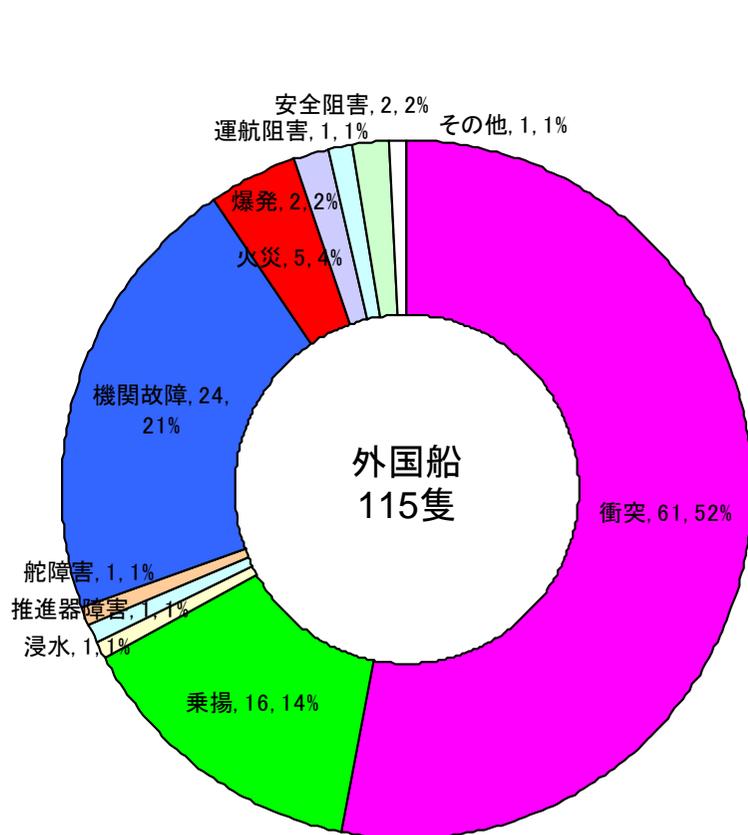


※ 平成15年～平成19年の合計

22. タンカーの海難の状況（外国船）

外国船のタンカーの海難では、

- ◎ 衝突が約5割、機関故障が約2割
- 衝突の原因は見張り不十分が約5割、操船不適切が約4割
- 機関故障の原因は老朽衰耗が約4割、機関整備不良が約3割



※ 平成15年～平成19年の合計

23. 旅客船海難の発生状況(全般)

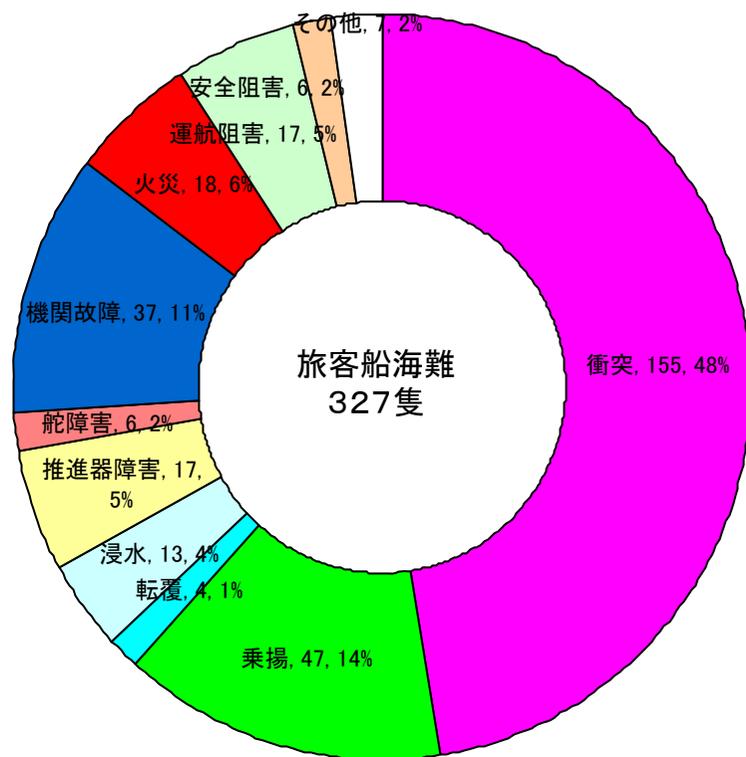
<海難の種類>

◎ 衝突が最も多く約半数を占めている、次いで乗揚、機関故障となっている

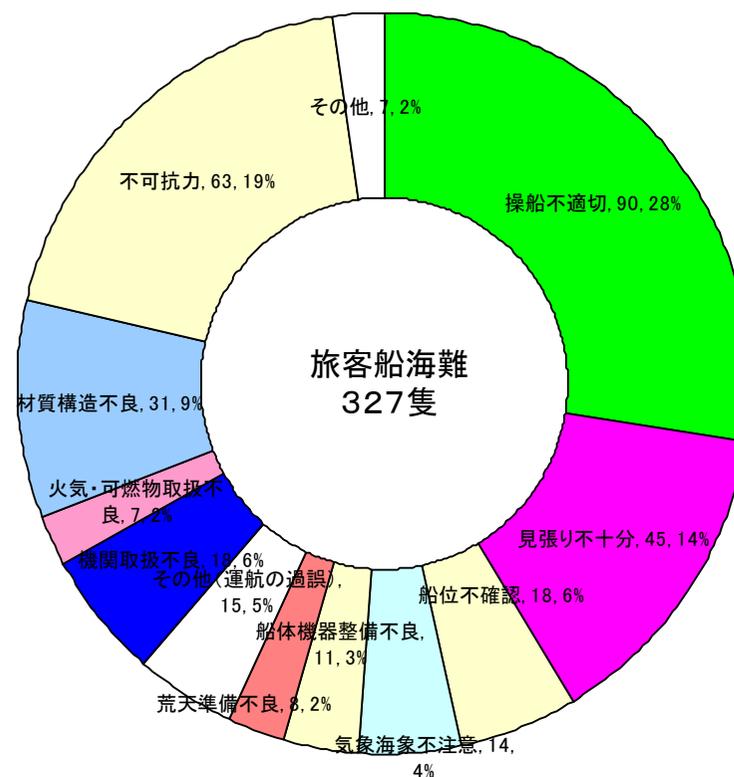
<海難の原因>

◎ 操船不適切が最も多く、次いで見張り不十分、材質構造不良の順となっている
(不可抗力は、係留中に他船に衝突されたものが半数を占める)

<海難種類>



<海難原因>

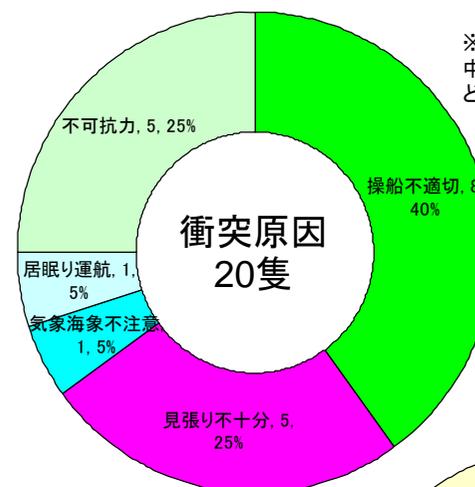
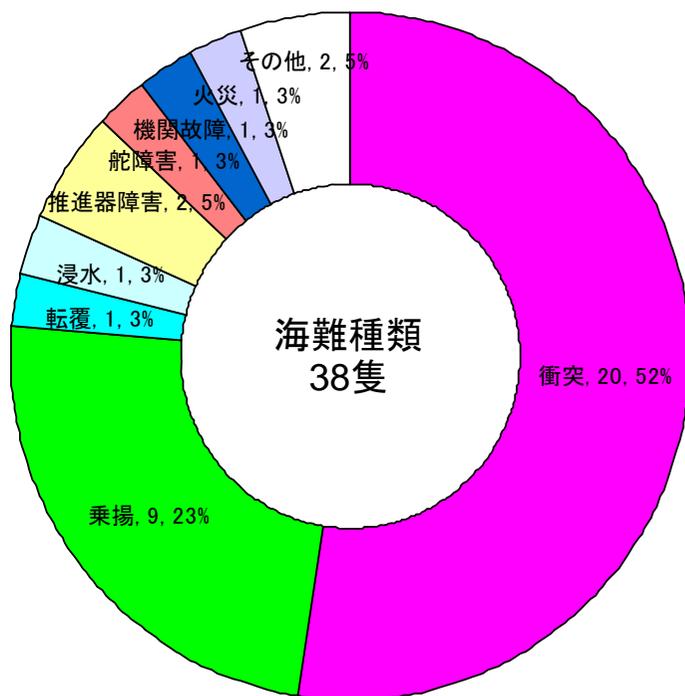


※ 平成15年～平成19年の合計

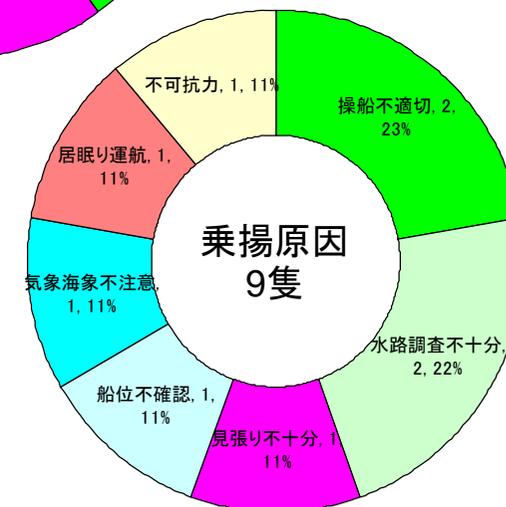
24. 負傷者を伴う旅客船海難の状況

負傷者を伴う旅客船の海難では、

- ◎ 衝突が約5割、乗揚約2割を占める
- 衝突の原因は、操船不適切が4割を占め、次いで見張り不十分約3割を占める
- 乗揚の原因は、操船不適切と水路調査不十分がそれぞれ約2割を占める



※ 衝突の操船不適切については、着岸中に機関を後進にするタイミングの遅れなど着岸中の操船ミスが大半を占めている



※ 平成15年～平成19年の合計

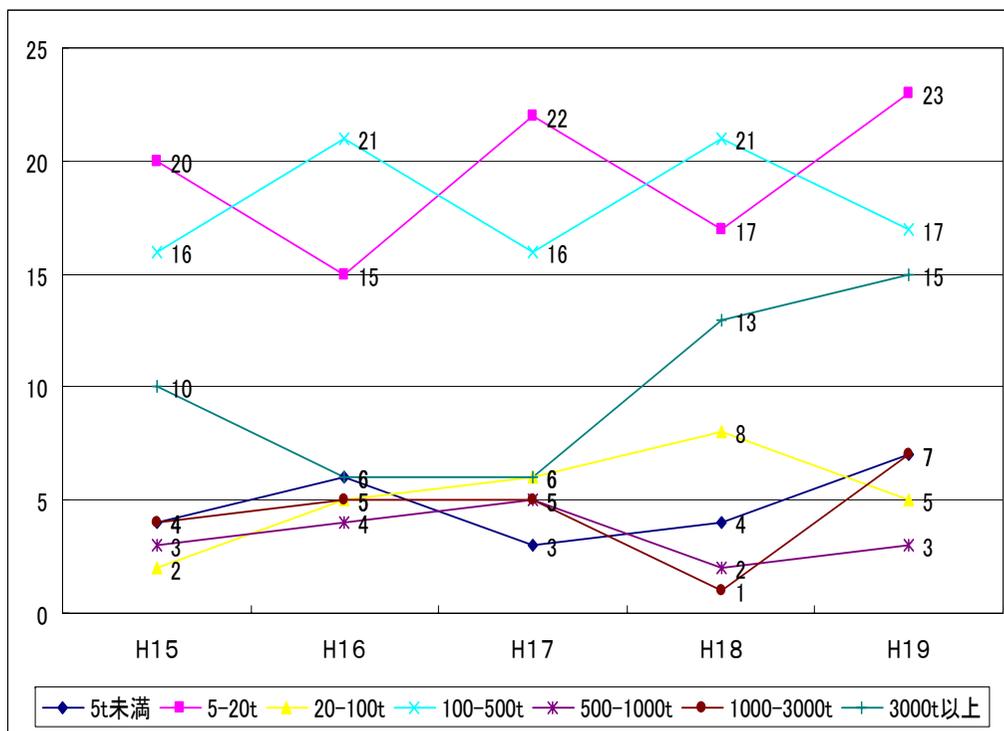
25. 旅客船海難の発生状況(トン数別)

<トン数別>

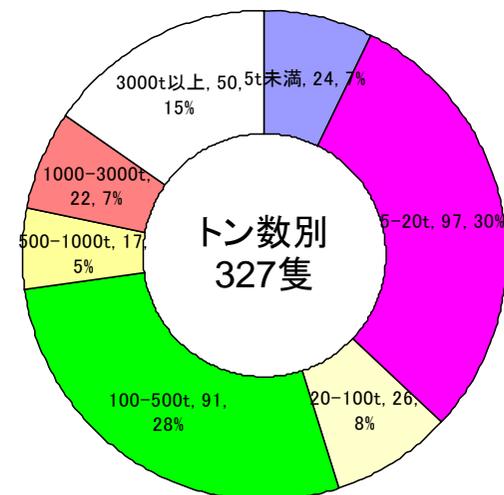
◎ 5-20t未満、100-500t未満がそれぞれ約3割を占める

<トン数別 負傷者を伴うもの>

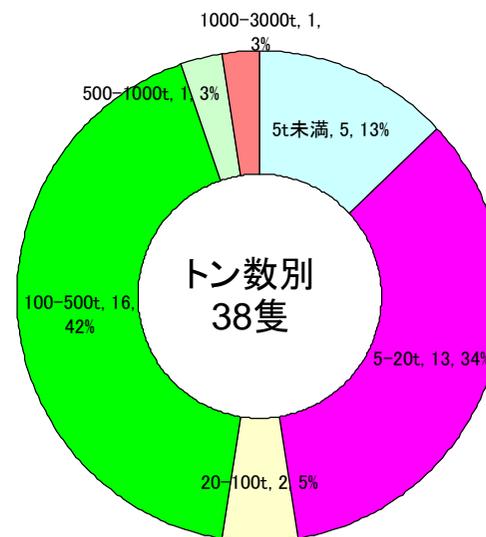
◎ 100-500t未満が約4割、5-20t未満が約3割を占める



<トン数別 全体>



<トン数別 負傷者を伴う海難>



※ 平成15年～平成19年の合計

26. 旅客船海難の発生状況(乗船者数別)

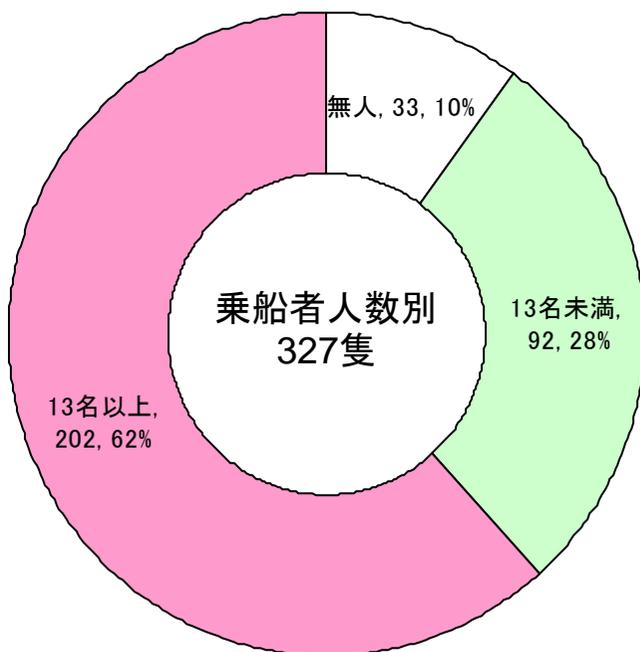
<乗船者人数別>

◎ 乗船者の人数が13名以上のものが約6割を占める

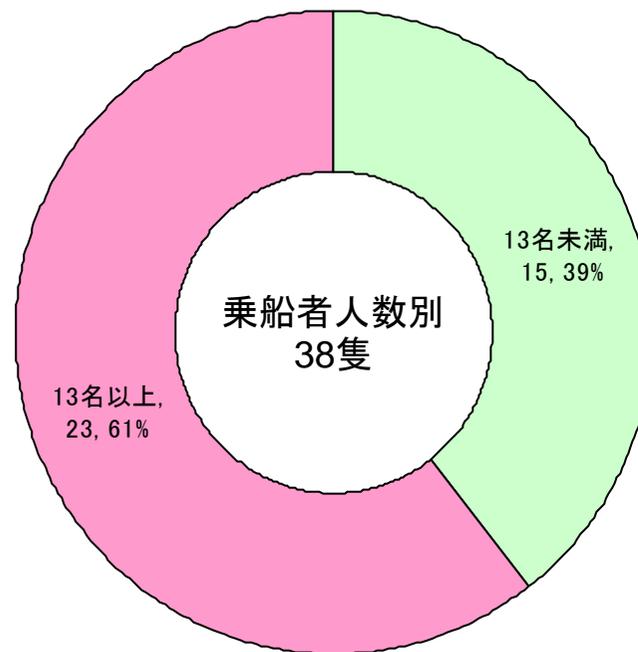
<乗船者人数別 負傷者を伴うもの>

◎ 乗船者の人数が13名以上のものが約6割を占める

<乗船者数別 全体>



<乗船者数別 負傷者を伴う海難>



※ 平成15年～平成19年の合計

27. 遊漁船海難の発生状況(全般)

<海難の種類>

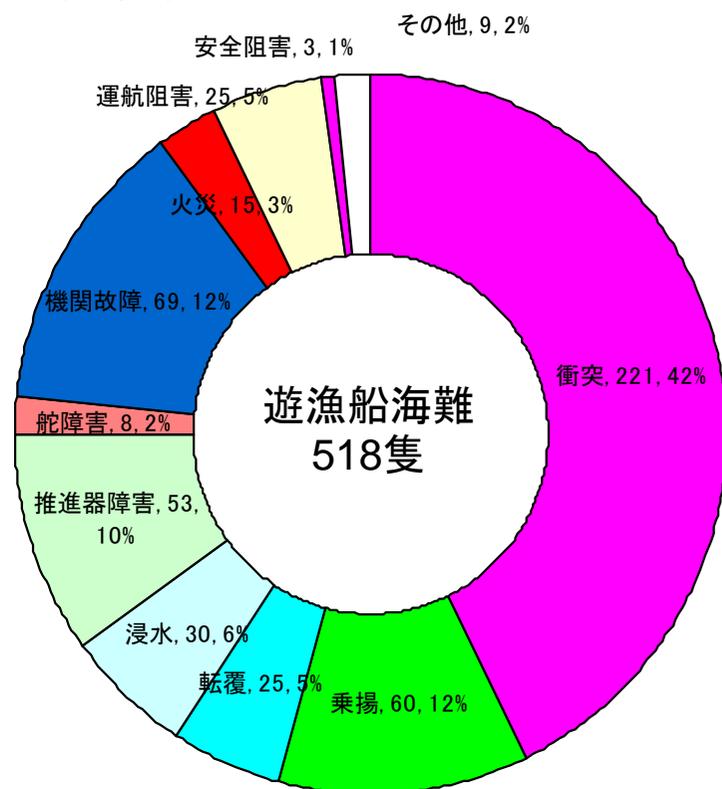
◎ ほぼ4割を衝突海難が占め、次いで機関故障、乗揚の順となっている

<海難の原因>

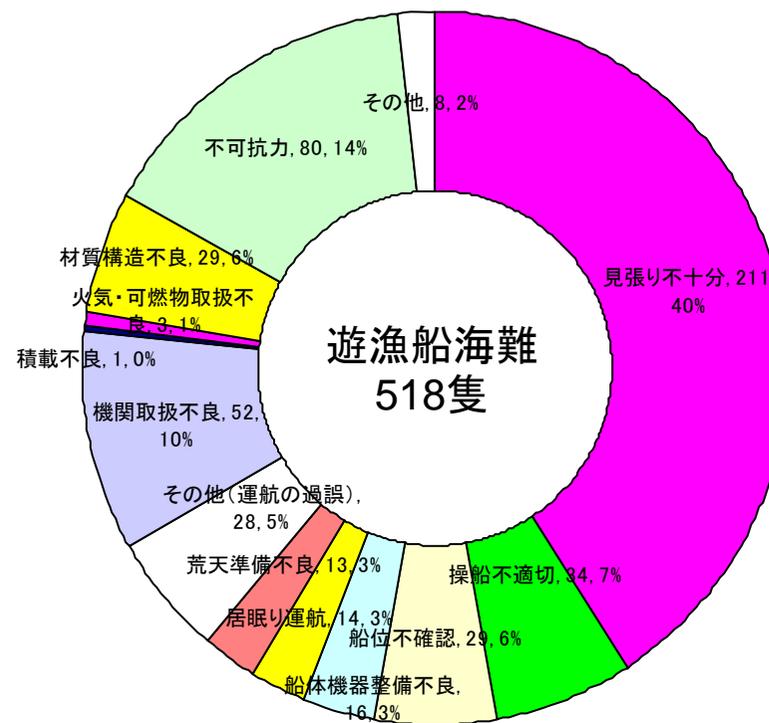
◎ 見張り不十分が最も多く、次いで機関取扱不良、操船不適切の順となっている

(不可抗力については自然発火、他船の過失等乗員の知識技能では避けがたかったものをいう)

<海難種類>



<海難原因>

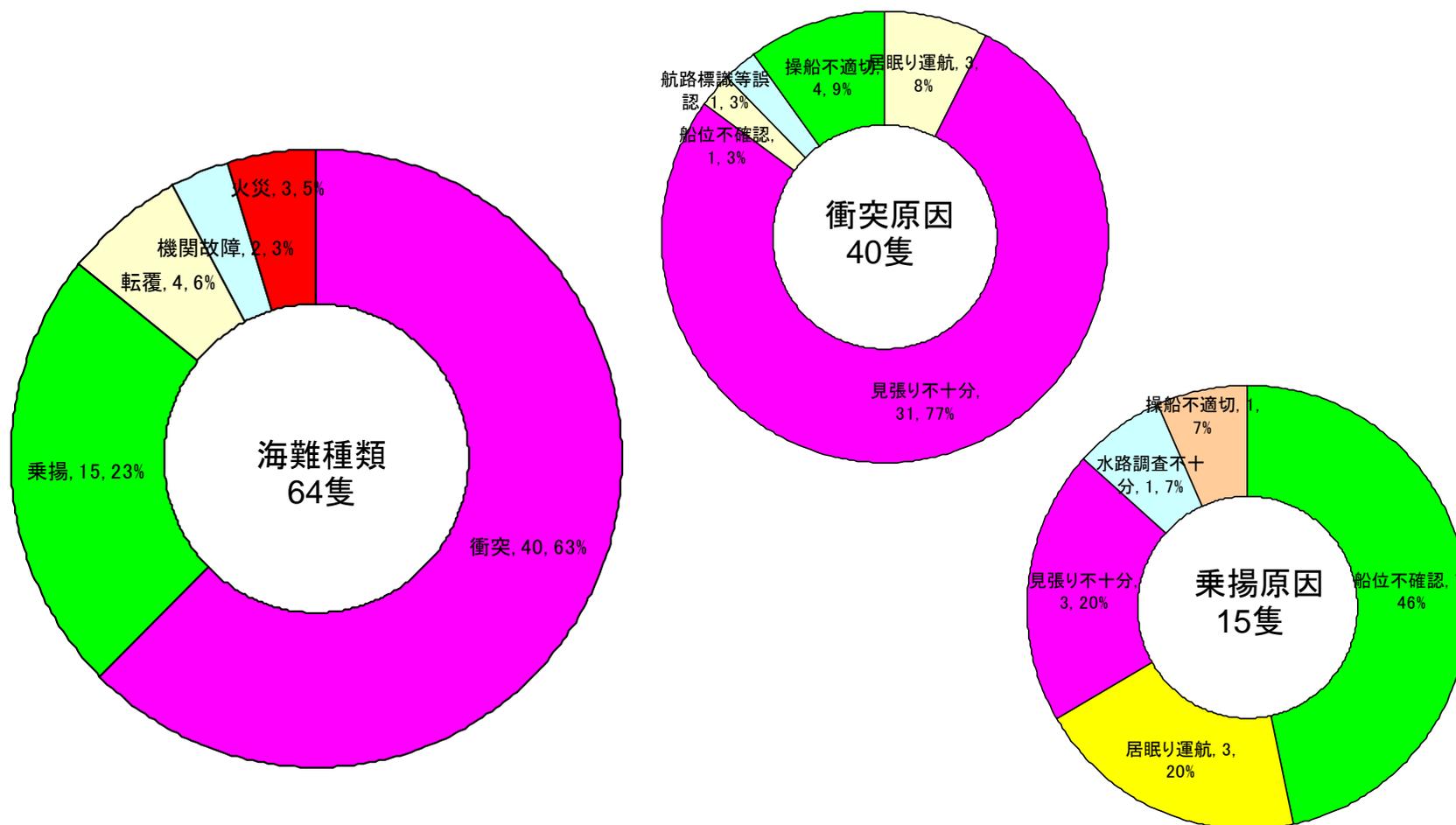


※ 平成15年～平成19年の合計

28. 負傷者を伴う遊漁船海難の状況

負傷者を伴う遊漁船の海難では、

- ◎ 衝突が約6割を占め、次いで乗揚、転覆の順
- 衝突の原因は、見張り不十分が約8割を占める
- 乗揚の原因は、船位不確認が5割を占め、居眠り、見張り不十分の順



※ 平成15年～平成19年の合計