

第 2 編

海上交通

第2編 海上交通

第1章 海難等の動向

1 近年の海難等の状況

我が国の周辺海域において、海難に遭遇した船舶（以下「海難船舶」という。）の隻数の推移をみると、第2次交通安全基本計画期間（昭和51年から55年まで）の年平均隻数では3,232隻であったものが、平成17年では、2,482隻となっており、約2割減少した（第2-1図）。これを用途別にみると、漁船の海難は1,382隻（全体の43%）であったものが、809隻まで減少したものの、依然として全体の約33%を占めており、また、貨物船の海難は864隻（27%）であったものが358隻（14%）まで減少した。

一方、モーターボート、ヨット等のプレジャーボート及び遊漁船（以下「プレジャーボート等」という。）の海難は376隻（12%）であったものが、985隻まで増加し、全体の40%を占めるに至った。

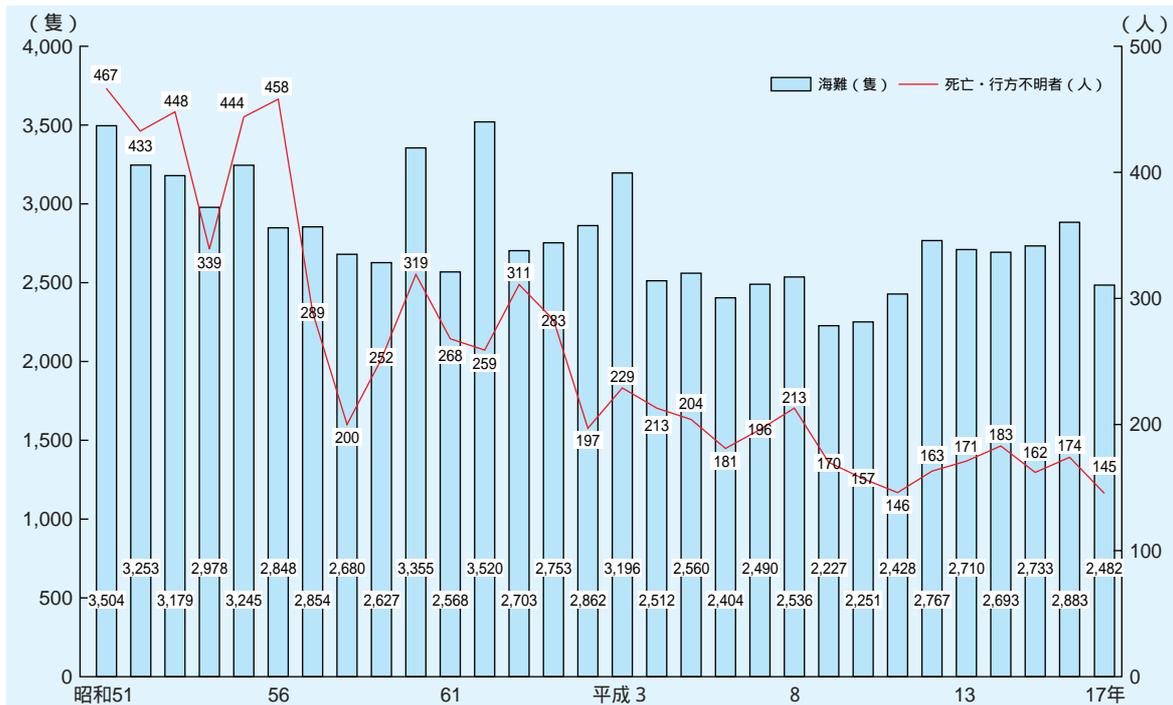
このほか、タンカーの海難は、199隻だったもの

が99隻に減少し、旅客船の海難についても75隻だったものが63隻まで減少した（第2-2図）。

このような海難船舶の状況から、ふくそう海域における情報提供・航行管制システムの整備を始め、海難防止思想の普及、民間団体の海難防止活動の展開、気象・海象情報の提供の充実等の各種安全対策を計画的に推進してきた成果が認められる反面、プレジャーボート等の海難の増加については、近年の国民の余暇志向の高まりに伴い、マリナーレジャーが急速かつ広範に国民に普及し、運航のための初歩的な知識・技能の不足した運航者の増加が、その背景にあるものと考えられる。

また、船舶からの海中転落者数の推移をみると、第2次交通安全基本計画期間の年平均人数では313人であったものが、平成17年では188人となっており、約4割減少した（第2-3図）。

第2-1図 海難船舶隻数及びそれに伴う死亡・行方不明者数の推移



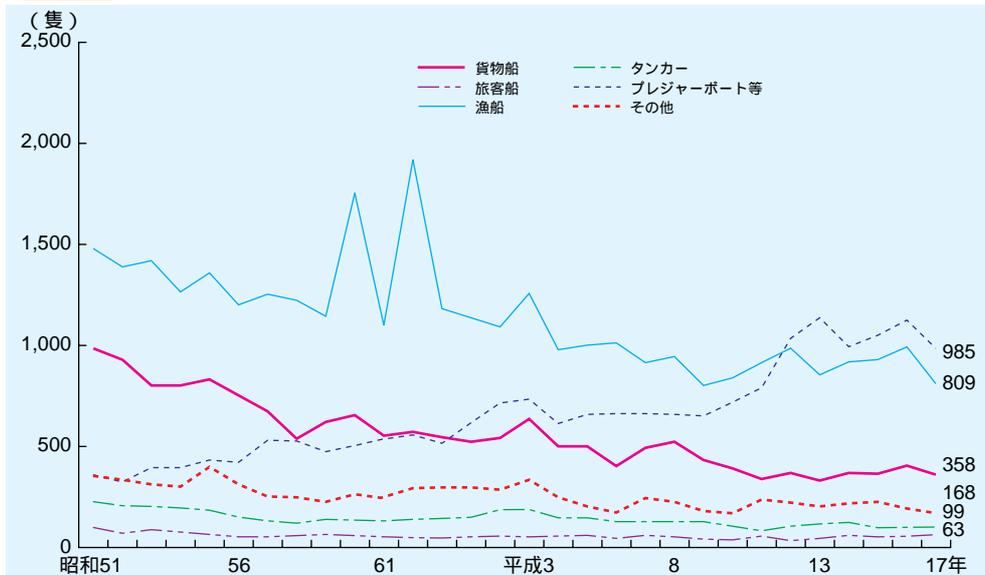
注 1 海上保安庁資料による。

2 死亡・行方不明者には、病気等によって操船が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの海難が発生した場合の死亡した操船者を含む。

プレジャーボート

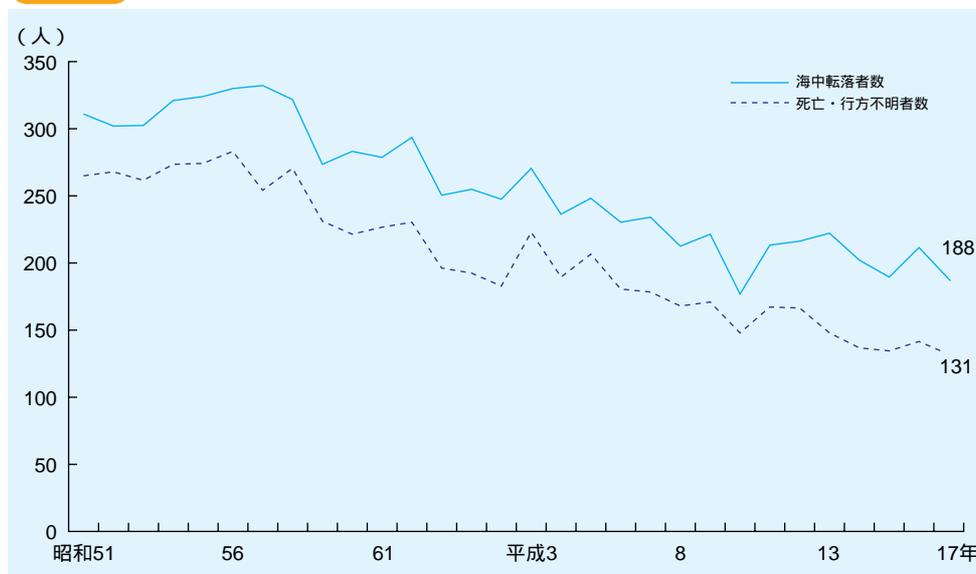
モーターボート、ヨット、水上オートバイ等個人がレジャーに用いる小型船舶。スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称。

第22図 海難船舶の用途別隻数の推移



注 海上保安庁資料による。

第23図 船舶からの海中転落者数及び死亡・行方不明者数の推移



注 海上保安庁資料による。

海難による死亡・行方不明者の数は、第2次交通安全基本計画期間の年平均で426人であったものが、平成17年では145人となっており、約7割減少した。

また、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の数は、第2次交通安全基本計画期間の年平均で268人であったものが、平成17年では131人となっており、約5割減少した。

2 平成17年中の海難等及び海難救助の状況

(1) 海難等の状況

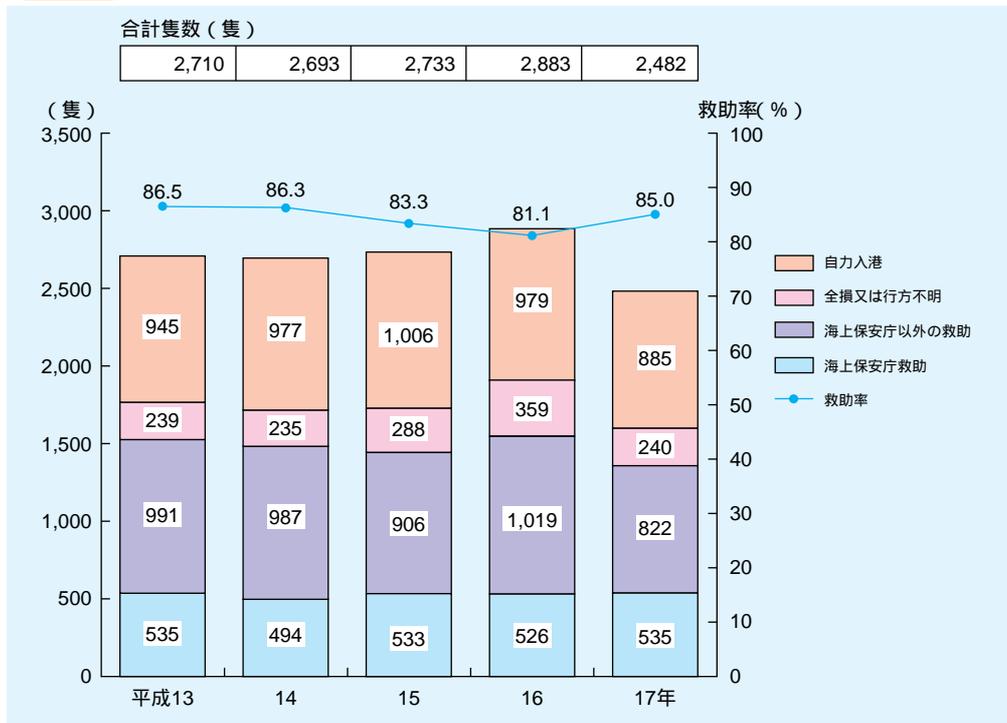
ア 海難船舶等の状況

平成17年の海難船舶は、2,482隻、236万総トンであり、次のような特徴がみられる。

(ア) 用途別状況

船舶の用途別では、プレジャーボート等が985隻(40%)で最も多く、次いで漁船が809隻(33%)、貨物船が358隻(14%)、タンカーが99隻(4%)、旅客船が63隻(2%)、その他が168隻(7%)であ

第24図 海難船舶の救助状況の推移



注 海上保安庁資料による。

る。

(イ) 海難種類別状況

海難種類別では、衝突が892隻(36%)、次いで機関故障が346隻(14%)、乗揚が339隻(14%)等である。

(ウ) 距岸別状況

距岸別では、港内が705隻(28%)、港内を除く3海里未満が1,289隻(52%)、3海里以上12海里未満で発生した海難が320隻(13%)となっており、12海里未満で発生した海難が全体の93%と大半を占めた。

(エ) 海難原因別状況

海難原因別では、見張り不十分が590隻(24%)、操船不適切が365隻(15%)、気象・海象不注意が154隻(6%)等運航の過誤によるものが全体の65%を占め、これに機関取扱不良238隻等を加えた人為的要因に起因するものが全体の77%を占めた。

また、船舶からの海中転落者数は188人で、これを船舶の用途別にみると、漁船が105人(56%)で最も多く、次いでプレジャーボート等が39人(21%)、貨物船が18人(10%)である。

イ 死亡・行方不明者の発生状況

平成17年における海難による死亡・行方不明者数は145人(前年より29人減少)であり、このうち60%が漁船、15%がプレジャーボートによるものである。

また、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は、131人(前年より12人減少)であり、このうち63%が漁船、21%がプレジャーボート等によるものである。

なお、第7次交通安全基本計画においては、年間の海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を平成17年までに200人以下とすることを目指していたが、平成17年は276人(16年は317人)であった。

(2) 海難救助の状況

ア 海難船舶等の救助状況

平成17年は、海難船舶2,482隻の中で自力入港した885隻を除いた1,597隻のうち、1,357隻が救助され、救助率(自力入港を除く海難船舶隻数に対する救助された隻数の割合)は85%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ3,508隻、航空機延べ1,184機及び特殊救難隊員延べ488人を出動させ、海難船舶535隻を救助した。また、それ以外の海難船舶について

も、巡視船艇・航空機による捜索，救助手配等を行っており，合わせると1,090隻の海難船舶（全体の44％）に対して救助活動を行った（第2 4図）。

イ 人命の救助状況

平成17年は，海難船舶の乗船者 1万3,655人の中で自力救助の8,293人を除いた5,362人のうち5,217人が救助され，救助率（自力救助を除く海難船舶の乗船者に対する救助された人数の割合）は97％であった。

また，船舶からの海中転落者188人の中で自力救助の9人を除いた179人のうち48人が救助され，救助率（自力救助を除く海中転落者に対する救助された人数の割合）は27％であった。

3 平成17年中のプレジャーボート等の海難等及び海難救助の状況

(1) 海難等の状況

平成17年のプレジャーボート等の海難船舶隻数は985隻であり，前年より141隻減少した。これに伴う死亡・行方不明者数は26人であり，前年より7人減少した。

この985隻についてみると，次のような特徴がみられる。

ア 船型別状況

船型別では，モーターボートが675隻（69％），ヨットが74隻（7％），水上オートバイが67隻（7％），手漕ぎボートが58隻（6％），遊漁船が111隻（11％）である（第2 5図）。

イ 海難種類別状況

海難種類別では，機関故障が230隻（23％），次いで衝突が223隻（23％），乗揚が120隻（12％），運航阻害が118隻（12％），推進器障害85隻（9％），転覆が67隻（7％）である（第2 6図）。

ウ 海難原因別状況

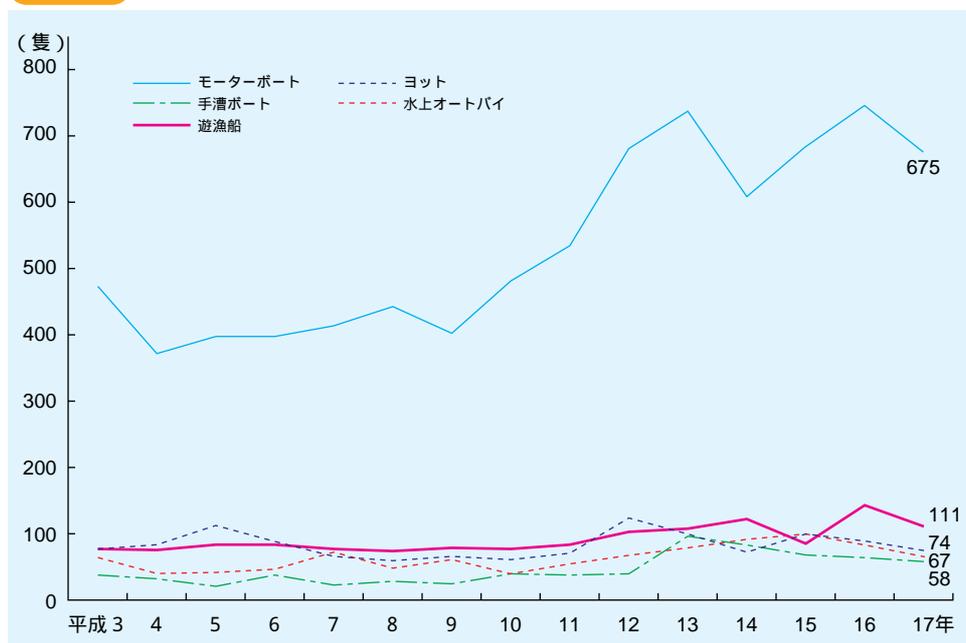
海難原因別では見張り不十分が179隻（18％），機関取扱不良が173隻（18％），操船不適切が118隻（12％），気象・海象不注意が70隻（7％）等の人為的要因に起因するものが81％を占めた（第2 7図）。

また，プレジャーボート等からの海中転落者数は39人で前年より1人増加した。このうち，死亡・行方不明者数は20人で前年より2人増加した。

(2) 海難救助の状況

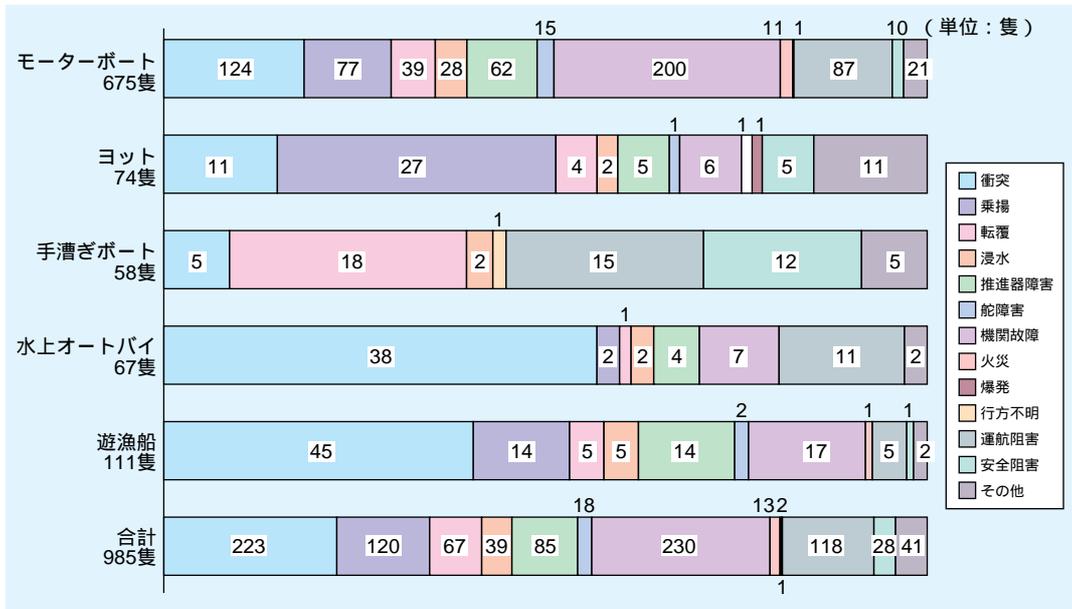
平成17年は，プレジャーボート等の海難船舶985隻の中で自力入港した179隻を除いた806隻のうち727隻が救助され，救助率は90％であった。海上保

第2 5図 プレジャーボート等の船型別海難船舶隻数の推移



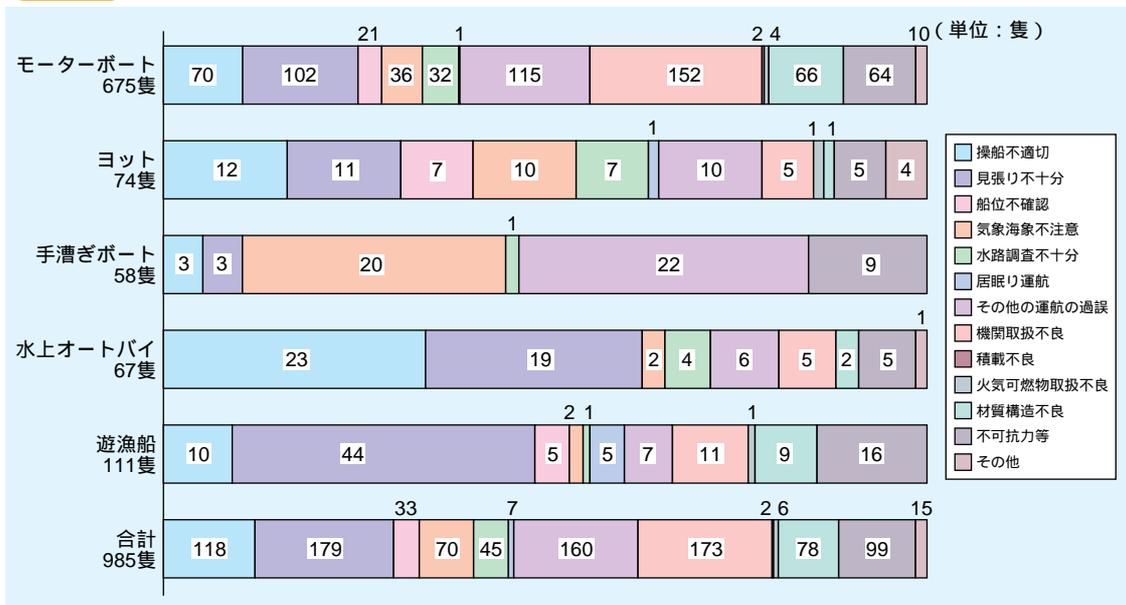
注 1 海上保安庁資料による。
2 船型「その他」を除く。

第26図 プレジャーボート等の船型別・海難種類別海難発生状況（平成17年）



注 1 海上保安庁資料による。
2 数字は海難種類別の隻数

第27図 プレジャーボート等の船型別・原因別海難発生状況（平成17年）



注 1 海上保安庁資料による。
2 数字は原因の隻数

安庁は、巡視船艇延べ1,021隻、航空機延べ288機及び特殊救難隊員延べ60人を出動させ、408隻を救助した。また、それ以外の海難船舶についても、巡視船艇・航空機による捜索、救助手配等を行ってお

り、合わせると624隻の海難船舶（プレジャーボート等の海難船舶全体の63%）に対して救助活動を行った。

海上交通安全対策の今後の方向
第8次交通安全基本計画より

1 基本的考え方

一たび海難が発生すれば、わが国の経済活動や自然環境に計り知れない影響を及ぼす可能性があるほか、尊い人命を失うことにもつながりかねないことから、海難の発生を未然に防止することを第一とし、海難が発生した場合でも、乗船者等の迅速かつ的確な捜索救助・救急活動を行い、海難等のない社会を目指した海上交通の安全対策を強力に推進する必要がある。

2 目標

ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。平成22年までに年間の海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を220人以下とすることを旨とする。

3 対策

(1) 視点

海難防止のための諸施策を推進するとともに、沿岸海域における迅速かつ的確な人命救助体制の充実・強化等、より効果的な施策を強力に推進する必要がある。

(2) 講じようとする施策

海上交通環境の整備

船舶の大型化、高速化、海域利用の多様化、海上交通の複雑化等を踏まえ、船舶の安全かつ円滑な航行、港湾における安全性を確保するため、航路、港湾、漁港、航路標識等の整備を推進するとともに、海図、水路誌等の安全に関する情報の充実及びITを活用した情報提供体制の整備を図る。

海上交通の安全に関する知識の普及

海事関係者のみならず、マリンレジャー愛好者、さらには広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高めるため、あらゆる機会を通じて、海難防止思想の普及に努める。

さらに、各種船舶の特性や海難の実態に即したより具体的、より効果的な安全指導を行う。

船舶の安全な運航の確保

海事関係者の知識・技能の維持向上や安全な運航に係る体制を確立することにより、船舶の運航面からの安全の確保を図る。また、国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の乗組員の資格要件等に関する監督を推進する。これらに加えて、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入する。

船舶の安全性の確保

船舶の安全性を確保するため、国際的な協力体制の下、船舶の構造、設備、危険物の海上輸送及び安全管理システム等に関する基準の整備並びに検査体制の充実を図るとともに、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督を推進する。さらに、ユニバーサルデザインの観点も考慮した必要な対策を講ずる。

小型船舶等の安全対策の充実

海難全体の大半を占める小型船舶等による海難の防止を図るため、マリンレジャー愛好者、漁業関係者が自ら安全意識を高めることに加え、安全に運航できる環境の整備及び救助体制の強化を図る。

さらに、船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画に基づき、高年齢船員や漁船等の死傷災害防止対策を推進する。

海上交通に関する法秩序の維持

海上交通のふくそうする航路等における航法に関する指導取締りの強化及び海難の発生に結び付くおそれのある事犯に関する指導取締りの実施に加え、特に海上輸送やマリンレジャー活動が活発化する時期等には、指導取締りを強化し、海上交通に関する法秩序の維持を図る。

救助・救急活動の充実

海難情報の早期入手、精度の高い漂流予測、救助勢力の早期投入、搜索救助・救急救命能力の強化等を図るため、ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるレスポンスタイムの短縮、救急救命士による高度な救急救命体制の充実等救助・救急活動の充実を図る。

被害者支援の推進

船舶の事故により、旅客、第三者等に与えた損害に関する船主等の賠償責任に関し、損害水準の変動等を勘案して適正化を図るとともに、保険契約締結命令の適用範囲の拡大に伴い、関係者への周知徹底及び保険契約締結の充実強化を図る。

また、特に、大規模事故が発生した場合に、海上保安庁、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

研究開発及び調査研究の充実

海上交通の安全に関する研究開発及び海難原因究明のための総合的な調査研究を推進し、その成果を速やかに安全対策に反映させることにより、海上交通の安全の確保を図る。



ライフジャケット着用体験