

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51～55年度）の年平均隻数では3,232隻であったものが、平成20年では、2,414隻となっており、約3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、732隻（30%）まで減少し、貨物船の海難は864隻（27%）であったものが351隻（15%）まで減少した。

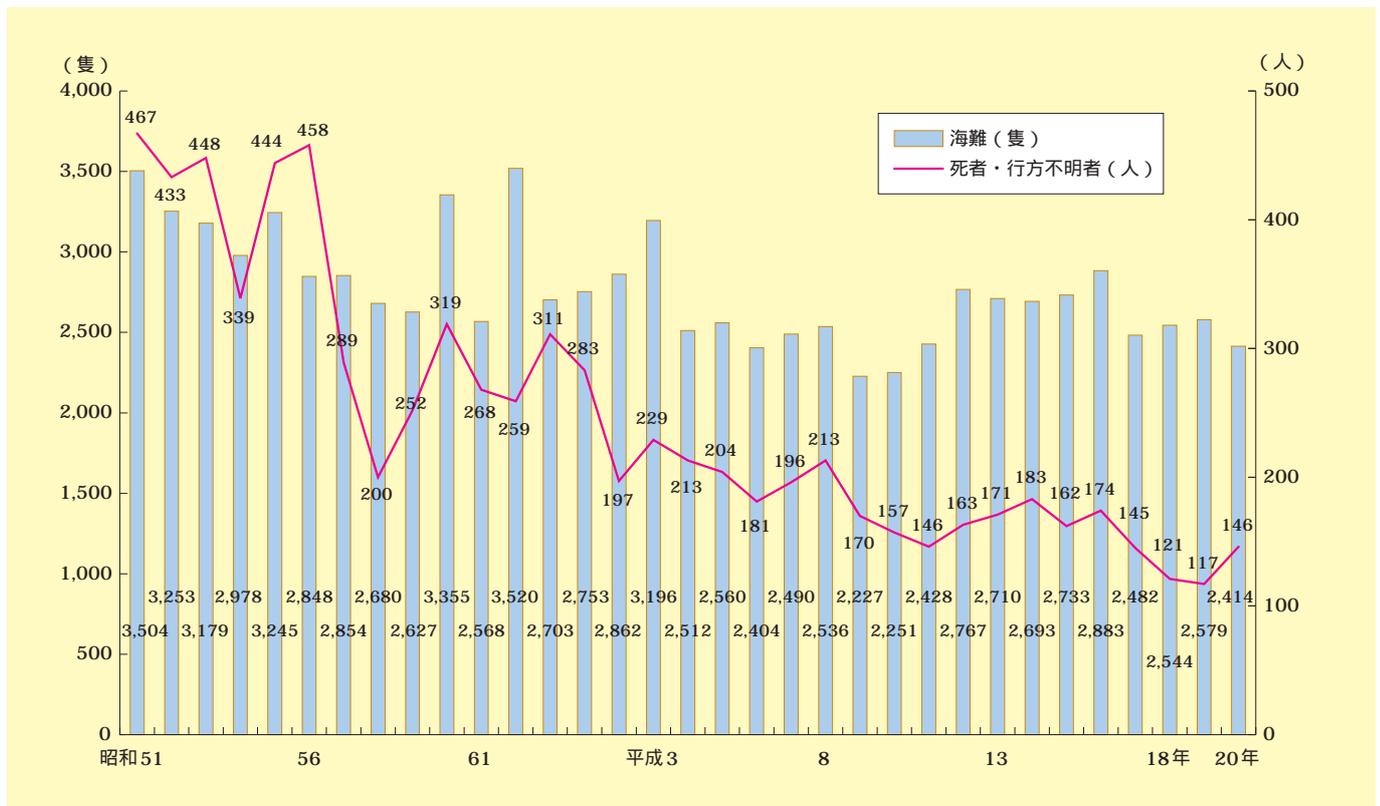
一方、モーターボート、ヨット等のレジャーボート及び遊漁船（以下「レジャーボート等」という。）の海難は376隻（12%）であったものが、

981隻まで増加し、全体の41%を占めるに至った。

このほか、タンカーの海難は、199隻であったものが88隻に減少し、旅客船の海難については75隻であったものが55隻に減少した（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、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。

第2-1図 海難船舶隻数及びそれに伴う死者・行方不明者数の推移



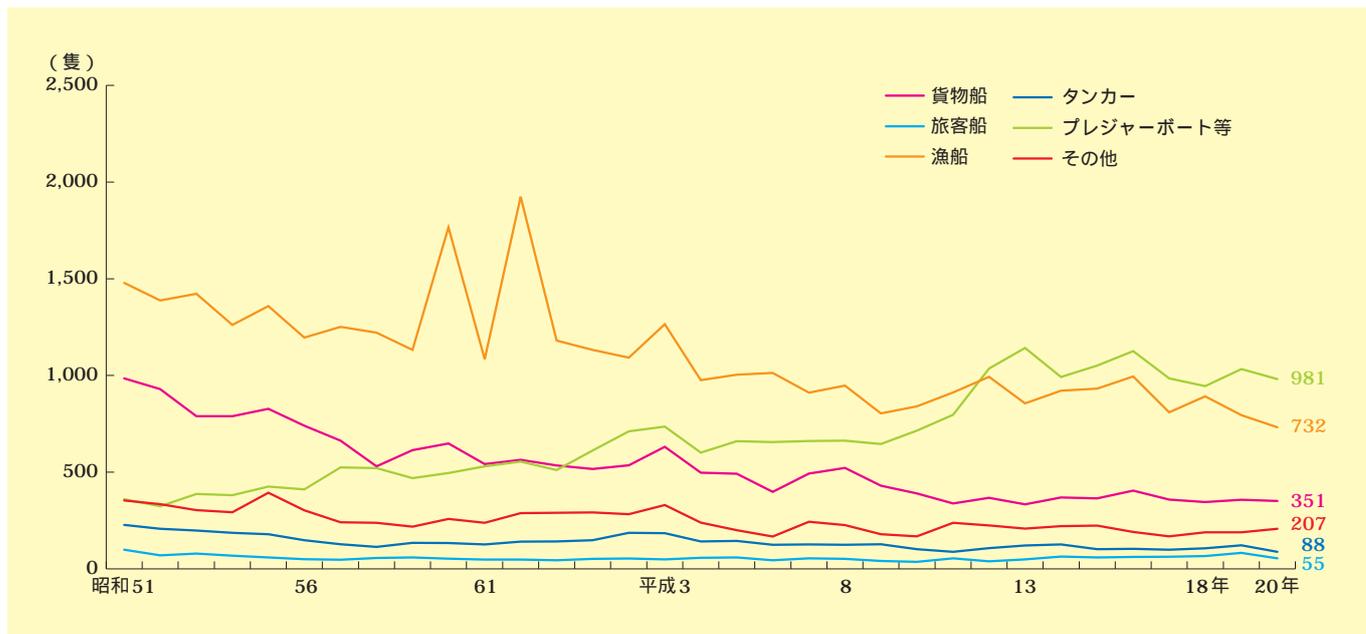
注 1 海上保安庁資料による。

2 死者・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。

レジャーボート

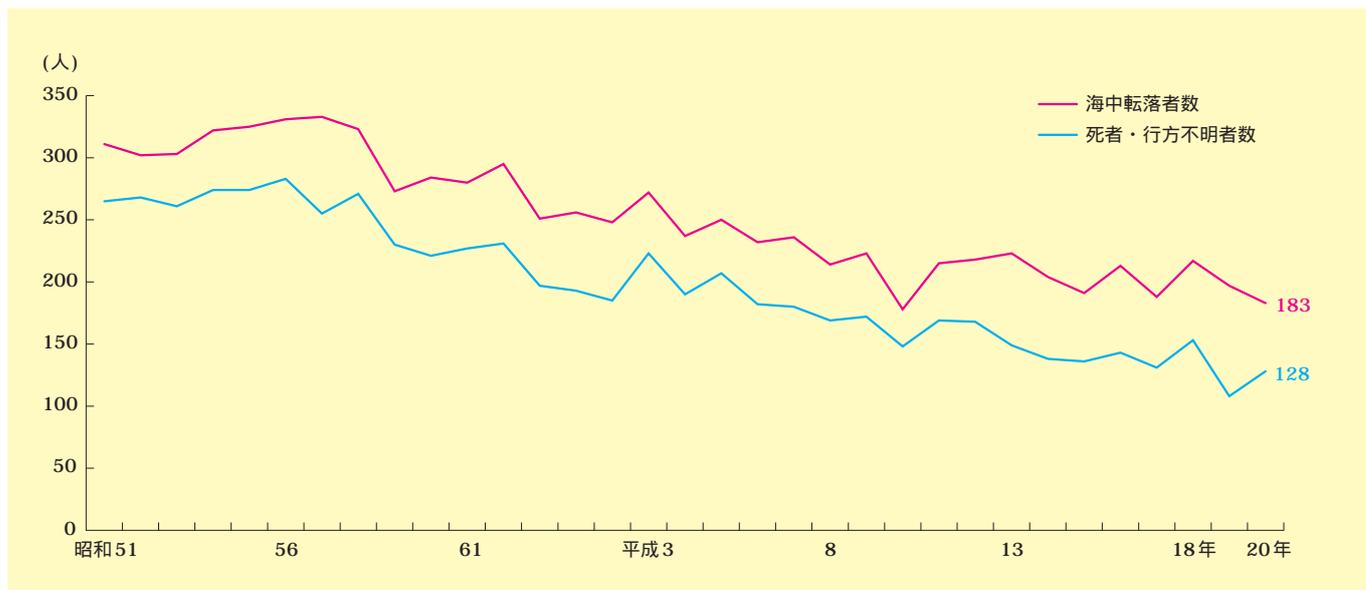
モーターボート、ヨット、水上オートバイ等個人がレジャーに用いる小型船舶。スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称。

第2-2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2-3図 船舶からの海中転落者数及び死者・行方不明者数の推移



注 海上保安庁資料による。

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20年では183人となっており、約4割減少した（第2-3図）。

海難による死者・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20年では146人となっており、約7割減少した。（第2-1図）

また、船舶からの海中転落による死者・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20年では128人となっており、約5割減少した。

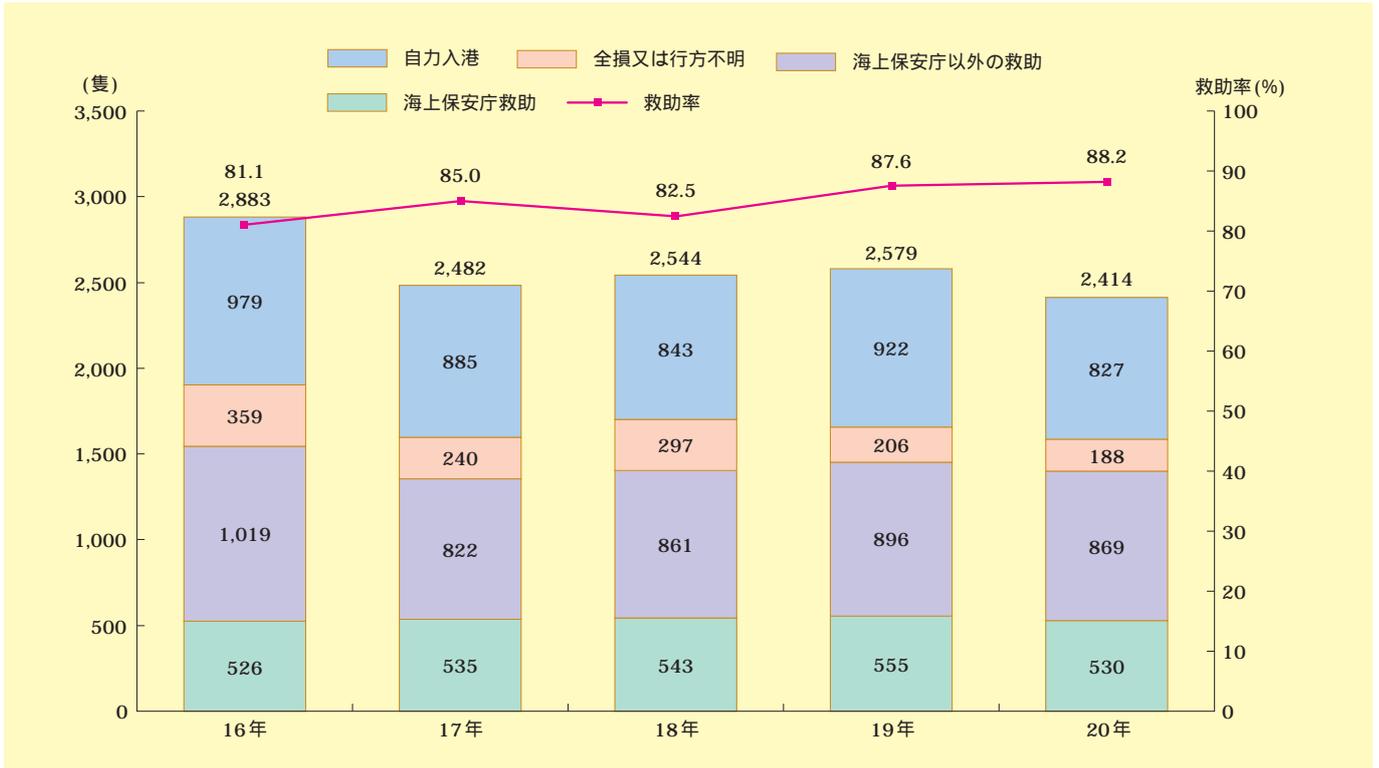
2 平成20年中の海難等及び海難救助の状況

海難等の状況

ア 海難船舶等の状況

平成20年の海難船舶は、2,414隻、377万総トンであり、次のような特徴がみられる。

第2-4図 海難船舶の救助状況の推移



注 海上保安庁資料による。

ア用途別状況

船舶の用途別では、プレジャーボート等が981隻（41%）、漁船が732隻（30%）、貨物船が351隻（15%）、タンカーが88隻（4%）、旅客船が55隻（2%）、その他が207隻（9%）である。

イ海難種類別状況

海難種類別では、衝突が812隻（34%）、乗揚が314隻（13%）、機関故障が361隻（15%）等である。

ウ距岸別状況

距岸別では、港内が960隻（40%）、港内を除く3海里未満が1,015隻（42%）、3海里以上12海里未満で発生した海難が284隻（12%）となっており、12海里未満で発生した海難が全体の94%と大半を占めた。

エ海難原因別状況

海難原因別では、見張不十分が565隻（23%）、操船不適切が313隻（13%）、気象・海象不注意が103隻（4%）等運航の過誤によるものが全体の62%を占め、これに機関取扱不良218隻等を加えた人為的要因に起因するものが全体の74%を占めた。

また、船舶からの海中転落者数は183人で、これを船舶の用途別にみると、漁船が100人（55%）で

最も多く、次いでプレジャーボート等が45人（24%）、一般船舶が38人（21%）である。

イ 死者・行方不明者の発生状況

平成20年における海難による死者・行方不明者数は146人（前年より29人増加）であり、このうち79%が漁船、15%がプレジャーボート等によるものである。

また、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、128人（前年より20人増加）であり、このうち63%が漁船、16%がプレジャーボート等によるものである。

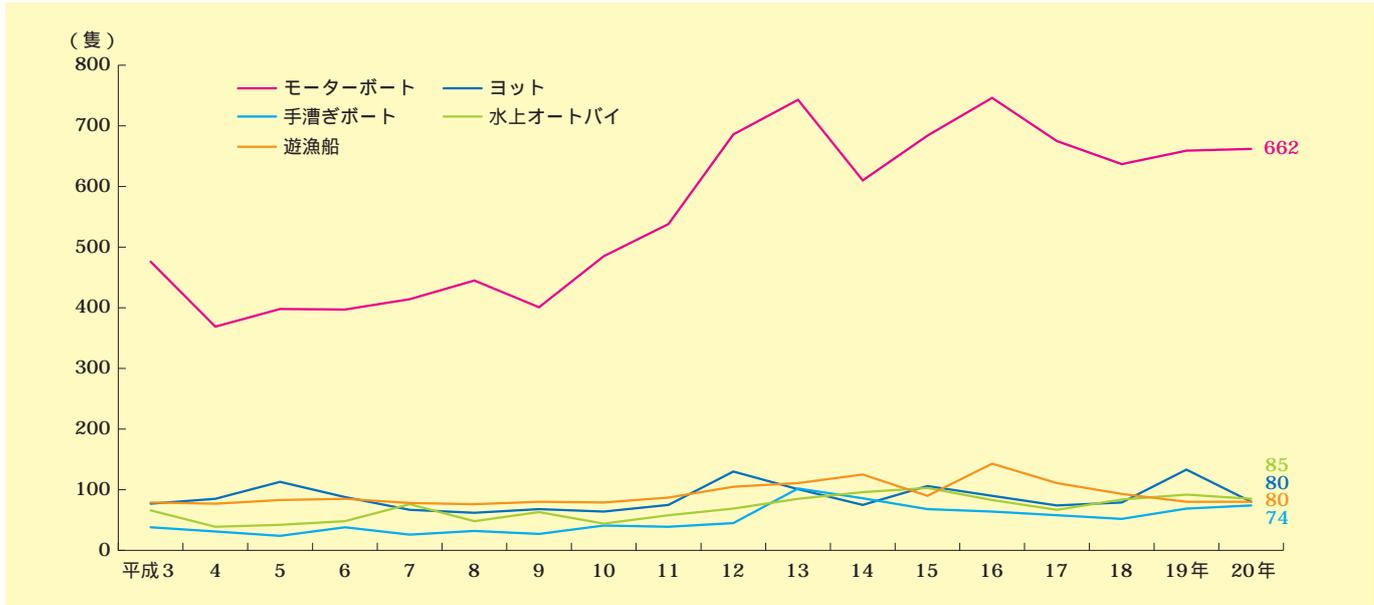
なお、第8次交通安全基本計画においては、年間の海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を平成22年までに220人以下とすることを目指しているが、20年は274人（19年は225人）であった。

海難救助の状況

ア 海難船舶等の救助状況

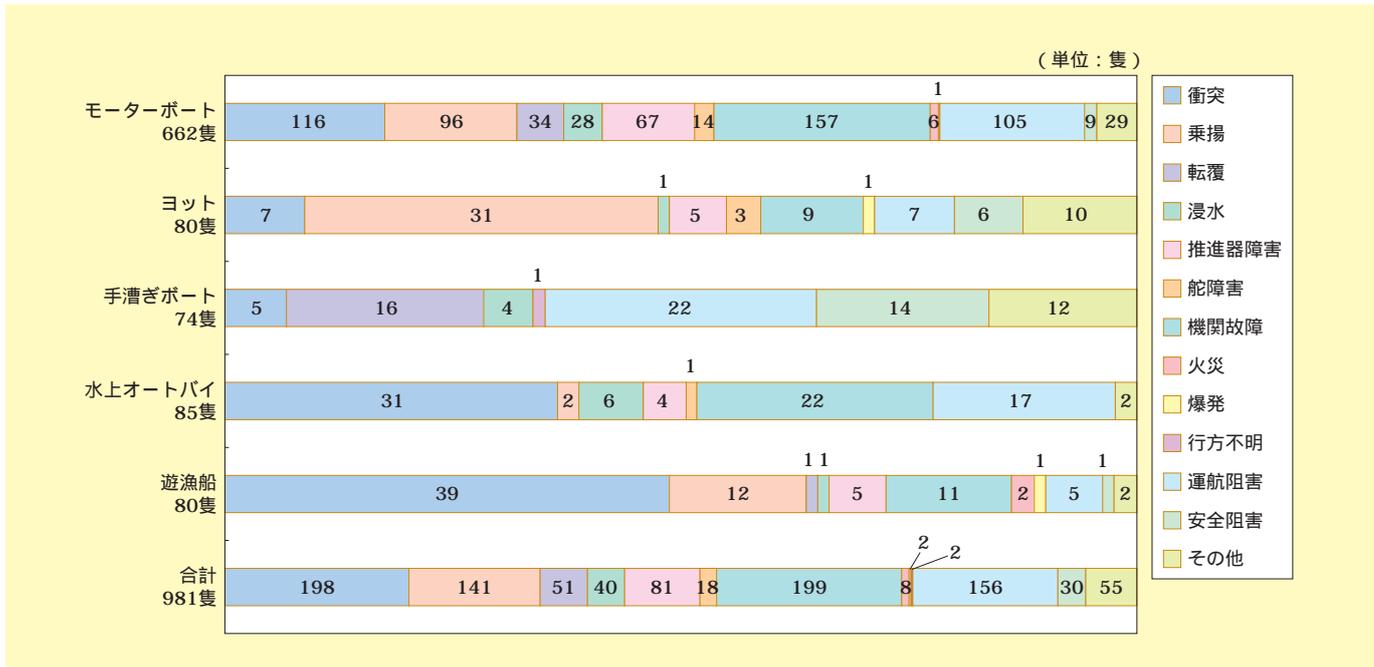
平成20年は、海難船舶2,414隻の中で自力入港した827隻を除いた1,587隻のうち、1,399隻が救助され、救助率（自力入港を除く海難船舶隻数に対する救助された隻数の割合）は88%であった。海上保安

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2-6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20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

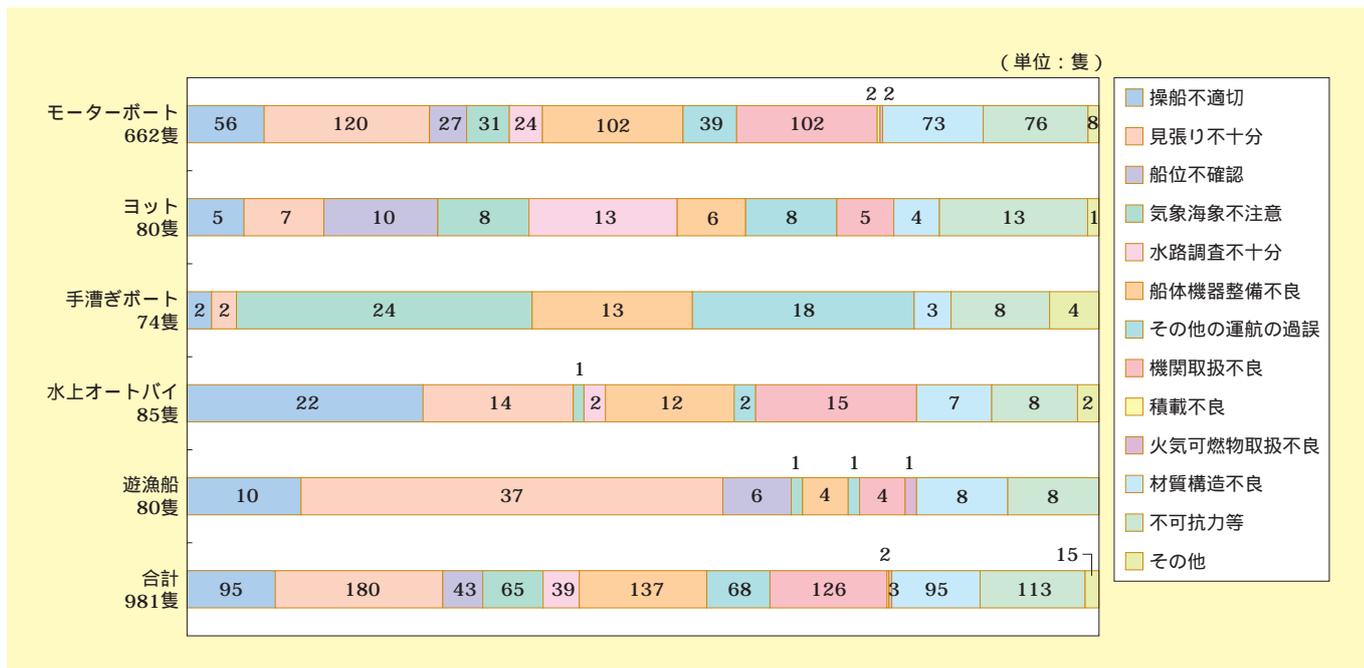
庁は、巡視船艇延べ787隻、航空機延べ124機及び特殊救難隊員延べ30人を出動させ、海難船舶530隻を救助した。また、それ以外の海難船舶についても、巡視船艇・航空機による捜索、救助手配等を行っており、合わせると1,399隻の海難船舶（全体の58%）に対して救助活動を行った（第2-4図）。

イ 人命の救助状況

平成20年は、海難船舶の乗船者1万2,927人の中で自力救助の8,119人を除いた4,808人のうち4,684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183人の中で自力救助の9人を除いた174人のうち46人が救助され、救

第2-7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20年）



注 1 海上保安庁資料による。
2 数字は原因の隻数

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26%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ407隻、航空機延べ216機及び特殊救難隊員延べ45人を出動させ、海中転落者（自力救助を除く。）2人を救助した。

3 平成20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

海難等の状況

平成20年のプレジャーボート等の海難船舶隻数は981隻であり、前年より52隻減少した。これに伴う死者・行方不明者数は21人であり、前年より4人減少した。

この981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662隻（67%）、水上オートバイが85隻（9%）、ヨットが80隻（8%）、遊漁船が80隻（8%）、手漕ぎボートが74隻（8%）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199隻（20%）、衝突が198隻（20%）、運航障害が156隻（16%）、乗揚が

141隻（14%）、推進器障害が81隻（8%）、転覆が51隻（5%）、浸水が40隻（4%）等である（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180隻（18%）、船体機器整備不良が137隻（14%）、機関取扱不良が126隻（13%）、操船不適切が95隻（10%）、気象・海象不注意が65隻（7%）等の人為的要因に起因するものが77%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45人で前年より7人減少。このうち、死者・行方不明者数は21人で前年より4人減少した。

海難救助の状況

平成20年は、プレジャーボート等の海難船舶981隻の中で自力入港した174隻を除いた807隻のうち749隻が救助され、救助率は93%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ495隻、航空機延べ70機及び特殊救難隊員延べ27人を出動させ、377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・航空機による搜索、救助手配等を行っており、合わせると749隻の海難船舶（プレジャーボート等の海難船舶全体の76%）に対して救助活動を行った。