

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、交通安全基本計画の対象となる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21年では、2,545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、811隻（32%）まで減少し、貨物船の海難は864隻（27%）であったものが343隻（13%）まで減少した。

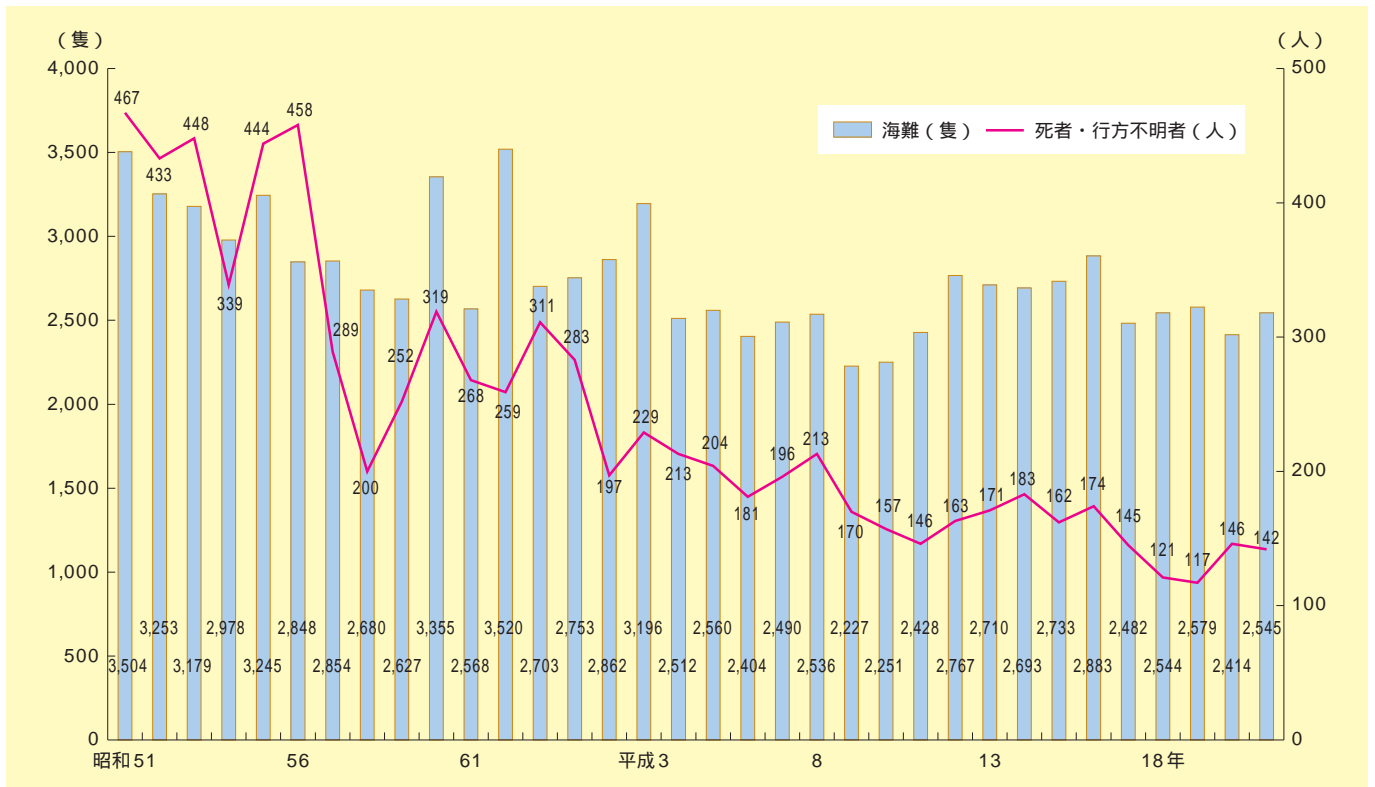
一方、モーターボート、ヨット等のプレジャー

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、1,075隻まで増加し、全体の42%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83隻まで減少し、旅客船の海難については75隻であったものが46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、AIS（船舶自動識別装置）を活用した次世代型航行支援システムの整備・運用を始め、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

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。

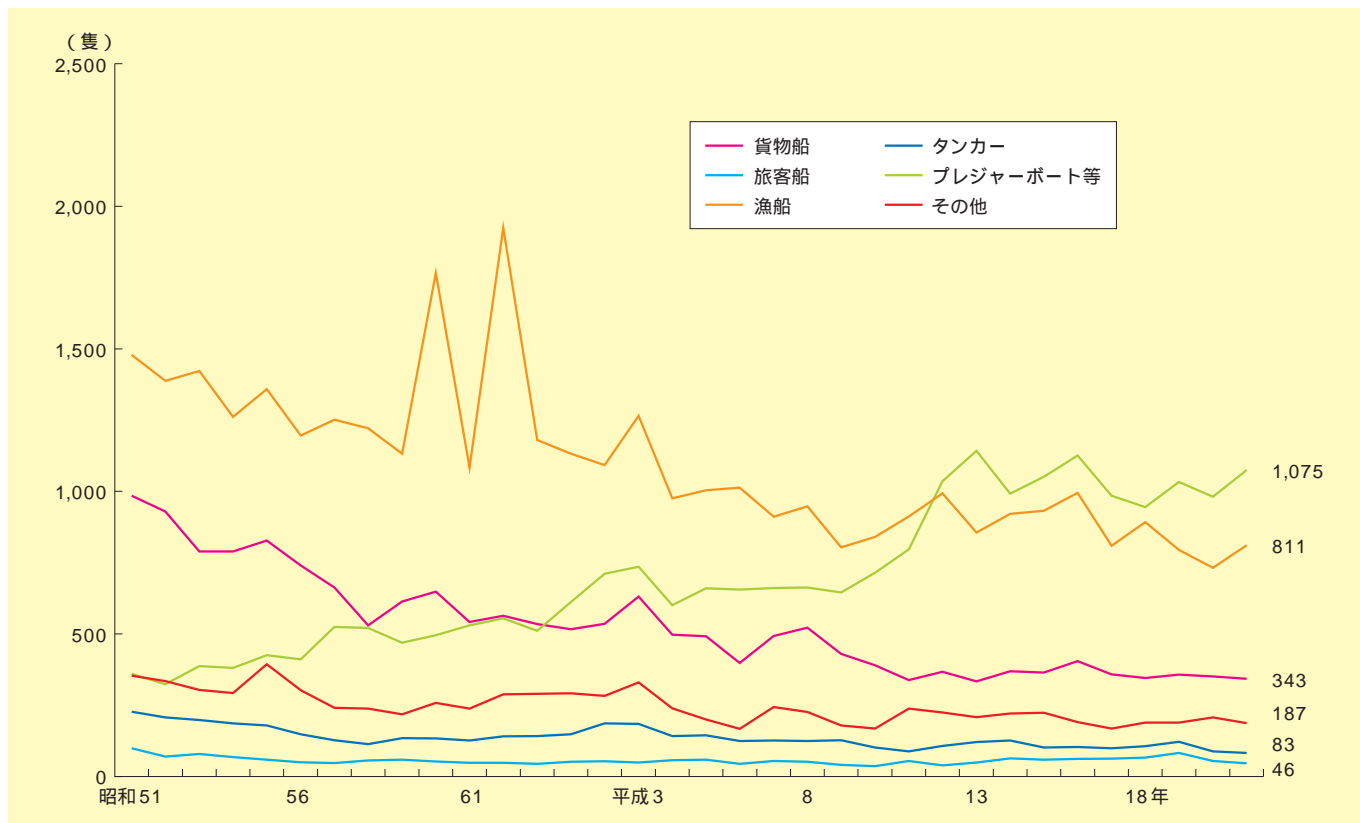
プレジャーボート

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。

AIS（船舶自動識別装置）

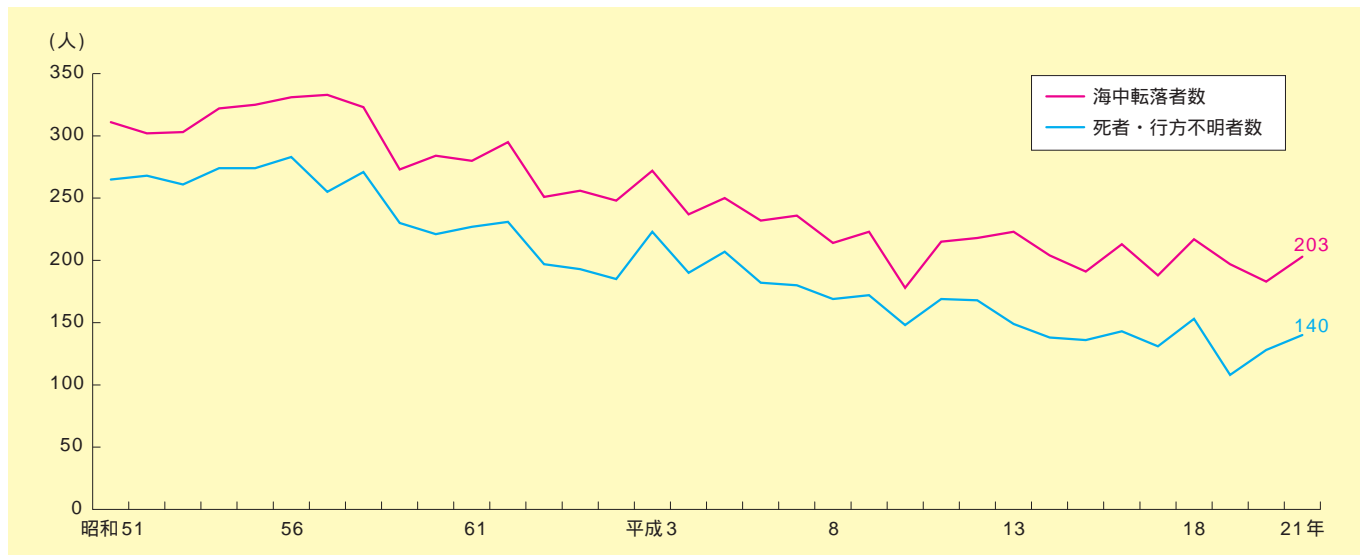
AISは、船名、大きさ、針路、速力などの航海に関する情報を自動的に送受信する装置で、総トン数300トン未満の旅客船及び総トン数300トン以上の船舶であって国際航海に従事するもの並びに総トン数500トン以上の船舶であって国際航海に従事しないものへの搭載が義務付けられている。

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。

加については、近年の国民の余暇志向の高まりに伴い、マリン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、交通安全基本計画の対象となる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21年では203人となっており、約3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21年では142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21年では140人となっており、約5割減少した。

2 平成21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21年の海難船舶は、2,545隻、292万総トンであり、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1,075隻（42%）、漁船が811隻（32%）、貨物船が343隻（14%）、タンカーが83隻（3%）、旅客船が46隻（2%）、その他が187隻（7%）である。

イ 海難種類別状況

海難種類別では、衝突が801隻（31%）、乗揚が309隻（12%）、機関故障が383隻（15%）等である。

ウ 距岸別状況

距岸別では、港内が1,000隻（39%）、港内を除く3海里未満が1,054隻（41%）、3海里以上12海里未満で発生した海難が334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、見張不十分が539隻（21%）、操船不適切が354隻（14%）、気象・海象不注意が159隻（6%）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286隻等を加えた人為的要因に起因するものが全体の76%を占めた。

また、船舶からの海中転落者数は203人で、これを船舶の用途別にみると、漁船が122人（60%）で最も多く、次いでプレジャーボート等が45人（22%）、一般船舶が36人（18%）である。

イ 死者・行方不明者の発生状況

平成21年における、海難による死者・行方不明者数は142人（前年より4人減少）であり、このうち61%が漁船、22%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、140人（前年より12人増加）であり、この

うち64%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、21年は282人（20年は274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21年は、海難船舶2,545隻の中で自力入港した912隻を除いた1,633隻のうち、1,435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。海上保安庁は、巡視船艇延べ892隻、航空機延べ204機及び特殊救難隊員延べ128人を出動させ、海難船舶539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1,435隻の海難船舶（全体の56%）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21年は、海難船舶の乗船者1万2,420人の中で自力救助の8,225人を除いた4,195人のうち4,083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。

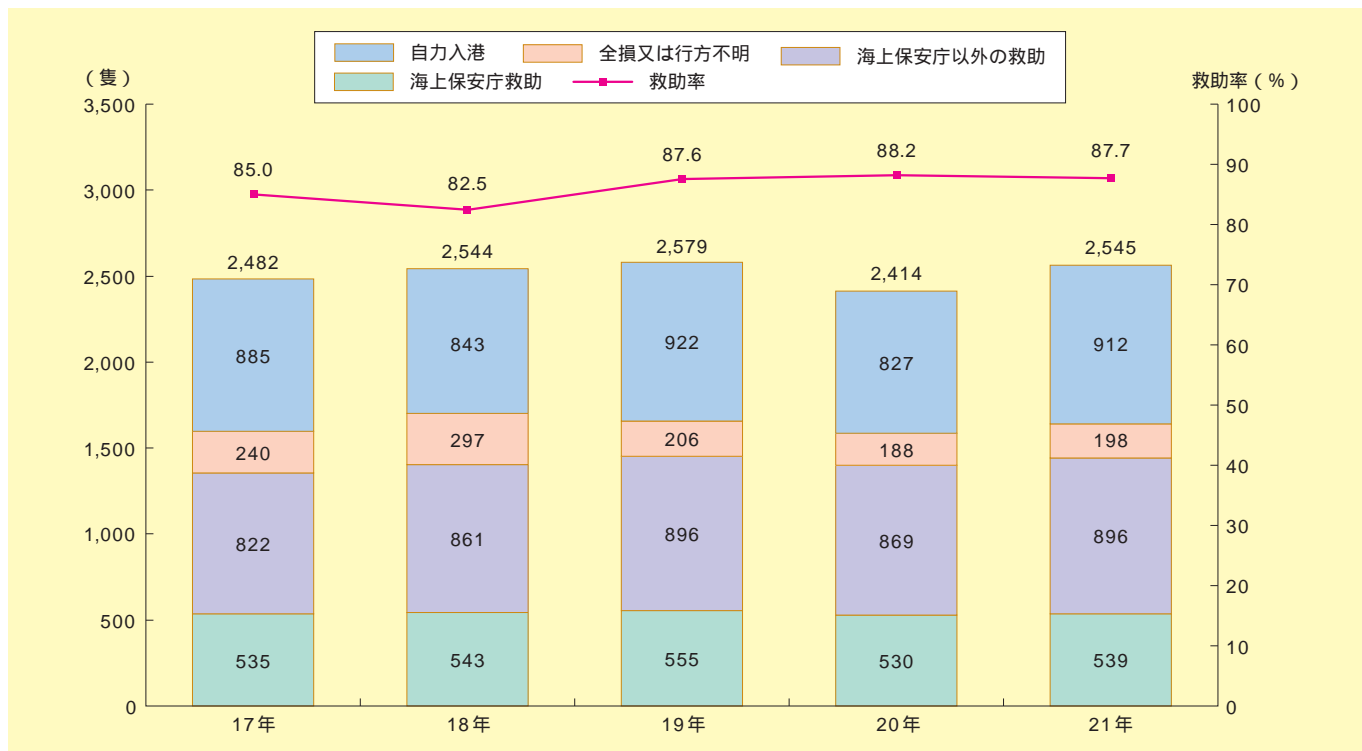
また、船舶からの海中転落者203人の中で自力救助の15人を除いた188人のうち48人が救助され、救助率（自力救助を除く海中転落者に対する救助された人数の割合）は26%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ500隻、航空機延べ298機及び特殊救難隊員延べ46人を出動させ、海中転落者（自力救助を除く。）5人を救助した。

3 平成21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21年のプレジャーボート等の海難船舶隻数は1,075隻であり、前年より94隻増加した。これに伴う死者・行方不明者数は28人であり、前年より7人増加した。

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。

この1,075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722隻（67%）、手漕ぎボートが117隻（11%）、ヨットが92隻（8%）、水上オートバイが82隻（8%）、遊漁船が62隻（6%）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221隻（20%）、衝突が190隻（18%）、運航障害が180隻（17%）、乗揚げが137隻（13%）、推進器障害が80隻（7%）、転覆が63隻（6%）、安全障害が63隻（6%）、浸水が56隻（5%）等である（第2-6図）。

ウ 海難原因別状況

海難原因別では機関取扱不良が169隻（16%）、見張り不十分が167隻（16%）、船体機器整備不良が154隻（14%）、操船不適切が114隻（11%）、気象・

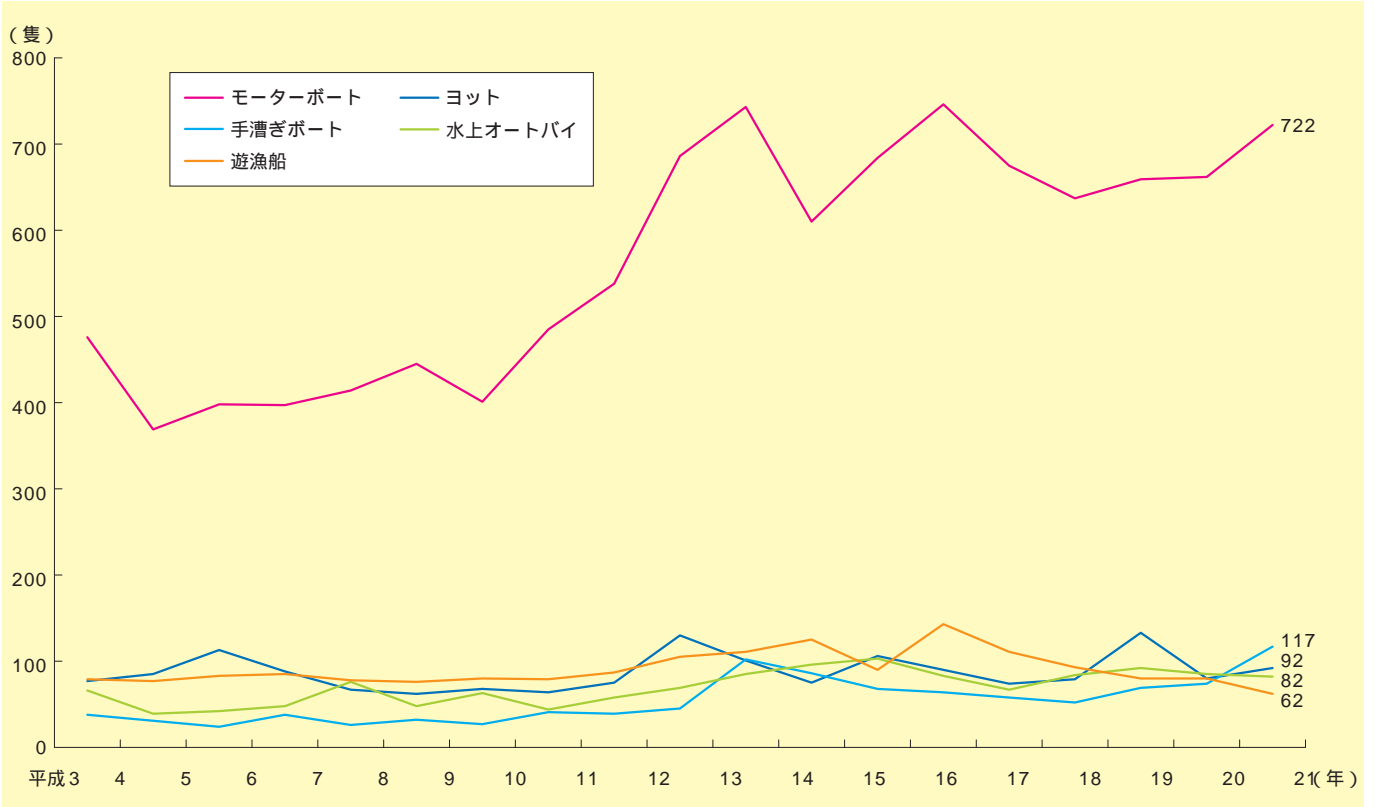
海象不注意が106隻（10%）等の人為的要因に起因するものが全体の80%を占めた（第2-7図）。

また、プレジャーボート等からの海中転落者数は45人で前年と同じだった。このうち、死者・行方不明者数は29人で前年より8人増加した。

海難救助の状況

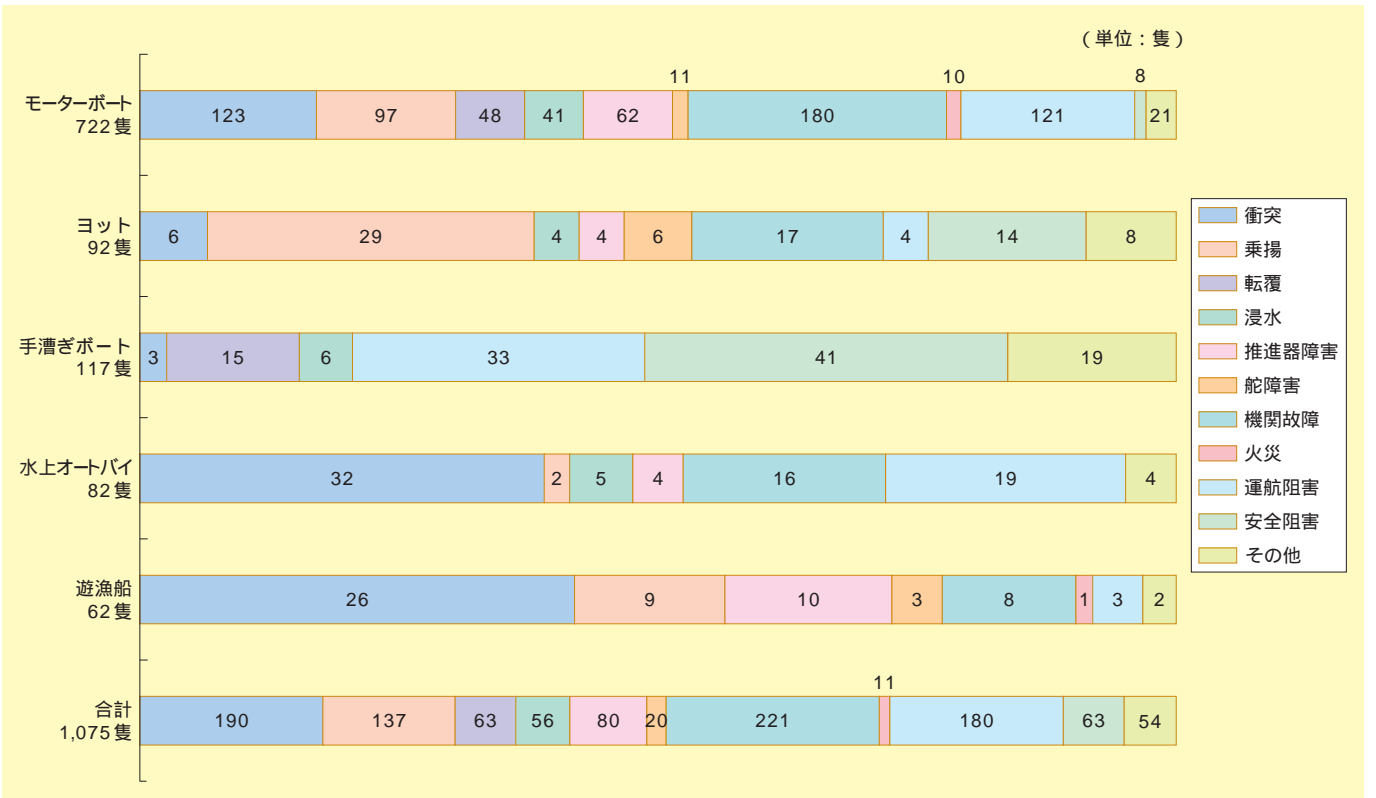
平成21年は、プレジャーボート等の海難船舶1,075隻の中で自力入港した185隻を除いた890隻のうち816隻が救助され、救助率は92%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ562隻、航空機延べ101機及び特殊救難隊員延べ9人を出動させ、412隻を救助した。また、それ以外の海難船舶についても、巡視船艇・航空機による搜索、救助手配等を行っており、合わせると816隻の海難船舶（プレジャーボート等の海難船舶全体の76%）に対して救助活動を行った。

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



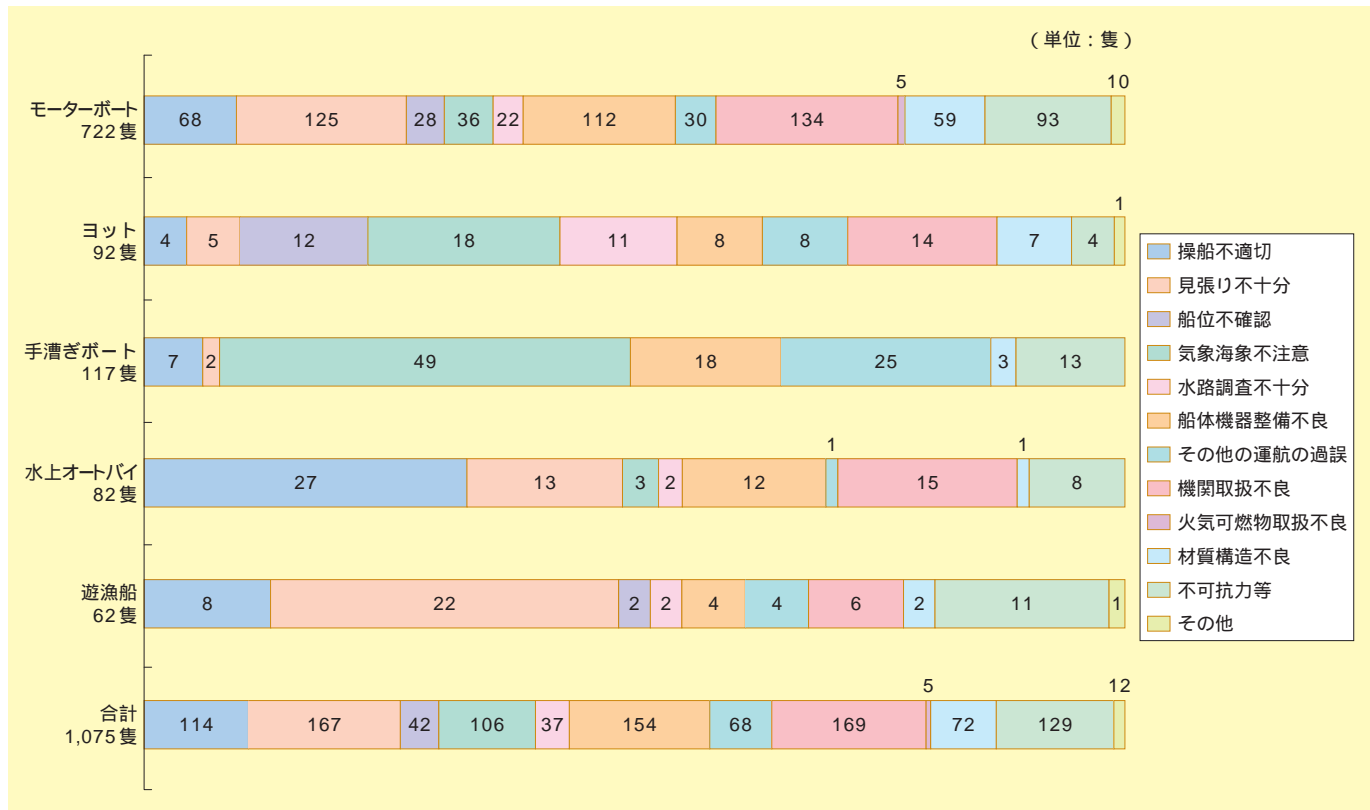
注 1 海上保安庁資料による。
2 船型「その他」を除く。

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21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21年）



注 1 海上保安庁資料による。
2 数字は原因の隻数