

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23年では、2,508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、871隻（35%）まで減少し、貨物船の海難は864隻（27%）であったものが240隻（10%）まで減少した。

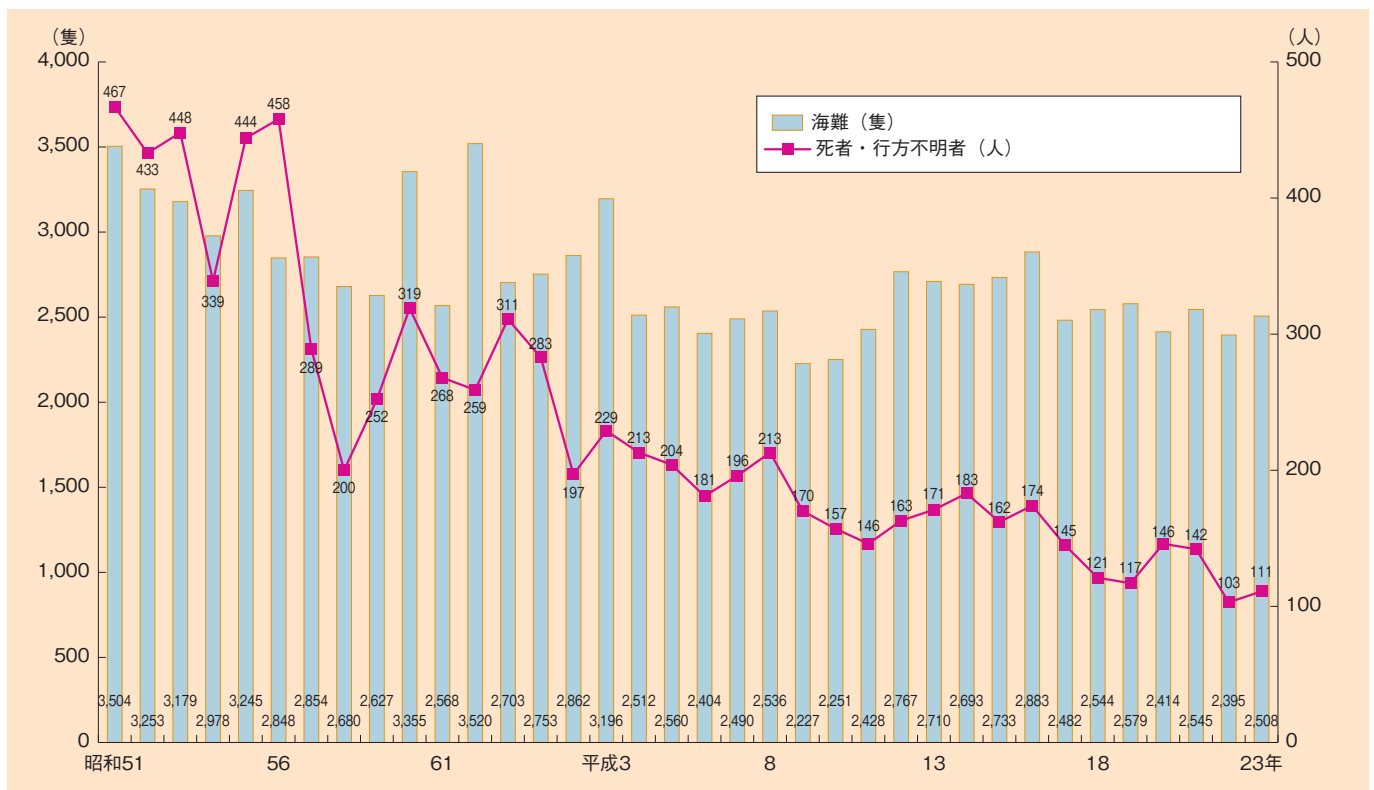
一方、モーターボート、ヨット等のプレジャー

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、1,142隻まで増加し、全体の45%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82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31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、船舶自動識別装置（AIS）*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加

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

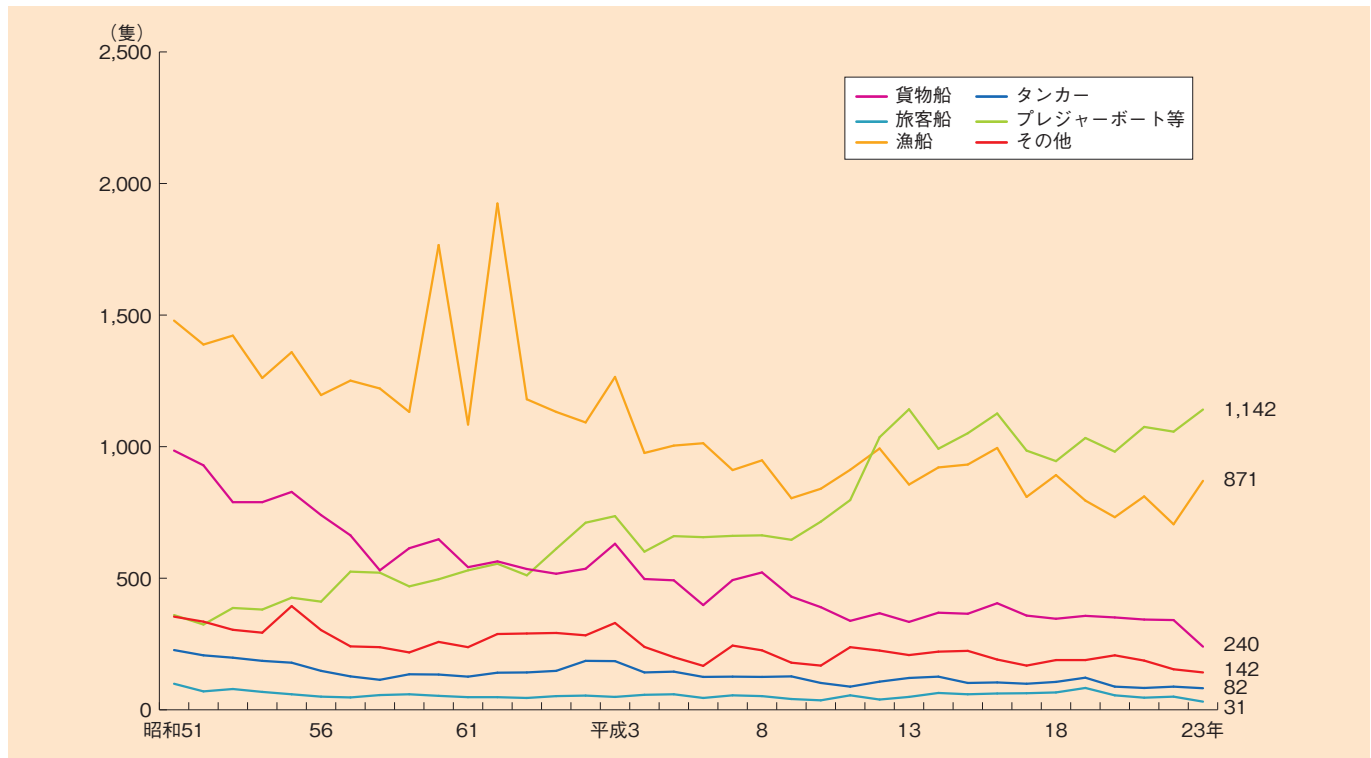
モーターボート、ヨット、水上オートバイ等個人がレジャーに用いる小型船舶。スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称。

※ 船舶自動識別装置（AIS）

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。

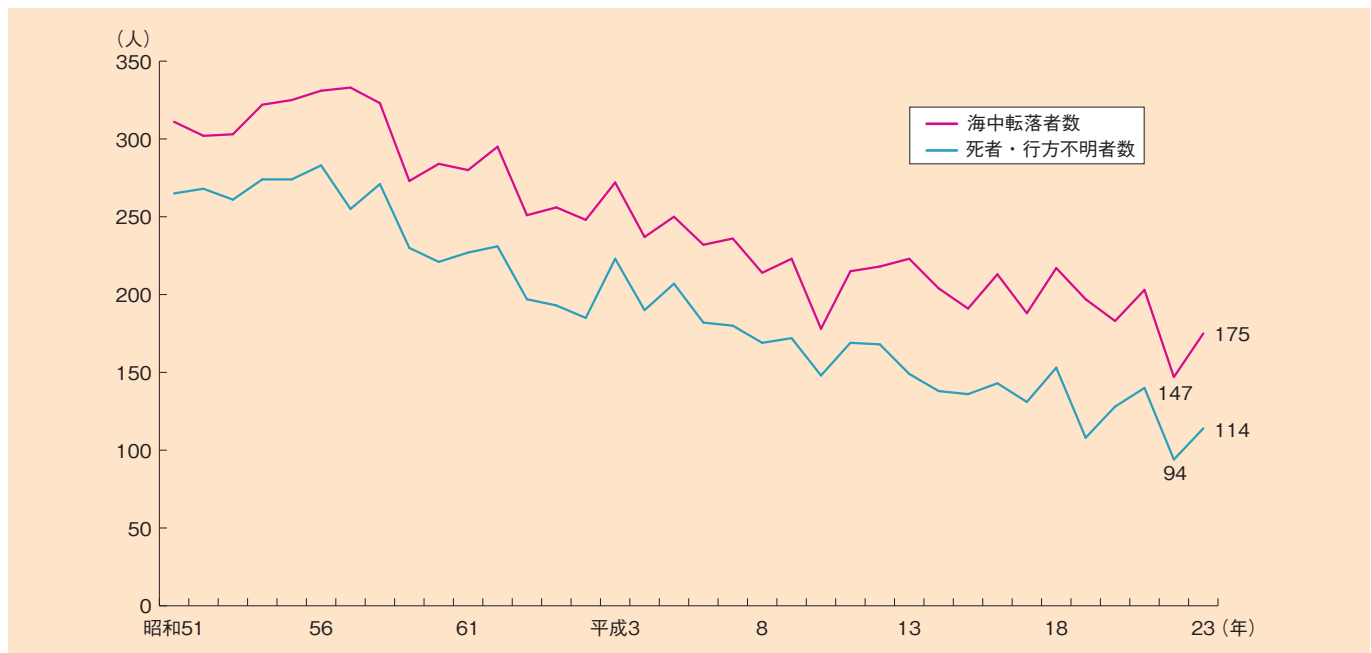
第2編 海上交通

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。

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23年では175人となっており、4割以上の減少となった(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23年では111人となっており、7割以上の減少

となった（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23年では114人となっており、5割以上の減少となった。

2 平成23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23年の海難船舶は、2,508隻、222万総トンであり、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1,142隻（45%）、漁船が871隻（35%）、貨物船が240隻（10%）、タンカーが82隻（3%）、旅客船が31隻（1%）、その他が142隻（6%）である。

(イ) 海難種類別状況

海難種類別では、衝突が640隻（26%）、浸水が473隻（19%）、機関故障が340隻（14%）等である。

(ウ) 距岸別状況

距岸別では、港内が1,117隻（44%）、港内を除く3海里未満が1,006隻（40%）、3海里以上12海里未満で発生した海難が268隻（11%）等となっており、12海里未満で発生した海難が全体の95%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447隻（18%）、操船不適切が323隻（13%）、船体機器整備不良が247隻（10%）等運航の過誤によるものが全体の56%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67%を占めた。

また、船舶からの海中転落者数は175人で、これを船舶の用途別にみると、漁船が86人（49%）で最も多く、次いでプレジャーボート等が41人（23%）、一般船舶が48人（27%）である。

イ 死者・行方不明者の発生状況

平成23年における、海難による死者・行方不明者数は111人（前年より8人増加）であり、このうち60%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、114人（前年より20人増加）であり、このうち54%が漁船、17%がプレジャーボート等によるものである。

(2) 海難救助の状況

ア 海難船舶等の救助状況

平成23年は、海難船舶2,508隻の中で自力入港した690隻を除いた1,818隻のうち、1,519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84%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ2,373隻、航空機延べ516機及び特殊救難隊員延べ230人を出動させ、海難船舶510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1,570隻の海難船舶（全体の63%）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23年は、海難船舶の乗船者9,083人の中で自力救助の5,399人を除いた3,684人のうち3,585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175人の中で自力救助の15人を除いた160人のうち46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29%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ350隻、航空機延べ148機を出動させ、海中転落者（自力救助を除く。）9人を救助した。

3 平成23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

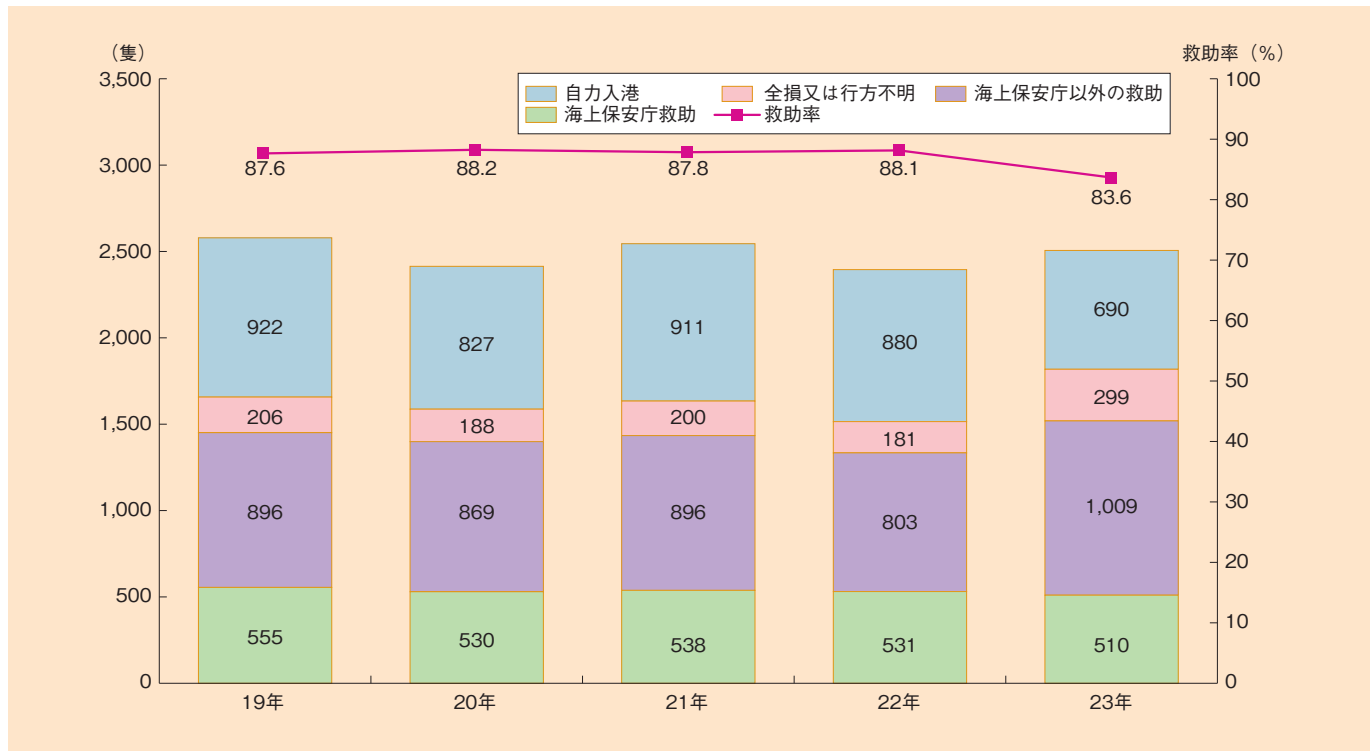
平成23年のプレジャーボート等の海難船舶隻数は1,142隻であり、前年より86隻増加した。これに伴う死者・行方不明者数は17人であり、前年より4人増加した。

この1,142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811隻（71%）、遊漁船が74隻（6%）、ヨットが81隻（7%）、水上オー

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。

トバイが91隻（8%）、手漕ぎボートが85隻（7%）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218隻（19%）、衝突が179隻（16%）、運航阻害が171隻（15%）、乗揚が104隻（9%）、推進器障害が88隻（8%）、浸水が208隻（18%）、転覆が42隻（4%）、安全阻害が39隻（3%）等である（第2-6図）。

ウ 海難原因別状況

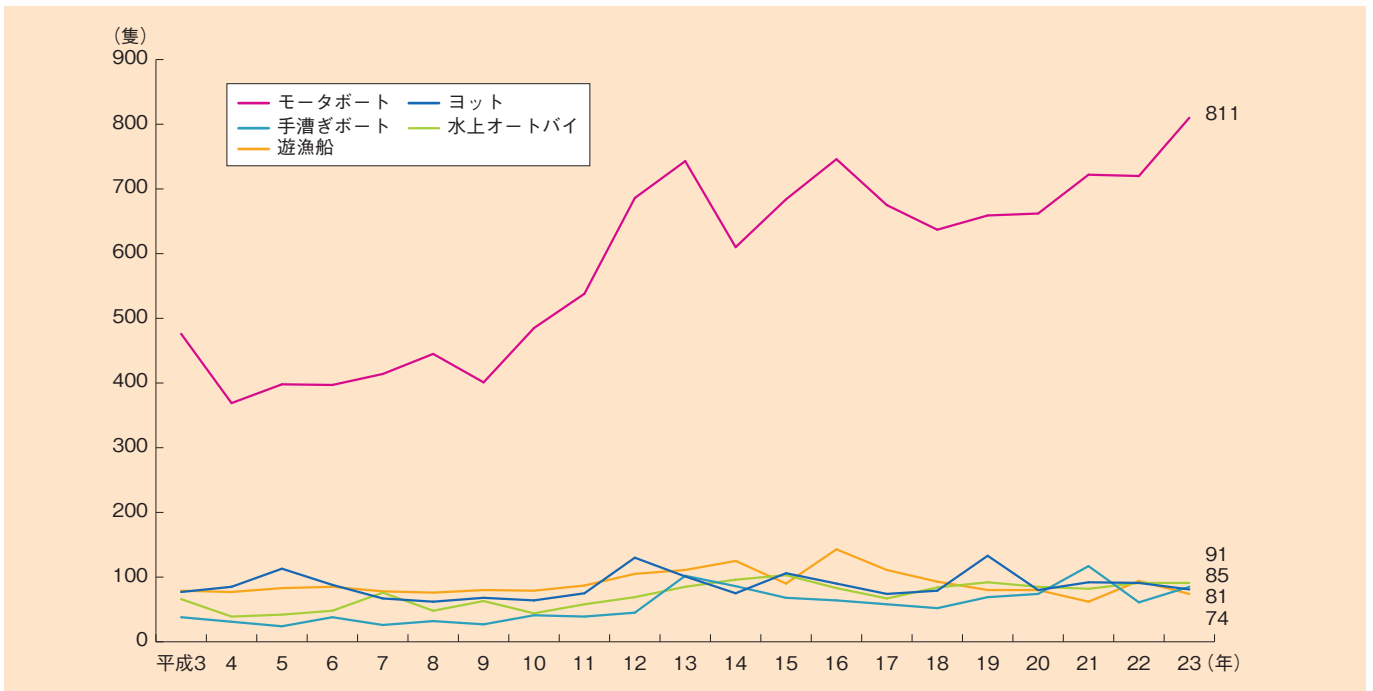
海難原因別では見張り不十分が163隻（14%）、機関取扱不良が149隻（13%）、船体機器整備不良が173隻（15%）、操船不適切が114隻（10%）、気象・海象不注意が70隻（6%）等の人為的要因に起因するものが全体の73%を占めた（第2-7図）。

また、プレジャーボート等からの海中転落者数は41人で前年より13人増加した。このうち、死者・行方不明者数は19人で前年より6人増加した。

(2)海難救助の状況

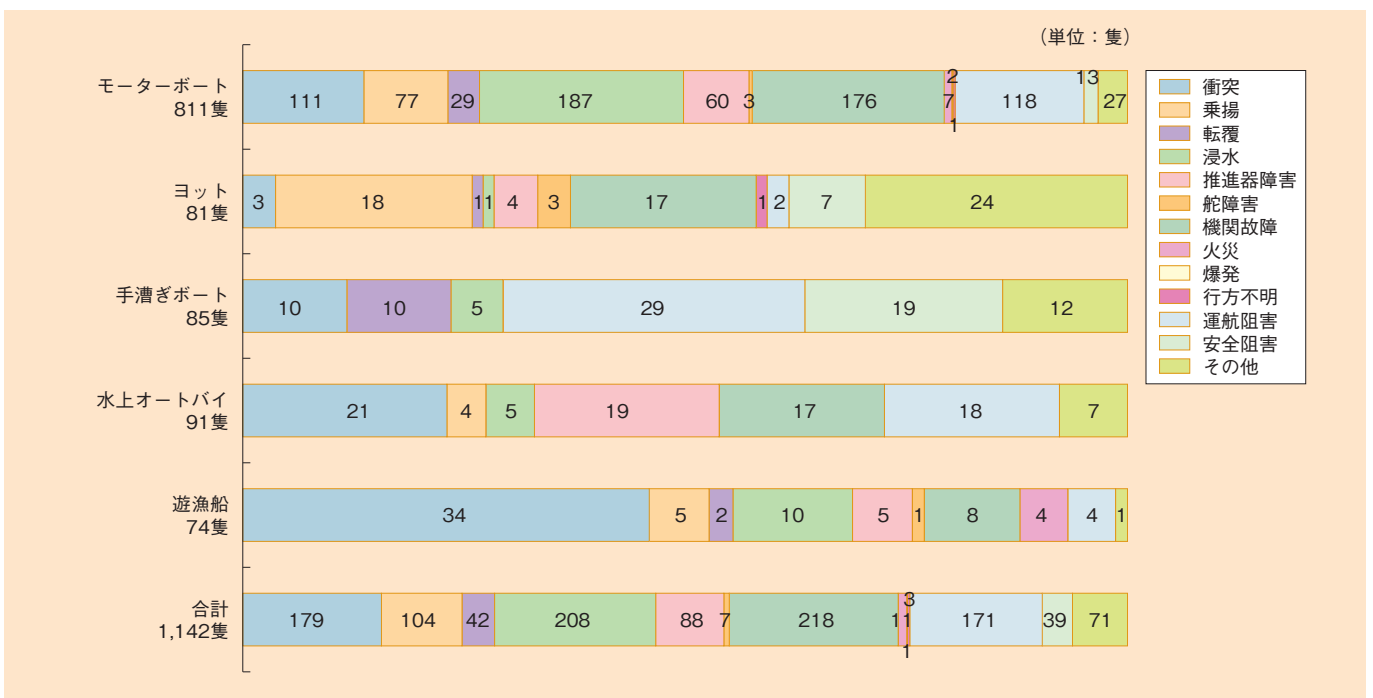
平成23年は、プレジャーボート等の海難船舶1,142隻の中で自力入港した189隻を除いた953隻のうち839隻が救助され、救助率は88%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ951隻、航空機延べ126機及び特殊救難隊員延べ40人を出動させ、390隻を救助した。また、それ以外の海難船舶についても、巡視船艇・航空機による捜索、救助手配等を行っており、合わせると798隻の海難船舶（プレジャーボート等の海難船舶全体の70%）に対して救助活動を行った。

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。

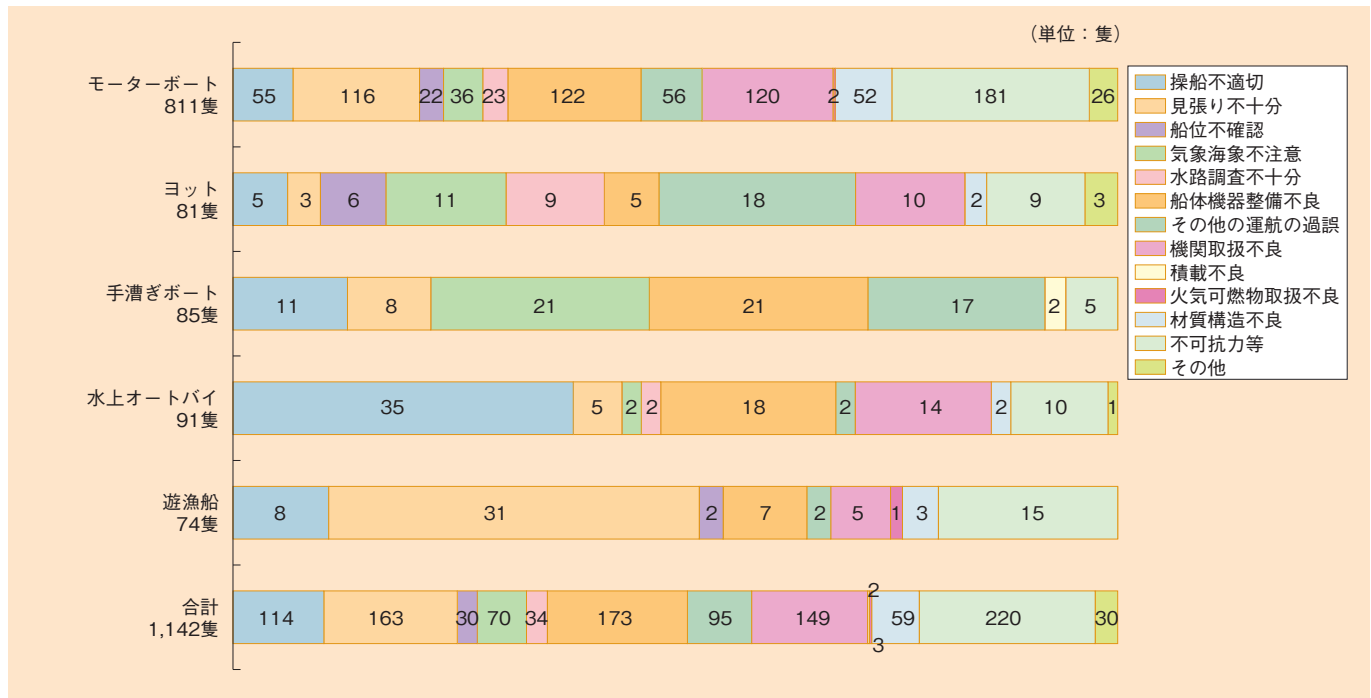
第2-6図 プレジャーボート等の船型別・海難種類別海難発生状況（平成23年）



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編 海上交通

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23年）



注 1 海上保安庁資料による。
2 数字は原因の隻数