

第2章 絶えることのない海難の発生

第1節 海難の認知

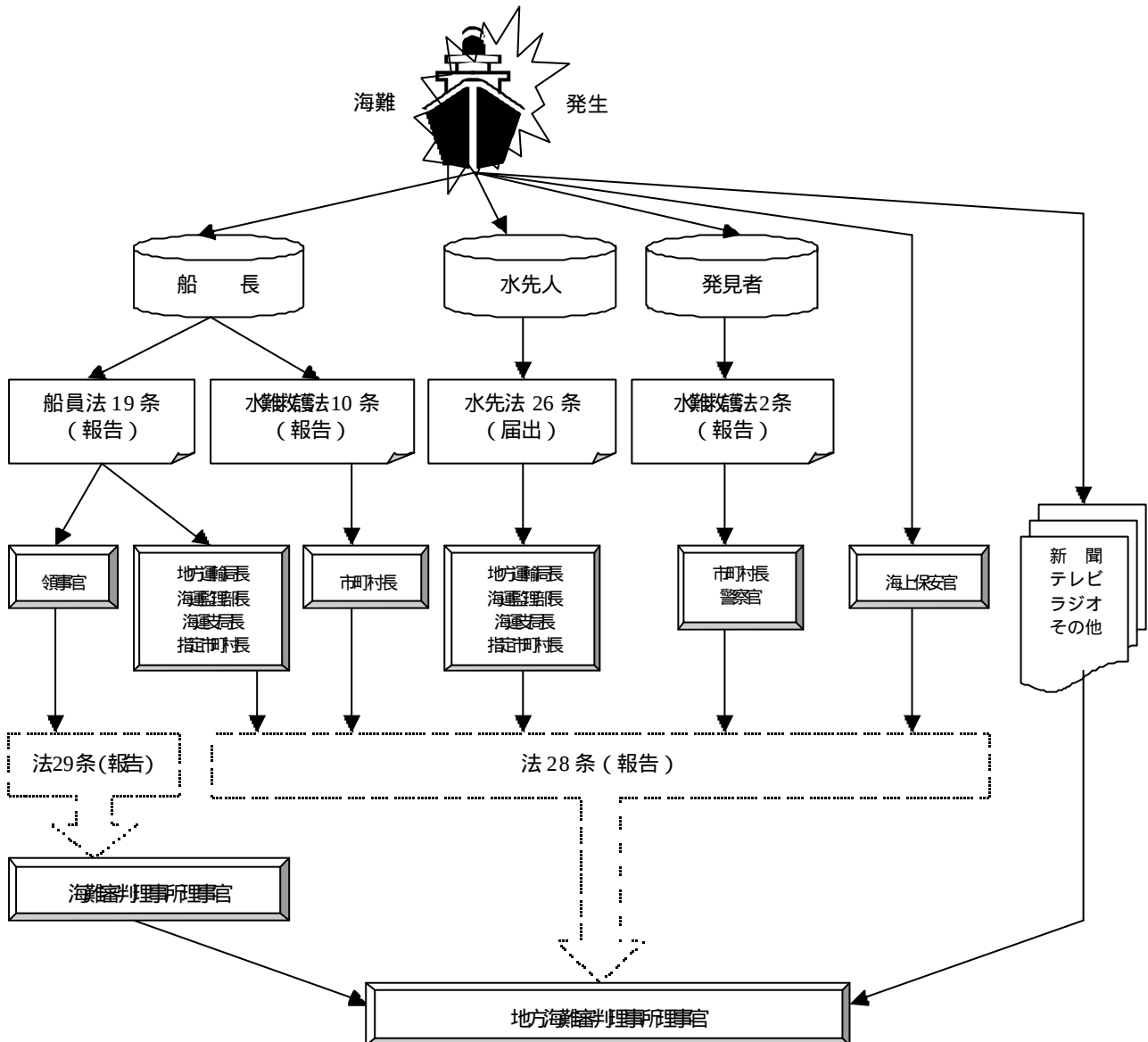
海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長並びに外国に駐在する領事官は、海難の事実があったことを認知したときは、理事官に報告しなければならないことになっており、報告を受けた理事官は直ちにその事実の調査を開始し、かつ、証拠を集取する。

また、理事官は、自ら新聞、テレビ等の報道などにより、海難を直接認知することもあり、海上保安官、管海官庁等からの報告とあわせて、我が国周辺水域はもちろん世界中の各水域で発生したものを広く認知している（2-1-1図）。



（提供：㈱舵社）

2 - 1 - 1図 海難認知の経路図



海難審判法（昭和22年法律第135号） 抄

〔海難の発生〕

第2条 左の各号の一に該当する場合には、この法律による海難が発生したものとする。

- 1 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。
- 2 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。
- 3 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。

〔海上保安官等の報告義務〕

第28条 海上保安官、管海官庁、警察官及び市町村長は、第2条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、これをその事務所の所在地を管轄する地方海難審判庁の所在地に駐在する理事官に報告しなければならない。

〔領事官の報告義務〕

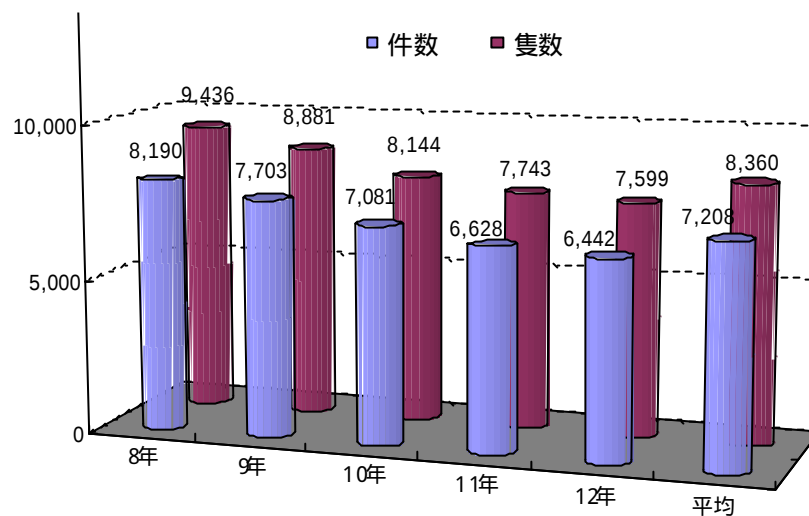
第29条 領事官は、国外で第2条各号の一に該当する事実があつたことを認知したときは、直ちに、証拠を集取し、海難審判理事所の理事官に報告しなければならない。

第2節 海難の発生の動向

平成12年に発生した海難で、理事官が認知した海難は 6,442件、7,599隻であり、前年に比べ件数で186件（2.8％）、隻数で144隻（1.9％）の減少であった。

過去5年間における件数及び隻数の推移をみると、減少傾向が続いている。なお、5年間の平均発生件数及び隻数は、7,208件、8,360隻である。

2-2-1図 発生件数及び隻数の推移



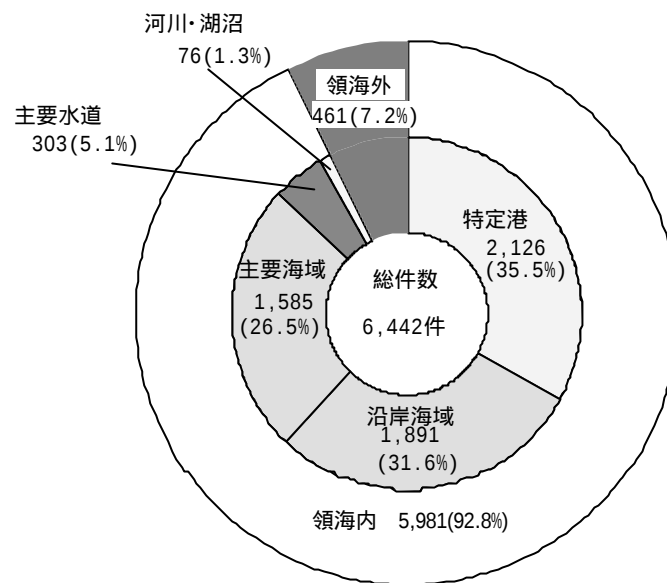
- （注）1 海難が発生した場合、その報告が理事官へ到達するまでには相当の期間(平均2.0月)を要するものもあるので、たとえば、12年中に発生した海難は、12年1月から翌13年3月までに報告されたものを、12年中の海難として集計している。以下同じ。
- 2 総隻数が総件数より多いのは、1件の海難で複数の船舶が関係する場合があるからである。以下同じ。

第3節 発生海難の分析

1 水域別からみた発生の状況

水域別の発生状況を領海内、領海外で大別してみると、領海内では5,981件（92.8％）、領海外では461件（7.2％）となっており、前年に比べ領海内が99件、領海外が87件といずれも減少している。

2 - 3 - 1図 水域別の発生件数



- (注) 1 特定港等とは、港則法施行令第2条に定める特定港(86港)及び特定港以外の港(花咲港、気仙沼港)をいう(資料編第1表)。
 2 主要水道とは、主な水道(18水域)をいう(資料編第2表)。
 3 主要海域とは、主要な湾及び灘等(17水域)で、上記1、2を除いた水域をいう(資料編第3表)。
 4 沿岸海域とは、我が国の沿岸から12海里以内(国際海峡については3海里)の水域で、上記1、2、3を除いた水域をいう(資料編第4表)。

(1) 領海内における発生の状況

我が国の領海内での発生状況(5,981件)を、特定港等、主要水道、主要海域及び沿岸海域に分けてみると、特定港等が2,126件(35.5%)、沿岸海域が1,891件(31.6%)、主要海域が1,585件(26.5%)、主要水道が303件(5.1%)、河川・湖沼が76件(1.3%)となっている(2-3-1図)。

さらに、それぞれの水域別に分析すると次のとおりである。

(ア) 特定港等

特定港等における発生件数の内訳をみると、京浜港(東京区、川崎区、横浜区)の258件が最も多く、次いで大阪港195件、関門港130件、千葉港124件の順となっている。

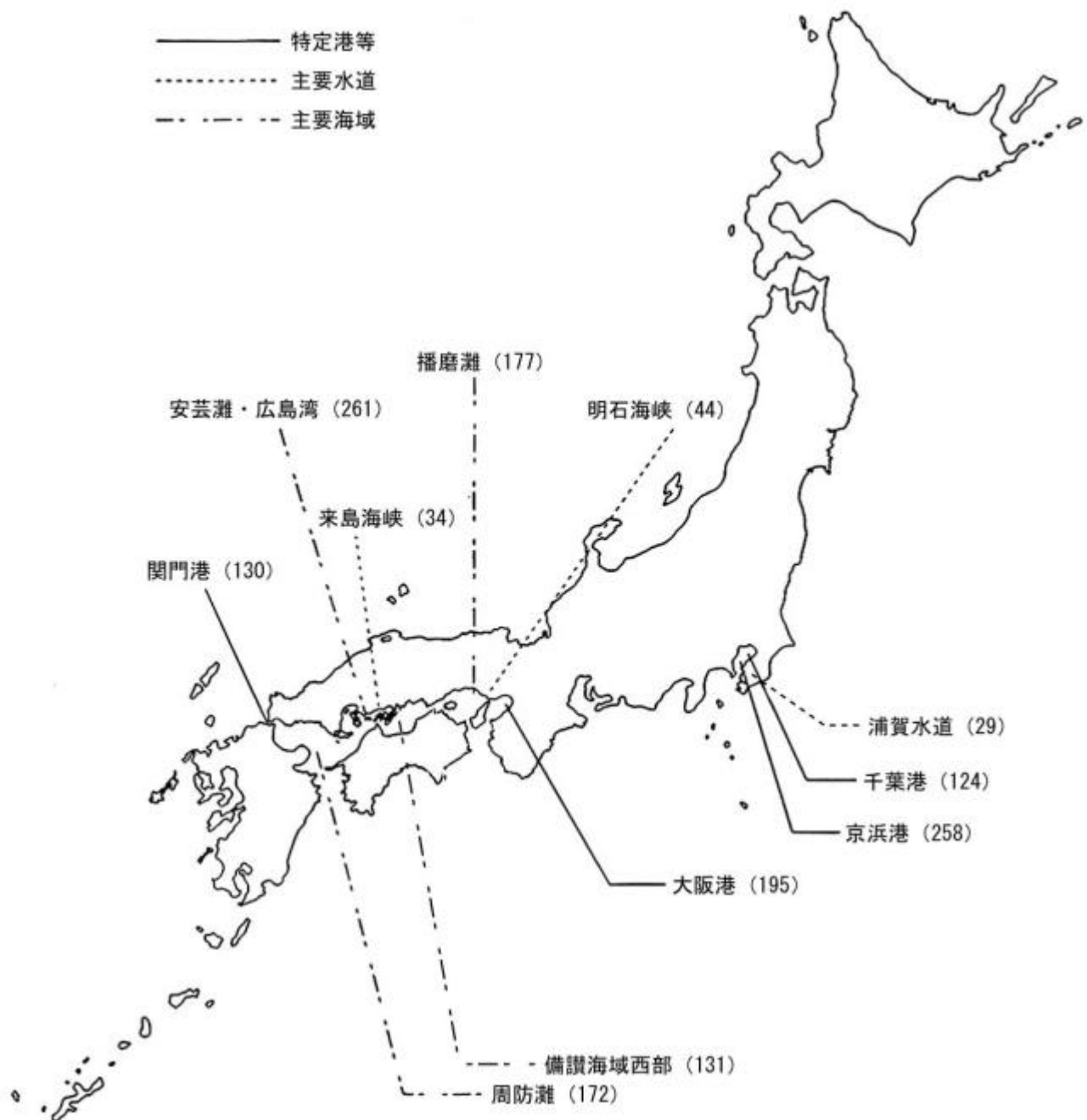
また、事件種類別では乗揚の520件、衝突(単)の415件が目立っている(資料編第1表)。

なお、資料編表中の計数上では遭難が最も多いが、これは理事官が海難を認知した時点で、その事件種類を特定できないものなどを含んでいることによる(以下同じ)。

よって、ここでは遭難を除外して分析している。

2-3-2図 特定港等、主要水道及び主要海域における主な発生状況

(件)



(イ) 主要水道

主要水道における発生件数の内訳をみると、明石海峡の44件が最も多く、次いで来島海峡34件、浦賀水道29件の順となっている。

また、事件種類別では乗揚の68件、衝突の40件が目立っている（資料編第2表）。

(ウ) 主要海域

主要海域における発生件数の内訳をみると、安芸灘・広島湾の261件が最も多く、次いで播磨灘177件、周防灘172件、備讃海域西部131件の順となっている。

また、事件種類別では乗揚の418件、衝突の185件、衝突（単）の140件が目立っている（資料編第3表）。

(エ) 沿岸海域

沿岸海域における発生件数の内訳をみると、福岡県烏帽子島から鹿児島県坊ノ岬に至る水域の270件が最も多く、次いで千葉県野島埼から静岡県天竜川口に至る水域の232件が目立っている（資料編第4表、第5図）。

また、事件種類別では乗揚の346件、衝突の248件、機関損傷の173件、衝突（単）の125件が目立っている（資料編第4表）。

(2) 領海外における発生状況

我が国の領海外で発生した461件を、緯度及び経度を各40度毎に区分して分析してみると、赤道、北緯40度、東経120度及び同160度の線で囲まれた西太平洋水域の236件が最も多く、次いで北緯40度、同80度、東経120度及び同160度の線で囲まれた日本海北部、オホーツク海及び北太平洋水域の118件となっており、日本近海での発生件数が多い（資料編第6表、第7図）。

なお、これを事件種類別にみると、機関損傷の122件、衝突の56件が目立っている（資料編第6表）。

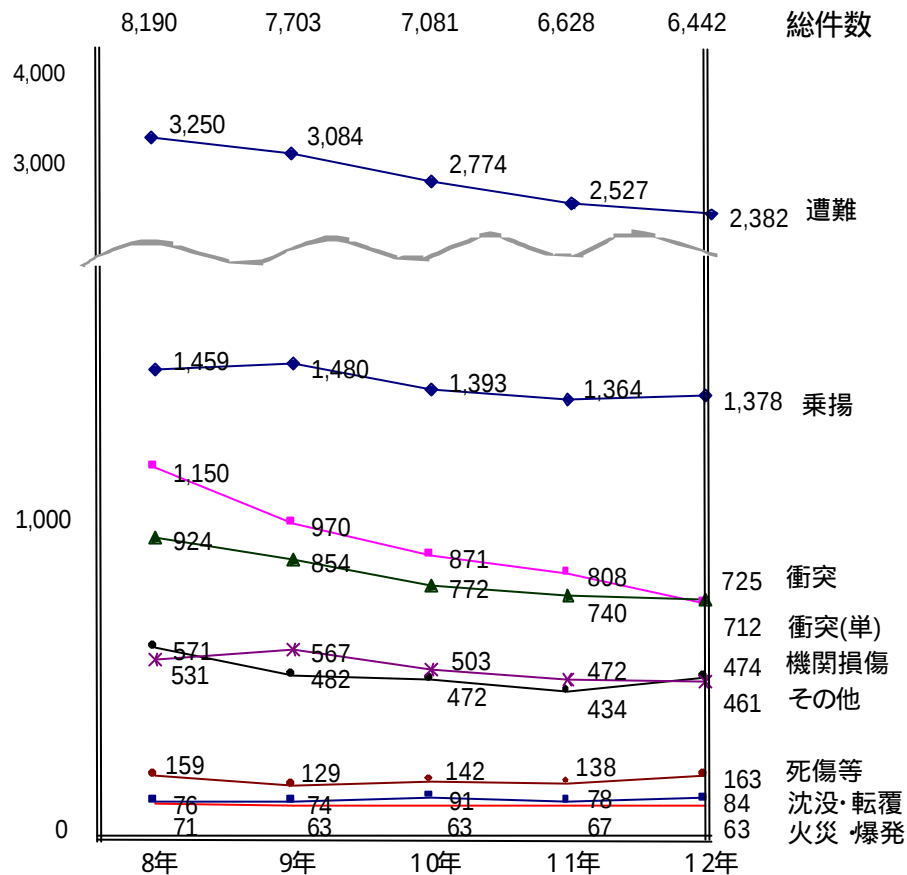
2 事件種類別からみた発生の状況

発生の状況を事件種類別にみると、乗揚の1,378件（21.4%）、衝突の725件（11.3%）、衝突（単）の712件（11.1%）が目立っている（遭難は2,382件（37.0%）である。）（2-3-3図）。

また、事件種類を船種別にみると、衝突では漁船の514隻、貨物船の379隻、衝突（単）では貨物船の319隻、旅客船の171隻、乗揚では貨物船の784隻、機関損傷では漁船の260隻がそれぞれ目立って多い（資料編第9表）。

同様に事件種類別発生状況をトン数別にみると、衝突では20トン未満の490隻、衝突（単）では200～500トンの186隻、乗揚では200～500トンの499隻が目立っている（資料編第10表）。

2-3-3図 事件種類別の発生件数の推移



注1 遭難とは、海難の原因、態様が複合していて他の海難の一つに分類できない場合、又は他の海難のいずれにも該当しない場合をいい、大きく分類すると次表のとおりである。（単位：件）

分類・年	8年	9年	10年	11年	12年
浮流物接触	2,769	2,584	2,333	2,185	2,030
浸水	127	174	155	99	101
係船・係岸	112	148	109	12	0
上記以外	241	178	177	231	251
計	3,249	3,084	2,774	2,527	2,382

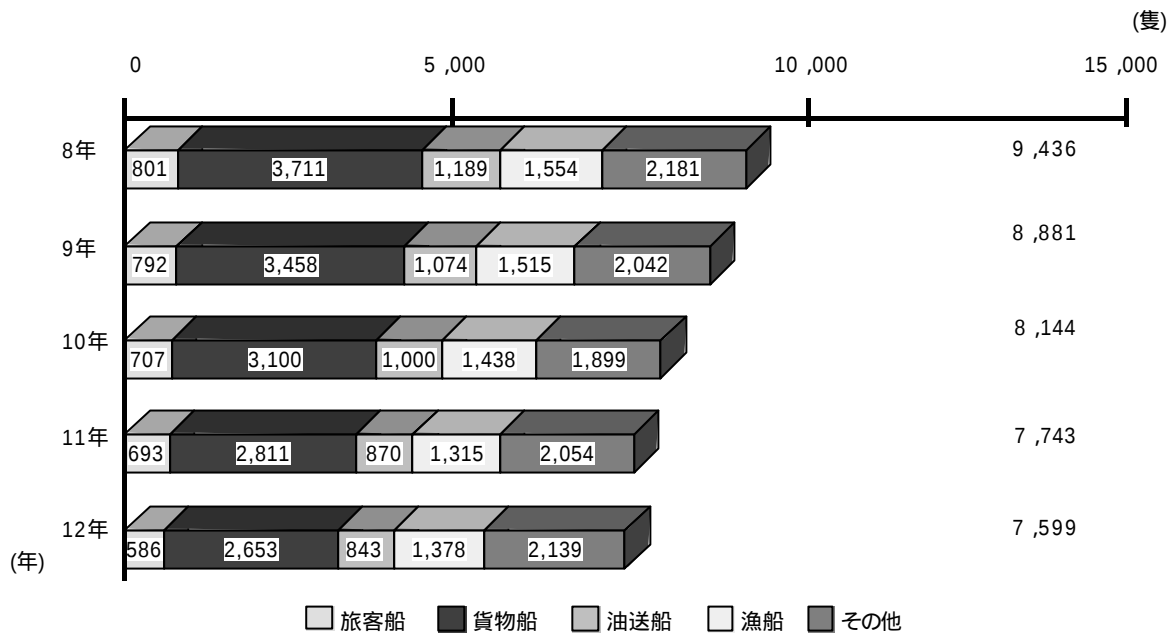
注2 その他とは、安全・運航障害、施設損傷、属具損傷及び行方不明事件をいう。

3 船種別からみた発生の状況

発生の状況を主な船種別にみると、貨物船の2,653隻（34.9%）が最も多く、漁船の1,378隻（18.1%）、油送船の843隻（11.1%）、旅客船の586隻（7.7%）の順となっており、前年と比べると貨物船（前年2,811隻）で158隻減少しているのが目立っている（資料編第9表）。

なお、船種別の発生状況をトン数別にみると、旅客船では500～1,600トン、貨物船では200～500トン、油送船では500～1,600トン、漁船では20トン未満の船舶において最も多く発生している（資料編第10、11表）。

2 - 3 - 4図 船種別の発生隻数の推移



4 海難による死傷者等の状況

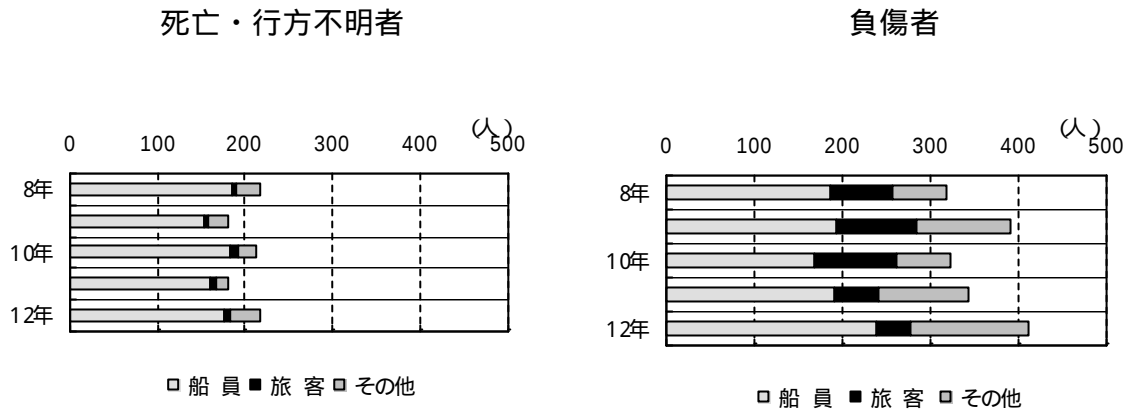
12年における死傷者等（死亡・行方不明・負傷者をいう。以下同じ。）は、総数で631人であり、前年（525人）に比べ106人増加した。そのうちプレジャーボートの死亡・行方不明者数が、45人で前年（18人）よりも27人増加し、負傷者数が、147人で前年（103人）よりも44人増加し、前年比106人増加のうち67.0%、71人を占めている。

全体の死亡・行方不明者数は、219人で前年（182人）よりも37人増加し、負傷者数は、412人で前年（343人）よりも69人増加した。なお、旅客は41人で前年（50人）とほぼ同数であった。

また、船員の死傷者等は415人で、総数の65.8%を占めている。このうち負傷者を除いた死亡・行方不明者にしぼってみると、合計219人のうち81.3%、178人を船員が占めている。

死傷者等の状況を事件種類別にみると、衝突の240人、死傷等の176人が目立ち、同様に船舶の種類別にみると、漁船の291人、プレジャーボートの192人が目立っている（資料編第13表、14表）。

2-3-5図 死傷者等の推移

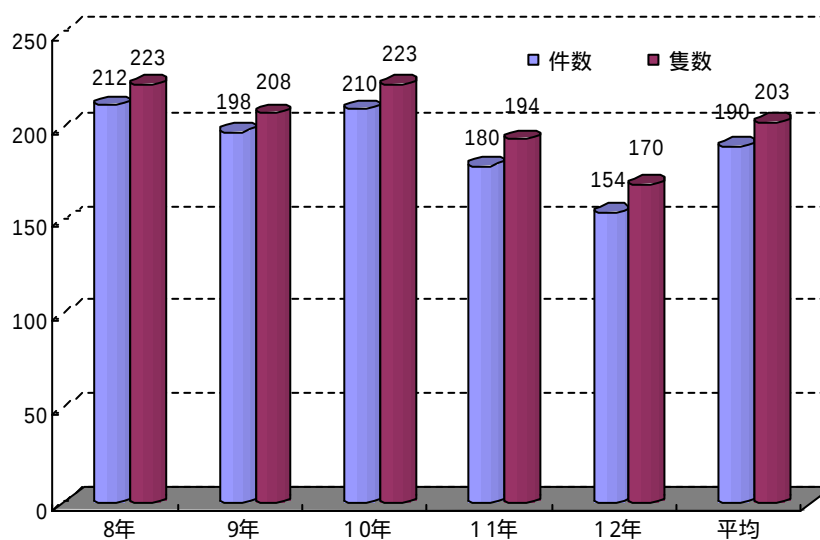


(注)「その他」とは、同乗者、作業員等をいう。

5 外国船が関連した海難の発生の状況

12年において、外国船が関連した海難は154件（海難総件数の2.4%）、外国船の隻数は170隻（海難総隻数の2.2%）であり、前年と比べると、件数で26件、隻数で24隻の減少であった。

2-3-6図 外国船関連海難の発生件数及び隻数の推移



(注) 領海内で発生した事件には、外国船単独又は外国船同士のものも含むが、領海外で発生した事件は、日本船が関係しているもののみである。

(1) 地方理事所別の発生の状況

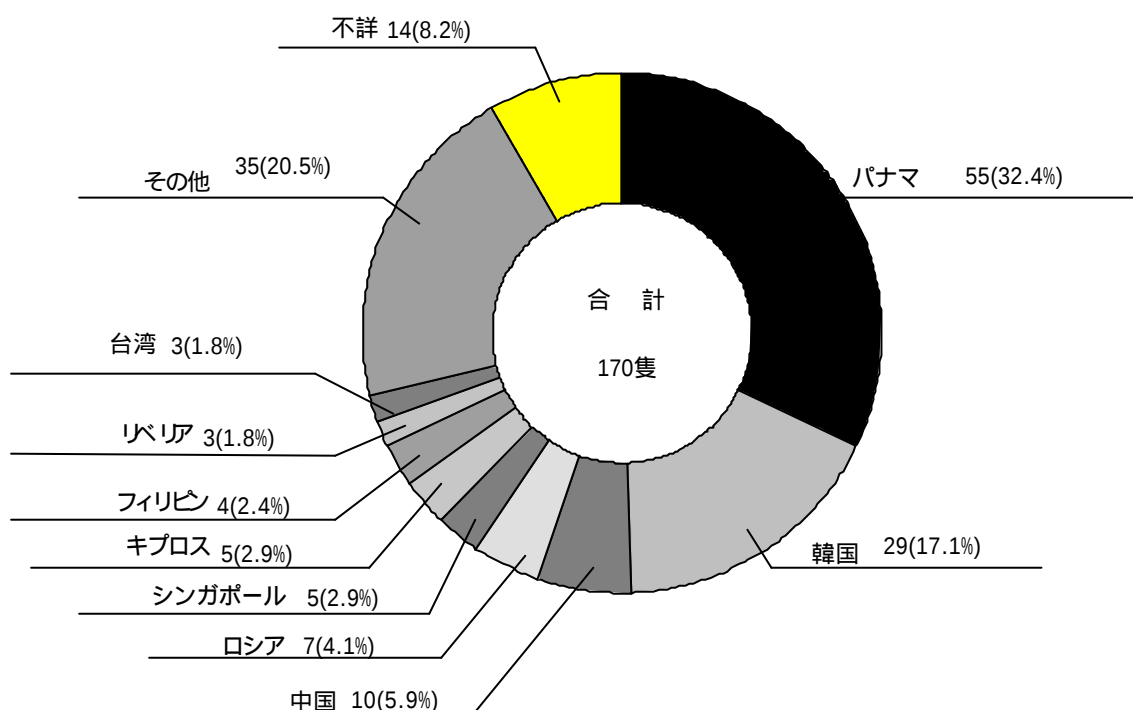
12年の発生状況を地方理事所別にみると、門司の50件（32.5％）が最も多く、次いで神戸の37件（24.0％）、横浜の23件（14.9％）の順となっている。

事件種別では、衝突が106件（68.8％）を占めている（資料編第15表）。

(2) 国及び地域別の状況

国及び地域別の隻数の状況は、パナマ籍の55隻（32.4％）が最も多く、次いで韓国籍の29隻（17.1％）、中国籍の10隻（5.9％）の順となっている。

2 - 3 - 7図 外国船の主な国及び地域別隻数



(3) 水域別の状況

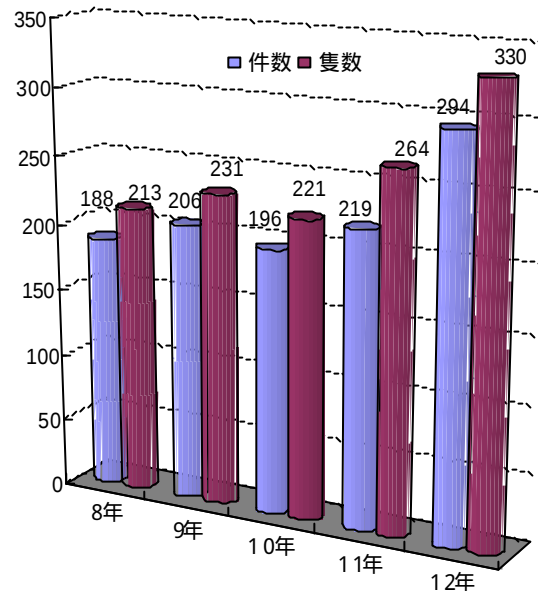
水域別の状況では、我が国の領海内で発生した海難に関連したものが147隻で、前年に比べ4隻減少した。領海外では23隻で、前年に比べ20隻の減少であった。

領海内の水域別の内訳では、沿岸海域が61隻と最も多く、次いで特定港等が42隻、主要海域が32隻、主要水道が12隻となっている（資料編第16表）。

6 プレジャーボート海難の発生の状況

プレジャーボート（モーターボート、水上オートバイ、ヨット、手こぎボートの総称）関連の海難は、294件330隻であり、昨年に比べ75件66隻の増加となっている。

2-3-8図 プレジャーボート海難の発生隻数の推移



		モーターボート	水上オートバイ	ヨット	手こぎボート	合計
8年	件数	145	13	13	17	188
	隻数	158	24	13	18	213
9年	件数	152	21	16	17	206
	隻数	161	37	16	17	231
10年	件数	132	28	19	17	196
	隻数	143	40	19	19	221
11年	件数	161	32	15	11	219
	隻数	174	56	21	13	264
12年	件数	219	29	27	19	294
	隻数	233	46	30	21	330

(1) 事件種別・船種別の状況

12年の状況を事件種別にみると、衝突が110件143隻（43.3%）と最も多く、次いで乗揚の53件53隻（16.1%）、死傷等の28件30隻（9.1%）の順となっている。

これを船種別にみると、モーターボートが233隻（70.6%）で、昨年に比べ59隻の増加となっている。

また、前年に比べて水上オートバイは減少したが、モーターボート、ヨット、手こぎボートは増加している。

2 - 3 - 9表 プレジャーボート海難の事件種類別発生隻数

(単位：隻)

船種 事件種類	モーターボート	水上オートバイ	ヨット	手こぎボート	合 計	構成比(%)
衝 突	96	24	9	14	143	43.3
衝突(単)	16	7	0	0	23	6.9
乗 揚	44	0	9	0	53	16.1
死 傷 等	19	9	0	2	30	9.1
転 覆	18	2	2	4	26	7.9
そ の 他	40	4	10	1	55	16.7
合 計	233	46	30	21	330	100.0
構成比(%)	70.6	13.9	9.1	6.4	100.0	

(2) プレジャーボート海難における死傷者等の状況

12年における死傷者等は192人であり、前年に比べ71人増加している。この種の海難は往々にして死傷者を伴うことが多く、全体の海難隻数7,599隻に対してプレジャーボート海難の隻数は330隻(4.3%)であるが、全体の死傷者等631人に対してプレジャーボート海難での死傷者等192人の割合は30.4%と高い。

また、その内訳は、死亡者34人、行方不明者11人、負傷者147人で、前年と比較すると死亡者は19人、行方不明者は8人、負傷者は44人増加している。

船舶の種類別では、モーターボートによる死傷者等が133人と最も多く、69.3%を占めている。

2 - 3 - 10表 プレジャーボート海難における死傷者等の状況

(単位：人)

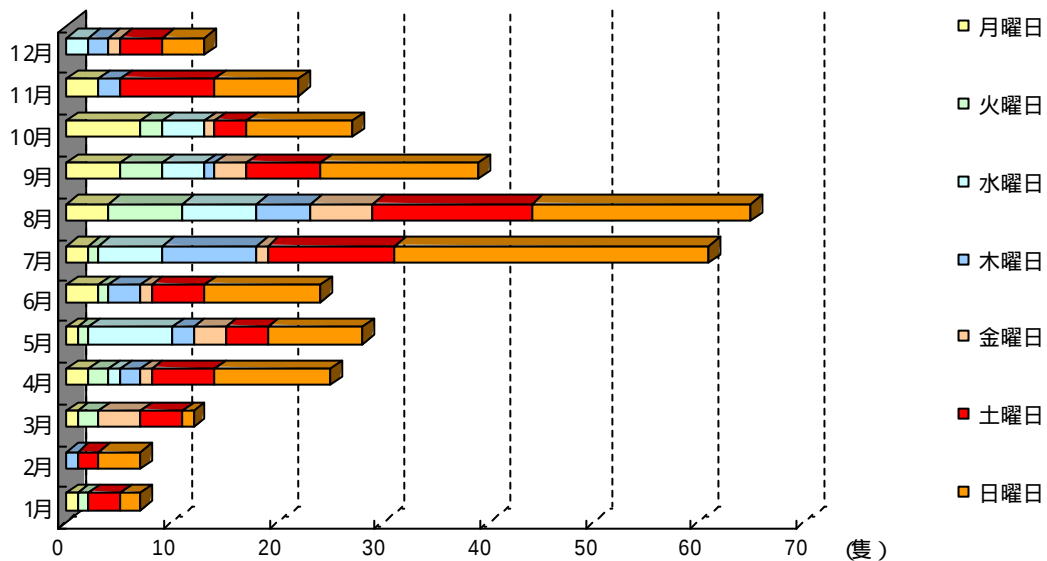
船 種	死 亡	行 方 不 明	負 傷	合 計	構成比(%)
モーターボート	19	8	106	133	69.3
水上オートバイ	7	0	25	32	16.7
ヨ ッ ト	2	0	4	6	3.1
手こぎボート	6	3	12	21	10.9
合 計	34	11	147	192	100.0
構 成 比 (%)	17.7	5.7	76.6	100.0	

(3) プレジャーボート海難における月別、時刻別及び曜日別でみた発生状況

プレジャーボート海難の全般的傾向をみると、レジャー時期である7月から9月の間における土曜、日曜日の、12時から16時の間に頻繁して発生している。

月別でみると、7月から9月の間における発生が、プレジャーボート全体の海難隻数330隻に対して、165隻で50%を占めており、時刻別でみると、12時から16時の間における発生が、149隻で45.2%とほぼ半数を占めている。さらに、これを曜日別でみると、土曜、日曜日の発生が、200隻で60.6%と半数を超えている（資料編第17表、18表）。

2 - 3 - 11図 月別、曜日別発生状況



2 - 3 - 12図 時刻別、曜日別発生状況

