

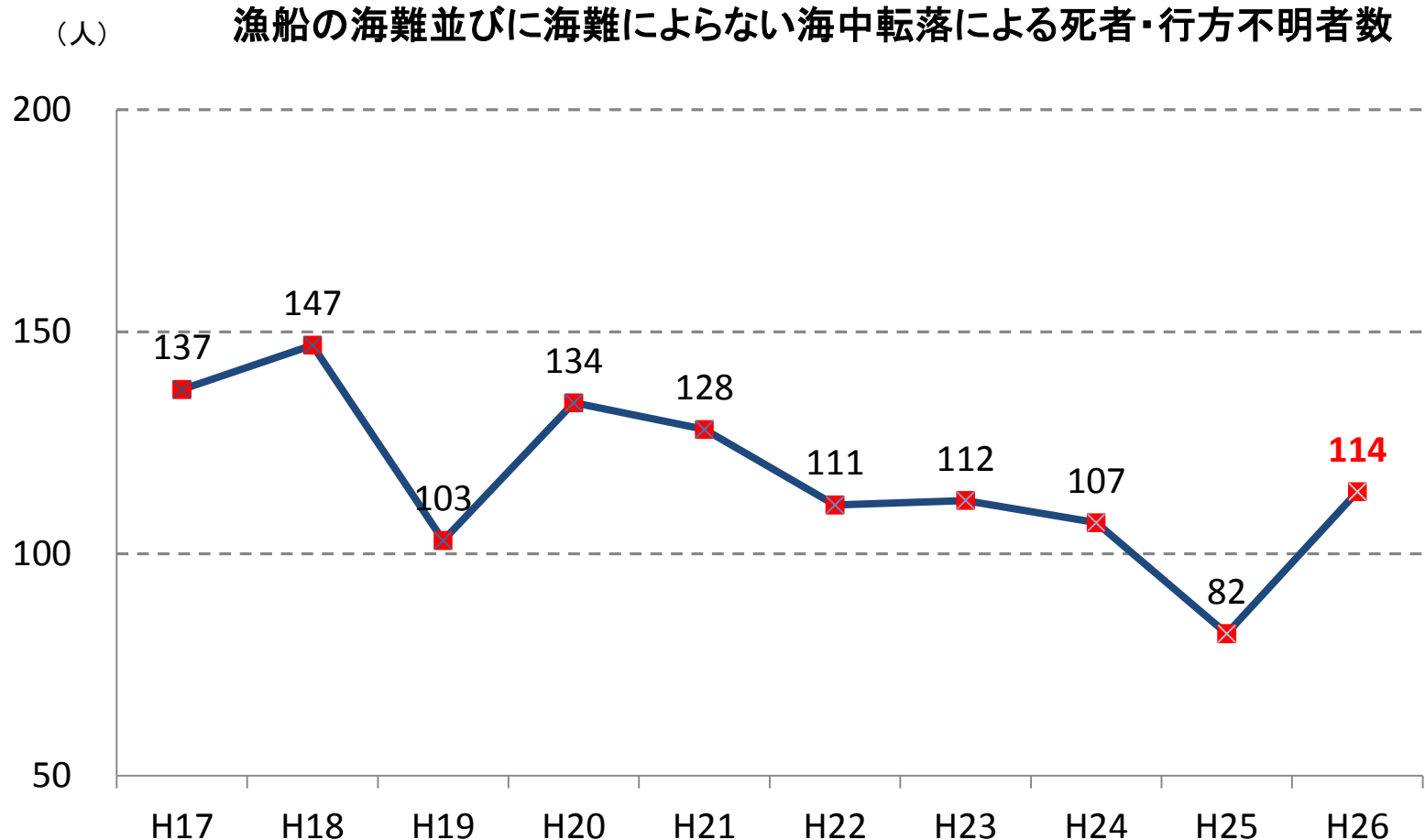


漁船事故の現状と安全対策

平成27年7月2日
水産庁漁政部企画課 漁業労働班

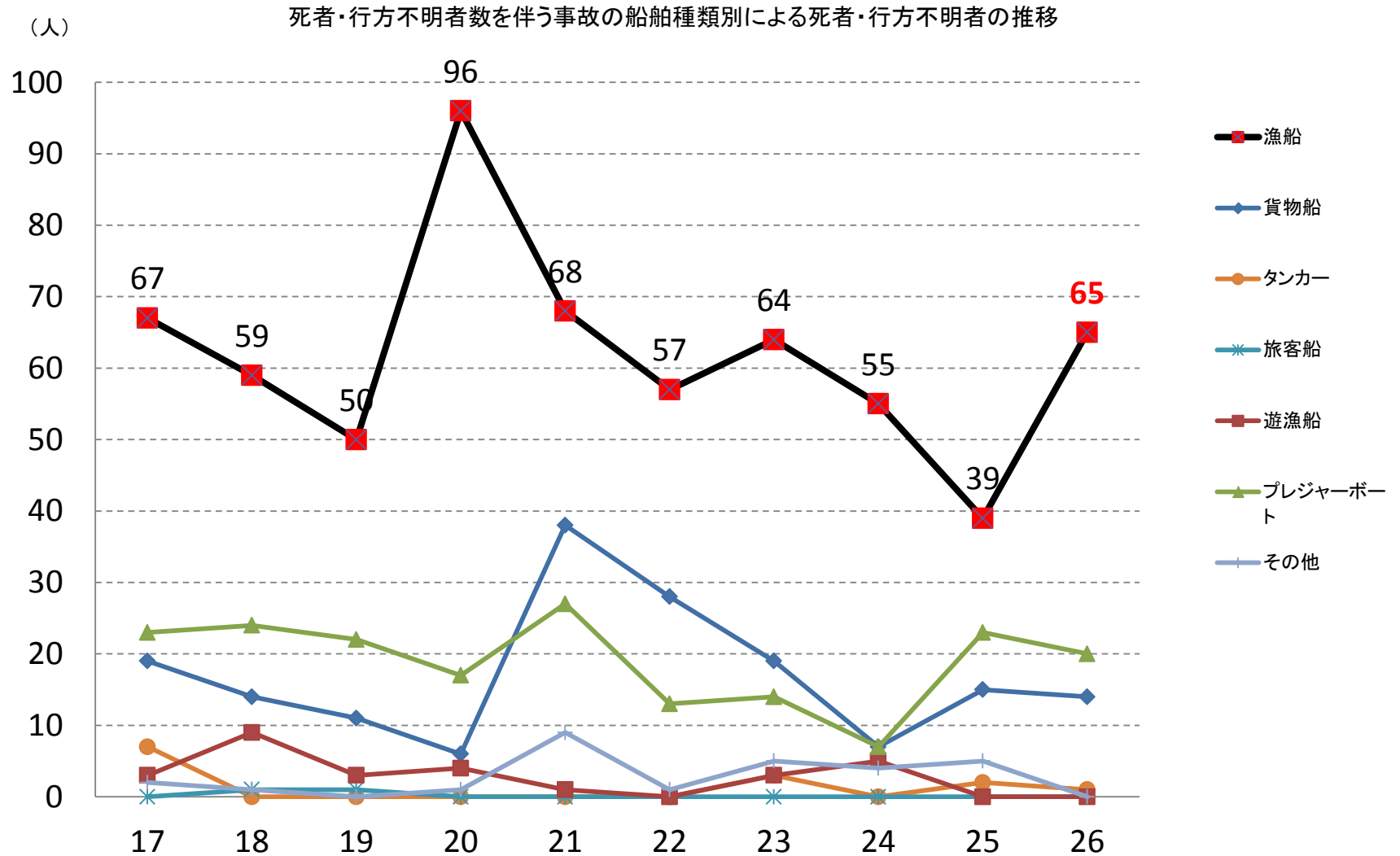
1-①. 海中転落による死者・行方不明者の推移

- 平成26年の漁船からの海中転落による死者・行方不明者数は、前年の82名から114名に増加。全船舶の海難及び人身事故の中で漁船の割合が最も多く、海上労働の中で最も危険性が高い状況が継続しています。



1-②. 船舶種類別死者・行方不明者の推移

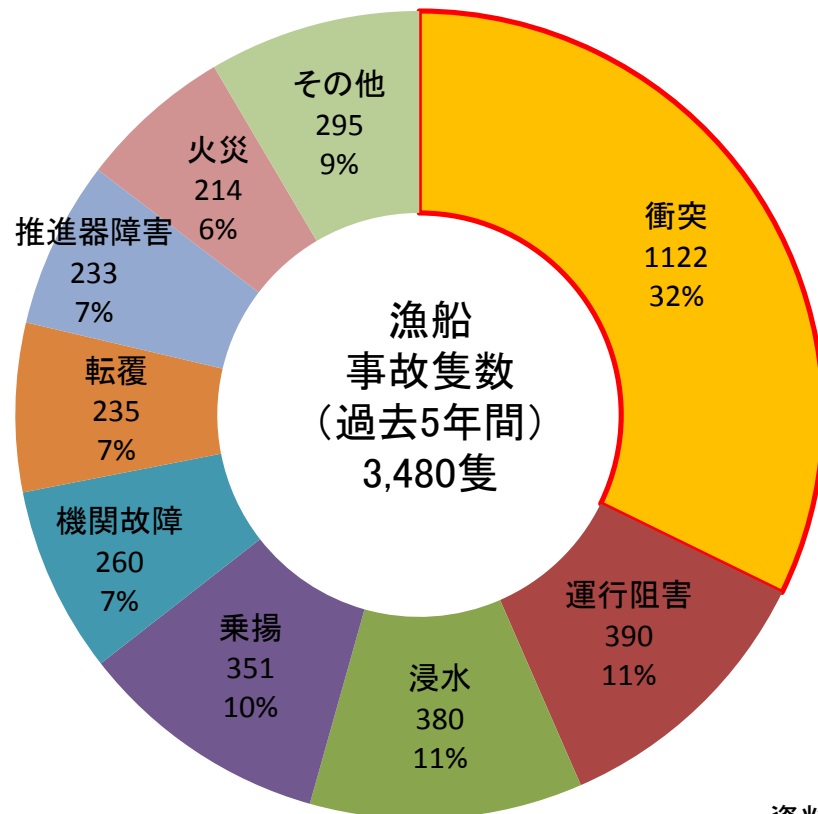
●平成26年の海難事故による船舶種類別の死者・行方不明者数は100人となっており、うち漁船が65人と全体の約7割を占めています。



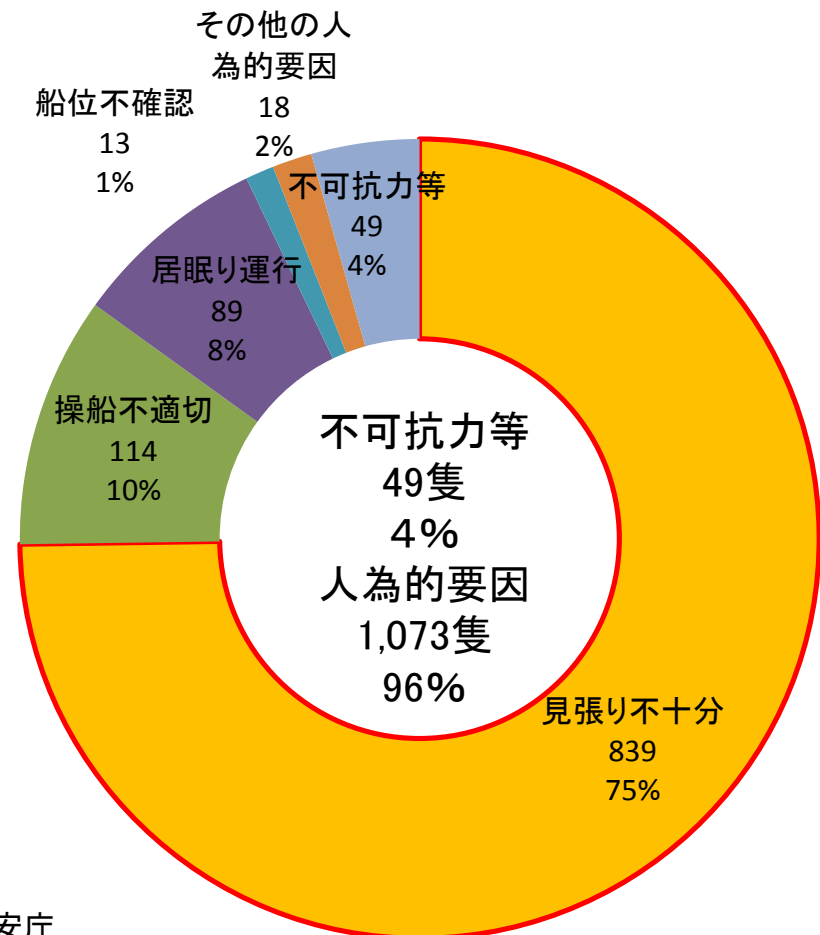
1-③. 漁船事故の現況

- 過去5年間の漁船事故を種類別で見ると衝突によるものが全体の約3割を占めています。また、漁船衝突事故を原因別の割合で見ると、見張り不十分によるものが約8割、次いで操船不適切が1割と人為的要因によるものが多数を占めています。

【漁船事故の割合（過去5年間：平成22～26年）】



【漁船衝突事故原因別の割合（過去5年間：平成22～26年）】



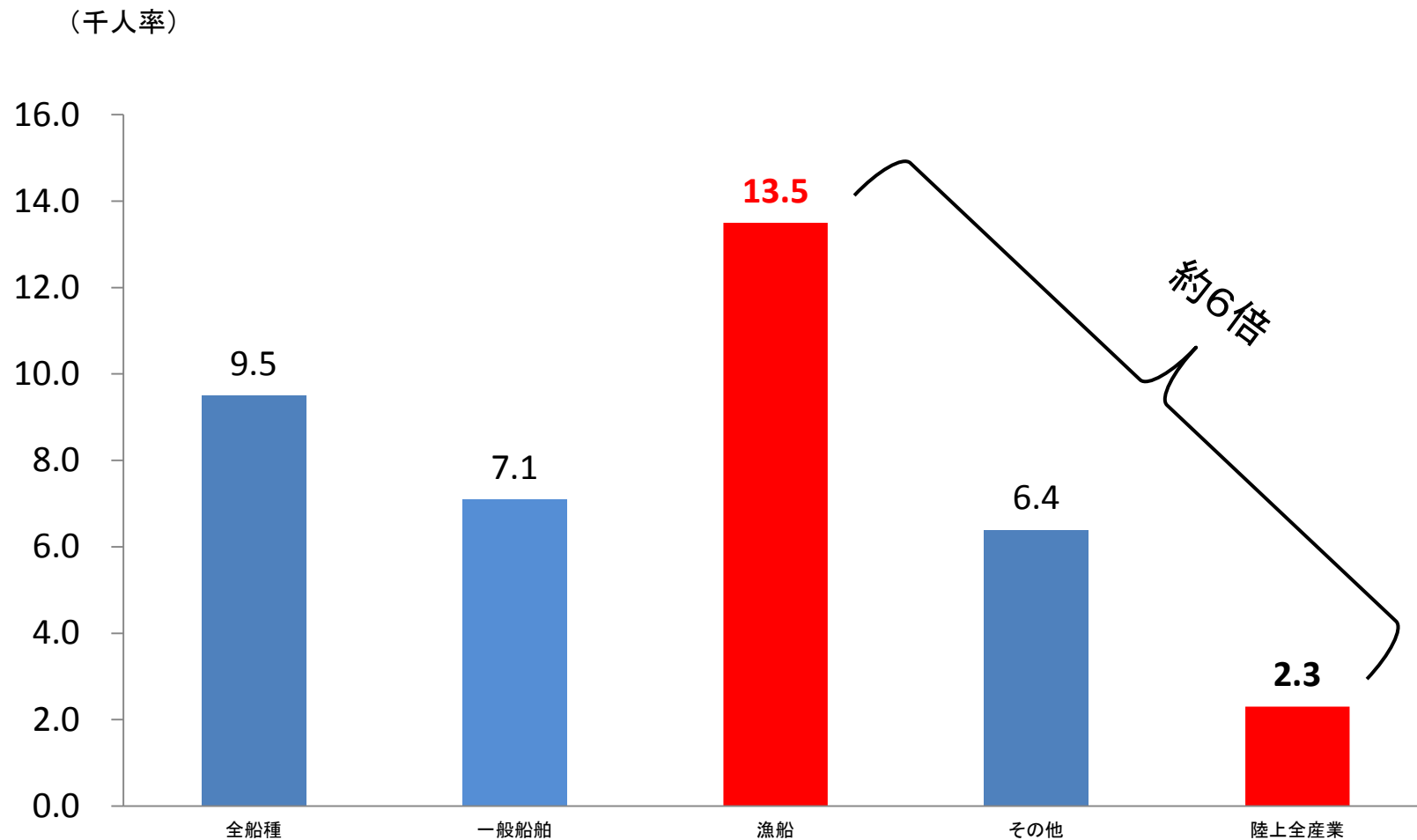
資料：海上保安庁

1-④. 災害発生率の比較

- 平成25年における漁船の災害発生率を陸上全産業と比較すると約6倍となっており、非常に高いものとなっています。

船員災害疾病発生状況報告 船員法111条報告

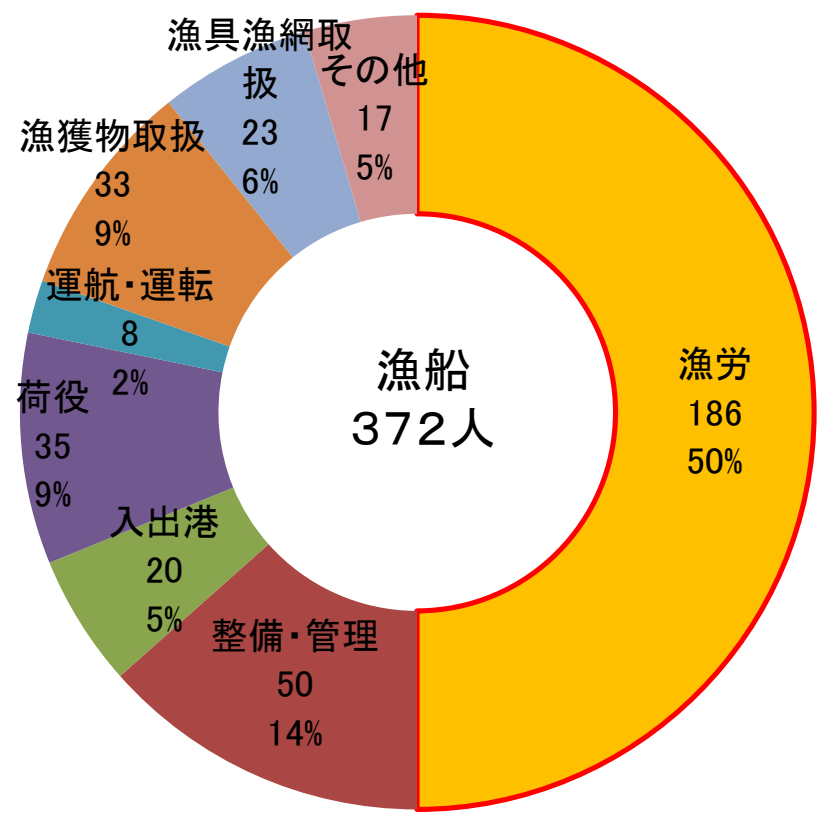
25年度災害発生率(職務上災害による休業4日以上)



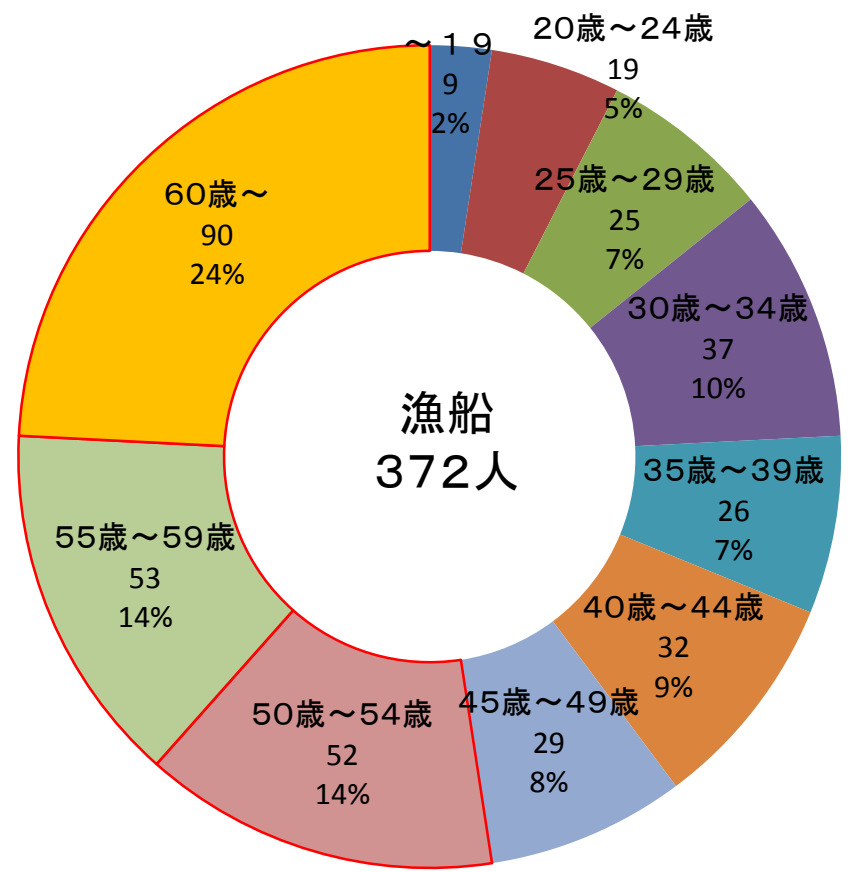
1-⑤. 災害発生状況の比較

●平成26年における漁船の作業別災害発生状況は、漁労作業中によるものが5割を占めています。また、年齢階層別災害発生状況を見ると、50歳以上の高齢者ほど高い割合となっています。

作業別災害発生状況



年齢階層別災害発生状況



2. 水産基本計画に安全対策を位置付け

- 水産庁は、漁船の安全対策を重要な政策課題と位置づけており、平成24年3月に閣議決定された水産基本計画においても、「水産に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策」8項目のうちのひとつとして「漁船漁業の安全対策の強化」を位置づけています。

水産基本計画（抜粋）

平成24年3月閣議決定

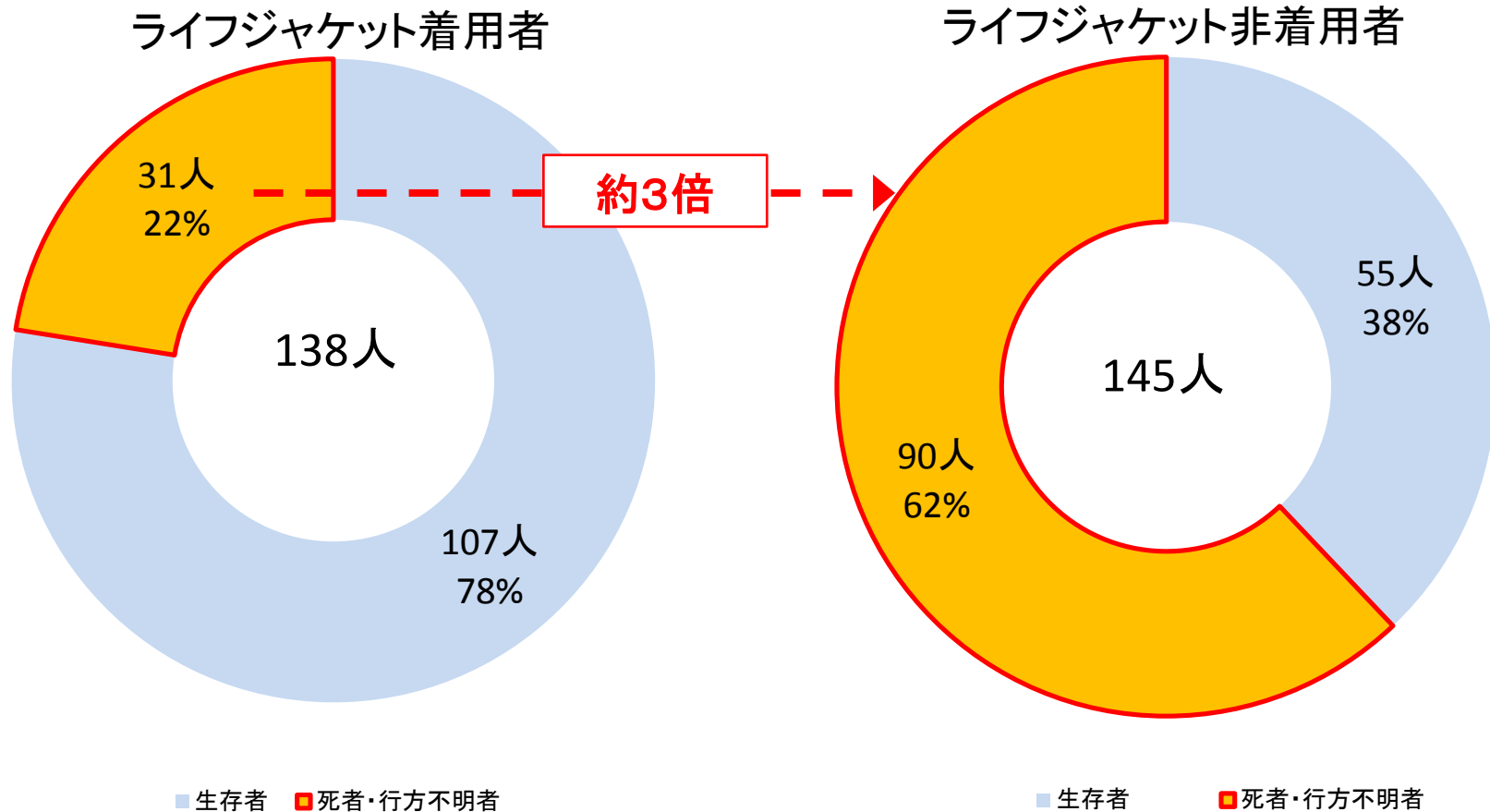
5 漁船漁業の安全対策の強化

漁船は、貨物船などの他の船舶と比較して転覆・沈没事故が多いことから、気象・海象に応じた的確な出港判断や適切な操船等を通じて、海難事故を未然に防ぐため、安全操業に関する普及啓発活動や漁業無線の活用を推進する。また、転覆・沈没事故の多いまき網漁業や底びき網漁業等について、漁船の復原性を向上させるなどの安全性を高める取組を推進する。さらに、万一事故が生じた場合の被害を少なくするため、ライフジャケットの着用を推進する取組を強化する。

3-①. ライフジャケット着用者・非着用者の比較

- 平成26年の漁船からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用による死亡率(死者・行方不明者)を見ると、非着用者の死亡率は着用者に比べて約3倍と非常に高いものとなっています。

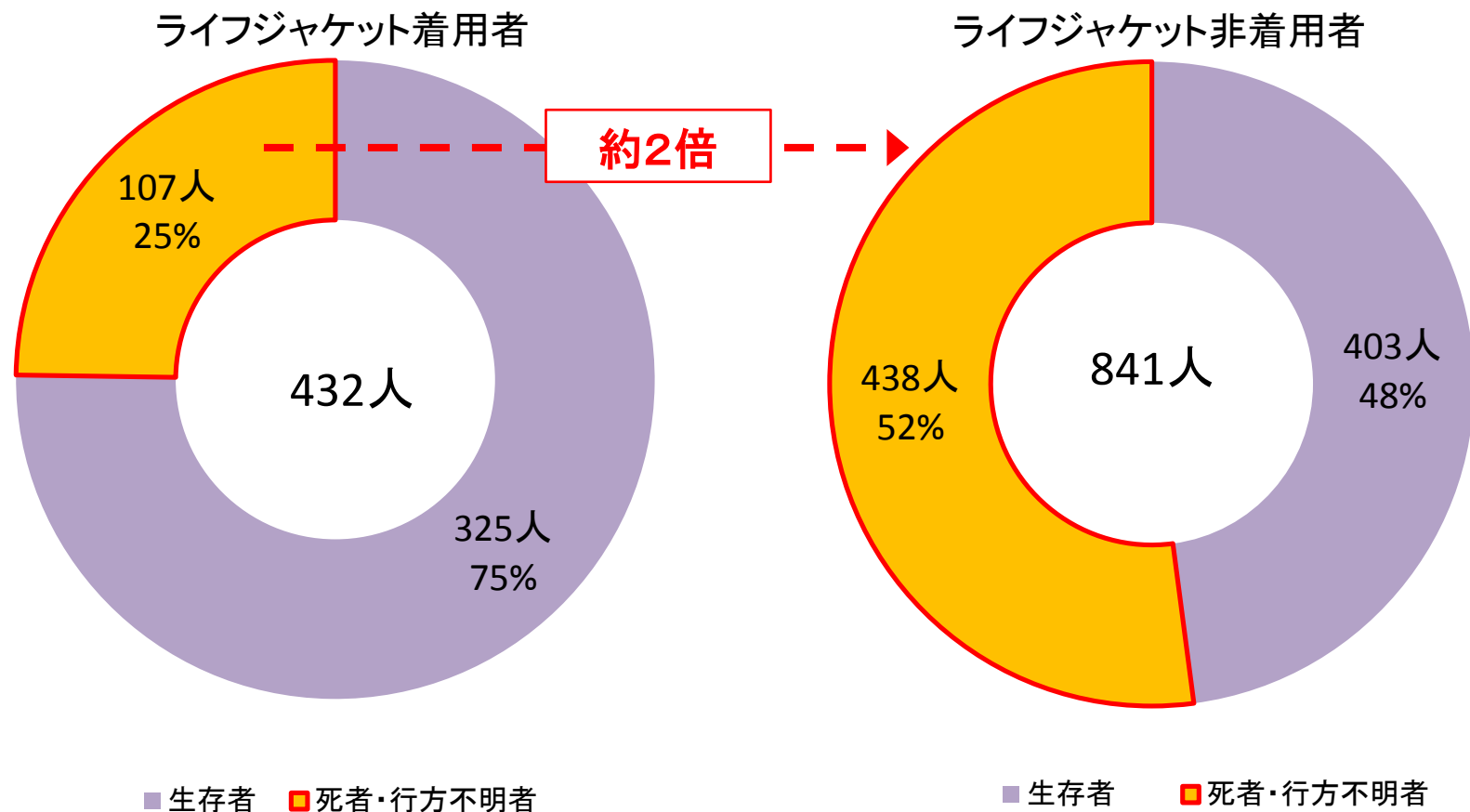
【ライフジャケット着用・非着用の死亡率（平成26年）】



3-②. ライフジャケット着用者・非着用者の比較

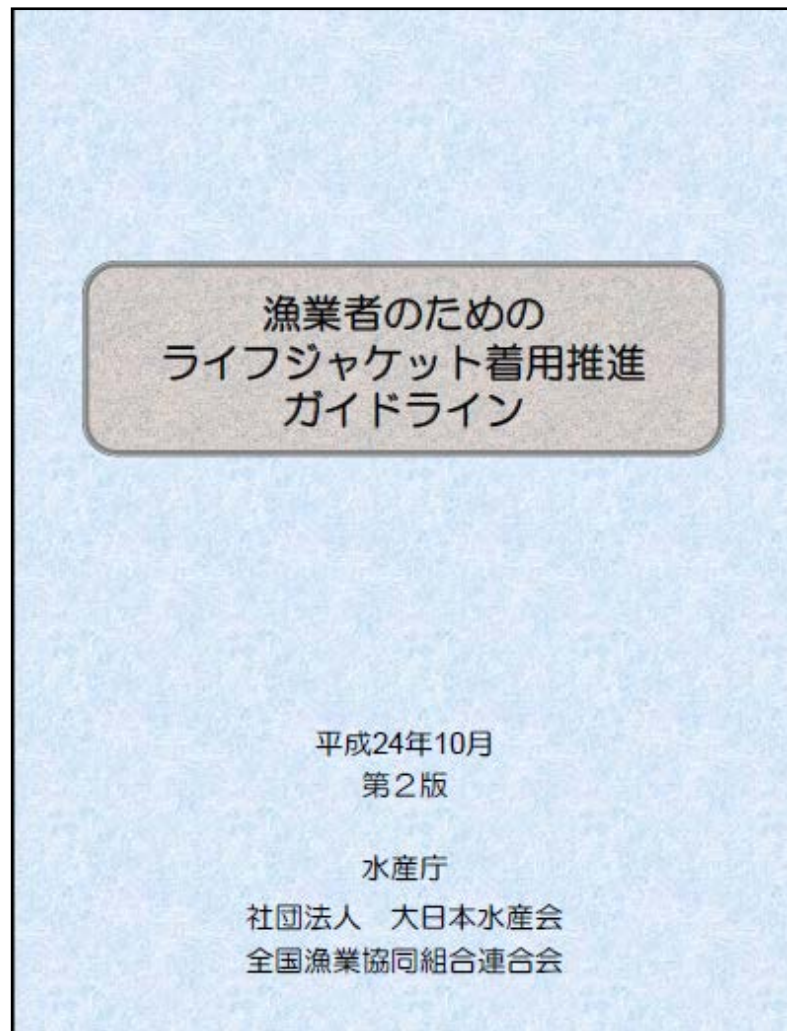
- 過去5年間の漁船からの海中転落者のライフジャケット着用・非着用による死亡率(死者・行方不明者)を比較しても非着用者の死亡率は着用者に比べて約2倍と高いことから、ライフジャケット着用の有無が生死を分ける大きな要因となっています。

【ライフジャケット着用・非着用の死亡率（過去5年間：平成22～26年）】



3-③. ライフジャケット着用推進ガイドライン

- ライフジャケットの着用については、法律により平成20年4月1日以降に一人乗り小型漁船についての着用が全面的に義務化されました。
- 多くの漁業者に常時ライフジャケットを着用していただくため、「平成20年10月に、「漁業者のためのライフジャケット着用推進ガイドライン」を作成しました。その後、平成24年10月に第2版として改訂し、漁業関係者に配布するとともに、水産庁HPにも掲載しています。



- ガイドラインでは、ライフジャケット着用のポイントや進め方を取りまとめるとともに、着用の取組状況を確認するためチェックリストを提示しているのが特徴です。
- 第2版では、従来の内容に加え、自分にあったライフジャケットの選択に関する情報、メンテナンスの奨励に関する情報などが追加されました。

「漁業者のためのライフジャケット着用推進ガイドライン」
は、以下の水産庁ホームページをご覧ください！

〔漁船の安全操業に関する情報〕

水産庁 

3-④. ライフジャケット着用推進ガイドライン

1. ライフジャケット着用のポイント

ライフジャケットを常時着ていなかった人でも、継続して着用すると違和感は薄れてきます。まずは、2週間程度続けて着用し出漁してみてください。

また、日頃から正しい使い方や手入れをしていないと、いざというときに機能しなくなります。購入した際に、正しい知識を得て、適切な使用とメンテナンスを心がけて下さい。

ポイント：出港時～入港時まで常時着用を心がけ、日々のメンテナンスをお忘れなく

さあ～、これから出漁、その前に、以下の点をチェックしましょう

- ・ライフジャケットが使用できる状態にあるか確認
- ・防水を施した携帯電話及びその他緊急用通信手段の確保を確認
- ・救命浮器、救命浮輪、救命いかだ等の確認
- ・乗船者全員のライフジャケット着用の確認

漁に出ている最中は

- ・常時着用を心がけましょう。仲間でお互いに「着ているか」と声を掛け合しましょう。

帰港後は

- ・ライフジャケットの汚れをとり、損傷がないかを目で確認しましょう。

2. チェックリスト

ライフジャケット着用の取組状況を確認するため、以下の項目について、定期的（月に1回程度から）にチェックしましょう。

「時々している」「しない」にチェックした点については、次回のチェックまでに「している」になるようにしましょう。

	チェック項目	している	時々している	しない
1	ライフジャケットは出港時から入港時まで着用している。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	ライフジャケットを着用するようお互いに声をかけあっている。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	ライフジャケットのメンテナンスを定期的実施している。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	救命浮輪、救命いかだ等の救命機器は、使用できる状態で漁船に搭載している。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	常に防水措置を施した携帯電話を携帯して通信手段を確保している。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	必ず就寝前に携帯電話の充電を行っている。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	緊急時には118番に電話できるよう短縮に登録している。	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	（仲間で決めた目標）	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

到達度	対応
「している」	このまま継続。
「時々している」	もう一歩取組を進めて「している」を目指しましょう。
「しない」	命の危険につながります。改善しましょう。

3-⑤. ライフジャケット着用推進ガイドライン

3. 家族や仲間の願いは無事の帰港

命を守ることは自分のためだけでなく、浜で待つ家族のためでもあり、いざというときに身を挺して捜索に加わる仲間のためでもあります。家族や仲間に悲しい思いをさせないためにも、是非ライフジャケットを着用してください。

残された家族は・・・

- 精神的苦しみ→うつ、PTSD（外傷後ストレス障害）等重篤な精神疾患に罹患することも
- 経済的負担→遺族間での人間関係にも影響
- 進学 of 断念→子供の夢にも影響



仲間への影響は・・・

仲間への経済的負担が

300万円 ※下記の場合の試算です

搜索に係る燃油代 (漁船 (3~5トン) 1隻)
 $60\text{ l} \times 70\text{ 円} \times 7\text{ 日} = 29,400\text{ 円}$

休漁による減収 (漁船 (3~5トン) 1隻)
 $16,700\text{ 円} \times 7\text{ 日} = 116,900\text{ 円}$

$29,400\text{ 円} + 116,900\text{ 円} = 146,300\text{ 円} \times 20\text{ 隻}$

比較的着用しやすいライフジャケットのタイプ一覧

浮力体のタイプと素材	写真	特徴
固型式 (発泡ポリエチレン・PVC等)		折れ目やスリットを多用することで作業性を格段に向上させたベストタイプや、合羽との重ね着を不要とする合羽一体タイプなどがあります。膨脹式よりも軽量で保温性が高く、防寒やプロテクターの様な効果もあります。メンテナンスフリーで水洗い可能ですが、表地の破損や浮力体の潰れなどの劣化には注意が必要です。
膨脹式 (炭酸ガス)		浮力に炭酸ガスを使用するため、通常時は非常に薄くコンパクトなタイプです。体を覆う部分が少なく、特に熱中症対策用には最適です。首掛けタイプやベルト・ポータイプがあります。膨脹方法は、自動(水に浸かり自動的に膨脹)と手動(紐を引き膨脹)兼用式と手動式のみがあり、作動後は消耗パーツを新品交換することで、再度作動可能となります。側地カバーと気室を分離させたり消耗パーツを外すことによって、水洗いは可能ですが、膨脹装置や気室の定期的なメンテナンス・消耗品交換が必要です。
空気密封式 (空気のみ・空気+固型併用)		空気を密封した袋を浮力体に使い、外観上は固型式と見間違ふほどですが、非常に柔らかくかさばりません。また、空気式と固型式の併用したタイプもあります。空気を使用しているため、定期的な本体の交換が必要な場合があります。
ハイブリット式 (固型+手動膨脹式)		固型式の安定性と、膨脹式のコンパクト性を併せ持つタイプで、作業性向上とかさばり感、暑さ軽減など作業性に富んでいます。固型のみで必要最低の浮力を確保し、膨脹させるとより高い浮力を得ることができます。そのまま水洗いが可能ですが、膨脹装置や気室の定期的なメンテナンスが必要です。

選び方や着用での工夫

- 見た目や価格のみで選ばず、できるだけ試着をして選びましょう。作業姿勢での着后感や重量感など、巻き込まれ・引き込まれ易くないかなどを、自分の作業や漁具に合ったものか確認することが大切です。
- 使用後はライフジャケットを洗いましょう。それぞれのタイプで方法は異なりますが、洗うことにより劣化の進行が遅くなります。またライフジャケットは消耗品です。使用・保管状況等により劣化進行が大きく異なりますので、安全の為早めの交換をおすすめします。
- 不明・不安な点がある場合はメーカー・販売担当へご相談ください。

3-⑥. ライフジャケットを着用しましょう！

- ライフジャケットは、万一の海中転落の際、自分の命を守ってくれます。
- 行方不明になった場合、死亡認定まで何年もかかることがあり、収入が途絶える中で保険金が受け取れず、逆に保険料を払い続けなければなりません。
- 行方不明になった場合、仲間は長期間、漁を中断して捜索することになり、残された漁業者は非常に肩身の狭い思いをすることになります。

ライフジャケットには様々なタイプがあります

固型式
(チョッキ式)



空気密封式



膨張式
(首掛け式)



膨張式(ベルト式)



それぞれの特性を理解した上で、自分の体型や作業内容、時期などにより適した種類を選ぶようにしましょう。

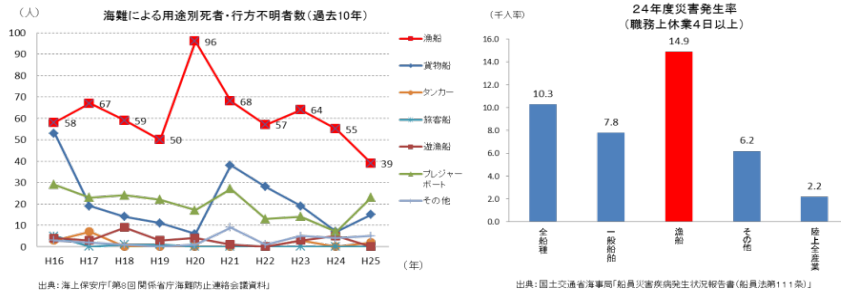
- 水産庁では毎年10月を「全国漁船安全操業推進月間」と定め、全国一斉に漁業関係者に対しライフジャケットの着用率の向上等漁船の安全操業に関するキャンペーンを展開するとともに、月間期間中にライフジャケット着用状況について調査を実施しています。

10月は全国漁船安全操業推進月間です！

目的

- ・漁船安全操業に関する漁業者意識の向上
- ・ライフジャケット着用率の向上等による人身事故発生数の減少
- ・安全航行・安全操業の徹底による漁船海難発生等の減少

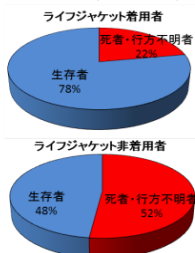
漁船での操業は、いつも危険と背中合わせです
(海難による死者・行方不明者の約5割が漁船、労働災害発生率は陸上産業の約7倍です)



自分の命を守るため、家族と仲間のため、 ライフジャケットを必ず着用しましょう！

- ・ライフジャケットは、万一の海中転落の際、自分の命を守ってくれます。
- ・行方不明になった場合、死亡認定まで何年もかかることがあります。
- ・行方不明になった場合、仲間は長期間、漁を中断して捜索することになります。

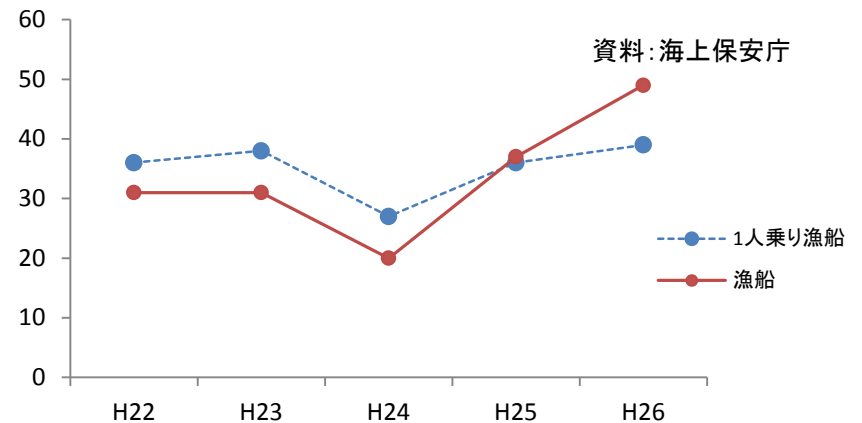
漁船及び遊漁船からの海中転落者の生存/死亡率(平成21~25年)



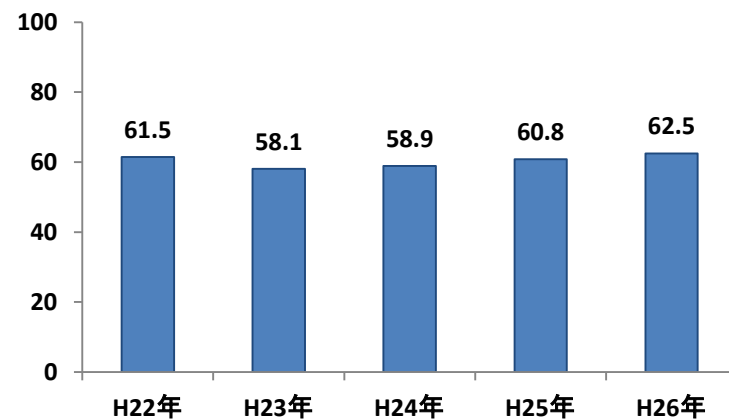
現在、ライフジャケットは昔からある固型式(チョッキ式)だけではなく、空気密封式、膨張式(首掛け式)、膨張式(ベルト式)など、たくさんの種類があります。それぞれの特性を理解した上で、自分の体型や作業内容、時期などにより適した種類を選ぶようにしましょう。

「漁業者のためのライフジャケット着用推進ガイドライン」は、以下の水産庁ホームページをご覧ください！
<http://www.jfa.maff.go.jp/j/koho/bunyabetsu/index.html#-11>

(%) 小型漁船からの海中転落者のライフジャケット着用率



(%) ライフジャケットの着用率(水産庁調べ)

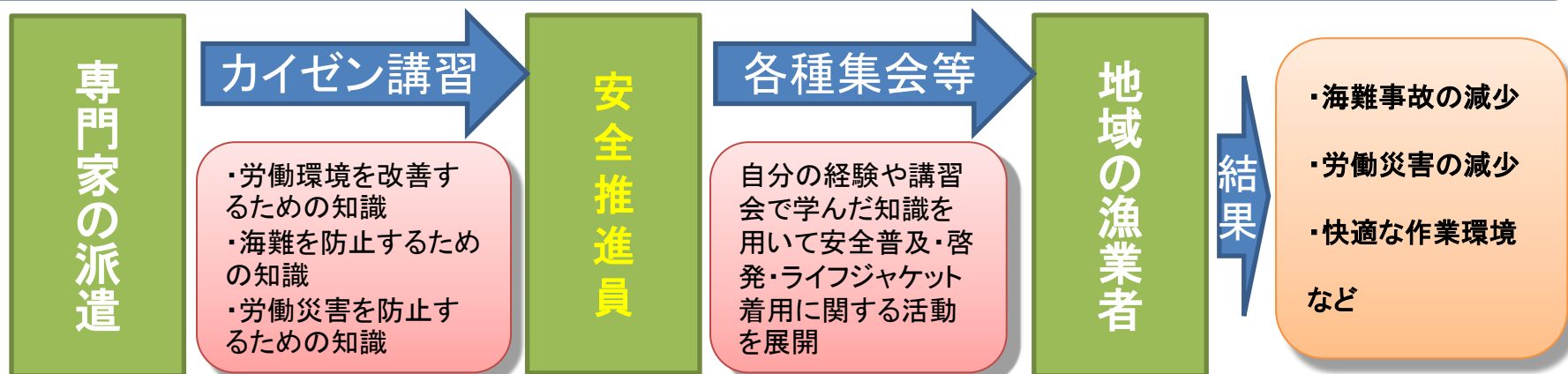


※各漁協に対し、漁業者の出漁時のライフジャケット着用率について、自由記載してもらった数値の平均を取ったものである。

4-①. 漁業カイゼン講習会について

- 水産庁では、平成25年度から、「安全な漁業労働環境確保事業(補助事業)」により、全国で「漁業カイゼン講習会」を開催し、漁業者を対象として、漁船の労働環境のカイゼン手法や海難の未然防止などの漁業労働環境の向上に関する知識の普及を行っています。
- 漁業カイゼン講習会を受講した漁業者には、「安全推進員」になっていただき、浜々において、ほかの漁業者に対して講習会で得た知識の普及やライフジャケットの着用呼びかけを行っていただくことにより、安全の輪を拡げていくことが本事業の狙いです。

「カイゼン講習会」を活用して、「安全推進員」を養成しましょう！



漁業カイゼン講習会の開催に当たっては、無料で講師が派遣され、資料代もかかりません。約1時間から実施可能であり、ほかの勉強会など何かの集まりと合わせて実施することも可能です。漁業操業の安全性の向上と労働環境のカイゼンのため、地元の漁協等での開催を検討されてはいかがでしょうか。開催を希望する方は、事務局である(一社)全国漁業就業者確保育成センターまでご連絡ください。

カイゼン講習会の詳細は、以下の 一般社団法人 全国漁業就業者確保育成センターホームページをご覧ください！
<http://shuugyousha.org/pdf/anzen/annnai2014.pdf> [安全事業関係資料]

4-②. 漁業カイゼン講習会のご案内

- カイゼン手法は、高崎経済大学の久宗周二教授(水産科学博士)が考案、提唱しているもので、漁業者自身が自分たちの①労働環境を確認し、②危険な場所や作業を特定し、③簡単で効果のある部分からカイゼンしていく、というものです。

漁業カイゼン講習会のご案内

水産庁補助事業「安全な漁業労働環境確保事業」

～ 安全な労働環境の形成と労働災害の減少を目指して～

■ 漁業カイゼン講習会の目的

➡ 「安全推進員」を養成します

この事業は、漁業の労働環境のカイゼンや海難の未然防止などの知識を持った「安全推進員」を養成します。「安全推進員」の活躍で、各地域の漁船の労働環境改善などが推進され、海難事故の減少を目指します。



■ 漁業カイゼン講習会の特長

➡ 無料、わかりやすい、短時間などなど

特徴1: 無料	資料費、講師の経費はかかりません
特徴2: わかりやすい	問題点を見つけ出し、みんなで理解できる
特徴3: 短時間でOK	約1時間から可能です
特徴4: 効果的・好評	約8割の受講生が高い評価
特徴5: 地域に貢献	受講後は安全推進員として、漁船の事故の防止等に貢献できる

■ 漁業カイゼン講習会の内容例①

➡ 豊富な事例で実践的に

1. 安全推進員の考え方、活動内容の説明
2. チェックリストを説明
3. 良い改善事例の選定
4. 船内の点検(可能な場合)
5. 情報交換
6. 修了証の授与



■ 漁業カイゼン講習会の内容例 ②

➡ 現場の写真をたくさん使って、わかりやすい



■ 講習後の主なご意見(アンケートから)

➡ 好評いただいています

- 「具体的な形で話をされたのでわかりやすかった」
- 「地区ごとに、船が違うので地区ごとに必要かと思う」
- 「野球の例を取り上げてわかりやすい」
- 「事故を無くすことに努めます」
- 「危険な行動を再確認できました」
- 「自覚の問題、意識の向上をもつ」
- 「すぐにできることばかりで実践します」
- 「自覚して実践しようと思った」
- 「大切な役目を考え頑張ります。」

■ 漁業カイゼン講習会の目標

本事業は5年間で2500人の安全推進員を育成する計画です。安全推進員の活躍による漁業の安全向上を目指します。

申し込み、お問い合わせ先

一般社団法人 全国漁業就業者確保育成センター

〒107-0052 東京都港区赤坂1丁目9番13号 三会堂ビルB1

TEL 03-5545-1617 FAX 03-5545-1618

Eメール: magami@suisankai.or.jp 担当: 馬上(まがみ)

資料: (一社)全国漁業就業者確保育成センター

4-③. 漁業カイゼン講習会の実績（安全推進員の養成者数）

平成26年度カイゼン講習会実施状況

平成27年3月

	開催場所	沿岸	沖遠	開催日	推進員
1	北海道釧路漁民センター	1		5/15	43
2	北海道茅部郡鹿部町 北海道立漁業研修所	1		6/16	20
3	北海道茅部郡鹿部町 北海道立漁業研修所	1		6/27	19
4	福井県小浜市小浜市漁協	1		6/30	23
5	北海道枝幸町		1	7/26	13
6	沖縄県那覇市JEIS沖縄		1	7/28	11
7	沖縄県那覇市まぐろ会館2階		1	7/28	9
8	鳥取県境港市流通会館		1	8/1	5
9	島根県浜田市JF浜田		1	8/2	43
10	三浦市南下浦市民センター	1		8/15	24
11	岩手県久慈市	1		8/28	153
12	三重県紀伊長島	1		9/9	44
13	北海道室蘭市		1	9/17	78
14	北海道釧路市		1	9/20	40
15	千葉県銚子市(外川漁協)	1		10/3	45
16	岩手県大船渡市	1		10/8	44
17	岩手県釜石市	1		10/8	24
18	岩手県山田町	1		10/8	83
19	岩手県普代村	1		10/8	77
20	茨城県神栖市(波崎漁協)	1		10/17	43
21	静岡県焼津(漁業高等学園)		1	1/9	20
22	茨城県ひたちなか市	1		1/19	29
23	北海道紋別市(予定)		1	3/2	17
24	千葉県鴨川市(予定)	1		3/7	20
25	長崎県平戸市(予定)		1	3/23	31
		15	10		958

資料:(一社)全国漁業就業者確保育成センター

4-④. 漁業カイゼン講習会の様子

<海上保安庁 畑氏、高崎経済大学 久宗教授による講習>

開催日時	平成27年3月23日(月)14:00~17:00
開催場所	長崎県平戸市生月町館浦 生月船員福祉会館
出席者数	漁業者 31名 漁業会社職員 8名 講師・関係者 9名 計 48名
受講者の 主な 漁業種類 等	種 別:沖合漁業 漁業種類:大中型まき網漁業
講師	海上保安庁 第七管区海上保安本部 交通部 安全課 畑 房幸 高崎経済大学 経済学部経営学科 教授 久宗 周二
講習内容	14:00-14:40 海上保安庁講義 14:40-14:50 休憩 14:50-15:40 カイゼン講習座学 15:40-16:10 グループ講義 16:10-17:00 発表、総括
所見	受講者は終始、熱心に講習を聴講し、グループ討議においても積極的な議論を行っていた。



<講習を聴講する参加者>



<改善ポイントに付箋を貼る参加者>



<グループ討議で改善点を討議する参加者>



5-①. 漁船へのAISの普及促進

- 平成24年9月24日未明、宮城県石巻市金華山沖約930kmの太平洋上で、三重県のかつお竿釣り漁船とパナマ船籍の貨物船が衝突し、沈没した漁船の乗組員のうち13名の方が命を落とすという、大変痛ましい事故が発生しました。

船舶事故調査報告書(概要)



船舶：パナマ籍貨物船(NIKKEI TIGER)
漁船(堀栄丸)

日時：平成24年9月24日午前1時56分ごろ
場所：宮城県金華山東方沖930km付近



運輸安全委員会

平成26年6月25日(公表27日)

出典：運輸安全委員会船舶事故調査報告書(平成26年6月27日公表)
<http://www.mlit.go.jp/jtsb/>

I 経過報告の概要(事故の原因)

運輸安全委員会の経過報告(平成25年10月25日)では、悪天候の中、貨物船側の航海士が衝突の5分前に漁船の灯火を視認し、レーダー画面で映像を捉えようとしたものの、確認できなかったことが明らかになりました。

II 経過報告の概要(AISの有用性を評価)

・AISはレーダーと比較して雨や波から受ける影響が小さく、相手船の船位等の情報を容易に取得することができる」と評価。

その上で、

・AISが漁船に普及することにより、商船側が、早期、かつ、安定的に漁船の船位等の操船に有用な情報を入手でき衝突事故の防止に大きく寄与することから、商船の航路と重なる外洋において操業や航行を行う漁船については一層早期の普及が望まれるなどと指摘。

航跡の推計結果



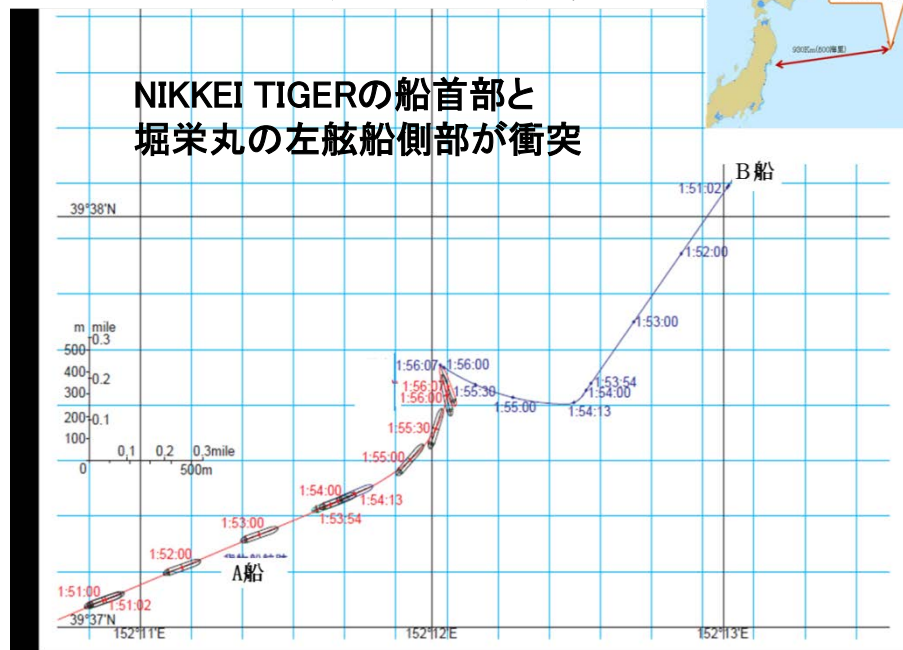
貨物船 NIKKEI TIGER (パナマ): 以下「A船」

総トン数 25,074トン
全長 189.60m
乗組員数 21人



漁船 堀栄丸: 以下「B船」

総トン数 119トン
登録長 37.70m
乗組員数 22人



V 再発防止策(事故後に講ぜられた措置)

(1) 国土交通大臣及び水産庁長官への意見 <報告書5.1.1>

運輸安全委員会は、平成25年10月25日(経過報告を公表)、洋上における商船と漁船との衝突事故を防止するため、国土交通大臣及び水産庁長官に対し、運輸安全委員会設置法第28条に基づき、意見(以下、概要)を述べた。

- ① 国土交通大臣及び水産庁長官は、外洋を航行等する漁船の所有者等に対し、船舶自動識別装置(AIS)の衝突防止のための有用性の周知等AIS早期普及のための施策の検討を行うこと
- ② 国土交通大臣は、海運事業者に対し、航行する海域の漁船の操業状況についての情報を、また、水産庁長官は、漁船の所有者等に対し、事故発生状況等の情報を、運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ等から入手し、活用するように指導すること



(2) 国土交通省大臣及び水産庁により講ぜられた措置<報告書5.1.2>

- ① 国土交通省、水産庁、海上保安庁及び総務省が参加する「漁船へのAIS普及に関する関係省庁検討会」が設置され、AISの漁船への普及促進策等について検討
- ② 国土交通省及び水産庁は、関係団体等に対し、指導通達を発出
- ③ 水産庁は、AISの搭載に係る費用について実質無利子の融資制度を導入【平成26年4月】
- ④ 漁船保険中央会は、AIS搭載漁船への漁船保険料の助成措置を導入【平成26年6月】

5-④. 漁船へのAISの普及促進

「漁船へのAIS普及に関する関係省庁検討会」で漁船へのAISの有用性の周知並びにAIS普及のためのパンフレットを作成しました。

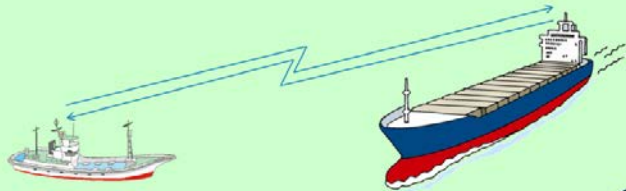
漁業関係者の皆様へ

海難事故防止のためAISの導入を！

AISとは？

AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置) とは、船舶の位置、針路、速力等の安全に関する情報を、自動的に送受信するシステムです。

AIS情報(位置、針路、速力等を相互に確認可能)



➤ AISは雨や波の影響を受けず、荒天時でもお互いの位置、針路等を容易に確認できます！

➤ 簡易型AISは、比較的安価(10数万円程度～)に購入でき、無線従事者の資格がなくても操作できます。(※ただし無線局の免許申請は必要です。)

海難事故の事例

平成24年9月24日午前2時頃、金華山東方沖約930kmの太平洋上で貨物船(25,074トン)とかつお竿釣り漁船(119トン)が衝突。漁船の乗組員13人が亡くなりました。

運輸安全委員会の調査によれば、悪天候の中、貨物船のレーダーで漁船は確認できませんでした。

漁船にもAISがあればお互いに相手船を認識できます。AISを導入してこのような悲惨な事故を未然に防ぎましょう！

総務省、国土交通省、水産庁、海上保安庁

裏面もご覧ください。➡

AISを搭載する漁船に支援制度ができました！

1. AIS搭載船には漁船保険料を最大20万円助成します！

漁船保険中央会において、AIS搭載漁船への優遇措置として、年間保険料の一部を助成します。

- ・ 助成対象期間：平成26年度から28年度まで
- ・ 漁船1隻あたりの保険料助成額：年間保険料の一部に対し10%以内
(予算の範囲内において総額で20万円を上限)
- ・ 対象漁船：AIS及び簡易型AISを設置した漁船(ただし、以下の漁船は助成対象外です。)
 - ①法令等で設置義務のある漁船
 - ②「もうかる漁業・がんばる漁業」事業の対象漁船(助成金を受けても国への返還対象となるため、助成の対象外としています。)

お問い合わせ先：水産庁漁業保険管理官 03-6744-2357

2. AIS設置費用を実質無利子で借りられます！

漁船へのAISの設置に当たって、漁業近代化資金や(株)日本政策金融公庫(沖縄県にあっては、沖縄振興開発金融公庫)の漁船資金等を借り入れる場合の金利を実質無利子とする利子助成(最大2%)を行っています。

- ・ 漁船1隻当たりのAIS設置の借入金の上限は400万円
- ・ 利子助成期間は最長5年間

お問い合わせ先：水産庁水産経営課 03-6744-2347

簡易型AISに係る無線局定期検査の不要化等が措置されました。

簡易型AISについて船舶の無線局定期検査の不要化及び開設時の免許手続きの簡素化(落成検査の省略) (平成26年5月7日から)

定期検査の不要化

簡易型AISのみを設置する船舶局の定期検査が不要となりました。(簡易型AISと併せて次の無線設備を設置している場合も定期検査は不要です。)

- ・ 国際VHF(携帯型・5W以下)
- ・ レーダー(適合表示無線設備^(注)・5kW未満)

免許手続きの簡素化

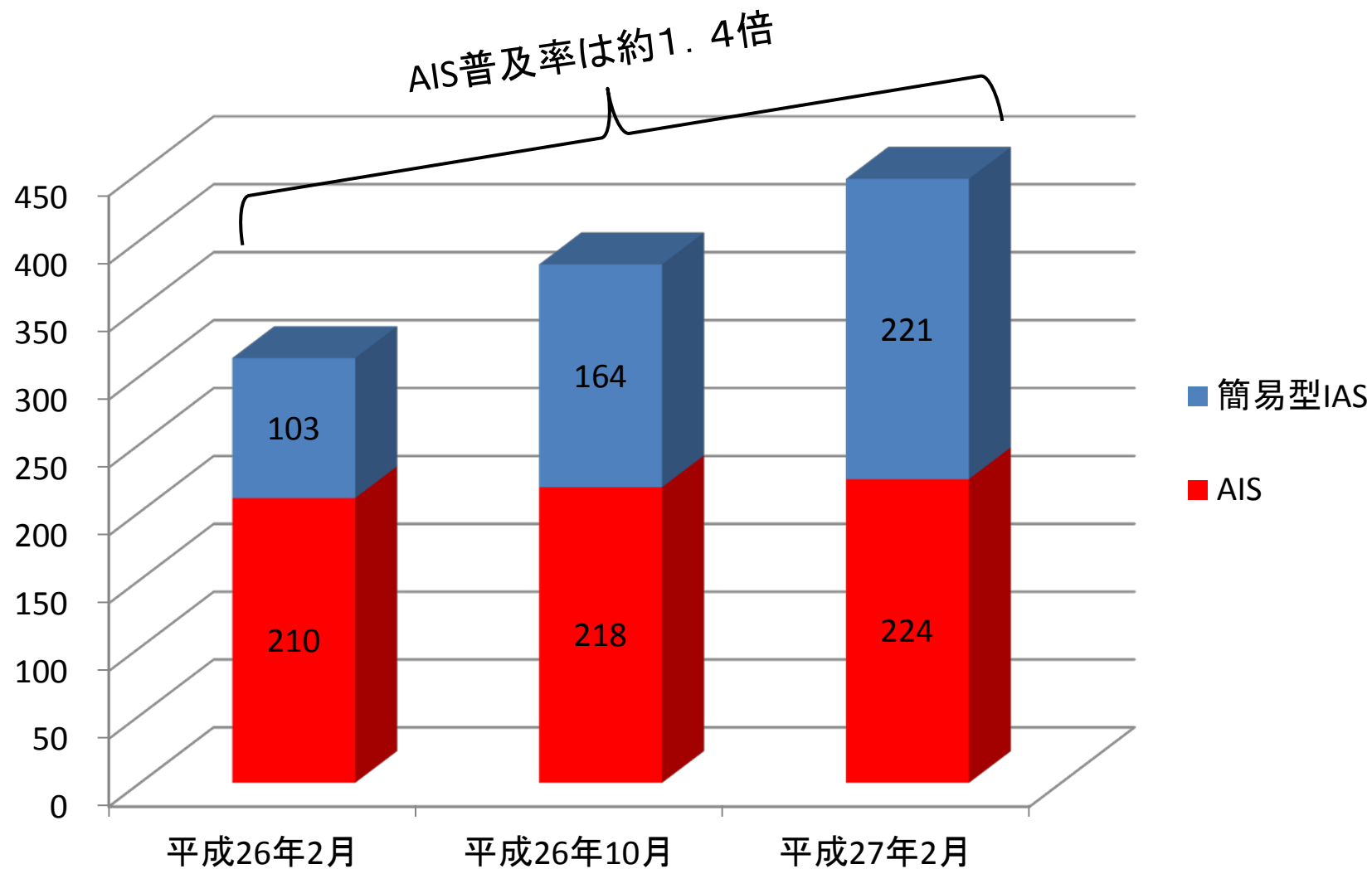
無線航行移動局(レーダー局)に簡易型AIS等の適合表示無線設備^(注)を追加して、船舶局を開設する場合の手続がすべて簡易な免許手続(落成検査の省略)となりました。

適合表示無線設備には
技適マークが付されています。



お問い合わせ先：総務省衛星移動通信課 03-5253-5901

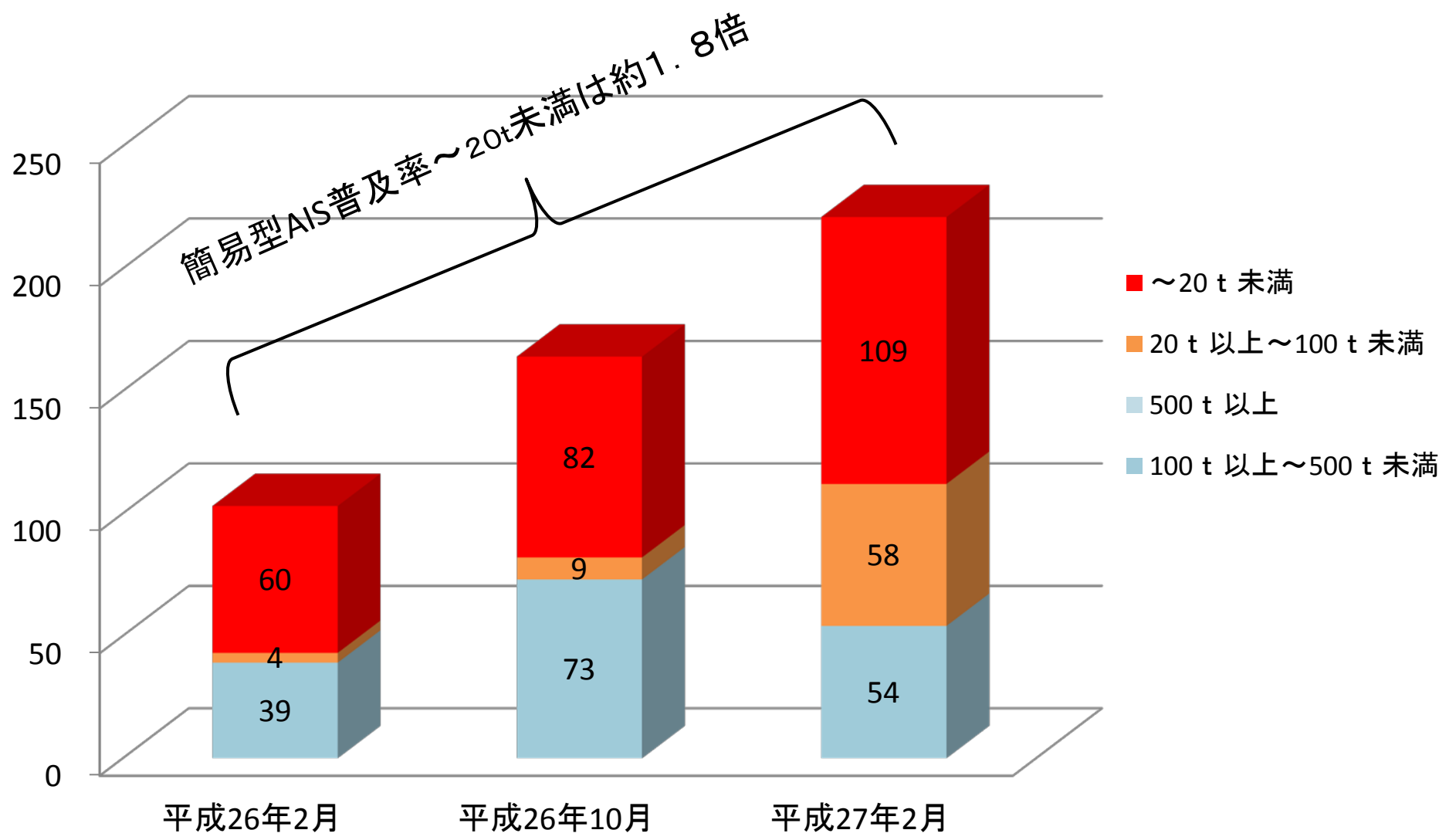
5-⑤. 漁船へのAIS（船舶自動識別装置）普及状況



※設置数は無線局に登録した免許件数

(平成27年2月現在)

5-⑥. 漁船への簡易型AIS（船舶自動識別装置）普及状況



(平成27年2月現在)

※設置数は無線局に登録した免許件数

6. 船舶事故ハザードマップの活用

運輸安全委員会のホームページを安全操業に活用しましょう！
(過去の海難事例から事故防止策などを見ることができます。)

船舶事故ハザードマップ

地図から探せる事故とリスクと安全情報

どこで、どんな
事故が起きているか
ひとめで分かります。

検索フィルター

2012/08/2 05:40

A船は、船長Aほか27人が乗り組み、平成24年8月27日04時58分ごろ備前瀬戸東航路を通過後、船長Aが降機して航海士Aへ、操船指揮を引き継ぎ、2号レーダーを起動

Investigating state: Japan

事故情報

地名や構造物等

発生年月

発生時間帯

公表年

事故等種類

船舶種類

総トン数

キーワード1

キーワード2

船舶指定

事故情報表示

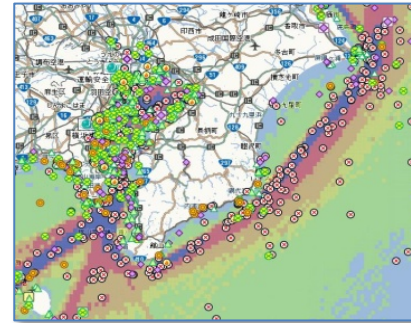
表示 クリア 地図印刷表示

大縮尺(下々の距離スケールが2km程度)での検索を推奨しております。
広範囲での検索は表示に時間を要します。

こんなことも分かります。

貨物船等の通航状況が
分かります。

模型実験やCG映像で事故
を再現しています。



<http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>



運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

運輸安全委員会は、年間約1,000件の船舶事故等を調査して報告書をホームページで公表しています。

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>

おわりに・・・

- ライフジャケットについては、依然として着用せずに操業を行っている漁業者が少なくないのが現状です。
- 漁船へのAISの普及はほとんど進んでおらず、漁船全体（登録免許件数445隻：約25,000隻（H25漁船統計））では約0.2%、20トン以上の漁船（登録免許件数445隻：約1,500隻（H25漁船統計））に絞っても30%足らずと推定されます。
- ひとたび事故が起これば、漁業者自身の生命が危険にさらされるだけでなく、家族や仲間の漁業者にも深い悲しみや大きな経済的負担をもたらすことになるのを忘れてはいけません。
- 漁業者の皆さまには、AISをはじめとする安全のための設備の導入や日々の作業のカイゼンなどにより、日頃から事故の防止に万全を尽くすとともに、万が一の事故に備えてライフジャケットは必ず着用する、ということを常に心がけていただきたいと思います。