

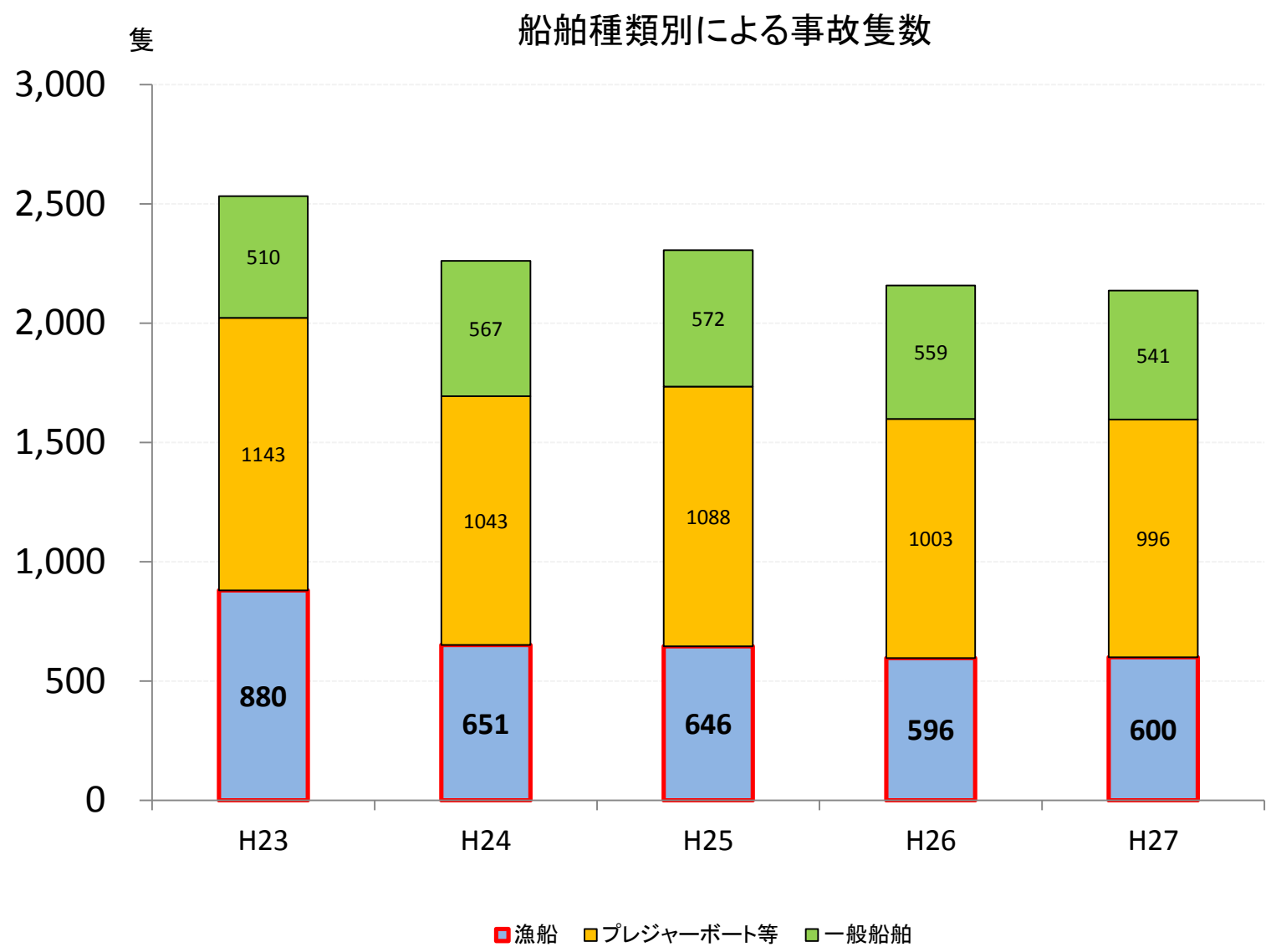
【漁船漁業の安全対策の強化】

平成28年11月24日

水産庁

Ⅲ. 漁船の安全対策の強化 <①漁船事故の防止: 漁船の事故隻数の推移>

○ 漁船の事故隻数は、全船舶事故隻数の約3割を占めている。

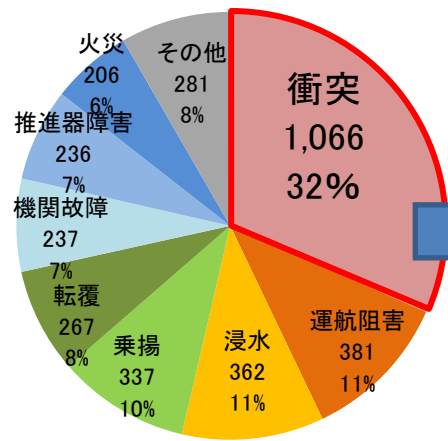


Ⅲ. 漁船の安全対策の強化 <①漁船事故の防止: AISの普及>

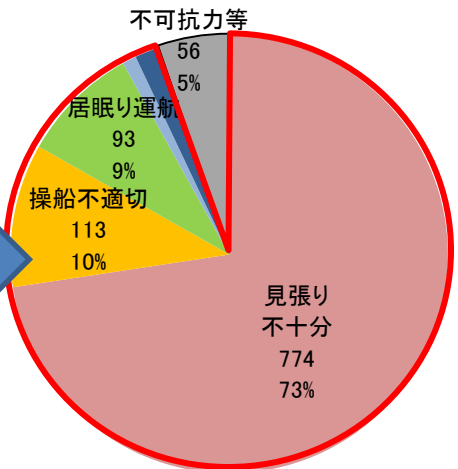
- 漁船事故を事故種類別で見ると、衝突事故が全体の約3割を占め、このうち見張り不十分など人為的要因によるものが9割以上を占めている。
- 人為的要因による事故を回避するためのAISの漁船への普及率は、漁船全体では1.6%程度に留まっている。

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。

漁船事故の事故種類別の割合 (平成23-27年)



漁船衝突事故原因別の割合 (平成23-27年)



資料: 海上保安庁

AISの普及率

		H26年	H27年	H28年
漁船	AIS搭載隻数	313	445	1,289
	漁船隻数	※ 81,647	※ 81,647	※ 81,647
	AIS普及率	0.38%	0.55%	1.58%
一般船舶	AIS搭載隻数	2,556	2,847	3,128
	一般船舶隻数	5,408	5,437	5,380
	AIS普及率	47.26%	52.36%	58.14%

※漁船隻数は漁業センサスH25年(2013年)による過去1年間に漁業経営体(海上作業従事日数が30日未満の個人経営体は除く。)が漁業生産のために使用した動力漁船数
 ○AISの搭載隻数は総務省資料、一般船舶隻数は国土交通省資料による
 ○一般船舶は貨物、油送、自動車、その他専用船
 ○船舶のうち、内航船の500トン以上、外航船の300トン以上は搭載が義務化されている

今後の方向性

- 関係省庁と連携してAISの普及促進のための周知啓発活動を実施するとともに、低利融資制度資金の活用により利用促進を図る。
- データを収集し、AIS設置漁船と設置していない漁船の事故率に有意差があるか検証する。
- AIS搭載義務の拡大について、国土交通省において検討中であり、その結論を踏まえ、漁業者に周知・指導する。

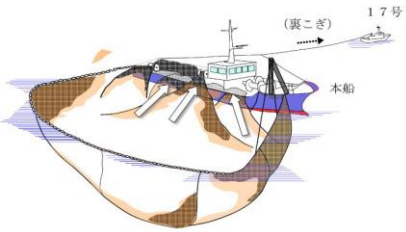
Ⅲ. 漁船の安全対策の強化 <①漁船事故の防止：安全対策技術の実証>

○ 漁船事故のうち、揚網作業中の魚群の移動に起因する転覆事故などのリスクへの対応が必要。

まき網漁船転覆事故事例

【事故概要】
揚網作業中に転覆。乗組員20人のうち4人が死亡し、1人が行方不明。

【事故原因】
揚網作業中に、さばの魚群の一斉降下が発生し、海水が甲板上に打ち込んで滞留するなどの傾斜外力が働いたため、右傾斜が増大して転覆。



【図】横揚げ作業時の本船及び漁網の状況

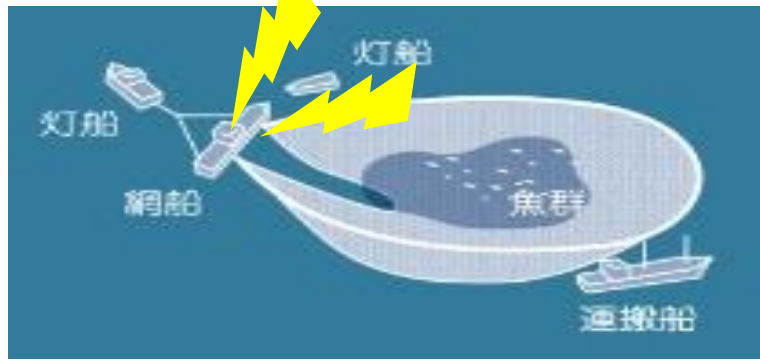


左舷船尾のクレーンのブーム破損
右舷船首部のブーム曲損

【写真】引き揚げられた本船の損傷等の状況
出典：運輸安全委員会報告書
(公表：平成28年7月28日)

安全対策技術の実証試験

➤ 漁船特有の構造や操業状況、航行状況等に起因する事故への対策として、安全性向上に資する転覆防止技術の実証等を支援。



【例】揚網時転覆警報装置

【水産業革新的技術導入・安全対策推進事業】
(平成29年度概算要求額：61百万円の内数)

今後の方向性

○ 漁船の安全対策技術の実証試験等を支援し、事故防止に向けて技術面からのサポートを図る。

Ⅲ. 漁船の安全対策の強化漁船〈①漁船事故の防止：気象情報の入手〉

○ さらに、天候急変等を原因とした漁船事故もみられるため、その未然防止が必要。

天候の急変による事故事例

平成27年9月1日未明、長崎県対馬東方沖及び山口県北西沖で操業中の漁船6隻が、天候が急変し相次いで浸水転覆し、5名が死亡する事故が発生。

気象急変(竜巻等)の被害を避けるため、早めの情報入手と出港予定や航海計画の見直しが重要！

船舶への情報配信

気象庁

沿岸域(20海里まで)

天気予報、雷注意報、竜巻注意情報など

沖合域

地方海上警報・予報、
竜巻発生確度ナウキャストなど

海上保安庁

無線電話

沿岸域情報提供システム(MICS)

など

漁業用海岸局(無線電波の発信)

漁業無線通報

NHKラジオ

NHK漁業気象通報

インターネット

など

船舶



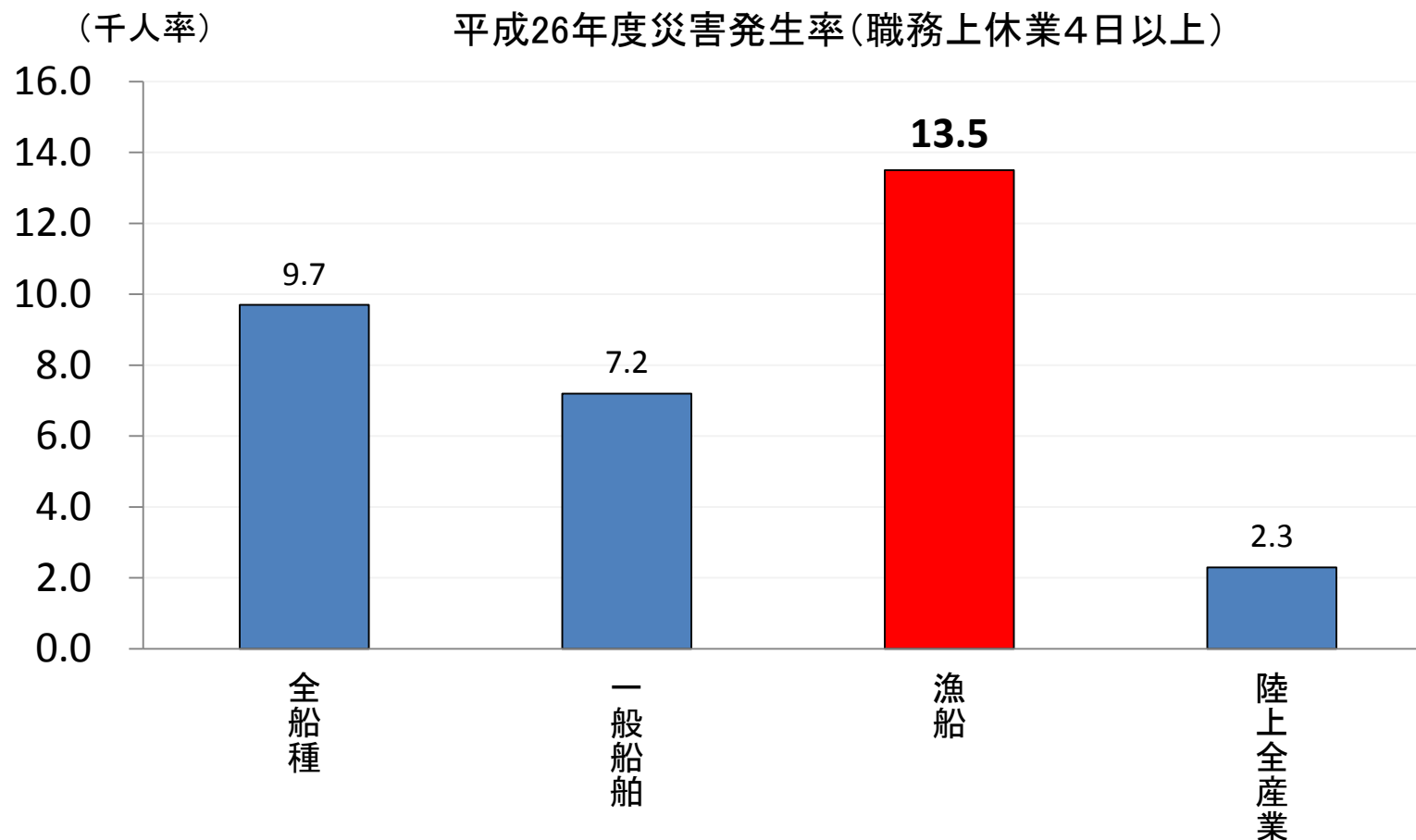
今後の方向性

○ 漁業無線やインターネット等を活用し、早期かつ随時の気象情報等の入手を促進。

Ⅲ. 漁船の安全対策の強化

〈②労働災害の減少：漁船における労働災害の発生状況〉

○ 漁船の災害発生率は、一般船舶の約2倍、陸上全産業の約6倍と高くなっている。



(注) 船員の災害発生率(年度)は、船員災害疾病発生状況報告(船員法第111条)による。

陸上労働者の災害発生率(暦年)は、厚生労働省の「職場あんぜんサイト」で公表している統計値から算出。

資料: 国土交通省

Ⅲ. 漁船の安全対策の強化

〈②労働災害の減少:安全推進員の養成〉

○ 漁船労働災害の発生率の高さを受け、「安全推進員」を養成。
同推進員を中心に「改善計画」を策定し、PDCAサイクルを回すことにより、労働災害の減少を目指す。

Plan 改善計画の策定

漁船の労働環境改善等についての知識を有し、安全作業の指導等を行う安全推進員が、漁業現場での労災が発生しやすい箇所をリスト化したチェックリストを活用して、改善計画を作成。

Action 改善計画の見直し

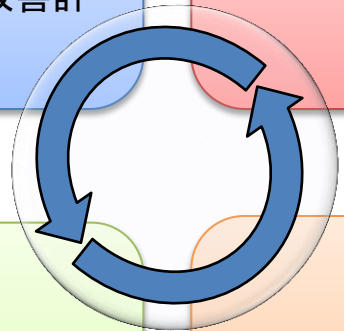
検証結果を踏まえ、改善計画を見直し。

D。改善策の実行

安全推進員が、改善計画に基づき、改善策を実行。
(例) 甲板に滑り止めを付けた
頭上に頭をぶつけないようクッション材を付けた 等

Check 効果の検証

改善策の効果があるかを検証。



今後の方向性

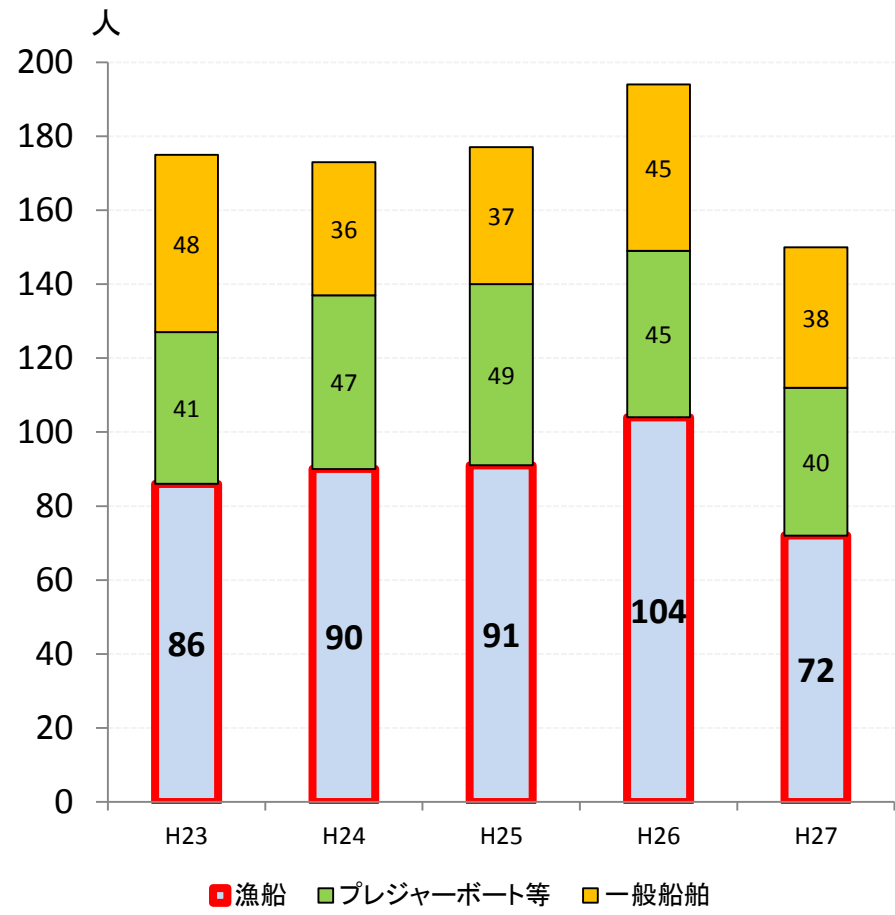
○ 引き続き、安全推進員を養成・確保することにより、漁業労働災害の減少を図る。

Ⅲ. 漁船の安全対策の強化

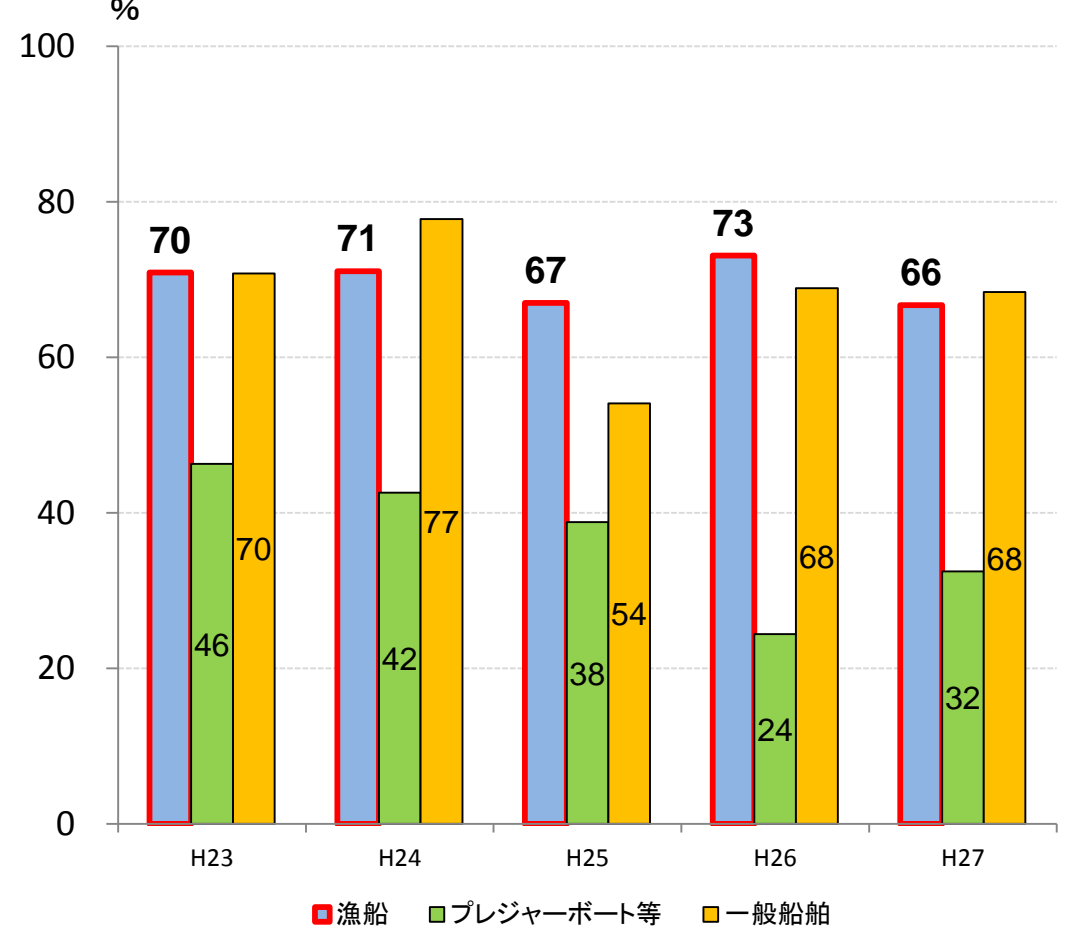
〈③ライフジャケットの普及促進：人身事故の発生状況〉

- 船舶からの海中転落者のうち、漁船からの転落者は5割程度を占める。
- 海中転落者のうち死者・行方不明者数の割合は、漁船及び一般船舶は約7割と高くなっている。

船舶種類別の海中転落者数



船舶種類別の海中転落者のうち死者・行方不明者の割合



※船舶事故による海中転落を除く

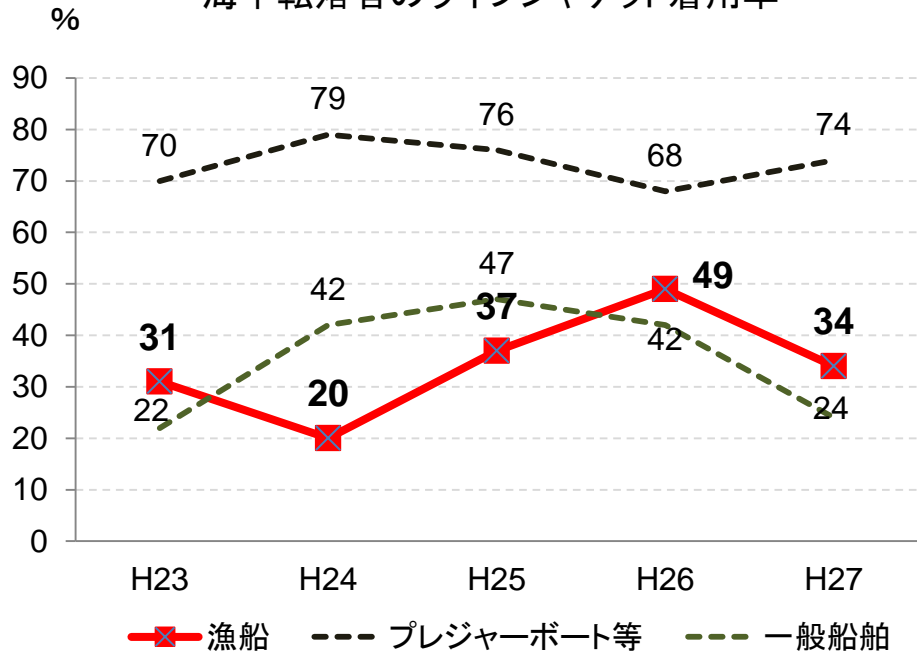
資料：海上保安庁

Ⅲ. 漁船の安全対策の強化

〈③ライフジャケットの普及促進：ライフジャケットの着用率〉

- 海中転落者の死亡率が高い漁船及び一般船舶については、ライフジャケットの着用率が低い状況。
- 海中転落者のうち、ライフジャケット非着用者の死亡率は着用者に比べて約2倍と高い。
- 漁業者の出漁時のライフジャケット着用率は約6割と高いとはいえない状況。

海中転落者のライフジャケット着用率



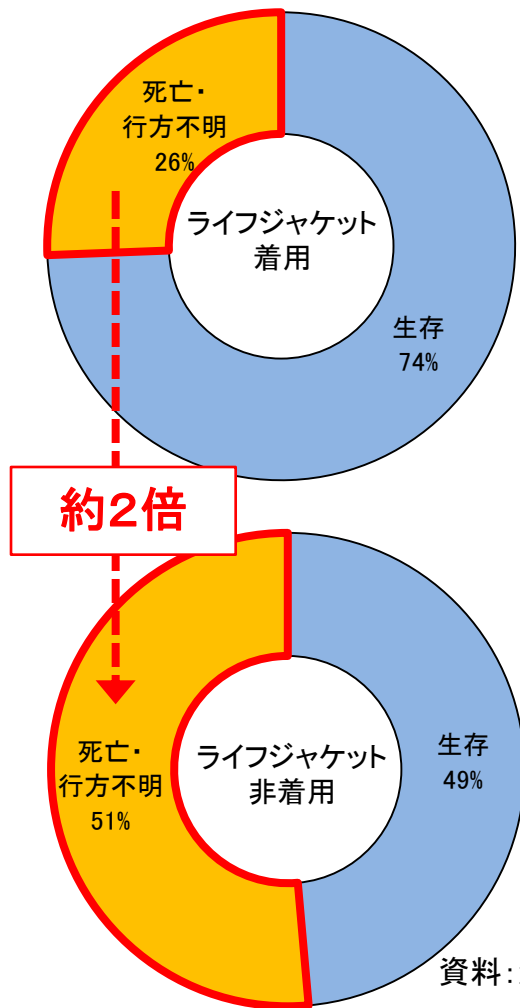
※船舶事故による海中転落を含む

資料：海上保安庁

ライフジャケット着用状況調査結果(水産庁)
(出漁時のライフジャケット着用率をアンケートにより調査)

H23年	H24年	H25年	H26年	H27年
58%	59%	61%	63%	63%

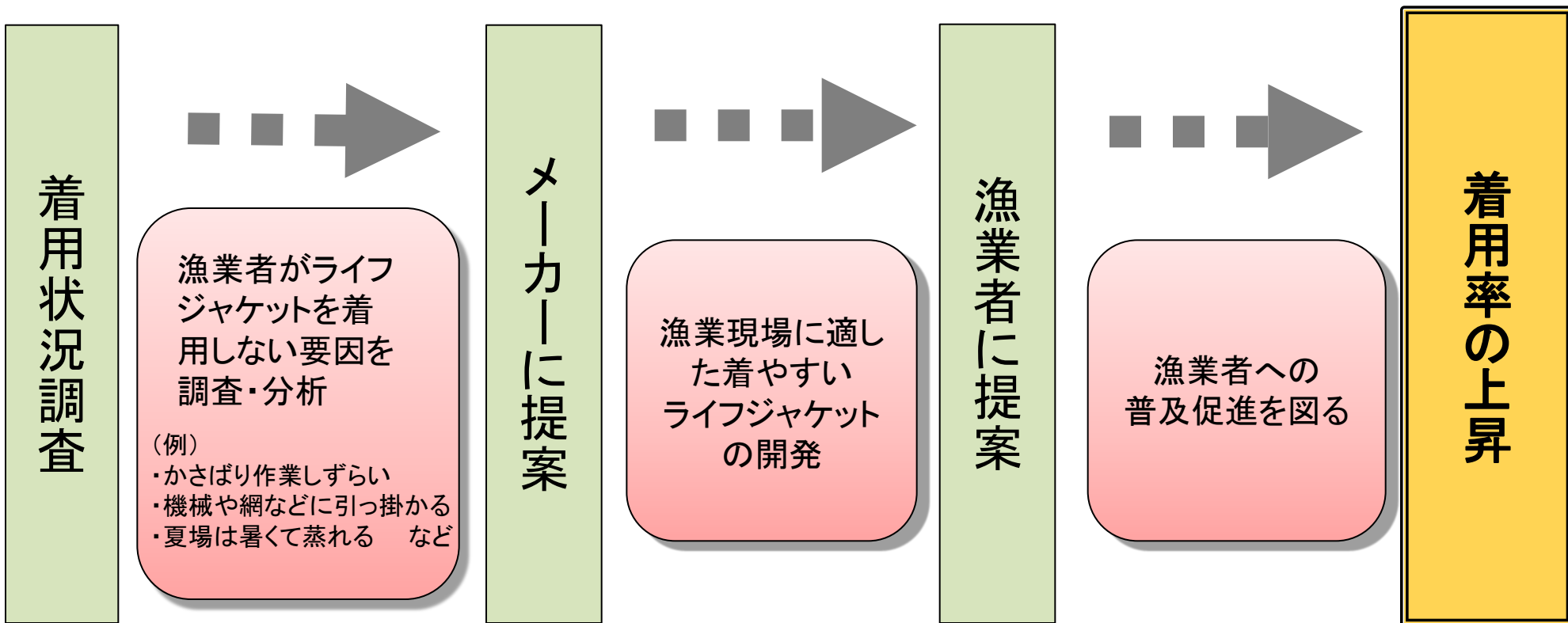
海中転落者の生存・死亡率(過去5年間)



Ⅲ. 漁船の安全対策の強化

〈③ライフジャケットの普及促進:ライフジャケットの着用状況調査と選定方法の提案〉

- ライフジャケットの着用による死亡事故等の低減のため、漁業者が着用しない理由を分析するとともに、これを踏まえたライフジャケットの選定方法を漁業者等に提案。



今後の方向性 (Future direction)

- 漁業現場に応じたライフジャケットの選定方法を漁業者等に提案し、着用率の上昇を図る。

Ⅲ. 漁船の安全対策の強化

〈③ライフジャケットの普及促進:ライフジャケットの着用義務拡大〉

○ これまで着用義務は、総トン数20トン未満の小型船舶は、1人乗り漁船で漁労に従事している者のみに課されていたが、今後は、原則、小型船舶の暴露甲板に乗船している者すべてにライフジャケットの着用が義務付けられる予定であり、その実施を徹底していく。

改正内容

現行

着用義務



1人乗り漁船で漁労に従事している者

努力義務



小型船舶の暴露甲板に乗船してしている者

漁船で漁業を行っている者全てに着用義務

改正後



1人乗り漁船で漁労に従事している者



小型船舶の暴露甲板に乗船してしている者

※総トン数20トン以上の船舶は、原則、従来より船員法に基づき着用義務がある。