

# 海の安全について



松山海上保安部  
令和4年5月24日

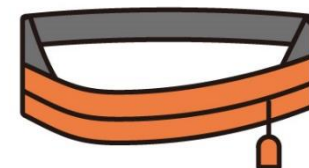
## 1. 松山海上保安部について



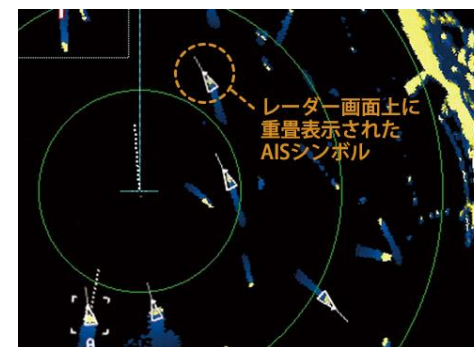
## 2. 事故発生状況について



## 3. 救命胴衣の着用義務等について



## 4. AIS (船舶自動識別装置) について



# 1. 松山海上保安部について

## (1). 所属船艇等について



# 1. 松山海上保安部について

## (2). 主な業務



海難救助



取締



## 2. 事故発生状況について

### (1). R3. 5. 27\_来島海峡西口貨物船衝突事故

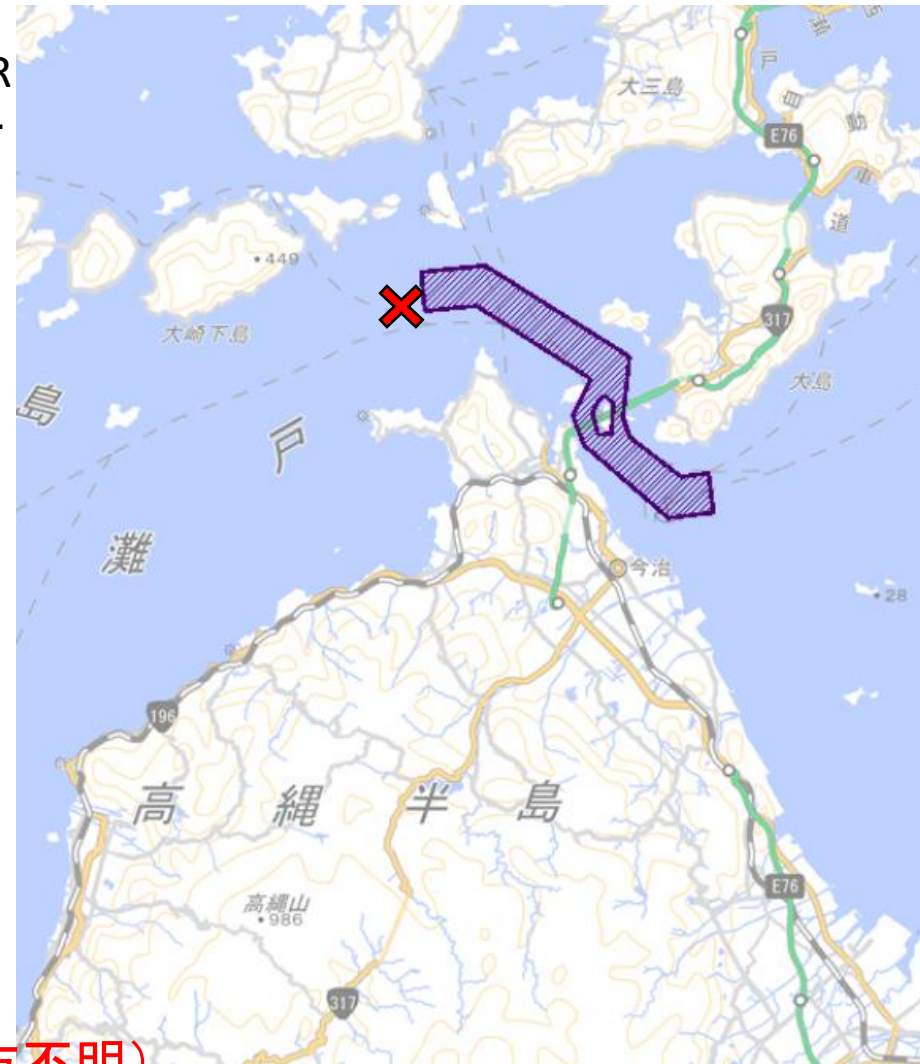


船名: ULSAN PIONEER  
船種: ケミカルタンカー  
総トン: 2,696GT  
船籍: マーシャル諸島  
動静: 中国→大阪  
乗組員: 13名



船名: 白虎  
船種: RORO船  
総トン: 11,454GT  
船籍: 日本  
動静: 神戸→福岡  
乗組員: 9名

(2名死亡、1名行方不明)



## 2. 事故発生状況について

### (2). R2. 9. 2\_鹿児島県奄美大島沖貨物船遭難事故

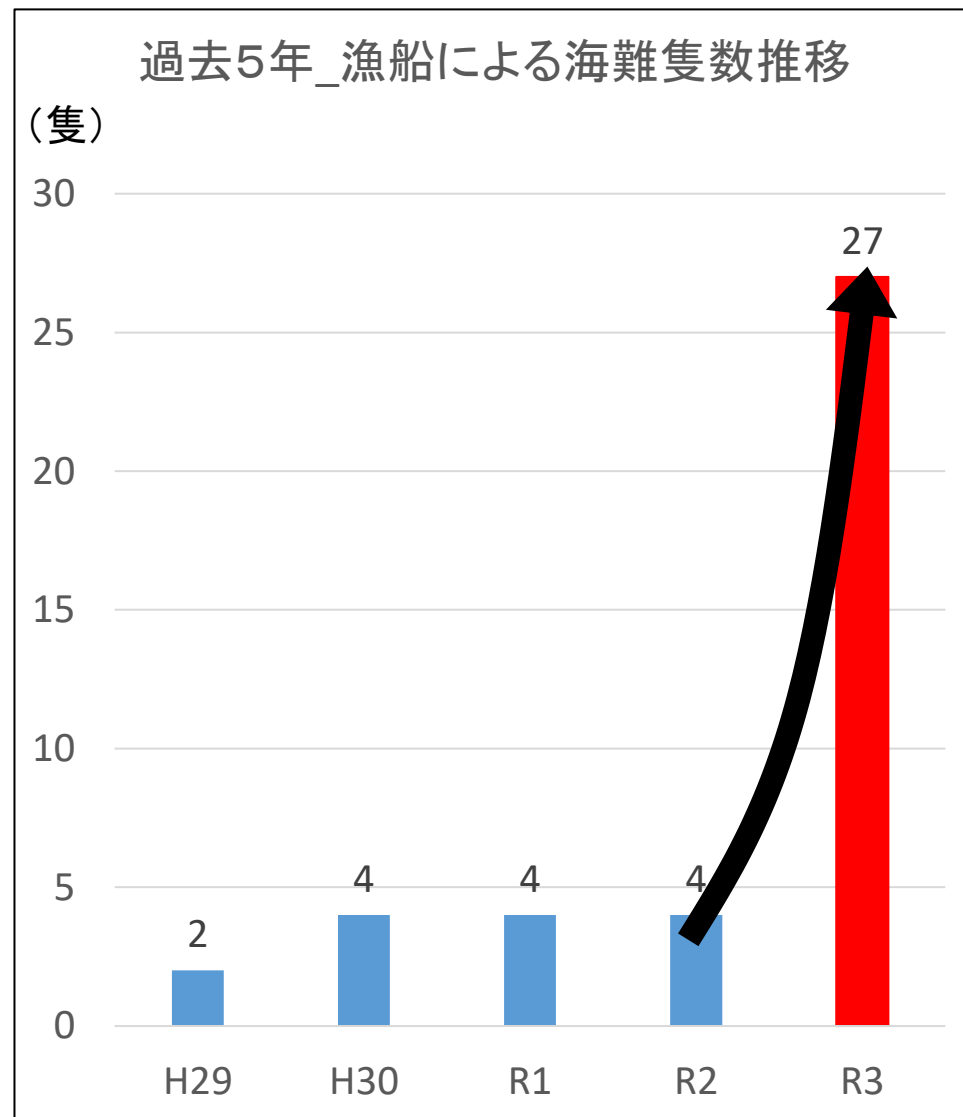
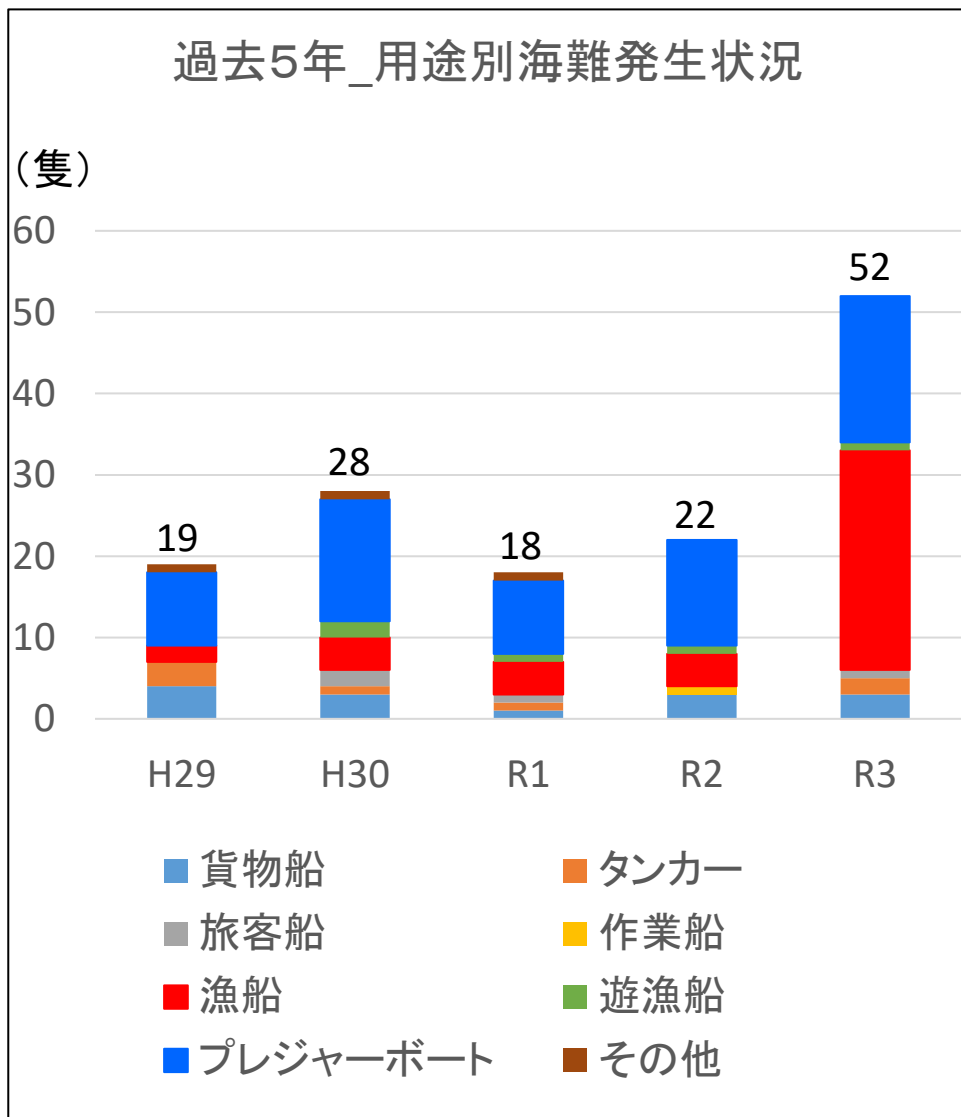


船名: GULF LIVESTOCK  
船種: 貨物船  
総トン: 11,947GT  
船籍: パナマ  
動静: ニュージーランド→中国  
乗組員: 43名  
(1名死亡、40名行方不明)



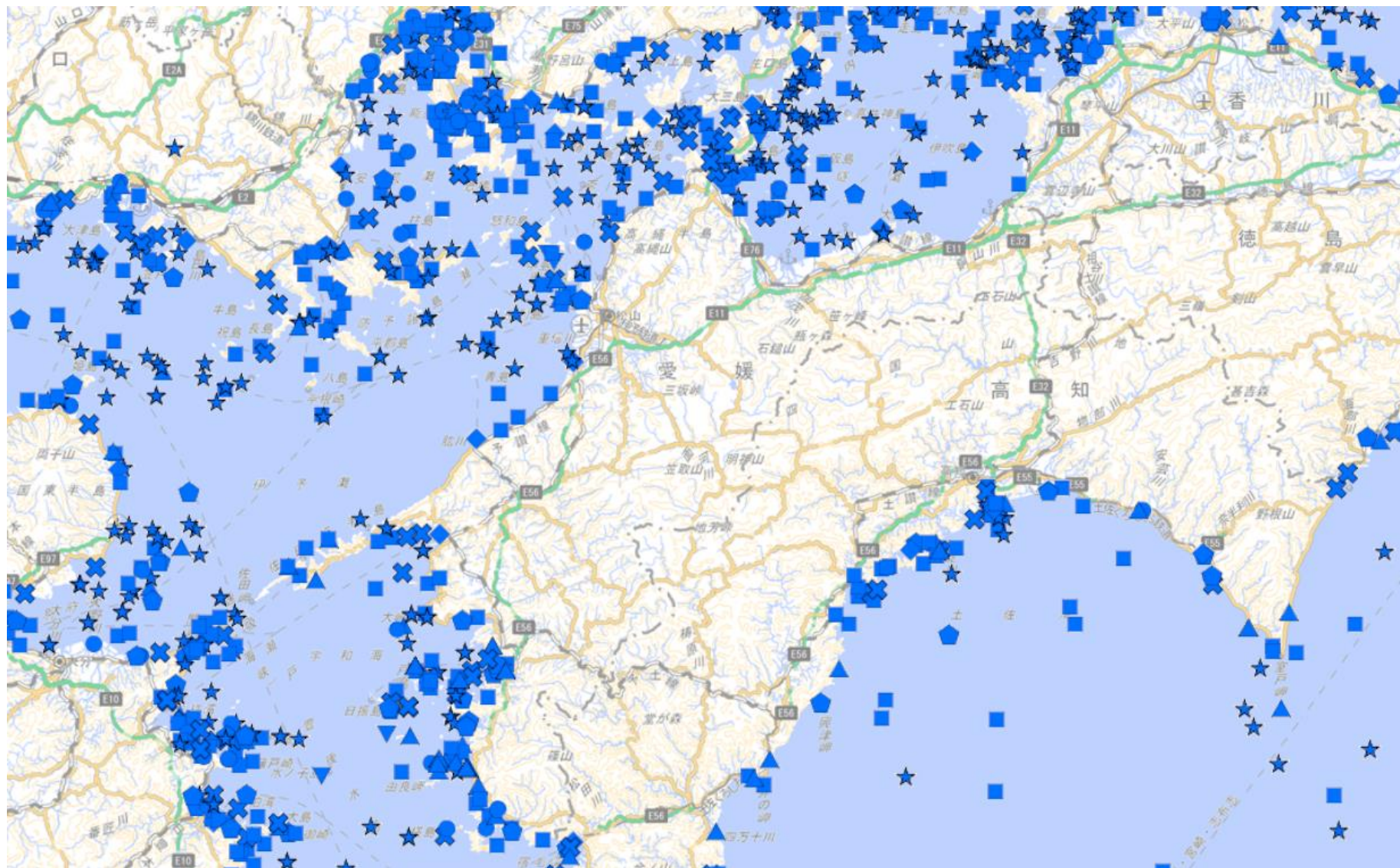
## 2. 事故発生状況について

### (3). 管内における海難発生隻数の推移



## 2. 事故発生状況について

### (4). 愛媛県周辺海域における漁船の海難発生状況

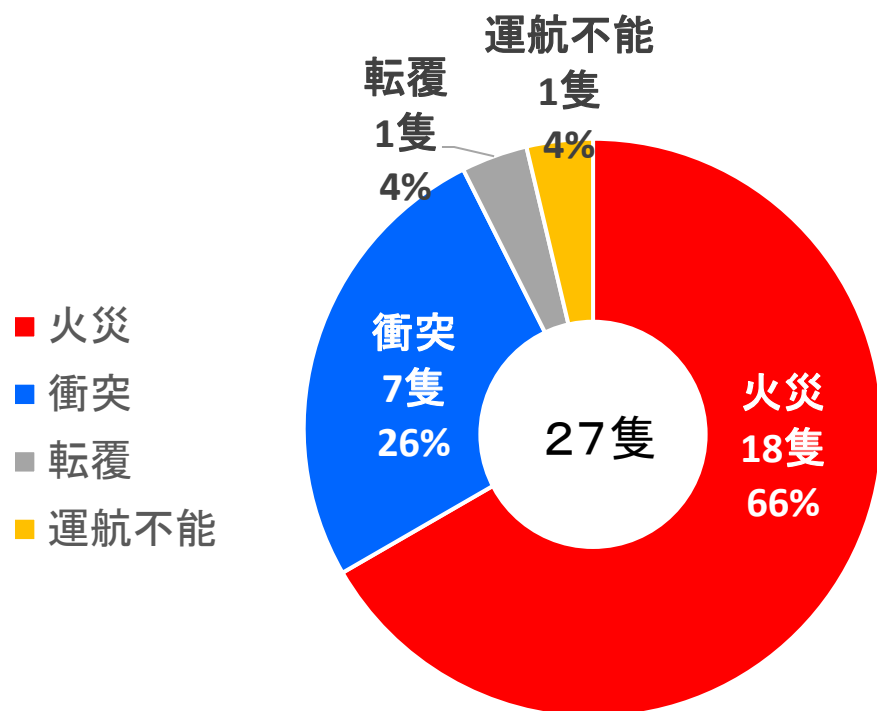




## 2. 事故発生状況について

### (5). 管内における漁船海難の特徴

令和3年\_漁船\_海難種類別発生状況



(不可抗力事案である上灘での集団漁船火災を除き、)  
衝突海難が多く発生している。



漁船などの小型船の海難は人命に関わる重大な海難に繋がる可能性



**見張りの徹底！！**

## 2. 事故発生状況について

### (6). 漁船海難の事例①



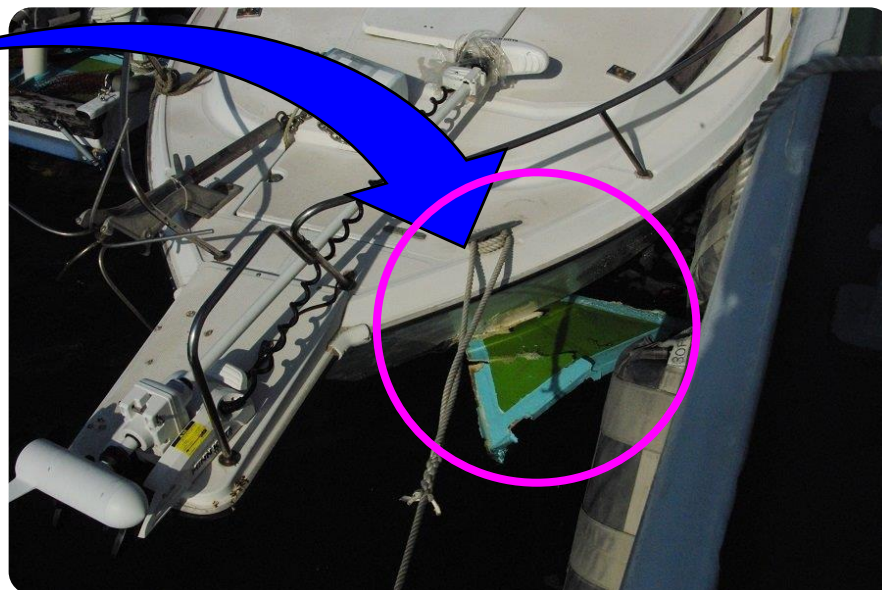
見張りの徹底

+

救命胴衣の着用！！

## 2. 事故発生状況について

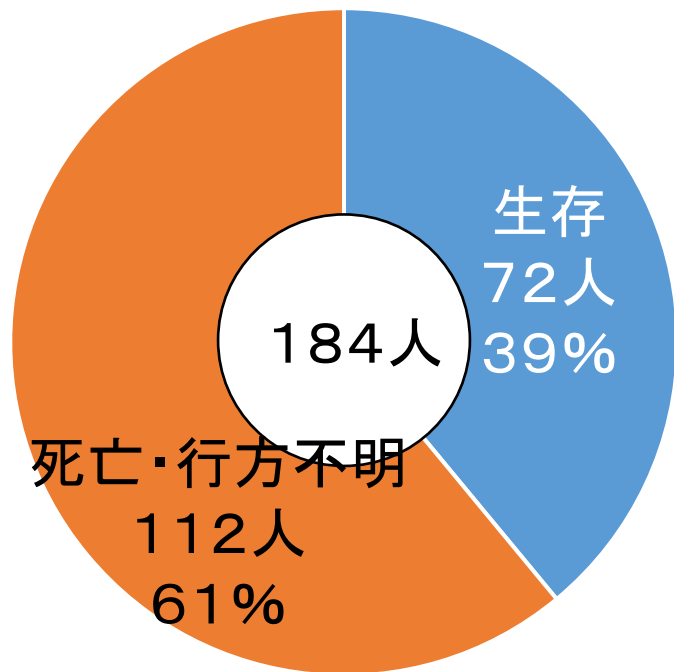
### (6). 漁船海難の事例②



### 3. 救命胴衣の着用義務等について

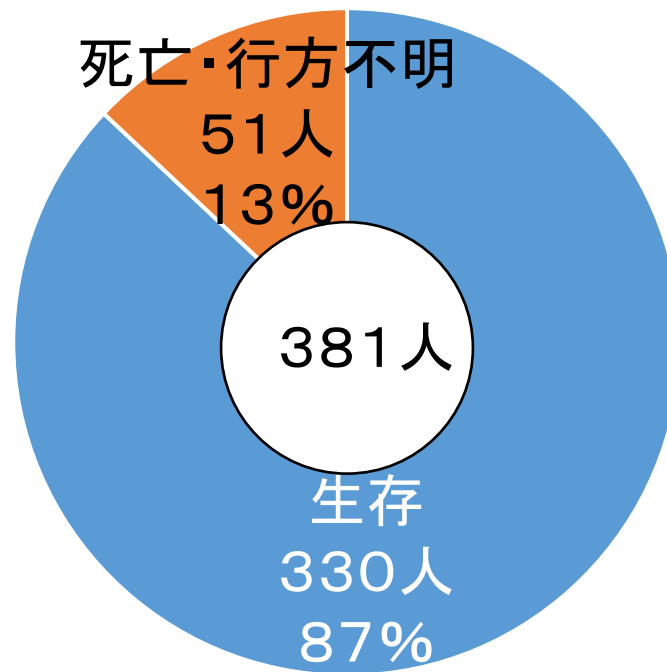
#### (1). 救命胴衣の有効性について

令和2年\_船舶からの海中転落者



非着用

令和2年\_船舶からの海中転落者



着用

救命胴衣着用者の生存率は非着用者に比 **2倍以上**

# 3. 救命胴衣の着用義務等について

## (2). 着用義務拡大について

令和4年1月:

- ①水
- ②12
- ③一
- ④暴

**ライフジャケット  
着用徹底!**



【罰則あり】

【罰則なし】

令和4年2月:

- (①~
- ④暴

**令和4年2月1日から!  
20トン未満の小型漁船でも、  
違反点数の付与が始まります!**

【罰則あり】

**つま  
※小型**

- 違反した船長には違反点数2点が課され、再教育講習を受けなければなりません!
- 5点以上で免許停止の対象となります。

者

【罰則あり】

# 3. 救命胴衣の着用義務等について

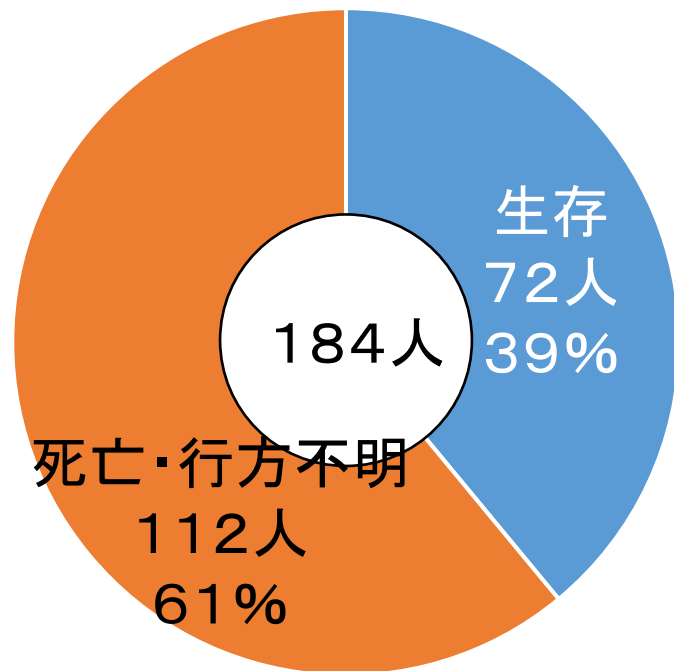
## (3). 行政処分(違反点数)について(海事局HPから抜粋)

違反内容	違反点数	死傷事故を伴う場合
酒酔い等操縦 自己操縦義務違反 危険操縦 見張実施義務違反	3点	6点
救命胴衣着用義務違反 発航前の検査義務違反	2点	5点

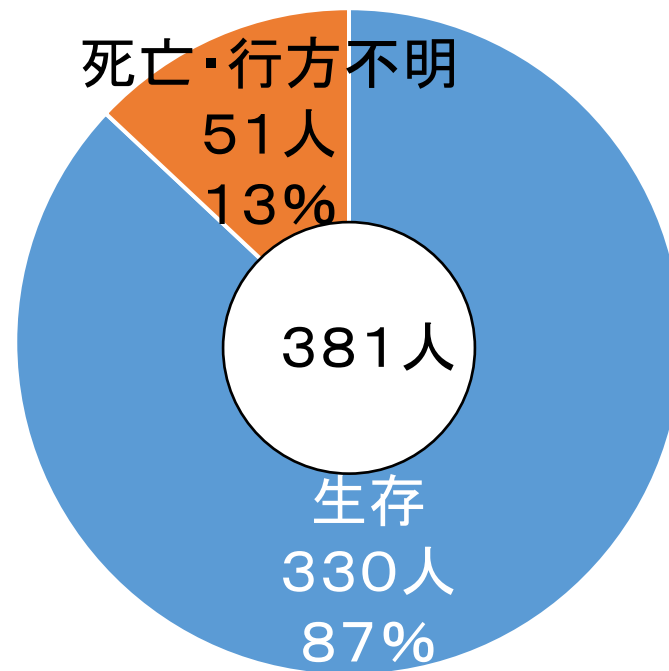
		過去1年以内の違反累積点数			
		3点	4点	5点	6点
過去3年以内 の処分前歴	なし	処分対象外		業務停止 1月	業務停止 2月
	あり	業務停止 3月	業務停止 4月	業務停止 5月	業務停止 6月

### 3. 救命胴衣の着用義務等について

繰り返しますが...



非着用



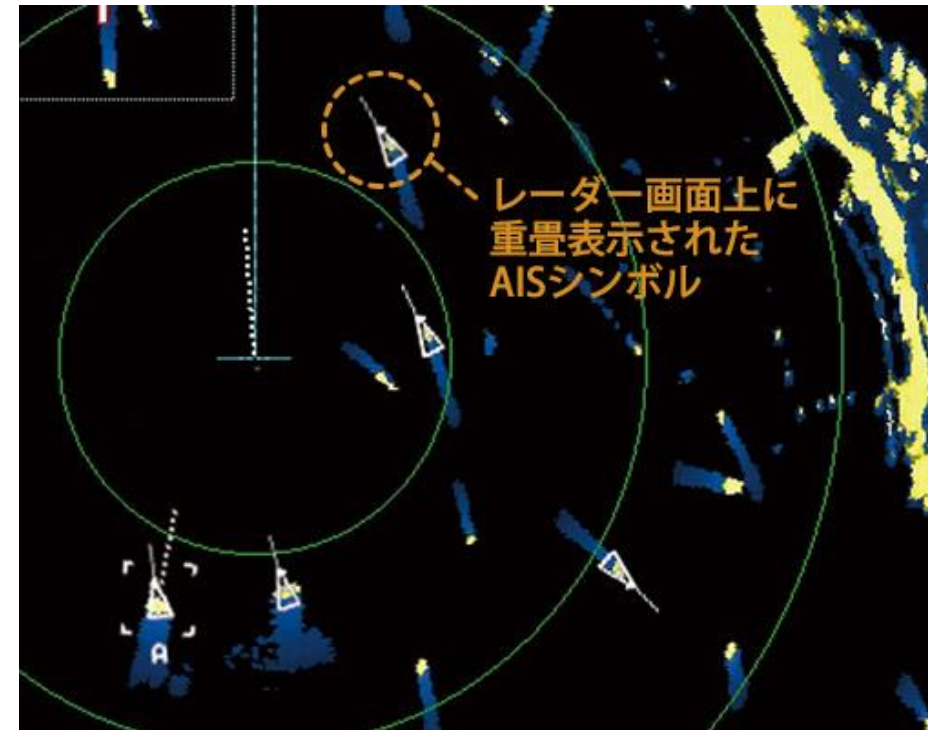
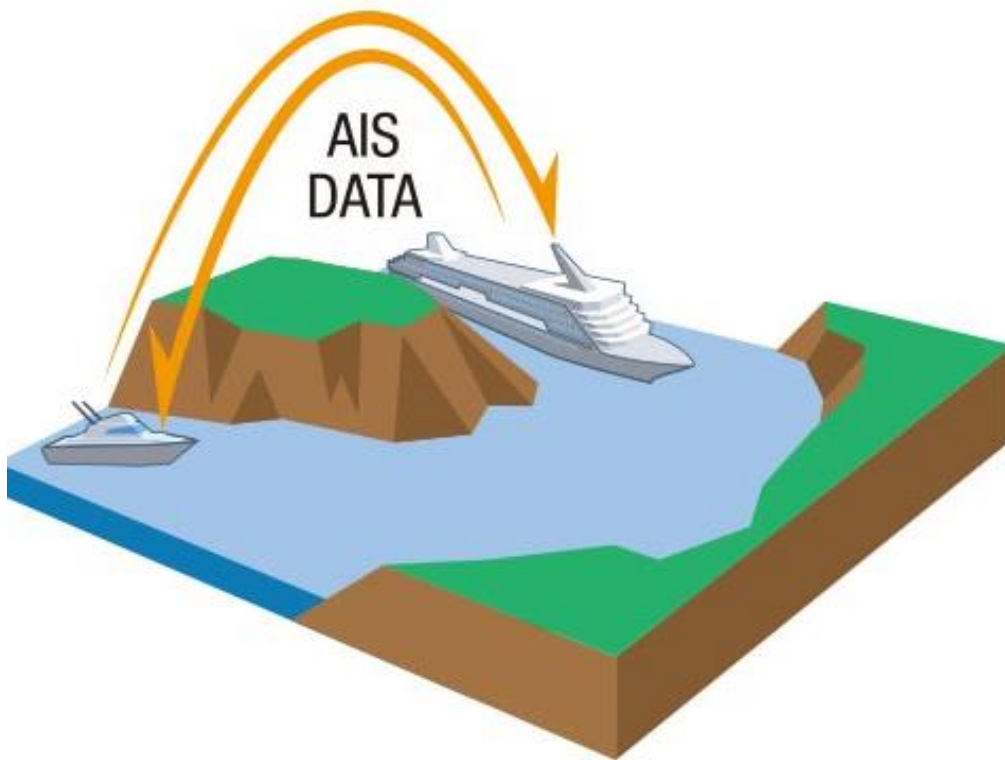
着用

救命胴衣着用者の生存率は非着用者に比べ**2倍**以上

# 4. AIS(船舶自動識別装置)について

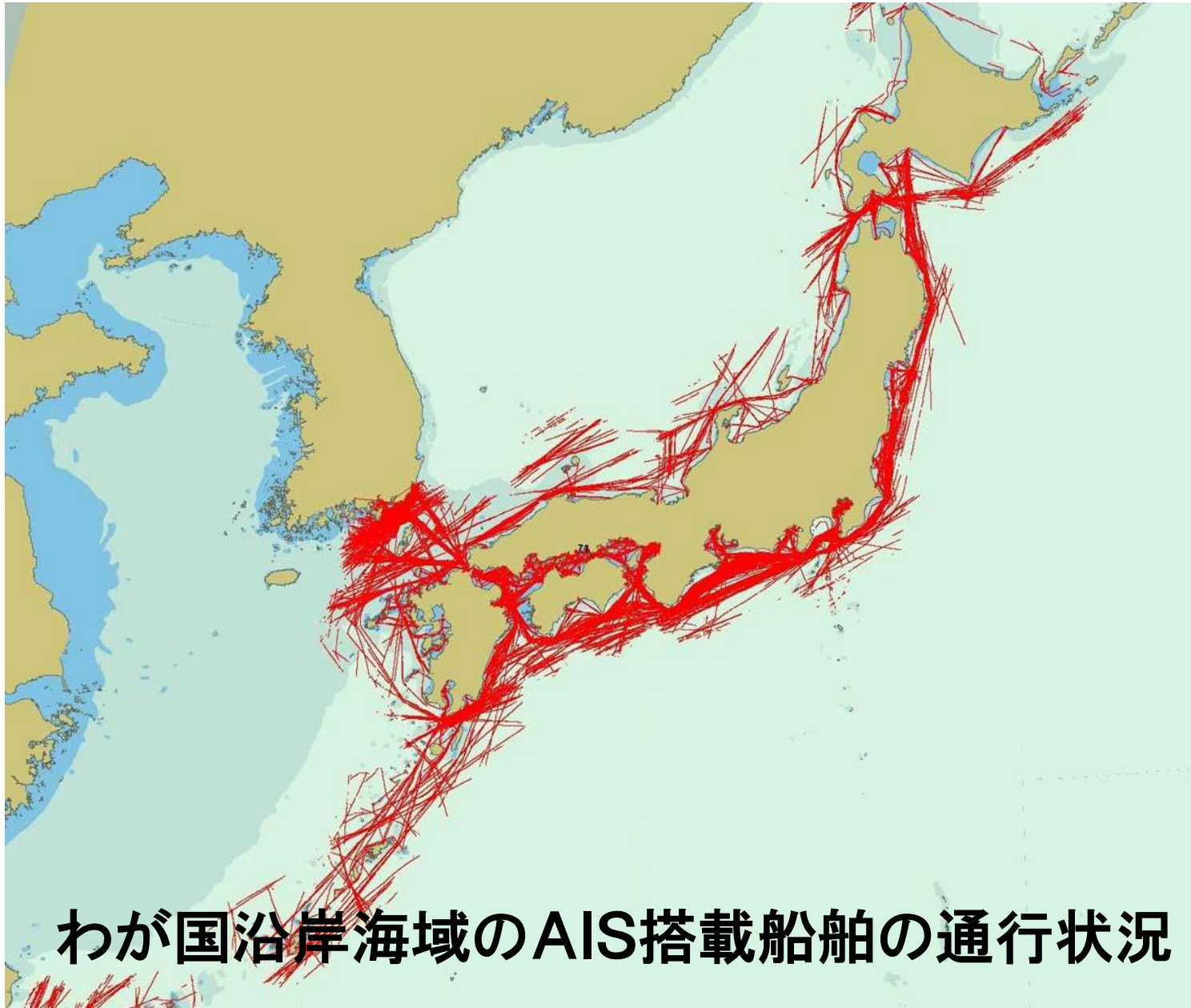
## (1). AISとは

**AIS**(**A**utomatic **I**dentification **S**ystem: 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。





## 4. AIS(船舶自動識別装置)について



## (2). AISの種類について

- Class A 条約や国内法に基づき設置が義務付けられているもの
  - ➡ 搭載義務船舶が使用するもの
    - ・総トン数500トン以上の全ての船舶
    - ・国際航海に従事する全ての旅客船
    - ・国際航海に従事する総トン数300トン以上の船舶
  
- Class B 法律などによる設置義務はない
  - ➡ 非搭載義務船舶が使用するもの
    - ・漁船などの非搭載義務船舶であっても設置することにより事故防止の一助となる。

### (3). AISの有効性について

- ・雨や波の影響を受けることはない。
  - ➡ レーダーで確認しづらい環境下においても、容易にお互いの位置、針路等を確認できる。
- ・付近船舶の存在を目視以外で確認することができる。
  - ➡ 見張の補助となる。  
早めに相手船の存在を認知することにより避航動作の準備時間を確保することができる。
- ・大型船など付近船舶に自船の存在を知らせることができる。
  - ➡ 早めに自船の存在を知らせることにより相手船が避航動作を取りやすくなる。

 衝突事故防止に大きく寄与

## (4). 事故事例

平成24年9月、宮城県金華山東方沖の太平洋上で貨物船(25,074トン)とかつお漁船(119トン)が衝突。

漁船乗組員22名のうち、13名が死亡・行方不明となった。

・事故当時の海上模様は**荒天**

天候 雨 風速15m 波高3m 視程2海里

・事故後の調査の結果、事故当時貨物船はレーダーで漁船の存在を**確認できていなかった**ことが判明。

もしも、漁船に**AIS**設備があれば・・・

漁船等小型船にもAIS設備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。

# 4. AIS(船舶自動識別装置)について

AISを搭載する漁船に支援制度があります！

## AIS設置に活用できる低利な制度資金

漁船へのAISの設置に当たっては、漁協系統金融機関である信用漁業協同組合連合会等が融資する漁業近代化資金など、低利な制度資金が活用できます。

漁業近代化資金の貸付条件(漁船漁業者の場合)

- 貸付限度額 : 20トン未満漁船建造等資金借受者 0.9億円  
: 20トン以上漁船建造等資金借受者 3.6億円

- 償還期限(据置期間): 10年(3年)(漁船用機器単独設置の場合)

※ 貸付利率は、金利情勢により、毎月変動しますので、ご利用に当たっては、お近くの漁協にお問い合わせ下さい。

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(※)・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(※)を追加して、船舶局を開設する場合の手續がすべて簡易な免許手續(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。

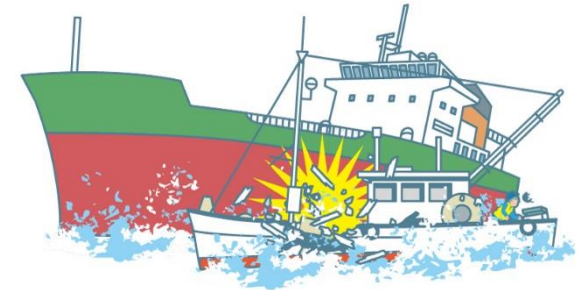


お問い合わせ先: 総務省基幹・衛星移動通信課  
03-5253-5901

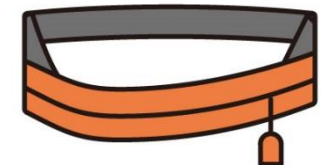
## 1. 松山海上保安部について



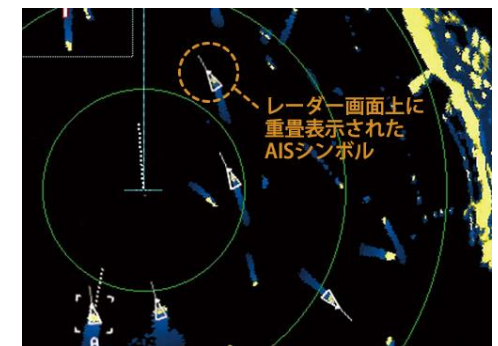
## 2. 事故発生状況について



## 3. 救命胴衣の着用義務等について



## 4. AIS (船舶自動識別装置) について



# 最後の最後に・・・

