

平成22年2月22日

於：国土交通省3号館11階特別会議室

交通政策審議会海事分科会

第12回船員部会

議事録

目 次

1. 開 会	1
2. 議 事	
議題 1. 平成 2 2 年度船員災害防止実施計画について	1
3. 閉 会	1 0

【 出席者 】

(委員及び臨時委員)

公益代表 竹内委員、山村委員、井山委員、田付委員、田原委員、野川委員

労働者代表 池田委員、高橋委員、田中委員、中澤委員、藤澤委員

使用者代表 小比加委員、小坂委員、林委員、三木委員

(事務局)

国土交通省 大黒海事局次長

海事人材政策課 吉田海事人材政策課長、川上企画調整官

運航労務課 西村運航労務課長、三沢安全衛生室長

海技課 尾形海技課長

開 会

【川上企画調整官】

それでは定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会海事分科会第12回船員部会を開催させていただきます。

事務局の海事局海事人材政策課の企画調整官の川上でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員及び臨時委員総員17名中14名のご出席となりますので、交通政策審議会令第8条第1項及び船員部会運営規則第10条の規定による定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

初めに、配布資料の確認をさせていただきます。まず最初に、資料1といたしまして、交通政策審議会への諮問について、諮問第95号「平成22年度船員災害防止実施計画」です。次に、参考資料1といたしまして、色のついた1枚紙です。平成22年度船員災害防止実施計画について。参考資料2として、横になっている表でございますが、船員災害防止実施計画（案）の新旧です。参考資料3といたしまして、災害発生率の推移のグラフがございます。参考資料4で、平成20年度船員災害疾病発生状況。参考資料5といたしまして、平成21年度船員災害防止実施計画取組状況でございます。皆様、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事次第に入りたいと思います。本日は小杉部会長が所用でご欠席でございますので、竹内部会長代理に司会進行をお願いしたいと思います。

竹内部会長代理、よろしくお願いいたします。

議題1. 平成22年度船員災害防止実施計画について

【竹内部会長代理】

竹内でございます。今日は小杉部会長がご欠席ということですので、私、部会長代理ということで、本来の職務がようやく執行できて非常にありがたいといえますか、お努めが果たせて安堵しております。議事の進行にご協力、よろしくお願いいたします。本日の議題は1つです。平成22年度災害防止実施計画についてということでございます。

では、まず最初に、事務局からご説明をお願いいたします。

【西村運航労務課長】

運航労務課の西村でございます。資料1に基づきましてご説明させていただきます。

資料1は、諮問文でございます。今回お諮りいたしますのは、平成22年度の船員災害防止実施計画でございます。

その次、別紙ということで、全体が18ページの縦長の資料が今回お諮りする中身の実施計画の案でございます。内容につきましては別の参考資料で、ポンチ絵でご説明させていただきます。

その次に、1枚紙で参考資料がございます。これは、今回お諮りしますのは、船員災害防止活動の促進に関する法律に基づきまして、本審議会の意見を聞いて実施計画を定めとなっております。その参照条文を1枚紙でお示ししております。

中身についてご説明に入ります。それ以下の参考資料1から5の概要についてご説明させていただきます。

大変恐縮ですが、参考資料4ということで、横長の全体で16ページほどの資料が下から2番目でございます。これに基づきまして、船員災害疾病発生状況についての概要をまずはご説明した上で、22年度の実施計画の中身についてご説明させていただきます。

その前に、参考資料3をごらんいただきたいと思います。右肩に参考資料3ということで、折れ線グラフのついた横長の2枚紙でございます。まずこれで、最近の災害発生率の状況の推移についてご説明をさせていただきます。

1枚目が船員災害の関係、2枚目が船員疾病の関係の、過去からの疾病率、発生率の推移でございます。グラフの数字は千人率ということで、船員1,000人のうち何人が災害発生したか、あるいは疾病を受けたかということでございます。

折れ線グラフをごらんいただきますと明らかでございますけれども、昭和42年から、一番右が平成20年のグラフでございます。全体的に右肩下がりで推移しております。一番右の平成20年の数字で、枠で囲んだところでございますけれども、上から順番に、合計が1,000人当たりで11.5、一般船舶で9.0、漁船で15.5、その他、これは官公庁の船等を指しておりますけれども7.4という数字でございます。

その前の年、19年度が合計で11.3、一般船舶等々、そこに書いてある数字でございます。前年に比べますと漁船の数字が若干上がったということで、合計の数字も、千人率で見ますと災害発生率は少し上がっている状況でございます。

ちなみに、陸上の労働者の関係でいいますと、19年度の数字ですが、全体で2.

3という数字でございまして、そのほか建設業でいえば5.6ということで、陸上の労働者に比べると高い数字にはなっております。ただ、全体的には右肩下がりで推移している状況でございます。

1枚めくっていただきますと、疾病発生率の推移ということでございまして、これも災害の発生率と同様でございますけれども、全体に右肩下がりで推移しております。19年度と20年度の比較で申しますと、19年度で合計11.4、これが20年度で10.9ということで、19年度に比べますと20年度のほうが疾病の発生率が下がったという状況でございます。

以上が全体の過去からの推移でございまして、それでは、20年度の災害疾病の状況はどうかということで、先ほど申し上げました参考資料4をごらんいただきたいと思っております。

平成20年度船員災害疾病発生状況ということで、1枚めくっていただきますと、2ページ以下、死傷災害発生状況について書いております。全体が、件数でいえば839件、内訳としましては、一般船舶が352件、漁船が487件でございます。この発生件数は、船員法の111条に基づきます報告によりましてまとめたものでございます。

ちなみに、直近の数字は平成20年度ということで、まだ21年度の数字は当然出ていないということで、直近の数字で全体を説明させていただきたいと思っております。

1枚めくっていただきまして3ページ目、態様別災害発生状況で、どのような態様で災害が発生しているかということでございます。左側が一般船舶と漁船を合わせた合計でありまして、ごらんいただきますと、転倒やはさまれが全体の35%を占めているということで、全体的には転倒したり何かものにはさまれたりという災害が多い状況を示しております。右側が一般船舶と漁船を示したもので、同様の傾向を示しております。

次に4ページ目でございますが、これら転倒やはさまれがどのような作業中に起こったか、どのような原因で起こったかを合わせたグラフでございます。上が、どのような作業中であったかということで、転倒、はさまれともに、船舶の整備とか管理の作業中に起こった、あるいは出入港の作業中に起こったというのが多いことを示しております。

下のほうの、転倒やはさまれの原因でございまして、転倒で見れば、甲板上で用具とか工具につまづいたとか滑ったというようなものが多い。それから、右側のはさまれにつきましては、荷役作業中等におきまして機械によってはさまれる、あるいはド

ア、ハッチといった船体の構造物にはさまれるケースが多いことを示したものでございます。

次のページは、漁船の関係でどういう状況、作業中、どういう原因かを示したものでございます。転倒、はさまれの作業として当然ながら多いのは漁労作業中の転倒、はさまれが多い。39%、47%を示しております。

それから、原因でございませけれども、転倒につきましては、甲板上でぬれていたり、あるいは魚の血のりがついていることで滑ってしまったのが多いというのを示しております。右側のはさまれにつきましては、漁労作業中に装置とか漁具や漁網に引っかかった、はさまったのが多いということを示しております。

続きまして、1枚めくっていただきまして6ページ、死亡災害の報告が51件ございました。その内訳でどのような対応が多かったかを示したものでありまして、半分が海中転落、51%、それから海難事故による死亡者が17件、33%ということでございます。海中転落が極めて多いことを示したものでございます。

そこで、海中転落の原因は何かをまとめましたのが次の7ページでございまして、左側、不明と書いてある欄が47%を占めておりますけれども、海中転落の場合は、原因としましては、夜間が多い、ほかの乗組員が作業中である、一回上陸して帰ってくる帰船のときに起こるといった、人が見ていないときに多く発生しておりますので不明の欄が多く、47%を占めているということでございます。

そのほかでは、歩み板やげん梯を使わないで、適切に指導しなかったために起こったものがあるという状況でございました。

次の8ページは年齢階層別の災害の発生の状況でございます。一般船舶、漁船合わせまして、ごらんいただきますように50歳以上の高年齢船員と呼ばれる方が全体の55%を占めている、件数でいえば458件を占めるということでございまして、件数的に見ても、高年齢者の災害の発生件数が多いということでございます。

船員の高齢者の方の数も増えていきますので、各年齢階層別で災害の割合がどれぐらい多いかを調べましたのが、次の9ページでございます。

これは、各年齢階層別に起こりました件数を、それぞれの階層の船員の数で割ったもので、各年齢層ごとに災害にかかりやすい年齢がどういう状況かを調べたものでございます。それぞれ各年齢階層ごとに棒グラフであらわしております、これをごらんいただければわかると思っておりますけれども、高年齢層になるほど災害にかかる割合が上昇する

傾向を示しております。当然ながら高年齢になるほど筋力とか敏捷性が低下し、いろいろな機能も低下するということが被災しやすいのではないかと考えております。

以上が災害の関係のポイントをまとめたものでございまして、続きまして、疾病の発生状況でございます。全体が794件ございました。これも船員法の報告によるもので、一般船舶、漁船、それぞれその数字に示したとおりの件数でございました。

次の11ページは、疾病分類別に状況を調べたものでございまして、左側でございまして、最も多いのが筋骨格系で、例えば腰痛とかヘルニアといったものでございます。その他、消化器系、循環器系が多い状況でございます。右側は、一般船舶と漁船ごとの分類でございます。

続きまして12ページですけれども、疾病による死亡の原因別発生状況ということで、最も多いのが心疾患、次は脳内出血ということで、全体16人でございましたけれども、そういう状況になっております。

次の13ページが年齢階層別疾病発生状況でございます。50歳以上の件数が486名で61%を占め、35歳以上で見ますと件数的には全体の85%を占めたということでございます。これを各階層別に、先ほどの災害と同じようにしましたのが次の14ページでございまして、これも先ほどの災害と同様の傾向になっておりますけれども、年齢階層別で見れば高年齢ほど疾病発生の割合が高くなっております。

続きまして、中高年齢船員における疾病の発生状況ということで、左側が、中高年齢船員において生活習慣病の割合はどれぐらいあるかを件数で求めました。全体の25%が生活習慣病であると。右側が、死亡に占める生活習慣病の割合を調べましたら、全体の81%が生活習慣病の関係であったということでございます。

最後、16ページでございますけれども、筋骨格系の疾患、腰痛とかヘルニアといったものは、年齢階層でどういう割合が多いかということで、50歳以上の人が56%を占めているということでございます。

以上が大體、20年度の災害とか疾病の発生状況から見てとれる全体の傾向でございます。

戻って恐縮ですけれども、それを前提にいたしまして、全体の平成22年度の実施計画についてご説明したいと思います。

参考資料1を、パワーポイントの色のついた1枚紙をごらんいただきたいと思っております。平成22年度の船員災害防止実施計画案についての概要をまとめたものでございます。

まず、「船員災害防止計画とは」ということで、これは法律に基づきまして、基本的には5年ごとに船員災害の防止に関し基本となるべき事項を定めた基本計画を作成し、この基本計画を実施するために、毎年、船員災害防止の実施計画を作成しなければならないことになっております。

基本計画は第9次ということで、平成20年度から始まっております。平成22年度の船員災害の実施計画案作成の考え方でございますけれども、船員災害防止の実施計画は、基本計画に定めた事項を毎年実施するためのものであります。

さらに、船員災害の発生状況に基づき作成するものでありますので、今ご説明しました20年度の発生状況等を踏まえまして、船員災害の減少の目標でありますとか、重点を置くべき船員災害の種類を設定した上で、主要な対策を講ずることにいたしました。

その下の左側が、第9次の基本計画。これは平成20年度から24年度ということで、来年度は3年目になるわけでありましてけれども、それが左に書いてあるものでございます。災害の減少目標を、5年間で死傷災害は21%減、疾病は8%減といったところ。主要な対策としては、自主的な船員災害防止対策の推進等々、ここに記述してあるとおりでございます。重点的な対策につきましても、作業時を中心にした対策であるとか海中転落の防止、高齢化に対応といったものを基本的に定めたものでございます。

今回ご審議いただきます22年度の実施計画は、この基本計画をもとに、それに沿ったものということで、今回案として出しましたのが、その右側の太枠でございます。

まず、船員災害の減少目標でございますけれども、これは基本計画の5年間の数字、それから20年度の実績に基づきまして案として定めたものでございます。死傷災害でいいますと、一般船舶が5%減、漁船が9%減で、合わせて7%減を図ろうというものでございます。疾病につきましては、一般船舶が1%減、漁船が4%減で、全体で2%の削減を図っていこうというものでございます。

それから、重点を置くべき船員災害の種類でございますけれども、7項目ほど挙げております。まず初めに、先ほどご説明しましたように、死亡災害要因の最大のものであります海中転落でありますとか、作業基準等不遵守による死亡災害の防止を図っていこうということでございます。それから、災害の対応の最大要因であります、多発する転倒とかはさまれに対する防止を図っていく対策をとろうということでございます。

それから、高齢船員の増加に対応した防止対策を図っていくのが3つ目です。

4つ目が、高齢者の引退に伴います安全の確保という観点から、若年船員に対する

安全衛生に係る指導を充実させよということでございます。

5番目が、昨年なかった重点項目としましては、昨年来続いております新型インフルエンザ等の感染症のもの、あるいは従来ありましたけれども生活習慣病の予防に対するものでございます。

そのほか、その下2つ、アスベストあるいは海難防止というものも、昨年に引き続き重点的にやっていきたいということでございます。

その具体的な対策が右側にございまして、本文をごらんいただきますと、具体的かつ詳細に書いてございますけれども、概略申し上げますと、1つは安全衛生管理体制の整備をきちんと図ろうということで、各種の基準を徹底する、あるいは若年船員に対する指導、教育を充実させると。さらには、(4) 船内労働安全衛生マネジメントシステム、ガイドラインを昨年3月につくりました。これから、マネジメントシステムの普及を図っていこうということでございます。

それから、死傷災害の防止という観点では、まずは転倒やはさまれの防止といった主要な要因になっているものを極力排除していこうということで、ここも具体的に記述をしているところでございます。

2番目に、海中転落による死亡災害防止対策の推進ということで、救命胴衣等の保護具の使用とか、乗下船時あるいは漁労時の海中転落に備えた対策をしていこうということで記述をしております。

3番目は、高齢船員に対する死傷災害防止対策でございます。

4番目、ここの部分の中身につきましては、今回新しく記述したものでございますけれども、船員災害に係る船内作業の設備の状況でありますとか、危険物や有害物の取り扱いの方法、それから、積載貨物の固縛方法に関するリスク低減対策ということで、これは昨年秋までに、船舶の爆発事故でありますとか、原因は現在調査中ですが、フェリーが傾いて乗り上げたというのは、貨物の固縛状況がどうだったのかという点もございまして、そういったものも船員の災害の観点からきちんと見直していこうということで挙げております。

3番目は、新型インフルエンザでありますとか生活習慣病を中心とした疾病対策ということで、(1)の新型インフルエンザに対する予防対策というのも、昨年は後ろに書いてありましたけれども、今回は一番最初に記述をしてきちんと書くことにしております。そのほか、疾病の関係で生活習慣病、アスベストといったものを記述しております。

最後に、昨年も記述しておりますが、外国人船員に対する安全衛生対策、海難防止等による死傷災害の抑制、船内における労働生活環境の整備等々についての記述を主な対策として挙げております。

その次の参考資料2が横長の表ですけれども、今回お諮りいたします22年度の実施計画の案と、昨年お諮りしてご了解いただきました今年度の実施計画の案の対比をしたもので、基本的には今年度の実施計画を引き続きやっていく方針でございます。

一番最後に参考資料5、横長の1枚紙で挙げておりますけれども、これは昨年のご審議でもフォローアップをきちんとするようというところがございましたので、今回、今年度の実施計画の取り組みの状況を簡単にまとめたものでございます。

左側が、実施計画で記述されているいろいろな項目について、主だったものを取り上げて、どの程度それがなされているのかをまとめたものでございます。右側の上は、9月が船員災害防止月間ということではいろいろな活動をしておりますけれども、そのときに行いました安全衛生の訪問指導とか大会とか無料診断といったものをどの程度やっているかをまとめたものでございます。右下が、主として中心となってこういった活動をやっております船員災害防止協会の活動の実績についてまとめたものでございます。

資料がたくさんあって、ご説明が雑駁でしたけれども、以上でご説明を終わらせていただきます。

【竹内部会長代理】

ありがとうございました。

ただいまご説明がございましたけれども、この件につきましてご質問、ご意見等ございましたら、お願いしたいと思います。いかがでございましょうか。

【高橋臨時委員】

実施計画そのものに異議を唱えるとか反対とかいうことではなくて、意見として一言言わせていただきたいと思います。

ここ数年間、漁船の海難事故が毎年のように全損事故という形で多発しています。そういう観点から、今、資料5で示されたとおり、取り組み状況についても全国各地、これはすべてということではありませんけれども、そういう中でかなりの人数が参加し、海難防止について積極的に取り組んではおりますけれども、残念ながら、全損事故によって、遺族を含めて悲惨な思いをする状況が続いております。回数を増やすなり参加者も拡大するなり前向きに取り組んではいますが、より一層の取り組みをお願いしたいと

思います。

【竹内部会長代理】

ありがとうございました。

今のご意見ということなので、事務局でも、今のご意見でより一層推進していただくということでもよろしゅうございましょうか。

【藤澤臨時委員】

今、資料4でご説明いただきましたけれども、一般船舶と漁船の発生率の中で、疾病については一般船舶のほうが漁船より件数としてはかなり多く集計されております。また、資料1では、船員災害の減少目標として、一般船舶は1%減、漁船は4%減ということになっているわけですがけれども、一般船舶で疾病が漁船より件数としてかなり多いというのは何かあるんですか。

【三沢安全衛生室長】

まず一つ考えられますのは、一般船舶の乗組員構成が漁船よりも比較的高齢化しているのではないかと考えられます。漁船については、どちらかという一般船舶よりも若い人の数のウエートが高いのではないかという感じから、おそらくそういうデータになっているのではないかと推測されます。

【藤澤臨時委員】

どうもありがとうございました。

【竹内部会長代理】

ほかにはいかがでございましょうか。

【山村委員】

ちょっと気になったのでお伺いしたかったんですけども、参考資料3の中で、表の平成18年が増えていたりするんです。ほかにもときどき増えているところがあるんですけども、こういう原因って何だろうなと思って、増えるときの共通の原因がもしあるのでしたら教えていただきたいと思いました。

【三沢安全衛生室長】

私どものほうの千人率というのは、母数としまして、分母に乗組員を置いて、分子に発生件数を置いております。分母の数が7万程度ですので、分子の発生件数が1件や2件増えますと千人率が上がっていく感じで、漁船は海難を起こしますと、一度に10何人亡くなるとか、年代によって漁船の海難の事故件数の増減がありまして、こういう折

れ線グラフになっていると考えていただければよろしいかと思ます。

【竹内部会長代理】

よろしいですか。今回は少し規模の大きな事故があったということですね。

【三沢安全衛生室長】

そのとおりでございます。

【竹内部会長代理】

ありがとうございます。

ほかにはよろしゅうございましょうか。

それでは、特にほかにはご質問、ご意見等はないようですので、国土交通大臣諮問第95号をもって諮問された件については適当であるという結論にすることといたしまして、その旨海事分科会長にご報告したいと思いますけれども、それでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【竹内部会長代理】

どうもありがとうございます。

今日は、議事に関しましてはこれ1件で終了になりますけれども、そのほかにも何かございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

ほかに特にございませぬようでしたら、以上で議事は終了になります。では、事務局にお返しいたします。

【川上企画調整官】

次回の部会の日程でございますが、次回は3月29日月曜日14時からを予定しておりますので、よろしくをお願いいたします。

来年度4月以降の船員部会の日程でございますが、これまで原則として第4月曜日の14時からということで船員部会を開催してまいりましたが、皆様のご都合をお伺いしまして、4月からは原則として第4金曜日の14時から開催ということにさせていただきたいと思ます。お手元におよそのスケジュールをお配りさせていただきましたので、よろしくをお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【竹内部会長代理】

それでは、以上をもちまして交通政策審議会海事分科会第12回船員部会を閉会いた

したいと思います。

本日は、お忙しいところ委員及び臨時委員の皆様にはご出席いただきまして、どうもありがとうございました。