

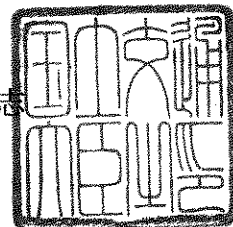


資料 1

国海総第481号
平成24年2月17日

交通政策審議会
会長 佐和 隆光 殿

国土交通大臣
前田 武志



交通政策審議会への諮問について

船員災害防止活動の促進に関する法律（昭和42年法律第61号）第7条の規定に基づき、下記事項について諮問する。

記

諮問第146号

平成24年度船員災害防止実施計画

諮問理由

平成24年度船員災害防止実施計画を別紙のとおり作成することについて、船員災害防止活動の促進に関する法律第7条の規定に基づき、交通政策審議会の意見を聴く必要があるため。

平成24年度船員災害防止実施計画

まえがき

船員災害については、昭和43年度を初年度とする第1次船員災害防止基本計画の実施以降、関係者の努力により、発生件数、発生率ともに大幅に減少している。

平成22年度の船員災害発生率(職務上死亡及び職務上災害(休業3日以上)年間千人率。以下同じ。)を対前年度比で見ると、死傷災害は2%減、疾病は15%減となっており、死傷災害及び疾病を合わせると9%減となった。

平成22年度船員災害発生率(年間千人率)

- 死傷災害 : 10.9人/1000人(対前年度実績比 2%減 対平成19年度実績比4%減)
- 疾病 : 9.9人/1000人(対前年度実績比15%減 対平成19年度実績比13%減)
- 合計 : 20.8人/1000人(対前年度実績比 9%減)

* 第9次船員災害防止基本計画は、平成20年度を初年度とし、平成24年度を目標年度としており、第8次船員災害防止基本計画の目標年度である平成19年度の船員災害発生率から、死傷災害を21%、疾病を8%減少させることを目標としている。

一方で、陸上の労働災害と比較すると職務上災害(休業4日以上)、職務上死亡ともに依然として高い発生率となっている。

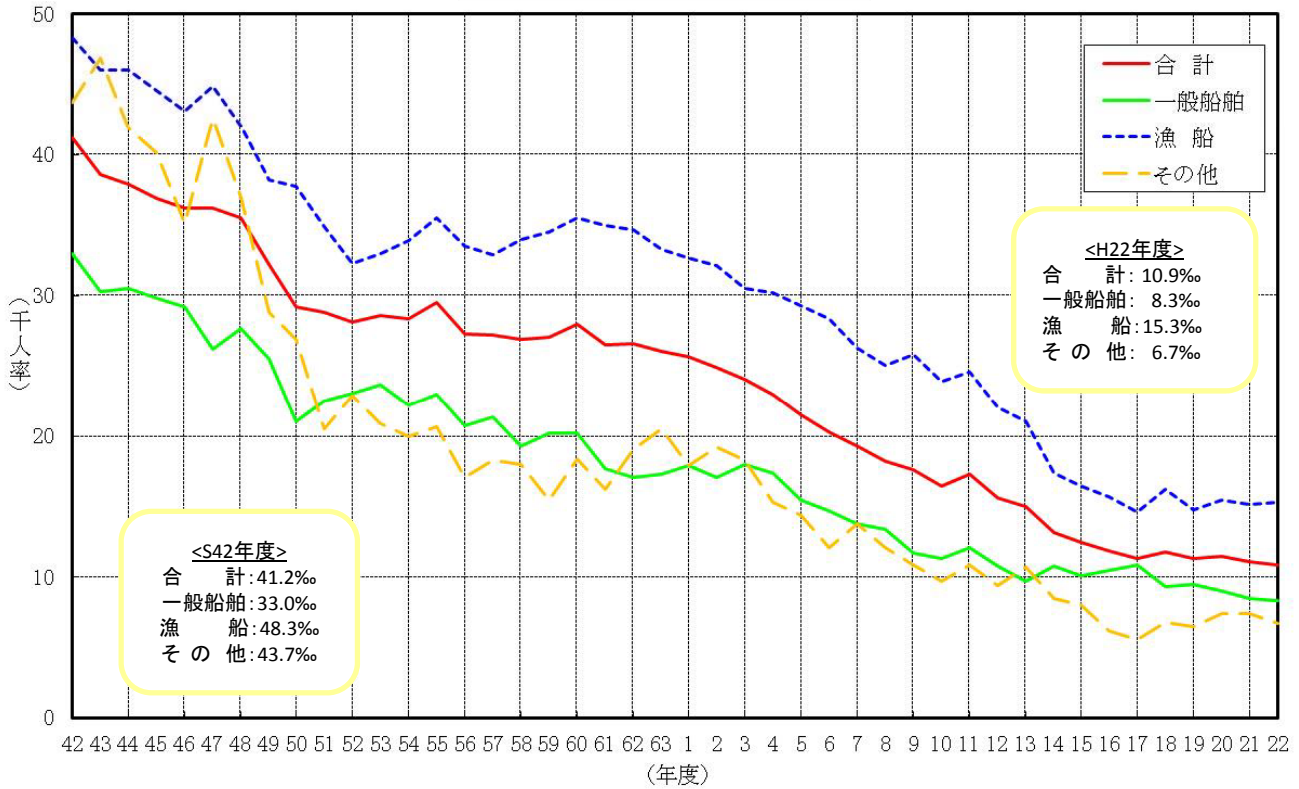
船員災害により船員が休職・離職することは海運業及び漁業にとって人的資源の損失であり、また、高い船員災害の発生率は、若年者が安心して船員という職業を選択できない要因となるものである。

平成23年に発生した東日本大震災は、海運・水産分野にも大きな影響を与えたところであるが、このような中であっても、船員災害の発生の防止や職場環境の改善を図り、優良な船員の確保・育成を行っていくことは、海運業や漁業の持続的発展にとって変わらぬ課題である。

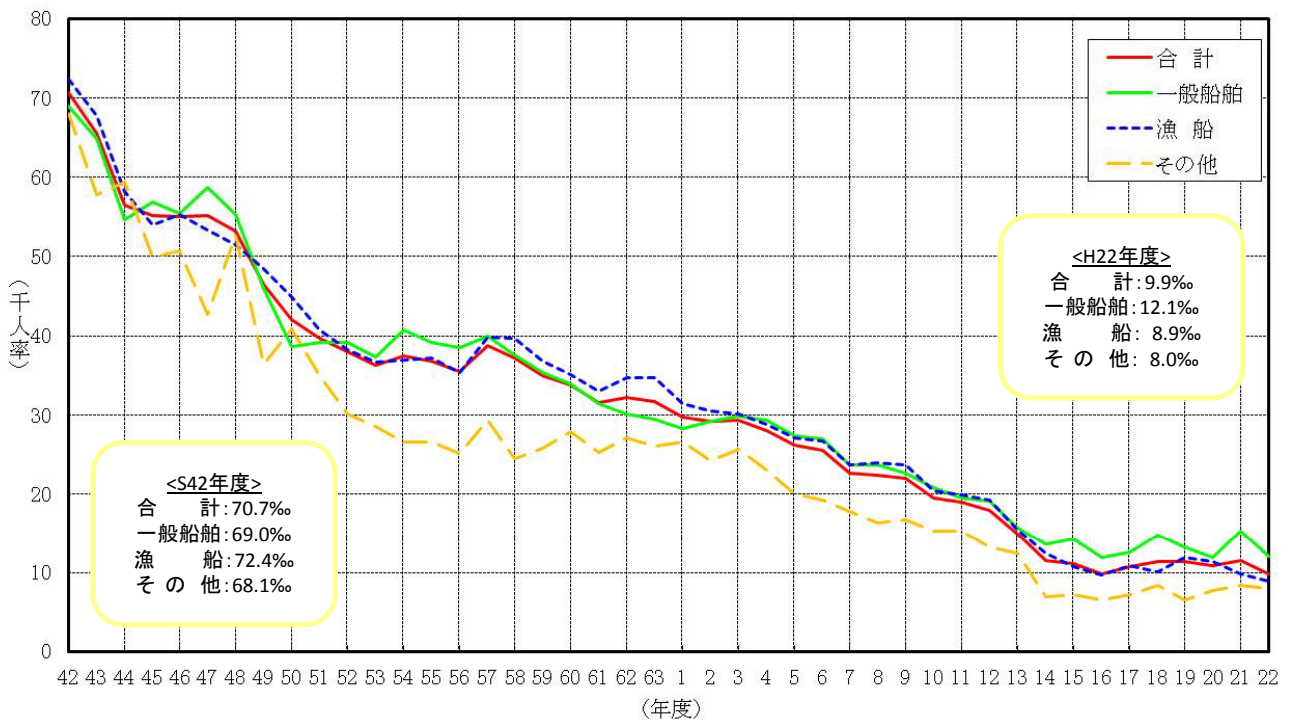
平成24年度は、船員の高齢化をはじめとする近年の船員災害をめぐる諸課題に的確に対応し、船員災害の一層の防止を図るために決定された「第9次船員災害防止基本計画」(以下「基本計画」という。)の最終年度に当たるところであり、船員災害の防止に係る諸課題に適切に対応しつつ、同基本計画で掲げた目標の達成に向けて、関係者が取組を一層強化していく必要がある。

基本計画においては、「自分の身は自分で守る」という心構えで船舶所有者及び船員自らが安全意識を高めていくことが求められており、このような考え方の下、船舶所有者、船員及び国等が一体となって船員災害防止対策を積極的に推進するため、船員災害防止活動の促進に関する法律に基づき、「平成24年度船員災害防止実施計画」(以下「実施計画」という。)を以下のとおり定める。

死傷災害発生率の推移



疾病発生率の推移



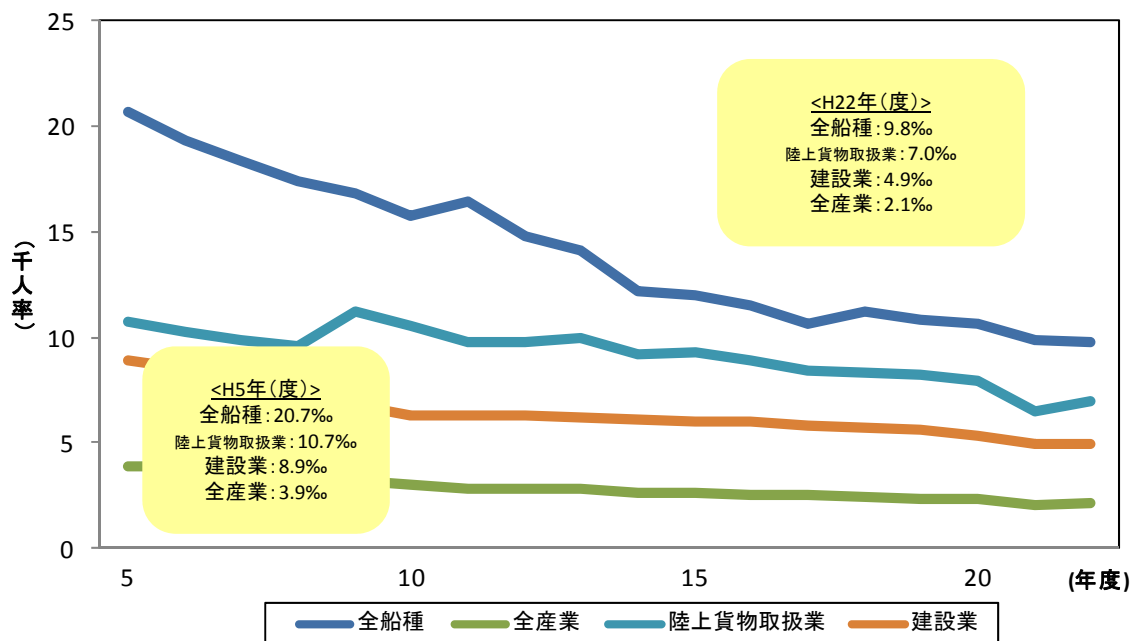
平成22年度死傷災害・疾病発生状況(業種別)

	合計	一般船舶				漁船	その他
		計	外航	内航(大手)	内航(その他)		
合計	1,430 (20.8)	530 (20.4)	79 (18.9)	71 (26.5)	380 (19.9)	691 (24.2)	209 (14.6)
死傷災害	747 (10.9)	216 (8.3)	15 (3.6)	28 (10.4)	173 (9.1)	436 (15.3)	95 (6.7)
うち 死亡者数	27	9	0	0	9	13	5
疾病	683 (9.9)	314 (12.1)	64 (15.3)	43 (16.0)	207 (10.8)	255 (8.9)	114 (8.0)

*「内航(大手)」とは、「外航」以外で使用船員100人以上の船舶所有者の所有する一般船舶

* ()内は、千人率

船員と陸上労働者の死傷災害発生率の推移
(職務上休業4日以上)



* 陸上労働者の死傷災害発生率は、厚生労働省労働基準局による統計値から算出。また、同死傷災害発生率は暦年。

I 船員災害の減少目標

平成24年度の船員災害の減少目標を、死傷災害及び疾病に区分して、次のとおり設定する。

1. 死傷災害

船員災害としての船種別死傷災害発生率(年間千人率)の目標(対前年度比)は、次のとおりとする。

○減少率(前年度比)の目標値

- 一般船舶 : 4% 減
- 漁 船 : 15% 減
- 全 体 : 10% 減

○発生率(年間千人率)の目標値

- 一般船舶 : 7.1‰ (平成22年度実績7.7‰)
- 漁 船 : 11.0‰ (平成22年度実績15.3‰)
- 全 体 : 8.9‰ (平成22年度実績10.9‰)

2. 疾 病

船員災害としての疾病の次に掲げる年齢階層別の発生率(年間千人率)の目標(対前年度比)は、年齢階層別ごとに**3%減**とする。

これに伴い、船種別疾病発生率の目標は次のとおりとする。

○減少率(前年度比)の目標値

- 一般船舶 : 1% 減
- 漁 船 : 3% 減
- 全 体 : 2% 減

○発生率(年間千人率)の目標値

- 一般船舶 : 9.9‰ (平成22年度実績10.6‰)
- 漁 船 : 8.5‰ (平成22年度実績8.9‰)
- 全 体 : 9.3‰ (平成22年度実績9.9‰)

第9次基本計画の減少目標

	死傷災害	疾 病
➤ 一般船舶 :	16%減	2%減
➤ 漁 船 :	26%減	16%減
➤ 全 体 :	21%減	8%減

※平成24年度の前期最終年度(平成19年度)比の減少目標。



Ⅱ 船員災害防止に関し重点をおくべき船員災害の種類

平成24年度は、次の船員災害の防止に重点をおきつつ、Ⅲに掲げる対策を推進する。

1. 海中転落や作業基準等不遵守による死傷災害

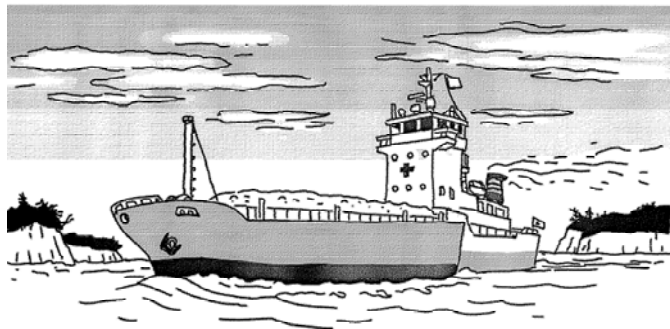
2. 多発する「転倒」、「はさまれ」

3. 高年齢船員の増加に伴う死傷災害

4. 感染症及び生活習慣病

5. 海難等による死傷災害

なお、船員災害の発生率が全国平均を上回っている地域においては、関係者が密接な連携の下に一層の努力を傾注するとともに、各地域ごとの災害発生状況の特徴等を踏まえ、必要に応じ地域の災害実態に応じた重点を定める。



Ⅲ 船員災害防止のための主要な対策

1. 安全衛生管理体制の整備とその活動の推進

船員災害の防止を推進するためには、船内における個別・具体的な対応だけでなく、陸上における船舶所有者の災害防止に対する意識の高揚、自主的かつ組織的な安全衛生活動の積極的な取組が不可欠である。

自主的かつ組織的な安全衛生活動の実施に当たっては、船内労働安全衛生マネジメントシステムによる安全衛生管理手法を有効に活用するとともに、各船舶毎に船内の安全衛生環境の維持向上のために船員の意見を聞くための船内安全衛生委員会の設置を進める他、安全衛生管理活動を個別に行うことが困難である場合が多いと考えられる中小船舶所有者においても、団体安全衛生委員会制度を活用するなど、安全衛生管理体制の構築を図る。このため、一般船舶においては荷主、元請オペレーター等を含めた船舶所有者のグループで、漁船においては地域又は業種単位で、船員災害防止のための協議会等(以下「協議会等」という。)を設置し、取組の推進や活動の活性化を図る。

以上の事項に配慮しつつ、次の船員災害防止活動を行う。

(1) 安全基準、衛生基準、作業基準等の徹底

例年、転倒・はさまれ・海中転落・無理な動作等、基本的な作業基準等の遵守を怠ったことによる死傷災害が発生している状況にある。このため、船長、安全担当者、衛生担当者等による管理体制を再点検するとともに、作業前ミーティング等を通じて作業内容等に応じた作業基準、安全基準、衛生基準等に基づく手順の確認と船員一人一人の意識の向上を図る。その際には、船員労働安全衛生規則等を遵守することはもとより、本計画及び酸素欠乏による作業事故の防止対策(酸素欠乏による危害防止のための遵守事項等)の徹底に取り組む。

また、陸上の労務監理部門においても、ヒヤリハット事例集の活用や、KYT(危険予知訓練)・KYK(危険予知活動)等の導入を含めたリスク低減対策を推進するとともに、管理・監督者教育、新規雇入した者・転船した者等に対する教育、安全衛生点検方法や作業手順に関する教育等必要な安全衛生教育を実施することにより、作業基準、安全基準、衛生基準等の遵守の徹底に取り組む。



船内の安全を先取りしよう
—リスクアセスメントの実務—

(2) 若年船員に対する安全衛生に係る教育・指導の充実

特に未成年の船員について災害発生率が相対的に高くなっており、船員の世代交代が進む中で船員災害が増加するおそれがある。このため、若年船員に対し、乗船前に船内の設備、危険作業についての作業手順、救命設備の使用法、船内の安全衛生規定等に関する事柄や、生活習慣病対策、衛生管理等の健康管理に関する研修の実施等、安全衛生に係る教育を充実する。

また、船内において、船長をはじめとする熟練船員による若年船員に対する積極的な安全衛生に係る指導を推進する。

(3) 安全衛生パトロールや安全衛生教育等の実施

① 団体安全衛生委員会等による活動

団体安全衛生委員会又は協議会等の構成員である船舶所有者(以下「構成員船舶所有者」という。)の安全衛生担当者等からなる安全衛生パトロール班を設け、構成員船舶所有者等の船舶等を巡回して安全衛生診断を実施するとともに、問題点については改善を図る。

また、構成員船舶所有者のニーズに応じて、管理・監督者教育、新規雇入した者・転船した者等に対する教育、安全衛生点検方法や作業手順に関する講習、健康管理に関する講習等必要な安全衛生教育を実施する。その際には、船員災害防止協会が行う生存対策講習会、安全講習会等を積極的に活用する。

船員災害防止協会が開催する安全衛生講習		
船舶火災消火講習会	安全講習会	衛生講習会
生存対策講習会	飲料水管理講習会	漁船安全衛生講習会
訪船・安全衛生技術指導		

② 船員派遣事業における安全衛生教育等の実施

船員派遣事業における派遣船員に係る安全衛生管理について、派遣元及び派遣先がお互いの安全衛生管理体制を十分把握し、適切な役割分担と緊密な連携の下に、安全衛生教育の実施、派遣元責任者・派遣先責任者等による定期的な派遣船舶への巡回と点検及び改善の実施その他派遣船員の適正な安全衛生管理体制を確保するために必要な措置を実施するとともに、船員災害防止協会等が実施する講習等の積極的な活用に努める。

特に、派遣元は、外国船舶派遣の場合など派遣先により派遣船員の安全衛生の水準が低下することないよう、船員派遣契約の締結に当たっては、派遣船員に係る適正な安全衛生管理体制の整備に関する措置を定める等により、派遣船員に係る安全衛生の水準を適正に確保する。

(4) 船内労働安全衛生マネジメントシステムの普及

基本計画においては、死傷災害の防止に向けた安全管理体制の整備の一環として、船内での危険要因の特定・評価(リスクアセスメント)、安全衛生目標や安全衛生計画の作成・実施、効果の確認とさらなる改善措置の実施等を継続的に行う船内労働安全衛生マネジメント制度の導入が新たに盛り込まれ、国や船員災害防止協会が中心となって、自主的に同制度を導入しようとする船舶所有者等向けのガイドラインが平成20年度に作成された。

船舶所有者等に対して船内労働安全衛生マネジメントシステムの普及を図るため、国や船員災害防止協会を中心として、ガイドラインの解説等の資料の頒布や船員災害防止協会の講習会等により同システムの普及に努めるとともに、船舶所有者等による同システム導入を促進するためのインセンティブのあり方について引き続き検討する。



安全衛生水準の向上を目指して



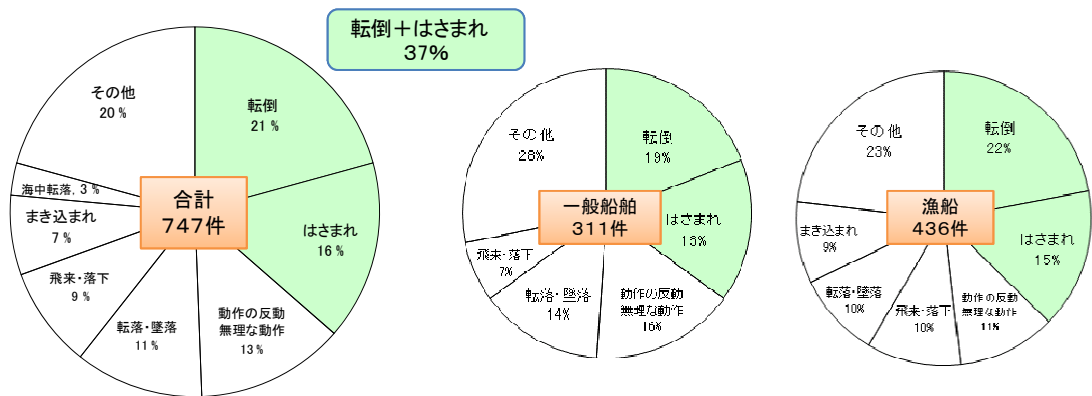
2. 死傷災害の防止

(1) 作業時を中心とした死傷災害防止対策の推進

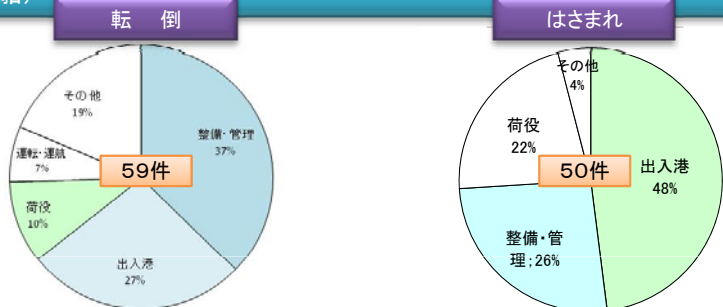
平成22年度における船員の態様別死傷災害をみると、「転倒」、「はさまれ」によるものが全体の約37%を占めている。

これを死傷災害発生時の作業別にみると、一般船舶では、「転倒」については、整備・管理作業時が約37%、出入港作業時が約27%、荷役作業時が約10%、「はさまれ」については、出入港作業時が約48%、整備・管理作業時が約26%、荷役作業時が約22%を占めている。漁船では、「転倒」については、漁ろう作業時が約32%、漁獲物取扱時が約17%、荷役時が約16%、「はさまれ」については、漁ろう作業時が約55%、整備・管理時が約13%と多くなっている。

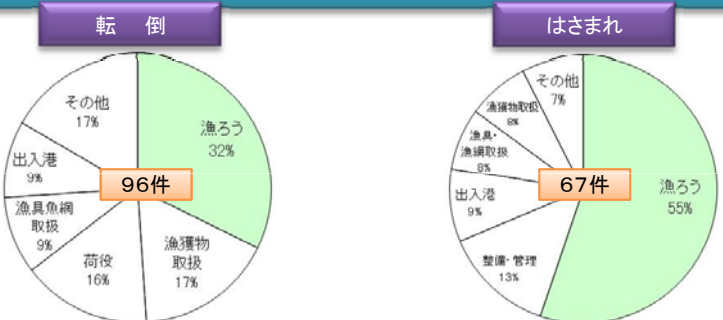
態様別死傷災害発生状況（一般船舶・漁船）



態様別作業別（一般船舶）



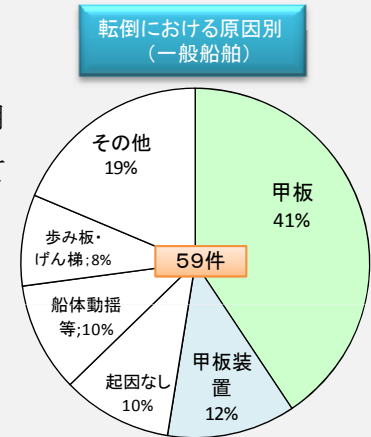
態様別作業別（漁船）



①一般船舶における死傷災害防止対策

ア 「転倒」による死傷災害を原因別にみると、甲板、通路、階段等でのつまずき・滑り等により転倒したものが約41%、荷役作業、揚錨作業、係船作業等の際に使用する甲板装置につまずき転倒したものが約12%と続いている。

このような状況を踏まえ、「転倒」による死傷災害の防止を図るため、船内設備、作業方法等について再検討し、特に次の防止対策を徹底する。

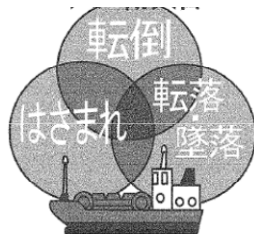


a 甲板及び通路等の水、油等を適宜清掃し、きれいな環境を保つとともに、床面にマットを設置するなど滑らない状態に保持する。また、ロープ、ワイヤー等の整理・整頓を励行する。

b 階段の昇降に際しては、急な動作を避けるとともに、片手は必ず手すりをつかみ、重くかさばる荷物は一度に運ばない。また、階段には適宜滑り止め、トラマークを施す。

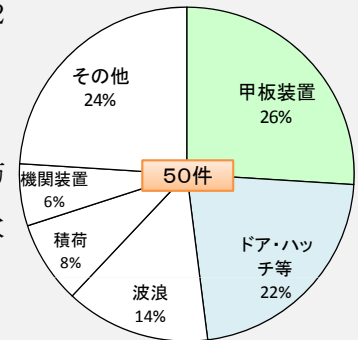
c 出入港作業時、荷役作業時及び船倉内作業時等においては、滑り止めのついた保護靴を使用するとともに、日常の手入めに努める。また、積雪、結氷等気象条件の変化にも注意する。

d 作業に際しては、ロープ、ワイヤー等の上に立たないなど、常に安全な足場と安定した姿勢を確保する。また、荒天時には特に緊張感を維持して行動する。



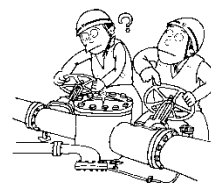
イ「はさまれ」による死傷災害を原因別にみると、荷役作業、揚錨作業、係船作業等の際に使用する甲板装置にはさまれたものが約26%、ドア・ハッチ等にはさまれたものが約22%と続いている。

はさまれにおける原因別
(一般船舶)



このような状況を踏まえ、「はさまれ」による死傷災害の防止を図るため、船内設備、作業方法等を再検討し、特に次の防止対策を徹底する。

- a 索具又は荷役装置等の振れ回りによる危害を受けるおそれのある場所には、むやみに立ち入らない。また、ドア、ハッチ等は船体の動揺等により動かないよう固定する。
- b 機械又は動力伝導装置等の運動部分には、覆い等を設けるとともに、接触のおそれのある場所にはむやみに立ち入らない。また、動力機関等の修理作業等を行う場合には、修理部分等を動力源から遮断するなど適切な安全措置を講ずる。
- c 同時に複数の者が作業を行う場合には、合図の励行を徹底するなど、十分な連携を図る。また、荒天時には特に緊張感を維持して行動する。
- d 「はさまれ」の原因として、特に不注意が目立つことから、作業等に当たっては「慣れ」を排し、常に安全意識を維持するよう安全教育等を通じて乗組員全員に徹底する。

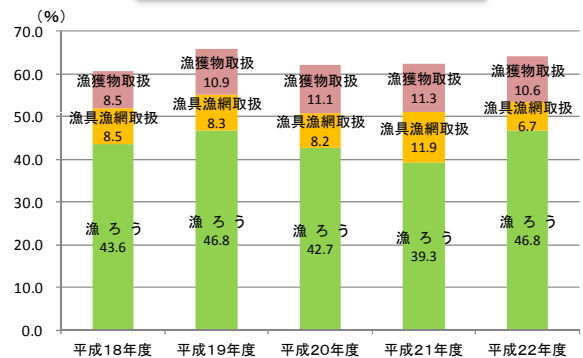


② 漁船における死傷災害防止対策

漁船における労働環境は、一般船舶と比較しても厳しいものと考えられる。漁船における災害は特に**漁ろう作業中に多く**、様態としては「転倒」「はさまれ」が多く発生している。

以下に示した死傷災害防止対策を徹底し、漁ろう作業中については特に注意して作業を行う必要がある。

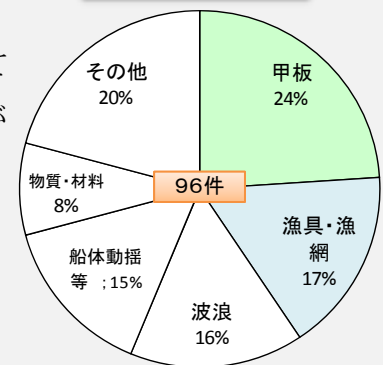
死傷災害の作業別推移(漁船)



ア 漁船における「転倒」による死傷災害を原因別にみると、甲板上で、魚の血のり、床面の滑りにより足を取られて転倒したものが約24%、漁具・漁網に足を取られて転倒したものが約17%、波浪により転倒したものが約16%と続いている。

このような状況を踏まえ、漁船における「転倒」による災害の防止を図るため、船内設備、作業方法等について再検討し、特に次の防止対策を徹底する。

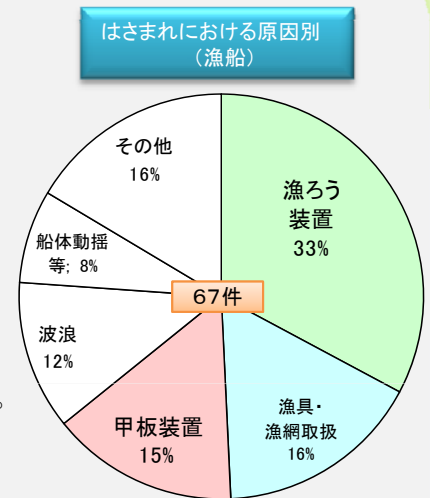
転倒における原因別(漁船)



- 甲板及び通路等の水、魚の血のり・うろこ等を適宜清掃し、また、床面にマットを設置するなど滑らない状態に保持し、滑りやすい状況にある通路等には転倒防止用ロープを張るなどの措置を講ずる。
- 階段の昇降に際しては、急な動作を避けるとともに、片手は必ず手すりをつかみ、重くかさばる荷物は一度に運ばない。また、階段には適宜滑り止め、トラマークを施す。
- 漁具・漁網等の整理・整頓を励行するとともに、突起物へのトラマークの表示及び被覆等必要な措置を講ずる。また、漁ろう作業等に際しては、滑り止めのついた長靴等を使用する。
- 作業に際しては、ロープ、ワイヤー等の上には立たないなど、常に安全な足場と姿勢を確保する。また、荒天時には特に緊張感を維持して行動する。
- 上甲板に波浪が打ち込む場合や波浪が打ち込まなくても船体の動揺が激しい場合は、やむを得ない作業を除いて甲板上の作業を中止するなど状況に応じた措置を講ずる。

イ 漁船における「はさまれ」による死傷災害を原因別にみると、漁ろう装置にはさまれたものが約33%、漁具・漁網にはさまれたものが約16%、甲板装置にはさまれたものが約15%と続いている。

このような状況を踏まえ、漁船における「はさまれ」による死傷災害の防止を図るため、船内設備、作業方法等について再検討し、特に次の防止対策を徹底する。



a 作業開始前には、漁ろう装置等の点検を行うとともに、動力伝導装置等の運動部分には覆い等を設けるなど必要な措置を講ずる。

b 漁具・漁網の取扱いに際しては、指や手をはさまれないよう細心の注意を払うとともに、走行中の漁具・漁網がからんだりした場合は、機械を停止するなど安全な状態となったことを確認してから作業を行う。

c 波浪が打ち込むなど船体の動揺がある場合には、アンカー受け等の船体構造物にはさまれるおそれがある場所にむやみに立ち入らない。

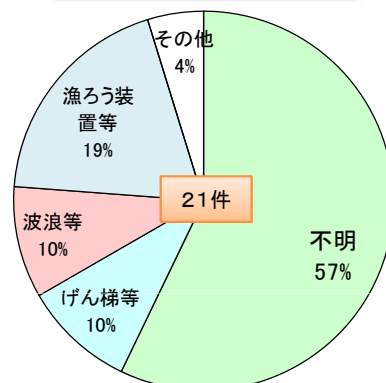
d 同時に複数の者が作業を行う場合には、合図の励行を徹底する。また、荒天時には特に緊張感を維持して行動する。

e 「はさまれ」の原因として、特に不注意が目立つことから、作業等に当たっては「慣れ」を排し、常に安全意識を維持するよう安全教育等を通じて乗組員全員に徹底する。

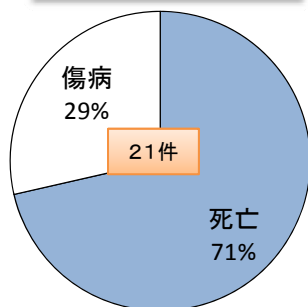
(2) 海中転落による死傷災害防止対策の推進

平成22年度における「海中転落」による死傷災害の原因としては、夜間、他の乗組員の作業時、上陸後の帰船時等に人が見ていないときに多く発生し、原因不明とされるものが約57%と非常に多く、漁ろう装置等により発生したものが約19%、乗下船時にげん梯等を適切に使用しなかったことにより発生したものと波浪によるものがそれぞれ約10%と続いている。

「海中転落」原因別発生状況



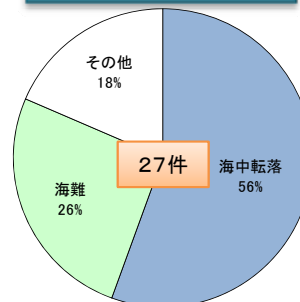
「海中転落」死亡率



また、本死傷災害の特色としては、死亡率が約71%と極めて高いことが挙げられる。

さらに、平成22年度における死亡災害別発生状況を見ると、海中転落によるものが約56%に上っている。

死亡災害別発生状況



このような状況を踏まえ、「海中転落」による死傷災害の防止を図るため、関係者の連携により、船内設備の見直し、作業方法等の再検討、作業前ミーティングによる安全確認の徹底及び事故に至りうる状況が生じた場合における問題点の把握と対策の実施に努めるほか、海中転落時の救助方法の改善方策について関係者による創意工夫を推進するとともに、特に次の防止対策を徹底する。

① 作業用救命衣等の保護具の使用等

ア 海中転落のおそれのある作業においては、当該作業の内容に応じ、命綱(安全ベルトを含む。)を使用させるか、又は作業用救命衣を着用させる。

特に、漁ろう作業等甲板上における作業では、必ず作業用救命衣を着用させることとし、荒天時ややむを得ず舷外に乗り出すときは命綱を使用させる。寒冷海域で操業する漁船においては、可能な限り命綱を使用させるとともに、イマーシヨンスーツの搭載を推進する。

イ 作業用救命衣については、実際に使用している者の意見を反映させて、使用しやすい作業用救命衣の開発と実用化を積極的に推進する。

② 乗下船時等における海中転落の防止

ア 作業時間内外を問わず船外との通行の安全を図るため、乗下船時にはげん梯又は手すり及び踏みさんを施した適切な歩み板の使用を厳守するとともに、潮位又は喫水の増減、船体の動揺等でげん梯又は歩み板が不安定な状態にならないよう確実に取り付け、夜間には十分な照明を施す。また、げん梯又は歩み板は、乗下船の安全を確保できる丈夫な構造のものとするとともに、定期的に点検・整備し、損傷、変形又は腐食等の問題があれば改善する。

イ 飲酒等が原因となる海中転落が多いことから、乗下船等に当たっては、常に海上では危険と隣り合わせにあるということを再認識し、飲酒した場合の一人行動を慎む、乗下船時は同僚に声をかけるなど最大限の注意を払うよう安全教育等を通じて乗組員全員に徹底する。

ウ スリップウェイ、魚とりこみげん門等の海中転落のおそれがある場所は、使用時を除きチェーン、安全ネット、仕切板等で閉鎖する。

③ 漁ろう作業に係る海中転落の防止

ア 漁具・漁網等を海中へ投下し、又は海中から引き上げる場合には、漁具・漁網等をまたいだり、不必要に触れることを避け、走行中の漁具・漁網等がからんだ場合等には、装置を停止するなど安全な状態を確保してから作業を行う。

イ 漁ろう作業に従事する者の服装は、袖口、上衣のすそ等を締め付けるなど巻き込まれるおそれのないものとする。また、作業に従事しない者はむやみに近寄らない。

④ 波浪に係る海中転落の防止

ア 上甲板に波浪が打ち込むような荒天時には、貨物の固縛作業等のやむを得ない作業を除いて甲板上の作業は行わない。

イ 波浪の大きいときは看視員を配置し、波浪の打ち込み、船体の大きな動揺等作業に危険を及ぼす状態について警告等を行う。

ウ 漁船の場合、漁獲量を重視して無理な操業をしてしまうことが考えられるため、操業海域を同じくする船舶所有者又は漁業協同組合等の団体に荒天時における漁ろう作業の取りやめ等についての安全基準や、同一海域等で操業している船舶間で操業中止について互いに相談するシステムを設けるなど、自主的な安全対策を促進する。

⑤ 海中転落に備えた対策

ア 安全ネットの使用を励行するとともに、海中転落のおそれのある場所の付近には、救命浮環等救命器具を直ちに使用できるよう配置しておく。

イ 停泊中は、船体の前後に呼び笛と木づちを付けた浮環を水面までつるすなどの措置を講ずる。また、万一の海中転落の場合に備えて、呼び笛を常に身につける等の防衛策に努める。

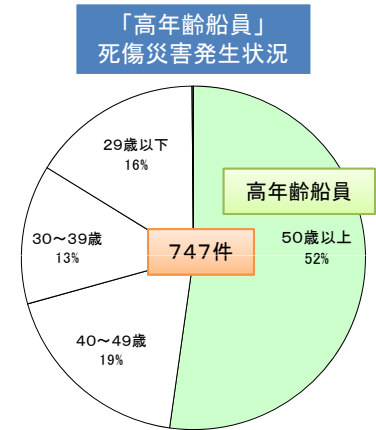
ウ 海中転落者を迅速に救助することができるよう、ウイリアムソンターン等の操船術や海中転落者の取り込み方法、緊急時連絡体制の確認等を含む海中転落救助訓練を行う。



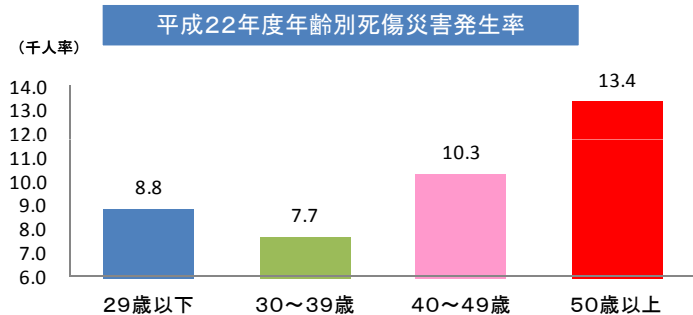
(3) 高年齢船員の心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策の推進

船員の高齢化が進展する中、高年齢船員の占める割合は増加傾向にあり、平成22年度における50歳以上の船員の死傷災害発生率は、全体の約52%を占めている。

これらの被災原因としては、「慣れ」からくる油断により被災するケースや、個人差があり一概にいけないものの、高齢化に伴い、筋力、敏しょう性、平衡感覚等の運動機能や視覚、触覚等の知覚機能等が低下し、結果として適切な動作を得ることができず被災するといったケースが考えられることから、特に次の防止対策を徹底する必要がある。



- ① 高年齢船員が自らの体力等を適切に把握し、かつ、自己を過信せず、慣れた作業も初心に立ち返り作業にあたる。
- ② 作業の際は、少しでも体をほぐすなど準備運動の日常化に心がけ、腰痛防止ベルト等を着用し、又は作業台を用意するなどにより適正な姿勢を確保し、中腰、前かがみを避け、特に身体支持に気をつける。
- ③ 乗組員の良好なチームワークを確保するため、作業手順及び作業配置を明確にし、指揮者の下で互いに協力する意思の醸成を図り、意思の伝達や合図は特に大きな動作をするなど明瞭、明解な方法を用いて連絡する。
- ④ 甲板及び階段等に適宜滑り止め等を施し、さらに必要な箇所の照明を明るくするなど船内環境の整備に努める。



(4) 死傷災害に係るリスク低減対策等

発生した死傷災害については、情報収集や調査分析等を行い、船内作業の設備・機械・器具・用具等の安全基準、照明・温度・騒音・振動等の衛生基準、安全衛生点検方法及び作業手順等の作業基準の改善など再発防止策を策定するとともに、作業に関する安全性の向上について検討を行い、定期的に再発防止策を点検・改善する。

また、死傷災害の発生リスクの低減を図るため、ヒヤリ・ハット事例の収集やKYT(危険予知訓練)・KYK(危険予知活動)の導入・活用を進めるとともに、作業前ミーティングの確実な実施、中小船舶所有者を中心として自主的に船内安全衛生委員会によりチェックリストを用いて作業基準、安全基準、衛生基準等を点検・改善する活動を推進する。



安全衛生チェックリスト

これらの活動の円滑な実施のため、船舶所有者等は船員災害防止協会から提供される災害情報やその安全管理士、衛生管理士、安全技術指導員、衛生技術指導員等、船員災害防止協会が作成した「KYTイラスト集」や「船内におけるヒヤリハット実例集」の効果的な活用を図るとともに、国や船員災害防止協会は、収集・整理したヒヤリハット事例の船舶所有者等への普及を図る。



危険予知訓練で安全の先取りを
—KYTイラスト集—



船内におけるヒヤリハット実例集

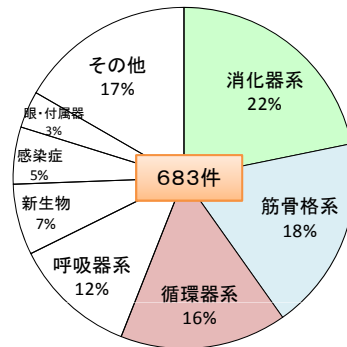
さらに、MSDS(化学物質等安全データシート)を活用し、船舶に積載する化学物質等の性状及び取扱い上の留意点に関する情報を船員に周知することで、安全管理の徹底を図る。

なお、船舶・船内作業の設備や貨物に係る船員以外の者による労働災害及び事故についても情報収集や調査分析を行い、船内作業の設備の状況、危険物又は有害物の取扱方法、貨物の固縛など安全性の向上を図る。

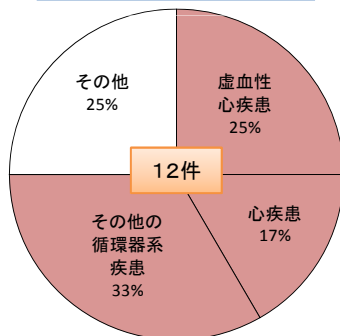
3. 感染症及び生活習慣病を中心とした疾病予防対策

平成22年度における疾病分類別発生状況をみると、消化器系疾患によるものが約22%と最も多く、次いで、筋骨格系疾患によるものが約18%、循環器系疾患によるものが約16%、呼吸器系疾患によるものが約12%、新生物によるものが約7%と続いている。

疾病分類別発生状況



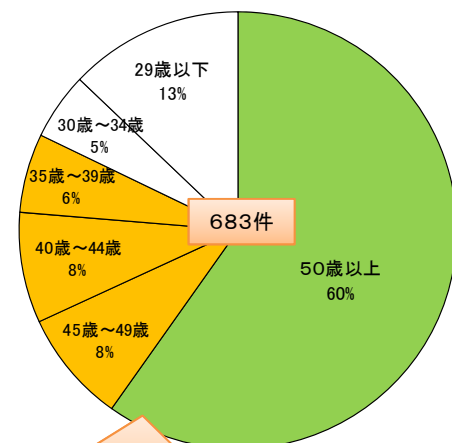
疾病による死亡原因別



また、疾病による死亡についてみると、心筋梗塞等の虚血性心疾患によるものが約25%、循環器系疾患全体では約75%と多くなっている。

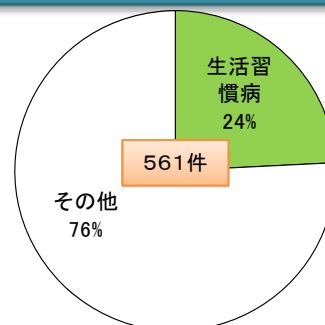
また、船員の高齢化に伴い、35歳以上の中高年齢船員による疾病発生件数は561件と、全体の約82%を占めている。特に、生活習慣病(糖尿病、脳疾患、心疾患、悪性新生物等)については、中高年齢船員の疾病発生件数の約24%を占めるとともに、その死亡原因の50%に上っている。

中高年齢船員の疾病発生状況

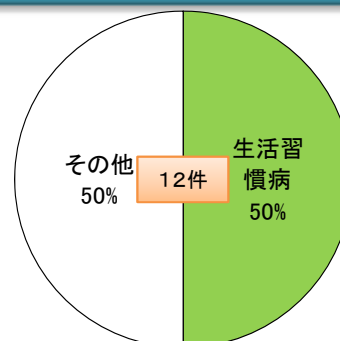


中高年齢船員の疾病発生率82%

中高年齢船員の生活習慣病の割合



中高年齢船員の「死亡」に占める生活習慣病の割合



この生活習慣病は、長年にわたる塩分・脂肪分の取りすぎ、運動不足、過度の飲酒、喫煙、ストレス等の生活習慣に主に起因している。特に、生活習慣病の有病者やその予備軍とされる人々は、内臓脂肪型肥満やこれに伴う高血糖、高血圧又は脂質異常(以下「高血糖等」という。)を重複的に発症させている(メタボリックシンドローム)場合が多く、内臓脂肪がホルモンの分泌異常を引き起こし、高血糖等を誘発するとともに、生活習慣病の発症リスクを高めるものとして、メタボリックシンドローム対策が重要である。

さらに、インフルエンザをはじめとする感染症予防対策や石綿(アスベスト)による健康被害対策等にも的確に対応していくことが必要である。

このような状況を踏まえ、生活習慣病を中心として、次のような疾病予防対策及び健康増進対策を推進する。

(1) インフルエンザ、ノロウイルス等の感染症予防対策

インフルエンザについては、これに関する正しい知識と最新の動向を把握するとともに、厚生労働省のホームページや(社)外航船員医療事業団が作成した「新型インフルエンザと緊急対応ガイドライン」等を活用して感染予防に必要な注意事項に関する教育、うがい・手洗い・アルコール消毒等の感染予防対策を徹底する。



新型インフルエンザと
緊急対応ガイドライン

例年全国的に多数の感染事例が報告されているノロウイルスについては、汚染された食品又は感染者から感染するため、十分な加熱処理、調理器具の消毒、うがいや手洗いの励行、罹患者の排泄物及び嘔吐物の適切な処理等の予防対策を徹底する。

このほか、腸管出血性大腸菌(O-157, O-111等)その他の感染症についても正しい知識と最新の動向を把握するとともに、それぞれの感染症に応じた感染予防対策を徹底する。

(2) 生活習慣病の予防対策

生活習慣病、メタボリックシンドロームを中心とした健康教育の徹底、健康診断の定期的・継続的な受診及びメンタルヘルスも含めた健康相談、保健指導等の利用を促進するとともに、健康検査の結果や船員の健康状態を継続的かつ適切に把握し、作業環境の整備や適正配置を行うなどの健康管理対策を推進する。

特に、生活習慣病が原因となる心筋梗塞や狭心症といった循環器系疾患での死亡者数が多いことより、その対策が求められているところである。

メタボリックシンドロームの抑制を図り、生活習慣病を予防するためには、早期診断・早期発見・早期治療といった検査や治療を中心とした対策に加え、食生活の改善、適度な運動、飲酒・喫煙の節制等日常的な生活における対策が重要であり、高年齢船員のみならず、年代を問わず船員一人一人が自己管理を徹底するとともに、組織的にも教育や情報提供等を通じてその取組を支援する

このうち、食生活の改善については、船員の食事が船内で提供されることを踏まえ、船員災害防止協会が作成した「船でつくる四季のメニュー(あなたの健康を守るために)」、「からだにやさしい健康レシピー生活習慣病・メタボ対策ー」、平成17年6月に厚生労働省等が作成した「食事バランスガイド」の活用等多様な手段を用いて船内調理を前提とした上での栄養管理へ配慮したものとなるよう、船内で調理作業に従事する者に対する教育等を推進するとともに、船内における適正な調理業務に必要な知識及び技術を内容とする新たな教材について検討し、作成を図る。



船でつくる四季のメニュー
(あなたの健康をまもるために)



からだにやさしい健康レシピー
ー生活習慣病・メタボ対策ー



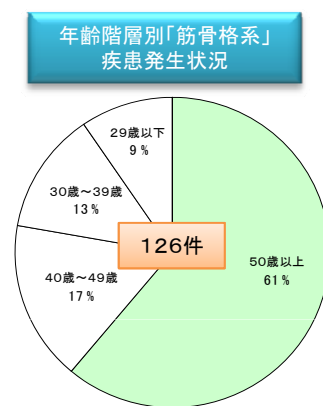
食事バランスガイド

また、訪船診療、巡回検診車等の積極的な利用を図るほか、体育・レクリエーション活動の実施、船内コミュニケーションの円滑化等、快適な船内生活環境の形成のために必要な措置を図る。

さらに、SAS(睡眠時無呼吸症候群)についても、船員災害防止協会のホームページに掲載されている「睡眠時無呼吸症候群マニュアル」等を活用するとともに、その疑いがある場合には専門医の診察を受けるなど必要な措置を図る。

(3) 筋骨格系の疾患の予防対策

筋骨格系の疾患については、高年齢船員が約61%を占める状況であり、また、椎間板障害及び腰痛等が大半を占める状況から、作業前の準備運動を心がける、中腰・前屈みなどの姿勢を避ける、自らの体力等を適切に把握し慣れた作業も初心に立ち返って行う、作業場所に適切な照明や滑り止めの設置をする等の対策について、疾病予防という観点からも徹底する。また、船舶所有者等は船員災害防止協会のホームページに掲載された健康管理情報や、安全管理士、衛生管理士、安全技術指導員、衛生技術指導員等の効果的な活用を図り、教育等の予防対策を実施する。



(4) 熱中症の予防対策

熱中症については、近年の気象状況により増加傾向にある。熱中症となる要因としては高温下や高湿度での活動の他、急な気温変化、休み明けの急な活動などがあげられる。

特に暑い日の甲板上での作業では、自覚症状がなくとも水分・塩分を補給するよう心がけ、めまい、失神、頭痛、吐き気、気分が悪くなる等の異常を感じたら無理をせず、管理者に申し出て日陰で休む等の対応をする。

また、睡眠不足や、高血圧・糖尿病などの生活習慣病の者は熱中症になりやすかつ重症化しやすいため、十分な睡眠を取るとともに、食生活の改善、適度な運動、飲酒・喫煙の節制等日常的な生活における生活習慣病対策についても熱中症予防の観点からも徹底することとする。

(5) 石綿(アスベスト)による健康被害対策

石綿による新たな健康被害の発生防止等を図るため、船内で石綿を取り扱う際の注意事項の周知、予防措置の徹底、船員で船内で石綿に関わる作業に従事している者及び船員又は元船員で過去に従事していた者に対する健康診断の確実な実施、医療機関による健康相談窓口の設置等の対策を推進する。

過去に石綿粉じんを吸引していたことが原因とみられる所見があると医師が証明した元船員に対しては、国が「船員健康管理手帳」を交付し、手帳受有者に対して、定期的な無料健康診断を実施しているが、さらに、平成20年度からは、一定の石綿作業従事歴のある船員も健康管理手帳の交付対象としたところであり、今後とも、本制度が有効に活用されるよう積極的な周知を図る。



船員健康管理手帳

(6) 適正な衛生管理の推進

飲用水の管理については、船舶所有者に年1回以上の水質検査が義務づけられているが、水質検査の結果、飲用に適さないと判定される場合があることから、(イ)タンク内の飲用水の交換等の措置の実施、(ロ)当該措置実施後の再確認、(ハ)月1回の遊離残留塩素の検査等について改めて指導徹底を図る。

また、調理業務については、(イ)当該作業に従事する者に清潔な衣服を着用させ、手を洗浄させる等衛生上必要な措置の実施、(ロ)厨房用器具、食器等を清潔に保つこと、(ハ)当該作業に従事する者以外の者がみだりに調理場所に立ち入らないこと等について改めて指導徹底を図る。

(7) 疾病予防及び健康増進に係る情報提供

船員等が疾病予防や健康増進についての的確な情報を入手し、自らの対策に活用することができるよう、生活習慣病、メタボリックシンドローム、感染症等の予防対策、メンタルヘルスケア等について船員行政ニュース等により情報提供を行う。

(8) 震災に伴う放射線情報の収集等

平成23年3月の東日本大震災の発生に伴う東京電力福島第一原子力発電所の事故を受け、現在、同原発周辺海域においては、航行警報により警戒区域が設定され、航行が制限されている状況にある。国土交通省ホームページにおいても、海上交通に関する各種放射線情報の提供を行っているので、船舶所有者は、周辺海域の航行等に当たっては、これらの情報を収集・活用する等、船員の健康管理を含めた適切な対応を図る。



国土交通省がHP上で提供する情報

<参考> 国土交通省 港湾・海上交通に関する放射線情報

http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr1_000008.html

4. 外国人船員に係る安全衛生対策の推進

外国人船員との混乗が進展している中で、言葉の違いによる意思伝達や指示の行き違い、あるいは習慣等の相違等に起因する死傷災害を防止するため、外国人船員とのコミュニケーションの充実に努める。



船員安全手帳
SEAFARER'S SAFETY BOOK



訓練手引書
SOLAS TRAINING MANUAL

特に、外国人船員に対する船員法等関係法令の周知、安全衛生教育の徹底を図るとともに、外国語による安全作業マニュアルの活用、作業基準の見直し、外国語による危険等に関する標示、レクリエーション設備や相談体制の整備等の安全衛生対策を推進する。

5. 海難防止対策等による死傷災害の抑制

平成22年度における死傷災害をみると、海難によるものは全体の約2%であるが、死亡災害については全体の約26%に上っている。このため、運輸安全マネジメント評価による安全管理体制の構築や重大事故発生時の再発防止対策の実施、運航労務監理官による監査の充実等の海難防止対策を引き続き着実に実施するとともに、ソフト・ハードを総合した効果的な海難防止対策を推進する。



生存対策講習

また、海難が発生した場合においても、死傷災害の発生をできる限り抑制するため、操練の実施や船員災害防止協会の実施する生存対策講習の受講などを積極的に推進する。

6. 船内における労働・生活環境の整備・改善

(1) 船内環境の整備・充実

船員の死傷災害・疾病予防を図ることのみならず、安定的に若年船員を確保・育成していくためには、船内における快適な労働・生活環境を整備・改善していく必要があることから、船内作業の設備、機械器具、用具等の整理整頓や換気、温度、照明にも注意を払うなど作業環境の整備・船内衛生の保持に努めるとともに、居住区域内も常に清潔にし、健康で豊かな食事を提供するなど生活環境の改善を推進する。

また、衛生管理者による船内衛生及び船舶料理士による船内の調理の管理を推進すること等により船内の労働・生活環境を充実させる。

さらに、心室細動等の発生時に使用されるAED(自動体外式除細動器)の整備・活用についても、必要に応じて考慮する。

(2) メンタルヘルスケアの推進

不安やストレス等から生じる心の健康問題は様々な身体疾患等を引き起こすほか、船内作業の安全確保にも支障を及ぼすおそれがある。特に、長期間陸上の日常生活から隔離されるという海上労働の特殊性から、船員のメンタルヘルスケアが重要であり、その必要性等について周知するとともに、必要に応じて健康相談、保健指導等を推進する。

(3) 適正な労働時間の遵守及び休息時間の確保

長時間労働、業務の多重化による疲労及びストレスの蓄積等がヒューマンエラーによる海難事故、死傷災害や脳・心臓等の疾病の発生要因となる場合もあることから、海難事故、死傷災害・疾病の発生を予防するため、労働時間規制を遵守し、休息時間を適正に確保する。

7. 船員労働安全衛生月間の実施

基本計画及び実施計画に則り、全国一斉に9月1日から30日までを船員労働安全衛生月間として、集中的に船員の安全衛生意識の高揚、災害防止対策の推進等を図る。なお、実施時期については、船舶の寄港状況、船員の就労状況等地域・業種の実情を踏まえて必要な場合には、これ以外の適当な時期を定めて集中的な活動を実施する。

船員労働安全衛生月間	主な活動実績(平成23年度)
安全衛生に関する訪船指導	1,576 (隻)
船員災害防止大会等の開催	73 (箇所)
無料健康診断	713 (人)
飲用水の水質検査	194 (隻)



8. 船員災害防止協会の事業の充実及び効率化

船員災害防止協会は、船員の安全の確保及び船内衛生の向上の意義及び必要性を改めて認識し、常に会員ニーズを把握することに努め、積極的に事業を実施する。

特に、会員の増加に向けた活動に積極的に取り組むとともに、組織体制の見直しや事業内容の再検討を図り、効率的な協会運営に努める。また、会員への的確な情報の提供や指導助言等を通じて、会員の安全衛生の取組に関する啓蒙・支援等を行い、会員サービスの質的向上を図る。

具体的には、ホームページ及び機関誌の充実、訪船指導の積極的な推進、船員災害の発生状況・ヒヤリ・ハット事例等の情報及び資料の収集、整理及び提供並びに船員の制約に配慮し、ニーズや船員災害の発生状況に応じた教材及びマニュアル等の整備、講習会の実施等を推進する。

また、会員は、協会本部及び支部とのより密接な関係を構築し、協会活動の事業の活性化を促すことにより、会員自身の船員災害防止活動への取組を強化するよう努める。



IV その他船員災害の防止に関し重要な事項

1. 船員労働災害防止優良事業者認定制度の推進等

船舶所有者等関係者による船員の労働災害防止に必要な自主的な取組の促進を図るため、平成18年7月、個々の船舶所有者の自主的努力を評価し認定する船員労働災害防止優良事業者(一般型)認定制度を創設し、その運用を開始した。

船員労働災害防止優良事業者(先進型)の制度創設に関する検討を含め、引き続き、本制度の適正な運用と制度活用の促進を図るとともに、このような取組の一環として、船舶所有者の取組事例集を作成する。



船員労働災害防止優良事業者(一般型)
(平成24年1月現在)



級別	認定事業者数	業種別(内訳)				
		外航	内航	旅客船	漁船	その他
1級	54	2	24	15	0	13
2級	68	0	34	14	0	20

2. 船員災害防止対策推進連絡協議会等の活用

船員災害防止対策推進連絡協議会等の船員災害防止に関する活動の取組の場を活用して、関係機関、団体間での情報交換、連携強化等を行う。

3. ILO海上労働条約等への対応

船員の労働条件等に関するグローバルスタンダードを定めるものとして、平成18年2月に採択された海上労働条約については、条約の批准及び国内法化に向けた作業を引き続き進めることとし、船員法の改正法案を本年の通常国会に提出するとともに、条約発効に向けた諸準備を着実に進める。

また、平成21年2月に発効した職業上の安全及び健康を促進するための枠組みに関する条約を踏まえつつ、船員災害防止基本計画及び本実施計画を着実に実施する他、平成19年6月に採択された漁業労働条約への対応についても、水産庁等と連携しつつ検討を進める。

あとがき

船員災害の一層の削減を図っていくためには、船舶所有者、船員自らの自主的な活動を基盤としつつ、国、船員災害防止協会、関係業界団体等の関係者がそれぞれの立場から、互いに連携し、効果的な船員災害防止対策を推進していく必要がある。

他方、船員災害防止対策の効果的な推進を図るためには、船員災害の具体的態様や船種毎の発生状況等の各地域における災害実情も踏まえ、対策の重点化等を図ることが望まれる。

このため、各地域において、本計画を踏まえ、船員災害防止実施計画を策定するとともに、平成24年度においても、地方運輸局等や船員災害防止協会地方支部、関係業界地方組織、これらの者からなる連絡会議等の各関係者がそれぞれ実施する取組内容を記載した年間アクションプランを作成し、具体的な取組を着実に実施していくものとする。

また、国においては、各主体・各地域における対策の取組状況や効果の把握を行いつつ、各種船員災害の発生状況や原因に関する分析を引き続き実施することにより、効果的な船員災害防止対策のあり方について継続的に検討を進めるものとする。

< 参照条文 >

○船員災害防止活動の促進に関する法律
(昭和四十二年法律第六十一号) (抄)

(目的)

第一条 この法律は、船員災害防止計画を樹立し、並びに船員災害の防止を目的とする船舶所有者及び船舶所有者の団体による自主的な活動を促進するための措置を講ずること等により、船員法（昭和二十二年法律第百号）その他船員の安全及び衛生に関する法令と相まって、船内における快適な作業環境及び居住環境の整備を含む総合的かつ計画的な船員災害防止対策の推進を図り、もって船員災害の防止に寄与することを目的とする。

(基本計画)

第六条 国土交通大臣は、五年ごとに、交通政策審議会の意見をきいて、船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し基本となるべき事項を定めた船員災害防止基本計画（以下「基本計画」という。）を作成しなければならない。

2 国土交通大臣は、前項の規定により基本計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

(実施計画)

第七条 国土交通大臣は、毎年、交通政策審議会の意見をきいて、基本計画の実施を図るため、次の事項を定めた船員災害防止実施計画（以下「実施計画」という。）を作成しなければならない。

- 一 船員災害の減少目標
- 二 船員災害の防止に関し重点をおくべき船員災害の種類
- 三 船員災害の防止のための主要な対策に関する事項
- 四 その他船員災害の防止に関し重要な事項

2 前条第二項の規定は、前項の場合に準用する。

(交通政策審議会への諮問等)

第六十三条 交通政策審議会は、国土交通大臣の諮問に応じ、この法律の施行又は改正に関する事項を調査審議する。

2 交通政策審議会は、船員災害の防止のための活動の促進に関し、国土交通大臣に建議することができる。