

船員災害防止への取組について

○ 船員災害防止活動の促進に関する法律

- ・ 昭和42年7月15日公布
- ・ 船員災害防止計画を樹立し、船舶所有者及びその団体による自主的な船員災害防止活動の推進を目的とする。



○ 船員災害防止基本計画

（根拠：船員災害防止活動の促進に関する法律 第6条）

- ・ **5年ごと**に策定
- ・ 船員災害の減少目標、船員災害の防止に関し基本となるべき事項
- ・ 第1次：昭和43年度～ **第10次：平成25年度～平成29年度**



○ 船員災害防止実施計画

（根拠：船員災害防止活動の促進に関する法律 第7条）

- ・ **毎年度**策定
- ・ 基本計画で示された目標を達成に向け、具体的な対策を計画的、効果的に実施するために策定するもの
- ・ 次の項目について、記載することとされている。
 - ① 船員災害の減少目標
 - ② 船員災害の防止に関し重点をおくべき船員災害の種類
 - ③ 船員災害の防止のための主要な対策に関する事項
 - ④ その他船員災害の防止に関し重要な事項

<参考> 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）

（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

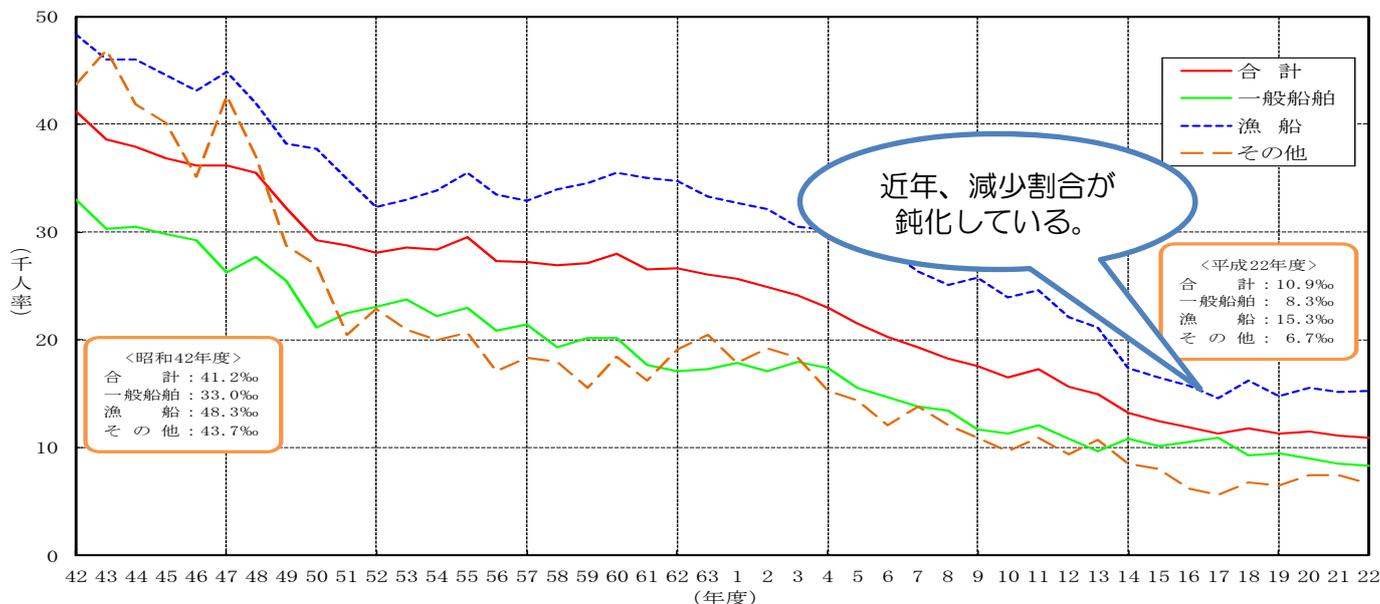
2 前条第二項の規定は、前項の場合に準用する。

災害疾病発生状況

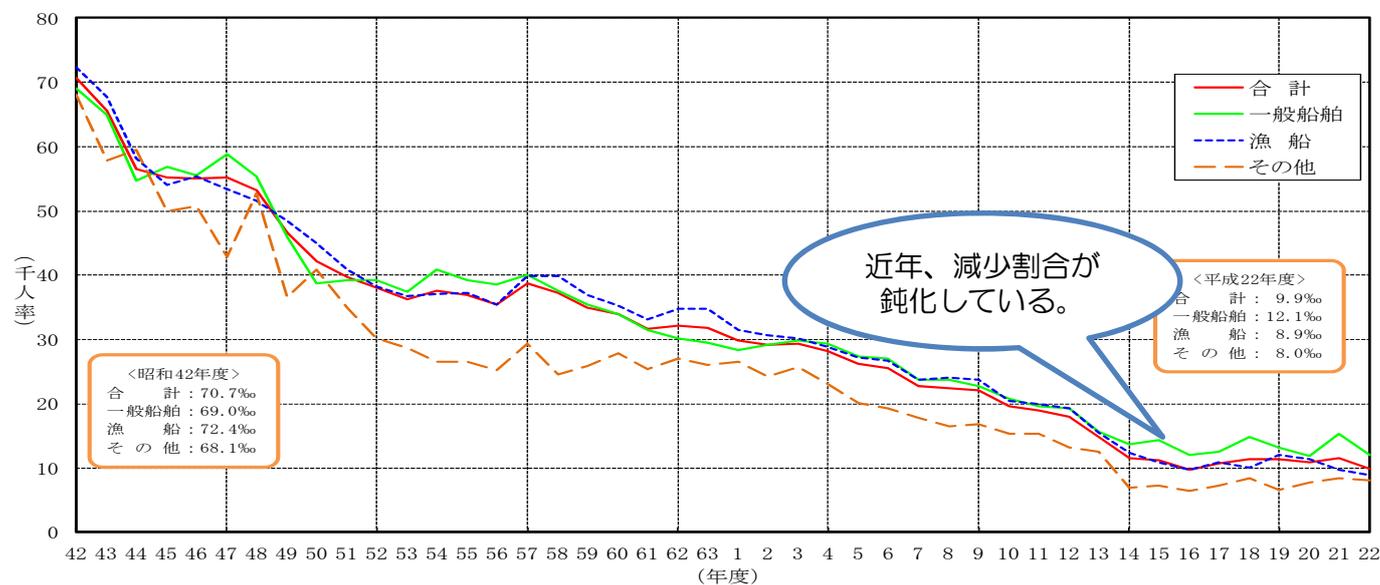
①下グラフの数は、船員の死傷災害及び疾病により、死亡・行方不明・3日以上
休業となった者についての、千人当たりの人数に係る昭和42年度からの推移

②全体スケールでは減少傾向にあるものの、近年は減少割合が鈍化している。

災害発生率の推移

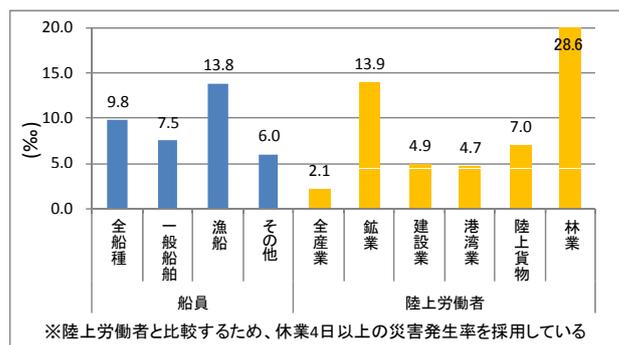


疾病発生率の推移



③厚生労働省発表の陸上他産業の死傷災害発生状況と比較すると、

- ・船員の労働災害の発生率は、陸上の4～5倍
- ・一般船舶は、陸上貨物取扱業と同程度
- ・漁船は、鉱業と同程度



第9次船員災害防止基本計画の概要

計 画 の 期 間 ・ 目 標	○ 計画の期間	平成20年度～24年度
	○ 計画の目標	
	[災害]	21%減
	[疾病]	年代別発生率 18%減 全体発生率 8%減
	(一般船舶 16%減)	(一般船舶 2%減)
	(漁 船 26%減)	(漁 船 16%減)

船員災害の防止対策

現状と課題

- 死傷災害の分析に基づく再発防止対策
 - ・ 死傷災害の背景に着目した対策
 - ・ 中小船舶所有者に係る対策

- 海難防止対策による死傷災害の抑制
 - ・ 運輸安全マネジメント評価による安全管理体制の構築等の海難防止対策

- 死傷災害の減少に対応した効果的な予防対策
 - ・ 船内安全衛生委員会を活用した、潜在的危険の予防対策

- 船員の高齢化に伴う諸課題への対応
 - ・ 高年齢船員の死傷災害に係る対策
 - ・ 若年船員に係る安全衛生対策
 - ・ 生活習慣病に係る対策



主要な対策

総合的・計画的な対策の推進

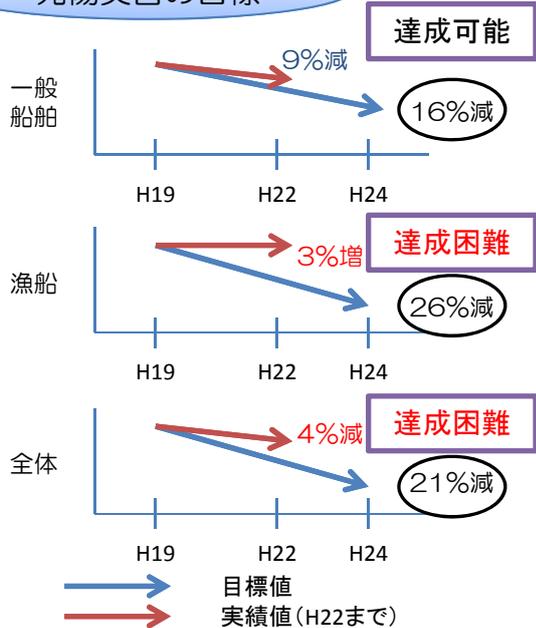
- 自主的な船員災害防止対策の推進
 - ・ 安全衛生管理活動の推進
 - ・ 中小船舶所有者による団体安全衛生委員会の活用等
- 安全衛生教育訓練の充実
- 死傷災害・疾病予防対策及び健康増進対策等の推進
- 死傷災害に係るリスク低減対策の推進
 - ・ ヒヤリ・ハット事例の収集・活用
 - ・ KYT（危険予知訓練）・KYK（危険予知活動）の導入・活用
 - ・ 船内安全衛生委員会を中心とした自主的な労働安全衛生マネジメントの導入促進
- 国等による取組の推進

重点的な対策の推進

- 作業時を中心とした死傷災害防止対策
 - ・ 死傷災害の34%が転倒・はさまれ
- 海中転落等による死亡災害防止対策
 - ・ 死亡災害の45%が海中転落
- 船員の高齢化に対応した死傷災害防止対策
 - ・ 死傷災害の51%が50歳以上の船員
- 中高年齢船員を中心とした生活習慣病の予防対策
 - ・ 疾病による死亡の81%が生活習慣病
 - ・ メタボリックシンドローム対策が重要
- 外国人船員に係る安全衛生対策の推進

第9次基本計画に対する評価

死傷災害の目標

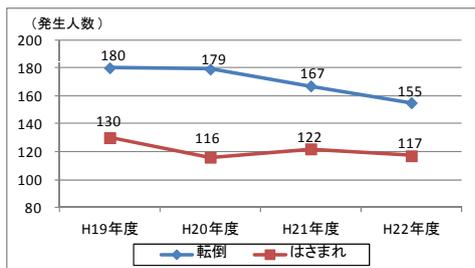


※主な漁船事故の死亡等

- ・平成20年度 1隻 20人
- ・平成21年度 2隻 22人
- ・震災関係 1隻 4人

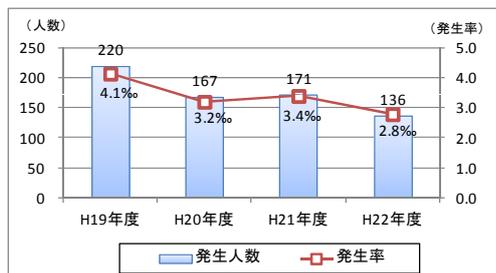
作業時を中心とした死傷災害対策

発生件数の多い、転倒・はさまれについて、発生件数は減少傾向にあるが、依然として、災害全体に占める割合（転倒21%、はさまれ16%）は大きい。

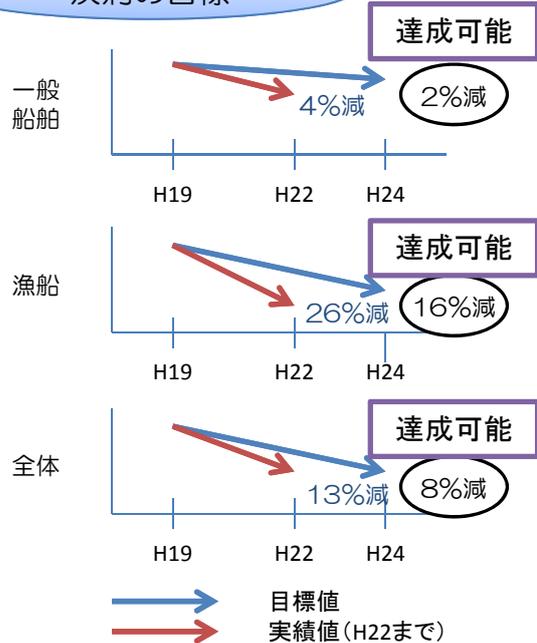


中高年齢船員を中心とした生活習慣病対策 (35歳以上の船員)

概ね、減少傾向にある。

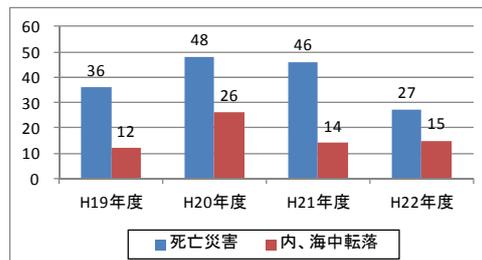


疾病の目標



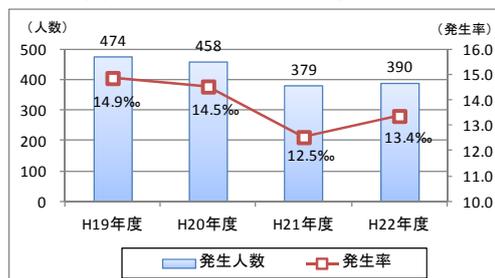
海中転落による死亡災害防止対策

死亡災害は、19年度に比べ9人（25%）減少。



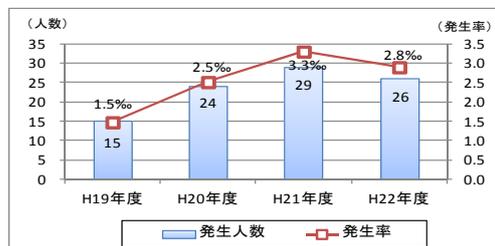
船員の高齢化に対応した死傷災害防止対策 (50歳以上の船員)

平成21年度までは減少傾向にあるものの、平成22年度は増加している。



外国人船員に係る安全衛生対策

平成21年度までは増加傾向にあるものの、平成22年度は改善している。



第10次船員災害防止基本計画の骨子（案）

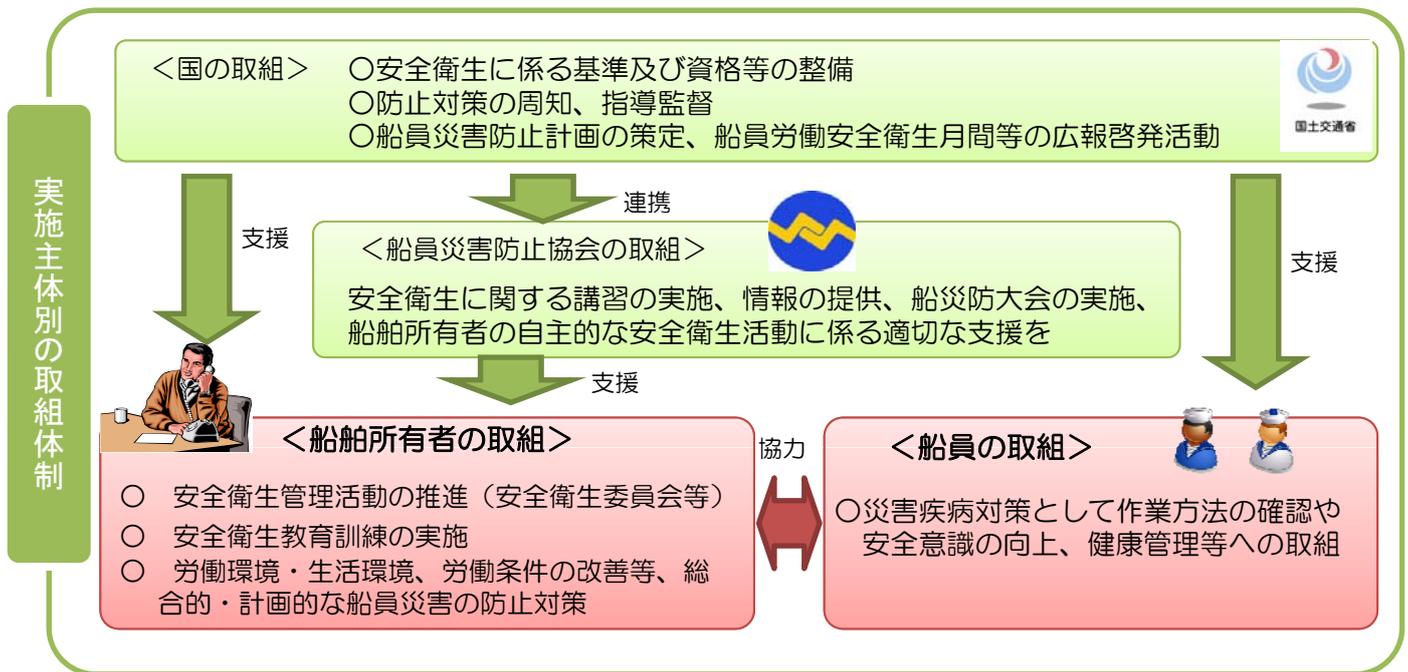
計画の期間・目標

○計画期間：平成25年度～平成29年度

○計画目標＜死傷災害＞
(検討中)

○計画目標＜疾病＞
(検討中)

船員災害の防止対策



主要な対策の推進

①作業時を中心とした死傷災害防止対策

死傷災害のうち、37%を「転倒」「はさまれ」が占める。

②漁船における死傷災害対策

死傷災害発生件数の58%が漁船。発生率も15.3%（H22）と高い。

③海中転落・海難防止による死亡災害防止対策

死亡・行方不明の44%を海中転落が、37%を海難が占める。

④年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策

高齢船員（50歳以上）の死傷災害・疾病ともに高い発生率を示す。

⑤生活習慣病等の疾病防止対策

疾病による死亡の約73%を生活習慣病が占める。

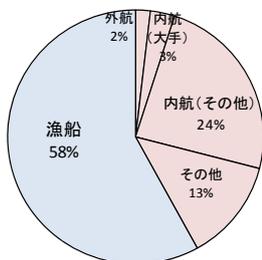
⑥外国人船員等への対応災害疾病防止対策

船員の10%程度を占める外国人船員への対策

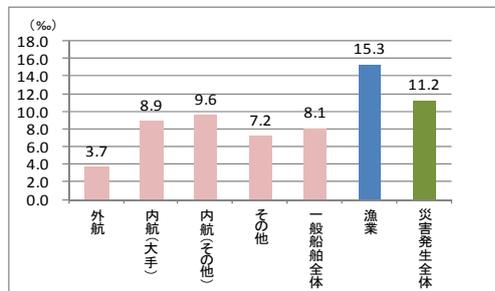
漁船における死傷災害対策

現状

① 漁船においては、内航船等と比較して災害発生件数、発生率とも高くなっている。



災害発生の業種別比率

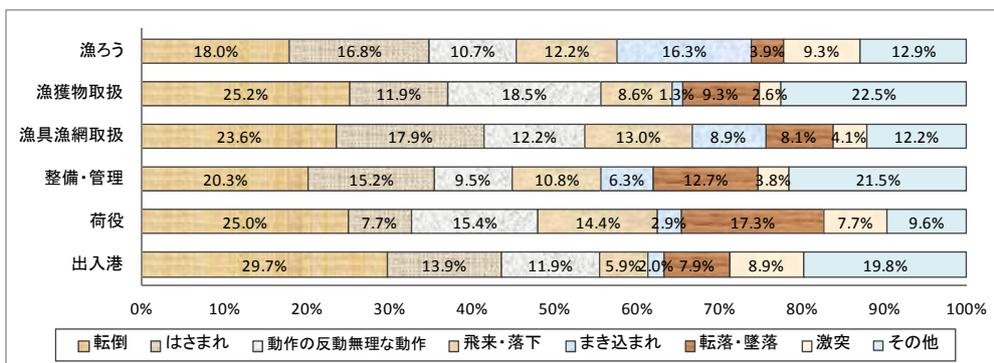
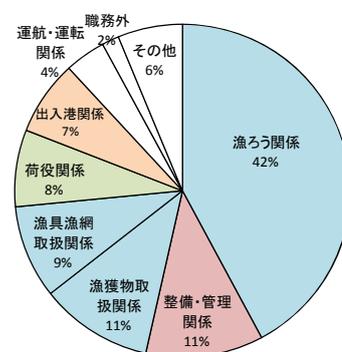


業種別災害発生率

② 特に、漁船特有の作業（漁ろう作業、漁獲物取扱、漁具・漁網取扱）において、多く発生している。

③ 漁ろう作業では、転倒・はさまれに限らず、多くの災害が発生している。

漁船の災害時の作業別



漁船の災害発生状況を踏まえた、適切な対応が必要

対策

船舶所有者及び船員が連携し、適切に災害防止対策を講ずる。

<取組例>

- ・ 職場環境の整備（安全点検整備・修理）
- ・ 2名以上での操業、作業用救命の着衣
- ・ 定期的なOJTの実施
- ・ 漁ろう装置の可動部に覆いを掛ける（まきこまれ防止）
- ・ 甲板や通路上の血のりや鱗などの清掃

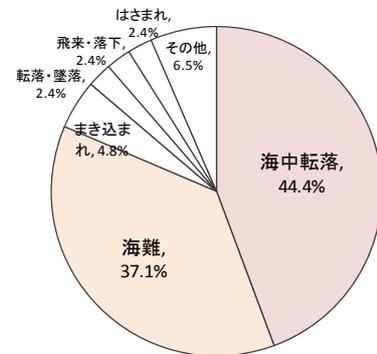


船員労働安全衛生月間などの機会を利用した、訪船指導→

海難防止による死傷災害の対策

現状

①海難は、船員災害における死亡又は行方不明の約37%を占める。



②国土交通省でも、我が国周辺で発生する海難隻数を、平成27年までに10%減を目指すこととしている。

506隻（平成18年～平成22年の平均） → 455隻以下

③居眠りによる船舶事故防止に関して、船舶事故の約10%、乗揚においては約23%。また、そのうち500トン未満の船舶が約96%、船種では漁船と貨物船で約86%を占めている。
（平成16年1月～22年3月に運輸安全委員会が公表した報告書等による。）

発生すれば甚大な被害となる海難について、防止対策・発生時の対策が必要

対策

船舶所有者は、運輸安全マネジメントシステムの導入による安全管理体制の構築、重大事故発生時の再発防止対策の実施等を通じた海難防止対策を実施し、海難による死傷災害の抑制を図る。

<取組例>

- ・海難を発生させない対策（安全管理体制の構築）
ヒヤリハット情報の収集・分析、KYTトレーニング
- ・発生したときの対策
救命胴衣の着用、サバイバルトレーニング等による緊急時対応の教育の実施

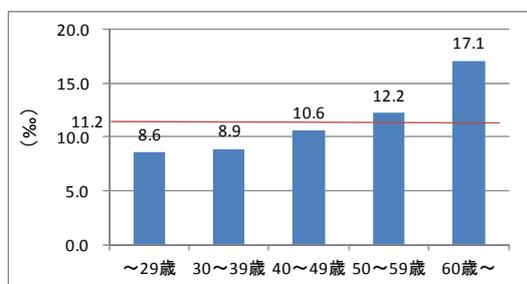


居眠りによる海難を踏まえ、船員の疲労や寝不足、疾病対策等の健康管理や、当直体制等の作業管理について取組を推進する。

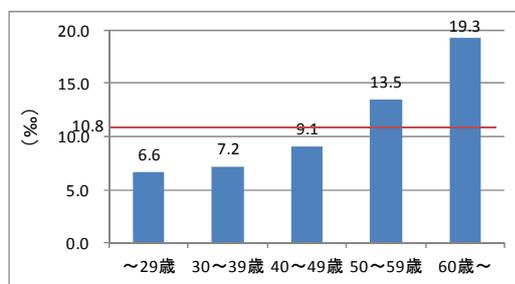
年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策

現状

①死傷災害、疾病ともに高年齢船員（50歳以上）の発生率が高くなっている。



年代別の死傷災害発生率



年代別の疾病発生率

②死傷災害の発生原因は、高年齢船員は慣れ、安全確認不十分、作業方法の誤り等や、加齢による機能・体力の低下が多くなっている。

	若年層(10~20)		中年層(30~40)		高年齢層(50以上)	
	要因	回答割合	要因	回答割合	要因	回答割合
1	安全確認が不十分	76.7%	慣れ	56.3%	慣れ	59.0%
2	判断ミス	53.3%	安全確認が不十分	45.3%	安全確認が不十分	57.1%
3	慣れ	40.0%	判断ミス	37.5%	判断ミス	33.3%
4	経験不足	23.3%	経験不足	10.9%	加齢による機能・体力の低下	16.2%
5	不慣れ	20.0%	不慣れ	9.4%	作業方法の誤り・不正確	13.3%
6	コミュニケーション不足	16.7%	作業方法の誤り・不正確	9.4%	コミュニケーション不足	6.7%
7	知識・技能不足	10.0%	知識・技能不足	6.3%	疲労・体調不良	5.7%
8	作業方法の誤り・不正確	10.0%	疲労・体調不良	6.3%	作業手順（マニュアル等）の手抜き	5.7%
9	パニック	6.7%	コミュニケーション不足	6.3%	錯覚	2.9%
10	錯覚	6.7%	加齢による機能・体力の低下	6.3%	機器の取扱不良	2.9%

③若年船員の場合、経験不足に起因するものが他年代より多く、またコミュニケーション不足が原因となっている割合が大きい。

各年代の災害の特色に応じた、船員災害対策が必要（特に高年齢船員）

対策

○高年齢船員対策

船舶所有者は、高齢化による心身機能の変化を踏まえた作業環境・作業方法等の改善、適性配置等の対策を行う。また、船員の健康状態を把握し、健康相談、健康指導等の対策を行う。

船員自身も心身機能の変化を自覚し、作業方法等改善や自らの健康増進に取り組む。

○若年船員対策

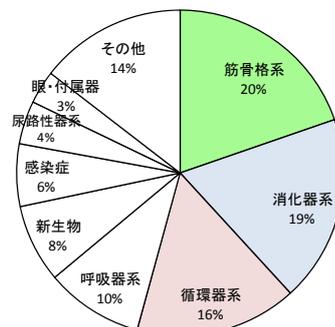
若年船員対策として、船舶所有者及び船員が連携して安全文化の伝承を図る。

コミュニケーション不足に起因する災害への対策も考慮する。

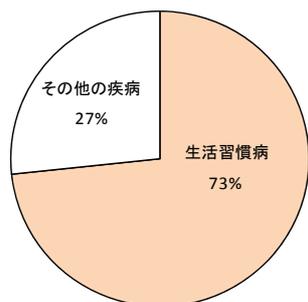
生活習慣病等の疾病防止対策

現状

①船員の疾病の発生状況は、筋骨格系、消化器系、循環器系が多く発生している。



船員の疾病発生状況



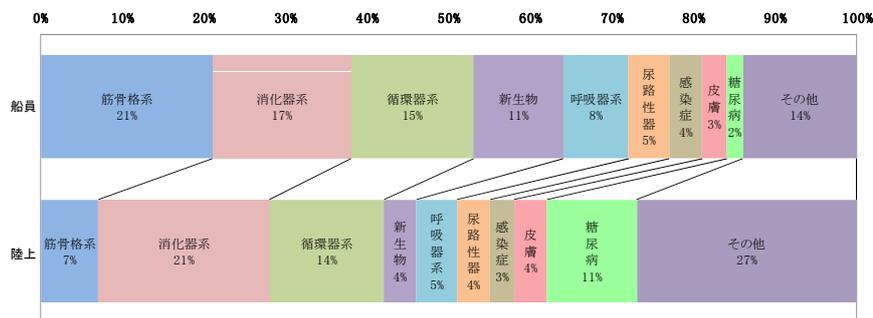
疾病による死亡に占める生活習慣病の割合

②疾病における死亡のうち、生活習慣病は約73%を占めている。

※生活習慣病：
消化器系（肝硬変等）、循環器系（動脈硬化等）、
新生物（癌）、糖尿病

③陸上と比較すると、筋骨格系、新生物や呼吸器系が多い傾向が伺える。

平成20年度の全国民及び船員における疾病別発生状況割合の比較



陸上：「患者調査(平成20年度)」より15歳から64歳までの勤労世代を抽出した。

死亡率が高く、他の疾病の原因となる生活習慣病への対策のほか、船員の疾病の特徴（筋骨格系が多い等）を踏まえた対策が必要。

対策

船舶所有者は、船員の健康状態を把握し、健康相談、健康指導、運動指導等の予防対策を推進する。

<取組例>

- ・ストレス解消のために、娯楽設備の設置や、船内レクリエーション等の福利面の充実を図る。
- ・定期的な健康診断で、早期発見・早期治療
- ・メタボ対策講習などを行う。 ・船内供食の管理

船員も栄養管理や適切な運動等の自身の健康管理に留意する。

<取組例>

- ・暴飲暴食は慎む。 ・飲酒・喫煙の節制
- ・適度な運動・作業前の体操の実施など。
- ・積極的に健康診断を受診する。（月間の無料健康相談等の活用）

