

国海員第 3 0 5 号
令和 3 年 1 月 1 2 日

交通政策審議会

会長 古賀 信行 殿

国土交通大臣
赤羽 一嘉



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 4 2 年法律第 6 1 号）第 7 条第 1 項の規定に基づき、下記事項について諮問する。

記

諮問第 3 7 4 号

令和 3 年度船員災害防止実施計画について

諮問理由

令和 3 年度船員災害防止実施計画を別添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 条第 1 項の規定に基づき、交通政策審議会の意見を聴く必要があるため。

令和3年度船員災害防止実施計画(案)

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(以下「基本計画」という。)以降、船舶所有者、船員及び行政機関等関係者のたゆまぬ努力により、発生人数、発生率ともに大幅に減少しているものの、近年はその減少割合が鈍化傾向にある。

令和元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)の年間百分率(※))を前年度と比較すると、死傷災害は前年度の0.88パーセントから0.83パーセントに減少した。これは、特に漁船及びその他船舶(作業船等)の発生人数が前年度の316人から286人、105人から91人にそれぞれ減少したことによる。また、疾病は、漁船では減少したものの、貨物船等が増加したことで横ばいとなっている。なお、全体では1.66パーセントとなり、前年度の1.71パーセントから減少した。

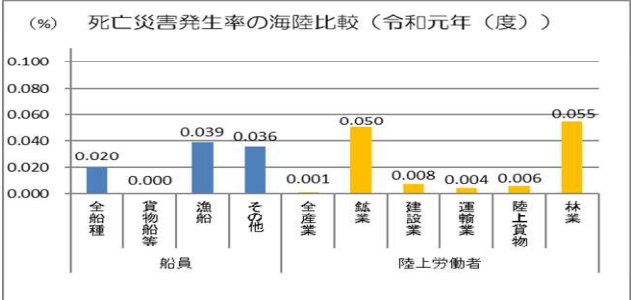
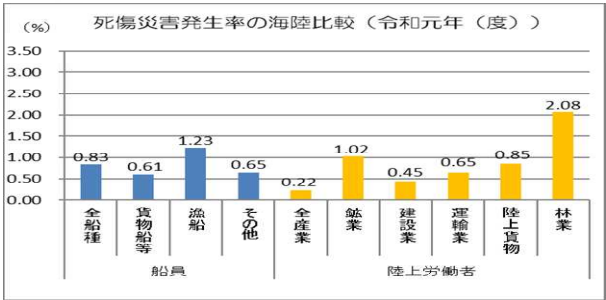
(※)各年度の船員法適用船員数(乗組員数)に占める災害件数を百分率で示したもの

	合 計	貨物船			漁 船	その他
		計	外航	内航		
全体	1.66% [1.71%] (1,097人[1,128人])	1.47% (424人)	0.23% (65人)	1.25% (359人)	2.00% (467人)	1.48% (206人)
死傷 災害	0.83% [0.88%] (551人[582人])	0.61% (174人)	0.04% (11人)	0.57% (163人)	1.23% (286人)	0.65% (91人)
疾病	0.83%[0.83%] (546人[546人])	0.87% (250人)	0.13% (54人)	0.46% (196人)	0.78% (181人)	0.82% (115人)

※「貨物船」は、貨物船・油送船・LPG船・コンテナ船・旅客船を指し、「その他」は、官庁船・曳船・はしけ・起重機船・ガット船その他の船舶を指す。

()内は発生人数、[]内は前年度実績

また、船員災害発生率は、陸上労働者の災害発生率(歴年)と比較した場合、職務上災害(休業4日以上)、職務上死亡ともに、全体で見ると依然として高いものとなっている。



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、船員災害の高い発生率は、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。

近年の少子高齢化に伴う船員不足や高齢船員の増加に対応し、船員の確保・育成を進め、海運業や漁業の持続的発展を目指すため、平成30年度を初年度とする第11次船員災害防止基本計画では、第10次船員災害防止基本計画の主要な対策を引き続き継続するとともに、労働時間、労働負荷の軽減による安全で魅力ある職場づくりやパワーハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保対策に取り組む。

以上を踏まえ、船舶所有者、船員及び国や荷主等の関係者がそれぞれの役割分担の下、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(昭和42年法律第61号)に基づき、「令和3年度船員災害防止実施計画」を定める。

I 船員災害の減少目標

第11次基本計画期間(平成30年度～令和4年度)の死傷災害及び疾病の年平均発生率を、第10次基本計画期間(平成25年度～平成29年度)の年平均発生率と比較し、下記のとおり減少させる。

第11次基本計画の減少目標

○死傷災害の減少目標

- 貨物船等 : 14%減
- 漁 船 : 11%減
- 全 体 : 16%減

○疾病の減少目標

- 貨物船等 : 14%減
- 漁 船 : 11%減
- 全 体 : 13%減

○死傷災害の死亡及び行方不明者数について、2割減少させる。

※第11次基本計画の主要な対策

1. 労働時間、労働負荷の軽減
2. 作業時を中心とした死傷災害防止対策
3. 海中転落・海難による死亡災害防止対策
4. 漁船における死傷災害対策
5. 年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策
6. 生活習慣病等の疾病防止対策
7. パワーハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保



基本計画で定めた船員災害の減少目標を達成するため、基本計画期間中に毎年度同程度減少を目指すこととし、第11次基本計画の初年度に当たる平成30年度及び令和元年度の各実績が目標値を一部上回っていたことを踏まえ、基本計画5カ年平均における減少目標を最終的に達成できるよう、船員災害の減少目標を死傷災害及び疾病に区分して、次のとおりとする。

1. 死傷災害

死傷災害発生率の減少目標は、船種別に次のとおりとする。

○減少率の目標

- 貨物船等 : 2% 減
- 漁 船 : 7% 減
- 全 体 : 5% 減

※目標の数値は、5年間の平均発生率を達成するために必要となる、令和元年度実績からの減少率

死亡及び行方不明者数について、第10次基本計画期間と比べ2割減少させる。

2. 疾 病

疾病発生率の減少目標は、船種別に次のとおりとする。

○減少率の目標

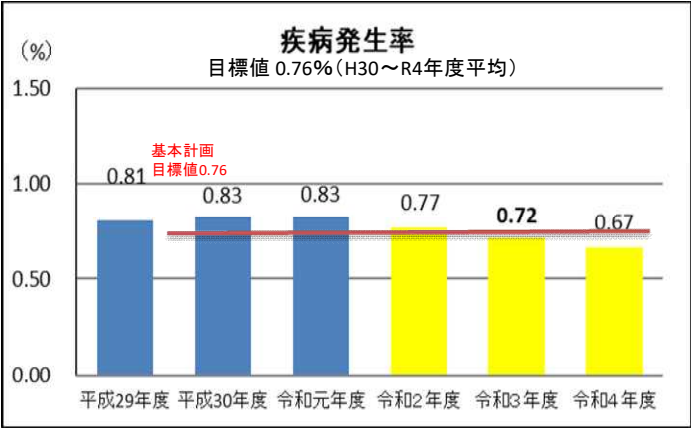
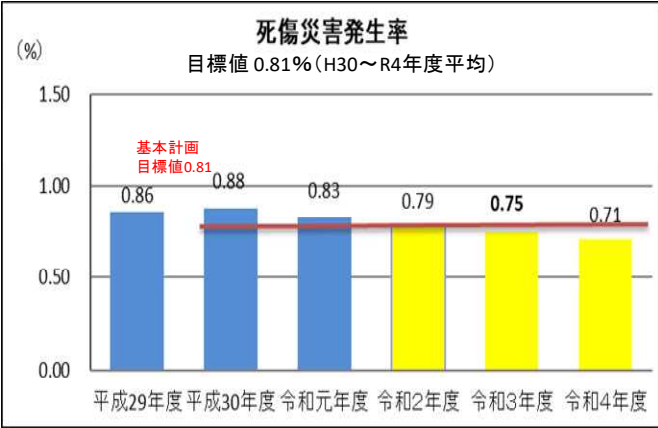
- 貨物船等 : 9% 減
- 漁 船 : 4% 減
- 全 体 : 7% 減

※目標の数値は、5年間の平均発生率を達成するために必要となる、令和元年度実績からの減少率

船員災害発生状況等

		第11次							
		基本計画目標		H31(R1)			R2		
		減少目標	年平均	減少目標	H30実績	増減(率)	減少目標	R1実績	増減(率)
死傷災害	貨物船等	14%減	0.62%	2%減	0.63% 266人 /42247人	2%減	2%減	0.62% 265人 /42714人	2%減
	漁船	11%減	1.18%	3%減	1.34% 316人 /23622人	9%増	7%減	1.23% 286人 /23315人	8%減
	合計	16%減	0.81%	4%減	0.88% 582人 /65869人	2%増	5%減	0.83% 551人 /66029人	6%減
	死亡等人数	20%減	24.2人	5年で20%減	21人 /65869人	—	5年で20%減	23人 /66029人	—
疾病	貨物船等	14%減	0.76%	3%減	0.83% 352人 /42247人	4%増	6%減	0.85% 365人 /42714人	2%増
	漁船	11%減	0.77%	4%減	0.82% 194人 /23622人	1%減	4%減	0.78% 181人 /23315人	5%減
	合計	13%減	0.76%	3%減	0.83% 546人 /65869人	2%増	6%減	0.83% 546人 /66029人	増減無し

第11次基本計画の船員災害減少目標及び達成状況予測



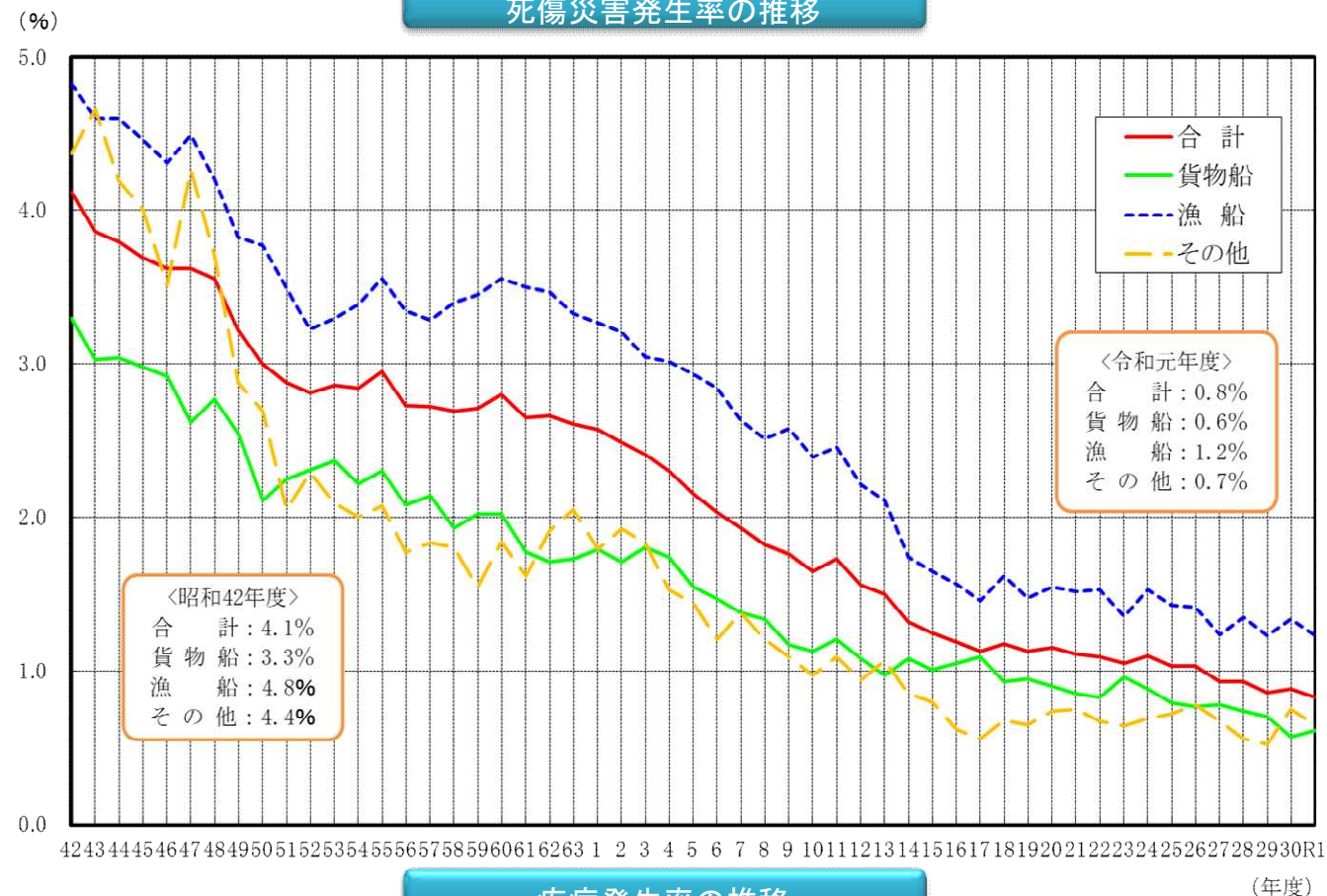
※平成30年度及び令和元年度の実績をもとに、令和2年度以降は死傷災害全体で5%減、疾病全体で7%減した場合の発生率の予測を示したものである。

上記表及びグラフで示すとおり、第11次基本計画期間の船員災害の減少目標については、初年度である平成30年度及び令和元年度はいずれも目標より高い発生率となっているが、前ページにある減少目標が今後いずれも達成できたものとした場合、目標値を達成することとなる。

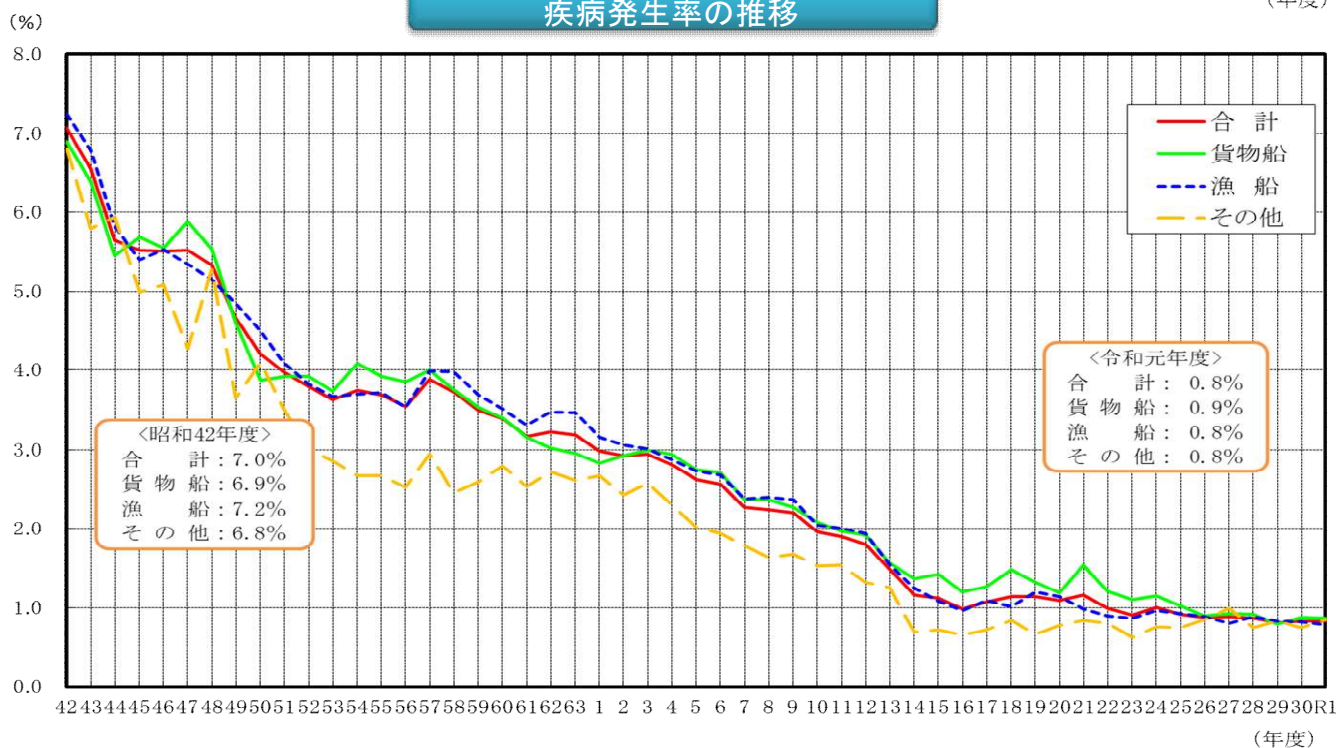
このため、令和3年度については、これまでの主要な対策をより一層推進するとともに、第11次基本計画で位置づけられたパワーハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保について、重点的に取り組むこととする。

また、船員災害による死亡・行方不明の発生件数を、第10次基本計画期間の年平均値と比較して2割減少させる目標(平均30.2人→24.2人)については、令和元年度実績が23人となっており、初年度に引き続き目標を下回っている。死亡・行方不明者を伴う事故については、継続的に死亡率の高い海中転落事故の原因の分析を行い、引き続き再発防止策の実施に取り組むこととする。

死傷災害発生率の推移

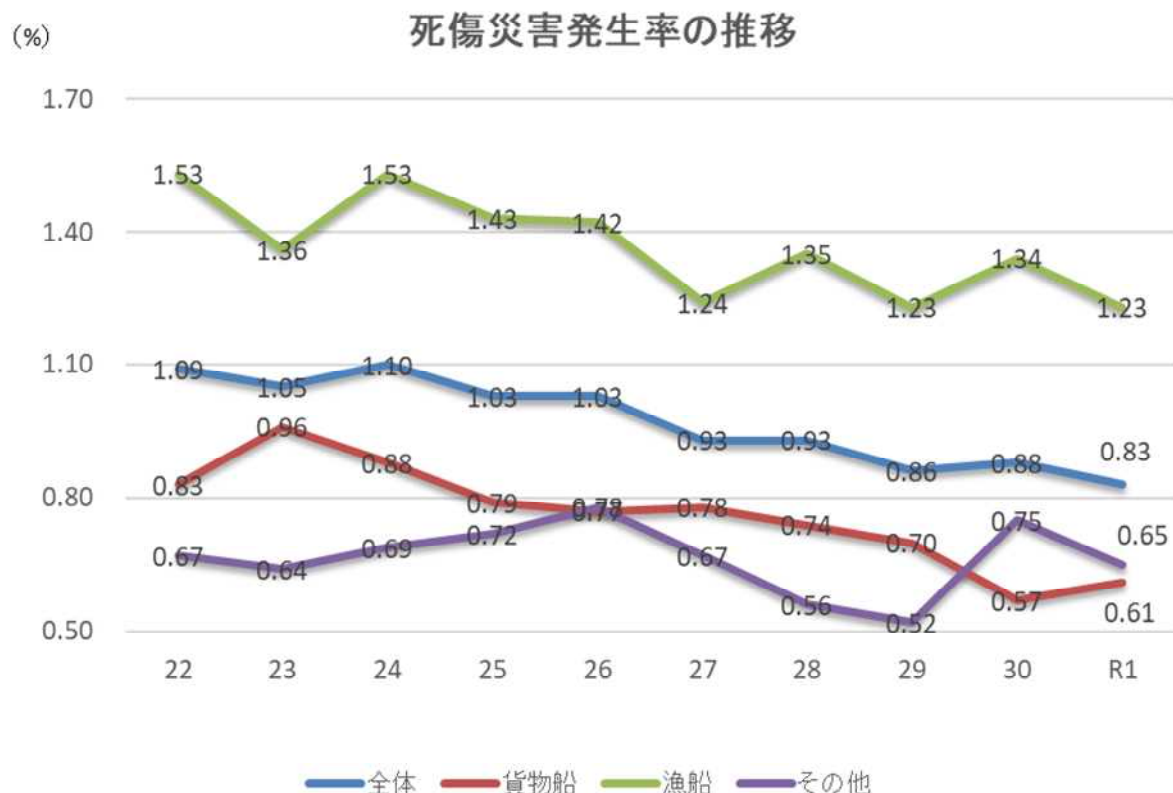


疾病発生率の推移



※「貨物船」は、貨物船・油送船・LPG船・コンテナ船・旅客船を指し、「その他」は、官庁船・曳船・はしけ・起重機船・ガット船その他の船舶を指す。

死傷災害・疾病発生率の推移(平成22年度～令和元年度)



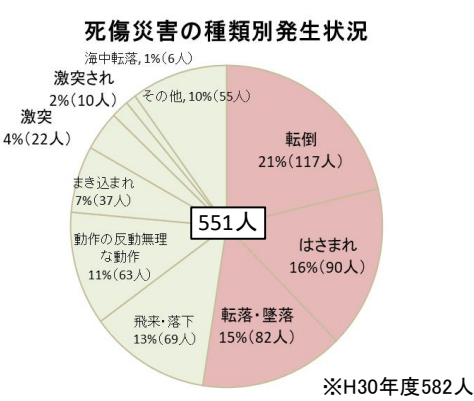
II 船員災害防止に関し重点を置くべき災害の種類

1. 作業時における死傷災害

令和元年度における船員の死傷災害をみると、昨年度から件数は減少しているが、

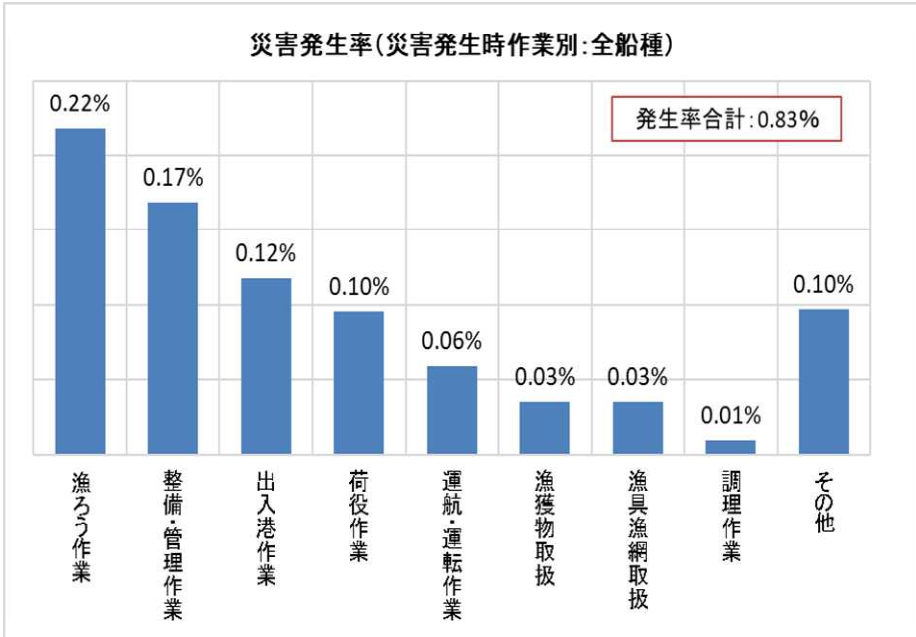
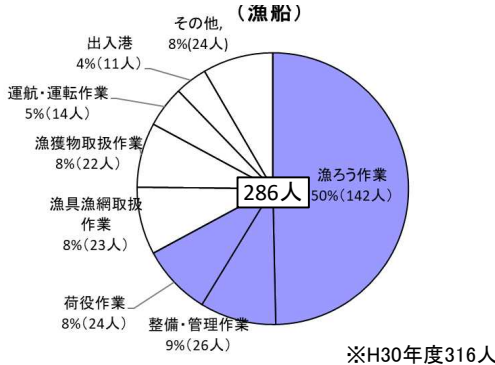
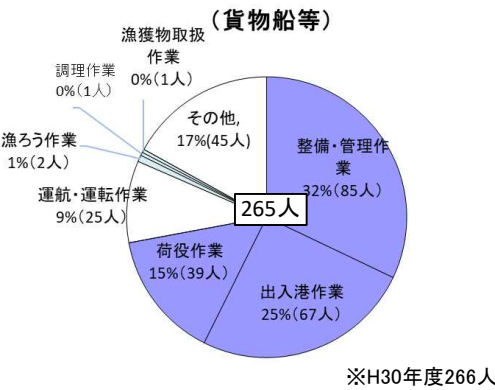
- ① 死傷災害を種類別にみると、転倒が21％(117人)、はさまれが16％(90人)、転落・墜落が15％(82人)で、全体の約53％(289人)を占めている。
- ② 作業別死傷災害は、貨物船等では、整備・管理作業時が32％(85人)、出入港時作業時が25％(67人)、荷役作業時が15％(39人)となっている。一方、漁船では、漁船特有の作業における災害が約65％(漁ろう作業時(142人)、漁具漁網取扱作業時(23人)、漁獲物取扱作業時(22人))となっている。

死傷災害の種類別発生状況



	貨物船	漁 船	そ の 他	合 計	
	人数	人数	人数	人数	割合
転倒	36	61	20	117	21%
はさまれ	32	43	15	90	16%
転落・墜落	35	28	19	82	15%
飛来・落下	8	48	13	69	13%
動作の反動無理な動作	30	20	13	63	11%
まき込まれ	4	31	2	37	7%
激突	5	15	2	22	4%
激突され	2	5	3	10	2%
海中転落	2	4	0	6	1%
その他	20	31	4	55	10%
合計	174	286	91	551	100%

作業別死傷災害発生状況

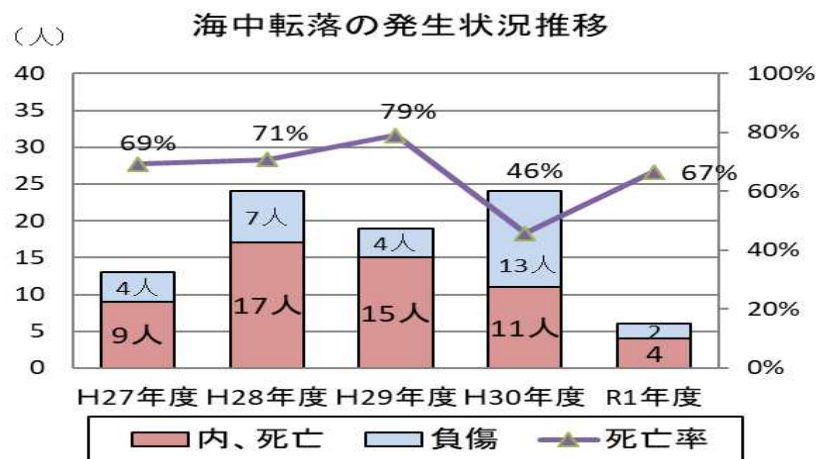
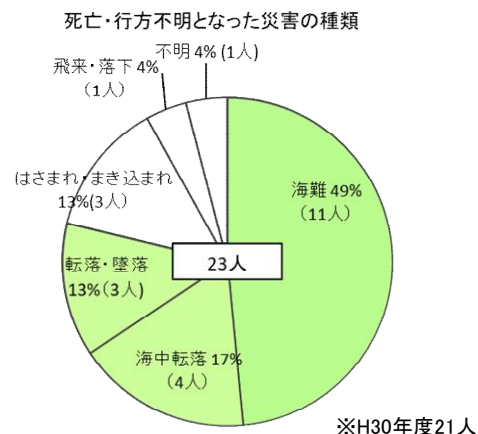


2. 死亡・行方不明率の高い災害

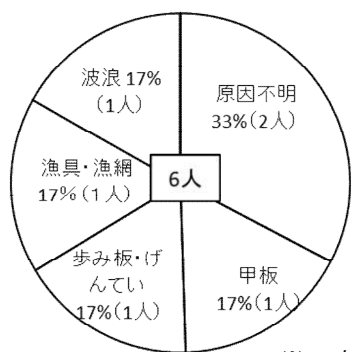
令和元年度における死亡及び行方不明者は23人で、前年度から若干増加した。災害の種類としては、海難が49%（11人）、海中転落が17%（4人）、転落・墜落が13%（3人）となっている。

なお、「海難」については、横波を受けるなどの波浪等が原因と思われる転覆により、多数の船員が同時に災害にあったものが含まれる。

例年、死亡率が高い「海中転落」による死傷災害は、例年に比べれば発生件数が大きく減少したものの、海中転落の特徴の1つである死亡率が67%であり、依然として高いことが挙げられる。



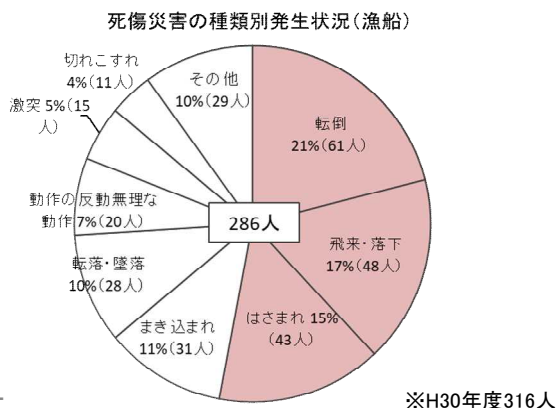
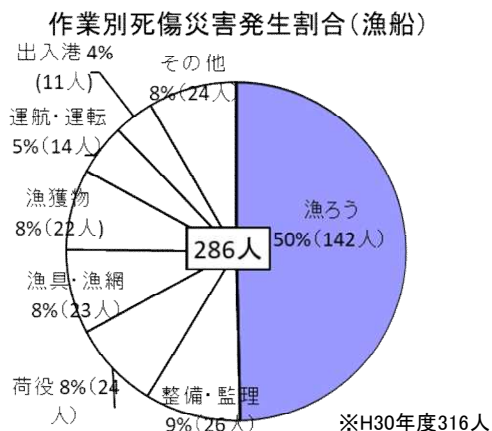
海中転落の起因別



3. 漁船における死傷災害

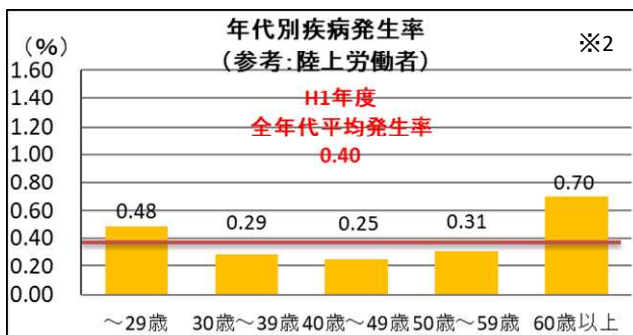
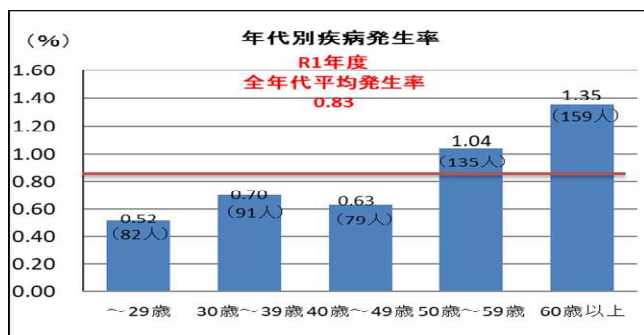
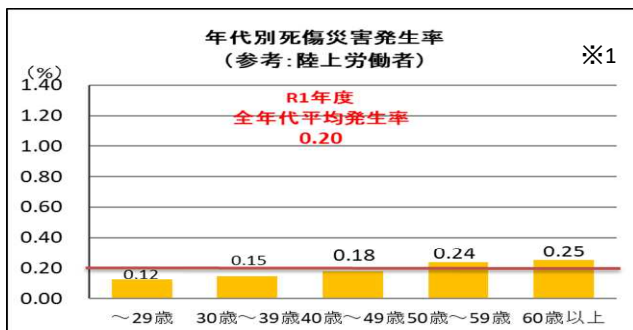
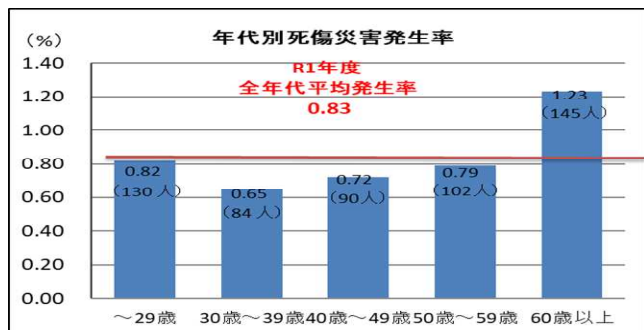
漁船における死傷災害のうち、漁ろう作業によるものは50%（142人）で、全体の半数の災害が漁ろう作業時に発生している。また、死傷災害の種類別で見ると、転倒が21%（61人）、飛来・落下が17%（48人）、はさまれが15%（43人）となっている。

転倒とはさまれは死傷災害の種類別要因としては常に多く発生しているが、令和元年度においては、飛来・落下による災害も多く発生している。



4. 高年齢船員の死傷災害・疾病

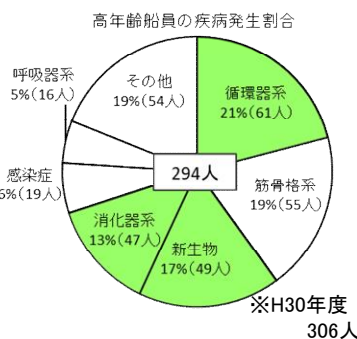
令和元年度の年代別船員災害発生状況を見ると、50歳～59歳の船員の死傷災害発生率は平均を下回ったが、60歳以上の船員の死傷災害発生率、50歳以上の船員の疾病発生率は依然として他の年代と比べて高くなっており、高年齢船員による死傷災害・疾病が多く発生している。



※1 令和元年の労働者死傷病報告(厚生労働省)による休業4日以上之死傷者数及び労働力調査(総務省)による雇用者数(役員を除く)を用いて算出した。

※2 陸上労働者の業務上の労働疾病は年齢別の統計がないため、参考までに、年代別の疾病発生率は令和元年度の加入者基本情報及び医療費基本情報(全国健康保険協会)による加入者数及び疾病発生数(業務外)を、全年代平均発生率は、上記の業務外に加え、労働力調査の雇用者数及び業務上の疾病発生数をそれぞれ用いて算出した。

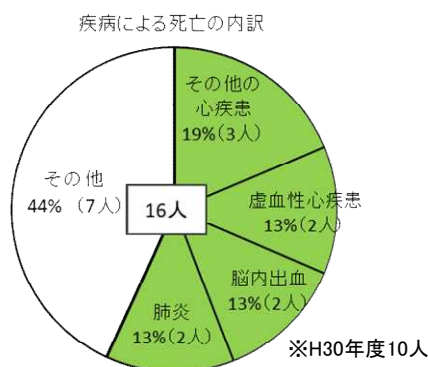
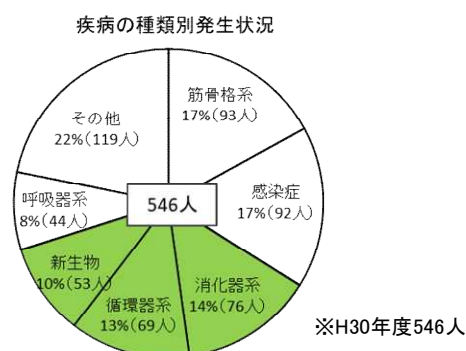
疾病発生割合では、高血圧、虚血性心疾患等の循環器系が21%(61人)、関節症、椎間板障害等の筋骨格系が19%(55人)、悪性・良性腫瘍等の新生物が17%(49人)、胃炎・肝機能障害等の消化器系が13%(47人)となっている。



5. 生活習慣病等の疾病

令和元年度における疾病の種類別発生状況を見ると、筋骨格系が17%(93人)と最も多く、次いで感染症が17%(92人)、消化器系が14%(76人)、循環器系が13%(69人)と続いている。また、疾病による死亡16人の内訳についてみると、心不全等の「その他の心疾患」が19%(3人)、「虚血性心疾患」、「脳内出血」、「肺炎」がそれぞれ13%(各2人)となっており、船員の約半数が生活習慣病の疾患により死亡している。

※生活習慣病……食習慣、運動習慣、休養、喫煙、飲酒等の生活習慣が、その発症・進行に関与する疾患で、がん(悪性新生物)、糖尿病、循環器系(高血圧・虚血性心疾患・くも膜下出血等)、肝臓病(アルコール性肝炎・慢性肝炎等)の疾患をいう。



Ⅲ 船員災害防止のための主要な対策

〔1〕 総合的な安全衛生の向上を目指した取組

1. 安全衛生管理体制の整備とその活動の推進

船員災害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や荷主の災害防止に対する意識の高揚を図るなど、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、中小船舶所有者においても、船内向け自主改善活動(以下「WIB」、11ページで後述)等の導入により安全衛生管理体制の構築を図ることが重要である。

このため、貨物船等においては荷主、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。

また、船舶毎に船内の安全衛生に関する計画を作成・実施すること及び常時5人以上乗り組む船舶については、船内安全衛生委員会を設置する他、船員災害防止の着実な実施に当たっては、船員教育機関や講習機関等における安全・健康教育が重要であるので引き続き実施する。

(1) 作業基準、安全基準の徹底

例年、転倒、はさまれ、転落・墜落等の基本的な作業基準の遵守を怠ったことによる死傷災害が多発している状況にある。このため、船舶所有者は、船内労働安全衛生マネジメントシステムに従い、総括安全衛生担当者の選任、同システムを担当するすべての者の役割・責任及び権限を定め、船内安全衛生委員会等を活用して、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。

また、就業に係るリスクアセスメントとともに、危険な作業の廃止・変更、安全装置の設置等の工学的対策、作業方法の改善・マニュアルの整備等の管理的対策、個人用保護具の使用によるリスク軽減措置を行うほか、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(昭和39年運輸省令第53号)等を遵守することはもとより、本計画に基づき災害防止対策の徹底に取り組む。

また、陸上の労務管理部門においても、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、作業基準等の遵守の徹底に取り組む。



船員の多発災害を防ぐには
一その傾向と防止対策一
(改訂版)



(2) 若年船員に対する安全衛生に係る教育・指導の充実

中堅船員(30～39歳)と若年船員(～29歳)の災害発生人数は全体の約39%で、前年度35%から若干増えている。今後熟練した知識・技能を持つベテランの高年齢船員の退職が進むと、若年船員・中堅船員へ安全衛生に関する技能等が十分に継承されず、船員災害が更に増加するおそれがあることから、船舶所有者及び船員が連携して安全文化の伝承を図ることが重要である。

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、救命設備の使用方法、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とともに、中堅船員についても再教育を実施する。

また、船内においては、船長をはじめとする熟練船員による若年・中堅船員に対する積極的な安全衛生に係る指導を推進するとともに、船舶所有者は、船員に対して船内労働安全衛生マネジメントシステムやWIBに関する教育を行う。

(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、安全衛生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	訪船・安全衛生技術指導	漁船安全衛生講習会

② 派遣船員に対する安全衛生教育等の実施

派遣船員に対する安全衛生に係る教育については、船員職業安定法に基づき、船内の安全及び衛生に関する基礎的事項については派遣元が、船舶特有の危険な又は有害な作業についての作業方法、保護具等の使用方法、乗り組む船舶の設備及び作業に関する具体的事項等については派遣先が、それぞれ責任を有する。

派遣船員に対する安全衛生管理について、お互いの安全衛生管理体制を十分に把握し、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、点検及び改善その他派遣船員の適切な安全衛生管理体制を確保するために必要な措置を講ずるとともに、船員災害防止協会が実施する講習会への参加や同協会発行の教育資料(頒布図書)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等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のないよう、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) 船内における安全衛生管理体制の構築及び推進

死傷災害の防止に向けた取組の一環として、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、効果の確認と更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システムの導入を引き続き推進するとともに、船内労働安全衛生マネジメントシステムの導入が難しい船舶所有者については、より簡単にできるWIBの導入を推進する。

国は、WIBの普及を図るため、WIB指導員養成のための講習会を実施する等、引き続き普及促進を図る。

実施日	年	月	日	実施者	項目	今のまま で良い	改善が 必要	優先 します	イラスト
1. 工具、道具などのために、使いやすく わかりやすい欄、場所を設けます。 (メモ欄)									
2. 人や資材が動けるように、通路を確保 し、はっきりとした表示をつけます。 (メモ欄)									
3. 通路は、障害物やつまづくものがない よう整備します。 (メモ欄)									
4. 工具は扱いやすいように、適切な 長さ、厚さ、形のものを使います。 (メモ欄)									
5. 置かれているものは、航海中も転倒、 落下がないように整備します。 (メモ欄)									

WIB用チェックリスト

また、WIB指導員養成講習会を受講した者は、WIB指導員として積極的にWIBの実践に取り組むとともに、船舶所有者は、船内の安全衛生水準を継続的に向上させるため、PDCAサイクルをベースとするWIB式船内労働安全衛生マネジメント体制に取り組む。

コラム

○船内向け自主改善活動(WIB)

- ・WIB(Work Improvement on Board)とは、船員本人のチェックリストによる船内点検を通じて、各船員が船内の危険箇所・問題点等を認識し、その対策を講ずるとともに、安全意識の向上を図るもの。
- ・平成27年度から令和2年度においてWIB指導員養成講習会を全国各地で計41回開催し、約1,950人が参加している。(令和2年12月現在)
- ・WIB指導員養成講習会受講者に対するアンケート結果では、「わかりやすい」「有効性がある」活動であるとの評価が多く、受講者の約60%が受講後に船内改善を実施している。

「船内向け自主改善活動(WIB) マニュアル(マンガ版)」

<http://www.mlit.go.jp/common/001034123.pdf>

(5) IoT技術を活用した遠隔医療の活用を検討等

現在、陸上ではIoT技術を活用し、健康管理のための端末で測定した情報を医師等に転送したり、画像を見ながら医師が指導する等の遠隔医療が進められている。

日々の船員の健康管理や緊急時における衛生管理者等の適確な対応を支援し、かつ、その負担を軽減させるべく、国や関係機関は、令和2年10月に公表した「船員の健康確保に向けて」の内容を踏まえ、情報通信機器を活用した医療相談、日常の健康管理を行うための面接指導等に対応出来るよう、実証実験による知見などを通じて、具体的な実施方法等について検討を進める。

また、VR(仮想現実)のように、実際の災害の発生状況が体感できる技術を用いた機器等による先進的な安全教育の導入に取り組む事業者もあり、こうした事例を参考に安全教育を進めることが望ましい。

2. 船内の居住環境・作業環境の整備・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居住環境・作業環境を整備・改善していく必要があることから、船内の作業設備、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等作業環境の整備に努め、居住区域内を常に清潔に保つことや、船内供食の充実を図る等生活環境の改善を推進することにより、若年船員のみならず女性船員が定着しやすく、働きやすい魅力ある職場づくりに取り組む。

(2) 労働時間、労働負荷の軽減

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、船員労働安全衛生月間における安全衛生講習会、訪船指導等を活用し過労防止に対する意識を高めるほか、船舶所有者にあっては、労働時間の適正管理に取り組む。

これにより、労働時間規制を遵守し、休息時間を適正に確保するとともに、労働時間、労働負荷の軽減を推進する。

また、国は、令和2年9月に公表した「船員の働き方改革の実現に向けて」や同年10月に公表した「船員の健康確保に向けて」を踏まえ、適正な労働時間の管理や過重労働対策の具体的方策に向けた検討を進める。

(3) 死傷災害・疾病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・振動等の作業環境、安全衛生点検方法及び作業手順等の作業基準の改善等の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。

さらに、危険物を運搬する船舶等については化学物質等安全データシート(SDS)を活用し、船舶に積載する化学物質等の性状及び取扱上の留意点にする情報を船員に周知し、暴露限界値(TLV)が記載されている物質については、適切な保護具の使用、必要な検知器具を備える等の安全管理の徹底を図る。

また、死傷災害の発生リスクの低減を図るため、船舶所有者が率先して、ヒヤリハット事例の収集・共有や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、安全衛生チェックリストを用いて作業基準、安全基準等を点検・改善する活動を推進する。

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、「船内の安全を先取りしよう -リスクアセスメントの実務-」、「KYTイラスト集(和英訳版)」、「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普及を図る。



安全衛生チェックリスト

船内の安全を先取りしよう
-リスクアセスメントの実務-



船員災害防止協会

船内の安全を先取りしよう
-リスクアセスメントの実務-



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

〔2〕 重点を置くべき災害に対応した取組

第11次基本計画の2年度目にあたる令和元年度の死傷災害の発生率は0.83%であり、初年度に当たる平成30年度の0.88%から0.05%減少した。また、死亡・行方不明者数は前年度より2人増加したものの、減少目標の水準は維持している。しかしながら、中高年船員(50歳以上)の死傷災害発生率は、令和元年度は1.00%で、平成30年度の1.13%から減少したものの、依然として全年齢平均(0.83%)より高い状況にある。

疾病については、漁船は減少が続いているが、全体で見ると平成30年度から変わらず、減少目標が達成できていない状況にある。令和元年度においては、特に筋骨格系、新生物及び感染症による疾病報告が平成30年度から大きく増加した。他の疾病が減少していることで、全体の件数に大きな変化がないものと考えられる。

令和3年度計画では、引き続き、これまでの重点を置くべき災害に対応した取組の他、パワーハラスメント防止とメンタルヘルスの確保を加えた7つの取組を中心に実施して行くこととしている第11次船員災害防止基本計画の着実な推進を図るとともに、特に、死傷災害防止のため、国、船員災害防止協会及び船舶所有者は、船員労働安全衛生月間における安全衛生講習会、訪船指導等を活用し、令和元年度で発生した事故事例をもとに、以下の防止対策等の周知啓発に努めることにより、同種事故の再発防止を図る。

1. 作業時を中心とした死傷災害防止対策

船員の死傷災害では、従来より「転倒」、「はさまれ」が多く発生しており、次いで「転落・墜落」による災害が続いている。

令和元年度においては「飛来・落下」による災害が69件発生しており、平成30年度の36件を大きく上回っている。

(1)「転倒」防止対策

「転倒」による死傷災害を原因別にみると、甲板上の通路・階段等でのつまずき・滑り等により転倒したものが25%(29人)、起因なしが13%(15人)、波浪による転倒が11%(13人)となっている。

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、次の令和元年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。

※事例1 甲板上で部品の取替作業中、足下のワイヤーロープに足をとられて後

ろ向きに転倒し、右腕を強く捻り右肩のスジを断裂負傷(休業日数108日)

⇒ 足下の整理整頓を行ったうえで作業すること。

⇒ 荒天時の場合は、作業を中止し安全の確保を図ること。

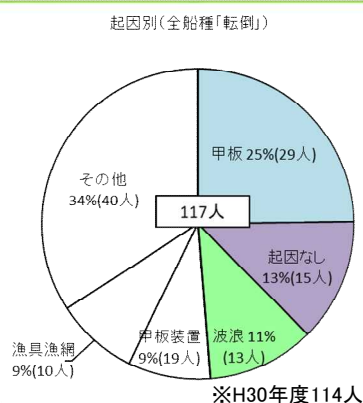
※事例2 甲板上で網の投下の際に、網のねじれを直すために左側に移動しよう

としたところ足を滑らせ、左足首を網と鉄の丸棒の間に挟み負傷(休業日数122日)

⇒ 漁船等では、血のり等で滑りやすい箇所や通路を水で流しておく。

⇒ 移動時や身体の態勢を変えるときは、急がず、足下の安全を常に確認する。

⇒ 慣れた作業だとミスが発生しやすいため、常に緊張感をもって作業する。



(注) 死傷災害の事例は、元年度内に発生した死傷災害のうち、類似の事故例が多いもの又は休業日数が多いものについて、船員法111条の災害疾病報告から抽出したもの。

(以下18ページまで同じ)

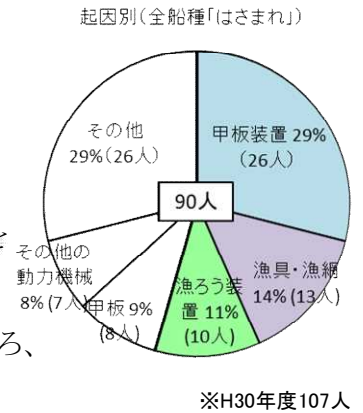


(2)「はさまれ」防止対策

「はさまれ」による死傷災害を原因別にみると、甲板装置によるものが29% (26人)、漁具・漁網によるものが14% (13人)、漁ろう装置によるものが11% (10人)と続いている。

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、作業方法等について再検討し、次の令和元年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。

- ※事例 ガットクレーンにて、クレーンのワイヤーのグリスを塗っていたところ、ワイヤーと滑車に指をはさまれ、小指薬指切断(休業日数42日)
- ⇒ 作業前にワイヤーをとめること。
 - ⇒ グリスを塗る際ははけ等の道具で塗ること。



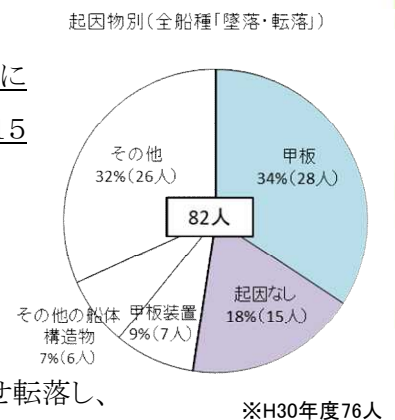
(3)「墜落・転落」防止対策

「墜落・転落」による死傷災害を原因別にみると、甲板からの転落等によるものが34% (28人)、起因なし(高所から飛び降りる等)が18% (15人)と続いている。

このような状況を踏まえ、「墜落・転落」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、次の令和元年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。

- ※事例 作業後に甲板から船内階段を降りようとしたところ、足を滑らせ転落し、靱帯を損傷(休業日数162日)

- ⇒ 階段昇降時は手すりを確実に持ち、昇降の基本である三点支持を励行する。
- ⇒ 階段の先端に滑り止めテープを貼る。
- ⇒ 足場が滑りやすくなっていないか、安全かを今一度確認する。



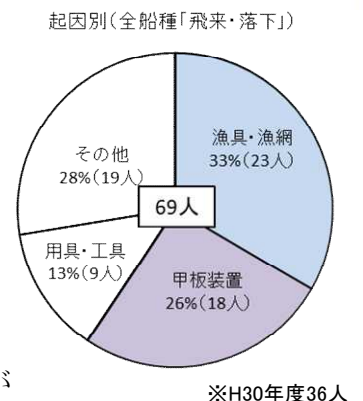
(4)「飛来・落下」防止対策

「飛来・落下」による死傷災害を原因別にみると、漁具・漁網によるものが33% (23人)、甲板装置によるものが26% (18人)と続いている。

このような状況を踏まえ、「飛来・落下」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、次の令和元年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。

- ※事例 網揚げ作業中、ワイヤーが切れてネットにかかり、ネットの部品が飛んできて親指にあたり、右手親指の骨折(休業日数256日)

- ⇒ 漁具、用具が古くなっていないか、傷んでいないかを作業前に確認する。
- ⇒ 必要に応じて、保護具等を使用する。



2. 海中転落・海難による死亡災害防止対策

海難による死亡災害を防止するため、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、船舶自動識別装置等の航行支援装置の導入を推進するとともに、最新の気象情報を収集する等ソフト・ハードを総合した効果的な海難防止対策を推進する。

また、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つながりかねない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、保護具の着用、舷ていの設置、海中転落時の救助方法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。



コラム

○船舶事故ハザードマップ

「船舶事故ハザードマップ」とは、運輸安全委員会が、身近な漁港や漁場で起こった船舶事故等の教訓を再発防止に活用するため、その発生場所を検索し、地図に重ね合わせて視覚的に分かりやすく見ることができるサービスとして、平成25年5月末から提供しているものです。

「船舶事故ハザードマップ」 <http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

(1) 作業用救命衣等の保護具の使用等

甲板上で作業用救命衣等を使用せずに漁ろう作業を行っていた事等により災害が発生していることから、次の令和元年度の事故事例を参考に作業用救命衣等の適切な使用を徹底する。

※事例 作業用救命衣を着用せず、舷門付近で魚体の取り込みをしていた最中に突如海中転落(行方不明)

⇒ 作業にあたり、命綱、作業用救命衣の着用を徹底させる。

なお、平成30年2月より、小型船舶においては、漁ろう作業時以外でも、甲板上では作業用救命衣等の着用が義務付けられたことから、引き続き、船員労働安全衛生月間における訪船指導等を活用し、その周知徹底を図る。



なくそう！海中転落
推進しよう！作業用救命衣の常時使用



(2) 乗下船時等における海中転落の防止

停泊中の自由時間における海中転落が発生していることから、次の令和元年度の事故事例を参考に防止対策に取り組むものとする。

※事例 岸壁から係船していた自船に向かうため、船舶に梯子をかけて乗り移った際に、梯子が外れて海中へ転落し、腰椎破裂骨折。(下船)

⇒ 梯子は船体の移動や振動で外れないよう適切に固定する。

⇒ 梯子の固縛場所の強度を必ず確認する。

⇒ 海中転落事故を想定し、十分に注意して行動するよう注意喚起する。

(3) 海中転落に備えた対策

「海中転落」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、次の令和元年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。

※事例 船尾付近で投網作業中に海中転落(死亡)

⇒ 漁ろう作業中は、命綱、作業用救命衣着用等を励行する。

⇒ 作業は安全な場所で行うなど、操業時の安全について、乗組員に教育する。

なお、海中転落事故が発生した場合には海中転落者を迅速に救助することができるよう、ウィリアムソンターン等の操船術、海中転落者の取り込み方法及び心肺蘇生方法、さらに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。

(4) 無理な作業による海難の防止

無理な作業を行うことによって海難が発生することから、次の令和元年度の事故事例を参考に防止対策に取り組むものとする。

※事例 沖合にて揚網作業中に、船舶の能力以上に漁獲を揚げてしまったことで、船舶が転覆した(死亡)

⇒ 船舶の積載能力を把握した上で、気象・海象状況を勘案し、必要以上に積載しない。



上記の事例のように漁船の場合、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で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等、自主的な安全対策を促進する。

(5) 生存対策講習会～生き抜くために～

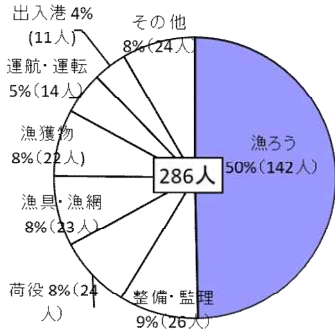
海中転落・海難が発生した場合においても、生き抜くための知識を身に付けるため、操練の実施や船員災害防止協会が実施する生存対策講習会の受講等を積極的に推進する。



生存対策講習会

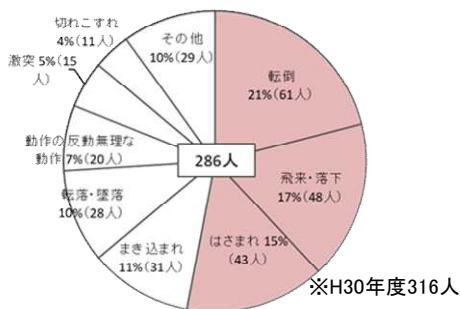
3. 漁船における死傷災害対策

作業別死傷災害発生割合（漁船）



漁船の死傷災害発生率は、前年度の1.34%(316人)から1.23%(286人)に減少したが、貨物船等の発生率(0.62%)と比べて約2倍と、その死傷災害発生率は依然として高くなっている。

死傷災害の種類別発生状況（漁船）



また、漁船における死傷災害は、漁ろう作業中のものが50%(142人)と半数を占めている。

漁船は、動揺する船上で作業を行うことから、加齢に伴う運動機能の低下が災害に繋がりがやすいことを踏まえつつ、引き続き、中高年齢船員を中心に安全意識の向上を図るとともに、次の災害防止対策を徹底する。

漁ろう作業時の災害防止対策

漁船における死傷災害のうち、漁ろう作業中に転倒、飛来・落下、はさまれを中心とした多くの災害が発生していることを踏まえ、船内設備、作業方法等について再検討し、次の令和元年度の事
故事例を参考に防止対策に取り組むものとする。

※事例1 揚網作業中、船体の動揺にてバランスを崩し、ボールローラー一部に体を巻き込まれ
胸部を負傷(休業日数30日)

- ⇒ ウインチの非常停止ができる体制とする。
- ⇒ 荒天時など、船体動揺が大きいときには作業を一時中止し、安全を確保する。
- ⇒ 操業中は漁網やロープに足をとられることのないよう、立ち位置に注意を払う。

※事例2 作業中に網に足を取られ転倒し、浮子に左肩を打ち付け負傷(休業日数110日)

- ⇒ 足元等周辺の状態を常に確認しながら作業する。

※事例3 揚投網中、スクリューに巻き付いたロープが突然切れ、背中付近を直撃し負傷
(休業日数113日)

- ⇒ 漁具等に負荷をかけて使用している際にはそれらから目を離さない。
- ⇒ ロープの緊張状態に注意する。

※事例4 揚げ縄作業中に幹縄が切れて飛んできた縄が耳に当たって
負傷(休業日数30日)

- ⇒ 保護帽、保護面など必要な保護具を使用する。
- ⇒ 漁具等の点検を励行し、損傷等破損の可能性があると思われる
漁具等は交換する。

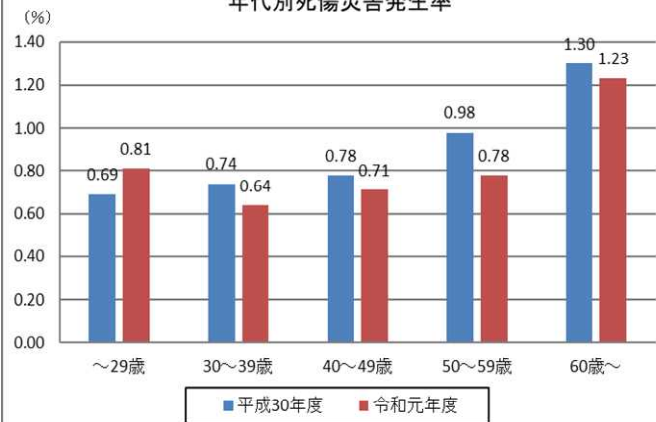


4. 年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病対策

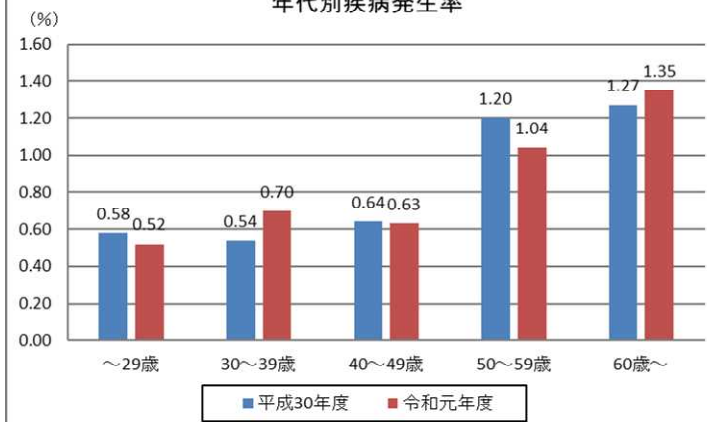
50歳以上の中高年船員は、死傷災害、疾病ともにその発生率が他年代と比較して高くなっている。

また、令和元年度は平成30年度に比べ、50歳～59歳の死傷災害及び疾病の発生率がともに大きく減少したが、一方で、60歳以上の疾病発生率が増加した。

年代別死傷災害発生率



年代別疾病発生率



(1) 死傷災害防止対策

中高年齢船員の被災原因としては、「慣れ」からくる油断、高齢化に伴う筋力、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、また、体力の回復に時間を要することから、結果として適切な動作を得ることができず被災することが考えられる。よって、その防止を図るため、船内設備、作業方法等について再検討し、次の令和元年度の事件事例を参考に防止対策を徹底する。

※事例1 作業のため機関室の階段を上っている最中、手すりを持たずに階段を上ろうとして、階段から後ろ向きに転倒し腰を負傷(71歳)

⇒階段昇降時は手すりを確実に持ち、昇降の基本である三点支持を励行する。

⇒以前は出来たことと油断せず、作業前の準備体操等で体の柔軟性を確認する。

※事例2 ハッチ上の雪を海水で溶かし終えた後、水密扉を閉める際に扉のパッキンに指を挟んで負傷(65歳)

⇒指差呼称などの安全な作業手順を励行する。

⇒扉の枠の内側に手をかけない。

⇒扉の外縁を手で持たない。

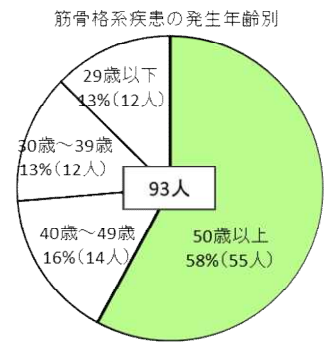
特に、海上での作業の多い漁船やその他船舶(作業船等)において、中高年齢船員の災害が依然として多いことから、身体機能の測定を励行するなどその自覚を促し、自己啓発を促進する。

加えて、身体検査や医師の指導等により得られた中高年齢船員の身体・健康上の特性を充分に把握したうえで、必要に応じてその特性に配慮した適切な船内労働環境を構築するとともに、中高年齢船員に多い災害事例を活用した安全に関する教育や船員災害防止協会が開催する安全講習会への参加等により、安全に対する意識を高める。

(2) 疾病防止対策

筋骨格系の疾患については、高年齢船員が58% (55人)を占めており、脊椎障害、椎間板障害、関節症、腰痛・座骨神経痛が多い。

作業前の準備運動を実施するほか、中腰・前屈み等の姿勢を避けること、作業場所に滑り止めを設置する等の対策を徹底する。



※H30年度72人

コラム

○年代別の疾病予防対策

① 10代～20代

特徴：行動範囲が広いため、インフルエンザ等の感染症や、過食による胃腸炎を発症するおそれがあります。

対策：過食、飲み過ぎに注意しましょう。
適切な生活習慣を若年時代から身につけるようにしましょう。

② 30代～40代

特徴：体重の増加により脂肪肝が発症するおそれがあります。
また、脂肪肝は糖尿病の発症に連動しています。

対策：食事の内容やその量に注意しましょう。

③ 50代～

特徴：糖尿病やがんの発症が増えてきます。

対策：大腸がん・胃がん・肺がん等のがん検診を受診しましょう。
大腸がん検診は潜血反応があっても正常と判断される可能性もあるので内視鏡による検査が有効です。
また、喫煙者は肺のCT検査を受けるようにしましょう。

5. 生活習慣病等の疾病防止対策

生活習慣病(心疾患等・循環器系疾患等)については、令和元年度の船員の疾病による死亡原因の約半数を占めており、中高年齢船員の増加とともに深刻な問題となってきた。また、インフルエンザやノロウイルス、さらには新型コロナウイルスを始めとする感染症については、一度発生したら船内で急速に広がるおそれがある。これらの疾病に対応するために、船員は日頃からの健康管理を、また、船舶所有者は船員の健康状態の把握に努めるとともに、民間産業保健サービスを活用する等により、健康管理体制の充実・強化を図るなどの確な予防対策を推進するほか、国、船舶所有者及び船員は次の疾病予防対策及び健康増進対策を推進する。

また、国及び船員災害防止協会は、船員等が疾病予防や健康増進についての確な情報を入手し、自らの対策に活用することができるよう、予防対策等について、船員行政ニュース、ホームページ等により情報提供を行う。

(1) 生活習慣病の予防対策

船員は、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、健康診断の定期的・継続的な受診及び健康相談、保健指導の利用に努めるとともに、全国健康保険協会が受診勧奨を行っているがん検診及び船員の健康検査項目を含む生活習慣病予防健診を積極的に受診する。

船舶所有者等は、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等の健康管理対策を推進する。関連して、被保険者である船員の同意を得たうえで、船員手帳上の健康証明書の写しを全国健康保険協会に提供することにより、生活習慣の改善が必要な対象者について保健師等による特定保健指導を受けることも有効である。

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、高年齢船員のみならず、年代を問わず船員一人一人が早期診断・早期発見・早期治療といった検査や治療のほか、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に取り組むことが重要であり、船舶所有者においても教育や情報提供等を通じてその取組を支援する。

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ために必要な措置を図る。

国は、船員が船員法に基づく乗船前の健康診断を受診するうえでの利便を向上させるべく、全国に所在する指定医の増加に取り組む。また、乗船中における生活習慣病等の予防を図るため、令和2年10月に公表した「船員の健康確保に向けて」を踏まえた健康診断の見直しや船員向け産業医の導入・確保の具体的方策に向けた検討を進める。

<参考>

久宗周二・神戸マリナーズ厚生会 編「船員版 仕事別なりやすい病気と改善策」

<https://www.wib-or.com/船員の健康と対策/>

(2) 船内での供食を通じた生活習慣病の予防

食生活の改善については、船員災害防止協会が作成した「船内の食事管理(和英、MLC対応)」、「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—生活習慣病・メタボ対策—」や、厚生労働省が作成した「食事バランスガイド」の活用等により栄養管理に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実施する他、調理師資格受有者等調理業務専従者を確保する等船内供食による疾病防止を図る。

また、船舶所有者等は、栄養バランスが確保された魅力ある食事を船内で提供できるよう、停泊地における外部からの供食サービスの利用のほか、船内における調理業務の負担を軽減できるよう、食材の購入や船内への搬送にあたっての支援とともに、レシピの提供等に取り組む。

国は、より良好な船内供食の確保に向けた環境整備に取り組むとともに、引き続き調理業務専従者の確保に向けた検討や取組を進める。

<参考>神戸マリナーズ厚生会 編「船内での供食のためのレシピ集」

<https://www.wib-or.com/船食レシピ集/>



コラム

○塩分は控えめに

生活習慣病予防のための食生活の改善として、食塩量を減らしましょう。
減塩のために、天然だしの旨みをいかす、柑橘類の酸味を利用する等調理に一工夫を。

1日あたりの平均摂取量(10g) → 目標値(8g未満に)

コラム

○現在の肥満度チェック

(BMI 計算)

$BMI = \text{体重 (Kg)} \div \text{身長 (m)} \div \text{身長 (m)}$

ここで、BMI が「18.5未満」・・・低体重
「18.5以上25未満」・・・標準体重
「25以上」・・・肥満

(標準体重の計算)

標準体重 = 身長(m) × 身長(m) × 22

(腹囲(おへそ周り)測定)

ここで、男性 85 cm 以上

女性 90 cm 以上は、内臓脂肪型肥満です。

※肥満となった人は、日頃の生活習慣を見直してみましょう。



和英対訳
船内の食事管理



からだにやさしい健康レシピ—生活習慣病・メタボ対策—



厚生労働省
「食事バランスガイド」

(3) 新型コロナウイルス、インフルエンザ、ノロウイルス等の感染症予防対策

船員の置かれている環境は、船舶という限られた空間で、24時間共同で生活・労働を行うという特殊な環境にあるため、ひとたび船内で感染症が発生すると、感染者の隔離、乗組員の待機、船内の消毒、船舶の運航停止といった措置が必要となる場合があり、その影響は非常に大きい。

日頃から感染症を予防し、また、万が一発生した場合には迅速かつ適切な対応を行うことが求められる。

新型コロナウイルス感染症が依然として猛威を振るう状況が続いているところ、物流、地域交通、食料供給等の役割を担う海運・水産業に従事するエッセンシャルワーカーである船員の衛生確保が極めて重要である。

○新型コロナウイルス

新型コロナウイルス感染症に関する正しい知識と最新の動向を把握するとともに、換気の徹底、アルコール消毒の実施、マスクの着用、ソーシャルディスタンスの確保、体温測定等による乗組員の体調管理など、日々の感染防止に努める。

また、あらかじめ対応マニュアルの整備、必要な物品の調達、交代要員の確保等必要な体制の整備を積極的に行う。

感染の疑いのある者又は感染者が発生した場合には、医療機関の受診や最寄りの保健所への連絡等を迅速に行うなど、国や業種別の感染拡大予防ガイドライン等に基づき、国及び船舶所有者・船員が一丸となって感染防止対策を徹底する。

○インフルエンザ

インフルエンザ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外航船員医療事業団「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。

また、インフルエンザの予防に効果的な予防接種についても積極的に受けるようにする。

○ノロウイルスその他の各種感染症

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。このほかの各種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。



新型インフルエンザと
緊急対応ガイドライン

(参考)

厚生労働省「感染症情報」

http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryuu/kenkou/kekkaku-kansenshou/index.html

厚生労働省「新型コロナウイルス感染症について」

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000164708_00001.html

国土交通省「感染防止対策及び船上で船員や乗客に新型コロナウイルス感染症に罹患した疑いがある場合等の対応について」

<https://www.mlit.go.jp/kikikanri/content/001344236.pdf>

○国土交通省「感染防止対策及び船上で船員や乗客に新型コロナウイルス感染症に罹患した疑いがある場合の対応等について」(抜粋)

3 感染予防、健康管理に向けた取組み

(1)入港時・停泊中

・乗組員や乗客等に対する、咳エチケット(可能な限りマスク着用)や手洗いなどの感染症対策の徹底

【喚起の徹底】

① 「喚起が悪い空間」としないために、換気設備を適切に運転・管理すること。

② 船窓が開閉可能な場合は、気象・海象の状況も勘案しながら、船窓を開放することによる換気を行うこと。

【接触感染の防止】

① 物品・機器等(例:作業用ヘルメット、ゴーグル等)については複数人での共用をできる限り回避すること。

② 船内で乗組員や乗客が触れることがある物品・機器等(例:電話、パソコン等)や手すり・ドアノブ、トイレや共用スペースなどの共用部分について、こまめに消毒を実施すること。

③ せっけんによるこまめの手洗いを徹底すること。また、洗面台、トイレ等に手洗いの実施について掲示を行うこと。 等

【飛沫感染の防止】

① 咳エチケット(可能な限りマスク着用)を徹底すること。

② 風通しの悪い空間や人が至近距離で会話する環境は感染リスクが高いことから、その規模の大小にかかわらず、喚起等の励行により風通しの空間をなるべく作らない等の工夫をすること。 等

【一般的な健康確保措置の徹底等】

① 一人一人が十分な栄養摂取と睡眠の確保を心がけるなどの健康管理を心がけること。

② 出航前に乗組員全員の体温を把握し、体調等について確認を行うこと。乗組員の同居家族の体調等についても同様に確認行うこと。 等

・乗客等の乗船手続き時等における、咳や発熱等の症状の有無などの健康状態の確認

【乗船前の検温の実施】

○ 長距離フェリーをはじめとして導入される乗客に対する乗船前の非接触体温計等による検温を実施すること。

(2)航海時

・乗組員や乗客等に対する、咳エチケット(可能な限りマスク着用)や手洗いなどの感染症対策の徹底

・乗組員について、定期的に咳や発熱等の審査症状の有無を確認するなどによる健康状態の確実な把握

・疲労の蓄積につながるおそれがある長時間の時間外労働等の可能な限りの回避

4. 有症者等(有症者及び濃厚接触者)が発生した場合の対応

(1)日本での接岸時(入港時)が発生した場合

① 接岸している港の最寄りの保健所(内航船の場合)又は検疫所(外航船の場合)に直ちに連絡する(会社や代理店を通じて可)とともに、指示を受ける。また、接岸している最寄りの運輸局等に報告する。

② 保健所又は検疫所の指示に従い消毒・必要な措置を実施する。 等

(2)海外での接岸時(入港時)の場合

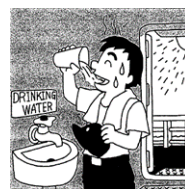
① 寄港国の検疫に直ちに連絡をするとともに、指示を受ける。併せて、会社や代理店を通じて国土交通省海事局に報告を行う。

② 寄港国の検疫の指示に従い必要な措置を実施する。

(4) 熱中症の予防対策

近年の気象状況により増加傾向にある熱中症は、その要因として高温下や高湿度での活動のほか、急な気温変化、休み明けの急な活動等があげられる。

特に暑い日・場所の作業では、自覚症状がなくても水分・塩分・経口補水液等を補給するよう心がけて、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・糖尿病等の生活習慣病の者は熱中症になりやすく、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・喫煙の節制等を徹底する。

(5) その他の健康管理上の取組

船員又は元船員で船内で石綿に関わる作業に従事していた者に対して交付する「船員健康管理手帳」による健康診断を引き続き実施する。

船員の健康管理の観点から、人間ドック等を活用し、疾病の早期発見・早期治療に努める。

船員の命を守るとの観点から、AED(自動体外式除細動器)の整備を推進し、その使用方法及び保守点検についての講習会等を実施する。

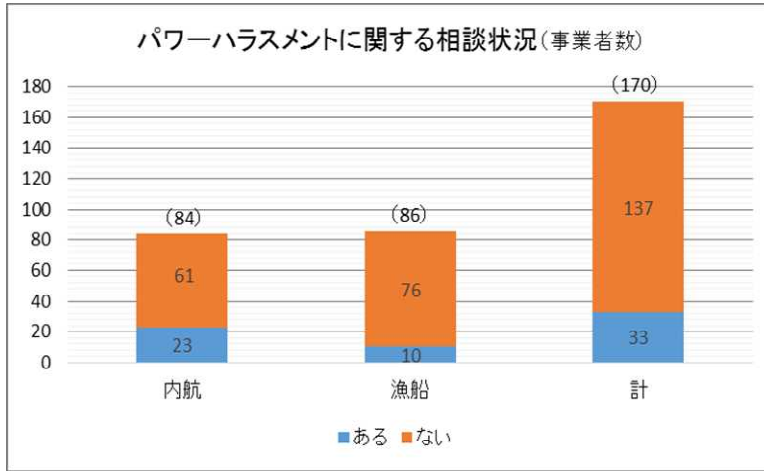


船員健康管理手帳



6. パワーハラスメントの防止とメンタルヘルスの確保

第11次船員災害防止基本計画の策定にあたり、平成29年7月に内航及び漁船の船舶所有者に対して行ったアンケート調査では、船員からパワーハラスメントに関する相談を受けたことがある事業者は全体の19%であった。



※H29. 7 海事局アンケート調査結果より

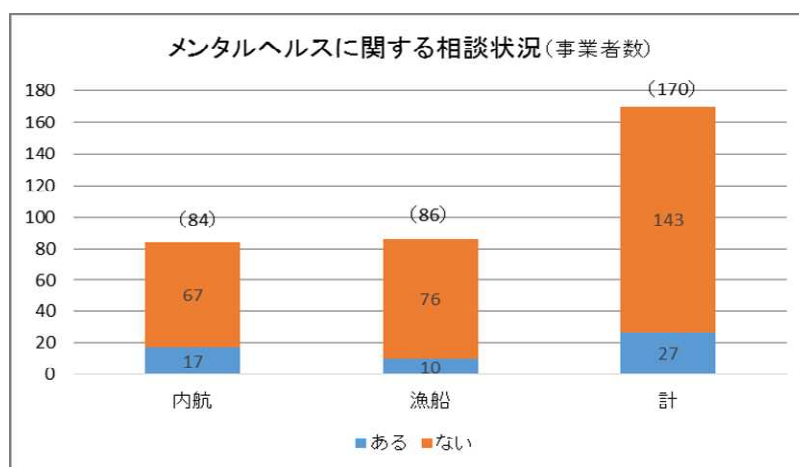
(1) パワーハラスメントの防止

職場におけるパワーハラスメントとは、職務上の地位などの優越的な人間関係を背景に、業務上必要かつ相当な範囲を超えた言動により、精神的・身体的苦痛を与える又は職場環境を悪化させる行為をいい、「労働施策の総合的な推進並びに労働者の雇用の安定及び職業生活の充実等に関する法律（昭和41年法律第132号）」の一部改正により、その防止対策が制度化され、令和2年6月から施行されたところである。

船員の心身の健康を確保するとともに、若者や女性にとって魅力があり、定着しやすい職場とするためには、海上労働の職場においてもパワーハラスメントを防止することが必要不可欠であり、国は、同法に基づき、パワーハラスメント防止のために事業主が講ずべき措置等に関する指針や制度の周知・啓発等により同法の円滑な実施を図る。

また、船舶所有者及び船員をはじめとする関係者は制度の理解を深めるとともに、同法に基づく相談窓口の設置、社内研修の実施等、パワーハラスメント防止対策を適切に講じる。

第11次船員災害防止基本計画の策定にあたり、平成29年7月に内航及び漁船の船舶所有者に対して行ったアンケート調査では、雇用している船員からメンタルヘルスに関する相談を受けたことがある事業者は全体の16%であった。



※H29. 7 海事局アンケート調査結果より

(2)メンタルヘルスの確保

パワーハラスメントの防止と同様に、職場におけるメンタルヘルスの確保は、魅力ある職場づくりの前提であることから、国、船舶所有者及び船員災害防止協会を含む関係者は、以下の取組を進める。

- ① 船員及び船舶所有者は、可能な限り、「労働者の心の健康の保持増進のための指針」（厚生労働省）を参考に、一般財団法人海技振興センター作成の「船員のメンタルヘルス確保のための手引き」等を活用したストレスチェックの実施等によるセルフケア、船長・衛生担当者等の管理監督者によるラインによるケア、人事労務スタッフ等によるケア及び外部サービスの活用によるケアの実施に取り組む。

<参考>

一般財団法人運輸振興協会「こころの健康自己チェック」

<http://www.transport-pf.or.jp/mhc/pc/>

久宗周二・小木和孝・神戸マリナーズ厚生会 編「こころの健康づくり」

<https://www.wib-or.com/船員のストレス対策/>

全国健康保険協会 宮城支部（同協会宮城支部の被保険者に限る）

<https://www.kyoukaikenpo.or.jp/shibu/miyagi/cat070/20150515-21/20160512001>

一般財団法人海技振興センター「船員のメンタルヘルス確保のための手引き」

<https://mhrij.org/Default.aspx?tabid=276>

- ② 国は、関係機関と連携して、ストレスの低減による職場環境の改善等について、指導啓蒙を行うとともに、令和2年10月に公表した「船員の健康確保に向けて」を踏まえ、ストレスチェックのあり方、メンタルヘルス対策の具体的手法等について検討を進める。
- ③ 船員災害防止協会は、パワーハラスメントの防止及びメンタルヘルスの確保を含む船員の健康問題について調査検討を進めるとともに、その成果を活用して講習会等の啓発活動を行う。

7. 船員の受動喫煙防止対策

国民の健康の増進を目的として、多数の者が利用する施設等において、受動喫煙を防止するための措置義務等を定めた新たな健康増進法が施行され、陸上における事務所や工場などでは、原則として屋内は禁煙となるなど、受動喫煙防止対策が進んでいる。

船舶については、「旅客運送事業船舶」の旅客スペースを除き、健康増進法による対策が必要な施設区分には該当していないものの、受動喫煙が健康に与える影響を考えれば、船員についても受動喫煙を防止し、健康的で快適な職場環境を確保する必要があることから、厚生労働省発出の「「職場における受動喫煙防止のためのガイドライン」(令和元年7月1日付け基発0701第1号)の組織的対策を参考に、受動喫煙防止対策に対する意識の高揚及び情報の収集・提供を行うなど、引き続き、船員の受動喫煙防止対策の推進に努める。

コラム

○職場における受動喫煙防止のためのガイドライン(抜粋)

(3) 第二種施設

「第二種施設」とは、多数の者が利用する施設のうち、第一種施設(学校、病院、行政機関の庁舎等)及び喫煙目的施設以外の施設(一般の事務所や工場、飲食店等も含まれる。)をいうこと。

3 組織的対策

(2) 受動喫煙防止対策の組織的な進め方

エ 標識の設置・維持管理

事業者は、施設内に喫煙専用室、指定たばこ専用喫煙室など喫煙することができる場所を定めようとするときは、当該場所の出入り口及び施設の主たる出入り口の見やすい箇所に必要な事項を記載した標識を掲示しなければならないこと。

オ 意識の高揚及び情報の収集・提供

事業者は、労働者に対して、受動喫煙による健康への影響、受動喫煙の防止のために講じた措置の内容、健康増進法の趣旨等に関する教育や相談対応を行うことで、受動喫煙防止対策に対する意識の高揚を図ること。さらに、各事業場における受動喫煙防止対策の担当部署等は、他の事業場の対策の事例、受動喫煙による健康への影響等に関する調査研究等の情報を収集し、これらの情報を衛生委員会等に適宜提供すること。

(3) 妊婦等への特別な配慮

事業者は、妊娠している労働者や呼吸器・循環器等に疾患を持つ労働者、がん等の疾病を治療しながら就業する労働者、化学物質に過敏な労働者など、受動喫煙による健康への影響を一層受けやすい懸念がある者に対して、下記4及び5に掲げる事項の実施に当たり、これらの者への受動喫煙を防止するため、特に配慮を行うこと。

4 喫煙可能な場所における作業に関する措置

(1) 20歳未満の者の立入禁止

事業者は、健康増進法において、喫煙専用室などの喫煙可能な場所に20歳未満の者を立ち入らせることが禁止されていることから、20歳未満の労働者を喫煙専用室等に案内してはならないことはもちろん、20歳未満の労働者を喫煙専用室等に立ち入らせて業務を行わせないようにすること(清掃作業も含まれる。)

また、20歳未満と思われる者が喫煙専用室等に立ち入ろうとしている場合にあっては、施設の管理権限者等に声掛けをすることや年齢確認を行うことで20歳未満の者を喫煙専用室等に立ち入らせないようにさせること。

8. その他の安全衛生対策

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。

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。



船員安全手帳(和英対訳)
SEAFARER'S SAFETY BOOK



訓練手引書(和英対訳)
SOLAS TRAINING MANUAL



船員労働安全衛生規則(和英対訳)
Regulations for Labour Safety
Health of Seafarers



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

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、引き続き船員労働災害防止優良事業者認定制度の推進を図る。



船員労働災害防止優良事業者
(令和2年10月現在)



級別	認定事業者数	業 種 別 (内訳)			
		外 航	内 航	旅客船	その他
1 級	91	2	33	22	34
2 級	37	0	19	8	10

2. 船員安全・労働環境取組大賞(略称SSS)選定制度の実施

船舶所有者、船員及びその関係者を対象に、他社の模範となる安全で労働環境が充実した取組を「船員安全・労働環境取組大賞」又は「特別賞」として選定し表彰を行う。

また、受賞した取組をベスト・プラクティクス集にまとめ、国土交通省HP等で広く公表する。



3. 船員労働安全衛生月間の実施

9月1日から30日までを船員労働安全衛生月間として、集中的に船員を始め関係者の安全衛生意識の高揚、災害防止対策の推進等を目指した取組を行う。

また、引き続き船員家族も参加できる講習、「目に、耳に訴える」分かりやすい講習、保護具の展示・相談を実施する。

船員労働安全衛生月間 主な活動実績(令和2年度)	
安全衛生に関する訪船指導	1,197(隻)
船員災害防止大会等の開催	24(箇所)
参加人数	919(人)
無料健康相談所の開設	67(箇所)
受診人数	491(人)



4. 船員災害防止協会の事業の充実及び効率化等

船員災害防止協会は、会員が船員の安全の確保及び船内衛生の向上のための対策を自主的に推進し、船員災害を防止するため、全国各地での各種安全衛生講習会の実施、ホームページや頒布品、機関誌等による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、常に会員ニーズの把握に努め、会員サービスの質的向上を図り、会員の増加に向けた活動に積極的に取り組むとともに、効率的な協会運営に努める。



会員は、協会の本部及び支部とのより密接な関係を構築し、協会活動に参画し、事業の活性化に積極的に関与することにより、自主的な船員災害防止活動への取組を強化するよう努める。

また、船員災害防止には事業者の自主的な活動が重要であり、船員災害防止協会の指導等を活用した取組が効果的であることから、国など関係者は、同協会への会員加入が促進されるよう協力する。