

船舶内工務・作業に関する事故防止対策 検討結果とりまとめ

[1] 検討の趣旨と経緯

『船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会』は、海上に停泊中又は接岸中の船舶内における、爆発や人体への被害等の事故災害を誘発するおそれのある工務や作業に関して、港湾運送会社、建設会社等の船舶外の事業者（下請け会社、協力会社等を含む。）が、労働者に安全な作業環境を提供するため、船舶の特殊性を踏まえて留意すべき事項をマニュアル等として整備するとともに、熟練労働者が減少しているといわれる中での有効な安全教育の実施や、多岐にわたる関係者間における安全（危険）情報の現場への確実な伝達などの方策について検討した。

今般、委員会の検討結果として、船舶内工務・作業に携わる関係業界の安全確保の現況及び作業環境としての船舶特有の問題点を踏まえた事故防止対策をとりまとめ、関係者に提言する。

[2] 委員会の開催状況

第 1 回	平成 21 年	9 月 8 日
第 2 回		11 月 11 日
第 3 回		12 月 22 日
第 4 回	平成 22 年	3 月 1 日
第 5 回		3 月 31 日

[3] 委員 (22年3月31日現在／敬称略・順序不同)

〔学識経験者〕

【座長】 渡 邊 豊 東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科 教授
酒 井 一 博 (財) 労働科学研究所長
村 山 義 夫 (財) 海技振興センター 技術・研究部研究員
板 垣 晴 彦 (独) 労働安全衛生総合研究所 上席研究員

〔現場関係団体〕

田 中 伸 一 全日本海員組合 総務局長
竹 内 一 全国港湾労働組合連合会 中央執行委員

〔海事関係団体〕

湯 本 宏 船員災害防止協会 専務理事
及 川 武 司 内航海運組合総連合会 審議役
斎 藤 廣 志 内航タンカー海運組合 海工務担当部長
保 坂 均 (社) 日本船主協会 海務部長

〔工務・作業関係団体〕

児 玉 猛 (社) 日本造船工業会 安全衛生小委員会副委員長
石 丸 周 象 (社) 日本中小型造船工業会 常務理事
石 田 育 男 (社) 日本造船協力事業者団体連合会 常務理事
菅 原 英 夫 港湾貨物運送事業労働災害防止協会 常務理事
野 潟 弘 (社) 日本海上起重技術協会 安全対策委員副委員長
斉 藤 泰 彦 (社) 日本埋立浚渫協会 安全環境対策部会長

〔行政関係〕

田 中 正 晴 厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課長
松 本 圭 職業安定局雇用開発課建設・港湾対策室長(オプザバ-)
大 倉 正 義 海難審判所書記課長(オプザバ-)
最勝寺 潔 国土交通省大臣官房運輸安全監理官
梅 沢 信 敏 国土交通省運輸安全委員会事務局参事官付事故防止分析官(オプザバ-)
若 林 陽 介 港湾局港湾経済課長
吉 永 清 人 港湾局技術企画課長
今 出 秀 則 海事局船舶産業課長
秋 田 務 海事局検査測度課長
西 村 典 明 海事局運航労務課長
坂 下 広 朗 海事局安全環境政策課長
嘉 村 徹 也 海事局安全環境政策課企画調査室長

〔事務局〕 国土交通省海事局安全環境政策課

[4] 「検討結果とりまとめ」の構成

I. 『船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会』の検討趣旨

1. 要旨及び代表的な事故事例
2. 「船舶内」の特殊性に着目する必要性
3. 船員労働安全政策の分野における蓄積の活用

II. 船舶内工務・作業の安全をめぐる諸般の現況

1. 事故災害の発生状況
2. 船舶内工務・作業の種類
3. 関係業界における安全管理マニュアルの整備状況
 - (1) 安全管理マニュアルの整備の概況
 - (2) 船舶内工務・作業と各安全管理マニュアルの内容
4. 関係業界における安全確保体制の構築状況
 - (1) 労働安全衛生法に基づく一般的な体制
 - (2) 関係業界の安全確保体制の具体的な状況
5. 関係業界における教育研修の実施状況
 - (1) 計画的・組織的な教育研修
 - (2) 新規入場の作業員への簡便な安全教育
6. 個別の工務・作業ごとの安全（危険）情報の伝達の状況
 - (1) 情報伝達の一般的な実務
 - (2) 関係者多岐の場合の情報伝達
 - (3) 危険性に対する正確な知識と敏感な感覚
7. 『勉強会』における具体的かつ詳細な検討

Ⅲ. 船舶内工務・作業に関する事故防止対策（提言）

1. 外部作業者向けの『安全管理マニュアル』や『事故等の事例データ』
 - (1) 各工務作業類型ごとの安全管理マニュアル
 - (2) 業界団体における「船舶内工務作業に係る事故やインシデントの事例データ」の収集整理

2. 教育・研修を通じた安全意識の高揚
 - (1) 安全意識の高揚
 - (2) 高齢作業者（ベテラン）の豊富な知見を安全面に対して計画的に活用すること
 - (3) 船舶内工務・作業に係る教育・研修の方法と内容

3. 工務作業の現場への確実な情報伝達[モデル情報伝達ルート]
 - (1) 発注前の安全（危険）情報の集約
 - (2) 元請け事業者（その現場責任者）による確実な周知
 - (3) 工務作業の現場における確認等
 - (4) 船舶側における「総合調整体制」の構築

4. 『勉強会』のテーマに関するその他の重要事項

Ⅳ. 今後の実務的な検討など

1. 「港湾荷役作業の安全確保に関する情報連絡会」

2. その他事項に関する行政としての連携、フォローアップなど

船舶内工務・作業に関する事故防止対策について 検討結果とりまとめ

I. 『船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会』の検討趣旨

1. 要旨及び代表的な事故事例

海上に停泊中または接岸中の船舶内で行われる修繕、修理、荷役、清掃等の工務や作業（以下「船舶内工務・作業」という。）は、昨今では、**船員以外の様々な外部作業**者により実施されることも一般的だが、近年この作業中に、危険物や人体への被害を生じうる積荷を原因とした事故が多発している（以下枠内参照）。これは、外部の作業者が諸般の事情により**船舶内の特殊で危険な作業環境**を熟知できないまま作業に当たらざるをえないことがありうること、作業の**危険回避に関する熟練性等が減退**している場合があることなどが背景にあるものと考えられる。

そこで、船員に関する労働安全政策の分野で蓄積された情報を有効に活用しつつ、外部の作業者が船舶内の特殊な環境下において工務・作業を行う際の事故や労働災害の防止等を図るため、海事関係者、作業関係者、行政等が連携して実務者による対策検討委員会を設置することとした。そして、月1回程度会合を開催して、船舶内の特殊な作業環境にも対応できる安全確保マニュアルの整備、作業現場への安全性（危険性）に関する情報の確実な伝達方の策定、などについて検討し、21年度内を目途として成果を取りまとめることとした。

【船舶内工務作業中の事故の例】

（注）運輸安全委員会「事故調査報告書」等のほか、これまでの報道内容を参考にした。

正確な事実関係等を所管当局が調査中のものもある。

荷役作業時本船荷役設備破損事故

外国船の本船上のクレーンにより、はしけから貨物を巻き揚げていたところ、突然クレーンのワイヤーロープが切断し、貨物がはしけの船底に落下。このため当該はしけ上で作業に当たっていた港湾荷役作業者が海中に投げ出され、死傷した。

台船甲板上作業時爆発事故

原油の海底移送管の洗浄等に従事した台船の甲板上において、残務処理として、配管等構造物の撤去のためガスバーナーを使用した溶断作業が行われていたが、当該台船が爆発し、作業者が重傷を負った。当該台船の甲板下のタンクに原油移送管を洗浄した後の油分を含んだ洗浄残液が溜まり、可燃性ガスが発生・滞留していたが、これが甲板上のガスバーナーの熱により着火し、爆発したものと考えられる。

ケミカルタンカータンク内作業時爆発事故

接岸中のケミカルタンカーのタンク内において、ガスバーナーを使用したタンク破孔部の修復工事が行われていたところ、爆発が発生し、作業関係者が重軽傷を負った。タンク内でのガス検知は一定間隔で実施されていたが、何らかの理由により、爆発時には、気化した引火性ガスが一定濃度に達していたこと等が考えられる。

銅精鉱運搬船船倉内酸素欠事故

接岸していた銅精鉱運搬船の船倉内において、銅精鉱の陸揚げ作業中の港湾運送作業員1名が酸素欠乏症により倒れ、この救出を行おうとした他の港湾運送作業員2名も酸素欠乏症により被災した。

◆いずれの場合も、危険物などの運搬船に関する接岸作業中の事故であり運航中ではないが、荷役設備や、タンク内の危険物、船倉内の酸素濃度の関係等船舶の特殊性が事故の原因や背景にあったものと考えられる。

2. 「船舶内」の特殊性に着目する必要性

船舶内工務・作業に伴う事故や労働災害の発生は、当該船舶を用いて運搬される物質やその残留物の影響、あるいは閉所や閉鎖区域が多く、高低差も大きい形状など、船舶特有の作業環境に大きく左右されると考えられる。しかしながら、現在、これらの工務・作業は船舶内のそうした状況を十分に把握しているとはいえない外部の者が実施することも一般的となっている。

船舶内工務・作業の安全確保をめぐる近年の状況には、以下のような問題点があるものと考えられる。

- ① 社会経済情勢の変化に伴い船舶内工務・作業を実施する事業者が、造船・修理、港湾運送、港湾建設工事などの各分野において専門化・分業化し、またそれらの下請け会社、協力会社等関係者が多岐にわたるようになってきている。加えて船舶の運航自体も、従来から、船主、管理会社、運航者、利用運送者、実運送者等幅広い関

係者が関与する仕組みであり、船舶内工務作業を外部に委託する主体も個々の状況により区々である。

こうした状況によって、タンクや船倉の積荷、酸素欠乏の危険性等作業の安全確保について不可欠な情報が、作業の現場まで円滑・適確に伝達されにくくなっていることが懸念される。

- ② 現場で作業に従事する作業員については、現下の労働環境の状況を反映して全体的としてみれば、作業に関する高度な熟練性や危険性に関する感受性が低下しているものと考えられるとともに、高齢化による災害リスクの増加も指摘されている。

作業を受注した事業者は、労働安全衛生法等に基づき労働災害を防止するための各種の措置を講ずることとなっているが、船舶内工務・作業に関しては、その作業環境の特殊性を十分に認識できなければ適確な措置をとることが困難である。船舶内工務作業を想定した安全確保マニュアル作成や作業員に対する安全教育は一般的に十分なものとはいえず、作業員の熟練性減退と相まって、船舶内作業に関する危険性が高まっていると考えられる。

3. 船員労働安全政策の分野における蓄積の活用

一方、こうした工務・作業に関する船員労働の安全確保の分野では、例えばすでに国土交通省海事局において『酸素欠乏による危害防止のための遵守事項』を策定し船舶関係の団体に周知した（19年8月）ように、これまでの情報の蓄積・整理・活用が進捗しているところである。

そうした状況にかんがみ、船舶内の特殊な環境下において行われる工務や作業に関して事故や労働災害を防止するため、一般的な労働安全衛生政策との調和を図りつつ、**船員労働安全政策の分野で蓄積された情報を有効に活用して、**

- ・ 船員労働安全分野で蓄積された安全確保対策等をベースに、他の労働安全衛生分野における取り組みを参考にしつつ、船舶内の特殊な作業環境にも対応できる安全確保マニュアルを整備すること
 - ・ 必要な安全（危険）性に関する情報が船舶内工務・作業に関与する全ての関係者に円滑かつ適確に伝達され、確実に有効な対策がとられるための方策を策定すること
- などを目的として、現場関係団体、事業者団体、行政等関係者が一体となって連携しつつ、知識やノウハウ、あるいは問題点を共有して、効率的かつ体系的に、実施主体に関わらない船舶内工務作業の安全確保の施策を企画・立案することとした。

◆ 主な個別検討事項（21年9月時点の成果のイメージ）

- ① 船舶内における危険な工務作業の種類、関連する事故事例
- ② 海事（海運・船員）関係者、造船関係者、港湾運送関係者、港湾建設関係者等にお

- ける既存の安全上の遵守事項等のマニュアルの整備状況
- ③工務作業の種類、場所等に応じた具体的な安全確保方策、そのマニュアル化（船舶関係団体における既存のマニュアル等の展開を含む。）
 - ④工務作業に関連する安全情報の現場への組織的・確実な伝達・確認のための方策
 - ⑤現場作業者の安全性に関する職能を高めるための組織的・効率的な教育訓練の方策

Ⅱ. 船舶内工務・作業の安全をめぐる諸般の現況

1. 事故災害の発生状況（外部からの作業者の事故災害の増加傾向）

船舶内工務・作業は、その運航と運航の間の時間を利用して、すなわち接岸、停泊等の状態において必要な作業が行われるのが一般的であり、本検討委員会の目的はそのような作業中の事故や災害を防止することにある。

まず、各委員からの提出による関係業界におけるこうした事故災害の発生状況（被災者、作業者その他関係者が船員の場合を含む。）をみると、資料1のとおりである。

（注）事故災害の提出のあった団体等（順序不同、略称）；

全国港湾労連、内航タンカー海運組合、港湾労災防止協会、海上起重協会、埋立浚渫協会、厚生労働省、運輸安全委員会

これらの船舶内工務・作業に関する事故災害の年間発生件数（関係者船員の場合を含む。）は、以下のとおりである。（なお、各委員に適宜の判断において提出をお願いしたものの集計であるため、統計的正確性はない。）

①合計の発生件数 昭和49年～平成21年 **90件** 〈うち発生年不明2件〉

②年間発生件数

・平成13年以前	0～2件		
・その後の推移	平成14年 3件	15年 6件	16年 14件
	17年 4件	18年 13件	19年 8件
	20年 10件	21年(途中) 5件	

この推移から、近年、船舶内における工務・作業に関する事故災害が増加している傾向がうかがえる。

また、90件のうち、人的被災が発生したものが72件であるが、これを「被災者が船員か外部からの作業者か」、増加傾向のある「平成14年以降か否か」の点で分類

すると、下表のとおりとなる。

【単位：件】

(被災者)	合 計	H13 まで	H14 以降	(備考)
船 員	3 2	1 6	1 6	
外部からの作業員	4 4	1 1	3 1	発生年不詳 2

(注1) 船 員；「船員」、「乗組員」、「船長」、「甲板員」、「副機関長」、「機関員」、「艇船長」等

外部からの作業員；「作業員」、「陸上作業員」、「陸上職員」、「技術員」、「現場監督者」、「港湾労働者」、「潜水作業員」、「大工」等

(注2) 人的被災が発生した72件中、船員・外部からの作業員の双方に被災があったものが4件ある。

船舶内工務・作業が増加傾向にある平成14年以降においては、「外部からの作業員」が被災する事故災害の割合が高まっていることがうかがえる。

2. 船舶内工務・作業の種類

資料1の事故災害の態様、件数、実施されていた業務内容等から、本検討委員会において「安全確保マニュアル」などを検討する単位となる「工務作業の種類」を次のとおりに設定した。

- ①危険物取扱い作業（危険物の積込み、回収、陸揚げ等）
- ②火気使用作業（ガスバーナーによる溶接、溶断等）
- ③揚貨装置等取扱い作業
- ④荷役関連作業（1）玉掛け作業（2）本船荷役設備に関する作業（3）一般
- ⑤車両積付け・陸揚げ作業
- ⑥バラ積み貨物の荷役作業
- ⑦係留・錨泊作業
- ⑧タンク内作業
- ⑨有害環境作業（酸素欠乏関係を含む）
- ⑩高所・舷外作業

このうち、①～③は作業の対象や手段に着目してその危険性や事故の場合の被害重大性が高いものを、④～⑦は特に船舶固有の作業内容に着目したものを、⑧～⑩は船舶の部位のうち作業場所としての危険性が高いものを類型化した。

したがって、例えば「危険物の輸送船のタンク内での火気使用作業」のように、複数の類型に該当する工務作業がある。

3. 関係業界における安全管理マニュアルの整備状況

船舶内工務・作業に関する関係業界（船員関係を含む。）における**安全管理マニュアル（及び安全確保体制の整備状況等）**は資料 2(i)~(iii)のとおりである。

関係業界の各団体の個々の安全管理マニュアルは、必ずしも船舶関連の業務のみを想定していないが、資料 2(i)~(iii)では、船舶内工務・作業に対応する部分を中心に内容等を抜粋した。

【抜粋した各団体の安全管理マニュアル】

船員災害防止協会『商船船員災害防止規程』、内航タンカー海運組合『内航タンカー安全指針』、造船工業会『修繕船工事爆発火災防止基準』、造船協力事業者団体連合会『中高齢者の災害防止』、港湾労災防止協会『港湾貨物運送事業労働災害防止規程』、海上起重技術協会『作業船団安全運航指針』、埋立浚渫協会『港湾工事安全作業標準書』 等

(1) 安全管理マニュアルの整備の概況（資料 2(i)）

- 各団体とも、船舶内工務・作業においても実施される**工務・作業の仕方**に関する安全管理マニュアルを整備している。 [→内容(2)]
- また、各団体のマニュアルにおいては、**複数事業者**が参加する工務・作業の場合の、安全管理のための**体制整備**や**元請けの責務**などについても規定されている。

[→具体例 4.(2)]

- なお、船員関係のマニュアルでは、外部からの作業員においても援用すること、及び**船員と外部作業員との連携**等についても規定されている。 [→具体例 4.(2)]

(2) 船舶内工務・作業と各安全管理マニュアルの内容（資料 2(ii)）

- まず、船舶内工務・作業の仕方（実施に関する留意点など）に係る安全管理マニュアルとしては、当然ながら、船員災害防止協会『商船船員災害防止規程』が詳しく、「船舶内工務・作業の類型」の大半に対応するものとなっている。船員固有の事項を除けば外部の作業員にも適用が可能であるが、逆に、陸上作業との比較で船舶に特有の留意点という視点では編集されていない。
- その他の団体のマニュアルは、すべて合わせれば「船舶内工務・作業の類型」の大半に対応できる。専門的技術的なデータ等を踏まえているものも多く、現場作業員が実際に活用するのに適しているものの、概して、船舶に特有の留意点という視点では編

集されていない。

◆外部の作業者が効率よく、特に船舶に特有の留意点を中心に習得できる安全管理マニュアルは現在統一的なものが存在していない。外部作業者に係る事故災害が増加していることへの対応方策の 1 つとして、そのようなマニュアルを作成することが適当である。

4. 関係業界における安全確保体制の構築状況

(1) 労働安全衛生法に基づく一般的な体制

船舶内工務・作業に当たる関係業界（主に建設業及び造船業）においては、労働安全衛生法に基づく一般的な安全衛生管理体制が構築されている。

その概要は以下のとおりである。（次頁図参照）

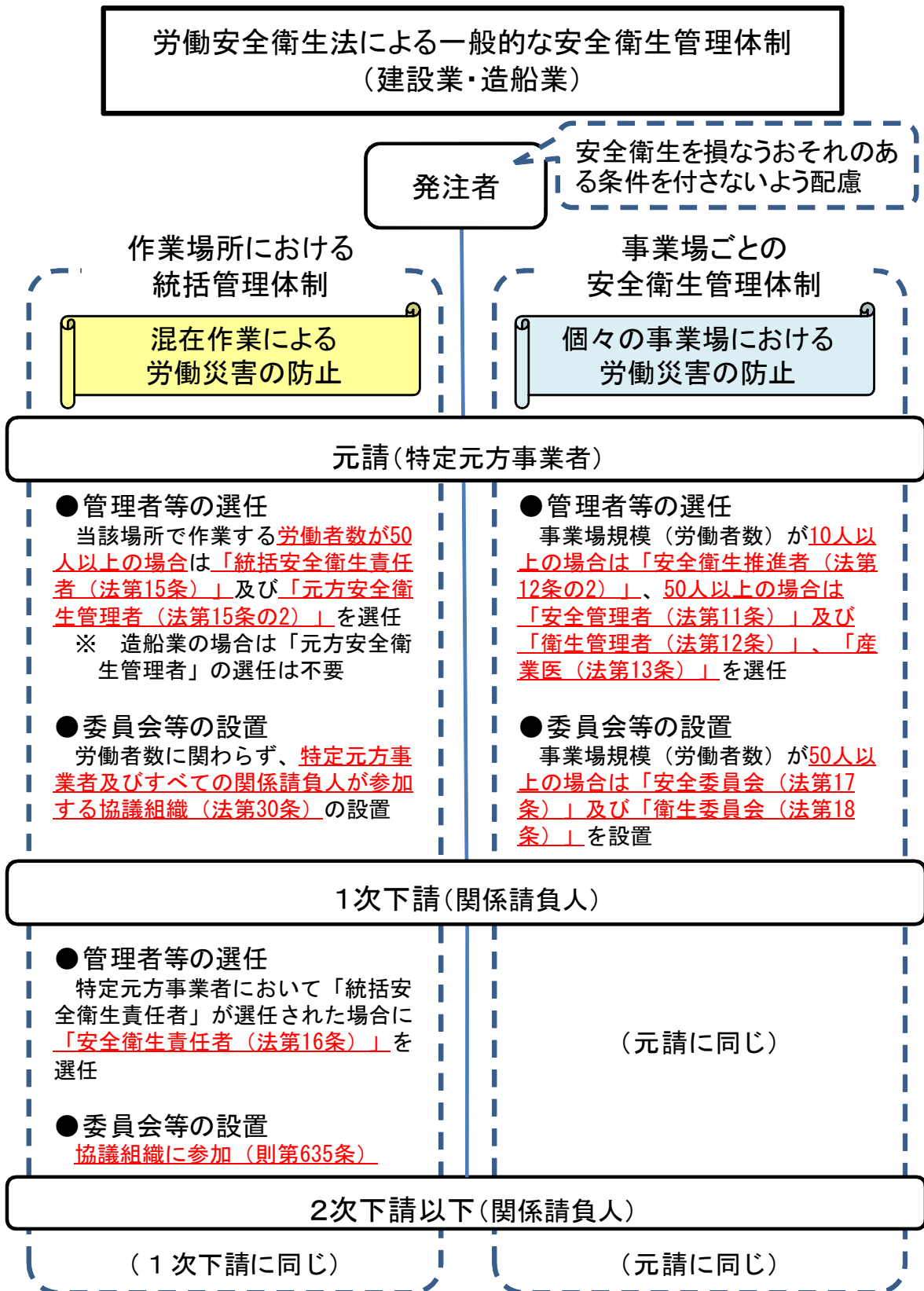
①造船所のドック内など、個々の事業場ごとの安全衛生管理体制として、

- ・「安全管理者」「衛生管理者」等の選任 [労働者数 50 人以上]
- ・「安全委員会」「衛生委員会」の設置 [労働者数 50 人以上]

②元請事業者、下請事業者の混在作業場における統括的安全管理体制として、

- ・「統括安全衛生責任者」（元請）、「安全衛生責任者」（各下請）の選任
[労働者数 50 人以上]
- ・「協議組織」の設置 [労働者数に関わらない]

【労働安全衛生法による一般的な安全衛生管理体制】



(2) 関係業界の安全確保体制の具体的な状況 (資料 2(iii))

船舶内工務・作業の実施に当たる関係業界（建設業、造船業等）においては、各団体において、概ねこの一般的な安全衛生管理体制制度を踏襲して、以下のような事項についてすでにマニュアル化し、会員等を指導しているところである。

○元請け以下複数事業者の作業員が参加する場合の、統一的な安全管理体制や、元請け、作業指揮者等をトップとする安全管理体制の構築

(例)・中小型造船工業会『修繕船工事爆発火災防止基準』

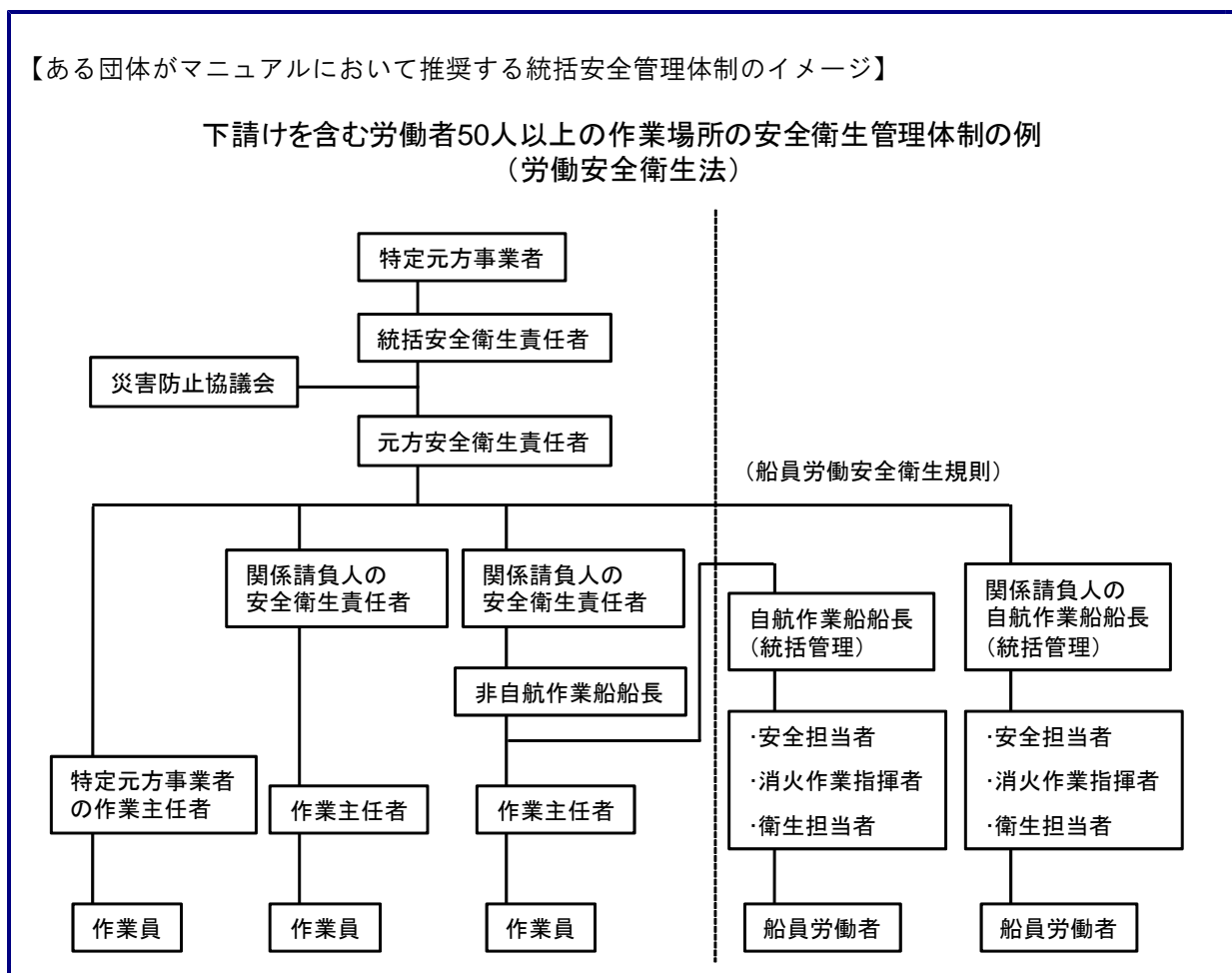
協力会社等との混在作業時における「統括安全衛生管理体制」「責任者の任務」

・海上起重技術協会『作業船団安全運航指針』

複数事業者参加作業場における「統括安全衛生責任者」「災害防止協議会」

・埋立浚渫協会『港湾工事安全施行指針』

元請け事業者の責務としての「統括安全管理体制」「新規入場者への資料提供」



○工務作業の発注元である本船側との安全確保のための連携

(例)・中小型造船工業会『修繕船工事爆発火災防止基準』

「安全衛生に関する本船への協力要請」

・港湾労災防止協会『港湾貨物運送事業労働災害防止規程』

「荷役設備管理者による安全確認」「港運事業者による要請」

○本船側からは、船員に係る安全確保措置に関して外部の作業者に援用、連携等

(例)・船員災害防止協会『商船船員災害防止規程』

「規程の実施のための港運事業者等関係者への周知及び協力要請」

荷役関連作業の場合の「船外作業者との連絡密」

・内航タンカー海運組合『内航タンカー安全指針』

「乗務員以外の作業員のすべての事項の遵守」

◆すなわち、関係業界においては、すでに、複数事業者参加の場合や、本船側との連携の場合なども含めた安全確保体制の構築に関する制度がある一方、例えば造船業界でいえば、当該制度は、造船所のドック内における工務作業を想定しているものであるため、ドック外で比較的大規模でない船舶の修繕等を行う場合であって、通常ドックに出入りしない事業者（作業者）が参加するような場合など、業界の日常一般的な業務形態からは外れるような場合に対応するものとはなっていない。

そのような船舶内工務・作業に係る「現場への確実な安全（危険）情報の伝達」「混在作業場に係る統括的な安全管理」などの課題について、船舶側を含めた各関係者の役割を明らかにする必要がある。

5. 関係業界における教育研修の実施状況

(1)計画的・組織的な教育研修（資料2(iii)）

作業者への安全に係る教育研修については、船舶内工務・作業の実施に当たる関係業界の安全管理マニュアルにおいて、概ね、各団体や各事業者において、計画的・組織的に作業者に安全のための教育研修を実施すべきことが規定されている。

その具体的な状況は、以下のとおりである。

○各団体において、事業者の全部又は一部の負担により、個々の作業者のキャリア等に
応じた計画的な講習会、研修会等を行っている。

(例)・船員災害防止協会「タンカー安全担当者講習会」「危険物取扱い責任者更新講習」

・内航タンカー海運組合「ISMに関する研修」（乗船前、休暇中、入渠時）

- ・ 全国造船安全衛生対策推進本部「統括安全衛生責任者講習会」「新規入構者災害防止研修」
- ・ 港湾労災防止協会「船内荷役作業主任者技能講習」
協力会社等との混在作業時における「統括安全衛生管理体制」
- ・ 海上起重技術協会「海上起重作業管理技士講習会」
- ・ 埋立浚渫協会「港湾工事安全講習会」

○その中には、当該講習会、研修会等を修了した者に一定の資格を付与することにより、法令の要件を満たしたり、直轄工事への競争参加の要件や審査に対応するなどの効果を持たせたり、あるいは荷主の要請に応えるものがある。

- (例)・ 船員災害防止協会「酸素欠乏危険作業講習会」による「酸素欠乏危険作業主任者の資格」により、船員労働安全衛生規則の求める資格要件をクリア
- ・ 内航タンカー海運組合「ISMに関する研修」により、荷主の安全性への要請に対応

◆このように、すでに概ね関係業界においては、作業者に対する計画的教育研修制度を整え、また、その教育研修を推進する具体的なインセンティブもある状況であるが、(船員・造船関係団体に係るものを除き)教育研修の内容は、ことさら船舶内工務・作業の危険性等に特化したものとはなっていない。

船舶内工務・作業に携わる関係業界においては、その特殊性による危険性を要領よく各作業者に習得させる教材等が必要である。

(2)新規入場の作業者への簡便な安全教育

各団体においては、新規入場者等への簡便かつ要点のみの安全教育や必要事項の周知のために、

- 必要事項を厳選しポイントとして集約した内容を、名刺程度の大きさに折りたたむことで常時携帯できる紙面に記載したもの
 - 各事項について要点を把握しやすいさし絵を付記し、ポイント集として列挙した冊子
 - 中高齢の作業者のために、典型的な事故災害についての概要及び対策(教訓)をさし絵つきで各ページ1事例で編集した事例集[造船協力事業者団体連合会『中高齢者の災害防止のために』]
- などを作成し、会員事業者に奨励している。

6. 個別の工務・作業ごとの安全(危険)情報の伝達状況

関係業界においては、概ね、まず、船舶内工務・作業を含む工務作業の(個別の又は一括の)受注時や事前の見積もり時などに、会社の営業担当等において安全確保に関する情報、あるいは危険性に係る情報を入手し、それを現場へ向かう作業者に伝達している。現場においては、一般的には、現場責任者ができる限り船舶の船長、その

代行者、安全担当者等から当該情報の具体的内容や時点変更点などを**確認**して、配下の作業員（混在作業の場合を含む。）に**周知**し、作業に当たっている。

一方、発注元の船舶側においては、**船舶の所有者(船主)、管理者、運航者、それらの工務関係の代行者等様々な主体が発注元になりうるが、いずれの場合にも、概ね、船長等現場より必要な工務作業に関する船舶の積み荷や場所に係る情報を聴取の上発注している。**また現場の船長、その代行者、安全担当者等は、**外部の作業員が行う工務作業に立会**して必要事項を伝達しているとのことである。

(1) 情報伝達の一般的な実務

一般的な、安全（危険）に関する情報の伝達に係る実務上の具体的な態様は以下のとおりである。

① 事前の情報の入手

[造船] 受注時、事前打ち合わせ・見積もり時に、船主等から情報を得ている。

[荷役] 元請けが設備の管理状況等を確認している。

[建設] 元請けが発注者（公共等）及び関係者等から必要な情報を得ている。

② 現場における情報の確認

[造船] 出張修繕の場合でも、その現場責任者が船舶側の船長等から情報を得、必要に応じて立会も要請。

[荷役] フォアマン（現場責任者）が本船荷役機器等の管理状況等を確認し、目視も行う。

[建設] 元請けの現場責任者が発注者（公共等）及び関係者等から必要な情報を得ている。

③ 現場責任者から配下作業員（混在作業の場合を含む。）への情報の周知

[造船] 作業開始前に、協力、下請けを含む作業員全員に情報を周知している。

【ある造船会社の出張修繕の場合の事例】

○毎日の作業開始前に、作業グループのリーダー（本社の担当技師）が、現場船舶の船員（原則として船長）より安全上の必要な情報を入手し、「安全確認票」として、双方所持する。

○リーダーは、一方、自らその情報を逐一ペーパーに記載して、作業員（協力会社等を含む）全員が読み、周知する。この際、「黒板」等は、日付変更等のみになるなどの惰性がありうるため使用しない。

- [荷役] フォアマン（元請けからの現場責任者）が作業員全員に情報を周知している
[建設] 元請けの現場責任者により、末端の下請け作業員に至るまで周知する。

④ 船舶側の事前の情報の集約と伝達

[船舶側] 外部の工務作業の発注元となるのは船主、工務代行者等各者あり。基本的に、事前に船長等の現場より船舶の貨物や部位の状況などの必要な情報を集約し、発注時には、その情報を伝達している。

また、事前の見積もり、打ち合わせ等がある場合は、一般的に、発注元の会社の工務監督者が工務作業の責任者（主に元請け）等に情報を伝達している。

⑤ 船舶側の当日の立会と監督

[船舶側] 工務作業の当日においては、現場船舶の船長、代行者等や、発注元の工務監督者が、作業開始前の打ち合わせや、作業中の立会・監督などを実施している。

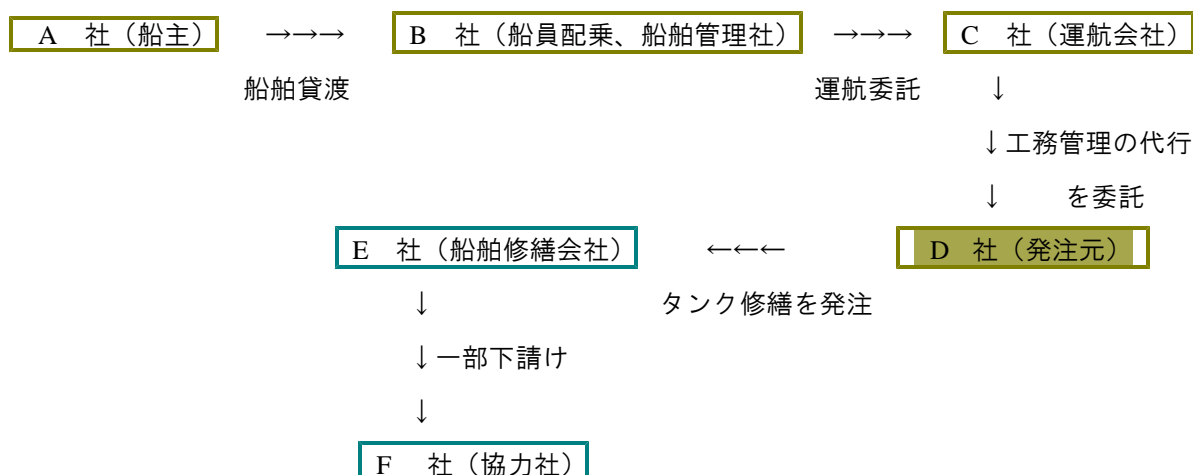
- ◆ このように、船舶側より外部の工務作業を発注する場合に必要な情報伝達は、関係業界の各団体などにおいて把握されている**各事業者の実務上の原則**からすれば、（全ての関係者における安全性、危険性に関する知識・判断力が適切である限り）**遺漏なく、とり行われる**。

しかし一方では、**情報伝達の実務のいずれかに不備があったと考えられる事故も発生している**ことなどにかんがみ、作業の現場への適時確実な情報伝達のための船舶側・作業側それぞれの役割を改めて整理して、すべての関係者がその励行を徹底する必要がある。

(2) 関係者多岐の場合の情報伝達

一般に、貨物船等の運航には、船主、船舶管理会社、船員配乗会社、運航会社など多くの会社等が関わっている。さらに、当該船舶に係る工務関係を代行する会社がある場合もあり、その修繕の場合などでは、**日々の貨物の状況や船舶内各部の状態には（通常）精通していない当該工務代行会社が発注元として、外部に修繕を発注することとなる**。

【ケミカルタンカーのタンク内修繕の場合の関係者の例】



[注] タンカーの積み荷（コールタール、ベンゼン等）の状況や、タンク内の状態を、現場の船長等を介して通常よく把握しているのは、A、B、C社

この例のような場合には、発注元の工務代行会社は、発注の際、必要な安全（危険）情報を十分かつ正確に元請けの修繕会社に伝達しなければならないが、そのためには、運航会社等を介して現場の状況をよく把握することが必要となる。

さらに、作業当日においては、船舶側の立会・監督者として、発注元の工務代行会社のみならず、船長等の現場か、運航会社等の社員が赴くことが望ましいと考えられる。

- ◆ 関係者が多岐に及ぶ場合の情報の伝達には、特に煩雑さや手間が必要となる。船舶運航に係る船主、管理会社、運航者、工務代行者等においては、外部に工務作業を発注する場合には、それらのいずれかが責任を持って現場の船舶の安全に係る情報を集約して、確実に受注者側（作業側）に伝達することが課題となる。

(3) 危険性に対する正確な知識と敏感な感覚

情報伝達については、全ての関係者間の連絡や連携が支障なく実施されている場合でも、その情報を取り扱う各人が**正確な知識と敏感な感覚**を持つことが必要である。

- 【例】
- ①ケミカルタンカーに関する工務作業の場合は、積み荷として取扱っている**各危険物に関する化学的な性質（引火点、揮発性等や安全隔離距離など）**を含めた正確な知識が必要。
 - ②同様の場合に、**危険物を貯蔵しているタンク等の状態**を正確に把握することが必要。
 - ③**酸素欠乏**など人体への被害を惹起しうる有害環境が船舶にはありうることや、酸素欠乏に陥

った場合の適正な救済方法などを習得しておくことが必要。

④火気使用作業を行う場合は、その作業には、**特段の注意をもって**、危険物輸送の状況等**危険性の要因**を事前に伝達することが必要。

- ◆ 船舶内工務作業を外部の作業者が実施する場合は、このような危険性に関する情報で、**海事関係者や通常取引している請負業者との間では常識的な知識や認識でも、不慣れ、不知の作業者が**ありうるため、全ての関係者がそのことに常に留意し、危険性に対する正確な知識と敏感な感覚を持って必要な情報伝達を徹底することが課題となる。

7. 『勉強会』における具体的かつ詳細な検討

本検討委員会においては、このような現況を踏まえて、より具体的に事故防止のための方策を検討する必要性にかんがみ、船舶内工務・作業の中でも、その内容、場所等が定型的でない等のため**船舶側及び外部作業側の関係者が多岐にわたり、かつ時々で変化し**、さらに下請け、協力会社等請負形態が**多重的になりがちなもの**については、情報伝達の不備、安全管理マニュアルの不徹底、教育訓練の未実施などによる事故が生じる危険性がより高いと考えられるため、そうした特定の分野について詳細に検討を行い、試行的に有効な事故防止対策を起案する以下の2つの『勉強会』を実施した。

[1] 港湾荷役作業勉強会

具体的な検討内容は、以下のとおり。

- 船舶側と外部作業側（港湾運送）の各関係者がそれぞれの役割を果たし、作業の安全を確立するための、「**安全確保体制**」の問題
- 本船荷役設備の不具合等作業の安全性に重大な影響を及ぼす事項について、各関係者が**確実かつ適切に情報を共有する（「情報の伝達」）**とともに、共通の様式により点検事項等の情報を相互に確認する（「**安全管理マニュアル**」）ための問題

[2] 船舶修繕勉強会

具体的な検討内容は、以下のとおり。

- 明確な安全管理体制が整っていない、修繕（造船）会社が出張により工務作業を実施する場合の「**安全確保体制**」の問題、「**情報の伝達**」の問題
- そうした出張修繕の場合には、造船協力会社のうち零細なものも参加することがあるが、その作業へ、いかに時間的制約の中で**有効な事故回避のための知識等を習得させるか、「安全教育」**の問題

【平成 21 年 12 月 22 日第 3 回船舶内工務・作業に関する事故防止対策検討委員会資料『勉強会の実施』より抜粋】

○以下の勉強会を実施する。

『荷役作業勉強会』

(内 容) 荷役作業における船側・陸側の関係者間における情報伝達と安全な作業遂行のあり方、外国船を含めた本船荷役関係機器の安全確保方策などについて、関係する条約、法令の現状を踏まえつつ、その方向性について検討。

『沖修理作業勉強会』

(内 容) 船舶の修理・整備等の作業のうち、入渠しないで行われるものについて、その作業内容と実態、専門事業者の参加状況、現場における情報伝達の実情等について調査し、よりよい安全確保方策について検討。

Ⅲ. 船舶内工務・作業に関する事故防止対策（提言）

本検討委員会及び勉強会における検討の結果を踏まえて、船舶内工務・作業の安全確保に関して、これに携わる業界の団体及び事業者に対して、以下の事項を**提案し、推奨する**。

2つの『勉強会報告』は「資料別冊 1 及び 2」であるが、それらの内容から敷衍されるものを含めて、以下の 1.～ 3.に「船舶内工務・作業の安全確保」の全般に係る事項を挙げた。また、4.では補足的に、各勉強会の報告内容のうちの他の重要な事項について挙げた。

1. 外部作業者向けの『安全管理マニュアル』や『事故等の事例データ』

(1) 各工務作業類型ごとの安全管理マニュアル

安全確保のための諸措置を担当者の属人的な知見や技量のみ委ねず、措置の内容を文書等で整理し普及して、普遍的にあるべき措置の実践を確保することが「安全管理マニュアル」の趣旨である。

そこで、Ⅱ「諸般の現況」のとおり、増加傾向にある外部の作業者による船舶内工務・作業に関する事故災害の防止のためには、現在、一般的に関係業界（船員、海事関係を除く。）における安全管理マニュアルでは特には留意されていない「船舶特有の作業環境」に焦点を当てたマニュアルを整備することが有効と考えられる。

そのような観点から、各団体の既存のマニュアルをベースとして、各工務作業の類型ごとに要点を集約したものが「資料別冊 3」である。これは、「外部の小規模会社の作業者が船舶内工務・作業を初めて実施する場合の最小限の留意事項」という方針で編集した。

なお、マニュアルの内容は、個々の行為に関する留意事項のほか、必要に応じて、作業全体者の指揮命令等安全確保体制に係る事項や、船舶側を含めた情報伝達等関係者の連携に係る事項について規定している。

- ◆ 関係業界の各団体においては、本マニュアル（資料別冊 3）の内容を踏まえて、
 - ①必要に応じて、**既存のマニュアルの内容を船舶特有の観点を加えて再編集**すること
 - ②本マニュアル中のキーワード（各事項の要素）を中心として、簡易なカード方式、さし絵等を付加した事例集方式など、**各業界や工務作業の実情に応じた手段を選択**の上、会員や作業者への周知内容を検討することが望ましい。

(2) 業界団体における「船舶内工務作業に係る事故やインシデントの事例データ」の収集整理

船舶内工務・作業に携わる関係業界の各団体においては、これまでも、造船業界等海事関係のものにおいては、ある程度「船舶内工務作業に係る事故やインシデントの事例」を収集している。一方、船舶内との観点では事例を収集していなかった団体もある。本検討委員会においては、そうした団体も含めて、船舶内工務・作業に係るものに特化して事故事例等の収集、提出をいただいたところである。[資料1など]

- ◆ 船舶内工務・作業は、Ⅰ 1.や『船舶修繕勉強会報告』Ⅱ 2.で例示した事故事例にみるとおり、「連携」「情報伝達」「閉所等の物理的な面」など、船舶関連特有の危険性を伴うものである。これにかんがみて、**今般の収集整理を契機として、今後とも関係業界においては、各団体などにより「船舶内工務作業に係る事故やインシデントの事例データ」を収集・整理して、傘下事業者が共有できるような仕組みを作っておくことが望ましい。**

このような、船舶内工務・作業に携わる関係業界ごとの事例データは、2.(3)の元請け事業者を中心とした教育研修においても、不慣れな作業者に、もっとも要領よく、具体的に船舶内の危険性を認識させる効果があるのではないかと考えられる。

2. 教育・研修を通じた安全意識の高揚

(1) 安全意識の高揚

仮に安全管理マニュアルが整備されていたとしても、それを使用する個々の作業員において、工務作業の危険性の認識や安全確保への必要性の認識が薄い場合には、安全は確保されない。

また、各団体等における組織的・計画的な教育研修システムは整備されており、作業員は、着実に作業に関する知識や資格を習得することが可能である。しかしながら、安全の確保は、そうした実務的なノウハウのほかに、現実に作業に当たるときの個々の作業員の安全（危険）に対する意識に大きく影響される。

そうした観点から、関係業界においては、各団体等が中心となって「**危険予知訓練**」など個々の作業員の作業中の安全性に関する感覚や認識を高める取り組みを進めており、船舶内工務・作業に関しても同様の取り組みが求められるところである。

【「危険予知訓練」の例】

○ 訓練の内容

作業場等での毎日のごく短時間のミーティングにおいて、その時の状況に応じた「危険予知」に関する話し合いを行うことにより、日常の工務作業に「危険予知活動」を浸透させ、「ゼロ災運動」を推進する。

○ 訓練の標準的な進め方

ラウンド	問題解決方法	危険予知方法	危険予知訓練の進め方
1 R	現状把握 (事実を掴む)	どんな危険が潜んでいるか	イラストシートの作業例の中に潜む危険要因を皆の話し合いで発見し、それによって惹起される現象を予想する。
2 R	本質追求 (本質や原因を探る)	これが危険のポイント	発見した危険要因のうち、重要と考えられるものに○印、特に重大と考えられるものに◎印をつけ、指さし呼称確認をする。
3 R	対策組立 (対策を立てる)	あなたならどうするか	◎印の重大な危険を解決するにはどうしたらよいかを考え、具体的な対策を立てる。
4 R	目標設定 (行動計画を決める)	私たちはこうする	対策のうちの重点的実施項目をしぼり込み※印をつけ、それを実践するためのチームとしての行動目標を設定し、皆で提唱する。

○ 具体的な進め方の例

2 R ・◎印が出たら必ず皆で3回指さし呼称をする。

(例)「安全帯がないので落下するおそれ」→「安全帯ヨシ」3回指さし呼称

4 R ・行動目標を設定した場合、皆で3回唱和する。

(例)「～を、～して、～しよう。」「～ヨシ」

(2) 高齢作業員（ベテラン）の豊富な知見を安全面に対して計画的に活用すること

安全性・危険性に対する感性の養成、あるいはマニュアルにはならない現場的ノウハウの伝承のために、ベテラン作業員の豊富な経験及び知見を、会社や団体等の組織として計画的に活用することは有効である。造船業界においては、例えば「50歳前後から教育するための技能を習得するシステムの導入」などの体制づくりについて検討を開始している。

【(社)日本造船工業会『造船業高齢者雇用推進ガイドライン「こんなにある高齢者活躍の場～安全な職場づくりにベテランの技を～」』の要旨(事務局による要約)】

(1)現場で長く経験を積んだ人たちが **50 歳前後で安全衛生部門に異動して研鑽を積む**ことで、安全な職場を実現する機関車的な役割を担えとの発想。その安全衛生分野の仕事は、企業内にとどまらず社外で活躍する場も数多くあり、地域の安全衛生の向上にも寄与しうるもの。

(2)造船業の雇用面の状況は、①定年退職者の増加と中堅層の人員不足による**安全ノウハウの断絶**が懸念されること、②**現場に不慣れな作業者の増加**が事業所の安全衛生スタッフにとって大きな懸念となっていること、がある。

一方、造船業の現場は、高所作業、重機作業、暑熱作業、有機溶剤取扱いなど厳しい安全管理を必要とする多くの作業で成り立っているため、安全管理を維持するには広範で深い知識・技能を要する。そこで培われたベテラン作業者の経験とノウハウは貴重であり広く活用できると考えられるため、そのようなベテラン作業者に**教育の仕方の訓練等を計画的に実施**し、「安全パトロール」などを通じた作業現場の安全衛生改善の指導や、下請けを含む同業他社における安全衛生レベルの向上の指導、あるいは、地域の自治体や災害防止団体の関係において造船業の災害防止技術を伝承するなど、所属する事業所の内外問わず活用するもの。

(3)この「安全衛生分野での高齢者の活用」には、以下の**取り組むべき課題**がある。

- ① 50 歳前後から定年後を見据えた能力開発・キャリア開発を実施する等会社としての体制づくり
- ②安全衛生のスタッフとしての仕事は重要かつ満足感が得られるものであることを認識させるなど会社としての従業員への動機づけ
- ③安全衛生の講師に求められるポイント（事業所経験、講師等の免許、教育指導への熱意と冷静さ、など）を整理した計画的な講師養成教育の実施
- ④安全衛生に係るスタッフが手薄な下請け等会社との協力・連携 [等]

◆ 熟練作業者の減少による作業場の安全意識や危険に対する感受性の低下、若年作業者等が過度にマニュアルに依存することによる弊害は、造船業界にかかわらず懸念されるところであるが、船舶内工務・作業に携わる他の関係業界においても、このようなベテランの経験や知見の活用は有効である。

各団体や事業者においては、このようなベテランの活用などによる、**マニュアルにはならない現場の安全性に関する感性を伝承するための体制づくり**について検討していくことが望まれる。

(3) 船舶内工務・作業に係る教育・研修の方法と内容

船舶内工務・作業の作業者への教育研修の実施方法については、今後とも、

- ① 団体が事業者の安全関係の中心的担当者を集めて作業の安全確保に必要な知識、技能等に関する教育研修を効率的に実施している例
 - ② 元請け事業者等が新規入場者等に対して簡易かつ要点を捉えた資料により、時間的・場所的な制約のある中で**必要最小限の教育を実施**している例
- などを参考に、関係業界において、作業者が必要な知識、技能等を確実に習得できるよう実施していくべきである。

- ◆ これに当たっては、**元請け事業者**が、下請け、協力会社を含めて混在作業場全体を統括する安全管理の観点により、中心的な役割を果たしていくことが必要である。
- ◆ また、その内容としては、船舶の出張形態による修繕などにおいては、船舶内の作業に不慣れな作業者が存在しうることによく注意し、「**船舶内関係者や海事関係者の間では常識的な事項**」を含めた**基本的な事項**の確認・教育をすることが必要である。
- ◆ 1.の『各工務作業類型ごとの安全管理マニュアル』（資料別冊 3）、及び『関係業界ごとの船舶内工務作業に係る事故やインシデントの事例データ』は、「**簡易かつ要点を捉えた教育**」に当たって、それぞれ携わる工務作業の内容に応じて活用しうるものである。

3. 工務作業の現場への確実な情報伝達 [モデル情報伝達ルート]

一般に工務作業の請負関係においては、発注の申し込みや契約時、事前見積もり時、現場における作業直前の打ち合わせ時等、発注側から受注側への安全情報の伝達の際は複数ある。船舶内の工務作業では、現場の特殊性や関係者多岐などの事情を踏まえて、特に、それらの**いつの機会に、誰が、誰から（誰に）、何を聴取するか（伝えるか）、**事前に想定しておいて、**混乱や勘違い等がなく、作業現場に正確な情報を伝達する必要があり、**具体的には、発注前の船舶側における情報集約、契約時や見積もり時における確実な伝達、修繕作業側における元請け等による現場への伝達、現場確認、船員の役割など、**情報収集・伝達の機会と各関係者の役割を明示することが重要**である。また、何が「**安全（危険）情報**」か、事前に想定、整理しておくことも有効と考えられる。

(1) 発注前の安全（危険）情報の集約

工務作業の発注元になる船舶側の関係者は、船主にしても、工務関係代行者にしても、必要に応じて、船長等現場より、**安全性（危険性）に関する最新の動向や状態（情**

報)を極力リアルタイムで正確に、聴取・集約した上で、外部会社への発注時〔及びその後の見積もり時、事前打ち合わせ時など〕において、正確に伝達することが必要である。

◆ この際、船舶側において、特に留意すべき「情報」は、船舶の作業環境としての特殊性が外部作業者にとって危険要因となりうることにかんがみて、例えば、

(ア)対象船舶に係る積載物等の危険情報

(イ)船舶内の危険箇所

(ウ)船舶内で同時並行、若しくは直前に行われる他の作業の概要

などが考えられる。

(2) 元請け事業者（その現場責任者）による確実な周知

工務作業を受注した（外部の）元請け事業者は、必要に応じて下請け事業者を経由して、当該工務作業に参加する全ての作業者に至るまで、発注者より伝達された安全（危険）情報を確実に周知することが必要である。

◆ この際、

(ア)元請け事業者は、当該情報の内容が（例えば、積み荷の内容や量などで）刻々と変化しうるものであれば、特に作業開始直前の状況には細心の注意を払うこと

(イ)元請け事業者は、その現場責任者には、常時最新かつ正確な情報が伝達されるような体制にあることを確保すること

(ウ)現場責任者は、当該情報を、工務作業当日に参加する全ての作業者に、その中には「船舶内工務・作業」に不慣れな者も含まれている可能性があることを十分に認識した上で、確実に周知すること

などの措置が必要である。

(3) 工務・作業の現場における確認等

さらに、工務・作業の当日における留意点としては、

(ア)船舶側の現場代表者（すなわち、船長等船員）は、可能な限り、工務・作業の事前打ち合わせや作業中において、立会することが望ましいこと

(イ)船舶側、外部作業側双方とも、事前に伝達された情報を確認し、あるいは、変更点がないか留意すること

(ウ)外部作業側としても、当日の工務・作業の内容上、（例えば、火気使用作業など）特に注意を要するものがあれば事前に船舶側に伝達しておくこと

などが挙げられる。

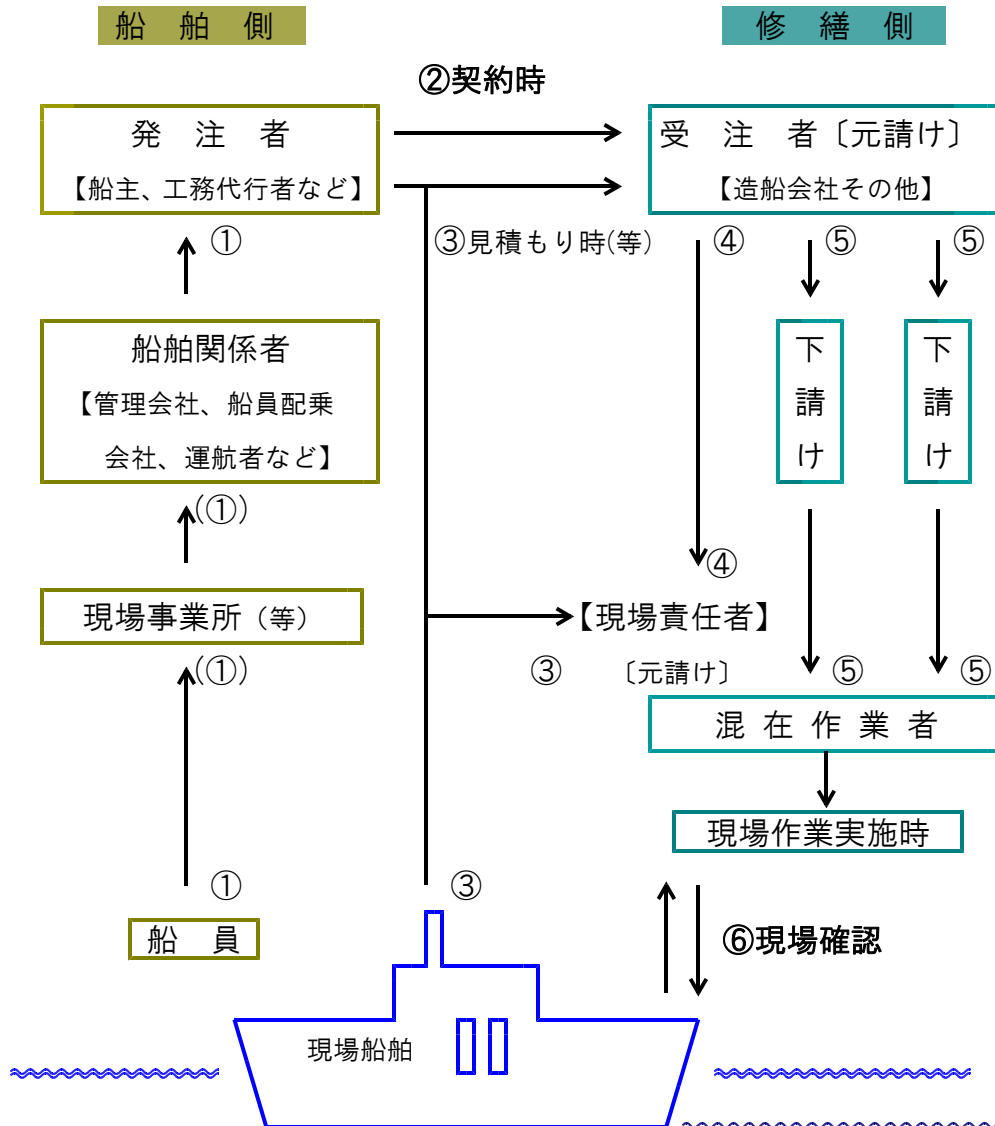
(4) 船舶側における「総合調整体制」の構築

また、船舶側（船主、船舶管理者、工務代理店（代行者）、船員など発注主体を問わない。）が個別に発注した作業に従事する作業者が同時に同じ船舶内で作業を行う場合は危険性が高いため、船舶側のいずれかの関係者（発注主体等）が同時に実施される工務作業の全体像を掌握し、適切に、これらの作業全体に係る「総合調整体制」を構築する必要がある。

- ◆ この際、船舶側において、例えば「船主と現場船員」「工務代理店と管理会社」等、複数の主体から複数の工務作業が個別に発注される場合がもっとも情報の錯綜が懸念され、外部の作業側側に混乱が生じやすいと考えられるため、船舶側の発注主体は、ある工務作業の発注時には、同時に船舶内で実施される工務作業がないかどうか、船舶に係るすべての関係者の情報をよく把握・集約し、必要に応じて「総合調整体制」を構築した上で、外部作業側に確実に情報を伝達しなければならない。

以上の(1)～(4)を前提として、次ページのようなモデル的な「情報伝達ルート」が考えられる。

【船舶内工務作業に関するモデル情報伝達図（出張修繕の例）】



【情報伝達の順序のモデル】

① 現場船舶からの安全（危険）情報の集約

発注者は他の船舶側関係者から別途発注されている
工務作業がないか、十分に留意。

② 契約時の情報伝達 元請け会社の営業担当など

③ 見積もり、事前打ち合わせ時などにおける情報伝達

参加者に応じて、船舶側の会社より、又は現場（船員）より、受注者側へ

④ 元請け会社から、その現場責任者への情報伝達

⑤ 下請け会社から、混在作業に参加する社員（作業員）への情報伝達

⑥ 作業実施時における船員からの情報伝達（確認含む）、あるいは修繕側からの伝達（例えば「火気の使用」など）。また船長等船員においては、可能な限り、立会することが望ましい。

【「情報」の代表例】

- ◆ 積載物等の危険情報
- ◆ 船舶内の危険箇所
- ◆ 同時並行や直前に行われる
他作業の内容、本作業との関係

4. 『勉強会』のテーマに関するその他の重要事項

2つの勉強会においては、本検討委員会の委員のうちそれぞれのテーマに関連が深い関係団体の方のほか、専門的な知見等を持つ他の団体の方等の参加を得て、検討を実施した。それぞれの『報告』において関係事業者や団体等に向けて提案・推奨された安全確保のための「方策」のうち、1.～3.に挙げた以外の重要な事項は以下のとおりである。

[1] 港湾荷役作業勉強会

(i) 「本船荷役設備の安全に寄与する基準（推奨指針）の作成」

港湾荷役作業に関する諸関係者間の安全確保措置の水準を調整し、安全性に対する不安を払拭する方策として、本船荷役設備の事故、不具合等の防止のため、これに係るワイヤーロープなどの保守・点検・整備等に関するガイドラインや標準的な記録様式などの作成について検討する。

(ii) 「本船荷役設備に係る関係者が共同して安全確保措置を実施」

本船関係者、港運事業者等関係者は、安全確保に係るそれぞれの役割を再度確認及び徹底して、協力体制の下、共同で必要な措置をとる。

(iii) 「本船荷役設備の安全性向上のための旗国・寄港国間における情報提供」

外航貨物船の荷役設備の安全確保については、旗国、寄港国等のそれぞれの役割が重要であるため、我が国が寄港国として得た事故災害等の情報は適切に旗国等に提供することとする。

[2] 船舶修繕勉強会

(i) 「造船所内における統括安全管理体制のノウハウ等を出張形態の船舶修繕に援用」

出張形態の場合は特に不慣れな作業者が存在しうることを考慮して、時間等の制約はあるが、可能な限り、「統括安全管理体制」における「指揮命令系統の確認や徹底」「合図等の統一」の手法を援用して、混在作業による混乱等を防止する。

Ⅳ. 今後の実務的な検討など

1. 「港湾荷役作業の安全確保に関する情報連絡会」

『港湾荷役作業勉強会報告』（資料別冊 1）により提言のあった、標記の情報連絡会については、以下の要領により、設置し、運営することとする。

【港湾荷役作業（本船荷役設備）の安全確保に関する情報連絡会】

- [1] 設置 平成 22 年 5 月を目途に設置（第 1 回会合開催）。
その後の運営については、引き続き検討する。
- [2] メンバー 全国港湾労働組合連合会、港湾労災防止協会、（社）日本船主協会、
外国船舶協会、厚生労働省労働基準局、国土交通省港湾局及び海事局
（各事務レベルの代表者）
- [3] 連絡情報 ①本船荷役設備に係る事故事例、不具合等に関する情報
②本船荷役設備に係る点検整備等に関するガイドライン等に関する情報
③本船荷役設備に係る（本連絡会の）メンバーその他の関係者（行政、
事業者団体等）の最近の安全確保の取り組みに関する情報
④その他
- [4] 事務局 国土交通省海事局安全・環境政策課企画調査室（当面）

2. その他事項に関する行政としての連携、フォローアップなど

Ⅲの「提言」による各事項については、今後、行政としても、安全管理マニュアルの精査や周知、事故等データベースの収集整理などに関する関係業界（各団体）の検討や措置などの取り組みとの連携や調整を図り、実務的に必要なフォローアップを行っていくこととする。

この際、必要に応じて、実務的な会合の開催等について検討することとする。

〔終わり〕

