

令和4年11月25日（金）13時30分～

交通政策審議会 海事分科会 第154回船員部会

【前田労働環境対策室長】 それでは、定刻前ではございますけれども、ただいまから交通政策審議会海事分科会第154回船員部会を開催させていただきます。

事務局を務めさせていただきます海事局船員政策課の前田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日も新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、ウェブ会議により開催させていただいております。

まず、ウェブ会議の操作方法についてご案内させていただきます。

委員の皆様におかれましては、カメラ・マイクの通信をOFF（マークにスラッシュが入った状態）のまま、ご発言される際のみカメラ・マイクをONに、発言が終わりましたらカメラ・マイクをOFFにさせていただきますようお願いいたします。ご発言時以外にカメラ・マイクがONの状態の方がいらっしゃいますと、通信状況が不安定になったり、回線が切れたりしてしまうおそれがございます。ご発言終了時には、カメラ・マイクを必ずOFFにさせていただくようお願いいたします。

また、傍聴者等の方々については、円滑な会議運営のため、映像、音声を拾わないようカメラ・マイクを常に切った状態（マークにスラッシュ入った状態）で傍聴をお願いします。

そのほかご不明な点、映像や音声通話に不具合が生じた場合は、事前にお伝えしている事務局の緊急連絡先までご連絡ください。

本日は、委員及び臨時委員総員18名中16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おりますことをご報告申し上げます。

本日の資料につきましては、ウェブ会議となっておりますので、事前にお配りした資料をご覧ください。

それでは、議事に入りたいと思います。野川部会長、司会進行をお願いいたします。

【野川部会長】 それでは、早速議事を進めてまいりたいと存じます。

議題1の諮問事項である「第12次船員災害防止基本計画について」、これにつき、まず

事務局よりご説明をお願いいたします。

【前田労働環境対策室長】 船員政策課労働環境対策室長の前田でございます。私よりご説明申し上げます。

ご説明資料は、資料1、令和4年11月18日付、国土交通大臣から交通政策審議会会長宛ての諮問文と、別紙としてお諮りいたします第12次船員災害防止基本計画(案)で、19ページものと、資料1-2、第12次船員災害防止基本計画の策定についてと題して5ページものの2種類の資料になります。

資料1-2、1ページ目をご覧ください。

1、船員災害防止基本計画の概要ですが、船員災害防止活動の促進に関する法律におきまして、国土交通大臣が5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、公表することと定められています。参照条文を5ページ目におつけしていますので、後ほどご参照いただければと思います。

基本計画は昭和43年度以降作成され、現在は第11次で、計画期間は平成30年度から令和4年度までですので、来年度、令和5年度から令和9年度までの5年間の第12次につきまして、今般お諮りさせていただきます。また、基本計画を作成した後は、その実施を図るため、船員災害防止活動の促進に関する法律におきまして、国土交通大臣は毎年、交通政策審議会の意見をきいて、毎年の船員災害の減少目標、具体的な対策などを定めた船員災害防止実施計画を作成し、公表することが定められています。

現在の第11次の船員災害防止のための主な対策は、2、(1)、①から⑦までの7項目、死傷災害、疾病の対策やパワーハラスメントの防止、メンタルヘルスの確保などとなっています。

次の2ページ目をご覧ください。

(2)に第11次の減少目標とその達成状況をお示ししています。まずは資料下半分に、平成23年度から令和2年度の10年間の発生率、発生率は各年度の船員数に対する死傷災害発生人数、または疾病発生人数を百分率でお示したものです。この発生率につきまして、左に死傷災害、右に疾病の回帰分析した傾向を、回帰曲線グラフにお示ししております。いずれの発生率も減少傾向にあることが見てとれます。

それでは、資料上半分の第11次の目標値の達成状況を見るに当たりまして、表中に記載の各数値をご説明いたします。

まず、表中、赤字、ピンク色で塗り潰されている目標値（減少率）ですが、この欄に記載されている数値が第11次の減少目標でございます。これは現在の第11次の前の第10次の基本計画期間、平成25年度から平成29年度の5年間の死傷災害、疾病のそれぞれの発生率の年平均に対して、第11次の発生率の年平均の減少率を減少目標値として設定しております。実績（発生率等）の欄に記載されている数値が年平均の数値になりますが、年平均の算出は、第10次につきましては、各年度の死傷災害発生人数、疾病発生人数、それぞれの合計人数を分子に、各年度の船員数の合計人数を分母にして、計画期間5年で除した数値の百分率を記載しております。第11次は、現時点では平成30年度から令和2年度の3年間の実績値のみが出ておりますので、この3年間におけます各年度の死傷災害発生人数、疾病発生人数、それぞれの合計人数を分子、各年度の船員数の合計人数を分母にして、3年で除した数値の百分率を記載しております。

なお、死傷災害の死亡・行方不明者数の実績（発生率等）の欄の数値ですが、基本計画の減少目標値は死亡・行方不明者数の実績（発生率等）の欄の数値ですが、基本計画の減少目標値は死亡・行方不明の発生人数の第10次の年平均人数と比較して2割減少と設定しておりますので、第10次の実績（発生率等）の欄の数値は、第10次の5年間の年平均人数を、第11の実績（発生率）の欄の数値は平成30年度、令和2年度の3年間の年平均人数を記載しております。

第11次の欄の薄水色で塗り潰されております（減少率）の数値は、例えば死傷災害の発生率全体の欄に記載されている11%減を例に見ますと、第10次の実績（発生率等）0.95%と第11次の実績（発生率等）0.85%の減少差0.1%を第10次の実績（発生率等）の0.95%で除した数値を百分率して11%減ということになります。

最後に、第11次の欄、右端赤字、黄色で塗り潰されている達成状況の数値は、例えば死傷災害の発生率全体の欄に記載されている68%を例にとってみますと、第10次の実績（発生率等）0.95%と第11次の実績（発生率等）0.85%の減少差を分子にして、第11次の目標値（減少率）は16%減でございますので、第10次の実績（発生率等）0.95%に対して84%の水準まで減少させることが目標になりますので、0.95%に0.84を掛けた数値、約0.80%が減少目標の発生率となり、第10次の実績（減少率）0.95%の減少差を分母にして除した数値の百分率となります。

それぞれの達成状況を見てみますと、死傷災害の一般船舶等と疾病の漁船は90%台で、死傷災害の漁船は50%台で、それ以外は60%台の状況となっております。

それでは、次に、第12次船員災害防止基本計画（案）の内容をご説明いたします。資料1の別紙をご覧ください。

基本計画（案）の全体構成は第11次と同様で、まず、Ⅰ、計画の趣旨、資料下、中央のページ数1ページから2ページまで、Ⅱ、船員災害の現状、3ページから13ページまで、Ⅲ、船員災害防止のための対策、14ページから18ページまで、Ⅳ、計画期間及びⅤ、計画の目標、19ページとなっています。

まず、1ページに記載の計画の趣旨の目的ですが、第12次では、少子高齢化を踏まえた担い手確保のためにも、船員災害防止対策実施のより一層の重要性と、働き方改革の一環で、令和5年4月より健康確保の新たな制度が施行されること、また、新型コロナウイルス感染症の発生により、物流のエッセンシャルワーカーである船員への感染拡大による経済活動、国民生活の影響を踏まえた感染防止対策の重要性を新たに加えました。

2ページに記載の基本方針は、第11次と同様でございます。

次に、3ページから13ページに記載の船員災害の現状ですが、第11次と同様に、死傷災害の発生動向と疾病の発生動向の2つの項目に分けています。ここで記載されますデータは、船員法第111条に定めております船員災害疾病発生状況報告に基づくデータです。

まず、死傷災害の発生動向ですが、昭和42年度以降、減少傾向にあります。3ページの近年の発生動向を示すグラフでは、最近10年間では減少は鈍化はしているものの、減少傾向にあることが見て取れます。

3ページから4ページの陸上他産業との比較でございますが、4ページの一番上の棒グラフ、死傷災害発生率、死亡災害発生率につきまして、平成30年度から令和2年度の3年間平均の海陸比較で、それぞれのグラフ、青色の棒が船員で、左端の棒が全船種、黄色の棒が陸上労働者で、左端の棒が全産業の発生率の平均ですが、いずれも船員のほうが高い水準となっています。

4ページから5ページの業種別死傷災害発生率ですが、5ページの一番上の左の棒グラフ、各業種別の第10次の年平均と平成30年度から令和2年度の各年度との比較では、緑色のその他の平成30年度と平成31年度は第10次の年平均を上回っていますが、それ以外は全て下回っています。

5ページ中ほどの年代別死傷災害発生動向ですが、左の棒グラフ、赤線の全年代平均水準を上回っているのは50歳以上となっています。右の棒グラフ、第10次年平均と平成

30年度から令和2年度の3年間の年平均との比較では、全年代とも第10次年平均を下回っています。

5ページから6ページの死傷災害の災害種別発生動向ですが、「転倒」、「はさまれ」が上位となっており、第10次も同様の状況でした。

6ページから8ページの死傷災害発生時の作業種別、災害種別発生状況ですが、7ページの一番上の円グラフが作業種別内訳で、左が一般船舶でございますが、「整備・管理関係」、「出入港関係」で50%台を占めており、右の漁船は、「漁ろう関係」、「漁具漁網取扱関係」で50%台を占めており、第10次も同様の状況でした。

また、作業種別ごとの災害の種類割合は、7ページ下に帯グラフがございますが、総じて「転倒」、「はさまれ」が多く、「整備・管理」、「荷役」では、一般船舶等、漁船ともに「転落・墜落」が多い状況となっており、第10次も同様の状況でした。

さらに8ページの表では、死亡・行方不明が発生した災害の作業種別、災害種別の状況を示していますが、一般船舶等では、「出入港」時の「海中転落」が比較的多く、漁船では、「運航・運転」時の「海難」、「漁ろう」中の「海中転落」が多く発生している状況で、第10次も同様の状況でした。

次に、9ページからの疾病発生動向ですが、死傷災害の発生動向と同様に、昭和42年度以降減少傾向にあります。9ページの近年の発生動向を示すグラフでは、最近10年間では減少は鈍化してはいるものの、減少傾向にあることが見てとれます。

9ページ、資料下の年代別疾病発生動向ですが、50歳以上が57%を占めており、10ページ、一番上の左の棒グラフ、赤線の全年代平均水準を上回っているのは50歳以上となっています。右の棒グラフ、第10次年平均と平成30年度から令和2年度の3年間年平均との比較では、全年代とも第10次年平均を下回っています。第10次も同様の状況でした。

疾病の種類別発生動向ですが、右の円グラフを見ますと、10%を超えているのは、「消化器系」、「筋骨格系」、「循環器系」、「感染症」となっています。第10次も同様の状況でした。世代別発生疾病内訳ですが、真ん中の棒グラフ、「消化器系」、「筋骨格系」、「感染症」は世代で際立った差はございませんが、「循環器系」は50代以上が多いことが見てとれます。業種別疾病発生状況ですが、下の表を見ますと、肉体労働の多い漁船は「筋骨格系」の発生割合が多いことが見てとれます。

11ページ新型コロナウイルス感染症の発生状況ですが、真ん中の棒グラフ、平成30

年度、令和元年度はインフルエンザが7割、6割を占めておりましたが、令和2年度は、インフルエンザはゼロとなり、新型コロナウイルスが7割を占めることとなっています。

疾病による死亡原因別ですが、左下の円グラフを見ますと、「循環器系」が7割を占めており、第10次も同様の状況でした。円グラフ右横の棒グラフ、循環器系疾病の発生状況、第10次の年平均との比較では、疾病によっては若干第10次より上回っているものがございますが、全体的には減少となっています。

12ページ、生活習慣病による死亡の割合ですが、左の円グラフ、7割を占めており、第10次も同様の状況でした。円グラフ右横の棒グラフ、生活習慣病発生人数、第10次の年平均との比較では、疾病によっては若干第10次より上回っているものがございますが、全体的には減少となっています。

最後に陸上との比較でございます。

令和2年度の疾病別発生状況割合の比較ですが、こちらに記載のデータは、全国健康保険協会船員保険部資料によるものでございまして、これまでご説明申し上げてまいりました船員法第111条に基づきます死亡・行方不明、3日以上休業した者に限りませ報告データと異なりまして、社会保険診療報酬支払基金におけます、医療機関がどのような疾病に対して医療行為を行ったのかというレセプトデータを集計されたものでございますので、ご留意願います。

下の帯グラフを見てみますと、際立った差はないことが見てとれます。船員、陸上いずれも2番目に多い「内分泌」がございしますが、この中の7割弱が糖代謝の糖尿病とのことだそうです。

13ページ、生活習慣病に関連するデータの推移ですが、平成28年度から令和2年度の5年間の推移になりますが、左上の棒グラフ、メタボリックシンドロームの割合、その右横の棒グラフ、喫煙率におけます陸上との比較では、いずれも船員のほうが上回っております。下のグラフは、平成28年度から令和元年度の4年間の推移になりますが、左の帯グラフ、船員の飲酒頻度は、「毎日飲む」がいずれの年度も4割と変動はございませんが、右横の棒グラフ、船員の運動習慣、これは1日30分以上、週2回以上の運動習慣になりますが、年々増加をしている状況にあります。

続きまして、14ページから18ページに記載の船員災害防止のための対策ですが、第11次同様に、実施主体別の取組と主要な対策の推進の2つの項目に分けています。

対策の前文に、第12次の対策の趣旨を記載しておりますが、先ほど死傷災害及び疾病

の発生動向をご説明申し上げましたが、いずれの発生率も減少傾向にあることを踏まえ、まずは、これまでの取組を着実に継続実施していくことといたします。

また、船員の働き方改革を図るため、令和4年4月に施行された労務管理の適正化の新制度、令和5年4月に施行される健康確保の新制度は、船員災害防止に寄与することを踏まえ、これら新制度の適切な実施を推進していくことといたします。

対策の実施に当たりましては、船舶所有者、船員、国、荷主等の関係者が船員災害防止の重要性を改めて認識することと第11次では記載しておりましたが、船員の働き方改革を図っていくには、関係者であるオペレーターにもその重要性を認識していただくために、オペレーターも加えて明記し、これら全ての関係者が連携するという事も加えています。

次に、実施主体別の取組ですが、まずは船舶所有者の主な取組は、下から3つ目の丸までは継続実施していく取組ですが、労働時間管理の適正化の取組、産業医制度等の健康確保の取組は新たな取組として加えております。

船員の主な取組は、これまでの取組を継続実施していきます。

15ページ、船員災害防止協会の主な取組は、上から4つ目の丸までは継続実施していく取組ですが、5つ目の丸は、死傷災害及び疾病の発生時の減少傾向を維持し、できるだけ減少率が大きくなるよう、災害、疾病を調査分析して、再発・未然防止策の啓発に取り組むことを加えています。

国の主な取組は、上から6つ目の丸までは継続実施していく取組ですが、7つ目の丸は、令和5年4月からの新制度の適切な実施の周知・指導監督は重要な取組でございます。8つ目の丸は、船員安全・労働環境取組大賞をはじめとした表彰制度を通じて、船舶所有者等の自発的取組を促進していくことにより、災害発生リスク低減の環境整備の意識向上につなげていくためには重要な取組と考えてございます。9つ目の丸は、漁船の災害発生率が高いことを踏まえた水産庁との連携や、健康確保の新制度の推進のための全国健康保険協会との連携等につきまして、より一層連携を強めた取組が重要であると考えてございます。以上の考えから、これら3つの取組を加えています。

次に、主要対策の推進でございますけれども、第11次では、死傷災害と疾病に係る対策を混在して記載しておりましたので、項目を整理分けして記載することといたしました。項目立てといたしましては、16ページに死傷災害防止対策、17ページに疾病防止対策、18ページに死傷災害及び疾病（共通）防止対策の3つに整理いたしました。

まず、16ページの死傷災害防止対策ですが、①から③は、第11次からの継続実施の

対策ですが、②海中転落・海難による死亡災害防止対策で、第11次では、船舶所有者は海中転落の防止対策を推進としておりましたが、これを、ハード・ソフトの両面から海中転落の防止対策を推進と、補足的な記載をしてございます。また、知床遊覧船事故を踏まえて設置されました事故対策検討委員会での取りまとめの対策を確実に実施することも新たに加えています。さらに④といたしまして、船舶の設備等ハード面での安全対策の推進を新たな主要対策として加えました。

次に、17ページの疾病防止対策ですが、第11次では、生活習慣病等の疾病防止対策という項目で主要対策を記載していましたが、船員の健康確保の新制度の施行を踏まえまして、①として船員の健康確保と、主要対策の項目立てをし、新制度の実施に努めていくとともに、従来の生活習慣病対策を継続実施していくこととしています。

感染症対策は、第11次では生活習慣病等の疾病防止対策の中に包含される形で記載していましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による多大な影響を踏まえまして、②として、新型コロナウイルス等の感染症予防対策と主要対策の項目立てをし、新型コロナウイルスを含めた感染症対策が重要であると考えております。

③のハラスメント防止とメンタルヘルスの確保は、第11次からの継続実施の主要対策ですが、健康確保の新制度に盛り込まれていますストレスチェック制度の実施を加えています。

④のITを活用した健康管理等の推進は、現在、民間においてITを活用した船員の健康管理システムの開発・運用が進められているところ、そのようなシステムの活用促進により健康確保を図る観点から、新たな主要対策として加えています。

最後に18ページの死傷災害及び疾病（共通）防止対策ですが、①、②ともに第11次からの継続実施の主要対策です。

続きまして、19ページ、計画の目標につきまして、まずは死傷災害、疾病の発生率の減少目標ですが、資料1-2の2ページ目をご覧ください。第11次の目標値に対しての現時点の達成状況、赤字、黄色で塗り潰されている数値でございますが、第11次の3年経過時点におきまして、死傷災害の一般船舶等と疾病の漁船は90%台ではあるものの、死傷災害の漁船は50%台、それ以外は60%台という状況でございました。

第11次の目標値はどのように設定したのかですが、4ページ目をご覧ください。

資料下のところで、目標値の算定方法の変更概要のタイトルの下の囲み、第11次基本計画と表記してありますところをご覧ください。目標値の設定を検討する時点で出ており

ました第10次の計画期間中の平成25年度から27年度の3年間の発生人数、船員数、発生率の実績値に第9次の最終年度、平成24年度の実績値を加えた直近4年間の実績値を回帰分析して、第10次の期間の平成28年度から第11次の最終年度、当時は平成34年度でございましたけども、現在の令和4年度までの各年度の発生人数、船員数、発生率を予測し、その予測値を基に第10次の発生率の年平均値と第11次の年平均値の減少率を目標値として設定したものです。この回帰分析による予測値が現実とは離れたものとなったために、現時点の達成状況になっているのではないかと考えまして、その設定方法を変更することが適当ではないかと考えました。

第12次の目標値の設定は、右の赤線囲み、第12次基本計画（案）と表記してありますところをご覧ください。実績値を基に、第10次の5年間の年平均の発生率と、第11次の現時点で出ている平成30年度から令和2年度の3年間の年平均の発生率の減少率を目標値とすることが適当ではないかと考えました。したがって、第12次の死傷災害、疾病それぞれの目標値（案）は、資料中ほどの表、赤字、ピンク色で塗り潰された第12次目標値（案）の欄に記載の数値となります。死亡・行方不明人数の目標値につきましては、第11次は2割減少としており、2ページ目に記載されております達成状況は6割となっておりますが、これまで達成度合いにかかわらず、2割減少の目標値を継続してきておりますことから、第12次におきましても同様の目標値としたいと考えます。

また、疾病につきましては、発生率の減少目標に加えまして、メンタルヘルスの疾病発生人数の減少目標を設定することといたします。目標値は、第10次の年平均は16.8人、第11次の平成30年度から令和2年度の年平均が16人で、0.8人減、約5%の減少率でありますことから、1割減少を目標値としたいと考えます。

ご説明は以上です。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

また、本日のご審議後にご意見等がございましたら、12月9日金曜日までに、書面にて事務局までご連絡いただけますようお願い申し上げます。

事務局からは以上です。

【野川部会長】 ありがとうございます。

ただいまご説明いただきました内容について、ご質問等あればお願いをいたします。

今回もウェブ会議でございますので、委員の皆様が同時に話し出してしまうことを避けるため、発言は私の指名の上で行っていただきます。発言を希望されるときは、カメラ・マイクをONにして「部会長」とご発言いただき、私より指名がありましたら、ご自身の

氏名をおっしゃった後にご発言をお願いいたします。発言の際には、該当する資料のページ、記載がある箇所などを必ず述べた上でご発言をお願いいたします。

それでは、ただいまのご説明につきましてご質問等ございましたらよろしくお問い合わせいたします。いかがでしょうか。

特にございませんでしょうか。何かご質問、ご意見等でもあればお問い合わせいたします。よろしいでしょうか。

特にないということでございますので、本日はこのくらいといたします。

次回、答申の決定に向けた議論をすることとしたいと思っておりますので、何かございましたら、遅くとも12月9日までに書面にて事務局である船員政策課までご連絡をいただきますようお願いいたします。

それでは、これで本日の予定された議事は全て終了いたしました。

ほかに何かございますでしょうか。なければ事務局よりお問い合わせいたします。

【高葉船員政策課課長補佐】 知床遊覧船事故を踏まえた旅客船の安全・安心対策について1点お知らせを申し上げます。

安全・安心対策につきましては、現在対策検討委員会におきまして、年内の取りまとめに向けた議論が行われているところです。取りまとめ後は、当該安全・安心対策について、交通政策審議会の海事分科会に諮問をしたいと考えています。あわせて、これに先立つ12月の船員部会においても、船員関係を中心に、取りまとめに盛り込まれる見込みの内容についてご報告し、ご意見を頂戴したいと考えていますので、よろしくお願い申し上げます。

以上です。

【前田労働環境対策室長】 続きまして、次回の船員部会の開催日程につきましては、部会長にお諮りした上で、改めてご連絡させていただきます。

事務局からは以上でございます。

【野川部会長】 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154回船員部会を閉会いたします。

本日はお忙しいところ、委員及び臨時委員の皆様には会議にご出席を賜り、ありがとうございました。

— 了 —