

平成 21 年度船員災害防止実施計画（案）	平成 20 年度船員災害防止実施計画
<p>まえがき</p> <p>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きたが、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）、職務上死亡ともに高い発生率となっている。</p> <p>平成 19 年度の船員災害発生率（年間千人率。以下同じ。）を対前年度比で見ると、死傷災害は 4%減、疾病は±0%となっており、死傷災害及び疾病を合わせると、3%減となった。</p> <p><u>船員災害により優良な船員が休職・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となり、また、優良な船員の確保・育成は、海運業及び漁業にとって喫緊の政策課題であるが、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り、船員災害の防止対策を推進し職場環境の改善を図ることは、海運業及び漁業の持続的発展に必要不可欠である。</u></p> <p>このような状況を踏まえるとともに、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<u>適確</u>に対応し、船員災害の一層の防止を図るために<u>決定された</u>第 9 次船員災害防止基本計画（以下「基本計画」という。）で掲げた目標の達成に向けて、関係者が改めて連携を強化し、一体となって取り組んでいく必要がある。</p> <p>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 21 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。</p> <p>I 船員災害の減少目標</p> <p>平成 21 年度の船員災害の減少目標を死傷及び疾病に区分して、</p>	<p>まえがき</p> <p>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きたが、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）、職務上死亡ともに高い発生率となっている。</p> <p>平成 18 年度の船員災害発生率（年間千人率。以下同じ。）を対前年度比で見ると、死傷災害は 4%増、疾病は 7%増となっており、死傷災害、疾病ともに増加となった。</p> <p><u>次に、第 8 次船員災害防止基本計画期間における各年度の船員災害発生率と減少目標を比較すると、死傷災害は平成 18 年度を除いて年度目標を達成したが、疾病については平成 16 年度を除き年度目標を達成できていないという結果となった。</u></p> <p><u>また、平成 19 年 12 月に決定された交通政策審議会海事分科会の答申においては、船員の確保・育成が今後の重要な政策課題とされており、船員災害の防止対策を推進し職場環境の改善を図ることは、その実現のためにも重要な取組であると言える。</u></p> <p>このような状況を踏まえるとともに、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<u>的確</u>に対応し、船員災害の一層の防止を図るため、<u>去る平成 19 年 11 月、第 9 次船員災害防止基本計画（以下「基本計画」という。）が決定された。</u>平成 20 年度は、基本計画の初年度にあたるところであり、基本計画で掲げた目標の達成に向けて、関係者が改めて連携を強化し、一体となって取り組んでいく必要がある。</p> <p>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 20 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。</p> <p>I 船員災害の減少目標</p> <p>平成 20 年度の船員災害の減少目標を死傷及び疾病に区分して、</p>

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。

一般船舶	4%減
漁船	6%減
全体	5%減

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4%減とする。

20歳未満
20歳以上25歳未満
25歳以上30歳未満
30歳以上35歳未満
35歳以上40歳未満
40歳以上45歳未満
45歳以上50歳未満
50歳以上55歳未満
55歳以上60歳未満
60歳以上

これに伴い、船種別疾病発生率は次のとおりとする。

一般船舶	1%減
漁船	4%減
全体	2%減

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21年度は、次の対策に重点をおく。

1. 海中転落や作業基準等不遵守による死亡災害の防止
2. 多発する転倒、はさまれの防止
3. 高年齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策
4. 若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実
5. 生活習慣病の予防
6. 石綿（アスベスト）による健康被害対策

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。

一般船舶	4%減
漁船	6%減
全体	5%減

2. 疾病

船員災害としての疾病の年代別発生率（年間千人率）の目標（対前年度比）は4%減とする。これに伴い、船種別疾病発生率は次のとおりとする。

一般船舶	1%減
漁船	4%減
全体	2%減

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20年度は、次の対策に重点をおく。

1. 海中転落や作業基準等不遵守による死亡災害の防止
2. 多発する転倒、はさまれの防止
3. 高年齢船員の増加に対応した死傷災害防止対策
4. 若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実
5. 生活習慣病の予防
6. 石綿（アスベスト）による健康被害対策

7. 海難防止対策等による死傷災害の抑制

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

船員災害防止のため、次の対策を推進する。

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取組については、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が有効である。このため、船舶所有者等の同システムによる安全衛生管理の自主的な取組みを促進するため、同システムの普及を図る。

なお、中小船舶所有者においては、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ことから、団体安全衛生委員会制度を活用するなど、組織的な活動をより一層促進することが有効である。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（以下単に「協議会等」という。）を設置し、その活動を促進する。既に設置している場合は、さらなる活性化を図る。

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・無理な動作等による死傷災害が発生し、最近では酸素欠乏による複数死亡災害事故が毎年度発生するなど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依然として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

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

船員災害防止のため、次の対策を推進する。

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。

また、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は、派遣元及び派遣先の事業主がそれぞれ責任を有することから、両者が適切な役割分担と連携の下に十分な安全衛生教育を実施するほか、その効果的・効率的な実施の観点からも、船員災害防止協会等が実施する講習の積極的な活用にも努める。

なお、中小船舶所有者においては、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ことから、団体安全衛生委員会制度を活用するなど、組織的な活動をより一層促進することが有効である。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（以下単に「協議会等」という。）を設置し、その活動を促進する。既に設置している場合は、さらなる活性化を図る。

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

最近、酸素欠乏による作業事故等基本的な作業基準等の遵守を怠ったことによる複数死亡災害が毎年度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

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として平成19年8月に策定した「酸素欠乏による危害防止のための遵守事項」の徹底に取り組む。

また、陸上の労務監理部門においても2、(4)のリスク低減対策を推進するとともに、管理・監督者教育、新規雇入れ者・転船者等に対する教育、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。

(2) 若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実

近年、船員教育機関卒業生に対する求人が増加しているが、特に未成年の船員については災害発生率が相対的に高くなっていることなどから考えると、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、船員教育機関の乗船実習における安全衛生教育の充実強化を検討する。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によ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、新規雇入れ者・転船者等に対する教育、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。

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

り、酸素欠乏による作業事故の防止対策として平成19年8月に策定した「酸素欠乏による危害防止のための遵守事項」の徹底に取り組む。

(2) 若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実

団塊世代の船員の大量退職を目前にして、近年、船員教育機関卒業生に対する求人が増加しているが、特に未成年の船員については災害発生率が相対的に高くなっていることなどから考えると、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、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

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によ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、新規雇入れ者・転船者等に対する教育、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、安全担当者講習会等を積極的に活用する。

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、船員派遣契約に派遣船員に係る安全及び衛生に関する事項を定めるに当たっては、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に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。

本年度は、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を図るとともに、船舶所有者等の同システムによる安全衛生管理の取組みを促進するためのインセンティブのあり方について検討する。

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19年度における船員の態様別災害をみると、「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・管理作業時の災害が約32%、出入港作業時の災害が約29%、荷役作業時の災害が約15%、「はさまれ」

(4) 船内労働安全衛生マネジメント制度の導入

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、船内安全衛生委員会を中心に、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た。このため、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を平成20年度中を目途として作成し、普及を図る。

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18年度における船員の態様別災害をみると、「転倒」、「はさまれ」によるものが全体の約36%を占めている。

これを作業別にみると、一般船舶では、「転倒」については、整備・管理作業時の災害が約30%、出入港作業時の災害が約27%、荷役作業時の災害が約19%、「はさまれ」

については、整備・管理作業時の災害が約42%、出入港作業時の災害が約39%を占めている。漁船では、「転倒」については、漁ろう作業時の災害が約41%、「はさまれ」については、漁ろう作業時の災害が約62%と多くなっている。

また、行方不明を含む死亡災害をみると、海中転落が33%であり、作業時間内外での海中転落防止対策が重要となっている。

① 一般船舶における死傷災害防止対策

ア 「転倒」による災害を原因別にみると、甲板、通路、階段等でのつまづき・滑り等により転倒したものが約34%と最も多く、次いで係船索等につまづき転倒したものが約24%であり、その他船の動揺等によりバランスを崩したのも報告されている。

「転倒」については、このような状況を踏まえ、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、油等を適宜清掃するとともに、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、日常の手入れに努める。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」による災害を原因別にみると、荷役作業、揚錨作業、係船作業等で機械を使用する際に発生したものが約37%、次いでドア、ハッチ等にはさまれたものが約26%と続いている。

「はさまれ」については、このような状況を踏まえ、

については、整備・管理作業時の災害が約39%、出入港作業時の災害が約29%を占めている。漁船では、「転倒」については、漁ろう作業時の災害が約40%、「はさまれ」については、漁ろう作業時の災害が約60%と多くなっている。

また、行方不明を含む死亡災害をみると、海中転落が50%であり、作業時間内外での海中転落防止対策が重要となっている。

① 一般船舶における死傷災害防止対策

ア 「転倒」による災害を原因別にみると、甲板、通路、階段等でのつまづき・滑り等により転倒したものが約39%と最も多く、次いで本人の不注意等からバランスを崩したものが約16%であり、その他係船索が勢いよく動く区画や降下中のバウランプに立っていたため転倒したのも報告されている。

「転倒」については、このような状況を踏まえ、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、油等を適宜清掃するとともに、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、日常の手入れに努める。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」による災害を原因別にみると、荷役作業、揚錨作業、係船作業等で機械を使用する際に発生したものが約43%、次いでドア、ハッチ等にはさまれたものが約34%と続いている。

「はさまれ」については、このような状況を踏まえ、

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、おお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当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

一般船舶と比較して漁船における労働環境は厳しいと考えられ、以下に示した死傷災害防止対策を従前にも増して徹底する必要がある。

ア 「転倒」による災害を原因別にみると、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23%と最も多く、その他荒天時の船体の動揺等により転倒したものや、投網・揚網等の作業中に漁具・漁網に足を取られて転倒したのも報告されている。

「転倒」については、このような状況を踏まえ、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、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。
- 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

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、おお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当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

一般船舶と比較して漁船における労働環境は厳しいと考えられ、以下に示した死傷災害防止対策を従前にも増して徹底する必要がある。

ア 「転倒」による災害を原因別にみると、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32%と最も多く、その他荒天時の船体の動揺等により転倒したものや、投網・揚網等の作業中に漁具・漁網に足を取られて転倒したのも報告されている。

「転倒」については、このような状況を踏まえ、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、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。
- 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

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 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。
- 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。
- e 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 「はさまれ」による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45%、漁具・漁網にはさまれたものが約12%、船の動揺により岸壁と船舶の間等にはさまれたものが約11%と続いている。

「はさまれ」については、このような状況を踏まえ、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おお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

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 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。
- 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。
- e 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 「はさまれ」による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18%、アンカー受けや鉄パイプ等にはさまれたものが約13%と続いている。

「はさまれ」については、このような状況を踏まえ、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おお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

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) 海中転落による死亡災害防止対策の推進

平成19年度における「海中転落」を原因別にみると、漁具・漁網等の海中への送り出し等の作業を行っているときに発生したものが約17%、整備・管理作業中に発生したものが約13%と続いている。

また、本災害の特色としては、死亡率が約50%と極めて高く重大災害につながりやすいこと、及び夜間、他の乗組員の作業時、上陸後の帰船時等人が見ていないときに多く発生し、原因不明が約42%と多くなっていることが挙げられる。

「海中転落」については、このような状況を踏まえ、関係者の連携による船内設備の見直し、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

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) 海中転落による死亡災害防止対策の推進

平成18年度における「海中転落」を原因別にみると、げん梯等を使用せず岸壁から船舶に飛び降りるなど人のみが原因となり発生したものが約23%、漁具・漁網等の海中への送り出し等の作業を行っているときに発生したものと及び荷役作業、揚錨作業、係船作業等で機械を使用する際に発生したものがそれぞれ約9%と続いている。

また、本災害の特色としては、死亡率が約83%と極めて高く重大災害につながりやすいこと、及び夜間、他の乗組員の作業時、上陸後の帰船時等人が見ていないときに多く発生し、原因不明が約48%と多くなっていることが挙げられる。

「海中転落」については、このような状況を踏まえ、関係者の連携による船内設備の見直し、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、げん梯の使用又は手すり及び踏みさんを施した適切な歩

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、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

み板の使用を厳守するとともに、潮位又は喫水の増減、船体の動揺等で歩み板・げん梯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。

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、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、ウイリアムソント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19年度における50歳以上の船員の災害発生率は、全体の約56%を占めている。

これらの原因となったケースとしては、「慣れ」からくる油断により被災するケース、また、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。

- 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。

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、ウイリアムソント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18年度における50歳以上の船員の災害発生率は、全体の約53%を占めている。

これらの原因となったケースとしては、「慣れ」からくる油断により被災するケース、また、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。

- 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の推進

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。

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事例集」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。

3. 生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策の推進

平成19年度における疾病分類別発生状況を見ると、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

(4) 死傷災害に係るリスク低減対策の推進

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、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う。これらの活動の円滑な実施のため、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、衛生技術指導員等の効果的な活用を図る。

また、死傷災害の発生リスクの低減を図るため、作業前ミーティングを確実に行うとともに、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。その際には、平成18年7月に船員災害防止協会が作成した「KYTイラスト集」の活用を図る。

さらに、これらの取組に資するため、国や船員災害防止協会が中心となって、ヒヤリ・ハット事例の収集・整理を行い、船舶所有者等への普及を図る。

(5) 海難防止対策による死傷災害の抑制

平成18年度における死傷災害をみると、海難によるものが全体の約3%を占めており、特に死亡災害については全体の約33%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、特に、平成20年度においては国土交通省海事局に安全環境政策課を設置するなど業務執行体制の整備を進め、海難による死傷災害の抑制を図る。

3. 生活習慣病を中心とした疾病予防対策及び健康増進対策の推進

平成18年度における疾病分類別発生状況を見ると、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21%、循環器系疾患によるものが約15%、新生物疾患によるものが約11%、呼吸器系疾患によるものが10%と続いている。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30%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734件と、全体の約86%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30%を占めるとともに、その死亡原因の約85%に上っている。

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、高血圧又は高脂血症（以下「高血糖等」という。）を重複的に発症させている場合が多いが、このような状態はメタボリックシンドロームと位置づけられている。これは、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ためであり、生活習慣病の予防のためにはメタボリックシンドローム対策が重要である。

このような生活習慣病の予防をはじめとする疾病予防対策や健康増進対策は、中高年齢船員のみならず、若年船員についても重要であり、常に自己の健康状態を把握するとともに、船内のミーティング等を通じてお互いに予防意識を高揚していくことが必要である。

さらに、石綿（アスベスト）による健康被害等、近年の船員災害をめぐる動向に的確に対応していくことも必要である。

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) 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

によるものが約20%、循環器系疾患によるものが約13%、呼吸器系疾患及び新生物疾患によるものがそれぞれ約10%と続いている。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、心筋症等のその他の心疾患によるもの及び肝・胆管の悪性新生物がそれぞれ約18%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743件と、全体の約85%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26%を占めるとともに、その死亡原因の約76%に上っている。

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、高血圧又は高脂血症（以下「高血糖等」という。）を重複的に発症させている場合が多いが、このような状態はメタボリックシンドロームと位置づけられている。これは、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ためであり、生活習慣病の予防のためにはメタボリックシンドローム対策が重要である。

このような生活習慣病の予防をはじめとする疾病予防対策や健康増進対策は、中高年齢船員のみならず、若年船員についても重要であり、常に自己の健康状態を把握するとともに、船内のミーティング等を通じてお互いに予防意識を高揚していくことが必要である。

さらに、石綿（アスベスト）による健康被害等、近年の船員災害をめぐる動向に的確に対応していくことも必要である。

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) 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、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・喫煙の節制等日常生活における対策が重要であり、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）」、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、「船でつくる四季のメニュー（あなたの健康を守るために）」の他、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）については、平成19年8月に船員災害防止協会が作成した船員向けのSAS対策マニュアル（睡眠時無呼吸症候群の危険を知ろう！）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。

(2) 筋骨格系の疾患の予防対策

筋骨格系の疾患については、高齢船員が約60%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、Ⅲ. 2. (3) 及び(4)に掲げた対策について、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

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、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・喫煙の節制等日常生活における対策が重要であり、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。

以上のような取組を強化する観点から、平成19年度において健康証明に係る検査項目の見直しを行い、平成20年度からの改訂が行われたところである。

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）については、平成19年8月に船員災害防止協会が作成した船員向けのSAS対策マニュアル（睡眠時無呼吸症候群の危険を知ろう！）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。

(2) 筋骨格系の疾患の予防対策

筋骨格系の疾患については、高齢船員が約57%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、Ⅲ. 2. (3) ②に掲げた対策について、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

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。

(3) 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。

(4) ノロウイルス、新型インフルエンザその他感染症の予防等対策

船内でノロウイルス等の感染者が発生すると、他の船員等にも急速に広がるおそれがあり、その予防が重要である。ノロウイルスについては、貝類等の汚染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について徹底を図る。

新型インフルエンザの予防対策については、特に外航船において重要であり、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、鳥インフルエンザの発生地域での鳥との接触を避けるほか、(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など必要な措置を講じる。

また、SARS（重症急性呼吸器症候群）等他の感染症の予防対策を含めて、うがいや手洗い等の感染症予防策を徹底する。

(5) 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

を図り、予防に関する周知を図る。

(3) 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。

(4) ノロウイルス等の予防対策

船内でノロウイルス等の感染者が発生すると、他の船員等にも急速に広がるおそれがあり、その予防が重要である。ノロウイルスについては、貝類等の汚染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について徹底を図る。

新型インフルエンザの予防対策については、特に外航船において重要であり、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、鳥インフルエンザの発生地域での鳥との接触を避けるなど必要な措置を講じる。また、SARS（重症急性呼吸器症候群）等他の感染症の予防対策を含めて、うがいや手洗い等の感染症予防策を徹底する。

(5) 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、手を洗淨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。

(6) 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、ノロウイルス等の予防対策、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。

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。

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

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、手を洗淨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。

(6) 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、ノロウイルス等の予防対策、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。

また、食生活の改善については、船内調理を前提とした上での栄養管理への配慮等について十分な対応が必要であり、さらに、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）」や平成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情報を提供する。

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。

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。

平成19年度における死傷災害をみると、海難によるものが全体の約0.7%を占めており、特に死亡災害については全体の約14%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を推進する。

また、漁船火災に伴う船員の死傷災害が発生しており、漁船火災を防止するため船舶設備等の保守・整備等を徹底する。

さらに、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（サバイバルトレーニング）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

5. 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・疾病予防のためには、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死傷災害・疾病発生 の要因となる場合もあることから、労働時間規制の遵守、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労働環境の整備に努めるとともに、居住区域内も常に清潔にしておくよう心がけるなど、船内を快適な状態に保つよう生活環境の改善を推進する。

また、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。

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

応じて健康相談、保健指導等を推進する。

6. 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。

7. 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、ニーズに応じた教材、マニュアル等の整備、船員の制約に配慮した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

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。

本年度は、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するほか、本制度の活用促進を図り制度創設の効果を高めるため、引き続き、本制度の普及を進めるとともに、制度の適正な運用に努める。

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海事労働条約等に係る取組

平成18年2月、ILO海事総会において海事労働条約が採択された。この条約は、船員の労働環境の向上等に資することを目的としたものであり、船員の災害防止に係る内容も含まれていることから、その批准及び国内法化に向けた作業を着実に進める。

平成19年6月には、ILO総会において漁業労働条約が採択されたが、漁船員の災害防止に係る内容も含まれていることから、水産庁と協力しつつ検討を進める。

また、平成18年6月のILO総会においては、船員を含む労働者全般に適用される条約として、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が採択され、平成19年7月に批准されたことから、これを踏まえつつ基本計画及び実施

1. 交通政策審議会海事分科会答申を踏まえた施策の推進

平成19年12月に決定された交通政策審議会海事分科会の答申「海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について」においては、船員の確保・育成方策の一つとして、船員の労働環境の改善を図り船員の職業としての魅力の向上を図るべきとされたことから、これを踏まえ、船員の休息や健康の確保等を図るための制度改正を推進する。

2. 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、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。本制度の活用促進を図り制度創設の効果を高めるため、引き続き、本制度の普及を進めるとともに、制度の適正な運用に努める。

3. 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。

4. ILO海事労働条約等に係る取組

平成18年2月、ILO海事総会において海事労働条約が採択された。この条約は、船員の労働環境の向上等に資することを目的としたものであり、船員の災害防止に係る内容も含まれていることから、その批准及び国内法化に向けた検討を着実に進める。

平成19年6月には、ILO総会において漁業労働条約が採択されたが、漁船員の災害防止に係る内容も含まれていることから、水産庁と協力しつつ検討を進める。

また、平成18年6月のILO総会においては、船員を含む労働者全般に適用される条約として、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が採択され、平成19年7月に批准されたことから、これを踏まえつつ基本計画及び実施

計画を着実に推進する。

計画を着実に推進する。