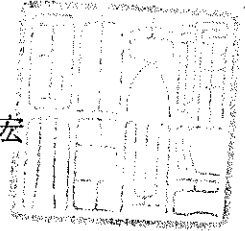


国海運第143号  
平成25年 2月12日

交通政策審議会  
会長 佐和 隆光 殿

国土交通大臣  
太田 昭宏



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42年法律第61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170号

平成25年度船員災害防止実施計画について

諮問理由

平成25年度船員災害防止実施計画を別紙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。

## 平成25年度船員災害防止実施計画

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いるが、近年はその減少割合が鈍化傾向にある。

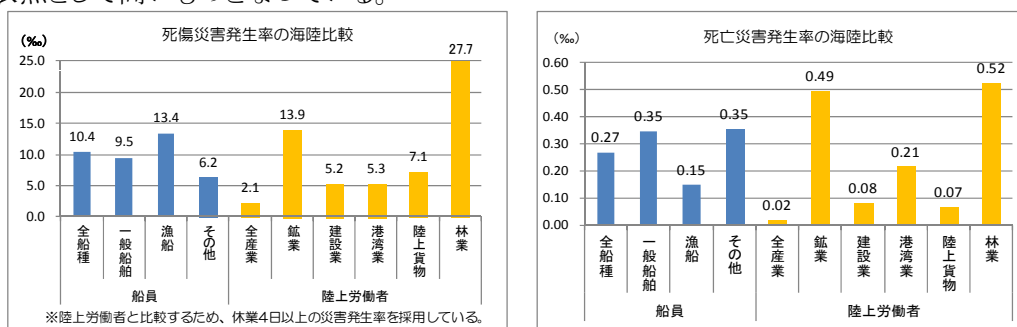
平成23年度の船員災害発生率(職務上死亡及び職務上災害(休業3日以上)の年間千人率)を対前年度比で見ると、死傷災害は4%減、疾病は8%減となっており、死傷災害及び疾病を合わせると5%減となった。

平成23年度船員災害発生状況

	合計	一般船舶				漁船	その他
		計	外航	内航(大手)	内航(その他)		
合計	19.7% <sup>○</sup> [5%減] (1,317人)	20.7% <sup>○</sup> (535人)	9.8% <sup>○</sup> (48人)	22.9% <sup>○</sup> (54人)	23.3% <sup>○</sup> (433人)	22.3% <sup>○</sup> (603人)	12.7% <sup>○</sup> (179人)
死傷災害	10.5% <sup>○</sup> [4%減] (707人)	9.6% <sup>○</sup> (249人)	2.6% <sup>○</sup> (13人)	9.8% <sup>○</sup> (23人)	11.4% <sup>○</sup> (213人)	13.6% <sup>○</sup> (367人)	6.4% <sup>○</sup> (91人)
疾病	9.1% <sup>○</sup> [8%減] (610人)	11.0% <sup>○</sup> (286人)	7.1% <sup>○</sup> (35人)	13.2% <sup>○</sup> (31人)	11.8% <sup>○</sup> (220人)	8.7% <sup>○</sup> (236人)	6.2% <sup>○</sup> (88人)

\*「内航(大手)」とは、使用船員100人以上の船舶所有者 ※( )内は発生人数、[ ]内は発生率の前年度比

しかしながら、船員災害発生率は、陸上労働者と比較した場合、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。



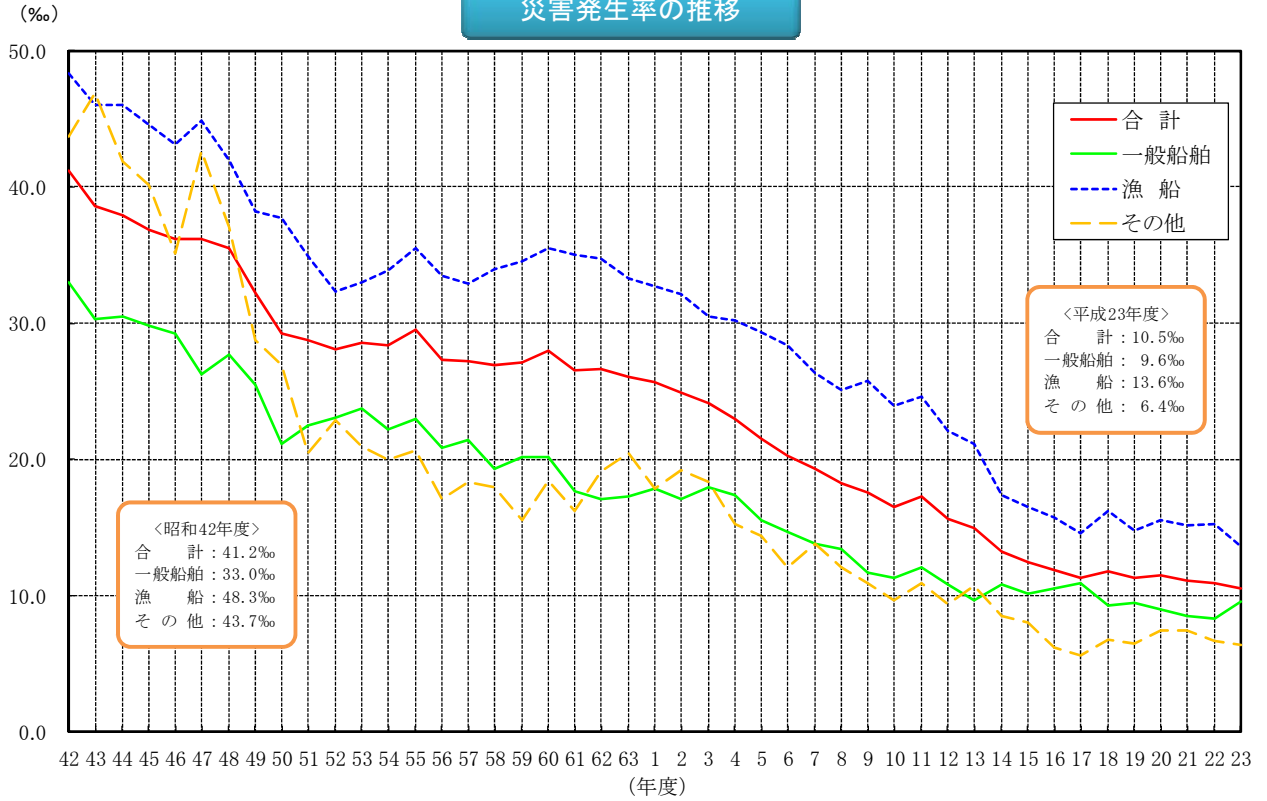
船員災害により船員が休職・離職することは海運業及び漁業にとって人的資源の損失であり、また、船員災害の高い発生率は、若年者が安心して船員という職業を選択できない要因となるものである。

船員労働や船内生活は、長期間にわたって陸上から隔離されるとともに、気象・海象の影響を受けやすく危険と隣り合わせである等厳しい環境下にあるものであり、また、近年の船員不足や高齢船員の増加等、船員労働を取り巻く状況も依然として改善が見られない。これらに適切に対処し、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に、引き続き船員災害の防止対策を強力に推進し、安全で魅力ある職場作りが求められている。

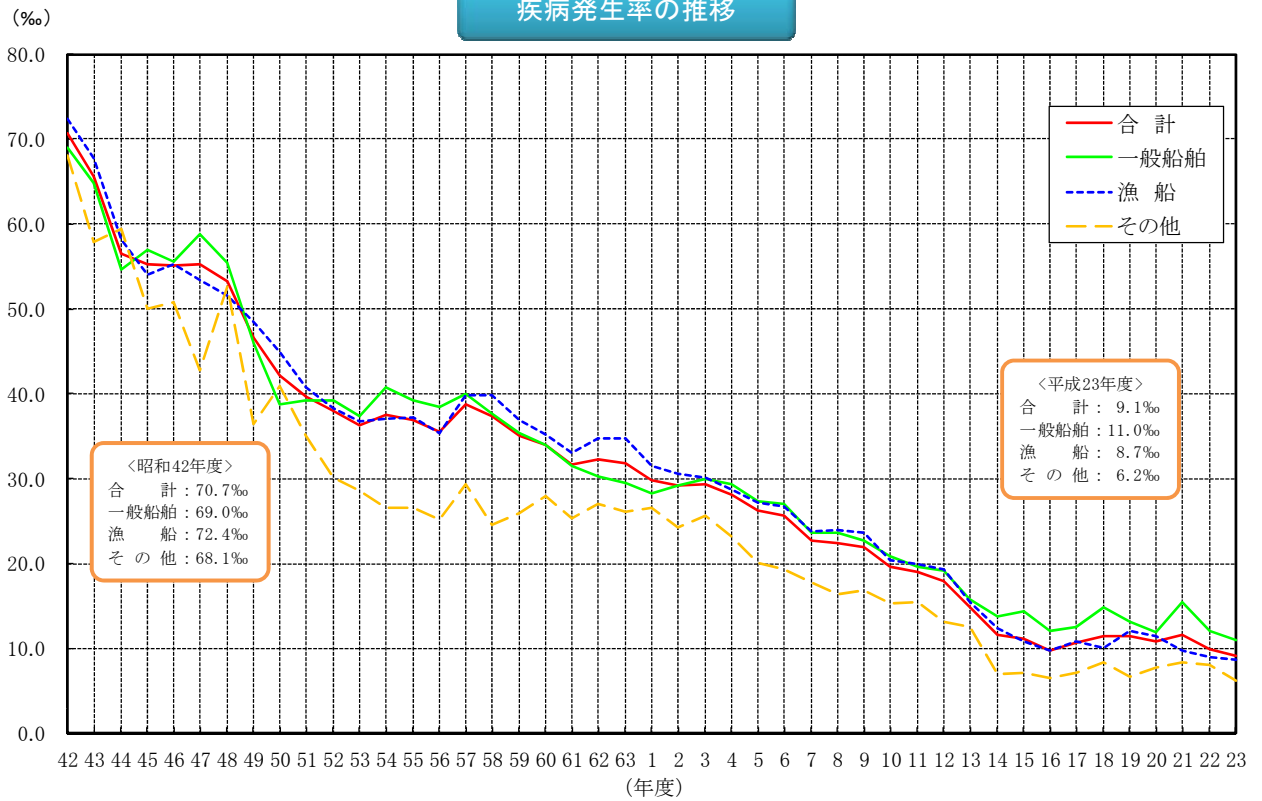
平成25年度は、船員災害の防止の徹底等を図るために作成された「第10次船員災害防止基本計画」(以下「基本計画」という。)の初年度に当たるところであり、船員災害をめぐる諸課題に的確に対応し、船員災害防止に向けた取組を確実に実施しなければならない。

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、「平成25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。

### 災害発生率の推移



### 疾病発生率の推移



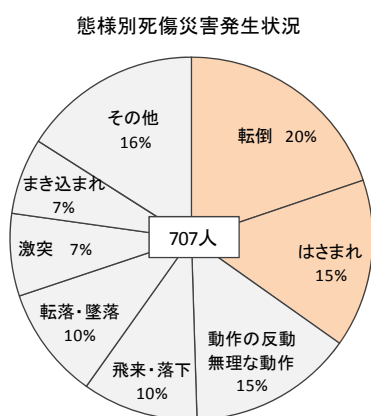
# I 船員災害防止に関し重点を置くべき災害の種類

## (1) 作業時における死傷災害(「転倒」、「はさまれ」)

平成23年度における船員の態様別死傷災害をみると、「転倒」、「はさまれ」によるものが全体の35%を占めており、「動作の反動・無理な動作」、「飛来・落下」、「転落・墜落」と続いている。

これを死傷災害発生時の作業別にみると、一般船舶では、「転倒」については、出入港時が28%、整備・管理時が25%、荷役時が17%、「はさまれ」については、整備・管理時が41%、荷役時が32%、出入港時が21%を占めている。漁船では、「転倒」については、漁ろう作業時が43%、漁獲物取扱時が15%、荷役時が12%、「はさまれ」については、漁ろう作業時が58%、荷役時が15%となっている。

### 態様別死傷災害発生状況 (一般船舶・漁船)

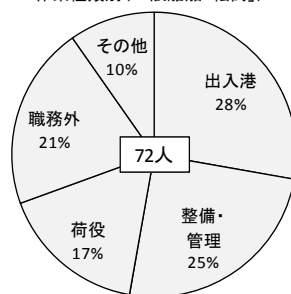


	合計		一般船舶		漁船	
	人数	発生率	人数	発生率	人数	発生率
転倒	140	2.1	72	1.8	68	2.5
はさまれ	106	1.6	54	1.3	52	1.9
動作の反動無理な動作	104	1.6	49	1.2	55	2.0
飛来・落下	73	1.1	26	0.6	47	1.7
転落・墜落	71	1.1	50	1.2	21	0.8
激突	52	0.8	21	0.5	31	1.1
まき込まれ	48	0.7	9	0.2	39	1.4
激突され	28	0.4	12	0.3	16	0.6
切れこすれ	24	0.4	13	0.3	11	0.4
海難	16	0.2	8	0.2	8	0.3
海中転落	14	0.2	9	0.2	5	0.2
その他	31	0.5	17	0.4	14	0.5
合計	707	10.5	340	8.5	367	13.6

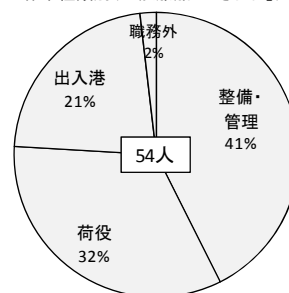
※発生率は、千人率(‰)の値

### 態様別作業別(一般船舶)

作業種類別(一般船舶「転倒」)

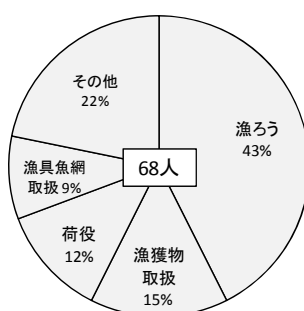


作業種類別(一般船舶「はさまれ」)

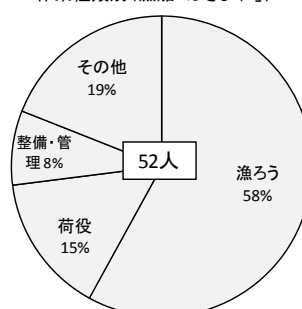


### 態様別作業別(漁船)

作業種類別(漁船「転倒」)



作業種類別(漁船「はさまれ」)

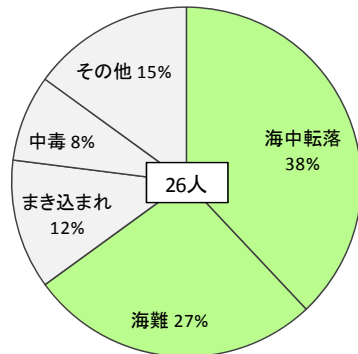


## (2) 死亡・行方不明率の高い災害(「海中転落」「海難」)

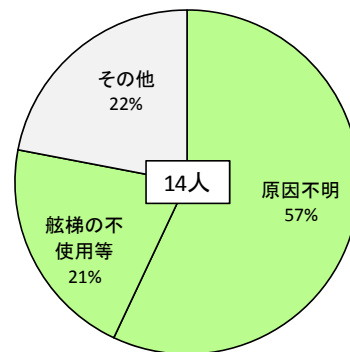
平成23年度において死亡及び行方不明者は26人発生している。災害の種類としては、海中転落が38%、海難が27%となっている。

「海中転落」による死傷災害の原因としては、夜間、単独での作業時、上陸後の帰船時等の人が見ていないときに多く発生し、それらの原因不明とされるものが57%と非常に多く、舷梯の不使用等が21%となっている。

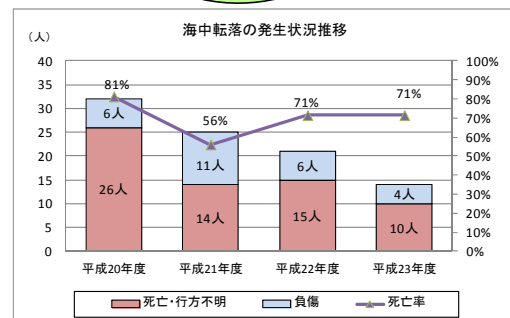
死亡・行方不明となった災害の種類



海中転落の起因別



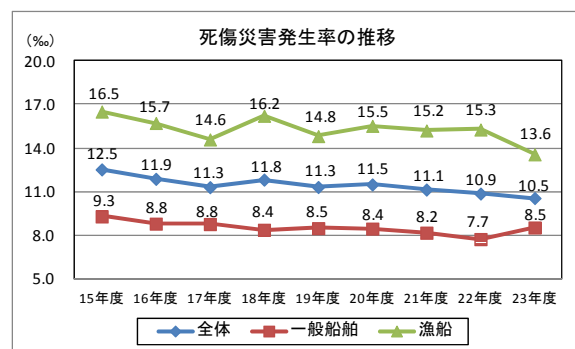
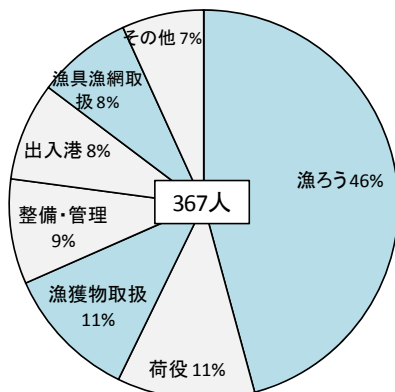
また、海中転落の特徴としては、死亡率が71%と極めて高いことが挙げられる。



## (3) 漁船における死傷災害

漁船(13.6%)は、一般船舶(8.5%)と比べて死傷災害発生率が高くなっている。

作業別死傷災害発生割合(漁船)



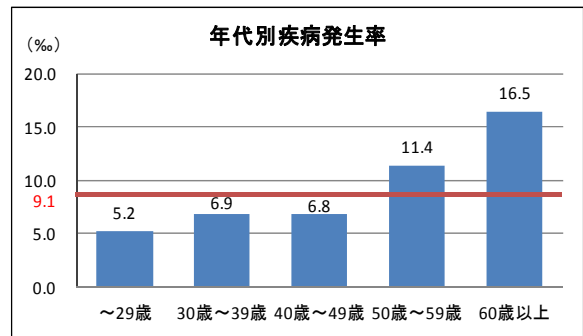
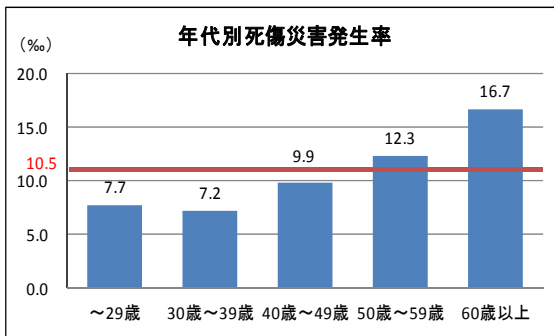
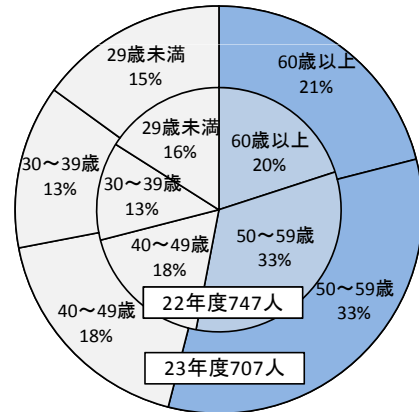
災害発生時の作業別に見ると、漁ろう時に46%が発生しており、漁獲物取扱作業時の11%と、漁具漁網取扱時の8%を加えると、漁船特有の作業の際に死傷災害の6割超が発生している。

#### (4)高年齢船員の死傷災害・疾病

平成23年度の年代別死傷災害発生状況をみると、50歳以上の船員の死傷災害発生率は、全体の54%（平成22年度53%）と過半数を占めており、高年齢船員による災害が多く発生している。

また、死傷災害・疾病ともにその発生率は他の年代と比べて高くなっている。

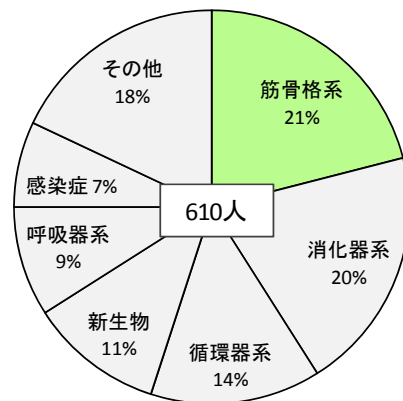
年代別死傷災害発生状況



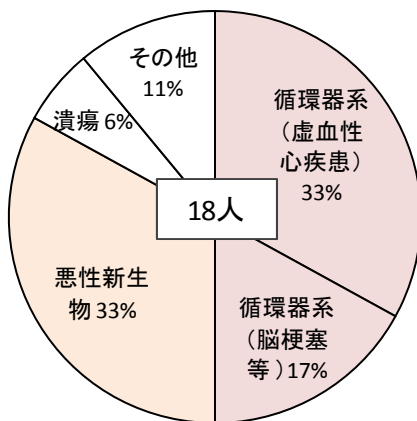
#### (5)生活習慣病等の疾病

平成23年度における疾病の種類別発生状況をみると、筋骨格系疾患が21%と最も多く、次いで消化器系疾患が20%、循環器系疾患が14%、新生物が11%、呼吸器系疾患が9%と続いている。

疾病の種類別発生状況



疾病による死亡の内訳



また、疾病による死亡の内訳についてみると、循環器系疾患は心筋梗塞等の虚血性心疾患が33%、脳梗塞等が17%と、全体では50%となっている。

死亡のうち、悪性新生物の33%を加えると83%となり、その大半が生活習慣病を原因とするものである。

## Ⅱ 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、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、船舶毎に船内の安全衛生環境の維持向上のために船員の意見を聞くための船内安全衛生委員会の設置の他、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と考えられる中小船舶所有者においても、団体安全衛生委員会制度を活用する等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、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「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、船員災害防止の着実な実施に当たっては、船員教育機関における安全・健康教育が重要であるので、引き続きその効果的な実施を行う。

#### (1) 作業基準、安全基準の徹底

例年、転倒・はさまれ・無理な動作・海中転落等、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、実施計画の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。



船内の安全を先取りしよう  
—リスクアセスメントの実務—

## (2) 若年船員に対する安全衛生に係る教育・指導の充実

若年船員（～29歳）については、中堅の船員（30歳～39歳）と比べ災害発生率が相対的に高いが、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。

また、船内においては、船長を始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、構成員船舶所有者のニーズに応じて、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管理については、派遣元及び派遣先が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、船員災害防止協会等が実施する講習会等の積極的な活用を努める。

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推進する。

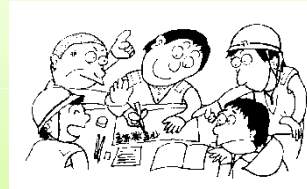
また、船内労働安全衛生マネジメントシステムの導入が難しい船舶所有者については、より簡単にできる船内向け自主改善活動(WIB)の普及促進に努める。

国は、船内での労働環境の実態や他業種における自主改善活動の取組等について調査を行い、その結果を踏まえて、WIB指導員養成方法等その普及促進方策の検討を行う。

### コラム

#### ○船内向け自主改善活動WIBとは

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。



### コラム

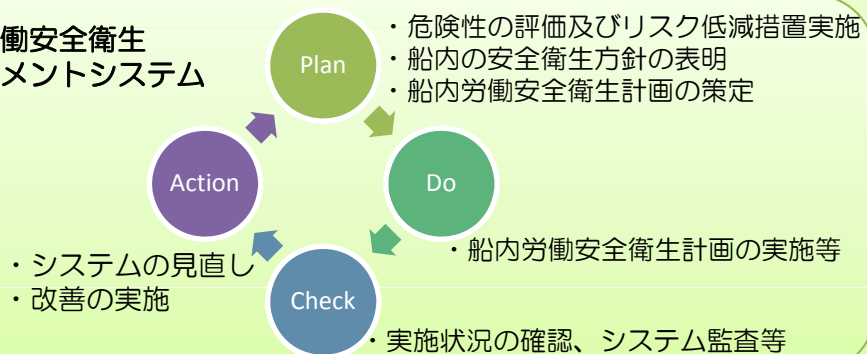
#### ○船内労働安全衛生マネジメントシステム

船内労働安全衛生マネジメントシステムは、船員災害防止協会や国土交通省のホームページにおいてガイドラインの解説等の資料の掲載している他、講習会も開催している。

(参考)国土交通省 - 船内労働安全衛生マネジメントシステムについて

<http://www.mlit.go.jp/maritime/unkohrohbm/unkoh11.html>

#### 船内労働安全衛生 マネジメントシステム 概念図



## 2. 船員の居住環境・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等作業環境の整備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等生活環境の改善を推進する。

### (2) 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。

### (3) 死傷災害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。



安全衛生チェックリスト



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事例集

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、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、「KYTイラスト集」、「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普及を図る。

## 〔2〕重点を置くべき災害に対応した取組

### 1. 作業時を中心とした死傷災害防止対策

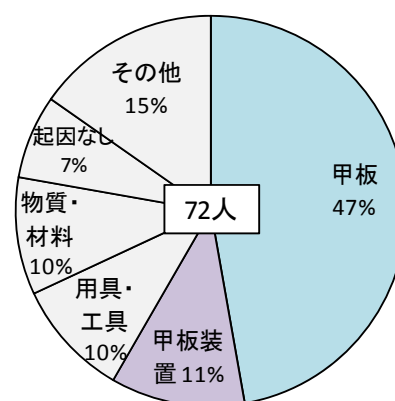
船員の死傷災害では、従来より「転倒」、「はさまれ」が多く発生していることを踏まえ、次に掲げる防止対策に取り組む。

#### 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47%、荷役作業、揚錨作業、係船作業等の際に使用する甲板装置につまずき転倒したものが11%と続いている。

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、特に次の防止対策を徹底する。

起因別（一般船舶「転倒」）

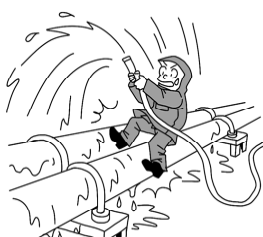


ア 甲板及び通路等の水、油等を適宜清掃し、きれいな環境を保つとともに、床面にマットを設置する等滑らない状態に保持する。また、ロープ、ワイヤー等の整理・整頓を励行する。

イ 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。

ウ 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、日常の手入めに努める。また、積雪、結氷等気象条件の変化にも注意する。

エ 作業に際しては、ロープ、ワイヤー等の上に立たない等、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。

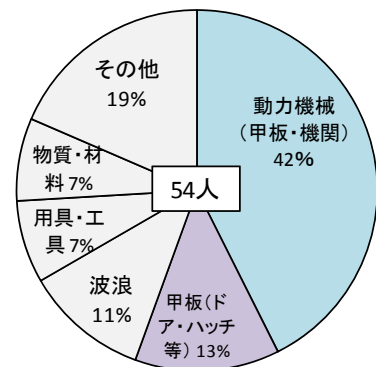


## ②「はさまれ」防止対策

イ 「はさまれ」による死傷災害を原因別にみると、甲板装置や機関装置等動力機械にはさまれたものが42%、甲板上のドア・ハッチ等にはさまれたものが13%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、作業方法、船内設備等を再検討し、特に次の防止対策を徹底する。

起因別（一般船舶「はさまれ」）



ア 機械又は動力伝導装置等の運動部分には、覆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等適当な安全措置を講ずる。

イ 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。

ウ 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等、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。

エ 「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。



### コラム

#### ○ケミカルタンカー洗浄水による有毒ガス発生事故

平成23年度に、ケミカルタンカーにおいて、荷役後のタンククリーニング中、洗浄水を貯留するスロップタンク内で、アクリル酸洗浄水と水硫化ソーダ洗浄水が化学反応を起こして、有毒の硫化水素ガスが発生し、船員5名が死傷する事故が発生した。

タンク洗浄水の混合によっても有毒ガスが発生する危険性があることを踏まえて、輸送物質や洗浄水タンク内の物質の化学特性をMSDS（化学物質等安全データシート）を活用して把握するとともに、取扱い上の留意点等を作業員全員で共有しておくことが肝要である。

（参考）独立行政法人製品評価技術基盤機構 - MSDS制度

<http://www.prtr.nite.go.jp/msds/msds.html>

## 2. 海中転落・海難による死亡災害防止対策

平成23年度の死亡・行方不明災害のうち、海中転落が38%、海難が27% と大きな割合を占める。

このような状況を踏まえ、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の実施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、舷門の整備、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。

### 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、命綱や安全ベルトを使用させるか、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。

イ 船員災害防止協会においては、作業用救命衣等の保護具について、従来からの船員災害防止大会に加えて、平成25年度からは、生存対策講習会等においても展示を行う。また、漁種・作業形態に応じた適切な保護具に係る相談を実施するほか、ホームページ等を通じて新製品等の周知を行う。

ウ 国においては、平成24年度に実施した各種推進員等の実態調査の結果を踏まえて、船内や会社、漁業協同組合等で作業用救命衣の着用指導等の安全指導を行う「ライフジャケット着用推進員制度(仮称)」について、関係機関と連携して推進員の認定基準、活動内容、表彰基準等、平成26年度からの実施に向けた検討を行う。



## ② 乗下船時等における海中転落の防止

ア 作業時間の内外を問わず船外との通行の安全を図るため、乗下船時には舷梯又は手すり及び踏みさんを施した適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、船体の動揺等で舷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、舷梯又は歩み板は、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、変形又は腐食等があれば改善する。

イ 飲酒等が原因の海中転落が多いことから、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、飲酒した場合の一人行動を慎む他、乗下船時には同僚に声をかける等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、魚とりこみ舷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 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。

## ④ 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等の措置を講ずる。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、ウイリアムソンタ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。

## 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、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

漁船における死傷災害発生率は13.6%と一般船舶の8.5%と比べて高く、その労働環境は厳しいため、特に次の点に留意するものとする。

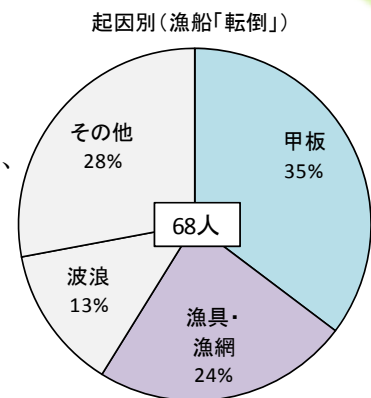
- a 保護具(作業用救命衣・命綱・ヘルメット)の確実な使用
- b 作業前ミーティングの実施
- c 荒天時等の無理な操業の中止

また、一般船舶と同様に「転倒」、「はさまれ」が多く発生しているが、特に漁船に特有な次の対策を徹底する必要がある。

#### ①「転倒」防止対策

「転倒」による死傷災害を原因別にみると、甲板上で、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35%、漁具・漁網に足を取られて転倒したものが24%、波浪により転倒したものが13%と続いている。

このような状況を踏まえ、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、特に次の防止対策を徹底する。



ア 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等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等の措置を講ずる。

イ 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。

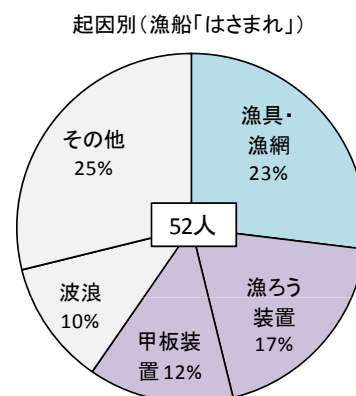
ウ 上甲板に波浪が打ち込む場合や波浪が打ち込まなくても船体の動揺が激しい場合は、やむを得ない作業を除いて甲板上の作業を中止する等状況に応じた措置を講ずる。



## ②「はさまれ」防止対策

イ 「はさまれ」による死傷災害を原因別にみると、漁具・漁網にはさまれたものが23%、漁ろう装置にはさまれたものが17%、甲板装置にはさまれたものが12%と続いている。

このような状況を踏まえ、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、特に次の防止対策を徹底する。



ア 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覆い等を設ける等必要な措置を講ずる。

イ 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、機械を停止する等安全な状態となったことを確認してから作業を行う。

## ③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46%の災害が発生していることを踏まえ、上記の取組の他、次の防止対策に取り組むものとする。



ア 漁具・漁網等を海中へ投下し、また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・漁網等が絡んだ場合には、装置を停止する等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等まき込まれるおそれがないものとする。また、作業に従事しない者はむやみに近寄らない。

ウ 漁ろう装置等は、定期的な点検を行い、不具合があれば早めの補修と改善を行う。

エ ベテランの漁船員による業務内容や安全意識等の教育指導を徹底する。



## 4. 年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策

50歳以上の高年齢船員による死傷災害については、近年発生割合が増加傾向にあるほか、死傷災害・疾病ともに発生率が比較的高い状況となっている、

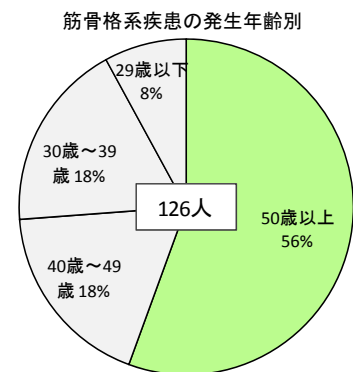
### ①死傷災害防止対策

高年齢船員による被災原因としては、「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、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ことから、特に次の防止対策を徹底する必要がある。

- ア 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立ち返り作業にあたる。
- イ 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等明瞭、明解な方法を用いて連絡する。
- ウ 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等船内環境の整備に努める。

### ②疾病防止対策

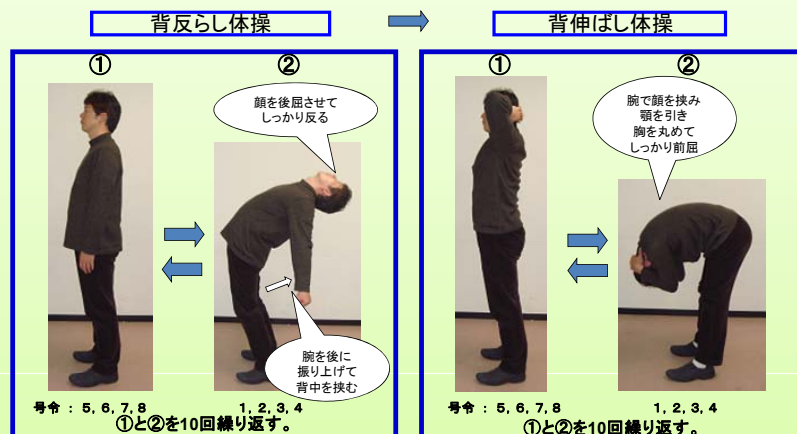
筋骨格系の疾患については、高年齢船員が56%を占め、また、椎間板障害及び腰痛等が大半であるため、作業前の準備運動を実施するほか、中腰・前屈み等の姿勢を避けること、作業場所に適切な照明や滑り止めの設置をすること等の対策について徹底する。



#### コラム

#### ○腰痛・肩こり改善のための立位体操

(提供 東京海洋大学海洋スポーツ健康科学研究室)



「背反らし体操10回」→「背伸ばし体操10回」の順で行い、これを1日に2セット実施することが望まれる。

[http://www.sensaibo.or.jp/CL04/237\\_S1.pdf](http://www.sensaibo.or.jp/CL04/237_S1.pdf)

## 5. 生活習慣病等の疾病防止対策

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、平成23年度の船員の疾病による死亡原因の83%と大半を占めている。また、ノロウイルスをはじめとする感染症についても、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、的確な予防対策を推進するほか、次の疾病予防対策及び健康増進対策を推進する。

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、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、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

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等の健康管理対策を推進する。

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他、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。

#### コラム

○現在の肥満度をチェックしよう。(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

※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。

#### コラム

○生活習慣病予防健診

生活習慣病を予防するためには、早期発見・早期治療が重要となる。そのため、35歳以上の船員を対象に、船員保険が検査料金の一部を補助する船員保険生活習慣病予防健診を活用し、定期的に健康状態の確認を行うことが肝要である。

(財)船員保険会 (船員保険生活習慣病予防健診のご案内)

<http://www.sempos.or.jp/jigyohoken.html>

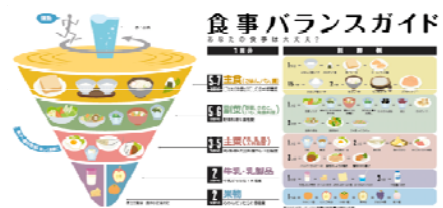
食生活の改善については、船員災害防止協会が作成した「船でつくる四季のメニュー(あなたの健康を守るために)」、「からだにやさしい健康レシピー生活習慣病・メタボ対策ー」や、厚生労働省が作成した「食事バランスガイド」の活用等により栄養管理に配慮したものとなるよう、船内で調理作業に従事する者に対する教育等を実施する。



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ー  
生活習慣病・メタボ対策ー



厚生労働省  
「食事バランスガイド」

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。

## (2) インフルエンザ、ノロウイルス等の感染症予防対策

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。



新型インフルエンザと  
緊急対応ガイドライン

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。

### (3) 居眠り防止対策

平成16年1月から平成22年3月までに公表された運輸安全委員会の報告では、居眠り船舶事故は船舶事故の10%（うち乗揚23%）を占めているほか、単独当直で自動操舵装置を使用し、椅子に座った状態で多く発生しているとされている。

また、発生要因としては、疲労、寝不足、気のゆるみ、薬（風邪薬等眠気を催す薬）の服用等が指摘されている。

そのため、睡眠不足等の体調面、眠気を催す薬物の服用、睡眠時無呼吸症候群（SAS）等睡眠障害の疾病等について、船員本人のみならず、船舶所有者はその健康状態を把握し適切な対策を講ずる。

また、SASの原因としては肥満等があげられることから、適切な食事管理、適度な運動、飲酒の節制、禁煙等の生活習慣病対策に取り組むほか、SASの疑いがある場合については専門医の診療を受ける等の適切な措置を図る。

（参考）船員災害防止協会「睡眠時無呼吸症候群解説資料」

[http://www.sensaibo.or.jp/CL04/47\\_S1.pdf](http://www.sensaibo.or.jp/CL04/47_S1.pdf)

### (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他、急な気温変化、休み明けの急な活動等があげられる。

特に暑い日の甲板上での作業では、自覚症状がなくても水分・塩分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

### ① 石綿(アスベスト)による健康被害対策

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」による健康診断について引き続き実施する。



船員健康管理手帳

#### コラム

#### ○石綿健康障害の無料健康相談サービス

(財)船員保険会の病院では、石綿による健康管理手帳の発行を申請するための健康診断と、診断書の発行とレントゲンフィルム貸し出しサービスを無料で実施している。

(財)船員保険会 (船員健康管理手帳交付申請のためのご案内)

[http://www.sempos.or.jp/new\\_honbu/info\\_kanritecho.html](http://www.sempos.or.jp/new_honbu/info_kanritecho.html)

### ② 海上交通に関する安全情報の収集等

国土交通省ホームページにおいて、海上交通に関する各種放射線情報の提供を行っているので、船舶所有者は、周辺海域の航行等に当たっては、これらの情報を収集・活用する等、船員の健康管理を含めた適切な対応を図る。

<参考> 国土交通省 港湾・海上交通に関する放射線情報

[http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_fr1\\_000008.html](http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr1_000008.html)



国土交通省がHP上で提供する情報

### ③ 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他、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ケアが重要であり、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、保健指導等を実施する。

### ④ AEDの整備・活用

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、船員の命を守るという観点から推進する。



## 6. その他の安全衛生対策

### (1) 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。



船員安全手帳  
SEAFARER'S SAFETY BOOK

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。

また、船員災害防止協会においては、船員法の改正に伴い和英併記の関係記録簿の改訂を行う。

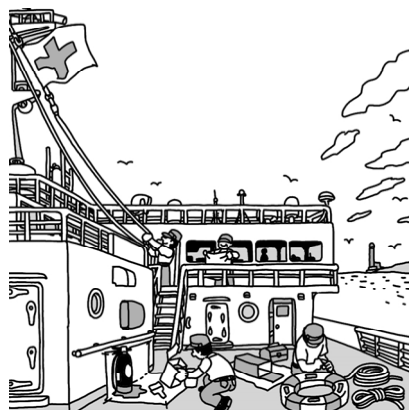


訓練手引書  
SOLAS TRAINING MANUAL

### (2) ILO海上労働条約への対応

船員の労働条件等に関するグローバルスタンダードを定める、2006年の海上の労働に関する条約が本年8月20日に発効することを踏まえ、船内安全衛生委員会の設置、船内で調理を行う者への教育等が国内制度においても導入される。

そのため、国においては、必要な周知指導等を、船員災害防止協会においては、調理教育テキストや関係記録簿の作成等を行う。



### Ⅲ 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等

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。

国においては、他社の模範となる優良な取組を選定し公表するベストプラクティス制度(仮称)の選定基準等について船員災害防止モデル事業検討委員会において検討の上、平成25年度内に募集を行う。



船員労働災害防止優良事業者  
(平成25年1月現在)



級別	認定事業者数	業種別(内訳)				
		外航	内航	旅客船	漁船	その他
1級	61	2	25	17	0	17
2級	68	0	34	15	0	19

#### 2. 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、集中的に船員の安全衛生意識の高揚、災害防止対策の推進等を図る。

新たなDVDを活用する等により、船員家族も参加する「目に、耳に訴える」分かりやすい講習会を実施する。

また、船員労働安全衛生月間の標語については、従来からのものに加えて、関係機関の協力により、家族、船員教育機関の生徒等を対象とした「家族(奥さんや子供)目線」による募集を平成25年1月から新たに開始したところであり、その取組を今後とも継続する。

船員労働安全衛生月間	主な活動実績(平成24年度)
安全衛生に関する訪船指導	1,660(隻)
船員災害防止大会等の開催	78(箇所)
無料健康診断	801(人)



#### 3. 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、常に会員ニーズの把握に努め、積極的に事業を実施する。

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。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。

また、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、協会活動の事業の活性化を促すことにより、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。



## IV 船員災害の減少目標

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、実施計画においては、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

- 一般船舶 : 3% 減
- 漁 船 : 4% 減
- 全 体 : 3% 減

また、船員災害による死亡及び行方不明者数について、第9次基本計画期間と比べ2割減少させる。

### 2. 疾 病

疾病発生率の目標は、船種別に次のとおりとする。

#### ○減少率の目標

- 一般船舶 : 4% 減
- 漁 船 : 2% 減
- 全 体 : 3% 減

### 基本計画の減少目標

#### ○死傷災害の減少目標

- 一般船舶 : 11% 減
- 漁 船 : 15% 減
- 全 体 : 13% 減

#### ○疾病の減少目標

- 一般船舶 : 12% 減
- 漁 船 : 5% 減
- 全 体 : 10% 減

○船員災害による死亡及び行方不明者数について、2割減少させる。

