

第 1 1 次船員災害防止基本計画（案）

I 計画の趣旨

1. 計画の目的

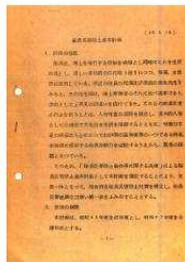
船員災害については、昭和 43 年度の第 1 次船員災害防止基本計画（以下「基本計画」という。）の策定以来、船舶所有者、船員及び行政機関等関係者によるたゆまぬ努力の結果、死傷災害（疾病以外の死亡又は負傷を伴う船員災害をいう。以下同じ。）の発生率は 4 分の 1 に、疾病は 7 分の 1 に大幅に減少しているものの、依然として陸上の産業と比較すると死傷災害は 4 倍の高い発生率になっており、また、近年ではその減少割合が鈍化の傾向にある。

このため、長期間にわたって陸上から隔絶され、気象・海象の影響を受けやすい等船員特有の居住環境・作業環境により発生する船員災害の防止対策を強力に推進することにより、安全で健康的な魅力ある職場作りに取り組むものとする。

2. 基本方針

第 1 1 次基本計画期間では、船員災害の現状及び計画期間中において取り組むべき船員災害防止のための対策を述べたうえで、計画期間中における死傷災害及び疾病に係る減少目標を定めることとする。

なお、毎年の船員災害の減少目標及び具体的な対策については、今後の船員災害の発生状況を踏まえ、基本計画に基づき毎年作成する船員災害防止実施計画において定めるものとする。

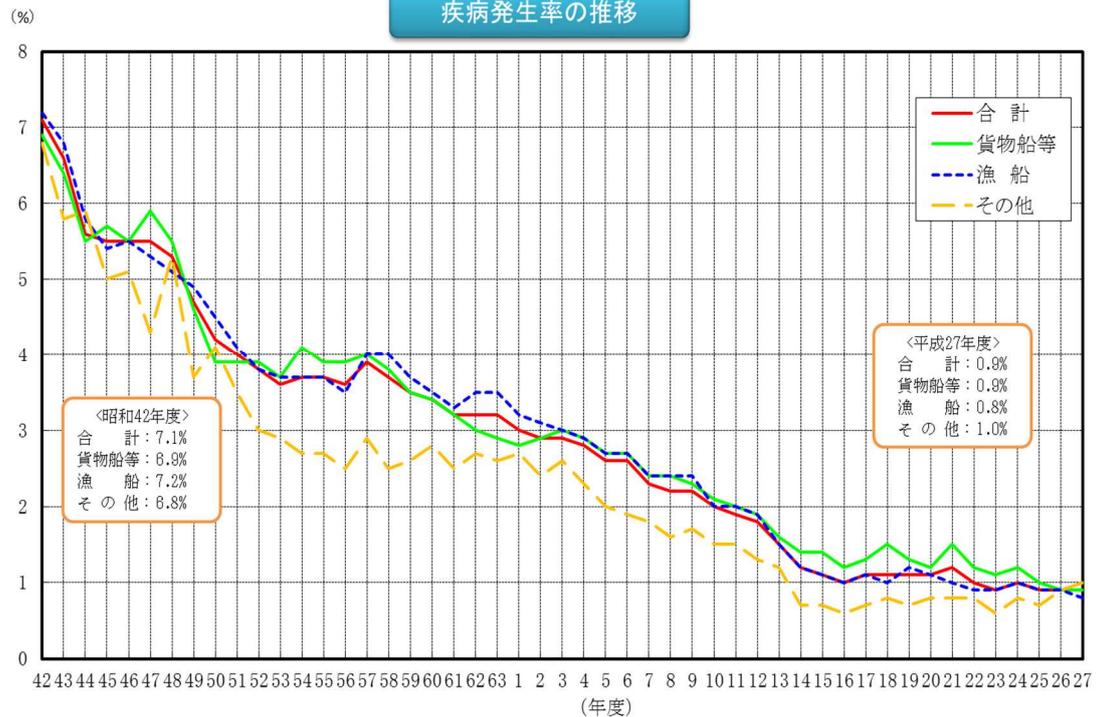


第 1 次基本計画
(昭和 43 年度)

災害発生率の推移



疾病発生率の推移



※「貨物船等」は、貨物船・油送船・LPG船・専用船・コンテナ船・旅客船を指す。

「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。

II 船員災害の現状

本章では、第11次基本計画における船員災害の効果的な防止対策を策定するため、船員災害の現状について、平成25年度から平成27年度までの船員災害疾病発生状況報告（※）に基づき分析を行った。

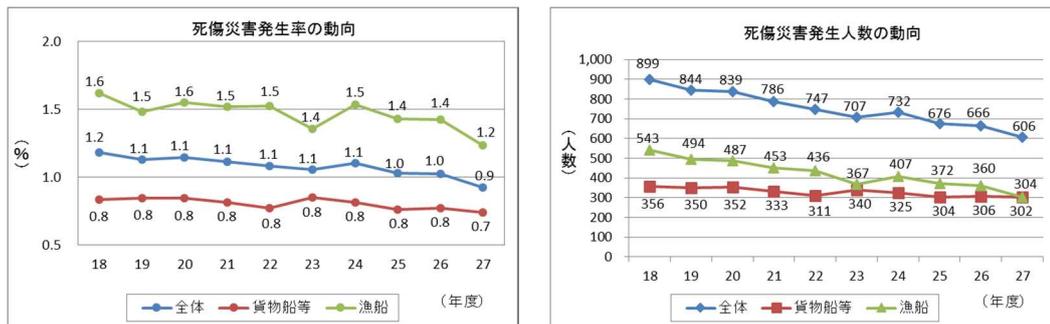
※船員法第111条に定める報告。毎年船舶所有者は、年度毎に船員が死亡、行方不明又は3日以上休業したときに、その旨を国土交通大臣に報告することとなっている。なお、本報告を取りまとめたものは、国土交通省ホームページにて公表している。

1. 死傷災害の発生動向

(1) 近年の発生動向

死傷災害発生率については、昭和42年度からは順調な減少傾向にあるが、最近の10年間を比較すると、減少割合が鈍化している。

一方、死傷災害発生人数については、毎年度着実に減少しているが、船員数も同様に減少しているため、発生率では大きな変化はない。

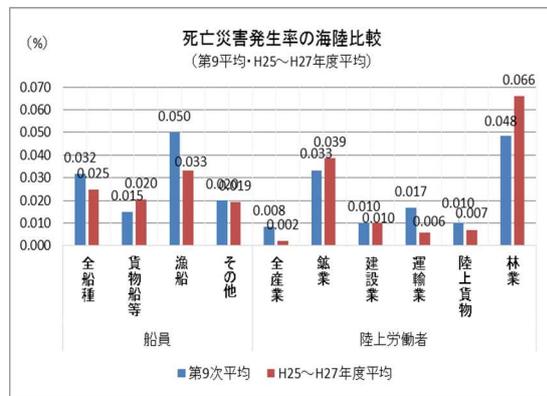
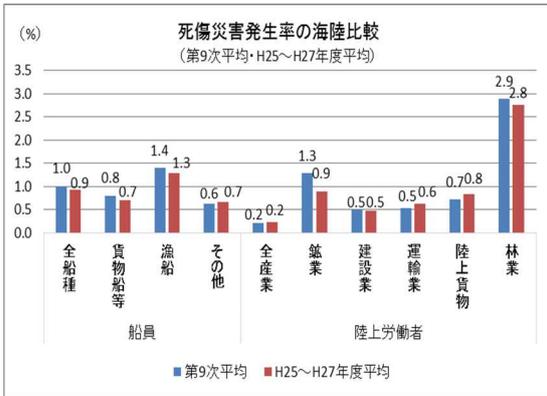
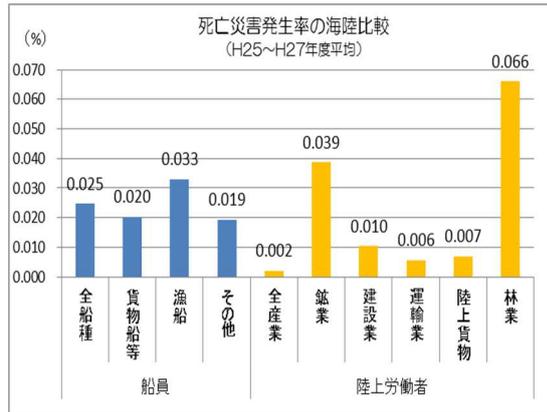
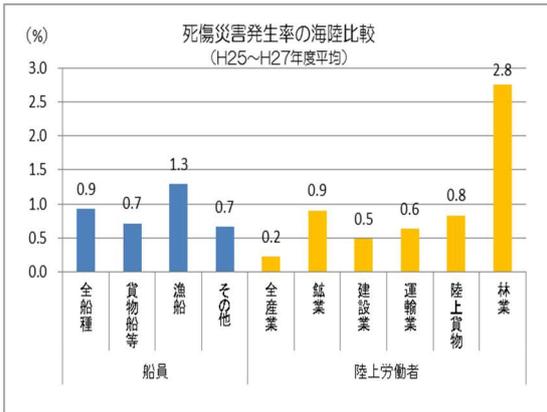


注:発生率は、各年度の船員数に対する死傷災害発生人数を百分率(%)で示したものを指す。

(2) 陸上他産業との比較

陸上の産業の死傷災害発生率と船員の死傷災害発生率を比較すると、船員の死傷災害発生率は、第9次基本計画期間からは減少しているものの、依然として高い値を示している。

平成25年度から平成27年度までにおける陸上産業と比較したところ、死傷災害発生率について陸上全産業平均と比較すると、船員全体では約4倍の災害発生率となっている。死亡災害発生率は、陸上全産業平均と比較し、船員全体では約1.2倍となっている。



※陸上労働者の災害発生率(歴年)は、厚生労働者の「職場のあんぜんサイト」で公表されている統計値から算出
 ※「運輸業」は H20~23 年度までは「港湾業」の数値を採用している。
 ※陸上労働者と比較するため、休業4日以上の災害発生率を採用している。
 ※「その他」とは、官公庁船・曳舟・はしけ・起重機船・ガット船・その他の船舶

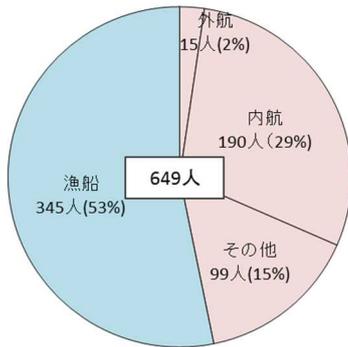
(3) 業種別死傷災害発生動向

第10次基本計画の初年度である平成25年度から平成27年度までの死傷災害の発生状況について、3年間の災害発生人数の平均をとると、貨物船等（外航・内航・その他の船種の合計）の災害発生人数は304人（47%）、漁船は345人（53%）、全船種併せて649人となっている。

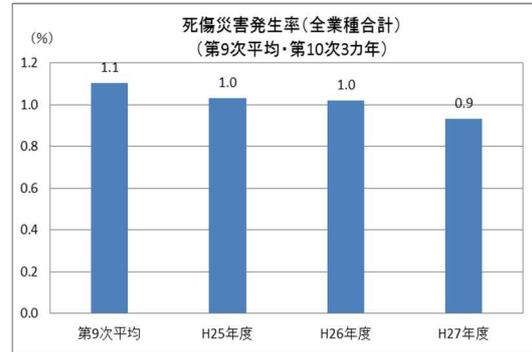
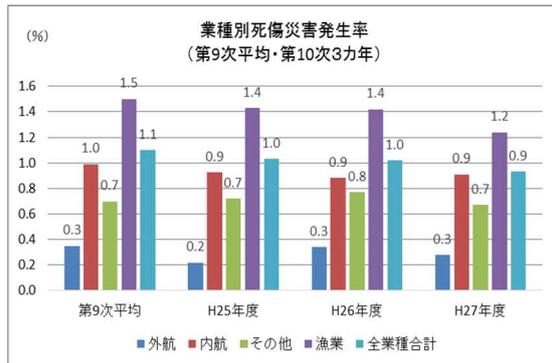
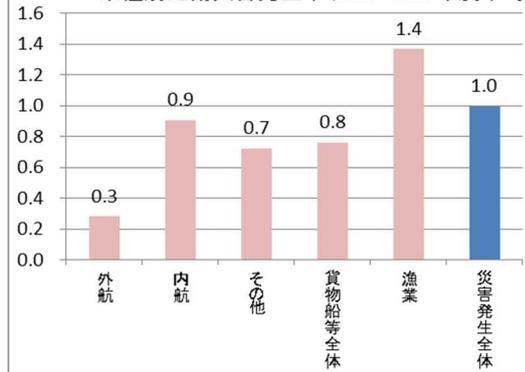
平成25年度から平成27年度平均の災害発生率では貨物船等は0.8%、漁船では1.4%と、漁船は貨物船等の約1.8倍の災害発生率となっている。業種全体の発生率としては、第9次基本計画期間平均から減少している

貨物船等では、内航0.9%、その他0.7%で、外航は0.3%となっている。

業種別死傷災害発生割合 (H25～H27年度平均)



業種別死傷災害発生率 (H25～H27年度平均)



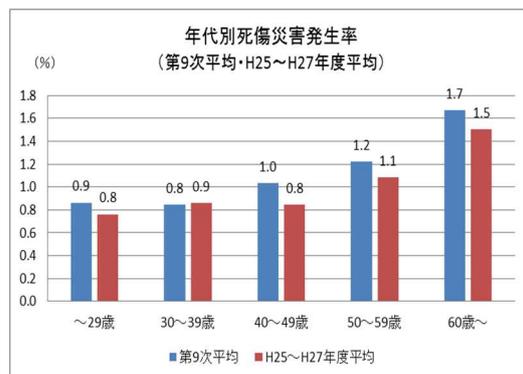
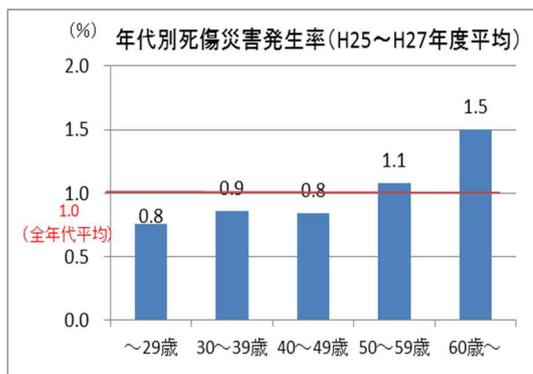
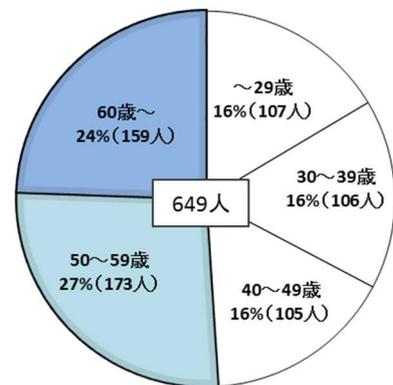
※「その他」とは、官公庁船・曳舟・はしけ・起重機船・ガット船・その他の船舶

(4) 年代別死傷災害発生動向

平成25年度から平成27年度までの死傷災害の発生状況のうち、50歳以上の中高年船員の占める割合は51%となっている。年代別発生率も、全年代平均は1.0%であるが、50歳以上の中高年船員による死傷災害発生率は、他年代と比べ高くなっている。

なお、第9次基本計画期間内の平均と平成25年度から平成27年度の発生率を比較すると、30歳から39歳の年代を除き減少している。

年代別死傷災害発生状況 (H25～H27年度平均)



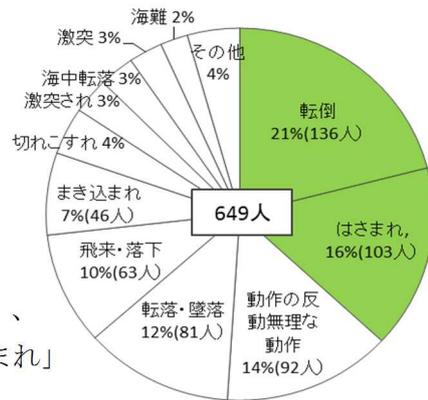
(5) 死傷災害の災害種別発生動向

① 死傷災害の種別発生状況（全般）

平成25年度から平成27年度までの死傷災害の発生状況のうち、災害の種別別に分類すると、「転倒」と「はさまれ」が依然として多く、船員全体では37%（239人）を占め、以下「動作の反動無理な動作」14%（92人）、「転落・墜落」12%（81人）、「飛来・落下」10%（63人）、「まき込まれ」7%（46人）と続いている。

なお、「転倒」、「はさまれ」、「動作の反動無理な動作」については、第9次基本計画期間中（平成20～平成24年度）においても発生割合の上位を占めている。

災害の種別発生状況（H25～H27年度平均）



業種別災害発生状況（H25～H27年度平均）

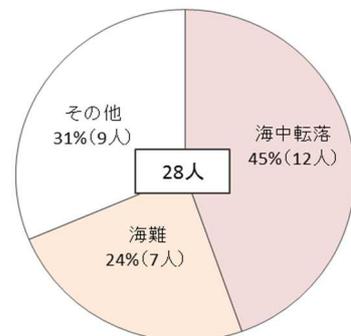
No.	合計			貨物船等			漁船		
	種類	人数	割合	種類	人数	割合	種類	人数	割合
1	転倒	136	21.0%	転倒	68	22.4%	転倒	68	19.8%
2	はさまれ	103	15.9%	動作の反動無理な動作	52	17.0%	はさまれ	53	15.4%
3	動作の反動無理な動作	92	14.1%	はさまれ	50	16.4%	動作の反動無理な動作	40	11.6%
4	転落・墜落	81	12.4%	転落・墜落	45	14.7%	飛来・落下	39	11.3%
5	飛来・落下	63	9.8%	飛来・落下	24	8.0%	まき込まれ	36	10.5%
6	まき込まれ	46	7.1%	まき込まれ	10	3.3%	転落・墜落	36	10.4%
7	切れこすれ	27	4.1%	切れこすれ	10	3.3%	切れこすれ	17	4.8%
8	激突され	20	3.1%	海中転落	9	3.0%	激突され	14	4.2%
9	海中転落	19	3.0%	海難	8	2.5%	激突	13	3.7%
10	激突	18	2.8%	激突され	6	1.9%	海中転落	10	3.0%
11	海難	15	2.3%	激突	6	1.9%	海難	7	2.1%
12	その他	28	4.4%	その他	17	5.7%	その他	11	3.2%
	合計	649		計	304		計	345	

② 死傷災害のうち、海中転落と海難の状況

「海中転落」と「海難」は、発生割合は低いものの、災害による死亡・行方不明の原因の69%を占める。

海中転落及び海難はひとたび発生すると、死亡・行方不明となるおそれの高い災害である。

死亡・行方不明が発生した災害の種別内訳（H25～H27年度平均）



(6) 死傷災害発生時の作業種別、災害種別発生状況

① 災害発生時の作業種別について

平成25年度から平成27年度までの死傷災害の発生状況について、災害発生時の作業種別に主要な作業を分析すると、貨物船等においては「整備・管理」40%、「出入港」23%、「荷役」17%となっている。

一方、漁船においては、漁業特有の作業である「漁ろう」49%、「漁獲物取扱」10%、「漁具漁網取扱」6%と合わせて65%と大半を占め、貨物船等において災害が多発している「整備・管理」は14%、「荷役」は9%、「出入港」は6%となっている。

○「整備・管理」……機械・器具・用具等の整備・修理、船内の清掃片付け、さび落とし、塗装等作業

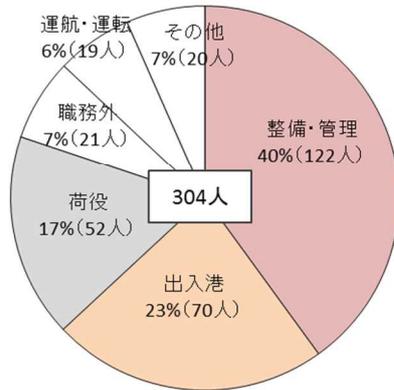
○「漁ろう」……水産物を採捕することを目的に漁具・漁網を海中に設置又は投下し、それを引き上げ、漁獲された水産物の漁具・漁網からの取外しまでの作業

○「漁獲物取扱」作業……箱詰、選別又は鮮度保持上の氷蔵、冷凍処理、すり身加工等作業

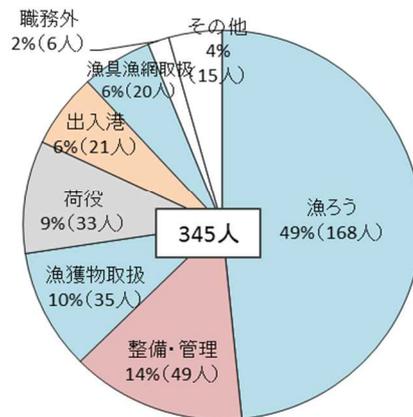
○「漁具漁網取扱」作業……漁具・漁網の修理、整理又は格納庫等への搬入・搬出等作業

※船員災害疾病発生状況報告の分類による。

貨物船等の災害発生時の作業種別内訳
(H25～H27年度平均)

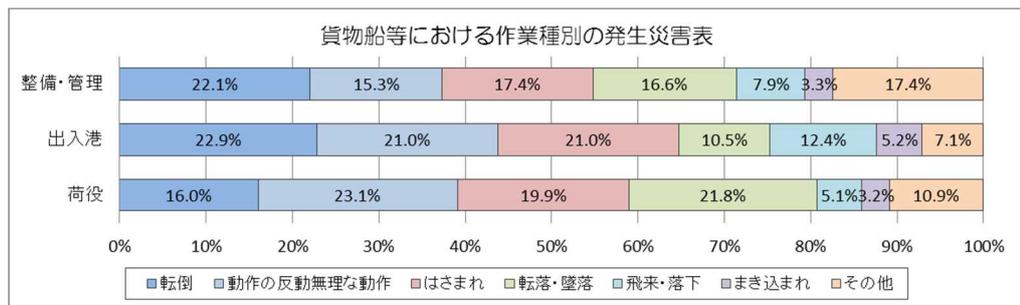


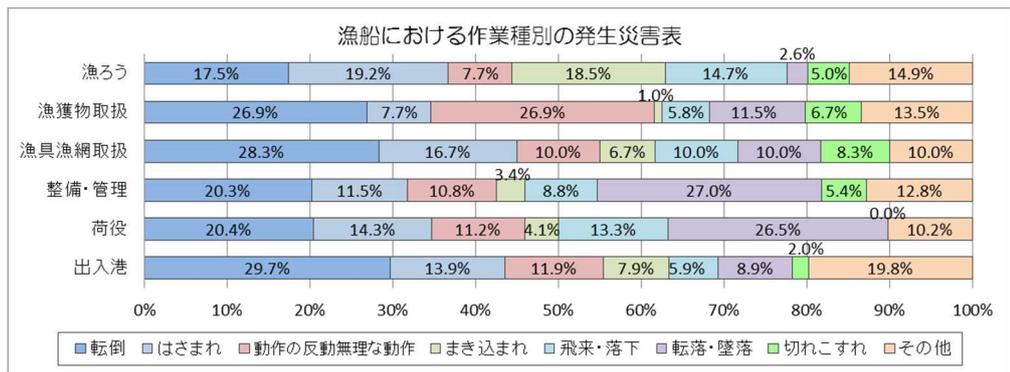
漁船の災害発生時の作業種別内訳
(H25～H27年度平均)



② 災害が多い作業種別における災害の内容について

作業種別毎の災害の種類では、全ての作業種別で「転倒」と「はさまれ」が多く発生している。また、「整備・管理」と「荷役」では貨物船等・漁船ともに「転落・墜落」が多い。漁船でもっとも災害が多い「漁ろう」では、多種の災害が発生しているが、特に機械等への「まき込まれ」が多く発生している。





③ 死傷災害のうち、死亡・行方不明が発生した災害の作業種類別及び災害種類別の内訳

平成25年度から平成27年度までに発生した職務上の死亡・行方不明人数は、貨物船等が29人、漁船が40人で、発生時作業別における災害種類別の人数では、貨物船等は「運航・運転」時の「海難」、「出入港」時の「海中転落」が多く、漁船では、「漁ろう」作業時の「海中転落」、「海難」「まき込まれ」が多く発生している。

貨物船等の作業別死亡・行方不明発生状況(人数)
(H25~H27年度合計)

	出入港	荷役	運航・運転	整備・管理	不明(職務上)	計
転落・墜落	1	1	0	2	0	4(14%)
はさまれ	0	0	1	0	0	1(3%)
まき込まれ	1	0	0	1	0	2(7%)
海中転落	4	1	1	0	1	7(24%)
爆発	0	0	0	1	0	1(3%)
海難	0	0	13	0	0	13(45%)
不明	0	0	0	1	0	1(3%)
計	6(21%)	2(7%)	15(52%)	5(17%)	1(3%)	29

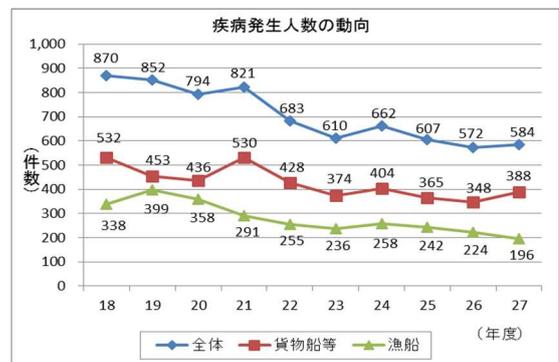
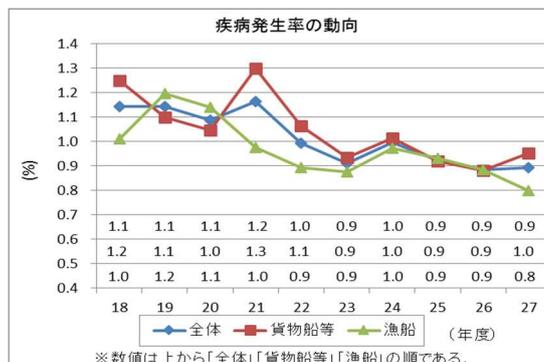
漁船の作業別死亡・行方不明発生状況(人数)
(H25~H27年度合計)

	荷役	運航・運転	整備・管理	漁ろう	漁具漁網取扱	その他	不明(職務上)	計
転落・墜落	1		2					3(8%)
激突され				1				1(3%)
はさまれ	1							1(3%)
まき込まれ				5				5(13%)
海中転落			1	10	1	1	5	18(45%)
火災							2	2(5%)
海難		1		6				7(18%)
不明		1					2	3(8%)
計	2(5%)	2(5%)	3(8%)	22(55%)	1(3%)	1(3%)	9(23%)	40

2. 疾病の発生動向

(1) 近年の発生動向

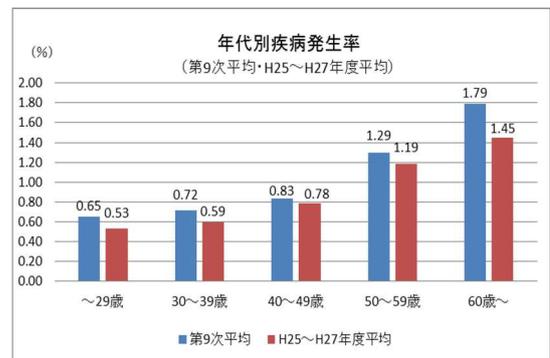
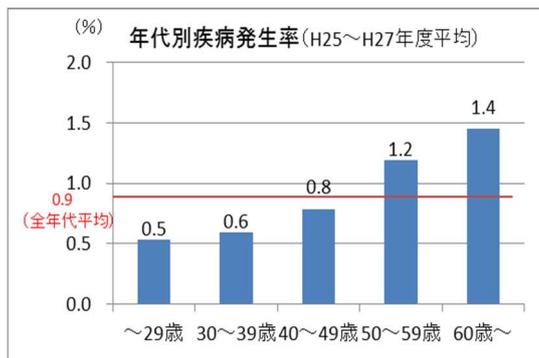
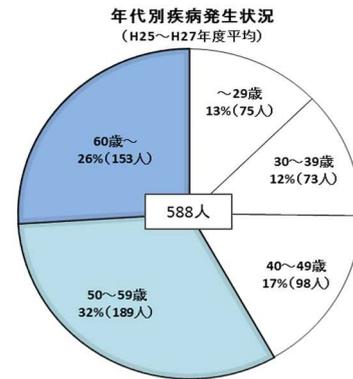
疾病については、発生率、発生件数ともに、昭和42年度から比較すると大幅に減少しており、最近10年間では、年によって増減はあるものの減少傾向にある。



(2) 年代別疾病発生動向

平成25年度から平成27年度までの疾病の発生人数のうち、50歳以上の中高年船員の占める割合は58%となっており、年代別発生率も全年代平均が0.9%であり、50歳以上の中高年船員による疾病発生率は、他年代と比べて高くなっている。

なお、第9次基本計画期間内の平均と平成25年度から平成27年度の疾病発生率を比較すると、全ての年代において減少している。

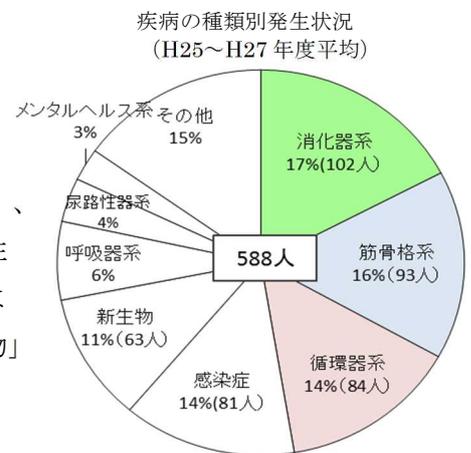


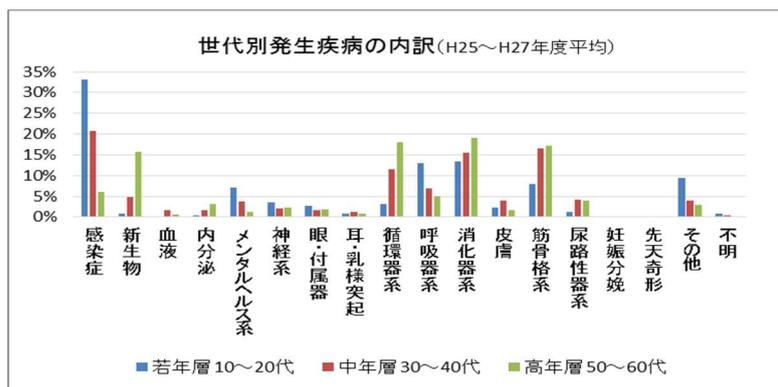
(3) 疾病の種類別発生動向

① 全疾病種類別発生状況

平成25年度から平成27年度までの疾病の発生状況について、3年間の平均を疾病の種類に分類すると、潰瘍等の「消化器系」17% (102人)、関節症等の「筋骨格系」16% (93人)、虚血性心疾患や脳梗塞等の「循環器系」とウイルス等による「感染症」が14% (84人)、癌等の「新生物」11% (63人) となっている。

貨物船等と漁船の疾病発生状況を比較すると、貨物船等では「感染症」の発生割合が多い他に大きな差がなかった。





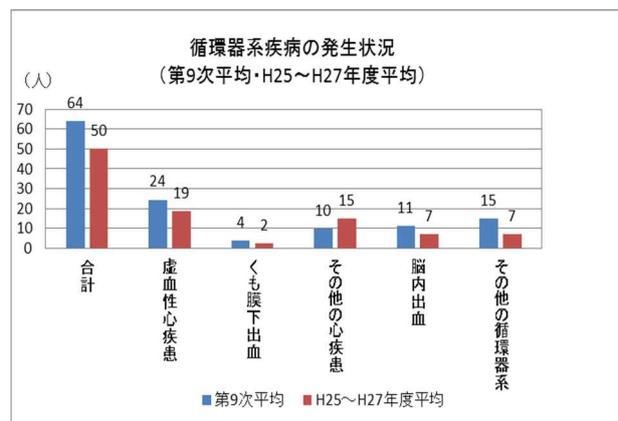
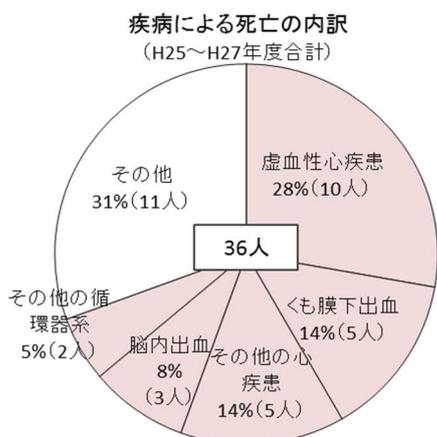
業種別疾病発生状況

順位	合計		貨物船等		漁船	
	種別	割合	種別	割合	種別	割合
1	消化器系	17.3%	消化器系	17.6%	筋骨格系	18.6%
2	筋骨格系	15.8%	感染症	17.2%	循環器系	17.1%
3	循環器系	14.2%	筋骨格系	14.2%	消化器系	16.8%
4	感染症	13.8%	循環器系	12.5%	新生物	9.5%
5	新生物	10.7%	新生物	11.4%	感染症	8.2%
6	呼吸器系	6.6%	呼吸器系	6.2%	呼吸器系	7.3%
7	尿路器系	3.7%	メンタルヘルス系	4.3%	尿路器系	4.4%
8	メンタルヘルス系	2.7%	尿路器系	3.3%	皮膚	3.6%
9	神経系	2.4%	内分泌	2.2%	神経系	3.2%
10	その他	12.7%	その他	11.2%	その他	11.5%

② 疾病による死亡原因別

一方、疾病による死亡の原因別では、「虚血性心疾患」等の循環器系によるものが69%（25人）と大半を占めている。

また、平成25年度から平成27年度の循環器系疾病の発生状況を第9次基本計画内の平均値と比較すると、64人から50人と22%減少している。



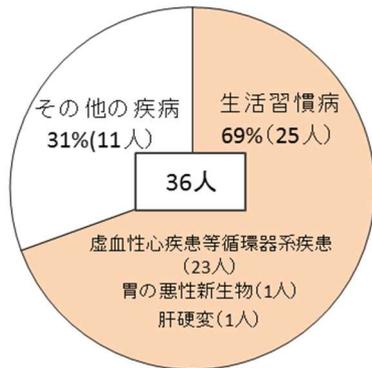
※虚血性心疾患……心臓のまわりを通っている冠動脈という血管が動脈硬化などの原因で狭くなったり、閉塞したりして心臓の筋肉に血管に血液が行かなくなることで起こる疾患(狭心症、急性心筋梗塞等)

③ 生活習慣病による死亡

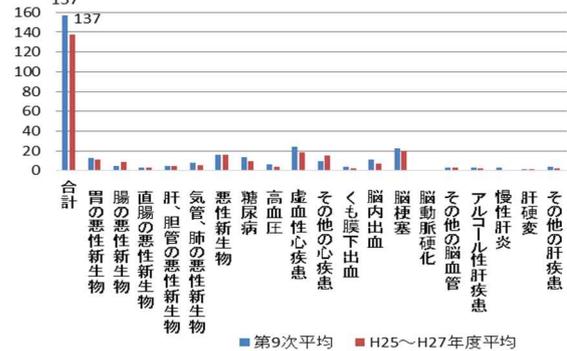
疾病による死亡原因は生活習慣病が69%（25人）を占め、虚血性心疾患等循環器系疾患が23人、胃の悪性新生物1人、肝硬変が1人となっている。

また、平成25年度から平成27年度の生活習慣病の発生状況を第9次基本計画内の平均値と比較すると、157人から137人と13%減少している。

生活習慣病による死亡の割合
(H25～H27年度合計)



生活習慣病発生人数
(第9次・H25～H27年度平均)

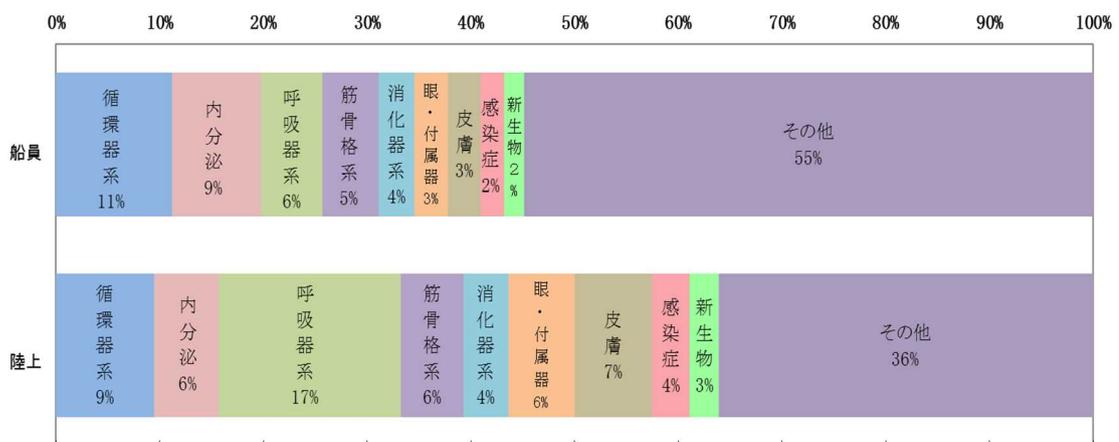


※生活習慣病……食習慣、運動習慣、休養、喫煙、飲酒等の生活習慣が、その発症・進行に關与する疾患群で、がん(悪性新生物)、糖尿病、循環器系疾患(高血圧・虚血性心疾患・くも膜下出血等)、消化器系疾患(アルコール性肝炎・慢性肝炎等)等の疾患をいう。

(4) 陸上との比較

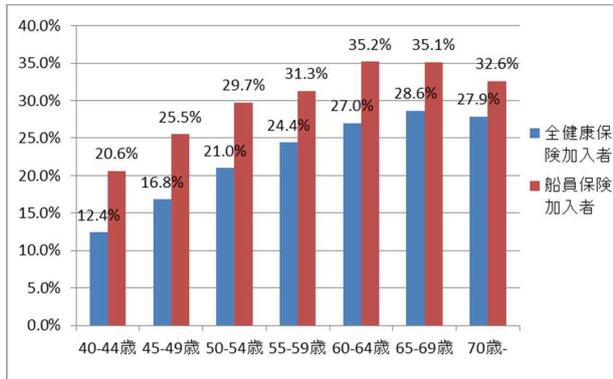
陸上では「呼吸器系」が多く、船員では「循環器系」、「内分泌」が多い傾向がうかがえる。

平成28年度の船員と陸上産業における疾病別発生状況割合の比較



※全国健康保険協会船員保険部資料による。

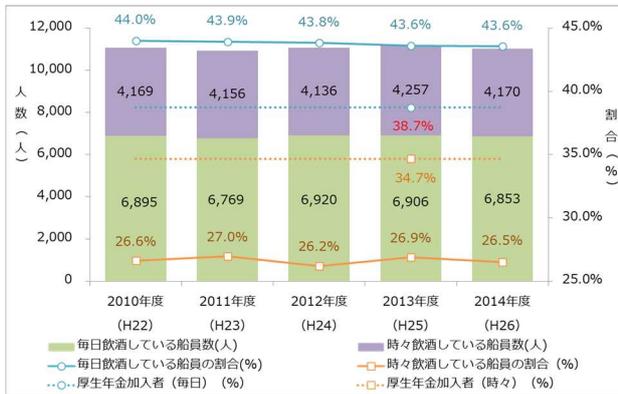
陸上と比較した船員のメタボリックシンドローム率
(H27 年度)



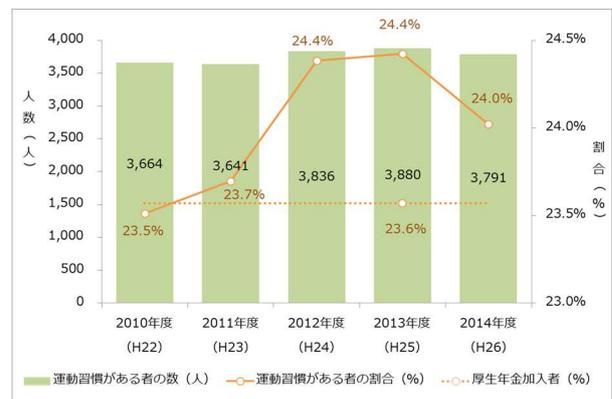
陸上と比較した船員の喫煙率の推移
(H22～H26 年度)



陸上と比較した船員の飲酒頻度の推移
(H22～H26 年度)



陸上と比較した船員の運動習慣の推移
(H22～H26 年度)



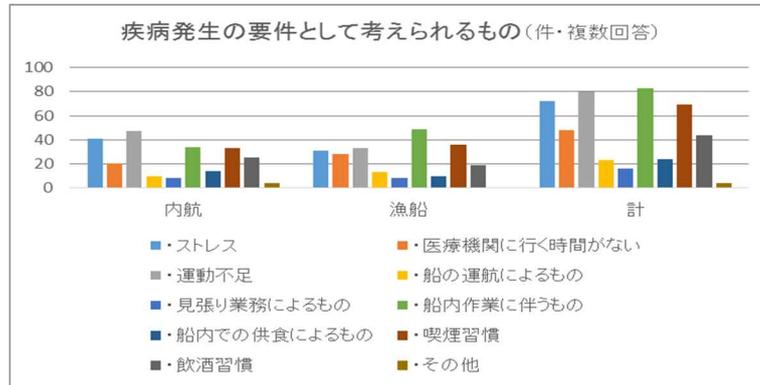
※グラフは全国健康保険協会船員保険部資料による。

(5) 疾病の要因等

平成27年度に船員災害疾病発生状況報告書の提出があった内航及び漁船の船舶所有者から、無作為に抽出した250事業者に対し、疾病や、健康確保上重要な要素である船内供食体制に関するアンケート調査を実施し、170者から回答を得て、疾病に関する問題点の分析を行った。

① 疾病の要因について

船内作業や船内生活に起因すると思われる疾病の要因として考えられるものは、全体では船内作業に伴うもの（腰痛・ひざ痛等）が最も多く、運動不足、ストレス、喫煙習慣と続いている。

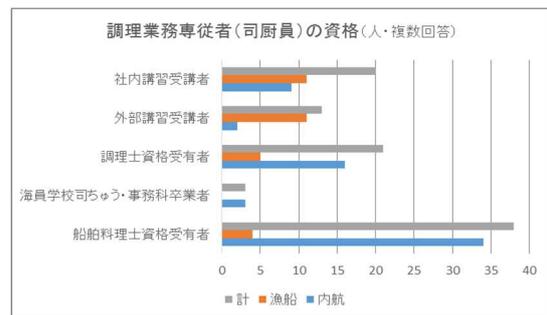
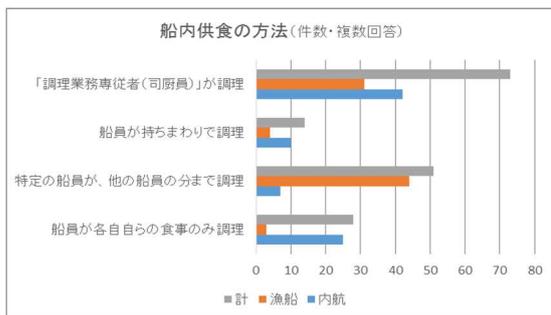


なお、本アンケートとは別途、無線医療に従事した専門医からは、揺れる船内での作業（腰痛等の筋骨格系疾患）、船内での過食・早食い（下痢等の消化器系疾患）、喫煙・飲酒習慣（がん、脳疾患等の生活習慣病）が海上労働特有の疾病発生要因との見解も得られている。

② 船内供食体制について

疾病予防対策上重要である船内供食の方法については、内航では「調理業務専従者（司厨員）が調理」を行っているものが最も多く、漁船では「特定の船員が、他の船員のみで調理」を行っているものが最も多い。また、内航では「船員が各自自らの食事のみ調理」を行っているものが、漁船では「調理業務専従者（司厨員）が調理」を行っているものが次に多い結果となっている。

「調理業務専従者（司厨員）」が調理を行っている場合、その者の資格については、「船舶料理士資格受有者」が全体で最も多く、次いで「調理師資格受有者」となっている。なお、内航では「船舶料理士資格受有者」が、漁船では「外部講習受講者」と「社内講習受講者」が最も多い。



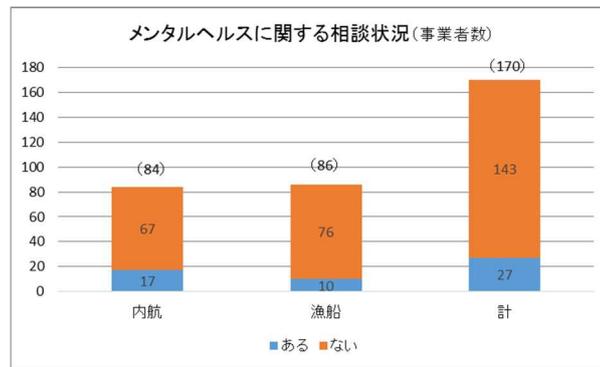
なお、船内供食を行う際の問題点としては「調理師資格受有者の確保が難しい」、「調理師業務専従者（司厨員）を採用することは経済的に厳しい」という意見が多くある一方、「陸上からの転職者（資格受有者）の採用がしやすくなった」との回答もあった。

③ メンタルヘルス対策について

これまでに、内航で約20%、漁船で約12%の事業者が、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ている。

相談を受けた場合の対応としては、「医療機関での受診を促し下船させた」「陸上の担当者による面談の実施」等がある。

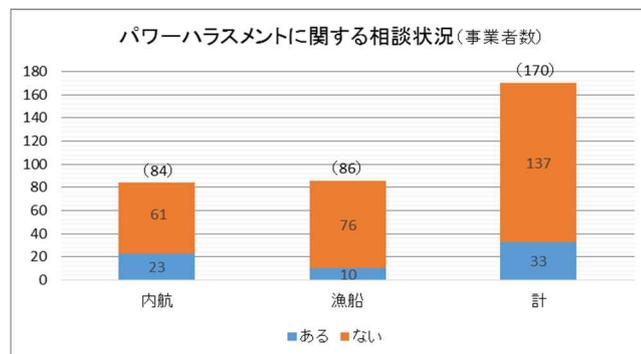
また、雇用船員にメンタルヘルス上の問題が生じないように講じている対策や予防策として、船内あるいは会社とのコミュニケーションを図ることや、メンタルヘルス講習会・セミナーの受講や資料の配付、船内安全衛生委員会の活用などの記載があった。



④ パワーハラスメント対策について

これまでに、全事業者の約19%が雇用している船員からパワーハラスメントに関する相談を受けているが、内航でその比率が高い。

また、パワーハラスメントの対策としては、「会社のトップが、職場からパワーハラスメントを無くすことを明確に示している」、「パワーハラスメントに関する会社の方針や取組について周知・啓発を実施」、「相談窓口の設置」などがあり、「船内安全衛生委員会の活用」もあげられている。



Ⅲ 船員災害防止のための対策

第1次基本計画における対策を、実施主体別・実施項目別に、以下のとおり定める他、具体的な対策については、船員災害防止実施計画にて示すこととする。

これらの対策の実施に当たっては、船舶所有者、船員及び国や荷主等の関係者が船員災害防止の重要性について改めて認識するとともに、全ての関係者が、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の積極的な推進を図るものとする。

1. 実施主体別の取組

(1) 船舶所有者

船舶所有者は、居住環境・作業環境、労働条件の改善等総合的・計画的な船員災害防止対策を講ずるため、次により安全衛生管理活動、**船内向け自主改善活動(WIB)**を推進する。

- 経営トップによる安全衛生管理活動への積極的な取組
- 安全衛生に関する計画・マネジメントシステムの作成及び実施
- 船内安全衛生委員会の活性化を含む安全衛生管理体制の整備
- 安全又は衛生の管理担当者の権限及び責任の明確化
- 安全衛生教育訓練の計画的な実施及び教育体制の整備
- 船舶でのヒヤリハット事例の収集・活用
- 個々の船員における安全衛生に対する意識向上の促進
- 個々の船員の健康状態の管理、定期的な健康相談・指導の実施
- 安全環境又は衛生環境の定期的な点検の確実な実施



(2) 船員

船員は、船員災害防止対策として、作業方法の確認や安全意識の向上、自主的な健康管理等の安全衛生活動に取り組む。

- 安全衛生教育訓練への積極的な参加
- 安全衛生に対する意識向上
- 安全衛生に係る自己管理
- 居住環境の改善
- 船内の設備用具の点検・整備

「現場情報」



(3) 船員災害防止協会

船員災害防止協会は、船員の災害発生率が他産業に比し極めて高いことが、船舶の安全運航の確保、海運・水産業の経営上の損失のほか、労働力確保の面でも事業の発展が制約されるとの認識の下、船舶所有者が相寄って、強力な船員災害防止活動を展開するために設立されたものである。第1次基本計画の節目に当たって、改めて初心に立ち帰って、船舶所有者による自主的な安全衛生活動について、より積極的な支援を行う。

- 船舶所有者等が行う船員災害防止活動の促進
- 船員の安全衛生教育及び技術指導の実施
- 船員災害防止に係る情報・資料の収集及び提供
- 船員労働安全衛生月間等の活動の広報・啓発と内容の改善



(4) 国

船員災害防止協会と連携し、船舶所有者及び船員等の関係者による船員災害防止対策について、適切な指導監督及び支援を行う。

- 安全衛生に係る基準及び資格等の整備
- 船員災害防止対策の周知、指導監督
- 船員災害防止計画の策定
- 船員労働安全衛生月間等の活動の広報・啓発と内容の改善
- 船員災害防止に係る取組を促進させる制度の設計と運用



- 労働時間、労働負荷を軽減し、若年・女性船員が定着しやすい、働きやすく魅力ある職場づくりへの取組

2. 主要な対策の推進

(1) 作業時を中心とした死傷災害防止対策

船舶所有者は、引き続き作業環境の改善や船内労働安全衛生マネジメントシステム、**船内向け自主改善活動 (WIB)**等の災害防止の取組を推進するとともに、転倒やはさまれ等が死傷災害の大きな原因となっていることから、船員においても作業時の安全確認を行う等安全意識の向上を図る。



(2) 海中転落・海難による死亡災害防止対策

死亡・行方不明の原因の多くが海中転落と海難によるものである。

海中転落に対して、船舶所有者は海中転落の防止対策を推進する。船員においても作業時の安全確認や救命胴衣の着用等の安全対策に取り組む。

海難に対して、船舶所有者は、運輸安全マネジメントシステムによる安全管理体制の構築、重大事故発生防止対策の実施等を通じた海難防止対策を実施し、海難による死亡災害の抑制を図る。

また、船員の疲労や寝不足、疾病対策等の健康管理や、当直体制等の作業管理について船舶所有者及び船員による取組を推進する。



(3) 漁船における死傷災害対策

漁船の死傷災害は他船種と比較しても大きなものとなっている。特に漁ろう作業中の災害発生件数が多いため、船舶所有者は労働環境の改善、荒天時の作業中止、手順書の作成等を行う。また、船員は救命胴衣等の保護具の確実な着用、手順書の遵守、定期的な漁ろう装置の整備・修理、法令の遵守等を行う等、適切に災害防止対策を講ずる。



さらに、国等においても、関係者と連携し、救命胴衣の着用推進等を一層促進するための取組を行う。

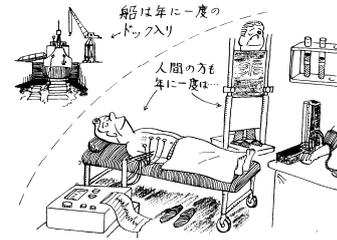
(4) 年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策

中高年船員については、死傷災害及び疾病ともに、他の年代と比較して高い発生率を示しているため、船舶所有者は、年齢による心身機能の変化を踏まえた作業環境・作業方法等の改善、適正配置等の対策を行う。また、船員の健康状態を把握し、健康相談、健康指導等の対策を行うとともに、船員自身も心身機能の変化を自覚し、作業方法等の改善や自らの健康増進に取り組む。

若年船員については、安全衛生に関する技能等が十分に継承されず、船員災害の発生が増加することがないように、船舶所有者及び船員が連携して安全文化の伝承を図る。

(5) 生活習慣病等の疾病防止対策

生活習慣病は、疾病による死亡原因の大半を占めるばかりでなく、他の疾病の原因となるものであることから、船舶所有者は、船員の健康状態を把握し、健康相談、健康指導、運動指導等の予防対策を推進するほか、船内供食による疾病防止を図り、船員も栄養管理や適切な運動等の自身の健康管理に留意する。インフルエンザ等の感染症についても、職住一致の船内においては急速に広がるおそれがあるため、船舶所有者及び船員は、日頃からの予防対策を図る。



(6) パワーハラスメント防止とメンタルヘルスの確保

パワーハラスメントの防止とともに、メンタル面の疾病発症防止のため、船舶所有者は、パワーハラスメントに関する会社の方針や取組について周知・啓発を実施するとともに、個別面談の実施等によりできる限り船員とコミュニケーションを図るよう努めるほか、相談窓口の設置や船内安全衛生委員会の活用による予防対策を図る。

また、船員災害防止協会や全国健康保険協会が主催する講習への参加等を推進する。

(7) その他の安全衛生対策

船舶所有者は、外国人船員へ国内法令や安全衛生に関する教育を行うとともに、外国語のマニュアル・表示等の作成や、船員間のコミュニケーションの充実等の安全衛生対策を推進する。

また、船内安全衛生委員会や、船内の安全面・衛生面の定期的な検査等について確実に実施するほか、マネジメントシステムの導入等による船内の安全衛生対策を推進する。



IV 計画期間

第11次基本計画は、平成30年度を初年度とし、平成34年度を目標年度とする5カ年計画とする。

V 計画の目標

第11次基本計画における船員災害の減少目標について、次のとおり設定する。

1. 死傷災害

死傷災害の発生率について、第10次基本計画期間の年平均値と比較して、第11次基本計画期間の年平均値を16%減少させることを目標とする。この場合における船種別の目標は、次のとおりとする。

貨物船等	14%減
漁 船	11%減
合 計	16%減

また、陸上の他産業と比較すると、死亡や行方不明につながる重大災害の発生が多いことを踏まえ、第11次基本計画期間においては、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割減少させるものとする。

2. 疾病

疾病の発生率について、第10次基本計画期間の年平均値と比較して、第11次基本計画期間の年平均値を13%減少させることを目標とする。この場合における船種別の目標は、次のとおりとする。

貨物船等	14%減
漁 船	11%減
合 計	13%減

