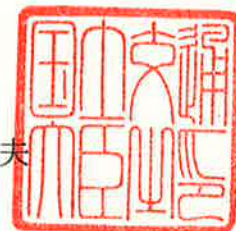


国海員第 2 3 4 号
令和 4 年 1 1 月 1 8 日

交通政策審議会
会長 金本 良嗣 殿

国土交通大臣
齊藤 鉄夫



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 4 2 年法律第 6 1 号）第 6 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 4 1 8 号
第 1 2 次船員災害防止基本計画

諮問理由

第 1 2 次船員災害防止基本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 6 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。

第12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。）の発生率は約5分の1に、疾病は約8分の1に大幅に減少し、いずれも減少傾向が続いているものの、依然として陸上の産業と比較すると死傷災害は約4倍の高い発生率になっている。

現在、我が国では、少子高齢化による中長期的な生産年齢人口の減少を背景に、様々な業種で担い手の確保が大きな課題となっており、船員についても同様の課題がある。特に、内航船員については、若年船員確保のための取組により、若年層が増加傾向である一方で、死傷災害や疾病の発生率が高い50歳以上の船員の割合が引き続き全体の約半数を占める状況にある。担い手の確保の観点からも、船員災害防止対策の実施がより一層重要となっている。

こうした点も踏まえ、船員の働き方改革の一環として、船員の健康確保を図るため、令和5年4月より、①船員向け産業医制度、②健康検査結果に基づく健康管理、③過重労働対策（長時間労働船員に対する面接指導の実施等）及び④メンタルヘルス対策（ストレスチェックの実施等）を主な内容とする船員の健康確保に関する新たな制度が施行されることとなった。

また、現在もなお、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の感染拡大が経済活動や国民生活に大きな影響を与えているところ、我が国の物流や旅客輸送、漁業などの担い手である船員について、こうした感染症の感染防止を図っていくことは、経済活動や国民生活の安定を図る観点からも極めて重要である。

このような状況を踏まえ、第12次船員災害防止基本計画を定め、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労働環境の整備に取り組む。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

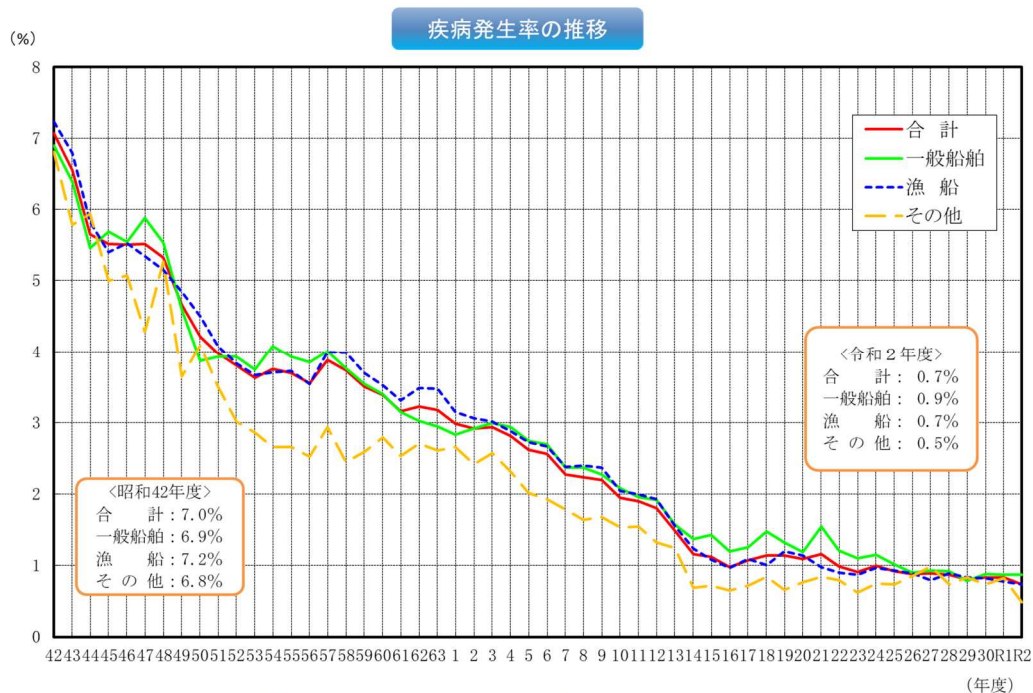
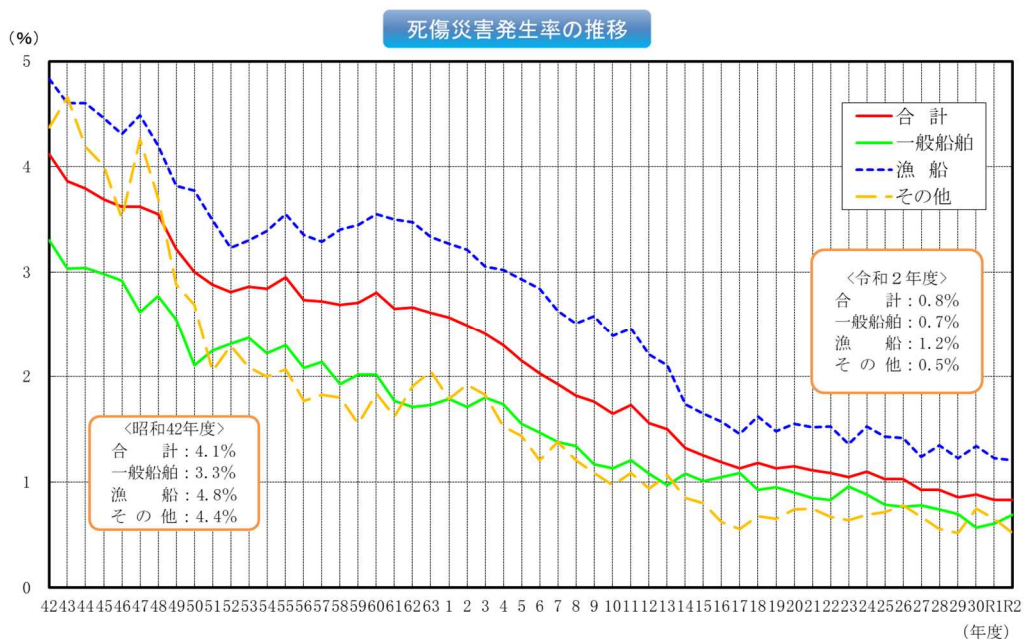


2. 基本方針

第1 2次基本計画では、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。

○船員の死傷災害・疾病の船種別発生率の推移（昭和42年度～令和2年度）



※ 「一般船舶」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12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に当たり、近年の船員災害の発生動向について、船員災害疾病発生状況報告※に基づき分析を行った。

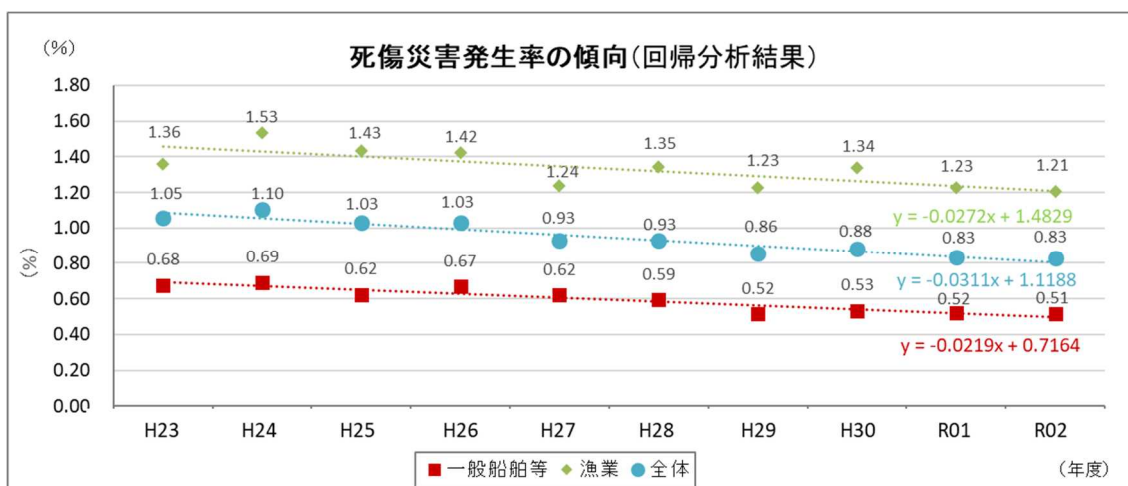
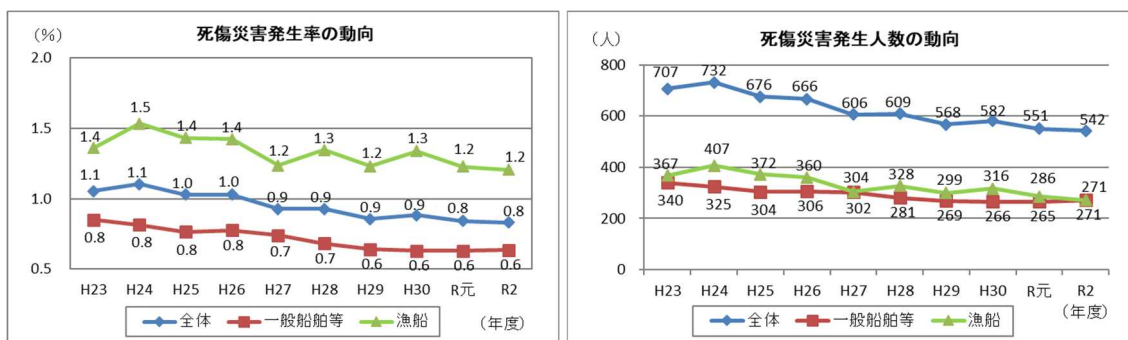
※ 船員法第111条に定める報告。船舶所有者は、毎年度、船員の死傷災害又は疾病（いずれも当該船員が死亡、行方不明又は3日以上休業したものに限る。）が発生したときは、その旨を国土交通大臣に報告することとなっている。なお、本報告を取りまとめたものは、国土交通省ホームページにて公表している。

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年度より長期的に減少傾向にある。最近の10年間においては、減少ペースが鈍化するとともに、各年度での若干の増減はあるものの、引き続き減少傾向にある。

また、死傷災害発生人数についても、減少傾向にある。



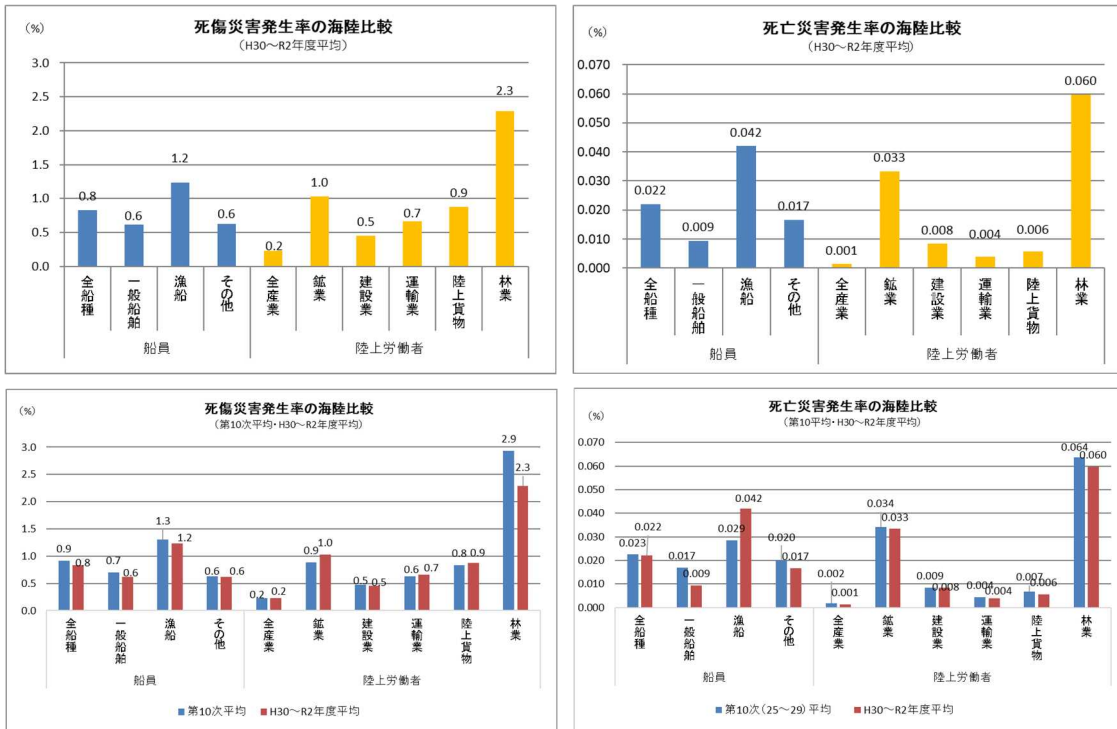
※ 「発生率」は、各年度の船員数に対する死傷災害発生人数を百分率(%)で示したものを指す。

※ 「一般船舶等」は、P2の「一般船舶」、「その他」を指す。

(2) 陸上他産業との比較

第11次基本計画の初年度である平成30年度から令和2年度までの船員の死傷災害発生率は、第10次基本計画期間(平成25年度から平成29年度まで)と比較して減少しているものの、陸上産業と船員の死傷災害発生率を比較すると、依然として高い値を示している。

平成30年度から令和2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2.2倍となっている。



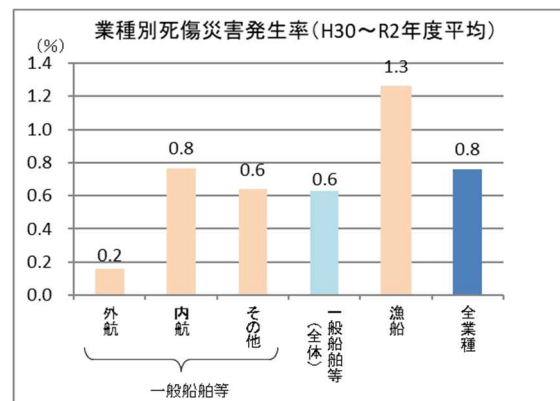
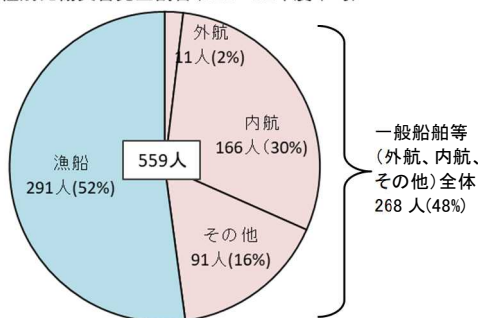
※ 陸上労働者の災害発生率（歴年）は、厚生労働者の「職場のあんぜんサイト」で公表されている統計値から算出
 ※ 「運輸業」は、H20~23年度までは「港湾業」の数値を採用
 ※ 陸上労働者と比較するため、休業4日以上の災害発生率を採用

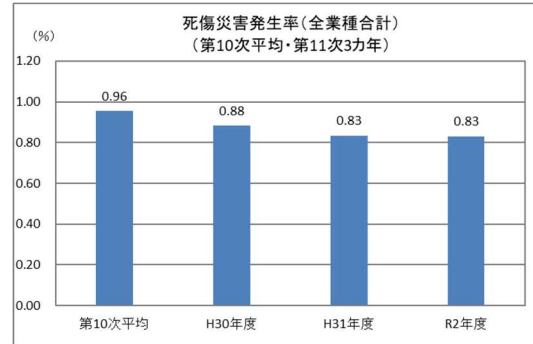
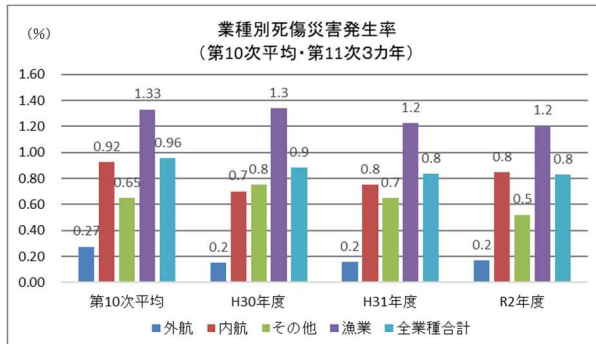
(3) 業種別死傷災害発生動向

平成30年度から令和2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、一般船舶等（外航・内航・その他の船種の合計）の災害発生人数は268人（48%）、漁船は291人（52%）、全船種合計で559人となっている。

平成30年度から令和2年度までの平均の災害発生率は、一般船舶等は0.6%（うち、外航0.2%、内航0.8%、その他0.6%）、漁船は1.3%と、漁船が一般船舶等の約2.2倍の災害発生率となっている。全業種合計の発生率は第10次基本計画期間内の平均から減少している。

業種別死傷災害発生割合 (H30~R2年度平均)





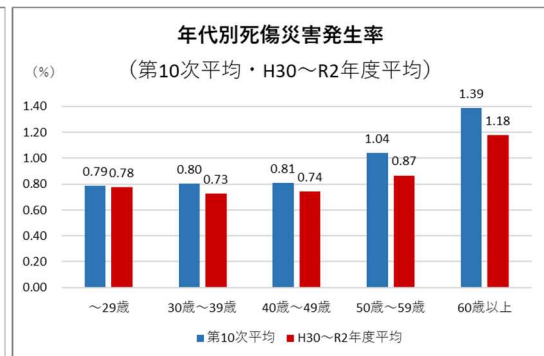
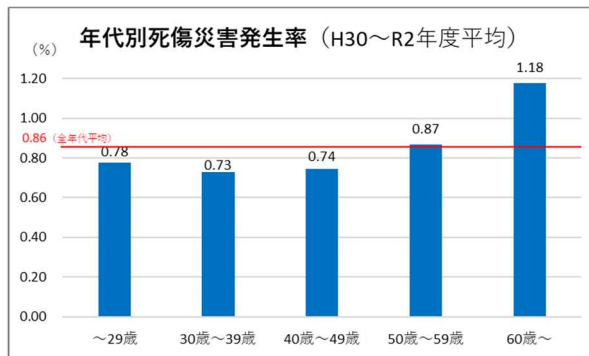
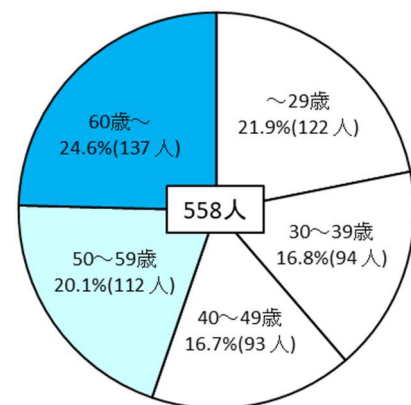
※ 「その他」とは、官公庁船、曳舟、はしけ、起重機船、ガット船、その他の船舶を指す。

(4) 年代別死傷災害発生動向

平成30年度から令和2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45%となっている。年代別発生率も、全年代平均は0.86%であるが、特に、60歳以上の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10次基本計画期間内の平均と平成30年度から令和2年度までの発生率を比較すると、全ての年代において減少している。

年代別死傷災害発生状況 (H30～R2年度平均)

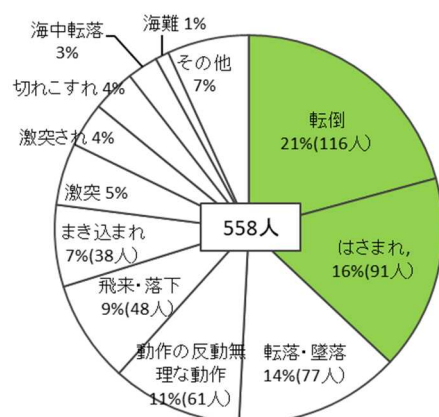


(5) 死傷災害の災害種類別発生動向

① 死傷災害の種類別発生状況 (全般)

平成30年度から令和2年度までの死傷災害の発生状況のうち、災害の種類別に分類すると、「転倒」と「はさまれ」が依然として多く、船員全体では37% (207人) を占め、以下「転落・墜落」14% (77人)、「動作の反動無理な動作」11% (61人)、「飛来・落下」9% (48人)、「まき込まれ」7% (38人) と続いている。

災害の種類別発生状況 (H30～R2年度平均)



なお、「転倒」、「はさまれ」、「転落・墜落」、「動作の反動無理な動作」については、第10次基本計画期間中（平成25～平成29年度）においても発生割合の上位を占めている。

業種別災害発生状況(H30～R2年度平均)

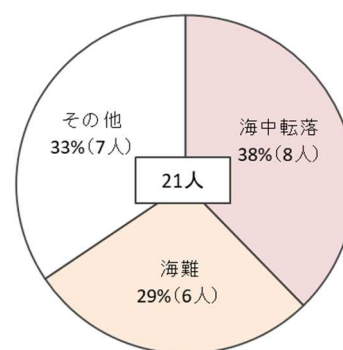
	合計			一般船舶等			漁船		
	種類	人数	割合	種類	人数	割合	種類	人数	割合
1	転倒	116	20.8%	転倒	58	21.7%	転倒	58	19.9%
2	はさまれ	91	16.2%	転落・墜落	48	18.0%	はさまれ	46	15.8%
3	転落・墜落	77	13.8%	はさまれ	44	16.5%	飛来・落下	30	10.3%
4	動作の反動無理な動作	61	10.9%	動作の反動無理な動作	36	13.5%	転落・墜落	29	10.0%
5	飛来・落下	48	8.5%	飛来・落下	18	6.7%	まき込まれ	29	10.0%
6	まき込まれ	38	6.8%	激突	12	4.5%	動作の反動無理動作	25	8.6%
7	激突	29	5.2%	まき込まれ	9	3.4%	激突	17	5.8%
8	激突され	21	3.7%	激突され	8	3.0%	激突され	13	4.5%
9	切れこすれ	20	3.6%	切れこすれ	8	3.0%	切れこすれ	12	4.1%
10	海中転落	14	2.6%	海中転落	6	2.2%	海中転落	8	2.7%
11	海難	6	1.1%	高温低温の物との接触	3	1.1%	海難	6	2.1%
12	その他	38	6.8%	その他	17	6.5%	その他	18	6.2%
	合計	558		計	267		計	291	

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67%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類別内訳
(H30～R2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

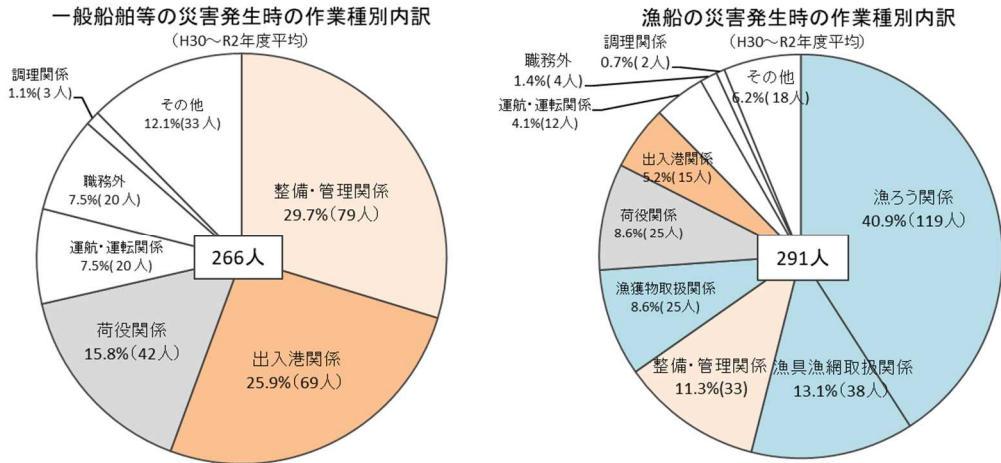
① 災害発生時の作業種別について

平成30年度から令和2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、一般船舶等においては「整備・管理」30%、「出入港」26%、「荷役」16%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」41%、「漁具漁網取扱」13%と合わせて54%と大半を占め、一般船舶等では上位の作業種別である「整備・管理」は11%、「荷役」は9%、「出入港」は5%となっている。

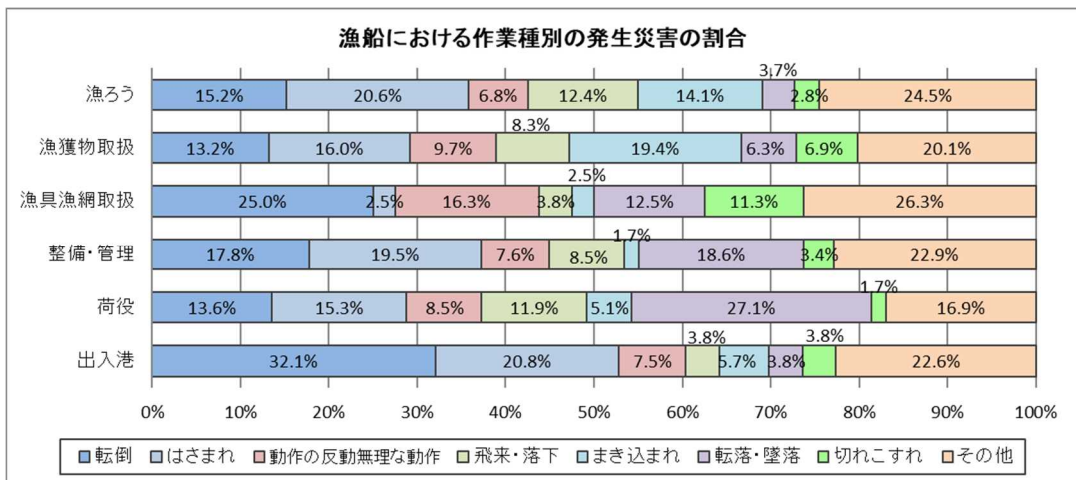
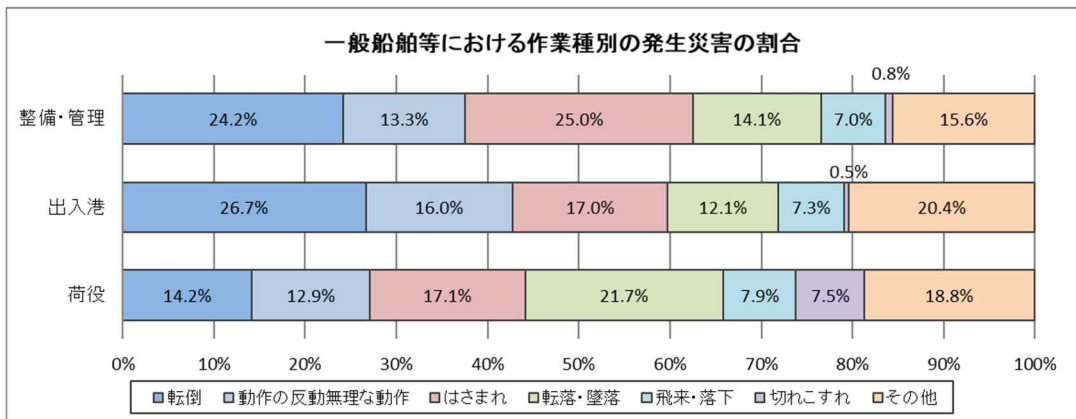
- 「整備・管理」……機械・器具・用具等の整備・修理、船内の清掃片付け、さび落とし、塗装等作業
- 「漁ろう」……水産物を採捕することを目的に漁具・漁網を海中に設置又は投下し、それを引き上げ、漁獲された水産物の漁具・漁網からの取外しまでの作業
- 「漁獲物取扱」……箱詰、選別又は鮮度保持上の氷蔵、冷凍処理、すり身加工等作業
- 「漁具漁網取扱」……漁具・漁網の修理、整理又は格納庫等への搬入・搬出等作業

※ 船員災害疾病発生状況報告の分類による。



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」では一般船舶等・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「転倒」や「はさまれ」のほか、「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30年度から令和2年度までに発生した職務上の死亡・行方不明人数は、一般船舶等が15人、漁船が39人で、発生時作業別における災害種類別の人数では、一般船舶等は「出入港」時の「海中転落」が比較的多く、漁船では、「運航・運転」作業時の「海難」、「漁ろう」作業時の「海中転落」が多く発生している。

一般船舶等の作業別死亡・行方不明発生状況

(H30～R2年度合計)

(人)

	出入港	荷役	運航・運転	整備・管理	その他	不明 (職務上)	計
転落・墜落		1		1			2(13%)
飛来・落下	1						1(7%)
はさまれ				2			2(13%)
まき込まれ	1						1(7%)
海中転落	3		1		1	1	6(40%)
海難			2				2(13%)
中毒				1			1(7%)
計	5(33%)	1(7%)	3(20%)	4(27%)	1(7%)	1(7%)	15

漁船の作業別死亡・行方不明発生状況

(H30～R2年度合計)

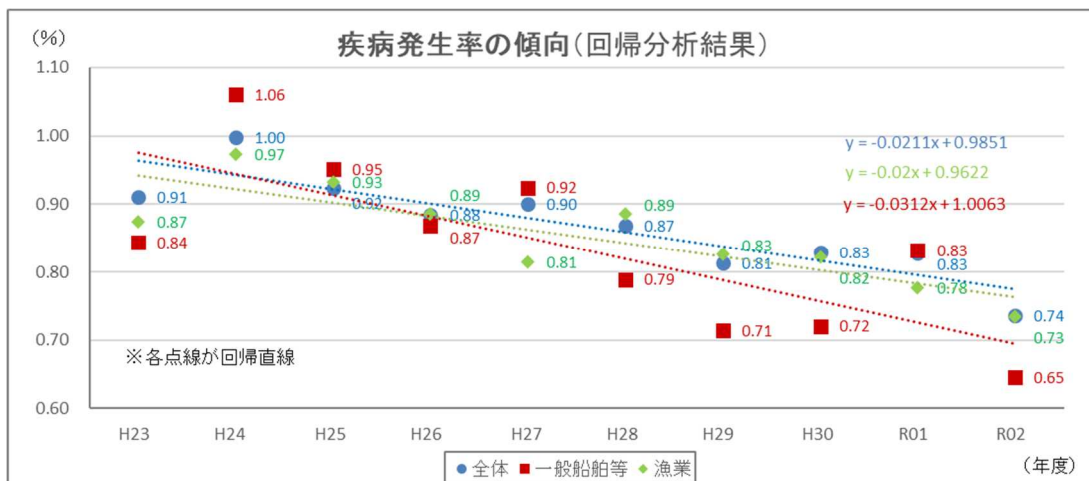
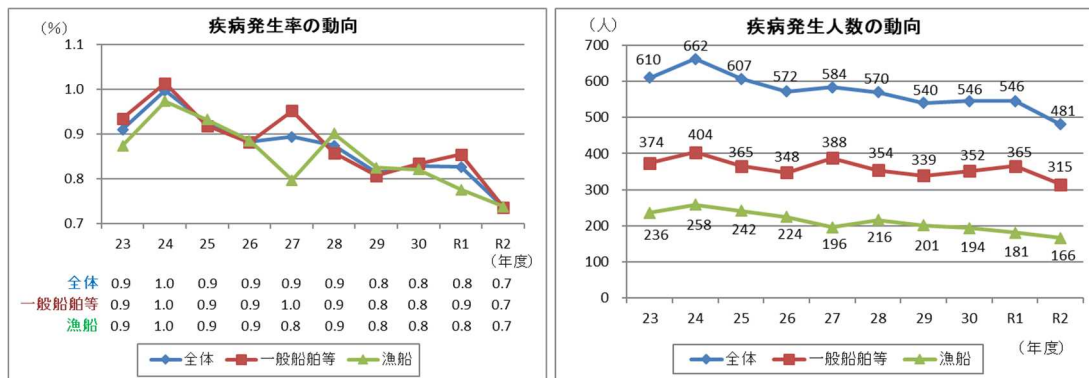
(人)

	出入港	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	1(3%)
激突され				1	1			2(5%)
まき込まれ				2	2			4(10%)
海中転落	1	1		8	2	2		14(36%)
火災						1		1(3%)
海難		8		1			6	15(38%)
その他			1			1		2(5%)
計	1(3%)	9(23%)	1(3%)	12(31%)	5(13%)	4(10%)	7(18%)	39

2. 疾病の発生動向

(1) 近年の発生動向

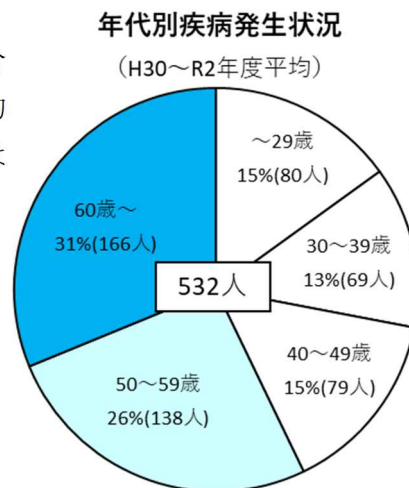
疾病については、発生率は、昭和42年度より長期的に減少傾向にある。最近10年間に於いては、減少ペースが鈍化するとともに、各年度での若干の増減はあるものの、引き続き減少傾向にある。

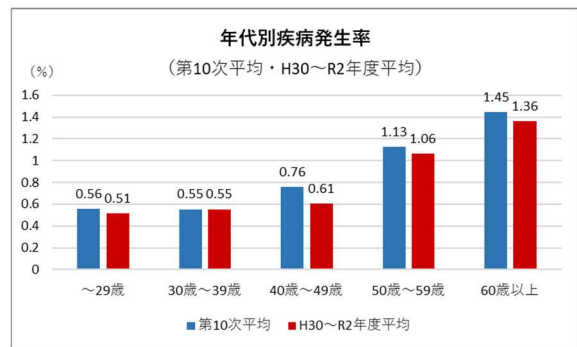
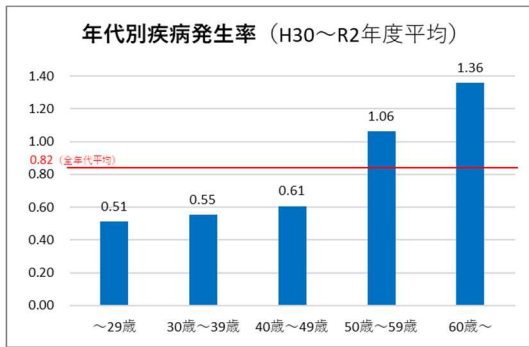


(2) 年代別疾病発生動向

平成30年度から令和2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57%となっており、年代別発生率も全年代平均が0.82%であるのに対し、50歳から59歳は1.06%、60歳以上は1.36%と、50歳以上の中高年船員による疾病発生率は、他年代と比べ高くなっている。

なお、第10次基本計画期間内の平均と平成30年度から令和2年度までの疾病発生率を比較すると、30歳代は横ばいであるが、それ以外の年代は減少している。



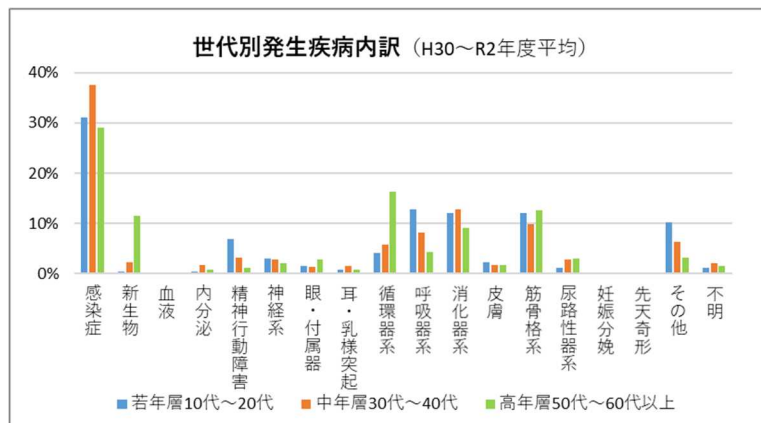
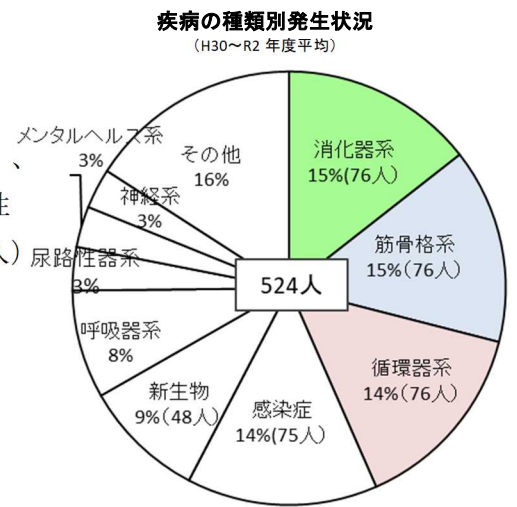


(3) 疾病の種類別発生動向

① 全疾病種類別発生状況

平成30年度から令和2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別に分類すると、潰瘍等の「消化器系」15%（76人）、関節症等の「筋骨格系」15%（76人）、虚血性心疾患や脳梗塞等の「循環器系」が14%（76人）、ウイルス等による「感染症」が14%（75人）、癌等の「新生物」9%（48人）となっている。

一般船舶等と漁船の疾病発生状況を比較すると、一般船舶等では「感染症」、漁船では「筋骨格系」の発生割合が多くなっている。

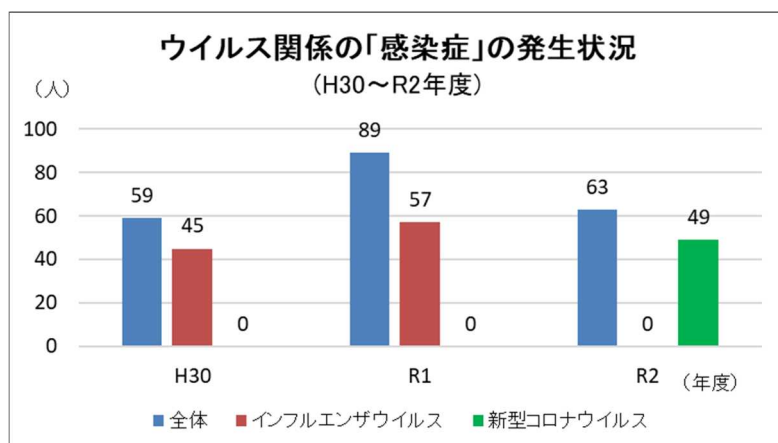


業種別疾病発生状況

	合計		一般船舶等		漁船	
	種別	割合	種別	割合	種別	割合
1	筋骨格系	14.6%	感染症	16.2%	筋骨格系	18.5%
2	消化器系	14.4%	消化器系	12.9%	循環器系	17.7%
3	循環器系	14.4%	循環器系	12.7%	消化器系	17.4%
4	感染症	14.4%	筋骨格系	12.5%	感染症	10.5%
5	新生物	9.1%	新生物	9.9%	新生物	7.6%
6	呼吸器系	8.1%	呼吸器系	9.1%	呼吸器系	6.1%
7	泌尿器系	3.2%	メンタルヘルス系	4.1%	目・付属器	3.3%
8	メンタルヘルス系	3.1%	泌尿器系	3.2%	泌尿器系	3.3%
9	神経系	3.0%	神経系	3.1%	皮膚	3.1%
10	その他	15.7%	その他	16.3%	その他	12.5%

② 新型コロナウイルス感染症の発生状況

令和2年1月より、新型コロナウイルス感染症が国内で発生し、感染が拡大したところ、ウイルス関係の「感染症」については、平成30年度及び令和元年度はインフルエンザウイルスによるものがその大半を占めていたが、令和2年度においては、63人のうち、新型コロナウイルスが49人（78%）、インフルエンザウイルスは0人となっている。

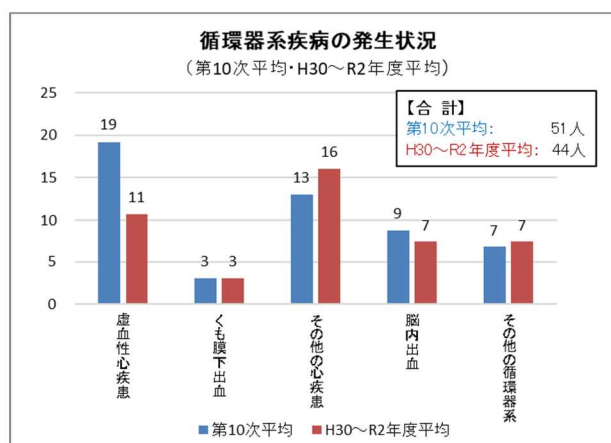
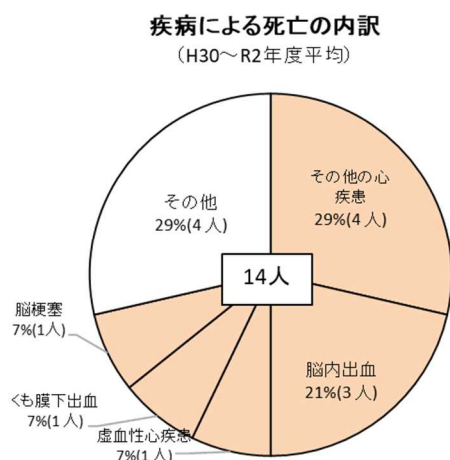


※ ウイルス関係の「感染症」・・・腸感染症、結核、性的感染症、皮膚ウイルス、ウイルス肝炎、その他のウイルス（インフルエンザウイルス、新型コロナウイルス等）をいう。

③ 疾病による死亡原因別

疾病の発生人数のうち、死亡の人数は14人となっており、その原因別の内訳は、「脳内出血」や「虚血性心疾患」等の循環器系によるものが71%（10人）と大半を占めている。

また、平成30年度から令和2年度の循環器系疾病の発生状況を第10次基本計画内の平均値と比較すると、51人から44人と14%減少している。



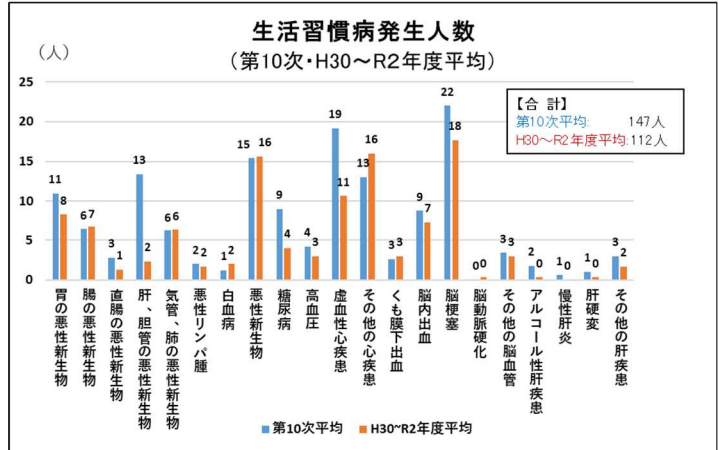
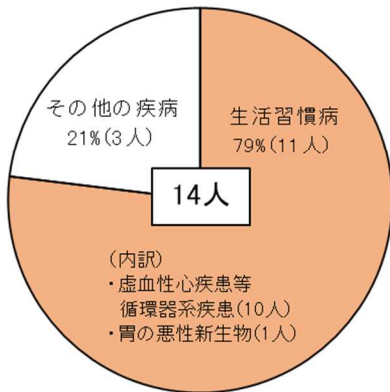
※ 虚血性心疾患・・・心臓のまわりを通っている冠動脈という血管が動脈硬化などの原因で狭くなったり、閉塞したりして心臓の筋肉に血管に血液が行かなくなることで起こる疾患（狭心症、急性心筋梗塞等）

④ 生活習慣病による死亡

疾病による死亡原因のうち、生活習慣病が76%（11人）を占め、このうち、虚血性心疾患等循環器系疾患が10人、胃の悪性新生物1人となっている。

また、平成30年度から令和2年度の生活習慣病の発生状況を第10次基本計画内の平均値と比較すると、147人から112人と24%減少している。

生活習慣病による死亡の割合
(H30～R2年度平均)



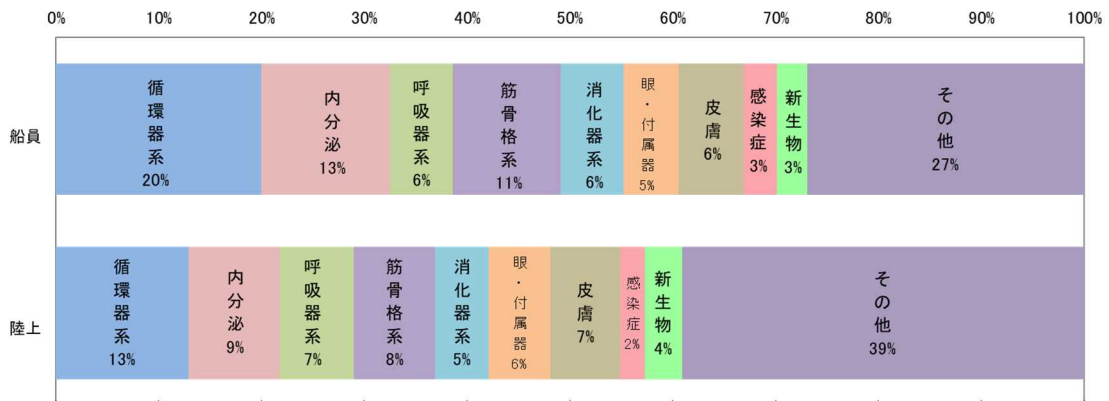
※ 生活習慣病……食習慣、運動習慣、休養、喫煙、飲酒等の生活習慣が、その発症・進行に関与する疾患群で、がん（悪性新生物）、糖尿病、循環器系疾患（高血圧、虚血性心疾患、くも膜下出血等）、消化器系疾患（アルコール性肝炎、慢性肝炎等）等の疾患をいう。

(4) 陸上との比較等

① 疾病の種類別発生状況の比較

陸上産業では「循環器系」、「内分泌」が多く、船員でも同様に「循環器系」、「内分泌」が多くなっている。

令和2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。

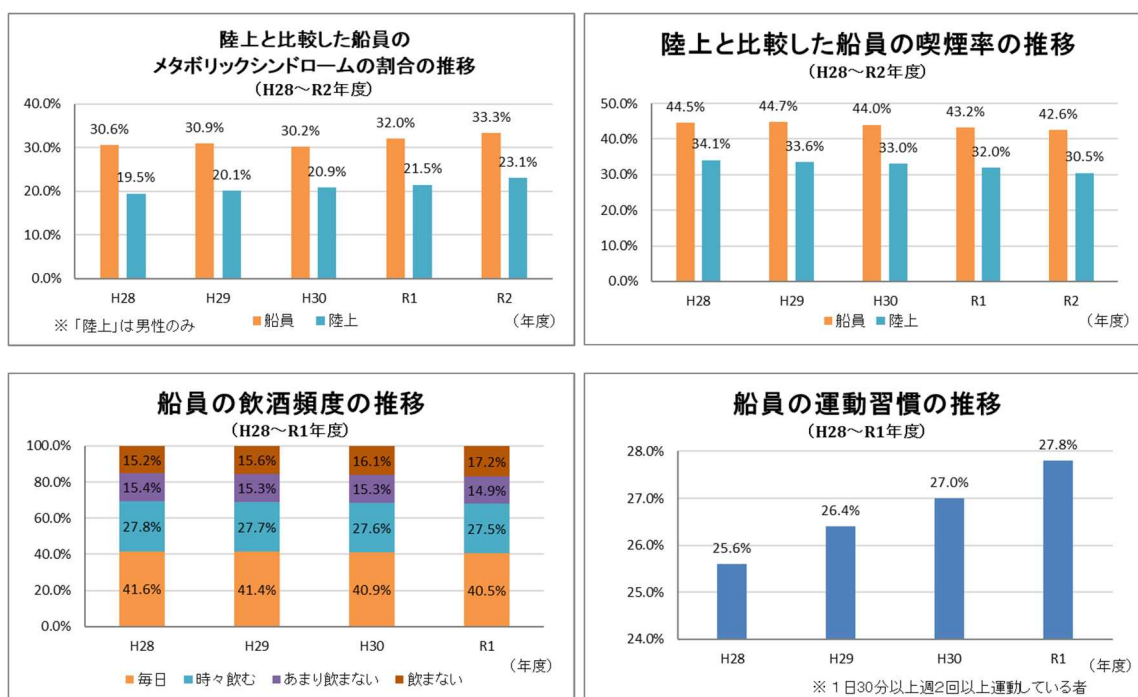
② 生活習慣病に関連するデータの推移

メタボリックシンドロームの割合について、平成28年度から令和2年度までの推移を見ると、陸上は概ね20%台で推移しているが、船員は30%台で推移しており、陸上と比較すると高い割合となっている。

喫煙率について、平成28年度から令和2年度までの推移を見ると、陸上は概ね30%台で推移しているが、船員は40%台で推移しており、陸上と比較すると高い割合となっている。

船員の飲酒の頻度について、平成28年度から令和2年度までの推移を見ると、大きな変化はなく、いずれの年度も「毎日」及び「時々飲む」を合わせると約7割となっている。

船員の運動習慣について、平成28年度から令和2年度までの推移を見ると、増加傾向となっている。



※ グラフはいずれも全国健康保険協会船員保険部資料による。

Ⅲ 船員災害防止のための対策

第12次基本計画においては、最近の10年間においても死傷災害や疾病の発生率等が減少傾向であることから、引き続き、これまでの取組を着実に実施していくこととする。

また、船員の働き方改革を図るため、令和4年4月より、労務管理責任者の選任や労務管理記録簿の備置き等を内容とする船員の労務管理の適正化のための新たな制度が施行され、加えて、Iで述べた通り、令和5年4月より、船員の健康確保に関する新たな制度が施行される。これらの制度も船員災害防止に寄与するものであることから、これらの制度の適切な実施を推進することとする。

第12次基本計画における対策を、以下のとおり実施主体別・実施項目別に定めることとし、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、船員や国、さらにはオペレーター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、全ての関係者が連携し、適切な役割分担の下、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、船員の健康確保の観点も踏まえ、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、社内での安全衛生管理活動や船内での自主改善活動（WIB:Work Improvement on Board）に取り組む。

<主な取組の内容>

- 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・保健指導の実施
- 安全環境又は衛生環境の改善、定期的な点検の確実な実施
- 長時間労働の削減のための労働時間の管理の適正化の取組の適切な実施
- 船員向け産業医制度等の船員の健康確保に関する取組の適切な実施

(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。

<主な取組の内容>

- 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

(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べて高いことにより、船舶の安全運航への影響や、海運・水産業の経営上の損失が生じているとともに、労働力確保など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。このため、引き続き、船舶所有者による自主的な安全衛生活動へのより積極的な支援等に取り組む。

<主な取組の内容>

- 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
- 船員の安全衛生に関する調査分析とその結果を踏まえた啓発等の実施

(4) 国

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、船員災害防止協会と連携しつつ、指導監督及び支援等を行う。

<主な取組の内容>

- 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
- 船員向け産業医制度等の船員の健康確保に関する新たな制度の適切な実施のための周知・指導監督
- 表彰制度を通じた船舶所有者等における自発的取組の促進
- 関係省庁や全国健康保険協会等と連携した安全衛生活動の推進

2. 主要な対策の推進

(1) 死傷災害防止対策

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。

このため、海中転落について、船舶所有者はハード・ソフトの両面から、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。

海難については、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する。

なお、令和4年4月に北海道知床において発生した知床遊覧船の事故を踏まえ、同年12月に知床遊覧船事故対策検討委員会において「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられたところであり、当該取りまとめを踏まえた対策を着実に実施する。

また、海難の防止のためには、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も重要であることから、船舶所有者及び船員においては、それらの取組を推進する。

③ 漁船における死傷災害防止対策

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、法令の遵守を行う等、災害防止対策を講ずる。

さらに、国土交通省等においては、関係者と連携し、救命胴衣等の保護具の確実な着用等を一層促進するための取組を行う。

④ 船舶の設備等ハード面での安全対策の推進

死傷災害発生率の減少ペースが鈍化傾向にある中、更なる減少を図るためには、これまでのソフト面を中心とした対策に加え、船舶の設備等ハード面での安全対策の実施も必要と考えられるところ、国土交通省においては、表彰制度の実施をはじめとして、効果的な対策の横展開等を行う。

(2) 疾病防止対策

① 船員の健康確保

令和5年4月より施行される船員向け産業医制度、過重労働対策、メンタルヘルス対策について、当該各制度の実施義務対象となる常時50人以上の船員を使用する船舶所有者においては、これらの制度に基づく対策を着実に実施していくこととし、その他の船舶所有者においても、船員の健康確保を図るため、同対策の実施に努める。

また、労務管理責任者による適正な労務管理の実施等を通じて、労働時間規制の遵守や休息時間の適正な確保を図り、長時間労働を抑制するとともに、船員の健康状態を把握し、船員の就労状態の改善を実施することなどを通じ、船員の健康確保を図る。

特に、疾病のうち、生活習慣病については、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。このため、船舶所有者は、健康検査における医師の診断結果等により、船員の健康状態を把握し、健康相談、保健指導及び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、健康検査の結果や保健指導等を利用するとともに、栄養管理や適切な運動等の実施により、自身の健康保持に努める。

② 新型コロナウイルス等の感染症予防対策

新型コロナウイルスやインフルエンザ等の感染症についても、職住一体の船内においては急速に感染が広がるリスクが高いため、船舶所有者及び船員は、手指消毒・手洗いの徹底、マスクの着用及び室内の換気など、日頃からの基本的な感染対策の徹底を図る。

③ 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やセクシャルハラスメント等の防止のため、船舶所有者は、パワーハラスメント等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主催の講習への参加等を促進する。

このほか、ハラスメントは、ストレス面への影響もあるため、ストレスチェック制度を通じた職場環境の改善等により、メンタル面の疾病予防対策を図る。

④ ITを活用した健康管理等の推進

民間事業者によるITを活用した船員の健康管理や労働時間管理システムの開発・提供が進められているところ、船舶所有者は、これらのシステムも積極的に活用し、効率的・効果的に船員の健康管理等を行い、船員の健康確保を図る。

また、国土交通省においては、ITによる船員の健康管理等の活用事例やメリットの周知等を通じて、これらのシステムの普及を促進する。

(3) 死傷災害及び疾病（共通）防止対策

① 年齢構成を踏まえた対策

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、保健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。

他方、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協力して安全衛生文化の伝承を図る。

② 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12次基本計画の計画期間は、令和5年度から令和9年度までの5カ年とする。

V 計画の目標

第12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11次基本計画期間の年平均値と比較して、第12次基本計画期間の年平均値を、船種別に、次のとおり減少させることを目標とする。

- 一般船舶等 13%減
- 漁 船 6%減
- 合 計 11%減

また、陸上の他産業と比較すると、引き続き、死亡や行方不明につながる重大災害の発生が多いことから、第12次基本計画期間においても、船員災害による死亡・行方不明の発生人数を、第11次基本計画期間の年平均値と比較して、2割減少させることを目標とする。

2. 疾病

疾病の発生率について、第11次基本計画期間の年平均値と比較して、第12次基本計画期間の年平均値を、船種別に、次のとおり減少させることを目標とする。

- 一般船舶等 8%減
- 漁 船 10%減
- 合 計 9%減

また、前述の船員の健康確保に関する新たな制度ではメンタルヘルス対策として、ストレスチェック制度が導入されることも踏まえ、メンタルヘルス系の疾病（精神行動障害）の発生人数について、第11次基本計画期間の年平均値と比較して、1割減少させることを目標とする。