

国海員第 2 8 4 号  
令和 5 年 1 月 1 9 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 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 4 2 4 号  
令和 5 年度船員災害防止実施計画について

諮問理由

令和 5 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。

## 令和5年度船員災害防止実施計画(案)

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のたゆまぬ努力により、発生人数、発生率ともに大幅に減少し、近年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高い発生率となっている。

船員災害の発生状況について、令和3年度においては、前年度と比較すると、死傷災害の発生人数については、「一般船舶」は195人から179人、「その他」は76人から74人と減少している一方で、「漁船」は271人から279人と増加している。また、死傷災害の発生率\*は、0.83%から0.82%に減少している。

疾病の発生人数については、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響等により「一般船舶」は244人から317人、「その他」は71人から194人、「漁船」は166人から194人といずれも増加しており、疾病の発生率は0.74%から1.09%に増加している。

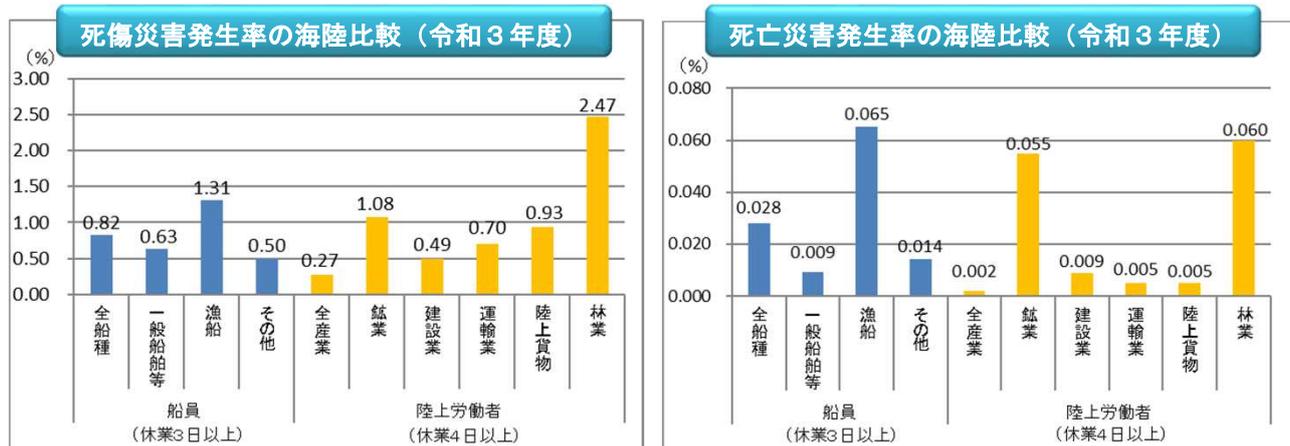
※ 「発生率」とは、各年度の船員法適用船員数(乗組員数)に占める船員の死傷災害又は疾病(船員が死亡、行方不明又は3日以上休業したものに限る。)の発生人数の割合を百分率で示したもの。

### 船員災害の発生状況(令和3年度)

	合 計	一般船舶等					
		計	一般船舶			その他	漁 船
			計	外航	内航		
死傷 災害	0.82% [0.83%] (532人[542人])	0.59% (253人)	0.63% (179人)	0.07% (5人)	0.80% (174人)	0.50% (74人)	1.31% (279人)
疾 病	1.09%[0.74%] (705人[481人])	1.18% (511人)	1.11% (317人)	0.85% (57人)	1.20% (260人)	1.32% (194人)	0.91% (194人)
全 体	1.92% [1.57%] (1,237人[1,023人])	1.77% (764人)	1.74% (496人)	0.92% (62人)	2.00% (434人)	1.82% (268人)	2.21% (473人)

注 「一般船舶」は、貨物船、油送船、LPG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。  
( )内は発生人数、[ ]内は前年度(令和2年度)実績。外航・内航の発生率は、一般船舶の合計乗組員数に対する発生率である。

一方、船員災害発生率は、陸上労働者の災害発生率(暦年、休業4日以上)と比較した場合、死傷災害及び死亡災害ともに、全体で見ると依然として高いものとなっている。



※船員の死亡災害には行方不明を含む。

船員災害による船員の休職・離職は海運業及び漁業にとって人的資源の損失であり、また、船員災害の発生率が高ければ、若者が船員という職業を安心して選択できなくなる。

このため、船員災害防止のための積極的な取組が必要であるところ、令和5年度を開始年度とする第12次基本計画(令和9年度までの5年間の計画)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こととしたところである。

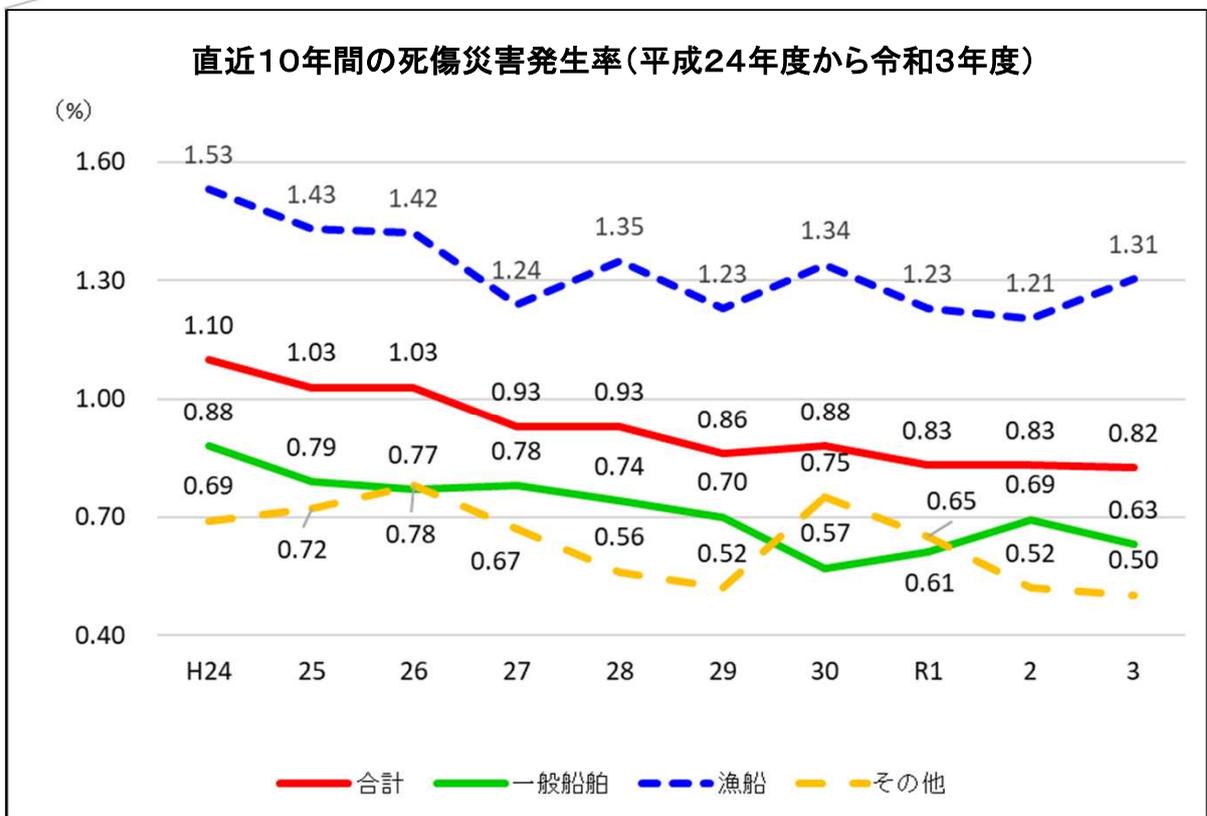
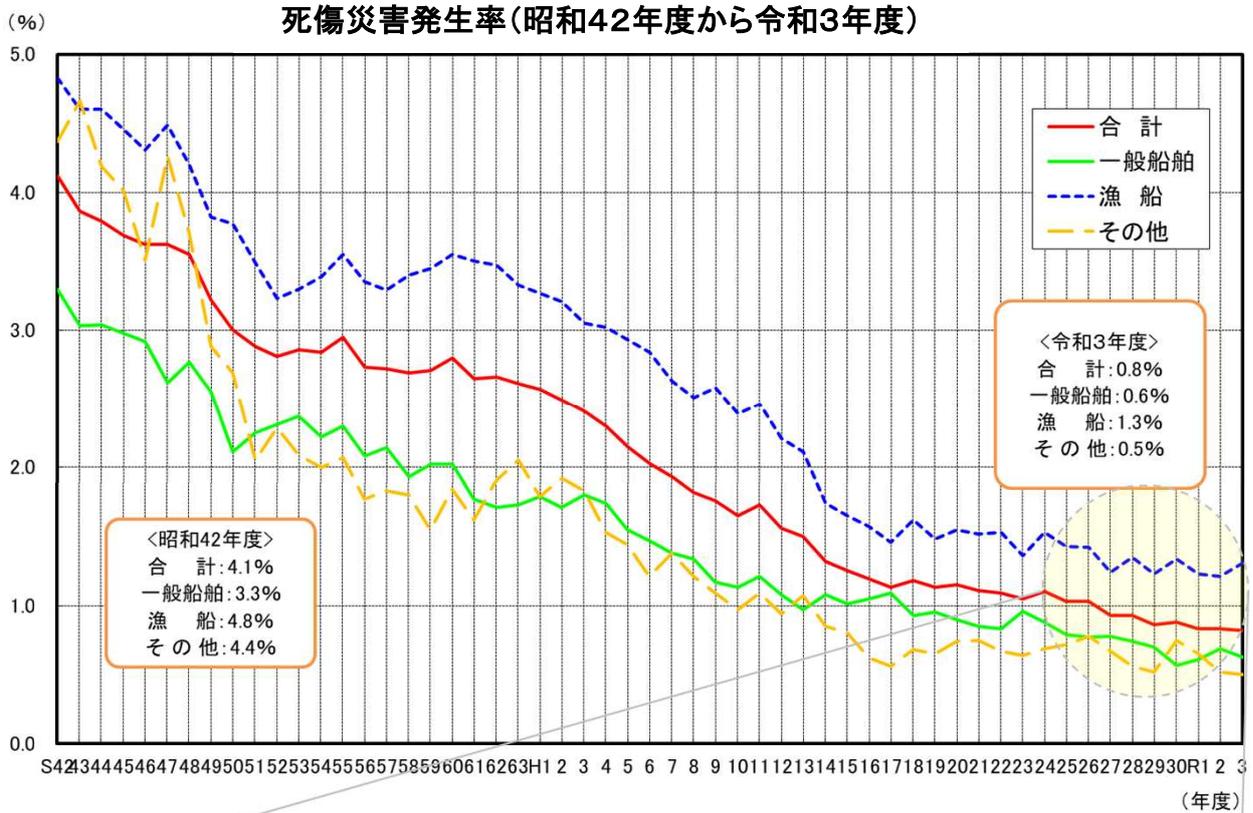
第12次基本計画においては、最近の10年間においても死傷災害や疾病の発生率等が減少傾向であることから、引き続き、これまでの取組を着実に実施していくとともに、船員の働き方改革を図るため、令和4年4月より、労務管理責任者の選任や労務管理記録簿の備置き等を内容とする船員の労務管理の適正化のための新たな制度が施行され、加えて、令和5年4月より、船員向け産業医制度等を内容とする船員の健康確保に関する新たな制度が施行されることから、これらの制度の適切な実施を推進することとし、次の通り主要な対策を講ずることとしている。

#### 第12次基本計画における主要な対策

- 作業時を中心とした死傷災害防止対策
- 海中転落・海難による死亡災害防止対策
- 漁船における死傷災害防止対策
- 船舶の設備等ハード面での安全対策の推進
- 船員の健康確保
- 新型コロナウイルス等の感染症予防対策
- ハラスメント防止とメンタルヘルスの確保
- ITを活用した健康管理等の推進
- 年齢構成を踏まえた死傷災害・疾病防止対策

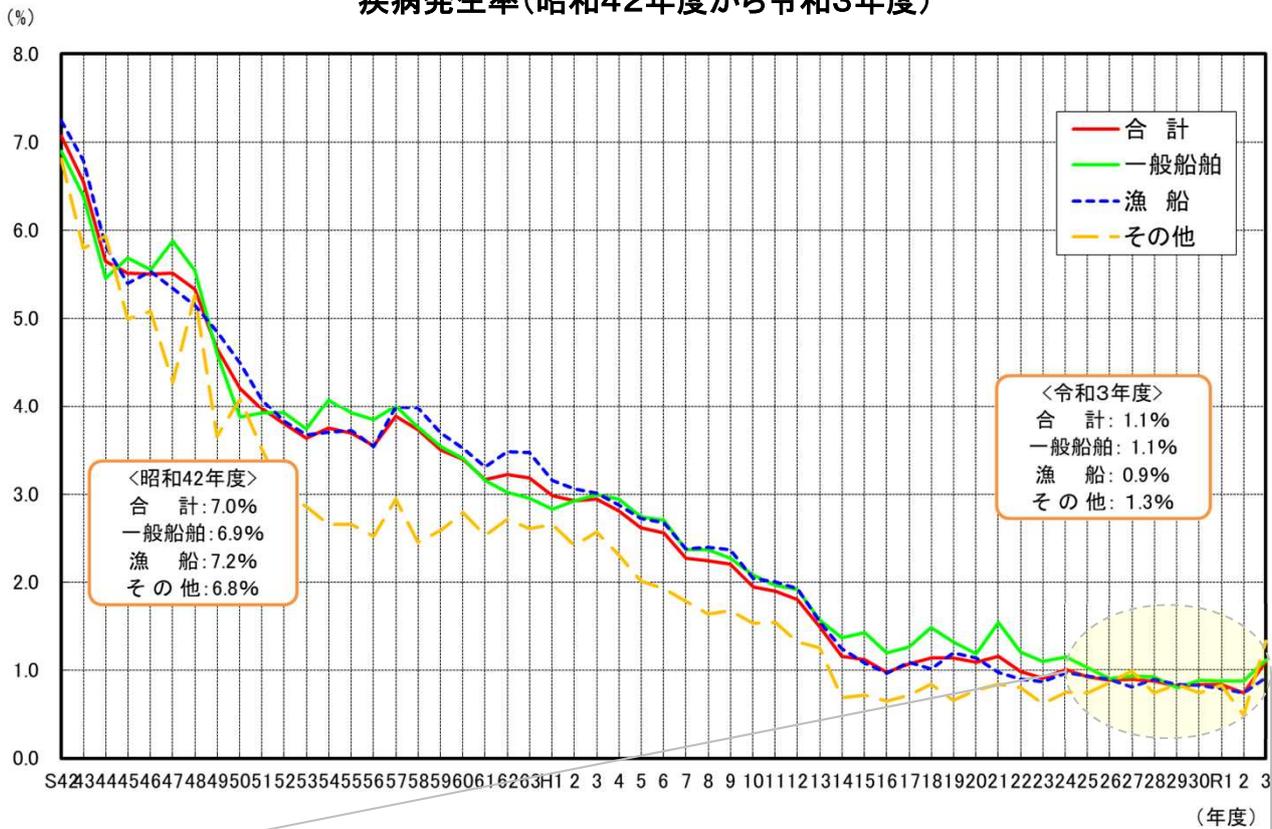
第12次基本計画における主要な対策の実施も含め、船舶所有者、船員や国、さらにはオペレーターや荷主等の関係者が連携し、適切な役割分担の下、一体となって船員災害防止対策を積極的に推進するため、船員災害防止活動の促進に関する法律(昭和42年法律第61号)に基づき、「令和5年度船員災害防止実施計画」を定める。

## 船員の死傷災害発生率の推移

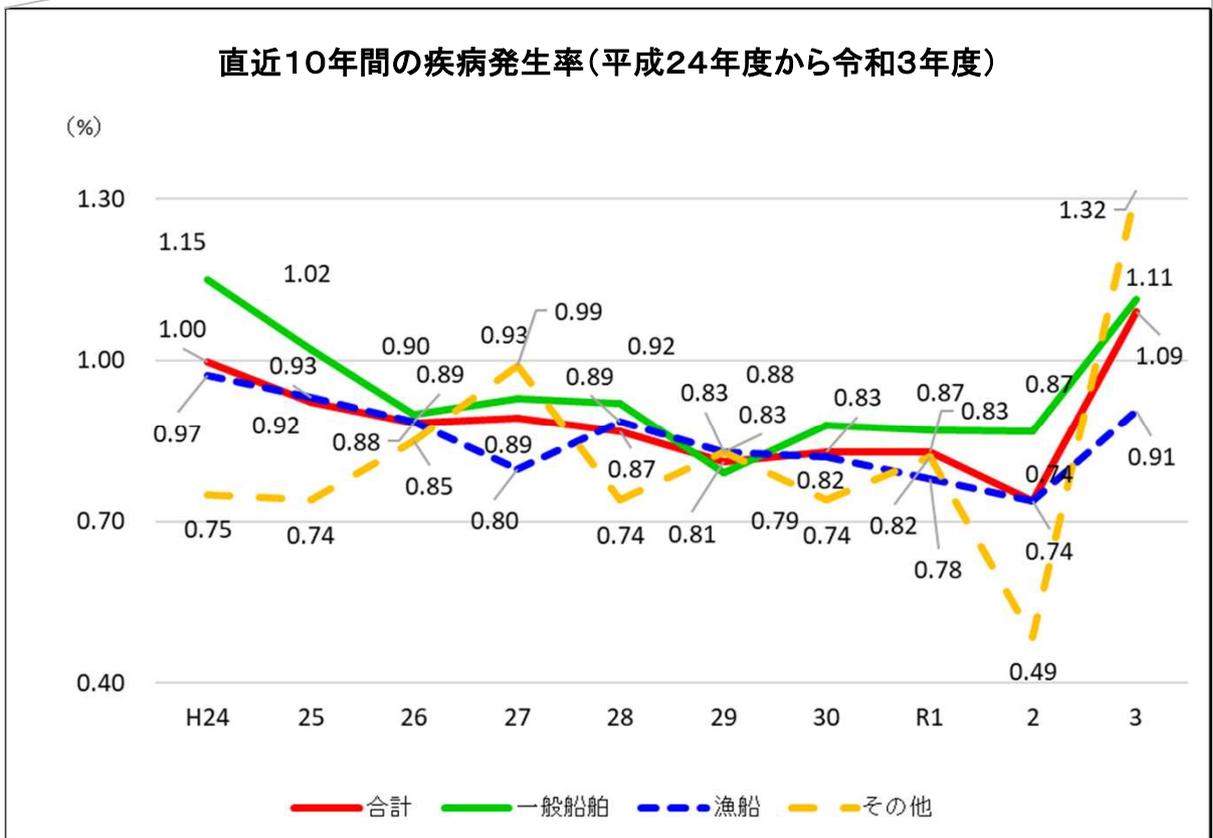


## 船員の疾病発生率の推移

### 疾病発生率(昭和42年度から令和3年度)



### 直近10年間の疾病発生率(平成24年度から令和3年度)



## I 船員災害の減少目標

第12次基本計画においては、計画期間(令和5年度から令和9年度)の死傷災害及び疾病の年平均発生率等を、第11次基本計画期間(平成30年度から令和4年度)の年平均発生率等と比較し、次のとおり減少させることとしている。

### 第12次基本計画で定めた減少目標

#### ○死傷災害の発生率

- 一般船舶等 13%減
- 漁 船 6%減
- 合 計 11%減

#### ○疾病の発生率

- 一般船舶等 8%減
- 漁 船 10%減
- 合 計 9%減

○船員災害による死亡・行方不明の発生人数 2割減

○メンタルヘルス系の疾病(精神行動障害)の発生人数 1割減

令和5年度における減少目標については、第12次基本計画期間の初年度であることを考慮し、次の通り、第12次基本計画の目標の減少率と同一の減少率\*を目標値とする。

※ 減少率は、いずれも第11次基本計画期間中の発生率又は発生人数(平成30年度から令和3年度までの4か年の実績値)(次頁参照)の年度平均からの減少率

### 1. 死傷災害

#### ○死傷災害の発生率の減少目標

- 一般船舶等 : 13%減
- 漁 船 : 6%減
- 全 体 : 11%減

○船員災害による死亡・行方不明の発生人数 : 2割減

### 2. 疾 病

#### ○疾病の発生率の減少目標

- 一般船舶等 : 8% 減
- 漁 船 : 10% 減
- 全 体 : 9% 減

○メンタルヘルス系の疾病(精神行動障害)の発生人数 : 1割減

船員災害発生状況等

		第10次		第11次							
		実績		目標		実績(年度)				4カ年経過時点	
		年度平均		減少目標	年度平均	H30	R1	R2	R3	年度平均	前期増減(率)
死傷災害	一般船舶等	0.72%				0.63%	0.62%	0.63%	0.59%	0.62%	
		292人 /40,653人	14%減	0.62%		266人 /42,247人	265人 /42,714人	271人 /42,763人	253人 /43,193人	264人 /42,729人	14%減
	漁船	1.34%				1.34%	1.23%	1.21%	1.31%	1.27%	
		333人 /24,906人	11%減	1.19%		316人 /23,622人	286人 /23,315人	271人 /22,487人	279人 /21,379人	288人 /22,701人	5%減
全体	0.95%				0.88%	0.83%	0.83%	0.82%	0.84%		
	625人 /65,559人	16%減	0.80%		582人 /65,869人	551人 /66,029人	542人 /65,250人	532人 /64,572人	552人 /65,430人	12%減	
死亡等人数	23人 /65,559人	20%減	19人		21人 /65,869人	23人 /66,029人	17人 /65,250人	18人 /64,572人	20人 /65,430人	13%減	
疾病	一般船舶等	0.88%				0.83%	0.85%	0.74%	1.18%	0.90%	
		359人 /40,653人	14%減	0.76%		352人 /42,247人	365人 /42,714人	315人 /42,763人	511人 /43,193人	386人 /42,729人	2%増
	漁船	0.87%				0.82%	0.78%	0.74%	0.91%	0.81%	
		216人 /24,906人	11%減	0.77%		194人 /23,622人	181人 /23,315人	166人 /22,487人	194人 /21,379人	184人 /22,701人	7%減
全体	0.88%				0.83%	0.83%	0.74%	1.09%	0.87%		
	574人 /65,559人	13%減	0.77%		546人 /65,869人	546人 /66,029人	481人 /65,250人	705人 /64,572人	570人 /65,430人	1%減	
メンタルヘルス系疾病人数	17人 /65,559人	—	—		15人 /65,869人	22人 /66,029人	11人 /65,250人	34人 /64,572人	21人 /65,430人	24%増	

※ メンタルヘルス系疾病人数は、精神行動障害(認知症、物質使用精神行動障害、統合失調症、気分障害、神経症、その他の精神行動障害)のうち、統合失調症、気分障害、神経症、その他の精神行動障害を対象として人数を計上

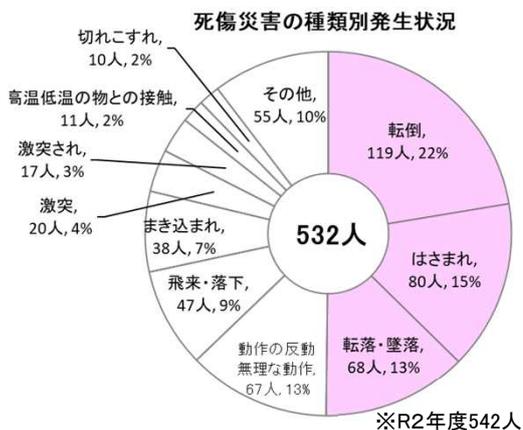
## II 船員災害防止に関し重点を置くべき災害の種類

### 1. 作業時における死傷災害

令和3年度における船員の死傷災害をみると、前年度から件数は減少しており、

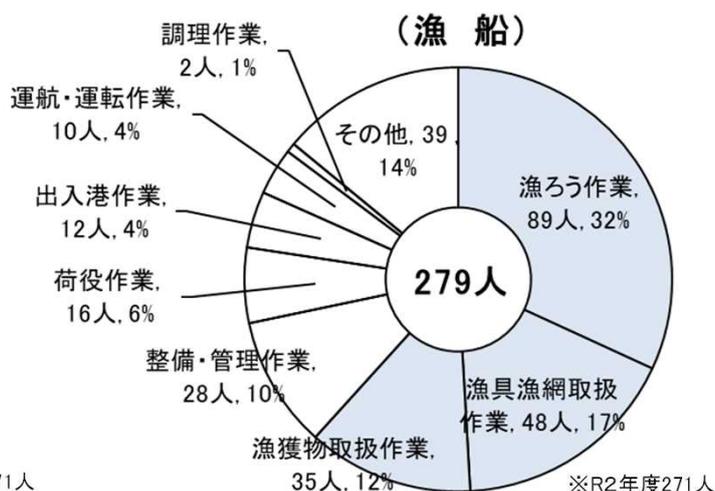
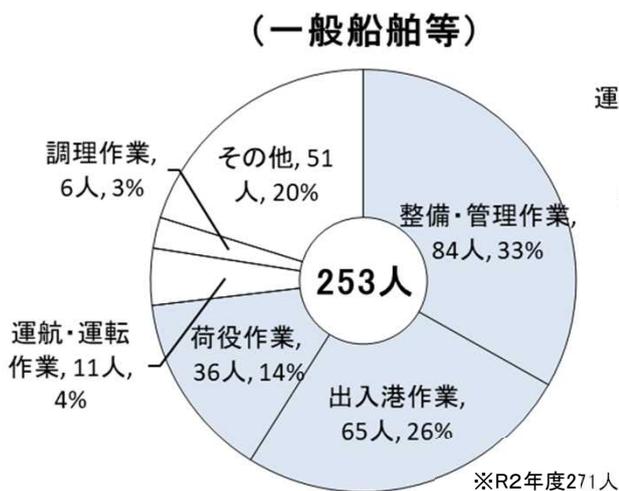
- ① 種類別にみると、転倒が22%(119人)、はさまれが15%(80人)、転落・墜落が13%(68人)で、全体の50%(267人)を占めている。
- ② 作業別死傷災害は、一般船舶等では、整備・管理作業時が33%(84人)、出入港時作業時が26%(65人)、荷役作業時が14%(36人)となっている。漁船では、漁船特有の作業における災害が62%(漁ろう作業時(89人)、漁具漁網取扱作業時(48人)、漁獲物取扱作業時(35人))となっている。

#### 死傷災害の種類別発生状況



	一般船舶	その他	漁船	合計	
				人数	割合
転倒	41人	12人	66人	119人	22%
はさまれ	34人	16人	30人	80人	15%
転落・墜落	26人	9人	33人	68人	13%
動作の反動・無理な動作	21人	12人	34人	67人	13%
飛来・落下	11人	7人	29人	47人	9%
まき込まれ	4人	6人	28人	38人	7%
激突	8人	0人	12人	20人	4%
激突され	9人	2人	6人	17人	3%
高温低温の物との接触	4人	2人	5人	11人	2%
切れこすれ	3人	1人	6人	10人	2%
その他	18人	7人	30人	55人	10%
合計	179人	74人	279人	532人	100%

#### 作業別死傷災害発生状況



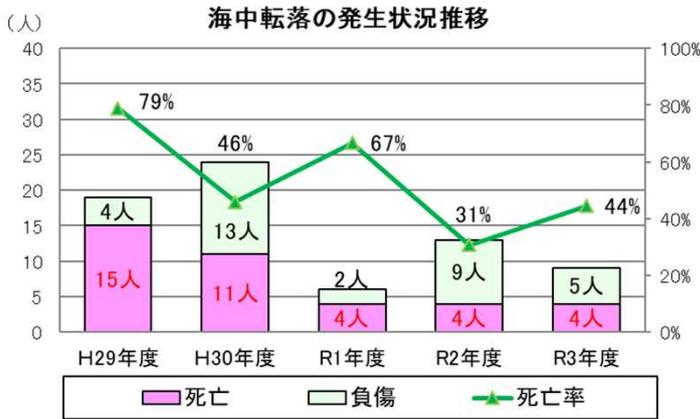
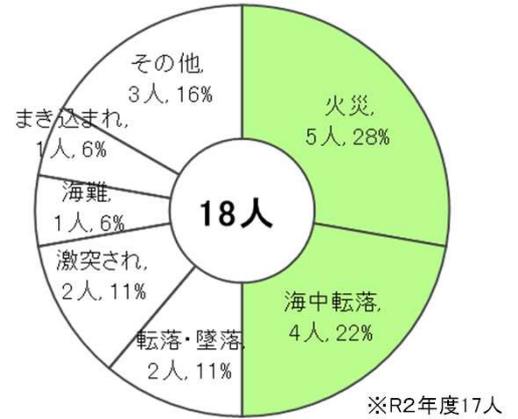
## 2. 死亡・行方不明率の高い災害

令和3年度における死亡及び行方不明者は18人で、前年度から増加した。災害の種類としては、火災が28% (5人)、海中転落が22% (4人)となっている。

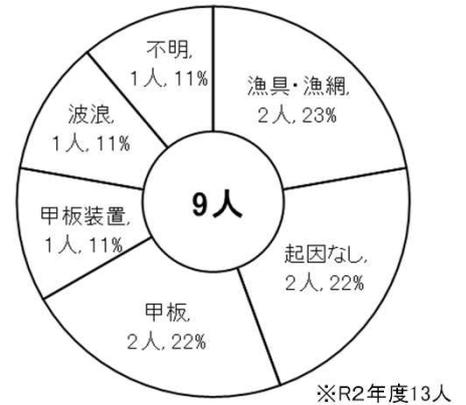
なお、「火災」の5人については、すべて漁船(1隻)の火災によるものである。

例年、死亡率が高い「海中転落」による死傷災害の人数は、前年度から減少しているものの、令和3年度の死亡率については44%に上っている。

死亡・行方不明となった災害の種類



海中転落の起因別



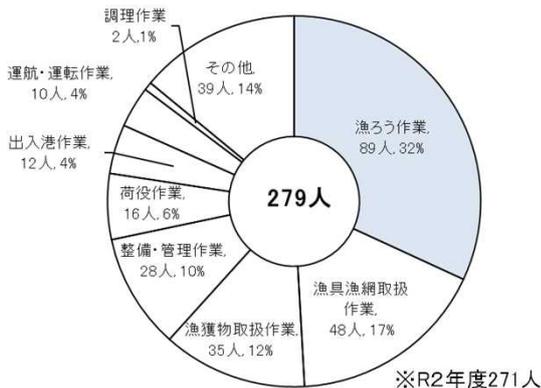
## 3. 漁船における死傷災害

漁船における死傷災害のうち、漁ろう作業によるものが32% (89人)となっている。

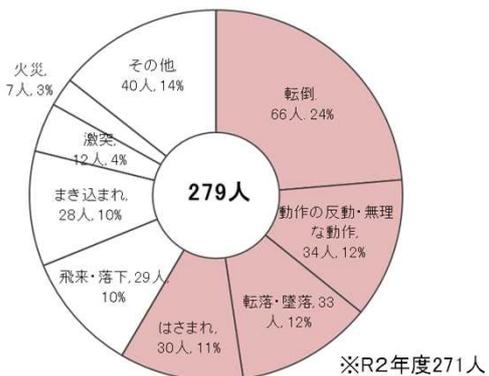
また、死傷災害の種類別で見ると、転倒が24% (66人)、動作の反動・無理な動作が12% (34人)、転落・墜落が12% (33人)、はさまれが11% (30人)となっている。

転倒、転落・墜落、はさまれは死傷災害の種類別要因としては例年多く発生しており、令和3年度も同様となっている。

作業別死傷災害発生割合(漁船)



死傷災害の種類別発生状況(漁船)

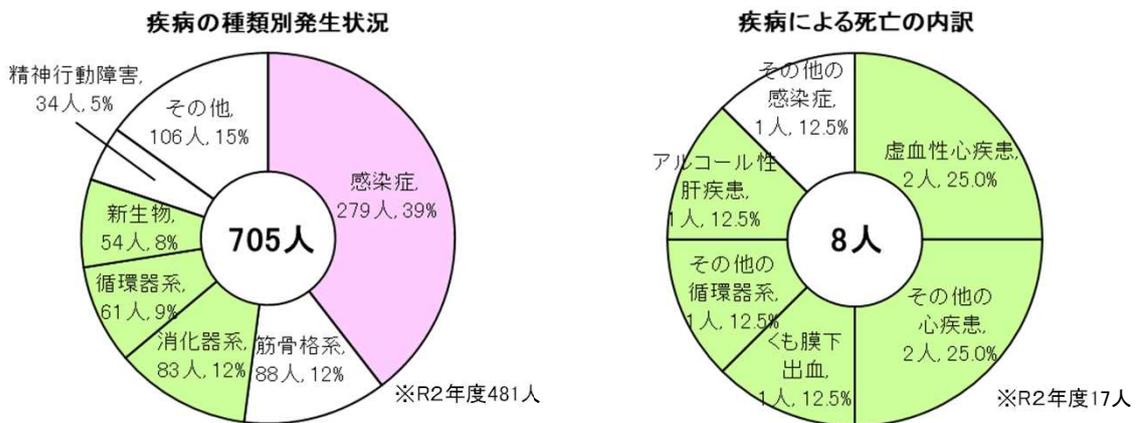


## 4. 生活習慣病等の疾病

令和3年度における疾病の種類別発生状況をみると、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、感染症が前年度の63人から279人と急激に増加しており、その結果、疾病全体の人数も前年度と比較すると急増している一方、感染症以外では、筋骨格系(12%(88人))に次いで、生活習慣病に関連する疾病(消化器系が12%(83人)、循環器系が9%(61人)、新生物が8%(54人))が続いている。

また、疾病による死亡は、前年度と比較して減少しているが、その(8人の)内訳をみると、虚血性心疾患及びその他の心疾患(心不全等)がそれぞれ25%(2人)となっており、死亡者の9割弱が生活習慣病に関連する疾患により死亡している。

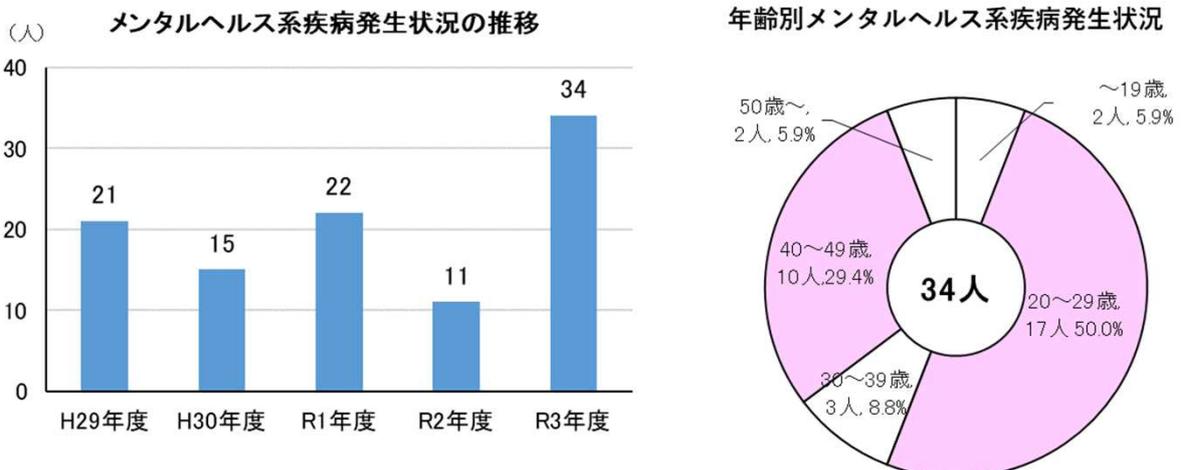
※生活習慣病……食習慣、運動習慣、休養、喫煙、飲酒等の生活習慣が、その発症・進行に関与する疾患。一般的にがん(悪性新生物)、糖尿病、循環器系(高血圧・虚血性心疾患・くも膜下出血等)、肝臓病(アルコール性肝炎・慢性肝炎等)等の疾患をいう。



## 5. メンタルヘルス系の疾病

令和3年度におけるメンタルヘルス系の疾病(精神行動障害)※は、34人となっており、前年度と比較すると増加している。また、年齢別の状況を見ると、20代が50%(17人)と最も多く、次いで40代が29%(10人)となっている。

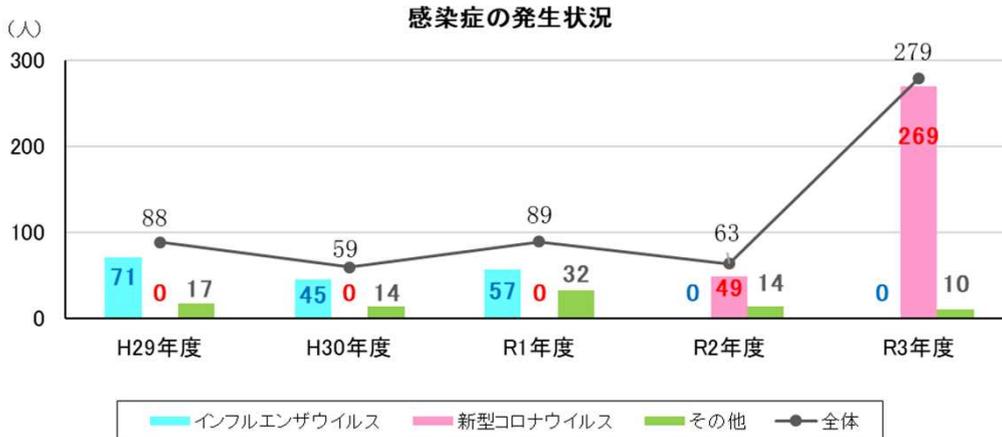
※ 精神行動障害(認知症、物質使用精神行動障害、統合失調症、気分障害、神経症、その他の精神行動障害)のうち、統合失調症、気分障害、神経症、その他の精神行動障害を対象として人数を計上



## 6. 新型コロナウイルス感染症等の感染症

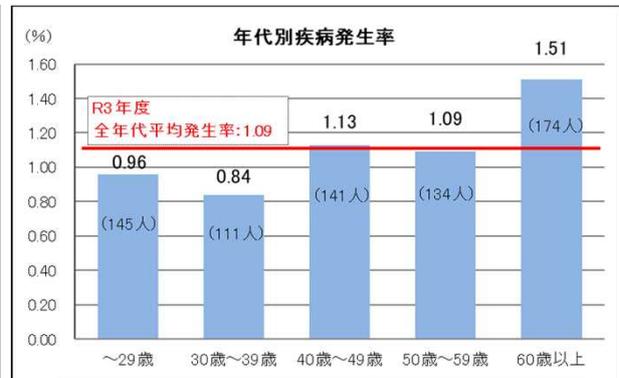
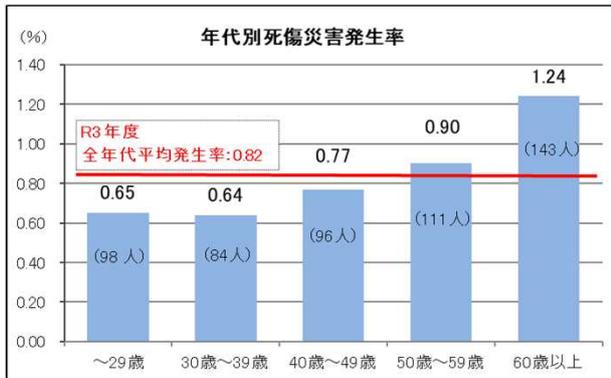
令和2年1月より、新型コロナウイルス感染症が国内で発生し、感染が拡大したところ、船員についても、令和2年度に新型コロナウイルスの感染者が49人発生しており、令和3年度には269人と急増している。

他方、インフルエンザウイルスの感染者については、令和2年度及び令和3年度ともに0人となっている。



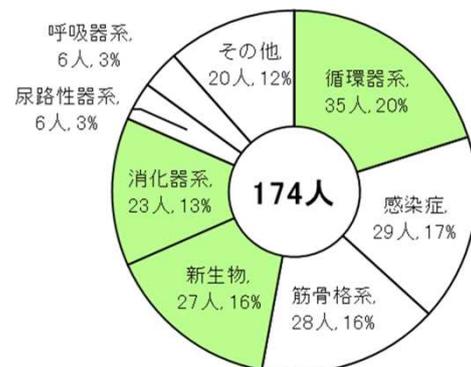
## 7. 高齢船員の死傷災害・疾病

令和3年度の年代別船員災害発生状況をみると、60歳以上の船員の死傷災害及び疾病の発生率は、依然として他の年代と比べて高くなっており、高齢船員による死傷災害・疾病が多く発生している。



### 高齢船員の疾病発生割合

疾病発生割合では、脳梗塞、虚血性心疾患等の循環器系が20% (35人)、次いで、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により感染症が17% (29人)、関節症、椎間板障害等の筋骨格系が16% (28人)、悪性・良性腫瘍等の新生物が16% (27人)、潰瘍、胃・腸炎等の消化器系が13% (23人)となっている。



※R2年度170人  
緑色は、生活習慣病に大きく関係するもの

## Ⅲ 船員災害防止のための主要な対策

### Ⅲ-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を図るなど、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、中小船舶所有者においても、船内向け自主改善活動(以下「WIB」、14頁で後述)等の導入により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、一般船舶等においては荷主、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。

なお、常時50人以上の船員を使用する船舶所有者については、従来、社内での安全衛生委員会の設置が義務付けられているところ、令和5年4月からは、これらの船舶所有者に対し産業医の選任が義務付けられることから、産業医とも連携を図りながら、船員災害の防止対策の推進を図る。

また、船舶毎に船内の安全衛生に関する計画を作成・実施するとともに、常時5人以上乗り組む船舶については、船内安全衛生委員会を活用し、現場の意見を反映しながら船員災害防止対策を推進する。

その他、船員災害防止の着実な実施に当たっては、船員教育機関や講習機関等における安全・健康教育が重要であるので引き続き実施する。

#### (1) 作業基準、安全基準の徹底

例年、転倒、はさまれ、転落・墜落等の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多発している状況にある。このため、船舶所有者は、船内労働安全衛生マネジメントシステムに従い、総括安全衛生担当者の選任、同システムを担当するすべての者の役割・責任及び権限を定め、船内安全衛生委員会等を活用して、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。

また、就業に係るリスクアセスメントとともに、危険な作業の廃止・変更、安全装置の設置等の工学的対策、作業方法の改善・マニュアルの整備等の管理的対策、保護具の使用によるリスク軽減措置を行うほか、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)等の遵守を徹底することはもとより、本計画に基づき災害防止対策の徹底に取り組む。

更には、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)等の導入を含めたり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。



船員の多発災害を防ぐには  
— その傾向と防止対策 —  
(改訂版)  
(船員災害防止協会)

## (2) 若年船員に対する安全衛生に係る教育・指導の充実

令和3年度の若年船員(～29歳)と中堅船員(30～39歳)の災害発生人数は全体の35.4%で、前年度の34.5%から若干増えている。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・中堅船員へ安全衛生に関する技能等が十分に継承されず、船員災害が更に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・保護具の使用方法、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させるとともに、中堅船員についても再教育を実施する。

また、船内においては、船長をはじめとする熟練船員による若年・中堅船員に対する積極的な安全衛生に係る指導を推進するとともに、船舶所有者は、船員に対して船内労働安全衛生マネジメントシステムやWIBに関する教育を行う。

## (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に係る教育については、船員職業安定法に基づき、船内の安全及び衛生に関する基礎的事項については派遣元が、船舶特有の危険な又は有害な作業についての作業方法、保護具等の使用方法、乗り組む船舶の設備及び作業に関する具体的事項等については派遣先が、それぞれ責任を有する。

派遣船員に対する安全衛生管理について、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、船員災害防止協会が実施する講習会への参加や同協会発行の教育資料(頒布図書)等の積極的な活用に努める。

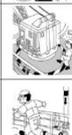
特に、派遣元は、外国船舶派遣の場合等派遣先により派遣船員の安全衛生の水準が低下することのないよう、船員派遣契約の締結に当たっては、派遣船員に係る適正な安全衛生管理体制の整備に関する措置を定める等により、派遣船員に係る安全衛生の水準を適正に確保する。

### (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引き続き推進するとともに、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WIB(次頁参照)の導入を推進する。

国は、WIB指導員養成のための講習会を実施する等、引き続きWIBの普及促進を図る。

また、WIB指導員養成講習会を受講した者は、WIB指導員として積極的にWIBの実践に取り組むとともに、船舶所有者は、船内の安全衛生水準を継続的に向上させるため、前述のWIB方式による船内労働安全衛生マネジメント体制の構築に取り組む。

実施日	年	月	日	実施者	項目	今のまま で良い	改善が 必要	優先 します	イラスト
					1. 工具、道具などのために、使いやすく わかりやすい間、場所を設けます。 (メモ欄)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
					2. 人や資材が転げないように、通路を確保 し、はっきりとした表示をつけます。 (メモ欄)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
					3. 通路は、障害物やつまづくものがない よう整備します。 (メモ欄)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
					4. 工具は使いやすいうちに、適切な 長さ、厚さ、形のものを使います。 (メモ欄)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
					5. 置かれているものは、転落中も転倒、 落下がないように整備します。 (メモ欄)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

WIB用チェックリスト

### ○船内向け自主改善活動(WIB)

- ✓ 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。
- ✓ WIB指導員養成講習会受講者に対するアンケート結果では、「わかりやすい」「有効性がある」活動であるとの評価が多く、受講者の約60%が受講後に船内改善を実施している。
- ✓ 平成27年度からこれまでにWIB指導員養成講習会を全国各地で計43回開催し、約2,030人が参加した。(令和4年12月現在)

#### <参考>

○「船内向け自主改善活動(WIB)マニュアル(マンガ版)」

⇒ <http://www.mlit.go.jp/common/001034123.pdf>

### (5)労働時間、労働負荷の軽減

長時間労働等による疲労やストレスの蓄積等がヒューマンエラーによる海難事故、船員の死傷災害や脳・心臓等の疾病の発生要因となる場合もある。

このため、船舶所有者にあつては、労務管理責任者を選任し、労働時間の状況や船員の健康状態等を適切に把握し、状況に応じて必要な措置を講じるなど、適切な労務管理に取り組む。これにより、労働時間規制の遵守を徹底し、休息時間を適正に確保するとともに、労働時間、労働負荷の軽減を推進する。

加えて、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とから、長時間労働の船員で疲労の蓄積が認められる船員に対する面接指導やストレスチェックの実施による高ストレス者に対する面接指導の結果等を通じて、船員の疲労の蓄積状況や高ストレスの有無等の健康状態の把握を行い、労働負荷の軽減等のための適切な措置を講ずる。

また、海難事故、死傷災害・疾病の発生を予防するため、船員労働安全衛生月間における安全衛生講習会、訪船指導等を活用し過労防止に対する意識を高める。

## 2. 船内の居住環境・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、船内の作業設備、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に努め、居住区域内を常に清潔に保つことや、船内供食の充実を図る等生活環境の改善を推進することにより、若年船員のみならず女性船員が定着しやすく、働きやすい魅力ある職場づくりに取り組む。

### (2) 死傷災害・疾病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。

さらに、危険物を運搬する船舶等については化学物質等安全データシート(SDS)を活用し、船舶に積載する化学物質等の性状及び取扱上の留意点に関する情報を船員に周知し、暴露限界値(TLV)が記載されている物質については、適切な保護具の使用、必要な検知器具を備える等の安全管理の徹底を図る。

また、死傷災害の発生リスクの低減を図るため、船舶所有者が率先して、ヒヤリハット事例の収集・共有や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、船舶所有者は船員災害防止協会から提供される災害情報、「船内の安全を先取りしようーリスクアセスメントの実務ー」、「危険予知訓練で安全の先取りをーKYTイラスト集ー」(和英訳版)、「船内におけるヒヤリハット実例集」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・整理した災害事例について調査分析等を行い、ヒヤリハット事例の普及等のリスク低減対策に関する啓発等を実施する。



安全衛生チェックリスト



船内の安全を先取りしよう  
ーリスクアセスメントの実務ー



危険予知訓練で安全の先取りを  
ーKYTイラスト集ー



船内におけるヒヤリハット実例集

(いずれも船員災害防止協会)

## Ⅲ-2 重点を置くべき災害に対応した取組

令和3年度の死傷災害の発生率は0.82%であり、令和2年度の0.83%から若干減少した。

また、死亡・行方不明者数は、令和2年度の17人から18人と1人増加したものの、減少目標の範囲内である。他方で、高齢船員(60歳以上)の死傷災害発生率は、令和3年度は1.24%で、令和2年度の1.00%から増加しており、全年齢平均(0.82%)と比較しても依然として高い状況にある。

疾病については、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響もあり、令和3年度の発生率(1.09%)は、令和2年度の発生率(0.74%)に比べ増加し、年平均の減少目標が達成できていない状況にある。

令和5年度は、第12次基本計画の開始年度であるところ、引き続きこれまでの重点を置くべき災害に対応した取組を実施するほか、令和4年4月に施行された、労務管理責任者の選任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や令和5年4月より施行される船員の健康確保に関する新たな制度の適切な実施を推進するなど、災害防止対策等を以下の通り実施する。

### 1. 作業時を中心とした死傷災害防止対策

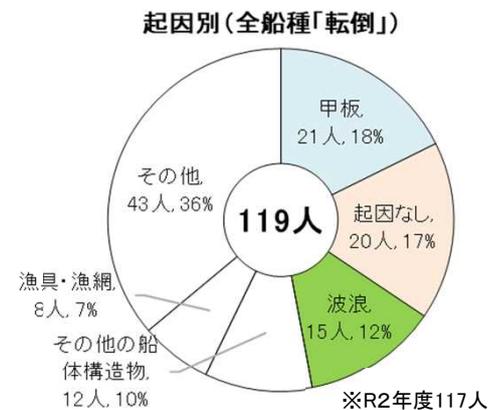
船員の死傷災害では、従来、「転倒」、「はさまれ」、「転落・墜落」による災害が多く続いているところ、令和3年度においても、その傾向は変わらず、「転倒」、「はさまれ」、「転落・墜落」(計267人)に次いで、「動作の反動・無理な動作」(67人)による災害が多い。

また、「飛来・落下」(47人)は、令和2年度の38人から増加している一方、「まき込まれ」(38人)及び「激突」(20人)は、それぞれ令和2年度の42人、39人から減少している。

#### (1)「転倒」防止対策

「転倒」による死傷災害を原因別にみると、甲板上で滑り・つまづき等により転倒したものが18%(21人)、起因なしが17%(20人)、波浪による転倒が12%(15人)となっている。

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、次の令和3年度の事件事例を参考に防止対策を徹底する。



○事例1 作業のために操舵室から甲板に出た際に、足が滑って転倒し、頸髄を損傷(休業日数213日)

- ⇒ 滑りにくい安全靴の使用
- ⇒ 床面への滑り止め仕様の塗装やクッション材の施工
- ⇒ 滑りやすい場所では手すりに掴まり移動することを励行 等

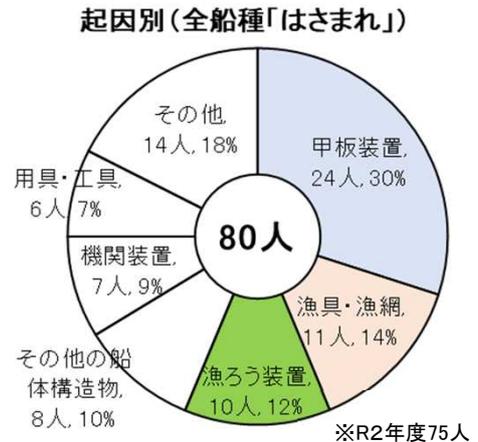
○事例2 甲板上での作業中に、床に散乱していた網に足を絡めて転倒し、脛骨を骨折(休業日数104日)

- ⇒ 器具・用具の整理整頓の徹底
- ⇒ 周囲の危険の常時確認 等

## (2)「はさまれ」防止対策

「はさまれ」による死傷災害を原因別にみると、甲板装置によるものが30% (24人)、漁具・漁網によるものが14% (11人)、漁ろう装置によるものが12% (10人)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、船内設備、作業方法等について再検討し、次の令和3年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。



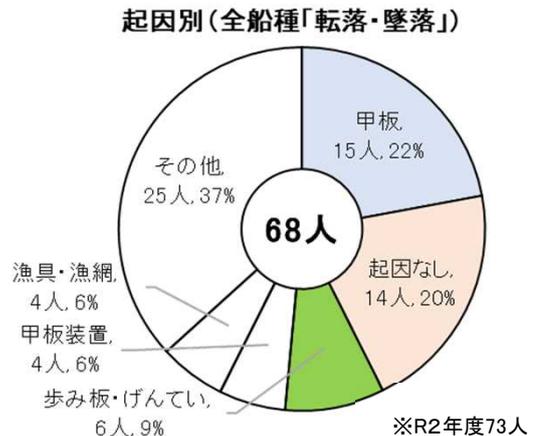
○事例 ハッチカバーの開放作業中に、当該カバーの走行ローラーが通過するレール上に小石が落ちていたため、それを取り除こうと手を出した際に、左手がローラーに挟まれて骨折(休業日数117日)

- ⇒ 開放作業前にレール上に障害物がないかの確認の実施
- ⇒ 開放作業中のハッチ周辺の作業員への声掛けの実施
- ⇒ 開放作業中であることがわかるようにするための警報装置の設置 等

## (3)「転落・墜落」防止対策

「転落・墜落」による死傷災害を原因別にみると、甲板からの転落等によるものが22% (15人)、起因なし(高所から飛び降りる等)が20% (14人)と続いている。

このような状況を踏まえ、「転落・墜落」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、次の令和3年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。



○事例 機関室中段を移動しながら点検中、足元への注意が疎かになり、近くの降下用階段に気づかず、中段から下段まで転落した。(休業日数239日)

- ⇒ 点検作業前に点検箇所、周囲の危険箇所を確認するとともに安全対策を実施する。
- ⇒ 点検時は機器の駆動部、温度、周囲の状況に十分注意する。
- ⇒ 点検移動中に物品を手で持つ際は、三点支持の基本姿勢が取れるよう配慮する。 等

また、従来、高所での作業等において使用が義務付けられていた「安全ベルト」及び「命綱(墜落制止のために使用されるもの)」について、墜落防止・身体へのダメージ軽減のため、令和5年4月より、原則として、それらの器具に変わり「墜落制止用器具」(いわゆるハーネス型)の使用が義務化されることから、当該墜落制止用器具が適切に使用されるよう、周知徹底等を図る。

**船内高所作業等で用いる「安全ベルト」等が「墜落制止用器具」に変わります！**

**1. 「安全ベルト」「命綱」が「墜落制止用器具」に変わります**  
 令和5年4月より、「安全ベルト」及び「命綱(墜落制止のために使用されるもの)」が「墜落制止用器具」<sup>(注1)</sup>に変わります。  
(注1) 「墜落制止用器具の規格」(平成31年1月厚生労働省告示第11号)に適合する(「墜落制止用器具の種類」が表示されている)ハーネス型(一本つり)又は胴ベルト型(一本つり)。令和5年4月以降は、当該規格以外のものは使用できなくなります。墜落制止用器具には、「胴ベルト型(U字つり)」は含まれません。

**2. 墜落制止用器具は「ハーネス型」の使用が原則です<sup>(※)</sup>**  
※ 着用者が墜落時に床面又は海面に到達するおそれのある場合(高さ6.75m以下)には、「胴ベルト型(一本つり)」の使用ができます。

**3. ハーネス型を使用する場合「特別教育」が必要です**  
 墜落制止用器具の使用が義務の作業<sup>(注2)</sup>であって、ハーネス型を使用して船員に行わせる場合には、特別教育<sup>(注3)</sup>を行う必要があります。  
(注2) ①高所作業、②げん外作業、③漁ろう作業、④船倉内作業(防網、防布等を張る等の墜落危害防止措置を講ずる場合を除く)、⑤着水除去作業。  
 (注3) 社内教育や船員災害防止協会が実施する講習等。学科及び実技の計3時間以上実施。



**< 参 考 >**

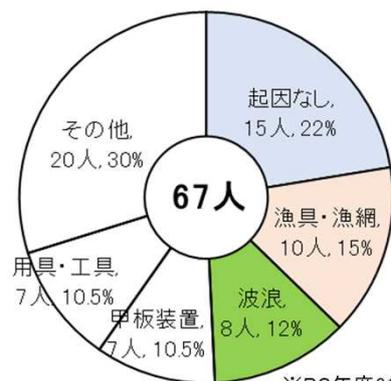
○ 国土交通省「高所作業でのフルハーネス型の墜落制止用器具の使用について」  
 ⇒ [https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_tk4\\_000030.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk4_000030.html)

**(4)「動作の反動・無理な動作」防止対策**

「動作の反動・無理な動作」による死傷災害を原因別に見ると、起因なし(人のみが起因となったもの)によるものが22%(15人)、漁具・漁網によるものが15%(10人)と続いている。

このような状況を踏まえ、「動作の反動・無理な動作」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、次の令和3年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。

起因別(全船種「動作の反動・無理な動作」)



○事例 レジューサーを一人で持ち上げた際に、左肩の腱板を断裂(休業日数109日)

- ⇒ 重量のある物の複数人での持ち上げ
- ⇒ 無理のない姿勢での作業の実施 等

## 2. 海中転落・海難による死亡災害防止対策

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、船舶自動識別装置等の航行支援装置の導入を推進するとともに、最新の気象情報を収集する等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、舷梯の設置、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。



### 船舶事故ハザードマップ

「船舶事故ハザードマップ」とは、運輸安全委員会が、身近な漁港や漁場で発生した船舶事故等の教訓を再発防止に活用するため、その発生場所を検索し、地図に重ね合わせて視覚的に分かりやすく見ることができるサービス。

#### <参考>

- 運輸安全委員会「船舶事故ハザードマップ」  
⇒ <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>

### (1) 作業用救命衣等の保護具の使用等

甲板上で漁ろう作業中の海中転落が発生していることから、次の令和3年度の事故事例を参考に作業用救命衣等の適切な使用を徹底する。

- 事例 甲板上で投網作業中に海中に転落(職務上行方不明)
  - ⇒ 漁ろう作業中は、作業用救命衣を着用又は墜落制止用器具を使用
  - ⇒ 作業中は、可能な限り相互の看視、危険な状況について声掛けを励行
  - ⇒ 通路に滑り止め仕様の塗装を施工
  - ⇒ 作業手順の見直しなど、操業時の安全について、乗組員に教育を実施 等

なお、平成30年2月より、小型船舶においては、漁ろう作業時以外でも、甲板上では作業用救命衣等の着用が義務付けられたことから、引き続き、船員労働安全衛生月間における訪船指導等を活用し、その周知徹底を図る。



## (2) 海中転落に備えた対策

「海中転落」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、次の令和3年度の事象事例を参考に防止対策を徹底する。

○事例 投網した網を甲板に引き込む際に、あやまって海中に転落(死亡)

- ⇒ 作業は安全な場所で行うなど、乗組員に対し操業時の安全に関する教育を実施
- ⇒ 漁ろう作業中の墜落制止用器具の使用又は作業用救命衣の着用を励行 等

なお、海中転落事故が発生した場合には海中転落者を迅速に救助することができるよう、ウイリアムソターン等の操船術、海中転落者の取り込み方法及び心肺蘇生方法、さらに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。転落に備え、防水パックに入れた携帯電話を常時携帯する。



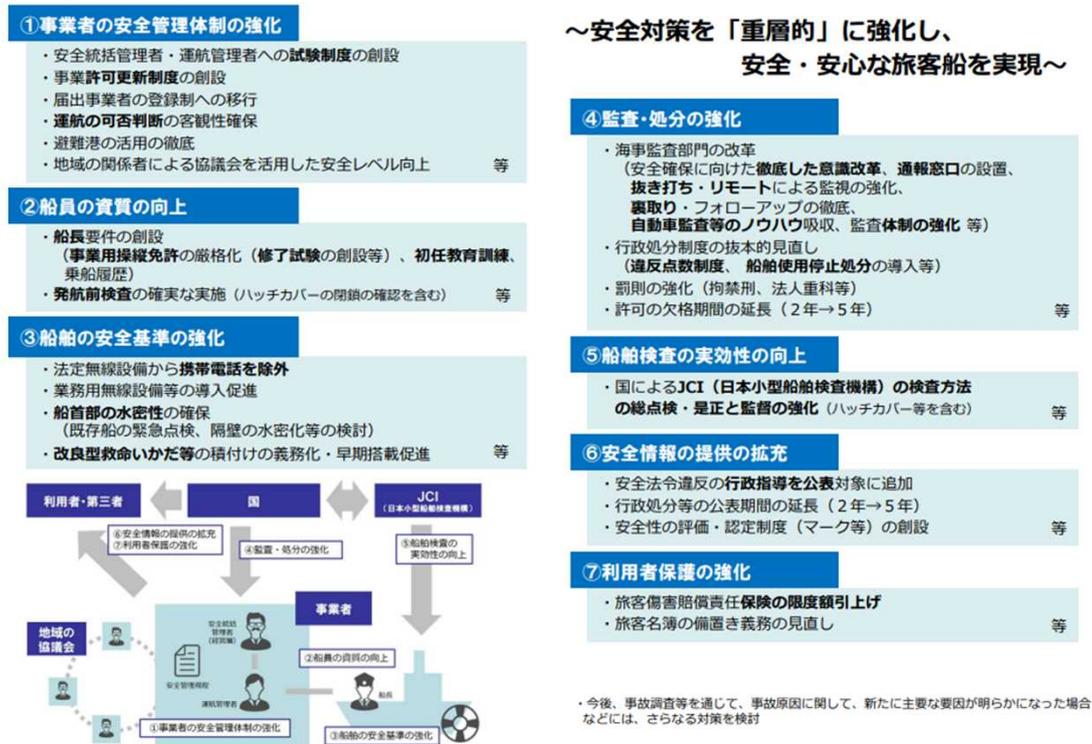
なくそう！海中転落 推進しよう！作業用救命衣の常時着用 (船員災害防止協会)

## (3) 知床遊覧船事故を踏まえた対策の実施

令和4年4月に北海道知床において発生した遊覧船事故を踏まえ、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、当該取りまとめを踏まえ、国土交通省においては、必要な対策を推進する。

また、旅客船事業者等の関係者が一体となって安全レベルの向上に積極的に取り組む。

### 知床遊覧船事故対策検討委員会「旅客船の総合的な安全・安心対策」(令和4年12月22日)(概要)



### <参考>

○国土交通省「知床遊覧船事故対策検討委員会」

⇒ [https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_fr4\\_000036.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000036.html)

#### (4) 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、生き抜くための知識を身に付けるため、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。



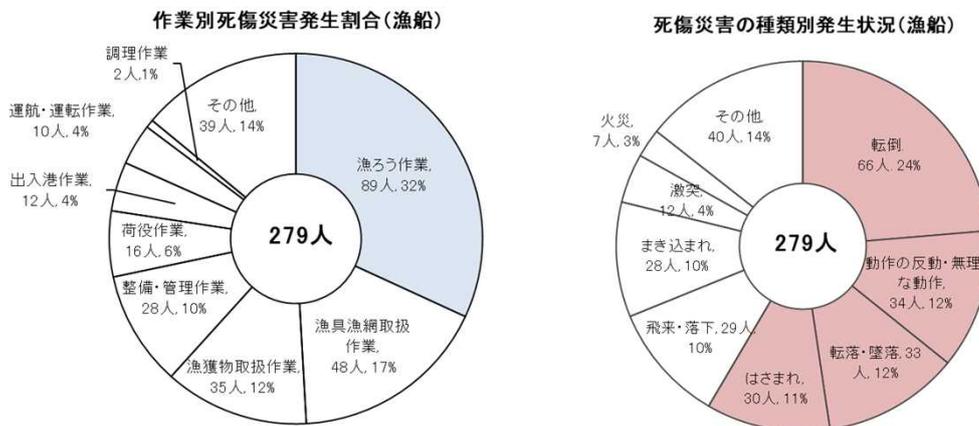
生存対策講習会

### 3. 漁船における死傷災害対策

漁船の死傷災害発生率は、令和2年度の1.21% (271人) から令和3年度は1.31% (279人) に増加しており、一般船舶等の発生率(0.59%)と比べても2倍以上となっており、依然として高い。

また、漁船における死傷災害は、漁ろう作業中のものが32% (89人) となっている。

漁船は、動揺する船上で作業を行うことから、加齢に伴う運動機能の低下が災害に繋がりがやすいことを踏まえつつ、引き続き、高年齢船員を中心に安全意識の向上も図りつつ、次の災害防止対策を徹底する。



#### (1) 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、漁ろう作業中の転倒、動作の反動・無理な動作、転落・墜落、はさまれを中心とした多くの災害が発生していることを踏まえ、船内設備、作業方法等について再検討し、次の令和3年度の事件事例を参考に防止対策に取り組むものとする。

○事例1 投網作業の際、ワイヤーの巻取機に小指が挟まり負傷(休業日数71日)

- ⇒ 作業者と巻取機との間の適当な距離の確保
- ⇒ 巻取機の非常停止体制の確保
- ⇒ 巻取機の自動停止装置や巻き込み防止のカバーの設置 等

○事例2 操業中に、船体のローリングにより掴んでいた網が強く引っばられ、その負荷により右肩を負傷(休業日数78日)

- ⇒ 船体の動揺を念頭に入れた作業体勢の確保
- ⇒ 同じ作業をする者同士による声の掛け合いの実施 等

○事例3 釣り込み作業中に魚が外れ、釣り針が右手甲に刺さり負傷(休業日数30日)

- ⇒ 保護手袋、保護帽、保護面など必要な保護具の使用の徹底 等

## (2) 漁船の安全操業等に関する対策

現在、水産庁において、漁業の現場における作業安全の確保等を図るため、漁船の安全操業等に関する取組が実施されているところ、同庁と国土交通省等で連携を図り、船舶所有者や船員に対し、漁船員に係るこれらの取組について普及・促進に努める。

### 水産庁における漁船の安全操業に関する主な取組

#### ○ 漁船の安全操業に関するウェブページ等の設置

農林水産省全体で取り組んでいる「農林水産業・食品産業の現場の新たな作業安全対策」において、作業安全に関する情報を発信。また、水産庁において取り組んでいるライフジャケット着用及びAIS（船舶自動識別装置）の普及促進、安全推進員の育成、全国漁船安全操業推進月間等について、水産庁のHPに特設のウェブページ「漁船の安全操業に関する情報」を設置し、情報を発信。

#### (農林水産業・食品産業の現場の新たな作業安全対策)

⇒ [https://www.maff.go.jp/j/kanbo/sagyou\\_anzen/index.html](https://www.maff.go.jp/j/kanbo/sagyou_anzen/index.html)

#### (漁船の安全操業に関する情報)

⇒ <https://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/anzen.html>



作業安全ステッカー



ライフジャケット着用促進リーフレット

#### ○ 作業安全のための事故体感「VR映像」の作成

事故を自分にも起こり得ることとして体感できる、事故再現VR（バーチャルリアリティ）映像を作成し、農林水産省のHPにおいて提供。

同映像においては、併せて、事故の防止対策も、わかりやすく紹介。

⇒ [https://www.maff.go.jp/j/kanbo/sagyou\\_anzen/shizai.html](https://www.maff.go.jp/j/kanbo/sagyou_anzen/shizai.html)



漁業は、1アプリで2種類の映像がご覧いただけます。

## 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、国においては、船員安全・労働環境取組大賞（船員トリプルエス大賞）（36頁参照）におけるハード面の効果的な対策について、その内容を動画において紹介する等の横展開を行う。

また、船員災害防止協会等と連携し、死傷災害防止に効果的なハード面の対策実施の普及促進等を図るための体制の構築を図る。

## 5. 船員の健康確保対策

船員の疾病について、令和3年度の発生状況を見ると、例年と同様、船員の疾病による死亡原因の大部分(9割弱)を生活習慣病(心疾患等・循環器系疾患等)が占めていることから、生活習慣病の予防対策が重要である。

令和5年4月からは、船員向け産業医制度等を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から、それらの制度の適切な運用を図る。

また、令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、感染症が前年度と比べて急激に増加しているところ、感染症については、インフルエンザやノロウイルスを含め、一度発生したら船内で急速に広がるおそれがあることから、これらの感染症の感染予防対策に努める。

加えて、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、予防対策等について、船員行政ニュース、ウェブページ等により情報提供を行う。

### (1) 船員の健康確保に関する新たな制度の適切な実施

船員の働き方改革の取組の一環として、船員の健康確保を図るため、令和4年4月15日に公布された「船員法施行規則等の一部を改正する省令」により船員法施行規則(昭和22年運輸省令第23号)及び船員労働安全衛生規則(昭和39年運輸省令第53号)の改正が行われ、令和5年4月1日より、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)、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。

### 船員の健康確保を図るための新たな4つの制度

<p><b>① 船員向け産業医制度</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 船内巡視による作業環境・衛生状態の把握(→健康障害の防止措置)</li><li>➢ 健康検査結果に基づく指導</li><li>➢ 長時間労働者への面接指導</li><li>➢ 高ストレス者への面接指導</li></ul> <p>等 </p>	<p><b>② 健康検査結果に基づく健康管理</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 健康検査に係る診断結果の提出</li><li>➢ 診断結果等の保存</li><li>➢ 健康検査結果の医師からの意見聴取</li><li>➢ 事後措置(※)</li></ul> <p>等 </p>
<p><b>③ 過重労働対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ 長時間労働の船員に対する医師による面接指導</li><li>➢ 面接指導の結果の記録</li><li>➢ 面接指導結果の医師からの意見聴取</li><li>➢ 事後措置(※)</li></ul> <p>等 </p>	<p><b>④ メンタルヘルス対策</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>➢ ストレスチェック検査の実施</li><li>➢ 検査結果の記録</li><li>➢ 検査結果の分析等</li><li>➢ 高ストレス者への面接指導</li><li>➢ 事後措置(※)</li></ul> <p>等 </p>

※ 就業場所の変更、乗船期間の短縮 等

 **上記①、③、④は、「常時50人以上の船員を使用する船舶所有者」に対し義務付け(上記船舶所有者以外は努力義務)**

**上記②、④は、船員のうち、「常時使用する船員」が当該措置の対象**

上記の対策のうち、①、③、④については、常時50人以上の船員を使用する船舶所有者に対し必要な措置等の実施が義務付けられることから、当該船舶所有者においては、産業医を選任し、社内の産業保健体制を構築した上で、上記②を含むこれらの対策を適切に実施し、船員の健康確保を図る。また、上記船舶所有者以外の船舶所有者においても、上記②の対策を適切に実施することとし、上記①、③、④の対策の実施に努め、船員の健康確保を図る。

船員においても、健康検査の結果等により、自身の健康状態を確認し、保健指導の利用等により、健康の保持に努める。

国においては、これらの制度が適切に実施されるよう、周知・指導等を行うこととし、各地方運輸局等に設置された「船員労働の総合相談窓口」においても、情報提供等、相談内容に応じた必要な支援を行う。

#### < 参 考 >

○ 国土交通省「船員の健康確保について」

⇒ [https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_tk4\\_000029.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk4_000029.html)

## (2)生活習慣病の予防対策

船員は、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、健康診断の定期的・継続的な受診及び健康相談、保健指導の利用に努めるとともに、全国健康保険協会等が受診勧奨を行っている船員の健康検査項目を含む生活習慣病予防健診及びがん検診を積極的に受診する。

船舶所有者は、労務管理責任者を通じ、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。関連して、被保険者である船員の同意を得たうえで、船員手帳上の健康証明書の写しを全国健康保険協会に提供することにより、生活習慣の改善が必要な対象者について保健師等による特定保健指導を受けることも有効である。

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、中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ほか、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。

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ために必要な措置を図る。

船員災害防止協会は、船員の生活習慣病の予防に関する講習の開催等の啓発活動を行う。

#### < 参 考 >

○ 久宗周二・神戸マリナーズ厚生会編「船員版 仕事別なりやすい病気と改善策」

⇒ <https://www.wib-or.com/semen-health-1/>

### (3) 船内での供食を通じた生活習慣病の予防対策

食生活の改善については、船員災害防止協会が作成した「船内の食事管理(和英、MLC対応)」、「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」及び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他、船舶料理士資格・調理師資格受有者など調理業務専従者を確保する等船内供食による疾病防止の体制の充実・強化を図る。

特に、船舶所有者は、栄養バランスが確保された魅力ある食事を船内で提供できるよう、停泊地における外部からの供食サービスの利用のほか、船内における調理業務の負担を軽減できるよう、食材の購入や船内への搬送にあたっての支援とともに、レシピの提供等に取り組む。

#### <参考>

- 国土交通省「司厨員が乗船しない内航船の船内供食改善ガイドライン」  
⇒ [https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_fr4\\_000031.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr4_000031.html)
- 神戸マリナーズ厚生会編「船内での供食のためのレシピ集」  
⇒ <https://www.wib-or.com/recipe/>



和英対訳  
船内の食事管理  
(船員災害防止協会)

#### 国土交通省「司厨員が乗船しない内航船の船内供食改善ガイドライン」

司厨員が乗船しない船舶においては、船舶運航上の制約がある中で、船員が持ち回りや各個人で食事を調達・調理しており、栄養の偏り等の健康管理上の課題や供食作業の負担の問題が発生しています。また、乗船中は体を動かす機会が少なく、運動不足も懸念されています。

そのため、健康に配慮した美味しい食事の提供を実現し、供食作業に従事する船員の負担を軽減する観点から、船内供食の改善を図ることが重要です。また、生活習慣病の予防のため、船員の健康管理意識の増進を図ることが必要です。

このため、船舶所有者及び船舶管理会社が船内供食の改善に取り組む上で参考となる情報をガイドラインとしてまとめました。

#### <推奨される取組(例)>

- 船内の設備等の改善・充実(冷蔵庫・冷凍庫の大型化、調理設備・器具の電化等)
- 寄港地の設備等の改善・充実(寄港地への冷蔵庫・冷凍庫や宅配便の保管場所の設置等)
- 宅配サービス等の活用(調理済み食品等の宅配サービスの活用等)
- 船員の健康管理意識の増進(体重計・体組成計・簡易血圧計等の設置、食生活の改善等)

## (4)全国健康保険協会が実施する船員の健康サポート等の利用促進

全国健康保険協会船員保険部においては、船舶所有者や船員を対象に、船員の健康づくりを支援するための事業を実施しているところ、国は、同協会と連携を図り、当該事業の利用促進を図る。

また、船舶所有者や船員においては、これらの事業を積極的に利用することにより、船員の健康確保に努める。

### 全国健康保険協会における船員の健康づくりに関する主な支援事業

#### ○ 船員の健康づくり宣言

自社船員の健康づくりに関する取組を実施する船舶所有者に対し、全国健康保険協会船員保険部や健康づくりの専門職によるサポートを実施。

⇒ <https://www.kyoukaikenpo.or.jp/senpo/g5/collabo/>

#### 船舶所有者による船員の健康づくりの取り組みを支援

選べる2つのコースで、無理なく始められます！



#### お取り組みいただきたい健康づくりの取り組み例はこちらです！

できることからひとつでも、スモールチェンジしてませんか。



#### ○ 健康づくりサポート(特定保健指導等)

特定保健指導をはじめ、健康づくりに関する各種支援を実施



#### ○ 出前健康講座

船員が研修や会合等で集まる機会に講師を派遣し、メンタルヘルスのほか、健康づくり(糖尿病対策、禁煙推進、食事改善等)に関する講座を実施。

⇒ <https://www.kyoukaikenpo.or.jp/senpo/g5/demaekenkoukouza/>

## 6. 新型コロナウイルス感染症等の感染症予防対策

船員の置かれている環境は、船舶という限られた空間で、24時間共同で生活・労働を行うという特殊な環境にあるため、ひとたび船内で感染症が発生すると、感染者の隔離、乗組員の待機、船内の消毒、船舶の運航停止といった措置が必要となる場合があり、その影響は非常に大きい。

日頃から感染症を予防し、また、万が一発生した場合には迅速かつ適切な対応を行うことが求められる。

現在、新型コロナウイルス感染症の拡大が依然として収束の見通しが立たない状況である一方、物流、地域交通、食料供給等の役割を担う海運・水産業に従事するエッセンシャルワーカーである船員の衛生確保は極めて重要である。このため、新型コロナウイルス感染症を含めた各感染症の予防対策について、引き続き、必要に応じた予防対策を講ずる。

### (1) 新型コロナウイルス感染症予防対策

新型コロナウイルス感染症に関する最新の動向を把握するとともに、引き続き、手指消毒・手洗い、マスクの着用、室内の換気の徹底やソーシャルディスタンスの確保、体温測定等による乗組員の体調管理等の日々の感染防止対策に努める。

また、あらかじめ対応マニュアルの整備、必要な物品の調達、交代要員の確保等必要な体制の整備を積極的に行うとともに、予防接種についても国の接種方針及び接種スケジュールに従い、積極的に受けることが望ましい。

更には、感染の疑いのある者又は感染者が発生した場合には、医療機関の受診や最寄りの保健所への連絡等を迅速に行うなど、業種別の感染拡大予防ガイドライン等に基づき、国及び船舶所有者・船員が一丸となって感染防止対策を徹底する。

#### < 参 考 >

- 厚生労働省「感染症情報」  
⇒ [https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou\\_iryuu/kenkou/kekaku-kansenshou/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/kenkou_iryuu/kenkou/kekaku-kansenshou/index.html)
- 国土交通省「感染防止対策及び船上で船員や乗客に新型コロナウイルス感染症に罹患した疑いがある場合等の対応について」  
⇒ <https://www.mlit.go.jp/kikikanri/content/001344236.pdf>

### (2) インフルエンザ予防対策

インフルエンザに関する最新の動向を把握するとともに、厚生労働省のウェブ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。

また、インフルエンザの予防に効果的な予防接種を積極的に受けることが望ましい。

### (3) ノロウイルスその他の各種感染症予防対策

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。このほかの各種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。

## 7. その他の健康管理上の取組

### (1) 船員の受動喫煙防止対策

国民の健康の増進を目的として、多数の者が利用する施設等において、受動喫煙を防止するための措置義務等を定めた改正健康増進法が令和4年4月に施行され、陸上における事務所や工場などでは、原則として屋内は禁煙となるなど、受動喫煙防止対策が進んでいる。

船舶については、「旅客運送事業船舶」の旅客スペースを除き、健康増進法による対策が必要な施設区分には該当していないものの、受動喫煙が健康に与える影響を考えれば、船員についても受動喫煙を防止し、健康的で快適な職場環境を確保する必要があることから、厚生労働省「職場における受動喫煙防止のためのガイドライン」(令和元年7月1日付け基発0701第1号)の組織的対策を参考に、受動喫煙防止対策に対する意識の高揚及び情報の収集・提供を行うなど、引き続き、船員の受動喫煙防止対策の推進に努める。

また、受動喫煙対策のほか、船員は、全国健康保険協会の提供する「船員保険卒煙プロジェクト」等も利用し、自身の健康確保の観点も踏まえ、禁煙意識の向上に努める。

#### < 参 考 >

- 厚生労働省「職場における受動喫煙防止対策について」  
⇒ [https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou\\_roudou/roudoukijun/anzen/kitsuen/index.html](https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/anzen/kitsuen/index.html)
- 全国健康保険協会「船員保険卒煙プロジェクトについて」  
⇒ [https://www.kyoukaikenpo.or.jp/senpo/g5/20180719\\_1/](https://www.kyoukaikenpo.or.jp/senpo/g5/20180719_1/)

## (2) 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ほか、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・場所の作業では、自覚症状がなくても水分・塩分・経口補水液等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く、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。

さらに、暑さ指数の測定器やミストによる屋外冷房装置、冷却機能付き作業服等の活用を図る。



## (3) その他の取組

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」による健康診断を引き続き実施する。

船員の健康管理の観点から、人間ドック等を活用し、疾病の早期発見・早期治療に努める。

船員の命を守るとの観点から、AED(自動体外式除細動器)の整備を推進し、その使用方法及び保守点検についての講習会等を実施する。



船員健康管理手帳



AED

## 8. ハラスメントの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ハラスメントについては、近年、防止対策の強化を図るための法令改正が行われるなど、その防止の重要性が高まっている。

船員についても過去の調査で、若年船員に対する暴力・暴言等のパワーハラスメント及び人間関係に起因するメンタルヘルスに関する問題が発生していることが確認されており、令和5年4月からは、ストレスチェックの実施等を内容とするメンタルヘルス対策に関する制度が施行される。

### (1) ハラスメントの防止

労働施策の総合的な推進並びに労働者の雇用の安定及び職業生活の充実等に関する法律（昭和41年法律第132号）の一部改正等により、パワーハラスメント防止対策の法制化やセクシャルハラスメントの防止対策の強化が行われ、令和2年6月から施行されたところである。

なお、中小企業における職場のパワーハラスメント防止措置については、これまで努力義務であったところ、令和4年4月1日から義務化されている。

船員の心身の健康を確保するとともに、若者や女性にとって魅力があり、定着しやすい職場とするためには、海上労働の職場においてもハラスメントを防止することが必要不可欠であり、国は、同法等に基づき、ハラスメント等の防止のため、制度の周知・啓発等により同法等の円滑な実施を図る。また、全国の地方運輸局に設置した「船員労働の総合相談窓口」においても、ハラスメントに関する相談に適切に対応する。

船舶所有者及び船員をはじめとする関係者においては、制度の理解を深めるとともに、同法に基づく相談窓口の設置、社内研修の実施等、ハラスメント防止対策を適切に講ずる。

#### 職場におけるパワーハラスメントの6類型

パワーハラスメントとは、職務上の地位などの優越的な人間関係を背景に、業務上必要かつ相当な範囲を超えた言動により、精神的・身体的苦痛を与える又は職場環境を悪化させる行為をいいます。

職場におけるパワーハラスメントについて、裁判例や個別労働関係紛争処理事案に基づき、次の6類型が典型例\*として整理されています。

- 1) 身体的な攻撃・・・ 暴行・傷害
- 2) 精神的な攻撃・・・ 脅迫・名誉毀損・侮辱・ひどい暴言
- 3) 人間関係からの切り離し・・・ 隔離・仲間外し・無視
- 4) 過大な要求・・・ 業務上明らかに不要なことや遂行不可能なことの強制、仕事の妨害
- 5) 過小な要求・・・ 業務上の合理性なく、能力や経験とかけ離れた程度の低い仕事を命じることや仕事を与えないこと
- 6) 個の侵害・・・ 私的なことに過度に立ち入ること

※これらは職場のパワーハラスメントに当たりうる行為のすべてを網羅するものではありません。

## (2)メンタルヘルスの確保

パワーハラスメントの防止と同様に、職場におけるメンタルヘルスの確保は、魅力ある職場づくりの前提であるところ、令和5年4月より、船員の健康確保に関する新たな制度の一つとして、ストレスチェックの実施による船員の心理的負担の程度の把握や高ストレスの者への面接指導の実施等のメンタルヘルス対策が制度化されることから、常時50人以上の船員を使用する船舶所有者においては、当該制度についてその趣旨を理解し、必要な措置等を適切に実施することとし、当該船舶所有者以外の船舶所有者においても、当該制度に基づく措置等の実施に努めることとする。

また、国、船舶所有者及び船員災害防止協会を含む関係者は、以下の取組を進める。

- ① 船員及び船舶所有者は、前述のストレスチェックによるメンタルヘルス対策のほか、可能な限り、「労働者の心の健康の保持増進のための指針」(厚生労働省)も参考に、一般財団法人海技振興センター作成の「船員のメンタルヘルス確保のための手引き」等を活用し、セルフチェックやその結果等に基づくセルフケアの実施、船長・衛生担当者等の管理監督者によるラインケア、人事労務スタッフ等によるケア及び外部サービスの活用によるケアの実施に取り組む。

### <参 考>

- 一般財団法人海技振興センター「船員のメンタルヘルス確保のための手引き」  
⇒ <https://mhrij.org/Default.aspx?tabid=276>
- 一般財団法人運輸振興協会「こころの健康自己チェック」  
⇒ <http://www.transport-pf.or.jp/mhc/pc/>
- 久宗周二・小木和孝・神戸マリナーズ厚生会 編「こころの健康づくり」  
⇒ <https://www.wib-or.com/船員のストレス対策/>
- 全国健康保険協会 「メンタルヘルス出前講座」  
⇒ <https://www.kyoukaikenpo.or.jp/senpo/g5/demaekenkoukouza/>

- ② 国は、前述のメンタルヘルス対策の適切な実施が図られるよう、必要な周知や監督指導等を行うとともに、関係機関と連携して、ストレスの低減による職場環境の改善等について指導啓発を行う。
- ③ 船員災害防止協会は、船員のメンタルヘルス対策に関する講習の開催等について啓発活動を行う。

## 9. ITを活用した健康管理等の推進

例えば、モバイル端末等を活用して船員の健康情報の管理・閲覧等ができるサービスの提供など民間事業者等による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・提供が進められており、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。

国は、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。また、船員向け労働時間管理システムの要件定義書について令和4年度に見直しを行ったところ、当該システムの開発が進むよう、当該定義書の普及促進を図る。

### <参考>

- 全国健康保険協会「船員保険健康アプリ」

⇒ <https://www.kyoukaikenpo.or.jp/senpo/g5/kennkouapuri/>

- 「船員向け労働時間管理システム」要件定義書(国土交通省ウェブページ)

⇒ [https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_tk4\\_000026.html](https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk4_000026.html)

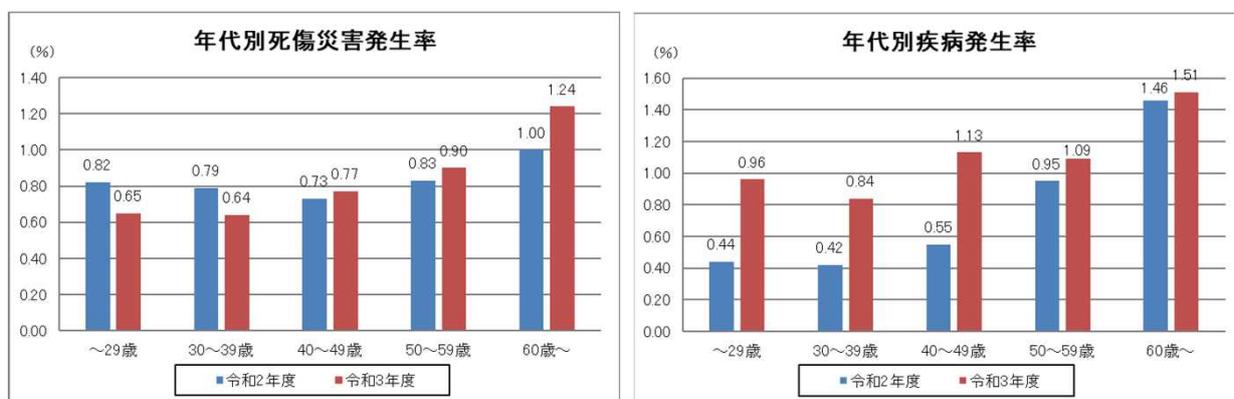
※上記ウェブページの「お役立ちツール」【2】参照

## 10. 年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病対策

死傷災害及び疾病の令和3年度の発生状況について、年齢区分別に見ると、60歳以上の高年齢船員は、死傷災害、疾病ともにその発生率が他年代と比較して高くなっている。

死傷災害発生率については、令和2年度に比べ、40歳未満が減少したものの、40歳以上の各年代において増加した。

疾病発生率については、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響もあり、全体的に増加した。



## (1) 死傷災害防止対策

高年齢船員の被災原因としては、「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、また、体力の回復に時間を要することから、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。よって、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、次の令和3年度の事故事例を参考に防止対策を徹底する。

○事例1 タラップから岸壁へ降りる際に、踵からバランスを崩して着地に失敗し、左踵骨を骨折(69歳)

- ⇒ 不安定な場所での3点支持の徹底
- ⇒ 昇降時は手すりを確実に掴み足下に注意 等

○事例2 腰を曲げた状態で長時間の船内清掃作業をし、腰を痛めた(61歳)

- ⇒ 無理な姿勢での長時間の作業は行わない
- ⇒ 作業前の準備体操等で体の柔軟性を確認 等

○事例3 揚網作業中、船体の動揺で体勢を崩して転倒し、胸部を強打し骨折(67歳)

- ⇒ 船体の動揺を念頭に入れ体勢を確保
- ⇒ 同じ作業をする者同士の連携を密にし、常に声の掛け合いを徹底 等

特に、海上での作業の多い漁船において、高年齢船員の災害が依然として多いことから、身体機能の測定を励行するなどその自覚を促し、自己啓発を促進する。

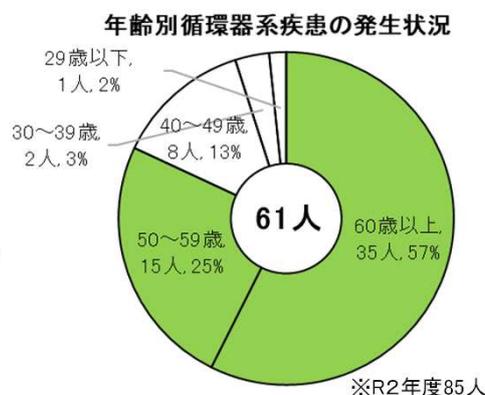
加えて、身体検査や医師の指導等により得られた高年齢船員の身体・健康上の特性を十分に把握したうえで、必要に応じてその特性に配慮した適切な船内労働環境を構築するとともに、高年齢船員に多い災害事例を活用した安全に関する教育や船員災害防止協会が開催する安全講習会への参加等により、安全に対する意識を高める。

## (2) 疾病防止対策

循環器系の疾患については、50歳以上が82%(50人)を占めており、その他の心疾患(心不全等)が14人と多く、次いで、その他の循環器系(大動脈解離等)が9人、虚血性心疾患及び脳梗塞がそれぞれ8人となっている。

循環器系疾患は、生活習慣病と大きく関連するものであり、生活習慣病の予防対策については、P24の通り。

船員災害防止協会が開催する高年齢船員の健康確保に関する講習への参加等により加齢に伴う身体機能や健康状態の変化と労働疾病リスクと予防に関する理解を深める。



## 年代別の疾病予防対策

### ① 10代～20代

特徴： 行動範囲が広いとため、感染症や過食による胃腸炎を発症するおそれがあります。

対策： 過食、飲み過ぎに注意しましょう。  
適切な生活習慣を若年時代から身につけるようにしましょう。

### ② 30代～40代

特徴： 体重の増加により脂肪肝が発症するおそれがあります。  
また、脂肪肝は糖尿病の発症に連動しています。

対策： 食事の内容やその量に注意しましょう。

### ③ 50代～

特徴： 糖尿病やがんの発症が増えてきます。

対策： 大腸がん・胃がん・肺がん等のがん検診を受診しましょう。  
大腸がん検診は潜血反応があっても正常と判断される可能性もあるので内視鏡による検査が有効です。  
また、喫煙者は肺のCT検査を受けるようにしましょう。

## 11. その他の安全衛生対策

### 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の際における言葉の違いによる意思伝達や指示の行き違い、或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。

#### <参考>

○ 厚生労働省「外国人労働者の安全衛生対策について」

⇒ <https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000186714.html>



船員安全手帳(和英対訳)  
SEAFARER'S SAFETY BOOK



訓練手引書(和英対訳)  
SOLAS TRAINING MANUAL  
(いずれも船員災害防止協会)



船員労働安全衛生規則(和英対訳)  
Regulations for Labour Safety and  
Health of Seafarers



## 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、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。

#### 船員労働災害防止優良事業者認定

船員の労働災害防止に向けた船舶所有者などの自主的な取組を促すため、国土交通省において、労働災害の防止に優れた成果をあげている船舶所有者を「船員労働災害防止優良事業者」として認定する制度。

##### 1級

- ✓ 過去5年間継続して無違反であり、災害・疾病の発生状況が基準内であること。
- ✓ 死亡又は行方不明となった者がいないこと。
- ✓ 一般型2級に認定されていること。



##### 2級

- ✓ 過去3年間継続して無違反であり、災害・疾病の発生状況が基準内であること。
- ✓ 死亡又は行方不明となった者がいないこと。



- 認定証の交付
- 国交省ウェブページや専門紙等に公表
- 認定ロゴマークの交付。
- 船員職業安定業務窓口等に提出する求人票に船員労働災害防止優良事業者である旨の記載

#### 船員労働災害防止優良事業者

(令和4年10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	97	2	40	21	0	34
2級	35	0	16	8	1	10

## 2. 表彰制度の実施等

国は、船員災害及び海難の防止とともに、船員の労働環境の向上に貢献することを目的として、船舶所有者、船員及びその関係者を対象に、他社の模範となる安全で労働環境が充実した取組を表彰する「船員安全・労働環境取組大賞」について、引き続き実施する。

また、受賞した取組については、他の船舶所有者や船員等においても、それらの取組を参考として自主的な取組が実施されるよう、積極的に周知等を図ることとし、例えば、受賞者の協力を得て、動画等を用いてわかり易くその取組の紹介を行うなど、効果的な取組について横展開を行う。

### 船員安全・労働環境取組大賞(船員トリプルエス大賞) (Award for Safe and Smart working environment for Seafarers)

国土交通省において、船舶所有者、船員及びその関係者を対象に安全運航や船員の労働災害防止・健康管理・労働支援に関する先進的で優良な取組を「船員安全・労働環境取組大賞(トリプルエス大賞)」として表彰し、幅広く周知展開するもの。



#### 《令和4年度の受賞》

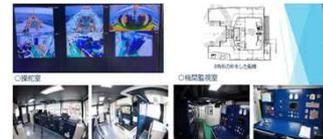
##### ○ 大賞(1者)

受賞者: 商船三井テクノトレード株式会社

取組名称: 給油船新技術開発による給油作業中における労働災害防止への取組み  
次世代船員・女性の就労支援、居住環境の向上



全旋回式ポンプ  
ジェットスラスタ



船内、荷役監視モニター



STS (SHIP to SHIP)  
着舷補助装置



機能性に優れたデザインの船内

##### ○ 特別賞(3者)

受賞者: 旭タンカー株式会社

取組名称: 乗組員の労働環境に配慮した次世代内航電気推進タンカー船「あさひ」就航

受賞者: 上野トランステック株式会社

取組名称: 船舶への常備薬設置による疾病予防

受賞者: 東ソー物流グループ コーウン・マリン株式会社

取組名称: アンマネでパワハラ回避!

～「やっちゃったなあ」そうなる前のアンガーマネジメント!～

### 3. 船員労働安全衛生月間の実施

毎年9月1日から30日までを船員労働安全衛生月間として、関係者が一体となって、地域の実情も踏まえ、船員を始め関係者の安全衛生意識の高揚、災害防止対策の推進等を目指した取組を集中的に行う。

また、生活習慣病の予防や船員のメンタルヘルスとハラスメント対策に関する講習等の効果的な講習の実施や保護具の展示・相談等を実施する。

船員労働安全衛生月間		主な活動実績(令和4年度)	
安全衛生に関する訪船指導		826	(隻)
船員災害防止大会等の開催		10	(箇所)
〃	参加人数	476	(者)
無料健康相談所の開設		57	(箇所)
〃	受診人数	270	(人)



船員労働安全衛生月間ステッカー

### 4. 船員災害防止協会の事業の充実及び効率化等

船員災害防止協会は、会員が船員の安全の確保及び船内衛生の向上のための対策を自主的に推進し、船員災害を防止するため、全国各地での各種安全衛生講習会の実施、協会独自の優良会員の認定制度の継続実施、ウェブページや頒布品、機関誌等による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発・支援等を行い、常に会員ニーズの把握に努め、会員サービスの質的向上を図り、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。

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、協会活動に参画し、事業の活性化に積極的に関与することにより、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。

また、船員災害防止には事業者の自主的な活動が重要であり、船員災害防止協会の指導等を活用した取組が効果的であることから、同協会は、会員加入が促進されるよう、船舶所有者や船員等のニーズを踏まえて、安全衛生に関する各種情報を提供するとともに、船員災害防止活動の取組を実施することとし、国など関係者も同協会に必要な協力を行う。



船員災害防止協会ロゴマーク



優良会員証

(注) 本計画で使用されているイラストは、一部を除き船員災害防止協会提供