

第9次船員災害防止基本計画

I 計画の趣旨

船員の安全と健康の確保については、昭和43年度から8次にわたり船員災害防止基本計画を策定し、関係者の協力のもと各種対策を実施してきた。この結果、昭和42年度に比べ、第8次基本計画期間の初年度に当たる平成15年度から平成17年度までの船員災害の発生率（千人率をいう。以下同じ。）は、約5分の1と大幅に減少している。しかしながら、これを陸上と比べると依然として高い状況にあるほか、船員災害としての疾病（以下単に「疾病」という。）の発生率については、最近、増加に転じる兆しを見せている。

特に、船員の生活・労働環境は、相当期間陸上から隔絶されるとともに、気象・海象の影響を受けやすいなど、本来的に厳しい条件下にあることに加え、近年、船員の高齢化等の環境変化も進行している。また、昨今、船員不足が顕在化しつつあり、これに的確に対処して船員を確保・育成していくためにも、船員災害の防止対策を推進し、安全で健康的な職場づくりに取り組むことが重要である。

このため、船員災害防止活動の促進に関する法律（以下「法」という。）に基づき、船員災害の防止に関し基本となるべき事項を明らかにした第9次船員災害防止基本計画（以下「本計画」という。）を定めるものである。今後は、本計画に基づき、関係者が一体となって船員災害の防止に向けた活動を強力に推進するものとする。

II 計画の期間

本計画は、平成20年度を初年度とし、平成24年度を目標年度とする5か年計画とする。

III 計画の目標

本計画における船員災害の減少目標について、死傷災害（疾病以外の死傷を伴う船員災害をいう。以下同じ。）及び疾病に区分して、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、5年間で21%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。

| | |
|------|------|
| 一般船舶 | 16%減 |
| 漁船 | 26%減 |
| 合計 | 21%減 |

2. 疾病

疾病の年代別発生率を見ると、50歳以降は大幅に上昇する傾向にあり、船員の高齢化の進行に伴い疾病の発生率全体が上昇する状況となっていることから、疾病の年代別発生率に着目することが必要である。このため、疾病の年代別発生率について、第8次船員災害防止基本計画における疾病の減少目標と同等の水準を達成することを目指し、5年間で18%減少させることを目標とする。

一方、疾病の発生率全体については、年代別発生率が18%減少した場合においても、船員の高齢化によって疾病発生率の高い年代層の割合が増加し、年代別発生率の減少効果を抑制することから、5年間で8%減少させることが目標となる。この場合における船種別の目標は次のとおりである。

| | |
|------|------|
| 一般船舶 | 2%減 |
| 漁船 | 16%減 |
| 合計 | 8%減 |

IV 船員災害の現状と課題

船員災害をめぐっては、発生件数や発生率が減少する一方で、船員の高齢化、設備や機器の高度化、作業の多重化・効率化、外国人船員の増加等の様々な変化が生じていることから、本計画では、船員災害の防止対策を効果的に講じていく上で、特に必要な現状認識及びこれを踏まえた課題を次のとおりとする。

1. 死傷災害の分析に基づく再発防止対策

(1) 死傷災害の背景に着目した対策

平成15年度から平成17年度までの死傷災害の発生状況を見ると、最大の原因は転倒、はさまれであり、死亡災害に限ると海中転落によるものが最多となっており、引き続き、これらの対策の充実が必要である。

次に、平成17年度に発生した死傷災害を対象として、アンケート形式（複数

回答可) によるサンプル調査を行い、米国の国家運輸安全委員会が採用している災害分析手法等を参考にして転倒等といった直接的な原因の背景にある基本的な原因の把握を行った。この結果、「慣れ」が45%、「安全確認不十分」が40%と上位を占め、人的要因(ヒューマンファクター)が最大の原因であった。これらに次いで、「波浪による船体動揺」が32%、「判断ミス」が24%、「作業手順の不徹底」が18%、「経験不足」が12%、「加齢による機能・体力低下」が11%となっており、人的要因以外に管理要因等も原因の上位となっていた。

また、これらを年齢別に見ると、「安全確認不十分」はどの年齢層でも主要な原因となっている一方、若年船員では「経験不足」や「知識・技能不足」が、中高年齢船員では「慣れ」が相対的に大きな原因となっており、以上のような状況を踏まえた組織的な対策が必要である。

(2) 中小船舶所有者に係る対策

約10年前までは中小船舶所有者とその他の船舶所有者の死傷災害の発生状況がほぼ同等であったが、最近、その格差が開きつつある。具体的には、平成15年度から平成17年度までの死傷災害の発生状況を見ると、中小船舶所有者の船員数が全体の82%であるのに対し、その死傷災害は88%を占めている。このため、当該船舶所有者における死傷災害対策の充実が必要である。

2. 死傷災害の減少に対応した効果的な予防対策

平成15年度から平成17年度までの死傷災害の発生状況を見ると、昭和42年度と比べて約4分の1と大幅に減少しており、実際に発生した死傷災害を教訓にしながら対策を講じていくだけでなく、船員労働安全衛生規則(以下「規則」という。)に基づく船内安全衛生委員会等を活用しつつ、積極的な潜在的危険の予防対策に取り組む必要がある。

また、ILO海事労働条約では、船員災害の防止等を図るため、船内安全委員会の設置、リスクの低減措置や計画的・継続的な改善措置の実施等が義務づけられており、今後は、これらの要素を取り込みつつ効果的な予防対策を進めていくことが望まれる。

3. 海難防止対策による死傷災害の抑制

海難防止については、国において平成19年から平成23年までの5年間に商船

の海難発生船舶隻数を平成18年比で10%減少させることを目標として掲げているところであり、運輸安全マネジメント評価による安全管理体制の構築、重大事故発生時の再発防止対策の実施等を通じた海難防止対策を実施し、海難による死傷災害の抑制を図る必要がある。

4. 船員の高齢化に伴う諸課題への対応

(1) 高年齢船員の死傷災害に係る対策

平成15年度から平成17年度までの死傷災害の発生状況を見ると、50歳以上の船員の占める割合が51%となっており、その割合も増加する傾向にあるとともに、50歳以上の船員数が全体の37%であることと比較すると高い値を示している。このため、高齢化に伴う心身機能の変化を踏まえた高年齢船員の死傷災害対策の充実が必要である。

(2) 若年船員に係る安全衛生対策

船員の高齢化が進行する一方で、最近、若年船員に対する求人需要が回復しつつあり、船員の確保・育成に向けた政策的な取組とあいまって、今後、船員の世代交代が進むものと見込まれるが、これに伴い熟練船員が有する安全衛生に係るノウハウが船内で十分継承されず、船員災害の増加につながるおそれがある。このため、若年船員に対する安全衛生対策の充実が必要である。

(3) 生活習慣病に係る対策

平成15年度から平成17年度までの疾病の発生状況を見ると、35歳以上の船員の占める割合が85%となっており、35歳以上の船員数が全体の68%であることと比較すると高い値を示している。特に、生活習慣病については、当該船員の疾病の26%を占めているほか、船員全体の疾病による死亡の81%が生活習慣病を原因としており、その割合も増加する傾向にある。このため、中高年齢船員を中心とした生活習慣病対策の充実が必要である。

V 船員災害防止のための主要な対策

本計画における主要な対策は、次のとおりとする。

なお、これらの対策の実施に当たっては、「自分の身は自分で守る」という心構えのもと、船舶所有者及び船員自らが安全意識を高めていくとともに、法の精神に則り、船舶所有者、船員及び国等の関係者が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. 総合的・計画的な対策の推進

(1) 自主的な船員災害防止対策の推進

作業・生活環境、労働条件の改善等総合的・計画的な船員災害の防止対策を講ずるため、次により船舶所有者及び船員による自主的な安全衛生管理活動を推進する。

- ① 経営トップによる安全衛生管理活動への積極的な取組
- ② 安全衛生管理に関する年間計画の作成及び実施
- ③ 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と活動の促進
- ④ 安全又は衛生の管理担当者の権限及び責任の明確化並びに活動の促進
- ⑤ 安全衛生に対する船員の自主的な自己管理の徹底

特に、中小船舶所有者については、団体安全衛生委員会、地域又は業種単位の協議会等、さらには荷主や元請オペレーター等を含めた協議会等の船員災害防止に向けた自主的な組織を設置し、活動を促進する。既に設置している組織については、一層の活性化を図り、船員の自己管理や安全衛生教育の促進、安全衛生基準や作業基準の作成、災害事例等に関する情報交換、相互安全衛生パトロール等を推進する。

(2) 安全衛生教育訓練の充実

安全衛生教育訓練は、個々の船員が担う作業の種類や内容、職務の責任の程度等に応じて確実に実施する必要があるため、安全衛生教育訓練の計画的な実施、教育施設の充実及び教育訓練担当者の育成、教材の整備等を促進する。

また、船員災害防止協会等が行う安全衛生に関する各種講習会等の充実強化を図るとともに、船員の安全衛生教育訓練への参加を促進するなど個々の船員の安全衛生に対する意識向上を図る。

(3) 死傷災害・疾病予防対策及び健康増進対策等の推進

長時間労働、業務の多重化等による疲労及びストレスの蓄積等が死傷災害や疾病の要因となる場合があることから、その予防を図るため、船内の労働・生活環境の改善を促進する。

また、死傷災害及び疾病の予防の徹底や船員自らによる健康増進への取組を支援するため、船員の健康状態を把握し、作業環境の改善、適正配置、健康相談、

運動指導等の心身両面にわたる総合的な対策を推進する。

さらに、石綿（アスベスト）による健康被害対策として、船内で石綿を取り扱う際の予防措置の徹底等を図るとともに、引き続き、元船員に対する船員健康管理手帳制度の周知を進める。

(4) 死傷災害に係るリスク低減対策の推進

死傷災害が大幅に減少するとともに、船員の世代交代が進んでいく中であって、リスク低減措置を通じた効果的な予防対策を進めるため、各船舶所有者においては、船員災害の原因分析を行い、これに基づく再発防止対策を講じるとともに、いわゆるヒヤリ・ハット事例の収集・活用やKYT（危険予知訓練）・KYK（危険予知活動）といった手法の導入・活用を促進する。この再発防止対策の作成に当たっては、不安全状態と不安全行動の両面から対処すべく、人的要因をはじめ、作業要因（作業手順等）、管理要因（教育訓練等）及び設備要因（機械・機器等）といった死傷災害の背景にある基本的な原因について多角的に対策を検討することが望ましい。

また、船内において、上記(1)から(4)前段までの対策をリスク低減の観点から組織的・計画的に進めていくためには、作業前ミーティングの確実な実施等に加えて、規則に基づく船内安全衛生委員会の設置促進とその活用を図ることが有効である。特に、これを中心に船内での危険要因の特定・評価（リスクアセスメント）、安全衛生目標や安全衛生計画の作成・実施、当該計画の実施状況や効果の確認とさらなる改善措置の実施等を継続的に行う手法（以下「船内労働安全衛生マネジメント」という。）の導入がより効果的であると考えられる。このため、国や船員災害防止協会を中心として、自主的に船内労働安全衛生マネジメントの導入を図ろうとする船舶所有者等が活用しうるガイドラインを作成し、その普及を図る。

(5) 国等による取組の推進

総合的な船員災害の防止対策を推進するため、国においては、災害防止に係る情報提供や船員労働安全衛生月間等の広報啓発活動、関係法令の整備及びこれに基づく指導監督の強化、船員労働災害防止優良事業者認定制度の普及・活用等に取り組む。また、船舶所有者によるヒヤリ・ハット事例の収集・活用を支援するため、国においてもこれらの事例の収集を行い、整理・分析の上、広く関係者に紹介する取り組みを進める。

船員災害防止協会においては、安全衛生に関する事業の充実を図るとともに、会員の加入促進を通じて活動の成果をより高めていく観点から、当該事業の魅力の向上に努める。

2. 重点的な対策の推進

(1) 作業時を中心とした死傷災害防止対策の推進

平成15年度から平成17年度までの死傷災害の発生状況を見ると、転倒、はさまれによるものが34%を占め最も多いため、作業時を中心とした死傷災害の防止対策を推進する。

特に、一般船舶においては、整備・管理作業によるものが39%、漁船においては、漁ろう作業によるものが37%を占め最も多いことから、これらの作業時における死傷災害の防止を徹底する。

(2) 海中転落等による死亡災害防止対策の推進

死傷災害のうち死亡災害を見ると、海中転落によるものが45%を占め最も多いため、船内設備や作業方法を検証し、作業用救命衣等の保護具の使用の徹底等を図り、海中転落の防止対策を推進する。

また、酸素欠乏による作業事故等最近の複数死亡災害を見ると、基本的な作業基準等の遵守を怠ったことによるものが目立っていることから、作業内容等に応じた手順の確認と船員一人一人の意識の向上を図り、その遵守を徹底する。

(3) 船員の高齢化に対応した死傷災害防止対策の推進

高齢船員については、個人差はあるものの、一般的には筋力、敏しょう性、平衡感覚等の運動機能や視覚、聴覚、触覚等の知覚機能及び傷害・疾病の治癒機能等が低下するため、このような心身機能の変化に対応した作業環境・作業方法等の改善、適正配置等の死傷災害防止対策を推進する。

また、船員の高齢化等に伴う世代交代を円滑かつ安全に進めるため、船長をはじめとする熟練船員が有するノウハウを生かし、これらの船員による若年船員への安全衛生に係る指導の促進を図る。

(4) 中高年齢船員を中心とした生活習慣病の予防対策の推進

生活習慣病は、長年にわたる塩分・脂肪分の取りすぎ、運動不足、過度の喫煙・飲酒やストレス等の生活習慣に主に起因している。特に、生活習慣病の有病者やその予備軍とされる人々は、内臓脂肪型肥満やこれに伴う高血糖、高血圧又は

高脂血症を重複的に発症させている場合が多いが、このような状態はメタボリックシンドローム（内臓脂肪症候群）と位置づけられているところであり、生活習慣病の予防のためには、生活習慣の改善を通じたメタボリックシンドロームの防止が必要である。

40歳から74歳までの日本人男性の約2分の1がメタボリックシンドロームの可能性があるとされているが、船員については、厳しい生活・労働環境下にあるだけでなく、男性の割合が比較的多い、高齢化が進行しているなど、メタボリックシンドローム対策に取り組む必要が特に高いと考えられる。

このため、中高年齢船員を中心として、教育や情報提供を通じて生活習慣病やメタボリックシンドロームに対する船員の意識向上を図り、食生活の改善、適度な運動、喫煙・飲酒の節制等に心がけるなど、船員自らによる日常の生活習慣の改善を促進し、生活習慣病発症の危険性の低減を図る。また、船員に対する食料の支給に当たっては、栄養バランスに十分配慮するとともに、定期的・継続的な生活習慣病やメタボリックシンドロームの検査の実施によって早期予防・早期発見に努める。

また、SAS（睡眠時無呼吸症候群）については、海難防止の観点からも早期の対応が必要であり、マニュアルの活用を図るなど対策を推進する。

(5) 外国人船員に係る安全衛生対策の推進

近年、外国人船員が増加傾向にあることから、当該船員に対する船員法等関係法令の周知や安全衛生教育の徹底等を図るとともに、外国語による安全作業マニュアルの作成、危険等に関する標示、作業基準の見直し、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。