

「平成28年度船員災害防止実施計画」の具体化のための「九州運輸局における船員災害防止対策」を以下のとおり定める。

九州運輸局における船員災害防止対策

I 船員災害防止に関し重点を置くべき災害の種類

【九州運輸局管内の船員災害の特徴】

管内における平成26年度の船員災害発生状況は、前年度の発生率と比べると汽船は減少しているものの、漁船は前年度より増加しており、依然として漁船の発生率が高い。汽船では全国値を上回っており、重大な災害である死亡及び行方不明者も近年増加傾向となっている。

また、平成27年度においても九州管内で12名の死亡・行方不明者（海難により8名）が発生している。

船員数では、平成26年度全国の漁船船員のうち、23%を九州管内で占めており、九州管内の船員のうち、42%が漁船船員となっている。

このように、九州管内では漁船の船員数の占める割合も高く、また、死傷災害発生率も11.5%（千人率）と、依然として一般船舶に比べ高い発生率となっており、このうち半数近くが漁ろう作業中の災害となっている。

漁船は一般船舶と比較して労働環境は厳しく、大中型漁船は特に乗組員も多いことから、ひとたび海難事故を起こすと多数の犠牲者が生じることにもなる。

また、従来より全船舶において作業時を中心とした船員災害が多く発生している。

さらに50歳以上の船員の死傷災害発生率・疾病発生率ともに依然として他の年代と比べ高くなっている。

このことから、九州運輸局として次の4項目を重点とすべき災害の種類として定め、船員災害防止に取り組むこととする。

1. 漁船における死傷災害
2. 作業時を中心とした死傷災害
3. 海中転落・海難による死亡・行方不明災害
4. 高年齢船員の死傷災害・生活習慣病等の疾病



Ⅱ 船員災害防止のための主要な対策

1. 漁船における死傷災害

(1) 小型漁船の安全対策

平成27年9月に発生した異常気象による小型漁船6隻が遭難し、多くの人命が損なわれるという海難が発生した。この事故を受け次の対策を実行する。

- ① 従来からの経験則による出漁の可否の判断だけではなく、昨今の地球温暖化等による異常気象に関する知見を向上するための講習会を気象台等の協力を得て開催し、海上気象の危険回避の徹底を図る。
- ② 救命胴衣着用の重要性を再度周知するとともに、任意の安全設備（簡易式救命筏、E P I R B等）の設置についても周知する。

(2) まき網漁船の安全対策

特にまき網漁船における労働環境は、気象海象など自然の影響を直接受けて船体が動揺したり、搭載された種々の漁ろう機械に囲まれていることから、作業場所が狭い範囲に限定されるなど船員に対する人的災害を誘発する多種多様な要因があることから、次の対策を徹底する。

- ① 船長や漁ろう長など作業責任者は、甲板作業を行う乗組員に対して、日頃から漁ろう機械の取扱い、安全な作業手順などの教育を行うとともに、作業時における指示・報告などの連絡体制を確認し、安全な作業手順を確立する。
- ② 安全衛生委員会を設置している船舶所有者は、安全衛生委員会の意見を尊重し、船員の災害防止及び再発防止対策に努めるとともに、乗組員に対し安全に関する教育・指導を行う。
- ③ 漁ろう作業中においては、ライフジャケット・命綱・ヘルメットを必ず着用、使用する。
- ④ 適切な組織管理、作業手順マニュアルなどの作成といった災害に対する意識の高揚、自主的な安全対策を図る。

(3) 漁ろう作業時の災害防止対策

- ① 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。
- ② 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し、適切な保護具を着用するものとする。また、作業に従事しない者はむやみに近寄らない。
- ③ 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。
- ④ 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。
- ⑤ 飛来・落下が漁ろう作業中に多く発生していることから、ワイヤー・ロープ等に不必要に近づかないようにする。ワイヤー・ロープ等の近くで作業をする際にはその動きに注意を払う。

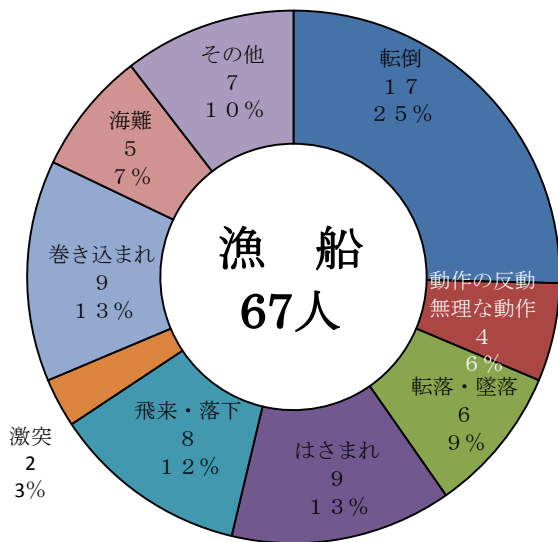
(4) 漁船における転倒防止対策

- ① 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。
- ② 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
- ③ 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。

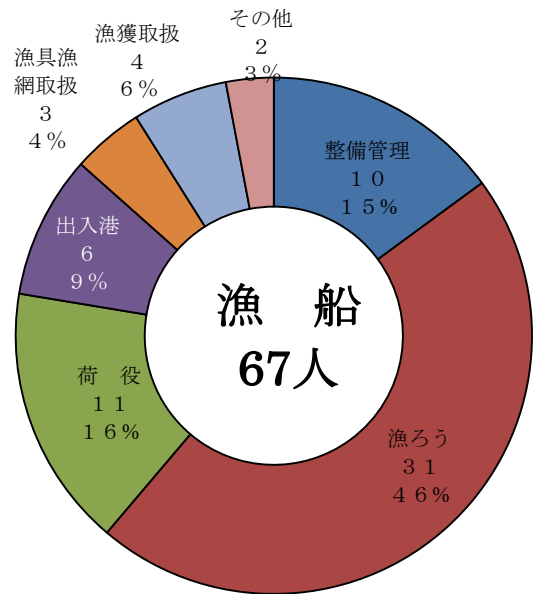
(5) 漁船におけるはさまれ防止対策

- ① 作業開始前には、漁ろう装置等の点検を行うとともに、動力伝達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。
- ② 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・漁網が絡んだりした場合は、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。

平成26年度態様別発生状況



平成26年度作業別発生状況



(6) 漁船安全講習会等の開催

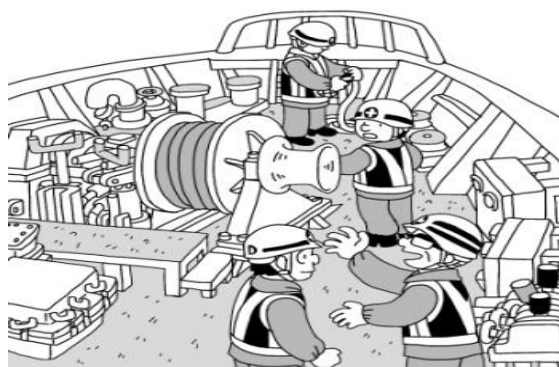
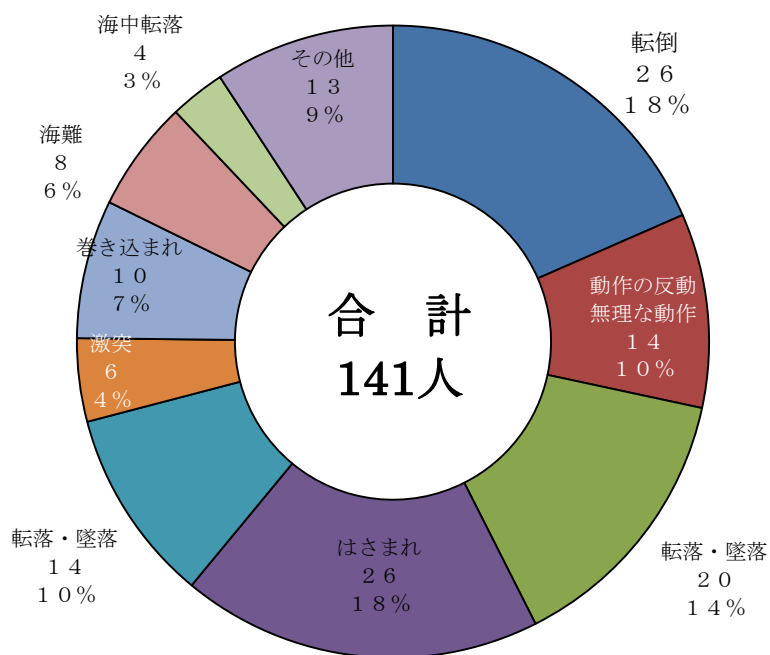
管内各地域の実情に沿った漁船安全講習会等を船員災害防止協会等と連携のうえ実施し、船舶所有者、船員の安全意識の高揚に努めるものとする。

2. 作業時を中心とした死傷災害

船員の死傷災害では、従来から「はさまれ」「転倒」が多く発生している。

管内における平成26年度の災害発生件数141件について、原因別に見ると、「転倒」「はさまれ」がそれぞれ26人で18%、「転落・墜落」が20人で14%となっている。

平成26年度態様別災害発生状況



船種別作業別災害発生状況（人数）

	一般船舶	漁 船	その他	合 計
整備管理	17	10	12	39
漁ろう		31		31
荷 役	15	11	2	28
出入港	6	6	11	23
運航運転	1		5	6
漁具漁網取扱		3		3
漁獲物取扱		4		4
その他	1	2	4	7
合 計	40	67	34	141

業種別に見ると、漁船の被災者は67人で、その内「転倒」が17人、「はさまれ」「巻き込まれ」がそれぞれ9人、「飛来・落下」が8人となっている。また、作業別では、「漁ろう」が最も多く31人となっている。（「平成26年度作業別発生状況」円グラフ参照）

一般船舶の被災者は40人で、その内「はさまれ」が13人、「転落・墜落」、が10人となっている。

作業別では「整備管理」が最も多く17人、「荷役」が15人となっている。

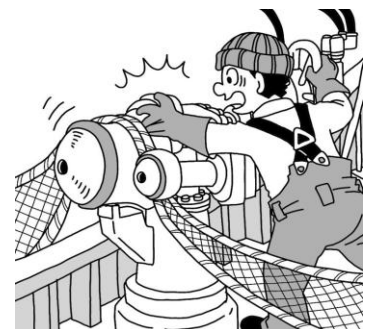
このような状況を踏まえ、次に掲げる防止対策に取り組む。

（1）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、用具・工具、甲板装置によるものが半数以上を占めている。

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。

- ① 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切な安全措施を講ずる。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 「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。



(2) 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半分以上を占めている。

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。

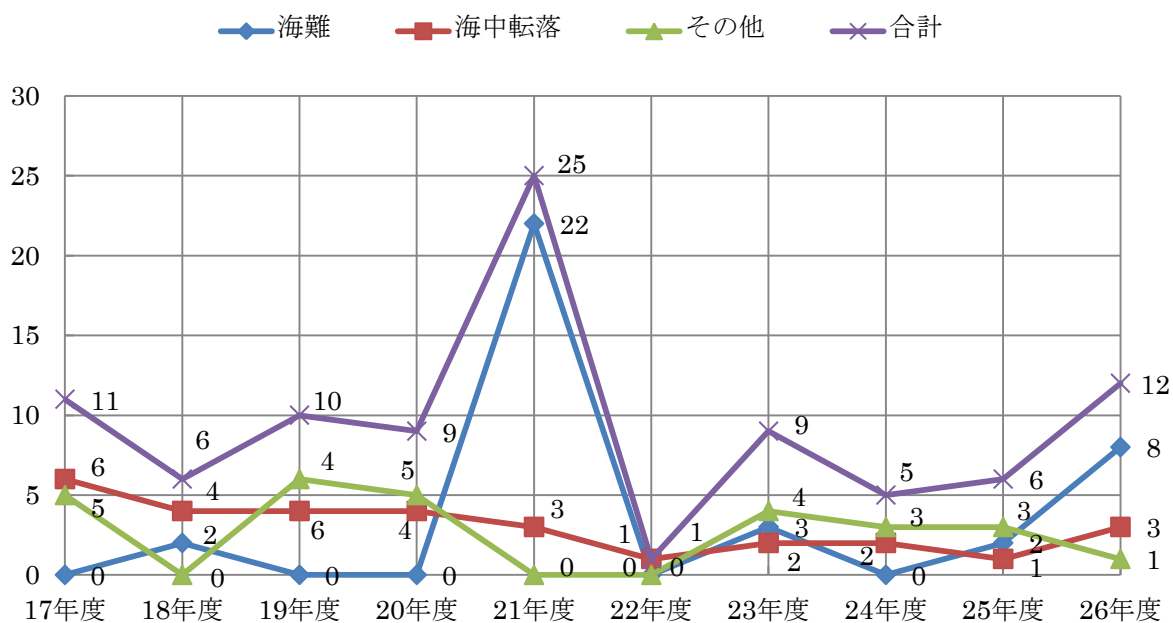
- ① 甲板及び通路等の水、油等を適宜清掃し、きれいな環境を保つとともに、床面にマットを設置する等滑らない状態に保持する。また、ロープ、ワイヤー等の整理・整頓を励行する。
- ② 階段の昇降に際しては、急な動作を避けるとともに、片手は必ず手すりをつかみ、重くかさばる荷物は一度に運ばない。また、階段には適宜滑り止め、トラマークを施す。
- ③ 作業に際しては、ロープ、ワイヤー等の上に立たない等、常に安全な足場と安定した姿勢を確保する。また、荒天時には特に緊張感を維持して行動する。

3. 海中転落・海難による死亡・行方不明災害

管内における災害による死亡者（行方不明者及び海難事故死亡者・海難事故行方不明者を含む。以下同じ。）は、平成26年度は12人で、前年度6人から倍増している。

依然死亡・行方不明者が減少しないことから、海中転落・海難等による死亡災害の防止を図るため、次の防止対策に取り組む。

年度別死亡行方不明災害発生件数の推移（人数）



(1) 作業用救命衣等保護具の使用等

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、荒天時等やむを得ず舷外に乗り出すときは命綱を使用させる。

(2) 乗下船時における海中転落の防止

- ① 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、乗下船時には舷てい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、船体の動揺等で舷てい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、舷てい又は歩み板は、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。
- ② 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のを再認識し、飲酒した場合の単独行動を慎むほか、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。
- ③ 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

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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

- ① 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。
- ② 停泊中は、船体の前後に呼び笛と木づちを付けた救命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。
- ③ 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

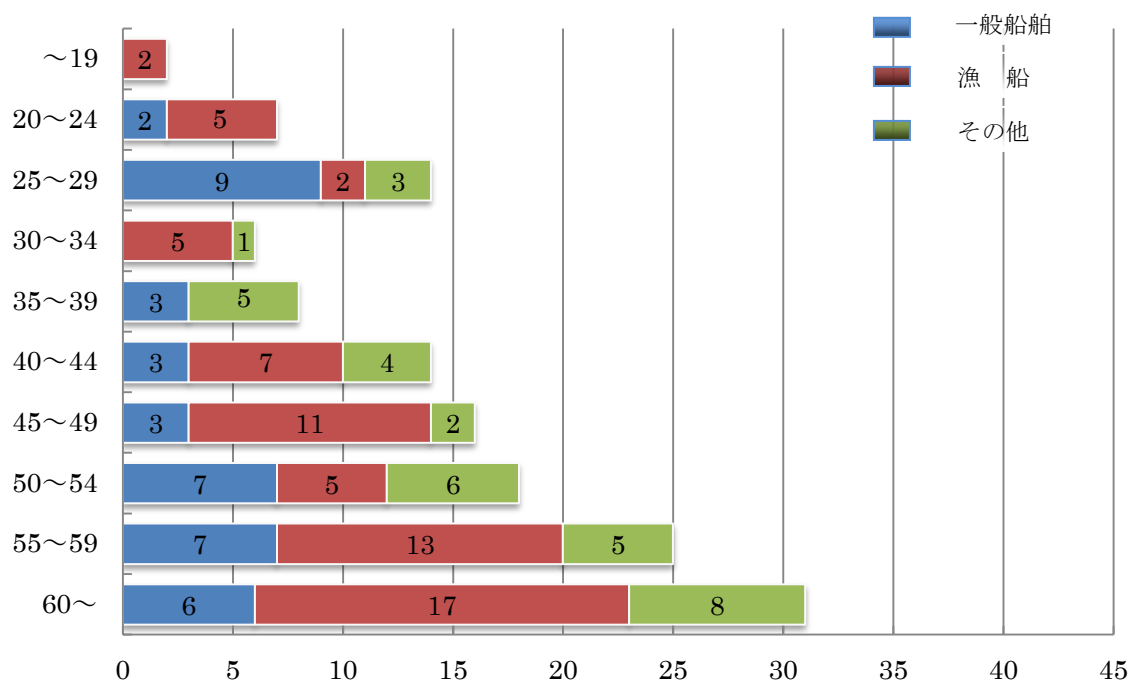
海中転落・海難が発生した場合においても、生き抜くための知識を身に付けるため、操練の実施や船員災害防止協会が実施する生存対策講習会の受講等を積極的に推進する。



4. 高年齢船員の死傷災害・生活習慣病等の疾病

管内における平成26年度の死傷災害発生件数は、141件となっており、そのうち50歳以上の高年齢船員（全船員中43%）は74人で52%を占めている。死亡災害では12件中9件が50歳以上となっている。今後も船員の高齢化が進むことが予想されることから、以下の防止対策を推進する。

年齢別災害発生状況（人）



(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」から来る油断、高齢化に伴う筋力、敏しゅう性、平衡感覚等の運動機能や視覚、触覚等の知覚機能が低下し、結果として適切な動作をと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。

- ① 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。
- ② 乗組員の良好なチームワークを確保するため、作業手順や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。
- ③ 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明瞭、明確な方法を用いて連絡する。

(2) 生活習慣病等の疾病防止対策

管内における平成26年度の疾病発生件数は116件となっており、年齢別では50歳以上の高年齢船員が67人で58%を占めている。また、循環器系、消化器系、新生物のいわゆる生活習慣病は、52人で45%となっている。

筋骨格系の疾患については、高年齢船員が71%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。

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り組みを支援する。

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」、「船で作る四季のメニュー（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。

(3) 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。

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。

(4) 居眠り防止対策

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。

なお、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じる。

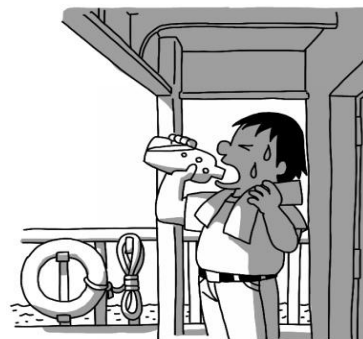
また、SASの原因としては肥満等があげられることから、適切な食事管理、適度な運動、飲酒の節制、禁煙等の生活習慣病対策に取り組むほか、SASの疑いがある場合については専門医の診療を受ける等の適切な措置を図る。

(5) 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。



九州運輸局管内における第10次減少目標

(平成25年～29年)

第9次の平均値と比較して		最終目標
		第10次の年平均値
一般船舶	-11%	7.3%
漁船	-11%	12.6%
合計	-11%	9.6%

