⑵　若年船員に対する安全衛生に係る指導の充実

近年、船員教育機関卒業生に対する求人が増加しているが、特に未成年の船員については災害発生率が相対的に高くなっていることなどから考えると、船員の世代交代が進む中で船員災害が増加するおそれがある。このため、船員教育機関の乗船実習における安全衛生教育の充実強化を検討する。

また、船内において、船長をはじめとする熟練船員による若年船員に対する積極的な安全衛生に係る指導を推進する。

⑶　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による安全衛生パトロール班を設け、構成員船舶所有者等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、構成員船舶所有者のニーズに応じて、管理・監督者教育、新規雇入れ者・転船者等に対する教育、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、安全講習会等を積極的に活用する。

②　船員派遣事業における安全衛生教育等の実施

船員派遣事業における派遣船員に係る安全衛生管理について、派遣元及び派遣先がお互いの安全衛生管理体制を十分把握し、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と点検及び改善の実施その他派遣船員の適正な安全衛生管理体制を確保するために必要な措置を実施するとともに、船員災害防止協会等が実施する講習等の積極的な活用に努める。

特に、派遣元は、船員派遣契約に派遣船員に係る安全及び衛生に関する事項を定めるに当たっては、外国船舶派遣の場合など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ないよう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。

⑷　船内労働安全衛生マネジメントシステムの普及

基本計画においては、死傷災害の防止に向けた安全管理体制の整備の一環として、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、効果の確認とさら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制度の導入が新たに盛り込まれ、国や船員災害防止協会が中心となって、自主的に同制度を導入しようとする船舶所有者等向けのガイドラインが平成20年度に作成された。

これを受けて、船舶所有者等に対して船内労働安全衛生マネジメントシステムの普及を図るため、国や船員災害防止協会を中心として、ガイドラインの解説等の資料の頒布や船員災害防止協会の講習会等により同システムの普及を図るとともに、船舶所有者等の同システムによる安全衛生管理の取組みを促進するためのインセンティブのあり方について検討する。

２．死傷災害の防止

⑴　作業時を中心とした死傷災害防止対策の推進

平成20年度における船員の態様別災害をみると、「転倒」、「はさまれ」によるものが全体の約35％を占めている。

これを作業別にみると、一般船舶では、「転倒」については、整備・管理作業時の災害が約28％、出入港作業時の災害が約25％、荷役作業時の災害が約23％、「はさまれ」については、整備・管理作業時の災害が約38％、出入港作業時の災害が約34％を占めている。漁船では、「転倒」については、漁ろう作業時の災害が約39％、「はさまれ」については、漁ろう作業時の災害が約47％と多くなっている。

①　一般船舶における死傷災害防止対策

ア　「転倒」による災害を原因別にみると、甲板、通路、階段等でのつまづき・滑り等により転倒したもの及び係船索等につまづき転倒したものがそれぞれ約17％であり、その他船の動揺等によりバランスを崩したものも報告されている。

「転倒」については、このような状況を踏まえ、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。

ａ　甲板及び通路等の水、油等を適宜清掃するとともに、床面にマットを設置するなど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。

ｂ　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。

ｃ　出入港作業時、荷役作業時及び船倉内作業時等においては、滑り止めのついた保護靴を使用するとともに、日常の手入れに努める。また、積雪、結氷等気象条件の変化にも注意する。

ｄ　作業に際しては、ロープ、ワイヤー等の上に立たないなど、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。

イ　「はさまれ」による災害を原因別にみると、荷役作業、揚錨作業、係船作業等で機械を使用する際に発生したものが約34％、次いでドア、ハッチ等にはさまれたものが約30％と続いている。

「はさまれ」については、このような状況を踏まえ、船内設備、作業方法等を再検討し、特に次の防止対策を徹底する。

ａ　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。

ｂ　機械又は動力伝導装置等の運動部分には、おお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など適当な安全措置を講ずる。

ｃ　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など、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。

ｄ　「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　漁船における死傷災害防止対策

一般船舶と比較して漁船における労働環境は厳しいと考えられ、以下に示した死傷災害防止対策を従前にも増して徹底する必要がある。

ア　「転倒」による災害を原因別にみると、魚の血のり、床面の滑りにより足を取られて転倒したものが約21％と最も多く、その他荒天時の船体の動揺等により転倒したものや、投網・揚網等の作業中に漁具・漁網に足を取られて転倒したものも報告されている。

「転倒」については、このような状況を踏まえ、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。

ａ　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など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などの措置を講ずる。

ｂ　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。