

2024年12月号

CREW

WATCH

船員の安全と
健康を守るうえで
睡眠が果たす
重要な役割

WELCO



CREW WATCHの 最新号によようこそ

今年のご最終号となるCrew Watch 2024年12月号をお届けします。世界各国の読者の皆さま、そしてご家族の皆さま、どうぞすてきな年末年始をお過ごしください。

本号の寄稿者



JAMES NG
LOSS PREVENTION OFFICER,
BRITANNIA P&I



ANTHONY GARDNER
LOSS PREVENTION MANAGER
BRITANNIA P&I



4 **アドバイス**
船内での
ハラスメント事案への
対応

6 **安全**
船員が重傷を
負わないために
高所からの
落下物に注意

10 **健康**
乗船中の
健康的な食生活
船員のための
手軽なヒント集





JESSIE DUNN
EDITOR

本号では、船員の健康・安全・ウェルビーイングの重要性にスポットを当てたさまざまな重大トピックを取り上げます。いずれも、落下物によるケガを防ぐための知見や、海上労働条約の最新の改正に関する解説など、海上生活特有の問題に対処するための実践的なアドバイスを船員や業界関係者に提供することを目的としたものです。

また、乗船中の安全、判断能力、総合的なウェルビーイングを確保するうえで睡眠がもつ重要性についてもスポットを当てます。心身の健康を保つには休息が欠かせません。記事では、船員が休息を取りやすくするための有効な対策をご紹介します。

今年もCrew Watchをご愛読いただきありがとうございました。来年も充実した情報をお届けしてまいります。



JOBIN MATHEW
LOSS PREVENTION OFFICER,
BRITANNIA P&I



DR KATHERINE SINCLAIRE
SENIOR MEDICAL ADVISOR MEDSEA



STEPHEN HUNTER
FLEET MANAGER, BRITANNIA P&I



12 **健康**
エムボックスと
海運業界：
押さえておくべき
知識



14 **ウェルビーイング**
船員の安全と健康を
守るうえで睡眠が
果たす重要な役割

8 **アドバイス**
海上労働条約の改正：
船員の権利と保護



船内での

ハラスメント 事案への対応

船内ではセクハラなどのハラスメント事案が発生する可能性があります。このような事案への対応は重要な課題であり、きちんと体系化された効果的な対策が求められます。海運業界では既に、ハラスメントの撲滅、無意識の偏見の解消、性別による区別のない労働環境の構築を目指した取り組みが始まっています。

JAMES NG, LOSS PREVENTION OFFICER, BRITANNIA P&I

国際海事機関(IMO)と国際労働機関(ILO)は、海運業界における暴力やハラスメントの撲滅に向けて合同で取り組んでおり、このような深刻な問題に対応するための総合的な枠組みを記したガイドライン¹を公表しています。船内でのハラスメント事案を防止するための対策を以下にご紹介します。

総合的な研修

ハラスメントを撲滅するには、実効性のある研修が不可欠です。研修では、ハラスメントに対するポリシーを取り上げるだけでなく、ジェンダーへの配慮、コミュニケーションスキル、紛争解決に関する課題も設ける必要があります。階級や職位にかかわらず、すべての船員に受講を義務づけることが重要です。受講することで、行動の変化、孤立、やる気やパフォーマンスの低下など、ハラスメント、いじめ、偏見の初期兆候にどのようなものがあるかを学べるはずです。

研修では、ハラスメントを一切容認しないというゼロトレランスポリシーも強調してください。また、船員をペアにするバディ制度を取り入れることで、助け合いの精神や仲間意識も育つでしょう。この制度は、悩みや孤独感を抱えている船員にとっては、精神的な支えになるだけでなく争いも仲裁してもらえるため、特に効果が大きいといえます。

船員のダイバーシティやインクルージョンを推進することも、いじめやハラスメントの防止に役立ちます。船員は文化的なバックグラウンドが異なる多種多様な人たちの集まりであるため、意見が一致しないこともあります。それを放置していると、対立に発展しかねません。チームビルディングの練習や紛争解決のための対策を通して、バックグラウンドの違いを尊重する文化を育み、文化的な配慮を促していけば、対立が起きるリスクを大幅に抑えることができます。

IMOの持続可能な開発目標²(SDG)、その中でも特に目標5の「ジェンダー平等を実現しよう」は、Women in Maritimeプログラムと共にジェンダーの可視化とエンパワーメントを後押しするものです。具体的には、女性のみを対象にした研修やキャリア開発の機会などを設け、職能団体の設立や、業界内におけるジェンダーの可視性向上を目指しています。

通報体制の確立

ハラスメントの被害者や目撃者が訴えやすくするには、プライバシーが守られる安全な通報体制を確立することが重要です。例としては、匿名で通報できるホットライン、通報専用のメールアドレス、オンラインの通報プラットフォームなどが挙げられます。管理会社はこうした通報窓口の利便性を確保し、船員が乗船する際に窓口の情報を伝えなければなりません。

声を上げやすくするには、被害を通報できる安全で中立的な窓口を設けることが重要です。すでに多くの管理会社で、ハラスメントや不当な扱いを通報するための、メールによる匿名通報制度や目安箱が設けられています。こうした通報は、海上労働条約(MLC)で定められた苦情処理に関するガイドラインに基づき、陸上管理責任者(DPA)に直接届くようにし、通報者のプライバシーが守られるようにしなければなりません。

支援ネットワーク

ハラスメントに効果的に対応するためには、支援ネットワークを構築することも重要です。DPAや福祉責任者、メンタルヘルス機関、ピアサポートグループに連絡を取れるようにしておく必要があります。苦情処理に関する特別な訓練を受けた担当者を配置すれば、調査を詳しく行い、プライバシーを守ることができるでしょう。この担当者には、内容が深刻な事案の場合、上層部に報告する権限も与えておくことが求められます。また、管理会社は、船員がいつでも内密に通報できる独立した外部の福祉団体と契約を結ぶことも検討しましょう。このような場所があれば、船員は安心して相談することができます。

迅速な調査

ハラスメントを訴える通報があった場合は、船員の労働条件や法律違反に関するあらゆる苦情を内密に扱うよう定めたMLCの規定に従い、迅速かつ丁寧に調査し、関係者全員を公平に扱い、プライバシーを確保することが求められます。調査者は、利益相反行為を行うことなく、通報者の訴えを公平に処理しなければなりません。

調査の際は、被害者、目撃者、加害者に対する迅速かつ内密の聞き取り調査も必要です。その際は、関係者全員が常に尊重・保護されていると感じるような対応が求められます。

ポリシーの定期的な見直し

管理会社は、あらゆるいじめやハラスメントを禁止し、通報があった際は徹底的な調査を辞さないとする明確なポリシーを掲げる必要があります。このポリシーは安全管理システム(SMS)の中に組み込み、いじめやハラスメントの大きな定義や苦情処理の手順を明記してください。

法律の改正内容を反映させるため、また、ポリシーの実効性に関する船員からの意見を取り入れるために、ポリシーの定期的な見直しや更新も必要です。

ゼロトレランスポリシー

ハラスメントを一切容認しないという強硬なゼロトレランスポリシーを徹底してください。ハラスメントは決して許されず、懲戒処分になる点を強調し、そのような行為に及んだ場合の結果を船員に示す必要があります。

話しやすい環境

報復の心配をせずに悩みを率直に話せるようにすることが重要です。船員が悩みを相談し、改善してほしい点を提案できるような面会の場を定期的に設けることで、包摂性の高い環境を生み出すことができます。また、担当業務を明確にし、職務の割り振りを公平にすれば、ハラスメントや偏見につながりかねない緊迫した関係を和らげることができます。

外部機関による支援

ヘルプラインやカウンセリングサービス、弁護士の助言など、外部機関による支援に関する情報の提供は、支援を必要としている船員にとって非常に重要です。加害者の更生プログラムを提供し、専門家によるカウンセリングを行うことで、不適切な行動を取ってしまった根本原因に対応できるケースもあります。こうした支援策は、人間力の向上を促し、より安全で思いやりのある労働環境をつくることを目的としたものでなければなりません。

包摂的で思いやりのある風土を育むことで、海運業界は、ハラスメントの防止、そしてすべての船員にとって安全な環境の実現に向けて取り組むことができます。



お問い合わせ

本件についてご不明な点がありましたら、ロスプリベンション部門までお問い合わせください。

1 <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/Tackling-violence-and-harassment-in-maritime.aspx>

2 <https://www.imo.org/en/OurWork/TechnicalCooperation/Pages/WomenInMaritime.aspx>

3 <https://sdgs.un.org/un-system-sdg-implementation/international-maritime-organization-imo-34611>

船員が重傷を負わないために

高所からの

高所から物が落ちて下にいる人に当たると、重傷を負うどころか、亡くなってしまうことも珍しくありません。船内では他にも注意すべき問題が多々あるため、落下物による事故は軽視されがちです。しかし、こうした事故がおきる確率やその結果の予測は最優先に行うべき事柄の1つです。

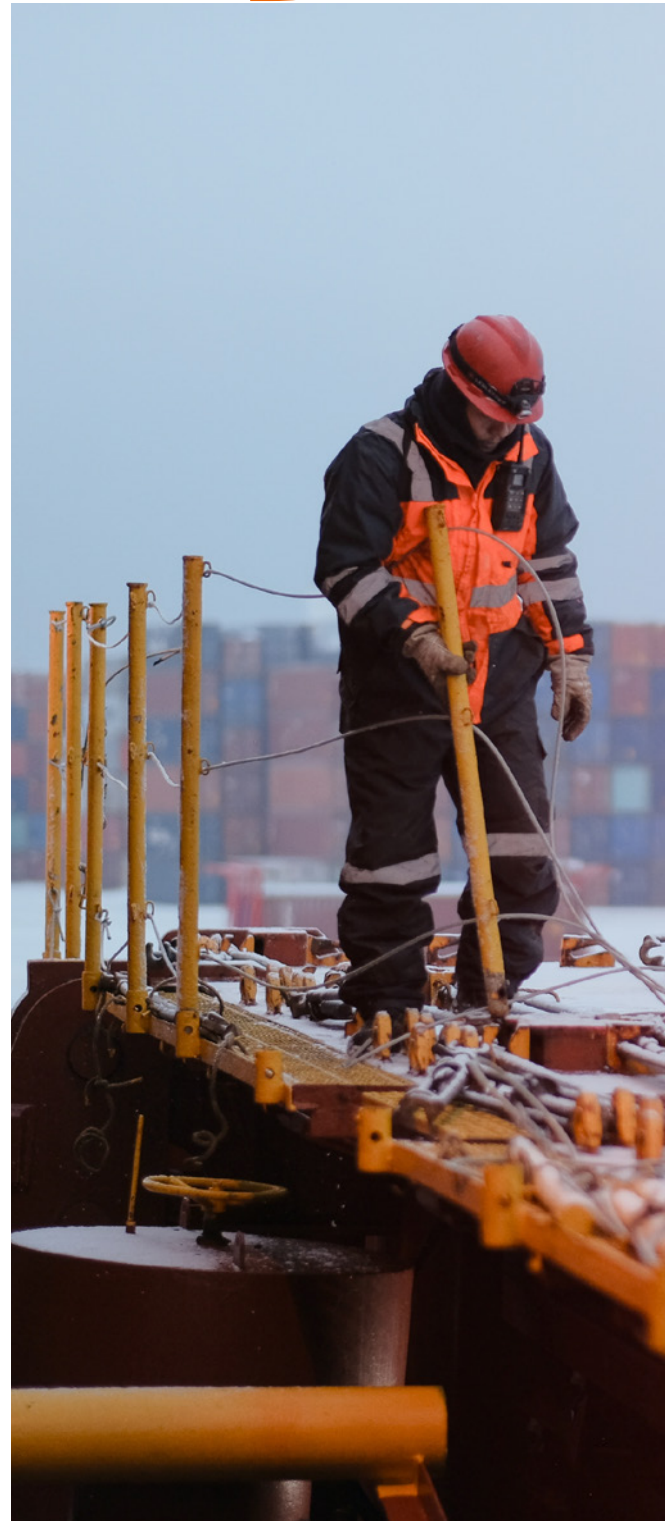
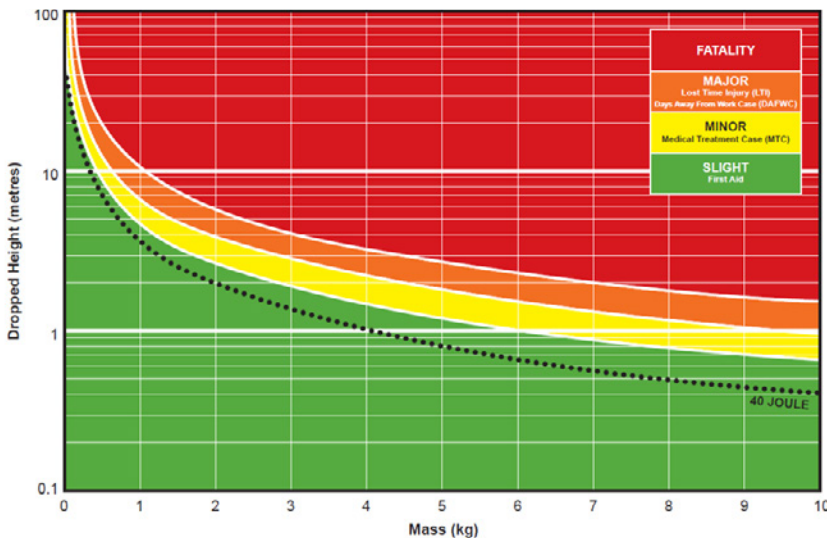
落下物にはさまざまな物があり、事故が起きる状況もさまざまです。例としては、作業中に手を滑らせて工具を落としてしまう、装置が破損して部品が落下してしまう、固定されずに置かれていた物につまずいて下に落ちてしまう、などが挙げられます。

物が落下すると、質量と重力の作用により運動エネルギーが生じ、物や人に当たったときに衝撃を与えます。このエネルギーの単位をジュール(J)といいます。業界ではこれまで多数の研究が行われており、鈍器が落下して人に当たった場合に重傷を負う可能性があるエネルギー量はおよそ40Jである、との見解で一致しています。

以下の図は、落下物の重量と落下距離に伴って予想されるケガの程度を示したグラフです。同様のグラフは他にも多数あります。皆さまの所属企業でも独自のグラフがあるかもしれませんので、その場合は必ずそちらを優先的に参照してください。

例えば、コンテナのツイストロック(一般的な重量は5kg)が高さ約2mから落下した場合は、重傷を負う可能性があります。また、3mから落下した場合は、死亡する確率が大幅に高くなります。

Source - <https://www.dropsonline.org/drops-guidance-and-resources/drops-calculator/drops-calculator-imperial/>



落下物に注意

ANTHONY GARDNER,
LOSS PREVENTION MANAGER
BRITANNIA P&I

落下物を発生しにくくし、落下した場合の衝撃を和らげるための対策を以下にご紹介します。

- 定期点検の実施:** 船内をくまなく定期的に点検しましょう。高所は入念に点検し、その中でも普段あまり立ち入らない場所には特に注意が必要です。固定されていない物がある場合は、落下しないよう固定してください。高所にある設備の状態や安定性を確認し、不具合がある場合は速やかに修復しましょう。また、古くなって使われなくなったアンテナや投光照明が高所から落下した事故も起きていることから、不要な設備は取り外して安全に処分してください。
- 作業計画時のリスク評価:** 作業計画を立てる際は、落下物のリスク評価をしたうえで防止策を講じてください。必要に応じて作業場所の下を立入禁止にするなどの対策が求められます。甲板上で作業をする際は、物にぶつかったり物が転がったりして落下しないよう、蹴板の設置が必要です。設備から固縛装置を取り外す際は、あらかじめ耐荷重性のある仮装置を取り付けておき、取り外した部品が船体の揺れや風などで動かないようラッシングを施してください。また、老朽化した物や使われずに余っている物を作業場から安全に取り除く方法についても計画を立てましょう。
- 現場での打ち合わせ:** ツールボックスミーティング（現場での打ち合わせ）の際に、落下物の防止について話し合ってください。使用中に落とさないよう、工具にはひもを、携帯型装置にはネックストラップを装着しましょう。ポケットに工具や装置を入れたままはしごを登らないようにしてください。工具をベルトやショルダーストラップで留められない場合は、コンテナに入れてロープで作業場まで吊り上げましょう。作業者は必要な道具だけを持ち運ぶようにし、はしごを登る際は不要な物がポケットに入っていないか必ず確認してください。
- 安全ヘルメットの着用:** 作業時には必ず安全ヘルメットを着用するように促してください。ヘルメットは頭部の重傷を防ぐのに欠かせません。ヘルメットをきちんと着用していたおかげで、大事故でも命が助かったケースが多数あります。
- ヒヤリハットの報告:** 落下物に関するヒヤリハットの報告を促し、他の管理船・船員とも情報を共有しましょう。得られた教訓を今後の作業計画やリスク評価に取り入れてください。
- 補強装置の導入:** 必要であれば、補強装置の導入も検討してください。例えば、落下すると大きな危険がある設備に対して、固定に不備があった場合に備えて落下防止の固縛ワイヤーを使用している会社もあります。
- 宙づりの貨物の下には絶対に立たないでください。

船舶での落下物による事故は前触れもなく起き、大きな被害をもたらすおそれがあります。しかし、決して避けられない事故ではありません。原因ははっきりしており、完全に予防可能です。意識を高め、船員として適切な行動を取っていれば、落下物事故のリスクは大幅に軽減できます。

海上労働条約の改正：

船員 の 権利 と 保護

海上労働条約(MLC)は、条約批准国に籍を置く船舶で働く船員の最低限の労働・生活水準を定めた条約で、「船員の権利章典」とも呼ばれます。この水準は、船籍国の批准状況を問わず、条約を批准している国に寄港した場合にも適用されます。

**JOBIN MATHEW, LOSS PREVENTION OFFICER,
BRITANNIA P&I**

2006年の海上の労働に関する条約(MLC 2006)の2022年改正が、国際労働機関(ILO)第110回総会で採択されたことを受け、2024年12月23日に発効します。

この改正では、募集および職業紹介、送還、レクリエーション設備(船内・港内でのインターネット接続など)、食料および料理の提供、緊急の治療が必要な場合の下船に関する規定などが見直されました。

改正の概要は次のとおりです。

募集および職業紹介

新型コロナが世界的に大流行していた頃、移動制限により乗船できず、MLCのA1.4基準で定める補償を受けられずに金銭的損失を被った船員が多数いました。今回の改正により、船員は、募集業者または船主の雇用契約義務違反により金銭的損失を被った場合、補償を受ける権利を有する旨の通知を雇用前および雇用期間中に受けるとする規定が設けられました。

送還

新型コロナの感染防止対策は、MLC 2006で定める船員の帰国権が否定される事態を生み出しました。今回の改正では、遺棄された船員も含め、帰国を求めるすべての船員を迅速に送還するよう規定が強化され、交代船員にも同様の権利が付与される旨が明記されました。送還は、寄港国・旗国・船員供給国による共同責任となります。

居住・レクリエーション設備/陸上の福祉施設の利用

船陸間の電話・インターネット通信の提供を船主に促し、費用を徴収する場合も手ごろな金額に抑えることを求める新たなガイドラインが追加されました。批准国は、自国の錨地や港内にいる船員に対し、無理なく実行できる範囲でインターネットサービスを提供することが求められます。この規定は指針であるため、旗国として船内にインターネット・電話設備の設置を義務づけることを選択しても構いません。



食料および料理の提供

食料および料理の提供基準も見直され、栄養のある食料と飲料水を船員に無料で提供することが求められるようになりました。船長は食料と水について、量、栄養価、品質、多様性が適切であるか定期的にチェックする必要があります。

船上・陸上での治療

自国内で治療を直ちに必要としている船員が即時に下船できるようにすることを批准国に求める、新たな規定が追加されました。船員が死亡した場合、本人または近親者の希望に基づいて、批准国は遺体や遺灰の送還を円滑に行う必要があります。港の公衆衛生を懸念して、船員の送還や、船舶の燃料・水・食料などの物資の補給が妨げられるようなことがあってはなりません。

安全衛生の保護および事故の防止

個人用防護具(PPE)に対するこれまでの懸念を解消すべく、今回の改正では、ケガ防止のために適切なサイズのPPEを船員に支給することが求められるようになりました。また、乗船中の船員が死亡した場合、旗国がその内容を調査・記録し、ILOに報告することを求める新たな基準も設けられました。

金銭上の保証に関する証明書

ポートステートコントロールによる検査の際、海上労働遵守措置認定書(DMLC)および海上労働証書(MLC)に記載の船舶所有者名が、MLCで求められP&Iクラブが発行している金銭上の保証に関する証明書に記載の名前と異なるとして、不備を指摘されるケースが多発していました。このような不一致が起きる理由として、旗国が発行するDMLCとMLCの船舶所有者の欄に、時に船舶管理会社や裸備船者の名前が記載されていることが挙げられます。MLC 2006で定める船舶所有者の定義に基づき、船舶管理会社や裸備船者が所有者から船舶の運航責任を引き受けている場合に、こうした問題が起こりがちです。各P&Iクラブはこれまでも、MLCの金銭保証証書には登録所有者の名前を記載すべきとの立場を一貫して支持してきました。今回の改正で、クラブ作成の金銭保証証書への記載が認められる名前の定義が「船舶所有者または、船舶所有者と異なる場合には登録所有者の名称」と広がったことで、この不一致が解消されることとなります。



MLC 2022年改正の全項目については、以下の公式文書をご覧ください。
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/ed_norm/-/norms/documents/meetingdocument/wcms_845316.pdf

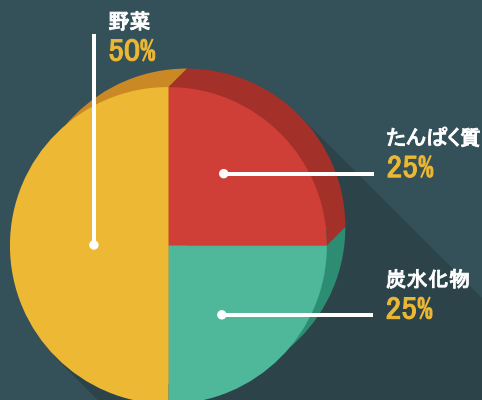
乗船中の 健康的な 食生活



船員のための手軽なヒント集

仕事柄、健康管理が難しい乗船中の船員にとって、バランスのよい栄養のある食生活を続けることは非常に重要です。生鮮食品が手に入りにくい。食事の時間が不規則である。気象・海象に左右されやすい。労働時間が長い。これらはすべて不健康な食生活の原因となり、体力の低下、体重の増加、慢性疾患の発症につながります。しかし、計画を立てて健康的な食生活を意識的に取り入れることで、心身全体の調子がよくなり、体力も向上します。ここでは、船員の皆さまの食生活を向上させる手順をご紹介します。

ANTHONY GARDNER, LOSS PREVENTION MANAGER, BRITANNIA P&I



1. バランスのよい食事を最優先に考える

体力維持の最も効果的な方法の1つが、バランスのよい食事を摂ることです。バランスのよい食事とは、炭水化物、たんぱく質、不飽和脂肪酸を毎食組み合わせることで摂取することなどです。炭水化物(米、じゃがいも、全粒穀物など)は生きるために欠かせないエネルギー源となり、たんぱく質(肉、魚、豆類など)は筋肉の修復や免疫力向上を助ける働きがあります。また、オリーブオイル、ナッツ、魚などに含まれる不飽和脂肪酸は、脳の働きを活性化し、持久力を高めます。

バランスのよい食事を簡単に摂るには、野菜、たんぱく質、炭水化物がおおよそ50%、25%、25%の割合になるように食事を作ってみてください。この割合は食事を盛るときにも役立ち、さまざまな栄養素を摂ることができます。



2. できる限りホールフードを選ぶ

特に長い航海では、便利だからとつい加工食品に頼ってしまいますが、たいていの加工食品にはトランス脂肪酸や、糖分、保存料が多く含まれています。そのためできる限り、新鮮な青果物や赤身の肉、卵、全粒穀物などのホールフードを選ぶようにしましょう。新鮮な青果物が手に入りくれば、冷凍や缶詰（無加糖のもの）でも栄養を摂ることができます。ホールフードは栄養豊富で腹持ちが良いため、間食しなくなって身体に悪い食べ物に手を出すということも減ります。毎日、1皿80gの果物と野菜を5皿は摂取することを目指しましょう（「1日5皿分」ルール）。大まかな目安として、1皿は、調理した野菜であれば大きさ3〜4杯分です。



3. 水分を補給する

心身の健康を保つには、適切な水分補給が欠かせません。水分が不足すると疲労や頭痛、集中力の低下を引き起こします。船員はさまざまな温度環境で働き、当直時間も長いいため、こうした症状が起こりがちです。1日当たり最低2〜3リットルの水を飲み、暑いときなど肉体的に過酷な状況ではさらに飲むようにしてください。



4. 糖分・塩分を摂り過ぎない

甘いおやつや塩分の多い食べ物は、手軽に美味しく食べられるとあって船内でよく見かけますが、エネルギー切れを起こしやすく、高血圧などの慢性疾患につながるおそれがあります。そのため、甘いおやつに手を出す代わりに、ナッツや種、新鮮な果物やドライフルーツなど身体に良い食べ物を手元に置いておきましょう。甘い物が欲しくなったときは、果物をひと切れやダークチョコレートをひとかけ食べるようにしてください。塩分摂取を減らすには、ハーブやスパイスで味付けをしましょう。血圧が上がらず、風味も増します。一日の摂取量を6g未満（約小さじ1杯分）に抑えることを目標にしましょう。



5. 間食・軽食の摂り方を決める

シフトが忙しかったり、食事の時間が不規則だったりすると、身体に良い食べ物をなかなか選んでいられません。間食の際にヨーグルトや固ゆで卵など栄養のあるものを食べると決めておけば、カロリーの高い加工食品にうっかり手を伸ばすのを防ぐことができます。



6. 運動の時間をつくる

乗船中の健康管理においては何を食べるかも重要ですが、定期的な運動も同じくらい重要です。筋トレ、ストレッチ、船内のウォーキングなど、毎日15〜20分運動するだけでも、体重管理、ストレス解消、体力・気力の向上に効果があります。以上の手順に従えば、バランスのよい食生活に近づいていけるでしょう。

乗船中に健康的な食生活を取り入れるのはそれなりに努力が必要ですが、実践するだけの価値は十分あります。バランスのよい食事を考える。ホールフードを選ぶ。水分を補給する。糖分・塩分の摂取を減らす。これらを実践すれば、ハードな仕事を支える栄養のある食生活を送ることができます。

MPOX AND THE MARITIME INDUSTRY:

エムポックスと海運業界：押さえておくべき知識

エムポックス(旧称:「サル痘」)は、ウイルス性の感染症です。1958年に研究用に飼育されていたサルの集団で初めて確認されましたが、他の野生動物種も発症することが分かっており、1970年にはコンゴ民主共和国(DRC)で初めてヒトでの感染も確認されています。以来、2つの種類(クレード)のウイルスが中央アフリカと西アフリカに常在していることが判明しています。

2022年以降、感染は世界各地に広がっており、主にヒトからヒトへの感染が報告されています。

DR KATHERINE SINCLAIRE,
SENIOR MEDICAL ADVISOR, MEDSEA

国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態(PHEIC)が発出中

2024年8月、コンゴ民主共和国(DRC)でエムポックスの感染が急拡大し近隣諸国にも波及、さらに、新たなクレードも急速に広がっていることを受けて、世界保健機関(WHO)はエムポックスに関してPHEICを宣言しました。これにより、流行の抑制、世界的な感染拡大の防止に向けて、国際的な協調・対応を進めやすくなります。宣言の発出を踏まえ、エムポックスウイルスの危険性や海運業界全体に及ぼす影響を理解しておくことが重要です。

兆候・症状

エムボックスウイルスの潜伏期間(感染から症状が現れるまでの期間)は、通常5~21日です。発熱、頭痛、身体の痛み、倦怠感などインフルエンザに似た症状から始まり、リンパ節が腫れることもあります。発疹が現れるのは1~3日後です。発疹は痛みを伴うことが多く、口の中など身体の至る所に生じます。最初に赤い斑点が現れ、次第に水疱、さらには膿疱になり、最後はかさぶたになって剥がれ落ちます。新型コロナのように呼吸器症状が中心の感染症と比べると、エムボックスの症状は見た目に分かりやすいため、感染の確認が容易です。

多くの場合、症状は軽く、2~4週間で回復しますが、まれに重症化して入院が必要になり、亡くなってしまうこともあります。幼児や免疫不全の人は重症化リスクが高くなります。

発疹がかさぶたになって剥がれ落ちるまでは感染力があるとされています。また、回復後12週間は性行為で感染する可能性があるため、大半の保健当局がコンドームの使用を推奨しています。

診断・治療

診断は専門のラボで、血液や、綿棒で取った発疹の分泌液を検査して行います。場所によっては検査能力に限りがある場合があります。

治療については、発熱や身体の痛みといった症状を和らげる補助的治療などを行います。

特別な抗ウイルス薬を使用することもあります。供給量には限りがあります。また、薬の認可、流通、治療方法は国によって異なります。現在、治療薬の研究開発が進められているところです。

ワクチンの有無

各地で天然痘やエムボックスの感染予防に、Jynneos、Imvamune、Imvanexなどのワクチンが用いられるようになってきました。最初の接種は28日間隔で2回に分けて行う必要があります。ただ、供給量に限りがあるほか、国によって接種対象の基準が異なります。この他のエムボックスワクチンも現在、さまざまな研究開発段階にあります。

海運業界に対する現時点でのアドバイス

- **船員の教育:** 船員に対して、エムボックスの症状、予防法、報告手順を教えましょう。
- **船員が適正一般衛生規範に従い、エムボックス感染者がいる地域での皮膚接触を避けるよう徹底してください。**
- **病気の種類を問わず、症状が出たらすぐに報告しましょう。**
- **医療キットを用意しておく、古いものがないか中身を定期的に確認するようにしましょう。** 大半の船舶では、エムボックスの感染が疑われる船員の補助的治療用に、すでに医薬品を用意しているはずですが。
- **エムボックスワクチンの接種について:** ワクチンの流通量が場所によって異なり、感染リスクや重症化リスクが高い人しか接種できない場合があります。必ず現地の保健当局のガイドラインに従ってください。
- **水痘ワクチンの接種について:** エムボックスは臨床的には水痘に似ているため、水痘ワクチンを接種済みの人は、船内での発症や、その後起こりうる隔離や休業を防げる可能性があります。ただし、水痘ワクチンでエムボックスの感染を防げるわけではありません。

感染経路

以下のような経路でヒトからヒトへ感染します。

- 感染者の発疹や体液に直接触れる
- ウイルスが付着した物(寝具や衣類など)に触れる
- 対面での長時間の会話などによる飛沫感染
- 医療現場での感染対策の不備
- 妊娠中の胎盤からの感染

感染している動物に噛まれたり、血液や体液に触れたり、発疹に触れたりすると、動物からヒトへも感染する可能性があります。



エムボックスの危険性について常に情報収集を

インターナショナルSOSカンパニーであり、医療セキュリティ機関の代表的な存在であるMedSeaが、今後も状況を注視し、パンデミックサイトで最新情報を提供していく予定です。詳しくは、my.internationalsos.com/をご覧ください。

睡眠が 果たす重要な役割

船員の仕事は、周囲の状況を常に確認しながら判断することが求められる、精神的にも肉体的にも厳しい仕事です。これは若手からベテランまで、どの階級や部門にも通じることです。判断対象は、積付の確認や航法など計画を慎重に練ることが求められるものから、機材が接近してきた場合にケガをしないようによけるといった咄嗟の反応まで、多岐にわたります。

STEPHEN HUNTER,
FLEET MANAGER, BRITANNIA P&I

適切な判断を下し安全を守るために、チームワークと入念なコミュニケーションは不可欠です。しかし、見過ごされがちなものがもう一つあります。それは睡眠です。睡眠なくして、適切な判断を下すことも、安全を守ることもできません。疲労がたまっていると、判断が鈍りやすくなり、身体の反応も遅れ、危険な目に遭いやすくなります。

十分な睡眠は、気分がよくなるだけでなく、頭がすっきりし、免疫力を高める効果もあります。睡眠不足は老年期に認知症の発症につながるとする研究もあります。

では、十分な睡眠とはどのくらいを言うのでしょうか。成人の場合、24時間のうち連続して7～8時間眠ることが理想だとされています。睡眠不足は徐々に蓄積し、心身の健康に影響を及ぼしかねません。

そこで覚えておいてほしいのが、RESTの原則です。

R - Respect (尊重): 休息中の同僚を静かに休ませてあげましょう。眠っているときは、起床時間が来るまで起こさないようにしてください(ただし、後述のような例外はあります)。

E - Excess (過剰): 就寝前は激しい活動(スマホを見る、脂っこい食事を摂るなど)を避けましょう。心身を落ち着かせてから眠ることを心がけてください。脂っこい食事を摂ると、身体は休もうとしても消化でエネルギーが作られてしまいます。就寝時間が近づいてきたら、カフェインや砂糖もできる限り摂取しないようにしましょう。

S - Share (共有): 極度に疲れている日は、同僚にそのことを伝えましょう。同僚に自分の体調の変化を気付いてもらいやすくなるため、こうした情報を伝えることは重要です。

船員の 安全と 健康を 守るうえで

T - Timetable and Teamwork (タイムテーブル、チームワーク):

船員の仕事は共同作業のため、きちんと休めるように労働時間を決めてそれを守ることが、お互いのためになります。また、非常操練を行う場合は、非番の船員が休息を取れなくなる可能性があるため、実施のタイミングを考えましょう。

海上労働条約では、最低限の休息時間を以下のように定めています。

- 24時間当たり10時間
- 7日間当たり77時間

非常事態が発生した場合は、安全を適宜確保するために船長を起す必要が生じるなど、例外もあります。特別な事情により休息時間が減ってしまった人には、その分の休息時間を与えなければなりません。

なお、食事や洗濯のほか、運動をはじめとするレクリエーションなどの活動も休息時間に行うことを踏まえ、睡眠時間を休息時間内に収めてください。乗船したばかりの船員で時差ぼけがある場合などは、調整のための時間を与えましょう。

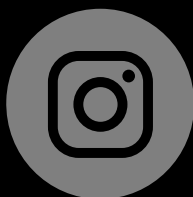
以下のような対策を取り入れるとよく眠れるでしょう。

- 上質なマットレスと枕を支給する
- 船室を日中適度に暗くしておく
- 室内の温度を約20°Cに保ち、各人の好みで調整できるようにする

RESTの原則を船内文化に取り入れれば、自分自身にとっても同僚にとっても、より安全で快適な労働環境を整えられるでしょう。

BRITANNIA P&Iの 公式SNSをフォローしてください

定期的な更新
海事情報
有益なコンテンツ



本号の「Crew Watch」をお楽しみいただけましたでしょうか。
今後も有益で重要かつ皆さまに広く関心をお持ちいただける
記事を掲載し、内容をさらに充実させるべく努めてまいります。
皆さまのご意見をぜひお寄せください。

britanniacommunications@tindallriley.com

免責事項

本レポートは、THE BRITANNIA STEAMSHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE (クラブ) が発行したものです。執筆時点での情報の正確性には万全を期していますが、これらの情報の完全性または正確性についてはいかなる責任も負いません。本レポートの内容は法的助言ではないため、個別の問題に関して具体的な助言が必要な場合は、必ずクラブにご連絡ください。

(翻訳)ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店
こちらは英文の日本語訳です。日本語訳と英文の間に齟齬がある場合は英文の内容を優先くださるようお願い申し上げます。