

船員のメンタルヘルス対策

近年、海運業界では船員のメンタルヘルスの問題が表面化しつつあります。海上勤務という労働環境や長期間に渡る集団生活、離家庭性などによってストレスが蓄積しやすい船員は、他の業界の労働者に比較してもメンタルヘルス不調に陥りやすいと考えられます。

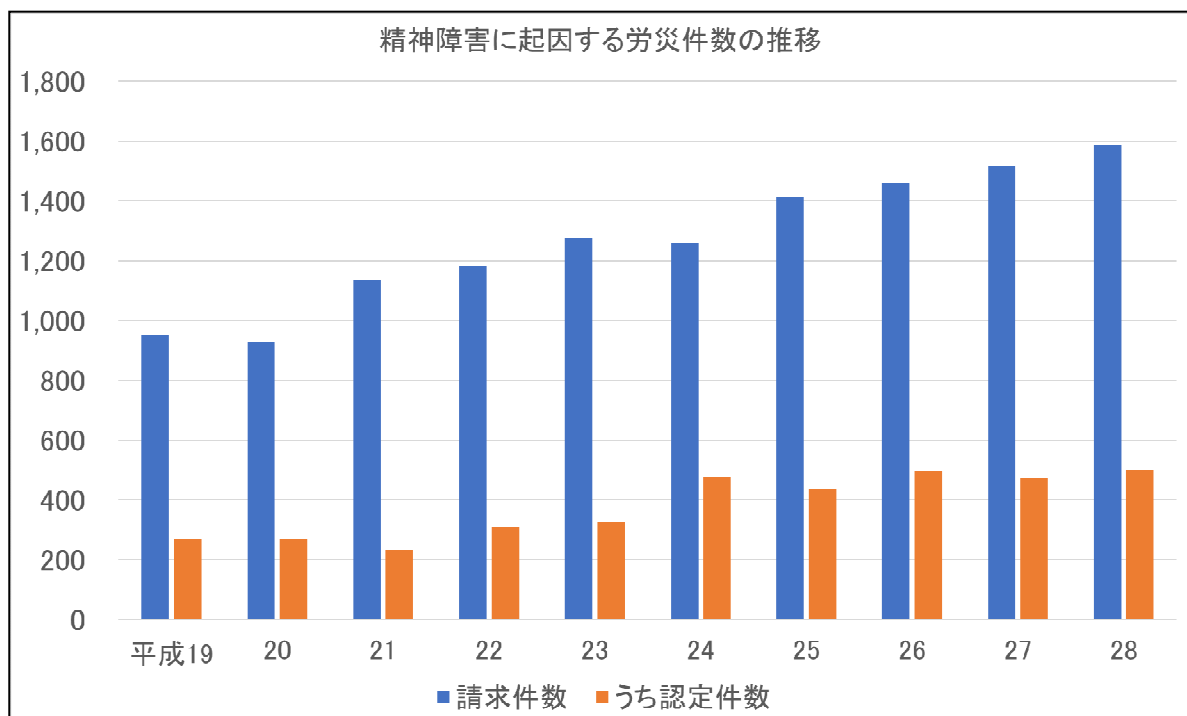
船員のメンタルヘルス問題に取り組むことは、船員の自殺という不幸な結果を防ぐことになるだけでなく、安全運航を進める上でも効果的と言えます。従業員のストレスが少ないことや従業員が働きがいを感じていることが事故の減少に繋がるということは他業界でも良く知られている事実であり、船内環境や船内および海陸のコミュニケーションの改善を図ることで船員のストレスを軽減することができれば、船舶の運航における安全性は更に増すことになると考えられます。

本 Topics では、こうした船員のメンタルヘルスについてのさまざまな情報をご紹介するとともに、主に管理者側の立場での対策について記載しています。本 Topics が、これから本格的にメンタルヘルス対策に取り組まれる船主・船舶管理会社の皆様に少しでもご参考となれば幸いです。

1 メンタルヘルス対策の必要性

(1) 精神障害等の労災補償状況

厚生労働省によれば、メンタルヘルスの不調を原因とする労災の申請は、以下のグラフの通り年々増加しており、企業にとって従業員の心の健康は、リスクマネジメントのうえで大きな課題となっています。



出典:厚生労働省統計資料より作成

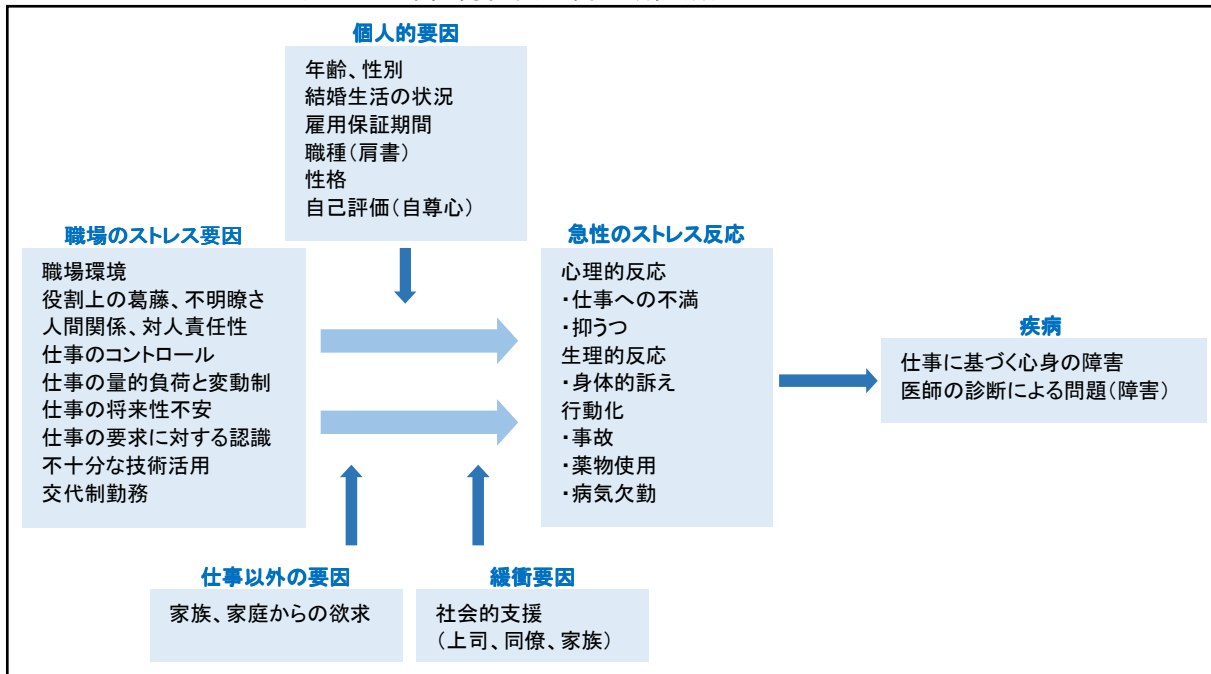
(2) ストレスとメンタルヘルス不調

ストレスの原因には、寒冷や騒音などの物理的なもの、怒りや不安などの心理的なものなどがあります。ストレスが発生しても、当初は体内の神経系、ホルモン系、免疫系の働きがそれを押さえ込んでくれますが、過度なストレスが長期間続くと、押さえ込むことができなくなって、身体的な変化としては、高血圧や胃潰瘍などによる頭痛、めまい、食欲不振、倦怠感など、また精神的な変化としては、気分が塞ぐ、いらいらする、不安になる、集中力が低下する、根気がなくなるなどの症状が現れます。

このような症状が現れることを一般に適応障害と言い、その期間が短ければ、ストレスの軽減などによって元の状態に回復します。しかし、ストレスが長く続く場合や、ストレスにうまく対応できないことからこのよう

な症状が長期化する場合は、うつ病などのメンタルヘルス疾患に進むことがあります¹。

▽NIOSH ストレスモデル(NIOSH: 米国労働安全衛生研究所)



(3) 海運業界におけるメンタルヘルス対策の必要性

一般に企業においてメンタルヘルスの不調者が増加すると、休職や退職者の増加による要員の確保の問題が発生します。しかし、海運業界においては、単に自殺率の上昇や要員の問題のみならず、メンタルヘルスの不調者のヒューマンエラーによる海難事故の発生リスクの上昇が想定されます。

その意味では、海運業界においては他の業界と同等もしくはそれ以上にメンタルヘルス対策が重要であると考えられます。

2 船員のストレス要因の特徴

ストレス源は、仕事、職業生活、家庭、地域などの中に存在しますが、船員の場合は、船上という限られた空間、また職住同一の空間で長期間にわたり生活することから、次のような特徴的なストレス要因があります。

(1) 船内の労働環境

船内の労働環境の面では、主に以下のような点でストレスを感じるが多くなると考えられています²。

- ・ 船内の照明、温度、換気、空気清浄の状況や、エンジン、その他の機器類の騒音や振動など。
- ・ 船舶のピッチングやローリング。
- ・ ウォッチのパターンなどから生じる睡眠不足。
- ・ 荒天に遭遇した場合や危険な積荷の荷役作業を行う場合の継続した緊張感。
- ・ 乗組員の削減、運航に関する規則や確認項目の精緻化による労働負担の増加。
- ・ 荷役時間のスピードアップや寄港地における滞泊時間短縮による陸上での自由時間の減少。
- ・ (外航船のみ) 異国籍の船員が配乗される場合における船内の意思疎通の困難さ。

¹ 庄田昌隆『ストレスから発症するメンタル不調 - 適応障害 - 』
(URL: <http://www.sensaibo.or.jp/data/index/26>、最終閲覧日: 2018年2月5日)

² Maritime & Coastguard Agency “The Human Element - a guide human behavior in the shipping industry” (2010)

(2) 船内の生活環境によるもの

国土交通省が発表している「船員の確保・育成に向けての問題点(論点整理用メモ)」の中に、「厳しい職場環境・労働環境」という項目があります。その内容は次のとおりですが、船員の船内の生活環境によるストレスの原因を表していると思われます。

- ・ 長期の乗船、陸上とは異なる休暇時期のため、家族団らんや交友の機会が少ない。
- ・ 海上・航行中は、携帯電話やインターネット環境が利用しづらく、若者としては、社会的に切り離された意識を抱きがちである。
- ・ 船内の空間的制約のため、個人スペースも不十分。職住一体という環境のため、仕事とプライベートの区別もあいまい。
- ・ 船内や港湾区域では娯楽に乏しく、精神的な休息もとりにくい。上陸時間も限られている。
- ・ 平均年齢が高く、若手が少ないため、閉鎖された職場内の年令ギャップが大きく、若手指導のための先輩・後輩間のコミュニケーションが困難である。

以上のような船内での生活や人間関係を原因として、船員が船内で孤立を感じることもありますが、これはメンタルヘルスの不調の原因であるとともに、その兆候でもあります³。

3 国土交通省におけるメンタルヘルスキアの取組

国土交通省は、船員災害の減少に向けて、毎年「船員災害防止実施計画」を作成していますが、メンタル不調者が増加している実態を踏まえて、船員の確保・育成の観点から、平成 29 年度計画(2017 年 3 月発表)の中で新たに「船員のメンタルヘルスキアの周知啓蒙を図る」ことを付け加えました。具体的には船員災害防止協会が船員労働安全衛生月間の衛生講習会等において周知啓蒙を図るというものです。

4 企業におけるメンタルヘルスキアの取組方法

2006 年 3 月に、厚生労働省傘下の独立行政法人労働者健康福祉機構が「労働者の心の健康の維持増進のための指針」を作成しました。これは海運業界に限らず、産業界全体を対象とした指針ですが、その中で企業におけるメンタルヘルスキアについて、次の「4 つのケア」を継続的かつ計画的に行うことが重要であるとしています。

① セルフケア

セルフケアは従業員自身による対応ですが、企業は労働者に対して、ストレスやメンタルヘルスに対する正しい理解、ストレスへの気づき、ストレスへの対処が行えるよう支援することが重要であるとしています。

② ラインによるケア

職場環境等の把握と改善、労働者からの相談対応、職場復帰における支援などがあげられています。

③ 事業場内産業保健スタッフ等によるケア

事業場内産業健康スタッフは、セルフケアおよびラインによるケアが効果的に実施されるように、労働者および管理監督者に対する支援を行うとともに、心の健康づくり計画の中心的な役割を担うとしています。

④ 事業場外資源によるケア

情報提供や助言を受けるなどのサービスの活用、ネットワークの形成、職場復帰における支援などがあげられています。

これらの4つのケアのうち、船員のメンタルヘルスキアについては、職場が船上であることから、事業所内産業

³ International Seafarers' Welfare and Assistance Network (ISWAN) “Social Isolation of Seafarers”
(URL : <http://seafarerswelfare.org/news-and-media/latest-news/article-discusses-the-social-isolation-of-seafarers>、最終閲覧日：2018 年 2 月 5 日)

保健スタッフ等によるケアや事業場外資源によるケアを受けにくいことを考慮すると、ラインによるケア、すなわち船主・船舶管理会社や船内の管理監督者によるケアが効果的かつ重要であると思われます。

5 船舶管理におけるラインケアの方法

(1) 船内の職場環境の改善

国土交通省は、「船員災害防止実施計画」の中で、メンタルヘルスに限らず、総合的な安全衛生の向上を目指した取組として、「船内の居住環境・作業環境の整備・改善」を掲げています。この中から、メンタルヘルスケアに関連する「船内環境の整備・充実」と「適正な労働時間の遵守および休息時間の確保」について、その内容を抜粋してご紹介します。

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るとともに、居住区内も常に清潔にし、健康に良い、滋養豊富な食事を提供する等生活環境の改善を推進する。」

② 適正な労働時間の遵守および休息時間の確保

「現在、政府全体で、働き方改革を実現するため長時間労働等の見直しを進めているところ、長時間労働、業務の多重化による疲労、およびストレスの蓄積等がヒューマンエラーによる海難事故、死傷災害・疾病の発生要因となる場合もあることから、海難事故、死傷災害・疾病の発生を予防するため、労働時間を遵守し、休息時間を適正に確保する。」

職場環境の改善に向けて、会社がこのほかに行うこととして、睡眠不足に陥らない労働／休息／睡眠サイクルの確立や、運航に関する規則や確認項目を精緻化する場合でも、労働強化とまらない方向とすることなどが考えられます。

また、外航船の場合、できる限り異なる国籍の船員の配乗を避けることも必要であると思われます。

(2) 船内の生活環境の改善

上記(1)と重複しますが、身体と心の健康のためには、まずバランスのとれた食事、節度あるアルコールの摂取、適度な運動が考えられます。したがって、会社としては、そのような食事の提供やアルコールの制限、スポーツのためのスペースや道具の提供に配慮することが必要です。

それから家族や友人との交流のために、プライベートなアクセスのできるコミュニケーション手段(インターネットなど)の提供が必要です。船内での交流が疎遠になる、睡眠時間が短くなるなどの理由から、インターネットの利用を制限する考えもありますが、これではただでさえ少ない外部とのコミュニケーション手段を取り上げることとなるので、船員の孤立を助長することになると思われます。また、自分の時間を過ごすための手段として、インターネットだけではなく、日々のニュース報道、ビデオ、書籍などの提供も効果的です。

さらに、船員間の懇親を推進するために、船員の交流スペースの用意や全員での食事会の実施、船員同士で行うスポーツの奨励、カラオケやゲーム類の提供も考えられます。

(3) 管理監督者によるケア

管理監督者によるメンタルヘルス対策としては、メンタル患者の早期発見と対応が必要です。

メンタルの不調者の早期発見とは、管理監督者が「いつもと違う」部下に早く気づくことです。船員の場合の「いつもと違う」とは、仕事の能率低下、報告・相談や職場での会話がなくなる、表情に活気がなく、動作にも元気がないことなどが考えられます。速やかな気づきのためには、日頃から部下に関心を持って接し、いつもの行動様式や人間関係の持ち方について知っておくことが必要です。

次にメンタルヘルスの不調者への対応として、管理監督者は、日常的に部下からの自発的な相談に応じようように努めなければなりません。そのためには、部下が上司に相談しやすい環境や雰囲気を整えることが

必要です。また、長時間労働等により過労状態にある部下などには、管理監督者から声をかけるとともに、話を聴く(積極的傾聴)、適切な情報を提供する、必要に応じて事業所内産業保健スタッフや社外の医師などへの相談や受診を促すなどの対応も必要です⁴。

(4) メンタルヘルス対策体制の構築

船主・船舶管理会社は、会社の課題として「メンタルヘルス維持」を掲げ、ストレス問題の解決に向けて、船員・船内の管理監督者・会社間で協力して取り組む態勢を構築する必要があります。

具体的な施策としては、上記にご紹介した船内の職場・生活環境の改善、管理監督者によるケアのほか、メンタルの不調となった船員が他の人に知られずに Web などでも相談できるサポートラインを設定すること、船内の管理監督者に部下の状況の把握や部下からの相談への対応についてのスキルを身につけさせること、メンタルヘルスに関する情報を船内で提供することなどがあります。

さらに、一定期間の雇用の継続を明確にすることは、船員にとって不確実性という不安の回避や会社への帰属意識の育成に役立つものと思われます。また、適当な期間の陸上休暇を予告して付与することは、家族や友人との交流などを通して、船員のストレス解消につながるものと思われます。

6 おわりに

従業員の健康管理について、企業はこれまでこれをコストとして捉えてきましたが、近年これを投資として捉える「健康経営」へと考えが大きく変化しつつあります。このような「健康経営」の考えを踏まえて、これからも弊社では、船主・船舶管理会社の皆様のお役に立つメンタルヘルス対策に関する情報をお届けする予定です。

以上

⁴ 独立行政法人労働者健康福祉機構『労働者の心の健康の維持増進のための指針』（2006年）

TOKIO MARINE Topics (本船事故情報)

(2018年1月配信分を掲載しております)

1. 2018年1月5日配信分

(1) 本船明細・航路・積載貨物

船名: “MSC ALGECIRAS” (コンテナ船、94,402 G/T (TEU 9,403)、2013年建造)
 船籍: 香港
 登録船主: Dover Park Shipping Co Pte Ltd (ドイツ)
 航路: ジブチ・ドラレ(11.28 出帆)、パキスタン・カラチ(12.7 出帆)、インド・ジャワハルルールネルー、ハジラ(12.10&11 各出帆)、エジプト・ポートサイド(12.22 出帆)、スペイン・バルセロナ(12.27 出帆)、モロッコ・タンジェ(12.29 出帆)→イギリス・サザンブトン、オランダ・ロッテルダム
 積載貨物: コンテナ貨物

(2) 事故概要

- 2017年12月31日夜、本船 MSC ALGECIRAS は、モロッコ・タンジェからイギリス・サザンブトン向け航行中、嵐(ストーム・カルメン)の中、フランス・ラ岬の西方約45マイルの地点で積載コンテナ3本が海没した。
- 海没したコンテナは見付かっていない。当該コンテナに危険品はなかった模様であり、これら3コンテナは沈没したものとみられる。
- 本船 MSC ALGECIRAS は2018年1月2日、サザンブトンに到着した。
(情報入手元: W.K. Webster、Insurance Marine News)

2. 2018年1月9日および2018年1月17日配信分

(1) 本船明細・航路・積載貨物

船名: “SANCHI” (原油タンカー、85,462 G/T、2008年建造)
 船籍: パナマ
 登録船主: Bright Shipping Ltd(イラン)
 航路: イラン、アラブ首長国連邦→韓国
 積載貨物: 原油

船名: “CF CRYSTAL” (バラ積貨物船、41,073 G/T、2011年建造)
 船籍: 香港
 登録船主: Changhong Group HK Ltd(香港)
 航路: 米国、韓国 → 中国
 積載貨物: 穀物

(2) 事故概要

- 原油タンカー“SANCHI”は、現地時間2018年1月6日夜8時頃、長江河口東方、上海沖約260kmの東シナ海上でバラ積貨物船“CF CRYSTAL”と衝突した。
- 本船“SANCHI”は136,000トンの原油を積載し、イランから韓国へ向け航行中であつた。相手船“CF CRYSTAL”は64,000トンの穀物を積載し、米国から中国・広東省へ向け航行中であつた。
- 衝突の結果、“SANCHI”は激しく出火、救援活動を困難にしており、乗組員32名のうち1名は見付かったものの、残る31名は依然行方不明の模様である。
- “CF CRYSTAL”の船体損傷は比較的軽微であり、また乗組員21名全員救助されたと報じられている。

=1月17日続報=

- 原油タンカー“SANCHI”は、1月6日に東シナ海での“CF CRYSTAL”との衝突後、1週間以上炎上を続け、1月14日朝、沈没した。
- SANCHI”は136,000トンのコンデンセート油をイランから韓国へ向け積載航行中であつた。大量の油が周辺海域で燃え広がった。
- 報道によれば、沈没したタンカーを火元とする火災は収まったものの、タンカーからの油の膜が広がっている。強風で流失油が日本方面へ向かっている状況にある。正確な油濁の規模や環境への影響は未詳である。
- 乗組員は3名のご遺体が回収されている。残る29名も亡くなられたとみられている。

(情報入手元: Maritime Bulletin、BBC、World Maritime News、Reuters、The New York Times、CNN)

3. 2018年1月11日配信分

(1)本船明細・航路・積載貨物

船名： “HANSA MEERSBURG” (コンテナ船、18,327 G/T (TEU 1,740)、2007年建造)
船籍： ドイツ
登録船主： H Meersburg GmbH & Co KG (ドイツ)
航路： ベトナム・カトライ(1.1出帆)、中国・赤湾(1.5出帆)、香港(1.5出帆)、中国・廈門(1.7出帆) → 台湾・基隆
積載貨物： コンテナ貨物

(2)事故概要

- 2018年1月8日現地時間19時頃、本船“HANSA MEERSBURG”は台湾・基隆港に接岸しようとした際、ガントリークレーンに衝突した。
- この衝突の結果、ガントリークレーンは倒壊、これにより同クレーンが取り扱い中のコンテナ約50本が受損した。
- 本船は船首に亀裂が生じるとともに、船尾にも損傷が発生しており、港湾設備の一部にも損害が生じている。また港湾労働者が1名の軽傷を負ったと報じられている。
- 本件事故について現在調査中であり、調査完了まで本船は出港が認められていない。

(情報入手元: W.K. Webster, American Shippers)

4. 2018年1月16日配信分

(1)本船明細・航路・積載貨物

船名： “MARSTAL MAERSK” (コンテナ船 194,849 G/T (TEU 18,340)、2014年建造)
船籍： デンマーク
登録船主： Maersk Lines A/S (デンマーク)
航路： 韓国・釜山(12.19出帆)、中国・廈門、深圳(12.26&27各出帆)、マレーシア・タンジュンペレパス(1.2出帆) → イギリス・フェリックストー、オランダ・ロッテルダム、ドイツ・ブレーマーハーフェン、ポーランド・グダニスク
積載貨物： コンテナ貨物

(2)事故概要

- 2018年1月13日、本船 MARSTAL MAERSK は、スエズ運河を北向きに通航中、エジプト・ポートサイド沖で座礁した。
- 本船 MARSTAL MAERSK は、同地に検査のため停泊後、現在は航海に復帰したと報じられている。

(情報入手元: W.K. Webster)

内容は、いずれも情報配信時点のものです。

船舶・貨物・運送の保険の情報サイト「マリンサイト」

http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/index2.html

TOKIO MARINE Topics (船舶)

http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/tokiomarine_topics/hull.html