

IV-3 安全衛生管理について

目 次

A. 安全意識と安全管理……………	45
B. 健康に関わる生活態度と 意識について……………	46
C. 健康水準について……………	46

A. 安全意識と安全管理

1) 安全活動の状況

安全ミーティングに関する回答では、安全ミーティングを行ったとしている人は約半数の47名で、そのうち6割が何らかの発言をしている。したがって全体で3割が安全ミーティングでの発言機会があったことになる。ミーティングでの内容は、荷役、航海、整備、および入出港作業等の危険な作業における安全確保についてであり、前の2者が大半を占めている。ミーティングに対する感想は、効果あると思う人が多いが、「工夫が必要」、「時間がない」、「必要ない」と思う人の総数がそれと同程度あることは、改善の余地が多いといえる。

現場での安全教育や助言についての回答では、第1位から第3位まで度数が一番多いものは、それぞれ船長、同僚、経験であり、二番目に多いのは、船主や運航会社、荷主等、公的機関になっている。したがって、船内等での助言が多い場合と、船外の方が多い場合との2通りの船種があるとみられる。助言等の頻度は半数以上のものが月1回以上になっている。その内容に関する回答数は少く、印象が薄かったことがうかがえる。

労災等防止のための船内の協力関係についての質問は、危険な作業時に体調が悪いときどうしたか問うもので、悪かった人22名と無回答のうちの一部の人から、延べ35名の回答を得た。このうち他人に協力を依頼した人とそうでない人は半数ずつで、その理由ははっきりしない。したがって、相互の協力は、船内の人間関係等からできる雰囲気で決まるものようである。

2) 安全意識

船員の災害統計資料に対する感想では、災害の度数率の現状について多いとみるのが6割を越え、少くするよう自分も努力したいと思う人と外部に対策を願うものが約同数で大半を占める。このような災害をもたらす要因は、本人の注意不足または乗組員数の不足とみる人が多く、下位の要因としては知識不足や相互協力の不足が多くあげられている。安全確保上必要な措置または安全管理の現状に対する改善の希望については、上位に夜間荷役の廃止、中位に停泊規制の緩和、下位に陸上現場担当者の対応の態度の改善があげられている。

安全活動の動機の強さについては、動機づけに関する10の原則を適当な質問に表現し、重みづけした回答とした。比較的関心の強い応答は、自己保存、責任感、自尊心、適応、指導、および理解に関する欲求で、ほう賞や忠誠、名誉についての欲求はあまり高くない。ただし尺度の解釈や応答態度を考慮した評価は今後の課題である。

B. 健康に関わる生活態度と意識 について

1) 生活態度と生活状況

運動、飲食、睡眠、労働時間、および休暇等に関する質問紙調査では、運動はしていないができればしたいと思っている人が7割を越えている。好む料理については、一つのみを回答したものを集計したものである。魚を好む人が大半を占めており、若年層が乗船した場合の調和についての課題を示唆している。飲酒する人は6割で、毎日飲酒するのはその1/5である。これは仕事の都合上停泊したとき飲酒する人の割合が多いことを示している。非喫煙者は、経験しない人も止めた人も国民男子の全体に較べて高率である。以前に20本未満の喫煙者では止める人の割合は高く、それ以上では低くなっている。食事時刻は荷役中やタンク洗浄作業など総員が作業に従事する必要がある船では不規則になることがうかがえる。その割合は全体の1/4である。

睡眠時間は5～7時間で全体の半数を占め、航海、荷役日ともに甲板部が1時間程少い傾向にある。睡眠回数は、航海日は2回、荷役日は1回または状況によってまちまちになるケースが、それぞれ6割を占めている。司厨部のほとんどが睡眠は1回なので、甲板部と機関部の大部分が、航海日と荷役日で睡眠のパターンが変化しているとみられる。労働時間は乗組員自身が判断したもので、小間切の待機時間を含めていないようである。船の稼働率などの違いによって大きくばらついている。下船日数は40～60日が最多で約半数を占め、90%が20～80日の間にある。転船のない船ではばらつきが大きく、全体的に少い船が多い。

2) 体調と保健に関する意識

最近1カ月の体調についての問に対する回答では、訴え数が国民男子全体と較べて全般的に多く、中でも疲労感、不安感、どうきなどが1割程高率で、不定愁訴に多くみられる症状で高い傾向がうかがえる。

健康状態の自己判定と健康増進のための施策の希望、および現在自分で行っている健康維持法についての調査では、自分の健康に自信をもつ人は国民男子全体で3割に対して、対象者では2割であるが不健康とする人も少いから、自信も不安もない状態といえる。施策の希望は、国民男子全体に較べて、栄養指導と労働条件・労働環境改善について3割程高率である。健康維持法は、し好品（酒、タバコ）の制限、心構、なにもしないが、国民男子全体の2割程高率であり、逆に運動では1/2程低率になっている。したがって積極的に健康増進を計るより、手近な方法によって健康を維持しようとしていることがうかがえる。

C. 健康水準について

1) 疾病と医療状況

過去1年間の罹病に関する問について、結果から傷病の分類別に延べん数を求めた結果と、就床した場合には各人のその頻度を調べた結果、かぜ、腰痛を含む筋骨格系の疾患、および歯の疾患が多く、次いで消化器、皮膚の疾患が多くなっている。これらの疾患で就床したのは27名で約1/4にあたる。

これらの疾患に対する治療手段は、大きく分けると、歯科以外の専門家によるのは66件、歯科医によるのが64件、買薬によるのが31件であり、専門家による医療が多い。受療した

機関は、居住地の医院と他地域の総合病院で半数を越えている。荷主の会社の附属診療所等の利用もみられる。この場合、産業医である場合が多いので、災害や職業性の傷病には適しており、また、場所的にも便利であることなどが指摘されている。治療する機会は、発病時などに緊急に入港する場合も多いようである。

成人病予防等の健康診断の経験については、受診したことのある人が約半数（45名）で、その結果おおよそ半数の人が何んらかの指示を受けている。

2) 血圧、肥満、尿性状の測定値

血圧、身長、体重は船員手帳の健康証明の最近の検査結果を転記し、皮脂厚は皮脂厚計で、尿性状は試験紙を用いて測定した、尿の性状は異常な所見は少いが、強度の糖尿が散見される。重い糖尿病では緊急な処置を要する症状が現われる場合もあり、専門医の適切な管理が必要であるが、知らなかったり、診察を受けていない場合があるので健康管理の充実が期待される。

血圧の分類は WHO の高血圧の分類に対する割合は、40才代の国民の資料に比べて大差ないが、最近の外航船の乗組員の調査結果に比べて高血圧側にある。

体重増減率は身長から算出される標準体重に対して、現在の体重が何パーセント上廻る（あるいは下廻る）かによって肥満の程度を知るものであり、10%以上の各ランク毎に肥満度のⅠからⅢに分類される。結果は高度の肥満者が多いことを示している。

腹部の皮脂厚は、一定の力の強さで腹部をつまんだときの厚さを示す。15mm以上は肥満とされているから、7割が肥満に分類される。体重増減率と合わせて、体重増減率が10%を

越えても腹部の皮脂厚が15mm未満のとき肥満でなく筋骨体とする考えがあるが、これに相当する人はなかった。したがって5割～7割の人が肥満の傾向にあるといえる。

（以上3編は村山義夫、神田寛「昭和60年度内航船員の労働と生活に関する労働科学的調査 — 船内環境・災害 — 」海上労働科学研究所報告書からの抜粋である）

IV-4 生活時間構造および生活実態調査

目 次

A. 調査研究の概要	47
B. 内航船員の生活実態	48
C. 生活時間調査	51

A. 調査研究の概要

1. 目 的

2年度目の今年度は、前年度調査に引き続き、内航船員の生活時間と下船・休暇について、訪船面接調査および実際に乗船して生活実態を把握することにある。

1年度目の「就労実態基本調査」において、アンケートに基づき基本的な事柄が既に調査されているので、今年は訪船面接調査と乗船調査に重点を置いて実施した。

2. 内容・方法

訪船面接調査においては、訪船して、乗組員個人の一般的属性（年齢、出身地、現住所）をはじめとして、船員歴、社歴、海技免許の有無といった船員属性を聞くなかで、船内生活の実態、当直体制、休暇の実態を調査した。