

第55回月間応募入選作品の発表

第55回船員労働安全衛生月間行事の一環として、当協会が船員とご家族、海運、水産関係者等から広く懸賞募集していました「体験記・意見」および「標語」の入選作品が決定致しました。

応募総数は、「体験記・意見」6編、「標語」和文485篇、外国文431篇、でした。ご応募ありがとうございました。これらの応募作品につき、関係官庁、関係団体の委員により構成された選考委員会による審査の結果、「体験記・意見」では、優秀賞1編、佳作5編、「標語」については和文より、スローガン1篇、優秀賞4篇、佳作3篇、また外国文より優秀賞2篇、佳作2篇がそれぞれ選ばれました。

なお、「標語」優秀賞の6篇は、標語掲示物として印刷し、各社、団体、協会支部及び各船に配布されますので、船内の見易いところに掲示のうえ、月間活動に役立てください。

【体験記・意見の部】(応募総数6編)

「優秀賞 1編」

○「タンカーのエンジニアとして働き始めて」 出光タンカー株式会社 三機士 梅田 進吾

「佳作 5編」

○「内航船舶火事に定期的な講習を望む」 武政 博
○「私がこれまでの船員生活で学んだこと」 出光タンカー株式会社 三航士 山本 崇史
○「大型原油タンカーにおける人的災害」 出光タンカー株式会社 三航士 加藤 耕大
○「パイレーツ オブ ソマリアン」 出光タンカー株式会社 三航士 横田 恵司
○「安全維持のヒケツとは？」 出光タンカー株式会社 三機士 増田 匠

【標語の部】(応募総数916篇)

スローガン

○今一度!!「あせらず」「無理せず」「油断せず」 泉汽船株式会社 船長 小成 義行

【優秀賞 6篇】

○時間の余裕は 心のゆとり 安全作業の第一歩 航海訓練所 実習生 川添 佑樹
○安全は人に頼るな!任せるな!!点検 確認「自分から」 航海訓練所 実習生 林田 雅喜
○危険の芽 見る目 気づく目 予知する目 みんなで築こう 安全職場 航海訓練所 実習生 浦川 達弥
○持ち込むな!手洗いうがいで健康管理 ウイルス対策 万全に 航海訓練所 一航士 巢籠 大司
○KEEP HEALTHY,HEALTH IS WEALTH 出光タンカー株式会社 BSN FELICITO D. NADORES
○MAS VALE PREVENIR QUE LAMENTAR. ¡CUIDATE! SEGURIDAD ANTE TODO.
(後悔するより予防が大事。!気をつけろ! 安全第一。)日本水産株式会社 司厨部 CARLOS CAMPOS SUAZO

【佳作 5篇】

○安全作業の大敵は「はずだ」と「つもり」と「まあいいか」 スミセ海運株式会社 二航士 大判 雄治
○慣れた作業に隠れた危険 指差呼称で安全確認 泉汽船株式会社 船長 長澤 雅人
○自分に厳しく体調管理、防ごう生活習慣病 日本水産株式会社 一航士 村松 毅
○SAFETY IS MY FRIEND, ACCIDENT IS MY ENEMY... 出光タンカー株式会社 OLR JOSHUA DURAN
○PARA UN TRABAJO SEGURO EN EQUIPO COMIENZA EL DÍA CON UN BUEN SALUDO.
(安全なチーム作業のために、気持のよい挨拶で一日をスタート)
日本水産株式会社 船長 PETERMAHN STORANDT

お詫びと訂正 下から4行目 JOSHUNA 様 の下線部分 Nを削除しました。お詫びして訂正します。11/08/03

<優秀賞> 「タンカーのエンジニアとして働き始めて」

出光タンカー株式会社 三機士 梅田 進吾

私にとって原油タンカーに乗船するのは初めての経験であり、船の中での作業、生活ひとつにおいても、新しい経験ばかりでした。そんな私もタンカーに乗り始めて早、3か月が過ぎ、船にも慣れてきた頃です。しかし、この短い3か月の間で様々な経験をする事になり、安全に対する意識が、がらりと変化した理由をここに述べたいと思います。

安全に怪我なく作業を行う上で、基本となるものはなにかというと、私は体調の管理につきると思います。船の上で仕事をする人にとって、体調を毎日ベストに保つことは難しいことかもしれません。エンジニアは休日だろうと、お酒を飲んで気持ちよくなっているときだろうと、くたくたに疲れてぐっすり眠っていた深夜3時だろうと、エンジンルームのアラームが鳴れば、たちまち現場に向かわなければなりません。このような不規則な生活がストレスとなり、体調を崩すきっかけになるかもしれません。

そこで、私はこのような環境で仕事をするようになって、自然と心掛けるようになったことがあります。ひとつは三食食事を必ず取るようになったことです。乗船して間もない時、朝食を取らずに仕事に向かったことがありました。その日の午前中は終始、集中力を欠き、自分でも体が動かないのをはつきりと感じ、非常に辛かったのを覚えています。二つめは、できるだけ十分な睡眠を取るようにしていることです。入港日に深夜2時からスタンバイ作業があり、それまでに睡眠をとれる時間があっても関わらず、その日は一切の睡眠をとらずに作業に向かいました。同じく、集中力を欠き、どこか他人任せな気持ちになってしまっていたと感じました。

しかし、体調管理をしっかりと行っているつもりでも、体調の変化は急にやってくることもあります。

ある夜、急激な腹痛と嘔吐に見舞われたことがありました。原因は昨晚食べたものに中ったのかもしれませんが。その夜は終始、嘔吐と下痢が止まらず、体調は徐々に悪化していきました。その様な中、思うことがありました。ここは船の上であり、医者はいず、救急車を呼ぼうと思っても呼べないということです。このままさらに体調が悪化していったらどうしようと、急に不安な気持ちになりました。幸い、次の日には体調が回復し、事なきを得ずに済んだのですが、今でもあのまま悪化していたらと思うと、怖くなる時があります。

このような、体調の管理とは基本中の基本であり、体調が整ったうえでさらに、危険を予防するために様々な注意が必要です。

三等機関士である私は電気担当であり、ある時、デッキ上のフォアマストのライトの電球を交換する作業がありました。フォアマストのライトは高所にあり、はしごを上っていかなければなりません。私は高所に上ることはあまり抵抗を感じない方だったので、軽い気持ちではしごを上っていきました。しかし、はしごを上るにつれて、次第に風が強くなっていくのを身をもって感じ、頂上に達するころにはデッキ上とは比べものにならないくらい強い風でした。このとき初めて、この作業を行うことの危険性を感じ、作業を行うことを断念しました。もし、そのまま作業を続けていたら何かしらの事故が起こっていたかもしれません。また、はしごを上っている最中に手を滑らしたり、思わぬ突風が吹いたりしたらと考えると、とても軽い気持ちで行ってよい作業ではないことを深く感じました。無理をせず、危険を予測しながら作業を行うことの大切さを実感できた経験でした。

さらに、次のような経験もありました。エンジンルームには高温になっている機器、配管が所々にあります。そのような高温になっているものは、見た目だけでは判断することは難しく、さらに、私は船に乗り始めてから日も浅く、そのような知識、判断も足りないところがあると思います。そんな中、FO系統のポンプの表面の油汚れを掃除していた時

です。エンジンルームも40度近く、私は腕まくりをしながら作業をしていました。ポンプと配管の狭い隙間に腕を入れて作業をしていた時、右腕の皮膚が一瞬のうちに溶けていたのに気付きました。トレースヒーターに接触し、あっという間にやけどした事に、非常に驚いたのを覚えています。それからというもの、皮膚を露出しているのは危険な作業であるか、保護具をつけて行った方がよい作業であるかを考えるようになりました。

このように、自身が経験しないとなかなか行動に移せない而も多々あると思います。しかし、一人が怪我をすることで、エンジニア全員に迷惑がかかり、それが船の安全運航に影響を及ぼす可能性も十分にあります。知らなかったでは済まされないことを、常に念頭に置いて、日々の仕事に取り組んでいきたいと、今では考えています。

以上

<佳作> 「パイレーツ オブ ソマリアン」

出光タンカー株式会社 三航士 横田 恵司

近年、ソマリアの海賊が増加しています。またここ最近ではソマリア沖での海賊行為の取り締まりを強化した為か、それらの海賊がアラビア海全域、又はアフリカ大陸東岸まで進出してきています。

私の会社ではVLCCとLPG船（VLGC）を運航しており、通常は日本とペルシャ湾を往復しています。ここ最近、アラビア海の中域でも海賊が出没するようになってからは、EGC（高機能グループ呼出）、日本航行警報、その他の色々な情報を基にできるだけ海賊の出没が少ないような海域を航行しています。その結果アラビア海を迂回し、インド西岸に沿って航行することを余儀なくされています。

このソマリアの海賊は主に乗っ取り身代金を目的としていて、主な武器はナイフ等の軽武装ではなくRPG（ロケット砲）、自動小銃等で重武装をしています。また組織化しておりその組織の中には元軍人を雇っているものもあるとの事です。もし乗りこまれたとしたら一般の商船では対抗する手段は持ち合わせておらず、できることといえばせいぜい海賊があまり出沒していない海域を航行することや、海軍からの迅速な救助を得る為に本船の位置を毎日UKMTO（英国海軍商船隊司令部）に知らせる程度の事です。

しかし、中にはシェルター（隔離された安全な空間）を船の中に設けてあり海賊に乗りこまれると乗組員はシェルターへと総員退避をし、海軍らの援軍を待つような方法を取っている船もあるとの事です。

また、例外としてガードマンを雇っている船などは威嚇射撃を行い海賊を追い払ったりすることもあるようです。当然、海賊もできるだけ無抵抗の乗っ取りやすい船を選ぶはずですから効果的と言えますが、多くの商船はその様な環境にまだありません。

私の職種は三等航海士で通常は8時～12時、20時～24時の航海当直を任されています。いつもアラビア海の出没する可能性のある海域を航行する時は海賊が出ないものかと恐れながら航海当直をしています。私か過敏すぎるのか、その危険な海域を航行する時は、全ての漁船は海賊に見え、それらの漁船に対して普通では考えられない程の距離をとって避航動作を行います。

どうしてもAIS（自動船舶識別装置）を作動させていない船は怪しく感じてしまい、その度に船長に「怪しい船がいます」と報告をし、ブリッジまで足を運んでもらいます。また、なぜかこういう時に限り普段は全く漁船がないような海域なのに漁船が出没してきたり、さらにそれらの漁船はなぜか本船が近付くと突然動きだす等と、凄く不審な動きをしているように見えるものです。ただ魚を追い掛けているだけなのでしょうが、どうしても本船を追いかけてくるように感じてしまいます。

一緒に航海当直に入っているフィリピン人の操舵手は「FISHING BOAT SIR!？」(小さな漁船相手になぜそのような避航の仕方をする?)といったような怪語な顔をするこゝもしばしばありますが、航海当直を任せられている者としては、「漁船だと思うけど、海賊である可能性が少なからずある場合は、もし何かあった時の事を考えると…」と、ついつい心配になってしまうものです。

海賊情報に「不審船が接近して来た為、速力を上げ逃げ切った。付近の船舶は注意されたい」といったような情報がよく入ってきますが、もしかしたらこの逃げ切った船舶は私と同じような境遇でただの漁船が怪しく見えて逃げ回っただけということも考えられなくはありません。本当の海賊は報告されている海賊の半分くらいなのかもしれません。

海賊がいるということを下船してから親や友達によく話すことがあります。ほとんどの人が「海賊って今でもいるんだ」といった具合で半信半疑でいつも私の話を聞いています。どうやら映画や漫画の世界だけのものと思ってる人が少なからずいる様です。日本が運航している船舶が襲われた時でも、新聞の片隅に少し記事が載る程度のもので、メディアでほとんど取り上げられていないというのが現状です。もっと多くの人に、この現状を知ってもらえれば何かが変わるかも。今回論文を書くのもそんな期待があるからです。

これから当分の間、海賊問題はなくならないように思います。むしろ今以上に海賊行為が過激化する可能性だって考えられます。毎日送られてくる海賊に関する航行警報が日々増えていってるのが現実です。

海上にいる船員の命を守るためにも、また、島国である日本への物資輸送ルートの安全確保の為にも海賊への対抗措置を徹底的に改善するべきではないでしょうか。

以上

**<佳作> 大型原油タンカーにおける人的災害
出光タンカー株式会社 三航士 加藤 耕大**

海上における人的災害について考えた時、大きく分けて災害の起因が外的要因と内的要因の2つに分けられると考える。前者は船を一つの個体と考える外的な災害。例えば船対船の衝突、座礁、船体損傷による浸水、転覆、火災など船全体が一気に危険にさらされる事態である。また後者は、船内で各乗組員に生じる災害である。例を挙げると重量物を運んでいる時に落として怪我をすること、滑りやすい場所で滑って怪我をすること、鏝打ち作業中に鏝が目に入り怪我をすることなど例を挙げれば数え切れないほど危険が存在する。

前者は衝突や座礁などは危険予知により防ぐことが出来るかもしれないが原因が自然的要因によるものなど防ぎようがないものがある。後者は、個人がしっかりと作業を理解して注意し行動することにより予期せぬ外的要因が発生しない限り防ぐことが出来ると思われる。

私の船はV L C C、大型原油タンカーであり、この船種による危険も存在する。原油タンカーであるため、火気の取り扱いには十分な注意を要する。もしも火気が原油から発生するガスに引火すると大爆発を起こす。これを防ぐために常に原油又は原油ガスが存在するタンク内では、酸素を爆発下限界以下の濃度に保つ処置がとられている。これによる人的災害は、このタンクの開口部が開けられ中の空気を吸ってしまったときに起こる。タンク中の酸素濃度は8%以下に保たれているため、この空気を多く吸ってしまうと一気に意識不明になる恐れがある。よってこの開口部を開ける際、タンク内の原油量を測る時や原油のサンプルを採取する時などはこのことを意識して十分に注意しなければならない。

離着岸時には、大型タンカーであるために多数のタグボートを要する。このタグボートからのタグラインを本船のボラードに取り付ける時、またこれを外す時に危険が存在する。より危険であると思われるのがこのタグボートを放す時である。太いホーサーやワイヤーのタグラインは自重が大きいため過大なテンションがかかり、タグラインを放した瞬間に、このラインがボラードとタグラインを通したフェアリーダーの間に暴れ回りながら船外に出ていくことを十分に理解してなければならない。私の体験では、この最後のラインを放すのが少し遅れたために、このラインに再びテンションがかかり想像以上のスピードでフェアリーダーを潜り抜けて船外へ出て行った。もしも放した後に近くにいた誰かに当たる又は足に絡まる可能性を想像したら非常に恐ろしかった。

また荷役についても、原油タンカーでは他の船種、コンテナ船やばら積船などと違い荷役を全て本船の乗組員と装置で行う。荷役当直は、航海士にとって航海当直と同様に重要な仕事である。航海士は荷役当直中、CCR (Cargo Control Room) で業務にあたる。原油ラインのバルブを操作し、甲板上に接続された陸側の原油ホースから本船タンクまで原油の通り道を作る。この原油パイプには大きな圧力がかかり、揚荷の時には直径が 650mm という太いパイプに 10 kg f 近くの圧力がかかることもある。

船にとって最も避けたいことは原油がパイプやタンクから漏れることである。もし外部に漏洩すると、原油ガスが発生し爆発や火災の危険、またこのガス吸い込むことによる人的災害も発生する。さらに船外に漏れた原油は海洋汚染問題に発展し本船だけでなく近隣の諸国にまで重大な影響を与える事態になる。これを防ぐため船では毎航、各原油ラインに対し、規則に従って圧力テストを行い常に安全であることを確認している。また実際のCCRでの当直時も、ラインにどれほどの圧力がかかるのか等を考慮しながら慎重にバルブ操作や、ポンプ操作を行っている。

これらの危険は大型原油タンカーならではのものである。これを防ぐために航海中は様々なテストやチェックを行わなければならない。これらのテストやチェックは国際、又国内ルールで決められている。しかし上述の様々な危険を避けることを考えると、自分、又皆の安全を守るために当然行うべきである。これらの危険な体験を得たからこそこの様に認識することが出来る。

上述は、大型原油タンカーである本船の危険について考えた時にまず先に思いついたことである。危険はこの他にも多く存在する。様々な作業を行う度に、船種によっても違った危険があると感じる。全ての作業は安全第一で行われなければならない。少しの危険も見逃さないよう注意しなければならない。

日本と海外の重要な資源ルートを担う一員として自覚し、安全及び環境保護達成を目標に、健康で業務に励みたい。

以上

<佳作> 「私がこれまでの船員生活で学んだこと」

出光タンカー株式会社 三航士 山本 崇史

今回は船員の安全衛生に関する体験記ということで、これまでの船員生活で体験した事、私なりに安全に関して大切だと思う事についてご紹介したいと思います。

私は乗船履歴1年未満の新米航海士ですが、これまでの1年近くの船員生活を振り返って安全に関して大切なものは何かと聞かれたときに、真っ先に思い浮かぶのは確認することの大切さです。

私は全長333mの原油タンカーの航海士として働いています。この巨大な船を安全に

運航させるためには、各乗組員が船長の指揮のもと一丸となって業務にあたらなければなりません。船上での作業というのは、作業を指揮する者と実際に作業を行う者が別々である事がほとんどです。もし作業を行う者が指揮者の意図した事と異なる事をしてしまうと、それは船の安全運航を妨げることに繋がりがねません。そこで物事を確認するということがとても重要になってくると思います。

物事を確認する手段の一つにオーダーとアンサーバックがあります。これは練習船に乗っている時からしつこく叩き込まれる船員としての基本中の基本ですが、実際に船上で働いていく中でとても重要なものと再認識するようになりました。しかしこのアンサーバックというものは、ただその通りに返事が返ってきたからといって安心だというものではありません。ミスをする可能性や、出されたオーダーの内容を勘違いしている場合もあるからです。そのため作業を行う者が実際にオーダー通りに動いているか、またその結果が自分の意図したものと合致しているかを常に確認することが非常に重要であると思うようになりました。

このことは船内の機器を扱う時にも当てはまると思います。技術が進んだ現在の船には様々な便利な機械があります。しかし機械を過信し、機械に任せっきりにするのはとても危険な事です。機械が壊れているかもしれないし、自分がミスオペレーションをしている可能性もあるからです。そのため機械を使って何か仕事をしている時でも、常に機械が正常に動いているか、何か間違いが起きていないかを自分自身で常に確認する事が大切であると思います。

さて航海士として自分が実際に作業を指揮するようになった時、物事を確認することがまた少し違った意味合いも持つのではないかなと思うようになりました。船上での作業の中に入出港作業があります。この出入港作業というものは色々な事故例が報告されている危険な作業です。私か乗船している原油タンカーではロープやワイヤーが重くて扱いづらく、また作業中はこれらのロープやワイヤーに非常に強い力がかかるため特に注意が必要となります。ある港での入港作業で私か船尾配置を指揮していた時に一つの教訓として学んだ事がありました。その時はまだ出入港時の船尾配置を任せられたばかりで、船橋から次々に来るオーダーに必死に対応しているような状態でした。オーダーを早く行わなければならないとだんだん焦ってしまい、知らず知らずの内に作業にのめりこんでいました。

その時船橋にいた一等航海士に「もっと周りを見るように」と注意され、私は自分が指揮者として失格であったと深く反省しました。指揮者は作業をする乗組員や陸上作業員、タグボートの作業員などの安全や風や潮、船の動きなど全体の状況を確認しなければならなかったのに、私は自分の周りしか見ていませんでした。この教訓から私は出入港作業に限らず船上で仕事をする際は、自分の仕事を広い視点で捉え、総合的に考えてどうすべきかを常に確認しながら行うように心がけるようになりました。

もう一つ船内の安全に関して大切なものをあげるとすれば、それはコミュニケーションです。私か乗っている船の乗組員は、ほとんどがフィリピン人です。また、海外の港に入港すればもちろん現地の作業員とも一緒に仕事をしなければなりません。文化が違えば、仕事に対する考え方を異にすることが少なくありません。一つ一つの仕事を安全に行うためには、外国人の考え方を理解する事はとても重要です。私は機会を見つけては、仕事の話に限らず船内の乗組員と色々な話をするようにしています。会話を重ねることで色々な事がわかり、またそれは良好な人間関係を築く良いきっかけになります。船内の雰囲気が良いという事は、船内の安全衛生にとって望ましいものでもあります。ここでご紹介した事以外にも船内の安全に関しては様々な事に気をつけなければなりません。これからの船員生活も無事故で安全に過ごせるように日々努力を続けていきたいと思えます。

以上

<佳作> 『安全維持のヒケツとは?』
出光タンカー株式会社 三機士 増田 匠

(ハジメニ)

現在私、体調を崩しかけております。その具体的症状は鼻水。特に右の鼻孔の被害は相当のものだと思われます。そんな状態に陥った私は次のようなことを思うのです。

体力の低下は心のゆとりを奪い去り、物事は悪い結果へ結びつきやすくなる。これは安全管理にも通じるのではないかと思い、冒頭に書かせていただきました。それでは本編へ入ります。

(本編)

深夜、船内に突然鳴り響いた警報。そのあまりに大きな目覚ましの音に叩き起こされたのは私。聞きなれない警報の種類に高まっていく胸の動悸。そんな中、私は寝起きの頭に問いかけたのです。「今の私が取るべき行動は!？」思案の結果、壁のハンガーから作業服を取り運動靴を履きました。イマーシヨンスーツと救命胴衣を居室の入口へ置き、そのまま機関制御室へと向かったのです。制御室の扉を開け、まず私が感じたこととは、集合するまでに一番時間がかかってしまっているということ。身支度の分だけ出遅れてしまったのです。しかし、結果的にタイムロスをしてしまっているのは、意外にも先に駆けつけていた方なのです。既に集まっていた他のクルーの恰好はというと、Tシャツに短パン、足元はサンダルといったもの。いざこれから、作業開始といった場合、彼等は着替えるために一旦現場を離れなければならないのです。

制御室で通達された情報は次の通り。

- ・警報は火災警報であること。
- ・火災区画は機関室エリア（ファイアステーションにて確認）
- ・作動したセッサーの位置は判らず、これから探索するところであったということ。

以上、三点の報告を受けました。結論から言えば、この警報はセンサーの誤作動によるもので、実際の火災ではありませんでした。問題のセンサーは煙感知式のもので、主機の真上、機関室天井（約16メートルの高さ）に設置されていました。

では、もしこの火災が実際に発生した現実のものであつたならば、という仮想の話をこれから書かせていただきます。

〈仮想の火事の話〉

やはり真夜中、船内に警報が鳴り始めました本編と異なるのは、実際に機関室が火災であるという事。作動したセンサーは、本編と同一の天井設置のセンサーが煙を感知。つまり、既に機関室内は煙が充満し、視界不良状態であると考えられます。慌てて機関室へと降りてきた者は、その煙の多さに驚き、突然自分を襲ったその息苦しさに、パニックを引き起こしてしまうかもしれません。作業服に着替え制御室へ向かっている私と、機関室から慌てて戻って来たクルーとがちょうど今、階段の踊場で出くわした模様です。私の眼から見て、どうやら、彼は半パニック状態のように見て取れます。そんな彼を見て私も動揺し、一緒になってパニック!! その後二人で右往左往、こうなってしまうとは、大幅な時間のロスに加え二次災害という危険性も出てきます。

火災のような非常時には、少なくともパニックに陥るといったことは避けねばなりません。緊張感や不安感により、心のバランスを保つことはとても難しくなってきますが、まずは自分が慌てているのだということを認識し、気持ちを落ち着かせる工夫をすることが重要です。

どうにか自分を取り戻すことに成功した私は、制御室へと到着することが出来ました。

室内には、私を含め四名の機関士しかおりません。この四名から状況の打開を始めていかねばなりません。まずは、船橋への連絡は必要不可欠です。ファイヤーファイティングステーションの発令を依頼するためです。この発令により、人員の確認・組織的行動・無線による連絡手段が確立され、消火作業の効率と船長を始めとする指揮官の元に、最新の情報が集まるようになりました。さて、船橋への連絡を済ませた我々4名ですが、2名は、これから合流してくるクルー達の統率と船長からの指示に備え制御室内に留まります。残り2名は火源探索チームとして行動をとることとなりました。

以上ここまでが、今の私に考えられる仮想の火災初期対応です。あくまでこれは、私が勝手に想像して書き上げたものに過ぎません現実の火災はもっと我々に対しシビアで、容赦の無いものかもしれません。

脳科学の先生の本に次のようなことが書いてありました。

「人間の脳は自分の行動に対しては、実現出来ることしか想像出来ないようになっている。あまりに非現実的である場合は考えることを止めてしまうからだ。」

この言葉から、取るべき行動を具体的にイメージすることが出来れば、それは実現可能であるということがわかります。

このイメージを鮮明にするため、その出来上がったイメージをスムーズに行動に移せるようになるため、訓練が必要なのです。そして脳でイメージした動きを、体が実行しようとする過程において、冒頭で述べたように健康状態に問題があると、生じる誤差が大きくなってしまいます。つまり、毎朝のラジオ体操が、日頃のうがい手洗いが安全に結びついているのです。

皆さんうがい手洗いしてますか！？

以上

<佳作> 『内航船賄炊事に定期的な講習を望む』

武政博

57才で内航貨物船を定年で退職し、その後臨時雇用職員で同じく貨物船に乗船してきた経験体験から、内航船（特に賄専用の乗組員のいない）における賄員のいない船員生活を長くしてきました。

その期間、思ってきました事は、賄、炊事はどの船舶にあっても、乗組員（船長から職員）が交代で炊事当番をしてきました。

勿論、誰一人として食品衛生、調理の資格を有する人はいなく、それこそ独自で、そして交代制で朝昼晩の炊事を担当、食料の買出しも甲板と機関部が一月で回してきました。

昔のことを言えば、私が貨物船の船員になった昭和四十年代には、例え内航船であっても、賄長が乗船していましたし、二千噸以下の貨物船にあっては司厨長、オヤジさんと呼ばれていた調理手加えてボーイと呼ばれていた甲板員も乗船していました。

まあ、当時は千噸クラスの船舶にあっては乗組員が甲板部が七名、機関部は六名、そして賄部が三人と言った大世帯で有りましたから、賄にあっても人数が必要だったことでしよう、船乗りとしては良き時代でもありましたけど。

やがて良き昭和が去り、船舶の時代は大きく変化し、全自動化と並行し、乗組員の数は減って来ました。

ましてや、オイルショック、バブルがはじけて、経費節約の時代は乗組員の人減しとなり、五百噸未満ともなると、甲板三名、機関部二名の五人体制となっていました。

更に二百噸未満ともなると、甲板二名、機関部一名の三人が現在の体制となっているの

です。

定年前は五百頓未満船でしたので、機関部の私は二名で当直、六時間を交代で続けてきました。

その間、炊事をしたことがない、乗組員も乗船してきたりして、それこそ大変でした。

勿論、先にお話しをしたように、誰一人として食品衛生の資格はもっていませんでしたし、講習にも私をふくめて通ったことはありません。

そんな折に、大きな食中毒が船内でありました。

それは貝料理から出ました。

貝を生で食べたり、焼いたり、煮たりもしましたので、どの調理が原因となったかは特定できませんが、おそらく「生」が主たる食当りの原因であろうかと思えます。

腹痛、嘔吐、下痢の症状が航海中に出まして、当直に入れられない状態となり、最寄りの港に緊急入港し、病院に駆け込み処置点滴などを受け、翌日出港しました。乗組員五名の内、機長職をしていた私以外が食当たりとなっていたのです。

どうして私一人が食中毒にならなかったかと、今思えば港町で生れ育ち貝を多く食べてきた経験から「口」が生食を拒否したことからかもしれません。

こうした体験からしても、食品衛生に関する知識があれば充分避けられていたことでしょう。

全日本海員組合の組織船であれ、内航船の 80 パーセントを占める未組織であれ、船員に対する食品衛生の雑誌や、標語などは配布されてきますが、全乗組員に対する完全な講習はされてきませんでしたし、そのようにも記憶しています。

賄専門の乗組員がいなくなり、乗組員全員が賄員ともなっている現在、船員の健康診断には「検便」の検査事項があり、全員が受けておりますが、食品や調理、保存、栄養価についての知識は持っていないのが現状です。食中毒、そして現在病の一つ「ノロウイルス」に対する知識をどれほどの乗組員が持っていることか。私は現在、船に乗っていませんが、某所で開催された「ノロウイルス」の講習に行行って学んできました。

陸上ではこうした衛生に対する講習がさかんに行われていますので、船内にあっても広報や標語だけではなく「真」の衛生指導をしてほしいものと思っています。

そして衛生は月間ではなく、年間の大切な行事として防止協会は動いてほしいと願うばかりです。

事故、怪我を防ぐことは最も大切なことですが、身体の内部、病気を防ぐことは人命にとって大切なことなのです。

外的な事故と同様に内的な病気を防ぐ講習を、或いは協会員が一隻一隻訪船し、或いはまた、簡易な一日講習などを以って、食品衛生を指導していただきたいと思うところです。