

「船乗り」の誇りと 上に立つ者としての自覚 から生まれるプロ意識

船長 清家康之さん
機関長 橋口靖生さん

清家さんと橋口さんは、株式会社商船三井でそれぞれ船長と機関長として活躍しています。お二人のお話からは、船の安全運航に対する強い責任感と若い船員たちを率いるリーダーシップが伝わってきます。



●船長 清家康之さん（右）
せいけ・やすゆき●昭和42年東京生まれ。高校卒業後、海上職に就こうと東京商船大学（現・東京海洋大学）に入学。同大学卒業後、株式会社商船三井に入社。現在、海上安全部船上ITグループマネージャー。
●機関長 橋口靖生さん（左）
はしぐち・やすお●昭和45年長崎県生まれ。中学校卒業後、大島商船高等専門学校に入学。同校卒業後、株式会社商船三井に入社。現在、海上安全部機関・保船グループマネージャーとグループ事業部安全担当グループマネージャーを兼任する。

「海上職に就きたい」という夢の実現に向かって

——お二人はそれぞれ船長、機関長として活躍です。海上職として働こうと思われたのはどんなきっかけがあったのでしょうか。

清家 私はもともと海が好きで、よく海辺で遊んでいました。そのせいか、将来は海の仕事に就きたいと考えようになりました。加えて、海外に

出かけるような仕事もしたいという思いもありました。そんなとき、たまたまテレビで練習船の帆船日本丸が出航する様子を見たのです。船員たちが登橋礼^(*)をする姿がとても格好よく、「自分も船乗りになりたい」と憧れました。そして船員を養成する東京商船大学に進みました。

橋口 私は長崎県にある島で生まれました。その島の主要産業は漁業で、父も沖合漁船に乗っていました。その船は日本各地の沖合を巡り、いったん出航すると半年あまりは帰港しません。そのような環境で育ち、私自身も「将来は漁師になるのかなあ」と漠然と考えていましたが、中学生のとき、外航船での仕事に関するパンフレットを見たのです。「同じ海の仕事でも漁師とは違う世界もあるんだ」と思い、当時の先生に相談し、外航船員になろうと山口県にある大島商船高等専門学校に進学しました。

——船にはいろいろな仕事があります。が、当初から船長、あるいは機関長を目指そうと考えていたのですか。

清家 航海士は経験を積むに従って、三等、二等、一等と上位の職位に進みます。一等航海士の後、その船の最高責任者である船長になります。私だけではなく、ほとんどの航海士が将来は船長になろうと考えていると思います。

橋口 私は子どものころからプラモデル作りが大好きで、船で働くならエンジンア、つまり機関系の仕事がしたいと考えていました。自動車とは比べ物

にならない大きな馬力のエンジンを操作し、巨大な船を動かす…、それは私にとって大きな魅力でした。乗船しているときは、自分はこの大きな船を動かしているという自負があります。機関士も三等、二等、一等という職位があり、機関長は船の機関部門の最高責任者、船体整備のアドバイスならびに船長の補佐を担います。機関プラントにはさまざまな機械があり、安全に運転させることが主目的で、それが一番のやりがいになります。万が一問題が起きたら、その解消のために率先して取り組みようという強い責任感もあります。

航海士から船長へ
機関士から機関長へ

——船長、あるいは機関長というポジションは、それまでの航海士や機関士のときと比べ、仕事の内容や意識はどのように変わるのでしょうか。

清家 国際航路を航行する船では、航海士は職位に応じて担当する仕事が変わります。具体的には三等航海士は主に救命設備や消防設備などの整備、二等航海士は航海計器や海図の管理、整備などナビゲーションに関する仕事、一等航海士は積荷の管理や荷物の積み下ろしの指揮などを担当し、当直の時間も等級によって違います。

航海士のときは自分が担当する仕事で精一杯で、なかなかほかの職位の人たちの苦勞を思いやる余裕がありませんでした。それでも先輩や船長から学ぶことが多く、「自分もあんなふうになら

*1 登橋礼：帆船の出航時に帆桁（マストの上に横に渡した材）に立ち、見送り客に礼を送る儀式。帆船では最高の礼とされる。
*2 離 路：船舶が予定の航路を変更すること。
*3 喫 水：船体の一番下から海水面までの垂直距離。喫水は積荷量によって変化する。



▲LNG船

清家さんは最近の航海でLNG船の船長を務めた。またLNG基地稼働のプロジェクトに船のプロとしてかかわった経験があり、「大きなやりがいを感じた」という。



▲入出港時、荒天や視界不良時など航行が難しい海域では船長自らが操船の指揮をする。

◀機関室での整備の様子

機関士は船の各機関の整備を行い、船が支障なく航行できるようにする役割を担う。もし支障があった場合は、その原因をすぐに突き止め、適切に対処することが求められる。機関長は機関士たちを監督・指揮し、船の安全運航に大きな責任をもつ。

なりた」と努力しました。

船長の大きな仕事の一つは、船内の融和を考え、船を安全に運航することです。私はできるだけ相手がいやな思いをしないよう、その立場に配慮しつつアドバイスしています。台風など天候が荒れるときはいったん離路^(※2)し、本船の安全と貨物保護に努めると同時に、極力運航スケジュールを守るため機関長と相談して船のスピードを上げることもあります。

このように船長になって船全体のことを考えるようになり、責任感をいっそう強く自覚するようになりました。

橋口 機関士も職位によって担当する業務が決まっています。三等機関士は主にエアコンや冷蔵庫など、二等機関士は発電機やボイラー、操舵機器、一等機関士は船を推進するための主機関の安全な運転、加えてその定期点検・整備を担当します。機関長にはそれらを統括し、船体を含め全体を見る役割があります。

三等機関士になったばかりのころは、汗をかきながら整備することなどのような意味があるのか、しっかりと理解していませんでした。しかし諸先輩の指導を受けながら、自分の受けもつ仕事が多様な意味をもつか理解できるようになり、仕事の意味づけが自分の中にできてきました。そうするとそれまで点であったものが一本の線となり、仕事の面白さもわかるようになりました。

機関長としては常に安全運航と経

済運航（燃料節約）を心がけています。また、部下たちがケガをしないように絶えず気を配っています。

若手の育成にも熱意をもって取り組む

——若手の教育も担っているんですね。

橋口 機関士となる人たちは当然、専門の教育を受けているわけです。しかし机の上での勉強だけでは、船に備えられた機械についてきちんと理解することは難しい。もちろん実習もありますが、十分とは言えません。実際に機関士となり船に乗り込んで、機械に触れて体で覚えることがどうしても必要です。

また、万が一故障してしまった機械を自らの手で修理できたときの大きな達成感は、言葉に表せません。私は若い機関士たちにとってそれがとても重要だと考え、できるだけ機械に触れてもらうようにしています。そうして彼らが自ら成長したときは、とてもうれしいですね。

清家 近年、若い航海士はある船に乗ったら、ほかの種類の船になかなか移らないという傾向があります。例えば最初にタンカーに乗ったら、その後ずっとタンカーに乗り続けることが多い。そうすると最初に乗った船で一つのオペレーションを覚えたと、次に乗った船ではそれがなぜ必要かということを考えずに、単に習慣として行ってしまういかねません。

例えばその船に応じた喫水^(※3)を計測

し、正しい積載量を算出しないと、荷主さんにとっては大きな損失となりかねません。私は若い航海士たちに一つひとつの仕事にはきちんとした意味があることを気づかせるようにしています。

——これから海上職を目指す若い人たちにへのアドバイスをお願いします。

清家 海上職に限りませんが、今の時代は語学がとても大切だと思います。学生のころから語学に親しんでいれば、仕事はもちろん人生そのものをきつと豊かにしてくれるのではないのでしょうか。

また、少しぐらいの失敗ではなくよくよいしないような元気があることが望ましい。知識や技術は後からでも習得できます。元気のある若い人々には、私たちも教えがいがあります。

橋口 機関士は船内のさまざまな機械が不具合を起こしたときに、さまざまなトラブルシューティングをしてその原因を突き止め、対処します。これはとても汗をかく仕事であり、体力が必要で

また私たちの仕事には用意された答えはなく、最適な対処法を自分で考えなければなりません。今は船上にも性能がよい通信手段があり、さまざまなサポートを短期間で受けやすくなっています。しかし、ときにはそれができない場合もある。そういう場合は「自己完結」、つまり船内だけで対処しなければなりません。そういう意味では、自分の責任で対処するという当事者意識がとても大切です。