

故郷が与えてくれた海外への一步

～ 駐在体験記 ～

大島商船高専 N101 期生 丁田 慎一郎

① 目指せ船乗り

私の故郷は、山口県東部に位置する屋代島/周防大島であり、瀬戸内海では 3 番目の大きさを誇る自然豊かな場所である。

島育ちということもあり、幼少期から海に携わることが多く、気が付けば海/船を意識しつつ実家からも非常に近い商船学校を目指し、平成 9 年 4 月に商船学科航海科へ入学、4 年 6 ヶ月の席上過程を終了し、1 年間の航海訓練所（現、(独)海技教育機構）による練習船実習（海王丸、北斗丸、青雲丸）過程を終え、平成 15 年 9 月本科を卒業した。



母校 大島商船高専



大島大橋（全長 1,020m）



三代目 大島丸



右から、弓削丸、広島丸、大島丸

< 補足 >

既に日経新聞などで記事となりましたが、酒迎会長はじめ関係者皆様方のご尽力により、母校練習船大島丸は約 30 年の活躍を終えつつ四代目の新造船建造が決まりました。

総トン数 370 トンと既存船よりも大きく、今後さらなる世界に通用する船乗りの育成や自然環境の変化がもたらす災害被災地支援等にも発揮できることを願っております。

なお、記憶にも新しい大島大橋への貨物船衝突事故時には、1 ヶ月以上の島内断水となるも、三代目大島丸は給水支援船として大活躍いたしました。

② 船会社へ入社

海上職に携わった後、日之出郵船（現、NYK Bulk and Projects (株)）へ入社、海技者として採用され日々様々な技術や知識の習得に励み、将来一人前の Port Captain (Stowage Planner、Supercargo) として会社の歯車に成ることを目指しスタートした。

（私が在学中に聞いた Port Captain 職は、長年の海上経験を要すると認識していたため、新卒の私に勤まるのかと不安の方が大きかったが、当時インターンシップ研修制度等を使用して、スッキリとした気持ちで一步を踏み出すことができた）



NYK Bulk and Projects (郵船ビル)

③ Port Captain 業務

船会社の最も重要なことは、お客様からいただいた大事な貨物を安全第一且つ 100%の満足で海上輸送することである。然しながら、船会社は、陸上輸送業者の様な一般車両/大型トラックで輸送するのではなく、巨大な容積を備えた船舶で大量輸送を行うため、少量の貨物では運賃的にも厳しく(船の燃料は非常に高価)、また本船コンディショニング的にも最適/安全ではない状況に陥ることがある。

そこで海技者が目指す目標が、「Full and Down Stowage」 and 「Quick Dispatch Operation」である。入社した当時はスムーズに理解できなかった言葉であったが、日々

経験を積むとともに納得したことは言うまでもなく、今日の目標になっていることは事実である。

以下、簡単ではあるが、オフィスでの業務内容について一部記す。

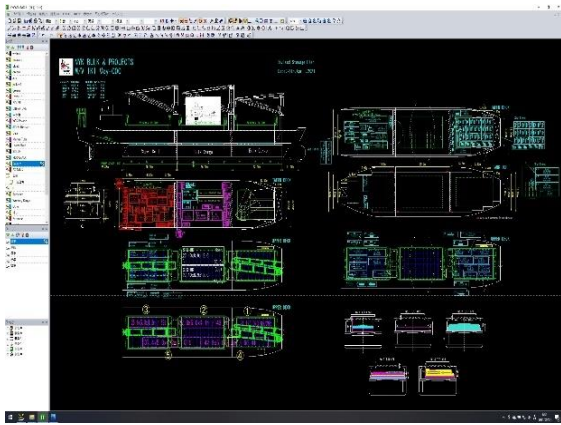
1) オフィスでは、営業 (Business) から受け取った貨物明細 (Cargo List) に基づいて Stowage Plan (積み付けプラン) の検討を開始する。検討に際しては、対象船の船型把握 (船舶の長さ、幅、ホールドの形状)、在来船ならではの装備であるデッキクレーンの詳細把握、貨物形状や重量によっては船自体の強度部材 (縦部材/横部材) の詳細把握が重要となる。

2) 大まかな Stowage Plan ができあがると、本船の運航担当者 (Operator) と相談しながら貨物を積載する対象船のスケジュールリングを行い、指定された場所/港への最適手配を行う。(航路選定と同じく、気象/海象情報の入手、燃料セーブ等を加味し最適/最短ルートを選ぶことが重要である)

3) 上記 1), 2)にて、営業 (Business) ⇔ 運航 (Operator) ⇔ 海技 (Marine) が常に三位一体となった対応で安全・最適運航且つお客様の要望に限りなく近づけるサービスが可能となる。

4) 海技者が担う Stowage Plan 検討には、これ以外にも様々なプランや計算書があり一部の名称を記載する。

- ◇ Lifting Plan : 貨物吊りプラン
- ◇ Securing Plan : 貨物固縛プラン
- ◇ Loading/Discharging Sequence Plan : 貨物の積載/揚げ順番のプラン
- ◇ Ballasting Plan : 海水の張/排水プラン
- ◇ Heeling Calculation : 船体傾斜計算
- ◇ Ship's Condition : 船体ストレス計算



CAD による積み付けプラン作成画面

次に、本船現場での業務内容について一部記す。

1) 本船現場では、オフィスで作成/事前検討済みの種々計画指示書を下に作業が開始される。作業に関しては、元請け会社と呼ばれる会社より Foreman (荷役監督) にて、Port Captain が作成した計画指示書を下にさらに詳細 (貨物毎且つ時間単位の計画書) に作成しそれを下に作業が行われる。

Port Captain は、現場の全体状況を把握しつつ当該現場における総完工に向け種々確認/次手配を進めて行く。(出帆手配、次港の各種手配、次港関係者との情報共有等)

2) 船積み積載完工後、本船出帆までに確認する大事な作業として、お客様からいただいた貨物を確実に Securing/Lashing (固縛作業) する作業である。当該作業は、船舶が海上運航する上で貨物が動き回ることを防止するための非常に重要な作業となる。(当然のことではあるが、船舶が動かないのであれば、固縛作業の必要はない)

特に、日本近海の台風発生時期、アラビア海のモンスーン時期、冬季の Biscay Bay 航行、冬季の南アフリカ沖、アメリカ西岸/東岸のハリケーン時期等、各時期に応じて荒天域を避けることを考慮し最適/安全な対応を施す必要がある。



<オフィスと本船現場におけるイメージ図>

④ 外地駐在の職務

2017年10月よりドイツのハンブルグ(ドイツの中では人口第2位となる港湾都市)への駐在を命じられた。本社からは約1ヶ月間の引継ぎ期間をいただき、前任者より欧州全域を含めた主要港の引継ぎを行った。当時、寄港頻度の高かったドイツ・ハンブルグ港をメインにその後ベルギー・アントワープ港へと足を運んだ。本場のヨーロッパ英語にも圧倒されつつ、着任して1ヶ月はあっという間に過ぎ去ったと記憶している。

ヨーロッパと日本との時差は8時間(サマータイム時は7時間)、冬季は昼が短く夜が長い(夏季は昼が長く夜が短い)という生活に慣れるまでは、少々時間を要した。

引継ぎも終え、それからは近隣のターミナルへ足を運び関係者から様々なことを教えてもらい学んだ。日本のシステムと異なる点は多く、ターミナル運営、ターミナルクレーン、フォークリフト、トレーラー等、見るもの全てが新鮮であった。さらに、サーベイ/コンサルタント会社、エージェン会社、マテリアル会社へと訪問し人脈作りにも励んだ。

ふと、社会人として名刺交換は当然のことではあるが、1~2回の打ち合わせや作業をしたのみでは“日本人”が来たという記憶で終わり、忘れ去られてしまうことが頻繁にあ

った。そのため、私は、当時日本で大変お世話になった業者の方に、訪船用セーフティヘルメットへ名前を印字いただき、左側は社名、右側は自分の名前とし正体が分かり易いように図った。月日を重ね、外地駐在も約4年が経過しようとしており、そのヘルメットと共に様々な国を巡ったが、「効果抜群」であったことに自負している。また、渡航先によっては見知らぬ人間として距離を置かれることは頻繁にあったが、コミュニケーションへの第一歩にも繋がることは多々あった。

(今日も世界中のどこかで、愛着のあるヘルメットと一緒に日本からの船を待ち構えているだろう)



ともに旅をするセーフティヘルメット

1) 外地駐在員の Daily Work に関して、以下大まかに記す。

- ◇ 運航船からの各種問い合わせ対応
- ◇ 関係先からの問い合わせ対応
- ◇ 運航船の気象/海象確認
(季節に応じた最適ルートを選定)
- ◇ 貨物の積み付け検討 (Stowage Plan)
- ◇ 寄港地における出入港対応
- ◇ 寄港地の関係者 (Terminal、Agent、Surveyor、etc.) との情報共有含めた打ち合わせ (“プレ” 作業が重要)
- ◇ 東京本社との情報共有
(時差を加味したサポート体制の構築)



アントワープオフィス



アントワープオフィスの皆さん

2) 海技駐在員の職務は、Daily Work の他に、直接本船へ行き突発的に発生する様々なことに対処する現場対応/積み荷役 & 揚げ荷役アテンド出張がある。

以下、私の僅かなアテンド経験の中から数点ピックアップし紹介したいと思う。

○ Saint Petersburg in Russia

ハンブルグへ駐在し最初の遠方出張が Saint Petersburg in Russia であった。当時、ロシアから南ア向けのバック貨物が動いており、積み地の状況把握/調査、貨物ケアを目的として現地へ出張した。当然、見るもの、聞くもの全てが初めてであり、言葉の壁、文化の壁を感じた 1 泊 2 日の体験となった。



極寒の中積載したバッグ貨物

その後 12 月に再度本船寄港に合わせ現地へ出張した。先ず現地到着までに発生したのが、悪天候の連続である。出発が遅れたことで到着も遅れたため、モスクワ空港経由で入った私の飛行機は本来の駐機場へ入ることができず、遠く離れたバス専用エリアへの到着となった。他の飛行機も遅延ということから送迎バスはいくら待っても来ず、結局極寒の中広い飛行場を歩くこととなった。次に乗り換え便が悪天候で来ておらず空港内で待機・・・数時間後、目的地へ向けて出発、やっと到着と思いきや Lost Baggage である。私の荷物は 2 便後の飛行機へ乗せられ数時間後無事にゲット、どうにか目的地へ辿り着いた。新人の頃、移動も出張の一つとよく言われたことを久々に思い出し、2 回目にして試練を味わった 4 日間の出張となった。

(出張ルートも航路選定と一緒にあり、また今日 Lost Baggage 回数は片手を超えるまでに…)

○ Callao in Peru

2017 年の後半、積み荷役アテンドとして Callao in Peru へ行った。本社勤務時には、アメリカへのお出張はあったが、初の大西洋横断出張となり、若干緊張しつつであった。約 13 時間の空の旅を終え、真夏（南半球）の Peru へ到着した。

現地では、ウクライナ人の Port Captain と合流し種々業務を開始した。先ずは積載貨物の事前チェック、問題なく船積みができる状態にあるか、貨物のサイズ/重量/個数がパッキングリストと一致しているか、船積み後固縛ができる状態にあるか等、十分な時間を掛けて細かくチェックを実施した。

この作業時には、様々な不具合が見つかることが多いが、これは非常にラッキーなことであり、一旦吊り揚げた後や船積み後に発覚した場合、運航スケジュールへの大幅な遅れや航海中のトラブルとなり本船乗組員に大変な迷惑を掛けることとなる。(人身事故にも発展し兼ねない) その後、数百ある貨物の順番(Sequence Number)を決め、本船が入港/積み荷役作業開始までに、岸壁へ順序良く適切に並べて置く作業となる。この順番を誤ると、本来積載できる筈の貨物が溢れたり、段積み(貨物を重ねる作業)を間違えることで、貨物自体にダメージを与えてしまうことがある。数日掛け全ての事前準備が整い、いよいよ本船が入港/着岸となる。

着岸後は、本船 船長、一等航海士、その他現場関係者と時間単位の詳細な確認を行い、全てがクリアとなった後、作業開始となる。いざ開始となればスムーズに行く時もあるが、現地特有の遣り方/文化や言語面で衝突することも多く、四苦八苦しつつ 24 時間体制の計 5 日間にて作業完了した。

この出張を通じて辛かったのは、殆どの貨物寸法が事前検討時と異なっていたため、積み付けプランが全く使えずゼロからのリプランを繰り返したことである。

もう一つは、本船と宿泊先を定期的に往復する予定が、ターミナル規定により、一旦乗船すると本船出帆までターミナル外へ出ること不可と乗船後に告げられ、生活用品が無い状態で連日缶詰め状態となったことである。数年経過した今でも、当時の Port

Captain とは笑い話の一つとなっている。

尚、本船はクリスマス、お正月と 1.5 ヶ月の航海を終え、アジア域の港にて無事全量揚げ、お客様へ輸送完了報告とした。



タンデムオペレーション (クレーン 2 基)



ブリッジからの積み付け風景

○ Blyth in United Kingdom

2018 年初め、揚げ荷役アテンドとして Blyth in United Kingdom へ出張した。

この目的は、日本からイギリスのドーバー海峡向け海底ケーブルの輸送/揚げ対応であった。当時、海底ケーブルに不具合が生じない限り半世紀に一度の輸送とのことで、多くの関係者が乗船し 24 時間体制のフルサポートにて対応を行った。

当時、私は初の海底ケーブルアテンドでもあり、本船現場での全てが新鮮且つ勉強の繰り返しであった。



海底ケーブルの揚げ荷役風景
(左の船から右の船へ送り込む)

最も印象的であったのは、海底ケーブルを積載した母船から相手方への船へ直接ケーブルを巻き取る作業となるが、この送り/巻き取りスピードは速くても遅くてもダメ、一定間隔で送り込むことでケーブル同士が隙間なくキッチリと巻き取ることができる様に計画されている。

実際、ケーブルを目の前で確認しても本当に動いているの? と感じるくらいゆっくりであり、総揚げ距離 約 150km のケーブルは揚げ完了まで 2 週間を要した。



頻繁に変化する自然現象



作業完了後、サーバイヤーとの記念撮影

○ La Brea in Trinidad and Tobago

この出張まで正確な地理的位置を知らなかった La Brea 港であったが、カリブ海の東側に浮かぶ Trinidad 島と Tobago 島が一緒になった島国である。日本から輸送して来た大事な貨物ケアとして約 15 時間のフライト後、現地へ入りお客様と合流し種々対応を行った。本船着岸までは、非常にスムーズに捗ったが、当初より懸念していた外洋からのうねり(大西洋から入る周期の長い波)により船が自由自在に動き回り終日作業が出来ない状況が続いた。当時、初めて訪れた国/港でもあり、日々見慣れた場所で天気を確認する作業とは異なり、連日携帯の天気予報のみが頼りとなる状況であった。しかし、全くよめない状況且つ連日悪天候が続いた。稀に 30 分程度穏やかな海面となれば突然嵐の様な突風を伴う豪雨となり、判断に苦しむ状況であった。揚げ貨物は、タンデムオペレーション(クレーン 2 基吊り)の為、最低でも日中の 1 時間は必要と考えていた。日々関係者と協議を繰り返し、最終的に現場判断として Tug Boat 2 隻をアシストとして追加手配、海面状況と空の様子を見極めつつ、開始のジャッジを出した。現場が一点に集中する中、自然の力には 100%勝てなかったが、少なからず船体動揺は軽減でき、無事に揚げ荷役が完了した。

全作業が完了すると、皆安堵な表情と関係者同士で握手をし合い、言葉が通じない中でも感謝の気持ちを交わした事が今でも記憶に残っている。この出張では、船を泊めた事によりロスが生じたが、安全が確保できるまで GO としなかった事は、リスクアセスメントの観点からも重要と感じている。



ヘビーカーゴオペレーション

○ Alexandria in Egypt

2019 年中旬、揚げ荷役アテンドとして Alexandria in Egypt へ出張した。アフリカ大陸へは人生 2 回目であったが、想像以上に言葉、文化の違いに圧倒された。

まず、出張時のプロシージャに基づいて事前準備を終え揚げ荷役を開始したが、早々に安全対策不備、手配漏れ等発生、様々なトラブルが生じ現場は混乱な状況となった。

どこの国を訪れてもこの様な作業トラブルは日常茶飯事、早急に仕切り直しを図り、本船船長の協力を仰ぎつつ、本船クルーをはじめとする作業チームを結成し再開とした。常日頃より、カーゴオペレーションのトレーニングを受けたクルーの的確なサポートや指示、また安全対策の徹底により、無事に完了となった。暑い地方ならではの、日没後からのフルパワーでは、運航スケジュールキープに支障をきたす事となり、結果的に本船クルーに助けられたアテンド出張となった。



本船クルーとディナータイム

○Berdyansk in Ukraina

近年、世界中が環境対策に取り組む中、自然エネルギーとして、風車案件に携わることができた。年々、風車の発電量が増大するにつれ回転する羽根の長さも伸び、それに付属するパーツ類も巨大化している。今後、日本でも増加傾向にある自然エネルギー事業であるが、ここヨーロッパでは、探し求める必要が無い程の風車が立ち並んでいる。その数は今も増え続けており、今日も大西洋の風を受け白く輝かしい羽根は発電し続け、欧州域への生活の基盤となっている。



モジュール船によるブレード輸送
(ブレードの長さは、約 70 メートル)

⑤ 学生のみなさん

日々、勉強やスポーツ/文化活動に励む一方、将来の夢や就職先について悩む方もいらっしゃるかと思います。私の様な立場の者が偉そうな発言となってしまいますが、「悩むなら最後までやること」、「ピンチをチャンスに変えること」とよくお世話になった教官に言われたことを代わって述べさせていただきます。ツライ時こそ「一歩でも前へ！」と言い聞かせ、日々自分の目標/夢に近づけられるよう邁進ください。今回の寄稿に関しましては、学生の皆さんが将来就きたい職種の一つの候補となることを願い、自分の経験を紹介させていただきました。

社会に出れば楽しいことばかりではありませんが、商船教育を受けられる皆さん方は、海上職のみならず、陸上職でも色々なことに挑戦ができることを知っていただき、少しでも興味を持っていただければ幸いです。

最後になりますが、私は大島商船高専を卒業して十数年、会社へ入社して今年で 14 年目となります。振り返れば、これまで多くの方々を支えられたことは言うまでもありませんが、やはり原点は故郷であり母校であり共に苦勞を乗り越えてきた仲間だと改めて感じております。

これから、社会の荒波へ出発される皆様に少しでもお役に立てることを願いつつ、末筆では御座いますが、この様な貴重な寄稿の機会を下さった全船協の関係者の方々へ感謝し、また一日も早いコロナ終息を願い終わりとさせていただきます。

ありがとうございました。