



# 海人

## 現場最前線

場での仕事が自分の性に合っていると思いついたが、会社の説得もあり船長兼機関長として太陽号に従事することになった。

太陽号には、乗組員の食事を準備する「まかないさん」を含め8人が働く。65歳のベテランから高卒で入った新人の19歳まで年齢層も幅広い。船長として心がけているのは「それぞれ異なる性格を把握すること」だという。生まれも育ちも違う人たちが家族以上に長い時間を一緒に過ごす船上での仕事だけに、個性を尊重して対応することが何よりも問われる。

岩手県大槌町や那覇空港のような長丁場の作業もあれば、タームの短い作業もある。拠点とする北九州市若松区の北湊から各地の現場に出るは戻ってくることを繰り返す太陽号。ここ数年は年間5~6現場にも及ぶというが、大切なのは「次の現場で扱う土質の情報をしっかりと把握し、それに応じたメンテナンスを行うこと」だとする。船の不具合が見つければ、早めに会社に連絡して修理を手配してもらうことも円滑な作業の実施には欠かせない。

長く機関長として従事してきた船のメンテナンスに加え、船員の健康管理や海象、気象にも常に気を配るのが船長の仕事だが、何よりも「事故を起こさないようにすること」が大切だと肝に銘じている。働き方改革が問われる昨今、仕事が終われば個々の部屋に戻ってゆっくり過ごすなど「仕事のメリハリを付けるようにも伝えている」。

太陽号で出向く現場には、大型の埋め立て工事などもあるが、砂浜やアサリの養殖場などの造成に従事することもある。作業を経て自分たちの仕事が目に見えて分かる時には「大きな達成感を得ることができます」と笑顔で語る。

## 目に見える仕事に大きな達成感

家島建設株式会社  
リクレーマー船「太陽号」船長

本吉 修至 さん (もとよし・しゅうじ)

40歳を手前にリクレーマー船「太陽号」の船長に就任し、17年ほどが経過した。この間、東日本大震災に伴う津波で被災した岩手県大槌町では、高台移転に向けた土地のかさ上げに必要となる土砂の陸揚げに奔走。沖縄県的那覇空港では、滑走路を拡張する工事に向けた仮設の棧橋整備に参画してケーソンを沈下させる中詰め作業に従事した。いずれも期間は約1年に及び、太陽号の船員らと生活を共にしながら作業を指揮した。

山口県下関市の出身。「知り合いの兄ちゃんに誘われた」という以前の職場では、作業船の機関場で働いていた。海上で行う作業が滞らないよう機械のメンテナンスや手入れを念入りに行わなければならない大切な仕事だ。今、船長を務める太陽号はもともと、その会社の保有だったが、倒産に伴い船も本吉氏も家島建設に移った。今から25年ほど前のことである。

最初は家島建設が新造した別のリクレーマー船の機関長に就いた。太陽号の前の船長が定年で退職するタイミングで後任として打診された。機関



薄層への砂まき作業などが可能

### リクレーマー船「太陽号」

- 【船体部】長さ50m 幅20m 高さ3.6m 喫水1.6m
- 【揚土設備】ベルトコンベヤー方式 (揚土能力600 m<sup>3</sup>/時間)
- 【ホッパー部】ロータリーテーブル方式 (排出能力660 m<sup>3</sup>/時間)
- 【揚土機】バックホウ PC-1600 (バケット容量7 m<sup>3</sup>)
- 【建造年月日】1993年11月