



ポンプ式浚渫船で 地図を作る

信幸建設株式会社 東日本支社 船長
鴨川 和裕 さん

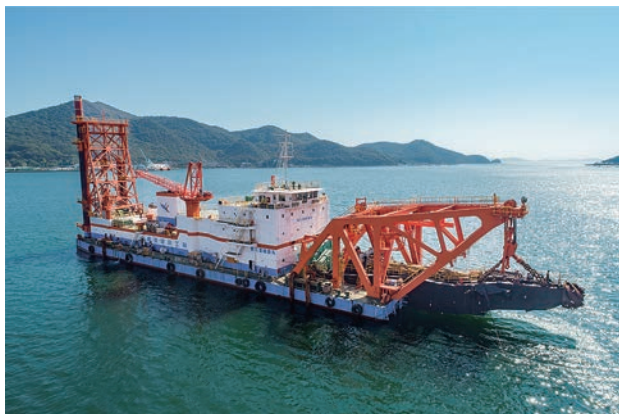
かもがわ・たかひろ

航海士を目指して大学の水産学部で学んでいた時、ゼミ室に訪れた信幸建設の担当者が会社の説明をしてくれたのを聞いた。これをきっかけに就職先を選んだ。入社後は作業船の機関場で働いたり、現場代理人として施工管理に従事したりと「さまざまな経験を積ませてもらった」。

やがて船長となる国内最大級の規模を誇る大型ポンプ式浚渫船「第三亜細亜丸」との付き合いは長い。2006年には副船長として、北海道の苫小牧沖での作業に赴いた。

大きな転機が訪れたのは2011年。シンガポールで同社が参加した埋立地の護岸築造工事に日本から運んだ浚渫船を用いることになり、35歳で船長に抜擢された。乗組員は総勢30人。日本人は6人で、残りはインドネシアやバングラデシュなど出身のローカルクルーだ。

言葉や文化、習慣が異なる乗組員にも納得して作業してもらうには、どうすれば良いのか。現地の言葉を覚え、身振り手振りも交えて説明するなど試



海人 うみ ひと

現場最前線

行錯誤を繰り返した。作業内容を分かりやすく示せるようにと「パラパラ漫画もたくさん作った」と当時を振り返る。

海外赴任は4年半に及んだ。40歳を直前にしたタイミングで帰国した時は「長らく不在にしていた分、不安もあった」が、作業船に乗り込んで日本の海上で行う工事に再び従事するようになる。2020年、第三亜細亜丸の大掛かりな改造が行われることになると、陣頭指揮を執る船長に就任。作業を依頼した専門業者のドッグのある兵庫県相生市に住み込み、改造に向けた調整に奔走した。

新しくなった第三亜細亜丸で昨年、秋田県の能代港で岸壁の水深を確保するための浚渫工事に携わるなど、引き続き、船長として活動している。

時代が変遷する中で「昔のように先輩の背中を見て育っていけというやり方は違うと思う」。若くて経験も浅い乗組員に、これからどんな作業を行うかを分かりやすく伝えるための努力は欠かせない。「絵やスマホを使うなどして、彼らの心に染み入るようなやり方ができるよう心掛けている」。そんな時には、シンガポールで奮闘した日々が生かされる。

会社の仕事を一通り経験してきた。50歳を直前に今、「我が社の『武器』でもある作業船を使いこなす技能を若手に伝承していくことが自分の役割ではないか」と思うようになった。

若い時に乗った船に大きな石が置いてあった。当時の船長がその石の前で「ポンプ船が動かなければ、自然の力で海底にあるこんな大きな石を動かすことはできないんだよ」と笑顔で話してくれた言葉が心に響いた。「俺たちの仕事は新しい地図を作っているんだ」。そんな言葉で仕事のやりがいを伝えていければと考えている。

【第三亜細亜丸】

全長・幅・深さ	78 × 19.5 × 5.5m
喫水	4.1m
浚渫ポンプ	6,600kW
浚渫能力	600 ~ 2,200m ³ /h
排送距離	6,000 ~ 10,000m
最大浚渫深度	25m