

業務密着ルポシリーズ

げんぱりよく 現場力

File 4

船舶検査官

四面を海で囲まれた日本は世界でも有数の海洋立国。食材やエネルギー、工業製品など、海上輸送が主力の分野は多い。最近では環境面から国内輸送での船舶へのモーダルシフトも注目されている。

船舶が安全・安心に航行するために船の構造や設備などの検査を行っているのが、船舶検査官だ。その検査業務に密着した。



1. 石巻港湾合同庁舎。海事事務所のほか、海上保安署、税関支署、検疫所などが同居する。船舶検査官は明治初期までその歴史を遡ることができる伝統ある職務。「船舶安全法」と「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」に基づいて、船と船で使用する機器や設備並びに海洋環境にかかる検査を行う。 2. 石巻港に入港する『びるご』 3. ヤマニシがまず本日の検査内容を確認 4. 錨を検査する菊池康裕。岩手県釜石市出身の菊池は、毎日港で船を見ながら育ち、船の仕事に憧れて検査官になった

造船会社のドックへ

仙台から東へ電車と車で約1時間。港町・石巻の埠頭近くに石巻港湾合同庁舎がある。2階の海事事務所に入ると、船舶検査官・浅利和春(43)が出迎えてくれた。すでに作業着姿だ。「いま検査中の津軽海峡フェリー『びるご』は、一昨日函館から石巻港に入ってきました。13日間かけてさまざまな検査を行っています。すでに沖での試験は一通り終わっていて、今日は船体の外板検査を行う予定です」。

石巻海事事務所には船舶検査官が2名在籍している。浅利と部下の菊池康裕(26)だ。今日の検査は2人で行うとのこと。検査の実施場所は、同じ石巻港湾地区にある造船会社(株)ヤマニシのドック施設。海事事務所からは車で10分ほどの距離だ。

ヤマニシに到着するとドック近くの建物に入って、まず今日の検査の書類確認が始まる。対応するのは、ヤマニシ品質管理室の阿部正明さん。阿部さんは造船一筋40年の大ベテランだ。「昔のフェリーは10年周期くらいで新造してたもんです。最近はどうぞん周期が延びて、いまの『びるご』は20年目ですね」(阿部さん)。

全乗組員が待機

書類確認を終えるとドックへ。「あれが『びるご』です」。浅利が指差す向こうに白い船体があった。ドックの際まで行くと、水が抜かれて船体全部が見える。でかい! びっくりりしている、阿部さんが「向こうの新造船は、もっと迫力があるでしょ」と笑う。えっ? 船? どこに? 『びるご』の向こうに見える大きな青い壁かと

思っていたものが、実は全長200メートル近くある自動車運搬船だった。世の中には全長300メートルを超えるタンカー船もあるわけで、これが特別大きいということではないのだが、すぐ目の前にあるととにかく巨大だ。

ドック脇の「乗組員待機所」と書かれた建物から男たちが出てきた。「船長の茂木です」。このフェリー会社では、船舶検査の際、船長以下全乗組員が立ち会うことになっているそうだ。「船員さんたちは、検査期間中さつき書類確認をした建物にずっと泊まり込んでいますよ。あそここの甲板でペンキ塗りをしているのも『びるご』の船員さんです。最近経費節減減つてこともあるのか、船員さん自ら行う作業が増えました」(阿部さん)。

ドックの深さは8メートル。3階から地上を見下ろしたくらいのイメージだ。急な階段を下って底まで降りる。右舷の船底部分から検査が始まった。菊池が先頭を進み、その後ろから浅利が付いていく。「基本的には菊池1人で何の問題もないんですが、一応私はお目付け役ということですね」(浅利)。

小さな漁船も検査対象

菊池はハンマーで外板を叩きながらゆっくり移動していく。ハンマーで叩くのは自動車の手検でもよく見る光景だ。腐食していないかなどを音で判断するのだ。さらに目視。時折顔を近づけて凝視したり、少し離れて全体を眺めたり。周囲には『びるご』の機関士やヤマニシの担当者が付き添い、事あるごとに菊池に説明をしている。右舷から船首方向に向かい、錨と錨鎖の

前へ。大きな錨の横に、船体から引き出された長い錨鎖が畑の畝のように並べられている。船舶は海底に下ろされた錨の形状および錨と錨鎖の重さにより船体を係留する。万が一腐食などで切れたりすれば事故につながるかねない。菊池は鎖の上を渡り歩きながら慎重にチェックする。

さらに左舷で船底をチェックした後は、高所作業車のカゴに乗り込んで上部の外板検査。船底と同じようにハンマーで叩いたり、排水口に頭を突っ込んで懐中電灯で中をチェックしたり。最後に船尾に回って舵を検査し『びるご』の検査項目は終了。

ドックを出ると、今度はヤマニシの敷地内の端にある修理船台へ移動。岸に引き揚げられた漁船の検査を行うとのこと。『びるご』のような大型船舶はドックに入れる必要があるが、多くの漁船はそこまで大型ではないのでウインチで岸に引っ張りあげることができる。今日の検査は舵につながるラダーストックという軸身の検査。『びるご』に比べるとスケールが小さいこともあって、あっという間に検査は終了した。

ヤマニシの事務室に戻ると、阿部さんと菊池、浅利で今日終了した検査内容を書類で再確認してサイン。「特に問題なかったですね。明日は機関部やりますんでよろしくお願いします」と浅利。午前9時半過ぎに始まった検査は、最後の漁船まで含めて2時間ほどで終わった。

迷子になりそうな機関室

翌日、再び朝9時半から検査が始まった。今日は浅利一人で現場に入る。まずはドックの側にある修繕工場へ。円筒状



の金属部品が30個ほど並べられている。「これはエンジンのシリンダーヘッドです。一個作るのに100万円くらいかかるんですよ（阿部さん）。ということは、目の前にあるものだけで3000万円分か。船舶の検査は、毎回エンジンを分解して行う。自動車とはサイズが桁違いだから、部品を置くスペースも広大だ。浅利が慎重に検査を進める。時折手で表面を撫でる。「手で触ると目視では見落としがちな微妙な磨耗具合なんか分かるんですよ（浅利）。工場内に並べられた他のエンジン部品も順々に検査を進めていく。整備をしていた作業員たちは手を止め浅利の検査にしばし注目。教師に採点される生徒のような感じだろうか。

工場での検査が終わるとドックに移動。船尾の「ランブウェイ」と呼ばれる自動車搬入出口から船内に入る。中に入ると、自動車を駐車する部分の床が何箇所かはずされている。覗き込むと何やら複雑な機械がぎっしりと詰まっている様子。「じゃあ下に潜ります。時々迷子になる人がいるんで気をつけてくださいね」と言う浅利の後を、慌てて追いかける。

機関室の入口から一歩足を踏み入れると、オイルの匂いが漂う。機器や配管の間を縫うように通路が張り巡らされている。ここでも浅利は懐中電灯を使って機器内部を覗き込んだりハンマーで叩いてみたり。『びるご』の機関士たちやヤマニシのエンジニアなど7〜8人が一緒に移動していく。検査箇所は機関室内の上下左右あちこちにあり、本当に迷子になりそう。通路に面しているところはいいのだが、機器の奥に入り込まなければならぬ箇所もある。『びるご』は船体が大

きいから楽な方です。小さい漁船の中には、「検査官に挑戦してるのか？」と思うような（笑）狭い機関室もあって、無理矢理体をねじ込むこともあります」と言う浅利に、「検査官は太っちゃいけないってことだね」と混ぜ返す阿部さん。

安全・安心な航行のために

機関室をぐるりと回ったところで「船内検査はこれで終了です」と浅利。今日の検査はこれで終わりかと思ったら、ヤマニシが協力会社に整備を委託している部品の検査があるという。

阿部さん運転の車でヤマニシから石巻港に沿って東へ。さまざまな町工場が立ち並ぶ一角に協力会社があった。先ほど船内検査に同行していたメンバもすでに到着している。ここでもさまざまなエンジン部品が検査を待っていた。浅利は一つひとつ丁寧に検査を進め、OKを出した。この後さらにもう1社別の工場で検査を行った後、再びヤマニシへ。書類確認とサイン、今後の検査項目・日程の確認。こうして浅利の本日の検査業務は終了した。

船舶はすべての輸送機関の中で最も低コストで人やモノを運ぶことができる。また効率性が良いため比較的環境負荷の低い乗り物でもある。しかし、ひとたび事故が起きれば大事故につながる可能性が高い。そんな事故を未然に防ぐために、毎日日本のどこかで船舶検査官たちが検査を繰り返しているのだ。



5. 船舶の最下部にあたる部分の検査 6. スクリュー部分。この回転が船舶の推進力となる 7.8. 高所作業車に乗り込んだり、船底の開放部に体を入れ込んだり 9. 漁船のラダーストックのための検査
 10. 検査後の書類確認 11. 検査後に交付される「船舶検査手帳」「船舶検査証書」。これがないと航行できない。国内間の物資の輸送を行っている貨物船や漁船については5年毎の定期検査とその中間に行う中間検査があり、旅客船や国際航海船舶については5年毎の定期検査と毎年行われる中間検査がある 12.13. 現場では菊池が主に検査し浅利がフォロー 14. 海事事務所で執務中の浅利(右)と菊池。同じ大学の先輩後輩でもある 15. 普段はパーキングであるスペースに開いた穴から機関室が見える 16.17. 修繕工場での検査 18.19. 機関室内での検査 20. 浅利和春。「検査官になって最初に検査した船舶のことは一生忘れません」 21. 協力工場で。直射日光が当たらないようにシートで覆いながら検査 22. 整備中の船内で働く人は茶髪の若者からベテランまで年齢層が幅広い。所属も造船会社、フェリー会社、そして船舶検査官などさまざまだが、みな海の男としての誇りを持っている 23. すべての検査を終え、びかびかになって函館に帰る『びるご』。総トン数6,706トン、全長134.60メートル、幅21.00メートル、輸送車輛トラック65台または乗用車200台、輸送人員600名。船名はギリシア神話のゼウスとテミス間に生まれた女神の名前に由来する

船舶検査官のキャリアパス

