

さん た
 三太の
 こ う か い に っ し
 航海日誌



NYK LINE
 NIPPON YUSEN KAISHA

にっ ぽん ゆう せん かぶ しき がい しゃ
日本郵船株式会社
 え げん あん いし かわ ひゅう が
 絵・原案 / 石川 日向

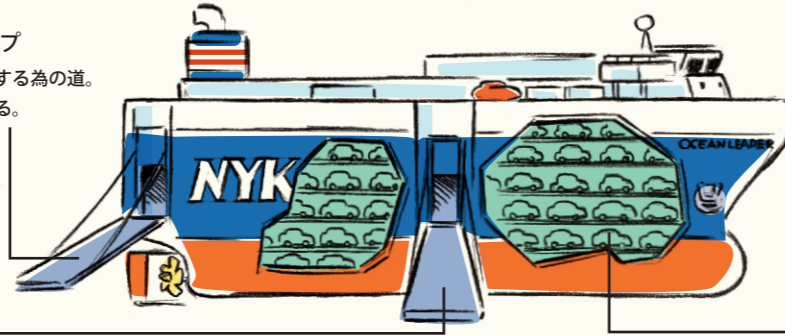








やあみんな、こんにちは！
 ぼくは日本郵船の船乗り、三等航海士の海野三太だよ！
 みんなは「船」や海外で働く「船乗り」を知っているかい？
 知らない人が多いみたいだからぼくの仕事を紹介するね。
 ぼくが今乗っている船の名前は「オーシャンリーダー」。
 世界のいろいろな港に車を運ぶ自動車専用船だよ。
 仲間と力を合わせて世界の港へ車を届ける、それが今のぼくの
 仕事さ！





スターンランプ
 車を積み降ろしする為の道。
 船の後ろ側にある。

サイドランプ
 車を積み降ろしする為の道。
 船の側面にある。








オーシャンリーダーの乗組員たち





 キャプテン 船長 (出身/日本)	 チーフオフィサー 一等航海士 (日本)	 セカンドオフィサー 二等航海士 (ルーマニア)	 サードオフィサー 三等航海士 (日本)
---	--	--	--

 チーフエンジニア 機関長 (インド)	 ファーストエンジニア 一等機関士 (日本)	 セカンドエンジニア 二等機関士 (フィリピン)	 サードエンジニア 三等機関士 (日本)
---	---	--	--




甲板部
デッキデパートメント

 ボースン 甲板長 (フィリピン)	 エイブルシーマン 甲板手 (フィリピン)	 エイブルシーマン 甲板手 (フィリピン)	 オーディナリー シーマン 甲板員 (フィリピン)	 エイブルシーマン 甲板手 (フィリピン)
---	---	---	--	---

機関部
エンジンデパートメント

 ナンバーワンオイル 操機長 (フィリピン)	 オイル 操機手 (フィリピン)	 オイル 操機手 (フィリピン)	 ファイバー 操機員 (フィリピン)
--	--	---	--

司厨部
ケータリングデパートメント

 チーフコック 司厨長 (フィリピン)	 セカンドコック 司厨手 (フィリピン)	 メスマン 司厨員 (フィリピン)
---	--	---

ファンネル / 煙突

ギャレー / 調理室
 コックたちが食事を作る場所

アコモデーション / 居住区
 船乗りが生活をする場所

ブリッジ / 船橋
 船長や航海士が船を運転する場所

デッキ / 甲板

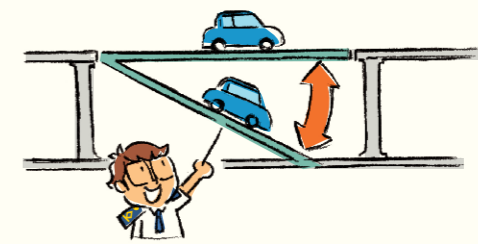
アンカー / 錨
 船が流されないように
 海底に沈めるおもり。

スターンランプ サイドランプ

カーゴホールド / 船倉
 12 階建ての車を積む場所。とても広い。

エンジンルーム / 機関室
 エンジンやいろいろな機械があり、機関長と機関士が働く場所

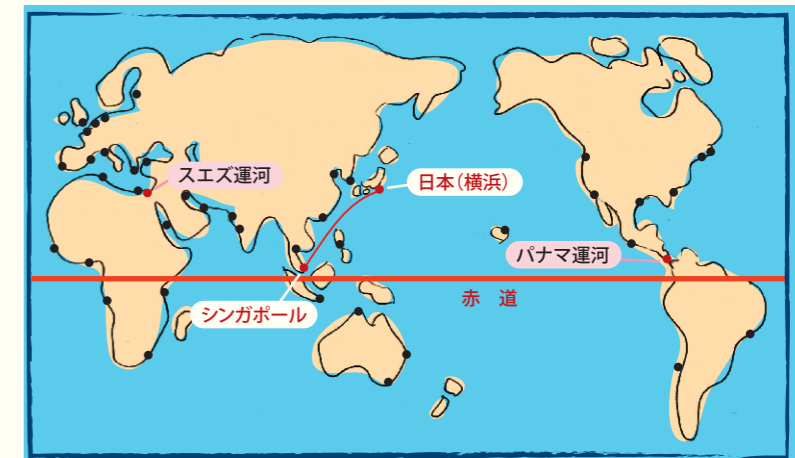
ムーバブルランプ
 船内の別の階層に自動車が移動する為に、
 スロープは可動式になっている。



自動車専用船ならではの
 機能や工夫が
 いっぱい！

リフターカーとリフトアップパネル
 リフターカーで天井の高さを調整する
 ことで、いろいろな高さの車をつむこ
 とができる。

今回の航路 (船がすすむ道) は横浜から
 シンガポール。シンガポールはたくさん
 の船が入り出りする国だ。
 ●はこれまでオーシャンリーダーで
 行った港だよ。



こう かい し
航海士クイズ
この英語の意味は何だろう??

- ① エンジンをとめろ。
- ② 後ろにゆっくりすすめ。
- ③ 前に全速ですすめ。

*正解は6ページ

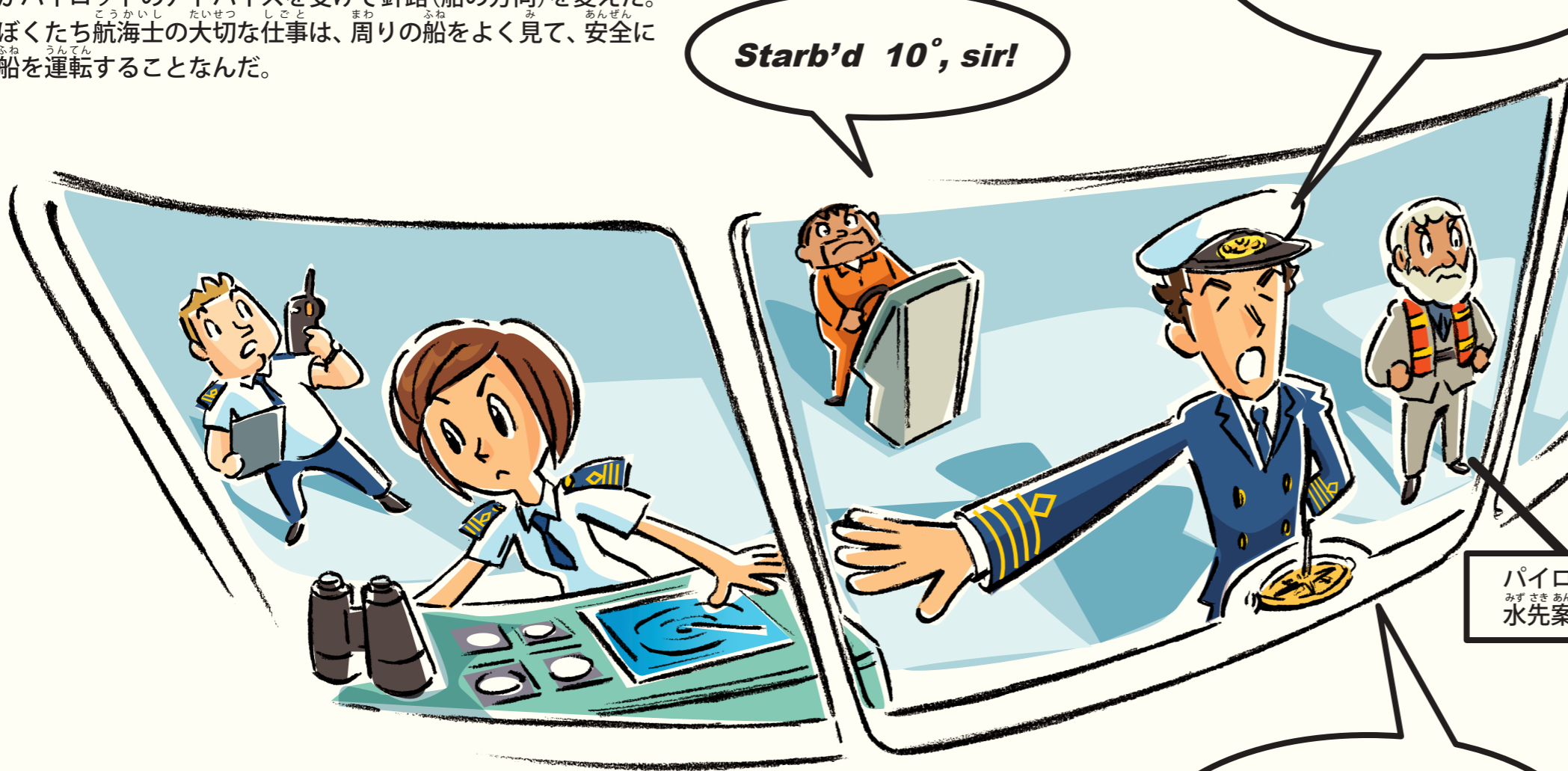
さあ、みんな。シンガポールに向けて、いよいよ航海の始まりだ。
「フルアヘッド！」
港を無事に離れたオーシャンリーダーのブリッジに、キャプテンの命令がひびく。ぼくがエンジンテレグラフを操作すると、ゆっくりと船のスピードが上がり始めた。キャプテンのとなりには水先案内人（パイロット）が立ち、横浜港から外海へ出るまでの安全な道筋を教えてくれる。
「スターボードテン！」（「右に10度、舵を切れ」の意味、左の場合は「ポートテン」）キャプテンがパイロットのアドバイスを受けて針路（船の方向）を変えた。ぼくたち航海士の大切な仕事は、周りの船をよく見て、安全に船を運転することなんだ。

Starb'd 10°, sir!

Full Ahead!



Full Ahead, sir!



エンジンテレグラフ

パイロット
水先案内人

無事に東京湾を抜け、パイロットが下船すると目の前に太平洋の水平線が広がった。
順調に行けば7日間で目的地のシンガポールまで行けるだろう。今回の航海もセーフティファースト（安全第一）だ！

Starb'd 10°!



日本のくらしを支える船乗り

船乗りと聞いて僕たち海外で働く船乗りをイメージしてくれる人は少ない。でも、日本にとって僕たちの仕事はとても大切な仕事なんだ。みんなの生活に欠かせない食料（小麦、トウモロコシ等）、洋服、車や大きな機械、石炭やガス、原油（石油の原料）などのほとんどの物資は船で僕たちが運んでいる。日本から出入りする荷物の99%以上が船で運ばれていることをみんなは知っているかい？ くらしを支える船やぼくたち船乗りのことをもっと知ってもらいたいな。
*日本から出入りする全ての荷物の重さを100%とした時の割合

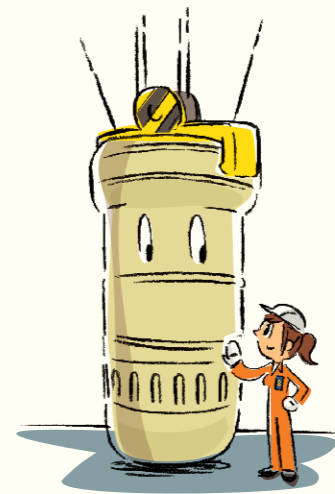
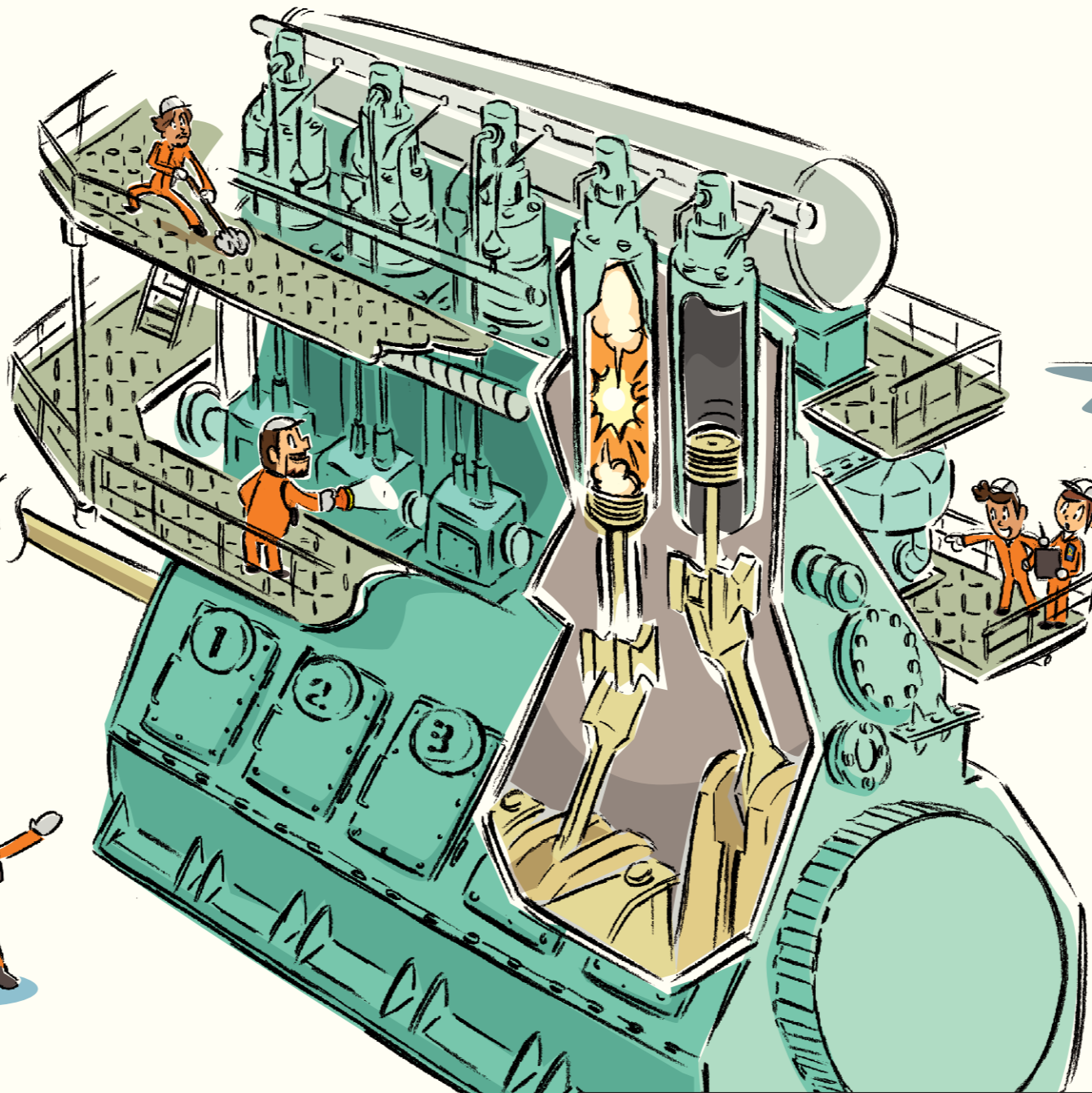
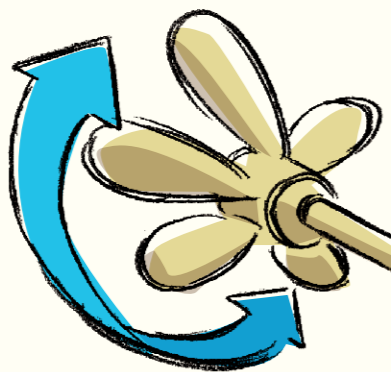
船はどうやって動くのか、知っているかい？
エンジンでプロペラを回すことで生まれる力を使って船が動くんだ。

エンジンだけでなく船を動かすために、他にもたくさんの機械が必要になる。

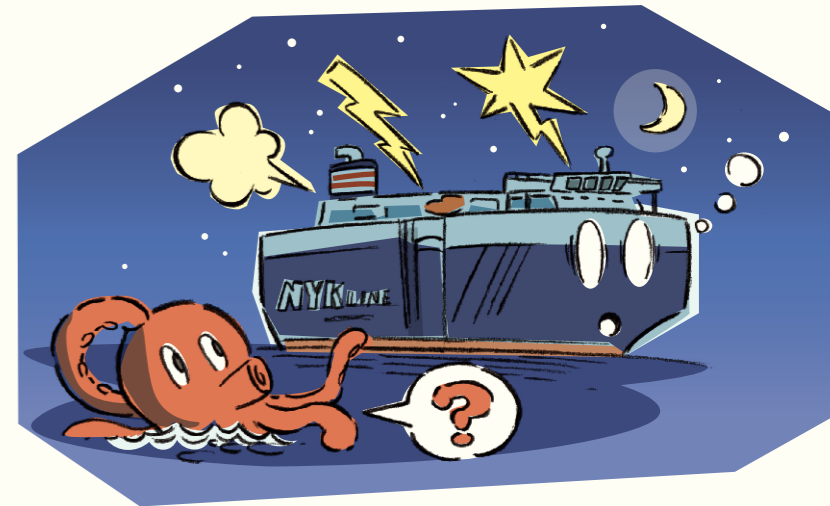
さまざまな機械の操作・点検・修理をするのが機関士たちの仕事だよ。

これから機関士たちが働く、エンジンルームを案内するね。

オーシャンリーダーのエンジンは車と同じディーゼルエンジン。3階建ての家くらいの大きさだよ。エンジンはシャフトという棒でプロペラとつながっている。エンジンが動くとシャフトと一緒にプロペラがまわって船が進むんだ。



機械が故障して停電することを「ブラックアウト」と言う。こうなるとエンジンが止まって動けなくなったり、船内が真っくらになったり大変なことになる。それを防ぐために機関士は毎日丁寧に仕事をしているんだ。



場所が変わればケムリも変わる？

船は長い旅の途中でけむりの色が変わるんだ。実はこれ、燃料を変えているから。太平洋などまわりに人が住んでいないところより、港のように人が住んでいるところの方が、不純物の少ない燃料を使うんだ。こうすることによって、けむりに含まれる二酸化炭素などの量を減らし、環境にも気をつけているんだ。



海水はとっても便利！

船の周りにいつもある海水。実はいろいろな使い方があるんだ。ぼくたちが船で使っている水は海水をろ過したもの。海水は機械を通してきれいな水になり、シャワーやトイレだけでなく消毒すれば飲むこともできるんだ。他にも、船がひっくり返らないようにするための『重り』としての役割もある。その時は海水を入れる専用のタンクに溜めて、バランスを調整するんだ。動き続けて熱を持った機械を冷やすためにも使うことができる。海水はいろいろな場所で役に立つんだよ。



毎日行う機械の点検や整備は、絶対に手をぬけない。機械はとて正しく。整備をちゃんとしないと壊れてしまう。エンジンルームには機械がいっぱいで狭いところもある。油断をすると大ケガをしてしまうこともあるので、いつも注意が必要だ。

しごと キャプテンの仕事

港をでると、船は1つの国になり、そして僕たち船乗りは1つの家族になる。キャプテン（船長）は、船の国の王様として、また家族の大黒柱としていろいろなことを決めていかなくてはならない。責任はとても重い。だからこそ、キャプテンになるためにはたくさんの知識と豊かな経験が必要とされる。あと大切なのは、船乗りから信頼される人柄かな。キャプテンは、より効率的なスピードで荷物を港に届けることと、船乗りや船の安全を守ることのバランスをとりながら方針を決め、乗組員に指示を出す。

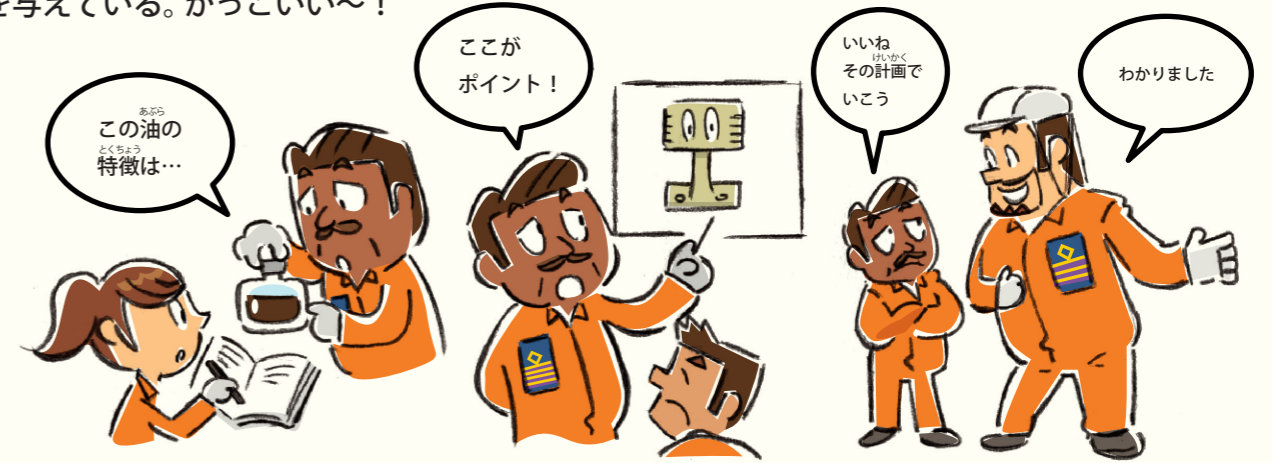
大変な仕事だけど、決して一人ではない。チーフエンジニア（機関長）とチーフオフィサー（一等航海士）、そしてその下で働く僕たち船乗りがサポートをするんだ。

ぼくはまだ知識も経験も十分じゃないけど、いずれ二等、一等、そして憧れのキャプテンになれるよう、毎日勉強の日々だ。まだまだ先は長いな～。



しごと チーフエンジニアの仕事

機関士たちのリーダー、それがチーフエンジニア（機関長）だ。キャプテンや航海士だけでは、船は動かない。機械のプロフェッショナル、機関士たちがエンジンを動かしてはじめて船が走り始めるんだ。チーフエンジニアは、豊富な知識と経験でキャプテンを技術面から支え、さらに部下の機関士がそれぞれの能力を十分に発揮できるよう、相談に乗ったり、アドバイスや知識・経験を身につけるチャンスを与えている。カッコいい～！



しよくじ ふなの たの ひと
食事は船乗りたちの楽しみの一つ！だけど、コック
にとっては大忙しの時間だ…。

「お〜い！皿もってこ〜〜い！」

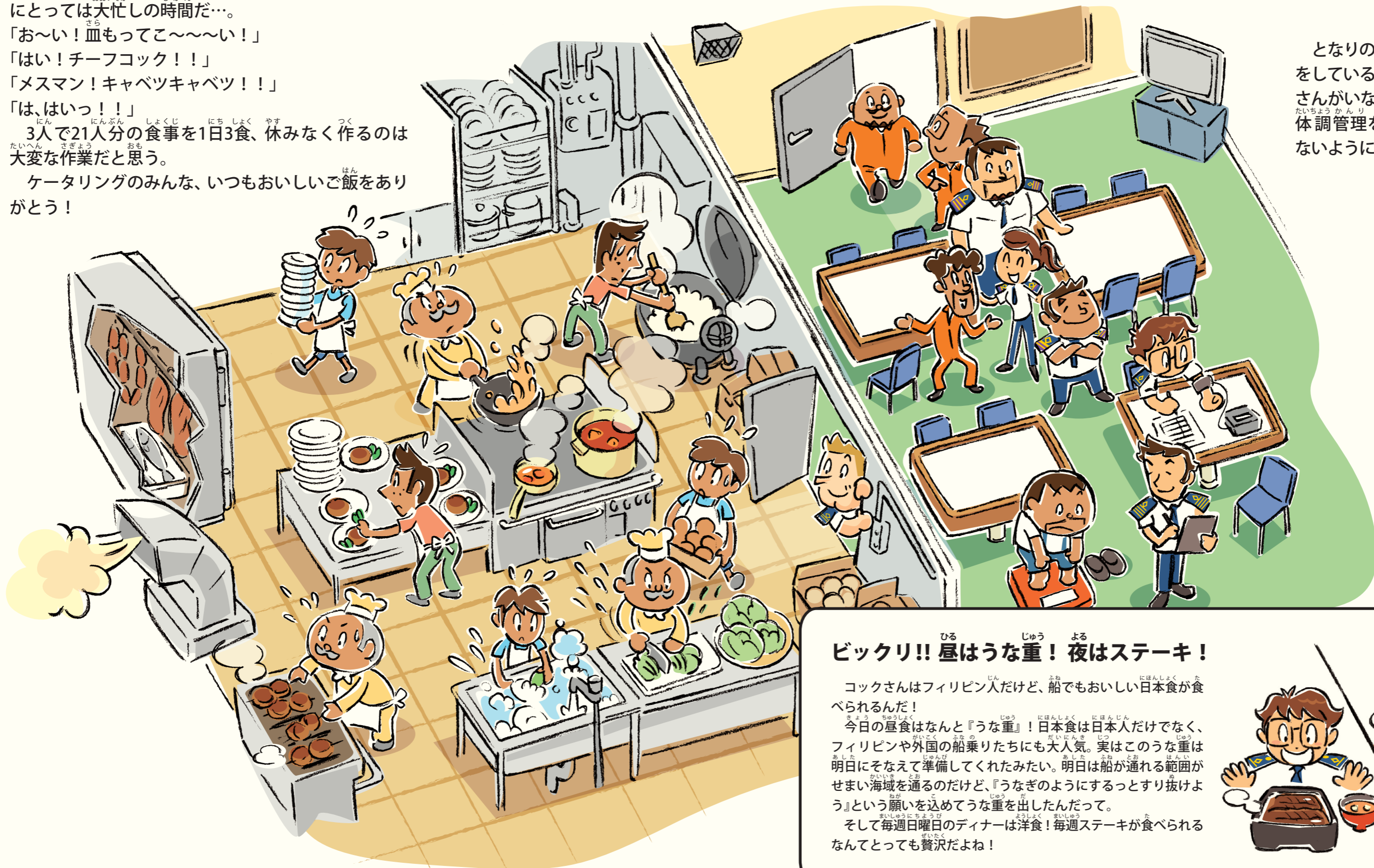
「はい！チーフコック！！」

「メスマン！キャベツキャベツ！！」

「は、はいっ！！」

3人で21人分の食事を1日3食、休みなく作るのは
大変な作業だと思う。

ケータリングのみんな、いつもおいしいご飯をあり
がとう！



へ や けんこうしんだん
となりの部屋では、健康診断
をしている。船の中にはお医者
さんがいないので、自分たちで
たいちょうかんり じぶん
体調管理をして、病気になら
ないように注意しているんだ。

ビックリ!! 昼はうな重! 夜はステーキ!

コックさんはフィリピン人だけど、船でもおいしい日本食が食
べられるんだ!

今日の昼食はなんと『うな重』! 日本食は日本人だけでなく、
フィリピンや外国の船乗りたちにも大人気。実はこのうな重は
明日にそなえて準備してくれたみたい。明日は船が通れる範囲が
せまい海域を通るのだけど、『うなぎのようにするとすり抜けよ
う』という願いを込めてうな重を出したんだって。

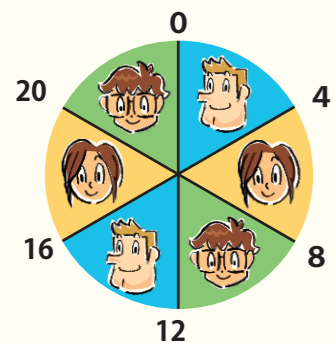
そして毎週日曜日のディナーは洋食! 毎週ステーキが食べられる
なんてとっても贅沢だね!



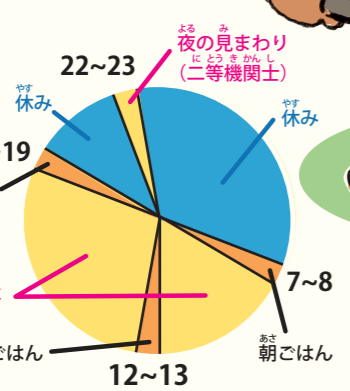
今日は夕日がとっても綺麗！夕方にデッキ上でパーティーが開かれた。どこから持って来たのか豚の丸焼きや、大きなケーキが用意された。みんなでジュースとビールで乾杯をして、楽しくおしゃべり！スマホにつないだスピーカーから音楽が流れ出し、フィリピンの船乗りたちが、めちゃくちゃハデ——いや、とびっきりのおしゃれをしてダンスを披露してくれた。

ほくも、ビールで乾杯！といきたいところだけど、もうすぐ仕事だからね。航海士は一日を8時間勤務の三交代にわけて働いている。当然パーティーに出られなかったり、途中で抜けなければならない船乗りもいるんだ。

▼航海士の1日の時間割り



機関士は毎日交代で夜の見まわりをするんだ。今日は俺が当番の日だな。



機関士も港から出入りするときに危ない海域を通るときなどは、航海士と同じ4時間交代で働く。

▲機関士の1日の時間割り (広い海域を進むとき)

デッキビリヤード

モップのようなスティックとホッケーパックのような円盤を使って遊ぶ日本郵船オリジナルのゲーム。デッキ上に描かれた円の中にパックを入れれば勝ち。ゲームの最中はキャプテンもメスマンも関係なし！みんな真剣、楽しいスポーツさ！



バスケットボール

デッキ上にゴールを取りつけて遊ぶ。フィリピンではバスケットが大人気、フィリピンの船乗りたちはみなバスケットがすごく上手なんだ。



へい、サード！ (三太のこと。船では役職で呼ぶこともあるんだ) ノッテルネ！ いっしょにダンスしようぜ！



…いや、もうすぐ交代時間だから落ち着かないだけ

夜も船は走り続ける。ぼくたち航海士は、目的地に着くまで24時間を3人で交代しながら船を運転するんだ。当番のことをワッチというよ。

そして、夜には夜の楽しみがある。今日は星がとっても綺麗。天の川で眩しい夜空に流れ星が何度も落ちる。陸では見ることができない最高の景色の一つ。星座を覚えるのもとっても楽しいんだ。

もちろん周りの様子はしっかり確認しているよ！

いっぽう、仕事がおわった船乗りはシャワーを浴びたり、眠りについたりそれぞれの時間を過ごしている。

最近では衛星回線を使ってインターネットが使える。家族への連絡も昔よりはずっとしやすい環境になったんだ。フィリピンの船乗りは毎日小説のようなラブレターを大切な人に送っているよ。

チーフオフィサーからの電話であわててカーテンを開けるメスマン。新人の彼にはまだ夜にカーテンを開ける習慣がないみたい。夜の航海では決められたライトをつけて進む。ぼくたち航海士は、船のライトの見え方で、ほかの船の進行方向を判断しているんだ。真っ暗闇を走る船にとって、余計な明かりは見張りのジャマになるから要注意！

こちらブリッジ、カーテン開けてちょうだい

ワッチの後は船内の見回り

夜の見まわりは、ちょっと怖い。みんなが休んでいるアコモデーション(居住区)、そして自動車を積み込んでいるカーゴホール드에エンジンルーム…。電気はついてるけど、しんと静まり返った場所はやっぱりブキミだ…なんて震えるのも最初だけ。見回り中にお気に入りの歌を口ずさんでいると気分もだんだん晴れやかになるのさ。火の気、水回り異常なし！侵入者もいません！セカンドオフィサー、見回り異常なしです！

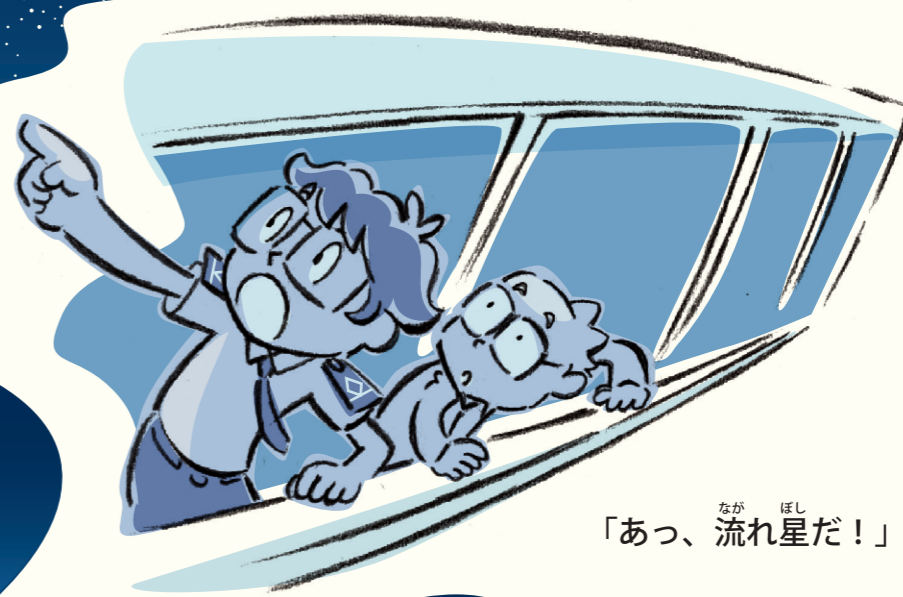
ラララ〜♪



夜光虫の中を進む自動車船。青白く発光した航跡がとても幻想的だ。

*夜光虫=植物プランクトンの一種

「あっ、流れ星だ！」



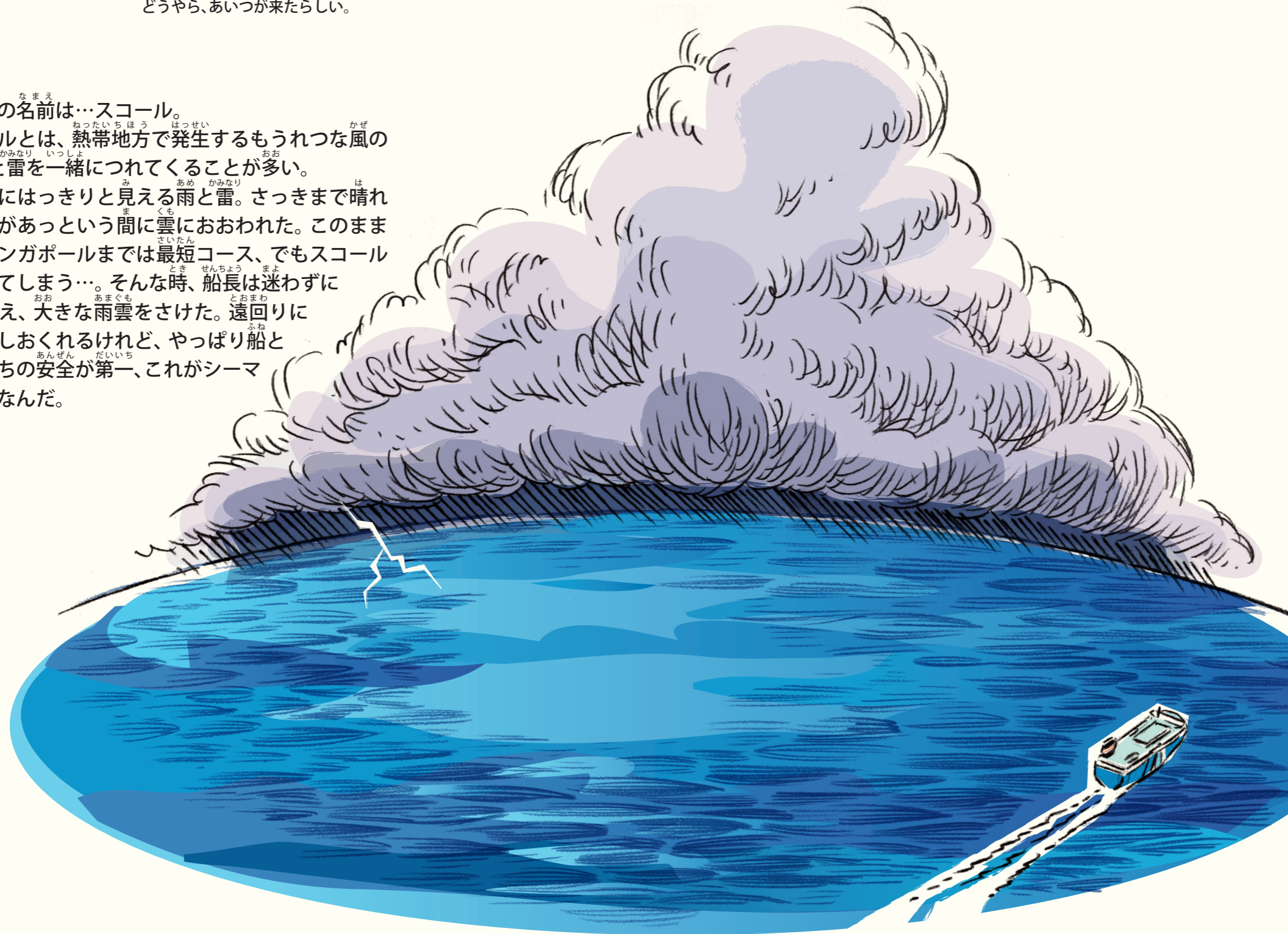


シンガポールまでの航海もあとわずかだ。
ん？…気圧が下がってきた…
目の前にはもくもくと縦に伸びた雲が広がり、風の音が聞こえ始めた。
どうやら、あいつが来たらしい。

あいつの名前は…スコール。

スコールとは、熱帯地方で発生するもうれつな風のこと、雨と雷と一緒につれてくることが多い。

雲の下にははっきりと見える雨と雷。さっきまで晴れていた空があっという間に雲におおわれた。そのまま進めばシンガポールまでは最短コース、でもスコールに直撃してしまう…。そんな時、船長は迷わずに針路を変え、大きな雨雲をさけた。遠回りになって少しおくれるけれど、やっぱり船と船乗りたちの安全が第一、これがシーマンシップなんだ。



セントエルモの火

シンガポールに近づくにつれ、雨と雷の天気が続いた。

ようやく雨が落ち着いて、ぼんやりした霧に包まれた海域に僕のパートナー、甲板手のジェイソンの声が響いた。「ヘイ!! サード、きてごらん!」

声のする方に目を向けると、手すりやアンテナの先に信じられないモノが見えた。

「なんだこれ!? 青い火がついてる!」

手すりの上で燃える青い火に指を近づけたその時、ぼくの指先にも火がついた。

「ぬわ〜〜!?」一緒におどろくジェイソンとぼく。

シューッと燃える音はするけどぜんぜん熱くない…。

ぼくたちは急いで船長に報告し、そして教えてもらった。

「サードオフィサー、これはセントエルモの火だよ。」

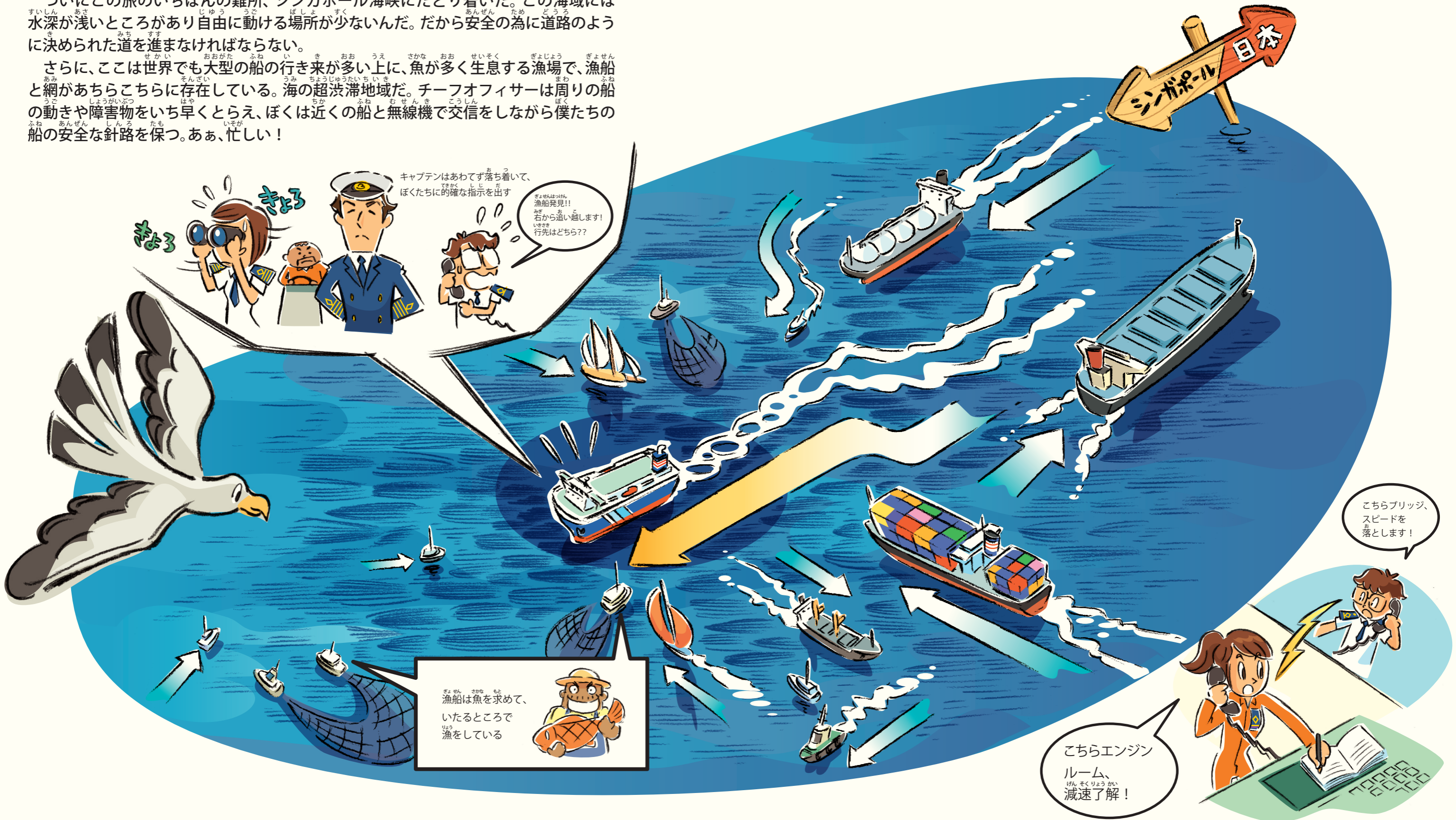
船乗りたちのあいだで昔から言い伝えられて来た不思議な現象で、「航海の守り神」として知られる。実はこれ、コロナ放電といって静電気によって引き起こされる現象で、雷の影響で現れたみたい。とてもめずらしい現象で、船乗り歴40年のチーフエンジニアもはじめて見たんだそうだ。

三等航海士のぼくが目にするなんて、ラッキー!



ついにこの旅のいちばんの難所、シンガポール海峡にたどり着いた。この海域には水深が浅いところがあり自由に動ける場所が少ないんだ。だから安全の為に道路のように決められた道を進まなければならない。

さらに、ここは世界でも大型の船の行き来が多い上に、魚が多く生息する漁場で、漁船と網があちらこちらに存在している。海の超渋滞地域だ。チーフオフィサーは周りの船の動きや障害物をいち早くとらえ、ぼくは近くの船と無線機で交信をしながら僕たちの船の安全な針路を保つ。ああ、忙しい！



キャプテンはあわてず落ち着いて、ぼくたちに的確な指示を出す

ぎょせんはっけん 漁船発見!!
みぎ 右から追い越します!
いさき 行先はどちら??

きょく

ぎょせん 漁船は魚を求めて、いたるところで漁をしている

こちらブリッジ、スピードをお落しします!

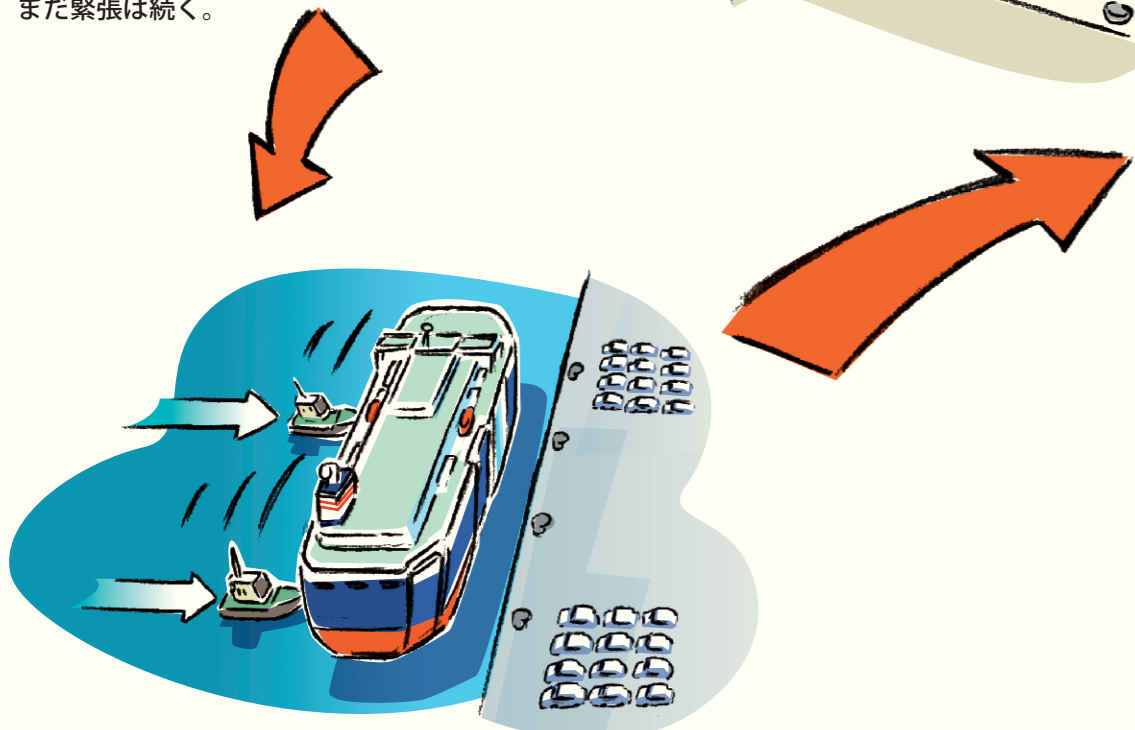
こちらエンジンルーム、減速了解!



シンガポール海峡を抜けると、いよいよこの航海も
 終わりだ。目的地、シンガポール港が目の前に広がって
 いる。港の入口で水先案内人がオーシャンリーダーに
 乗り込んだ。キャプテンは水先案内人とコミュニケー
 ションをとりながら、ゆっくりと港に船を進めた。まだ
 まだ緊張は続く。

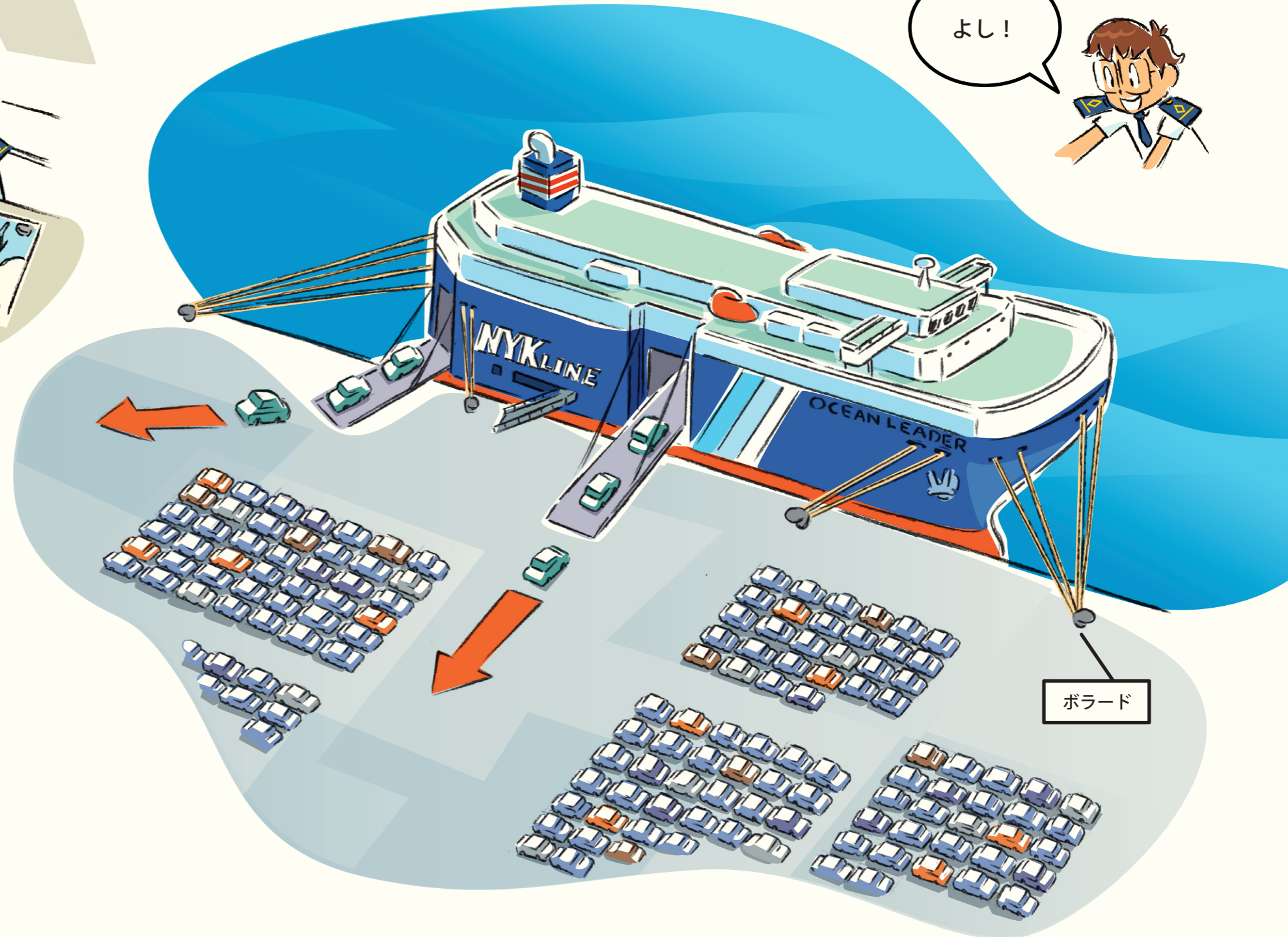
船の船首(前の部分)と船尾(後ろの部分)からそれぞれ6本のロープが陸に伸びる。陸地の作業員がボラ
 ドとよばれる岸壁上の突起にロープをひっかけると、ようやく着岸完了!
 シンガポール港に到着だ。今回も無事に入港できて本当によかった。

でも、ゆっくりはできない。すぐにぼくたち航海士の別の仕事が始まるんだ。
 ランプと呼ばれる自動車の通り道を陸に降ろすと、自動車の積み降ろし、荷役作業のはじまりだ。車を運転
 するのは港で働く作業員たち。彼らの手によって次々と車がシンガポール港に運び出された。



埠頭の前でタグボート*が近づき、真横か
 らゆっくり船を押しながら、接岸していく。
 ゆっくり、ゆっくり、慎重に…。

*船が港についたり離れたりするときに、その船を押したり引
 たりしてサポートする、小さいけれど力もちの船。



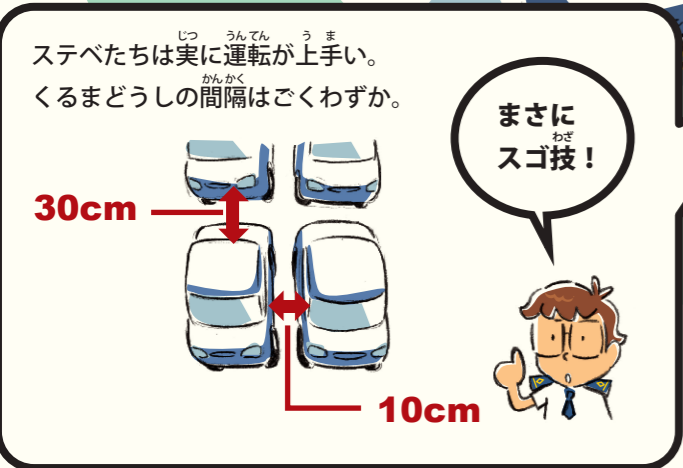
世界の港で活躍するぼくたち船乗り。
 いろいろな国の港で働く人たち（ステベドア、ステベという）を監督し、車の数や駐車場所、キズなどないかを確認するのが港での仕事だ。

ステベたちは仲間同士協力しながら短時間でどんどん自動車を船内に運び入れる。
 それぞれの車の駐車位置はあらかじめ全て決まっているんだ。それらを細かく記入した計画表を使うことで、効率的にたくさんの自動車を積み込むことができる。やっぱり準備ってすごく大事！！

ドライバーたちは車を船内に運び入れた後、専用の車に乗って船を降りる。
 そしてまた新しい車を船内に運ぶ。このくり返しで1日で3000台以上の自動車を積み入れるって本当にすごい仕事だ！

*ステベ=ステベドア (stevedore) の略称

ラッシング
 車が航海中に動き出さないようにしっかりベルトで固定すること



フォアマン
 ステベの監督者

自動車船をおりる日

シンガポールでの荷役も無事に終了!!

オーシャンリーダーの出港が近づく。
 でも、ぼくは今日このシンガポール港で船を降りて、日本に帰るんだ。船室の自分の荷物をまとめ、新しい二等航海士とバトンタッチ！船長をはじめ、航海士や機関士や船員たちみんなが見送ってくれた。「三太！元気だね——っ！」



…あ、言い忘れたけど船乗りをやめるわけじゃないよ(笑)。

6ヶ月間船に乗ったからこれから3ヶ月の休みなんだ！遊ぶぞ〜!!! 休みの後にはまた新しい船に乗るんだ。こうやっているいろいろな種類の船を渡り歩きながら航海士としてたくさんの知識と経験を積んでいく。

船乗りはおぼえることも、やることも多くて大変だな〜って思うときもある。だけど、いろいろな国を見て、海外の人々と友達になって、何より日本の生活を支えることができるのもやりがいのある仕事なんだ！

みんな、船や船乗りがどんなものなのか少しはわかってもらえたかな??

次はどんな船でどんな人たちに会えるのかな??
 いつか船乗りになった君たちに出会えたらうれしいな！

それじゃみんな、またね！ボンボヤージュ!!



日本郵船について

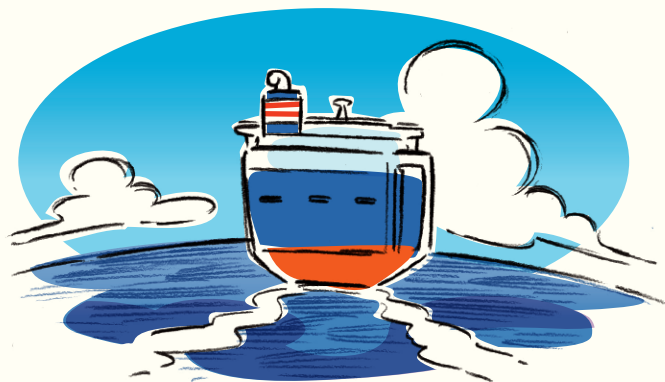
三太が働いているのは日本郵船株式会社という会社です。

自動車船のほかに、大型コンテナ船、原油タンカー、LNG船、鉄鉱石などを運ぶばら積み船など、およそ800隻ものいろいろな種類の船を使って、海で囲まれた日本という国の生活を支える仕事をしています。

日本郵船は130年も昔に、船を使ってものを運ぶ仕事から始まりました。現在では、海に行く船だけでなく、空を飛ぶ貨物専用の飛行機や、陸上を走るトラックも使って、世界中にモノ運びのネットワークを築いています。

食料品、電気製品、機械、石油、天然ガス、石炭、鉄鉱石、木材、そして自動車。日本郵船は、日本だけでなく世界中のさまざまな国で、たくさんの必要とされているモノを届け、多くの人たちの暮らしを支えています。

みなさんが、海を眺めた時に、白地に赤い二本線の入った煙突のある大きな船を見かけたら、それは日本郵船の船であるしるしです。三太やその仲間たちが、毎日元気に誇りを持って働いている姿を思い出してください。



当社はこの印刷用紙を通じて
環境保全活動に協力しています。

2016年7月発行