

初めての乗船実習 航海訓練所 練習船「青雲丸」から学んだこと

富山高等専門学校 商船学科3年航海コース 竹内めぐみ

練習船 青雲丸

初代の練習船 青雲丸は、我が国における初めての5000トン型大型練習船である。初代青雲丸は、1968年11月に建造され、就航以来29年間に渡り実習生を乗船させ、世界各地への訓練航海を行った。その距離、地球47週分に相当する101700海里、送り出した実習生の数、約8900名である。1996年3月に新たに起工された2代目青雲丸は、翌年の同月に進水し、今日、実習生180名を乗船させ、日本の海運界を支える若き船員を育成している。



小樽港入港時の青雲丸(2015.8.1)

青雲丸という船名は、船員教育機関の職員と在学中の学生・生徒から公募した結果である。また、主船尾には当時の中曽根運輸大臣(後に首相)ご自筆の船名が飾られている。

その2代目青雲丸は、運行設備や教育、移住設備が充実している。例えば、実習生全員を収容できる第一教室の他に、約半数収容の第二教室が設けられ、そこには約6000冊の書庫が存在している。第一教室の真上には、実習生の健康を維持するためにスポーツジムという運動場が設けられている。その他にも航海船橋の真下に実習船橋を設ける、機関室では出来る限り広い実習スペースを確保するなど、実習訓練の効率化が図られている。

また、女子実習生の増加と女子職員の乗船に考慮し、充実した女子衛生設備が備わっている。一女子実習生として、大変過ごしやすい環境であった。(今回は28名の女子実習生) その青雲丸で私は、初めての航海訓練所での実習を行ってきた。7月21日に神戸を出港し、1ヶ月後の8月20日同港で下船した。寄港地は小樽と函館であり、陸奥湾で仮泊した。東京海洋大学と弓削商船高専、そして富山高専の67名で短期実習を開始した。この他に青雲丸には93名の長期実習生、48名の乗組員、総計206名が乗船していた。(事情により途中下船者2名)

そこで学んできたことや、体感したことを通して、航海訓練所とはいったい何なのか、実習の心得や楽しみ、辛さ等を今後初乗船する者である多くの実習生に知ってもらおうべく、この新聞を作成したいと思う。また、船員になるための必要不可欠な実習として、商船高専や商船大学ではどのようなことを学んでいるかを世に伝え、船員という職業に一人でも多くの方が興味を抱いてくれることを願い、作成する。
(航海訓練所編「青雲丸史」、発行株 成山堂書店、1969年2月を参照)

航海訓練所 歴史と歩み

1941年12月8日、太平洋戦争の開戦により、戦時下における海運の統一行政が行われることになった。これにより当時活躍していた練習帆船「大成丸」「進徳丸」「日本丸」「海王丸」は戦時体制に入った。練習船はその後、戦争の危機に備えて外洋航海を中止した。また、大成丸と日本丸、海王丸は東京湾内、進徳丸は瀬戸内海でしか訓練することが許されなかったため、訓練に大きな障害をきたした。当初は大洋航海が難しい見込みであったが、戦局が緊迫の度を加えたため、見通しは立たない状況であった。そのころ、輸送力増強のための緊急物資輸送、行動海面拡大のための船隊の内面回航が企画された。これを統合運営する機関が航海訓練所であり、1943年3月30日設置、4月1日より施行となった。それ以降航海訓練所では、長年に渡り多くの若き船員及び海技従事者を世に送り出している。

航海訓練所の乗船実習では、実習生は班ごとに行動する。その中で、班長や学習係、衛生係など各人役割が与えられる。それらは、明治の時代の練習船から存在し、今日でも存在している。 航海訓練所では、他にも昔からの、訓練や生活での仕来たりが今でもなお受け継がれている。



日本丸の登橋礼の風景 (遠洋航海出発時の登橋礼)

航海訓練所 今日

航海訓練所では、日本最大の帆船「日本丸」、「海王丸」、「ディーゼル機関を備えた「大成丸」「銀河丸」「青雲丸」の5隻の練習船で航海訓練を行っている。訓練所で学んでいる実習生の数は、2014年は7435名であった。実習生は、商船大学や商船高専の学生が対象である。目的は、航海訓練を行うことにより、船舶の運行に関する知識及び技能を取得させることである(独立行政法人航海訓練所法第3条)。また、海技従事者として必要とされる旺盛な精神力と体力を養わせ、優れた指導性と行動習慣を体得させるよう努めている。

訓練は、航海系と機関系に分かれて行い、航海系では、船橋当直や出入港に関する実習を行う。機関系では、機関の運転や、機関整備を行う。また、操練や保安応急の実習、帆船ではマストに登っての展帆を行い、帆走訓練が実施される。遠洋航海も行われ、ハワイ、シンガポール、オーストラリア等に寄港する。寄港地では、一般公開の他、体験航海なども設けられ、より身近に船を体感することが出来る。



非常時退船を想定した操練の実習風景

実習開始前と終了後で感じたこと

開始前、私は将来、船に乗って海上で仕事をしたいと思っていた。特に、航海士として活躍したいと強く思っていた。しかし、この1ヶ月航海訓練をして、その気持ち弱まった。なぜなら、船というのは、陸からはなれている時間の方が長く、限られたスペースでしか行動できず、限られた事しか出来ない。私はピアノを学んでいるのだが、毎日ピアノに触れない、という点がこの実習で一番辛かった。教室に一台置いてあったが、居住区が教室のすぐ側にあるので、音の事を考えると騒音ということで迷惑をかけてしまうので弾く事が出来なかった。

我慢をすればいいだけの話ではあるが、航海が長く続くととなると、とても耐えられそうにない。船乗りは、何ヶ月間乗船した後、長期の休暇が与えられる。その休暇で海外旅行や趣味に没頭するのも憧れはあるが、限られたスペースで限られた事しか出来ないというのには、人によっては考えようであると思う。このように短期間でも乗船する事により就職や将来についての考えが変わった人は多いはずである。私はまだ完全に船乗りになりたくないと決めたわけではないので、来年の長期実習で船と陸どちらが自分に合っているのか見極めていきたい。

航海訓練所 ～1ヶ月の実習訓練の実際～

1ヶ月の日課予定

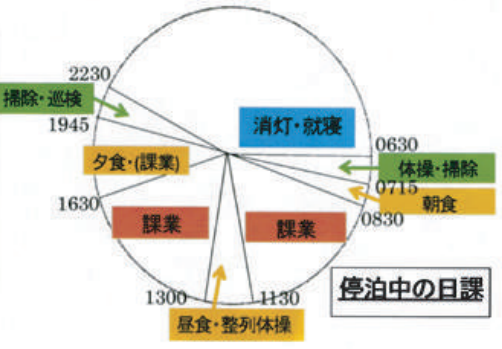
訓練航海の初めには、日課予定表が配られる。そこには、行動予定の他、午前午後の課業内容、航海中であれば当直時間や出入港時の割り振りが、班ごとに書かれている。実習生はこの日課表を見ながら、毎日行動する。課業内容や当直については、私たちは初めての大型船実習であったため、航海系機関系、ともに学んだ。主にこの短期実習では、航海士や機関士の役割、当直中の仕事について学んだ。分団実習では、座学ではなく実際に体で物事を学んでいくというものである。例えば、航海系であればロープワーク、機関系であれば発電機原動機の運転などであった。その他、操練や知識テストも行われた。テストでは、座学で学んだことが出題され、不認定になってしまうと下船することができなくなる、というものである。航海当直を経て入港すると、総員上陸が設けられる。実習が休みで、陸の上でも生活を送れるという自由が与えられる。私はこの総員上陸で皆で函館山に登ったりした。とても楽しい一時であった。

3月	1400 小機室	『船内職制』SP/N	出港部署/航海当直
4	0900 面談室	航海当直・夜泊部署	ワークブック調査②
5		課題研究	
6		分団実習②	分団実習②
7	0900 忠告	N:1.3.5 E:2.4.6	N:2.4.6 E:1.3.5
8	1000 面談室	操縦部署・入港部署	『無線通信』C/R

航海当直		出入港等船室配置	
0	4	8	12
16	20	24	
1	5	9	13
17	21	25	
2	6	10	14
18	22	26	
3	7	11	15
19	23	27	
4	8	12	16
20	24	28	
5	9	13	17
21	25	29	
6	10	14	18
22	26	30	
7	11	15	19
23	27		
8	12	16	20
24	28		
9	13	17	21
25	29		
10	14	18	22
26	30		
11	15	19	23
27			
12	16	20	24
28			
13	17	21	25
29			
14	18	22	26
30			
15	19	23	27
16	20	24	28
17	21	25	29
18	22	26	30
19	23	27	
20	24	28	
21	25	29	
22	26	30	
23	27		
24	28		
25	29		
26	30		
27			
28			
29			
30			

↑行動予定と、課業内容
実習配布資料より
←航海当直と出入港配置(私は3班に配属されていた)

1日のサイクル



停泊中の乗組員・実習生の朝は、0635から始まる整列点呼、並びに体操から始まる。なお、行動は全て5分間前精神であるため、30分には整列して並んでいなければならない。その後、各班で振り分けられた掃除場所を掃除、0715より朝食となる。課業は午前午後3時間ずつである。午後課業の前にも朝と同じく、整列点呼、体操が行われる。午後課業が終わった後は夕食をとり、掃除を行って2230より消灯となる。航海中は、班ごとに当直に入り、決められた時間に食事をとる。朝昼の整列や掃除はその時間に当直に入っていない班だけで行う。当直は4時間ごとであり、1日に2回入る。当直中の仕事としては、航海系はサブワッチ(当直航海士の見習い)、操舵、見張り、レーダー当番、天候等を記録するリーサイドが挙げられる。機関系では、当直開始30分前から機関室に入り異常がないか機関の点検見回り、制御室での機器の見張りを行った。尚、私たちは18歳未満であったために、深夜当直には入れなかった。実習初めは、時間に追われ大変な思いでしたが、規則正しくあるので慣れると案外生活しやすかったりする。

元士官が語る ～学生たちに伝えたいこと～

笹谷敬二教官は、富山高専専門学校の教職員である。前職は航海訓練所の士官であり、1982年の10月から、1995年3月までの13年間、若き海技従事者を世に送り出してきた。その後民間企業を経て、富山高専の教職員に就き、元士官経験を生かした授業を始め、航海訓練所の事や船の世界について学生に指導されている。士官であった時の話を聞くと、当時は今の学生に比べやんちゃな子が多かった、と笑って答えられた。しかし、やる気もあつたため、やりがいを感じたことも多かった、とも答えられた。士官として、実習生に思っていたことは、実習を頑張ってほしい、海に関連した職に就いてほしい、とのことだった。今の時代に比べ、就職難だった時代であるが、当時の実習生たちが、今社会で成果を上げているいき、とても嬉しい、と微笑まれた。当時の印象に残っている思い出話を聞くと、「世界一周」を挙げられた。当時の訓練所では、冬の過酷な北太平洋での帆船での航海訓練を乗り越えた後、夏に、世界一周か北太平洋一周の、約89日間に渡る訓練航海を行っていた。

世界一周では、パナマ運河を通るなど、学生にとっては全てが初めてであったため、みんな目を輝かせていた、と懐かしそうに話された。現在では、遠洋航海が設けられているだけで、世界一周をすることはないので、当時の学生が少しうらやましく思う。現在、教官という立場から学生に対する思いを述べてもらおうと、目標を持ってほしい、とのことであった。今の時代は就職も安定してきており、船に乗れる時代である。そんな時代だからこそ、強い意識と意志を持ってほしい、と答えられた。今の学生は伸び代がある、だからいてくれない。やっただけ結果はついてくれない、と熱い思いを述べられた。



笹谷敬二教官

先輩からのメッセージ

神田侑希先輩は、本年9月に計12ヶ月の訓練航海を終え、富山高専専門学校商船学科を卒業、現在は専攻科の学生である。商船学科へ進学した理由は、海や乗り物が好きだから、とのことである。実習での思い出話を聞くと、日本一周や赤道、日付変更線を通ったことが良い経験になった、と語られた。また、友達もたくさんできた、と答えられた。友達がいるから、きつい訓練も乗り越えることができた、とのことである。女子実習生としての実習の感想を聞くと、女子だからと言つてできない実習はない、体力的にもついていける、だから心配することはないと答えられた。これから長期実習へ行く先輩に一言メッセージをもらおうと、確かに実習へ行く前は不安である、しかし行けば仲間ができて、協力して毎日乗り越えていくことで、力が付き、良い経験になる。また、座学だけではわからないことも多い。だから、恐れず前向きに実習を頑張ってください、と述べられた。先輩の言葉を忘れず、次の実習に生かしたいと感じた。



総員上陸で実習生仲間と函館山に登りました!

あとがき
今回、この新聞を作成することができたのは、指導して下さった教官はじめ、インタビュールにに応じて下さった教官、先輩のおかげです。この場を借りて深く感謝の気持ちを述べたいと思います。また、今回の新聞制作が、これから実習へ行く後輩たちにとって訓練所についての情報源として役立つ事を願ひました。ありがとうございます。