

## 御前崎海運

# 今年からガントリークレーン士の養成を開始

## 砂利船業界の技士不足に対応

の辺野古の埋め立て工事を目前に控えるなど、大型公共工事が本格化するなかで需要が全国的に高まってきている。

そのようなか、砂利船業界では老朽船のリプレイス問題、船員不足問題以上に、埋め立て工事などに必要なガントリークレーン士の不足に頭を抱えている。

砂利船のガントリークレーン士については、「クレーン士の技術熟練度で荷役時間が1時間違つともある」(砂利船事業者)と言われるほど専門技術

が求められるもの。このため建設会社の現場責任者からは、「未熟なクレーン士だと作業が遅れるために交代を求められることもある」(同)という。

作業現場で即戦力となるガントリークレーン士が常に求められていることから、業界内では一時期、陸上のクレーン士に海技免許を取得させ、砂利船に乗船させるという案も浮上したようだ。しかし、安定した地面でのクレーン操作と不安定な海上でのクレーン操作で

は、「全く作業条件が異なるため即戦力になり得ない状況がわかった」(同)という。

このため若手のガントリークレーン士の確保・育成、技術伝承が砂利船業界全体の今後の存続にも関わる喫緊の課題となってきた。

このようなか、国内最大規模のガントリー船団(運航船36隻のうち社船20隻)を擁する御前崎海運では、今年度からガントリークレーン士不足問題への対応として若手ガントリークレーン士の育成に着手した。

同社は、今年4月から尾道海技学院(マリンテクノ)で開講中の「6級海技士(航海)短期育成科」に、今年度は社員9名が入校し、内航船員を

目指して訓練に励んでいる。同社がこのコースに参加するのは今年度が3回目になるが、併せて同社独自に今年度からガントリークレーン士の育成講座を開始した。

これは、グループ会社の造船所の海側にガントリークレーン士を係船、造船所の

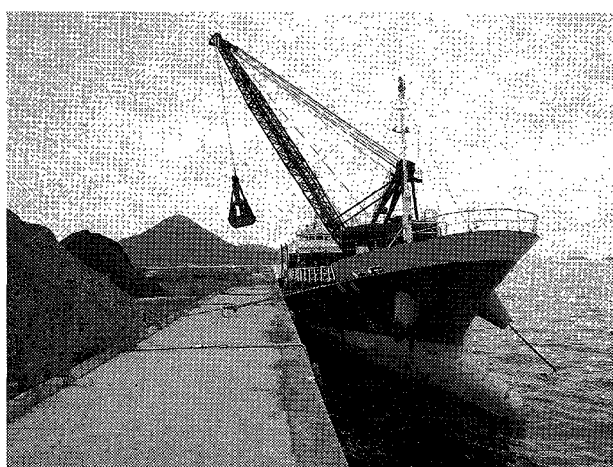
準備を利用して、新人ガントリークレーン士の育成を開始したというもの。講師には、長年ガントリークレーン士として海上作業に従事していた熟練船員技術者が指導(1回当たり3名)に当たっている。

同指導は、乗船実習の合間にガントリークレーン士に興味を持つ社員を対象に、ガントリークレーンの基礎的な操作を1か月程度学ぶ。その後は、同社の運航船で熟練ガントリークレーン士の補助のもと、2名ペアでのOJTにより育成していく体制を整えている。

小池社長は、「御前崎海運の未来を担う人材になるよう期待している」と述べたうえで「現在、内航海運業および造船業は、就職者の高齢化が進んでいる。経験者の確保はもちろん、若者の育成は急務の課題なので、今後積極的に小池造船海運グループ全体で取り組んでいく」とコメントしている。

小池造船海運グループの御前崎海運(小池裕治社長)は、今年度から自社の新人船員を対象としたガントリークレーン士養成講座を独自のプログラムで開始している。

石材・砂・砂利を運搬するガントリー船については、東京オリンピック・パラリンピックや沖縄県



荷役中の御前崎海運のガントリー船「晴英」