国内物流の心臓部を支える女性機関士

内航船「翔洋丸」に神戸～広島同乗取材

女性機関長が誕生

安全と効率運航を心がけ

5月7日、神戸港の六甲アイランドには1隻の内航コンテナ船が停泊していた。日本郵船や川崎汽船、マースクなどの外航船コンテナバースに挟まれた内航フィーダーバースに停泊していたのは、荷役を終えて出航を待つ三原汽船（本社・香川県観音寺市）運航の「翔洋丸」（498トン）。一昨年同船には、内航初の女性船長が誕生した。1年半の時をへて、今年同船には女性機関長が就任した。外航の延長線上にあり、まさに支線（フィーダー）となって積み荷を国内に運ぶ同船。女性機関長のもとで働くのも女性1等機関士だ。若き女性たちの力が、国内物流の心臓部を支えている。神戸から広島まで同船に同乗した。

「翔洋丸」の乗組員（前列左から久地井機関長、近藤１機士、堀甲板員、後列左から上園２航士、吉開船長、福本１航士）

神戸港六甲アイランドには「翔洋丸」（498総トン、全長76・68㍍、幅13㍍）が初夏の日差しの中で輝いていた。1年半前に女性船長・寺田美夏さんの取材で同船を訪れたとき1等機関士として乗船していた久地井美央さんが機関長を務める。

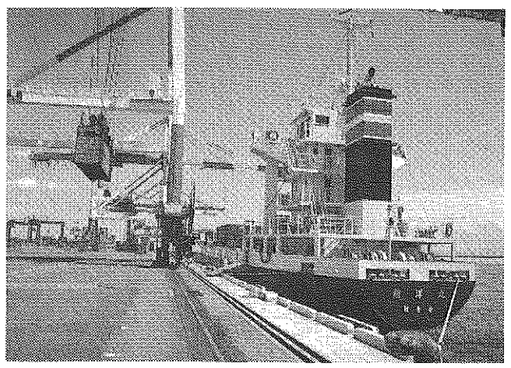
「正式にはまだ1機士です。本船には機関長代理で乗船しています」と久地井さん。しかし部下として1等機関士を従え、機関長の仕事をこなす。1機士の近藤真衣さんも女性。同船の機関部は若き女性機関士が2人できりもりしている。

出航前に船の潤滑油を給油するという。給油船を待つ間、乗組員全員が食堂にそろい昼食をとることになった。同船は、吉開勝船長以下、福本啓二1等航海士、上園智博2等航海士、堀羽嘉甲板員、そして機関部の久地井さん、近藤さんの2人を含めて6人が乗り組んでいる。食事は、昼食は機関部、夕食は甲板部が担当し交代で作る。この日の昼食は近藤1機士が作ったカレーライスだ。

◇◇

基幹航路の維持・拡大を図るためコンテナ貨物を集荷するうえでその役割が期待されている内航フィーダー。荷主や外航船社の要望に応じて、臨機応変に寄港地を変更できるのが強み。まさに支線（フィーダー）として国内物流を担い活躍する。

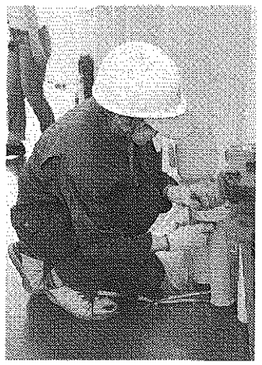
「翔洋丸」はその先駆けといえる存在で、三原汽船が所有・運航する。2008年8月竣工。おもにマツダの自動車部品を輸送し、用船主はマロックス（本社・広島市）。広島と神戸を定期的に結び、週に1回は山口県防府と大阪に寄港する。本航では18TEU（20フィートコンテナ換算）、22FEU（40フィートコンテナ換算）を広島で揚げる。



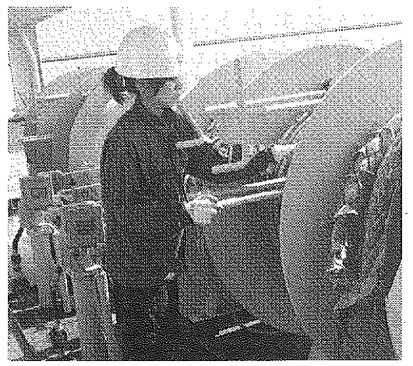
「翔洋丸」

午後1時50分、給油船が到着。右舷に横付けして潤滑油の給油が始まった。久地井機関長が指示を出し、給油船の船員と協力しながら、ドラム缶から給油口にホースをつなげて給油を行う。

給油が終わると息つく間もなく出航だ。吉開船長から14時30分の出航が告げられると、近藤1機士が岸壁に飛び降り、係船索をビットから離す。



給油口を締める



ウインチで巻き上げる

外航船と異なり、綱取り離し作業にラインマンが付くことはあまりない。そこで、艫（とも）は機関部、艏（おもて）は甲板部が担当する。重い係船索をビットから離すにはかなり力がいるはずだ。久地井さんがウインチで綱を巻き上げる。

一方、ブリッジでは出航を終えて、吉開船長が上園2航士に当直の引継ぎを行っていた。天候は快晴。見通しも良好だが、夜半にかけて崩れるようだ。「強風警報、濃霧注意報が出ています」と船長から2航士へ。同船の航海速度は平均11ノットで広島までは約16時間半の航海。エンジンの回転数を落とし、効率と環境に配慮して運航している。

当直は20時30分まで2航士、その後午前1時まで福本1航士と堀甲板員の2人が行い、再び船長が7時30分の入港予定まで当直に立つ。狭水道と早い潮流で知られる「音戸の瀬戸」を堀甲板員に経験させるため、前航から当直体制を変えたのだそうだ。「瀬戸内海を走れなければどこも走れない」と吉開さんと上園さんが声をそろえた。

◇◇

機関部は約5時間ずつ2名で当直を行う。最初に当直に入ったのは久地井機関長だ。久地井さんは福岡県の出身。神戸商船大学（現・神戸大学海事科学部）を卒業し、今年で入社5年目になる。昨年、鋼材運搬船「みつひろ5」で機関長代理となった。最初はベテラン1機士のサポートを得た。

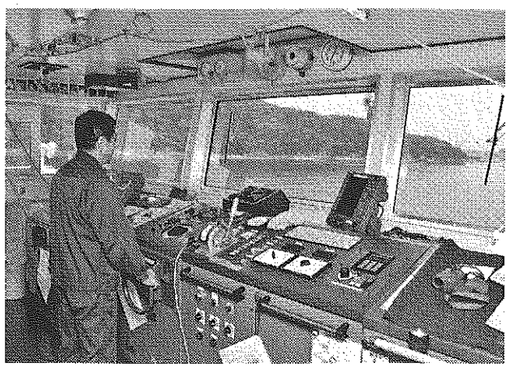
久地井さんは同船乗船中に機関トラブルを経験した。過給機が壊れて主機関に空気が送れなくなった。千葉県館山沖を航行中だったが、修理のため寄港したくても、主機が回らず速度がでない。幸いベテラン船長が約5時間かけて入港させて事なきを得たが、経験の大切さを実感したという。

「翔洋丸」では後輩の

（5面につづく）

（4面からつづく）

1機士を指導しながらの乗船だ。「人に教えるのは難しいですね。今まであいまいにしか分かってなかったのだと痛感します。近藤さんは疑問点をどんどん質問してくる。自分のスキルが暴露されて恥ずかしいですが、信頼してくれているのはうれしい」と久地井さんは語る。さらに最近は休暇が楽しみになってきた。家族と旅行をしてリフレッシュする。公私ともの充実ぶりがうかがえた。

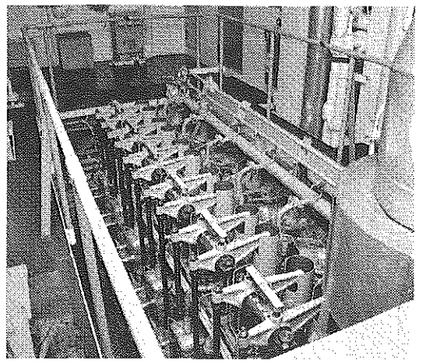


操船する吉開船長

後輩に教えながら自分の理解も深める

一方、近藤1機士は陸上で自動車エンジンの開発を手がけていたが、船員養成機関に入学し直して船員になった変わり種だ。「自動車のエンジンはほとんど電子制御だが、船は手作業の部分も多く、自分で動かしている実感がある」と目を輝かせる。

しかし、時には女性として体力的な限界を感じることもある。「清浄機を解体して洗浄した後、回転体ナットの締め付けがどうしてもできなくて。最後は男性の1航士に力を貸してもらいました」と苦笑する。力が足りない分は、テコの原理を応用したり、部品を温めたりと工夫し試行錯誤を繰り返す。「知恵を働かせる面白さがありました」と経験を日々吸収する近藤さんだ。



エンジンルーム

◇◇

夜になると、予報通り雨が降ってきた。視界が悪く、甲板部は操船に神経を使う。吉開船長は、海上自衛隊を退官した後平成19年に入社した。34年間自衛官として務め、最後は多用途支援艦「すおう」の艦長だった。「初めは民と官の意識の違いに戸惑ったが、再び海で働けるのがうれしい」と言う。「やり方は違っても安全航行を目指すのはいっしょです」と語った。

福本1航士は、長崎県出身。10年前に漁船から転身した。「初めは女性船員に驚いたが、いっしょに仕事をしてみて支障を感じない。力仕事はやり方を変えればいいし、実際よく工夫してますよ」と評価する。「女性がいると船内の雰囲気もやさしくなっていい」と笑った。

上園2航士はこの日の夕食を担当した。炊き込みご飯とけんちん汁に焼き魚。「冷蔵庫にオクラがあります。ポン酢などでどうぞ」とのメモ書きに心憎い気配りを見せた。他社から4月に転職したばかりだが、船員として約10年のキャリアを誇る。「内航船は少人数で忙しく働くところが好き。冷静に最善をつくせる船員になりたい」と語る。

最年少は堀甲板員。小樽海上技術学校を卒業して昨年12月に入社したばかり。テレビ番組で寺田船長を見てあこがれた。「チョッサーに助けてもらいながら、1人で航路を走り抜けられたときがうれしい」と言う。初めての休暇では母校で仕事ぶりを報告してきた。「真面目に楽しく仕事を続けたい」と抱負を語った。

◇◇

午前7時30分、無事広島港の海田コンテナふ頭に着岸。雲が切れて再び「翔洋丸」は初夏の日差しにまぶしく輝いた。