

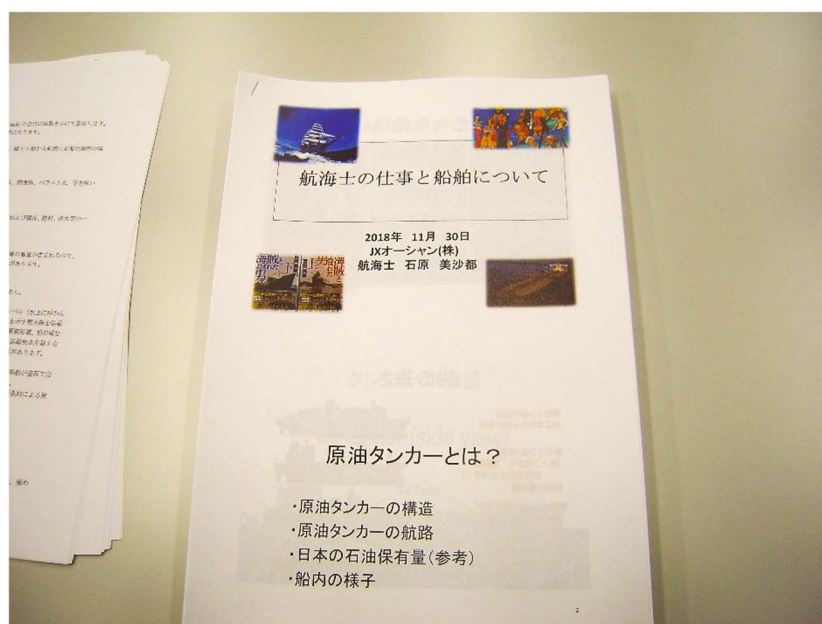
2018年11月30日(金)の19時より東京国際フォーラムにて2018年度勉強会を開催致しました。数年前より、東京金剛会では年に一度勉強会として卒業生に講演を行っていただき、卒業生同士の交流を深めるだけでなく、普段馴染みのない分野の見識を深める活動を行っております。

今回は2006年卒業(第41期)の石原美沙都さんをお迎えし、

「航海士の仕事と船舶について」との題目で御講演いただきました。石原さんはJXオーシャン株式会社にお勤めされており、外洋航海の航海士としてご活躍中です。



皆様は航海士と聞いてまず何を想像されますか。多くの方は某海賊マンガに出てくる女性を思い浮かべるのではないのでしょうか。かく言う私もその一人です。ただ、多くの方にとって船や航海士は馴染みのない分野であるため、大まかなイメージは持っていますが、実際に具体的にどのような仕事をされているか正しく知っている方はあまりいらっしゃらないかと思います。今回石原さんの講演を聞くと、当初私が想像していたよりも航海士のお仕事は多岐に渡っており大変驚きました。



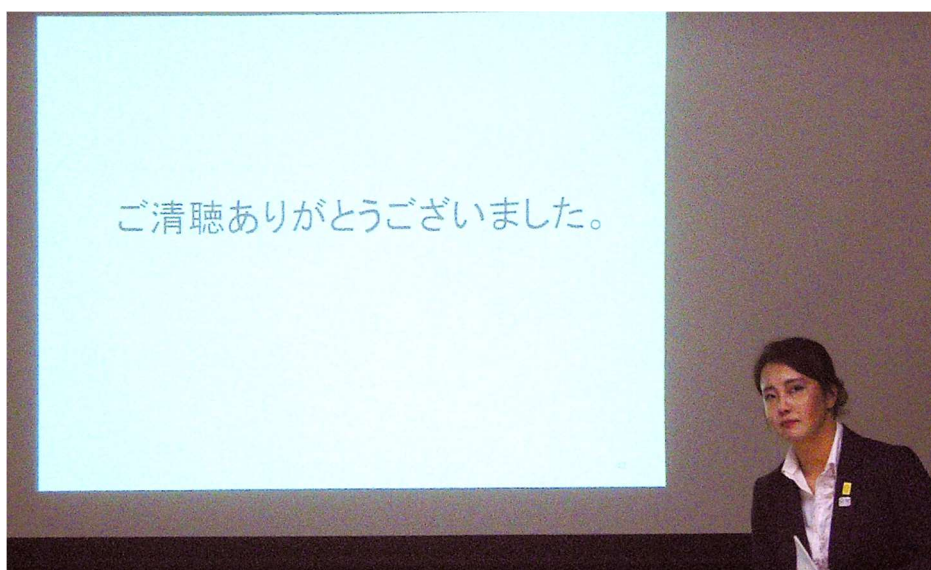
当日は、石原さんが主に乗船されている石油タンカーのご紹介と航海士のお仕事をご紹介下さいました。船にはいくつか種類がありますが、載貨重量トン数 30t 規模の石油タンカーに乗船されています。船の全長は 333.0 m で東京タワーと同じくらい、喫水も含めた高さは 63.77 m と 16 階建てのビルに相当します。わかりやすく例えると、豪華客船の飛鳥Ⅱの総トン数が 5 万トンのため、約 6 倍の大きさです。船が大きいと、パナマ運河はまだ通ることはできないそうです。このような巨大な船をなんと 25 人程度で往復 45 日間も運航すると聞き、ただただ驚くばかりでした。過去の石油タンカーからの石油流出事故を受けてオイルタンクは外壁が二重構造になっており、内部に仕切りを設けることで船が揺れてもオイルが波立ちにくいような工夫がされているようです。モンスーンによる大シケの時などは左右それぞれ 25° 傾く（ベッドから落ちる・机の上から物が落ちる）ようですが、その際にもオイルが片側に寄りすぎることを防ぎ、安全な航行が可能となっています。



航海士は、天候や潮の流れなどを調べて安全に通過できる航路の設定や、他船と衝突しないよう見張りを行うといったお仕事だけでなく、様々な業務があるそうです。荷物や乗客の積み降ろしのオペレーション、船の防災設備の保守管理、甲板上の機器整備、そして乗組員の勤務・荷物の管理なども航海士のお仕事です。一等航海士、二等航海士、三等航海士で仕事内容が異なりますが、どの階級であっても複数の業務があるようです。船の重量調節等に使用されるバラスト水を溜めるバラストタンクの検査も航海士のお仕事で、酸素等の各種気体の検知器を装着してタンク内に入り不備がないかチェックします。過去には不幸な事故もあつたらしく、危険かつ重要なお仕事です。勤務時間は基本的には 1 日 8 時間勤務であり、階級によって当直時間が異なります。二等航海士の石原さんは 0-4 時、12-16 時が基本的な当直時間となっていますが、入港時などは様々な付加業務が発生するため、24 時間以上働き詰めとなることもあるようです。

船上での生活では危険なこともあります。その一つが海賊です。甲板が海面から比較的高い位置にある石油タンカーは海賊に狙われにくいそうですが、実際に海賊を目撃されたことはあるそうです。狙われにくいとはいえ海賊対策はもちろん必要で、海賊が出る地域を航行する際には、甲板に鉄条網を巻きつける・前後を軍艦に護衛してもらう・他船と協力して隊列を組んで航行する、といった手段を取るようです。

また、船という隔絶された環境のため、様々な事ができなければなりません。ちょっとした機材の補修であれば乗組員で溶接して修理をし（筋トレに使うダンベルも溶接して自作するらしい!）、傷の縫合や注射などもするそうです。驚いたのが、一般的に貨物船には船医はいらっしゃらないらしく、怪我をしても乗組員で対処しなければならないようです。どうしても医者に診てもらう必要がある場合は寄港するようです。



石原さんが講演中に「(船と原油等の貨物を合わせて) 200-300 億円のもの動かす責任がある」とおっしゃっていましたが、プライドと責任を持って仕事をされていることをひしひしと感じました。来年は一等航海士に昇任されるご予定とのことですが、将来、日本人女性初の石油タンカーの船長となられるのを楽しみにしております。