

船のお仕事

Ferry Sunflower Works

このコーナーでは、「フェリーさんふらわあ」で働く人達を取り上げる。普段会うことのないスタッフや、フェリー内の仕事場など取材を通じて、フェリー運航の核心部分にふれていきたい。題して「船のお仕事」、第一回目は、機関士と甲板手の仕事現場である。



機関長・下岡博文さん(中央)
二等機関士・中野辰哉さん(左)
甲板手・石川益寛さん(右)

エネルギーを持たせる。彼ら機関士は、朝、入港すると昼までは整備作業に追われ、休憩を挟んで出航1時間半前にはスタッフにかかる日課を送っている。

当然、運航中が機関士の本番だ。安全運航ができるよう、エンジンはもとより、計器と格闘しながら、運転状態を確認します。船室にて各機器の運転状態を確認します。船長から気象に関する連絡があり、瀬戸内海はそれ程影響がない時でも外洋(太平洋)では波の高い日もあり、酷い時には5~7mもの波が襲うこともあるんですよ」と機関長の下岡博文さん。ベランラしく、落ち着いた仕事ぶりで、この人達がいるからこそ、無事に目的地に着くのだと縁の下の働きぶりに感心することときり。「時化^{とき}た時は出力に注意。オーバーロードにならぬよう計算しながら走らせています」と話す。

出港すれば、出力計を中心に見て操作する。中野さん曰く「常に出力85%を維持できるように整備しておくのが仕事」で、計器画面をにらみ、数値をいかに維持できるのかの戦いがこの場では繰り広げられているのだ。本船は最大34200馬力で、通常は29000馬力で走っている。これが時化てきたら負荷がかかつてくる。29200馬力を超えたら出力を下げるのだそう。

「146000ps(馬力)で85%と考えてもらえればいいです。負荷指示計は50mが上

限で、常用出力の85%を制限しているんですね」と下岡機関長が教えてくれた。

蛇足ながら、等機関士になるまでは14~15年のキャリアを要するらしい。商船大学や商船高専、水産高校に在学している時に、すでに機関士を目指そうと決め、それに必要な勉強をしていくようだ。なので途中の配置転換はほぼない。「機関士として大変なことは?」と質問を投げてみた。すると、下岡機関長は「夏場の暑さ」と意外な答え。でも考えれば、機関室は常に暑く、夏には45~47℃に達する。「水分補給しながら熱中症にならぬよう気にかけています」とは、まさに本音の回答であろう。

甲 板手を務める石川益寛さんは、出港前にトラックを誘導させ、船に乗せる。大型から順に行い、まずはトレーラーを積む作業を。そしてトラック、乗用車の順に誘導していく。

出港すると、すぐさま最上階の船橋(デリッジ)に移動。ここでは航海士二人、甲板手一人の割りあてで船を動かしていくのだ。石川さんの任務は船が無事航海できるように操縦する。しかし、船が動かさない。なぜ? 甲板手が船を切ることが多い。瀬戸内航路で走っているケースもあるので、わかりにくくならないか、はたまた障害物はないかなど、レーダーと双眼鏡で、時には目視して確認し、スマートに運航できるように進めていくのである。「志布志航路のように外洋(太平洋)を通る時は、そんなに障害物はありますね」と話すのは、二等機関士の中野辰哉さん。フェリーは、4日に回燃料の補給をし、二往復りで、この人達がいるからこそ、無事に目的地に着くのだと縁の下の働きぶりに感心することときり。「時化^{とき}た時は出力に注意。オーバーロードにならぬよう計算しながら走らせています」と話す。

瀬戸内海は、漁船も多く、運航に気を使います

出港すれば、出力計を中心に見て操作する。中野さん曰く「常に出力85%を維持できるように整備しておくのが仕事」で、計器画面をにらみ、数値をいかに維持できるのかの戦いがこの場では繰り広げられているのだ。本船は最大34200馬力で、通常は29000馬力で走っている。これが時化てきたら負荷がかかつてくる。29200馬力を超えたら出力を下げるのだそう。

「146000ps(馬力)で85%と考えてもらえればいいです。負荷指示計は50mが上



操舵装置



風向風速計



エンジンコンソール

舵と舵の見張り役。一隻のフェリーに航海士が三人、甲板手が六人乗つており、ここに運航の指示を出す船長が一人就く。船と船が衝突しないか、島などとぶつからないか、はたまた障害物はないかなど、レーダーと双眼鏡で、時には目視して確認し、スマートに運航できるように進めていくのである。「志布志航路のように外洋(太平洋)を通る時は、そんなに障害物はありますね」と話すのは、二等機関士の中野辰哉さん。フェリーは、4日に回燃料の補給をし、二往復りで、この人達がいるからこそ、無事に目的地に着くのだと縁の下の働きぶりに感心することときり。「時化^{とき}た時は出力に注意。オーバーロードにならぬよう計算しながら走らせています」と話す。

安全運航を支える心臓部



エンジン(機関)制御盤



さんふらわあの /



V型12気筒エンジン

