



若い乗組員たちと 過酷な作業に挑む

株式会社 小島組 P-8160 良成丸 船長
澳本 佳佑 さん

おくもと・けいすけ

29歳で小島組に入って約15年。この間、一貫してP-8160良成丸の乗組員として、土運船が運んできた浚渫土砂を埋め立て用に陸揚げする仕事に従事してきた。船長代理として忙しい毎日を送る中、前船長の後任に就くよう会社からの打診があった。5年ほど前のことだ。「自分にはまだ早い」という思いもあったが、意を決して就任することにした。自身を含む7人のうち、4人が20代と若返りを図った乗組員たちを鼓舞しながら、海上での作業を指揮する。

海象、気象の影響を受けやすい海上工事は過酷だ。特にここ数年、太平洋に面して、常にしげっている北海道・釧路の現場に赴くことが多い。基地港の名古屋港から一度現場に向かいに行けば、6～7カ月は戻ってくることはできない。生活を共にしながら続く作業では、「とにかくけがをさせないようにしなければならない」。そのためには少々荒っ



海人 うみひと

現場最前線

ぼい言葉が口から出ることもある。

働き方改革が問われる昨今、船上作業もメリハリを付ける必要がある。順番で休んでもらう時は、陸に上がってホテルでゆっくり休めるようにする。そのためのローテーションの調整も船長として大事な仕事のひとつだ。自らも休みをもらって陸に上がることがある。そんな時でも「船のことが気になり、ホテルを出て船の様子を見に行ってしまう」のだとか。

4月から上限規制が始まった時間外労働にも船長として気を配らなければならない。以前と違って一緒に仕事をする時間が少なくなる分、教える機会も減る。それが「悩みの種ではあっても、じっくり構えて対応するしかない」と考えている。

チームワークが物を言う船上での仕事。コミュニケーションの一環で船員たちと一緒に興じるのがラジコンカー。出向いた先の現場でも、それぞれが所有する「車」を持って岸壁に上がり、相互に走りを見せ合うことを楽しむ。船長の部屋には、ベンツ、GTR、NSXと3台の自慢のボディーが走行を待っている。

現場から再び基地港に戻ってきても、一息つく間もなく次の現場に向けたメンテナンス作業が始まる。停泊期間を勘案して、エンジンのオーバーホールや外板の整備などを行う。こうした準備が次の現場での仕事の成否を左右することになるだけに気を抜くことは許されない。

厳しい作業を経て自分たちが陸揚げした土砂で埋め立てられた土地を見ると「俺たちがやったんだ」という思いがこみ上げてくる。朝が早く、夜も遅くまで作業に明け暮れた神戸空港は、自身にとっても思い入れが深い現場の一つだという。

【P-8160 良成丸】

| | |
|---------|-------------------------|
| 全長・幅・深さ | 60 × 15 × 3.5(m) |
| 総トン数 | 582.6(t) |
| 喫水 | 2.5(m) |
| 揚水量 | 7,480m ³ /hr |
| 搬送距離 | 1,500m |
| 製造年 | 2000年 |