

真っ白な帆に風を孕んで

南 奈乃

神戸にある船員を養成する大学は、一九八二年（昭和五七年）から女子学生を受け入れている。それでも、女子は全学生の一割を占める程度だ。将来の航海士を夢見て、厳しい訓練に挑む彼女らの中に、私の娘もいる。

救命用ボートで大阪湾を横断するなど、ハードな訓練に男女の差はまったくなく、男子に混じってこれまで三年間、毎年航海実習を行ってきた。そして今年は何回生、大学卒業を前に新たな航海実習が始まった。彼女たちが今回乗り込むのは、日本国所有のその名も「日本丸」という帆船である。

初代の日本丸は一九三〇年に神戸の川崎造船所で進水し、その美しい姿から「太平洋の白鳥」と呼ばれた。初代は一九八四年に引退し、現在は「日本丸Ⅱ世」が航海練習船としてその役割を引き継いでいる。海の貴婦人と呼ばれた「海王丸」はその姉妹船だ。

アニメ「ワンピース」が大好きな彼女らにとってはワクワクする思いで、麦わら帽子を被ったドクロのマークを帆に描き入れたいところだと思う。

約二ヶ月の間、西日本沿岸から沖縄や慶良間諸島、伊豆諸島など外洋を周る。

これまでの船と違うのは、登しよう訓練があることだろう。これは帆船のヤード（帆桁）に登り、出港時に見送りの人に挨拶する儀式（登しよう礼）の練習である。「日本丸」のマストは四本あり、それぞれのヤードに船員が配置し、号令に合わせて帽子を取るパフォーマンスをする。わざわざ、これを見学に来る人も多いのである。

メインマストは四十三メートル以上の高さがあり、命綱は付けるものの、高所恐怖症でなくとも一番上まで登るのはスリルがある。一月乗船である。通常でも戸外は寒い季節だ。冷たい風が容赦なく身体を襲う。しかも海の上だ。そのうえ、素足で登るのである。これは安全のためであろう。

途中からは、ロープに足裏の土踏まずを掛けて登る。わが娘は太めであって、その体重がすべてそこにかかってくる。吹き抜ける北風に手足は凍え、寒さと土踏まずの痛みに思わず半泣きになる。風が強まってくるとうまく対処できず、顔から血の気が引く。今両手を離れたら確実に死ぬる、そう思いながら、腕をロープに巻き付けなんとかしのぐ。風速が十メートルを越えたこの日は、その後の訓練は中止になった。

毎日の訓練で全身は筋肉痛になり、無理な体勢が腰痛を起こす。余裕が出てくれば、停泊している東京湾からはスカイツリーが見えたり、朝日に輝く富士山が眺められたりする。

「日本丸」の甲板は木製で、出港すれば早朝に甲板を掃除する訓練がある。まだ夜明け前の甲板に集まり、海水を流しながらヤシの実たわしでこれも素足に四つ這いの状態で磨いてゆく。大阪市所有の帆船「あこがれ」でも小学生が体験するのだが、それは真冬ではない。

六時半の甲板整列時に、教官は言う。

「お前らにいいことを教えてやろう。今朝の気温は二度だ。だが、寒くない」
実習生たち、

「寒くない」

教官、

「寒くない」

再び、実習生たちが叫ぶ。

「寒くない」

「よし、かかれ」

という号令とともに甲板に海水が撒かれ、錐で刺されるような痛みとともにしもやけが素足を襲う。

帆船は風の力を最大限に利用するため、重量を減らしコンパクトにできている。ゆえにこれまでの練習船に比べ、船室は八人部屋でとても狭い。四方の壁に二段ベッドが並んでいる。そこに自分でベッドメイキングをする。皺ひとつなくシーツを伸ばし、キチンと整えなくてはならない。教官が一部屋ずつ見て回り、ちゃんとできていないとすべて剥がしてやり直しをさせる。ベッドのことはボンクと呼ばれており、これが日本丸の名物行事、ボンクラ（ボンク・クラッシュ）である。厳しい教

官にあたると、一部屋全員がボンクラにされる。一から整えると時間や手間のかかるボンクラ回避のため、こっそり洗濯ばさみで皺を伸ばしたりする。

今回の航海には、「爆弾低気圧」というありがたいオマケが二回も付いてきた。食事の時、「揺れるから、しっかり食べるように」というお達しがあつた。空腹だと、船酔いするからである。ビーフシチュー、魚のソテー、サラダにミネストローネと豪華メニューだが、食事が始まった途端、ご飯のお櫃がいきなり揺れて傾いた食卓から落下した。彼女たちは凍りつき、最後の晚餐のようになった。

娘は船橋の配置になつてしまった。船橋とは、キャビンの最上階である。普段は酔い止め薬に手を出さない彼女らも、ドーピングせずにはいられない。

配置に着くため外に出た途端、強風のせいで帽子を海に飛ばされた。教官には叱られたが、太めのため体は飛ばされずに済んだ。船橋から甲板を見ると、船首が波をすくいあげ、直に海水が船に流れ込んでいた。船は傾き、最高斜度は三八度を記録した。まさに壁を歩けるレベルだ。その揺れの激しさでベッドが滑り台のようになり、位置によっては頭に血が昇つてしまい、寝る位置を転々としなければならぬ。

「今夜は、救命胴衣を着けて寝ようかな」

ツイッターに呟いた娘である。

二回目の時は、深夜当直だった。班員みんな命綱を手すりに掛け、手を掴み合つた。激しいうねりに体が一瞬浮き上がり、船から投げ出されそうになる。雲で月も星も隠れ、夜光虫だけがチカッチカツと海面に光っていた。

たまの楽しみは、食糧補給と休養のための上陸である。彼女たちの真の目的は、アルコール補給と女子会だ。近くに実家があるものは里帰りも可能だが、大概是宿泊費節約のためネットカフェなどを利用する。九州は温泉の本場なので、観光と体の健康や清潔を兼ねてお湯に浸かる。乗船時はシャワーのみだからだ。

沖繩辺りまで来れば、気温は二〇度になり甲板流しも苦にならない。だが彼女らにとって悲しいのは、電波が届かなくなることだ。外洋に出ると、わずかな電波を求めてケータイ片手にデッキに群がり、恋人との交信を夜中に試みる「電波難民」が出現する。

離島に上陸する場合は、宿泊はせず散歩上陸といって半日だけになる。長く乗船

していると運動不足になるため、九キロほど歩かせられる。しかも離島は物資が不足しているため、大好きなショッピングも制限されてしまう。島民の貴重な食料を買い溜めしては、海賊と一緒にである。

実習の途中で神戸港に立ち寄った際、私は娘に会いに行った。

「厳しい訓練のようだけど、何がいちばん辛いのか？」

私の質問への答えは、意外なものだった。

「訓練は耐えられるけど、辛いのは人間関係かな」

百十三人中たった十四人でも、女子特有の人間関係でグループ間での仲間はすれなどが起こっているらしい。

去年就職した仲間のなかには、すでに辞めたものがあるそうだ。外洋を長期間にわたり航海するこの仕事は、狭い船の中にずっと閉じ込められる仕事でもある。人間関係が悪くなっても、どこにも逃げ場がないのだ。訓練に耐えてせっかく希望の仕事についたというのに、マストから飛び降り、自ら命を絶ったものも過去にいたらしい。抱いた夢と、訓練で得た技術だけでは、この業界の荒波は乗り切れない。

それ以上に、まず女子の就職は大変である。この業界では、事務職など陸上勤務は別だが、女子を採用しない会社が多い。船の中に女性用のトイレや風呂など、設備がないためである。そんな中、三年前に貨物船では国内初めての女性船長が誕生した。二十二歳でこの世界に入り、当時二十八歳だった。

夫がいることでも話題になった。一旦船に乗れば、休暇まで家には帰れない。三ヶ月間連続勤務の後に一ヶ月間休暇というスケジュールでは、家事など妻らしいことは、ほとんどできないからだ。その後彼女は、母になるという夢も叶えた。産休の後に職場復帰をしたが、子供とは暫く会えなくなるだろう。三ヶ月間の成長を、直接見守ることはできない。女性の職場進出はあらゆる業界で進んでいるが、働き方や人生のありようも多様化した。

登しよう訓練の成果は、別府港と神戸港での「登しよう礼」で披露された。

赤い制服を着た神戸市消防局の音楽隊が「宇宙戦艦ヤマト」を演奏するなか、汽笛が鳴らされ、船が岸壁を離れはじめる。合図とともに実習生はするとマストをよじ登り、自らの配置に着く。電線にとまる燕のような体勢になると「脱帽」の合図で全員一斉に帽子を取り、「ごきげんよう」の三唱とともにそのまま大きく手

を伸ばし帽子を掲げた。

地元神戸港では、見送りに来た保護者も多かった。彼らが船を降り、再び会えるのは一ヶ月先になる。去っていく船の甲板に並んだ実習生に、私はいつまでも手を振っていた。