

# マリンレジャー安全レポート

第19号(平成19年1月)

第七管区海上保安本部  
マリンレジャー安全推進室  
TEL 093-321-2931  
E-mail:kyuunan-7@kaiho.mlit.go.jp



## 明暗！救命胴衣着用と非着用

プレジャーボート等の海難(12月)	
合計 15 隻	
衝突	4
乗揚	2
転覆	1
浸水	1
推進器障害	1
舵障害	0
機関故障	2
火災	0
爆発	0
行方不明	0
運航阻害	2
安全阻害	1
その他	1

12月29日午後11時ころ、男性Aさん(50歳)は大分県佐伯市沖黒島で釣り中、岩場を移動する際に足を滑らせて海中転落しました。自力で這い上がることができず沖合いに流されましたが、男性が着用していた救命胴衣の反射板が光ったのを漁船が視認し救助されました。

一方、12月30日午前7時ころ、男性Bさん(57歳)は山口県萩市高山岬付近の海面から高さ約5mの岩場で釣りを始めましたが、その後付近の釣り人が海面に浮いて泳いでいるBさんを見、数分後には水没しました。午前9時30分ころ、捜索中の巡視艇がうつ伏せで漂流中のBさんを見・収容しましたが、搬送先の病院で死亡が確認されました。

### 事故からの教訓 ~海水温度と生存の可能性~

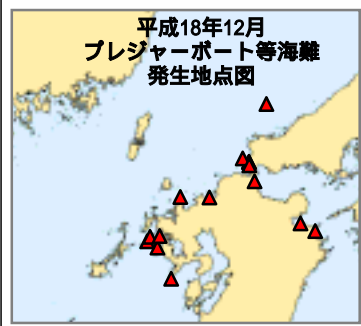
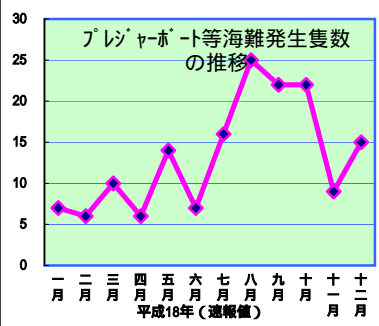
「生き延びるために。救命胴衣の常時着用を！」

九州沿岸海域のこの時期の海水温度は約17 前後ですが、15 から20 の水温下では、事故者の体力、気力、海上模様等にも影響され、一概には言えませんが、「12時間まで生存が可能」といったデータがあります。

水温15 では海水に入ると約10分間で体の表面温度は水温近くに低下しますが、10 ~15 の場合、6時間以内に救助すれば助かる可能性は十分あります。

男性Aさんは、転落後約30分で救助されましたが、医師によると一時体温は25度近くまで低下したそうです。救命胴衣を着ていなければ真冬の海上では浮いていることも困難で、また、漁船からも発見されなかったでしょう。

海中転落の体験談を本紙とともに送付していますので、是非御一読下さい。



### 爆弾低気圧

昨年から主に東北方面で、爆弾低気圧と呼ばれる台風並みに発達した低気圧が通過し、大きな海難が多数発生しています。

1月6日には九州でも大荒れの天気となりました。自然の脅威を侮らず、気象情報に十分留意のうえ、万全の事前対策が被害を防止します。

## 小型船舶の機関取扱い~シリーズ~

### 機関の故障や整備不良による海難が急増!

#### Q2 オイルが増えた?

船外機は、冷え過ぎた状態だと、オイルの状態が悪くなります。  
**船外機が冷えすぎる運転状態**

運転状態によって、燃焼行程で燃え残った燃料は、オイルパンに落ち、オイルに混入します。

エンジン故障の原因にもなりますので、オイルは早目に交換しましょう!

始動、低速運転、加速の時には、濃い混合ガスのため、完全に燃えない燃料が多くなります。

エンジンが冷えた状態での運転では気化しないため、多量の燃え残り燃料が発生します。



短期間の運転

オイルの異常がみられたら、販売店に相談してください。

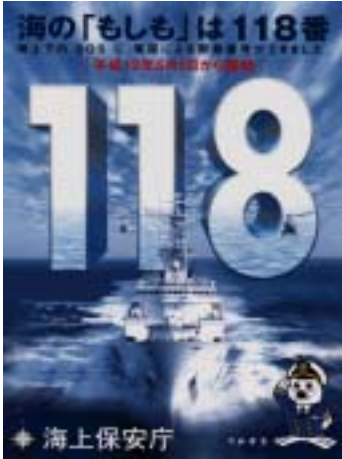
#### アドバイス

暖機運転を実施しましょう!  
長時間の低速運転は避けましょう!  
オイル交換は規定より早目に実施しましょう!

# 海の事件・事故は「118番」

～海の緊急通報「118番」周知週間～

1月18日～1月24日



「海難事故に遭遇した！」又は「目撃した！」  
「密航・密輸・密漁などの情報を得た！」

又は「目撃した！」

「油の排出や不法投棄などを発見した！」

「見かけない船や不審な人物・漂流物を発見した！」



・・・などの事案に遭遇したときや目撃した場合は、「いつ」「どこで」「なにがあった」などを簡潔に落ち着いて通報してください。

しかし、このようなことに遭遇することは稀です。落ち着いて話せない場合もあります。このような場合は、「何が起きているのか」を話していただければ、こちらから必要なことをお聞きますので、説明していただければ結構です。

118番は海上、海岸及び港での事故や異変に遭遇した場合に利用してもらう大切な電話です。118番にかかった電話の中には、緊急ではない問い合わせや相談、間違い電話やいたずら電話などが多く、本当に「緊急の事件・事故」を通報する人の電話が受け付けられないことにもなりかねません。適切にご利用にご協力をお願いします。

## 18年海難・人身事故の状況(七管区)

プレジャーボート・遊漁船の海難159隻(前年比22隻減)

海難に伴う死者・行方不明者4人(前年同)

主な海難は、機関故障38隻、運航障害(バッテリー過放電、燃料欠乏等)28隻、衝突26隻などです。原因は機関の整備・点検不良や取り扱い不良、見張り不十分に起因するものです。船舶運航上の基本を守れば防げたものと思われれます。

マリンレジャーに伴う海浜事故者81人(前年比3人増)

死者・行方不明者29人(前年比4人減)

釣り中の事故者が37人(死者15人)と、事故者数、死者・行方不明者数とも全体の半数前後を占めています。37人中、20人が海中転落です。ライフジャケットの着用が望まれます。

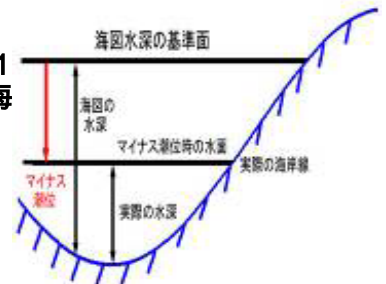
そのほかの主なものは、遊泳中21人(5人死亡)、磯遊び9人(6人死亡)、ボートセリング4人(1人死亡)などとなっています。

## 海の相談室だより(七管本部海洋情報部)

### 冬季の低潮に注意！

1、2月の大潮期低潮時には、年間を通じて最も潮位が下がるため、実際の水深が海図に記載されている水深よりも浅くなる場合がありますので注意してください。

毎年、冬季から春季の大潮期低潮時に潮位が最も下がります。特に、1～2月の大潮期(満月もしくは新月の前後)の低潮時は、実際の水深が海図の水深の基準面よりも11～31cm下がる(マイナス潮位)ことがあります。このような場合、実際の水深は海図に記載されている水深よりも浅くなり、普段は航行可能な浅瀬が航行出来なくなります。浅所付近を航行する船舶は、浅所から距離をとるなど十分な注意を払い航行してください。また、水面が普段より下がることから、港内で係留中の船舶は係船索の長さに余裕を持たせるといった注意が必要です。



### 編集後記

新年あけましておめでとうございます。

当室ではマリンレジャー愛好者の事故の減少を目標に関係団体等の皆様方に本紙を通じまして事故事例や安全情報を提供させていただいております。

マリンレジャーは多種・多様化し、また、根強い人気がある一方で、昨年、全国では約310人の尊い命が失われています。マリンレジャー愛好者は数千万とも言われ、年齢幅も広く、クラブ等団体にも所属しない方が多く、安全啓発活動もなかなか個々の愛好者に届かない現実がありますが、愛好者個々の安全意識の向上をめざし、それぞれができる事をコツコツと続けることしかないかとも思います。「継続は力なり」といったところでしょうか・・・

本年も昨年同様、関係団体等の皆様方の更なる海難防止活動の推進にご協力をお願いいたしますとともに、皆様方のご安全をお祈りいたします。

## 救命胴衣着用の有無が生死の分岐点に

油津海上保安部 巡視船「おおよど」 主任航海士 矢通 勝幸

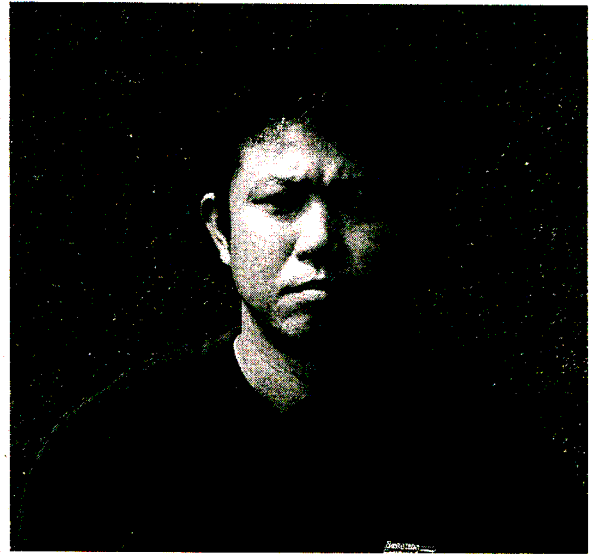
## はじめに

「えっ?」、一瞬何が起きたのか自分でも分からなかった。何故か、顔に海水が勢いよくぶつかってくる。パニックから立ち直ったのは、海面から顔が浮かび上がってからだ。ようやく、自分が船上での作業中に誤って海中に転落したことに気が付いた。自分の持ち船「久美丸」(4.9トン)がどんどん遠ざかっていく。船上に這い上がるろうと考え、必死に泳いでみたものの、到底追いつくはずもなかった。やがて、持ち船は視界から消えていった。

海中に転落したのは、新田<sup>にったよしかつ</sup>義勝さん(34歳)。新田さんは漁師になるため、家族の反対を押し切って、平成15年4月に東京から宮崎に移り住んだ。そして、宮崎市の漁協の組合員となって、地元の漁業者らからさまざまなことを教わりながら、底引き網漁業を営んでいた。

新田さんが海難に遭ったのは、平成18年9月20日の午後10時30分頃、宮崎港から北に5km付近の海上だった。その後、21日午前3時50分頃に、転落位置から南へ約4km離れた(宮崎港南防波堤から東50m付近)海上で、僚船の「大開丸」に発見救助され、直ぐに救急車で近くの病院へ搬送された。海中転落から救助まで、約5時間にわたって海面を漂っていたことになる。

主人の生還を信じて泣きじゃくりながら



海中に転落した体験を話してくれた新田さん

待っていた家族と再会できた時は、さすがに生還できた喜びで、「思わず、それまでやめていたタバコを口にした」という。

油津海上保安部では、ヒューマンエラーによる海難を如何に防ぐかということや、救命胴衣着用の大切さを多くの人に知ってもらおうと、退院して元気が戻った新田さんに、当時の体験を話してもらった。

## 海難事故に至るまでの経緯

9月20日、新田さんはいつものように自宅で夕食を取り、漁に出る準備を済ませた後に、午後5時頃に車で宮崎港に向かった。新田さんが自宅を出るのは普段と同時刻。また、漁場がシーガイア沖合の海域であることを家族も知っていたので、特に心配はしていなかった。

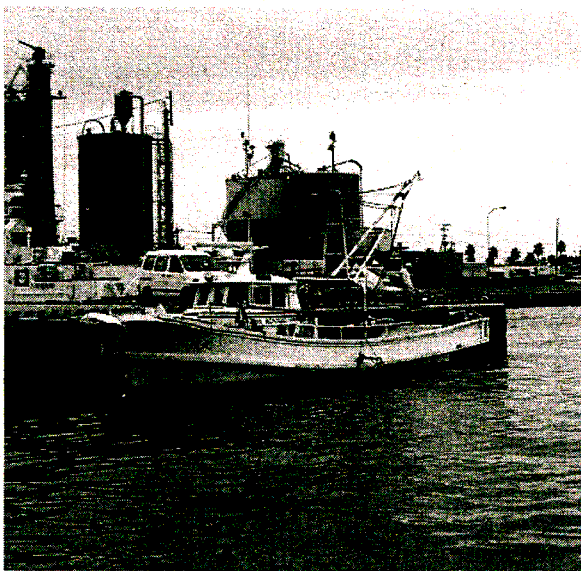
新田さんは宮崎港に到着すると、直ぐに



持ち船「久美丸」に1人で乗り組み、午後5時30分頃に宮崎港を出港し、港から北に7 km 付近の漁場に向かった。午後6時頃に漁場に到着、漁獲量がよいポイント付近を何度も往復する方法で、漁を開始した。目的のエビは少なかったが、イサキやハモが採れるなど、操業は順調だった。

新田さんは、午後10時20分頃に操業を終了。漁獲物の選別や網などの片付けを終え、自動操舵で宮崎港に向け、速力7～8ノットで航走した。そして、港が近づいたところで防舷材の発砲スチロールを船尾に取り付けるため、船を航走させたまま外舷上で作業中、思わぬ突然の船体動揺によってバランスを崩し、港の防波堤から北に5 km 付近の海上で海中に転落してしまった。

「久美丸」は、そのまま港方向に進み、やがて視界から消えたが、後にこの持ち船が、無人のまま港の南防波堤にぶつかった状態で僚船に発見され、新田さんの海中転落が発覚した。当時の海上は、北西の風が2～3 m 程度、波は海面に浮かんだ頭にかぶる程度で、大きくなかったという。



新田さんの持ち船「久美丸」

## 体力を消耗し意識も薄れ始める

新田さんは、転落当初はパニック状態に陥ったものの、救命胴衣を着用していたことや、船尾に取り付けようとしていた防舷材の発砲スチロールと一緒に海に落ちたことで、身体が海中深く沈むことはなく、数分後には自分を取り戻すことができた。

この時になって、自分の不注意さを後悔し、港方向に進んでいった「久美丸」が他船に迷惑をかけないことを願った。同時に、家族や両親、漁師仲間などの顔が次々と頭に浮かび、「こんな姿のままで死にたくない」という思いが強くなってきた。

陸の方向には街の明かりも見えており、体力にも多少自信があったので、とにかく水深が浅いところまで泳ごうと、着ていたカッパ・ズボン・長靴などを脱ぎ捨て、岸に向かって泳ぎ始めた。

しかし、体が浮いた状態での泳ぎは思いのほか体力を奪い、また流れもあったことから、いくら泳いでも岸には近づかず、むしろ遠ざかっていくようにさえ感じられ、自分の無力さを痛感したという。

こうして泳ぐ行為と休憩をなんども繰り返していると、体力の消耗に伴い、頭の中に「もう、どうなってもいい」という思いが沸きあがってくる。さらに、この付近は港に出入りするフェリー・漁船・貨物船の航路にあたり、「これらの船舶に轢かれてしまうのでは」といった恐怖感が急に込み上げ、これらの思いがさらに無駄な行為を招くという悪循環に陥り、とうとう疲労感で意識も薄れ出し、泳ぐこともままならずに海面を漂い始めた。

この時ばかりは、新田さんも「もはや、これまでか」と死を覚悟したという。

## 鳥に突つかれ意識を取り戻す

海中に転落してから、どれほど経過したのだろうか。疲労し時間の経過も分からずに海面に漂っていると、頭の上に鳥が止まり、「しっかりしろ」と言うように新田さんの頭を突つき始めた。この鳥の行為によって、新田さんは薄れいく意識を取り戻す。そして再び「このまま諦めてたまるか！」と奮起するのである。

不思議なもので、気持ちをしっかり持ち始めると、今まで遠くに感じた街の明かりも大きく見え、元気も湧いてきた。この時、着用していた救命胴衣に、呼び笛が装備されていることに気付く。「この笛を吹けば、なんとかなるかもしれない。入出港する船に、気付いてもらえたら」という思いで、笛を吹いたり大声で助けを求め続けた。

そうこうしていると、突然、上空にヘリが飛んできた。「自分を探しにきたのでは」と必死に手を振り、「俺はここにいるぞ」と叫んだ。後に新田さんは、「ヘリを見た時は安心したし、関係者が俺を探してくれていると確信した。それからは、自分の体内に力が覚醒したかのようにみなぎり、夜が明けさえすれば誰かに気付いてもらえると信じ、明かりが見えると、船じゃないかと笛を吹き続けた」と当時を明かす。

この後も、明かりが見えると笛を吹き大声をあげ、見えなければ休む、という行為が続いた。この繰り返しが続くうち、再び意識が薄れ始めた。そして、ついに「これで俺の気力も限界か」と感じた頃、またも

や近くに明かりが見えたので、最後の力を振り絞り、笛を吹くとともに大声をあげて助けを求めたところ、願いが通じたのか僚船の「大開丸」がライトを照らしながら近寄ってきて、「新田さん、大丈夫か？」と竹の棒を差し出してくれた。

その時ばかりは、新田さんも「あと少しで助かるぞ」という一心で、差し出された竹の棒にしがみつき、必死に僚船に這い上がった。やがて、僚船に救助された後、搬送されて宮崎港の岸壁に着いた。新田さんは安心したのか、全身の力が抜けて踏ん張りが効かず、立って歩くことすらできない状況だった。

## 家族との再会に感動

漁に出てくると言って、家を出発してから約11時間後。新田さんの意識はぼんやりしていたが、家族と再会できた嬉しさはしっかり覚えているという。そして意識が戻ると、家族とは何日も会っていなかったかのようにその日が長く感じられ、「今までに、生きている喜びをこんなに実感したことはなかった」としみじみと話した。

再会した家族からは、「こんな心配はしたくないから、船に乗るのはもうやめてね」と涙ながらに言われた。「こんな心配をかけてしまい、申し訳ない」と侘びた新田さんだったが、漁師になるのは夢だったので「絶対に同じ過ちは繰り返さないと誓う。もし、また心配させるようなことがあったら、必ず漁師をやめるから」と説得したという。

## ベテラン漁師の言葉に感化され

漁師になり始めの頃、新田さんは「救命

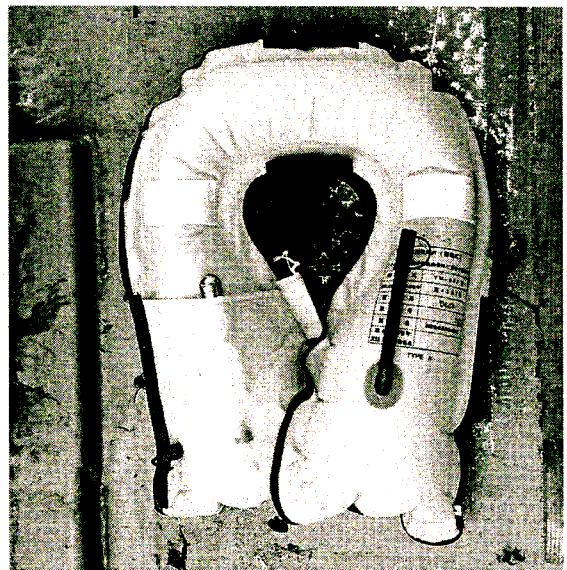
胴衣を着用するのは面倒だし、作業にも邪魔になる」と思っていて、装着せず船に積んでいるだけだった。しかし、周囲のベテラン漁師たちは、必ず身に着けている。その漁師たちの「絶対、着た方が良いよ」との声に、「経験豊富な人が言うんだから」とその言葉を信じ、漁に出る時は、例え風でも救命胴衣を着用するようになった。

救命胴衣を着用していたおかげで、体力を消耗しても約5時間も海面に浮いていることができた。新田さんは、「心配している家族を思うと、救命胴衣を着用せずに漁に出るといったことはありません。自分や家族のために労を惜しまず、できることはなすべきです」と話す言葉に力を込めた。

また、事故の体験から「フラッシュライトのような光を発する器具が救命胴衣に装備されていれば、上空から漂流者の存在を早く気付くことができるだろうし、夜間の真っ暗な海上で救助にあたる時にも有効ではないか」と述べ、救命胴衣の装備品の改善にも触れた。

## 海難事故から得た教訓

新田さんは、「救命胴衣を着用していれば必ず助かる」と、着用の大切さを何度も繰り返し強調する。そして、「自分だけは大丈夫だろう」といった過信が、事故を招く危険につながるとして、「今回のような不安定な外舷上での作業時は、多少時間がかかっても、必ず船を止めてから作業を始めよう」と注意を促す。船が停止していれば、海中に転落しても船から垂れ下がっている索などに捕まって、船に這い上がる事ができるからだ。



新田さんが着用していた救命胴衣

しかし、船を航走させながらの作業が多い底引き漁船では、普段の作業への慣れもあって、船を止めてから作業に取りかかるように徹底するのは容易なことではない。したがって、今のような作業状況が続けるうちは、常に事故につながる危険が傍にあることを、頭に入れて置く必要がある。

新田さんは、このことを九死に一生を得た教訓として、「今後の漁労作業に活かしていきたい」と心に刻んでいる。また漁に出る時は、救命胴衣のほかにペンライトか懐中電灯とともに、万一の連絡手段として、防水パックに入れた携帯電話を持つようにしている。

事故から数日が経過した。元気に回復した新田さんは、「自分が生還を果たすことができたのは嬉しい。同時に、自分を救助すべく行動してくれた皆さんに、本当に感謝しています」と救助にあたった関係者の努力に感謝の意を表した。新田さんは今、海難事故での経験を活かし、漁協に救命胴衣着用の徹底と、海⇄海、陸⇄海の連絡手段の確保を訴えているという。