

巻頭言

防ぎ得る水難事故を防げ

—運輸安全委員会報告書を通じて—

アドバイザーボード 越 智 元 郎



2014年2月刊の本欄に「震災に学ぶ—浮いて流されて生き延びたい—」と題した拙論を掲載いただいた。この中で、2007年3月宇和島沖にクジラが迷い込み、これを沖へ逃がすために2隻の漁船がクジラを引っ張ろうとしたところ船が転覆し、乗組員1名が海に投げ出されて死亡、この後2008年4月からは1人で小型漁船に乗船し漁労をする場合には救命胴衣の着用が義務となったことを紹介した。言うまでもなく、水中転落の恐れがある状況では救命胴衣(浮き具)を着用することが安全保持の最も確実な手段である。

以下も愛媛県内の話題であるが、「海上タクシー火災 機関室から出火し延焼 安全委報告書」という見出しで報道された(毎日新聞、2016年6月30日)。運輸安全委員会ホームページには「死傷等事故(船内労働災害を含む)に関する報告書」という欄があり、この件の要約は「2015年4月12日 愛媛県今治市大下港 大下島灯台から真方位047°190m付近 旅客船ふなだ火災 事故火災」となっている。報告書は31ページに及ぶ。機関室から出た火が船体に燃え広がったのは、通風機が作動してそれを停止させなかったこと、船長と旅客4人のうち旅客2人が死亡したことは救命胴衣を着用していなかったことが「関与している」とまとめている。

船は、総トン数19トンの旅客船(1999年進水)で、最大搭載人員は船員2人を含め86人であった。事故時の乗員5人(いずれも男性で、本船に乗船歴あり、健康)の動きであるが、船長(88歳、一級小型船舶操縦士取得後40年)は21:25頃、船着場を出発した後、21:27頃 旅客4(66歳)の発煙を知らせる声で煙を確認し、すぐにエンジンを停止した。次第に船室内に煙が充満して来たので、船長と旅客全員(旅客1 57歳、同2 64歳、同3 53歳、同4 66歳)は前部甲板へ避難。旅客1は救援者や海上保安庁に携帯電話で通報。船長は消火や救命胴衣を取り出すために船室に戻ろうとしたが火と煙のためになかなかできなかった。やがて火勢が強まり爆発も危惧されたため、1人を除き全員が海に飛び込んだ。旅客1のみは船首端のタイヤをつなぐ鎖にぶら下がり膝から下を海に漬けた状態で待機し、救助ボートAが近づいた時(21:45より前)に海に入り泳いで救助

された。

船長は海に飛び込んだ後、海水を飲んだので泳ぐのを諦め、仰向けの姿勢で浮いていた。その後、意識もうろうとした状態で救助され病院搬送、肺水腫の診断で40日入院。旅客2は陸に向かって泳ぎ始めたが、着衣の抵抗で泳ぐのがつらくなったので船の近くにとどまった。その後、21:45~21:53頃、船長と旅客2が救助ボートAに引き上げられた。旅客3は23:15頃、顔を海面に漬けた状態で浮いていたところを発見され、心肺停止状態であったため、救助ボートB上で蘇生処置が開始され病院搬送。溺死として死亡確認された。旅客4は約1ヶ月後に海上で発見され、溺死と診断された。なお事故当時の風雨は弱く、潮流は緩やか、気温は13℃台、海水温は12℃程度であった。

以上、長々と引用したが、本例に限らず運輸安全委員会の報告書は水難事例に関する情報、エビデンスの宝庫である。上記の事例では救命胴衣活用の意識が低いことが、船長および旅客の双方にみられ、そのことが致命的な事故につながった。

船舶には最大搭載人員分の救命胴衣とその1/2の個数の救命浮器・浮環が備えられており、海難に備えた乗船手順の不備により、これらを利用できなかったことが悔やまれる。一方で、救命胴衣なし・泳力なし・着衣の海上転落(飛び込み)の段階からでも生還するチャンスはきっとあった筈である。とっさの浮き具確保、背浮きの2点に分かれ目になり、実際に船長の場合、本能的に実施した背浮きが体力の消耗を防ぎ生還につながったと判断される。

なお、この事故を分析した運輸安全委員会(海事部会)は「2.11 被害の軽減措置に関する情報/水中での生存維持等」の項を設け、脱衣しないこと、泳ぐことでなく最小限の運動で浮くよう努めることを強調し、「浮いて待て! 命を守る着衣泳」を引用している。悲しい事故ではあったが、広く情報を共有することにより、海事関係者や市民に対して、今後のUITEMATE理解促進につながるものと考えている。