

第71巻11号 通巻825号 2005年11月1日発行(毎月1回1日発行) ISSN0389-1771

ヨット、モーターボートの雑誌

KAZI

11

NOVEMBER
2005

[特集]

北欧式

プレジャーボーティング

Scandinavian
Yachting



【新船紹介】

ナヤド400

ナウティキャット44

アクアドール23HT

ニンバス230ノヴァR

【トピック】

落水者救助を考える

泊地ガイド「熊本・八代」

岡山国体セーリング競技

【特別企画】

マリンウェア・コレクション

【付録】

マリングッスカタログ

www.pacwow.com

特集

落水者 救助考

MAN OVERBOARD RECOVERY

言うまでもないことが、我々が日頃から楽しんでいるヨット・ボート遊びは、
その方法を間違えれば、常に死と隣り合わせの危険な行為ともなる。
その代表的な事故が「落水」である。海上保安庁の調査によれば、
毎年数十人のフレジャー・ボート乗りが、落水によって命を落としている。

残念ながら我が国は、落水に対する意識や、
その救助技術について、決して高いレベルにあるとは言えない。

今年8月、アメリカ・サンフランシスコで落水者救助に関する
大規模なシンポジウム。

COB (Crew Overboard) 2005が開催された。
今回は、シンポジウムに参加した青木 洋氏に
現地の様子をレポートしてもらうと共に、
国内の現状をまじえて落水者救助について考察してもらった。

青木氏は、アメリカセーリング協会の公認インストラクターであり、
国内で500名近くの卒業生を送り出した

青木ヨットスクールの校長でもある。

(編集部)



セーリングでの落水者救助 を考える COB2005 落水者救助シンポジウム

レポート・写真=青木 洋 (青木ヨットスクール校長)
Report & photos by Yu Aoki

レベルの低い 我が国の落水者救助法

まず最初に、ASA(American Sailing Association／アメリカセーリング協会)のインストラクターニュースに掲載された2002年の記事を紹介しよう。筆者はカリフォルニアのマリーナ・デル・レイでヨットインストラクターとして活躍しているデイブ・ルミアン氏である。デイブは今回のシンポジウム“COB2005”にも参加していて、筆者も初めて面識を得ることになった。以下の記事は決して批判するつもりではなく、少しでも参考になればと考えて書いたとのことであった。

——仕事で1週間、日本の東京へ行っていました。週末に時間が空いていたとき、歴史ある古いヨットクラブのベテランの方から、クルージングへの招待をいただきました。ヨットクラブは美しい相模湾に面していて……(以下中略)……熱海からの帰りはアビームの風を受けることができ、約6ノットで帆走していました。

私は彼らに落水者救助法については、フィギュアエイト法、クイックストップ法、クイックリターン法のうち、どの方法を使いますかと尋ねました。うまく伝わらなかったようなので、次のように質問を試みました。

「あなたの落水者救助プランは、どのような方法ですか」

「我々はセールを降ろして、エンジンをかけます」と彼らは答えました。

「帆走での救助法については、どうですか」「ハハハ、あなたは変なことを聞きますね」。彼らは私を全く信じられないようです。私はさらに説明を加えましたが、彼らには船を帆走で停止させることは、思い当たらないようでした。

それで、これ以上話さなくてもよいように、自分で実地に示すことにしたのです。私はライフケットを取り上げ水上へ投げました。そして我々なら皆がよく知っている、落水者



今までに考案されたさまざまな方法で実際に救助プロセスを行い、その有用性を検証する

救助法を見せてあげました。

彼らは驚いたようです。そして口々に日本語でしゃべり始めました。私は英語を話せるクルーに聞いてみました。

「皆なんて言っているんですか?」

「マリーナ・デル・レイは進んでいるんだね。しかし、あなたははじめすぎるよ。さあビールを飲もう」。それが彼らの答えでした。

私は帰国するやいなや、この新しい友人たちに、セーリングのヒントを教える手伝いを計画している。彼らは必要としていないようだが、いつか彼らがその立場に置かれたことを想像して。彼らは来春、マリーナ・デル・レイを訪問したいようだ。そのときは本当のセーリング・パーティーとなるだろう――

日本でも起こっている落水事故

1991年12月27日15時30分頃、グアムレースに出場中の〈マリンマリン号〉(横山39)から、八丈島東約80マイルでクルーが

落水した。落水したのは、船尾に設置されたアンテナに絡まったロープを外そうとしていたときだったという。セールを降ろしエンジンをかけ、救助に赴こうとしたが、プロペラにロープが巻き付き、救助活動ができなくなってしまった。その後キールが脱落し、乗組員10名中、落水者を含めて死亡者8名、生存者2名という悲惨な結果となった。

1997年4月23日の20時11分頃、高知県室戸岬沖30マイルで、「SAIL OSAKA '97」レースに参加中の〈エスケープワン号〉(コレル45)から、スキッパーの南波 誠氏(46)が落水した。捜索のかいもなく、その後も南波さんは発見されていない。

南波氏はご存じのように世界最高峰のヨットレース「アメリカズカップ」に挑戦したニッポンチャレンジのキャプテンを務めた。そのトップ・ヨットマンが巻き込まれた事故であつたので、ヨット界に大きな衝撃が走った。

残されたクルーは落水者用ブイを投下し、GPSにも位置を記憶させた。ベテランクル

一だからこそできた、冷静な対処である。しかしやくセールを降ろし、エンジンをかけて落水水面付近に戻ったが、再び南波さんを見つけることはできなかったという。

これらの落水事故は大きく報道されたこともあり、記憶にまだ新しい。しかし知られざる落水事故も意外に多い。

大阪湾ではレース中に落水して、行方不明となったクルーがいる。多くのレース参加艇のいる中で、発見できなくなってしまった。またハーバーを出てまもなく、スタートでトイレ中に落水して、心臓まひを起こし死亡した男性の例もある。シングルハンドで落水し、テトラポッドに打ちつけられた艇と共に、遺体が発見された事故もあった。足にはロープが巻き付いていたとのことである。

幸いに事故には至らなかったが、落水し、ひやりとした経験を持つ読者もいるのではないだろうか。海上保安庁の発表では平成16年の1年間にプレジャーボート、ヨットからの落水者は33名、そのうち16名が死亡・行方不明のことである。

ヨットに落水の危険はつきもの

嵐が来るようなときはヨットに乗らないから、落水なんて関係ない。俺はベテランだから、落水するようなへまはしない。しかし、そんな気休めでは、はたして済むのだろうか。ベテランでもビギナーでも、港内でも外洋でも、嵐でも風でも、落水事故は起こっているのだ。落水は誰にでも起こりうると考えておくほうが安心ではないだろうか。



スピナリヤードとウインチを使用して、落水者をデッキに引き揚げる



実は、筆者も過去にスキッパーとして、クルーを落水させた当事者である。そのときは、クルーも筆者もライフジャケットを着用していなかった。セーフティーラインはバース奥のロッカーにしまい込んだままであった。2人ともベテランであったために、まさかと考えていたのだ。恥ずかしい話である。

最近の舵詰でセーリング中の写真を見ると、ライフジャケットを着けている艇が多くなっている。うれしいことである。筆者も現在は必ず着用するようになった。

しかし、それだけでは十分ではない。落水が起きたときに、どのように対処すればよいのだろうか。ライフジャケットの着用は生存のための条件ではあるが、救助するためには、どのようにすればよいのだろうか。ヨットスクールの校長である現在では、筆者にとっても落水者救助法は人ごとではなくなっている。

そのようなとき、知人のマリー・スウィフト氏から協力の要請があった。そして、運営委員会の一員として、COB2005・落水者救助シンポジウムに参加することになったのである。

COB2005の開催とその意義

2005年8月9~12日の4日間、アメリカ・サンフランシスコ湾のサウサリートを会場として、落水者救助シンポジウムが開催された。アメリカ以外からはフランス、カナダ、アイスランド、そして日本から、合計約60名と



上:保温材で作られた極寒用のサバイバルスーツ。水が内部に浸入しない構造になっている
中:COB2005が開催されたのは、アメリカ・サンフランシスコ湾。この季節は午後から強い風が吹くことで知られる
下:世界各國からヨットのインストラクターを中心に約60名の参加があり、陸上でも毎日活発な討議がなされた

落水者 救助考



上：カリフォルニア・セーリング・アカデミーを主宰するポール・ミラー夫妻

左：落水者救助テストの様子。ヒープツー(真ジブ)状態にして行き足を止め、落水者へ風下側からアプローチするテストをしている



ライフリングを使用した救助の様子。テストには30フィートから52フィートまでのヨットやボート10隻が使用された

いう多くの参加者があった。

このイベントはヨットのプロインストラクターが主体となり、ASA、USセーリング(米国セーリング連盟)などのヨット団体が協力している。運営委員会の1人であるジョン・ルスマニア氏は『アナボリス式シーマンシップ』などの著者として知られるジャーナリストである。

開催の第一の目的は、落水者救助法の比較テストである。救助法としては、フィギュエイト法、クイックストップ法、8の字救助法、クイックリターン法などがこれまでに開発されている。それらの救助技術を30フィートから52フィートのヨット5隻、カタマラン1隻、トリマラン2隻、パワーボート2隻という多種多様な艇を使って、比較検討するのだ。またこれらの艇でクローズホールド、ブロードリーチなどの風位による比較を行った。

第二の目的は、救助器具のテストである。

落水者へ投下する各種のブイや浮力体が用意された。市販されているデバイスもあるが、開発途上の器具もメーカーから持ち込まれている。

そして落水者を引き寄せることができれば、次は艇へ引き揚げねばならない。落水者は意識不明に陥っている場合もあるので、容易には引き揚げることができない。そのためには引き揚げるための器具も重要な要素となる。夜間には落水者発見のためのライトや、無線機器のテストも行う。

落水者にはダミー(人形)も使用されたが、4名の男性と1名の女性が落水ボランティアとして参加した。サンフランシスコ湾は水温が約12度と低いので、落水者は低体温症に陥る危険性が高い。そのためにドライスーツを着用し、ヘルメット、ライフジャケットを着けている。

イベントの予算は320万円とのことである。予算はすべて寄付金でまかなわれた。艦装品の販売で知られるウエストマリン社がメインとなり、セーリングやボーティングの関連団体が資金を提供した。そして4日間にわたって10隻のヨットを提供したモダン・セーリング・アカデミーがスポンサーである。スポンサーは寄付を行うだけでなく、運営のために人員も派遣している。ウエストマリン社からはチャック・ハウリー副社長が参加し、司会進行役を務めた。

マリナ・デル・レイからは、米国海軍兵学校出身のポール・ミラー氏も参加している。最も古いヨットスクールのひとつであるカリフォルニア・セーリング・アカデミーを主宰しており、これまでに4万人以上の卒業生を送り出したとのことである。

筆者も4日間、毎日異なった艇に乗り組み、テストに参加した。このような良い機会は、めったにない。

落水を防ぐための装備

言うまでもなくその筆頭となるのは、ライフジャケットである。しかし船検合格品であっても、ヨット用としては浮力が十分でない製品がある。少なくとも10kg以上の浮力がないと、荒天時には顔面を支えにくくなる。個人装備としては15kg以上の浮力を持つ、自動膨張式のライフジャケットをお勧めする。首筋にも浮力があるので、意識不明時にも頭が水面上に出やすくなっている。動きやすく、暑いときでも蒸れない。ハーネス(セーフティーラインの取り付け金具)機能がついているヨット用も市販されている。

セーフティーラインは、落水した際に、艇に落水者をつなぎ留めておくためのベルトである。かつては12mmのロープをセーフティーラインとして使っていたが、デッキ上で足を乗せると滑るので、現在はベルト式が主流となっている。ベルトの両端にはフック金具が付いていなければならない。フックは艇丈で船体側はダブルアクションになっていて、かつ身体側フックはワンタッチで解除できること。

ヨットが転覆して、スキッパーが溺死した例がある。セーフティーラインを着用していたのだが、海中に引き込まれたとき、胸元のフックを外すことができなかったのが原因と思われる。しかし、いまだにロープのセーフティーラインを使い、胸元をスライス(編み込

み)し、決して外せないような市販品も見かける。言語道断である。

また個人装備ではないが、セーフティーラインを留める船側には、両舷のデッキ上にジャックラインを張るべきである。以前はワイヤロープを使っていたが、ナイロンもしくはポリエスチル製のベルトのほうが滑りにくいのでお勧めする。

夜間には、ハーネス、セーフティーラインを必ず着用する。昼間でも荒天時は着用するようにしたい。多くの事例が示すように、いったん落水すれば、発見することはまず無理だと考えておくべきだ。

落水者を救助する技術

しかしながら、セーリング中に落水が実際に起きたとき、船はどのようにして落水者へ戻ればよいのだろうか。そのためには、どのような手順が必要となるのだろうか。

落水が起こればセールを直ちに降ろして、エンジンをかけて救助に向かう。それがすべての場合に通用するわけではないことは、前に挙げた事例でも示されている。セールを降ろしている間に落水者から遠ざかり、二度と発見ができないくなるのだ。

セールは、エンジンの5倍のパワーを生みだすという。したがって横走している場合を除いて、セーリングによって救助活動を行う

必要がある。

二次災害は、エンジンに頼ることによって起こっている。風位の喪失により、落水者の方向が特定できなくなる。マストだけになると激しいローリングを起こす。その結果、船酛いによって活動が困難になる。さらにブロペラにシートを巻き付かせる……。そのような悲劇へのスパイラルは、すべてセールを降ろすことに起因するのではないか。

落水が起つたらまずセールを降ろす。そのような迷信がまかり通っているのは、セーリング救助法が広く知られていないことに一因があると思われる。そこで、代表的な3種類のセーリング救助法をここに紹介する。

1 8の字救助法(図1参照)

この救助法は、最も多くのセーリング状況に対応できる。シングルハンドであっても操船可能であり、停止後の落水者回収作業にも時間をかける余裕がある。ヒーブツー(裏ジブ状態)で止まったあとはティラーを風下いっぱいに押して、結んでおけばよい。ヨットはそのまま、ほぼ停止を続けるからだ。ティラー操作だけでできるので落水者まで戻り易いが、戻るまでの距離は5~6船身が必要である。フィギュアエイト法と、クイックストップ法の利点を取り入れたのが、この救助法である。従来のフィギュアエイト法では

停止後にジブがシバーし、ジブシートが暴れ危険となるので注意が必要だ。

2 クイックストップ法(図2参照)

文字通り、クルーが落水したときにヘルムスマンは、直ちにヘッドアップし、タッキングする。ジブはタックを返さずに、裏風を入れたままにしておく。するとやはりヒーブツーの状態となり、落水者の風上側で停止することが可能だ。ヘルムスマンは常に落水を頭に置いておけば、急にタッキングすることも可能だ。戻るまでに1船身ほどしか必要としないので、他の救助法に較べると落水者から離れて済む。しかしひとりと落水者のそばで停止するとは限らないので、遠くまで投下できるブイを備えておく必要がある。

3 ファーストリターン法(図3参照)

フィギュアエイト法と同じであるが、落水者のそばで停止をしない。早く落水者の近くまで戻ることを第一とする。そして45m程度の水に浮くロープがついたりあるライフブイを投下して、落水者の周囲をセーリングでぐるぐると回るのである。接近できなくても、落水者は浮いているロープをつかむことができるようになる。そのための装備として、ライフスリングなどの製品が市販されている。

図1 8の字救助法

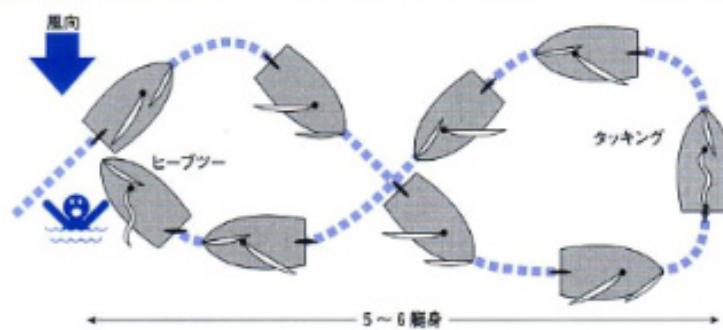


図2 クイックストップ法+膨張式ライフスリング

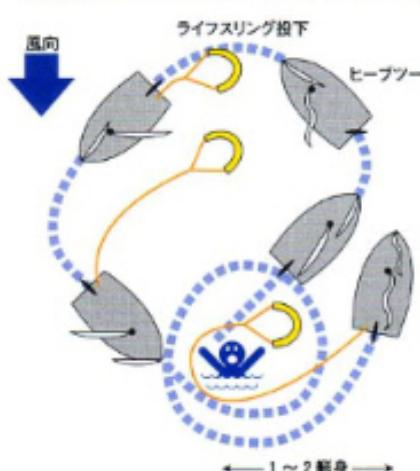
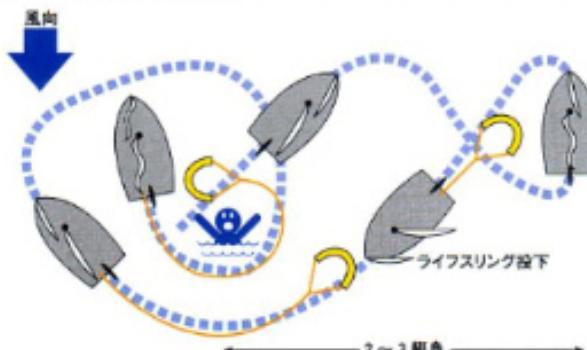


図3 ファーストリターン法+ライフスリング



落水者
救助考

落水者を救助する装備

落水者を発見するための器具

●ダンブイ

旗竿に浮きと重りがついていて、投下すれば旗竿が水上に起きあがる。離れてても見つけやすい目印となる。落水者は頭しか水面に出ないので、すぐに見失うことを忘れてはならない。もちろん落水者もダンブイを目指して戻るのである。ブイにはライフブイとシーアンカーをセットしておく必要がある。

●膨張式ダンブイ

ダンブイは有効であるが、2m以上の長さがある。すぐに投下できるようにコクピットやスタンに設置することになる。トランサムから船内へチューブを設け、その中へ格納することも可能であるが、ヨットの構造によっては難しい。

そこで小型の箱にすべてを格納し、水上へ投下すれば自動的に膨張するように考えられた製品が、膨張式ダンブイとライフブイなどがセットになったMOM8である。落水者を艇へ吊り上げるためにいかだを備えたMOM10も市販されている。

●DF(方向探知器)

発信器と一体となったブイである。落水者に向かって投下し、見失っても手元のアンテナによってブイへの方位を知ることができる。

●ストロボライト、レーザーライト

夜間の落水は、再発見が非常に困難となる。のためにライフジャケットに装着する小型ライトである。ダンブイの先端にも取り付けられる製品もある。ストロボライト、もしくは赤色レーザーライトが発見しやすい。

艇に落水者を回収するための器具

落水者は、自力で艇へよじ登ることはできないと考えられる。低体温症の初期状態でさえ、ヨットにつかまっているのが精一杯なのである。意識不明となっている場合もあるだろう。残されたクルーが少人数の場合も考えられる。したがって、何らかの回収器具がどうしても必要となるのだ。

●ライフスリング

最もボビュラーな装備である。ファーストリターン法と組み合わせて使用する。U字型の浮力体に、水面に浮くロープが45m付属している。ロープの一端は、艇にあらかじめ結んでおかねばならない。落水者を艇へ回収するときは、背中を通して、前側からハリヤードなどで吊り上げる。

●折りたたみ式はしご

落水者に意識があり、筋力が残っているときは有効である。その場合でも吊り上げるサポートがなければ、はしごを自力で登ることは困難である。

●回収ネット

意識不明となった落水者を舷側から吊り上げるときに使用する。細かな網目状のものもあるが、粗い目のネットが有効である。手足が編み目に突き刺さり、こぼれ落ちにくくからである。使用時は一辺をスタンションの根本などに固定し、落水者をすくい取った後は、残る一辺をハリヤードなどで吊り上げる。ネットは落水者を落とさないために、十分な幅が必要となる。

●吊り上げ用テークル

落水者の衣服は水を含んで非常に重くなっている。吊り上げるときは、大型のハリヤードウインチを用いても、巻き上げるには大人の筋力でも重労働となる。そこでハリヤードと落水者との間にテークルを渡すのである。1/4のテークルであるから、ウインチを使わなくても良い。テークルの両端は取り付けやすいように、フックがついている。

●エレベーターロープ

折りたたみ式はしごを持っていないときは、スタンのクリートからミジップまで太いロープを張り渡す。そのロープは、落水者がよじ登るための足がかりとなる。しかし、やはりデッキ上から吊り上げるサポートをしないと、自力で登ることは困難である。

レベルアップのための相互協力

これまで述べてきた落水者救助に関する見解は、筆者が自分で体験し、また実際にヨットスクールでトレーニングを行っている方法を基にしている。しかしながら、これらの方針がベストであるとは、まったく考えていない。COB2005の結論もそうであったように、日本でもより良い救助法や救助器具を、さらに開発していくことが必要ではないだろうか。

ジョン・ルスマニア氏は、筆者のインタビューに答えて、こう言った。

「設備や器具がいくら優れていても、落水者はそれで助かるのではないのです。助けるのは残されたクルーのセーリング技術なのです。そのため、我々は集まっているのです」

そのためには、ヨットスクールだけではなく、救助器具の関係者などもまじえてフォーラムを作ることが、一助となるのではないかだろうか。行政に頼るのではなく、自分の身は自分で守るというヨット乗りの原則によって、筆者も行動を起こしたいと考えている。以前から、落水者救助に関して問題提起をしておられる方も知っている。舵誌でも1993年6月号で、落水に対する安全特集を行っている。関係者の方々には、ぜひご協力をいただきたい。

中高年のビギナーが増加を続けている。これらヨットを始める方々に、素晴らしいヨットライフを送っていただきたい。ヨットは安全に乗ることができるのである。そして人生を3倍豊かにしてくれるのだと確信している。



左:MOM8の機能に加え、落水者を艇へ吊り上げるためのいかだを備えたMOM10
右:ライフジャケットに取り付けた小型発信器から電波を受けて、落水者の方位を見つけるディレクションファインダーの試作品
下上:アイスランドのMARKUS社が開発中のホイスティング・ネット。浮力体に引き揚げ用のネットがセットされている
下:ライフジャケットやダンブイに装着するストロボライトやレーザーライトなど、さまざまな製品をテストした



落水者をデッキに引き揚げるためのスクランブルネット。目的粗いものはうが手足が入り込んで、こぼれ落ちにくく



落水事故に備えるアイテム

構成=編集部 写真=宮崎克彦(本誌)

自己責任で着用／ライフジャケット

万が一の落水への備えとして、もっともボビュラーなのがライフジャケットの着用だろう。以前は「ビギナーっぽくて格好悪い」という風潮もあったものの、近年は、各方面からの働きかけもあって、「自己責任」という言葉とともにかなり浸透してきた感がある。海上保安庁の発表によると、近年の統計から落水時にライフジャケットを着用していた人の生存率は80%、一方で着用していない人のそれは30%と、その差は歴然。

おすすめしたいのは、やはりコンパクトで動きやすい膨張式で、しかも船と体をつなぐためのハーネス機能付きのものだ。ただし、膨

張式のものには船検を行っている小型船舶検査機構(略称JCI)の承認を受けていないものがある。だからといって、いわゆる「桜マーク」(船検対応品)のライフジャケットに比べて機能が劣るというわけでは決してない。

膨張式には水に濡れると自動で膨らむタイプと、ヒモを引いて手動で膨らませるタイプの2種類がある。以前は自動式の誤作動がネックとなっていたが、性能が向上した今となっては、自動式をおすすめしたい。落水時に意識を失っているということもあり得るからだ。さらに作業性を追求したウエストポーチ型、安全性を高めるため股下にベルトを通すタ

イプなど、実にさまざまな種類が発売されているので、用途に合わせて選びたい。

ライフジャケットには、「落水者の体を浮かせる」という役割のほかに、「海上で見つけられやすくする」役割もある。そういうわけで、膨張式でないものはどうしてもオレンジや黄色の座布団のような風体になってしまふのだ。要は、膨らんだ後に鮮やかな色が見えさえすれば用をなす。そのため、膨張式には、ファッショナブルなカラー展開、デザインがあるというメリットもある



左:bfaマリン社製の成人用スタンダードモデル。もしうつ伏せて気を失ってしまったとしても、自然と体があおむけの状態になりやすいよう、左右の気室の大きさを変えてある。
「テクニック160」
価格:28,350円。
問い合わせ:(B)



コンパクトで作業性のいいウエストポーチ型。膨張してから浮器の部分に首を適度形になる。外洋航海には決して向かないが、ちょっとしたデイクリージング程度なら、自動膨張式。
価格:16,800円。
問い合わせ:(F)

張式のものには船検を行っている小型船舶検査機構(略称JCI)の承認を受けていないものがある。だからといって、いわゆる「桜マーク」(船検対応品)のライフジャケットに比べて機能が劣るというわけでは決してない。

膨張式には水に濡れると自動で膨らむタイプと、ヒモを引いて手動で膨らませるタイプの2種類がある。以前は自動式の誤作動がネックとなっていたが、性能が向上した今となっては、自動式をおすすめしたい。落水時に意識を失っているということもあり得るからだ。さらに作業性を追求したウエストポーチ型、安全性を高めるため股下にベルトを通すタ

イプなど、実にさまざまな種類が発売されているので、用途に合わせて選びたい。

ライフジャケットには、「落水者の体を浮かせる」という役割のほかに、「海上で見つけられやすくする」役割もある。そういうわけで、膨張式でないものはどうしてもオレンジや黄色の座布団のような風体になってしまふのだ。要は、膨らんだ後に鮮やかな色が見えさえすれば用をなす。そのため、膨張式には、ファッショナブルなカラー展開、デザインがあるとい

うメリットもある



左:太陽光を5時間浴びると8時間以上も発光し続けるという蓄光テープがほぼ全面に張られたモデルが新発売された。通常の膨張式と違い、膨張時もこの面が外側になるので、カラー展開は黄色のみ。「蓄光仕様」
価格:26,040円。問い合わせ:(J)
右:「ヨット用」とあえて謳われている珍しい商品。ハーネスリング付き、どんな船にも安全備品として搭載できるタイプAの型式承認済で船検もパス。手動膨張式。

「ヨット用ライフラフトジャケット」
価格:19,740円。問い合わせ:(J)

落水者 救助考

体と船、命をつなぐ／ライフハーネス＆ティーザー



信頼性の高いウイチャード製のフックを使用した、伸縮性のあるティーザー。製品自体はライフジャケットメーカー、クルーセーバー社のものだ。
「ウイチャードセルフロッキングエラスティケイティッドライン」
価格: 12,600円。問い合わせ:(A)

体側にフックをかける場所をつくるためのハーネス、そして船と体をつなぐ命綱の役割を果たすティーザー(ハーネスライン)。ティーザーのラインには、踏んでしまっても危険のないよう、ほとんどの製品で平織りロープが使用されている。ゴムが入った伸縮式のものを選べば、船上での動きがさらにスムーズ。また、両端のフックは、自然に外れにくく、意

図的に外しやすい、というのが条件だ。

当然、船側にもティーザーをかける場所が必要になるわけだが、フックをライフラインに取り付けるのは衝撃で切れてしまう可能性があるため、好ましくない。ティーザーを取り付けるためのアイポイントを設置するか、平織りロープ“ジャックライン”を追加装備するのが正しい方法だ。



右:ウエストマリン社オリジナルのハーネス。前のリングにティーザーをかける場所を救助者に知らせるためのホイッスル付属。写真はLサイズ。
「セーフティーハーネス」価格: US\$74.99。問い合わせ:(C)
左:スウェーデンのパルティック社製。フックが3つ付いているのは、3つのフックを移動したい場所の近くにかけてから、安全に移動できるようにしたもの。少々重いが、落水の危険性は移動時に高まるのだ。
「パルティック・3フックセーフティーライン」価格: 12,600円。
問い合わせ:(H)

「引き揚げる」ことも考えて／救命浮器

救命浮器にもさまざまなタイプがあり、よく見かけるのは、法定安全備品の1つとしてトランサムなどに取り付けられた馬蹄型や円形のものだろう。当然のことながら、長めのロープが付いていることは絶対条件である。ほかにも四角いかだ型や膨張式のものがあるが、落水者を船に引き寄せる、引き揚げるという動作に関して優れた性能を發揮するのは、やはりただの浮器ではなく、「ライフスリング」などの落水者救助システム。濡れた衣服を着た落水者は予想以上に重く、そして船の乾舷は高い。

しかし、こういった落水者救助システムの

浮器の浮力は、不十分なこともある。もしライフジacketを着用していないければ、引き揚げられるまで落水者はかなり危険な状態になるだろう。

ふだんはデッキでクッションとして、いざというときは浮器として使用できる便利グッズ。しまっておくのではなく、常にデッキ上にある、という前提がポイントだ。浮器として使うときはベルトに腕を通して抱きかかえるようにする。「フローティングクッション・デラックス」
サイズ: 42×42×6cm。
価格: US\$19.99。問い合わせ:(C)



浮器の部分がコの字型になっているので、落水者はそれを背中から胸に通す形になる。浮器についたリングにハリヤードをつなぎ、ワインチなどで引き揚げられるのが大きな利点だ。同タイプの製品の代名詞とも言えるほどの人気商品。

「ライフスリング」価格: 23,100円。問い合わせ:(I)



自動膨脹式などで、ふだんはポーチに収納しておく。落水者に向けてポーチごと投げれば、着水後数秒で膨らむ。投げる際は付属のロープの端を船にくくりつけるか、誰かがしっかりと握ておく。沿海までの船検査対応品。

「ライフリング SM11」救命索: 20m。価格: 14,700円。
問い合わせ:(F)



馬蹄型の浮器に自己点火灯、つまり自動点灯ライトが付いたもの。ラインはリールに巻かれているので、スムーズに引き出せる。バルビットへの取り付けはマジックテープ式。
「プラスチモ・レスキューブ」
サイズ: 60×65×14cm。
ラインの長さ: 40m。価格: 33,600円。
問い合わせ:(E)



居場所を知らせる／ダンブイ

落水者がライフジャケットを着ていたとしても、海の上に出ているのは頭と浮きでせいぜい30cm程度だ。通常、広い海で落水することは少なく、波が高くて荒れた海ではすぐに見失ってしまう。そこで投げ入れるのが、「ライフポール」などと呼ばれることがあるダンブイ。

落水者の居場所を救助者に知らせてくれる。浮きと旗のついた、ただの棒ではあるが、これがあるかないかでは発見のしやすさは大違いだ。海面から上に1.5～2mくらいの高さで直立できるものでなければ意味がない。



夜間航海には必携／フラッシュライト

防水ケースの中に納められたライト。落水時にケースを膨らませると、反射素材の部分が飛び出し、ライトの光が上に向く仕組み。ライフジャケットに設置するためのフックと首から掛けられるストラップ付属。
「アクアパックフラッシュパック」
価格：6,090円。
問い合わせ：(G)



ライフジャケットや救命浮標に取り付けられる35cmのマジックテープペルト付属。単3アルカリ電池1本で8時間の連続使用が可能だ。もちろん防水。
「ミニストロボライト」サイズ：14cm×直径2.5cm。
価格：3,360円。問い合わせ：(K)

反射テープ／エマージェンシーラダー／手持ちライト

光を反射するテープは、たいていの救命胴衣、救命浮器に縫いつけられているが、さらに増やしたい場合、セーリングジャケットなどに新たに付けておきたい場合に。
救命胴衣用（サイズ：5×10cm）
価格：315円、救命浮環用（サイズ：5×40cm）
価格：1,260円。問い合わせ：(K)



思っているよりも高い船の乾舷。落水者を腕力のみで引き上げるには相当な力が必要だ。落水者に意識さえあれば、どこにでも取り付け可能なはしごがあるととても便利。
「クイックランチラダー」
サイズ：19.5×120cm。
価格：16,000円（4段）。
問い合わせ：(E)



手持ちでハイパワーのライトがあると、落水者の捜索にはとても心強い。これは耐水性にも優れていて堅牢ながら水に浮く。広範囲を照らすことができるのも条件の1つだ。
「Q-BEAM スポット／フラッシュ」サイズ：15×24.5×13cm、12V、7.36A。
価格：13,650円。
問い合わせ：(D)



3段伸縮式だが、航海中は伸縮しないようロックが必要。投げると水面から2mの高さのポールが直立する。「プラスチモ・ダンブイ」全長：3.15m。
価格：30,450円。夜間には心強い、上部先端のライトは別売り。
価格：5,775円。
問い合わせ：(E)

GPSのMOBボタンを活用せよ！



とにかくにも、まずは落水者の居場所を認識することが最重要。落水者がライフジャケットを着用していても、船に救命浮器を装備していても、落水者がどこにいるのかが分からなくなってしまうと元も子もない。ほぼ絶望的である。だからこそ、フラッシュライトの装備やダンブイを投げ

入れる、指をさして視認しつづけるなどの諸策があるので、ちょっとでも気を抜くと波間に隠れて見失ってしまう。

GPSを搭載しているなら、現在位置を瞬時にプロットするための方法を必ずチェックしておこう。そのためのMOBボタン、もしくは相当の操作があるはずだ。誰かが落水したことに気がついたらすぐさまべきことはたくさんあるが、その1つとして、しっかりと頭に入れておく必要がある。

問い合わせ先一覧

(A)インダストリアル・サプライヤーズ
TEL: 03-5443-8231

(B)ウインクルスポーツアンドレジャー
TEL: 045-681-0105 <http://www.wsic.co.jp/>

(C)ウエストマリン
TEL: 046-876-3527 <http://www.westmarine.com/>

(D)オズニック TEL: 03-5638-8860

(E)カズ・マリンプロダクツ
TEL: 046-268-4101 <http://www.kazmarine.co.jp/>

(F)興亜化工
TEL: 03-5835-2924 <http://www.kea-kako.co.jp/>

(G)ナゴトモ・トレーディング TEL: 045-943-4038

(H)ハーケンジャパン
TEL: 0468-76-0404 <http://www.marine.co.jp/harken/>

(I)マリンサービス完崎
TEL: 045-790-3581 <http://www.makojima.co.jp/>

(J)ワイズギアマリン用品部
TEL: 053-443-2185 <http://www.ysgear.co.jp/>

(K)鈴社用品事業部 TEL: 03-3434-0941