

[特集]

海上で起こる
危機的状況を
考える

落水 そのときアナタは?



22 KAZI 2015



今年も、数多く報道された海難事故（144ページに簡便記事）。

できれば遭遇したくないが、われわれプレジャーボート乗りにとって、
対岸の火事とは思えない事例も少なくなかった。

落水や座礁など、海上で起り得る危機的状況への対処法を、
実際に起った事故のレポートも交えて考えます。

photo by Kazuhiko Matsunaga

photo by Wild Boar

落水

緊急時に冷静に対応できるか?

帆走中の落水者救助を考える

航行中に起る最も恐ろしい事故の一つ、落水。

ライジャケット非着用であればもちろん、着用していたとしても、それが荒天時や夜間であれば、そのまま生死に関わる事態へと発展する。

アメリカセーリング協会の資格プログラムを取り入れた、青木ヨットスクールが、今夏、落水者救助法を検証するイベントを主催した。そこから見えてきたものは……。

レポート・写真=松本和久
report & photo by Katsuhiko Matsunaga
協力=青木ヨットスクール

8月に大阪湾で行われた、青木ヨットスクールのインストラクターによる落水者救助法の検証。2日間にわたって多様な方法をテストした



青木 洋さんが体験した恐怖の落水事故

現在、青木ヨットスクールの校長を務める青木 洋さん。30年ほど前、鹿児島県のトカラ列島沖を友人と2人でヨットで航行しているとき、同乗者の落水という恐怖の体験をした。

「18m/s以上の強風の中、メインセールをリーフ(縮帆)してストームジブでアビームを走っていたときでした。友人に舵を任せ、私はキャビンに入ってコーヒーを入れていたら、いきなりネイキが横倒しになつたんです。何が起こったのかと慌ててコンパニオンウェイから顔を出すと、舵を取っていたはずの友人が、スタン(船尾)の航跡の中に泳いでいました」

このとき、青木さんはライジャケットを座布団代わりにしていたことを激しく後悔した。

「本当に恥ずかしい話ですが、ライジャケットはもちろんライフラインも付けていま

落水、座礁。そのときアナタは?



帆走中に一番多いと思われるが、ヨットが風下に傾いた状態での風下舷への落水。デッキに残った者は、ここから冷静な判断が求められる

せんでした」

すぐさまタッキングして救助に向かおうとした青木さんだったが、突然の出来事に冷静さを失っていたのだろう、タッキングに二度失敗し、結局ジャイビングして落水現場に引き返したといふ。

「彼が高かったので、友人の姿はすぐに見えなくなっていました。引き返すまでずいぶんと手間取ってしまったので、見つからないかもしれないと思いつつ、アビームで走っていたんだからアビームで引き返したら戻れるはずだと考えて走らせていたら、なんと目の前に友人の姿が現れたんです!」

奇跡ともいいくべき遭遇、ところが青木さんは「常識の嘘」とられて、この千載一遇のチャンスを逃してしまう。

「ボート免許を取るとともに『落水者救助は風下側から近づいて』と習いますよね。その通りに風下側から友人に近づいてビックリ寄せたんですが、当然のことですけどヨットのほうが風下に流されるスピードが速いので、あっという間に友人からネイキが離れて、再び見失ってしま

たんです」

ほとんどパニック状態に陥っていた青木さんだったが、風向に対して落水者がどれくらい流されるかについては無意識に計算できていたよう、前方の波間に友人の姿が再び現れた。

「もう二度と風下側には向けまいと、友人の風上を狙ってアプローチしました。ヨットはどんどん風下に流れていき、友人は風下側のハル(船体)の下敷きになる形でピックリとくっつきました」

ヨットが風下側にハールして(傾いて)いたため、風下側のテッキと海面との距離が縮まり、青木さんは直接友人の足をつかむことができ、必死の思いでテッキ上に引き上げた。

「テッキに戻った友人と目が合った瞬間、思わず抱き合いました。二人ともガタガタ震えながら、しばらく抱き合っていたのを覚えています」

セールを降ろしてエンジンをかけるという常識のワナ

「よく、落水者救助のセオリーとして『ま



落水者があった場合、それを失わないようにするのが最初にすべきこと。デッキに残る乗員が複数いる場合、そのうち1人が落水者を指さし続ける

ずセールを降ろしてエンジンを始動、機走で救助に向かう』っていわれますよね。その当時も、そうしたこと聞いた覚えはあったんですけど、セールを降ろしていくは絶対に救助に間に合わないと直感していたんでしょう。機走で向かうこ

落水、座礁。そのときアナタは?



8の字救助法の特徴は、落水者の風上にアプローチしてヒーブツー(逆ジブ)状態で帆を止め、そこから風で流されるようにして落水者を確保することだ

とはまったく考えませんでした」

後年、ASA(アメリカセーリング協会)のインストラクター講習に参加した青木さんは、この「セールを降ろしてうんぬん」という落水者救助の方法が「常識」として流布しているのは日本だけであることを見り、自分が無意識に取った方法が正しかったことに気がついた。

2002年の『ASAインストラクターニュース』には、日本を訪れたASAのペテランインストラクターが、日本では「セールを降ろし、機走で救助に向かう」とが常識となっていることに驚いた経験が記事となって掲載されたほど、日本の「常識」は世界の常識からかけ離れたものとなっているようだ(注:機走中ではなくセーリング中の落水について)。

「セールを降ろすということは、ただ単に無駄な時間がかかるというだけではないんです。セールを降ろしてしまうということは、風向に対するセンサーをなくしてしまうことになるんです。陸地も見

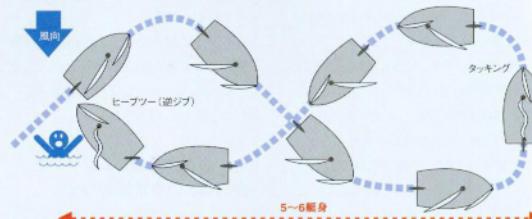
えず、周囲は波また波という状況で方向感覚を正しく維持するためには、セールは絶対必要なセンサーなんです」

それなりの経験を積んだセーラーであれば、セールを降ろしたところで風向くらいは常に把握できると考えがちだが、落水事故発生という緊迫した状況の中で、いつもと同じように振る舞えると考えるのはおごりだらう。どんなパニックに陥ったとしても、セールを揚げてさえけば、いやでも風向について意識せざるを得ない

実地訓練なくて、落水者救助法は身に付かない

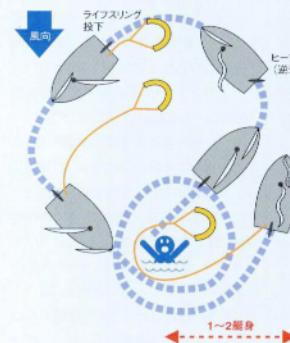
ASAが提唱する落水者救助法のスタンダードは「8の字救助法(フィギュアエ

図1:8の字救助法(フィギュアエ法)



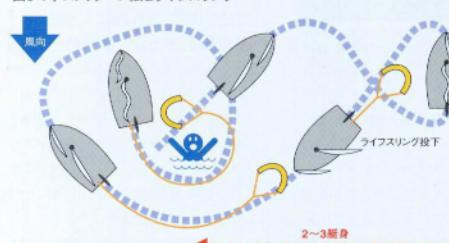
左:落水者に体力が残っていない場合、そのまま引き上げるのは、ほとんど不可能
右:落水者に体力が残っている場合を想定して、脚はしごでデッキに上がるテスト。予想よりも力が入りにくく、難しかったようだ

図2:クイックストップ法&ライフスリング



船外機艇の場合、船外機を船尾に跳ね上げた状態にしておくと、救助時に邪魔になることが分かった

図3:ファストリターン法&ライフスリング



ト法)と呼ばれるもの。図1に示したように、落水発生後に8の字を描くようにヨットをコントロールすることで、無駄なく落水者のところに戻ってくるという方法だ。これ以外に、クイックストップ法、ファストリターン法などの救助法が用意されているが、これらはすべて8の字救助法がベースとなっている。

これらの図を見て、どう感じるだろう。「なるほど」と膝を打つ人は少数派ではないだろうか? 「こんなふうに絵に描いたようにうまくいけば世話はないよ」といふのが、日本のセーラーの平均的な反

落水、座礁。そのときアナタは?



応なのではと推測する。

しかし、これらの方は、北米を中心とした世界中のプロインストラクターたちが知恵を寄せ合い、経験を語り尽くした末にたどり着いた結論であるのも事実。それが「絵に描いた餅」にしか見えない

のは、われわれに実践が伴っていないからなのである。落水者救助法について真剣に考え、海上で実践してみた経験のあるセーラーなら、これらの図を見て共感し得心するに違いないのである。

事実、ASAでも定期的にCOB



(Crew Overboard)というシンポジウムを行い、世界中のインストラクターたちが現場から持ち寄った経験を基に、海上で実践練習を行った上でディスカッションを行い、落水者救助法のさらなるブラッシュアップに余念がない。

青木さんのスクールでも、落水者救助法が講習の柱となっており、まるで四六時中落水者救助法の練習をしているような印象すら受ける。

「8の字救助法の動きには、タッキングやジャイビングはもちろん、セーリングで要求される基本動作のはとんどが含まれていますので、この練習を積むことで、フェをコントロールする基本動作が自然とマスターできるようになるんです」

バレーボールの時間差競争だって、サッカーのオフサイドトラップだって、発案した当初は絵に描いた餅そのものだったはずなのである。それを血のにじむ実践練習で実現可能なものとし、そのノウハウを上台として今や小学生が普通に行うプレーになっているのである。

実践がなければ、どんな素晴らしいプランも絵に描いた餅に終わる。これはスポーツの基本だ。

実地訓練であらわになった、落水者引き上げというハードル

ASAのCOBシンポジウムに倣い、青木ヨットスクールでは今年の8月7~8日、「第1回 落水者救助法イベント」を開催。全国のインストラクター9人と、ヨットスクール受講生のボランティア10人が参加して、落水者救助法について実践とディスカッションが行われた。

当日は晴天で2~3m/sの風という、

穏やかなコンディション。いつもはフラッグ付きのブイを落水者に見立てて8の字救助法などの練習を行うのだが、今回は実際にライフジャケットを着用した人が海に落ち、意識がない、もしくは自力で這い上がる力がないという設定で行われた。

普段、練習を積んでいるだけあって、この日のコンディションならスムースに落水者にアプローチできるものの、実際に落水者をデッキまで引き上げる段階で予想以上の時間がかかってしまった。各参加者とも、落水者引き上げが大変だという認識は持っており、引き上げ時に使用する専用のテールを用意するなどの準備は整えてあったのだが、それら器具の実践使用に不慣れなこともあります。結局、「意識がないはずの」落水者が、自力で這い上がるを得ないような場面が見られた。

初日の実地訓練を終えた後のディスカッションでは、引き上げ方法についてさまざまな意見が交換され、専用のテールをハリヤードに取り付けて引き上げる方法が、最も無理なく引き上げることができるとの結論に達した。さらに、取り付ける際のハリヤードの位置も、デッキから2m以上の高さを確保しておかないとテールの威力が半減してしまうことを判明した。アメリカでは、こうした落水者引き上げ専用のテールが商品として流通しており、デッキのロッカーなどで常備しているフェも少なくないらしい。

2日目の実地訓練では、そうした救助専用ギアが搭載されていないことを想定

ライフレーンなどの浮器を使う場合は、浮器をそのまま落水者に向かって投げるのではなく、ロープで落水者を巻き込むように走る。ロープは水に浮く素材でできているので、落水者はロープのどこかをつかめは浮器にたどり着ける



落水者引き上げるのにセールを使うテスト。セールの角2点をデッキ上に固定して、残り1点をハリヤードにつなぐ

しての引き上げ方法が試された。

テールの代わりに、直接ハリヤードをウインチで巻き取る方法を試みた艇もあったのだが、思った以上にパワーが必要で時間がかかってしまい、現実的ではないと判断。また、スタンションにジブを取り付けて海面に落とし、担架のように落水者をすくい上げるという方法も試されたが、これも縦方向に張力がかかっていないと隙間から落水者が落ちてしまい、なかなかうまくいかなかった。

また、こうした実地訓練では、思わぬ発見がある。今回、落水者(演者)が思わずつかんだバックスティのターンバックルに付いていた割りピンが手に刺さってケガをした。こうした個所にビニールテープを巻いて処理しておくことの意味を、身をもって知ることができた。また、スタンションに取り付けてある船外機は、跳ね上げた状態では落水者に当たって危険である一方、下ろした状態でエンジンを停止しておけば落水者の足場となることなど、実践した者だけが得られる情報は多い。

こうした実地訓練を避難訓練的なものととらえると味気ないものになってしまふが、ポートコントロールのスキルアップのつもりで、8の字救助法などの救助法にチャレンジしてみるのは、多くのセーラーにとって興味深い取り組みとなるはずだ。

セーラーの最も身近に迫る、人命に関わるリスクが落水事故。それに対してまったくのノープランでは、自艇にゲストを招く資格はない。

