

参考資料 Yacht SALAKU weblog (2017 5月)より

事例 辛坊治郎氏「エオラス」の場合 (ライフラフトの正しい使い方についての知識がないと、生還できる可能性が低くなる事例)



「体感！奇跡のリアルタイム 九死に一生！ 辛坊治郎ヨット遭難の全真相」が放送された。2013年6月に太平洋横断航海に出航した辛坊氏と全盲のセーラー岩本氏が乗ったヨットが、出航5日後に遭難し救助された一部始終を伝える番組だった。

2013年6月16日、福島県を出航したヨット・エオラスは順調な航海を続けていたが、5日後1200キロ沖合を航海中に事故が発生した。

映像と同時にキャビン内の音や会話も収録されていて、午前7時8分にクジラが衝突した時の様子もわかった。ドーン、ドン、ドンと3回音がして映像がその都度振動した。寝ていた辛坊氏と岩本氏は気が付いて目を覚ましたが、辛坊氏が大きな波がハルを叩いたのだろうと岩本氏に話しかけ、2人ともそのまま休んでいた。



キャビンに水が浸水しているのに最初に気が付いたのは岩本氏で、音がしてから17分後だった。全盲の岩本氏は聴覚が鋭く、早めに気が付いたのだろう。浸水はそれくらい静かでじわじわと海水が入りこみ、気が付いたらキャビンの床上まで来ていたと。岩本氏はすぐに辛坊氏に声をかけて起こした。映像で見るとその時点で水が床上20センチくらいまで入っているように見えた。辛坊氏が「ビルジまわして」と言ったりしているのが聞こえ、ビルジモーターのスイッチを入れて排水を始めた。

事故発生から24分後、辛坊氏が衛星携帯電話で航海支援事務局のH氏へ電話し「右舷衝突で浸水、排水できる量ではない。沈没間違いない。ビルジ排水が追いつかない」と伝えた。緯度と経度でポジションを伝えたあと「艇体放棄になりますね。ライフラフトは要するに放り投げたらいいんですね。使ったことないからわからない」と話した。

2人にとっては浸水のスピードがとても速く感じられ、ヨットがすぐに沈んでしまうと焦った。このためにライフラフトを一刻も早く開かなければならないと思ってしまい、最初にしなければいけなかったエオラスの船足を止めることをしなかった。まずジブとメインを降ろして船足を止めるべきだった。

船底に開いた穴がクラックをできれば確認し、できれば浸水の量と速さからヨットが沈むとしたらあとどれくらいの時間が残されているのかを推測し、優先順位を決めて次のことに対処しなければならぬ場面だ。

さらにドッグハウス上のライフラフトが入った白いコンテナの所へ行った辛坊氏は大きな間違いをした。コンテナは上下に別れる二つの箱型ケースからできているが、ふだんは開かないよう紐がかけてある。辛坊氏はこの紐をナイフで切り、コンテナを手でこじ開けたのだ。ところがこの紐はライフラフトが膨らんでいく途中で切れる程度の強さのものが使われており、ナイフで切る必要はなかった。また、袋に入ったライフラフトをコンテナから人が引っ張り出す必要もないのだ。

エオラスでは船足を止めないままデッキ上で赤いロープを引いてしまった。ライフラフトは急速に気室が膨張するからその勢いでライフラインを乗り越えて海上に落ちた。ヨットがまだ走り続けていたのと、ライフラフトの舳い綱である白いロープをクリートなどに固縛しなかったためにライフラフトはすぐに船尾へ向かって流れ始めた。

辛坊氏が必死で白いロープをつかみ、コックピットに転び落ちながらも手からロープを離さず、何とかクリートできたらしく流出は免れた。いったんライフラフトが船から離れてしまうと、風と波の影響でどんどん遠ざかっていく。

衝突から50分後の午前8時1分に2人がライフラフトに乗り移ったとのことだった。この時、GPSと衛星携帯電話をヨットから持ち出したことが早期の救出に繋がった。しかし、ヨットにはイパーブも搭載されていたはずで、イパーブをライフラフトに持ち込みスイッチを入れて救難信号を発信し続けていたら、救助に来る航空機や船舶にとっては発見しやすかっただろう。

イパーブは衛星への電波だけではなく、近くまで来た救助者に対するホーミング電波も発信するから、自分の位置をより正確に知らせることができる。ライフラフトの底には艀装品が収納された袋が固縛されている。ライフラフトが屋根の部分を下にして逆さまに開いてしまうことがあるため、海に落ちないように固縛されているのだ。その場合には海に入り、ラフト底にある復元用ロープをつかんで足を気室の縁にかけ、引き起こしてやらなければならない。

もう一つの失敗は、防寒対策の衣類を着ずに退船してしまったこと。就寝中のまま下着の状態で乗り移った辛坊氏は救助が来なかったら、相当危険な状態に陥っていたと推察される。



陸上での展開検査（写真はフジクラゴム社製 5 人乗りライフラフト、講習に使用するのはトーヨーゴム製）



定期検査の際、検査員が実際にロープを引いて気室に内臓ポンベの CO2 を注入しようとしている。この際、白と赤の二本のロープがケースの側面から出ているが、白は舳ロープでラフトが艇から離れないよう艇に結んでおき、艇が沈む場面ではナイフで切り落とすことになる。



赤のロープが CO2 ガスの弁を開くトリガーで、強く引きこむ。CO2 が入り始めライフラフトの気室が膨らむことにより、コンテナは自然に上下に別れて開く。この時に紐は勝手に切れる。

1 分もすると、こうしてほとんど開き終わった。フジクラゴム製 5 人乗りライフラフトを海上で開くと、ヨットと繋がった舳い綱にコンテナの上側ケースとライフラフトを包んでいた黄色い袋がぶら下がることになる。この黄色い袋には乗り移ってからすぐに必要になるかもしれないものが取り付けられている。



袋の中にはこれらの装備品が入っている。オレンジ色の円筒形の物には医薬品や包帯などが、その右の長方形の箱にはビスケット、黄色い楕円の右にあるのは「火せん」や信号紅炎が入った箱。

飲料水、アカ汲みとスポンジ、銀紙が見えているのが保温のために被るものだ。さらに組み立て式レーダーリフレクター、SOS を点滅信号として発進できる小型ライトなどもある。

トーヨーゴム製は気室が膨らむと同時に屋根のアーチ部分も立ち上がるようになっているのだが、フジクラゴム製のは艀装品袋からアルミ製の棒 2 本を取り出して繋ぎ、屋根の柱として立てなければならない。平



穏な海ならたいして難しい作業ではないが、波が高い時は座ったまま慎重にしないとライフラフトが転覆する可能性がある。もし艀装品袋を開けたままで転覆したら、貴重な水や食料などを海へ流失させてしまう。

トーヨーゴム製ライフラフトの場合は膨張式の屋根アーチがあるので転覆した場合の回復は容易だが、いずれの場合も成立させてから乗り込む必要があり、訓練での実践が大切だ。

事例 「たか」号の場合（装備品を誤って流してしまった事例）

ライフラフトは扱い方を誤ると大変危険な事態に陥るということの事例として、1991年グアムレースで起こった「たか」の海難についても触れたい。「たか」の場合はナイフを探そうと装備品袋を開けていた時に転覆してしまい、装備品のほとんどを流失させてしまった。

「たか」は夜間に転覆して完全に船底を上にしたまま1時間以上復元せず、キャビン内にいた4人が差し板をはずして海中を泳ぎ脱出した。その後ようやく復元したがデスマストしていたうえに水船状態で、しかも差し板を流失させてしまったために波がキャビン内に打ち込む状態で艇長はヨットを放棄することに決めた。本来ライフラフトは船外の海上で開くものだが、波が大きく流してしまうことになるかもしれないことと、クルー全員が疲労困憊していたことからバウデッキでライフラフトを開くように指示したという。

全員がラフトの中に入った時に、ラフトのシーアンカーが折れたマストに引っかかっているのに気が付いた。誰かがそれを切るためにナイフを探そうと慌てて艀装品袋を開けてしまった。そこを大波に襲われてライフラフトが海に落ちて転覆し、艀装品のほとんどを流失させてしまった。シーアンカーはクルーの一人がデッキに降りて手ではずして戻って来ていたのだが、それを待ちきれずに慌てて袋を開けてしまっていたのだ。

この舳い綱を切るためのナイフは、多くのライフラフトの場合、壁面のわかりやすい所に収納してある。ただしジクラ製の場合はライフラフトを包んでいる袋(黄色)の表側の収納ポケットの中に入っている。海上で膨張したあと、この袋は舳い綱に繋がって海に浮かんでいるから、引き寄せて取り出さないといけない。「回収した格納袋の外側にナイフが取付けられていますので、取り出してもやい綱を切断して下さい。」とは書いてあるものの、格納袋とは何のことかわからない。どんなライフラフトでも艀装品袋の中にナイフが入っているということはありえない。舳い綱を切るために最初に必要になる可能性が高いからだ。しかし事前にそういう知識がなければ、荒れた海でしかも夜間に脱出することになれば、混乱の中誰でも慌てて艀装品袋を開いてしまうことはあり得ることだ。

先の「エオラス」の場合、6月とは言え外洋の吹きさらしの海上で、しかもヨットから着替えを持ち出さなかった。脱出することで頭が一杯で余裕がなかったのだろう。

たとえ着替えを持ち出したとしても、乗り移る時に濡らしてしまうかもしれない。そうした時に使えるのが、この銀紙製の保温具だ。ペラペラのものではあるが、これで体を包むようにしているとかなり暖かい。



艀装品の中にはレーダーリフレクターもある。組み立ててライフラフトの外側、なるべく高い所にかけておけばレーダーに捉えてもらえる可能性が少しは高くなるかもしれないが、波が高いとレーダー画面では区別がつきにくいかもしれない。

また「火せん」や信号紅炎も入っている。高いブリッジにいて時々前を見るだけの乗組員の視界には入りにくいかもしれない。本数に限りがあるから、船や飛行機の進行方向を見ながらタイミングよく使わないといけな。こういう点では、VHF やイパーブの方が発見の可能性が高いと思う。

使う段になると、けっこうライフラフトの扱い方には順番通りに作業しなければならない項目と、事前に知っておかなければならないことが意外に多い。この写真のライフラフトの屋根に V 字型に取り付けられたものの目的だった。これは言ってみれば雨どいで、雨がこの部分を伝わって流れて来る所に蓋つきの穴が開いていて、内側から雨水を取ることができる仕組みだ。



またフイゴが入っていて気室の空気が減った時に使うことは知っていたが、床の中心にも独立した気室があってそこへ空気を入れてやるためにも使うものだという。



写真は救難食糧として艀装品に入っているビスケットだ。この一枚が確か一人の一日分だったと思う。味は強いて言えばカロリーメイトに似ているが、石鹸のような味と言った方が近いかもしれない。おいしいと一度にたくさん食べてしまうから、口当たりが悪い方がいいという考え方なのかもしれない。

ライフラフトはあくまでも最後の手段であり、まず船を救うことに全力を注げ、と言われてる。ライフラフトはちっぽけなゴムボートに過ぎない。乗り移るのには、かなりの決意が必要だ。しかしリスクが大きいからといって船が間違いなく沈むとなったら乗り移らざるを得ない。

そういう場合、海は荒れていることが多いし夜間かもしれない。クルーの力量はどうか、艇長がきちんとした指示が出せるか。エオラスではいくつかのミスはあったが、良かったのは衛星電話と GPS を持って乗り移ったことだった。だが衛星電話では救助に来てくれる航空機や船舶と直接の連絡を取りにくいだろう。まずお互いの電話番号を知らないと連絡が取れない。それを考えればイパーブのスイッチをオンにしてライフラフトに持ち込むこと、VHF ハンディ無線機がやはり必要だ。

ライフラフト装備品一覧 2019.3. 21講習会

航行区域	近海		
	6人	8人	
定員	6人	8人	
浮き輪(個)	1	1	30mロープ付き
ナイフ(本)	1	1	
あかくみ(個)	1	1	
スポンジ(個)	1	1	
シーアンカー(個)	1	1	型式認定品
かい(本)	2	2	
修理用具(式)	1	1	
ふいご(個)	1	1	
救難食糧(3食/個)	6	8	型式認定品 有効期限5年
3350kj/人			
飲料水(0.5ℓ/個)	6	8	
コップ(個)	1	1	
応急医療具(式)	1	1	型式認定品
笛(個)	1	1	
救命信号説明書(部)	1	1	
小型船舶用火せん(個)	2	2	有効期限3.5年
小型船舶信号紅炎(個)	2	2	有効期限3.5年
発煙浮信号	1	1	型式認定品 有効期限3.5年
水密電気灯(個)	1	1	
日光信号灯(個)	1	1	
保温具	2		型式認定品
レーダー反射器	1		
海面着色剤	トーヨーのみ		
天水受			



Grabバック装備品

SR規定備品	
防水バック	蛍光色・浮力・艇名
VHF無線機	防水・スペア電池
防水フラッシュライト	LED、予備電球不要・スペア電池
信号紅炎	3
ストロボライト	防水・スペア電池
ナイフ	先が保護されているもの
推奨備品	
飲料水	
PLB (衛星またはAIS)	EPIRBが持ち出しが望ましい
ポータブルGPS	防水スマホAPP等
日焼け止めクリーム	
酔い止め薬	
衛星携帯	予め連絡先を登録しておく

自動索 (赤) 2.5m もやい綱 10.0m