

海難防止標語

「 事故原因？ 機械は進化！ 俺老化… 」

海難事故体験発表

今回で2回目となります。過去、私どもの団体で「漁船海難防止全道大会」を行った際に、海難事故体験発表をして頂いた方の内容をご紹介します。



第1回漁船海難防止全道大会 昭和63年9月25日開催

体験発表 S漁業協同組合K氏 『操業中に転覆、救命衣で全員助かる』

私は、昭和59年6月某日、ホタテ漁船9.9トンの5人乗組の船の船長として操業中、海難事故に遭いました。

その日は南西の風がやや強く、予定時より30分遅れの出港となった。

操業前日まで、約2マイル前後の距離を1回から2回八尺を曳いて、約5トンのホタテ貝を漁獲していたが、この日は、0.5マイルほど曳いただけで八尺の引き上げ作業にかかった。船体は、潮流なりになっていたため、右舷真横から風と波を受け、船のかたむきが少し強くなって来た。八尺が水際まで上ったので、八尺の台を船内に取り込んだ。そして船越しに覗いて見ると、前日よりかなり多くのホタテ貝が入っていた。

いつもなら量が多く入っている時は網を切って、ある程度の貝を海に戻してから捲き上げるのだが、その時は日頃の慣れから「この程度の量なら何とかなるのでは」という過信で、乗組員に船内への巻き上げ指示をしました。

ところが八尺の捲き上げを始めた直後に船体が大きく左側に傾いたが、何とか八尺を船内に取り込むことが出来、傾きも緩やかになりました。しかしホットしたのも束の間、波でローリングしていた船体が、再び大きく左側に傾き、ブルワーク中央から船尾にかけて海水が、一度にドット入り込んで来た。

私は、直ぐに無線で僚船に救助を求めながら、左舷に旋回し復原させようと試みたが、浸水してから数分間で転覆してしまった。

転覆後、ブリッジから抜け出そうとした瞬間、私の体に船が覆い被さってきた。

とっさに両手でブルワークの端につかまり、足を蹴り出ようとしたが、体が船体に吸いつけられ、身動きがとれず頭の中で「クソー、こんなもんで死んでたまるか」と自分自身に言い聞かせながら、片手で近くをまさぐっていると、デッキの排水カバーにつかまることが出来、なんとか身体を船内から脱出することが出来た。海面に出ると、乗組員のうち2人は、船腹に這い上がっていた。他の乗組員の確認のため、辺りを見回すと、船首側に1人、船尾側に1人が海に投げ出されていたが、幸い全員が救命胴衣を着ていたので海面に浮いていることが出来、1人の命も失うことなく、救助に来た僚船に無事に助けられました。私を始め乗組員一同、救命胴衣のおかげであり、着用を義務付けたホタテ部会に感謝しております。

海に投げだされたあの時、ひとりでも、救命胴衣を着ていなかったとしたら、尊い命を奪っただけではなく、その人の家族を路頭に迷わせてしまうところでした。4年の歳月が過ぎた今になっても、身の毛がよだつ思いです。私はこの事故により、人命の尊さを十分に思い知されました。



現在では、事故の教訓から航行時は勿論のこと、操業中も慎重を期し、二度とあのような事故を起こさないよう心掛けております。これからも乗組員一人一人と家族のためにも、徹底した海難防安全業に努めてまいります。

本日御出席の皆様、全道漁業者が全員揃って救命胴衣を着ようではありませんか！

以上となります。

転覆事故は、漁獲物の重みによる船体の傾き、悪天候下での不十分な操業、漁網に大量の魚が入ったことによるバランスの喪失などが原因で発生します。

転覆事故は、衝突事故や乗揚事故に比べて死亡や行方不明という重大な人的被害が発生する確率が極めて高い特性があり、転覆すれば、ほとんどの場合、乗船者は海上に投げ出されて海上を漂うことになり、状況によってはそれが長時間にも及ぶこととなります。

この機会に、自分の操業状況について、振り返ってみて、適切な積載、復原性の確保、天候への備えが万全かなど確認をしていただくとともに、自分とその家族、乗組員とその家族のことをしっかりと考え、安全な操業をお願いします。

海難防止標語

「 年老いた？ いいえあなたは ベテランです!! 」