

IV. 漁船員の海中転落事故の発生要因に関する調査研究 — 遠洋かつお・まぐろ漁業について —

目 次

A. 調査研究の概要	39
B. 漁船における海中転落事故	40
C. 海中転落事故事例	48
D. あとがき	53

A. 調査研究の概要

1. 目 的

船員災害の発生状況が全体的に通減する傾向にあるなかで、漁船における海中転落事故は、年毎に増減をくり返しながらも、ほぼ一定の件数の発生をみている。加えて海中転落事故は、発生すると死亡してしまうケースが多い。したがって船員災害のなかで死亡事故に注目すると、その過半が海中転落によるというような状況にある。そこで、こうした重大災害ともいえる海中転落事故がどのような要因によって発生しているのかを、調査研究して、事故防止の基礎的な資料を得ることを目的にして実施した。

2. 方 法

人間の行動は、人間と、人間を取り囲く環境（広義の環境）との相互関連によって規定されている。^{*}ここで注目している海中転落事故についても、人間の行動のなかで異常な行動であるにしても、やはり人間の行動に相異

^{*}注：詳細については「海上労働災害の原因究明に関する調査研究」昭和55年度 海上労働科学研究所 参照

ない。したがって、そこでの発生要因を探究する場合に、その基本的な考え方は、人間と環境の両側面から、あるいは人間と環境の相互関連から考える必要がある。しかしながら、海中転落事故の場合、その多くは、事故に遭った本人が死亡しており、発生要因を探究するにあたって、1つの大きな隘路が存在する。そこで、今回の調査研究においては、次のような方法によって可能な限り、発生要因を検出できるよう試みた。

① 海中転落事故については、既に運輸省船員局が毎年実施している船員災害疾病発生状況報告を始めとして、種々の統計が採られている。そうした諸統計の原資料にさかのぼって、発生要因の検出を試みる。

② 同じ統計であっても前述のような大数を取扱ったものばかりでなく、関係する各種団体が行っている統計および統計の基礎になっている資料を分析する。

③ 海中転落事故の場合、前述したように当事者が死亡しているケースが多いため、本人からの聴取が困難である。そこで海中転落事故によって救助されたケースを事例的に追跡し、何事故が発生したのか、助かったのはどのような状況であったのか等を調査し、そこでの発生要因を把握する。しかし、救助されたケースを蒐集するといっても、調査対象となる人をどのように捕捉するか、その方法が確立しているわけではないため、次のような方法も併せ実施した。

④ 転落しなかった経験を持っている人、

事故が発生したときに現場に居合せて目撃した人、転落した人を救助した経験（自船ばかりでなく他船の転落者を救助した経験）を持っている人等からその時の状況を聴取して、発生要因にかかわる情報をストックする。

⑤ 長年にわたって漁撈長の職務を遂行していた人等を対象にして、転落事故を防止するために、現役時代に日常的にどのような処置を講じていたか等の防止対策を通してみたときに、発生要因として、どのような要因が考えられるか推察する。

このような方法を主体にしつつ、一方、現地の漁業協同組合、海運局、海上保安庁、全日本海員組合など関連する諸機関から資料の蒐集、最近における海中転落事故の発生状況、事故防止運動の展開についてヒヤリングを実施した。

3. 対 象

漁業においては漁業種類ごとに、用いられる漁船、漁具を始めとするハードウェアが異なるとともに、漁法、漁場等といったソフトウェアも相異していることはいうまでもない。したがって、漁船員の海中転落事故という発生形態は同じであっても、発生プロセスなり要因ということになると、事故毎に違っていることが考えられるとともに、漁業種類ごとの相異点も存在することが予想される。そこで、58年度は、海中転落事故件数が多いまぐろ延なわ漁業、なかでも遠洋に出漁するまぐろ延なわ漁業を取上げ、宮城県気仙沼地区、高知県室戸地区、静岡県焼津地区で、現地調査を行った。

4. 海中転落事故とは

海中転落事故といっても、その範囲は種々に考えることができる。広義にとれば、船体

が沈没あるいは座礁したことにともなって二義的に発生する海中転落もあるが、ここでは、海上保安庁でいうところの「船舶の海難をともしない海中転落事故」を範ちゅうにする一方で、海上保安庁の場合には救助の要請があったことが前提になっているが、保安庁に要請したか否かにかかわらず考えるとともに、前述したように、救助されたケース、落水しなかったケースまでも含めて扱うことにする。換言すれば潜在的な海中転落事故まで範囲を広めている。

B. 漁船における海中転落事故

1. 海中転落事故の発生状況

最近10年間の海中転落事故の発生状況を、海上保安庁（海上保安白書）および運輸省（船員災害疾病発生状況報告集計書）の統計をもとにまとめると、表1のようである。両者の統計のもとになるベースが異なっているために、絶対数が異なっているが、昭和57年は海上保安庁の統計によると、事故者は333人、そのうち255人が死亡している。一方同年の運輸省統計では144人が事故に遭い101人が死亡している。このような事故の発生状況について、その傾向をみると次のようである。

① 両者の統計とも事故にあった人に対する死亡者の比率を求めると70%以上と高い率を示している。事故が発生すると死亡に結びつくケースが多いといえる。因みに運輸省の統計をもとにして、船員災害によって死亡した人数を母数にして、海中転落事故による死亡者の比率を求めてみると、57年現在52%を占めている。いいかえれば、海中転落事故を

う。

2. 漁船における海中転落

漁船における海中転落事故を10年間にわたって漁業種類別にみたのが表2である。この表は、事故に遭遇した人数であって、漁業種類でこの事故の発生しやすさを現わしているものではないことは言うまでもない。そうした前提に立って、若干の特徴をまとめてみよう。

① まき網漁業において、昭和50年から53にかけて、4年間続けて減少しつづけたことを除いて、長い期間同一傾向（増加にしても、減少にしても）を示すことはなく、年による変動がある。

② そうしたなかで55年から56年の3年間は、漁業種類ごとに一定の傾向を示すものが多くみられた。減少傾向にある漁業としては、まぐろ延なわ漁業、まき網漁業、さけ・ます漁業があり、逆に増加する傾向にあるものと

して、底びき網漁業、その他の漁業がある。

このような漁業種類ごとの動向をみたときに、発生要因から考えると、種々の要因がそれも複雑に組合って発生していることを現わしているといえる。

3. 遠洋まぐろ延なわ漁業における海中転落

昭和47年以降、遠洋まぐろ延なわ漁業において発生した海中転落事故（死亡事故についてのみ）のなかで、たまたま入手できた50件の海難記録をもとにして分析を試みた。分析に供した資料を船主の所在地別にみると、北海道根室、岩手県釜石、宮城県気仙沼、福島県いわき、富山県魚津、東京都、和歌山県東牟婁郡、三重県尾鷲市・度会郡、高知県室戸市・土佐清水・安芸郡、鹿児島県串木野、沖縄県那覇であり、全国の遠洋まぐろ漁業の主要な地域を網羅している。

この50例について、事故がどの海域で発生

表2 漁業種類ごとにみた海中転落事故

(単位：人)

	昭和 48年	49	50	51	52	53	54	55	56	57
かつお・まぐろ漁業	26 (22)	27 (24)	22 (19)	26 (25)	18 (17)	20 (18)	27 (26)	36 (13)	29 (25)	21 (16)
底びき網漁業	49 (36)	29 (19)	41 (32)	27 (21)	35 (17)	32 (21)	17 (14)	22 (16)	24 (15)	30 (18)
まき網漁業	8 (5)	13 (6)	11 (8)	8 (6)	7 (5)	4 (2)	16 (6)	13 (10)	12 (5)	10 (7)
いか釣漁業	9 (8)	8 (6)	9 (8)	16 (14)	10 (9)	17 (15)	13 (12)	12 (9)	14 (13)	9 (6)
さけ・ます漁業	6 (5)	10 (9)	6 (5)	6 (4)	6 (5)	5 (5)	5 (4)	10 (9)	3 (3)	1 (1)
その他	17 (15)	15 (8)	9 (4)	18 (13)	18 (16)	9 (7)	18 (12)	16 (11)	19 (17)	26 (17)
計	115 (91)	102 (72)	98 (76)	101 (83)	94 (69)	87 (68)	96 (74)	109 (86)	101 (78)	97 (65)

注：カッコ内数字は死亡者（内数）

資料：船員災害疾病発生状況報告（運輸省船員局）

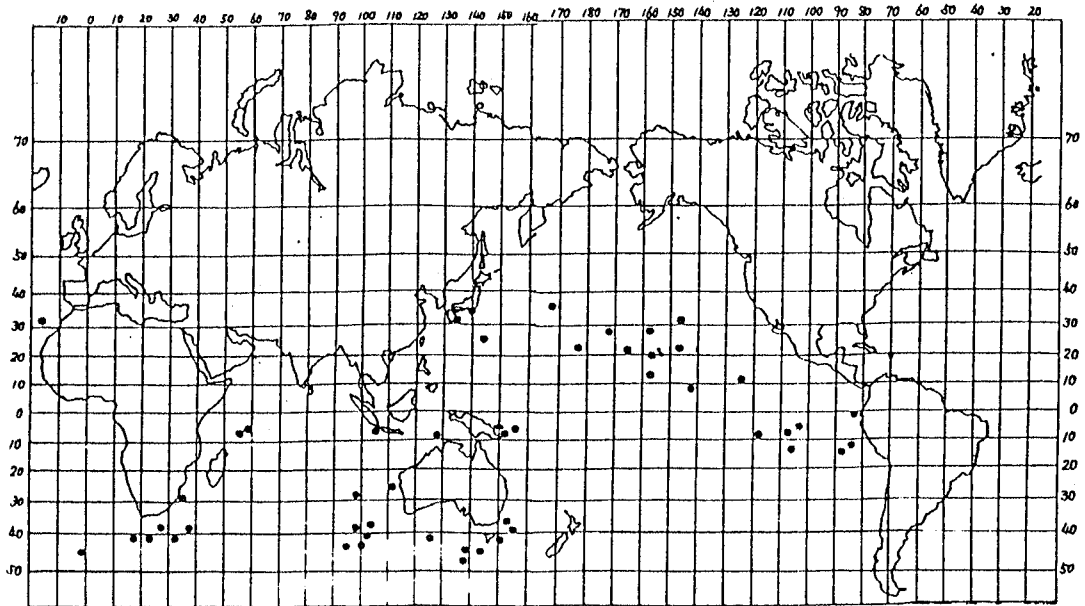


図1 海中転落事故の発生海域

しているのかプロットしたのが、図1である。いうまでもないが、遠洋まぐろ延なわ漁業の主要な漁場である、ケープ沖、沖インドオルバニー沖、タスマン海、エクアドル沖の海域およびそれら漁場への往復航海域で発生している。

これら海中転落事故が発生した直接の原因をみると、大きく2つのパターンに分けられる。その第1は、大波・高波など波浪の打込みによって発生するケースである。聴取りによると、波浪の打込みといっても、「甲板上がプールようになってしまう」、「船橋から艀方向が海中に没してしまう」。大きな波のときには、船橋まで海中に没してしまい、窓からは海水しか見えないことがある」と表現されているように、多量の海水の打込みによって、乗組員が舷外に流される場合である。(以下本報告書のなかで波浪という)。第2は、船体の動揺、用便中、足がすべって、ノイロー

ゼ等といった原因(推定原因も含めて)および原因不詳のケースである(以下本報告書のなかでその他という)。こうした2つパターンをもとにして分析を進める前に、それぞれのパターンごとの特徴に若干ふれておこう。

波浪による転落は、1度の事故によって複数の乗組員が転落することがある。今回の14例のなかでも1度に3人が落ち、3人とも死亡した事故がある。因みに1件あたりの死亡者数を求めると1.31人となる。一方、その他の事故にあっては、1度の事故で複数人が転落する事故は、36件のなかで僅かに1件、それも、1名は救助されているので死亡事故のみに注目すると1件あたり1人である。もう1つの特徴は、事故の目撃者の有無にみられる。波浪による場合は、14例中11例が目撃者がいるのに対して、その他の場合には、36例のなかで25例は、誰れも目撃することなく事故が発生している。

a. 船のトン数規模

海中転落事故が発生した50例について、そのトン数規模別についてみたのが表3である。

表3 トン数規模別にみた発生状況

(単位：件)

トン数規模	波 浪	その他
～70未満		2
70以上～ 135		6
135 ～ 195		7
195 ～ 260	13	4
260 ～ 300		9
300 ～	1	8
計	14	36

波浪によるケースは、195トン以上の大型船で発生しており、その他の場合には種々のトン数規模で発生している。漁船のトン数規模と海中転落の発生に関連をA鯉鮪漁業協同組合の資料にもとづいて100隻あたり発生率を計算してみると、次のようである。

195トン未満	2.589
	(母数 618 隻)
195トン以上～260トン未満	1.789
	(母数 615 隻)
260トン以上～300トン未満	1.831
	(母数 1,147 隻)
300トン以上	1.198
	(母数 167 隻)

トン数規模と直線回帰的な関係にはないが、より小型の船型に発生しやすい傾向が認められる。

b. 発生海域

発生した海域については、その概略をすでにみてきたが、ここで発生パターンとクロス

させて若干詳細にみてみよう。

波浪による転落事故は、全体で14例あるが、1例を除いて残りの13例が全て南緯度（南半球）の海域、漁場でいえばケーブ沖、沖インド・オルバニー沖、タスマン海で起っている。それに対してその他のケースは、北緯度の海域が18例、南緯度の海域が18例となっている。前出の図（図1）をみても判るように、種々の海域に及んでいる。

同じ遠洋まぐる延なわ漁業といっても、それぞれ地域によって操業海域の特徴があるので総体的なことはいえないが、現在南緯度操業が中心になっているA鯉鮪漁業協同組合の資料にもとづいて、発生海域の年次別推移をみると、図2のようである。昭和40年代の初頭を境にして、様相が大きく変化している。

40年以前は、北半数（北緯度）の海域で発生していた事故が、それ以降になると、南半球（南緯度）の海域で発生する事故が増え、最近では、海中転落事故といえば、南半球の海域で発生しているといっても差し支えない状況を呈している。

c. 発生時刻

前述したように、いろいろな海域で事故が発生していることに加えて、暦日でも分散しているため、地方時、世界時、日本時で発生時刻の分布をみても、必ずしも実状を反映しているとはいえない。そこで、それぞれ発生した海域の日没時を1つの基準にして、日没の何時間前、あるいは日没後の何時間後に事故が起っているのかをみたのが表4である。

波浪による事故は、日没前の発生が僅かに2件にすぎず、大多数の12件は日没後に発生している。それも薄明時間を過ぎた時間帯に多く発生している。一方、その他の場合には、

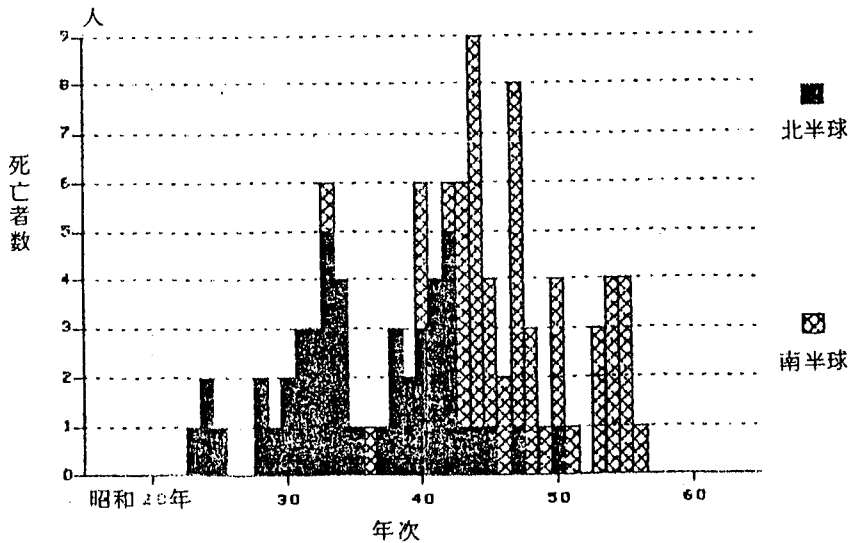


図2 事故発生海域の推移

表4 日没を基準にした海中転落発生時刻

(単位：件)

	← 日没前 (時間)					日没	→ 日没後 (時間)					
	10~	8~10	6~8	4~6	2~4	~2	~2	2~4	4~6	6~8	8~10	10~
波浪						2	1	3	3	2		3
その他	2	1	2	4	6	1	3	4	2	4	2	4
計	2	1	2	4	6	3	4	7	5	6	2	7

*注：その他で発生時刻不明1例を除く。

日没前が16件、日没後が19件というように日没とは関係なく、いいかえれば、昼間であろうが、夜間であろうが関係なく生起している。また、特定の時間帯に集中して発生といった傾向も顕著にみられない。

d. 波浪および海水温

転落したときの気象、海象の状態を波浪と海水温に代表させてみよう。

波浪の状態は、表5にみられるように、波浪によるケースの場合には、風力4以上が大部分を占めているが、1例だけは、3~4の

表5 事故発生時の風力

(単位：件)

風力階級	波浪	その他
0 ~ 2		3
2 ~ 3		8
3 ~ 4	1	16
4 ~ 5	5	4
5 ~ 6	4	
6 ~ 7	2	
7 ~ 8	1	
不明	1	5
計	14	36

風力のときに発生している。風力だけでなく、潮流との相互作用によって突然高波が起り、むしろ、その方が恐しいという。潮流の記録がないため明確には判らないが、そうした状況が起ったと推察される。その他のケースになると風力階級でいえば、4以下の場合が大多数を占め、4以上の場合は4件あるにすぎない。前述したように、その他の場合には、いろいろな要因によって発生するケースが含まれているが、海況的には決して、時化のなかで起っているのではなく、むしろ凧の状態のときにも起っており、単に自然環境によるから、あるいは船体が動揺するからといった因子だけでないことが推察される。

次に転落したとき、どのような海水温の海に落水したかをまとめると、表6のようである。波浪による転落の場合には、16°C~20°Cの海水温域に2例あるほかは、8°C~14°Cの海水温が低い海域で起っている。前述したように、波浪のケースは、南半球の高緯度海域で発生していることとリンクしている。その他については、水温が低い海域で発生している場合もあれば、20°C以上の水温が高い海域でも発生しており、幅広い温域にわたっている。転落事故が発生した海域がいろいろな海域にわたっていたことを反映している。

e. 船の状態

発生時の船の状態は、表7にみられるように、波浪によるケースに、全例が操業時である。投縄のときが3例、揚縄のときが11例というように、揚縄時に多く発生している。それに対して、その他のケースについては、航海時、操業時ともに16例ずつであり、航海中でも操業中でもかわりなく生起しているといえる。航海時でみると、漁場移動（まぐろ延

表6 海中転落時の海水温

(単位：件)

海水温 (°C)	波浪	その他	計
8以上~10未満	2		2
10 ~12	4	4	8
12 ~14	3	1	4
14 ~16		1	1
16 ~18	1	1	2
18 ~20	1	3	4
20 ~22		4	4
22 ~24		3	3
24 ~26		3	3
26 ~28		5	5
28 ~30		1	1
不 明	3	10	13
計	14	36	50

なわ漁船では適水という。) しているときに多く、操業時では、揚縄中で集中している。

操業状態のときに、どの時点で発生しているのか、操業回数とのかかわりをみると、表8のようである。操業回数が不明(報告書に記載していない例)である場合が多く、全体的に例数が少ないが、その他において、操業回数が100回未満に集中している。100回未満といっても、一概に操業初期と断定することはできないが、昭和47年当時すでに1航海の操業回数が200回前後であり、その後、増え続けていった状況からすると、少なくとも、操業の前半時点にあたると考えられる。

f. 転落位置

目撃者がいない事故もあって、転落位置の確定ができない時もあるが、推定を含めて、船体にプロットしてみたのが図3である。波浪による場合は、船尾、艀甲板に2分してお

表7 海中転落事故発生時の船の状態

(単位：件)

船の状態		波 浪	その他
航 海 時	往 航		1
	復 航		4
	漁場移動		8
	状態不詳		3
	小 計		16
操 業 時	仮 泊*		2
	投 縄	3	3
	揚 縄	11	9
	状態不詳		2
	小 計	14	16
不 明			4
計		14	36

*注：投縄準備時の仮泊である。

表8 事故発生時の操業回数

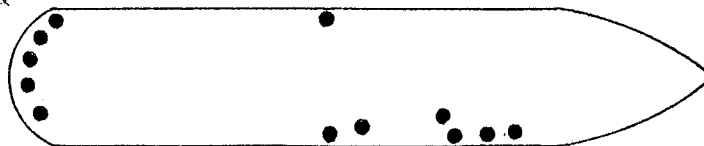
操業回数	波 浪	その他
以上 未満 0 ~ 50	1	5
50 ~ 100	2	5
100 ~ 150	1	2
150 ~ 200	3	1
200 ~ 250	1	
250 ~		1
不 明	6	22
計	14	36

り、船甲板では、右舷の舷門附近に多い。その他になると、艇から落水するケースが圧倒的に多く、船甲板からは少ないといえる。船尾からの転落は、その位置が右舷側であったのか、左舷側であったのか特定できないが、船尾を除いて、両者に共通していることは、右舷サイドからの転落が多いことも1つの特徴である。転落災害の発生するポテンシャルが高い船内位置は、船尾部分と右舷側といえる。

g. 転落者の年齢

表9は、転落した当事者の年齢分布をみたものである。波浪とその他を比較したときに若干特徴がみられる。波浪による場合は45才未満の人が落水しており、特にどの年齢層に集中しているのか様子がうかがえない。その他の場合には、幅広い年齢層にわたっておりなかには55才以上の人もある。若年層にも多い一方で中高年齢層にもみられ、波浪との比較をすると、その他では、中高年齢層が相対的に多いといえる。「転落」した人のなかには、薬をのんでいたり、医者にかかっていた人が多いようだ」という観点からも、今後つめてみる必要がある。

波浪



その他

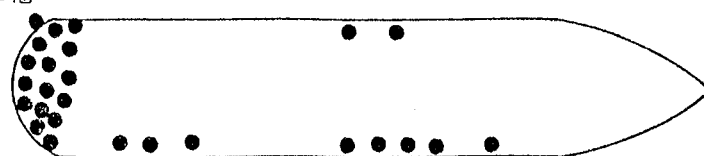


図3 転落した位置（含む推定） ●は発生した位置（1件）

表9 転落者の年齢

(単位:人)

年 令	波 浪	その他
～ 20	4	1
20 ～ 25	2	7
25 ～ 30	2	5
30 ～ 35	4	4
35 ～ 40	2	3
40 ～ 45	1	4
45 ～ 50		1
50 ～ 55		
55 ～		1
不明	3	10
計	18	36

C. 海中転落事故事例

一救助されたケース、救助した経験、
事故目撃等一

この報告書のなかでは、前述したように、海中転落事故の範囲が広く設定して、事故が起っても救助されたケース、救助した経験をもつケース、目撃したケース等、統計上数字として現われない、いってみれば潜在的な事例を収集することも、1つの意図としている。今回の調査においても各地において現役の漁船員、リタイアした漁船員から多くの事例を集めることができた。その全部をここに紹介することはできないが、そのなかからいくつか取り出してみよう。

1. 面談記録

ケース(2)

漁業種類：まぐろ延なわ漁業

職 名：通信長（現在）

経 験：昭和30年から船に乗っている

面 談：本人

1月末で、水温16度の時だった。東京で水

揚げ終了後、銚子の沖2,300マイルでメカ繩の操業中、20.00時頃、投縄中、風は、西北西5で、季節風が若干荒れていた。投縄方向が東南東で追風でやっていた。当時通信長をしていたが、機関場の部員と一緒にラジオブイの投入時間を待っていた。10～20マイル前に準備する。ラジオブイを舷外に出して合図が来たらレッコしようとしていた。

その船はこの向うの、T造船製で、オシリの方が細く安定感が悪いという評判だった。

追風なので、コースを一寸変えた時、右舷から風を受けて、波をひとつ貰って傾いた。そのため、左舷にぶらさげていたブイが引き込まれ、それを放せばよいのに、人間の習性でしっかり掴まえていて、そのまま一緒にオリちゃった。

一年位前に、姉にお智さんが来て、すぐ亡くなっていた。入った途端、兄貴の二の舞いだな、とフッと頭に浮んだ、そうして、これは慌てては駄目だ、と思った。

カッパを着ていたが、それを脱いで、次に長靴とカッパズボンも脱いだ。

そうしているうちに、風を背中に受けて、落着かなければいけない、と思った。そう自分に言い聞かせたら、ラジオブイのことを思い出した。それを取れば助かる、と思って、キョロキョロ捜した。アンテナには、蛍光テープを張ってあるし、それが見付かる筈、と思って捜したら有った。そこまで泳いだ（何十メートル？）。掴まったら、うしろから肩を把まれた。一緒にオリた人だった。真黒いカラスに見えた。

船の方では、玉を30～50ヶ流した。どれかに掴まってくれば良いと思って。

ラジオブイに二人掴まっていたのでは助か

らん、と思って、ラジオブイを支えているブイを捜し、船が落とした玉を2、3ヶ集めて、それに掴まった。

そうして、風を背中にして、立ちんぼした。

30年代は補機というものは無かった。だから発電機の関係で、灯火が暗くなってしまっ、それは淋しかったね。タスケロー!!……と叫んだ。

船は回って来るけれど、あらぬ方向を捜している。でも、船でもラジオブイを捜したらしい。

20～30分位かかったんだろうな（落ちてから船が来るまで）、船が少しずつ寄って来た。これは助かるな、と思ったし、助からねばならん、と思った。

ところが、助かるな、と思った途端、力が抜けちゃって、投げたくれた浮輪に入れない。船から鉤でズボンのベルトを掴んでもらって私の方がさきに助けてもらった。

揚げられてから、ほほを二、三叩かれて、あとホースで水をかけられた。

もう一人の人の方は、からす天狗みたいな恰好のままで助けられた。その時かれは22才位だったが、その後の船で亡くなった。海中転落と聞いている。

この話は、実は二回目の経験のことで、私は3回助かっている。

一回目は、昭和30年の年、仙台の電波高校を出た年のことだった。銚子沖で、3隻の集団遭難があった。そのうちの一隻の、C丸の局長が下船したので、一航海だけ乗れと言われた。ウチの親父は、一航海は昔から縁起が悪いから、と言って反対した。私は、親父の言うとおりに断った。そうしたら、私のかわりに行った人がこの遭難で亡くなった。

三回目は、静岡の江の浦ドックに入っている時、30メートル位乾ドックに落ちた。途中、歩み板にぶつかり、最後は2輪車の上に落ちた。正気は正気だったけれど、力は抜けてしまった。

ああ落ちた時、駄目だなーと思うと死ぬんじゃないか、と言われている。

私は運が良かったのだろうか。

だからと言って、海が怖いとは、思わなかった。それに、オカだって怖いもんね。

供養には、心掛けています。

ケース (4)

漁業種類：まぐろ延なわ漁業

総トン数：300トン

発生年月：昭和36年

面談：本人

昭和36年頃、当時最大の300トンの鮪船に乗っていた。三崎が根拠地で、南方鮪船の最盛期だった。マダガスカルの一吋上の方のセイシェル島近海が多かった。航海日数は、100日位だった。このように、印度洋に出漁する時の給油地はシンガポールだった。

私は、その頃大学に居ったが、経験して来い、と言われて乗った。

昭和36年頃というと、人も船も全国から集っていた。そうして、船内に地縁に基づく派閥ができていた。

そんな頃のある日の朝4時頃、揚縄が終わったあと、土佐の連中と口論した。あとで、興奮して眠れないので、ブリッジで仮眠していた。そうして、投縄が始って、20枚位の時だが、餌をかけては投げていた。餌交替が続けてやれ、と言うので、更に30枚程投げた時、見ていた人によると、針にかかって、飛行機のように飛んで行ったそうである。私自身も、

何が何だか判らずに、海に入ったのかどうかさえ定かではなかった。

それでも死んではいられんと思った。弟妹のことがフト浮かんだ。そうして、もがいた。時間がたてば縄が沈んで、それと共に死ぬから、縄から離れなければいけない、と思った。あとで聞くと、船の人でベテランがいて、すぐ縄を切ったそう（浮力をつけるために）。船で良く聞いた話で、そういう時は、結び目をほどけば良い、と知っていた。

長靴を脱いだ。それから、あらゆる結び目を手さぐりで解いた。そうしたら体が浮いた。

船では、ビン玉を30ヶ程流してくれた。私はそれを見付けて、人が飛込んでくれた、と思って声をかけたら玉だった。船は、10センチ位になっていた。船では、サーチライトを照らして捜しているが、こっちを照らしてくれない。

当時は、ラジオブイも無い頃だった。

左手でバシャバシャやったら、それを船が見付けた。

結局、1時間20分位入っていた。

相棒がロープと出刃を持って飛び込んで来た。

そのロープで体を縛ってもらって船に引いてもらい、舷門から引揚げられた。

引き上げられてから、虚脱状態になった。

風呂に入って休め、と言われた。風呂に入る頃は正常になっていた。それで、傷の手当をして10分位して、すぐ仕事をした。

小さい弟妹のことがフト頭に浮かんで、死んではならない、と思ったのが助かった原因と思う。

入った瞬間の気持の持ちようだろう。

幹縄が浮いていたかどうかは、判らん。

結局、睡眠不足と、トラブルで興奮していたのもいけなかったと思う。

ケース (8)

漁業種類：まぐろ延なわ漁業

総トン数：99トン

船の動静：復航中

職 名：船長

経 験：44年間乗船してきた

面 談：本人

44年間乗ってきたが、一口に言って、海難は気のゆるみではないか。事故が有ると、その時だけ大騒ぎをする。事故が起きてから、大騒ぎをしてもしかたがない。事故が起きないように、大騒ぎをすればよい。

私は、事故について、聞いたり読んだりすると、大きく書いて、食堂に貼っておく、こういう時はこうだった、とかね。そうしてそれを繰り返す。そうしていると、自然に身についてしまう。大体、耳無し雀が多く、聞くより見る方が効果が有る。

30年位前のことで、当時船長をしていたが、99トンの鮪の縄船で入港が近い頃、曳縄を流していた。丁度鰹がかかったので、引き揚げようとして、糸が切れて、自身が落ちた。こういう時、船に居る者が慌てては駄目。この時もカシキが見ていて、ブリッジに知らせて助けてもらった。事故が起きたら慌てないこと。

やはり、縄船で台風の時だったが、ワッチ交替のおり、ボースンが落ちた。すぐに、オドリ台からブイ、ダルマを落とした。私自身が落ちた時も、泳いでどっさ行けるわけがないから、浮いていることが大事だと、浮いていることだけを考えていた。だからこの時もボースンも大丈夫と思っていたが、案の丈

ブイにつかまっていた。20～30分位だったかね。

航海中の転落のほとんどは、小便中だよ。自分は大丈夫という人間に限って事故を起している。手すりがおよそ臍位の高さなんだね。それで、小便中に頭から落ちる。オッチョコチョイや自分を過信する人は駄目だね。

商売中の転落なんか、時化では有るかもしれないが、私も3人落としたが、全部拾った。縄船で舳から来た波で、3人が一度に飛ばされた。一人はローリングで舷門から落ちた。すぐ玉を投げて助けた。

事故は起きる前に気を付けるのが第一だけれども、起きてしまったら、落着きが大事。

玉を流しても、それがそばに有りながら、それが見えず、船に向かって泳いだりする。それは落着きを失って、慌てている証拠。

落ちた瞬間に、何か目標が有ると、それに向って泳ぐ。目標を決めちゃうと、もうこっちで呼んでもこない。慌ててはいけないね。

船では、何をするにしても、危険だという意識が大事。若い者はそれがどうも。

それから無理をしないこと。時化で荒天だったらエンジンの回転を落とす。それがなかなか出来ない人が居る。1時間、2時間急いで、取り返しのつかないことをする。

若い頃は時化を怖がらないが、年をとって経験を積んでくると時化が怖くなってくる。その怖さが出てくると安全になってくる。

私は常日頃は結構慌てるんだが、何か有るとパッと肝がすわるんだね。この額の傷も、船で怪我したもんだが、この時は鏡を持たせて教えながら、時には、自分で縫った。11針縫ったね。帰って来て病院へ行ったが、整形することも無かった。これは、だから、私の

勲章だよ。慌てては駄目だね。

船のそば迄来ていて沈むのが居るし、なかにはロープをつかんでいるのに沈むのもいる。安心してしまうのかね。

船に拾われてから死ぬのもいる。拾ったら、とにかく意識を取り戻させることが大事。叩いたり引っぱいたりして、本人が大丈夫だと答えるまで続ける。そうしないと、いっちゃうね。

こう言っちゃなんだけど、身も蓋も無いが、運だよ、寿命だよ。

私なんかは命根性が汚ないんだよ！小便なんかしようとして、何かの関係で危険を感じて、内便所へ行ったりする。そんな習性が身につけてしまった。

こんな人も居るんだよ。1年も休んでいて、未だ体が定まらないのに、外便所で落ちたらしい人がいる。55才で、以前に船頭までしたことが有る人だったけどね。三崎を出てその翌朝の、八丈のあたりだったけどね。サンダルが片方残っていたよ。

2. 事故防止にかかわる手懸り

いままでみてきた事例のなかにも、いろいろ手懸りが含まれている。ここでは、事例のところで省略した面談記録のなかから手懸りのみに注目してピックアップしてみよう。（順不同）

- 波は2本目が怖い。うねりは怖くない。すうーと高くなって折れる奴が怖い。船の前で折れる奴は怖くない。（元操舵手）
- 右舷側からの波では落ちん。左舷側からの波には背中を見せているので、落ちることがある。

遠くから来る波は警報も鳴るから怖くない。船のそばで立ち上がる波が怖い。判ら

ん波が怖いね。(機関長)

- それと、胴の間をかさ上げするような形で二重構造とし、周囲を WATER WAY とし、一段下にスカッパーを付け、飛び込んだ海水の排水を良くして、水が回らないようにした。昔は水が回って、それが舷門から出て行ったりした。そんな時、水と一緒に持ってかれたりもしたケースが多かった。

(造船技師)

- それから5、6年前から高知の船は高波警報をするようになったんだよ。サイレンだ。操業中、ブリッジで波の様子を見てて大きいのが来そうになるとこのサイレンをならすんだ。そればかりではなく、常時マイクも入っていて、これでも怒鳴るんだ。それを聞いてみんなは大急ぎでオーニングの下に逃げこむんだ。間に合わなければ何かに抱きつくんだよ。(船主)
- とにかく蘇生させるのが第一。人工呼吸もやる。水を吐かせろというけれど、今はそうも言わないらしい。

着ているものを脱がせろ。

体を暖めろ。手早く、しかし、急にやらずに。

眠らせるな。はっきりと意識が戻る前に眠らせると駄目になる。

大丈夫になれば本人が起きあがる。(元漁労長)

- 44、45年頃からオイルショックまでの、漁場開拓時代には事故は多かったのではないか。ハード面もソフト面も漁場の状態について行けなかった。

だから当時は帰ってくる度に改造があった。OWNING DECK の継ぎ足し、スターボードのサイドウォールを高くするとか。

建造のピークは45、6年頃かな。(造船技師)

- 日和の悪い時は、船頭が波ワッチとなり、もう一人が操船をする。船頭は大波が来そうになると、警報を鳴らし、手に持っているマイクでも叫ぶ。オーニングのところで、サイレンが鳴るので、みんなはそれを聞いてオーニングの下に逃げこむ。遅れる奴も居るし、横着して逃げない奴も居るけれど。

あまり激しく吹くと、揚縄をやめてブイをつけて流し、時化がおさまってから拾う。(機関長)

- 落ちるのも鮪の場合は不可抗力が多いよ。魚に引きこまれるやつだよ。そう、もつれることが多いね。魚が急に戻ることがあり、そんな時そのまま持ってかれることもあるし、魚が戻ることによって、もつれて、そのもつれがもつれて、それに足をとられたり手をとられたりして持ってかれてしまうんだね。ああいうのは本人の不注意だよ。(船主)

- 転落という話は、他の地域の船に多いんだよ。ほらあの連中はずっと凧の海で商売してきてて、それが最近漁が悪いんで時化の海でやるようになり、それも無理したりして落すんだよね。でもほとんどの他県の船は荒波のところに行かないけど。うちの船なんか絶対無理をしないからね。時化てくれば、揚網中でもブイつけてから流して中止するわけさ。それもまわりによけい仲間が居るからみんなで相談してみんなでやるのさ。(高知県、船主)

- 私の感想としては、まずチョッキを着ると、水がカッパの中に入ってくると、もう駄目。落ちる時に何処かを打ってればあ

かん。それでも胴衣を着ていれば助かることも有る。しかし、作業性が悪いため、なかなか着ないんだよ。(機関長)

- 人だと思ふから鉤がかからん。目玉一ケつぶしても助けた方がいいんだ。その時は手首に一寸、一本の鉤がかかった。それで助かった。

気の持ちようもあるね。駄目だと思ふ人は駄目、生きなきゃ駄目と思わなければ駄目。(元漁撈長)

- 鮪船では、アメリカ、オーストラリア、ニュージーランドなどのコーストガードのREGULATION 対策として、便所を2ヶ所設けてある。一つは流しで、一つは新幹線用のタンク式のものである。(造船技師)
- 荒天準備して、特にスカッパーを詰まらせるような物を片付けて水はけを良くすることが大事だ。(元操舵手)
- 海中転落は人間関係の影響が大きい。(漁協職員)
- 明日一杯で満船になる、などという時つい無理して頑張ってしまう。そういう時が危険だね。(元操舵手)
- 第二次石油ショックから船主経済が難しくなり、そうしたなかで、事故が起きるとその影響は大変大きい。そこで、今やっている講習会の前に、災害防止に関する訪船指導を始めた。もう10年位になる。講師は、ここの職員、船員労務官、それに全日海の支部員が当たっている。(漁協職員)
- 拾い揚げてもあと駄目になるのは処置が悪くて殺してしまうことも多い。蘇生させ、暖め、気付け(養命酒でも良い)する。これが大事。(元漁撈長)

D. あとがき

漁船員の海中転落事故がどのような要因で発生しているかをメイン・テーマにして、初年度は、遠洋まぐろ延なわ漁業を対象にして実施した。資料の蒐集、事例(事故に到らなかった事例を主体にして)の聴取、データの分析を通じて、必ずしも発生要因が明確になったわけではなく、むしろいろいろの要因が、それも複雑に交絡して発生している状況が明らかになったと位置づけることができよう。そうした意味においては、事故の発生要因を究明する第一歩を踏み出したにすぎない。まして、目撃者もいない、ここでいう「その他」の事故については尚更のことである。引続いて、漁業種類を変えて、同じような調査を計画している。そこでは漁業ごとの特徴、漁業種類にかかわらない要因といった課題も明らかになるであろうが、まぐろ延なわ漁業についても、これで全てが解明していないことを付言しておこう。

(本稿は、服部 昭・大橋信夫、漁船船員の海中転落の発生要因に関する調査研究、遠洋かつお・まぐろ漁業について、1984. 3. 海上労働科学研究所からの抜粋である。)