

A08-002 ロウイングの危険性と安全の程度

Safety and Danger of Rowing

適切な知識と技術の習得、自然に対する謙虚さ、周囲に対する心くばりや慎重さを習得すれば、安全に近づくが、どれかが欠けたとき、高い確率で事故が発生し、重大事故にもなる。

1 漕艇事故の事例とタイプ Accident's types

1.1 事故の発生状況

事故にはいくつかのタイプがある。時に例外的な事故が発生することもあるが、繰り返されるタイプの事故は、よく教訓を学び、再発を防ごうとする努力があれば十分に防止できる。時代とともに事故傾向が異なるが、概略的に1985-2004年の20年間の国内死亡事故を整理すると以下の通りである。

- ・ 漕艇死亡事故発生件数は、15件、犠牲者21名。(発生頻度は約0.75件/年、死亡者発生頻度は約1.05人/年。)
- ・ 春～夏に頻発する傾向が見られる。

1.2 漕艇事故のタイプ

漕艇事故はいくつかのタイプに分類できる。

- ① 波浪による遭難型 : 経過は多様だが、結局高い波によって浸水し、遭難するケース。
- ② 水上交通事故型 : 他艇との衝突・機動船舶との衝突・船の大きな造波による沈、障害物との接触(衝突)など。現在では、プレジャーボート、水上バイクなどの操艇未熟・モラル低下に伴う事故リスクが急増している。
- ③ ロウイング固有の事故 : このタイプに対しては、事故予防、発生時の対策を、十分に検討しておかなければならない。たとえば、スカルの技術的問題に起因する沈(転覆)、そしてハラキリにとまらぬ落水などである。

1.3 艇種と安全性

艇種によって安全に関する特徴が異なる。

1.3.1 コンディションに対する安全性は小艇で高い

シングルスカルは、レール下が遮水されたタイプのもものは浸水に対しては最も安全である。もともと、沈の危険は一番大きい。ダブルスカルは、波には一番弱い。フォアやエイトは、ラフではそれなりに危険である。ナックルフォアは、シェル艇に比べればはるかに安全性は高いが、過信は禁物である。

1.3.2 自己安定性は大きな艇で大きい

自己安定性という点では、なしペア、シングルスカルが転覆のリスクが高く、漕手数の大きな艇ほど自己安定性(転覆に対する安全性)が高いといえる。もともと、エイトでもちょっとした不注意から転覆の可能性もあるので油断は禁物である。



シングルスカルは沈することを前提に安全対策をとらう。

2 事故の具体的原因 Causes of the accidents

事故原因は、大きく2つのステップ;①事故(沈)が発生する要因、原因、②死亡事故へと拡大する要因、原因に区分できる。

2.1 事故「発生」の原因

- ① 天候の予測ミス
 - ・ 天気予報などに注意していない。
 - ・ レースが近い、艇の回漕、遠漕の帰路など、少し無理しても乗艇したい状況での「希望的観測」。
 - ・ 基本的な気象予測能力の欠如・不勉強
- ② クルーの編成ミス
 - ・ 的確なリーダーの不在(判断が不適切)。
 - ・ 過剰定員
- ③ 準備・整備ミス
 - ・ 灯火・救命具・排水用スポンジ・ボウル(容器)
 - ・ 艇・オール(櫂)の整備不良。
- ④ 技術の未熟
 - ・ 前方不注意
 - ・ 操舵の未熟(安全な漕路がとれない、回避できない)
 - ・ 沈からの回復困難(方法を知らない、経験がない)

2.2 事故拡大の要因

大きなミスが必ず重大事故に発展するとは限らない反面、些細な事象に対処がまずく、重大事故に拡大することもある。

- ① 艇から離れる
 - ・ 岸に向かって泳ぐ、流失するシートなどを取りに行く。
 - ・ 溺れた仲間を助けに行く。
- ② 入水ショック～低水温(20℃以下ですでにリスク発生)
 - ・ 乾性溺水、低温ショック(～心臓麻痺)、泳力喪失、低体温症
- ③ 泳げない・疲労(低体温症)～泳力喪失
 - ・ もともと泳げない。
 - ・ パニックと疲労で泳げなくなる。つかまり続けられない。
- ④ パニック
 - ・ 混乱し、何もできない。または誤った行動を選択してしまう。
- ⑤ 艇・オールの設計制作上の欠陥、整備不良(浮力不足)

3 補足: 事故情報を安全のために Information

情報の活用が、将来の全水域の事故防止の手段として非常に重要である。情報公開が、同様の事故を防ぐための最善の手となる。それで、事故の損失(犠牲者の死など)が少しでも報われる。しかし事故は隠される傾向にあり、特にインシデントや小事故は、公表・活用されず貴重な情報が失われ、同様事故再発の伏線となる。日本ボート協会は、2005年からインシデント・事故の報告体制を進めている。協力すべきである。