

1.3.1 水域の救助体制、行動システムの構築

1 救助組織・設備

1.1 組織・体制

- ・複数のクラブが集まっている水域では特に、どのクルーが乗艇中であるか、他のクラブにもわかるようにすることが望まれる。例えば、艇庫に出艇の札をかけるなど。ただし、運用が不徹底であると「ピーターと狼」のように、裏目に出るかもしれない。
- ・遠漕時には、陸上にいる者に目的地、帰着予定時刻、メンバー表などを残すようにする。
- ・最寄りの消防署・警察・海上保安庁・各漕艇クラブの連絡先を、目立つところに掲示しておく。
- ・クラブ内での連絡網を確立し、緊急時連絡先を掲示する。
- ・安全ポスターの掲示
- ・モーターボートとその出動体制(燃料・整備状態・操縦者・搬送)を準備しておく。



太田川水域の掲示板の事例。

1.2 救助装備・施設

- ・モーターボート
- ・救命浮輪・ロープ・ライフジャケット・担架・毛布
- ・サーチライト・双眼鏡
- ・人工呼吸マニュアル

1.3 救助のための準備

- ・マニュアル : 救助マニュアルの準備・常時掲示。
- ・装備 : 救助艇、救急箱、救命浮き輪。
- ・日常の反復 : 安全行動の反復学習。

また、事故を想定したイメージトレーニングが有効である。例えば、乗艇中のクルーを見て、「今沈したらどのように救助を行うか？」を、頭の中でリハーサルすることである。

2 事故の想定

ローイングにおける事故、緊急事態の想定として、以下の点に留意する必要がある。どのような場合でも、できる限りの最善の行動がとれる体制が求められ、その体制の水準を許容限度以上に保つ必要がある。

誰がアクシデントに遭遇し、誰がその場で救助を要請する立場になるかは事前に予測できない。「新入部員でも緊急連絡がとれる」簡単・明快な体制を考えよう。

沈の際、陸上からでは「対象者を確保できないか大幅に遅

難に備えて水域での救助協力の体制・組織を整えておくことが、ぜひ必要である。また、安全装備を整え、救助技術を養おう。事故発生時の対処は、毎週1回は、ミーティングの中で、様々な角度から、リハーサルとディスカッションをしよう。

れる」リスクがある。行方不明というケースさえあり得る(それゆえ、自力回復やモーター伴走などが重要)。

同時に「複数人数の遭難が発生するリスク」がある。(1艇に最大9人が乗っているということだけでなく、艇同士の衝突や、急な突風などで水域の複数地点で遭難するリスクなどのことである)。複数遭難ではパニックが起こりやすいので注意が必要である。また遭難者の人数把握に特に留意する。

3 事故発生時の行動システムの構築

3.1 システムの概要

行動システムは「事故発生時行動マニュアル」の作成・備え付けと、メンバーへの頻繁なレクチャー、シミュレーション(予行演習)などで周知徹底を図ることにより構築される。

「行動マニュアル」は、事故時の行動要点、連絡先などを記載したもので、明確に認識できる場所に常備しよう。

個人情報を書いた資料を、事故発生時の医療機関への情報提供、家族への迅速な連絡のために準備しておこう。

遠征水域の練習の場合も、システムを構築しよう。

メンバー全員がシステムを理解、習熟できるように、シーズン初め、新メンバーの入会、定期的(約3カ月ごと)に、行動システムを再確認しよう。予行演習は有用である。

練習の都度、陸上の現場責任者を決めよう。特にコーチや上級クルーが全員水上に出て、新人ばかりが陸に残るようなケースで重要である。「今日はA君が安全責任者、B君が電話係だよ」と指名しておく。人は、固定しないほうが良い。その人は、自覚を持って行動できるだろう。

3.2 「行動マニュアル」、「緊急用個人情報」のポイント

常に記載情報が最新のものであるよう注意しよう。連絡先など、記載内容が変更されるごとに更新しよう。古い情報が記載されたままの資料は、価値が損なわれるだけでなく思わぬ問題を引き起こすことがある。

設置場所は、艇庫の入口など(明示的な場所)で、誰もがその所在を理解し、事故時にすぐに利用できるようにしておく。

「行動マニュアル」は、カードサイズで作成し各自が随時携帯する方法も良い。艇に貼り付けることも検討しよう。

様式は、A4シート、カードサイズなどがある。悪天候でも利用できるよう、防水加工しておこう。

「行動マニュアル」の記載事項は、以下のとおり。

- ・ 緊急連絡先リスト
- ・ 水域・艇庫の地図・距離表・公衆電話の位置等。(水域近くの公衆電話等を、複数把握しておく)
- ・ 緊急時に際して行うこと(簡潔に)

「緊急用個人情報」は、医療情報などのプライバシーに関する情報が記載されうることから、その管理方法に注意しよう。(目的以外に使用・閲覧されないセキュリティの確保。封筒に入れ、必要時開封など。)様式としては、「メンバーリスト」が更新しやすいが、「カード」のほうがプライバシー保護に向いている面もある。

「個人情報」の記載内容は、「氏名、生年月日、性別、血液型、家族などの緊急時連絡先、(ある場合)主治医の連絡先、健康保険証の諸データ(番号、世帯主、保険者番号など)、医療関連の特記事項(既往症、アレルギー等)」などである。

1.3.2 事故発生時の行動システム

事故発生時の行動システムを、新人でもできる簡単・明確な体制で構築しよう。緊急行動カードなどのアイテムは、「Rowing For All-指導者のためのローイング入門-(日本ボート協会, H15改訂版)の「第3章 安全の確保」などを参考にしよう。

1 行動手順

人数も経験も少なく、そして事故が重大・深刻な状況のとき、すべてを回復可能なレベルにする行動はできないかもしれない。それでも悲観して何もしないのではなく、最も大切なのは「あなたにできることを精一杯する」ことだけである。

観 察 : 遭難者の人数、被害状況の正確な把握につとめる。また時間とともに変わり得る状況変化に注意しよう。

判 断 : 救助要請の要否の判断。「全員の安全が確保できたと確信できる場合を除いて、救助要請が必要」というルールが適用できる。

確 保 : 水上にいる遭難者の確保(陸上への引き上げ)にあらゆる手段をつくそう。艇につかまっているメンバーと行方不明のメンバーがいる場合は、つかまっているメンバーをとにかく陸に揚げよう(いつ溺れるかもしれない、と考えよう)。

捜 索 : 行方不明(つまり流されたか、溺れて沈んだか、の緊急事態)の者がいる場合は、もちろんその捜索に全力を挙げなければならない。しかし悪天候などの場合、二次遭難には十分注意しなければならない。また、もし有効な手段がなければ、「遭難地点や風・流れの状況をできるだけ客観的に把握・観察」し、かけつけてくる救助隊に、できるだけ正確な情報を提供することに全力を傾けよう。

安静 : 陸上に確保できた遭難者は、意識があれば安静状態を保ち、周囲を静かな状態に保ち、勇気付け、そばを離れず、不安を取り除く努力をしよう。大勢が取り囲むような状態は排除しなければならない。

2 事故発生時にすべきこと

- ・ 2人以上の時は指揮系統を明確にして、作業分担する。
- ・ 最大限の人数を集め、速やかに行動開始する。
- ・ 一人一人に最大限の行動発揮が要求されることを自覚させよう。

2.1 状況の正確な把握

・ 沈の艇数と遭難者数は？

- レベル : 全員が艇につかまっている。
- レベル : 艇から離れているが泳いでいる。
- レベル : 艇から離れ浮き沈みしている。かなり危険！
- レベル : 姿が見えない。

・ 流れと風向は？ : 危険な方向か？ 岸に向かうのか？

・ 救助側の状況は？ : 頼りになる人や装備はどこに？

注意: 初期には誤情報が流れやすい。情報を正確に把握する。また、できるだけ自分で確かめる。あわて者の言うことは要注意。

2.2 状況の正確な予測

- ・ 非常に危険な状態か、それとも安全に向かうか？
- ・ 楽観的な予測は避け、最大限の危機的状況を想定する。

- ・ 加えて最大限の勇気と英知ある活動を想定すること。

2.3 艇から離れない状況を作る

- ・ 「艇から離れるな！」というメッセージを伝える。(ハンドマイクの利用、自転車で最寄りの岸へ移動)

2.4 おちつかせることと元気づけること

- ・ はげましの言葉が大切！

2.5 上位レベルに速やかに連絡する

- ・ 先輩、コーチ、先生～状況に応じて警察・救急車あるいは漁協など。

2.6 すぐに艇を向かわせる

- ・ できる限りモーターボートで！
- ・ ラフの時、シェルでの出艇は二次遭難に注意が必要。
- ・ 熟練した1×は有効だが、2×はラフでは困難。

2.7 注意！絶対にしてはいけないこと

- ・ 「泳いで来い」と岸に呼ぶことは、極めて危険である。ただし、ダム堰に接近しているような極めて特異なケースでは、臨機応変に対処すべきである。
- ・ 「 が流れている!」と教えることは、艇から離れることを促すかもしれないので要注意。
- ・ 沈からの回復に手間取っているのに、上がり方を長時間かけて指示し続けることは、体力の消耗につながる。
- ・ 泣き叫んで何もしないことは、ダメージを拡大するだけである。

3 補足: 電話連絡のポイント

携帯電話は、山間部等での「圏外地域」を事前によく把握しておく。

複数の者がいれば、伝令など補助要員を確保しておこう。落ち着いて説明すること。119番では、「消防側が適切に情報を聞き出してくれる」ので、安心して「聞かれたことに正確に答えるように」しよう。一方的に話す必要はない。なお消防側から、「電話を切って」といわれるまで切らないこと。通報例:「ボートの事故です。/発生場所は です。/人が乗っていて、 人を陸に引き上げ、 人が行方不明です。etc。/私は、 クラブのコーチの です。etc」重複通報を避け、また安心させるために、救急車を呼んだことをみんなに伝えよう。わかりやすいところで救助、救急車の到着を待とう。

1.3.3 レースボートによる救助

救助は、救助艇だけでなく、僚艇による回復支援も有効な手段である。若干の習熟が必要かもしれないが、転覆回復の練習よりは頻繁にできるので、シェル艇同士の接近と接続を、普段からよく練習してほしい。

1 シングルスカルによるシングルスカルの回復支援

この方法は比較的容易であるが、救助艇(1×)の操艇技術にはある程度の熟練が必要である。失敗すると、救助艇も転覆する危険もあり、その場合は、リガーやオールで怪我をしたり、艇を傷つける恐れもある。慎重に、持っている操艇技術の範囲で操作することが大切である。

1.1 艇の端を捕まえる

まず、転覆したシングルスカルのパウまたはスターンに接近し、片手でバランスをとった状態で、パウ(またはスターン)を捕まえる。次にデッキをつたって、リガーを手繰り寄せる。このとき2艇を次第に平行にする。



まず艇の端をつかまえる。

1.2 リガーを持ってバランスを維持する

次に、ハンドルをお腹にかかえ、決してハンドルを離さないように維持する。この状態でリガーをしっかり持つ。



リガーを持って艇を安定させる。

1.3 漕手の泳ぎあがり

艇を安定させた状態で、漕手が一気に泳ぎあがる。



漕手が泳ぎあがる。一人で回復するよりずっと簡単



回復したら早めに離れる。

2 クルーの確保を最優先。ボートは二の次

レースボートによる救助のスタイルは、さまざまな艇種同士の組み合わせや、浸水、転覆の状況によって異なるが、どのような場合も、次の3つのポイントを抑えておこう。

救助する側の二重遭難にならないよう、漕力・操艇能力を越えた無理をしないこと。

クルーを一度に救助できないケースでは、弱っている者を優先的に陸上にたどり着かせる最善の方法を考える。または、全員をできるだけ長く(艇につかまらせ続けられるよう)最善の方法を考える。

艇自体の確保・回収に固執しないこと。たとえば、艇と漕手を同時に岸に運ぶ選択が、漕手だけを運ぶことに比べ無理を生じる多くのケースでは、艇の回収は後回しにするべきである。

3 普段から操艇技術を高めておこう

普段から、ただまっすぐ速く漕ぐ練習だけでなく、「操艇」技術を磨き、さまざまな操作ができるよう、操艇の練習を積んでおこう。

1.3.4 救助艇による救助

通常の乗艇練習ではコーチ艇が兼任するケースも多いが、普段から装備を万全にし、いつでも救助活動ができる態勢をとろう。

1 救助艇の基本的な役割

- ・予防 : 未熟な艇の安全確保、伴走、誘導、早めの帰投の喚起など。
- ・情報提供 : コース・コンディションの情報を本部に流す。
- ・待機救助 : 待機し、沈の発見または連絡で救助に向かう。



救助艇(世界選手権2002より)

2 準備

- 救助艇 : モーターボート
- 救助員 : 2名(以上・カッパ、長靴、軍手など)
- 救命浮輪 : 5～6個、予め膨張させておく、約10mのロープつき。
- ロープ : 艇の回収などに必要
- 救急箱 : 止血、骨折時の固定具、毛布。
- 工具 : 基本工具およびナイフなど
- その他 : トランシーバ、拡声器、ガソリンなど
遭難艇への接近方法や溺水時の人工呼吸法などを事前に再確認すること。

3 待機

- ・待機位置を選ぶ、陸上や他艇から最も死角になる場所を選ぶ。(必要に応じアンカーも可、ただしすぐに出動できるようにアンカーにブイを係留し、出動時はすぐに艇からロープを解く)
- ・交信状態を頻繁に確認する。

4 交信(連絡)

- ・コース・コンディションの悪化/回復の状況を、頻繁に本部に連絡する。
- ・特に救助中も機会を見ては岸に情報を流す。
- ・常にどここの部署が交信可能か頭にいれておく。

5 誘導

- ・コース・コンディションが悪くなったら、艇に早めの帰投を促す。
- ・未熟なクルーを安全な方向へ誘導する。

6 救助

6.1 基本的な方法

- ・風下から接近する。
- ・人数の確認、不明者がいれば優先的に捜す。
- ・バウまたはスターンを確保し(つかみ)、選手に艇をたどって救助艇まで移動させる。
- ・モーター操作の熟練が必要。

6.2 その他の注意点

- ・スクリューへの巻き込みなどに充分する注意。
- ・他の艇での遭難がないか、よく注意することが大切。



風下からゆっくり近づくのが基本。

7 艇の回収

- ・クルーを救助し、艇の回収に移る場合は、まずオールを外す。
- ・比較的波が穏やかで、前後の空気室が機能している場合には、オールを外し、艇を反転させるとよい場合もある。ただし反転には相応の力が必要なので、小艇で無ければ困難である。反転させた艇内に空気を溜めれば、曳航が楽になる。下向きのリガーが艇の安定に役立つ。
- ・艇の回収の際、リガーに曳航用ロープを装着する器具を工夫し、予め用意しておくとういだろう。



艇の回収に威力を発揮する双胴艇(世界選手権2002より)

1.3.5 落水者への救急措置

落水者を救助したらすぐに意識、呼吸、心拍の有無を確認し、適切な処置を施さなければならない。また、意識がある場合でも、疲労が激しいとか強いショックを受けたような状況では、症状急変に備え、用心のため救急車を呼ぶべきである。

1 落水者の確保

沈、落水した者を救助(確保)したら、すぐに意識、呼吸の有無を確かめ、なければ人工呼吸を行う。意識がある場合も最大限の用心をつくり、適切な処置をとらなければならない。

2 意識があるときの対策

2.1 低水温では体温維持に最大努力

低水温ではまず体温の喪失を起こさないように、まず暖かい状態を作るべきで、濡れた衣服もそのまま、まず毛布やビニール布などで、頭部を除いた身体全体を包み、体熱を一切放熱しないようにする(ミノムシのようにくるむ)ことが重要である。手足をマッサージしてはいけない。落ち着いた状況になってから、濡れた衣服を交換する。

2.2 意識の維持の確認

特に低水温での落水、溺水などでは、意識があってもかなり衰弱している場合に、救出直後にさらに衰弱し意識を失うことがあるので、目を離さず、意識状態を常に注意しておくこと。流動食や酒類を与えてはいけない。

3 呼吸はしているが意識がない場合

けがをしている恐れもあるので、特にむやみに動かさないこと。低水温時の保温や、呼吸の変化に注意しながら、できるだけ早く救急車を呼ぶ。

4 呼吸も意識もない場合の処置(心肺蘇生法: CPR)

4.1 人工呼吸までの準備

水中でもいいため、まずひと吹き空気を送り込む。片ヒザにうつ伏せにして胃を圧迫、背中を強くたたいて水を吐かせる(約10秒)。吐かなければそのまま次へ進む。水を吐いたら顔を横にして寝かせる。おう吐物があったら、さきにかき出す。気道の確保。下の歯に親指をかけ下アゴを引き上げる。これは、舌が喉に詰まっているとき有効である。なお頭部を後屈させる方法もあるが、頸椎損傷の場合にリスクが生じるので注意。

4.2 人工呼吸

鼻を抑えて口から大きく息を吹き込む。膨れ上がった胸が自然に下がるのを見て次を吹き込む(2回)。首で脈拍を確認し、なければ心臓マッサージを行う。(詳細は次項参照)



起動を確保した状態で人工呼吸。
(広島市消防局での安全会議2002より。以下も同じ)

4.3 心臓マッサージ

胸骨の下半分に手の根元をあて、ヒジを伸ばして体重をズン! とかける。約15回(ピッチ90前後)の後、人工呼吸。これを繰り返す。



まっすぐ上から体重をかける。

次項(1.3.6 - CPR:心肺蘇生法 -)も参照のこと。

1.3.6 溺水者の救急処置 - CPR(心肺蘇生法) -

溺水者への人工呼吸、心臓マッサージは一刻を争う。いざというときのために、あわてず適切な処置ができるよう、よくマスターしておこう。

1 最初にすること:意識と呼吸の確認

水上で確保したら、「まずひと吹き空気を送り込む」。大きな声で呼びかけ、肩をたたき、意識があるか、呼吸しているかを確認しよう。(注意:外傷の恐れがあるときは強く叩いたりゆすったりしない。特に頭に衝撃を与えない。)



「もしもし、大丈夫ですか?」(大きな声で)

2 応援,救急車の要請

応援を呼ぼう。救急車を要請しよう。



「意識なし。救急車をお願いします!」

3 気道の確保

(溺水者の場合)片ひざの上につ伏せにして胃を圧迫、背中を強く叩き水を吐かせる(約10秒)。水を吐いたら顔を横にして寝かせる。おう吐物をかき出す。吐かなければ、次へ



口を開けて吐いたものが詰まっていないか調べる。

下あごを上へ引き上げる要領で「気道をまっすぐに」する。頭を後ろに反らせる方法は、首を傷めている場合にリスクがあるので注意。



下あごを上へ引き上げるようにして、気道をまっすぐにする。

4 人工呼吸

鼻を抑えて、口から息を吹き込む。もし、口が開かないときは、鼻から吹き込む。胸がふくれ上がり、また自然に下がるのを見て、次を吹き込む(できるだけ深く吹き込む感じ)。



鼻を押さえ、胸の膨れるのを確かめながら吹き込む。

5 心臓マッサージ

頸動脈で脈の有無の確認(5秒)。なければ心臓マッサージ;胸骨の下半分に手の根元をあて、ヒジを伸ばして体重をズン!とかける。15回/10秒(1秒よりかなり早い周期)で反復する。1人のときは、呼吸2回+マッサージ15回を交互に、救助者が2人のときは、人工呼吸とマッサージを分担する。



みぞおちに体重をかけて、リズム良く押し込む。

写真は、いずれも広島市消防局での安全会議・講習(2001.4.10)より。

1.3.7 上陸後のクルーと艇の処置

遭難艇の救助の後には、もちろんクルーのケアを最優先させなければならないが、艇やオールの処置も適切に行う必要がある。それは、艇の保護のためだけでなく、原因分析と事故の証拠物件であることにも注意しなければならない。

1 クルーの処置

1.1 準備

溺れていたりあるいは相当疲労していたりして、艇上のかなり危険な状態が陸上からも察知された場合、早急に陸上でも接岸後の準備を始める。

- ・警察・消防署・海上保安庁などに連絡をとる。
- ・合宿所など可能な場合は入浴の準備をする。
- ・毛布などを十分に用意する。

1.2 溺水かそれに近い状態の場合

溺水かそれに近い状態の場合は早急に対処が必要である。

- ・人工呼吸。
- ・救急車を呼ぶ。

1.3 疲労が激しい状態

溺れてはいないが、かなり体温を奪われて、また体力を消耗しているような場合には、上陸後の緊張の緩みから、再度危険な状態になる可能性もある。

濡れた衣服を着替えて、できるだけ早く暖をとる。この場合、入浴するのが最も効果的である。この場合まず、ぬるま湯(30℃以下)で入浴し、そのまま温度を上げていくことがよい。最初から熱いとかえって入れない。ぬるいままでは効果がない。また意識があまり充分でない場合には、入浴は見合わせるか、誰かをつけておく。フロの中で溺れては笑い話にもならない。

ストーブや焚火があるときは、それも最大限に利用する。

1.4 ケガをしているとき

沈の際にリガーなどで怪我をしたり、また岩で足を切ったりしている場合には、それを治療する必要があるが、これは保温の次の優先順位で、最小限の止血さえすれば、なるべく早く暖をとることを優先する。(同時進行できればそれに越したことはない。)その後で、なるべく早く応急治療にはいる。

ただし相当量の出血の場合は、病院・救急車への引継ぎまで、できるかぎりの止血を優先させる。この時は必ずしも強力な保温がベストとは言えないかもしれない。毛布でくるむなど最低限の保温だけで良いだろう。



沈の後にはまずクルーの安全確保、次に艇のケア(朝日レガッタで)

2 回収後の艇の処置

2.1 優先順位

遭難したクルーと艇を回収した後は、もちろん艇よりもクルーの介護を優先するが、次に艇も助けてやる必要がある。

2.2 排水

艇内の水を出すことが必要である。この場合、艇全体を持ち上げてはいけい。艇内に水をいれたまま両端を持つと、艇が折れてしまう。また、キャンパス内の水にも注意する。知らずに持ち上げると、これも艇を折ることになる。(重くて持ち上げられないはずだが、このような場合、たくさんの人が出て艇についていることと、周囲の興奮状態で持ち上げてしまうことはよくあることだ)

排水するには、艇を傾け、またロールさせて徐々に水を抜く。またキャンパス内部に水がたくさん入っている場合は、特に注意が必要である。ドレンプラグを開けて水を抜く。

2.3 洗浄

海水または泥水などの場合には、艇内をよく洗浄する。この場合、艇を表に向けて艇内に水を貯めてはいけい。このようなやり方は、艇に不要な荷重をかけてしまう。(ただし10リットル程度であれば問題はない。また、古いナックルフォアでは、船底のドレンプラグをはずしておけば問題はない。)

基本的に艇を裏返して、下からホースで洗浄する。また、キャンパス内の海水などは、キャンパスを剥して洗浄すればベストである。特に内部に金属部品を使用している場合は、海水をそのまま乾燥させるのはよくない。しかし、頻繁にキャンパス内に水漏れがあるような艇では、沈の時だけそのような処置を採っても全体としてはあまり意味がない。

2.4 乾燥

乾燥は自然乾燥とする。送風程度はかまわないが、加熱してはいけい。

2.5 修復

破損箇所があれば、乾燥後に所定の修理をする。

2.6 事故関連の物品としての注意

救助活動を伴うような相応の重大な事故では、事故艇の現場検証などの必要があり、証拠品としての現状維持の義務が生じていると考えなければならないだろう。したがって、応急的な処置のほか、浸水状況なども排水前に記録しておく必要がある。

2.1 事故の責任と保険

-万一の事態に備えて-

1 ポート事故の責任

1.1 道義的責任

コーチおよびクラブの責任者は、安全の確保および安全指導について大きな責任があることは当然である。もちろん、その責任は、事故が発生した場合にその場にいたかどうかによって、どういう問題があったかの態様が変わるとしても、責任の大きさには変わりはない。

だからこそ、コーチは安全について深い知識と指導能力、そして同時にクルーの行動に対する大きな権限があるのである。

1.2 法的責任

法的責任については、コーチだけでなく上級生、主将、顧問、学校(国立ならば国家)などにもおよびことがある。事故を起こさないことに全力を尽くすことは勿論であるが、万一の事故の際、どのような責任を負うことになるかを知ることによって責任者やコーチが最低限、果たすべき役割が明確になると思われる。スポーツ事故の当事者となるのは以下の通りである。

加害者となりうる者	スポーツ主催者、施設管理者、用具製造者、指導者、選手、学校(私立校)、都道府県・国(公立校)
被害者となりうる者	選手、選手以外の部員、第三者(他艇の選手含む)

なお、自ら危険に対処できる能力が高いと考えられる社会人・大学生の選手に対して指導者の負う責任は、高校生以下に対する責任に比べ相対的に軽いものと考えられる。(以下、指導者と選手が負う可能性がある責任を中心に記述する)

事故の際、指導者および選手が負うべき責任は以下の2つに大別される。

1.2.1 刑事責任

刑罰を受けるべき程度の重大な落ち度があった場合に負うことになる責任であり、以下の3点がその前提となる。

- 結果が発生していること
- 死亡、傷害といった結果(被害)が発生していること。
- 過失行為があったこと
- 結果回避のための適切な行動がとられなかったこと。不注意によって適切な行動がとられなかった場合に過失行為と看做される。どこまで配慮すればよいかという注意義務の内容は個々の事情によって千差万別であるが、「結果の予見可能性の程度」と「結果の重大性の程度」によって決定される。予見できない事故は「不可抗力」とされ、原則として刑事責任を負うことはない。言い換えれば「予測できる限りの安全対策をしっかりと行っている」ことが刑事責任を負わないためのポイントと云うことができる。

過失と被害の間に因果関係があること
事故(被害)が過失行為の結果として発生したこと。この責任の対象となるのは、事故の発生を回避する手段があり、かつその手段を実行することができる地位にあった者となる。

スポーツ事故によって刑事責任を負う場合、罪名は一般的に過失致傷(致死)罪となり、教諭など職業上の事故の場合は

「業務上過失致傷(致死)罪」となる。

1.2.2 民事責任

民法に基づき負うことになる責任であり、一般的には被害者が蒙った損害を加害者が補償することによって責任を果たすことになる。ほとんどの場合には経済的な損害賠償の形をとるので、保険加入による対応が必要である。

民事においても問われる責任は刑事責任の場合と同様、「事故回避のための適切な行動がとられなかった」ことによる過失責任である。

主体別の負うべき責任は以下の通りとなる。

選手	レース中、練習中の事故など。一般的にスポーツ中の事故で責任を負うことは少ないが、逆コースを航行したために他艇に衝突した場合などには責任を追及される。またこの場合、航行ルール遵守の指導が不充分であれば指導者も責任を負うことになる。
主催者	予想される事故に対する救助体制など、参加者の安全確保に対し責任を負う。
施設管理者	スポーツ施設が通常備えるべき安全性の欠如による事故に対して責任を負う。
用具製造者	用具の性能や材質の欠陥による事故に対し責任を負う(製造物責任)
指導者	下記の通り

1.2.2.1 指導者の責任

スポーツ指導者と被指導者との間には、契約書の有無などに関わらず「スポーツ指導契約」が存在するとされている。この指導契約の内容には「技術的な指導」とならんで「安全指導、安全管理」が含まれており、この契約に基づいて指導者には被指導者の生命、健康などを危険から保護するよう配慮すべき義務がある(安全配慮義務・最高裁判例)

安全配慮義務

企業と従業員、学校と生徒など、何らかの法律関係に基づいて特別な関係にある当事者間において信義則上負う義務であり具体的には以下の通りである。

- 被指導者の身体状態、健康状態を監視し、健康状態に悪影響を及ぼす可能性があるときは救護措置をとる義務
- 被指導者の技量に照らして危険性を回避するのに必要な措置をとる義務
- 危険性が高い指導を行なわない義務
- 自然現象の影響を受けるスポーツにおいて、危険な状態かどうか十分に注意し、必要に応じて中止するかまたは一旦中止し状態の変化を待つべき義務

2 保険制度

損害保険、特に賠償責任保険はスポーツ事故により不幸にして加害者となった場合に、被害者に対する民事上の賠償(通常の場合、金銭による賠償)の裏付となるばかりでなく、加害者を経済的な破綻から救うものであり、必ず加入すべきもので

ある。

学校や実業団のクラブの場合には、各種の保険制度の適用が考えられるが、特に一般スポーツクラブでも加入できるスポーツ保険や、漕艇保険というものもある。

保険に加入すればそれで安心という訳では勿論なく、日常の安全指導など事故を起こさない努力が必要であることは言うまでもない。

2.1 ボートに関する保険の仕組み

ボートに関する保険は大別して以下の種類の保険があり、これらを組み合わせて加入することとなる。また、以下のように安価で加入できるレディーメイドの保険が用意されている。

船体の保険	事故により船体が破損した時に修理費が補償される。老朽化や損耗による修理は対象外
賠償責任保険	ボート活動中の事故により第三者や被指導者に対し法律上の賠償責任(民事責任)を負った時に補償される。事故により責任を負う可能性がある者はもれなく保険の対象者(被保険者という)としておく必要がある。
傷害保険	ボート活動中の事故によって死亡したり傷害を負ったときに補償される。過失や責任の有無に関わりなく所定の金額が支払われる。
搜索救助保険	上記事故の時の搜索・救助の費用が補償される。

(名称は保険会社によって異なることがある。また会社によっては販売していない場合もある)

2.2 スポーツ安全保険

(財)スポーツ安全協会による、5名以上のアマチュアの団体を対象とした保険。加入区分として、1種C(高校生以上の生徒・学生あるいは社会人により構成された団体)または、2種A(大学の運動部・実業団のチーム)がある。保険料は一人あたり¥1,100/年(1種C)～¥1,450/年(2種A)と安価である。補償は死亡・後遺障害での最高が ¥14,000,000 であるほか、入院・通院・損害賠償などがあるが、船体の補償は含まれていない。活動中だけでなく往復中の事故も対象となる。各県の体育協会などに問い合わせれば詳細を知ることができる。

2.3 漕艇保険

日本ボート協会が契約窓口となり、登録団体が任意で加入する。

各団体が所有、使用または管理するレースボート・コーチ用ボートで練習中・競技中に引き起こした事故を、賠償責任・乗艇者傷害・搜索費用の面から補償する。

保険はボート単位で加入し、船名・型式・船体番号等を登録する。賠償責任保険を基本契約とし、乗艇者傷害保険と搜索救助費用を任意にセットする。補償額は賠償責任保険最高額が1億円、乗艇者傷害保険が最高 500 万円、搜索救助費用が最高 200 万円などである。日本ボート協会の登録団体には案内が毎年郵送される。小さな事故でも報告し、申請することが大切である。