

COFFEE BREAK & DISCUSSION

### 3. 安全に対する心構え(危機管理)



- 3.1 クルーの自己責任, 指導者の責任
- 3.2 グループディスカッション: 自分たちは安全か?
- 3.3 指導者自身の過信・現状維持が最大のリスク
- 3.4 いつも事故を想定して心構えと具体策を
- 3.5 近年の事故傾向: リスクはどこにあるか:

## 3.1 クルーの自己責任，指導者の責任

- 「自発的にスポーツをする時に伴うリスクの責任は，スポーツをする本人が負う」が大原則です。ボートでは，「出艇の判断権限を持つクルーの安全責任は，クルー自身にある」ということです。
- ただし，通常，初心者やジュニアにはまだ十分な安全判断の機能がなく「自己責任がとれる一人前のオアズマン」に成長する途中段階と考えられます。そこでは，指導者がクルー自身の(仮の)自己責任を一周り大きく包んで安全管理し，責任を負わなければなりません。
- 重要なことですが，指導者は，「当面の安全を確保する責任」とともに，「安全に関して自己責任がとれるスポーツマンに育てる責任」も負っているということを決して忘れないでください。
- 成長したクルー(オアズマン)，つまり自己責任が果たせるオアズマンとは，「出艇の可否を自分で判断する権限を持ち，また同時に安全の責任を果たすことができる」ということです。万一の事故の際も，その責任を自分で負い，指導者や組織に転嫁しないということです。
- もし(シニアクルーでも)指導者がクルーに対し出艇の可否を指示するシステムの場合はクルーではなく指導者に安全責任の相当部分がかかることはいうまでもありません。
- クルーとは，ひとつの艇に乗り合わせる，まさに運命共同体です(考えが違うからバウは右に，整調が左にいくというわけにはいきません)。艇上で，時間をかけて行動を協議したのでは命取りになります。そこで，艇上では，一人の艇長が行動を決断する，他はそれに文句を言わず従う，という単純明快な決断システムがとられます。
- 通常，艇長は舵手付き艇では舵手が担います。ただし，これは(メニューはともかく)安全に関しては，絶対原則ではありません。舵手なし艇では漕手の誰か一人が，明確に任命されていなければなりません(曖昧になっているクラブは再検討してください)。艇長の指示の可否に対する議論は艇上では厳禁です。着岸し，艇を納めたあとのブリーフィングでなら可能です。

## 3.2 グループディスカッション：自分たちは安全か？

グループディスカッション：3～4人ずつのグループに分かれて次のテーマについて体験を話しあい見解を聞かせてください。

今までのローイング活動の中で一番危なかった、または不安に思った乗艇体験を各自で紹介しあってください。

その時、無事だった(少なくとも死ななかった)理由を考えてみてください。

では、その時、もし状況が悪ければより重大な事故に至ったかもしれない可能性があるか、あるとすればどのような経過(シナリオ)か、想像してください。

それでは、～を整理し、「自分たちは十分に安全なのか(安全なクルーか、安全を守りきれぬ指導者か)どうか」の見解を添えて発表してください。

発表は、各自(3～4人)の体験の代表例でも良いですし、全員でもかまいません。



### 3.3 指導者自身の過信・現状維持が最大のリスク

1. あなたのクラブでは「これまで、このやり方で大した事故もなくやってきた（実績がある）。だから大丈夫だ」といった自信過剰、現状維持の傾向は見受けられませんか？過去の重大事故をみると「これは危ないな、なんとかしなければ」とか「今日は胸騒ぎがする」と思って事故が発生したのではなく、どちらかといえbaumくやっていた「はず」なのに、「寝耳に水！」の事故発生で犠牲者も家族も、関係者みんなの人生が大きく変わっていきます。

2. 現実になっては困るのですが、活動・行動の一つ一つの意味が理解されず形式化しているといったケース、合理的でないとわかっていながら改善・改良や水準向上の意識がない、現状維持だけといったケースは、知らないうちに重大事故発生のリスクが年々蓄積されているようなものです。

3. 「今、自分たちの活動でどこが一番のウィークポイントか」を自問し、それを改善するように意識改革しましょう。指導者の安全に対する態度が、そのまま選手の安全意識、機能を高めます。

4. インシデントに敏感になろう。重大事故の背景には兆候となる小事故やインシデント(前事故事象)が多くあるという「ハインリッヒの法則」は有名ですが、まさに真実です。インシデントに敏感になり、その段階で有効な対策を実行することで、重大事故の発生を食い止めましょう。



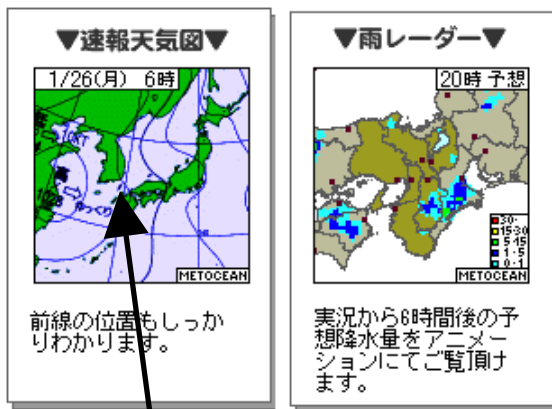
## 3.4 いつも事故を想定して心構えと具体策を

- 「安全な行動」とは、「これが安全だと思う行動をとることではありません」。
- 「リスクをゼロにする」ことでもありません。(もし乗艇活動で「リスクゼロだ」という指導者がいたら、それはよほど事態が見えていない人で、そのような人は本当に危ない人です)
- どのように安全のケアをした場合でも「今、何が一番危険か」を適確に抽出でき、「意識」してその一番のリスクに対処する方法を準備する人が、信頼の置ける安全の責任者たる人物です。
- 言い換えれば、「この乗艇で事故がおきることを想定した行動がとれているか」ということです。意識の中では、いつも事故をシミュレーションし、それが発生しても、重大事故に至らず対処できる体勢を構築していきましょう。
- それでも想定外のことが起こり得る、ということを知覚して、謙虚に、上述のことをくりかえさなければなりません。



ウォーターマンの落水：  
さまざまな事態が起こりえることを念頭に、謙虚に安全対策を積み重ねていきましょう。

# 3.5 近年の事故傾向:リスクはどこにあるか



携帯サイトで天気図サービスも、しかし誰でも確実になら、177.またはラジオの天気予報(NHKでは55分から)



天気予報は「急速な悪化」を警告、地元伝承は、「山に雲がかかれば大丈夫」、さあどうする？

- 1 指導者の安全指導の課題.
- 2 クルーの安全意識・行動不足.
- 3 天気予報は精度向上、しかし利用頻度に不安、乗艇前には、前線・低気圧の接近、注意報・警報を習慣的に確認しよう:「ラジオ、携帯サイト、電話(市外局番+177)」.しかし局地的な気象悪化(突風、海陸風)にも注意.
- 4 地元の伝承的気象兆候も重要、ただし悪化の気象情報に反してまで依存してはいけない.
- 5 外的要因:水上交通のモラル悪化(水上バイク、スキー、ウィンドサーフィン、モーターボートなど)(この問題の解決には、協会などによる組織的な運動も必要.)

## 4 . 水域の危険・安全情報



- 4.1 演習：水域の危険・安全情報の書出し
- 4.2 発表（漕歴の短い人から、順次追加） 検証
- 4.3 水中障害物，浮遊物
- 4.4 水上交通のルール
- 4.5 潮汐と潮流，（放流）
- 4.6 安全要素の活用
- 4.7 演習先での情報と安全活動



## 4.1 水域ごとの固定的な危険・安全情報

**演習：「あなたがわかっている水域の危険や安全の情報を地図に書き込んでみよう(配布地図で約10分)**

**固定的な情報：危険情報：障害物，(水上交通)，流れ，(風)，安全情報：退避・着岸可能な場所，公衆電話等**



**提言：「指導者は共同で，各水域の危険，安全情報を「整理」し，誰でも入手可能なように水域標準情報を「提供(公開)」しましょう。」**

## 4.2 水域の安全情報 - 危険・安全情報を書いてみよう -

### 危険情報

- ・杭, 暗礁, 筏
- ・(水上交通)
- ・潮流
- ・(風)

### 安全情報

- ・着岸可能な箇所
- ・電話BOX
- ・派出所, 漁協

各地の水域マップを掲載



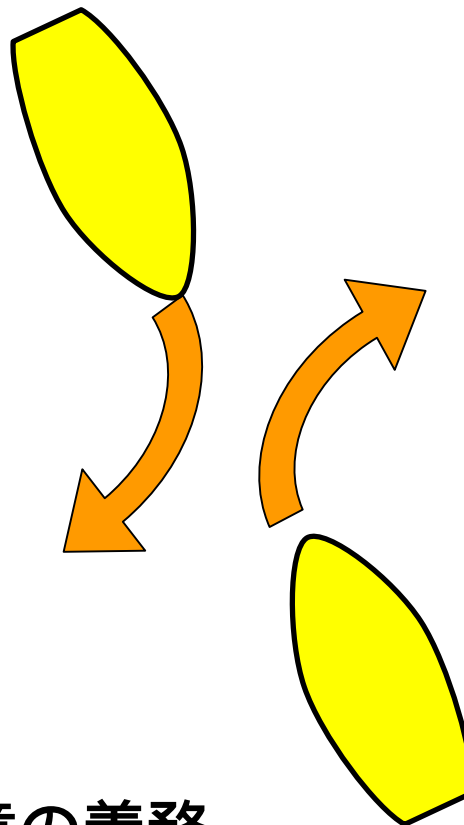
艇庫

## 4.3 水中障害物，浮遊物

- ・ 杭，暗礁，浅瀬，海草など比較的固定された危険物は，水域で情報を整理しやすいもの．情報を整理しよう．
- ・ 浮遊物（流木，流竹）や水上交通など，流動的な危険もある．その傾向を学ぶことが大事だが，予期せぬこともある前提で対処しよう．

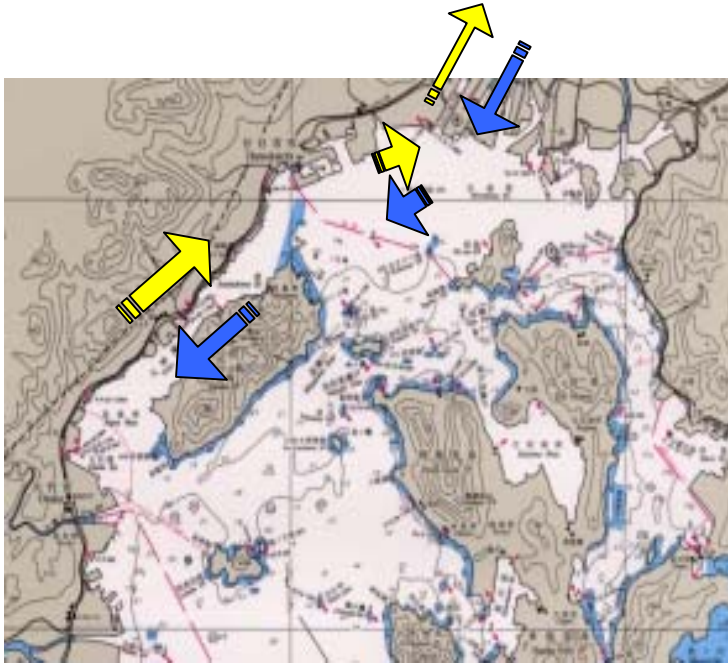


## 4.4 水上交通のルール



- ・ 後ろ向きのボートは常に前方注意の義務。
- ・ 接近・衝突の恐れがある場合は、「右側回避」  
(注:お互い衝突コースでなければ,右に見てすれ違うこともある.  
河川での右側通行の適用条件に注意!)
- ・ 追抜きの場合は,追い越される側は針路・速度維持。

## 4.5 潮汐, 潮流, 放流



	A地点	B川	C川
水質	海水	汽水 ~ 海水	淡水
潮汐・潮流			-
河川流	-		緩やか
洪水放流	-		

- ・水域によって, 自然・人工の流れの影響が異なる.
- ・潮汐による潮位・流れの変化を理解しよう.
- ・流れの方向と風向で波の立ち方が変わること注意到しよう. 潮汐の規則的な変化と海陸風の関係で, 波がある程度予測できる.
- ・河川の放流に注意. (警報の把握, 工事事務所への問い合わせ)



## 4.6 安全要素の活用



いざというとき、避難的に着岸できるポイントをもっているかどうかは大きな差。闇雲に岸に接近して杭や返し波で危険ということもある。過去の事故事例では、艇庫をめざしたり、せっかく着岸しながら再び艇庫に向かって漕ぎ出して悲惨な事故になったケースもある。

- ・ 練習水域で、「非常時に(通常の発艇場以外に)着岸可能なポイント」を把握しておくこと。
- ・ 沿岸の公衆電話の位置を把握しておくこと(+艇にテレホンカードを張っておく)
- ・ 防水した袋に携帯電話を入れて持参するとより良い。
- ・ 派出所その他、緊急時に助けになる施設などを把握しておく。



## 4.7 遠征先での安全確保

コースの掲示板を熟読(毎回)。

監督主将会議の説明をよく聴こう。  
(質問, 意見, 要望を明確に)

指導者は, 陸から「自分の眼で」危険が無いか, よく確かめよう。

選手は漕ぎながら「最大限の注意」を払い安全に漕ぐ練習から開始。

地元のコーチ, クルーとの交流を通じて安全情報を深めよう。

特に気象判断は, 十分安全側になるように!

### 琵琶湖漕艇場及び付近水域における遵守事項

- 1 琵琶湖漕艇場コース内で練習をするときは、次のことを守ってください。  
(スタート地点手前200mからゴール地点まで1000mの間)  
(1) コース内にレース用アイが無いとき  
1, 2, 3レーンは、注行(ゴール地点からスタート地点へ航行)  
4, 5, 6レーンは、練習(スタート地点からゴール地点へ航行)  
スタート(0m)地点, 中間(500m)地点, ゴール(1000m)地点に立っている  
赤白ボールの半径50mの間は、全行です。  
なお、相手なし艇等はアウトレーン(1, 2・5, 6レーン)を航行し、すれ違う3, 4  
レーンを使用しないで下さい。  
(2) コース内にレース用アイがあるとき  
全レーン航行です。  
(3) コースを横切るときは、安全確保を十分行いレーンに対して直向きに進入し、速やかに戻っ  
てください。  
(4) コース内は、他の船の妨げとなる1列横隊での練習は禁止します。  
(5) コース内でのモーターボートの併走は禁止します。
- 2 琵琶湖および瀬田川における練習は、海上交通安全法に抵触する航行を原則とします。  
下りは、中央より石山サイドを、上りは、瀬田サイドを航行してください。
- 3 汽船、漁船、モーターボート、釣り船等に注意し、衝突・転覆等の事故を避けることなよう航行方向  
には十分注意してください。  
(練習中は、必ず併走者をつけ、万全の防犯体制をとってください。)
- 4 日没後の練習は、必ず燈火(船首・船尾)を点灯してください。
- 5 乗艇するときは、必ず救命具(日漕艇式浮輪)を装備してください。
- 6 その他  
(1) 琵琶湖および瀬田川での練習時にモーターボートで併走するときは、必ず「救急艇」の旗を  
掲げ航行してください。  
(2) 乗艇するときは、必ず上着を着用し裸体で乗艇しないでください。  
(熱射病等の予防のため)  
(3) コース内が大会等で占併使用となるときは、漕艇場屋上に水色の吹き返しを掲げるので他の  
艇はコース内に進入しないでください。  
(4) 気象情報の気圧量が毎秒300tを越えた場合は、漕艇場屋上に黄色の吹き返しを掲げるの  
で瀬田川での練習については十分注意してください。

## ちょっと横道：乗艇以外のさまざまなリスク

- 本講習会は、乗艇中の安全を中心に話しています。
- しかしボートの安全は、乗艇活動だけ気をつければ良いというわけではありません。
- 過去、艇庫往復中の交通事故、(大学生の)新歓コンパでの一気飲みでの事故さえ、実際にボート部で発生しています。
- 陸トレ中の事故やスポーツ障害にも十分に気をつけないければなりません。
- 常に安全を意識しましょう。意識の習慣がつけば、安全確保は、肩肘張らず楽しみながら取り組めます。
- そういう気持ちで取り組めるようになれば、すでに、あなたの安全能力は少しステップアップできています。