

## A08-102 事故の予防と発生時の対処

### Prevention and First Action at Accident

#### 1 事故の未然防止

#### Prevention

事故を防ぐには、組織(例:ボート協会)や団体(学校、ロウイングクラブ)、指導者など多方面で関係組織・関係者が、リスクを正しく認識し、実効的な努力を積み重ねる必要があります。しかし、なんとと言っても、実際に漕ぐクルーの意識と行動が何よりも重要であることは言うまでもありません。

事故のリスクを下げるために、ジュニアや初心者のみならず、どんなことに気をつけ、行動するべきでしょうか? 以下に要点をまとめます。

「今日は絶対安全」といえる日は1日ありません。「無事故の実績にあぐらをかかず」毎日、謙虚な姿勢で練習・乗艇時に臨み、「安全・危険」を意識しましょう。

体調や練習日程において無理をしないこと。レースチャレンジの乗艇練習ではこの原則が破られやすいので要注意。無理をすることで、事故のリスクが桁違いに高まります。

自分の安全能力を過信しないこと。3~4年の漕歴でもそれ以上でも、十分に安全といえる例はほとんど少ないのです。安全なクルー編成。いつもクルー編成では、安全の「弱点」について意識しておきましょう。支援体制もないまま初心者だけの乗艇はやめましょう。

適切な整備・安全装備(救命具、ライト、スポンジ、工具など)。整備不良や装備不十分での事故が実際にあるということを理解しておきましょう。

泳げることが原則です。泳げない人(や低水温環境の場合)は、必ず、救命具(自動膨張式を推奨)を携行しましょう。

シングルスカル、ダブルスカルに乗る場合は特に、沈の対処法(回復練習)を習得しておきましょう。

過去の事故のパターン、事故発生時の対処法について、安全講習会などで、しっかり学習しておきましょう。過去の重大事故を学ぶ追体験は、万が一の事故のときに大きな役割を果たすこととなります。

#### 2 事故発生時の対処: 6つの原則

#### First Action in case of the Accident

事故の発生時の行動として、基本としては、以下の5つの原則を守ることが、生還への分かれ道、とても重要です。

**艇から離れない:** たとえわずかな距離だと思っても、泳ぐのは最後の手段です。波や風、流れの中、低温、トレーニングの疲れ、衣服などで、すぐに泳げなくなる危険が大きいのです。特に水中では急速に体温を奪われ、痙攣や脱力で泳力を失う危険もあります。基本は、まず「艇につかまったまま、風や波に逆らわずに」浮かぶことが大切です。

注:この鉄則は、ボートが沈まない(予備浮力が確実に機能すること)、その浮力体から離れ泳ぐことよりリスクが少ない、早期の救助が期待できることが前提です。いくつかの例外的状況があり得るので、鉄則として強く認識すると同時に、実際には、個々のケースで、きちんと対処し、また事故の際に、先入観にとらわれることなく、検証する必要があります。

**体を水上に出す、激しい運動をしない:** 特に低水温では、水上に体を出す、激しい動作を避けることが体温保持のために重要です。(J06-06に詳述)

事故防止のポイントも発生時の対処も、冷静に考えればどれも常識的なものですが、大切なことは「事故が起きる前に」これらの重要性を強く認識し、心に刻めるかということです。

**あわてない:** まずおちつくこと! パニックは行動を誤らせ、リスクを拡大します。

**あきらめない:** 生命の危険が迫っているときの鉄則は、「絶対にあきらめないこと」です。「もう限界」と思わないこと! 「ここまで頑張ったのだから、積極的に、意識的に、生き抜く」とを強く意識しましょう。

**生命第一で行動:** 一旦事故が発生したら、「余裕があるうちでも」、「流れるシートをとりに行く」、「艇を傷つけないように」といったことは忘れ、まず「絶対に身を守る、生命第一で行動」することを強く意識しよう!

**鉄則はない = 臨機応変に柔軟に対処:** (これを最後に付け加えるのは、責任回避の保障のためではありません)。まさに重要な鉄則です。「鉄則は鉄則に過ぎず、実際の危急の状況に、「絶対の鉄則」はありえない」ということです。結局、その場に応じて最適の対策を見出すには、「臨機応変」ということが最もふさわしいといえます。日々のスポーツ活動は、その能力を養っている過程だといっても良いでしょう。決して、パーティクルなゲームやマニュアルを鵜呑みにするだけでは、は身につかない(どころか、退化させてしまう)ところなのです。

#### エピソード: 2000年、レオ・ブロックレイの事故

過去の重要事故については、すべてのコーチ、クルーが、すべての事例を確認し、理解してほしいものです。艇から離れて溺死という事例が多くあり、それを学ぶことが大切ですが、ここでは、2000年12月29日のオックスフォード大軽量級RCのスペインでの遠征合宿中の事故を紹介します。(参考: Rowing News, レオ・ブロックレイメモリアルキャンペーン, 他)

この事故では、エイト2艇が急な嵐(風速約20m/s。ただし気象予報済み)に襲われ、併走していたコーチ艇2艇がトラブルで離れている間に、エイトが沈し、少なくとも3名が艇を離れ200m先の岸に向かい、1名(レオ・ブロックレイ)が、途中で溺れました(1カ月後に発見)。この事故では、ARA(英国漕艇協会)は当初、艇から離れたのが問題、鉄則が守られなかったという見解でしたが、遺族は、「stay-with-the-boat rule」(艇から離れるな、鉄則)に異を唱えました。「艇が浸水・沈するような事態に、沈む艇につかまれたか? なぜ、沈みゆく艇と一緒に居るというのか? そもそも、なぜ艇外に出ざるを得なかったのか?」と。気象情報の未確認、沈の訓練の欠如、艇が沈み得ることさえ知らせなかった教示不足、陸上スタッフの欠如、モーターボートと艇庫間の通信手段の欠如なども指摘されました。「レオは、問題を抱えた水上スポーツの犠牲者であり、ロウイングは事故を待っているようなスポーツだ、そこに問題があることさえも認識されていない」と指摘しました。そしてウェブサイトを通じ、ロウイングの安全に冠するキャンペーンを始めました。

これが結果的に、ARAやFISA(国際漕艇連盟)の安全規定における「予備浮力の規定;完全に浸水しても浮くだけの最低限の浮力の要求」へとつながる、大きな理由となりました。

余談: 2005年になって、事故当日ヘッドコーチなどが二日酔いだったことが判明し、それを隠していたクラブにも強い非難が集まりました。コーチの体調不良が、事故の発生・被害拡大の重要な要因(天候把握の判断ミス、モーターの不備、救助の不備など)のひとつとして指摘されました。