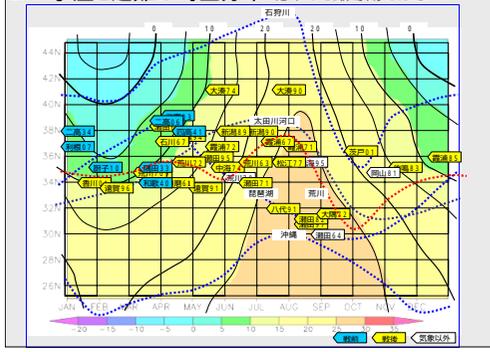


2.5 水温と遭難の時空分布：必ずしも厳寒期ではない



2.6 遭難スタイルの様変わりと現代の注意点

 波に強い艇 (フィックス等)	 波に弱い艇 (シェル艇)
厳寒期、ラフコンでも出艇	10~20 での通常出艇
悪天候・急変	少しの悪化で容易に遭難
浸水・転覆で早期に壊滅的	救助遅れ、離艇・低体温、溺水

- 現代は... (より精密なリスク管理を)
 - 厳寒期以上に「10~20」に油断しないことが重要!
 - 水温に応じ、致命的の限界になる前(後述)に回復・救助を可能とすること
 - 強化重視で冬季も乗艇「水温に応じた」リスク対策を講じること
 - 救命具をつけているから大丈夫という油断は禁物

2.7 漕艇事故の概要と将来のリスクの要点

- 国内・死亡事故：103年間に46件・99名(含確認中)
- 最近10年間：15件・6名(ほかにエログ中での突然死)
- 海外では2000年以降7件・7名(05年に多発:5件5名)
- 事故の主要3タイプ
 - 波浪・遭難形 48%
 - 衝突流下のうち、間接的に気象要因を含めれば約60%以上
 - 衝突・流下型 32%
 - 沈、腹切型 14%
- これからのリスク増加のポイント：
 - 水上バイクやプレジャー艇の技術・モラル低下：暴走・衝突
 - 中高年ロウイングや初心者での突然死
 - 異常気象や週5日制～乗艇計画の無理・アンバランス
 - 社会の変化・水準低下 / 安全をじっくり養成せず「促成栽培的」強化：初歩的な操艇・整備ミスから重大事故へ拡大
- 影に多くのインシデントや事故(その分析こそが重要)

3 自助・救助技術

助かる、助けるための具体的な技術のいくつか。

基礎を学んだら、日々の生活・練習の中に反映させよう。

3.1 インシデント例：ラフコンディションでの乗艇

インシデント事例(06.5.28, 太田川BCの4+)

- 沈の想定と確実な自力退避の計画
 - 退避計画：すぐに退避(着岸)できる漕路選択
 - 漕行能力：クルーの経験、漕力、操艇技術
 - 艇：浸水に耐える強度と浮力
 - (リスク：第三者の通報～救助騒ぎ)

3.2 事故予防、発生後の対応

事故発生「予防」のポイント			
天候予測	クルー編成	整備・準備	操艇技術
事故発生後の「ダメージ回避・軽減」のポイント			
艇に固まる	浮力確保	低温対策	対パニック
泳げること	衣服	あわてない	
離れるべきか?の判断も必要	救命具	(乗艇条件:水温)	あきらめない

事故発生予防の4ポイント / ダメージ拡大抑止の4ポイント

3.3 浸水の挙動、リスクの把握

- 浸水は加速度的に悪化
 - 沈までの時間を読み誤るな
- 自艇のリスクを把握しよう
 - 整備状態によるリスク
 - 艇種・製造年によるリスク
 - 1×は浸水しても問題なし。
 - 漕くことで、排水可能。
 - でもレール下開放型は危険
 - 2×～：漕げなくなる危険
- 浮力基準(要求)
 - ARA: オールロックが水上に
 - FISA: シートの水深5cm以下

浸水が始まったとき、どのくらい持ち堪えられるか予測しよう。

3.4 浸水・沈の対処

- 1×～2×はそのまま乗艇
- 4+～8+は、降りて持つ... (というけれど)
 - 丈夫な艇では乗ったままという選択もあり得る。
 - 特に低水温で水中に降りるのはかなり危険!
 - 体調不良のクルーだけそのまま乗せておくこともある
 - 低水温でのリスク(...どのくらい耐えられるのか?) = 後述

3.5 沈の回復：フォア、エイト

- 静水で艇をオモテに回復できる 両舷から、順次乗りおし。
- 乗れない 中央に集合
 - 助け合えるように
 - 折れるリスクも上がる
- 低水温では極力、体を水上に出す
 - ハルの上に乗る
 - 両側から身体を乗り出すほうがバランスが取りやすい。
 - 片側からでは艇が回転

艇の沈下に注意。

3.6 沈の回復：ダブルスカル

- 一人が逆座でおさえれば、容易に復帰できる。
- 水の排出は、艇の構造によっては難しい。
- 静水で転覆：浸水少なくて容易に起こせることもある。

バウが右舷側を押さえている

艇頭が左舷から乗り込み

3.7 沈の回復方法(1×)

- ブレードの横・裏で、船尾が全(真)なる。左は悪い状態。うつむきに使おう
- リガーを踏み、回す
- オールを離さず逆側へ
- バックステイつき 内側からは固執
- 外側からようやく(乗り込め)
- 両方持つて安心

3.8 橋脚への衝突、折損

- 予防
 - 橋脚・係留物の上流で艇を止めない、回さない、近づかない。
- 理解すべきこと
 - 破壊力は、流速に比例。
 - 艇は、サバ折りに耐えられない。
- 衝突時の対処
 - 艇ではなく、まずクルーの身を守ることを最優先で考える。
 - 艇は耐えられるか / 折れるか
 - つかまり続けるか / 放棄するか
 - 救命具をどう使うか

1982年・瀬田川(R大4+)
1986年・信濃川(N高KF)
1997年・瀬田川(D大4+)
1981年頃・M高女子KFでの橋脚接触体験 - 船手の能力向上

3.9 遠征での安全確保

- 練習：レース前・後を含め、クルー&コーチ自身で安全の権限と責任を持ち続ける意識が大切!
- 掲示板の熟読(毎回)
- 監督主将会議をよく聴く
- 「自分の眼で、危険を捜す」
- 「勝つ」前に「安全に」漕く意識
- 地元の人と交流、安全情報を得る
- 気象判断を慎重に
 - 誤認する可能性大
- ボート搬送の安全確保
 - 脱落しない
 - 締めすぎない、ねじらない
 - 安全運転、余裕ある計画

3.10 クルーの自立的な安全技術・意識のまとめ

- ボートの「危険」を、正しく認識しよう。
- 危険を正しく認識すれば恐れる必要はない。
- 安全確保の「正しい」技術・ルールを学ぼう。
- 毎日の活動をそのまま安全訓練と考えよう。
- 経験を通し意識的に自己の安全能力を高めよう。
- その能力は、自分の生涯の安全能力につながる。

3.11 救助1：(ダイビングに学ぶ)パディシステム

- 艇の端をつかまえる
- 自艇のバランス・リガーを確保
- 他に、単独で運べる可能性もある

3.12 救助2：モーターボートによる救助

- 風下から接近
 - が、常識とされているが...
 - 強風×低速では不安定
 - 船外機を中心に、船首が風下に回ろうとする
- 風上からの接近
 - モーターボートは安定
 - 接近速度に注意
- 米国での接近・確保の手順
 - フローティング・ロープ(PP製)を投げ、周回する。
 - エンジンをとめて手繰り寄せる。

バック接近の可能性
スクリューには注意が必要

状況に応じて最適のアプローチを見つけよう。

3.13 岸からの支援・救助

- 岸からの指示
 - 声が届くかどうか
 - 混乱させない(指示は1人が) (船頭多くして...)
 - まず落ち着かせる
 - 観察: 艇の浮力, 泳力, 救命具, 下流のリスク(堰, 障害物)
 - 判断: 「艇に留まる」か, 否か
 - 決断・指示は, 「勇気を持って」
- 救助手段(例)
 - スロー・バッグ(Throw Bag)
 - 届かない距離でも意味がある
 - 練習が必要
 - ボード?
 - 泳いでいくのは危険だが...



3.14 CPRとその進化: AHAガイドライン2005

- CPRも年々、進化・更新されている
 - 多様な方法 AHA 00で標準化 AHA 05で改良
- AHAの導入と実績に基づく見直し
 - 効果的な心臓マッサージの重視
 - 力強く速く(100回/分)
 - 1回ずつ確実に力を抜く
 - 中断を極力なす
 - マッサージ: 人工呼吸は「30:2」(従来は15:2)
 - 人工呼吸は1秒以上 (従来は2秒以上)
 - 強すぎる吹込みのリスクの回避
 - AEDは1回 (従来は3回実施)
 - 心臓マッサージをより重視(AED)
 - 脈拍点検の削除(市民救助者)(誤読の恐れ, G12000-)
 - 気道確保は「頭部後屈・あご先挙上」(下顎挙上法)
- CPR講習では「回復体位もしっかり習おう」
- 水没者を確保したら、着岸を待たず処置開始



3.15 PAD - AEDの使用-

- PAD: パブリックアクセス除細動(P.A.Defibrillation); 一般人による除細動
- AED: 自動体外式除細動器 (Automated External Defibrillator)
 - 適否は自動判断, 簡単な操作手順, 突然の心停止の多くに有効
- 注意: 潮水の心停止は, 心室細動以外(～AED無効)の可能性ももちろんAEDがあれば実行すべきだが, 基本的CPR継続が重要
- AED過信は禁物. 心臓マッサージ無処置はリスク上昇



4 安全施設・装備

- 安全な水域を作る
- 安全装備を充実させよう
- 艇の安全機能 後述



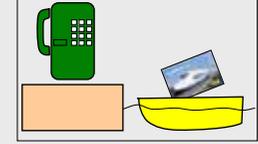
4.1 より安全な水域を作る (概観)

- 安全点検: 水域の「危険」を具体的・客観的に把握
- ルール・協定, マナーを整える
 - ローイングクラブ, ボート協会間での調整: 安全協定作り
 - 外部団体(漁協, 交通機関, プレジャー系etc)との調整
 - 外部リスク(水上バイク, 水上スキー, 作業船)などとの交渉(排除)
- 物理的な安全対策
 - 除去可能な危険物の撤去活動
 - 安全標識の設置, 防護ブイなどの敷設
 - 退避可能な着岸箇所の確保
- 情報・通信の安全確保
 - 緊急連絡手段の確保: 無線, 携帯電話, テレカ×公衆電話etc
 - 緊急連絡カード
 - 掲示板の整備: 定番情報の掲示板, 日々の乗艇情報などの掲示板
- 安全装備の充実
 - 救急箱, 救助艇etc



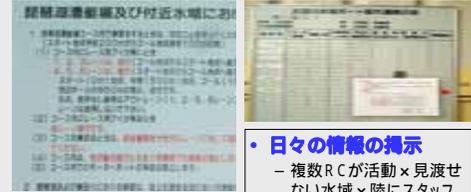
4.2 緊急連絡手段の確保

- 公衆電話の設置, 位置確認
- 関連施設の把握
 - 消防署
 - 河川事務所, 港務局
 - 警察署・派出所,
 - 漁協etc



4.3 掲示板: 安全情報の掲示

- 定番情報の掲示板
 - 基本ルールの明示
 - 安全・連絡体制の掲示
 - 変更時の更新(重要)
 - 日々の情報の掲示
 - 複数RCが活動×見渡せない水域×陸にスタッフ不在の場合に有効
 - 救助隊への情報源
 - 課題: 全RCのコーチ, クールの理解と習慣づけ
- 誰でもすぐ見られるところに安全情報を明示し, 更新しよう



4.4 救急箱, 救助艇

- 救急箱 (モーターボート)
 - 確保×出動可能状態の維持
 - 装備: ロープ, 浮輪, etc
 - 引き上げやすい・上りやすい工夫(取っ手, 縄梯子, ステップ)
- その他の補助的手段
 - 水上バイク
 - 救助用手漕ぎボート, カヌー
 - サーフボード



4.5 心臓発作/突然死リスクの対策

- 事例
 - 05.8.6(鳥取) 総体, 宿で再発(持病)
 - 05.5.14(米田) 大学18+, レース直後
 - 05.8.28(戸田) 51歳, 8+ 乗艇中
- 対応装備: CPR掲示, 固定電話, AED
- 「AEDを!!」と駆け込まれたときの即応体制はとれているか?
 - スタッフの理解度: AEDとは...
 - 設置場所
 - すぐに目につくところに
 - 鍵のかかっていないところに
 - 使い方
 - 全員が, 一応の手順を理解しておく
 - メンテナンス
 - 電圧チェックの体制ができていますか?
 - 日常点検か次回点検日の表示
- 「1秒も無駄にできない」との理解を



4.6 救助艇

- モーターボート
 - 救助しやすい艇: 舷側の低さ, 安定性など
 - 免許不要の2馬力以下も可能性(課題も)
- 水上バイク(+救助用パレット)
- 手漕ぎボート



4.7 いくつかの新しい装備, 開発動向

- Water Kite (カナダ)
 - 急流が広い河川敷で有効
- 沈からの回復補助具
 - 足をかける紐
 - 広島県が, 佐々木純也氏(未実験)
- 救助用牽引ライン
 - 約10mのPPロープ+フックでリガーにかける
 - + パワを留める技術(近日, 試作&実験予定)
- シェル艇にも牽引用のロープ止めの必要性
- 鉛直護岸の水域では, 上るための道具が必要?
- 水没人体の発見技術, 救難発信装置



5 気象リスクの理解と対策 (省略)

- 気象の話は, 安全対策 に委ねます
- 特に気象に絡むことが多い, 「出艇判断」についてのみ説明します



5.1 (乗艇) 環境基準という概念

- 従来: コーチの感覚「だけ」で乗艇可能と判断 → 乗艇?
- 推奨: 環境条件(設定数値)の満足 × コーチの感覚「でも」乗艇可能と判断 → 乗艇!
- 風向・風速, 波高, 流速, 水温, 気温・湿度, 流向
 - 風: 風向風速計, 旗, 吹流し, 風見鶏などでも有効
 - 水温: 温度計, /10, /20
 - 波高: プレード幅
 - 流速: ノーワークが静止スリットタイムでの計測
- 乗艇可能条件の客観的(数値的)な設定の推奨:
 - 例 アムステルダム・ワイルド RCの場合: 「気温0 以下か, 水面に氷が見られる場合は, 乗艇不可」とルールで決めている

5.2 出艇可否の判断に関するいくつかの要点

- 「少しでも不安があれば乗艇しない?」
 - 全く不安のない乗艇などない, 安全能力は育たない
 - 潜在的危険性を増やすだけ
- 「少し危ないけど, レースも近いし今日は乗ろう?」
 - コーチの気分や日程の事情・都合などで, 乗艇の判断基準を変更するのは危険
- クルーに毎回, 出艇可否の判断のトレーニングを
 - 特にジュニア初心者でも
 - コーチは, 判断的の確かどうかを点検, 教示・決定
 - 自律できる選手へ
- 出艇判断の明確な区分
 - 通常乗艇: 天候等の不安はほなし
 - 注意喚起: 不安に注意しながら乗艇
 - 待機: 待機 決断時刻を明確化
 - 中止: 乗艇を中止
 - リスクのレベルに対応した注意
 - 精密なリスク管理

6 水象・障害物・環境汚染・生物リスク

- 水域によって様々な固有のリスクがあることを理解しよう
- 水没人体の発見技術, 救難発信装置



6.1 水象・障害物・生物に絡む漕艇事故例

- 水象(地形や水路による特殊な波, 潮・流れ)
 - 71-06-06 京都桃山RC1×, 瀬田川, 放流時出艇, 沈, 低温
- 水中障害物(杭, 暗礁, 漂流物)
 - 70-03-01 一橋大8+, 荒川悪天候, 杭に衝突離艇, 2名
- 橋脚上流での旋回や待機, 流されて衝突
 - 82-08-06 立命館大4+, 瀬田川, 増水中, 橋脚衝突, 艇が折れ落水
 - 86-05-24 新潟南高女子KF, 信濃川, 橋脚衝突, 艇折れ・離艇1名
 - 97-08-08 同志社大4+, 瀬田川, 橋脚衝突, 増水～急流, 1名
- ダム・堰その他
 - 84-08-22 八代高4+, KF, 唐屋川, 放流中の堰に落ちる(1名軽症)
 - 95-05-03 津久井高女子2×, 瀬田川放流中, ワイヤで沈, 堰を越え流下, 1名
- 生物
 - 83-11-01 静岡大8+, 佐鳴湖, 魚(ハクレン)と衝突, 離艇, 低温, 1名

6.2 波のいろいろ：波の形成

WIND
FLOW

風と流れの対向

船の波

鉛直壁 反射

合流部、瀬目

風を持続～共振

波長が長くなる

様々な波の立ち方を、特にその水域の特性を含めて理解しよう。

6.3 河川の増水・ダムの放流

危険要因

- ・ 速い流れ
- ・ 低水温
- ・ 流木・浮遊物
- ・ 乱流でオールを取られる
- ・ 濁流による視覚障害
- ・ 他要因との関連
 - 橋脚
 - ダム・堰

・ **対策：水域固有の事情(放流条件、警報)の熟知。**

・ **事故例**

- 増水乗艇1×転覆
- 橋脚に衝突(3件)

6.4 堰・ダム・滝への呑みこまれ

- ・ 水域の具体的リスクの確認
 - 接近限界の設定、網場(あば、フローティング・ネット)
- ・ 事例：球磨川(1984)Y高KFと4+、堰にのみこまれる(負傷)。
- ・ 瀬田川(1995)T高2×：大会練習時に沈、堰に落ち1名死亡。
- ・ 福島：審判艇がエンジン故障で流下、危うくダムに...

from web1

6.5 障害物との接触、座礁、衝突

固定的な危険 予測しやすい 情報活用

流動的な危険 予測困難 告知する技術

- ・ 固定障害物：橋脚、杭、暗礁、浅瀬、海藻、網など
- ・ 浮遊物：浮遊流木、ゴミ、水面下の流木
- ・ 対策
 - 水域情報の更新・公表・共有
 - 危険を察知する「技術」、近寄らない適切な操艇技術
 - 流れによっては水面下の障害物も発見可能。

6.6 危険な生物(動・植物、微生物)

魚の衝突 佐鳴湖ハクレン1名溺死

水草の絡み(沈、溺れ)

瀬戸内海：サメ襲撃(92, 98-99)

アオコ(毒性あり)

6.7 (補足)コイヘルペスや鳥インフルエンザ...

- ・ 魚の大量死
- ・ 特にコイヘルペスの問題
 - コイヘルペス自体は人体に無害
 - しかし腐敗した魚は不衛生(衛生上のリスクは決して小さくない)。
- ・ カワウの異常繁殖
- ・ 鳥インフルエンザの不安
 - ひどく恐れる必要はないが、羽毛や糞などが不衛生。
 - うがい・手洗いなどの基本ケアの他、健康状況の把握。

6.8 (補足)沿岸の危険な魚介類 温暖化でリスクも変化?：太田川の事例

- ・ エイの尾には鋭棘、強い毒。
- ・ 干潟・浅瀬で踏み危険
 - 激しい痛み～諸症状
 - 激しい出血
 - (6-48時間で終息)
- ・ 応急処置
 - 棘、被膜の破片を除去
 - 大量の水で洗う
 - 熱い湯(45℃)×30分以上(毒の不活性化)
- ・ 最新の事例
 - 太田川放水路でも確認。
 - スティーブ・アーウィン、ロケ中に死亡(2006.9)

6.9 環境(水質、大気)のリスク

- ・ 水質 (& 大気) 汚染
 - 物質：化学物質、重金属、放射性物質、有害微生物
 - 機構：人為汚染、自然原因、複合汚染
- ・ 対策(用心)
 - 水域・遠征先の環境問題に関心を持ち、リスクの把握
 - 汚染リスクがあれば、「沈や水浴びた/飲んだとき」の対処
 - ・ ロシア・テチャ川：核施設からの50年前の放射性廃液が、今も深刻な汚染
 - ・ 米國・サンタフェ・ロスアラモス近くのリオグランデ川：ダム湖の底泥に汚染
 - ・ 日本：鉱山廃水?

7 水上交通と操艇技術



7.1 事故例：他の船や競漕艇との衝突

from web

- ・ 船舶との衝突(外傷、溺水)
 - 78-05-29 東工大8+、荒川、モーターと衝突、外傷1名
 - 81-10-19 岡山山4+、旭川、無灯モーターBと衝突、1名溺死。
 - 05.10.24 米國・NY・M4 - 早朝、転回中にモーターBと衝突、灯火貧弱、バウ溺死、2番重症。
 - 06.5.30 オーストラリア・女子2×(43, 57)、夕刻、十分な照明で漕行中、モーターBが逆送、警告するが正面衝突、直前に飛び込み無事、モーターは逃走。
- ・ 競漕艇同士の衝突(外傷、溺水)
 - 64-08-22 京都大8+、無灯火、他の8+と衝突、リガーが刺さる、1名

7.2 事故例：船の波による浸水/転覆

- ・ 33-04-01 東大農学タブアバ、隅田川で船の波で沈、離艇し1名
- ・ 61-03-23 京都大8+、琵琶湖で横波の回避ミスで沈、1名
- ・ 72-04-13 三菱銀行女子K.P、荒川、船の波による沈、新人が指示無視して離艇。
- ・ 05.9.11 ドイツ・ライン川、M4+大型船の波で転覆、1名死。

7.3 事故例：操艇技術に起因する事故

- ・ 橋脚・杭などとの衝突
 - 70-03-01 一橋大8+、荒川悪天候下、杭に衝突、離艇、風上に泳ぎ2名溺死
 - 82-08-06 立命館大4+、瀬田川、増水中、橋脚上流で転回、衝突、艇が折れ落水。
 - 86-05-24新潟南高信濃川女子KF橋脚の上流側で転回、衝突艇が折れて沈、離艇1名
 - 97-08-08 同志社大4+、瀬田川、橋脚上流での待機～流され衝突、増水～急流、1名
 - 95-05-03 津久井高女子2×、瀬田川放流中、ワイヤで沈埋を越え流下、泳げず、1名
- ・ 悪天候(ラフコン)での操艇技術の不足
 - 速い流れでの艇のコントロール
 - 高い波・強風に対する艇のコントロール

7.4 水上交通のリスクと危機回避

- ・ 後ろ向きに進むボートには、前方注意の「義務」
- ・ 衝突危機には「右側回避」の原則。
- ・ 水域航行ルールの遵守
- ・ 追越される側は定速、定針路。
- ・ 追い越す側は、意思表示。
- ・ 戸田コース：進いつかれた船が遅れる。

航行ルールを正しく理解しよう。水域固有のルールにも注意

7.5 操艇技術：針路のとりにかた、風・波や他船への対応、他

- ・ ルールの熟知：遵守×柔軟な対応
- ・ 蛇行部(死角)での安全確保
- ・ 予期せぬリスクの接近に気を配る
- ・ 波をかわす技術
 - 波を読む：進路×バランス維持×浸水防止
 - 船の波(単純な艇側を越える大波) 平行
 - ・ 1×では直角もあり得る
 - 風の波
 - ・ 艇側を越えない バランス維持には直角に
 - ・ 艇側を越える 浸水防止には平行の可能性も
 - ・ 斜行は一般に(バランスにも浸水防止にも不利)
- ・ 船舶との衝突回避
 - 優先順位(例：就労船>>漕艇)
 - こちらに気付いているかの確認
 - 早期の衝突コースからの回避
- ・ 遠漕
 - 風の緩み、長時間漕＝気象変化
 - 艇庫に記録を：クルー、帰着予定、連絡先

from web

8 艇とオールとのリスクと安全対策

艇とオール、付属品の安全レベルを向上せよ。

8.1 ボート構造・装備に関する事故事例

事故事例	ボートの問題、課題
64-08-22 京都大8+、瀬田川で無灯火、他の8+と衝突しリガーが刺さる、1名	沈・クラッシュ時のリガーの安全構造の向上の必要性
83-11-01 静岡大8+、佐鳴湖、魚(ハクレン)と衝突、離艇、低温、1名	木艇の脆さ 素材の進化(ただしフルカーボンも時には危険)
90-07-19田中部高、大湊湾1×、締忘れ、オールが外れ沈泳げなかった。	オールロックの安全構造。フェイルセーフは可能か?
01-01-09香川大1×、府中湖、新人、沈、原艇に掴まり溺死、低水温、疲労で離れる、1名	浸水時の予備浮力、気室の分割
00.12.29 英国・オックス大LRC(スペイン合宿)M8+、天候急変で沈～沈下、3名が岸に泳ぎ1名溺死。	浸水時の予備浮力
05.10.24 米國・NY、地域RのCM4 - 早朝練習で転回中にモーターと衝突、灯火貧弱、バウ溺死、2番重症。	灯火の機能・規定の議論
トップボックス2+での沈～脱出できず溺死	バウボックスの開放構造
92.5 シルケン・ローマン、バウが突き刺さる	バウボールの安全性検証

8.2 艇のリスク・安全仕様(概観)

- ・ 浮くこと; 「浸水時の」浮力
 - し、ブロックレイ 00~世界Jr 03 ~ARA~FISA
 - 満水でもオールロックが水上に/シートの深度
- 旧仕様艇 気室増設、発泡材充填
- ・ 浸水しにくい構造・形状: ガンネルの高さ・形状など
- ・ できるだけ折れない強度
- ・ パウコックス艇の構造
 - 開口部確保(浸水時の脱出性能)
 - (L 70cm, W 50cm/艇幅)
- ・ オール
 - 折れ、浸水、(浮力性能)
- ・ 安全装備
 - 救命具、ライト、スポンジ、笛など
- ・ デッドウェイト
 - 艇に固定しない。



8.2b 浸水と艇の強度, 浮力

- ・ 浸水しても十分な浮力
 - 漕ぎ続けられる
 - 乗ったままでも大丈夫な艇を! (低水温で、いかに身体を水上に出すかが重要)
- ・ 浸水しても折れない艇
 - 設計浮力の維持
 - 上に乗っても大丈夫な艇を。



8.3 FISAの安全ガイドライン(抜粋)

- ・ パウボール
- ・ シューズ
 - かかと紐
 - ベルクロ
- ・ ライト
- ・ バトン(カラー)
 - しっかり固定
- ・ 浮力要求
 - パウとスターンは、個別の浮力区画として機能すべき。
 - 最小限の浮力要求に適合すべき
 - ・ 満水時(座った状態で)シート上端が5cm以上深く沈まないこと。
 - ・ 適合しない旧艇は、膨張式浮袋、発泡体、その他素材の使用も可



8.4 艇の安全設計: 強度, 浸水抑制, 浸水時浮力

- ・ 浸水で折れない強度・耐久性
 - ・ 浸水しにくいガンネル高さ、形状、スプラッシュボードの高さ、形状
 - ・ 折れても分離しない繊維構成(アラミド/ケブラーの配置)
 - ・ 浸水しても漕ぎ続けられるシート高、ワーク高
 - ・ 浮力室の拡充(4s~8+)
- 自艇の浸水・沈の時の安全性を再点検しよう。



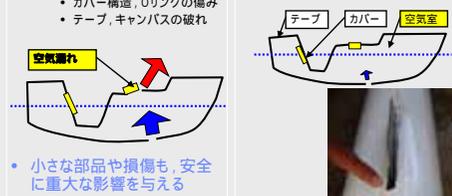
8.5 ストレッチャーシューズ, リガーの安全

- ・ リスク:
 - 艇の損傷 ~ 浸水沈
 - 転覆時の脱出困難
- ・ 対策
 - 確実なボード等の固定
 - かかと紐
 - ベルクロ ~ 靴紐の緩さ
- ・ リスク
 - 脱落 沈
- ・ 対策
 - 確実な点検・整備・固定
 - 分解・洗浄・乾燥保管



8.6 ドレンプラグ, ハッチカバーの重要性

- ・ 「わずかな」空気漏れでも急速に浸水する!
 - 空気の粘性<<水の粘性
 - 問題となる空気漏れ
 - ・ カバーの緩み
 - ・ カバー構造, Oリングの偏み
 - ・ テープ, キャンバスの破れ
 - ・ 密閉された浮力室の安全性
 - 底に孔が開いても大丈夫!
 - 空気が逃げず, 水が入らない。
 - ・ 衝突時, 安易に蓋を開けない。
- 細部にわたり, 細心の注意をもって扱い, 整備しよう。



8.7 浮体としてのオールの機能

- ・ オールを持って泳ぐか/持たずに泳ぐか
 - 一般論: 「持って泳ぐ」べき(溺れない安心)
 - しかし「時間」もリスク=持たずに泳ぐほうが速いことも
- ・ オールは浮力として期待できるが, 過信しないこと。
 - 特にアジャスタブルハンドルの浸水リスクの問題に留意

条件	脚に浮く	持って泳ぐ	
スカル	1本 2本(両舷) 2本(東に)	×沈む 立ち泳ぎが必要	×あまり助けにならない 少しの足し。 安定。ピボットあたりを持つ
スイブ	1本 2本(両舷) 2本(東に)	首の辺りで安定 肩で安定	ないより, はるかにまし。 泳ぎにくい。 泳ぎやすい

8.8 ブレード形状・ブレード幅

- ・ ブレード(刃)といっても, 危ない配慮が必要
- ・ FISA競漕規則でブレードの厚さを規定(27条・付則2.7)
 - スイブ 5mm以上(縁から3mmの位置で計測)
 - スカル 3mm以上(縁から2mmの位置で計測)



8.9 オールのリスク

- ・ シャフト折れ
 - 取扱不良 > 品質 > 欠陥
- ・ 浸水 (特に調整型ハンドル)
 - 「腐食折れ」
 - C2の旧アルミハンドル×海水
 - 対策: 交換キット, 1×不適用
 - カラー脱落(固定不良)
 - FISAの安全ガイドライン



8.10 安全装備(概観)

- 救命具
 - ライト
 - ホイッスル
 - スポンジ, 排水器
 - 補助フロート
 - セーフティストラップ
- 水域, 乗艇条件に適応した安全装備を



8.11 ライト・夜間視認性の向上

- ・ 一般水域では海上衝突予防法の適用
 - 白色全周灯(360° x 1個)
 - 白色180° x 2個(前・後)
 - 補助光: 右舷=緑, 左舷=赤
- ・ 専用コースにはコース規定
 - 例: 艇尾に赤色灯/戸田
 - 注意: 赤色灯は, 一般水域では「左舷」と誤認



8.12 クルーの服装(練習時)

- ・ 防寒・保温効果(冬季)
 - 新素材
 - 重ね着: 層間の空気・水の効果
 - ・ 高い視認性
 - 早めの存在確認, 捜索容易
 - 明るい色・柄
 - 蛍光色, リフレクタ(反射素材)
 - ・ だばつかない
 - 泳ぎやすい
 - ・ 膨張式PFDは一番外に
 - ・ 補足: デッドウェイト(競漕時)
 - 身につけない
- ローイングスーツの色・柄が、事故回避、遭難時の発見に重大な影響を及ぼすこともある。



8.13 艇の整備・点検・補修品質の確保

- ・ 課題(問題)
 - 整備不良・点検不足 劣化・損傷の進行 危険
 - 素人補修の品質問題
- ・ 対策
 - 整備・点検・補修品質の向上
 - ・ 正しい知識×指導×経験の蓄積
 - ・ 例: 修理講習会(bj桑野造船)
 - 整備・点検・補修レベルの検証(認証)?
 - 艇の補修記録(マニフェスト), 補修箇所の作業責任の明記?

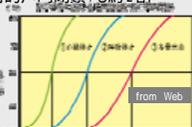
9 低水温と暑熱のリスクと対策

9.1 低水温が被害拡大となった事故(多数)

- ・ 悪天候での死亡事故の多くに、「低水温」の悪条件が絡んでいる。
 - ・ 以下は、いずれも低水温で、それが被害拡大の要因となったと思われる事例
- | | |
|----------|--|
| 71-06-06 | 京都桃山RC1 x . 瀬田川. 放流時出航, 沈 |
| 72-08-28 | 鹿児島大1 x . 大隅湖. 沈. |
| 74-05-11 | 田名部高KF. 大濠湾. 試合へ回漕. 悪天候出航. 救出後1名死亡(計3名). |
| 83-11-01 | 静岡大8+ . 佐鳴湖. 魚(ハクレン)と衝突. 離艇~溺水(1名) |
| 85-12-18 | 東洋大牛久高KF. 露ヶ浦. 霧ヶ浦. 誤指示で? 離艇.(3名). |
| 96-02-09 | 福岡教大1 x . 遠賀川. 悪天候下の沈. 救命具つけ救助にいが溺水, 通報遅れ |
| 01-01-09 | 香川大1 x . 府中湖. 新人. 沈. 僚艇に掴まり捕獲~疲労で離れる. 1名 |
| 00.12.29 | 英国・オックスフォードLR(C(スペイン合宿). M8+. 気象情報未確認, コーチの二日酔い. 伴走モーターの不調. 天候急変で浸水. 沈. 艇の沈下. 3名が岸に泳ぎ1名溺死. |
| 04.5.3 | カナダ・ウィニペグ. 冷水(5℃以下). カナダのマスターチャンプ(71)が1×で出航. 氷が解けた後のラフコンで転覆. 溺死 |
| 05.1.2 | 英国・テムズ川. リーディングRC(C). M1+(初心者, 12歳). 兄らと練習時. 沈. コーチは岸を待てる. 艇から離れて泳ぎ水没. |

9.2 溺水と冷水の諸問題(特に低体温症)

- ・ 低温ショック(Cold Shock): 縮こまり, 息を吸えない。初期の数分で終息。
- ・ 溺水 - 溺死のメカニズム
 - 湿性溺水が8割/乾性溺水(反射的声門閉鎖)も約2割
 - 呼吸停止 心停止 脳死
 - 時間と蘇生率(カーラーの救命曲線)
 - ・ 呼吸停止 2分: 死亡率10%
 - ・ " 10分: 死亡率50%
 - ・ 心停止 3分: 死亡率50%
- ・ 低水温のリスク
 - 早期の泳力喪失
 - 低水温 低体温症(10℃以下では1時間が限度) 溺水
 - 冷水温 脳のダメージ少 蘇生率が上がる
 - **あきらめず捜索, 死んだように見えても蘇生法を継続!**
 - (5歳の40分後の救助で助かった事例. 後遺症なし)



11.7 インシデント・リポート

インシデントリポートの活用 = レポート × 公開

11.8 なぜ、インシデントレポートが重要か？

現状: 死亡重大事故しか把握されていない。
(インシデントの教訓はクラブ内・世代内・コーチの記憶の中だけで、解析も不十分。)

- インシデントの大量収集 - 解析で、事故防止・軽減の技術・教訓が向上。
- インシデントの公開 (= 経験の共有) が、同様事故の発生頻度を減らす。
- 発生時の対処が改善でき、被害拡大を軽減できる。

11.9 インシデント報告: 制度化から「活用段階」へ

- 対象: インシデント(前事故事象), アクシデント(事故)
- 目的
 - 追体験・潜在記憶化により、「未来の事故を未然に防ぐ」。
 - 正確なリスク解析 適切な安全対策
- インシデント・レポートの要点, 今後の改良
 - 事故責任の追究や懲罰が目的ではない。
 - できるだけ簡単に、気軽に投稿できるようにする。
 - 報告された報告を、協会が「プライバシー情報を伏せて、編集、ウェブサイトや月刊ローイングに掲載」。
- 注意点
 - IRが出てこない水域・RCが要注意。
- レポートの習慣化のためには...
 - 報告したRCの評価を「上げる」
 - 例: クラブや指導者の安全評価制度:

11.10 インシデントの適正処理

- 最低限すべきこと: クラブ内・水域内で、事故体験を活かすこと
 - 事故・インシデントを独立ファイルにまとめ、蓄積する。
 - 誰でも(特に選手が)閲覧できるようにする。
- 地域協会 ~ 日本ボート協会の情報の共有・交換、データベース化
 - 日本ボート協会へのIR / ARの提供
 - IR / ARの入手・活用のしくみ作り

12 安全教育

12.1 安全講習のポイント

- 頻度高く、定期的なミーティングを。
 - 毎週10分の安全ミーティング 年1回8時間の講習会
 - 日常的に、安全を意識する(思考)することが大切
- 水域の具体的なリスクを考え、改善の実行を求めよう。
 - 精神論・意識高揚で自己満足しても、リスクは減らない!
- 参加者にメリットを: 評価・認証(受講記録カード)

12.2 講習事例: ハザード・マップを作る

- 目的: ハザード・マップ完成 / 危険認識 / 認識不足に気付く / 指導者とクルーの認識の食い違いの確認
- 書込情報: 航行ルール, 暗礁, 杭, 釣り, 水上交通, 流れ, 風, 退避・着岸可能な場所, 公衆電話, 事故発生箇所 etc
- 講習会での作り方
 - 方法1: 大きな地図を貼り 経験の浅い人から書き込む。
 - 方法2: 白地図の配布 危険・安全情報を書き込ませる
- 利用: 誰でもすぐ見られるように掲示, 1年に一度は更新

12.3 講習事例: グループで体験を出し合い, 発表

方法: 数人のグループで話し合い発表

今まで一番危なかった/不安だった体験は?
無事だった/助かったのはなぜ?
重大な事態に至るシナリオは?
自分たちは今、確実に安全か?

期待される成果

「他者の体験を真摯に聴く」追体験が安全頭脳を鍛える。
「事故は紙一重」, 「常に改善の余地あり」と解ればなおよし。

12.4 講習事例: CPR講習の工夫

- 「やったことがある、もうできる」に注意。
 - 「一度習えば完全」 × 「何度でも反復練習する姿勢」
- 「命を助け社会のためになる技を習得する自覚・喜び」を演出しよう
 - 「修了証」なども大切な小道具
- 正確で最新(国際標準)の方法で(前述)

13 協会の安全施策

施設・環境整備, 安全組織・基準作り

- FISAの安全ガイドライン
- 水域に即した安全組織・基準作りと組織間の連携
- 日本ボート協会の安全ガイドラインと地域協会 ~ 水域 ~ RCの安全施策の実行
- STEP 1: SA, 安全担当者, 安全委
- STEP 2: 既存安全規定の把握
- STEP 3: 安全規定の整備・施行
- STEP 4: 規定に基づき計画的・具体的安全施策の実行

13.1 FISAの安全ガイドライン(概要)

項目	概要
要求事項 (1.5p)	A 一般: ガイドラインの位置づけ B セーフティアドバイザー: セーフティアドバイザーの設置 C 安全規則: 安全規則の編成(項目)への更新(改訂)
詳細情報 (3p)	A 安全な装備: バウボール, シューズ, 灯火, バトン, 浮力補助, 浮力基準 B 練習の地域規則: 水域に応じた安全計画 C 個人の責任: 一般, 漕手, コーチ D コーチ艇: 操縦者, 装備, 整備, 搭載物についての一般事項 E 事故記録: 事故記録の作成, 保管, 報告
冷水ガイドライン (4p)	A-E **: 冷水, 低体温症, 蘇生法冷水20℃以下, 10℃以下
暑熱ガイドライン (3.7p)	A-B **: 熱中症の一般事項, 大会での安全対策(気温条件や給水量など)

13.2 FISA安全ガイドライン(詳細)

特に安全規則の構成内容についての要求事項

ロウイングの安全装備	艇庫の救急装備	必須: 救急箱, 保温毛布, 救命浮き輪, 救急ロープ, ライフジャケット
艇庫のルール	艇の安全装備など	安全に関する規則
水域の練習規則, 航行ルール		各種のルール
漕手, 舵手, コーチの責任		明確な責任の所在
緊急時のルール		緊急行動の「指示」
沈, 事故の練習		練習計画と実施
コーチ艇・救助艇		安全な装備 × 運用
レガッタにおける安全		大会の安全管理 練習艇の安全, 係員の安全・熱中症 etc
指導者のいない漕手の記録		濡れを無くすこと
視覚教材, テキスト		教材の準備 安全マニュアル, ビデオ
電話番号表		更新, 掲示

13.3 水域のリスクに対応した安全対策

- 安全点検: 水域の「危険」を具体的に・客観的に把握
- ルール・協定・マナーを整える
 - RC, ボート協会間での調整: 安全基準・規定作り
 - 外部団体(漁協, 交通機関, プレジャー系 etc)との調整
 - 外部リスク(水上バイク・スキー, 作業船等)との交渉・排除
- 物理的な安全対策
 - 除去可能な危険物の撤去
 - 安全標識, 防護パイなどの設置
 - 退避可能な着岸箇所の確保・利用
- 情報・通信の安全確保
 - 緊急連絡手段の確保: 無線, 携帯, テレカ × 公衆電話 etc
 - 緊急連絡カード
 - 掲示板整備; 定番情報や日々の乗艇情報など

13.4 クラブ, コーチ/協会/高体連/日ボの機能分担

- クラブ・コーチ
 - 直接的リスク把握 - 安全な活動とクルーの安全水準向上
 - 安全担当者の明確化
 - 現場での決定権限者や、最終的責任者の明確化
 - 事故発生時の処理・事故報告
- 地方ボート協会など(水域組織・県ボート協会, 高体連 - ブロック)
 - 日ボGLに基づく安全対策の組織化, 規定・基準作り
 - ブロック・各協会・組織レベルの分担を明確化
 - クラブ, コーチの安全レベルを見守り, 検証・審査
 - 安全勧告 + 改善されるまでの適切なケア
 - 事故発生時の調査, JARAへの報告
 - クラブ, コーチが事故処理に十分機能しないときの支援, 代行
- 日本ボート協会
 - 安全技術, 事故情報等の収集・公開
 - 安全基準, 規定, 指針等の調査, ガイドライン
 - 安全監視のクラブに対する指導(警告, 権利の一時的停止等)
 - 地方協会での安全審査, 管理者を行う者の育成, 認証
 - 事故発生時の地方協会の調査の支援・指導, 事故報告の検証
 - 地方協会が十分に機能しないときの指導・支援

13.5 地域協会/水域/RCの安全基準の整備要請

- 日ボ, 安全基準策定のガイドライン発表 (06.06)
- 地方協会(・水域・RC)で安全基準を策定 (~ 09)
 - 各水域, RCの実情に合った実効性のあるルール作り
 - 自発的なルール作り(統括組織からの押付けで無く)
 - 基本的な安全基準, 救命具の扱い, 大会の安全規定
 - 適用対象に漏れが無いようにすること
 - 水域の安全ガイドラインをもとに 安全基準・規定の整備
 - 既存の安全基準・ルールを最大限尊重しながら...
 - ガイドラインに基づき, 「濡れや修正すべき点」を検証し, より実効的に安全を確保できる方向に持っていくことが大切
 - すぐに全てを理想化できなくても, できることから確実に改良・向上させよう。

13.6 日本協会の安全ガイドライン・指針

- 2006年6月に3つのガイドライン
 - 「安全基準作成のためのガイドライン」
 - 「大会開催時の安全に関するガイドライン」
 - 「大会時および練習時における救命具使用に関する指針」
- 「安全基準作成」: 全ての協会 ~ RC ~ 個人が遵守すべき事項, 行なうべき項目を記載, 各項目について該当するところを遵守・実行
- 「大会開催時」: これに基づき, 日本協会, 地域協会主催大会で, 「大会開催時の安全ルール」を作成
- 「救命具使用」: 上記の中で特に救命具使用に関する部分の作成のための基準や考え方
- 既存の「安全関連のマニュアル類」と「ガイドライン」の関連
 - 「ローイング安全マニュアル2004」等は, 有効な情報, 方法, 施策例などを記載した「参考書」
 - 過去に日本協会が作成した安全関連マニュアル類は, 全て「安全マニュアル」に統合していく(順次改訂予定)

13.7 安全基準作成ガイドラインの記載項目

主な実施項目	実施主体	内容	時期
ボート・アドバイザの選定	審判部事務局	1年以上の経験者が必要	06年度以降
安全基準作成委員の選定	各協会	1年以上の経験者が必要	07年度
日本水泳連盟の承認	審判部事務局	承認を受ける	07年度中
日本水泳連盟への提出	各協会	各協会の承認を受ける	07~08年度中
安全基準の検討	各協会	ガイドラインの検討	07年度中
各協会への提出	各協会	各協会の承認を受ける	07~08年度中
ボート・アドバイザの選定	各協会	各協会の承認を受ける	07年度中
各協会への提出	各協会	各協会の承認を受ける	07年度中
ボート・アドバイザの選定	各協会	各協会の承認を受ける	07年度中
各協会への提出	各協会	各協会の承認を受ける	07年度中
ボート・アドバイザの選定	各協会	各協会の承認を受ける	07年度中
各協会への提出	各協会	各協会の承認を受ける	07年度中

13.8 実際の安全施策実施・ルール作成の工程



- ルールの整備は2009年度まで
 - 既存ルールの確認 - 試行的開始は先行し、順次進めよう
- 個々の具体的安全施策は2007年度を目標に
 - できることから順次進めよう

13.9 「安全基準作成のためのガイドライン」(基準作成ガイドライン)

- 各水域や団体ごとに安全規則を作成する際の「ベースになるもの」
- 各水域で「水域の安全基準・規則」を作成
 - 安全 / 危険の状況は水域で大きく異なる。
 - 規則を実効あるものとしなければならない。
 - 各水域に即した内容でなければならない。

13.10 「大会開催時の安全に関するガイドライン」

- 日ボと地域協会主催「大会」の実施時に考慮すべき「一般的、安全対策のガイドライン」
- 施設の設置・撤去など「独自作業」を伴う場合、主催者はそれらも含めた「大会に関する安全ルール」を作成。
 - 具体的内容は、各水域の実態に合わせる。
 - (ロウアウトや低温下での)「落水」は重要。状況に合わせ実効性ある安全体制を構築して頂きたい。
- 市町村協会主催の市民レガッタなども、本ガイドラインを参照し、「安全ルール」を作成すべき。
- 工程
 - 06年度: 日ボが、大会安全ルールを作成、日ボ主催大会で試行的に運用。
 - 06年度中: 日ボが大会安全ルールの雛形を作成・公表
 - 07年度中: 雛形等を参考に、地域協会が主催大会の安全ルールを作成・運用

13.11 大会運営の安全対策

- 安全管理体制の実体化・明確化
 - 安全責任者/セーフティアドバイザーの任命と権限範囲
 - 中断・中止の決定手順を明確化。(続行要望)
- 安全施設・装備の点検
 - 点検リスト自体の漏れは無い
 - 施設・装備が「実際に」機能できる状態にあるか
- 管理範囲(含: 練習水域)・時間帯の明確化
 - クルールの自主的な安全判断を削がないこと!
 - クールと運営サイドの安全管理の連携が大切
- チームに情報提供; 病院、練習水域安全情報 etc



13.12 「大会時および練習時における救命具使用に関する指針」

- 競漕規則: 救命具は「練習中も携行」(現行)
- 「安全基準作成のためのガイドライン」: 練習時の「着用」の要否や種類は「水域安全ルール」に委ねる
 - 目的: **より高い実効性の実現**
- 本指針は、水域でのルール決定のために、参照すべき基本的な考え方、考慮すべき条件等を示す。
- 水域安全委員会、大会安全担当組織は、具体的で実効性の高い「救命具使用ルール」を作成し、「**周知・徹底**」を図ることが必要。
- 各RCの安全担当者: 現場の指導者・責任者に本基準の「**周知・徹底**」を図る。
- 指導者・責任者: 「**順守**」。

13.13 シンプルで実行可能なルールを

- 細分化しすぎた複雑な規定は好ましくない。
 - クルールの理解や実行の妨げとなり、混乱や不履行を招く。
 - 実効性のない規定をつくっても意味がない。
- 「標準的な」リスク 標準的な安全レベルをめざす。
 - 必ずしも最大限ではない
- 窮屈・複雑でなく、まず「誰もが守れるルール」を。
- 状況にそぐわなければ、順次改善
- 注: 「指導者」はルール遵守だけでは済まされない。
 - 規定以上の、より手厚い救命具の採用も時には必要
 - その採否は、指導者の責任である。

14 提言・補足: 安全審査, 安全データ, 他



「ボートは危険、の社会常識? から...」

「ボートで安全機能を高められる」という意識に換えよう

「ボートをすれば、危険に対処できる機能・人格が形成できる」という常識に!

危険を克服すること、生涯にわたるリスク低減、をロウイングのアピール・ポイントに

14.1 補足1: 安全審査と安全認証(提案)

- 自主点検では不十分(と考えたほうが良い)
 - 甘くなる(情状を汲み取れない)
 - 内部評価では、対外的信用は得られない。
- 安全審査・安全認証システムをつくらう
 - 課題の抽出
 - 改善努力で**実質的に安全水準向上・リスク低減**。
 - 安全認証でクラブ&ロウイングの**安全性をアピール**
 - 社会的認知、新人勧誘にメリット。
- 手順(案)
 - **公開**コーチ&クラブから申込み
 - 担当機関: 審査員が活動観察・ヒアリング。
 - 審査結果(認証)をクラブ(コーチ)に付与。
- 概要
 - 公開: 審査内容は公開、事前に自己模試可能
 - 厳正: 審査は厳正に実施、受ければ三ツ星とは限らない。
 - 認証: AA() - B()、C、D、Eで明快表現(+安全評価・勧告)
 - 公開: B以上のみ。(C以下は受審含め非公開 デメリットはなし)
 - 期限: 例: 3年間有効。ただしコーチ体制の変更時には失効(自主返上)
 - 審査員: 審査員の育成が課題?



14.2 補足2: ボート・オール安全評価を

- 安全性能を重視した艇の供給を(競漕性能ばかりでなく)
 - ネコも杓子も競漕性能ばかり?
 - 初心者・ジュニアにはより安全性能の高い艇を提供・導入
 - 安全性能を「市場価値」にできるスポーツ・モラルを
- ボート・オールの安全関係データの蓄積・公開を
 - ボートの破壊テスト
 - 浸水時のオールロック・クリアランス(計算値、実測値)
 - オールの浸水テスト
 - 誰がテスト? : 協会/メーカー? / データ公開・共有によるコスト分散

平成16年度自動車アセスメントの結果一覧(乗客認証結果)

1) 乗客安全性能検査結果表(乗客認証結果表)

乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表
乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表

2) 乗客安全性能検査結果表(乗客認証結果表)

乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表
乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表	乗客安全性能検査結果表

14.3 補足3 心の安全も大事(物理的安全と同じかそれ以上に)

- 物理的な安全と同等以上に、選手の「心の安全」を確保・育てているかを点検しよう。
 - 暴力的トレーニング、体罰、虐待、セクハラといった問題はないか?
 - (疑われる状況にも要注意: 隠すのではなく公開する方向に迎えるか?)
 - 選手の悩みに対するケア: 選手の心の成長を最優先できているか?
 - それともクラブ、ロウイングの組織・戦績優先か?
 - 休・退部の扱い方: それは挫折者か?
- 参考資料
 - 日本体育協会「倫理に関するガイドライン」
 - 日本陸上競技連盟のガイドライン、企業や職業関連の倫理規定等
- ガイドラインの作成
 - 日本ボート協会、各県・高体連でも策定が必要ではないか?
- 実情の点検
 - 点検結果 リスクの是正
 - 実際の問題が確認されれば迅速・適切な対策を

まとめ

- 強い決意・事故を確率論から引き剥がし、まず「死亡事故」だけはロウイングから絶滅させよう。
- それには、コーチ、セーフティ・アドバイザー、安全担当者等の「能力向上、決意、実行」が最重要。
- 乗艇ごとに安全を「意識し、少しずつでも着実に」
- 「ボートは危険...」を克服する「スポーツ」と言おう。
- インシデント・レポート・システムを軌道に乗せよう。
- クルー自身の安全能力を高めること。ロウイングを通じ、生涯にわたる安全機能・人格を育てよう。
- 質疑応答
- 受講者の皆様から、貴重な体験をお聞かせ下さい