

千葉県ボート協会 黒部川水域 練習安全マニュアル

2013年3月制定 千葉県ボート協会
〒289-0313 千葉県香取市小見川 5218
(小見川スポーツ・コミュニティセンター内)
TEL : 0478-83-0101
メール: chiba-boat@cronos.ocn.ne.jp

1 このマニュアルの目的と適用範囲

このマニュアルは、黒部川水域でのローイングをより安全なものとするためのものです。この水域で事故防止に役立つノウハウ、守るべきこと、そして必ず守るべきことを説明しています。

(守るべきこと、必ず守るべきこと、アンダーライン ____・____ で表示している。)

※ 記載内容は、随時見直し改善していきます。お気づきの点があれば千葉県ボート協会まで連絡ください。

適用対象 : 当該水域において活動するすべてのローイング活動団体および個人

適用活動 : 乗艇練習全般。 ※なお当水域での各種大会等(公式練習を含む)における安全管理・規定等は、本マニュアルとの整合性を配慮しつつ、当該主催者の責任において設定するものとします。

参考資料:公益社団法人日本ボート協会「ローイング安全マニュアル」(2012年版)、「安全基準作成のためのガイドライン」(2006)、「大会開催時の安全に関するガイドライン」(2006)、「大会時および練習時における救命具使用に関する指針」(2006年)、ホームページ「アクシデント・レポート(事故報告書)、インシデント・レポート(事故直前回避体験・報告書)フォーム」

2 黒部川でのインシデントおよび事故の概況

この水域で発生したこれまでの事故、インシデントのパターンを理解しておきましょう。

- ・接触・衝突 : 競漕艇同士の接触事故が時々発生している。
- ・沈 : シングルスカルの沈が時折り発生している。まれに、ダブルスカルやクォドルプルの沈もある。
- ・帰着困難 : 天候急変により、稀に、艇庫まで帰れず最寄りの岸に着岸・上陸するケースがある。
- ・突風 : 突風により、係留中のゴムボート(無人)が横転した事例がある。
- ・複数転覆 : 2012年冬、高校生の合同合宿でシングルスカル34艇が乗艇中、天候の急変で、多くの生徒が落水し、伴走艇に救助の他、最寄の岸に漂着・着岸した。

3 黒部川水域で活動する団体・個人の安全責任について

団体、個人は、安全担当者を必ず置くことを原則とします。(安全担当者が活動場所にいない時は、それに代わる担当者を必ず置くこと。【個人については、自らが担当者になります。】)

何かあった時には、担当者が全てを統括すること。中学生や高校生は部活動の顧問がこれにあたります。(安全担当者の登録については、日本ボート協会が推奨しています。)

4 環境要素と事故予防

4.1 気象・水象

- ・気象情報 : 指導者もクルーも、出艇前には必ず最新の気象状況(天気予報)を確認しよう。
- ・気象注意報 : 強風, 風雪, 大雨, 洪水, 大雪, 雷, 濃霧, 低温, 着氷・着雪の各注意報の発表時は、出艇の可否を慎重に決定すること。 ※特に6(出艇モデル)を参照
- ・気象警報 : 暴風, 暴風雪, 大雪, 大雨, 洪水の各警報の発表時は、絶対に出艇しないこと。
- ・煙突(煙) : 鹿島工業地帯(水域の北約5km)の煙突の煙が、風況の把握に役立つ。
- ・筑波山 : 冬季に筑波山がよく見えると、風が強くなる恐れがある。
- ・風向と波 : 風向により波のたち方が異なる。(川に平行な)西風や東風で、波が出やすい。(北東, 北西の風も波が出やすい。)
- ・水温 : 10月~4月期の間は乗艇前に、水温を計測し、水温低下に応じた安全策を講じよう。
- ・雷 : 特に雷注意報に注意し、また積乱雲や暗雲の接近がないかよく観察しよう。⇒雷鳴・稲光が確認された場合は、直ちに乗艇を中止し、速やかに帰投しよう。

4.2 地形・構造物

- ・延長・川幅 : 最大で約8km漕ぐことができる。笹川大橋より下流は川幅が狭い。
- ・カーブ : 緩やかに曲がっているところもある。特に笹川大橋の下流側200m位の所のカーブは、互いに川の中心に寄る傾向がある。⇒特に前方注意し、進路をよく確認しよう。
- ・鉛直護岸 : 全域が鉛直護岸で、着岸・上陸が難しい。特にシングルスカルは自力接岸が難しい(陸上からの補助があれば可能)。艇種によっても着岸可能箇所が限られる。
- ・着岸可能箇所 : 容易に接岸・上陸できるのは; 香取市艇庫前, B&G前, 少年自然の家前, 小見川高校艇庫前(船台), 笹川漁港(スロープ), 笹川大橋(利根川より護岸), 笹川大橋から菰敷橋の中間地点(利根川より), 利根川水門手前(千葉県側) など ⇒避難箇所を頭にいれておこう。
- ・橋 : 黒部大橋, 笹川大橋, 菰敷橋の3つの橋がある。⇒橋脚に十分注意すること。
- ・カヌーコース : 上流域に常設カヌーコースがある。⇒カヌー優先水域とする。
- ・浄化装置 : 笹川大橋~菰敷橋の右岸(南岸)より、係留物(水質浄化装置)がある。
- ・新宿水門 : 最下流に新宿水門がある。水門近くはブイや看板など危険を知らせる標識もなく危険である。⇒練習水域は黒部川排水機場までとし、水門に決して近づかないこと。
- ・漁具・魚網 : 両岸近くにはウナギの仕掛け, 定置網, 竹杭がある。⇒岸に近づき過ぎない。
- ・流れ : 通常、流れがほとんどない。農繁期には、揚水により多少の流れがある。

4.3 水上交通・沿岸状況

- ・通行区分 : 原則として「右側通行」である。
- ・バスボート等 : 特に土日祝日に、バスボートやプレジャーボートが侵入してくる。バスボートは橋脚付近に留まり、釣りをすることがある。⇒状況判断し早めに回避しよう。
- ・漁船 : 漁船が走ることがある。⇒漁船を優先し、進路を譲ろう。波に注意しよう。
- ・釣り人 : 岸から釣りをしている人がいる。⇒釣り糸に注意し、不用意に川岸に寄らない。
- ・市民ナックル : 市民レガッタの頃、素人のナックルフォアが多く出る。右側通行が徹底されないので、逆行が起きやすい。⇒ルールを守らないクルーには、声をかけルール遵守を図ろう。
- ・レガッタ : 黒部大橋から下流約1500m間は、年間5回程度、レースが開催される。⇒レース開期中(配艇練習を含む)は、レースを優先し、その指示に従って航行しよう。

5 装備・施設要素と事故予防

5.1 艇・オール

(1)出艇前 :使用するボート・オールの状態をよく点検しよう。主なチェックポイントは以下のとおり。

- ・艇 : ハルの亀裂・損傷, ネジの緩み(特にソールピン下部), バウボール, シューズのヒールロープ, 水抜き栓, ラダーとラダーロープ, センターフィン
- ・オール : シャフトの傷(亀裂), ブレードの損傷, カラーの割れ, 固定ネジの緩み, 調整型ハンドルの固定ねじの緩み

(2)乗艇中 :特に、クラッチのゲートのゆるみ, ソールピンがグラグラしていないか頻繁に点検しよう。

5.2 安全装備

クルーとコンディションに応じて、救命具やその他の安全装備を万全にして乗艇しよう。

- ・救命具の用意 : 救命具(ライフジャケットや浮輪等)は、各団体(ボート部)の責任で用意すること
(※小見川スポーツ・コミュニティセンターでは、救命具を貸し出ししていません。)
- ・救命具の携行 : すべてのクルーが、できるだけ救命具を「携行」しよう(=艇に搭載すること)。
- ・救命具の着用 : 初心者, 舵手, 泳ぎの苦手な漕手, 経験の浅いクルーは、原則として救命具を「着用」しよう(=ベスト型を着る, ベルト型・ポーチ型を腰に巻く)。 その他のクルーは、伴走状況やクルーの習熟度により、安全責任者の決定に委ねる。
- ・通信装置 : できるだけトランシーバや携帯電話(防水対策済み)の携行を推奨する。
(なお大会では、「競漕規則第59条」(無線機器搭載禁止)に注意しなければならない。)
- ・ライト : 夜間(薄暮, 日没~日出まで)の乗艇時は、艇の前後に白色ライトを点灯すること。
注意: 赤と緑のライトは、船舶の航行ルール上、左舷・右舷灯以外には使用しないこと。)

5.3 伴走

黒部川は、水域が長く、カーブで全域を見通せないなので、車、モーターボートによる伴走が強く望まれます。

- ・伴走形態 : モーターボート, 車・バイク, 自転車(陸上の伴走は、川から離れるところあり。)
- ・センター : モーターボート(カタマラン)がある。協会を通して、有料で貸し出している。
- ・B&G : モーターボートがある。緊急時にはすぐに対応できる。
(センター, B&G については、5時30分ごろまで対応できるが、それ以降の対応は難しい。)
- ・小見川高艇庫 : モーターボートがある。緊急時にはすぐに対応できる。(高校が練習している時)
- ・救助装備 : 伴走するモーターボートまたは陸上伴走車(者)は、浮輪やロープなどの救助器具を携行すること。(各団体, 個人で準備)
- ・寒冷期の伴走 : 寒冷な時期には、原則としてモーターボートの伴走をつけ、安全について万全の体制で臨もう。

冷水での限界時間:個人差はありますが、約20℃以上では、水温は危険因子でなく、うき続けられればほぼ生存できます。しかし、水温20℃以下は、「冷水」とみなすべきである。概ね、水温15℃以下では1~2時間、10℃以下では30分~1時間程度で衰弱・意識不明になる危険があります。

寒冷期は、水温10℃以下は必ずモーターボートの伴走をつけることを強く望みます。
また、安全時間(分)<水温(℃)×3 の目安でその日の安全対策および出艇の判断をしてください。

5.4 その他の安全施設

- ・AED :小見川スポーツ・コミュニティセンター, B&Gにある。
- ・気象計測:風向・風速(計測器が常備されていないので, 気象情報等で最新の情報を入手する。)

6 出艇モデル

6.1 出艇判断(推奨モデル)

出艇可否をクルー自身が明確に決断し, 安全確保の方針も具体的にすることが大切です。出艇可否の決断とモデルを, 以下の4つにわけて決断することを推奨します。

- ① 通常乗艇: 天候等の不安がない通常の乗艇。
- ② 注意乗艇: 不安要素があるため, 特に注意しての乗艇。

※特に黒部川では, 水域を制限して乗艇することが望まれる。

- ③ 待機 : 出艇を見合わせ, 様子を見る。(次に判断する時刻を明確にしておく。)
- ④ 中止 : 乗艇を中止する。

補足1 : **注意乗艇とは**, 特定のリスクを明確に意識・注意しながら乗艇することです。リスクの性質・大きさに応じて, 適切に注意レベルを設定し, 安全対策をたてて乗艇する意識が大切です。

補足2 : **安全担当者の責務**: 大学・社会人クラブでは, 登録された安全担当者や指導者が現場に居らず, クルーによる出艇判断もあり得ます。しかしその場合でも, 安全責任者が現場の状況を十分に把握し, 適切な出艇許可や中止の指示を下せる体制をとりましょう。また緊急時に備え, 指導者の所在や連絡先をはっきりとおかなければなりません。

6.2 黒部川での風による判断モデル

乗艇判断	平均風速の目安	波の様子
通常乗艇	0~ 4m/s	静穏~さざ波程度
注意乗艇	4~ 7m/s	さざ波~ブレードの高さ
待機	7~10m/s	ブレード以上
中止	10m/s以上	白波が立つ

※注意乗艇の場合の水域制限は, 各橋で区切ることができます。また, ボートコースや距離設定などができます。

※この判断基準は, モデルであって必ずしもその風速で, 表示した波の高さになるとは限りません。

現場の状況で判断をすることが望まれます。**特に風向により波の立ち方はだいぶ違います。**

※風速の計測場所は, 出艇場所とし, 使用する水域により, 各橋での計測が望まれます。

(適宜使用する水域での計測をお願いします。)

7 クルーとコーチの安全責任

7.1 クルーの自己責任

スポーツは自発的な活動であり, そこで生じる危険について, 自らが負う「自己責任」の原則があります。具体的には, ①自ら出艇を決断し結果の責任(最悪の場合は遭難)も自ら負うということ, ②周囲の人たちに対して危険をおよぼさないことなどです。ただし, 初心者や未成年者クルーでは, 安全責任の大部分をコーチが担います。しかしその場合でも, 「コーチに安全責任を負わせている(自己責任を肩代わりしてもらっている)」こと, 「日々の練習活動を通じて, 安全な自立したオアズマン/オアズウーマンに向かって成長していこう」という自覚が大切です。

舵手の責任: 総括的な責任は指導者にあっても, クルーは自分たちの安全を自分たちで守る意識を強く持たなくてはなりません。特に舵手は, クルーの安全に大きな責任を持つことになります。舵手は, その自覚をもってラダーを引き, クルーに指示を出しましょう。(なお, 舵手なし艇ではバウ漕手が, 直接の安全責任者となるのが原則です。)

7.2 指導者の責任

指導者はクルーの安全の「全責任」を負うことになります。指導者における法的責任、スポーツ指導契約、安全配慮義務といったことを熟知しておきましょう。また指導者は、クルーを、自己責任がとれるクルーに育てる責任も持っていると考えべきでしょう。

8 安全教育・訓練、保険加入

- ・指導者 : 公認指導者資格(公認コーチ, 公認指導員, 認定インストラクター)の取得等を通じ, 適切な安全講習を受講しておくことを強く推奨します。
- ・クルー : ① 適切な安全講習を, 定期的を受講しておくことを強く推奨します。
 ② 具体的な訓練として, 「沈からの回復練習」, 「バディレスキュー(事故艇へ接近し落水者を確保する操作)」を受講しておくことを強く推奨します。
 ③ 危険を感じるがあれば, 他のクルーにも声をかけ, 注意情報を共有しましょう。
- ・保険 : 必ず損害・傷害保険等に加入することをお勧めします。

9 事故発生時の対応 (迅速な連絡・救助発動のために)

9.1 緊急連絡先

CALL(電話)

- ・トラブル・事故が発生したら, ただちに千葉県ボート協会・事務局(下記)に連絡し, 指示に従うこと。
- ・ただし, 明らかに重篤と判断できる事故を目撃した場合は, 直接「119番」通報し, その後すぐに千葉県ボート協会にも連絡しよう。(例: プレジャーボートと衝突し大怪我/沈・落水して溺れ水没したが周囲に救助艇もない等)。

属性	機関の名称	電話番号	重大緊急時
ボート協会	<u>千葉県ボート協会 事務局</u> (小見川スポーツコミュニティセンター内)	<u>0478-83-0101</u>	
近隣施設	香取市小見川B&G海洋センター	0478-82-1000	
	小見川高等学校	0478-82-2146	
	水郷小見川少年自然の家	0478-82-1343	
警察	香取警察署 小見川幹部交番	0478-83-0110	110
消防	香取市広域市町村圏事務組合 消防本部	0478-83-0119	119
	同 東庄分署	0478-83-1150	

※指導者, 伴走者はあらかじめ携帯電話等に登録しておくことを推奨する。

9.2 通報の連鎖反応 (事故の迅速な連絡)

CHAIN(報せの鎖)

- ・事故が発生したら, 大声で, また笛などで, 周囲(クルー, コーチ)に知らせよう!
- ・事故発生の一報を, 周囲にどんどん広げよう。水域の関係者全体が事故の発生を知り, また救助艇が迅速に現場に急行するように, 一刻も早く救助を開始できるように協力しよう。

9.3 艇からの離脱防止

CLASP(艇をつかむ)

- ・事故に遭ったクルー自身は, 原則として艇から離れず, 救助を待とう。
- ・「離れない」「あわてない」「あきらめない」「生命第一」「臨機応変」な対応を心がけよう。

9.4 指示系統を混乱させない

COOL COMMAND(冷静な指示)

- ・ 事故発生時は、責任者(基本的に一人)が、冷静かつ勇気をもって観察・判断し、指示を出そう。
- ・ 責任者の指示のもと、クルー全員が人命確保を最優先として、協力して事態の収拾にあたろう。

9.5 救助

- ・ 指導者や安全担当者は、モーターボートなどから指示を出し、要救助者をできるだけ早く救助しよう。
- ・ 周囲のクルーは、自艇の安全もよく考えた上で、十分に対応できる状況であれば、事故艇に接近し、落水者の支援・助言にあたろう。(例:状況によっては、自艇を落水者に最接近させ、浮力を損なった事故艇を放棄させ、健全な自艇につかまらせるなどの方法も考えられる。)
- ・ 自力での救助が確実でない(難しいかもしれない)と感じられたら、躊躇せず119番通報しよう。

9.6 事後報告(インシデント・レポートおよびアクシデント・レポート)

- ・ 日本ボート協会は、インシデント・レポート、アクシデント・レポートの提出を義務付けている。
- ・ 所定の書式で、千葉県ボート協会に提出しよう。(詳細は、日本ボート協会ウェブサイト参照)。

(注:これはペナルティではなく、事故情報を共有し、ボート社会から同様の事故を防ぐための建設的な活動です。)

10 その他

- ・ ルールを守らないクルーには、お互いに声をかけルール遵守をはかろう。