

三浦外洋セーリングクラブ

会長 尾山 純一 殿

搜索救助に保険を活用するワーキンググループ 答申

2015年5月の当クラブ定時総会に於いて諮問のあった、海難事故の搜索救助に損害保険を活用できないかとの命題に対し、当ワーキンググループ（以下、「WG」といいます。）が検討した結果、以下の通り答申致します。

1. サマリー

- 1) 当クラブ「基金」が想定する海難事故を対象とした搜索救助活動につき、国内損害保険各社に搜索救助費用を保障する保険の引受を二度打診したが、引受をする会社は皆無であった。
- 2) 自家保険（リスクを外部保険に転嫁せず、自ら保有すること。）をもって対処するしか選択肢がないことから、現行の基金制度を維持して、財務内容を充実させることが重要と考えられる。
- 3) 当クラブの基金規約につき、海事関係に詳しい弁護士によるリーガルチェックを受けたところ、同規約に従い適切に支出を行えば、当クラブ会員から異議が出るリスクはないとの所見を得た。
- 4) 当クラブが主催する所謂「外洋レース」は、トランスサガミヨットレースと小網代カップレースの二つであるが、これら二つのレースに的を絞ると、海難事故の搜索範囲は大凡40Km四方（1,600 km²）となり、WGは
 - ① 搜索救助活動は、先ずもって海上保安庁を第一義に考える。
 - ② 海上保安庁の搜索活動は、事故発生後36時間までと考えられるため、もし36時間以内に行方不明者を発見できなかった場合に、その後の搜索活動を、当クラブ基金を利用して行うことが合理的であると考える。
 - ③ 2015年11月時点での見積では、一日あたり単発航空機1機・リビエラリゾート社保有艇2艇・小網代漁港の遊漁船1艇をチャーターしての搜索体勢を取ると、一日あたり約180万円の予算計上が必要であり、3日間の搜索では約540万円を要し、現在の基金残高904万円では5日間の搜索を賄えるとの結論を得た。従って、2015年通常総会で諮問のあった、「現在の基金残高では搜索救助費用を賄えないのではないか？」との疑問に対しては、現在の基金残高で充分とは言えないかもしれないが、少なくとも1回分の搜索救助活動費用は賄えると評価できる。との結論に至った。

- 5) 万一の事態・事故の際に、VHF無線機のDSC信号発信や海上保安庁への救助要請など、各艇が取るべき手順ををまとめ、当クラブが啓蒙することが重要課題であると考える。
- 6) VHF無線機のDSC信号やEPIRBの信号以上に正確に「位置」と「時間」を発信する機器はないので、事故発生時に躊躇なく発信することが求められると考える。
- 7) 万一の事故に対する、当クラブとしての対応をまとめた「危機管理マニュアル(案)」をWGは用意したので、レースの背景事情に応じたカスタマイズ・応用を期待する。

2. 詳細

1) 保険の引受打診について

2015年9月の当クラブ理事会の席に於いて、WGメンバーの三輪氏より保険の仕組みと考え方につきレクチャーがあり、リスクマネジメントは①保険に転嫁する「外部保険」と、②保険に転嫁せず保有する「自家保険」の2種類に分類されることが説明された。そして、今般与えられた課題は、搜索救助だけを抜き出して付保できるかということであり、損害保険会社3社へ打診したところ、所謂ヨットモーターボート保険のように艇体・賠償・救助の三つがセットでなければ引受不可との回答を得た旨が報告された。また、自家保険の考え方を採用するとすれば、当クラブ基金にて支払い可能であり、更に当クラブにて自家保険の覚悟を決められれば、それを計算根拠として再交渉可能である旨が補足説明された。同理事会での協議の結果、搜索救助に保険を活用することは時期尚早であり、自家保険の運営方法を整備する方向とし、PLB (Personal Locator Beacon) を含めた調査・研究を進めることとなった。

上記の報告並びに議論を受けて、WGは2015年11月、単発航空機1機、リビエラリゾート社保有の船舶2艇、小網代漁港所属の遊漁船1艇、をチャーターした場合の概算見積と以下の情報を得た。

①単発飛行機をチャーターする場合

アークEFI航空情報センター宛に相模湾の40Km×40Kmの範囲にて、飛行機を使つての搜索見積を依頼した。同社によると、空からの視程400mと仮定すると、40Km四方の範囲では、50往復×40Kmの2,000Kmを飛行することになり、時速200Km/Hでも10時間掛かる計算となり、単発機を名古屋か茨城から回航し、大島空港にスタンバイさせる方法が最も経済的であろうとの見通しを伝えられ、着陸料や付帯経費を含めると、1日あたりの費用は約120～130万円の見通しであることが口頭で伝えられた。また、飛行機は高度150m以下では飛べないこと、悪天候の場合そもそも視認が難しいこと、届出等の手続のため、2～3日必要である旨が説明された。

②リビエラリゾート社保有艇をチャーターする場合

リビエラリゾート社に、同社の保有するスコピオとノーススターのチャーター料金を確認したところ、両艇共に1日あたり8万円(6時間想定)と

の回答を得た。但し、2艇の運行は明るい間だけであり、夜間の対応はできないとのことであった。

③小網代漁港所属の遊漁船1艇をチャーターする場合

小網代漁協関係者を通じて遊漁船1艇をチャーターした場合の費用見通しについてヒアリングしたところ、1日あたり10～15万円との見通しを得た。尚、遊漁船にあっても、航行は日中の明るいうちのみで、6～7時間想定とのことであった。

④BANへ捜索救助要請をする場合

BANの救助捜索部へBAN会員以外からの救助要請（当クラブからの要請を想定）につき確認したところ、BAN会員以外からの依頼も受け付けており、救助要請があり、費用を支払う旨の確約が取れば、救助に向かうとの回答を得た。このような事例は、年間十数件あるそうで、救助費用は、捜索地点や近くの港までの距離に基づき、目安となる金額を伝えるとのこと、気象・海象によっては、救助に向かえないこともあり、その際は海上保安庁への依頼をするよう伝えているとのことであった。

従って、BANに於いては費用の見通しを得るには至らず、今回は見積の対象外とした。

上記の費用の見通しをまとめると、1日あたりのチャーター料は不確定要素も多いため、航空機1機で150万円、リビエラリゾート社保有艇2艇で16万円、小網代漁港の遊漁船1艇で10万円をそれぞれ計上し、1日合計176万円（数字を丸めて180万円）の見通しを得るに至った。

上述の費用見通しに基づき、12月に改めて国内損害保険会社4社へ、相模湾を範囲とする、事故発生後36時間後以降の3日間に於ける民間捜索救助機関による「捜索救助のみを保障対象とする損害保険」の引受につき打診を行ったが、引受け先は1社もなかった。

これらの調査結果から、海難事故の際の捜索救助費用捻出を保険に頼ることができないことが明確になった為、「自家保険」での対応しか当クラブには選択肢がないことが明らかであり、現状の基金制度を維持し、財務内容を充実させていくことが極めて重要であるとの結論に至った。また、現在の基金残高904万円（2015年5月通常総会での数値。）を基に、WGの得た1日あたりの費用見通し額180万円を除くと、合計5日分の捜索費用は賄える計算となり、現在の基金残高で充分とは言えないかもしれないが、少なくとも1回分の捜索救助活動費用は賄えると評価できるとの結論に至った。

一方、1992年グアムレースに於けるマリンマリン号とタカ号の海難事故の際、グアムの事故対策本部からの要請に基づき、当時のNORCから飛行機での捜索費用として数百万円をグアムに送金したことが、後にNORC会員から大きな非難を浴びたとの指摘がWGメンバーからあったので、捜索救助費用を基金から

支出することにつき法的検証をした。

当クラブでは、2013年5月の通常総会に於いて「三浦外洋セーリングクラブ基金規約」が承認可決され、同年同月14日より施行されている。この基金規約を海事関係に明るい弁護士（当クラブとの利害関係はなく、第三者と定義できると思料する。）にレビューして頂いたところ、別紙にある通り、規約の条項に従って進めていただければ、会員から異議が出ることはないとする旨の意見を頂戴した。WGは、基金規約に従い捜索救助費用を支出することは適法であり、また基金規約に従って捜索救助費用を支払うことが会員からの損害賠償請求の対象となる恐れは極めて少ないものと評価した。基金運営委員会の適切な対応を期待するものである。

2) 海上保安庁の捜索活動について

WGは当初、海難事故発生直後から当クラブの依頼に基づく民間会社への捜索救助依頼を想定していたが、協議をする中で、海上保安庁による捜索救助活動を何をもってもまず第一に・最優先に考えるべきであるとの結論に至った。その根拠は大きく二点に集約され、第一に、海上保安庁の保有する船舶・航空機は約30分で現場へ到着することが可能であり、またどんな気象・海象であっても捜索救助に向かえる体勢が整っていることである。海難事故は平穏な気象・海象でも起こり得るが、一般的には荒れた天候下で起こる確率が高く、そのような荒れた状況下での民間企業による捜索救助活動が、二次遭難・事故に結びつく可能性も否定できない。第二に、海上保安庁の保持する装備を用いると、生体反応さえあれば、2km以内は探査可能であるといわれており、人命救出という点に於いては、民間企業の遠く及ばない最高峰の装備・設備を保有している点が挙げられる。尚、海上保安庁による捜索活動は、事故発生後36時間までと言われており、以後は、自衛隊に引き継がれることが一般的なようである。

前述の議論を踏まえ、WGは海難事故発生直後から海上保安庁による捜索救助活動を最優先に考えることを基本とし、当クラブ独自の捜索活動をするのであれば、海上保安庁の手を離れる事故発生後36時間後以降の3日間の捜索活動を行うことを答申するものである。

当クラブ独自の捜索活動を行う際のポイントは、民間への捜索依頼を①どのタイミングで、②何を根拠・判断基準として行うか、という点に絞られると思料する。これらについては、WGの関与すべきところではない為、基金運営委員会の場に於いて大いに議論・協議して、最適解を見つけられることを期待するものである。尚、WGは、捜索活動は「人」に限定し、船体は適用範囲外とすべきと思料する。

3) VHF無線機の有効性について

①当クラブが主催者の一端を担った2014年トランスサガミヨットレースに於ける落水事故（生還の事例）の落水者に直接ヒアリングを行ったところ、助

かった要因並びに教訓としてまっ先に挙げたのが VHF 無線による救助要請であった。実際の事故を経ての当事者の言葉であり、セーラーとして重く受け止めるべきである。この場を借りて、ヒアリングに応じて下さったことに御礼を申し上げる。本件の概要については、JSAF 安全委員会 HP http://jsaf-anzen.jp/pdf/TS14_jiko_gaiyou.pdf に譲るが、今回のヒアリングから得られたポイントとして以下が挙げられる。

- a) 落水地点は、下田と小網代のラムライン上、大凡の位置は 34° 58.2403N 139° 20.0177E、小網代から約 17nm、風早から約 9nm の位置。潮も強くなく、南南西 27Kt の風で、デッドランに近い走りであった。
- b) 救助地点は、落水地点から左程離れていない筈であるが、解らないとのこと。
- c) 助かった要因は、捜索に加わった Forte 号からの VHF 無線での救助要請であり、これが一番大きかったとのこと。
- d) 教訓並びに何を伝えるべきか？

- ◇ VHF 無線は必須である。1 対 1 ではなく、広く知らせることができ、海上保安庁も常時ワッチしている。D 号は VHF 無線機を搭載していたが、スイッチを入れることができなかつたようである。

- ◇ パニックしないことが大切。起きてしまったことは仕方がないので、冷静に判断すること。一呼吸おくくらいが丁度いい。

- ◇ GPS の MOB ボタンを直ぐ押せる位置に置いておくこと。ハンディ GPS で良い。夜は特に。

- ◇ 躊躇なく海上保安部を呼ぶこと。

- ◇ 潮の流れ、風を見て、風上側から探すこと。

e) その他

- ◇ どうやって自分の位置を知らせるかを考えた。

- ◇ 波を顔に受けないよう、波を背にして体を無駄に動かさなかつたのが良かった。

- ◇ 救助された時点では、寒さで指先が痺れだしており、低体温症がこういうものかと思い知った。

- ◇ EPIRB もそうだが、あるモノは全て使うべき。日本で非合法的なものも構わない。

- ◇ 船の装備について、クルー全員が所在と使い方を知らないとダメである。

② WG 内の議論に於いても、海難事故が発生した際の VHF 無線機の有効性は極めて高く評価され、以下の指摘がなされた。

- ◇ VHF 無線機は音声通話のためではなく、DSC 機能（デジタル選択呼出装置。VHF 無線機本体にある赤色のカバーが付いたボタンを押すことにより、遭難通報を発信できる機能。）が肝をなしており、DSC ボタンを押さえれば、正確な位置と時間が自動的に発信される。これ以上に正確な機器は存在しない。

- ◇ SR（外洋特別規定）の原則である 25W の送信出力を持つ VHF 無線機、マ

ストトップに設置するアンテナは、例外なく遵守されなければならない。

◇事故発生時には躊躇なく VHF 無線機を使用すべきである。

◇人命救助は、海上保安庁が第一義であり、いかに正確な緯度経度を伝えられるか努力することが極めて重要である。

上述の事実と議論を踏まえ、また機器本体の価格も安価になっていることから、WG は、外洋特別規定カテゴリ 3 に規定される DSC 機能付き国際 VHF 無線機の搭載並びに設置方法を、全ての艇に推奨する。

VHF 絡みでは、現在、当クラブが管理運営をする「みさきヨット無線局」の送受信は、小網代ヨットクラブ・クラブハウス 2 階に設置されたリモート局 1 局のみで運用されているが、安全確保の意味からも、常時ワッチの体勢を取ることが重要であると思われる。当クラブが管轄する水域に存する民間マリナーやヨットクラブへリモート局設備を設置してワッチしてもらうことも選択の一つと考えられるし、同無線局はインターネット回線があれば東京に於いてもワッチ可能であることから、当クラブ会員の中から趣旨に賛同して下さる方にリモート局設備を貸与して常時ワッチの体勢を組むことも可能であると思料する。いずれにしてもせつかくの立派な設備を有効に活用し、会員の安全確保に資するための体勢作りを期待する。

4) EPIRB・AIS・PLBなど安全に資する機器

① EPIRB

前項の DSC 機能付き VHF 無線機同様、EPIRB も位置と時間を極めて正確に伝達できることから、WG では事故の際は躊躇なく発信して助かる確率を高めるべきであるとの議論を得た。一方、EPIRB は機器本体が高額であるだけでなく、定期的に行わなければならない検査費用も高額であり、普及促進の大きな妨げになっている実態がある。現在、日本で合法的に利用できる EPIRB はどのメーカーも価格が 45 万円程度であるが、例えば米国 West Marine 社の提供する ACR Electronics 社の製品であれば US\$400 ~ 500 で入手可能であり、日本の 10 分の 1 の価格である。このような不均衡・不公平を看過することはできない。国際 VHF 無線がプレジャーボートにも解放されたのは、イージス艦あたごと漁船の衝突事故がきっかけであったが、何か大きな事故が発生しないと動かない行政への働きかけを、JSAF を通じて求め続けることが必要であると考ええる。

②簡易型 AIS・AIS-SART

国際 VHF 無線に連動する形で簡易型 AIS (B クラス) の搭載がプレジャーボートにも解禁され、まだヨット界では少数であるが、普及し始めている。外洋レースの分野に於いては、2013 年神戸横浜レースに於いて、同レース実行委員会から参加艇に対して搭載を「推奨する」旨の意思表示がなされ、その背景には、フィニッシュに至るまでの間、浦賀水道航路を夜間に通過する可能性があり、衝突防止並びに艇の安全確保には簡易型 AIS が有効であるとの

背景事情があったものと思われる。簡易型 AIS は、VHF 無線を使い、周囲の船舶の動静を確認できるだけでなく、自船の動向も周囲に伝達できるため、夜間や視界制限時には衝突防止に大いに有効な設備である。WG 内には実際に簡易型 AIS を運用しているメンバーもあり、その実力・有効性を高く評価している。機器の価格は少々高額であるが、安価な海外製品も総務省の型式認定を受け始めており、普及に弾みがつくことを期待するものである。WG は、大島レースや小網代カップのように、大島北岸の本船航路を夜間に走らなければならない外洋レース艇に対して、簡易型 AIS の搭載を推奨するものである。



簡易型AIS アイコム社



AIS-SART
easyRescue

簡易型 AIS 同様、VHF 無線と AIS の仕組みを使った AIS-SART も昨年総務省の「みなし型式認定」を受け、ドイツ Weatherdock 社の easyRESCUE という製品が国内で利用可能になった。小型な製品で、遭難信号を発信すると VHF 無線機の DSC 機能と同様に、周囲の船舶の AIS システムで受信が可能なので、価格は 78,000 円と手頃であるが、個人で装備することを念頭にしたものではなく、艇に対して免許される無線設備との法的枠組みである。これを、次項で説明する個人装備としての役割を持つ Personal AIS 代わりに利用することができないか、実証実験している段階である。WG は、乗員の安全確保の観点から、AIS-SART が更に利用し易い法的枠組みを得られるよう、JSAF を通じて行政へ働きかけることを期待する。

③ PLB

昨年 JSAF の働きかけが功を奏し、やっと国内での利用が認められるようになった EPIRB の個人向け版である PLB (Personal Locator Beacon) なる機器がある。人工衛星と GPS を使った小型の個人向け装備であり、EPIRB 同様、遭難信号を発信すると衛星経由で海上保安庁に信号が伝達されるシステムである。ACR Electronics 社の ResQLink+ という製品の日本での価格は 46,000 円前後のようであり、免許も個人に対して下付されるものである。この機器の唯一残念な点は、遭難信号を出しても、付近を航行する船舶に信号が届かない点であり、落水事故の際に最も近くを航行するのは落水者を出した艇自

身であるが、PLB の遭難信号を受信する術がなく、救助に向かえない点である。しかしながら、現在の我が国の法的枠組みの中では、合法的に購入・使用ができ、遭難者・落水者の位置と時間を極めて正確に伝達できることから、WG は個人装備としての PLB の所持を推奨するものである。



PLB



Personal AIS



Spot

④ Personal AIS ・ Spot

Personal AIS は、VHF 無線と AIS の仕組みを使った AIS-SART と極めて似た性格・機能をもつ機器であるが、ライフジャケットに仕込んで使うことを前提にした個人向け装備である。海外でも 2 社程度しか製品を供給する先がないが、Clipper Round The World Yacht Race 2013 2014 に於いて、北太平洋上で発生した落水事故の際に、この機器を使って無事に落水者を救助した事例がある。PLB と違い Personal AIS は、付近を航行する船舶に VHF 無線で遭難信号を発信するため、落水者を出した艇も遭難信号を受信できるので、落水者に向かうことができる点が最大のメリットである。残念ながら我が国では未だ合法的に使うことができず、WG は JSAF を通じて行政への働きかけを強力に推進すべきと考える。

一方 Spot は、GPS と衛星通信を使ったトラッキングシステムの一つであり、昨今長距離外洋レースで使われることが多い YB Tracking (Yellow Brick) と同じ機能を持つ製品である。機器も安価で小型なため、個人装備としても携行できるものである。機器が存在する位置と時間を Web やメールを使って極めて正確に伝えられ、かつ SOS 信号も発信できることから、海外のクルージングセーラーに利用者が多い。残念ながら日本では電波法の関係で利用できないようであるが、この機器も個人の安全確保の観点からは非常に強力な武器になり得るため、WG は JSAF を通じて行政への働きかけを強力に推進すべきと考える。

5) 会員サービスとしての EPIRB 購入斡旋や補助、ライフラフトの試験購入について

ミドルボートクラスの艇が、相模湾のインショアレースへ参加するのであれ

ば、船検の航行区域は限定沿海、SR（外洋特別規定）はカテゴリ4で十分であるが、例えば大島レースやパールレースへ参加しようとするれば、航行区域は沿海、SRもカテゴリ3が要求される。更に、レースであれクルージングであれ、八丈島へ行こうとするれば、航行区域は近海が要求され、EPIRB（または衛生携帯電話）やライフラフトの搭載が必須となり、価格・置き場所の問題も含めて大きなハードルとなる実態がある。パールレースより更に距離の長い西宮横浜レースや沖縄東海レースになれば、臨時変更証での対応が可とはいえ、航行区域は近海となり、EPIRB（または衛星電話）とライフラフトが必要となる。一方で、万一の海難事故に備え、自主的にEPIRBとライフラフトを搭載する艇もあるが、その検査費用の高額さから、更新を諦めるという悲しい実態も散見される。

EPIRBやライフラフトが高額である理由の一つとして考えられることは、供給数ないしは需要が少ないことが推測される。国際VHF無線のプレジャーボートへの解禁により機器本体の価格が大幅に安くなった例ではないが、メーカーにとっても供給数の増大による規模のメリット・増産効果は決して小さくない筈である。任意・義務いずれの背景にせよ、万一の海難事故の際に大きな武器となるEPIRBを潜在的に必要とする会員が少なからず居るとの仮説に基づき、もし当クラブにて大量発注を前提にした価格の割引が可能であれば、会員の安全確保に資する事業の一つとして検討してみる価値はないであろうか？というのが、WGのもう一つの提案である。予算との関係から、当クラブが直接EPIRBの「買い主」となることは難しいので、当クラブが会員の購入希望を募り、数量を取り纏めた上でメーカー・供給者と値引きの交渉を行い、合意に至った金額で会員へ購入の斡旋を行うことは、いかがであろうか。

同様に、ライフラフトについても、会員艇で近海の航行区域を必要とする時だけ、安価な利用料で賃借できるシステム（購入ではなく）があれば助かると考える会員は少なくないと思料される。専門業者によるライフラフトのレンタルサービスも存在するが、レンタル期間が長くなると、費用は相応に増える。会員サービスの一つとして、試験的に当クラブでライフラフト1台を購入し、会員にリーズナブルな価格でレンタルすることは検討する価値はないであろうか。

6)安全委員会への提案

WGは、上述の議論の過程で出た以下の事項を、当クラブの安全委員会に提案する。

- ① 万一の事故の際、艇が取るべき手順（DSC発信、VHF無線による海上保安庁へのSOSなど）を研究し、その成果を会員へ告知・啓蒙。

WGは、クイックストップ法などのMOBドリルとは別に、万一の事故の際に、正確な位置と時間をどのように外部・第三者に知らせるか？どのような手順を取るのが良いのか？調査・研究を行い、その成果を当クラブ会員へ案内することを提案する。

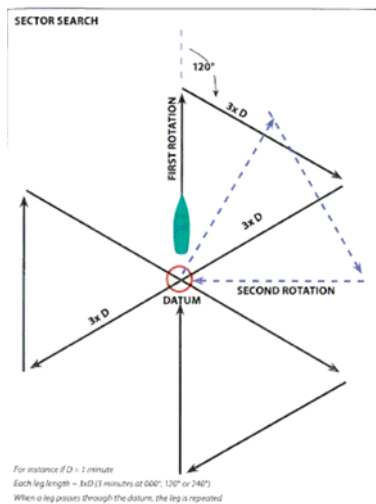
例えば落水事故発生の場合、GPSプロッターのMOBボタンを押すこと、ダンブイや浮環の投入、MOBの見張り番の特定の後、艇をMOBに向けて進むことになるが、艇にトラブルを抱えて落水地点に進むことが出来ない場合や、落水地点に到達してもMOBを発見できない場合、VHF無線機で周囲を帆走するレース艇に応援を求めるのか？VHF無線機のDSCボタンを押すのか？それともVHF無線16チャンネルでの海上保安庁への救助要請なのか？あるいはEPIRBの発信なのか？については、極めて難しい選択であり、日頃からよくよく研究して対応を決めておくべきテーマであると思料する。落水事故に限らず、ラダーへの損傷など他の重大な海難事故発生の場合も想定し、艇の取るべき手順や方法を調査・研究・評価を行うことは、外洋団体に求められる責務の一つであると考えらる。

② SR（外洋特別規定）カテゴリ3に関する実務講習会の開催。

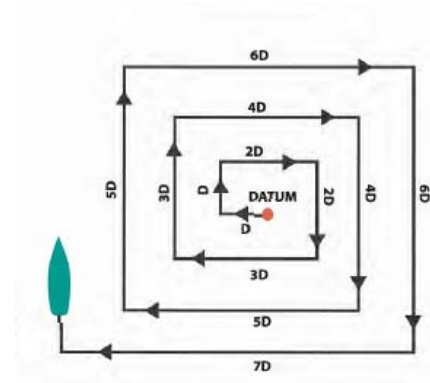
新たにレース活動を始めたオーナーやチームにとって、SRカテゴリ3の要件を満たすことは、なかなか敷居の高いことのようにあり、外洋レースへの参加を阻む理由の一つになっているようである。幸い当クラブには老舗チームが揃っており、各チームの持つノウハウは相当にレベルの高いものと拝察される。また、それら先人・先輩達の持つノウハウが後世へ伝承されない事は、極めて大きな社会的損失である。例えば、コンパニオンウエイ差し板の流れ止め処理一つをとっても、新参チームは何をどう設置・処理したら良いか解らないのが実態であり、一方で経験豊富なチームは潤沢なノウハウを保持している。これらの高度なノウハウや技術を調査・収集の上会員へ紹介し、後世へ伝承していくことは、外洋団体としての責務であるとともに、会員にとって外洋団体に加盟するメリット（会員サービス）の一つとしてアピールできるものと期待する。WGは、座学と艇を実際に使ったSRカテゴリ3の実務講習会を提案する。

③ MOB（落水者救助）の海上演習・実習。

MOBメソッドについては諸説あり、チーム・艇によっても取扱が異なるものであるが、それら一連の有効とされるメソッドを実際に海上で実践・研究して、その効用を確かめ評価することは、外洋団体としての責務であると思料される。また、MOBを完全に見失った場合の捜索方法についても諸説あるが、これらを実際に海上で実践・研究しているチームや団体は極めて少ないものと思料する。更には、夜間のMOBを想定し、自己点火灯やダンブイ、ライフジャケット用のストロボライト等を夜間の海で投入し、実際にどの程度視認できるものなのか？実験・評価しているチームや団体は更に少ないものと思料する。外洋団体だからこそ取り組まねばならない重要な課題である。WGは、MOBメソッドの海上講習会とMOBを見失った場合の捜索方法を調査・研究し、その評価を行った後、会員に対してその成果を案内・告知することを提案する。



Sector Search



Expanding Square Search

- ④ SR モノハル・カテゴリー 1 ないしは 2 に係る実務を知る海外のインストラクターを招聘しての安全講習会。

現在の我が国の外洋レースに於いて SR カテゴリー 2 以上を要求するレースは存在しないが、沖縄東海レースなど事実上カテゴリー 2 以上に相当すると評価されるものがある。安全を担保する為に、より厳しい SR カテゴリーを実務に則して学んでおくことは、極めて有益なことであると思料する。また、国内にカテゴリー 2 以上の実務を知る人材が存在するか不明な状況では、経験豊富な海外の人材にそれらを教授してもらうのが一番の近道と思料する。具体的には、外洋東海所属のあるチームが、初めてシドニーホバートレースへ参加する際に、オーストラリアから講師 1 名を日本に招聘して、Safety at Sea セミナーを日本で実施した例が挙げられる。これをそのまま模倣して、当クラブに於いて SR カテゴリー 1 ないしは 2 の実務を詳しく知り、かつアメリカまたはオーストラリアの Safety at Sea セミナーの講師を務める資格を持つ人材を日本へ招聘し、講習会を開催することを WG は提案する。SR カテゴリー 1 ないしは 2 を具備しなければならぬレースが我が国になくとも、より厳しい安全基準から得られる知見や装備を艇の安全に活かすことは、極めて意義深いことであると思料する。費用についても、当クラブがその全額を負担しなくとも、興味のあるチーム・オーナーを取り纏め、割り勘での開催も充分検討出来るものと思料する。

3. まとめ

当クラブを保険契約者とする捜索救助費用を保障する保険の引受先がないことから、所謂「自家保険」にて対応せざるを得ないことが明白となり、万一の海難事故に対する備えとして、現行の基金制度を今まで通り維持・運営していくことの重要性が再認識されたことは、この度の WG の細やかな成果ではないかと思われる。基金制度を創設し、維持してこられた先輩諸兄並びに会員各位に対する感謝の念を

忘れず、叶えば数年おきに改めて損害保険各社に対して今回と同様の保険の引受を打診し続けて頂くことを期待するものである。

同時に、海難事故は誰にでも起こり得る可能性があり、海での安全に対する意識を更に高める工夫と、当クラブが主体となって安全に関する調査研究と会員への啓蒙・告知活動を更に活発に行い、行政や立法府に対しても安全に資する海外の先進的で優良な製品の導入を阻害する要因の撤廃を求めることを期待するものである。

2016年3月31日

捜索救助に保険を活用するワーキンググループ・メンバー

大谷、児玉、平松、関根、尾山、三輪、庄野（順不同、敬称略。）