

## デインギーレースにおける危機管理に関する提案（初版）

### 目的

レースを安全に楽し行うことは、選手や運営スタッフ共通の願いで、そのためには大会関係者全員の協力が  
必要です。しかし、事故を100%防ぐことは不可能であり、不幸にも事故が起きた際の主催者側の対応として、  
この提案を作成しました。

レースにおける事故も色々ありますが、この提案はデインギーレースにおける比較的規模の大きな大会での  
海難事故を対象としています。

### 万が一に備えての対応（各種保険）

主催団体は、万が一の事故に備えてできる限りのことを準備する姿勢が大切で、そのためには次のような各  
種傷害保険に契約することを勧めます。

JSAF メンバー保険	JSAF への会員登録により自動契約（1,000万円の死亡保険金）
総合賠償責任保険	JSAF 加盟団体等、およびJSAF 登録指導者の主催または指導中の事故に対す る民法や国家賠償法上の賠償責任保険（7,000万円 / 名、2億円 / 事故、 保険料 加盟団体 1万円、指導者 500円）
スポーツ安全保険	個人が加入（5名以上のグループで加入）する（財）スポーツ安全協会の保険で、傷 害及び賠償責任がセットされた保険（2,000万円の死亡保険金、身体賠償限 度額 1億円、財物賠償 500万円）
その他の保険	レースごとに主催者が契約する保険で、傷害保険保単独のものや賠償保険を付 加したものなど保険会社により内容が異なります （捜索費用は別途に付加契約が必要）

### 事故直後の対応

事故を防ぐために、運営スタッフも参加選手も努力しますが、それでも事故の発生することがあります。

そうした際の事故直後の対応は、概ね次のようになるでしょう

#### 1 応急措置 人 :止血、心肺蘇生 etc 艇 :アンカリング etc

事故の状況に応じて、止血や心肺蘇生などの応急措置を施す必要が生じます。そのためには、日頃から救  
急救命講習やスポーツ指導員講習を受講しておく必要があります。

（心肺蘇生法の概要は別紙 1を参照してください）

また、艇のトラブルに関しては、人命に直接影響するようなものは比較的少ないと思われま  
す。まずは冷静に状況を観察し、乗員の反応も聞いてうえで対応することになりますが、自分達だけで対応できる事故か応援  
が必要なのかを判断し、時間を有効に使う必要があります。

アンカリングや曳航に際して艇体の破損等がある場合には、浸水にとまなう対策を考慮する必要  
があります。

事故の程度に係わらず、早い段階で、大会本部へ第 1報を入れる必要があります。

（緊急連絡体制は別紙 2を参照）

#### 2 情報収集 5W 1H

事故内容に応じた対応を行うためには、まずは事故の内容を把握する必要があります。

そのためには、5W 1Hに沿って次の情報を把握する必要があります。

When :いつ Where :どこで Who :誰が Why :なぜ What :何を How :どうした

（事故直後は、なぜかという事はさほど重要でない場合もあります）

陸上の大会本部へ救急車の手配等、さらなる展開に向けて準備要請を行う必要があります。

### 3 安全の確保 他の参加艇 etc

その場の状況や参加者のレベルにもよりますが、他の参加艇を一旦陸上に返した方がよいのか、それともしばらく海上に待機(集結)させた方がよいのかを判断し、指示を出す必要があります。

また、運営艇に対しても確実に指示を伝える必要がありますから、通信の確保は最優先事項です。

### 4 救助要請 海上保安庁、消防署 etc (別紙緊急連絡表参照)

参加艇や運営艇への指示に並行して、人命への危険が高い、または危険が拡大する恐れがあると現場の責任者が判断した場合、直ちに海上保安庁や消防署(救急)に救助要請を行うべきです。

(後から救助要請すればよかったと悔やんでも、人の命は戻ってきません)

救急隊への搬送は一刻を争いますから、ハーバー以外に近い場所があればそちらへ向かい、その旨を大会本部と消防署に告げておく時間的ロスが防げます。

### 5 応援要請 ハーバー、マリーナ etc

強風や濃霧、集中豪雨、日没などの状況によっては、陸上本部やマリーナに次のような応援を要請するケースが予想されます。

沈艇や乗員の捜索のために救助艇を要請する

豪雨や濃霧時に、照明や音響などで帰港する方向を知らせるように要請する

日没時に、照明により帰港する方向を知らせるように要請する

自力で帆走不能な艇を曳航するための救助艇を要請する

### 6 事故報告 主催団体責任者、参加選手の家族、所属団体、保険会社 etc

事故の状況によっては、参加選手の家族や責任者に連絡を取る必要がありますから、必ず緊急連絡先が記入された参加申込書を大会本部に持って来ておくことが大事です。

(参加申込書の列は、別紙3を参照してください)

### 7 捜索体制 関係団体、漁協 etc

事故によっては、広範囲に遺体や艇体等の捜索活動が必要になりますが、その場合には、体制を整えて行動に移る必要があり、次のような点に注意することとなります。

事態の展開に備えて事故対策本部の設置

初期の捜索体制の確立と情報の共有化

捜索要員の動員と連絡体制、使用艇の確保

捜索範囲(潮流による捜索範囲)と期間の設定

漁協への協力要請とその内容

捜索費用の負担と見込み

### 事故後の対応

海上保安庁に救助要請した場合や選手がケガをした場合など、出動した海上保安庁や所轄の消防署、場合によっては警察署から事情聴取を受けることになり、基本的には次のような対応が望めます。

### 1 関係者への情報提供と協力依頼

参加選手や運営スタッフに対し、ミーティング等を通じて事故の状況(事実)を説明します。

特に、個人的な憶測に基づく言動は控えるようご協力を要請します。

傷害保険の適用を考慮する場合には、加入している保険会社へ連絡し対応を相談していくと、保険請求の際の手戻りが防げます。

## 2 事故概要の整理

事故直後からの情報収集と関係者からの報告を基に、事故の事実関係を把握します。

事実として浮かび上がった事柄は、出来るだけメモを取って共通の情報として整理しておく必要があります。特に人身事故の場合には、海難審判や刑事訴訟等に備えての貴重な資料になります。

整理した情報は、最終的なものではないため管理は慎重に行う必要があります。

## 3 事故原因の調査

事故概要の把握に並行して、可能な範囲で事故原因の把握に努め、記録しておきます。

時間の経過とともに記憶も曖昧になるので、出来るだけ時間が経たないうちに行う必要があります。

事故状況や艇の状況などを写真に納めておく等、後々の事も考えた対応が必要となります。

## 4 事情聴取対応

通常、海上で発生した人身事故の場合には、海上保安庁からの事情聴取を受けることになります。

また、救急車を要請した場合には、消防署から警察署への連絡に基づき警察の事情聴取も受ける場合があります。

いずれの場合も、安全の確保に協力していただく公的機関ですから、誠意ある対応が必要ですが、事情聴取の対応は一定の責任ある立場の者が務め、窓口を一本化することが効果的です。

ここで、先に整理しておいた事故概要の整理資料や、事故原因の調査結果に基づいて対応することになります。

海上保安庁の場合にはデインギーに対する知識がありますが、警察署の場合には基本的な知識を持っていない担当官の場合が多いので、基本的な事（艇体の構造、デインギーの特性、救助体制）も含めた対応が必要となります。

## 5 マスコ対応

事故の状況にもよりますが、海上保安庁や警察署からの情報により報道関係から取材がある場合も予想されます。

マスコ取材がある場合には、無作為に関係者への取材があることも予想されますから、ここで上記1の「関係者への情報提供と協力依頼」が有効に作用します。

取材を妨げる必要はありませんが、誤った情報が流出することは危険ですから、万一のことも考えて参加者へ慎重な行動を促しておく必要があったのです。

マスコ担当者についても、セーリングスポーツに対して予備知識がある方は少ないと思われるので、セーリングやレースに関する基本的事項の説明とともに取材に応じるべきでしょう。

ここでも情報の混乱を防ぐため、取材対応は一定の責任ある立場の者が務め、窓口を一本化する必要があります。

できるだけ事故概要は文書にしたものを作成し、配布説明すると情報がスムーズに伝わります。

## 6 関係機関への報告

事故の状況にもよりますが、事態が落ち着いた段階で関係先へ報告を行う必要があります。

協力していただいた組織にも、きちんとした報告とお礼を述べるべきです。

可能であれば、参加選手や運営スタッフ全員に詳しく報告を行うとともに、事故の再発防止へ向けての協力を要請なり、研修会の開催を行うことが必要です。

また、整理した情報（事故報告書）は、他のセーリング関係者にとっても貴重な情報ですから、JSAF レース委員会等を通して再発防止のために情報提供する必要があります。

保険契約の内容にもとづき、すみやかに保険請求を行います。

## 7 事故当事者(被害者)への対応

事故の当事者が傷害を受けたり入院した場合などでは、時間が取れ次第に入院先の病院等を訪問することとなります。

当然のことですが、主催者として誠意ある対応を心がける必要があります。仮に、民事訴訟に及んだ場合でも、誠意ある対応はそれなりに評価されるはずです。

### 最後に

完全な安全はないと思いますが、選手も運営スタッフも常に安全を意識し自ら出来ることを行動することで、より安全の度合いは向上します。

できるならば、この危機管理に関する提案が実際に役立つことがないように期待しています。

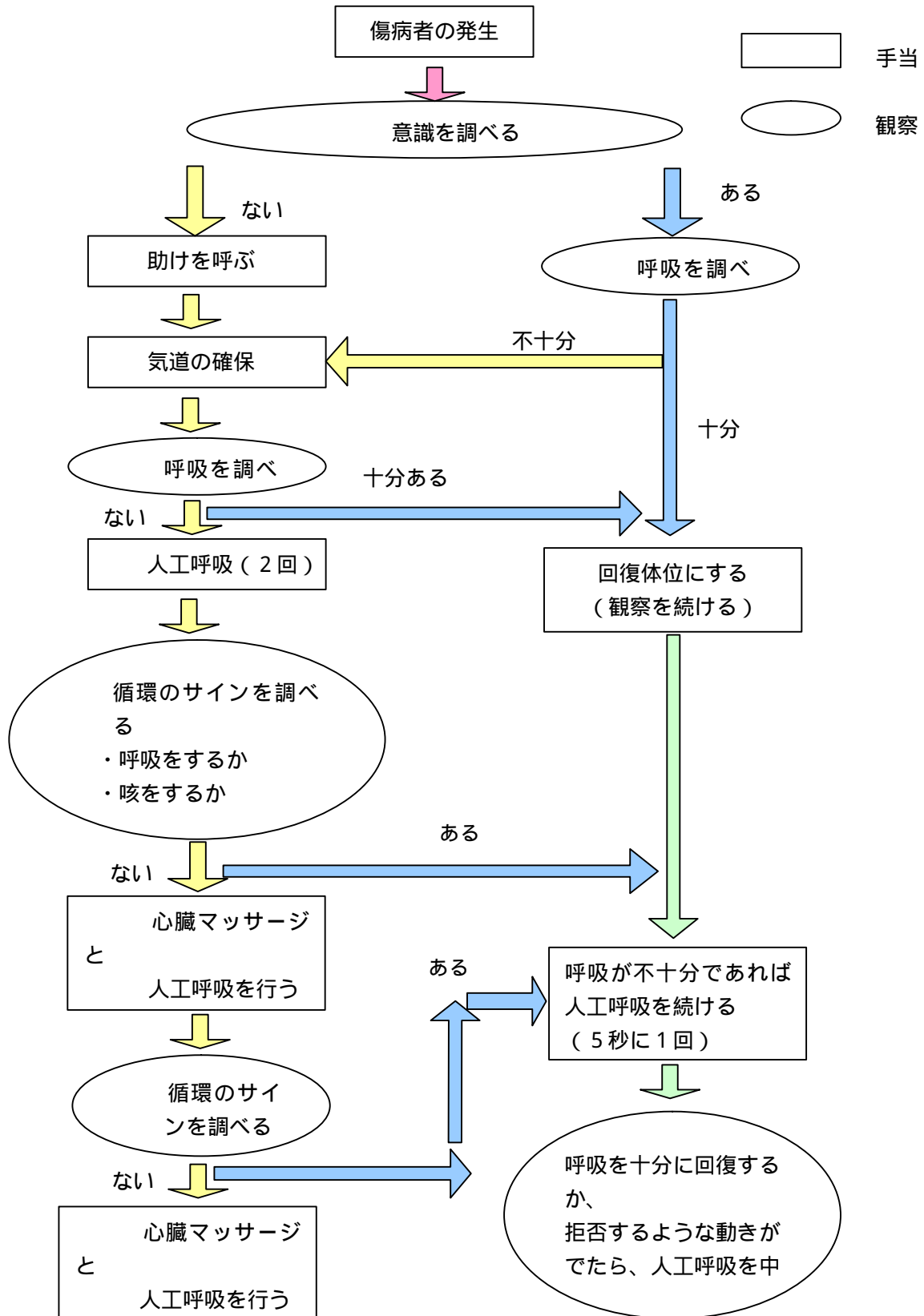
2003年 5月 14日 修正

2003年 11月 29日 委員会確認

JSAF レース委員会

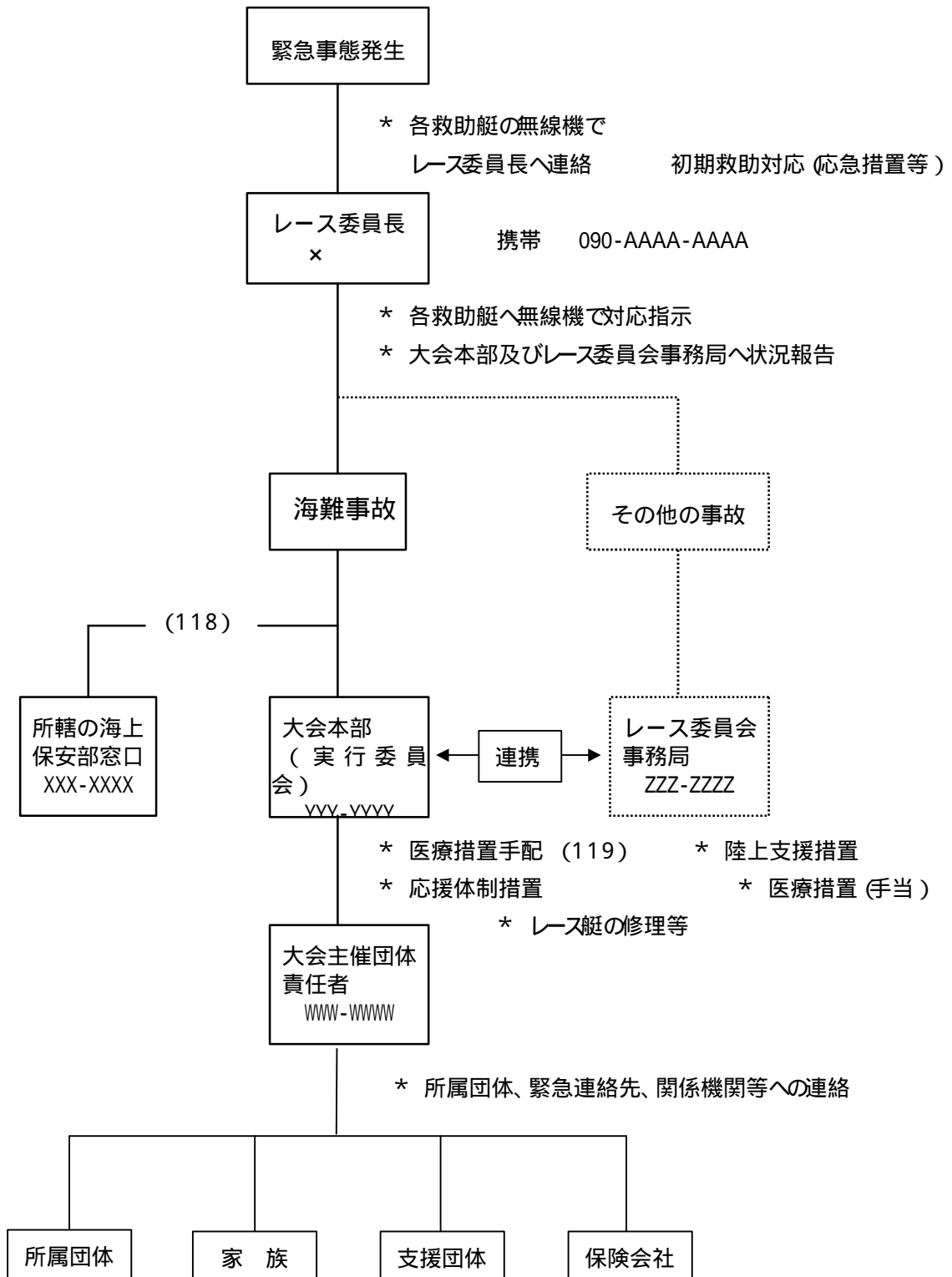
# 心肺蘇生法の流れ (成人 : 8歳以上)

(別紙 1)



これらを救急隊員または医師が来るまで続行する  
(2~3分ごとに循環のサインを調べる)

### 参考例



## 参加申込書

私は、選手権大会のレース公示に基づき、次の通り参加を申し込みます。

また、私は主催者及びレース委員会に対して、競技者及び物品に対するいかなる傷害や破損等の責任についても追及せず、スタートするか、あるいはレースを継続するかどうかを決める責任は、参加する艇にあることを了解しています。

平成 年 月 日記入

参加種目	男女別	男	女	何れかに 印を付ける
	クラス	級		
セールナンバー				
所属団体名				
スキッパー	氏名			
	生年月日	年	月	日
	JSAF登録番号			
	バッジテスト番号			
クルー	氏名			
	生年月日	年	月	日
	JSAF登録番号			
	バッジテスト番号			
参加料納付方法	銀行振込み	現金書留	何れかに 印を付ける	
参加料	円			
E - M a i l	@			
責任者携帯電話	090 -			
緊急時連絡先	氏名	電話		
保護者の同意 (未成年者の場合)	上記の未成年者については、保護者の同意を得て参加申し込みをしていることと相違ありません。 確認者署名 印 (監督または代表者)			
連絡事項等記載欄				

注1 クラブ等で一括して銀行振込みの場合には、参加申込書と同時に振込み票の写し等を同封し、参加艇の明細を添付して下さい。