

レースマネージメント 安全マニュアル

JSAFレースマネージメント委員会
2025年12月 ver2

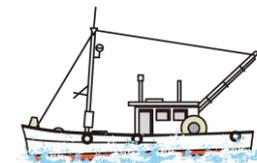
資料の無断転載、JSAFレースマネージメント委員会の管理外での使用を禁じます
Prohibit reproduction without permission. of JSAF Race Management Committee

© JSAF Race Management Committee

1. 準備
 - 1) レースの企画
 - 2) レース公示 (NOR)
 - 3) 帆走指示書 (SI)
 - 4) 保険
 - 5) 各種行政への届出
 - 6) リスクステートメント
2. レースの実施 (レースの安全確保)
 - 1) 救助体制
 - 2) 運営船、レスキュー船
 - 3) 備品
 - 4) 通信 (無線)
 - 5) 操船
 - 6) 危険な気象の予測
3. 救助、救命
 - 1) 救急医療体制
 - 2) 各所への連絡体制の構築
 - 3) 応急処置の流れ
 - 4) 情報収集のポイント
 - 5) 救助要請と捜索体制
 - 6) 海難事故後の報告
 - 7) 事故直後の対応
 - 8) 子供の救命・救助において注意すべきこと
 - 9) 高齢者の救命・救助において注意すべきこと
 - 10) 子供や高齢者の救命・救助において注意すべきこと (共通)
4. その他
 - 1) 南海トラフ地震への対応

1) レースの企画

- ① 参加選手のレベル、参加資格の把握
- ② 艇種、艇数
- ③ 使用するレースエリアの状況
- ④ 運営船、救助船の艇数、メンバーのスキル
- ⑤ 各種行政への届出
- ⑥ 地元漁協への届出、情報交換
- ⑦ 緊急連絡網の整備（海上保安庁、救急連絡）
- ⑧ 大会関係者の連絡網
- ⑨ 心肺蘇生法の講習を受講



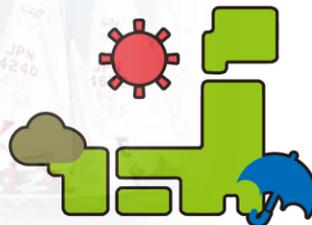
2) レース公示 (NOR)

- ① バウライン、アンカーとアンカーロープを義務づける
- ② 救助要請の合図のためのホイッスルの携帯を義務づける



3) 帆走指示書 (SI)

- ① 出艇、帰着申告は、選手の安全管理システムである
- ② 帆走指示書でP T P等のペナルティーを明示し、選手の自覚を促すことが効果的
- ③ 経験不足の選手の参加が予想される場合は、季節等を考慮してレース委員会による強制救助があることを帆走指示書で規定する



4) 保険



①選手本人が対象

a) JSAFメンバー保険

行事、活動等に参加中、もしくは連盟主催の合宿、練習、回航などに参加中に、急激かつ偶然な外来の事故によるケガ（傷害）で、死亡又はまたは後遺障害が生じた場合

<https://www.jsaf.or.jp/hp/membership/member-insure>

b) レース（行事）主催者保険

参加者及び観客等の第三者が運営・指導上の瑕疵によって負傷・死亡、もしくは第三者の財物を損壊した場合、法律上の損害賠償責任に対して損害賠償金等を補償する

<https://www.jsaf.or.jp/hp/membership/event-insure>

c) 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

<https://www.sportsanzen.org/hoken/index.html>

4) 保険



②運営、運営船が対象

- a) ヨットモーターボート保険 (対人保険)
- b) ヨットモーターボート保険 (対物保険)
- c) ヨットモーターボート保険 (搭乗者保険)
- d) ヨットモーターボート保険 (船体保険)

※ヨットモーターボート保険には賠償責任のみカバーするもの、レース中、練習中がカバーできないものなどある、各団体、各艇でどれに加入中は使用前に確認が必要

③それ以外の事故のケース (例)

- a) 陸上で運営スタッフがケガをした
日本セーリング 連盟 レース (行事) 運営者傷害保険
<https://sailing.lc9.net/>
- b) 運営スタッフがハーバーの設備を壊した
個人賠償であり各人が車の保険、火災保険等で個人賠償を付帯すれば補償できる場合があり



5) 各種行政への届出

1. 行事許可申請
 2. 緊急時連絡体制
 3. 使用救助船一覧
 4. レース海面図
 5. マーク設置方法
 6. ドライバー候補リスト (免許証番号)
- ※これは一例であり各行政によって届出は違う



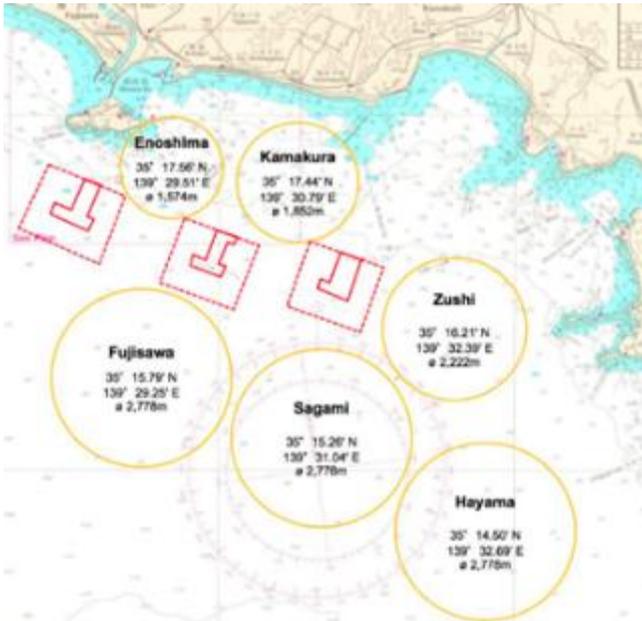
6) リスクステートメント

RRS 3には『レースに参加するか、またはレースを続けるかについての艇の決定の責任は、その艇にのみある。』とある。大会に参加することによって、それぞれの競技者は、セーリングには内在するリスクがあり、潜在的な危険を伴う行動であることに合意し、認めることになる。これらのリスクには、強風、荒れた海、天候の突然の変化、機器の故障、艇の操船の誤り、他艇の未熟な操船術、バランスの悪い不安定な足場、疲労による傷害のリスクの増大などがある。セーリング・スポーツに固有なのは、溺死、心的外傷、低体温症、その他の原因による一生消えない重篤な傷害、死亡のリスクである。

よって主催団体は、大会の前後、期間中に生じた物理的損害または身体障害（傷害）もしくは死亡によるいかなる責任も負いません。また、万一新型コロナウイルスに感染された場合も主催団体は責任を負いません。

2. レースの実施（レースの安全確保）

レース前ブリーフィング



救助体制と
連絡方法

競技者・運
営に伝える
べき内容

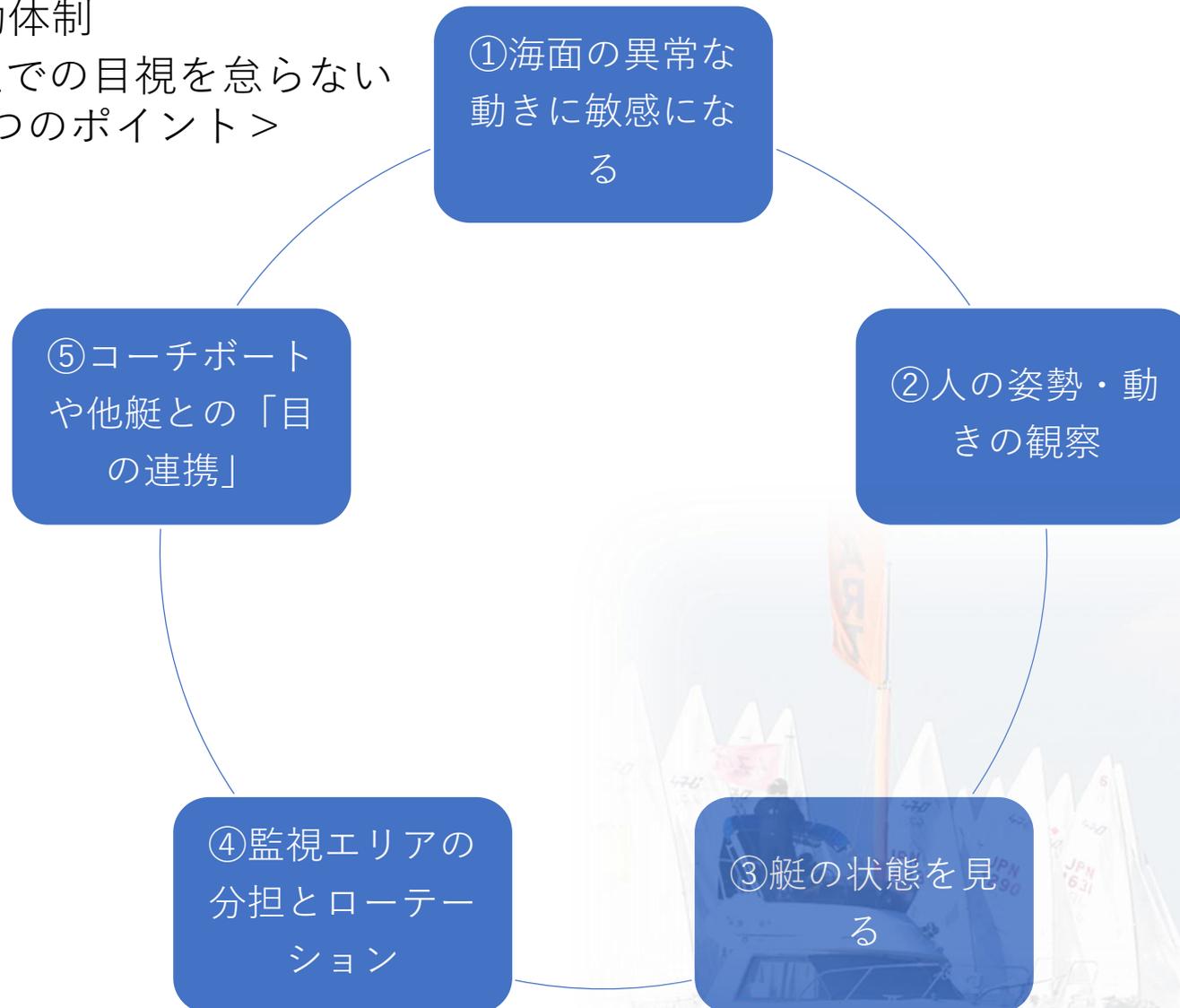
天候・海況
の予報と注
意点

当日のコー
スと帆走禁
止区域

2. レースの実施（レースの安全確保）

1) 救助体制

海上での目視を怠らない
<5つのポイント>



2. レースの実施（レースの安全確保）

①海面の異常な動きに敏感になる



次のマークに向かっていない進んでいない艇



繰り返しセールがばたついている



人が動いていないor頭が見えない



同じ場所を巡回している



風下に流されていることに気づいていない様子



②人の姿勢・動きの観察



コックピットにしゃがみ込んで動かない



船の上で寝転がっている



自艇の外で水面に掴まっている



明らかに他艇に助けを求めて手を上げている

③艇の状態を見る



セールの状態・角度：正常に張れていない
→トラブルの可能性



マストやブームの傾き・破損：破損による操船不能のサイン



船の傾きや水線より沈んでいる様子：浸水

④監視エリアの分担とローテーション



1艇で360°全体を監視するのは困難
→ゾーンを事前に分ける



定期的な視点の「再スキャン」を意識



同じ方向ばかりを見続けない
(視野のバイアス防止)

⑤ コーチボートや他艇との「目の連携」



自分の目だけではなく、コーチボートの視線も利用



他のレスキュー船と
「○番艇の挙動がおかしい」など情報交換

2. レースの実施（レースの安全確保）



競技者にリタイアを促す

医学的な判断



低体温
症の兆
候



脱水・
熱中症
の兆候



精神的パニック・混乱
(※特にジュニアや初
心者に起こりやすい)



負傷



意識障
害・記憶
の混乱

2. レースの実施（レースの安全確保）

低体温症の兆候

- 震えが止まらない
- 話し方がもつれる、受け答えが遅い
- 指や唇が青白い、動きがぎこちない



脱水・熱中症の兆候

- 頭痛、めまい、吐き気を訴える
- 意識が朦朧とする、反応が遅い
- 顔が赤く、汗をかいていない（熱がこもっている）
- 会話や動作が「ぼんやり」している



精神的パニック・混乱（※特にジュニアや初心者に起こりやすい）

- 明らかにパニック状態で泣いている・呼吸が浅い
- 船を操作できない・助けを求め続けている
- 同じ操作を繰り返すが改善しない



負傷

- ハイクアウト中に腰や足を痛めた
- ブームに顔・頭部をぶつめた（頭痛やめまいを伴う）
- 指や手首の捻挫／切創などでロープ操作困難



意識障害・記憶の混乱

- 名前を聞いても答えられない
- 所在地や状況を認識できない
- フラフラして立てない、目線が定まらない



2. レースの実施（レースの安全確保）

2) 運営船、レスキュー船

①大会において何艇用意するか

ポジションによって使いやすい艇、使いにくい艇

Ex. シグナル・・・ハードボート
スタートピン・リブ、ハードボート
マークボート・リブ
フィニッシュ・ハード
レスキュー・・・リブ

②それぞれの特性

- ✓ ハードボート・・・作業スペースが広い
船によっては室内がある
トイレがついている
- ✓ リブ・・・機動性が良い
マークの上げ下ろし、救助者の引き上げをしやすい

③整備状況・船検の確認

整備状況（破損、航海灯、浸水、エンジン、燃料、ゴムの劣化、法定備品の搭載有無）



2. レースの実施（レースの安全確保）

2) 運営船、レスキュー船

運営のリスクに合わせた運営船の増減。配置換え

①運営のリスクとは

- ✓ 大会規模
- ✓ 選手のレベル
- ✓ 気象
- ✓ 運営レベル

②配置換えを要するとき

- ✓ 重要なポジション（ez.シグナル、フィニッシュ、そのコースで起点となる場所マークチェンジ）
- ✓ 危険を回避する必要がある場合



2. レースの実施（レースの安全確保）

3) 備品

③備品紛失時の緊急対応の共有

レース前、レース中で対応を決めておく

<レース前>

予備備品をあらかじめ組み立てておき、置き場の共有をしておく

<レース中>

各ボートに予備の備品を積んでおくことベター

難しい場合は、サポートボート等で陸に用意してある備品を取りに行ってもらおう

④レンタルするもののリストアップ

備品はなるべくであればレンタルはしないほうが良い。

海で使用するものがほとんどなので、紛失の可能性が高い。



2. レースの実施（レースの安全確保）

4) 通信（無線）

①通信機器の整備、充電

無線を必要十分数以上に確保しておく。

事前に通信できるかを確認（準備時、出艇時、海域到着時等）

充電なされているかも、事前に確認

②通信機器の通信可能範囲の確認（気象で変化）

無線は電波なので、気温・湿度に左右

また、使用している人数によっても電波状況が変化（不特定多数の使用）

③陸上でのチャンネルの共有

会場での出来事の共有（レースの進行状況、緊急時の対応、陸上から海上へ連絡、ロボットマークの操作等）



2. レースの実施（レースの安全確保）

5) 操船

①操船技術の事前の確認

免許の有無

操船歴

日常での使用実績

普段操船しているボートの種類

場合によっては事前に実技練習

②悪天候の場合の運営体制

経験の浅い選手やジュニアのレースではレスキューすることを前提

操船する人は経験豊かな者



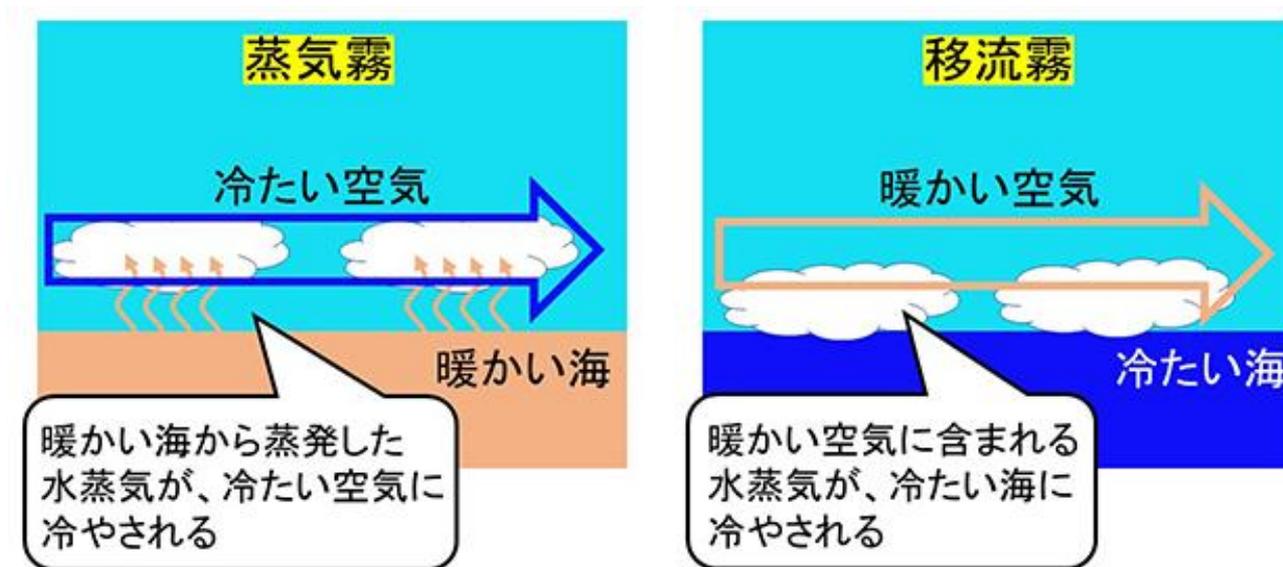
2. レースの実施（レースの安全確保）

危険な気象の予測（気象と考えられるリスク）

天気図を把握した上で、実際に海上にでて、大雨、濃霧、波浪、強風、雷、運営船や艇が帆走可能な状況か？常に全員が帰着可能か？を想定すること。帰着不能な状況を予測することが大切。安全面を考慮した余裕をもったレース運営を心掛ける。

気象	考えられるリスク
大雨	視界不良、遭難や衝突のリスク、周知困難、低体温、声を通らない、翌朝の流木やゴミの貯留（特に河口付近）
濃霧	視界不良、遭難や衝突のリスク
波浪	艇や運営船の転覆、人が流される、転覆の怖れで舵が切れない。救助困難。
強風	沈艇が続出してレスキュー体制に影響。運営船も航行困難になるリスク。
雷	落雷の影響（積乱雲、雷雲が近づいているのか、約15km以上離れているのか？（10分もあれば雲は急成長する）
地震・津波	海上にいたほうが安全な場合があるので、情報収集と目視

2. レースの実施（レースの安全確保）



※ ワンポイントアドバイス <霧が発生しやすい条件>

「移流霧」は、冷たい海面上に暖かく湿った空気が流れ込んで空気が冷やされることで発生します。

夏は海面水温に比べて空気の温度が高くなりやすく、その結果「移流霧」が発生しやすくなります。

移流霧と蒸気霧では”海面水温”と”空気の温度”との関係が逆になります。

1) 救急医療体制の準備

① 責任や役割分担の明確化

海上事故の場合、運営チーム内の誰が指揮をとるのか、誰が応援や、救急隊の要請 をするのか否かを判断をするのか、海上から陸上への搬送方法、受傷者の陸上での受け渡し及び陸上から救急隊への受け渡しの方法を定めて、運営チームで共有する。

② 基本的な初期対応の習得

基礎的な心肺蘇生術（BLS）、止血の初期対応に関する知識やスキルを運営チームで共有する。

③ 医療体制の機能性の確認

実際に使用するヨットハーバーで運営チームの救急体制が機能するかを検証する。また、海上事故発症時の緊急連絡網を共有し、実際に機能するかを検証する。

④ 救急搬送が必要な症状とリスク要因

症状	リスクを高める環境要因
意識レベルの低下（返答困難・目線が合わない）	炎天下、水温が低い大会の開催でリスクがあがる。（熱中症、低体温など）
顔色が悪い/青白い	水温が低い大会の開催でリスクがあがる。（心肺に負担がかかりやすいため）
呼吸数が多い・呼吸苦（3秒に1回以上、浅い呼吸）	水温が低い大会の開催でリスクがあがる。（心肺に負担がかかりやすいため）
外傷	サバイバルコンディション 注）骨折、多量の出血、皮膚の損傷がひどい場合、医療機関の受診が必須（感染リスクが高い為）
心肺停止	炎天下、水温が高い、高齢者が多い大会でリスク大
熱中症	炎天下での大会に多い。黒球の付いたWBGT測定機器で33を超えると中止を検討する。
低体温症	以下に記載

低体温症 体温35℃下回る状態



- 体がふるえる
- 呼吸・脈 **早**

- 意識障害
- 筋肉硬直
- 呼吸・脈 **遅**

- **こん睡状態**
- 呼吸・脈 **停止**



■水温と水中での大人の平均生存時間の目安

水温	水中での生存可能時間
0～	30分～90分
5～10℃	1時間～3時間
10～15℃	1時間～6時間
15～20℃	2時間～40時間

※個人差が大きいことに注意する。対応が遅れると2時間でも致命的になることがある。



■水温が20℃以下（低水温）になると・・・

水中では空気中より25倍も放熱が早める。水中から出ると放熱量は下がり、生存率が上がる。

※少しでも早く、水中から引き上げることが重要。



■ 対処法・基礎

- ① 水中からできるだけ早く引き上げる（生存率が上がる）
- ② 安全な場所に移動（風雨に晒されない場所に移動）
- ③ 乾いた衣類に着替え（衣服が濡れている場合）
- ④ 暖かい毛布などで包む。
- ⑤ 脇の下や鼠径部（又下）部の保温（湯たんぽなど使用）
- ⑥ 暖かい甘い飲み物をゆっくり与える（コーヒーやお茶など利尿作用がないもの）

注）本人の意識状態が悪化している場合には、本人を動かさないこと。本人が動くと、全身の冷やされた血液が心臓に戻り、心臓に大きな負担を強いることになるため、なるべく上記の動作を本人にさせない。介助者がついて、全て行うようにする。



■ 低体温時が疑われた時の4つの禁止事項

運動は×

体を温めさせようとして運動させると、手足の冷たくなった血液が、急激に内臓や心臓に送られ、心臓に負担がかかるため。

アルコールは×

体は火照るが、血管を広げて熱放射を増え、低体温が悪化。

喫煙は×

喫煙により末梢血管が縮小して、四肢の凍傷が悪化。

手足のマッサージ（意識障害がある、重症な場合）は×

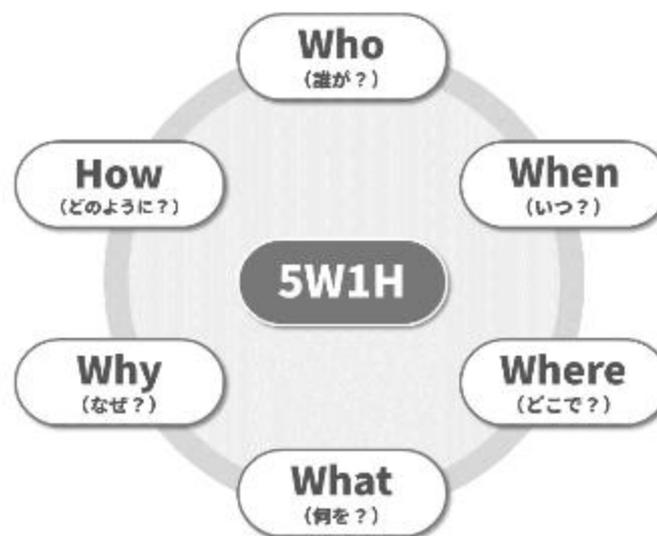
冷たくなった手足の血液が心臓に戻り、心臓に負担をかける可能性がある。



■救急医療体制の実際

- (1)事故発症後、応援や、救急隊の要請をするのか否かを判断を速やかに行う。
- (2)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る。
- (3)事故内容に応じた対応を行うためには、5W1Hを意識し事故の内容を把握する必要がある。
- (4)アンカリングや曳航に際して艇体の破損等がある場合、浸水にともなう対策を行う
- (5)危険が拡大する、人命への危険が高いと現場の責任者が判断した場合は、直ちに、海上保安庁や消防署に救急要請をすべきである。救急隊への搬送は一刻も争うため、責任者の指示を仰ぐのは後でもよい。

✓ 5W1H



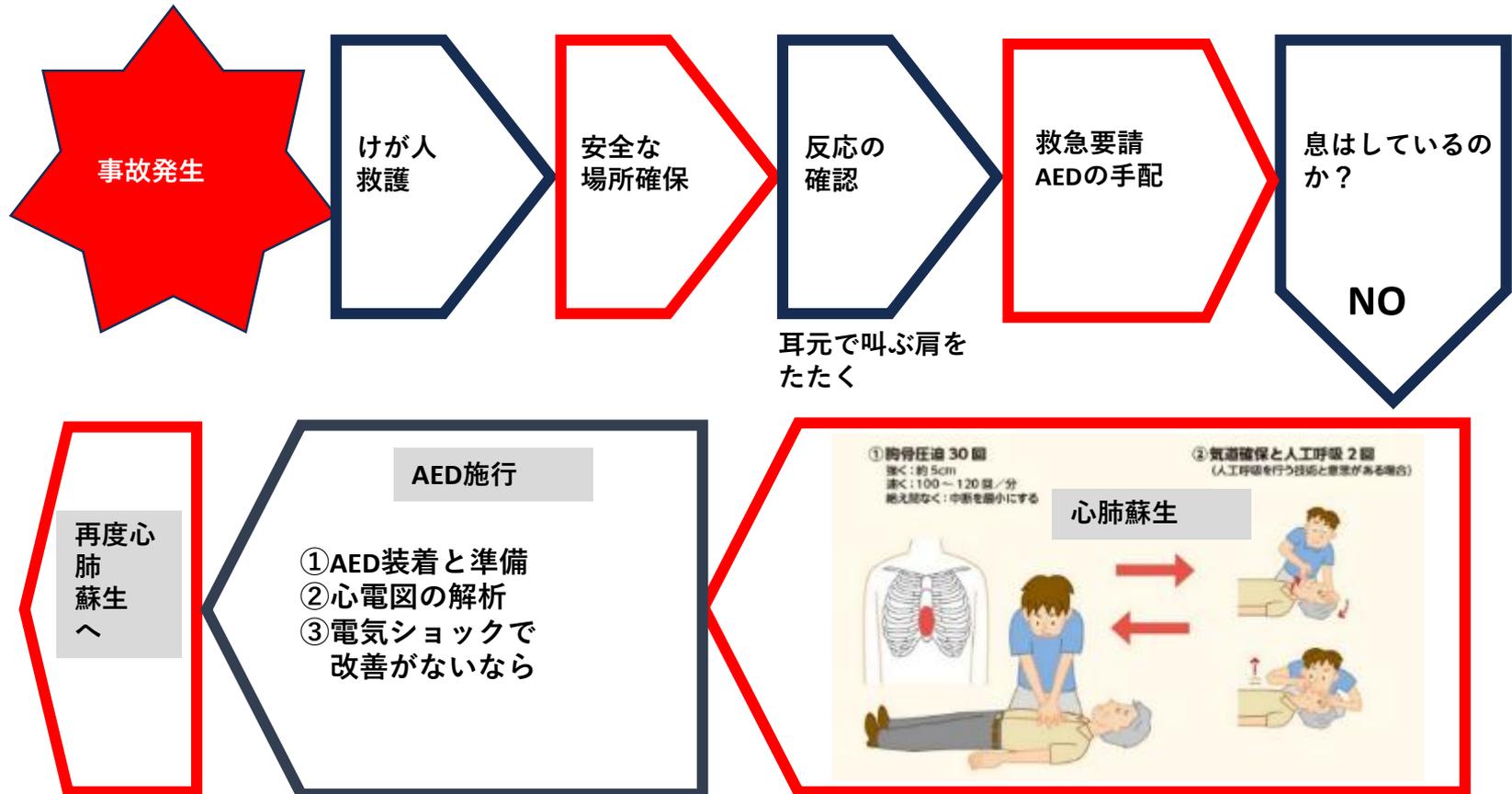
2) 各所への連絡体制の確立

船体の損傷あるいは、人体の損傷を伴う場合に、緊急性を個人で判断するのは困難である。直ちに、けが人を安全な位置に移動させ、次に損傷した船体の損傷の程度の把握を行う。けが人の状況、事故の状況を把握したら、けが人がいる場合には救急車（119番）に速やかに連絡する。

船体の損傷がひどく、火災が発生している、あるいは航行困難といった場合には、速やかに近くにいる他船に、必要な援助を受ける必要がある。潮流が速くて漂流や衝突の危険が高い場合には、速やかに投錨する必要があるかもしれない。運営船が重大なトラブルを起こした際の救助の方法については、VHF無線機や携帯電話で救援を依頼するが、大会運営側で大会開催前に方法を規定し、港内行事許可申請書に記載して、港内行事許可申請書を各運営船で共有するのが望ましい。情報は陸上本部とも共有する。船との事故、人との事故、単独事故の場合、海上保安庁（118番）に連絡する必要がある。



3) 応急処置の流れ



4) 情報収集のポイント 事故状況をお知らせください。

- ① けが人の状況は？ （意識があるか否か、明らかな出血や外傷はないか）
- ② いつ 事故発生の年月日と時刻
- ③ どこで 事故発生の場所（GPS座標）
- ④ だれが・なにを 衝突の場合、相手の船名や物体、目撃者はいるか
- ⑤ どうして スピードの出し過ぎ、わき見、濃霧で視認困難、もらい事故
- ⑥ どうなった 傷害の程度と搬送先の病院名、損傷の程度と修理先、連絡先
捜索体制をとる場合には、誰がどこまで、存在を確認できていたか

※ 記録者を指定し、記録者が必要な情報を収集し、情報提供を行うことで情報の交錯による混乱は防がれる。

5) 救助要請と捜索体制

海難救助では、迅速かつ的確な判断と、高い救助技術、知識、天候や状況の変化を予測する感性を必要とする。事態を大きくしたくないために、海難救助要請が遅れ、結果的に事態が悪化する例も多い。

海難救助要請が遅れる理由の一つに、衝突、座礁、火災、機関故障、傷害が起きた時に、本船の力だけで危険な状態を脱することができるかどうかの判断が遅いことが挙げられる。

海難が起きた場合、優先すべきは人の生存と傷害の確認、すなわち、誰の生存が確認できていて、誰が行方不明なのか、漂流の可能性と漂流している場所、漂流予測と救助体制の構築である。その上で転覆や座礁した船の有無、負傷者が有れば負傷の程度、人命にかかわるか、関わるならどれくらいの時間的な猶予があるのかを判断する。

また、衝突、座礁、火災、機関故障がある場合、間接的に人命に危機を及ぼす。これらの有無を同時に把握し、海上保安庁、警察、消防に速やかに連絡を行う。（電話番号は118番）

3. 救命・救助

6) 海難事故後の報告

衝突や座礁などの海難事故が発生した場合には、届け出済みの「安全管理規定」に定められた事故処理基準に基づき、管轄する地方運輸局、運輸支局または海事事務所に**事故内容を報告する必要がある**。その為、事故発生日時、場所、状況、負傷者の有無などは記録しておく。

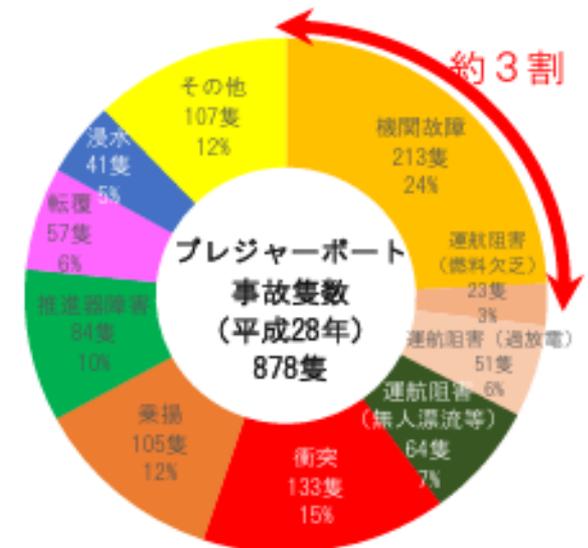
事故報告は「海難事故速報」または「事故報告書」で行う。

事故原因を特定し、**再発防止策を検討**するため、詳細な船舶事故調査報告書の作成が必要となる。報告書の作成の為には、関係者（とくに当事者や主催団体）への情報提供と協力依頼、海上保安庁や警察などとの連携も必要となる。

<プレジャーボートの事故種類別発生状況>

事故種類別では、機関故障が213隻（24%）で最も多く、次いで運航阻害138隻（16%）、衝突133隻（15%）の順となっており、出港前の点検で防止できる機関故障、燃料欠乏事故が全体の約3割を占めています。

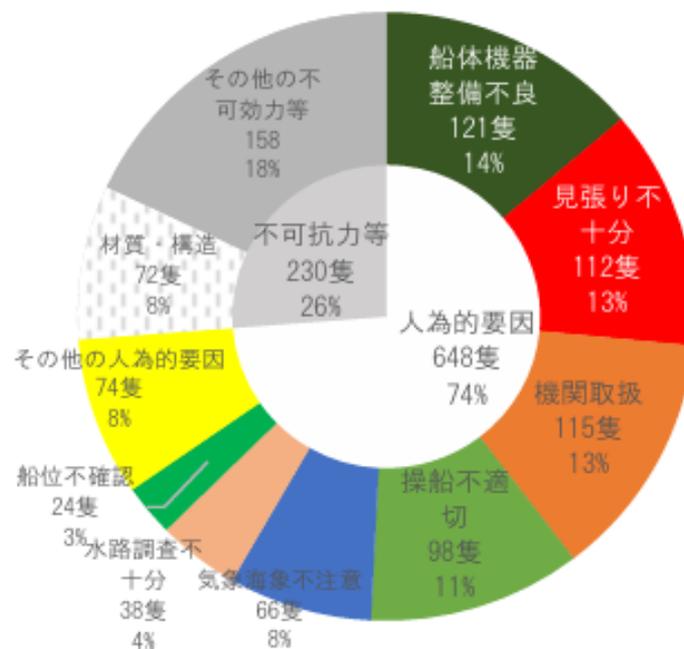
【プレジャーボート事故種類別の割合（平成28年）】



JSAF事故報告様式

LINK

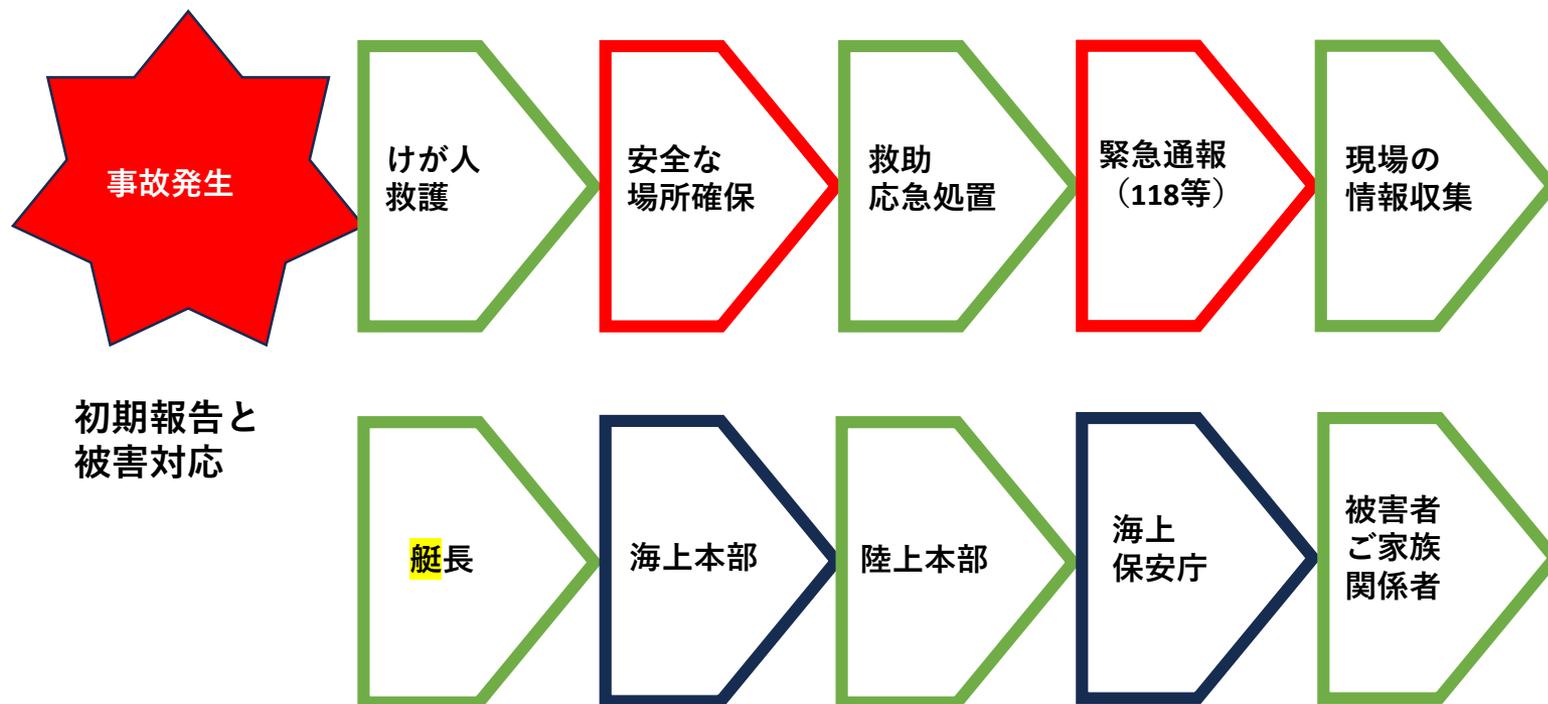
【プレジャーボート事故原因別の割合（平成28年）】



< プレジャーボート事故の原因別発生状況 >

事故原因別では、バッテリー過放電や燃料欠乏、係留不備などの船体機器整備不良が121隻（14%）で最も多く、次いで見張り不十分112隻（13%）、機関取扱115隻（13%）の順となっています。

7) 事故直後の対応



注) 各機関、関係者との窓口を誰にするかは必ず決めておくこと。
海難報告に必要な情報をまとめておくこと。

8) 子供の救命・救助において注意すべきこと

1. 泳力が未熟・体力が乏しい

少しの波や潮流で流れやすい。長時間の入水が体力的に困難。

2. パニックになりやすい

状況判断が未熟で、助けにくるまで待てない。パニックで水を飲みこみ、溺れるリスクがある。

3. ライフジャケットを正しく着ていない

成長に伴い、身体にあうライフジャケットの規格は変化する。十分な浮力を保持していない規格である可能性。

4. 監視が不可欠

波が高いと目視が困難。複数の子供が対象なら、人数分の監視者（1人の子供に1人の監視）が必要となる。



9) 高齢者の救命・救助において注意すべきこと

1.体力・筋力の低下

長時間の入水で疲労しやすく、泳げなくなるリスクが高い。

2.持病のリスク

心疾患・高血圧・糖尿病など、血流が悪い病気を持っていると、低体温等で悪化し、命の危険につながる場合も。

3.判断力・反応速度の低下

急な事態（波、転倒など）に対して反応が遅れることがある。

4.聴力・視力の低下

救助者の警告や指示を聞き取りにくく、救助が遅れる可能性。

10) 子供や高齢者の救命・救助において注意すべきこと（共通）

- 1.常に誰かが付き添うこと。
- 2.誰が誰を監視するのかを明確にすること。
- 3.海の状況（潮流・天候）を事前に確認しておくこと。
- 4.「浮いて待て」などの救助を待つ行動の事前教育をする。
- 5.万一の際の救助手順や連絡方法の共有

