



外洋レース危機管理プログラム

策 定

東海オーシャンセーリングクラブ

2010年3月23日 版



- 1.1. 外洋レースを主催するには、レースを最も安全な状態で実施することを心掛けなければならない。 5
- 1.2. このプログラムの目的は、レース中にレース艇(およびクルー)と主催者に起こり得るいかなる危機にも適切に対応・処理することによって危機を回避・軽減し、また後の検証のために記録しておくことである。 5
- 1.3. このプログラムは、レース中起こり得る事態を想定してその後の行動のプログラムであり、その事態を未然に防ぐための予防策は付帯事項とする。『JSAF 外洋特別規定』および『沖縄-東海ヨットレース特別規定』も合わせて予防策である。 5
- 1.4. このプログラムは以下を含む 5
2. 危機管理組織 5
 - 2.1. 救難機関 5
 - 2.2. 危機管理チームの職務 5
 - 2.3. 危機管理チームメンバーの職務、権限、責任 6
3. 緊急事態の定義 7
 - 3.1. 召集レベル 1 荒天の予想 8
 - 3.2. 召集レベル 2 軽微な事故 8
 - 3.3. 召集レベル 3 大きな事故、召集 8
 - 3.4. 召集レベル 4 深刻な事故、召集 8
4. 危機管理の発動 9
 - 4.1. レースが平常に進行している間はレース委員会がレース艇との通信を行い、危機管理チームは待機の体制を取る。 9
 - 4.2. 誰でも「危機的な状況」または「危機に発展する可能性を孕んだ状況」を、レース実行委員長に連絡・相談してよい。 9
 - 4.3. 危機管理の発動は、レース実行委員長が行う。 9
 - 4.4. 発動の手順 9



5.	緊急事態の対応(危機管理の発動以降)	10
5.1.	対応レベル 0 (平常時、待機)	10
5.2.	対応レベル 1 (荒天予報、待機)	10
5.3.	対応レベル 2 (軽微な事故、待機)	10
5.4.	対応レベル 3 (大きな事故、召集)	10
5.5.	対応レベル 4 (深刻な事故、その想定、召集)	11
6.	付則 1: 問い合わせ応答様式	12
7.	付則 2: ヨット代表者の通信形式	12
8.	付則 3: 事故の通報	13
9.	付則 4: 事故の通知 – 危機管理チームが発動するとき	13
10.	危機管理チーム・スタッフ名簿	14
10.1.	本部サイト	14
10.2.	スタートサイト	15
11.	関係機関・連絡網	15
12.	レース委員会	16
13.	報告書 書式	16
13.1.	日付、時刻	16
13.2.	連絡者氏名・所属	16
13.3.	連絡先番号	16
13.4.	連絡内容の詳細	16
13.5.	フォローおよび・または	17
14.	危機管理室の設備	17



- 14.1. 危機管理室には以下のものを備える。 17
- 14.2. 危機管理沖縄別室の設備(沖縄レース事務局) 17
- 14.3. トレーニング・セミナー 18
- 14.4. インспекション 18
- 14.5. 気象ブリーフィング 18
- 14.6. その他 18
- 14.7. スタートの可否、延期 19
- 14.8. 途中の中止 19
- 14.9. 艇から救助要請の手順の確認 19
- 14.10. 避難港 19
- 14.11. 帆走指示書への反映事項 19



はじめに

- 1.1. 外洋レースを主催するには、レースを最も安全な状態で実施することを心掛けなければならない。
- 1.2. このプログラムの目的は、レース中にレース艇(およびクルー)と主催者に起こり得るいかなる危機にも適切に対応・処理することによって危機を回避・軽減し、また後の検証のために記録しておくことである。
- 1.3. このプログラムは、レース中起こり得る事態を想定したその後の行動のプログラムであり、その事態を未然に防ぐための予防策は付帯事項とする。『JSAF 外洋特別規定』および『沖縄-東海ヨットレース特別規定』も合わせて予防策である。
- 1.4. このプログラムは以下を含む
 - 危機管理チームの構成
 - 個々のスタッフおよびチームとしての、職務対応責任
 - 緊急事態の定義
 - 緊急事態の対応
 - 危機管理室の設備と設置の概要
 - 運営の標準化、文書化のガイドライン

2. 危機管理組織

- 2.1. 救難機関
 - 2.1.1. 海上保安(本)部、警察は、あらゆる捜索・救難活動をコントロールする。
 - 2.1.2. 警察は、死亡に際して近親者への連絡をする完全な権限を持つ。警察がその通知を終えた旨をレース実行委員長に報告するまでは、いずれの部署も死亡についての発信発言を外部へ行ってはならない。
- 2.2. 危機管理チームの職務
 - 2.2.1. 危機管理チームはレースおよびその主催者に関係する緊急事態に応じて召集され、その運営に専念する組織である。
 - 2.2.2. 危機管理チームの目的は、単一または複数の緊急事態に際し、正確に状況を把握し適切に対応をすることによって危機を回避、軽減することであり、また後の検証のために記録しておくことである。また副次的にはレース委員会と緊密に連携しその運営を行うことによって、レース・フリートの安全な航行をサポートすることである。
 - 2.2.3. 情報を正確に開示することによって、一般へ告知し関係者の無用な不安や混乱を除去する。
 - 2.2.4. 危機管理チームは次の職務を遂行することによって、前二項の目的を達成する。

レース艇の位置・動向を、海上保安(本)部、警察等に提供・情報共有する。
復旧作業とリタイアするレース艇の監視をする。



緊急事態への対処を統制および調整する。

気象・海況を把握し続ける。

気象・海況の予想を定期的に入手する。

フリートの状況の全体像を常に把握していること。

事故が発生した場合に、近親者への連絡を調整する。

報道機関、一般および留守家族への告知、問い合わせ応答をする。

逐次詳細に対応行動を記録し、事故・状況のホワイトボードを更新する。

継続的に通信、報道をチェックする。

リタイアしたレース艇が避難港に入港するまで連絡を取り合う。

リタイアした艇をサポートするために現地当局と連絡を取り合う。

帆走指示書にて、リタイアする艇は入港するまで定期通信を続け、呼び出しに応答できる状態になければならないと定める。

情報の管理(常に、最新の情報を記録、掲示、ファイリング)を行い、二次的混乱を招かないようにする。

外部との連絡は事務局に一元化する、そうすることによって、個別の部署から矛盾する情報の外部流出防止を図る。

予め医師に、レース中のアドバイザー(電話による指示をする)になってもらっておく。

2.2.5. 本部サイトとスタートサイト

本部サイトをフィニッシュ現地に、スタートサイトをスタート現地に設ける。

スタートサイトから、本部サイトへの移行は、次項で規定する。

2.2.6. スタートサイトから本部サイトへ分担の移行時期

スタートした全艇が北緯27度0.0分よりも北側へ進んだ時点で、レース委員会の運営箇所と危機管理チームの召集箇所はスタートサイトから本部サイトへ移行する。

2.3. 危機管理チームメンバーの職務、権限、責任

2.3.1. レース実行委員長:

危機管理の発動判断。

レース委員会と危機管理チームとの調整。

予算の管理、人員の配置、任免。

危機管理発動後は、全ての行動を記録しなければならない。

2.3.2. チーム・リーダー:

レース・スタートの4週間前までに危機管理チームを編成召集し、チームに対してブリーフィングを行う。

危機管理発動と同時に、すべての危機管理チームメンバーに連絡し、対応レベルに応じて召集する。

救難機関への連絡を調整・指示する。

レース委員会と連絡を取り合う。

記者会見に同席する。

危機管理発動後は、全ての行動を記録しなければならない。

危機管理プログラム(全ての書類の様式も含む)の見直し、検証、更新を行う。



2.3.3. スポークス・パースン:

十分な知識・経験と見識のある者を選任する。

記者会見を行う。記録に基づいて、発言しなければならない。

スポークス・パースンは、メディアとの唯一の窓口である。

効果的な応答とは、レース主催者とメディア、そして一般公衆との間に良好な関係が確立した状態で実現する。応答の質が悪くなるのは、レース主催者とメディアの間に衝突や理解不足があるときである。

記者会見には、必要に応じて、レース実行委員長、危機管理チームリーダーが同席する。

スポークス・パースンは、一般に分かりやすく説明して、正確に把握している事実のみを簡潔に話すようにする。

事故が起こった際の該当近親者との連絡に当たる。

心情に配慮して言葉を選ぶ

2.3.4. レース委員長

危機管理発動後、召集される。

全ての行動を記録しなければならない。

2.3.5. 通信係:(平常時と兼任)

艇との通信、記録

2.3.6. 気象係:(平常時と兼任)

気象情報の入手、掲示、ファイリング

2.3.7. Web サイト係:(平常時と兼任)広報を兼任?

情報のアップロードをし、更新保守する。

公示、帆走指示書、レース艇の情報、搜索状況、気象・海況、

2.3.8. 事務局:(平常時と兼任)

外部との連絡窓口

海上保安(本)部、警察、医療機関等

家族、友人、公衆からのレース艇やクルーの安否に関する問い合わせ応答

メディアからの情報請求やインタビュー申し込みの受付と整理

外部(クラブ員や公衆)からの協力の申し出の応答、整理

情報の整理と掲示

公示、帆走指示書、レース艇の情報、安全対策、組織内容、現在の搜索状況、気象・海況、

2.3.9. 危機管理チーム全員:

スタートしたレース艇全てがフィニッシュするか、避難港に入港するまでの間は平常にレースが進行している間も常に連絡が取れる体制にななければならない。

3. 緊急事態の定義



- 3.1. 召集レベル 1 荒天の予想
 - 3.1.1. 荒天が予想される時
40ノット以上の風
アビームより後からの大きな波浪
 - 3.1.2. 荒天によらないレース艇のリタイア
- 3.2. 召集レベル 2 軽微な事故
 - 3.2.1. トラブルが発生したが艇上で解決できるか、そのままでもセーリング(または機走)を続行可能な状況。
不調、不具合箇所
エンジン
ランニングリギン
セールの一部
航海灯
ステアリングシステム
電源供給システム
トラッキングシステム
 - 3.2.2. 荒天によるリタイア艇が報告された場合
 - 3.2.3. 艇から医療アドバイスを求められた場合
- 3.3. 召集レベル 3 大きな事故、召集
 - 3.3.1. 艇がレース委員会に直接(電話・通信によって)援助、救助を求めた下記の場合。
沈没
座礁
衝突(他艇、浮遊物)
落水
浸水
急病
相当量の出血を伴う負傷
相当な骨折
その他深刻な不具合
 - 3.3.2. 通信が12時間途絶えた艇の発生
定時のロールコールは毎回必ず確立させる。もし、応答がなければ継続して通信を試み続ける。レース実行委員長による状況判断、該当艇へ交信を試みる
 - 3.3.3. トラッキング・システムの不調、航跡の異常な変化
単なる機器の不調か艇自体のトラブルが電話によって確認する、次のロールコールまで継続して通話を試み定時に応答しない場合は、レベル 4を発動する。
- 3.4. 召集レベル 4 深刻な事故、召集
 - 3.4.1. メイデー、EPIRBの受信の連絡



- 3.4.2. レース艇、他の航行船舶からの遭難信号(赤いフレア)の視認の連絡
- 3.4.3. 艇の沈没または深刻な不具合が想定される下記のいずれかの事態
航跡の異常 + 通信の途絶(確認の電話を発信し続け、次のロールコールまで)
荒天 + 通信の途絶(確認の電話を発信し続け、次のロールコールまで)
航跡の異常 + 荒天 +
通信が18時間途絶えた艇の発生

4. 危機管理の発動

- 4.1. レースが平常に進行している間はレース委員会がレース艇との通信を行い、危機管理チームは待機の体制を取る。
- 4.2. 誰でも「危機的な状況」または「危機に発展する可能性を孕んだ状況」を、レース実行委員長に連絡・相談してよい。
 - 4.2.1. 危機または事故の通報をする可能性がある者とは
EPIRB 受信機関
レース艇(クルー)
付近の航行船舶
救難機関、即ち担当水域の海上保安(本)部、警察、消防等
事務局
レース通信係
報道機関
危機管理チームメンバー
- 4.3. 危機管理の発動は、レース実行委員長が行う。
危機管理の発動の有無は、救難機関が独自に状況を判断し対処することを阻むものではない。
- 4.4. 発動の手順
 - 4.4.1. レース実行委員長が、事故または危機的な状況に発展する可能性のある状況の報告を受けた、自身で得た情報で判断した、など危機管理発動相当と判断したら、危機管理の対応レベルを決定し、危機管理を発動する。即ち、直ちに危機管理チームリーダーに連絡し、レース危機管理室を開設し、レース委員会に連絡しなければならない。
 - 4.4.2. メイデー、EPIRB の発信など、特定の状況によっては、レース実行委員長、レース委員長、事務局は既に対応を開始している救難機関から報告を受ける場合がある。その場合、連絡を受けた部署はレース実行委員長と危機管理チームリーダーに直ちに連絡しなければならない。
 - 4.4.3. レース委員会はレース艇の様子と気象・海況を監視し続け、定時に気象予報を入手し、「危機」に発展する可能性の有無を逐次判断し、対応レベル1以上と判断した場合は、直ちにレース実行委員長に報告しなければならない。
この連絡は報告書を作成してから、その内容を伝える形で行わねばならない。



4.4.4. この時点から、全ての連絡内容は規定の報告書に記録しなければならない。

4.4.5. レース危機管理室の開設

危機管理の発動を受け、危機管理室を設置する。

5. 緊急事態の対応（危機管理の発動以降）

5.1. 対応レベル 0（平常時、待機）

5.1.1. レース委員会としての通常の、通信、情報収集、広報活動を行っている状態。
公示、帆走指示書、レース艇の情報、乗員名簿、安全対策、組織内容、現在の捜索状況、気象状況、

5.2. 対応レベル 1（荒天予報、待機）

危機管理チーム全員に『召集に、即時応じられるよう待機』を連絡する。

リタイアする艇から、リタイアの理由、目的港、到着予定時刻、気象・海況、クルーの健康状態、艇の状態などを聴取する。

全艇に予報・警報や聴取した気象・海況を伝え、注意を喚起する。

レース委員会と危機管理チームの取りうる救助体制と手段を検討する。

5.3. 対応レベル 2（軽微な事故、待機）

危機管理チーム全員に『召集に、即時応じられるよう待機』を連絡する。

艇との通信、行動を記録し続ける。

艇から求められたアドバイスを入手し提供する。または、医師と直接コンタクトすることを援助する。

リタイアする艇から、リタイアの理由、目的港、到着予定時刻、気象・海況、クルーの健康状態、艇の状態などを聴取する。

全てのレース艇に事故、リタイアの様子を知らせる、また その艇の意向（レースを続行）を確認する。

5.4. 対応レベル 3（大きな事故、召集）

危機管理チームを召集する。

医師との連絡、アドバイスを送る。

レース艇が自らの救助を求めている場合、海上保安(本)部に依頼を伝達。

全てのレース艇に、状況を知らせる。またその艇の意向（救助に向かう、レースを続行、リタイアする）を確認をする。

捜索に向かう場合には、二重遭難を回避するように指導する。

リタイアする場合には、目的港、到着予定時刻、気象・海況、クルーの健康状態、艇の状態などを聴取し、入港するまで通信可能な状態を保つことを確認する。

海上保安(本)部に実際に発生している、または可能性のある問題を通知し、以後共有する。

レース委員会と危機管理チームの取りうる救助体制と手段を検討把握する。

レース艇との間を「非常時通信体制」に切り替える。

沈没したもしくは深刻な不具合の可能性のある艇の乗員の近親者への連絡をコン



トロールする。

危機管理チームで得た情報は確実なものに絞り、定期的間隔で近親者へ開示すること。

検索状況、気象状況を Web サイトとレース本部へ掲示する。

危機管理チーム人員を増員する。

記者会見を開く。

5.5. 対応レベル 4 (深刻な事故、その想定、召集)

危機管理チームを召集する。

該当艇との通信を試み続ける。

救難機関と連絡を取り、発生している、または可能性のある問題を共有する。

独自に取りうるの搜索、救助の体制と手段の検討と適用を始める。

全てのレース艇に、遭難の可能性を知らせ、該当艇の消息を問い合わせる。艇の状況、意向(救助に向かう、レースを続行、リタイアする)を確認をする。

搜索に向かう場合には二重遭難を回避するように指導する。

リタイアする場合には、目的港、到着予定時刻、気象・海況、クルーの健康状態、艇の状態などを聴取し、入港するまで通信可能な状態を保つことを確認する。

レース艇との間を「非常時通信体制」に切り替える。

遭難信号を発したもしくは深刻な不具合の可能性のある艇の乗員の近親者への連絡をコントロールする。

危機管理チームで得た情報は確実なものに絞り、定期的間隔で近親者へ開示すること。

検索状況、気象状況を Web サイトとレース本部へ掲示する。

危機管理チーム人員を増員する

記者会見を開く。

=====



付帯事項

その他の情報
海図を添付する
電話番号等の詳細を記入する
無線周波数の詳細
時限
日付
添付書類

6. 付則 1: 問い合わせ応答様式

近親者、友人、親戚からレース主催者宛に連絡する際の連絡用紙

以下の書式は、近親者、友人、親戚その他からレース主催者へ緊急時、またはその他の用件での問い合わせに応答する際に使用する。近親者と会話する個人は、事実確認が不完全な、または危機管理チームリーダーによる承認を得ていない事柄に言及してはならない。

「こんにちは。私は『 氏名 』です。どのようなお問い合わせですか？」

「インターネットはご覧になれますか？レースのホームページの URL (アドレスバーに入れる文字) は『 www.okinawa.toscraace.jp 』です。

もし、相手がインターネットにアクセスできない場合、以下に続く。

「Fax が使えれば、全艇の最新状況の一覧がお送りできます。」 ロールコール記録を Fax する。

「どのレース艇についてお問い合わせですか？」

「こちらでは『 レース艇名 』に関して、(日付・時刻)に入手した、以下の情報があります。」

「そのレース艇のポジションは、(便宜上の地理的な位置・陸標)付近にあたる(緯度・経度)でした。」

「クルーは(クルーの状態に関する簡潔な報告。把握できている最新の状況として、何時現在)です。」

「『 レース艇名 』の(上陸予定地)への推定到着時刻は(日付・時刻)です。」

「次回の定期通信によるポジション報告予定は(日付・時刻)です。我々は、その情報をおよそ(時刻)頃に更新の予定です。」

7. 付則 2: ヨット代表者の通信形式

氏名 * 住所 連絡先詳細

自宅電話職場電話携帯電話ファクシミリ電子メール

自宅電話職場電話携帯電話ファクシミリ電子メール



レースに関する限りの、捜索・救助情報を扱うことができる人物。

8. 付則 3: 事故の通報

危機管理チームが発動しない事故に際して、スポークス・パースンは、スタート前にレース主催者に提出されているクルー・リストに記載されている「ヨット代表者」に連絡をする。

上記のような事故とは、以下のような場合を指す:

何らかの理由によるリタイア

デイスマスト

クルー負傷(軽傷)

ハル・リグへの損傷(軽度)

「こんにちは。私は沖縄(または)名古屋に居る、の沖縄-東海ヨットレース運営役員の(連絡者氏名)です。(ヨット代表者氏名)さんと呼んで頂けますか?

(本来の目的の人物でない場合は、「ヨット代表者」に自己紹介する)。

私は、(簡潔な事故内容の説明。但し、事実のみに限る)についてお電話しています。そのレース艇の(日付・時刻)時点のポジションは、(便宜上の地理的な位置・陸標)付近にあたる(緯度・経度)でした。

そのレース艇は(わかっていれば、ヨットの状態の簡潔な報告、または上記の事故の内容説明で既に言及している内容)です。

クルーは(わかっていれば、簡潔なクルーの現況を説明、または上記の事故の内容説明で既に言及している内容)です。

そのレース艇の(上陸予定地)への推定到着時刻は(日付・時刻)です。

次回の定期通信によるポジション報告予定は(日付・時刻)です。我々は、その情報をおよそ(時刻)頃に更新できると思います。」

もう一人のクルーの連絡先へ電話して、上陸目的地と推定到着時刻を含む状況をそちらへ報告して下さい。また、次回の情報更新予定と、貴方がすぐに追って連絡することもお伝え下さい。

我々は、次の定期連絡の後、または、新しい情報が入り次第、貴方にご連絡致します。」

9. 付則 4: 事故の通知 危機管理チームが発動するとき

危機管理チームが発動する事故があったとき、ヨット代表者または近親者との連絡業務は危機管理チームが執り行う。

上記の場合の事故とは:

荒天

重度の負傷

人の落水

EPIRB またはメーデー

死亡 この場合は近親者への連絡は完全に警察の業務となることに留意。危機管理チームは、警察からの連絡を受けた後に、他のクルーの近親者へ連絡をするのみに留



まる。

危機管理チームは通常はヨット代表者に連絡し、その連絡内容をヨット代表者からクルーの近親者(または決められている連絡先)にリレーしてもらう。

しかし、特定のクルー(一人または複数)に関する連絡の場合は、危機管理チームはそのクルーの近親者およびヨット代表者に同時にその情報を連絡する。関係各所に連絡をする危機管理チームの各メンバーは、その連絡先に、他の連絡先情報をも知らせる。「こんにちは。私は沖縄 東海ヨットレースのレース委員会の(連絡者の氏名のみ)です。」

NB: 危機管理チームと名乗ってはならない。

「(ヨット代表者または近親者の氏名)さんをお願いします。」

(次に、もし本来の相手でなければ、ヨット代表者または近親者に自己紹介をする。)

私は、(事故の簡潔な内容-事実のみ)の件でお電話しています。(その情報がその人の親戚やヨットに関することである場合は近親者に)。

ヨット代表者(氏名)は、我々からのこの連絡を受け、もう一人のクルーの近親者に(簡潔な内容/事故)について連絡して下さい。

それに加えて、具体的な詳細 事実のみ もリレーすること。例えば:

「海上保安庁がこの事故/緊急事態の対処にあたり、捜索を始めました。正確な詳細は海上保安庁より今夜の(時刻)に我々のもとに伝えられます。海上保安庁の担当者が我々のレース運営チームと直接連絡を取り合っています。

そのレース艇の(日付・時刻)のポジションは、(便宜上の地理的な位置・陸標)付近にあたる(緯度・経度)でした。

そのレース艇は(わかっているならば、ヨットの状態の簡潔な報告、または上記の事故の内容説明で既に言及している内容)です。

クルーは(わかっているならば、簡潔なクルーの現況を説明、または上記の事故の内容説明で既に言及している内容)です。

そのレース艇の(上陸予定地)への推定到着時刻は(日付・時刻)です。

次回の定期通信によるポジション報告予定は(日付・時刻)です。我々は、その情報をおよそ(時刻)頃に更新できると思います。」

もう一人のクルーの連絡先へ電話して、上陸目的地と推定到着時刻を含む状況をそちらへ報告して下さい。また、次回の情報更新予定と、貴方がすぐに追って連絡することもお伝え下さい。

『我々は、次の定期連絡の後、または、新しい情報が入り次第、貴方にご連絡致します。』

10. 危機管理チーム・スタッフ名簿

10.1. 本部サイト

役 職	氏 名	携帯電話(1)	携帯電話(2)	自宅電話
レース実行委員長	森岡稔夫	080-3914-8077	090-4233-4407	0562-32-4940



CMTリーダー 坂谷 定生;080-3914-8081 ・ 090-5616-6455 ・ 0598-23-8799
委員 (記録) 河内 道夫;080-3914-8087 ・ 0562-56-3659
スポークスバースン 丹羽 徳子;080-3914-7747・ 090-3686-0987 ・ 0586-23-1136
レース委員長 長坂 収 ; 090-3454-0571 ・ 0565-31-1280
通信委員長 菱田 育夫;080-4094-5777 ・ 090-8955-6873 ・ 052-919-3250

10.2. スタートサイト

役 職	氏 名	携帯電話(1)	携帯電話(2)	自宅電話
レース実行委員長	森岡稔夫	;080-3914-8077	; 090-4233-4407	0562-32-4940
CMTリーダー	坂谷 定生	;080-3914-8081	; 090-5616-6455	0598-23-8799
委員 (記録)	河内 道夫	;080-3914-8087		0562-56-3659
スポークスバースン	丹羽 徳子	;080-3914-7747	; 090-3686-0987	0586-23-1136
レース委員長	長坂 収		; 090-3454-0571	0565-31-1280
スタッフ	真久田 正	;080-3914-7749	; 080-1740-7749	098-869-8881

11. 関係機関・連絡網

沖縄 水域・沿岸

第十一管区海上保安本部 / 海難・救難司令室直通 ; 098-866-4999
那覇警察署 ; 098-836-0110

鹿児島、熊本及び宮崎の3県とその周辺海域

第十管区海上保安本部 / 運用司令室 ; 099-255-4999
鹿児島県警察本部 ; 099-206-0110

四国、紀伊半島沿岸水域 ・ 沿岸

第五管区海上保安本部交換台 ; 078-391-6551
高知海上保安部 ; 088-837-8177
田辺海上保安部 ; 0739-23-3177
高知県警察本部 ; 088-826-0110
和歌山県警察本部 ; 073-423-0110

愛知、三重県で、担任水域 及び 警察

第四管区海上保安本部 ; 052-661-1611
鳥羽海上保安部 至急救急 ; 0599-25-0118
尾鷲海上保安部 / 海難通報用 ; 0597-22-4999
三河港海上保安署 ; 0532-34-0118
蒲郡警察署 ; 0533-68-0110

気象情報サービス



(株) 気象海洋コンサルタント 電話:045-251-9791 FAX:045-251-9744

気象庁

12. レース委員会

スタートサイト

役 職	氏 名	携帯電話(1)	携帯電話(2)	自宅電話
レース実行委員長	森岡稔夫	;080-3914-8077	・ 090-4233-4407	・ 0562-32-4940
実行副委員長	西 信介	;090-3914-7748	・ 090-3569-7770	
レース委員長	長坂 収	;	・ 090-3454-0571	・ 0565-31-1280
レース副委員長	真久田 正	; ;080-3914-7749	・ 080-1740-7749	・ 098-869-8881

本部サイト

役 職	氏 名	携帯電話(1)	携帯電話(2)	自宅電話
レース実行委員長	森岡稔夫	;080-3914-8077	・ 090-4233-4407	・ 0562-32-4940
実行副委員長	西 信介	;090-3914-7748	・ 090-3569-7770	
実行副委員長	大島 茂樹	;080-4094-5814	・ 090-3483-4414	
レース委員長	長坂 収	;	・ 090-3454-0571	・ 0565-31-1280
通信委員長	菱田 育夫	;080-4094-5777	・ 090-8955-6873	・ 052-919-3250

委員

JSAF 沖縄県セーリング連盟事務所 (4月27日から29日まで)

代表者氏名	電話	FAX	住所
理事長	柳生 徹夫	098-863-7328	

JSAF 外洋東海 レース事務所 (4月27日～レース終了まで・4月29日から24時間体制)

代表者氏名	電話	FAX	住所
坂谷 定生	;080-3914-7745・080-3914-7746	FAX	愛知県蒲都市海陽町2丁目1番地

13. 報告書 書式

- 13.1. 日付、時刻
- 13.2. 連絡者氏名・所属
- 13.3. 連絡先番号
- 13.4. 連絡内容の詳細

艇



事態

執った対応

13.5. フォローおよび・または
終了状況

14. 危機管理室の設備

14.1. 危機管理室には以下のものを備える。

現行の危機管理プログラムのコピー

全レース艇の写真、詳細、クルー名簿、近親者のリスト

テレビ、AM/FM ラジオ

PC、プリンタ

インターネット接続設備

専用の電話回線複数

ファックス回線・ファックス器(ポーリング受信が出来るもの)

電子メール・アドレス

レース海面を含む海図

文房具(ペン、鉛筆、消しゴム、ホッチキス、A4用紙、A1用紙、フェルト・ペン)

ホワイトボード、マーカー、

ログ・ブック

主要連絡先の電話リスト

14.2. 危機管理沖縄別室の設備(沖縄レース事務局)

前項に準じた備品



予防対策

14.3. トレーニング・セミナー

個人用安全具を充実する。

火薬類の取り扱い要領の説明、出来れば発射訓練をセミナーで行なう。自艇の火薬類を持参して、クルーで確認し合う。

全艇の EPIRB の発射テストをクルーに実地に行ってもらう。

ライフラフトの実際の展開をクルーの参加を得て実際に行なう。できれば海上実習でオイルスキンを着た状態で行なうのが望ましい。ライフラフトでの生存保持をする為のブリーフィングを開催する。

デッキ上でのライフジャケットの装着をレース期間中求める。

インフレータータイプのライフジャケットの使用法、ポンベの有効性の確認はインスペクションで確実に行なうこと。

JCI 検定品であっても腰巻タイプは不可。自動膨張式の起動が湿式の場合は膨張を防ぐ為にテープを巻くことがあり、セミナーで警告をすること。

セミナーでは保安庁からの救助担当者の派遣要請を行い、救助の場合の具体的説明をうける。

個人用安全器具の追加を推奨する

緊急医療講習の受講終了証保持者の乗船を推奨する。

医師(または救急救命士)による負傷者への対応のセミナーを行なう。

14.4. インスペクション

追加の安全備品、即ちグラブ・バッグ(緊急時持ち出し袋)、防水VHFラジオ
安全備品の増量および品質向上、安全備品搭載箇所の明示とクルーへの徹底
ライフ・ラフトの詳細情報の確認 登録番号や封印日付を含む

総てのインフレータータイプライフジャケットの使用法、ポンベの有効性の確認、抜き取り拡張試験

14.5. 気象ブリーフィング

艇の代表者に対して レース前に気象の専門家によるブリーフィングを行なう。

レース中ロールコール時に、気象情報の提供をする。

荒天予想時は、随時提供する。

14.6. その他

レース中は終始、天候に関するアドバイスを提供する。

レース中終始、天候の様子を監視する。

レース中の天候に関する追加情報を提供する。

中止勧告などが出た場合レース艇にはその旨伝え、艇長の判断に任せる。

近親者との連絡はスポークス・パースンのみが当たる。

近親者へは事故の状況、今後の予定等を適宜、適切に開示すること。

通信要領、機器の充電の徹底。



14.7. スタートの可否、延期

スタートの延期は、スタートライン設置の可否による。

延期のタイムリミットは5 / 3 12:00。状況に応じて、09:00、12:00、15:00でスタート設定を試みる。

14.8. 途中の中止

中止の勧告などは艇に伝える。

関係救難機関からの勧告、マスコミからの非難

中止しないことの根拠、説得材料を示す。

RRS。4

コミッティは情報を与えるが、船にとって最善の行動を選べるのはその船でしかない。結局は艇長が全ての判断をして責任を持つ。

14.9. 艇から救助要請の手順の確認

落水、浸水の場合、

EPIRB を発信させるか？電話で連絡するか？

保安部が先か？レース本部が先か？

14.10. 避難港

14.10.1. 沿岸の港を挙げ、それらについての情報を集め、避難に適切な港の選択の参考にする。

入港のし易さや、水深、電線・ケーブル類の有無

岸壁の高さ

混み具合

交通の便

医療機関

物資補給の便

14.11. 帆走指示書への反映事項

14.11.1. ロールコール

定時のロールコールを毎回確立させること。(遅延した場合、通話できるまで通信を試みること。定時から4時間以内に確立出来なかった時には、タイムペナルティが課せられること。

ロールコールが途絶えた場合、海上保安部に「通信が途絶えている艇がある」ことを連絡する可能性があること。

リタイアした艇も、最初の非難港に入港するまではロールコールの義務があること。

レース委員会が「非常時通信体制」を執った際は、常に応答できる体制であること。