

東工大ヨット部 海上活動原則

策定者：2013 年度安全係 真部恵伍

改訂：2019 年度安全係 萩生田汐音

## 第1章 総則

### 1 節 はじめに

海上練習するにあたって、ここで定められた規定は必ず遵守しなくてはならない。

また、安全向上以外の目的での改定は決して認められない。最低限の安全を守るために部員一人ひとりが理解しなによりも優先して考えなければならない。

ただし、新歓は練習とは一線を画すものであるがこの限りでない。新歓に関する安全は「新歓における安全規約」にて別途示す。

### 2 節 七大原則

東工大ヨット部の所有する艇を使用した海上練習をするにあたって以下の項目は遵守しなければならない。それを遵守しなかった者が起こした事故について一切の責任は個人が持つ。

- 海上活動原則、安全規約の内容を遵守する。
- レスキュー艇がレスキュー活動を行っている。
- 海上にいる部員が把握できるように、マリーナに出艇申告書が提出されている。
- 体調が優れている。
- 自分の所属するクラスのバイスから承認を得ている。
- ライフジャケットを着用している。
- 安全に練習できる服装をしている。

### 3 節 年度法（安全規約）

より高い安全レベルを確保するため、海上活動原則をもとにその年度のヨットの技量および部活の状況にあわせた、より具体的な安全に関する規定が必要である。

そのため、毎年以下の条件のもと、安全規約を策定しなければならない。

1. 次年度の主将、副将、両クラスのバイス、安全係で話し合い策定しなければならない。
2. 3月の第一週までに策定した案を現主将、副将、両クラスのバイス、安全係に見せ、意見を請い、参考にしなければならない。この作業は次年度運営側から行い、現運営執行メンバーは積極的に参加し決して怠ってはならない。
3. 3月中に監督に提出し、承認を得なければならない。承認を得られるまではその代による活動は原則行えない。
4. 代替わり後の練習第一週目（新歓合宿の次ターム）で新人を含める全部員に共有しなければならない。この際、安全大原則も並んで共有する。
5. 安全規約には最低でも「安全規約 作成基準」を満たさなくてはならない。  
これは、海上活動原則のうち安全規約に関してまとめたものである。

6. 規約は最も能力の低いものにあわせて規定しなければならない。自己の能力を謙虚に受け止め、練習効率よりも安全を重視しなければならない。
7. なお、必要であれば秋インカレ終了後に改訂することが可能である。これは、半期での向上を考慮に入れたためである。ただし、監督の承認を得るまでは改訂が完了したとは考えない。

#### 4節 安全に関する決定権

安全に関する決定権を持つものとしてバイス（両クラス）、主将、安全係を別に設けなければならない。バイスは海上での責任を持つものとして安全に練習ができるように努めなければならない。主将、安全係は部員の状態を把握し安全を重視する考えから練習を見なければならない。この三者が出着艇など安全に関する決定を話し合いの末行う。

## 第2章 出着艇

### 1節 出艇判断

強風時はバイス、主将、安全係、新港と相談のうえ判断する。

自分たちの能力を過大評価せずに部員全員の身の安全が守られることを考慮して出る。

「強風」の定義と練習制限が設けられる場合については安全規約にて制定する。

### 2節 出艇前 MTG

出艇前には必ずレスキュー、ヨットの積載物を確認し、バイスを中心に各クラスでミーティングを行う。また、練習内容のほかに船長となる人間を発表すること。

出艇前ミーティングでは毎回、一人を選出し安全に関する声かけを行う。声かけの内容は「第5章 部への浸透」で記載する。

そのほかに安全に関する特別な内容があれば報告する。（気象状況、レスキューの状態、バイス不在など）

### 3節 着艇時間

日没 30 分前には余裕を持って完着できるようにする。完着とはヨットおよびレスキュー艇すべてが着艇したことを指す。

### 4節 出着艇の原則

練習は自力出艇・自力着艇を前提とし、各艇長が責任を持って行う。

強風練習のみ例外として扱う。

## 第3章 レスキュー

### 1節 レスキュー艇の役割

レスキュー艇の乗員は練習海面の状態を把握しヨットが安全に航行できるように努めなければならない。具体的には、

網、漁船、他艇、障害物などが近くにいることを即座に把握しヨットの乗員にその旨を伝えることである。また、沈艇や事故の発生の際に人命を優先したレスキュー活動に従事しなければならない。この際、可能であれば船長が操船を行う。

レスキューに関する規定を満たさない限りレスキュー活動が可能であるとは認めない。

## 2節 乗員の規定

乗員は最低でも二人乗せなければならない。最大乗員数に関しては法定規則に順ずる。乗員はレスキュー艇の役割を果たせるよう、周囲を注視し声掛けを徹底しなければならない。

具体的な乗員に関する制限については安全規約にて制定する。

## 3節 船長の規定

船舶免許発行後1年を経過し、かつ有効な者のみとする。同章の1節に記載されている役割を遂行できるものとする。そのためにも以下のことは最低限できるものでなければならない。

- 沈起こし
- 飛び込み
- 曳航
- 応急処置
- ヨットトラブル、レスキュートラブルの冷静な対応
- レスキューの操船

また、部員以外の人間（コーチ、OB等）が船長を行う場合は「船長の心得」、「レスキューの性質とトラブルシューティング」を必ず練習前に読ませ理解させなくてはならない。

以上を踏まえバイスは船長を選出し、乗艇表とともに発表する。

ただし例外として、船舶免許が有効でかつ免許発行後1年が経過していない者でも、上記の6つのことができ監督と両バイスの認可があれば船長になることが可能である。

## 4節 レスキューの積載物

法定備品、使える状態のレスキュー携帯または代替機（代替機を使う場合その旨を朝のミーティング・全体LINEで共有しなくてはならない）

## 5節 出着艇時の動き

強風練習のみ出着艇をレスキューは見る義務がある。この際も安全規約に記載のあるように、練習制限が設けられる場合のレスキュー人員の規定により、乗員は最低三人いなければならない。その内訳は、船長以外にヨット部所属から一年以上経過した上級生一人以上とする。出着艇は特に危険があるため原則的に船長が操船を行う。

## 6節 微速、港内（徐行域）の定義

- ・微速の定義

ゴムボート（ザール）：回転数 2500 以下

和船（ヤング）：スロットルを回して、遊びが終わったくらいのところ

・港内の定義

次の図を参照（緑斜線部が徐行域）



## 第4章 海上練習

### 1節 艇長

艇長とは主にヘルムスマンのことであるが、新人の練習のみクルーが艇長となる。

艇長となったものは、レスキュー艇によるレスキュー活動を当てにした練習を行ってはいならずあくまでもレスキュー艇は最終的な手段であることを理解していなければならない。

### 2節 休憩

無理のない安全な活動のため、一日練習のときは、昼休憩を海上リーダーは必ず用意する。

部員は、各自栄養を確保できるように食料を用意するか、部活として朝食当を設置し、おにぎり等を用意しておく。

### 3節 強風練習における原則

強風練習とは安全規約で定めた「強風」下での練習のことで、通常の練習を行うことが困難であるような風速、海面において練習することである。各人の帆走可能領域を理解し、かつ帆走技術の向上を目的としている。

そのため、同章1節で述べられている原則は当てはまらない。しかし、必ず通常練習よりもより安全を確保できるような規定を安全規約に明記しそのもとで行わなければならない。

最低でも、レスキュー艇一杯に対するヨットの艇数と、レスキュー、ヨットの乗員に関して、通常よりも厳しい制限を設けなければならない。これら具体的なレスキュー艇一杯に対するヨットの艇数と乗員に関する制限については安全規約にて制定する。

#### 4節 海上リーダーの設置と役割

両クラス海上で練習する前に海上リーダーを決めなければならない。基本的にバイスがその役を果たす。ただしそれが不可能な場合、バイスは代行を指示しなければならない。万一それが不可能な場合はほかの部員全員で話し合い必ず設ける。

海上では部員は海上リーダーの指示に従い、「勝手な行動は許されない。ただしその指示に対して各人がもし安全上の不安があるのであれば、その指示よりも自己の安全を確保してよい。海上リーダーは海上での安全と練習効率の向上に努め危険であると判断した場合にはすぐに着艇を命じなければならない。

#### 5節 沈艇発生時のヨットの対応

(沈艇の乗員)

お互いがお互いの無事を確かめ、レスキュー艇にそのことを分かるようにしなければならない。その後、安全かつ速やかにヨットを帆走可能な状態にしなければならない。もし何らかの問題が発生した場合はすぐにその旨をレスキューに伝え、レスキュー活動を頼まなければならない。(ヨットに積んであるオレンジ旗を掲揚する。)

(沈艇以外の練習艇)

沈艇を確認後すぐに練習を停止しバイス、レスキュー艇の指示のもと集まらなければならない。この際、沈艇とそのレスキュー活動を行っているレスキュー艇の邪魔にならないように注意しつつ離れないようにする。

#### 6節 沈艇発生時のレスキューの対応

沈艇を確認後、その旨を速やかに全艇に伝え、集合をかける。

沈艇の乗員とコミュニケーションを取れるように近づき、必要があると判断すれば適切なレスキュー活動を行う。この判断は沈艇乗員からの要請(オレンジ旗の掲揚)があった場合、もしくは船長の判断による。また可能な限りレスキュー活動中は船長が操船し、乗員は沈艇、他の練習艇、周囲を見られるように特別に配慮しコミュニケーションをとらなければならない。

#### 7節 ヨットの積載物、乗員の服装

曳航ロープ、パドルは必ず積まなくてはならない。

#### 8節 艇体放棄

海上リーダー、および艇長、船長が安全に着艇することが不可能であると判断した場合、人命を最優先し最悪の場合は

艇体を放棄する。

## 第5章 部への浸透

### 1節 安全への理解

安全に関して運営執行部のみでなく新人、OBを含む活動に関わる全員の理解が必要である。そのため、教育と共有に関して努力を怠ってはならない。安全規約には必ずそのためのシステムを作らなければならない。この際、重要なことは安全に関して全部員がどれだけ考えることができるかであり、前年度を軽々しく真似して適用すべきではない。

### 2節 教育

レスキュー訓練を年に二度、長期合宿の最初のタームに行わなくてはならない。

レスキュー訓練内容は安全規約において制定し安全係が責任を持って行う。

また、同日に安全に関する座学会を行う。

年に二度のレスキュー訓練のほかに、できるだけ全部員がレスキュー技術を向上できるようなシステムを毎年作らなければならない。

レスキュー訓練を修了していない者については、原則、長期期間合宿以降の練習においてレスキューの船長またはレスキューの運転をしてはならない。

### 3節 共有

OB、コーチなど外部の人間が練習に参加する際は十分に注意しなくてはならない。

また、外部の人間にも理解できるように「船長の心得」、「レスキューの性質、トラブルシューティング」を作成し、ネット媒体等を利用し、外部と共有できるようにしなくてはならない。

この二つの資料は毎年改編する義務が幹部にはある。

### 4節 意識

安全への意識の向上として、出艇前 MTG での声掛けを行う。また練習後には安全に関する MTG を行う。

・声掛け

1. 復唱を徹底する！
2. 港湾内では徐行する！
3. 回避は原則、減速・停止する！
4. 周囲の報告を徹底する！
5. エアタンの蓋を閉める！
6. 緊急時はペアで避けない！
7. 強風時は葉山新港内でジャイブしない！
8. レスキューの艀装品をチェックする！
9. 出着艇時には船の艀装をチェックする！

・練習後

その日の練習で危なかった点、事故（ケース）の報告