横浜国立大学体育会ヨット部

レスキュー安全管理マニュアル

第 1 版



作成日：2026 年 10 月 4 日

施行日：2026 年 10 月 4 日

作成：安全管理部

文責：安全管理責任者　木下壮一朗

監修：監督　前田康子

適用範囲：通常練習，レース，回航，その他すべての海上活動.

改訂履歴

版	制定・改訂日	変更内容	文責	承認
第 1 版	2026 年 10 月 4 日	新規制定.	木下壮一朗	前田康子

目次

第 1 章 はじめに ---------- 5

1.1 マニュアル作成の目的 ---------- 5

1.2 本マニュアルの位置づけ ---------- 5

1.3 基本原則 ---------- 6

1.4 自己責任と組織責任 ---------- 6

1.5 指揮系統 ---------- 6

第 2 章 出艇前の準備 ---------- 7

2.1 情報収集 ---------- 7

2.2 出艇判断基準 ---------- 8

2.3 レスキュー艇出艇前の確認 ---------- 10

2.4 通信・連絡体制 ---------- 13

2.5 荒天・台風接近時の艇管理 ---------- 13

第 3 章 レスキュー艇の運転・航行---------- 13

3.1 基本的な運転 ---------- 13

3.2 回航---------- 18

第 4 章 練習運営 ---------- 22

4.1 海面の選択---------- 22
4.2 マークセット ---------- 25
4.3 曳航---------- 25
4.4 国際信号旗---------- 27
4.5 ヨットの動き ---------- 29
4.6 安全に関する補足 ---------- 29

第 5 章 トラブル・シューティング---------- 30

5.1 基本対応 ---------- 30
5.2 沈艇への対応 ---------- 30
5.3 艇体トラブル ---------- 31
5.4 負傷者発生時 ---------- 31
5.5 強風時の対応 ---------- 31
5.6 レスキュー艇のトラブル・シューティング---------- 32
5.7 他の船・漁具・施設等との接触 ---------- 34

第 6 章 災害対応 ---------- 35

6.1 地震・津波---------- 35
6.2 雷 ---------- 37

第 7 章 医療対応 ---------- 37

7.1 重症者・意識のない傷病者 ---------- 37
7.2 心肺蘇生（CPR） ---------- 37
7.3 AED ---------- 38

7.4 溺水---------- 38

7.5 低体温症---------- 38

7.6 熱中症---------- 39

7.7 外傷への対応---------- 39

7.8 頭部外傷---------- 42

7.9 骨折・脱臼---------- 42

7.10 過呼吸---------- 42

第 8 章 事故後の検証・安全講習および改訂---------- 43

8.1 事故・トラブル発生後の報告・記録および検証---------- 43

8.2 安全講習---------- 43

8.3 マニュアルの見直し・改訂---------- 43

資料---------- 44

第 1 章 はじめに

1.1 マニュアル作成の目的

北海道・知床沖で発生した観光船沈没事故，また沖縄県名護市辺野古沖で発生した同志社国際高校の生徒らが乗船したボートの転覆事故を受け，海上活動における安全管理の重要性は，従来以上に強く認識されている．知床沖の事故では観光船が沈没し，乗客・乗員に多数の死者・行方不明者が発生した．また，沖縄県名護市辺野古沖の事故では，修学旅行中の高校生を含む乗船者が海に投げ出され，生徒 1 名と船長 1 名が死亡したと報じられている．これらの事故は，海上における活動が，法令を形式的に遵守しているだけでは十分ではなく，気象・海象の変化，乗船者の安全確保，運航判断，緊急時対応，通信手段，責任体制を含めた実効的な安全管理体制を構築しなければならないことを示している．関東学生ヨット連盟規約では，加盟大学に対し，関係法令の遵守，安全規則の整備，安全講習の実施および安全装備の保有が求められている．

こうした社会的要請を踏まえ，当部におけるレスキュー艇の安全な運用と活動中に発生し得る事故（例：負傷，艇体トラブル，気象急変，レスキュー艇自体の故障）に対して部員全員が統一された判断と行動を取れるようにすることを目的として本マニュアルを策定する．

ヨット競技は，風・波・潮・視界・気温といった自然条件に大きく左右される競技である．通常のスポーツと異なり，沈，落水，衝突，艇体破損，低体温症，熱中症，エンジントラブル，漂流等，複数のリスクが同時に発生する可能性がある．また，海上では一度トラブルが発生すると，救助までに時間がかかる場合がある．したがって，レスキュー艇の運用にあたっては，操船技術だけでなく，出艇判断，気象判断，航行ルール，監視体制，救助方法，曳航方法，通信・連絡体制，事故発生時の初動対応を明確にし，部員全員が共通理解を持つ必要がある．とりわけ，レスキュー艇の船長は，操船技術だけでなく，気象判断，航行ルール，救助判断，情報伝達，緊急時対応を理解していなければならない．

本マニュアルでは，特に次の 3 点を重視する．

1. **事故を未然に防ぐこと**
2. **事故発生時に適切かつ迅速に対応すること**
3. **部として安全運用の基準を継続的に改善すること**

1.2 本マニュアルの位置づけ

本マニュアルは，当部が実施する**海上活動における安全管理およびレスキュー艇の運用に関する基本的な基準を定めるもの**である．**部員は本マニュアルの内容を理解し，活動時の安全確保に努めるものとする．**特に，安全管理部員およびレスキュー艇乗員は，担当する業務に関係する内容を十分に理解したうえで活動する．なお，本マニュアルに定める内容にかかわらず，**関係法令，海上保安庁その他の公的機関による指示，各マリーナの規則ならびに大会・学生ヨット連盟等が定める安全上の規則または指示がある場合は，それらに従う．**

1.3 基本原則

海上活動における優先順位は，常に以下のとおりとする．

「人命＞レスキュー艇＞ヨット＞練習効率」

練習効率よりも，部員の人命を最優先する．判断に迷った場合は，この基本原則に則って判断する．

なお，救助活動においては「レスキュー艇の安全確保＞救助」を原則とする．レスキュー艇自身の安全を確保できない状況では，無理に救助を継続しない．

安全管理責任者は，安全上必要と判断した場合，活動全体または個別のヨットについて，出艇禁止，練習中止，艇数の制限，ハーバー・バックその他の安全確保に必要な指示を行うことができる．

レスキュー艇船長は，自艇および自艇が監視・対応する個別のヨットについて，安全上必要と判断した場合，練習中止，ハーバー・バックその他の安全確保に必要な指示を行うことができる．

全体の海上指揮については，1.5 に定める指揮系統に従う．

1.4 自己責任と組織責任

ヨット競技では，各乗員が自艇の安全を守る意識を持つことが前提である．沈起こし，落水時の対応，ライフジャケット着用，**笛の所持**，**艇体の確認**，**体調管理**は各乗員の責任である．

一方で，部としては，配艇，出艇の判断，レスキュー体制，装備確認，連絡体制，救助手順を整備する責任がある．個人の自己責任を理由に，組織としての安全管理を怠ってはならない．

1.5 指揮系統

海上活動中は，判断および指示の混乱を防止するため，指揮系統を明確にする．

監督は，当部の安全管理および活動全般を監督する立場にあり，安全確保のために必要な指示を行うことができる．監督から指示があった場合は，主将，安全管理責任者その他の部員はこれに従うものとし，監督の指示を最優先する．

監督から個別の指示がない通常の活動においては，以下に定める学生間の指揮系統に基づいて活動する．

活動全体に関する方針および最終的な判断は，主将が行う．

安全管理責任者は，安全管理に関する事項について主将と独立して判断する権限を有する．気象・海象，レスキュー体制，艇数，部員の技量その他の状況から，安全な活動の実施または継続が困難であると判断した場合は，活動全体または個別のヨットについて，出艇，練習その他の活動を拒否または中止し，ハーバー・バックその他の安全確保に必要な指示を行うことができる．したがって，主将が活動の実施または継続を判断した場合であっても，安全管理責任者が安全上の理由から不可と判断した場合は，当該活動を実施または継続しない．

通常の海上活動における現場指揮および練習運営は，原則としてバイスが行う．バイスは，主将による活動方針および安全管理責任者による安全上の判断を踏まえ，練習の開始・終了，練習内容，艇の動きその他の現場運営に関する指示を行う．

全艇または複数艇を対象とする練習中止，ハーバー・バック，その他の海上での安全上の指示は，原則としてバイスまたは安全管理責任者が行う．海上において即時の安全判断を要し，主将への確認を待つことが安全上適切でない場合は，バイスまたは安全管理責任者は，必要な判断および指示を先行して行う

ことができる．この場合は，可能な限り速やかに主将へ状況を共有する．

各レスキュー艇では，レスキュー艇船長が当該艇の操船および乗員の安全確保について判断する．レスキュー艇船長は，自艇の安全な操船が困難であると判断した場合，活動全体の指示にかかわらず，自艇について減速，停止，退避，ハーバー・バックその他の安全確保に必要な措置を講じることができる．　また，**レスキュー艇船長は，自艇が監視または対応している個別のヨットについて，安全な活動の継続が困難であると判断した場合，全体の指示を待たず，当該ヨットに対して練習中止，ハーバー・バックその他の安全確保に必要な指示を行うことができる．**この場合は，可能な限り速やかにバイスおよび安全管理責任者へ状況を共有する．事故，負傷者，多数の沈艇の発生，気象・海象の急変その他の緊急事態が発生した場合は，通常の練習運営よりも人命および安全確保を優先する．関係する主将，安全管理責任者，バイスおよびレスキュー艇船長は必要な情報を共有し，それぞれの権限および役割に基づいて対応する．

第 2 章 出艇前の準備

2.1 情報収集

出艇前の確認は，前日・当日朝・ハーバー到着時の 3 段階で行い，出艇後も気象・海象の変化を継続的に確認する．

2.1.1 前日の確認

前日の時点で，以下の情報を確認する．

風	波・潮	気象	注意報・警報等
・風向 ・平均風速 ・最大瞬間風速	・波高 ・潮汐（干潮・満潮時刻）	・天気 ・気温・水温 ・前線・低気圧	・注意報・警報 ・雷の可能性 ・台風の接近状況

警報･注意報等については，気象庁が発表する情報を基本として確認する．必要に応じて Windy, Yahoo! 天気等も参考とする．前日の時点で強風，高波，雷，視界不良その他の荒天が予想される場合は，通常どおりの練習を実施することを前提とせず，出艇中止，出艇時間の短縮，艇数の制限その他の対応を検討する．

2.1.2 当日朝の確認

当日朝には，前日予報からの変化を確認する．特に，予報より風が強まっている場合，諸注意報が出ている場合は，出艇判断を再検討する．

当日朝に確認する項目は以下のとおりである．

風	波・潮	気象	注意報・警報等
・現在の風速 ・風速の変化 ・風向の変化	・波高およびうねり ・潮汐	・雨雲の状況 ・雷雲の発生・接近状況 ・視程	警報・注意報 ・体調不良者の有無
レスキュー艇乗員の人数と技量			

2.1.3 ハーバー到着時の確認

ハーバー到着後は，必ず実際の海面を確認する．予報上は問題がなくても，現地の風，波，潮，視界，混雑状況によって出艇判断は変わる．

ハーバー到着時に確認する項目は以下のとおりである．

気象・海象	周辺の航行状況	施設情報
・港内の風向・風速 ・沖の白波の有無 ・波向 ・うねりの有無 ・視界 ・雲および雷雲の発達・接近状況 ・最新の警報・注意報等	・漁船・遊漁船・他大学艇等の数，位置	・マリーナからの注意喚起
レスキュー体制		

最終的な出艇判断は，2.2 に定める出艇判断責任者が行う．

2.1.4 活動中の確認

出艇後も，気象・海象の変化を継続的に確認する．必要に応じて，気象庁等が発表する最新の気象情報，警報・注意報等および雨雲・雷雲の状況を確認する．

以下のいずれかに該当する場合は，速やかにバイスおよび安全管理責任者へ情報を共有する．

・新たに警報・注意報等が発表された場合
・警報・注意報等の内容が変更された場合
・風速，風向，波高，うねり，視程等が予報または出艇時の状況から悪化した場合
・雷鳴を確認した場合または雷雲の接近が認められる場合
・その他，安全な活動の継続に影響する気象・海象の変化が認められた場合

安全な活動の継続が困難であると判断される場合は，1.5 に定める指揮系統に基づき，練習内容の変更，艇数の制限，練習の中止，ハーバー・バックその他の必要な安全措置を講じる．

また，各レスキュー艇船長は，自艇または自艇が監視・対応する個別のヨットについて，全体の指示を待つことが安全上適切でないと判断した場合は，1.5 に定める権限に基づき，必要な安全措置を先行して講じることができる．

2.2 出艇判断基準

出艇に関する最終判断は，主将が行う．

ただし，安全管理責任者は安全上の拒否権を有し，気象・海象，レスキュー体制，艇数，部員の技量その他の状況から安全な出艇が困難であると判断した場合は，出艇を禁止することができる．主将が出艇可能と判断した場合であっても，安全管理責任者が出艇不可と判断した場合は出艇しない．なお，出艇後の練習指揮は，原則としてバイスが行う．

以下は目安であり，実際には艇数，部員の技量，レスキュー艇数，気象・海象を総合して判断する．こ

こでいう平均風速は，使用する気象情報源または現地観測における平均風速を指し，最大瞬間風速とは区別する.

	気象・海象	レスキュー体制	対応
1	・平均風速 7 m/s 以下. ・視界良好. ・波高・うねりが小さく，沈艇救助に支障がない.	・レスキュー体制が十分である. ・経験の浅い部員が乗艇するヨットを安全に管理できる.	**通常出艇可能** ・通常の練習を実施.
2	・平均風速 7 m/s を超え 10 m/s 以下. ・ブローが頻発する. ・波高・うねりが増大し，救助活動への影響が見込まれる.	・経験の浅い部員が乗艇するヨットが出艇する. ・レスキュー艇が 1 艇のみ.	**注意して出艇** ・艇数の制限. ・練習海面の縮小. ・経験豊富な部員の配置. ・出艇時間の短縮を検討する.
3	・平均風速 10 m/s を超える. ・最大瞬間風速 15 m/s 前後またはそれ以上となる. ・暴風警報，波浪警報その他海上活動の安全に重大な影響を及ぼす警報等が発表されている. ・雷注意報が発表されている，または雷雲の接近が認められる. ・視界不良により，安全な航行，監視または救助活動が困難である. ・波高・うねりが大きく，沈艇その他の救助活動が困難である. ・その他，発表されている警報・注意報等の内容または実際の気象・海象から，安全な活動が困難であると判断される. 警報・注意報等が発表されていない場合であっても，実際の気象・海象が安全な活動に適さない場合は出艇しない.	・レスキュー艇または必要な乗員が不足している. ・レスキュー艇のエンジンまたは操舵系統に不安がある.	**出艇禁止** ・原則として出艇しない.
なお，他大学その他の団体が出艇していることのみを理由として，当部の出艇判断基準を緩和してはならない．出艇の可否は，当部のレスキュー体制，部員の技量，艇数および実際の気象・海象を踏まえて判断する.			

2.2.1 出艇の手続き

出艇判断後，各マリーナにて出艇の手続きを行う．ただし，マリーナにて出艇禁止の判断がされている場合はそれに従う．

以下，各マリーナの手続き方法である．

【八景島マリーナ】

① 所定の用紙に必要事項を記入する．

② 記入した用紙をマリーナに提出し，出艇艇数分の旗を受け取る．

③ トランシーバーを受け取る

※赤旗が掲揚されている場合は出艇禁止とする．

※ヨットが出艇する場合は，レスキュー艇の出艇を必須とする．

【葉山新港】

① 所定の用紙に必要事項を記入する．

② 記入した用紙を事務所に提出し，出艇カードを受け取る．

※ヨットが出艇する場合と，レスキュー艇のみが出艇する場合では使用する用紙が異なるため注意する．

【江の島】

＜ヨットの出艇手続き＞

① 長期契約期間中は，出艇用カードを専用端末に読み込ませ，出艇手続きを行う．

② 短期利用時（レース時等）は，フロントで出艇申告を行う．

※レース時は，レースに係る出艇申告のみを行えばよい．

＜レスキュー艇の出艇手続き＞

① 専用の用紙に必要事項を記入する．

② 記入した用紙をマリーナ事務所に提出する．

2.3 レスキュー艇出艇前の確認

2.3.1 法定備品・安全備品

出艇前に，法令上必要な備品および部で定める安全備品が搭載され，使用可能な状態にあることを確認する．

【法定備品】

各レスキュー艇の船舶検査証書，航行区域および艇の仕様に応じて，必要な法定備品を搭載する．

〈係船設備〉

・係船ロープ

・アンカー

・アンカーロープ

〈救命設備〉

・小型船舶用救命胴衣（定員分）

・小型船舶用救命浮環
・小型船舶用信号紅炎等の信号設備
〈消防・排水設備〉
・消火器
・バケツまたはビルジポンプ等の排水設備
〈航海・通信設備〉
・音響信号器具（笛等）
・海図，コンパス，双眼鏡，無線設備等（航行区域に応じて必要）
〈一般備品〉
・工具
・プラグレンチ（該当する艇）
※必要な法定備品および数量は艇ごとに異なるため，各艇の船舶検査証書・船舶検査手帳等に基づいて確認する．
※小型船舶用信号紅炎は，一定の条件を満たす場合に携帯電話で代替できる．代替条件は各艇の船舶検査手帳および JCI の最新基準に従う．なお，沿岸小型船舶では小型船舶用信号紅炎 1 セット（2 個）を省略できない．

【部で定める安全備品】
法定備品とは別に，安全な救助活動および緊急時対応のため，以下の備品を搭載する．
〈救助・作業用具〉
・パドル
・曳航ロープ
・ボートフック
・ワイヤーカッター
・メガホン
※アンカー，アンカーロープ，係留ロープおよび曳航ロープについては，著しい摩耗，ほつれ，切傷その他の損傷がなく，必要時に安全に使用できる状態であることを確認する．
※シャックルその他の接続金具についても，変形，腐食，緩み等の異常がないことを確認する．
〈救急・保温用品〉
・救急箱
・防寒具
・アルミ保温シート
・飲料水
〈監視・連絡用具〉
・携帯電話
・無線機
・双眼鏡
※救命浮環にはあらかじめロープを取り付け，緊急時に直ちに使用できる状態としておく．

2.3.2 機関・船体の確認

出艇前に，以下の項目を確認する.

【燃料・油類】

・予定する活動に必要な燃料および安全上必要な予備量が確保されていることを確認する.

・使用する燃料が，当該エンジンに適合する種類であることを確認する.

・燃料携行缶は，内容物を識別できる状態で管理する.

・給油時は，給油前に燃料の種類を確認する.

・誤給油の可能性がある場合は，エンジンを始動しない.

・エンジンオイル量が適正であることを確認する.

【エンジン・駆動系】

・セルが正常に作動することを確認する.

・冷却水が正常に排出されることを確認する.

・暖機運転を行い，エンジンが正常に作動することを確認する.

・前進・後進が正常に切り替わることを確認する.

・チルトが正常に作動し，適切な位置まで下がることを確認する.

【操舵系】

・ハンドルが左右に円滑に動くことを確認する.

【排水・船体】

・ビルジポンプが正常に作動することを確認する.

・ドレンプラグが確実に閉まっていることを確認する.

・船体内部に異常な浸水または水の滞留がないことを確認する.

【係留・接岸設備】

・係留ロープに著しい損傷がないことを確認する.

・フェンダーが適切に取り付けられていることを確認する.

※異音, 異常な振動, 焦げ臭, 警告ランプの点灯, 冷却水の排出異常その他の不具合が認められた場合は，原因を確認し，安全が確保できるまで出艇しない.

2.3.3 レスキュー艇の乗員

レスキュー艇には，原則として **2 名**以上が乗艇する．船長は小型船舶操縦士免許を有する安全管理部員のうち，当日の海面で安全に操船できる者とする．経験の浅い部員のみでレスキュー艇を運用してはならない. 乗艇者は全員ライフジャケットを着用し, 携帯電話または無線機を少なくとも 1 つ携行する.

2.4 通信・連絡体制

出艇前に，レスキュー艇間，レスキュー艇とヨット，および必要に応じて陸上との連絡方法を確認する．レスキュー艇には，携帯電話または無線機等の通信手段を少なくとも 1 つ確保し，活動中に使用可能な状態としておく．事故，負傷，沈艇，艇体トラブル，レスキュー艇の故障，気象・海象の急変その他の異常を確認した場合は，必要に応じて以下の事項を簡潔かつ正確に共有する．

・発生場所または現在位置
・発生した事象
・対象となる艇および人数
・負傷者または行方不明者の有無
・救助または応援の必要性
・ハーバー・バックの可否
・その他，安全確保に必要な事項

複数のレスキュー艇で対応する場合は，各艇が独自に行動することを避け，対応状況および担当を相互に共有する．

通信が途絶した場合または対象艇との連絡が取れない場合は，最後に確認した位置および状況を共有し，周囲の安全を確保したうえで状況確認を行う．

重大な事故または遭難が発生し，外部機関による救助が必要な場合は海上保安庁 118 番へ通報し，救急車等が必要な場合は 119 番へ通報する．緊急性が高い場合は，監督その他の部内関係者への報告よりも，118 番または 119 番への通報を優先する．

外部機関への通報後の部内への報告については，安全確保および救助活動を優先したうえで，8.1 に従う．

2.5 荒天・台風接近時の艇管理

台風その他の荒天の接近が予想される場合は，気象・海象が悪化する前に，レスキュー艇およびヨットについて必要な荒天対策を実施する．

対策にあたっては，艇の保管・係留状況および各活動拠点の設備を踏まえ，必要に応じて艇の移動・上架，増し舫い，フェンダーの追加，艇内備品の固定・撤去その他の措置を行う．

荒天対策のための作業であっても，既に気象・海象が悪化している場合は無理に実施しない．艇および備品の保全よりも部員の安全を優先する．

第 3 章 レスキュー艇の運転・航行

3.1 基本的な運転

レスキュー艇の運転では，速く移動することよりも，確実に停止できること，周囲の状況を把握できること，救助対象へ安全に接近できることを優先する．操船者は，常に以下の事項を確認する．

・周囲 360 度の状況
・前方だけでなく，後方に生じる引き波

・ヨットとの距離
・漁船，遊漁船，SUP，カヤック，遊泳者等の有無
・浅瀬，岩礁，定置網，ボンテン等の障害物
・風向および潮流による自艇の流され方
・自艇の制動距離

3.1.1 発進時の運転

発進前には，必ず周囲および自艇の状態を確認する．

【確認事項】
・前方，左右および後方の安全
・プロペラ周辺
・係留ロープ
・フェンダー
・乗員の着座状況

発進時は急加速を行わない．急加速は乗員の転倒を招くほか，エンジンに大きな負荷を与えるおそれがある．

【発進手順】
① 乗員全員の安全を確認する．
② 係留ロープおよびフェンダーの状態を確認する．
③ 周囲の安全を確認する．
④ リモコンがニュートラルであることを確認する．
⑤ 低速で発進する．
⑥ 安全な水域に出た後，周囲を確認しながら徐々に加速する．

3.1.2 港内の航行

港内では原則として徐行する．港内には船舶，桟橋，係留艇，人，浮遊物等が多く，急な回避行動が困難であるため，特に慎重に操船する．

【港内航行の原則】
・徐行する．
・不要な引き波を立てない．
・出艇する船舶の進路を妨げない．
・着艇態勢にある船舶に配慮する．
・桟橋付近では急旋回しない．
・不要な後進操作を行わない．
・人がいる桟橋付近では特に低速で航行する．
・プロペラを人やロープに近づけない．

着岸・離岸時は，風および潮流によって艇が流されることを考慮し，十分な余裕を持った角度および速

度で操船する.

3.1.3 波がある場合の運転

波を真横から受ける航行は，レスキュー艇の横揺れを大きくし，乗員の転倒，落水，浸水等につながるおそれがある．特に波が高い場合は注意する.

【波がある場合の運転原則】

・可能な限り波に対して船首を向ける.
・必要に応じて波を斜め前方から受ける.
・横波を避ける.
・急旋回しない.
・速度を出しすぎない.
・波から着水する際の衝撃を抑える.
・必要に応じて乗員に低い姿勢を取らせる.

特に追い波では，波に押されることで操船が不安定になることがあるため，船尾を振られないよう艇速を適切に調整する.

3.1.4 強風時の運転

強風時は，停止している状態でもレスキュー艇が風下へ流される．ヨットや沈艇へ接近する際には，自艇の漂流を考慮して操船する.

【強風時の運転原則】

・接近前に風向を確認する.
・風下側から不用意に接近しない.
・救助対象に自艇が覆いかぶさらないようにする.
・プロペラを人に向けない.
・無理に一度で接近せず，危険を感じた場合は一度離れてやり直す.

3.1.5 ヨットへの横付け

ヨットへ接近する際は，必ず低速で行う．接近時には操船者だけでなく，監視担当者もヨットとの距離および周囲の状況を確認する.

【基本手順】

① 風向および潮流を確認する.
② ヨットの進行方向を確認する.
③ 低速で接近する.
④ 接触直前にニュートラルにする.
⑤ 必要に応じて手で艇を押さえる.
⑥ 原則として 2 名以上でヨットを保持する. 1 名はサイドステー付近, もう 1 名はスタン側を保持する.
⑦ プロペラを乗員，ロープ，シート，セール等に近づけない.

沈艇，落水者，水中にあるロープ等へ接近する場合は，プロペラへの巻き込みを防止するため，特に慎重に操船する．

3.1.6 落水者への接近

落水者の救助では，プロペラによる事故を最も警戒する．落水者を発見しても焦って高速で接近せず，安全を確保しながら低速で接近する．

【基本手順】

① 落水者を目視で確認する．
② 周囲の艇，ロープ，波等の状況を確認する．
③ 救命浮環を準備する．
④ 風下から低速で接近する．
⑤ 最終接近時はニュートラルにする．
⑥ プロペラを落水者に向けない．
⑦ 原則として船体側面から落水者を引き上げる．
⑧ 救助後，意識，呼吸および体温等を確認する．

※船体側面からの引き上げが困難な場合は，必ずエンジンを停止したうえでスタン側から引き上げる．瑞祥VIでは梯子を活用する．

落水者に意識がない，反応がない，または呼吸に異常が認められる場合は，速やかにハーバー・バックするとともに救急要請を行う．

3.1.7 沈艇への接近

沈艇へ接近する場合は，沈起こしよりも先に乗員全員の安全を確認する．

【確認事項】

・スキッパーを確認できるか．
・クルーを確認できるか．
・艇体またはセールの下に人がいないか．
・シートやトラピーズ等に身体が絡まっていないか．
・周囲に他艇，岩礁，網，漁船等の危険物がないか．

【基本手順】

① 沈艇を発見する．
② 笛または声により周囲へ注意喚起する．
③ 乗員全員の所在を確認する．
④ 乗員へ声を掛け，安全を確認する．
⑤ 必要に応じて救命浮環を準備する．
⑥ 沈起こしを指示する．
⑦ 自力で沈起こしができない場合は，必要に応じて入水要員が補助する．

⑧ 必要に応じてボートフックを使用し，沈艇を安全な位置へ誘導する．
※入水要員を投入する場合は，セールやシート等への絡まりに十分注意する．
※接近時は，プロペラに沈艇のシート等を巻き込まないよう注意する．

沈艇が岸，岩礁，航路，網等の危険区域へ流されている場合は，沈起こしよりも危険区域への漂流防止を優先する．

3.1.8 航行ルール

レスキュー艇は動力船であるため，帆走中のヨットとの関係を含め，周囲の船舶との衝突を避けるよう十分に注意して航行する．

【基本的な航行上の注意】
・行き合い関係では，原則として右舷側へ避ける．
・横切り関係では，相手船との位置関係を確認して適切に避航する．
・可能な限り相手船の船尾側を安全な距離を保って通過する．
・急な進路変更を行わない．
・他船の進路および行動を予測する．
・漁労中の船舶には十分な距離を取る．
・網，ボンテン，釣り船等には十分な距離を取る．
・港内では，各港・マリーナで定められた航行ルールに従う．

緊急救助時であっても，周囲の船舶との衝突を起こしてはならない．救助へ向かう際も周囲の安全を確認し，安全な航行を維持する．

本項に記載のない事項は，海上衝突予防法その他の関係法令に従う．

3.1.9 引き波への配慮

レスキュー艇が発生させる引き波は，ヨットの安全および帆走に大きな影響を与える．特に経験の浅い部員が乗艇するヨット，沈起こし中の艇，出着艇中の艇，マーク付近の艇に大きな引き波を当てないよう注意する．
【引き波を抑えるための原則】
・練習海面付近では急加速しない．
・ヨット付近では十分に減速する．
・引き波がヨットへ向かわないよう航路および角度を調整する．
・港内では徐行する．
・沈艇付近では必要最小限の速度で航行する．

3.1.10 見張り

練習中は，各クラスに配置できるレスキュー艇の数が限られているため，1 艇のレスキュー艇のみです

べてのヨットを常時監視することが困難な場合がある．そのため，操船者とその他のレスキュー艇乗員で役割を分担し，練習海面全体を監視する．

特に，新入生の練習期間や強風時等，沈艇やトラブルが発生する可能性が高い状況では，各艇の位置および状態を継続的に確認する．

ヨットが単独で出艇または着艇する場合は，必ずレスキュー艇へ連絡する．

八景島では，レスキュー艇がヨットから離れる場合や，ヨットが単独で出艇・着艇する場合は，必要に応じてマリーナへ見守りを依頼する．その際は対象艇のセールナンバー等を伝え，レスキュー艇が再び合流した場合には，その旨をマリーナへ連絡する．

3.1.11 アンカーの使用

アンカーを使用する場合は，操船者と作業者の役割を明確にし，投入または揚収を開始する前に作業手順および合図を共有する．アンカーの投入前には，水深，周囲の船舶，浅瀬，岩礁，定置網，漁網その他の障害物を確認する．アンカーロープが水中にある場合は，プロペラへの巻き込みに十分注意する．アンカーロープの位置を確認できない状態では，不用意にエンジンを使用しない．アンカーロープに大きな荷重がかかっている場合は，手のみでロープを保持せず，必要に応じてクリート等を利用して安全に荷重を受ける．アンカーが海底の障害物，漁具その他に絡んだ場合は，無理に引き上げない．自艇および乗員の安全を確保したうえで状況を確認し，必要に応じて関係者へ連絡する．

3.2 回航

レスキュー艇の回航は，主として活動拠点の変更に伴い，以下の区間で実施する．

・八景島 → 葉山（江の島）
・葉山（江の島） → 八景島

回航は通常の練習時より長距離の航行となるため，気象・海象，乗員，艇の状態，燃料，航路上の危険箇所等を事前に確認し，安全に実施できる場合に限り行う．

3.2.1 回航実施条件

回航の実施にあたっては，以下の条件を確認する．

・出発地，到着地または航路周辺に，暴風警報，波浪警報その他回航の安全に重大な影響を及ぼす警報，危険警報または特別警報が発表されている場合は，回航を行わない．
・波浪注意報が発表されている場合は，原則として回航を行わない．
・強風注意報，雷注意報，濃霧注意報，高潮注意報その他回航の安全に影響する注意報が発表されている場合は，その内容，発表区域および実際の気象・海象を確認し，安全な回航が困難であると判断した場合は回航を行わない．
・平均風速 5 m/s 以下を目安とし，最大瞬間風速についても確認する．
・視界不良，強い降雨または雷のおそれがある場合は，回航を行わない．
・前線または台風の接近時，その他波高・うねり等により安全な操船が困難である場合は，回航を行わない．

警報・注意報等が発表されていない場合であっても，現地の気象・海象その他の状況から安全な回航が困難であると判断した場合は，回航を中止または延期する．

3.2.2 回航前の準備

回航前日までに，回航日程，乗員，艇の状態，必要な装備，燃料，航路および関係者への連絡について確認する．

【人員】

・各レスキュー艇には，原則として 2 名以上が乗艇する．
・操船は, 安全管理部員のうち, 当該艇および当日の気象・海象条件において安全に操船できる者が行う．
・艇の出艇，着艇，上架その他の作業に必要な人員をあらかじめ確保する．

【艇・装備】

回航に使用するレスキュー艇について，第 2 章に定める出艇前確認を行う．

特に，以下の事項を確認する．

・回航区間を安全に航行できる十分な燃料があること．
・船舶検査関係書類および必要な法定備品を搭載していること．
・乗員全員分のライフジャケットを搭載していること．
・携帯電話，無線機等の通信手段が使用可能であること．
・アンカー，曳航ロープその他の安全備品が使用可能な状態であること．

【事前連絡】

回航前日までに，監督その他の指定された関係者へ回航予定を連絡する．

連絡時には，以下の事項を共有する．

・回航日時
・出発地および到着地
・使用するレスキュー艇
・乗艇者
・予想される気象・海象条件

3.2.3 出発前の確認

出発直前に，気象・海象および艇の状態を再度確認し，回航を実施できることを確認する．

【確認事項】

・最新の風向，平均風速および最大瞬間風速
・波高およびうねり
・波浪警報・注意報その他の気象情報
・降雨，雷および視程
・燃料残量
・船舶検査関係書類および法定備品

・ライフジャケットその他の安全装備
・通信手段
・回航航路および航路上の危険箇所
・緊急時に退避可能な場所

出発地および到着地のマリーナに必要な連絡を行い，必要に応じて係留場所等を確認する．
出発前にマリンコンパスを登録する．

3.2.4 回航中

回航中はマリンコンパスを起動し，現在位置を継続的に確認する．操船者だけでなく，乗員全員で周囲の見張りを行い，特に以下の事項に注意する．
・大型船舶その他の航行船舶
・漁船および漁ろうに従事している船舶
・定置網，生け簀，ボンテンその他の漁業施設
・浅瀬および岩礁
・浮遊物その他の障害物
・風向，風速，波高，うねりおよび視程の変化

燃料残量を継続的に確認し，必要な給油を行う．通常の回航では，原則として三崎港で給油する．
回航中に気象・海象が悪化した場合，艇に異常が発生した場合または安全な航行の継続が困難であると判断した場合は，目的地への到着を優先せず，引き返しまたは安全な場所への退避を検討する．
【主な注意箇所】
・観音崎周辺には浅瀬があるため，陸岸へ不用意に接近しない．
・海獺島灯台および観音崎周辺では，大型船舶の航行に十分注意する．
・観音崎から剣崎にかけては，定置網，生け簀その他の漁業施設に注意する．
・剣崎周辺では，浅瀬および定置網等の位置に十分注意する．
・剣崎から三崎港へ進入する際は，定置網等へ十分な距離を取り，安全な航路を選択する．
・三崎港へ入港する際は，港内の標識および航行状況を確認する．
・三崎港内では徐行し，他船の航行を妨げない．
・三崎港から葉山までの区間では，陸側だけでなく沖側の定置網，生け簀その他の漁業施設にも注意し，乗員全員で周囲を監視する．
・葉山周辺では，名島，新港その他の地物を位置確認の参考とするとともに，実際の現在位置を航海機器等により確認する．

定置網その他の漁業施設の位置は変更される可能性があるため，別紙に示す位置のみを頼りにせず，最新の情報，現地の標識および目視により確認する．

3.2.5 緊急時の対応

回航中に機関故障，浸水，操舵不能，負傷者の発生その他の異常が発生した場合は，第 5 章に定めるトラブル対応に従う．

自艇のみで安全な航行を継続できない場合は，無理に目的地への航行を継続せず，周辺の安全な場所への退避または外部への救助要請を行う．

海上で船舶事故・遭難等により外部機関による救助が必要な場合は，海上保安庁 118 番へ通報する．救急車が必要な場合は 119 番へ通報し，必要に応じて双方へ連絡する．

3.2.6 到着後

到着後は，安全に着岸または係留したうえで，艇および乗員の状態を確認する．監督その他の指定された関係者ならびに必要なマリーナへ到着を報告する．艇体，機関または装備に異常が認められた場合は，必要な点検・整備を行い，次回の出艇までに安全な状態へ復旧する．

到着連絡および必要な確認の完了をもって，回航終了とする．

第 4 章 練習運営

4.1 海面の選択

練習に使用する海面は，各拠点で定められた帆走区域および周辺環境を踏まえて選択する．

4.1.1 八景島

八景島では，原則として定められた練習海面内で練習を行う．

練習海面外については，練習海面への移動経路として，滑り練習，サークリング（マークなし），自主練等に使用することができる．ただし，以下を遵守する．

・権利艇・非権利艇を問わず，航行中の他船の進路を妨げない．
・練習海面外では，原則としてマークセットおよびアンカリングを行わない．
・練習海面西側の海苔網（5〜10 月頃）および移動経路上の生け簀へ侵入しない．
・住友重機械工業横須賀製造所（以下「すみとも」）へ不用意に接近しない．
・特に北風時は，ヨットがマリーナより南側へ流されないよう注意する．

【練習海面の境界】



図中の青，赤，黄色の線は，それぞれ練習海面の北側，東側，南側の境界を示す．
・北側：ESR 物流倉庫（大きな「ESR」の表示が目印）より北側へ侵入しない．
・東側：赤色の灯浮標を基準とする延長線より東側へ侵入しない．
・南側：八景島シーパラダイスタワーとアクアミュージアムが重なって見えるラインを南端の目安とし，これより南側にはマークを設置しない．

八景島周辺には，大型船舶の航路や工業施設等が存在するため，定められた練習海面を遵守する必要がある．
・東側には浦賀水道航路があり，大型船舶が多数航行する．
・北側の横浜港周辺にも大型船舶が多く航行する．
・練習海面外は水深が深く，マークセットにも適さない．
・南側にはすみともおよび横須賀港があるため，不用意な接近を避ける．

特に北風時は，沈艇の漂流や帆走角度の違いによって，意図せず南側へ流される可能性があるため注意する．

4.1.2 葉山

葉山では，八景島と比較して帆走区域の制限は少ない．ただし，レジャー利用者，生け簀，タコ壺等が点在するため，周囲の状況に十分注意する．

葉山町が定める海面利用ルールを確認し，これに従う．

特段の理由がない限り，マークセットは葉山新港の赤灯台と名島の先端を結んだ線より西側で行うことが望ましい．



4.2 マークセット

マークセット中は，レスキュー艇が練習海面の監視から一時的に離れるため，必ず監視担当者を残す．

【基本手順】

① バイスへマークセットを行うことを伝える．
② 練習艇の監視担当者を決める．
③ 周囲の障害物を確認する．
④ 他大学艇，漁船，網，生け簀等の位置を確認する．
⑤ 水深を確認する．
⑥ 風上側からアンカーを投入する．
⑦ アンカーロープが船底やプロペラに入らないことを確認する．
⑧ マークの位置を確認する．
⑨ マークセット終了後，練習海面全体の状況を再確認する．

マーク用アンカーロープの長さは，水深，底質，潮位差，波，風およびアンカー重量を踏まえて十分な長さを確保する．船体を錨泊する場合のアンカーロープについては，JCI 等の基準に従う．

マーク回収は，原則として練習終了時に行う．

緊急ハーバー・バック時等，安全上の対応が必要な場合は，マーク回収よりも人命の確保およびハーバー・バックを優先する．

【基本手順】

① 練習終了を確認する．
② 周囲の艇および障害物を確認する．
③ マークへ低速で接近する．
④ プロペラにアンカーロープを巻き込まないよう注意する．
⑤ アンカーを回収する．
⑥ アンカーロープを整理する．
⑦ 回収後，艇内の積載バランスを確認する．

※マークから艇が離れるように流される場合は，必要に応じてボートフックを使用する．

4.3 曳航

曳航は，レスキュー艇の運用の中でも事故が発生しやすい作業である．

特に，急加速，急旋回，曳航ロープの巻き込み，艇同士の接触，乗員の落水等に注意する．

安全な曳航が困難な場合は無理に継続しない．

4.3.1 曳航前の確認

曳航を開始する前に，以下を確認する．

【艇・乗員】

・曳航する艇数

・各艇の乗員数

・負傷者の有無

・艇体破損の有無

【気象・航路】

・風向

・波向

・ハーバー・バックルート

・周囲の船舶および障害物

【曳航設備・体制】

・曳航ロープの長さ

・ロープの結び方

・後方監視者の配置

4.3.2 曳航手順

① 曳航を開始することを全艇へ伝える．

※右舷側，左舷側および待機艇の位置について，レスキュー艇から指示する．

② 風下側の艇および高さの低い艇から順に曳航列へ加える．

③ 各艇を曳航ロープで接続する．

④ 最後尾から前方へ，接続完了を順次伝達する．

※センターボード，プラー，ヴェーラー等の状態を確認する．

⑤ レスキュー艇側で曳航ロープのテンションを確認する．

⑥ 周囲の安全を確認する．

※発進前には必ず声掛けを行う．

⑦ ゆっくりと発進する．

※後続艇のロープテンションが安定するまでは微速を維持する．

⑧ 後方監視者は曳航列を継続的に確認する．

⑨ 異常が発生した場合は，直ちに減速または停止する．

⑩ 原則として風上を向いた状態で曳航を解除する．

4.3.3 曳航中の注意事項

・急加速しない．

・急旋回しない．

・曳航ロープを過度にたるませない.
・可能な限り波を真横から受けない.
・最後尾の艇を常に確認する.
・漁船，網，生け簀，ボンテン等を避ける.
・曳航開始前に，乗員間の連絡方法および合図を共有する.

曳航する艇数は，レスキュー艇の種類，気象・海象，曳航対象艇の状態等を踏まえ，安全に制御できる範囲とする．部内基準として上限を原則 10 艇とし，10 艇を超える場合は複数の曳航列に分けて対応する.

4.3.4 損傷艇・沈艇の曳航

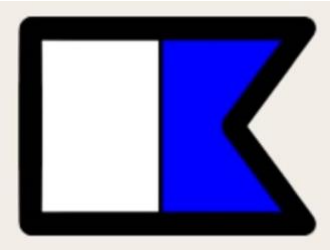
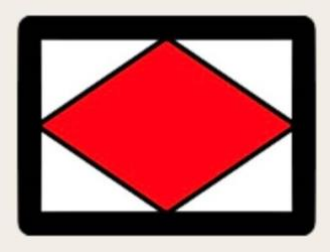
艇体または艤装品を損傷したヨットを曳航する場合は，曳航開始前に損傷状況を確認する．特に，マスト，ブーム，ステイ，セール，シート，センターボードおよびラダー等が，曳航中に水中へ引き込まれたり，レスキュー艇または他艇へ絡んだりするおそれがないことを確認する．折損したマスト，ブームその他の艤装品は，可能な範囲で艇体に固定し，曳航中に移動しない状態とする．マスト，ブーム，ステイその他の艤装品に曳航ロープを不用意に取り付けず，艇体の安全に曳航力を伝えられる箇所を使用する．転覆した状態またはマスト等が水中にある状態で曳航する場合は，水深，曳航抵抗および周囲の障害物を確認する.

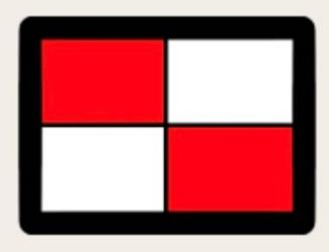
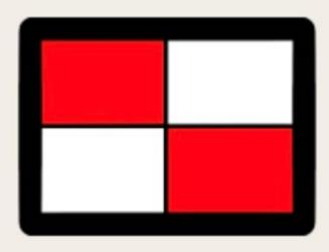
4.4 国際信号旗

国際信号旗は，ヨットレースだけでなく，海上での通信，救助，災害時等にも使用される.

レスキュー艇乗員は，レースにおける意味だけでなく，海上通信における基本的な意味についても理解しておく.

【主な国際信号旗】

	**A 旗** 本船で潜水夫が活動中. 徐速して通過せよ. **江の島港入り口周辺で時折掲揚されている.**
	**F 旗** 本船は操縦不能. 本船と通信をせよ.

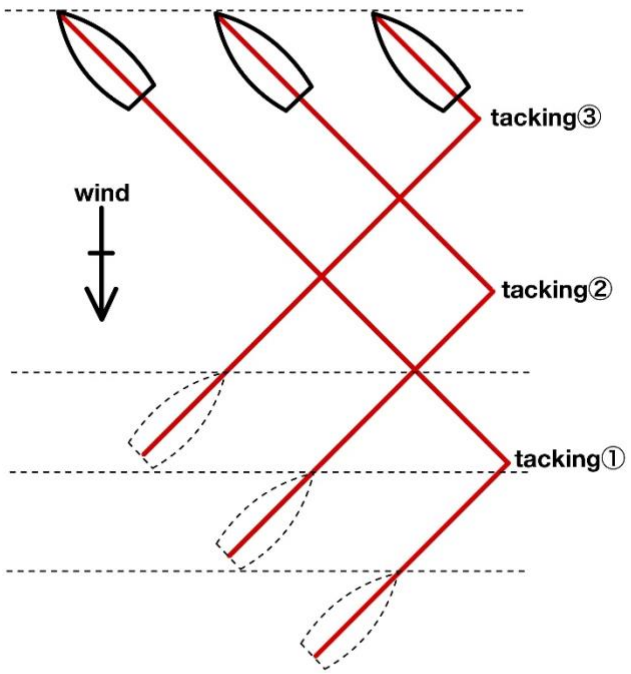
	**U 旗** 基船の進路に危険あり. **津波警報の際にマリーナ等に掲揚される.**
	**V 旗** 援助を求む. ※レースにおいてレース委員会が V 旗を音響 1 声とともに掲揚した場合は，可能な限りレース委員会の通信チャンネルをモニターし，捜索・救助に関する指示に従う．大会ごとの帆走指示書等に別途指示がある場合は，それに従う.
【補足：その他の重要な視覚信号】	
	**津波フラッグ** 赤と白の格子模様の津波フラッグは，津波注意報，津波警報または大津波警報等が発表されたことを視覚的に知らせるものである．国際信号旗 U 旗と同様の配色であるが，津波警報等の伝達として用いられる．海上または海岸付近で確認した場合は，6.1 に従い速やかに避難行動を開始する.
	**漁ろうに従事している船舶の鼓形形象物** 2 個の同形の円すいを頂点で上下に結合した黒色の鼓形形象物は，漁ろうに従事している船舶を示す．これを掲げる船舶には十分な距離を取り，その進路を妨げない．トロール以外の漁法で漁具を船外 150 m を超えて出している場合は，漁具を出している方向に，頂点を上にした円すい形形象物が追加される.

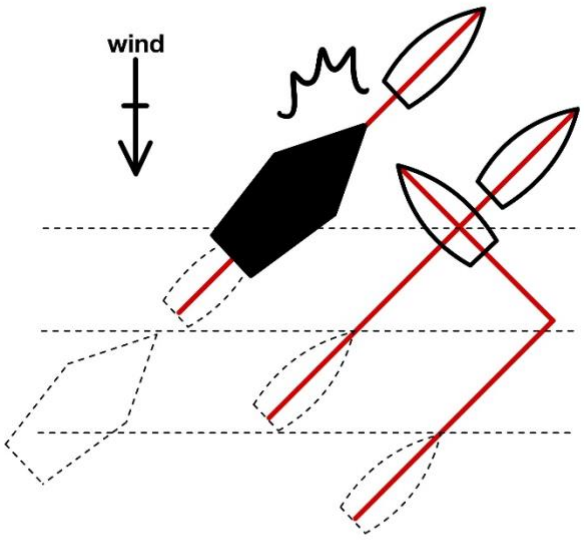
4.5 ヨットの動き

レスキュー艇が動画撮影，監視，救助等のためヨットへ接近する場合は，現在の位置だけでなく，ヨットが次にどのような動きをするかを予測して操船する．特にタッキング・ジャイビング時は，レスキュー艇とヨットの位置関係によって接触する危険がある．タッキングは，原則として高さの低い艇から順に行われる．このため，先にタックする艇よりも高い位置にレスキュー艇がいると，タック後の進路と重なり，衝突するおそれがある．レスキュー艇は，ヨットの帆走方向，タッキング・ジャイビングの可能性および周囲の艇との位置関係を確認し，十分な距離を保って航行する．また，指示，監視，動画撮影その他の目的でヨット付近に停止または待機する場合も，ヨットの予想進路を妨げない位置を選択し，十分な退避余地を確保する．停止中であっても周囲の見張りを継続し，接触のおそれがある場合は早期に安全な位置へ移動する．ヨットがレスキュー艇を避航することを前提とせず，レスキュー艇側からも常に衝突回避に必要な行動を取る．

4.6 安全に関する補足

多数の沈艇の発生，負傷者の発生，視界不良，強風・高波，レスキュー艇の故障その他の状況により，当部のレスキュー体制のみでは安全な対応が困難であると判断した場合は，無理に救助活動を継続しない．この場合は，速やかにバイスおよび安全管理責任者へ状況を共有し，必要に応じて練習を中止する．全艇または複数艇を対象とするハーバー・バックまたは安全な場所への退避は，1.5 に定める指揮系統に基づき，バイスまたは安全管理責任者が指示する．ただし，レスキュー艇船長は，自艇または自艇が監





視・対応する個別のヨットについて，全体の指示を待つことが危険であると判断した場合は，必要な安全措置を先行して講じることができる．この場合は，可能な限り速やかにバイスおよび安全管理責任者へ状況を共有する．
必要に応じて，他のレスキュー艇，マリーナその他の関係機関へ応援または救助を要請する．船舶事故，遭難その他の緊急事態により外部機関による救助が必要な場合は，海上保安庁 118 番へ通報する．負傷者等について救急車が必要な場合は 119 番へ通報する．
また，エンジン停止その他の理由によりレスキュー艇が漂流する事態に備え，すべてのレスキュー艇にアンカーを搭載し，必要時に使用できる状態としておく．

第 5 章 トラブル・シューティング

5.1 基本対応

トラブル発生時は，人命および周囲の安全確保を最優先とし，原則として以下の順序で対応する．

① 人命を確認する．
② 周囲の安全を確認する．
③ 状況を把握する．
④ 対応の優先順位を決定する．
⑤ 救助，曳航またはハーバー・バックの必要性を判断する．
⑥ 必要に応じて陸上へ連絡する．
⑦ 対応終了後の報告・記録および検証については 8.1 に従う．

5.2 沈艇への対応

複数の沈艇が発生した場合は，危険度の高い艇から順に対応する．

【対応の優先順位】

① 乗員を確認できない艇
② 単独で沈している艇
③ 岸，岩礁，網，航路等の危険区域に近い艇
④ 経験の浅い部員が乗艇する艇
⑤ その他の沈艇

自力で沈起こしができない場合は，必要に応じてレスキュー艇乗員が入水し，沈起こしを補助する．ただし，入水者自身の安全が確保できない場合は，無理に入水してはならない．

5.3 艇体トラブル

艇体トラブルが発生した場合は，乗員からレスキュー艇へ，以下の事項を簡潔に報告する．

【報告事項】

・破損箇所
・帆走の可否
・浸水の有無
・負傷者の有無
・ハーバー・バックの必要性
・通常の曳航が可能か

レスキュー艇は，破損状況を確認し，応急処置によって練習を継続できるか，またはハーバー・バックすべきかを判断する．

ラダー，センターボード，マスト，ステイ，ブーム，セール，ハル等に重大な破損が認められる場合は，原則としてハーバー・バックを優先する．

5.4 負傷者発生時

負傷者が発生した場合は，負傷箇所の確認よりも先に，意識および呼吸を確認する．

【確認事項】

・意識があるか．
・呼吸が正常か．
・出血があるか．
・骨折の疑いがあるか．
・頭部を打っていないか．
・低体温症または熱中症の兆候がないか．
・自力で艇上に留まることができるか．

重症が疑われる場合は，速やかにハーバー・バックするとともに救急要請を行う．

5.5 強風時の対応

練習中に想定以上に風が強まった場合は，まず全艇の位置および安全を確認する．

【基本対応】

① 全艇の位置および状況を確認する．
② バイスおよび安全管理責任者を中心に，練習継続の可否およびハーバー・バックの要否を判断する．
③ ハーバー・バックが必要と判断した場合は，バイスまたは安全管理責任者が全艇へハーバー・バックを指示する．
④ 各レスキュー艇船長は，自艇が監視または対応する個別のヨットについて，全体の指示を待つことが危険であると判断した場合は，先行して練習中止またはハーバー・バックを指示することができる．この

場合は速やかにバイスおよび安全管理責任者へ共有する.
⑤ 艇数が多い場合は，クラスごとに整理する.
⑥ 経験の浅い部員が乗艇するヨットおよび沈艇への対応を優先する.
⑦ 必要に応じて曳航する.
⑧ 全艇の着艇を確認する.
⑨ 最後にレスキュー艇がハーバー・バックする.

強風時は，バイスおよび安全管理責任者の指示に従い，必要に応じてスピネーカー等の使用中止，ハーバー・バックまたは曳航へ切り替える.

帆走によるハーバー・バック時の注意
① ハーバー・バックする艇は，可能な限りまとまって行動する.
② 沈艇が発生している場合は，レスキュー艇が到着するまで周囲の艇が待機する，または相互に連絡可能な位置関係を維持する．レスキュー艇が合流後，安全にハーバー・バック可能な艇から順次ハーバー・バックする.
③ 沈艇が発生し，周囲の艇が気付いていない場合は，笛等を使用して周囲へ知らせる.

5.6 レスキュー艇のトラブル・シューティング

5.6.1 エンジン停止

エンジンが停止した場合は，以下の順序で確認・対応する.
① 周囲の安全を確認する.
② 必要に応じてアンカーを投入する.
③ リモコンがニュートラルになっていることを確認する.
④ 燃料の残量および供給状態を確認する.
⑤ プライマリーポンプを確認する.
⑥ キルスイッチを確認する.
⑦ バッテリーの状態を確認する.
⑧ 再始動を試みる.
⑨ 再始動できない場合は，他のレスキュー艇へ救助を要請する.
⑩ 他艇による対応も困難な場合は，マリーナ等へ連絡し救助を要請する.

5.6.2 レスキュー艇の浸水・転覆防止

レスキュー艇は，積載量，乗員の配置，波および艇速等によって乾舷が低下し，船内へ海水が流入するおそれがあるため，航行中は艇の状態を継続的に確認する.
【浸水・転覆防止のための注意事項】
・乗員および荷物を一方に偏らせず，艇内の重量配分を適切に保つ.
・過度な積載により乾舷が低下した状態で航行しない.
・波がある場合は，船内への海水の流入を防ぐため，波向および波高に応じて艇速および進行方向を調整

する．
・急旋回，急加速その他，艇体を大きく傾斜させる操船を避ける．
・船内に水が滞留していないか適宜確認し，必要に応じてビルジポンプ，バケツ等を用いて排水する．
・浸水によって乾舷が低下し，艇の安定性が損なわれるおそれがある場合は，無理に航行を継続しない．
なお，出艇前には 2.3.2 に従い，ドレンプラグ，ビルジポンプおよび船体内部の状態を確認する．

5.6.3 操舵不能

操舵系統に異常が発生した場合は，直ちに艇速を落とし，周囲の船舶，陸岸，岩礁，航路その他の危険との位置関係を確認する．

安全な操船ができない場合は，無理に航行を継続しない．漂流によって危険区域へ接近するおそれがある場合は，状況に応じてアンカーを投入する．

自艇のみで安全を確保できない場合は，他のレスキュー艇またはマリーナ等へ連絡し，曳航その他の救助を要請する．事故または遭難につながるおそれがある場合は，必要に応じて 118 番へ通報する．

5.6.4 プロペラへのロープ等の巻き込み

プロペラにロープ，シート，釣糸その他の物体を巻き込んだ場合は，直ちにエンジンを停止する．エンジンが停止し，誤って再始動するおそれがないことを確認したうえで，周囲の安全が確保できる場合に限り，巻き込んだ物体の状態を確認する．

除去作業によって乗員自身に危険が及ぶ場合は，無理に作業を行わない．

巻き込んだ物体を除去した場合は，プロペラ，船外機その他の推進装置に損傷，異常な振動，異音等がないことを確認する．安全な航行を確認できない場合は航行を継続せず，他のレスキュー艇またはマリーナ等へ救助を要請する．

5.6.5 火災・燃料漏れ

焦げ臭，煙，炎または燃料漏れ等を確認した場合は，直ちに乗員全員へ周知し，周囲の安全を確認する．

燃料漏れを確認した場合は，火気その他の着火源を避け，安全に実施できる範囲でエンジンを停止する．

火災が発生した場合は，乗員の安全を確保したうえで，搭載している消火器等を使用して初期消火を行う．ただし，火災の拡大，爆発その他の危険がある場合は，消火活動よりも人命の確保を優先する．

自艇のみで安全を確保することが困難な場合は，直ちに 118 番へ通報し，救助を要請する．

5.6.6 転覆

レスキュー艇が転覆した場合は，艇の復旧よりも乗員の安全確保を優先する．

【基本対応】

① 乗員全員の所在および負傷の有無を確認する．
② 可能な限り乗員同士が離れないようにする．
③ 安全が確保できる限り，艇体または浮力のある物を利用して浮力を確保する．
④ 転覆した艇のエンジンおよびプロペラ周辺へ不用意に近づかない．

⑤ 携帯電話，無線機，笛その他の利用可能な手段により救助を要請する．
⑥ 状況に応じて 118 番へ通報する．

転覆した艇の復旧は，乗員の安全および周囲の状況が十分に確認できる場合に限って行う．艇体または備品の保全を目的として，乗員を危険にさらしてはならない．

5.7 他の船・漁具・施設等との接触

他の船，漁具，係留施設その他の第三者の所有物との接触または損傷が発生した場合は，まず人命および周囲の安全を確保する．

安全確保後，以下の事項を確認する．

・負傷者の有無
・相手船その他の対象物の状態
・自艇の損傷状況
・発生場所および発生時刻
・事故発生時の状況

可能な場合は，相手方へ所属および連絡先を伝える．

緊急対応終了後の部内への報告．記録および検証については 8.1 に従う．

損害賠償，修理費その他の金銭的な対応については，部員個人の判断で決定せず，バイス・主将・監督その他の関係者と協議して対応する．

第 6 章 災害対応

6.1 地震・津波

海上では，船体の動揺や周囲の波・風等により，陸上と比較して地震の揺れを感じにくい場合がある．そのため，地震の揺れを感じたか否かのみで津波発生の可能性を判断せず，気象庁，海上保安庁，マリーナその他の陸上から得られる情報を速やかに確認する．

地震が発生し，津波注意報，津波警報または大津波警報等が発表された場合は，人命の確保を最優先とし，現在位置，津波到達予想時刻，避難に要する時間および海上保安庁・マリーナ等からの指示を踏まえて対応する．

小型船を一律にハーバー・バックまたは沖出しさせることはせず，各艇の現在位置，時間的余裕および各港の津波対策等に基づき，着岸後の陸上避難，陸揚げ・固縛または安全な海域への退避等のうち，最も安全な方法を選択する．

時間的余裕がない場合は，艇，装備および個人の荷物の保全よりも人命を優先する．避難開始後は，ヨットの解装，レスキュー艇の上架・固縛，荷物の回収その他の作業のために避難を遅らせ，または危険区域へ戻ってはならない．

【基本対応】

① 地震の揺れ，地震情報，津波フラッグその他の情報により津波のおそれを認めた場合は，直ちに気象庁，海上保安庁，マリーナ等から最新の情報を確認する．

② 海上にいる部員へ地震・津波に関する情報を速やかに共有する．海上では地震を認識できていない可能性があるため，連絡時は地震または津波のおそれがあることを明確に伝える．

③ 各艇の現在位置，乗員の所在，津波到達予想時刻および避難に要する時間を確認する．

④ マリーナ・海上保安庁等の指示および各港の津波対策に従い，着岸・陸上避難，陸揚げ・固縛または安全な海域への退避を判断する．

⑤ 上陸した場合は，艇や荷物の保全を行うことよりも避難を優先し，速やかに高台，津波避難場所その他の安全な場所へ移動する．

⑥ 避難後は部員の点呼を行い，全員の安否を確認する．所在を確認できない部員がいる場合は，その情報を関係者間で共有する．

⑦ 監督その他の必要な関係者へ，避難場所，部員の安否および現在の状況を連絡する．

⑧ 津波は繰り返し到達する可能性があるため，津波警報・注意報等が解除される，または公的機関等から安全が確認されるまで，海岸，マリーナその他の危険区域へ戻らない．

【津波フラッグ】

赤と白の格子模様の津波フラッグは，津波注意報，津波警報または大津波警報等が発表されたことを視覚的に知らせるものである．

海上または海岸付近で津波フラッグを確認した場合は，津波に関する情報が発表されているものとして速やかに情報を確認し，避難行動を開始する．



【平時の備え】

各活動拠点について，津波ハザードマップ，避難場所，避難経路および避難後の集合場所をあらかじめ確認し，部員間で共有する．

また，地震・津波発生時に情報伝達，海上からの退避，陸上避難および点呼を円滑に実施できるよう，定期的に避難経路の確認および訓練を行う．

6.2 雷

雷鳴を確認した場合，または雷雲の接近が認められる場合は，直ちに練習を中止し，最も安全かつ迅速な方法で安全な場所へ避難する．海上にいる場合は，周囲の安全を確保しながら速やかにハーバー・バックすることを基本とする．

【基本対応】

・海上にいる場合は，周囲の状況を確認しながら速やかにハーバー・バックする．
・マスト付近に不用意に近づかない．
・金属部への接触を避ける．
・必要に応じて姿勢を低くする．
・危険が切迫している場合は，人命を最優先として対応する．

第 7 章 医療対応

負傷者・傷病者が発生した場合は，人命を最優先とし，必要に応じて 119 番通報，AED の手配およびマリーナへの連絡を行う．

7.1 重症者・意識のない傷病者

傷病者に反応がない場合は，直ちに 119 番通報および AED の手配を行う．

マリーナから救急車が進入する必要がある場合は，レスキュー艇からマリーナへ状況を連絡し，救急車の受入れを依頼する．

海上から搬送する場合は，傷病者の状態を可能な限り安定させ，安全を確保しながら速やかにハーバー・バックする．

反応がなく，普段どおりの呼吸がない場合は，7.1 に従って心肺蘇生を開始する．

7.2 心肺蘇生（CPR）

傷病者に反応がなく，普段どおりの呼吸がない，または呼吸の有無を判断できない場合は，119 番通報および AED の手配を行い，直ちに胸骨圧迫を開始する．

【胸骨圧迫】

・胸の中央を圧迫する．
・約 5 cm 沈む程度の強さで圧迫する．
・1 分間に 100〜120 回のテンポで行う．
・圧迫の中断をできる限り少なくする．

人工呼吸の訓練を受けており，実施可能な場合は，胸骨圧迫 30 回と人工呼吸 2 回を組み合わせる．

AED が到着した場合は直ちに装着し，音声指示に従う．

7.3 AED

AED を使用する場合は，以下の手順で対応する．

① AED の電源を入れる．
② 胸部を露出する．
③ 胸部が濡れている場合は，水分を拭き取る．
④ 電極パッドを表示どおりに貼り付ける．
⑤ 心電図解析中は傷病者に触れない．
⑥ 電気ショックが指示された場合は，全員が傷病者から離れていることを確認してショックを行う．
⑦ ショック後は，直ちに胸骨圧迫を再開する．

救急隊へ引き継ぐまで，または傷病者に普段どおりの呼吸等が認められるまで，AED の指示に従い心肺蘇生を継続する．

7.4 溺水

溺水者を救助した場合は，水を吐かせることを優先せず，まず反応および呼吸を確認する．

【反応がない，または普段どおりの呼吸がない場合】

① 119 番通報および AED を手配する．
② 可能な限り早く安全な場所へ移す．
③ 心肺蘇生を開始する．
④ 人工呼吸を実施できる場合は，胸骨圧迫と人工呼吸を組み合わせる．
⑤ AED 使用時は胸部の水分を拭き取ってから電極パッドを貼る．
⑥ 救急隊へ引き継ぐまで心肺蘇生を継続する．

【反応・呼吸がある場合】

・濡れた身体を拭き，保温する．
・安静にさせ，継続して状態を観察する．
・必要に応じて救急要請を行う．

7.5 低体温症

落水や寒冷環境への長時間の曝露等により低体温症が疑われる場合は，それ以上の体温低下を防ぐことを優先する．

【基本対応】

・風雨を避け，可能な限り暖かい場所へ移動する．
・濡れた衣服は，可能であれば乾いた衣服へ交換する．
・タオル等で身体の水分を拭き取る．
・毛布，バスタオル，アルミ保温シート等で全身を包む．
・地面や船体からの冷えにも注意する．

・傷病者を必要以上に動かさない.

意識障害，著しいふらつき等が認められる場合は，速やかに救急要請を行う.

7.6 熱中症

熱中症が疑われる場合は，できる限り早く身体を冷却する.

【基本対応】

① 日陰，風通しのよい場所，冷房の効いた場所等，できるだけ涼しい場所へ移動する.

② ライフジャケット，ハーネス等を外し，衣服を緩める.

③ 身体を冷却する.

④ 意識があり，嘔吐等がなく自力で飲める場合は，水分・塩分または経口補水液等を補給する.

【冷却方法】

・身体を濡らし，風を当てる.

・アイスパック，保冷剤等を頸部，脇の下，鼠径部等へ当てる.

以下の場合は，直ちに 119 番通報する.

・意識がない，または反応がおかしい.

・自力で水分を摂取できない.

・けいれんがある.

・応急処置を行っても症状が改善しない.

※救急要請後も身体の冷却を継続する.

夏季にレスキュー艇へ準備するもの

・クーラーボックス

・保冷剤またはアイスパック

・経口補水液

・飲料水

7.7 外傷への対応

外傷が発生した場合は，負傷の程度を確認し，練習への復帰，レスキュー艇への移乗，ハーバー・バックまたは救急要請を判断する.

7.7.1 救急箱の主な備品

レスキュー艇の救急箱には，以下の物品を備える.

・清潔なガーゼ

・大判の清潔なタオル

・各種サイズの絆創膏
・包帯
・固定用テープ
・三角巾
・使い捨て手袋
・人工呼吸用フェイスシールド等
・保冷剤
・ハサミ等

7.7.2 軽傷

ヨットへの復帰が可能な程度の軽傷の場合は，必要な応急処置を行ったうえで，本人の状態を確認する．

【擦過傷・切創等】

・傷口が濡れている場合は清潔な布やガーゼで水分を拭き取る．

・必要に応じて清潔なガーゼや絆創膏で保護する．

・出血がある場合は，清潔なガーゼ等を当て，直接圧迫して止血する．

・傷口を保護した後も，痛み，出血等が続く場合は練習へ復帰させない．





7.8 頭部外傷

ブーム等による頭部外傷が発生した場合は，本人の意識がある場合でも慎重に状態を確認する．

【基本対応】

・安静にさせる．
・頭部および頸部を必要以上に動かさない．
・出血がある場合は，清潔なガーゼ等を用いて止血する．
・受傷後の意識状態，会話，運動機能等を継続的に確認する．

以下の症状が認められる場合は，直ちに 119 番通報する．

・意識がない，または意識がもうろうとしている．
・繰り返し嘔吐する．
・強い頭痛がある．
・けいれんがある．
・ろれつが回らない．
・手足のしびれや麻痺がある．
・受傷時前後の記憶がない等，明らかな異常がある．

7.9 骨折・脱臼

骨折または脱臼が疑われる場合は，患部を無理に動かさない．

【基本対応】

・患部および全身を安静にする．
・添え木，三角巾等を利用して，現在の状態のまま固定する．
・変形した骨や関節を無理に元へ戻さない．
・開放創や出血がある場合は，先に止血および傷口の保護を行う．
・可能であれば患部を高く保つ．

脱臼が疑われる場合も，自分たちで関節をはめようとせず，固定した状態で医療機関を受診する．

7.10 過呼吸

過呼吸が疑われる場合は，本人を落ち着かせ，安全な場所で安静にさせる．

・落ち着いた声で声を掛ける．
・無理に深呼吸をさせない．
・ゆっくりと息を吐くよう促す．
・症状が改善しない場合や，意識状態等に異常がある場合はハーバー・バックし，必要に応じて救急要請を行う．

第 8 章 事故後の検証・安全講習および改訂

8.1 事故・トラブル発生後の報告・記録および検証

事故，重大なトラブルまたは事故につながるおそれのあった事象が発生した場合は，人命および周囲の安全確保ならびに必要な緊急対応を最優先する．118 番・119 番その他の外部機関への緊急通報が必要な場合は，部内への報告よりもこれを優先する．

緊急対応終了後，当該事象に関与したレスキュー艇船長または現場担当者は，バイスおよび安全管理責任者へ速やかに事実関係を報告する．

安全管理責任者は必要な情報を取りまとめ，主将と共有するとともに監督へ報告する．

必要に応じて，発生日時・場所，気象・海象，関係艇・部員，事象の経過，負傷・損傷，実施した対応，外部機関との連絡内容，原因・背景，再発防止策等を記録する．

事故等の検証は，個人の責任追及のみを目的とせず，同様の事故またはトラブルの再発防止および部全体の安全管理の改善を目的として行う．検証によって得られた改善事項は，必要に応じて部員へ共有し，練習方法，安全管理体制，装備または本マニュアルの内容へ反映する．

8.2 安全講習

本マニュアルを実効的に運用するため，安全管理部を中心として，海上活動に必要な安全講習および訓練を継続して実施する．

安全管理部員およびレスキュー艇の運用に従事する部員は，それぞれの役割に応じて，以下の事項について理解し，必要な訓練を行う．

・レスキュー艇の操船
・落水者および沈艇への対応
・曳航
・レスキュー艇のトラブルへの対応
・通信および緊急連絡
・心肺蘇生，AED その他の応急手当
・本マニュアルに定める指揮系統および安全上の判断基準

安全管理部員は，消防局その他の機関が実施する救急救命講習等を受講し，救急対応に必要な知識および技能の維持に努める．

8.3 マニュアルの見直し・改訂

本マニュアルは，継続的に内容を確認し，必要に応じて改訂する．

以下の場合は，必要に応じて内容の見直しを行う．

・事故，重大なトラブルまたはヒヤリハットが発生した場合
・活動場所，使用艇または活動内容に変更があった場合
・安全管理体制または部内の役職・運用方法に変更があった場合

・関係法令，マリーナ規則，大会・学生ヨット連盟等の規則に変更があった場合
・その他，安全管理上の改善が必要と認められた場合

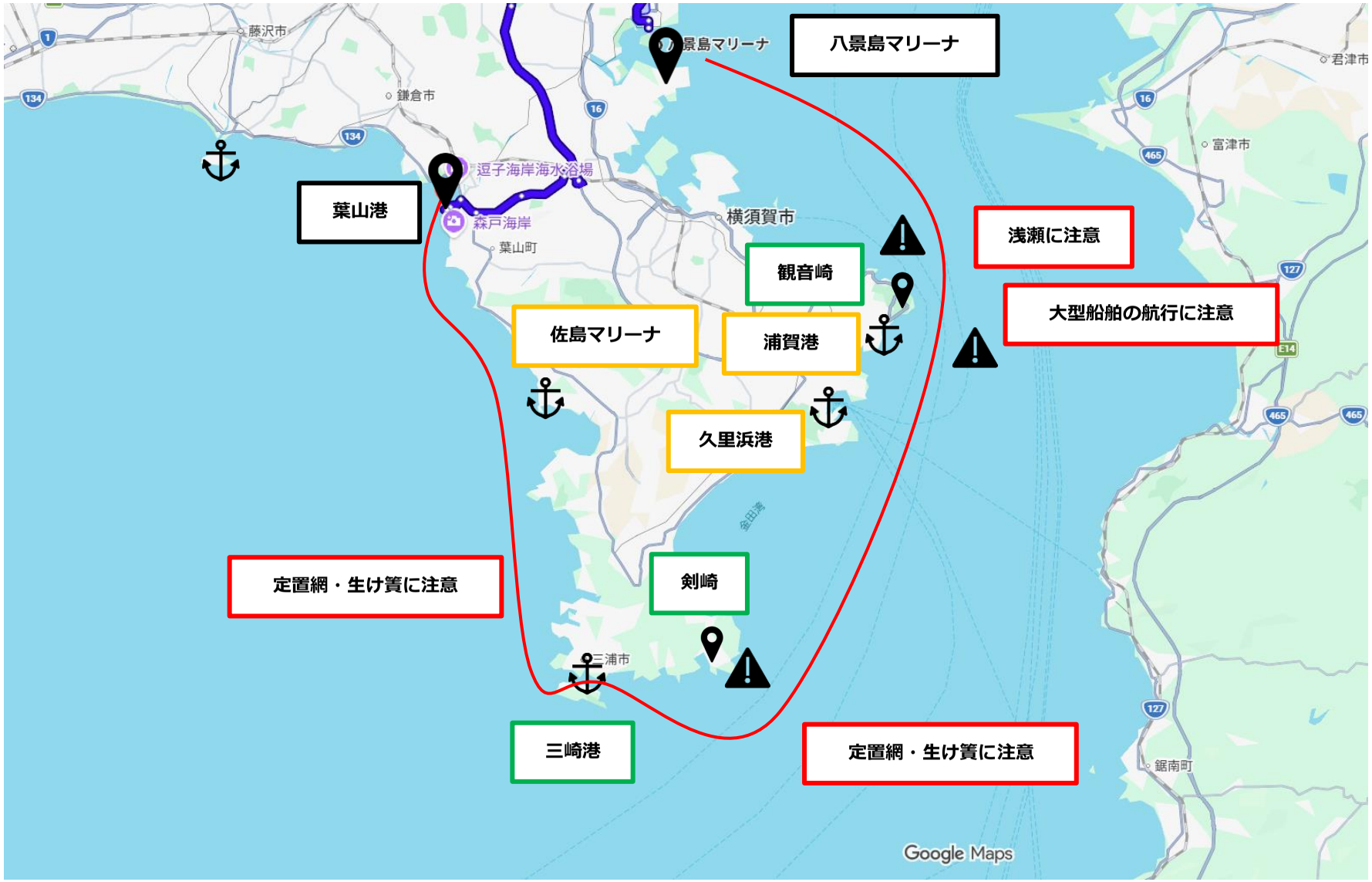
改訂内容は安全管理責任者が取りまとめ，必要な関係者と内容を確認したうえで監督の承認を得る．改訂を行った場合は，版，改訂日，主な変更内容，文責および承認者を改訂履歴に記録する．

資料

回航中はマリンコンパスを起動し，現在位置を継続的に確認する．操船者だけでなく，乗員全員で周囲の見張りを行い，特に以下の事項に注意する．
・大型船舶その他の航行船舶
・漁船および漁ろうに従事している船舶
・定置網，生け簀，ボンテンその他の漁業施設
・浅瀬および岩礁
・浮遊物その他の障害物
・風向，風速，波高，うねりおよび視程の変化

燃料残量を継続的に確認し，必要な給油を行う．通常の回航では，原則として三崎港で給油する．
回航中に気象・海象が悪化した場合，艇に異常が発生した場合または安全な航行の継続が困難であると判断した場合は，目的地への到着を優先せず，引き返しまたは安全な場所への退避を検討する．
【主な注意箇所】
・観音崎周辺には浅瀬があるため，陸岸へ不用意に接近しない．
・海獺島灯台および観音崎周辺では，大型船舶の航行に十分注意する．
・観音崎から剣崎にかけては，定置網，生け簀その他の漁業施設に注意する．
・剣崎周辺では，浅瀬および定置網等の位置に十分注意する．
・剣崎から三崎港へ進入する際は，定置網等へ十分な距離を取り，安全な航路を選択する．
・三崎港へ入港する際は，港内の標識および航行状況を確認する．
・三崎港内では徐行し，他船の航行を妨げない．
・三崎港から葉山までの区間では，陸側だけでなく沖側の定置網，生け簀その他の漁業施設にも注意し，乗員全員で周囲を監視する．
・葉山周辺では，名島，新港その他の地物を位置確認の参考とするとともに，実際の現在位置を航海機器等により確認する．

定置網その他の漁業施設の位置は変更される可能性があるため，別紙に示す位置のみを頼りにせず，最新の情報，現地の標識および目視により確認する．


八景島マリーナ
葉山港
浅瀬に注意
観音崎
大型船舶の航行に注意
佐島マリーナ
浦賀港
久里浜港
定置網・生け簀に注意
剣崎
三崎港
定置網・生け簀に注意
藤沢市
鎌倉市
逗子海岸海水浴場
森戸海岸
葉山町
横須賀市
富津市
君津市
三浦市
鋸南町
Google Maps