

2002年春制定

2016年10月9日改正

安全管理マニュアル

Ver. 12.1 作成者:有吉淳弥・島影樹



新潟大学学友会ヨット部

海上、陸上に関わらず、返事・復唱を大きな声で必ず行うこと。

また、以下の状況では、安全のため声を出して確認をすること。

1. レスキュー艇出着艇時
2. ヨットの出着艇時
3. ヨット、レスキュー艇を海上で横付けする時
4. レスキュー艇の発進、停止、加速、減速、旋回時
5. ヨット、レスキュー艇の坂上げ、坂下ろし時
6. 船外機を取り付け、取り外し時
7. マーク、ブイのアンカーの投下、回収時
8. ガソリン取扱時
9. マストアップ、ダウン時
10. 電動工具使用時
11. 跳ね戸の開閉時
12. その他、怪我をする恐れがあるとき

(1)練習までの準備

- 1 練習前日までに配艇を考え、朝の準備がスムーズにいこうにする。
- 2 集合したら、天気予報・実際の天気・配艇・人数を確認する。
- 3 天候の変化を予測しづらい場合、气象台に『風向・風速・低気圧や前線の有無、その到着時刻と強さ』など、下越海上の気象予報を確認すること。
- 4 入手した気象情報をホワイトボードに記入すること。
- 5 気象情報・天気図(地上、高層)・衛星画像・潮汐などの最新情報を適時確認する。
(朝集合時・出艇前・練習中定期的に)
- 6 朝集合時に気圧計を確認し、朝の気圧からの変化を適時確認する。
(急な気圧の下降があった場合などは突風や天気の急変が起こりうるため一度着艇し、気象情報の確認を行うこと。)
- 7 遠征先では海上の危険箇所を把握するために過去の事故例を調べたり、地元の詳しい方に話をうかがったりする。

(2)出艇判断・配艇

- 1 出艇判断は、最新の気象情報・海洋情報をもとに、マニュアル・部員の意見を参考にし、主将・副将を始めとする最高責任者が行う。
- 2 出艇判断の際、部員が出艇に何らかの不安を感じたら、直ちに主将・副将に具申すること。また、主将・副将は安易にその具申を排除してはならない。
- 3 出艇判断に迷う場合は、出艇を中止すること。
- 4 出艇判断は、艀装前と出艇前に2回行い、その都度気象予報を確認すること。
- 5 出艇判断および練習中止の判断は、練習参加部員のうち最も技量の低い部員を基準に行うこと。また、艇種によっても対波性能は異なるので、艇種についても考慮すること。
- 6 『暴風』『波浪』『大雨』などの警報が発令されている場合は、いかなる状況でも絶対に出艇を禁止する。
- 7 最大風速15m/s以上での練習は原則禁止とする。(新潟市下越の強風注意報発令基準は平均15m/sである)そのため、气象台や風速計で風速を確認する。
十分な安全が確保できない場合(出入口で波が大きく巻いている等)は出艇を禁止する。
- 8 風速8m/s以上の時は片方クラスでの出艇を第一に考え、レスキュー艇には交代要員を複数名乗せる。風速10m/s以上の時はさらに出艇数を減らす。
- 9 シングルハンドは平均6m/sの時は艇数を安全な数まで減らし、着艇の際にはレスキュー艇による曳航も考慮する。平均8m/s以上の時は出艇を原則禁止する。
- 10 最高気温が0℃以下の場合は出艇を禁止する。
- 11 極端な視界不良(霧・雨等)の場合は出艇を禁止する。
- 12 今後の天気を予測するために、『舢倉島』『沢崎鼻』『弾崎』の三灯台からも情報を得ること。北から南の風の場合は、『弾崎』の情報が更新されてから30分程度で新潟市沿岸に到達することがあるので、特に注意すること。
- 13 だしの風(関屋浜では南～南東の風)のとき、水際では風がわかりにくいので、丘の上部にあがり

沖の様子を見て判断すること。

- 14 天候不良時には、レスキュー艇は各ヨットの出艇前に沖まで航行し、風速等を観測したうえで最終出艇判断を行う。
- 15 雷が発生する可能性がある場合は、WEB上の雷レーダー等を定期的を確認し、付近の落雷状況などを確認する。なお雷が見えたり、雷鳴が聞こえたりした場合は出艇を禁止し、練習中であればすぐに中止する。また陸上でもマストを立ててはならない。
- 16 練習を行う際には必ずレスキュー艇を伴わせる
- 17 レスキュー艇の乗員は3人以上とする。また、海上において選手として交代可能な人員を必ず1人以上乗艇させること。なお、一時的な交代と緊急時は除く。
- 18 陸上には海上監視と連絡のための人員を1人以上配置すること。

(3) 艀装・解装

- 1 マストを立てる時・下ろす時は、原則周囲に声をかけてから補助者一人以上とともに行うこと。
- 2 浮力体は練習時、必ずつける。出艇前にはロープのチェックをし、海上で落下しないように注意する。なお、黒球は「錨泊中」を表すため使用する場合は黒色のまま使用してはならない。
- 3 ヨット各艇には『パドルまたはスピンプール』『曳航用ロープ』『アンカー』『予備シャックルキー』の4点を必ず搭載すること。
- 4 周囲を確認した上で、メインセールを上げる際は、船首を風上に向け、風軸から20度をなす角度の範囲内で行うこと。また、セールを上げた後は、艇から目を離さないこと。
- 5 セールとブームを装備した状態では、陸沈をする恐れがあるので、関係する各シートをクリートせずに長く伸ばしておくこと。(バング・メインシート・ジブシート・カニンガム・アウトホール等)
- 6 干渉等艀装ミスがないように出艇前必ず最終確認をすること。

(4)出艇・着艇

- 1 レスキュー艇が出艇するまではヨットは出艇してはならない。また、乗員がヨットから降りるまでレスキュー艇は着艇してはならない。
- 2 テトラポットの周囲やテトラポット内において、スピンを張るなど沈につながる危険なプレーをせず、艇の安定に努めるようにすること。特に強風や高波の時は、どのようにしたら安全に帰れるか考えて、タックやジャイブなどを行うこと。テトラポット内で沈をすると、マストが海底に刺さるので、十分気を付ける。
- 3 潜堤に注意すること。
- 4 『漁船』『漁具』『手漕ぎボート』『浮遊物』『釣り糸』『遊泳者』『潜水者』などに気を付け、近づかないこと。
- 5 風向・風速によっては、ジブ帆走での着艇も考慮する。強風や高波の時は沖でメインセールを降ろして、ブームとセールをメインシートでしばってから着艇に向かうことも考慮する。
※出艇・着艇・ジブ帆走については、「ディングーセイリング」(株)BAB出版社「V.SAFETY SAILING」の項を参照のこと。
- 6 着艇する際に出入り口付近で波が巻いている時は、無理に通ろうとせず、安全に着艇できる所から着艇すること。
- 7 必要に応じて出着艇航路及びレスキュー艇の待機場所の確認をし、図示することで全員で安全な出着艇方法を共有する。

(5)練習

- 1 常時、天候に注意を払わなければならない。
- 2 海上練習中、ヨットとレスキュー艇は、気象変化が見られた場合、速やかに情報伝達を行う。
 - ① 出艇完了後レスキュー艇から出艇したヨットの種類・数を陸上へ報告をする。
 - ②海上練習中、定期的に気象情報をレスキュー艇の船長に報告し、陸上から見て沖の気象変化が見られた場合は早急にレスキュー艇の船長に報告を行う。

- ③ やむを得ずレスキュー艇が一時陸上へ戻る場合は陸上及びヨットに伝える。ヨットは沈に繋が
るようなことはしてはならず、付近の状況に注意をする。陸上はヨットから目を離してはなら
ない。
 - ④練習終了後、レスキュー艇は着艇の合図を出し、陸上へ着艇の報告をする。
- 3 レスキュー艇から各ヨットへの連絡は声及び、視覚信号を用いて行う。
- ①レスキュー艇にヨットを集合させる場合は国際信号旗のL旗を掲揚する。
 - ②着艇の合図はH旗を掲揚する。
 - ③突風や津波など緊急の際は、赤色旗とともにH旗を掲揚する。
- 4 危険と判断した場合、新潟海上保安部へ電話をする。
「だれが」「いつ」「どこで」「なにが」「どうした」「自分の連絡先(部室の固定電話の番号025-2
33-3881)」を伝えること。
- 5 基本的に海上ではリーダー艇に集合。リーダー艇の指示が特に無い場合の集合位置を
打ち合わせておくこと。
- 6 練習時の風向に応じて練習海域を選択すること。
- 7 天候の変化に対応できるように、あまり沖に出てはならない。また風向に気を配りあまり風下
の方に行かないように注意すること。
- 8 強風時の練習などで乗員が新人の場合は、衝突する危険性が高くなるため、練習するマークを
分けるなど安全に配慮する。(例:新人用のマークは、上級生用マークよりも風上に設置する。)
- 9 沈をした場合、絶対に艇から離れてはいけない。(ロープや艇体に掴まること)また、自力で泳い
で陸にたどり着こうとしてはならない。
- 10 沈艇を起こしている間、気がつかないところで、他の艇の沈や衝突などの二次災害を防ぐため、
周囲に対する警戒を高めること。
- 11 沈艇の乗員が新人または体重が軽いなどの理由で艇が起きないときは、速やかにレスキュー要
員が手助けをすること。

- 12 沈艇が発生した場合、レスキュー艇はヨットの乗員の安全を確認する。乗員が視認できない場合などは沈艇の近くに行き、必要に応じて救助する。
- 13 操船不能や突風など危険な状態になった場合は必要に応じてアンカリングを行う
- 14 ひやりとした状況があった場合は、ミーティングでメンバー全員に確認すること。

■服装■

- 1 海に出る者と出着艇を手伝う者は靴及びライフジャケットを着用すること。
- 2 海上に出る者は常時、自分の体重にあった浮力のライフジャケットを着用すること。ライフジャケットを着用していない者は、いかなる場合も出艇をしてはならない。
- 3 10月～5月の期間はドライスーツ又はウエットスーツを着用する機会が増えてくるので各自体格にあったものを準備すること。なお、一般的にウエットスーツ等を着用すると判断される気象条件の場合、主将や部員の指示で着用を強制する場合もある。
- 4 できるだけ『機能性』『保温性』『視認性』に優れている服装で出艇すること。
例：水分を吸うような木綿の服等ではなく乾きやすいポリエステル地のものを着用する。陸で寒くなくても海上では寒い場合もあるのでウエットスーツなどの着用に気をつける。落水した際に発見しやすいようにライフジャケットやウェア等、白色や黄色・赤色など目立つ色のものを身につける。
- 5 出艇する者は『シャックルキー』『シーナイフ』『笛』『腕時計』の4点を身につける。首にかけるだけではぶらぶらして危険なので、身に付け方を各自で工夫すること。
例：シャックルキー、シーナイフ、笛は、一つにまとめてライフジャケットのポケット等にしまい、いつでも出せるようにしておく。
- 6 服装に関して、お互いに確認・注意しあうこと。

“出艇前確認事項(ヨット)”

・搭載備品

パウロープ

アンカー

シャックルキー

バドルまたはスピンプール

・キングストン

・インスペクションハッチ

・センターボード抜け止め

・ラダーストッパー

・マストトップ浮力体

“ヨット用アンカーの投げ方”の手順は以下のとおりである。

1. アンカーを保護している保護材を外す。
2. アンカーの爪が開くように押さえている部分を外す。
3. 爪を開いたら、押さえていた部分を下にスライドさせて、爪を固定する。
4. 投下できる状態になったら、アンカーを逆さまにし、海底に着いた際に爪が刺さるようにする。
5. 投下する際は以上の点に注意し、またロープの確認をしたうえで、艇体に当たらないように気をつけて投下する。
6. 特に強風時は投下し終えたら風上に向かって帆走し、確実にアンカーをかける。
7. アンカーがかかったことを確認したら、メインセールをおろしてもよい。





“沈起こし”の手順は以下のとおりである。

1. 完沈している場合は、二人とも船底に上ってガンネルに足をかけ、センターボードの先端を持ち、体重をかけてマストトップが風下側になるようにゆっくり半沈まで起こす。
2. 半沈まで起こしたら一人はセンターボードに上り、もう一人はコントロールロープのクリートを外して、船内に入る準備をする(フットベルトに足をかける 等)。
3. 艇が起き上がってきたら、センターボードに乗っている者は素早く艇の中に飛び込む。



■レスキュー艇■

1 レスキュー艇には、法定備品及び必要と考えられる物品を搭載すること。

法定備品 <http://www.jci.go.jp/overhaul/pdf/furnishings%20H23.2.pdf>を参照

- ・係船用ロープ 2本
- ・アンカー(船舶にあったもの)
- ・アンカーロープ
- ・小型船舶用救命胴衣 定員数分
- ・小型船舶用救命浮環
- ・小型船舶用信号紅炎 1セット(2個入り)
- ・小型船舶用粉末消火器又は小型船舶用液体消火器 船外機船は1個(赤バケツ等を備えるものは消火器を1個減じてよい)
- ・バケツ
- ・あかくみ
- ・音響信号器具(笛でもよい)
- ・工具(ドライバー、レンチ、プライヤー、プラグレンチ)
- ・黒色球形形象物 2個

その他の備品

- ・コンパスおよび風見
- ・双眼鏡
- ・風速計
- ・船舶免許証
- ・無線または携帯電話
- ・パドル 2本
- ・マークまたはブイおよびアンカー、アンカーロープ
- ・ヨット用アンカー
- ・予備アンカーロープ
- ・予備ロープ
- ・曳航用ロープ 2本
- ・国際信号旗
- ・飲み物
- ・カメラ
- ・防寒具
- ・予備スピネーカー
- ・ワイヤーカッター
- ・ゴーグル

・ボートフック

安全管理マニュアル

・チェックリスト など

- 2 レスキュー艇は定められた船舶検査を通すこと。また、出艇前に備品およびエンジンの点検をチェックリストに沿ってすること。

レスキュー艇出艇前手順

<エンジンをつける前>

- ・燃料は満タンか
- ・燃料漏れがないか
- ・燃料タンクとホースがしっかり繋がれているか
- ・燃料ホースはひび割れていないか、曲がっていないか
- ・燃料タンクは水平に置かれているか
- ・空気ネジが緩められているか
- ・エンジンオイルの量
 - ※2 ストロークのエンジンは燃料にオイルが混ざっているか確認
- ・エンジンを固定するクランプがしっかり締まっているか
- ・プロペラが曲がっていないか
- ・取り外し可能な船外機の、落下防止ロープがついているか
- ・プライマリーポンプをもんだか

<エンジンをつける時>※エンジンの始動、確認は2人で行う

- ・ドレインプラグがしまっているか
- ・船首、船尾が安全か
- ・プロペラが水につかった状態か
- ・スロットルがSTARTの位置にあるか
- ・安全装置(キルコード)を身に付けているか
- ・冷却水が出ているか
- ・エンジンをかける際は周りに声をかける

レスキュー艇出艇後

- ・特に気温が低い日は、エンジンの調子が悪くならないように、必要に応じて暖気運転を行う。

- 3 操船は二級船舶以上の資格を持ち、その免許を携帯しているものが行うこと。

- 4 レスキュー艇の船長は、二級船舶以上の資格を持ち、操船者でないものとする。ただし、兼任できる場合は、船長と操船者が同一でも良い。
- 5 レスキュー艇の乗員は3人以上とする。また、海上において選手として交代可能な人員を必ず1人以上乗艇させること。なお、一時的な交代と緊急時は除く。
- 6 海上に出るものは常時、自分の体重にあった浮力のライフジャケットを着用すること。ライフジャケットを着用していない者は、いかなる場合も出艇をしてはならない。
- 7 レスキュー艇及びヨットは砂浜の上にあげて波にさらわれない場所に保管すること。
- 8 原則、乗員が全員乗船するまで、シフトレバーを前進、または後進に入れないこと。ただし、波がある場合等船が不安定になる状況ではこの限りではない。
- 9 レスキュー艇を押さえる際は、船外機から十分距離を取ること。また、押さえる人員は、ある程度力があり、すぐ乗船できる者が望ましい。
- 10 レスキュー艇が着艇する際、乗員はエンジンが停止してから下船すること。
- 11 レスキュー艇の操舵に細心の注意を払うこと。
- 12 停船する際は船首を波風に立てること。
- 13 沈艇が出た際すぐに救助できるように、ヨットから離れず、またヨットの航路を邪魔しないように、編隊帆走のときはクローズホールドで風下側に、フリーのときは風上側ですべての艇を監視する。
- 14 舵は緊急時をのぞき最小限にとる。特に波が高いとき、高速走行中は大舵をとらない。高速走行中は、一旦速度を落としてから転舵する。
- 15 進行方向を変えるときは、新しい方向に障害物がないか確認する。
- 16 荒天時は波風を船首の斜め前から受けるように舵をとり、舵の効く程度に減速する。特に波の高いときは、波の頂上に来る少し前に減速し、上る時に少し加速する。そうしないと波に突っ込んで浸水してしまう。

- 17 航行不能になった場合は、投錨し船首を波風に立てる。波と平行になると転覆しやすくなるので特に注意する。
- 18 ヨットの近くを走る際は引き波などに注意する。
- 19 レスキュー艇を借用する場合は、事前に艇の所有者、保険加入、性能・性質を確認し全体で共有する。

レスキュー艇によるヨットの曳航手順は以下の通りである。

1. 必要に応じてダブルハンドはメインセールを下ろし、ジブセールを巻く。またセンターボードを半分以上あげて、乗艇位置を後ろにする。強風や高波の時は、ブームとセールをメインシートでまとめて縛ると良い。シングルハンドはブームに通っているメインシートをすべてとり、バングを緩める。またセンターボードを半分あげて、乗艇位置を後ろにする。
2. バウライン(曳航用ロープ)を10m以上のばす。(短すぎるとレスキュー艇の引き波に当たるので注意する)
3. バウラインはプラーをかけたマストの下部または、バウアイにつける。
4. レスキュー艇は、ロープが急に張らないようゆっくり発進して、ロープが張ったら徐々に加速する。
5. ヨットはレスキュー艇に合わせて舵をとり、曲がるときは近回りをせずレスキュー艇の航跡上を進むように操作する。
6. レスキュー艇の乗員はヨットの安全を見張り、ロープの破損に注意する。万が一の事故に備えて、バウラインをいつでも放せるようにしておく。
7. レスキュー艇は徐々に減速しロープを外す。ロープがプロペラに絡まらないように注意する。また、ヨットは惰性で進むので、レスキュー艇は急な減速をしてはならない。

落水者・漂流者の救出手順は以下のとおりである。

1. レスキュー艇の乗員が落水した場合は、シフトレバーを直ちに中立にしてハンドルを落水者の側に切る。
2. 落水者の位置を確認し、状況によっては救命ブイを投下する。
3. 引き波をたてないように低速で、落水者の風下 30mへ回り込む。
4. 微速で落水者に近づく。
5. レスキュー艇が落水者の 5mほど手前に来たら、シフトレバーを中立にして惰性で近づく。
6. シフトレバーを中立にするタイミングは、レスキュー艇のスピードをもとに判断する。
7. 救助できる位置に来たら、シフトレバーの中立を確認したうえで落水者を救助する。

沈起こし時におけるレスキュー艇の役割の手順は以下のとおりである。

- 落水者の確認
 1. 沈艇に乗っていた部員が、艇から離れていないか確認する。
 2. 艇から離れている部員が自力でたどり着けないと判断した場合、救助を求められた場合は『落水者の救助』の手順で救助する。
 3. レスキュー艇が危険もしくはヨットが起きないと判断した場合、レスキュー要員または他の艇の部員が助けに行く。
 4. 全員の確認ができれば起こす準備にかかる。
 5. 沈艇に近づくときは、ヨットに接触したりプロペラに絡ませたりしないように十分注意する。
- テトラポット等に吸い込まれそうな場合等
 1. 沈艇に乗っていた部員が、艇から離れていないか確認する。
 2. レスキュー艇のバウを波に向けたまま、乗員に曳船用ロープを渡し、ヨットにロープを縛る。もしくはレ

スキュー艇でゆっくり近づき、ロープを縛る。ロープでなくボートフックを用いてもよいが波が悪い場合はレスキュー艇とヨットの距離が近いと危ないので気を付ける。

3. 乗員がしっかりと艇に掴まっていることを確認し、ゆっくりとロープが張るようにレスキュー艇を操船する。
4. ある程度テトラポット等から離れ、安全に沈起こしを行い再帆走できる位置に来たらロープを離し、ヨットは沈起こしを行う。場合によってはロープを縛ったまま沈起こしを行い、再び流されないようにしてもよい。
5. レスキュー艇はロープがプロペラに絡まらないように注意して回収する。

事故の対応方法

* 起こった状況と時刻を記録する。

■事故の対応(ヨット)■

- 1 ヨットが何らかの事故で帆走不能になった場合は、まずレスキュー艇に曳航されて着艇することを考える。曳航される際は手順に従う。
- 2 万が一、レスキュー艇がこちらに気づかない場合、あるいはそばにいない場合は直ちにアンカリングを行い、レスキューに救助を求める。(叫ぶ等)
- 3 ハル等に穴があり、浸水が懸念される場合は損傷箇所を水面より上になるようにして、浸水を防ぐ。また、デッキ内に水がたまっている場合はくみ出し、またベレーを開けて抜く。
- 4 泳げるからといって絶対に艇を離れてはならない。
- 5 海上での緊急事態の際、基本はリーダー艇に集合。リーダー艇の指示が特に無い場合の集合位置を打ち合わせておくこと。
- 6 待機する場合、風が強い時に逆ジブで待機しない。

■事故の対応(レスキュー艇)■

- 1 レスキュー艇“衝突”の対応は以下のとおりである。
 1. 直ちにエンジン停止。
 2. 人身・船体の損害を調べる。
 3. 自船の損害が比較的軽い場合は、他の船やヨットに協力を求めて人命救助に努める。
※破損箇所から浸水し沈没する可能性があるため、すぐに2艇を引き離してはいけない。
- 2 レスキュー艇“座礁”の対応は以下のとおりである。
 1. 直ちにエンジン停止。
 2. 次の4点を調べる。
 - ・ 人身・船体の損傷

- ・ 浸水の有無
 - ・ 潮時・潮流(満潮を利用して離礁する)
 - ・ エンジン、プロペラ、舵が使えるか
3. 航行可能な場合は、水深を確認してから、パドルやボートフックで水深の深い方へ移動する。
 4. 損傷が大きく、離礁が不可能な場合は、投錨して船を固定し救助を待つ。
※すぐに後進してはいけない。すぐに後進すると、座礁場所が岩礁の場合、破口が大きくなる。また、砂浜の場合、冷却水系統に砂が詰まるとオーバーヒートする。その結果、プロペラの損傷、再座礁の可能性もあるからである。

3 レスキュー艇“火災発生”の対応は以下のとおりである。

1. 火元を風下にしてエンジン停止、燃料の供給を遮断する。
2. 燃料など可燃物を火元から遠ざける。
3. 初期消火に努める。消火器や水、または毛布や砂などを風上から火面全面にかける。
4. 火災現場を密閉して酸素の供給を断つ。
5. 消火する者以外は『118番』に通報、救助を求める。
6. どうしようもなくなるまで海に飛び込んではいならない。海に飛び込む場合は必ず全員ライフジャケットを着用して風上側に脱出して救助を待つ。
※燃焼の三大要素は『①可燃性物質』『②酸素供給体』『③熱源』である。
消火の三大要素は『①除去消火』『②窒息消火』『③冷却消火』である。

4 レスキュー艇“浸水”の対応は以下のとおりである。

1. 浸水部を風下側にして、シフトレバーを中立もしくはエンジンを停止する。
2. 布などで浸水部に『詰め物』や『当て物』をして浸水を止める。
3. バケツなどで排水に努める。喫水線付近に破口を生じた場合は荷物や乗員を移動して、船体を傾けて破口部分を水面上に出し応急修理をする。

4. 事態が悪化しないうちに『118番』に通報する。
5. どうしようもなくなるまで海に飛び込んではいならない。海に飛び込む場合は必ず全員ライフジャケットを着用して風上側に脱出して救助を待つ。
※レスキュー艇が事故を起こした場合ヨットは直ちに集合して、事故の処理と救助・釣り船に助けを求める。陸に連絡などする。

5 レスキュー艇“転覆”の対応は以下のとおりである。

1. 船の中に閉じ込められた人や、流された人がいないかなど、人員の無事を確認する。
2. 周囲に岩礁や浜など危険となるものはないか確認する。
3. すぐに『118番』に通報する。携帯電話がない場合は手を振る、笛などで救助を求める。

■事故の対応(怪我人)■

- 1 何らかの原因で怪我人が発生した場合は、まず怪我人の安全を確保し適切な処置を行う。
- 2 まずは『119番』に通報し、『110番』『118番』にも通報する。『119番』に通報する際、『110番』『118番』に通報するという旨を伝える。
- 3 事故の当事者のうち怪我をしていない者と主将は、警察または海上保安庁への現場説明等のために現場に残る必要がある。
- 4 怪我人には事故当時の状況が分かる者を1人以上同伴させる。

■観天望気■

- ・朝、虹が見えたら間もなく突風。
- ・海が静かな日に、西の水平線が心持ち凸凹に見えたら間もなく突風。
- ・見えていなかった越後山脈が現れたら間もなく突風。
- ・見えていなかった弥彦山が見えたら間もなく突風。
- ・弥彦山や佐渡島上空にかさ雲ができたら間もなく突風。
- ・風が急に北に変わり、寒さが増し、にわか雨になると間もなく突風。
- ・雷の時に見るような雲が佐渡方面の水平線上に見えたら、数時間以内に突風。
- ・春、南風が吹けば、西に回って倍になるうねりと暴風。
- ・秋、佐渡島方面の黒雲が大きくなれば、直ちに大時化。
- ・冬の雷は大いに吹くべし。
- ・胎内おろし(だし風)が止むと雨が降る。

1 関屋浜での活動時

1. 緊急地震速報が流れた場合、陸上ではすぐに身を守ることを優先する。
2. 実際に地震が来て揺れが収まったら、火を消し、窓を開ける。
3. ヨットが海上で練習を行っていた場合、海上でも緊急地震速報を携帯で得ることができるが、陸の部員はできる限り早く連絡する。
4. レスキュー艇はすぐに赤色旗とともにH旗を掲揚し着艇させる。曳航したほうが早く着艇できる場合はすぐにその作業に取り掛かる。
5. 陸上ではラジオ等の電源をつけ、PCなどでできる限り情報を収集する。陸上と海上では、連絡を取り続ける。
6. 着艇したらすぐに部員の人数を把握。各学年で点呼を取ってもらい、確認した後、すぐに避難場所へ移動する。
7. 移動中は部員がバラバラにならないように気をつけ、交通事故にも気をつける。
8. 避難場所に到着し安全な場所についたら部員の人数を再度把握し、今後に備える。

2 遠征先での活動時

遠征先での避難場所、避難経路を全員で確認すること。

緊急避難先 「新潟県立新潟高校」

避難ルート

部室からの所要時間 徒歩約 11 分



※青い四角い部分が部室

■安全管理マニュアルについて■

以下のことを毎年必ず行う。

- 1 新入部員に安全管理マニュアルを配布する。
- 2 5～6月(新入生入部後)に新入生対象の読み合わせを全員で行う。
- 3 6月ごろに緊急時の対応やシミュレーション、避難訓練などを行う。
- 4 9～10月にマニュアルの中間確認を行う。(必要に応じて改正を行う)
- 5 11月ごろ新規船舶免許取得者向けの講習を行う。
- 6 2～3月にマニュアルの改正を行う。
- 7 年1回気象講習会を大学側に開催していただき1、2年生は全員参加する。
- 8 3月の改正後は、学生支援課に改訂版安全管理マニュアルを及び、改正点の抜粋、別紙安全管理記録票を提出すること。また中間確認後は改正点の抜粋及び安全管理記録票を提出すること。