

2014年2月1日

JSAF 外洋安全委員会

外洋安全委員会からのお知らせ
＜JSAF 外洋合同委員会 2014/2/1 - 2＞

【目次】

■ JSAF 外洋特別規定

1. JSAF 外洋特別規定 2014-2015
2. JSAF 外洋特別規定の運用
 - 2-1. レース主催者が行うべき事
 - 2-2. 参加者が行う事
3. JSAF 外洋特別規定解説講習会

■ 安全航行に向けて

4. 安全にセーリングを楽しむために
5. ヒヤリ、ハッと！体験募集

■ 安全週間

6. 2014 春の安全週間

■ 無線海岸局（JSAF 海岸局）

7. 海岸局加入無料キャンペーンの終了

■ 各団体担当者

8. 加盟団体の外洋安全委員会担当者登録

* 注：

2月1日会議発表内容から、2ページ目の最終項目「7」ライフスリング」を追加記載（2月15日）。

■JSAF 外洋特別規定

1. JSAF 外洋特別規定 2014-2015

1-1. 別紙「Offshore Special Regulations2014-2015 モノハル カテゴリー3・4 改正点【速報】」参照。

1-2. 変更の要点（モノハルカテゴリー3・4）

1) 艇のスタビリティ（復原力）＜推奨から証明義務＞

旧規定・Cat1～4 は、推奨項目。

新規定・Cat1～3 は、スタビリティの証明が必要。【3.04.3、3.04.4】

・証明方法は、ISO、CE マーク、デザイナーの宣誓のいずれか。【3.04.3】

・3.04.3 の証明ができないヨットは a) ORC の Stability Index、b) IRC の SSS Base、c) STIX と AVS のうち、レース主催者が指定したいいずれかを提出しなければならない。【3.04.4】

・Cat4 は、レース主催者がスタビリティの証明を要求しても良い【3.04.5】

2) ライフラインの張力＜目安から義務へ＞

旧規定では「目安」でしかなかったが、新規定では義務項目となった。

旧規定・50 ニュートンで 50mm 以下。

新規定・アッパー&シングルは 40 ニュートンで 50mm 以下。【3.14.2 a】

・中間は 40 ニュートンで 120mm 以下。【3.14.2 b】

・それぞれの計測ポイントも指定されている。

3) ライフラインの素材と直径＜高分子ポリエチレン素材の直径拡大＞

・ダイニーマなどの HMPE（高分子ポリエチレン）素材のライフラインは、HMPE 素材のみの Single Braid と HMPE をコア材に外皮を付けた Braid on Braid も可となった。

・直径は、旧規定・ワイヤーも HMPE も同じサイズ。

新規定・LOA が 8.5(28ft)–13m(43ft) の艇は、HMPE 素材は 5mm (+1mm)。【3.14.6】

4) パルピット、スタンション、ライフラインの材質＜材質制限の削除＞

旧規定・カーボンファイバーの使用制限有り。

新規定・カーボンファイバーを含め材質の制限が無くなった。

5) VHF 無線機＜DSC 機能の重視＞

・Cat1～3 は、2015 年 12 月 31 日以降に設置されるものは DSC 機能付きが必。【3.29 b v、vi】

・Cat1～4 で、ハンディタイプ VHF は DSC 機能が推奨【3.29 e】

→DSC=Digital Selective Calling 機能は、MMSI(Maritime Mobile Service Identity)の番号を用いて、個別呼び出しと共に、遭難信号(DISTRESS)発信時に艇の特定可能。

6) ライフブイ

ライフスリングがライフブイの項目から削除された。【4.22.1 a】

→ライフスリングは救助時の吊り上げ具で、ブイ（浮揚具）ではないということ。

以下赤字は 2 月 15 日追加記載事項

7) ライフスリング（カテゴリー3）

ライフスリングがヒービングラインの項目に追加【4.24 c】

2. JSAF 外洋特別規定の運用（2011 年度/2012 年度発表内容と同じ）

2-1. レース主催者が行うべき事

1) レースへ適切に採用

- a) JSAF 外洋特別規定の基礎は ISAF が定めた国際的規定である。
- b) レースの公平性を保ちながらの事故防止、事故被害拡大の抑止、事故事後の対応など参加者や主催者にとって便益性が高い。
- c) 採用時は第 2 章記載のレース条件に適したカテゴリーに注意。

2) レース毎の確認の実施

参加者が適用カテゴリーに合致しているか確認。

- step-1. 参加者への告知：レース公示に必要事項（適用規則、適用カテゴリー）を記載。
- step-2. 提出書類の準備：それぞれのレースに適した申告書（標準タイプ含む）を用意。
- step-3. 確認 1：申告書を受け取り、内容を確認。
- step-4. 確認 2：必要に応じてインスペクションを行う。

【注目】申告書の提出も無しにして全て参加者の自己責任で行う方法もあるが、少なくとも申告書を提出&確認する方法を採用することを推奨する。

3) 各ステップでの注意事項

step-1. 参加者への告知：レース公示への記載例

JSAF 外洋特別規定を採用した場合、レース公示への記載例（「」内）。

- a) 規則の適用を記載
→適用規則の項に：「JSAF 外洋特別規定 2014-2015」
- b) 適用カテゴリーを記載（記載例はカテゴリー3 の場合）
→参加資格の項に：「JSAF 外洋特別規定カテゴリー3 の規定を満たしていること。」
- c) 申告書の種類と提出義務を記載
→参加申込の項または提出書類の項などに
「JSAF 外洋特別規定カテゴリー3 の申告書<標準タイプ>を提出。」（記載例はカテゴリー3）
→複数クラスで適用カテゴリーが異なる場合は：
「参加資格を満たす JSAF 外洋特別規定申告書<標準タイプ>を提出。」
→申告書が標準タイプではなく、当該レース専用を用いる場合は：
「当該レースの JSAF 外洋特別規定申告書を提出。」

【注目】適用カテゴリーの項で「カテゴリー4 以上」などの「～以上」といった表現はしない。

step-2. 提出書類の準備：レースに適応した申告書の用意

標準タイプの申告書は適用カテゴリーの全項目を網羅していない。

各レースにて特に確認しておくべき点などを抽出したレース専用の申告書を用意することが望ましい。

step-3. 確認 1 : 申告書の内容を確認

参加者から提出された申告書の内容を確認。

未記入や不備があれば事前に参加者に指摘し適用カテゴリーに合致しているという有効な申告書を再提出してもらう必要が有る。

【注目】提出された書類は内容を確認するためにある！

申告書は受け取ることが目的ではない。参加者は提出すれば良いというわけではない。内容を確認し適用カテゴリーに合致しているかどうかを判断するためにある。

step-4. 確認 2 : インспекションの実施

主催者は可能な限りインспекションを実施する。

2-2. 参加者が行う事

参加者がレースに参加するには、下記のステップが必要。

(詳細は、<http://www.jsaf-anzen.jp/1-10.html> 参照)

step-1 : JSAF 外洋特別規定本文を入手する。

step-2 : JSAF 外洋特別規定の本文を理解して、規定に適合させる。

step-3 : 参加するレースの JSAF 外洋特別規定申告書を入手する。

step-4 : JSAF 外洋特別規定申告書に記入してレースに主催者に提出する。

step-5 : レースにおいて、インспекション（実艇確認）を受ける場合がある。

3. JSAF 外洋特別規定解説講習会

- ・ 2011 年度から実施している解説講習会を 2014 年度も実施。

詳細は JSAF 外洋安全委員会ホームページを参照 (<http://www.jsaf-anzen.jp/1-4.html>)

■安全航行に向けて

4. 安全にセーリングを楽しむために

別紙「安全にセーリングを楽しむために」参照。

- ・ 落水救助訓練も大切だが、まず落水しないことが重要。
- ・ ライフraftの体験よりも現実のセーリングに即した安全航行に関する対策や経験を、チーム（艇）やクラブなどの小さい単位で話し合うことや伝承していくこと。

5. ヒヤリ、ハッと！体験募集

- ・ セーラーの実際の体験をアーカイブ化。
- ・ 個人やチームの体験を全国単位の参考書とする。

■安全週間

6. 2014 春の安全週間

- ・ 期間 : 2014 年 3 月 15 日 (土) ~ 23 日 (日)

別紙フライヤー参照。

■ JSAF 海岸局（VHF 無線海岸局）**7. 無料キャンペーン終了**

- ・ 現在実施中の JSAF 海岸局加入登録料無料キャンペーン（別紙参照）の事業を外洋総務委員会から外洋安全委員会に移行。
- ・ JSAF 海岸局加入登録料無料キャンペーンは、2015 年 3 月末をもって終了とする。
- ・ 終了の主な理由：以下の理由で規程通りの運用にもどすこととする。
 - a. すでに一定の成果があがっていると思われる。
 - b. 利用料は規程通り管理する団体の収入として海岸局維持費に充ててもらうため。
- ・ 法改正から 5 年が経過し、最初の定期検査の時期となっている。定期検査を行うよりも、一度廃局して新たに開局する方が国に収める費用が安いという現状があり、海岸局加入にかかる費用（13,000 円/5 年）が海岸局を管理する団体の収入として見込める。

■ 各団体担当者**8. 加盟団体の外洋安全委員会担当者登録****<登録担当者の確認>**

- ・ 別紙のリストが、現在の各加盟団体の登録担当者。
- ・ リストに間違いがある、担当者が代わった場合、担当者が未登録の団体は外洋安全委員会へ連絡ください。
担当者は必ずしも外洋安全委員会専任である必要はありません、事務局や他委員会担当と兼任でもかまいません。

<お願い>

- ・ 担当者には、外洋安全委員会からの公示や案内が主にメールで送付されます。
- ・ 公示や案内を担当者レベルで留めずに、各団体所属の会員に知らしめてください。

以上

規定番号	【旧】2012-2013	参考記	カテゴリー								
3.04	Stability - Monohulls	スタビリティ(復原力) - モノハル	Mo0,1,2,3,4								
3.04.4	ISO 12217-2 may be used as a guide to general suitability for competition in Special Regulations race categories as follows:	以下の通りISO 12217-2が、OSRを用いた競技のレースカテゴリーの適合性のガイドとして使われるかもしれない:	Mo0,1,2,3,4								
	TABLE 3	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ISO Category</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>OSR Category</th> <td>1-2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	ISO Category	A	B	C	OSR Category	1-2	3	4	
ISO Category	A	B	C								
OSR Category	1-2	3	4								
3.04.3	A race organizer should require compliance with a minimum stability or stability/buoyancy index. Attention is drawn to the stability index in the ORC Rules and Regulations.	レース主催者は厳守すべき最低限のスタビリティまたはスタビリティ/浮力の指数を示す事が出来る。ORC規則とORC規定に示されたスタビリティインデックスに注意する事。	Mo0,1,2,3,4								

規定番号	【新】2014-2015	参考記	Category																									
3.04.3	Yachts shall demonstrate compliance with ISO 12217-2*, either by EC Recreational Craft Directive certification (having obtained the CE mark) or the designer's declaration, for the race categories as follows:	ヨットは以下のレースカテゴリーの通り、ISO12217-2*に準拠している、またはECレクリエーションクラフト指令の認定済み(CEマークの取得)か、デザイナーによる宣言のいずれかで証明しなければならぬ	Mo0,1,2,3																									
	TABLE 3	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ISO Category</th> <th>A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>OSR Category</th> <td>1-2</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table>	ISO Category	A	B	OSR Category	1-2	3																				
ISO Category	A	B																										
OSR Category	1-2	3																										
	* The latest effective version of ISO 12217-2 should be used unless the yacht was already designed to a previous version.	*ヨットは既に以前のバージョンで設計されていない限り、最新の有効バージョンISO12217-2を使用する必要がある。																										
3.04.4	For yachts which cannot demonstrate compliance in accordance with 3.04.3, a yacht shall provide, as specified by the race organizer, either: a) the stability index/AVS in ORC Rating System or b) IRC SSS Base value or c) STIX and AVS values as below	3.04.3に従う適合性を証明できないヨットは、レース主催者が指定した下記いずれかを提出しなければならぬ。 a) the stability index/AVS in ORC Rating System or b) IRC SSS Base value or c) STIX and AVS values as below	Mo0,1,2,3																									
	TABLE 4	<table border="1"> <thead> <tr> <th>OSR Category</th> <th>0</th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>ORC Stability Index min.</th> <td>120</td> <td>115</td> <td>110</td> <td>103</td> </tr> <tr> <th>SSS Base Value min.</th> <td>35</td> <td>28</td> <td>15</td> <td></td> </tr> <tr> <th>STIX min.</th> <td></td> <td>32</td> <td></td> <td>23</td> </tr> <tr> <th>AVS min.</th> <td></td> <td>130-0.002*m</td> <td></td> <td>130-0.005*m</td> </tr> </tbody> </table>	OSR Category	0	1	2	3	ORC Stability Index min.	120	115	110	103	SSS Base Value min.	35	28	15		STIX min.		32		23	AVS min.		130-0.002*m		130-0.005*m	
OSR Category	0	1	2	3																								
ORC Stability Index min.	120	115	110	103																								
SSS Base Value min.	35	28	15																									
STIX min.		32		23																								
AVS min.		130-0.002*m		130-0.005*m																								
	*Where "m" is the mass of the boat in the minimum operating condition as defined by ISO 12217-2.	*ISO 12217-2に定義されるように「m」は、最小限での作動状態におけるボート容積であること。																										
3.04.5	A race organizer should require compliance with a minimum stability rule or suitable stability standard.	レース主催者は、スタビリティ規則の最低基準または適切なスタビリティ指針への準拠を要求してもよい。	Mo4																									

規定番号	【旧】2012-2013	参考記	カテゴリー	規定番号	【新】2014-2015	参考記	Category
3.04.5	Use of the ISO or any other~	ISOやその他の指標を使うことは~	Mo0,1,2,3,4	3.04.6	←規則番号のみ変更		
3.04.6	For boats with moveable or variable~	可動ないしは可変バラストシステム~	Mo0,1,2,3,4	3.04.7	←規則番号のみ変更		
3.04.7	Tanks for variable ballast~	可変バラストのタンクは~	Mo0,1,2,3,4	3.04.8	←規則番号のみ変更		
				3.04.9	A boat fitted with moveable and/or variable ballast shall have a maximum static heel angle in the condition of Light Craft Condition (see ISO 12217-2) with moveable ballast moved fully to one side and variable ballast in the condition that produces maximum angle of heel of not greater than 35 degrees.	可動および/または可変バラスト搭載艇は、可動バラストを一方方向に最大移動させたうえで可変バラストはヒールアングルが35度以上にならない状態で、ライフクラフトコンディション(ISO 12217-2参照)の最大静的ヒールアングルに適合しなければならぬ。	Mo0,1,2,3,4

規定番号	【旧】2012-2013	参考記	カテゴリー
3.14	Pulpits, Stanchions, Lifelines	パルピット、スタンション、ライフライン	
3.14.2	Lifelines required in Special Regulations shall be "taut". a) As a guide, when a deflecting force of 50 N (5.1kef, 11.2 lbf) is applied to a lifeline midway between supports, the lifeline should not deflect more than 50 mm.	本規定の要求するライフラインは「ピン」と張られていないなければならない。 張力の目安としては支持点の間隔点で50N(5.1kg, 11.2lbf)の力をかけても50mm以上は変形しない程度	**
3.14.6	Lifeline Minimum Diameters, Required Materials, Specifications a) Lifelines shall be of: - stranded stainless steel wire or - Single-braided High Modulus Polyethylene (HMPE) (Dyneema®/Spectra® or equivalent) rope	ライフラインの最小直径、要求される材質、仕様 ライフラインの素材は以下でなければならない ステンレスの撚り線、または 一重撚りの高弾性ポリエチレンロープ(HMPE) (Dyneema®/Spectra® or equivalent)	**
	TABLE 8	Minimum wire or rope diameter	**
	LOA		
	under 8.5m(28ft)	3mm(1/8 in)	
	8.5m-13m	4mm(5/32 in)	
	over13m(43ft)	5mm(3/16 in)	
3.14.7	Pulpits, Stanchions, Lifelines - Limitations on Materials	パルピット、スタンション、ライフラインの材質	**
	TABLE 9	Earliest of Age or Series Date	
	before January 1987	carbon fibre is not recommended in stanchions pulpits and lifelines.	詳細
	January 1987 and after	stanchions, pulpits and lifelines shall not be made of carbon fibre.	最も早い エージ/シリーズデイト 1987年1月以前 1987年1月以降
			スタンション、パルピットライフラインはカーボンファイバーは推奨しない スタンション、パルピット、ライフラインはカーボンファイバー製であってはならない

規定番号	【新】2014-2015	参考記	Ctegory
3.14.2	Lifeline deflection shall not exceed the following: a) When a deflecting force of 40N is applied to a lifeline midway between supports of an upper or single lifeline, the lifeline shall not deflect more than 50mm. This measurement shall be taken at the widest span between supports that are aft of the mast. b) When a deflecting force of 40N is applied midway between supports of an intermediate lifeline of all spans that are aft of the mast, deflection shall not exceed 120mm from a straight line between the stanchions.	ライフラインのたわみは以下を超えてはならない。 アッパーライフラインまたはシングルライフラインは、ライフライン支持点の間隔点にて40ニュートンの力を加えた際50mm以上たわんではならない。この計測はマストより後方で最も長い支持点間で行わなければならない。 中間ライフラインは、マストより後方のライフラインの支持点間全てにおいて40ニュートンの力を加えた際にスタンション間を直線で繋いだ位置から120mm以上たわんではならない。	**
3.14.6	a) ← - ← - High Modulus Polyethylene (HMPE) (Dyneema®/Spectra® or equivalent) rope (Braid on braid is recommended)	高分子ポリエチレン(HMPE) (Dyneema®/Spectra® or equivalent) ロープ(二重編みを推奨)	**
	TABLE 8-Minimum Diameters		**
	LOA	HMPE rope (Single braid)	HMPE Core (Braid on braid)
	under 8.5m(28ft)	3mm(1/8 in)	4mm(5/32 in)
	8.5m-13m	4mm(5/32 in)	5mm(3/16 in)
	over13m(43ft)	5mm(3/16 in)	5mm(3/16 in)
3.14.7	全削除		

規定番号	【旧】2012-2013	参考記	カテゴリー	規定番号	【新】2014-2015	参考記	Category
3.29	Communications Equipment, EPFS (Electronic Position-Fixing System), Radar, AIS	通信設備、EPFS(電子測位システム)、レーダー、AIS(船舶自動識別装置)	MoMu0,1,2,3				
	Provision of GMDSS and DSC is unlikely to be mandatory for small craft during the term of the present Special Regulations However it is recommended that persons in charge include these facilities when installing new equipment.	本規定を使用する間はGMDSSやDSCの規定は小型船舶には搭載義務とはならないが、艇の責任者は新しい通信設備を準備する際にはこれらを含んだ機器を考慮することを推奨する。	MoMu0,1,2,3		Provision of GMDSS is unlikely to be mandatory for small craft during the term of the present Special Regulations	現行の本規定期間中は、GMDSSの設置は小型船舶には搭載義務品となる可能性は低い	MoMu0,1,2,3
	b) When the marine radio transceiver is VHF:	船舶用トランシーバーがVHFの場合は、		b) ←			
				v	VHF transceivers installed after 31 December 2015 shall be DSC capable	2015年12月31日以降に設置されるVHFトランシーバーは、DSC機能付きでなければならない	MoMu1,2,3
				vi	DSC capable VHF transceivers shall be programmed with an assigned MMSI (unique to the boat), be connected to a GPS receiver and be capable of making distress alert calls as well as sending and receiving a DSC position report with another DSC equipped station	DSC機能付きVHFは、MMSI(ボートに固有)登録済みで、GPS受信機に接続し、別のDSC搭載ステーションとのDSC位置通報を送受信できるだけでなく、遭難警報を発信できるようプログラムされていなければならない。	MoMu1,2,3
	e) A hand-held marine VHF transceiver, watertight or with a waterproof cover. When not in use to be stowed in a grab bag or emergency container (see OSR 4.21)	防水タイプか防水カバーを着けたハンディータイプの船用VHFトランシーバーを持つこと。使用していない状態のときはグラブバッグか緊急用コンテナに収納してあること(OSR 4.21参照)	MoMu1,2,3,4	e)	A hand-held marine VHF transceiver, watertight or with a waterproof cover. When not in use to be stowed in a grab bag or emergency container (see OSR 4.21) The handheld receiver should have Digital Selective Calling (DSC) and be equipped with GPS.	防水タイプか防水カバーを着けたハンディータイプの船用VHFトランシーバーを持つこと。使用していない状態のときはグラブバッグか緊急用コンテナに収納してあること(OSR 4.21参照) ハンディレシーバーはDSC機能とGPS機能搭載が推奨される。	MoMu1,2,3,4

規定番号	【旧】2012-2013	参考記	カテゴリ
4.10	Radar Reflector 4.10.1～4.10.4全削除して、新4.10.1に集約	レーダーフレグター	

規定番号	【新】2014-2015	参考記	Category
4.10.1	An octahedral passive radar reflector shall be carried with circular sector plates of minimum diameter 30cm (12") or a reflector with a documented minimum Radar Cross Section (RCS) area of 2m ²	八面体の受動型レーダー反射器は扇形プレートを用いた、最小直径30cm (12")、またはレーダー断面積 (RCS) 2m ² 以上の面積を持つ反射器でなければならぬ	**

4.22	Lifebuoys	ライフブイ	
4.22.1	The following shall be provided within reach of the helmsman and ready for instant use: a) a lifebuoy with a self-igniting light and a drogue or a Lifesling with a self-igniting light and without a drogue.	以下のものをヘルムスマンの手の届くところにおいて、すぐ使えるようにしておくこと 自己点火灯とドローク付きのライフブイ、もしくはドローク無しで自己点火灯がついているライフスリング。	**

4.22.1	←		
a) a lifebuoy with a self-igniting light and a drogue		自己点火灯とドローク付きのライフブイ	**

5.01	Lifejacket	ライフジャケット	
	It is strongly recommended that a lifejacket has: j) a splashguard / sprayhood See ISO 12402 - 8, k) a PLB unit (as with other types of EPIRB, should be properly registered with the appropriate authority)	ライフジャケットには以下のことを強く推奨する スプラッシュガード/スプレーフード装備 (ISO 12402-8参照) PLB装置の装備 (他のタイプのEPIRBなども含めて適切な公的機関に登録されていること)	** MoMu1.2.3.4 MoMu1.2.3.4

5.01.1	←		
削除			
削除			

新規規定

3.03	Hull Construction Standards (Scantlings)	船体構造の基準 (スカントリング)	
			MoMu0.1.2

3.03.5	Regular inspections of the keel and keel/hull attachment structures are strongly recommended.	キールおよびキールとハルの接合構造部の定期的な点検を強く推薦する。	Mo0.1.2.3.4
--------	---	-----------------------------------	-------------

4.24	Heaving Line	ヒービングライン	

4.24	Heaving Line	ヒービングライン	
c) A lifesling shall be provided		ライフスリングを装備すること。	MoMu0.1.2.3

2014年2月15日追加項目

全てのセーラーへ

安全にセーリングを楽しむために ～ 自然に対峙し、自らに向き合う～

すでにご存知の方も多いかと思いますが、11月中旬にクルージング中の艇から落水者が発生し未だ行方不明となっています。昨年5月から一年半の間に、落水事故から死亡または行方不明に至る重大事故が4件（JSAF登録艇・クルーザーのみ）に上ります。

悲しいニュースに接し、全てのセーラーが各々のセーリングに対しての取り組みを改めて見つめ直していただきたいと考えます。

<4件の事故概要>

1. 通常航行中（沖縄-東海レースリタイヤ後）に乗員が落水、死亡。（2012年5月）
2. 通常航行中（アリランレース参加のため回航中）に乗員が落水、死亡。（2013年5月）
3. レース中（インショア・東京湾）に他艇との衝突が原因で乗員が落水、死亡。（2013年10月）
4. 通常航行中（クルージング中）に乗員が落水、行方不明。（2013年11月）

重大事故防止=落水しないこと

ヨットでの死亡事故は、落水からしか起きえないと言い切ってもよいでしょう。

昨年来の落水事故の度に、ライフジャケットや落水救助方法などが話題の中心になりがちですが、これは落水後の最後の手段であり「落水しないこと」が死亡事故の最重要防止策です。

落水しないための取り組み

落水防止のための艇上でのセオリーやテクニック（例えば風上舷を通るとかまめにクリッピングする）は様々ありますが、これさえ行えば大丈夫といった魔法の方法論はなく、基本に忠実であることにつきます。

また、艇上での行為の優先順位は状況によって細かく異なる事もあり、今回はセオリーやテクニックの話ではなく、セーリングに対する姿勢において改めて考えて欲しい2点を記述します。

その1. スキルアップ

セーリングの装備や備品は、近年その素材も機能も著しく進化しています。道具は進化して便利になりましたが、自身のセーリングスキルを恒常的に進化させようとしていますか？

落水事故を含め様々な海難事故に対する防止の最初の一步は、セーリングスキルの向上であるといえます。速く帆走する、どんな天候でも帆走できるといった帆走技術。天候を読み取り天候を予測する技術。艇の装備や備品を使いこなす技術などなど、こういったセーリングスキルの向上を常に図っているのでしょうか？

万が一のための落水救助訓練も重要ですが、万が一を起こさないための「セーリングスキルの向上＝ヨットがうまくなる」ことこそ、事故防止の最初の一步であり、かつ最大の要素であるといえます。

その2. 自らに向き合う

セーリングの根本は（それがクルージングであれレースであれ）、他艇や他人との競争ではなく、自然と対峙することです。

自然との対峙、それは自ずと自分自身との戦いでもあります。自身あるいは自艇（チーム）の現状スキルと航行プランを冷静に推し量ることが必要です。出航にあたり、人数が少ない、あるいはせっかくハーバーに来たのだからと無理に乗艇していませんか？悪天候だけど、他艇が参加しているから自艇も平気だという判断をしていませんか？時には、出航の取り止めや航行プランの変更などの勇気ある判断が必要です。

また、長年ヨットやっている経験者は知識と体力のバランスを推し量れているでしょうか？知識もあって若い頃にはできたことも、加齢に伴う体力低下により思うように体が動かない場合があります。そして、悪天候などによる体力低下は、冷静な判断を妨げることにもなります。

セーリングは、「自分に真摯に向き合う」必要があることを忘れないでください。

自分を守るのは自分でしかない

4件の落水事故において共通している点は、落水者も同乗者もベテランセーラーであることです。自然は初心者にもベテランにも、誰に対しても平等です。

セーリングスキルの向上は尽きることなく、初心者だけのものではありません。長年の経験者であっても絶えず情報収集し、訓練し、スキルの向上を図ることが必要です。そして、慣れからくる油断に気をつけなければなりません。

海原では、法律もルールも乗員や艇を守ってくれません。乗員や艇を守ってくれるのは、自分自身と同乗の乗員でしかありません。安全な航行には、事前の十分な準備（ハードとソフトの両面）と無理のない航行プランの策定が重要なことは言うまでもありません。

セーリングを楽しむために

どんなセーリングにも困難や危険が伴います。困難や危険があるからこそ、冒険心がくすぐられ、それを乗り越えていく醍醐味があります。日常的なデイセーリングにおいても、危険が伴っていることを忘れてはなりません。

しかし、危険を恐れて挑戦することをやめてはいけません。ただし、無事に帰ってくるのが冒険の基本です。そして、この基本が守られて初めてセーリングは楽しいものとなります。

最後に

本書は通達や指導といった目的のものではありません。また、本書に書いてあることは特に目新しいことではありません。全てのセーラーが、自身のセーリングに対する姿勢を今一度真摯に考えていただき再び悲しい事故が発生しないため、と共に私自身への戒めのために筆をとった次第です。

以上

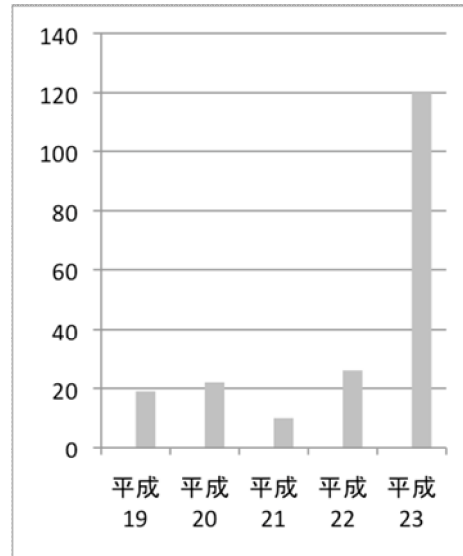
JSAF 海岸局 (VHF) 加入登録料の無料キャンペーンの継続について

J S A F 外洋総務委員長
鈴木 保夫

平素は J S A F 活動にご協力いただき感謝申し上げます。

さて、標記の件、過年の国際 V H F 規制緩和を受けた施策として実施し、またその実行にあたっては皆様にご協力をいただき、相応の効果を見せ始めております。下掲の表でもわかるように、この5年で現在艇登録艇の 1/4 を超える艇が JSAF 海岸局に加入しましたが、昨年度は同キャンペーンの効果が顕著に表れており、本年はさらに外洋特別規定(カテゴリー-3、4)においても搭載が必要となり、ますますの増加が予想されます。

所属団体	平成19	平成20	平成21	平成22	平成23	5年累計
外洋加盟団体						
北海道	2			3	8	13
津軽	1				10	11
いわき						0
東関東						0
東京湾	1	2		8	8	19
三崎	3			1	11	15
三浦		4	1	1	15	21
湘南	1	2	1	8	11	23
駿河湾	1				1	2
東海	4	10	4	4	28	50
近北						0
内海	5	1	2	1	11	20
西内海	1		1		3	5
玄海					1	1
南九州		2	1		10	13
沖縄						0
県連・特別加盟団体						0
他		1			3	4
合計	19	22	10	26	120	197



つきましては、外洋艇の安全確保のため、国際 V H F のさらなる普及推進を企図し、現在行っている JSAF 海岸局加入料金の無料キャンペーンを継続することといたく存じます。一方、その後の扱いについては3年後(平成27年)をめどに継続的に検討することといたく存じますので皆様のご理解を賜りたく存じます。

また、その間の海岸局維持管理費用のうち、電波利用料については JSAF の負担いたします。

以上よろしくお願い申し上げます。

JSAF外洋安全委員会<担当者>名簿 2012. 8. 9現在

	加盟団体	氏名	よみがな	JSAF番号	E-mail
1	外洋北海道	修田光紹	すだみつあき		syuden@tac-system.com
2	外洋津軽海峡	井口龍太	いのくちりゅうた		inokuchi@ms8.ncv.ne.jp
3	外洋いわき	菊池邦仁	きくちくにひと		kunihitokikuchi@lion.ocn.ne.jp
4	外洋東関東	小屋忠史	こやただふみ		koya@jsaf.or.jp
5	外洋東京湾	足立利男	あだちとしお		eve-1@beige.plala.or.jp
6	外洋三崎	近藤 等	こんどうひとし	14-106-02989	h-kondo@ss.ij4u.or.jp
7	三浦オーシャンセーリングクラブ	飯島洋一	いじまひろかず	14-107-03329-1	salmonfour-j105@jcom.home.ne.jp
8	外洋湘南	渡辺康夫	わたなべやすお	14-108-04209-1	watanabe@hayamamarina.com
9	外洋駿河湾	藤田順行	ふじたむねゆき		fujita@ondine.org
10	外洋東海	石川信和	いしかわのぶかず		ishikawa@hurricane.gr.jp
11	外洋近畿北陸	守本孝造	もりもとこうぞう		NCC00726@nifty.ne.jp
12	外洋内海	中川裕正	なかがわひろまさ		goodspeed@road.ocn.ne.jp
13	外洋西内海	山本一弘	やまもとかずひろ		yamamoto@kopro.co.jp
14	外洋玄海	白石元英	しらいしもとひで		secondlove@mtj.biglobe.ne.jp
15	外洋南九州	剥岩政次	はぎいわまさじ		kms-1991@basil.ocn.ne.jp
16	外洋沖縄	伊良波一郎	いらはいちろう		charthouse@aurora.ocn.ne.jp
17	宮城県セーリング連盟	高橋博之	たかはしひろゆき	04-004-18584-1	morcmisty@yahoo.co.jp
18	長崎県セーリング連盟	塩脇傳英	しおわきでんえ	42-042-15617-1	waki_shio@yahoo.co.jp

× は団体窓口で、別途外洋安全委員会担当者は未登録。

	特別加盟団体	氏名	よみがな	JSAF番号	E-mail
	1 日本X-35ワンデザインクラス	伊藤 勇	いとういさむ	28-112-14156-1	info@x-35.jp
×	2 協会日本IRCオーナーズ協会	坂本賢司	さかもとけんじ	14-107-03074-1	kenji-s@bc4.so-net.ne.jp
×	3 日本学生外洋帆走連盟	金子 勉	かねこつとむ	13-076-18908-1	design-studio.kaneko@nifty.com
×	4 南北海道外洋帆走協会	石川 彰	いしかわあきら	01-102-01375-1	akira1088@ymail.plala.or.jp
×	5 石巻ヨットクラブ	日下啓一	くさかけいいち	04-219-18486-1	isikeikk@aol.com
	6 東京ヨットクラブ	宮川昌久	みやがわまさゆき	13-090-24410-1	conste-cib@umin.ac.jp
×	7 横浜クルージングクラブ	鈴木伯子	すずきみちこ	14-222-23336-1	y.c.c@japan.email.ne.jp
×	8 葉山マリーナヨットクラブ	大島良彦	おおしまよしひこ	13-108-01634-1	yoshihiko_higuchi@trimble.com
×	9 江の島ヨットクラブ	浪川宏	なみかわひろし	14-108-04132-1	namikawa@k-ito.co.jp
×	10 湘南サニーサイドマリーナ	黒川健太郎	くろかわけんたろう	14-224-26610-1	kurokawa@sunnyside.co.jp
×	11 シーボニアヨットクラブ	永田 守	ながたまもる	14-107-03198-1	jimukyoku@seabornia.org
×	12 大阪北港ヨットクラブ	高井博	たかいひろし	29-204-27713-1	hiroshi_takai@tsurumipump.co.jp
×	13 関西ヨットクラブ	横山英博	よこやまひでひろ	28-203-15730-1	office@kyc.or.jp
×	14 淡輪ヨットクラブ	吉田昌彦	よしだまさひこ	27-202-22153-1	
×	15 福岡ヨットクラブ	白石元英	しらいしもとひで	40-114-10327-1	secondlove@mtj.biglobe.ne.jp
×	16 八重山ヨット倶楽部	前田 博	まえだひろし	47-220-32224-1	yaima-world@hotmail.co.jp
×	17 須磨ヨットクラブ	橋本基宏	はしもともひろ	28-221-22077-1	suma-yc@suma-yc.org
×	18 徳島ヨットクラブ	瀬川可児	せがわかじ	36-112-15091-1	yacht@mb.infoeddy.ne.jp
×	19 日本ミニトン協会	池田耕一	いけだこういち	14-200-03977-1	ikedakoichi@jcom.home.ne.jp

【お願い】 担当者には、外洋安全委員会からの公示や案内が主にメールで送付されます。
公示や案内を担当者レベルで留めずに、各団体所属の会員に知らしめてください。

【確認】 上記記載内容に間違いがないか確認ください。
間違いや、担当者が代わった場合などは下記メールへ連絡ください。
担当者未登録の団体は担当者か決定次第、下記メールへ連絡ください。
担当者は外洋安全委員会専任である必要はありません。事務局や他委員会担当と兼任でもかまいません。

連絡先メールアドレス anzen-offshore@jsaf.or.jp