高等学校におけるカヌー競技の実態調査
～いかにして安全意識を共有できるか～

奈良県立奈良情報商業高等学校　　越水　高士

１　はじめに

カヌー専門部は、平成 14 年に全国高体連に加盟認可され、全国で 143 校の活動校（平成 20 年度現在）を持つ専門部ですが、その前身の組織は昭和 60 年に全国インターハイ参加を主目的として発足した全国高等学校カヌー連盟にあります。

平成 18 年の全国インターハイから正式参加となりましたが、それ以前には主に山梨県富士五湖の一つである精進湖において全国高等学校カヌー選手権大会が実施されていました。

カヌー競技は、オリンピックや国民体育大会にも正式競技として採用されていますが、国内ではローカルスポーツとしてまだまだ競技人口も少ない現状にあります。

しかし、レジャースポーツとしてのカヌーは一般的なものとして認知されており、各地で開催されている親子カヌー教室などを通して、今後の普及においても十分期待の持てる競技であると考えます。

一口にカヌー競技といってもその種類は多岐にわたり、湖や流れの少ない河川などを利用して実施されるスプリント競技、激流の中にある旗門を通過し得点・タイムを競うスラローム競技、激流の中でタイムのみを競うワイルドウォーター競技、プールでボールを使用して得点を競うポロ競技などがありますが、ここでは多くの高等学校の部活動であるスプリント競技（500 m・200 m）について、各校の練習・遠征についての実態調査を実施しました。

２　研究の方法及び対象

（１）質問用紙によるアンケート調査（都道府県名・学校名記入方式）

（２）調査対象

・平成 20 年度全国高体連カヌー専門部加盟校（143 校）

・回答返却数　98 校（回答率 68.5 %）

３　調査の結果と考察

まず、カヌースプリント競技を行う上で、つぎのような危険が考えられます。

・水上で実施される競技としての危険

・カヌー艇・パドルなど道具の特性による危険

・大会参加時のカヌー艇運搬・選手の移動による危険

・その他の危険（熱中症など他競技でも起こりうる危険）

これらカヌースプリント競技で考えられる危険を分析するため以下のようなアンケートを実施しました。

◎顧問に関する質問

・顧問数　・指導歴　・競技歴　・免許　資格　・外部指導者の登用について

◎練習環境に関する質問

・練習場所について　・波　流れの有無について　・学校から練習場所への移動について

◎練習・遠征に関する質問

・天候について　・練習休養日について　・会議　出張時の練習について　・ライフジャケットについて

・モーターボートの使用について　・始業前練習時の指導者について　・遠征時の移動について（艇）

・遠征時の移動について（選手）

以上の項目に分けアンケート調査を実施、その他ヒヤリ・ハット体験を記述式で回答してもらうことにより各チームが抱える練習時・遠征時の問題点を見つけ出し考察していきたいと思います。

（１）ヒヤリ・ハット体験　※水上で実施する競技としての危険（代表的な回答から）

Ａ－ア・モーターボートに乗れない指導者に練習を任せて出張中、春一番が吹き転覆が続出し海上保安庁が出動し大変なことになった。（近畿ブロック）

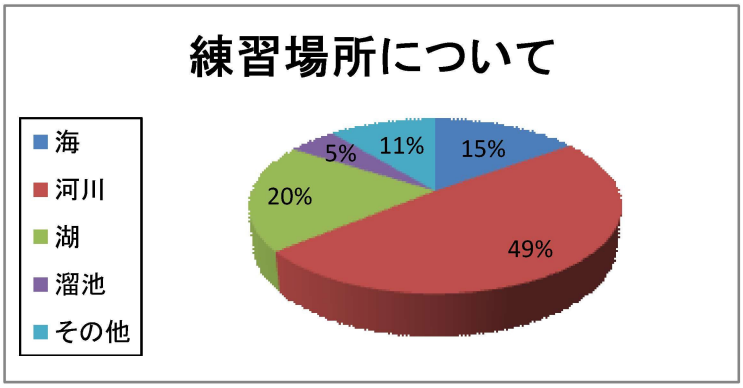
Ａ－イ・急な天候の変化により、カヌー艇が流され漁船に救助された。（近畿ブロック）

Ａ－ウ・合同練習中、強風で多くの選手が転覆、男女合わせて５０名程の選手が波間に浮かび、救助ボートも浸水した。（中国ブロック）

Ａ－エ・冬の乗艇中、転覆をして再乗艇に時間がかかりハイポサーミア（低体温症）を心配した。（北信越ブロック）

Ａ－オ・夏期は落雷が多く、急に雷が鳴り出し急いで練習を中断した。（九州・沖縄ブロック）

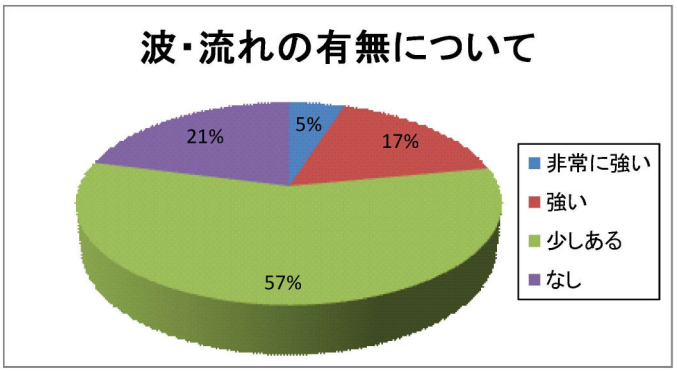
Ａ－カ・１年生のカナディアン艇が流されて橋の支柱に激突、カヌー艇がまっぷたつになった。（九州・沖縄ブロック）



全国の指導者から寄せられた、ヒヤリ・ハット体験の中で最も多かったものが、やはり転覆に関する事柄であった。

練習場所についての調査では、左のグラフの様に約半数が河川を練習場所としている。

他の競技と違い水上競技の特性として数ある練習場所の中から練習場所を選択するということはほとんど出来ず、学校の近くにある水辺を使わざるを得ないのが現状である。



その中でも波・流れの有無の調査では、波・流れのない練習場所は、全体の 21 %しかなく、逆に波・流れの非常に強いまたは強いと回答した学校は合わせて 22 %あった。

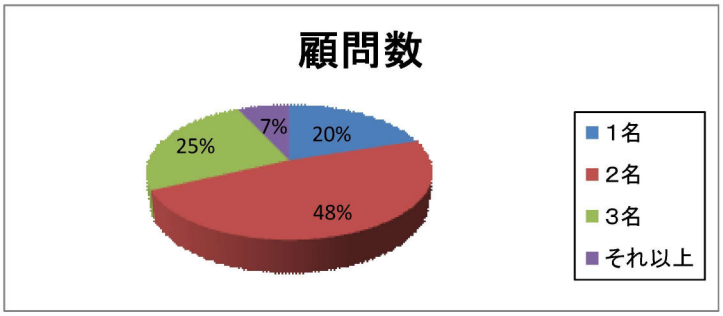
天候によりさらに流れは強くなり練習中止の判断を迫られるケースも多い。

当然のことであるが、自然環境に大きく左右される競技であるため、波・流れが少しあると回答した 57 %の学校でもいつもベストコンディションで練習できるとは限らない。

上にも記したように、練習コースを変える事の難しいカヌー競技にとって、これらの危険を少しでも軽減できる策としては

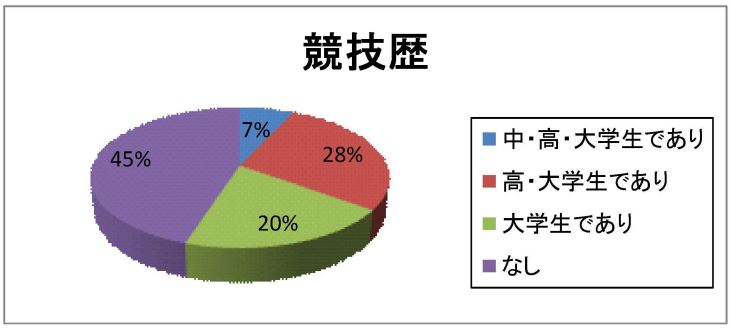
・顧問数の確保
・モーターボートの使用
・ライフジャケットの使用
・天候の確認

以上のようなことが、考えられるがそれらについての各校の現状は次の通りであった。

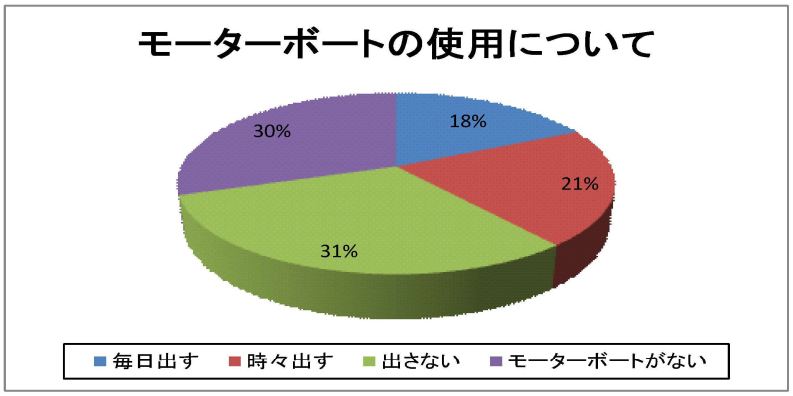


各校の顧問数は左のグラフにあるように、１ないし２名で運営している学校が 68 %と大多数を占め、練習コースが広範囲にわたる場合、目が行き届きにくく死角が発生することが考えられる。そのためにも少数の顧問で練習を指導しているケースでは練習メニューにも工夫が求められる。

また、Ａ－カのようなケースではカヌー艇の特性や流れの強い日に河川によっては、艇が、橋桁に吸い込まれるケースがある事を理解するためにも、実際にカヌー競技の経験がある指導者が望ましいが、45 %の指導者に競技歴が無く学校の事情から顧問を引き受けている指導者が多い。



このような場合の対策として、外部指導者の登用が考えられるが、調査の結果、外部指導者を活用している学校は、全体の 29 %にとどまっている。資金面・近隣に指導者が存在しない等の問題点が考えられる。



選手が転覆した際の救助に、最も有効な手段として考えられるモーターボート（コーチ・救助）の使用に関しては、毎日出すという回答は 18 %にとどまり、日常練習でのモーターボートの使用状況は低い結果となった。普段の練習時に救助艇を出さない事に対して不安を感じることと思うが、初心者の練習や強風時以外、日常的に転覆があるわけではない。ライフジャケットの装着をしっかりとしておけば通常では特に問題はないが、アンケートの結果、ライフジャケットを必ず着用するとの回答は、93 %にとどまり、ごく少数であるがライフジャケットを非着用・つけないで練習をするときがあるとの回答があったが泳力に自信のある選手でも日によって体調不良の場合もあり、トレーニングにより疲労困憊となるケースも想定される。

その場合の転覆は大事故に繋がることが予想されるので、ライフジャケット着用は、安全管理の基本中の基本として何時いかなる状況であっても、水上練習時におけるライフジャケット着用は指導者の責任として徹底する必要がある。

また、Ａ－ア・イ・ウ・オ　にあるような天候急変による転覆は、自然を相手とするカヌー競技では非常に難しい判断を迫られる部分であるが、アンケートの結果、天候を気象情報で毎日チェックしているが 59 %、観天望気中心である 22 %、あまり気にしないが 19 %という結果になった。

この部分も、指導者が安全に対しての意識を少し高めるだけで改善される部分であると考えられるので、日々のルーティーンワークの中に取り入れていく必要があると考える。

（２）ヒヤリ・ハット体験　※大会参加時のカヌー艇運搬・選手の移動による危険

Ｂ－ア・顧問の自家用車に積んだカヌー艇の装着が甘く、高速道路で落としてしまった。幸い事故にはならなくてホッとした。（関東ブロック）

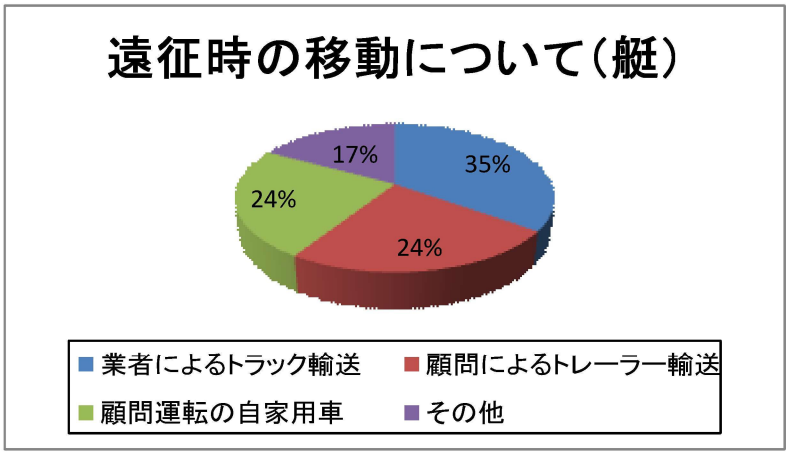
Ｂ－イ・艇運搬中、トラック（業者）からカヌー艇が高速道路下の田んぼに落下し、後日連絡を受けて取りに戻った。（四国ブロック）

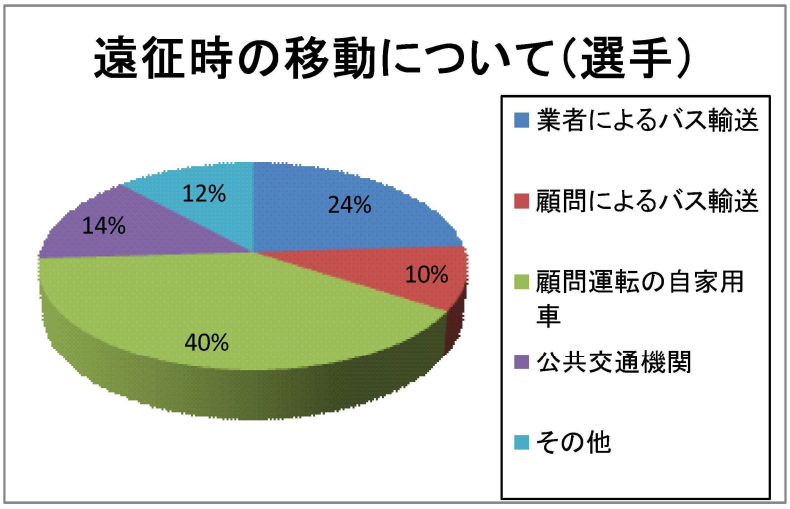
Ｂ－ウ・睡眠不足で遠征に出た結果、疲労と眠気からトラックに接触した。カヌー艇５艇が破損した。（近畿ブロック）

Ｂ－エ・トレーラーで移動中、前方車両が急ブレーキを踏みこちらも急ブレーキをかけた結果、後方の乗用車がカヌー艇につっこみフロントガラスを破損した。（関東ブロック）

Ｂ－オ・トレーラーを引いている車が高速道路を運転中故障し、京都の修理工場に車とトレーラーをおいて同県のバスに選手を乗せてもらい帰った。（九州・沖縄ブロック）

Ｂ－カ・トレーラーにカヌー艇を積み込み中、上段から選手が落下した。後頭部を強打して全身にけいれんが起こり救急車で搬送したが、精密検査の結果異常が無く安心した。（中国ブロック）





カヌー艇の移動については、国内主要大会が自艇原則となっているため、艇の移動に大きな経費・労力を必要とする。

調査の結果、艇の移動に関して業者を利用するとの回答は 35 %にとどまった。

これは移動距離等にもよるが、１回の遠征で約 20 万～ 40 万円程度の経費がかかり、その捻出に各校とも頭を痛めていることが容易に推察される。

顧問の知り合いの運送業者に依頼したり保護者に運搬を依頼するなど各チームとも工夫をしているが、顧問の多くは予算が付けば業者に依頼することが一番望ましいと考えている。

しかし現実には艇運搬に充分な予算が付くことはかなり厳しく、今後も学校や保護者の協力が必要不可欠である。

だが上記にある、Ｂ－ア・イなどの艇の落下事故は、少しの注意と確認で未然に防ぐことが出来る事案なので、出発時の点検やＳＡでの休憩時に再点検を徹底するシステムを構築する必要がある。

選手の移動に関しては、先日も大分県の野球部で痛ましい事故が起こったが、　我々も調査の結果、顧問運転のバス・自家用車での移動が 50 %という数字を示している。

これもカヌー競技の特徴として、試合会場がダム湖など鉄道最寄駅から遠い場合も多く、場所によってはバス路線も無いような場所で試合があるため必然的に自動車での移動が増える結果となる。

艇の移動と同様、顧問の希望とは裏腹に予算の面から業者による輸送を諦めているケースが多い。

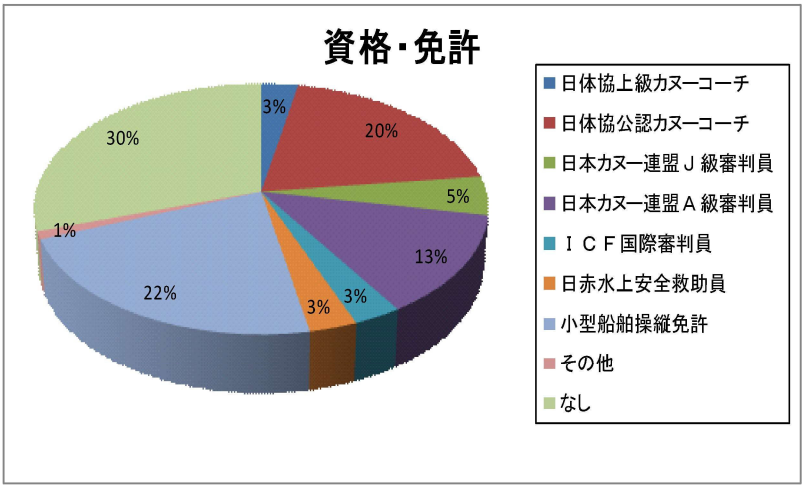
これらの解決策としては、各都道府県体育協会からの強化費補助や、保護者会・ＯＢ会創設による資金面の充実、遠征時の運転に保護者の協力を仰ぐなどしか有効な手だては見つからないが、少なくとも顧問１名での移動は疲労や負担が大きいので、学校と協議をし複数顧問での遠征参加に理解を得る必要がある。

今回のアンケート調査では、各校でカヌー部を運営して行くにあたり日常の様々な危険が寄せられたが、Ａ（水上で実施する競技としての危険）Ｂ（大会参加時のカヌー艇運搬・選手の移動による危険）以外も、

・桟橋が無いため乗降艇の際、手足をコンクリートで切ることがある。（近畿ブロック）
・岸が岩場になっており、フジツボなどの上に足をのせてしまい滑って切ってしまった。（近畿ブロック）
・水上バイクがコース内に割り込み危険な目にあった。（九州・沖縄ブロック）
・練習中にウエイクボードと接触しそうになる。500 ｍコースの真ん中に割って入られる時が特に怖い。（近畿ブロック）
・練習水域が海と河口のため、ダツやウミヘビが練習場に入り込みヒヤッとした。（九州・沖縄ブロック）

など、他の競技には見られない様々な危険に関する意見も寄せられた。

これらの危険をすべて回避することは現実には難しいが、ハード・ソフト両面の整備に努め、指導者自身が安全意識向上の研修会などで研鑽を積み、各種の資格・免許の取得によりスキルアップを図ることが重要であると考える。



資格・免許に関しての調査では、インターハイ正式参加以前の全国高等学校カヌー選手権大会においては、各校顧問が交代で競技役員を務めカヌー競技に対しての理解を深めると共に、公式審判養成会も平行して実施していた。

そのため大会期間中に審判資格を取得される先生方も多く、各種資格に関して顧問の約半数が、コーチ・審判員の資格を保持している。

特に前記にある、45 %の競技経験の無い顧問の先生方は、実際に競技役員をしながら公式審判養成会を受講することは厳しい日程の中大変な労力を必要としたが、結果的には大会後の選手に対する指導・安全管理に好影響を残したと考えられる。

しかし、佐賀インターハイからは各地域ブロックの先生方と日本カヌー連盟の中央役員による競技会運営となり、以前のような形で大会期間中に審判養成会が開かれることも無くなった。

カヌー競技に必要な何らかの資格・免許を保持していない顧問の先生方の割合もまだ３割を示し、今後の研修会・審判養成会の実施方法など全国高体連カヌー専門部の果たすべき役割は大きいと考える。

今回のアンケート結果についても、「集計が終わり次第、結果を示して欲しい」との声があり、本年度の近畿まほろば総体の監督会議の前に開かれる全国代表者会議において集計された資料を配付した。

この資料が、各ブロックに持ち帰られ自校の安全確認の一助となればと考える。

平成 21 年度から私の所属する近畿高体連カヌー専門部内にも安全部会が設置され、手探りではあるが、今後の近畿における高校カヌー競技の安全意識向上に向けての取り組みが始まろうとしている。

４　おわりに

漁師の世界には、「板子一枚下は地獄」という言葉がありますが、我々のカヌー競技においてもその言葉があてはまる部分があると思います。

幸い、今日に至るまで高等学校におけるカヌー部活動で死亡事故に繋がる大きな事故は起こっていません。

しかし、過去には大学の部活動中に痛ましい死亡事故が数件発生しています。

この慰霊碑は、関西のカヌー・ボート競技のメッカである滋賀県立琵琶湖漕艇場 1000 mのスタート奥にあり、30 年近く前に一人の大学生がレース中に転覆し亡くなりその後仲間達により建立されたものです。

この事故で亡くなった学生は、泳ぎに自信が無かったために普段はライフジャケットを装着していましたが、事故のあった当該レース時はなぜかライフジャケットを着けていなかったとのことです。

まさに「魔が差した」としか考えられない事故であり、大学で部活動を始めた直後に先輩から教えられたこの話が、琵琶湖漕艇場を訪れ慰霊碑を見るたびに蘇り現在の私の安全管理の原点となっています。

我々指導者が、安全について改めて考えてみるときに忘れてはならないものに、痛ましい事故から得られる「教訓」であり、その「教訓」を「風化」させることなく現在の指導に生かすことだと考えます。

「ヒヤリ・ハット」体験を共有し、危険の芽を摘み大事故を未然に防止するために、各校顧問がコミュニケーションを取りながら部活動運営にあたるべきだと考えます。

～いかにして安全意識を共有できるか～

今回の発表のサブタイトルにもなっているこの言葉ですが、本年度京都府京丹後市久美浜町で開催された近畿まほろば総体においても、500 m種目決勝直前に遠くで雷が鳴り出しその瞬間にレースを中断し水上の選手をいっせいに引き上げました。

過去の大会でも競技種目を中止したり、日程変更を余儀なくされる事態は多数起こっていますが、選手の安全第一が徹底されているため、問題なく大会運営がなされています。

これは全国高体連カヌー専門部として、誇れる部分であり良き伝統として守り継がれなければなりません。

「安全というものは最初からあるのではなく、確立しようとする努力そのものが安全である」とは航空機の事故調査に長年係わられてきた調査官（故黒田勲氏）の言葉です。

我々運動部活動に携わるものとして日々の練習時にどれだけ「安全」というものを意識し、確立するための「努力」をしているか、それが生徒の命を守ることはもちろんのこと、我々指導者の生活を守るためにも重要であり、今回の発表が競技の枠を越えて参考になれば幸いです。

最後にこの場をお借りして、お忙しい中アンケート調査をはじめとしてご指導ご協力いただきました先生方に深く感謝し御礼申し上げます。