

報告書

応用課程検定 しまなみ海道会場

報告者：阪井雄司

期日：2018年12月4日～6日
参加者：受験者7名、研修参加者2名

担当IT：西胤正弘（カヌースクール九州）、嘉藤暖博（ブルーホリック・Sea Kayak.St）、阪井雄司（ア
クロス瀬戸内カヌースクール）
デモ及びオブザーバー：中村昭彦（一滴Paddle&Mountain Guide）

一発勝負のテストは最低限に留め、何度かトライする中で、修正力、吸収力、応用力などが発揮でき、合否にかかわらず得るものの多い検定会を目指した。また、受験者にもそのように伝えた。すべての模擬参加者役はIT3名が担当した。

漕艇技術

○ボートコントロール

1.初級者の安全な潮流横断の誘導

到達地点のエディを指定し約50m幅の海峡横断を一人ずつ行った。他の受験者は海峡が完全に見えない位置ではないが、遠く離れて待機した。

途中で流れが強くなってきたので到達地点を下流側に変更し、できる限り公平になるように努めた。多くの受験者は流れが比較的弱いところから横断を開始したが、中にはできるだけ流されないようにとの判断からか、流れの強い部分からエディを横切った者もいた。また、自分が先に渡り、合図を出して一人ずつ渡らせた者もいた。

受験者全員、検定会前の研修会に参加し、流れの横断検証（ルート取りやフェリーアングルなど）を行い、地形によってはエディの逆流を利用できることを学んでいたが、それを利用しようとした者はいなかった。

2.潮流横断

約15m幅の海峡で行った。課題は対岸のエディへ指定された地点より上に入り、こちら側のエディの指定された地点よりも上に入るというもの。

デモを見せたあと、10分程度の練習を行ってもらった。再度デモを見せテストを行った。テストは20分間に何度でもチャレンジしてもらい、その間の良い試技を採点した。十分に試技を行えたと判断し、早めにかかる者もいたが、何度もチャレンジし終盤に良い試技を見せた者もいた。

エディから流れへの進入角度などの入り方、流れの中での操作、エディへの進入角度などの入り方、全体の安定感などを見た。

○ロール

潮流横断（幅15m）と同じ海峡で行った。一回のみの試技で行った。本流に入ったところで試技を行ってもらった。鼻栓の使用について質問が出たが、ガイドラインでは特に記載されていないので、使用を許可した。

安全技術

○ナビゲーション

模擬ツーリングの途中の海岸で行った。ツーリング計画作成の資料で渡した海図および地形図をそれぞれ受験者が選択して使用した。

地図のみを使って山立てや見通し線により現在地確認を行い、一人ずつその根拠を示してもらった。

次にコンパスと地図を使い、現在地確認を行い、どのようにコンパスを使ったかを説明してもらった。

「コンパスの使い方を説明できるように」と事前課題に明記しておいたので、全員その部分はクリアできていた。しかし、地図を整置することを知らない者がいたり、山立てと見通し線の考え方では、詰めが甘く精度に欠ける意見もあつた。

○レスキュー

潮流横断（幅15m）と同じ海峡で行った。一回のみの試技で行った。本流のできるだけ上流側で沈してもらった。自身の艇をコントロールするのに苦勞し、ビクテムの艇を確保するまでに時間のかかる者や、艇を確保したあと水出しに苦勞する者があった。反面、すばやく確保し片手ドロでエディに移動し安全にレスキューする者もいた。

○ツーリング

・ツーリング計画（情報収集とプランニング）

海図、地形図、道路地図、潮流表、潮流の改正数表、を配布（確認用に原版も用意）

指定した海域を翌日にツーリングするつもりで計画してもらった。（制限時間約2時間半）

資料の使い方は概ね間違いなかった。

潮流の影響を極端に避けるために約1時間のツーリングという超安全パイな計画が出た反面、かなり潮流の影響を受け、コース取りや潮流最強部の通過時間帯に疑問が残る計画もあった。受験者のほとんどは、この海域を初めて漕ぐ人たちであったが、潮流最強部付近は、研修会2日間と検定会1日目に体験済みだった。その中でも潮流の影響をイメージできた者と、できなかった者との差が出た。

・模擬ツアー

ツーリング計画をしたのと同じ海域で行った。各自2回ガイド役を務められるように、一人の担当区間はできるだけ短い区間で行ったが、一区間に数箇所の安全配慮ポイントが含まれるよう配慮した。

ガイドとしてのトーク以外に、普通は声に出さずに判断だけしていることを、心の声としてわざと発言してもらった。
一人の模擬ツアーが終わるたびにフィードバックを行った。フィードバックの進行役は受験者が交代で行った。ITがゲスト役でやりにくい面があったと思うが、ガイドの説明・配慮や心の声がよく聞き取れITとしては判断しやすかった。
1回目はほぼ前日に漕いだ海域で行い、2回目は全員が初めて漕ぐ海域とコース取りで行った。フィードバックを行うことで、他の人がガイド役の時間帯も集中して参加してもらえ、参加者同士で互いに高め合えたように思う。

○海洋フィールド（西嵐正弘）

この課目は、2日目の夜に実施した。講義の流れは、気象・海象等に関する40問の小テストを行い、その解答にそって、風・波・海象・海図・海上交通の学びを深めるスタイルをとった。1時間30分の短時間の中で、伝えるべき眼目は、海洋フィールドは、気温、地形、水理現象、風の4要素と潮汐力が様々な力で関わり、常に変化していることであり、その変化を読み取りながら、その場の気象予想を行う、すなわち、局地海象を予見する能力を手にすることが重要である。これをまとめとした。今回、北は北海道から南は西表まで、日本各地のガイドが参加しての講習となり、地域特有の局地気象の話を引き出しながら、講義を進めることができた。

今後、この講義の進め方として、受験者へ事前課題（局地気象・海象のレポート）などを提出させ、その課題をもとに、海洋フィールドの講義を進めるのもよいと思う。日本全国から集合した受験者の知見をもとに、講義を進めるのもよいだろう。そのためには、2時間以上の講義時間は必要である。

○リスクコントロール（嘉藤暖博）

リスクマネジメントとは何をすることなのかをもう一度考えてもらいたく講義を行った。予防と準備、プロアクティブの大切さとリスクの落とし穴について説明をした。

後半は、事故からリスクコントロールを学ぶディスカッション方式の講習にしたが、タイムコントロールに苦労した。

指導技術

○陸上講習

事前課題よりくじ引きで種目を決め、全員で一つの講習を作り上げる形にはしなかった。そのほうが普段通りの講習に近い形でできるのではないかと考え、少しでも模擬講習のやりにくさを軽減することに努めた。時間の都合で、最終日の早朝に行った。模擬講習の最後の種目であったため、簡潔で分かりやすい講習になっていた。繰り返し模擬講習を行いその度にフィードバックを行った成果が出ていたように思う。

○水上講習

事前課題よりくじ引きで種目を決め、種目毎の順番もランダムに行った。一日目の潮待ちの時間と、漕艇技術終了後に行った。模擬講習の最初の種目であったため、伝えるポイントの絞り方や伝え方に経験の差が出たように思う。

○教室講習

事前課題よりこちらから指定した項目を講習してもらった。模擬ツアーの休憩時（潮待ち）に行い、一人約3分以内の講習を二巡行った。ツアーの途中でお客さんからの質問に答えるというシチュエーションで行った。二巡したことで、事前課題の内14の項目についてみんなで考えることができ、得るものがあったのではないと思う。

※すべての模擬講習で一人の模擬講習が終わる度にフィードバックを受験者を進行役として行った。