

ISSN 2433-5185

2018.  
Vol. 5

# 海洋レジャー

海の仲間と共に .....



一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association



# 私たち4つの事業を通じて 海洋レジャーの安全と安心をサポートしています。 私たち海レ協 (JMRA) です。

私たち日本海洋レジャー安全・振興協会では、マリンレジャーを安全に楽しむための幅広いサービスを行っています。

たとえばダイビングでは、もしもの時の緊急援助システムとして緊急通報を受けるホットラインをはじめ、ダイビングに関する医療相談、事故やケガに対応した保険システムを会員の皆様に提供しています。また、ボート・ヨットオーナーの皆様に向けた、艇の故障や海上でのトラブル時の曳航・救助などのレスキューサービス、海へのパスポートであるボートライセンスの試験と講習、さらに、海の魅力を満喫できる全国的な施設「海の駅」の事務局として、運営と情報発信を行っています。

これら4つの事業に、マリンレジャーの知識と経験が豊富なスタッフが、協会活動の基本としている安全・安心といった目的に基づいて取り組むとともに、各関係省庁や関係団体との協力関係を築き、密接な情報交換によって、皆様に安心して海を楽しんでいただけるサービスを提供しています。

私たちの組織は、異なる種類のマリンレジャーについての専門性を、部門横断的な組織力によって総合力につなげています。

日本海洋レジャー安全・振興協会は、安全事業、救助事業、振興・普及事業、小型船舶操縦士国家試験の的確な実施を通じ、海洋レジャーの安全と健全な振興を目指して、皆様に貢献していきます。

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会  
Japan Marine Recreation Association



# CONTENTS

海洋レジャー 第5号

- 2 卷頭言  
“ボパイと海の仲間たち”  
舵社 田久保雅己
- 4 「海の仲間と共に・・・」  
理事長 佐久間優
- 6 特集：東京湾クルーズ  
「東京湾内における、現状の水面利用環境などを海上から視察」
- 11 **column** 世界の小型船舶免許事情
- 12 Japan Boating & Water Safety Summit 2018  
日本水上安全・安全運航サミット
- 14 水上オートバイでの地域貢献を目指すシーバードプロジェクトについて  
「水辺の安全と楽しみを次世代につなげよう」
- 16 小泉、免許、取るってよ
- 17 救助事業部より
- 35 安全事業部より
- 44 特定事業本部より
- 58 企画振興事業部より
- 65 協会だより  
総務部より
- 70 **column** ロープの種類と取り扱いについて
- 71 編集後記



# 海洋レジャーの健全な 普及振興に尽力する同胞。

ヨット・ポートの専門出版社、舵社の常務、田久保さんが語る戸田会長との交遊

日本海洋レジャー安全・振興協会の戸田邦司会長は、出身校である横浜国立大学時代、ヨット部に所属していました。卒業して運輸省に入省。東北運輸局長を経て海上技術安全局長などを歴任。退官後は参議院議員として活躍。その後、現在の会長職に至っております。その間、プライベートではヨットに親しみ続け、日本外洋帆走協会会長、日本セーリング連盟の副会長を務めるなどヨット界の重鎮として貢献してまいりました。風貌が昔懐かしいアメリカの漫画「パパイ」の主人公に似ていることから、ヨット界では親しみをこめて「パパイ」のニックネームで呼ばれてきました。このようにマリンレジャーの面でも現場に立って体現し、見続けてきた戸田会長は、まさに海レ協の代表にふさわしい会長といえましょう。マリンレジャーの普及に貢献してきた海の仲間たちもたくさんいます。今号から、巻頭の「会長挨拶」に替えて「パパイと海の仲間たち」というタイトルで、戸田会長のお仲間に会長との交遊エピソードや、日本のマリンレジャーの現状と将来を語っていただくことになりました。

去る7月11日に日本海洋レジャー安全・振興協会主催で開催された東京湾クルーズに同乗した田久保さん(右)と戸田会長



文：田久保雅己

ヨット・モーターボートの雑誌「kazi」は、おかげさまで今年創刊86周年を迎えました。創刊した昭和7年の世相は慢性的な経済的不況が続いているころで、それを打ち消すかのように「エロ・グロ・ナンセンス」の風潮が往来し、街には退廃、農村には貧困、政治テロが横行する世相だったそうです。

その一面、同年に開催されたオリンピック・ロサンゼルス大会では日本水泳陣が圧勝するなどして、国民のスポーツ熱に拍車がかかりました。すでにオリンピックの競技種目として華やかに活動していた国際ヨット界に刺激を受けた日本のヨット界がまとまりを見せ始めました。

そうした時代背景のなかで、前年に創立された日本モーターボート協会によって斯道の普及啓発を目的とする雑誌として創刊されたのが「舵」(後の「kazi」)です。その後、モーターボート協会は舟艇協会となり、戦時中4年間の休刊を挟んで戦後に復刊。しばらくして出版部門は独立、株式会社舵社となり現在に至っています。

このように日本モーターボート協会や日本ヨット協会の設立の中心となり「舵」を創刊したのが創業者の故・土肥勝由です。海レ協の戸田会長は、その土肥勝由が直接、「舵」誌に原稿の執筆を依頼した筆者のお一人です。それほど戸田会長と弊社との縁は古いのです。

戸田会長が初めて「舵」誌に原稿を執筆されたのは、なんと今から53年前、1965年の2月号。記事のタイトルは「東京オリンピックに参加した5.5メートルクラス」。前年に開催されたオリンピックのヨット競技において計測員として任務にあたった若き戸田青年が、日本のヨット界の将来のために世界のトップクラスのヨットについて、その特徴を細微にわたり数値と図版で解説したのです。

以来、戸田会長は弊社の土肥編集長と親密になり、1969年にはニューヨーク・マンハッタンにある当時世界でトップクラスのレーシングクルーザーを輩出していたヨットデザイナー、ロバート・ダイレクターが主宰するダイレクター造船所の訪問記を12月号に投稿するなど、何度も舵誌の誌面に登場しています。

私は土肥勝由が存命の頃に舵社に入社したもので、土肥の他界後、後継のご子息、由夫(二代目)に続き、

「舵」の三代目の編集長に就任した頃に戸田会長と出合いました。

当時はすでに参議院議員としてご活躍されており、何度か議員会館に招かれ、戸田会長お気に入りのワインバーへお供したものです。

なにせ戸田会長はヨット界の重鎮ですから、「舵」誌の編集長である私とはさまざまな会合やパーティーでお目にかかることがあります。まあ、そういう偉い方は他にもおられるのですが、戸田会長はそこから先が違ったのです。

「このあとヨット界について語りながら、君と一杯やろうと思うのだが…」という、ありがたいお言葉に甘えた結果が、今の戸田会長と私の間の親密な関係に繋がっている、と言っても過言ではありません。

海レ協の会長にご就任なさってからは、沿岸5マイルクルーズを推進するためのクルージングを海レ協が主催して、戸田会長とご一緒に伊豆下田まで泊りがけのボートクルーズにも同行させていただきました。

海レ協が船の文化検定「ふね検」を始めたときは弊社が問題集を編纂しました。その後「さらに普及するためにもう少し掘り下げた問題集を作ろうではないか」と、戸田会長は自ら約1年間にわたり原案作成委員会のメンバーとして尽力していただきました。毎回開催される委員会で発言される戸田会長の船舶全域にわたる博学さには、メンバー全員、頭が下がりました。

海離れが嘆かれる現代、マリンレジャーの普及振興は難しい時代に入ったとされています。しかしながら、運輸省時代にいくつかのマリンレジャー先進国に赴任して体感されて備わった国際感覚と、船舶工学、船舶法など船舶に関するすべての分野で蓄積された知識とご経験は、わが国の海洋レジャーの普及振興にこれまでと同じように、今後もさらに大きく貢献していくことでしょう。

長年ヨットを経験した者は、初めて会った人でもその方がどの程度シーマンシップを持っているかを分かりえるものです。私も学生時代からヨットをたしなんでいました。戸田会長は初めてお目にかかったときから、その気配を身に付けていました。トップクラスのヨットマンの一人として、今でも尊敬しています。

#### 田久保雅己(たくぼまさみ) プロフィール

1953年生まれ。学生時代はヨット部に所属、主将として活躍。卒業後ヨット・ボート関連出版社(株)舵社(かじしゃ)に就職。以来、41年間にわたり月刊『KAZI(舵)』(昭和7年創刊)の編集長など出版業務に従事。マリンレジャーナリスト会議会長、東京湾大感謝祭実行委員会委員長、一般社団法人ブルーオーシャン機構理事長、一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会評議員ほか。著書に『海からのメッセージ』、『ヨット・ボートに乗るキッカケ教えます!』(いずれも舵社刊)などがある。

# 海の仲間と共に・・・

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

理事長

佐久間 優

まずは、平成30年7月豪雨により多数の方々がお亡くなりになりました。

ご冥福をお祈り申し上げます。

また、被災により現在もご不自由な生活を強いられている方々には

謹んでお見舞い申し上げます。



海の仲間の皆様には平素より当協会の事業活動に対し、  
多大なるご支援ご協力を賜りまして、厚く御礼申し上げます。

平成30年6月の評議員会及び理事会において引き  
続き当協会の舵取りをさせていただくことになりました。

今後とも、変わらぬご指導ご鞭撻のほどよろしくお願ひ申  
し上げます。

## 皆様にお伝えしたいお話があります。

5月に閣議決定された第3期海洋基本計画で海洋レジャーに関する本格的な記述がなされました。今後10年をめどにボート・ヨットの参加人口を100万人に、ボート免許の年間取得者を10万人にほぼ倍増させるため、国としてマリンレジャーの普及や理解増進等の取り組みを、産学官等の連携・協力の下、実施すると発表されました。2020年のオリンピックに向け海洋レジャーが広く国民に浸透し、「新たな海洋立国への挑戦」という国の海洋政策に少しでも貢献できるよう、協会として存在感のある活動を海の仲間の皆様とともに推進していく所存であります。

さて、・・・・・

## 平成28年の夏

それまで「Marine Recreation」、「Alert Diver」、「BAN MATE」、「海道通信」などの情報誌を発行し、各部門が個別に活動概況などの情報提供に努めてまいりましたが、協会全体に係る情報を網羅した総合的な情報誌は存在しませんでした。そこで、協会誌の理念を

「The Envelope of Four」として、それぞれ歴史の異なる4つのテーマを一つの器に集約し、関わる全ての方々に親しまれ、有益な情報提供の場とすることをお約束して、協会誌「海洋レジャー」を創刊いたしました。

当協会は、以下の4つのテーマを通じて海洋レジャーの振興と安全・安心のサポートを行っております。

### 1 一人でも多くの方に海洋レジャーを楽しんでいただくための事業（振興・普及事業）

海洋レジャーが魅力ある活動として発展していくために、「食・遊び・体験・憩い」の拠点である「海の駅」ネットワーク及び当協会が所有する舟艇を利用した体験乗船会等を通じて、海洋性レクリエーションの普及促進に尽力しています。さらに、「船の文化検定」も全国規模で実施し「船博士」が誕生していますが、引き続き、知名度の向上に努め、たくさんの方々に愛される「ふね検」にしたいと思います。

### 2 ボート免許の取得と更新等にかかる事業（特定事業）

国土交通大臣による唯一の小型船舶操縦士指定試験機関として、北は稚内及び利尻島から南は沖縄まで全国各地で受験申請者の希望を尊重して国家試験を実施するとともに、小型船舶操縦免許証更新等講習を開催しております。これらを通じて正しい知識を身につけて生涯に亘り、安全な海洋レジャーを楽しんで頂くことを目指して

います。さらに、登録教習所への学科・実技教員研修、身体に障がいを有する方に対する相談コーナー等、当協会でしかできない小型船舶免許全般にわたるサービスの提供を行っております。また、水上運航安全サミット(JBWSS)を(一社)水難学会、(公財)マリンスポーツ財団と三者共同で立ち上げ、水上での危険に対しての広範な情報共有を行い、水上安全の推進に力を注いでいます。

### 3 プレジャー・ボート等の救助システムの運営にかかる事業(BAN事業)

海の仲間に信頼される「海のJAF」(通称)として、東京湾、相模湾でスタートしたBAN事業のサービス海域は中部、若狭湾、関西、瀬戸内海と海域を広げ、今年の4月からは九州北部でのサービスを開始しました。700を超える救助船基地ともいえるRS(レスキューステーション)と共に、救助本部では24時間365日体制でオペレーターが待機して、皆様からの「もしもの時・・・」に適切に対応しています。平成30年度は、新しい緊急時位置通報システム「BANココNAVI」が本格稼働しました。救助船と被救助船の位置情報がスマートホンを利用し同時に確認できるようになり、救助船を待つ間の安心感の向上と一緒に

層迅速な救助活動を可能とするようになりました。

### 4 ダイビングの安全を支える事業(DAN JAPAN事業)

レジャーダイバーを対象とした、24時間365日体制の緊急医療援助の提供と潜水医学に理解のある医師等とのボランティアネットワークによる医学的な情報提供及びレジャーダイビング保険の提供によって、楽しく魅力的なレジャーダイビングを安全面からサポートしています。また、国際DANネットワークによって、海外での潜水トラブルの際の救助、搬送、治療、医学的相談をスムーズに受けることができるワールドワイドサポートは、世界で活躍するダイバーにDANが選ばれる大きな魅力の1つです。レジャーダイバーの皆様に、ダイビングの持つ魅力を最大限に感じていただくためには、楽しさと同時に安心と安全がなければなりません。DANJAPANはそのお手伝いをしています。

海洋レジャーに関する以上の4つのテーマを網羅する協会誌「海洋レジャー」は、今後も、海の仲間の皆様に当協会の事業に関して正確でかつ読んで楽しい情報を届けていきます。



東京湾  
クルーズ

## 東京湾内における 現状の水面利用環境などを 海上から視察



3艇の視察ボートに分乗し、横浜ベイブリッジ  
をくぐり、みなとみらい地区にある『よこはま・  
みなとみらい海の駅』を目指します

# もっと東京湾を楽しめるよう、 目指していく

当協会は、親水、さらに、舟艇の利用振興事業促進のため、  
海の駅事業の推進、海の駅クルーズなどを実施してまいりました。  
今年度は、舟艇利用者の利便性を向上させる目的で、  
東京湾内の、よこはま・みなとみらい海の駅、  
うらが海の駅などを視察することによって、  
現状の把握と今後の振興策を検討するべく、  
関係団体より担当者を招き、プレジャーボートによる海上視察、  
そして、担当者の皆様の座談会を実施いたしました。  
当日の模様を、ご紹介いたします。



海上から眺める、都会の街並み。東京湾をクルーズしていくと、まず、林立するビル群に圧倒されます。スカイツリーにレインボーブリッジ、空港では航空機が絶え間なく発着し、道路や鉄道、ときには、そんな風景を背景に大型客船まで登場し、世界でも類を見ないほどの近代的な大パノラマが繰り広げられてきます。

そんな東京湾のなかでも、ベイブリッジを抜け、横浜港に入っていくと、他のエリアとは異なる独特の雰囲気を感じ取ることができます。大型客船が着岸する大さん橋周辺はもちろんのことですが、赤レンガの倉庫群、そして、みなとみらい地区からは、海上にまで横浜らしさが漂ってきます。

海の上から非日常的な光景を味わうことができるるのは、ボートやヨットの大きな楽しみではないでしょうか。

なかでも、みなとみらい地区には、海の玄関口である『پかり桟橋』に『よこはま・みなとみらい海の駅』があり、ビジター利用もできるので、美術館、温泉施設、ショッピングなどを目

的に上陸することができます。

また、今回のクルーズで、拠点として利用した横浜ベイサイドマリーナ『よこはま・かなざわ海の駅』から、東京湾の入口近辺まで南下したところにあるのが、『うらが海の駅』。ここは、シースタイル加盟クラブでもあるサニーサイドマリーナ ウラガが運営し、東京湾屈指のフィッシングスポットとしても知られています。平日に訪れたのにもかかわらず、数艇のレンタルボートが利用されており、釣り人たちの表情にはその釣果に笑顔が溢れていました。

このように、同じ東京湾にある海の駅でも、それぞれの特色をもった海の駅が多数あります。現在、日本全国に展開する海の駅も165駅となりました。海の駅の普及と促進を担当する当協会としましても、海遊び、ボート遊びを、いつまでも楽しんでいただくために、このような特色を持った海の駅を整備し、利用活性化が進むよう周知していくことが大切である、と改めて感じさせられました。



●実施日・時間:  
平成30年7月11日(水曜日)/10:00から  
16:00

●協力:  
ヤマハ発動機／横浜ベイサイドマリーナ／  
日本小型船舶機構／サニーサイドマリーナ  
ウラガ

●使用艇:  
3艇(ヤマハ Y-32C SR-320FB FC-27)

●視察ルート:  
「午前の部」 横浜ベイサイドマリーナ→  
横浜港→よこはま・みなとみらい海の駅→  
横浜ベイサイドマリーナ  
「午後の部」 横浜ベイサイドマリーナ→  
うらが海の駅→横浜ベイサイドマリーナ  
(ルート図参照)



横浜ベイサイドマリーナが運営する『よこはま・かなざわ海の駅』を出港し、東京湾内にある海の駅を巡るクルーズを開始します



横浜ベイサイドマリーナにある、『よこはま・かなざわ海の駅』のビザーバース。マリーナのセンターhausにも近く、便利です



シースタイル加盟クラブでもあるサニーサイドマリーナ ウラガが運営する、『うらが海の駅』。東京湾屈指の、釣りのスポットです



ヤマハのレンタルボートサービスであるシースタイルに新しく導入された、クラブ艇最大のSR-320FB(手前)も視察に参加しました

1人でも多くの方に、海洋レジャーを楽しんでいただるために、それぞれの関係団体が、マリンレジャー振興策を語ります。

## 「もっと海と親密になっていただけるよう、考えていきたい」

**戸田邦司 会長**

座談会は、前ページで紹介した、海上観察クルーズと同じ日に開催。出席していただいたのは、マリンレジャーの普及と振興に深くかかわっている皆さんです。司会進行は、田久保雅己 舶社 常務取締役が担当しています。

**田久保:**「本日は、天候も良く、海上観察のためのボートによる東京湾クルージングを行いました。座談会では、忌憚のないところをお話いただきたいと思います。まず、主催である、日本海洋レジャー安全・振興協会の会長から、ご挨拶をお願いいたします」

**戸田 会長:**「皆さん、時間をやりくりして参加していただき、大変に感謝しております。私どもとしましては、海を遊びの場として利用する、そういう人が1人でも多くなってくれることを願っ

ております。地味な活動ではあります  
が、日本のマリンレジャーのレベルは、  
先進国など、他の国とくらべますとま  
だまだ低いような思いがしております。  
1人でも多くの方たち、1艇でも多くの  
艇が、われわれの願いに応えてくれ  
るような、そういう雰囲気をつくりてい  
きたいと思っております。モーター  
ボートやヨットに乗る人が増えてきて  
いることは確かですが、やはり、経済  
大国といわれる国のマリンレジャーの  
レベルとしては、もっと海に出てくる人  
が多くてもいいんじゃないいか、という  
感じがしております」

**田久保:**「本日の大きなテーマは、より  
多くの方に海洋レジャーを楽しんで  
いただきたいというものです。海で遊  
ぶ場合、大事なのは安全に遊びま  
しょうということです。長年、言われ続  
けてきた、ライフジャケットの着用は、

日本海洋レジャー安全・振興協会 会長  
**戸田 邦司**



もう完全に義務付けられています。

次に、海洋レジャーの振興です。  
一般の人を海へ引っ張っていき、体験  
して魅力を味わい、一生楽しんでいた  
だけるような状況にしたい。国の施策  
があり、それぞれの団体としてやって  
いることがあり、さらに、将来に向けて  
やってることもあるかと思います。まず、  
峰本さんに國の方針から話していただき、  
続いて順番に語っていただき、  
皆さんで討論したいと思います」

**峰本 舶艇室長:**「國の施策としては、  
主に3つあります。いちばん大きなとこ  
ろからいきますと、四方を海に囲まれ  
ている日本では「海洋基本法」という  
法律がありますが、この法律に基づき、  
國の海洋に関する政策を総合的かつ  
計画的に実施するための「第3期  
海洋基本計画」が今年5月に閣議決  
定されたことです。この計画には、海  
洋の安全保障に始まり、海洋の産業  
利用の促進などがクローズアップされ  
ていますが、一方で、マリンレジャー  
振興についての記述も、これまでと比  
較にならないぐらい大きく打ち出され  
ています。官民連携してマリン産業の

戸田邦司 会長(右)を中心に、振興策を語る座談会メンバー。皆さん、予定の時間を過ぎても話題が尽きることがありませんでした



## 日本海洋レジャー安全・振興協会理事長 佐久間 優



発展とともにマリンレジャーの普及や理解増進に力を入れることにより、今後さらに多くの方々に海に関心を持つてもらう、触れてもらう、という流れになっています。これが、1つ目です。

2つ目は、国土交通省の海事局では、昨年7月に『C to Seaプロジェクト』というキャンペーンを開始しました。海や船やボートが国民の皆さんにもっと身近な存在になってもらうため、各種体験イベントを含め新しいアクションを起こすためのプロジェクトを展開しています。また、『海ココ』という海や船やボートの情報を掲載したオリジナルのポータルサイトも創設し、これらの魅力を広く気軽に知っていただきたいということで、情報発信にも鋭意努めています。

3つ目は、若者をもっと海に連れ出そうという取り組みです。若者がマリンレジャーを経験する機会を増やすために、(株)リクルートライフスタイルが実施している『マジ☆部』と連携した企画を今年5月から開始しました。これは『海マジ!』と称し、19歳と20歳の若者にマリンレジャーを楽しむ際の利用料の一部を無料化するという『マジ☆部』の海版です。19歳と20歳の若者には、アプリ登録により、ボートの体験乗船、スタンドアップパドル、サーフィンなど、全国で様々なマリンレジャーを体験してもらっています。

**田久保:**「『海マジ!』ですが、オープン後、アッという間に2万人を超える登録があったそうですね」

**峰本 舟艇室長:**「そうです。少し堅い

話しながら、「『海マジ!』を体験した若者たちが、後々、職業として海事産業を選ぶ人材になってくれるのではないか、といったことも、実は期待しています。」

**田久保:**「分かりました。では、マリンレジャーといえば、日本海洋レジャー安全振興協会、佐久間さんです」

**佐久間 理事長:**「『海マジ!』の活動には、当協会も大きな期待をしております。協会では、メンバーの方々の高齢化が目立ち、DAN (Diver's Alert Network) というダイビングに関する緊急時等の医療援助事業は、非常に苦戦しています。新規の入会者の方が1,200名なのに對し、辞めていかれる方が2,000名を超えるという状況で、毎年、コンスタントに減っています。これは、若者に入っていただかないと、この事業が成り立たなくなるのではないかと危惧しております。これが、まず1点ですね。」

それから、今、力を入れておりますのは、体験乗船会を通じて1人でも多くの方にボートやヨットを楽しんでいただこうということです。国土交通省のほうでは、理論的な形、仕組みでやっていたいているのですが、われわれは関係団体と連携して、実践を通じてやっていくということです。たとえば、2018年7月7日と8日には、おたる海の駅(マリンウェーブ小樽)、そして、小樽港マリーナオーナーズクラブが共同で主催しているボート・ヨット余市合同クルージング及び体験乗船会

## 国土交通省 海事局 船舶産業課 舟艇室 舟艇室長

### 峰本 健正



## 日本マリン事業協会 専務理事 吉海 浩一郎



があり、今年は14隻の参加がありました。トータルで7回開催されているこのイベントに、われわれも特に力を入れており、連続で5回参加し、今回もいろいろな年代のスタッフが参加させていただきました。おかげさまで、あるヨットのオーナー父子と親しくしていただき、実際のセーリング体験が大事なんだと実感いたしました。そして、体験乗船会が2日目に行われ、80数名の方が参加されました。若者たちから子どもたちまで、ヨットやボートに慣れ親しむことを通じて、海の遊びを楽しめるよう、貢献をさせていただきました」

**田久保:**「ボート、ヨット、PWCなどを製造販売する立場から、日本マリン事業協会の吉海さんです」

**吉海 専務理事:**「私どもは、毎年3月、横浜で国際ボートショーを開催しておりますが、ここ数年、規模も回復基調にあり、2018年は来場者数が約5万3,400名と前年に引き続き5万人を超えるファンの方に来ていただき、今後とも市場が伸びていくことを期待しています。ただ、将来ともにボートレジャーが普及、拡大するには、現在マリンに馴染みのない方々を対象とした取組みが重要と考えています。」

このため、協会では10年ビジョンと称して、2026年までの10年間に新規免許取得者とマリンレジャー人口を倍増させることを目標に、一般の方々を対象として、マリンの魅力を発信したり、乗船体験や操船体験の機会を提供する活動に力を入れています。一例を挙げますと、東京や神戸にお

## 日本小型船舶検査機構 理事 吉田 健



いて大勢の人が集まる商業施設を活用して”マリンカーニバル”というイベントを開催しています」

**田久保:**「ボートを検査している日本小型船舶検査機構としては、ボートが増えないことには検査する数が減っていきます。検査機構にとっても、普及振興は大事なテーマだと思います」

**吉田 理事:**「検査機構では、国の代行機関として、小型船舶の検査、登録、ディーゼルエンジンのNOx放出量確認等の業務を行っています。ボートが減っていくと、業務量も減つて検査機構としての運営そのものに影響を及ぼすことになります。

こういった背景もあり、検査機構では、2018～2027年度を対象とした新たな中期経営計画を本年7月10日に公表しました。この中で、新たに、『小型船舶の健全な利用促進と受検者サービスの向上』を3本目の経営の柱として位置づけています。具体的には、『UMI協議会』、『C to Seaプロジェクト』などに積極的に参画していく方針です。

さらに、小型船舶が集まっているマリーナなどに出て行く機会も多いので、現場の情報をすぐに発信できるような体制づくりを心掛けていきます」

**田久保:**「マリーナは、直接、ボートオーナーと関わっている場所です。ベイサイドマリーナでは、普及振興についての状況、いかがですか」

**服部 専務:**「現在、横浜ベイサイドマリーナのボート・ヨットの係留保管隻数は、1,070隻程となっています。全長

8m以上の係留バースは、ほぼ満隻ですが、それ以下のサイズは、まだ200から250隻分程度空きがあるのが特徴的です。大きなサイズについては、どんどん問い合わせが入ってきていますが、なかなか空きが出ず、一般的にも言われていますが、二極化は、保管状況から感じとれます。

マリンレジャーの普及振興については、以前から積極的に取り組んでいます。例えば、「YBM海の学校」もそのひとつです。内容は、主に親子を対象にした稚魚放流、カヌー・ハンザデインギの乗船体験、海藻おしばの体験教室等のメニューとなっており、自治体等とも協力して事前に公募していますが、毎年満席状態となっています。また、地域の皆様にご参加いただくイベントとして、海の日に「サマーフェスティバル」を開催しています。開

## 横浜ベイサイドマリーナ 専務取締役 服部 博



横浜ベイサイドマリーナのセンターハウス前に集合した、海上観察クルーズの参加メンバー。当日は、おかげで天候にも恵まれました



## 司会進行／舵社 常務取締役

## 田久保 雅己



催にあたりオーナーの皆様に協力していただき、ヨットやボートの体験乗船等を実施しています。

また、先ほど国の施策として説明のありました『海マジ!』のメニューとしてクルーザーヨットの体験乗船を無料で提供しています」

**田久保:**「国、各団体も含め、お互いに連携し、協力し合って普及振興のために努力するということですね」

**戸田 会長:**「日本の場合、何を目的にしてやっていくかを、諸外国の制度などをにらみながら、海やボートでの遊びの障害には絶対ならないような方法で連携し、目的を達成してほしいと思います。私は、かつて規制する側にいましたから、余計、感じています。皆さんの協力、期待しております」

**田久保:**「ありがとうございました」

**一同:**「ありがとうございました」

# column 1

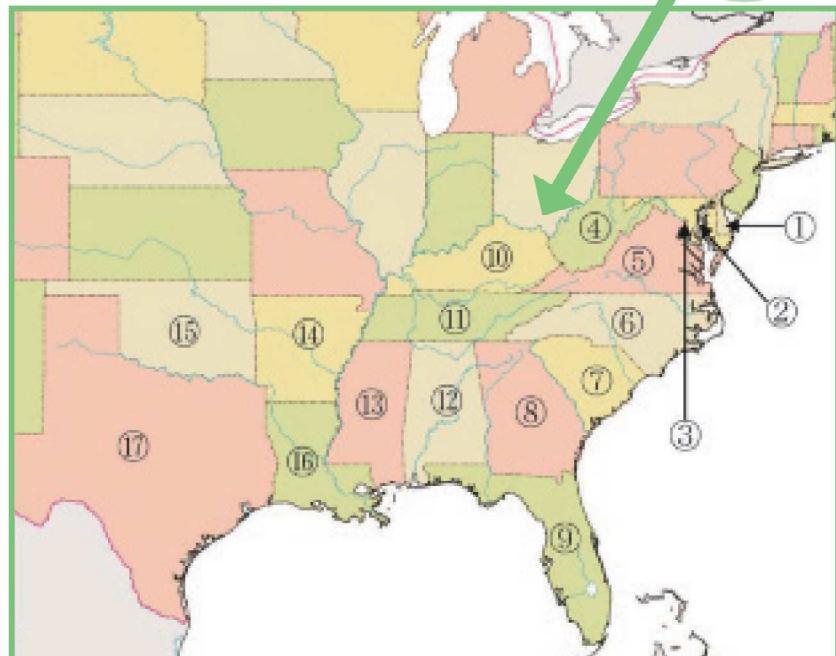
## アメリカには免許制度がないの? 世界の小型船舶免許事情④

日本で小型船舶を操縦するためには、ご存知のとおり、小型船舶操縦士の免許が必要です。これは、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に定められています。

では、他の国で小型船舶を操縦するためにはどのような決まりがあるのでしょうか。

本コラムでは、第1回から引き続きアメリカ合衆国での小型船舶の免許事情を紹介していきます。

今回はアメリカの国勢調査局による4つの地域区分から、第3地域の①～⑧の内容を紹介します。



州名	条件の有無	内容等
①デラウェア州	有	1977年12月31日以降に生まれた者は、あらゆる動力船を操縦するのにDelaware Boating Safety Education Certificateが必要です。
②メリーランド州	有	1972年7月1日以降に生まれた者はMaryland Boater Education Cardが必要です。16歳未満はMaryland Boater Education Cardがあっても水上オートバイを操縦できません。16歳未満の者が11フィート以上の動力船をMaryland Boater Education Cardなしで操縦するには18歳以上のMaryland Boater Education Card保有者の指揮監督または1972年7月1日以前に生まれた者の指揮監督が必要です。16歳未満の者が11フィート未満の船を操縦する場合は、年齢を問わずMaryland Boater Education Card保有者の指揮監督が必要です。
③ワシントンD.C.	有	動力船を操縦するのにDC Boater Education Cardが必要です。
④ウェストバージニア州	有	1986年12月31日以降に生まれた者は、動力船や水上オートバイを操縦するのにWest Virginia Boater Education Cardが必要です。12～14歳の者が動力船や水上オートバイを操縦するには、West Virginia Boater Education Cardを有し、18歳以上の同乗がある場合若しくは10馬力以下の場合であることが必要です。
⑤バージニア州	有	2016年7月1日から、10馬力以上の動力船を操縦するものは全ての人が、水上オートバイは14歳以上の者が、boaterを受講しなければなりません。14歳未満は水上オートバイを操縦できません。14歳と15歳は教育修了証を提示しなければなりません。
⑥ノースカロライナ州	有	14歳未満は水上オートバイを操縦できません。14歳と15歳が水上オートバイを操縦できるのは、18歳以上のNorth Carolina Boater Education Card保有者が同乗しているとき、または、自身のIDカードとNorth Carolina Boater Education Cardを携行しているとき、または、自身のIDカードと他州の証明書を携行しているときとなります。16歳以上で1988年1月1日以降生まれた者が水上オートバイもしくは10馬力以上の動力船を操縦するときはNorth Carolina Boater Education Cardが必要です。
⑦サウスカロライナ州	有	16歳以上に制限はありません。16歳未満は、15馬力未満であれば制限はありません。15馬力以上であれば、酔っ払っていない18歳以上の同乗もしくは、South Carolina Boater Education Cardを有していることが必要です。
⑧ジョージア州	有	1998年1月1日以降に生まれた者は、動力船を操縦するのにGeorgia Boater Education Cardが必要です。

# Japan Boating & Water

## 日本水上安全・安全運航サミット

試験部監理課 課長  
前田浩之

**J**apan Boating & Water Safety Summit (JBWSS) は、米国で毎年開催されている水難・海難事故防止を目的とした会議「International Boating & Water Safety Summit (IBWSS)」の日本版として始まったものです。

水上安全と安全運航をテーマとして、舟艇及び水上安全等にかかる団体が集い、情報の共有や効果的な連携と協働により、さらなる水難及び海難の防止と安全対策の向上を図ることを目的に、当協会、マリンスポーツ財団、および水難学会からなるJBWSS連携協議会と、国土交通省・海事局、海上保安庁との共催で実施する、国内唯一の官民一体となったイベントです。

第3回となる今回は、6月9、10日の2日間、東京海洋大学・越中島キャンパスにて開催されました。本年度から、本家IBWSSとのパートナーシップのもとに開催されることとなり、その構成団体であるNASBLA(全米安全運航州法管理官協会)、NSBC(全米安全運航評議会)、NWSC(全米水上安全会議)から、開催に際してメッセージが寄せられました。

今回のテーマは「ライフジャケットと水難救助」であり、この2点について重点的に講演が行われました。

今年の2月1日に小型船舶におけるライフジャケットの着用義務範囲が拡大されましたが、これを機に、ライフジャケットが船の法定備品としてだけではなく、水難事故防止

に最も有効な水辺の保護具であるという認識を持つてもらうため、さまざまな切り口でライフジャケットについて語つてもいい、ライフジャケットを着用する文化の醸成を目指しました。

また、水難現場における救助用資機材として小型船舶の有用性に焦点が当てられ、海上保安庁、消防庁、警察庁などで効果的な小型船舶の運用が検討される中、小型船舶による水難救助について、その取り組みに関する情報の共有を図りました。

2日間のサミットでは、水難学会会長による基調講演「我が国の水難を包括的に議論する」をはじめ、ライフジャケットに関する講演を海上保安庁、日本小型船舶検査機構、日本釣用品工業会などが行い、水難救助に関しては、消防庁、アトランティック・パシフィック・インターナショナル(API)、JPBOTプロジェクトなどが講演しました。そのほかにも、運輸安全委員会や旭川医科大学、味の素などが、水難・海難防止に関する講演を行い、多くの団体、人々を巻き込み組織を越えた有益な情報の共有を図ることができました。

また、今回、初の試みとして、「自己救命策について考える」と題するパネルディスカッションが行われ、水辺で活動するさまざまな団体のライフジャケットに対する認識の違いなどが話し合われました。

当協会は、5年前から毎年参加しているIBWSSの報告を行い、米国での取り組みを紹介しました。特に、事



基調講演の「我が国の水難を包括的に議論する」では、一般社団法人水難学会会長である長岡技術科学大学・斎藤秀俊教授が水難を科学的に分析することの重要性を訴えた



公益財団法人マリンスポーツ財団の吉村高寛さんが、同財団が取り組んでいる水上安全啓発などの取り組みを発表



味の素株式会社アミノサイエンス事業本部の工藤 剛さんは、救助する側の適切な栄養補給の重要性を講演

# Safety Summit 2018

6月9日(土)、  
10日(日)  
東京海洋大学  
越中島キャンパス



本家であるIBWSSへの参加報告を行う北海道事務所・根上試験員。ちなみに、来年のIBWSS 2019は、3月24～27日に、フロリダ州のジャクソンビルで開催されることが決定している



海上保安庁・交通部 安全対策課の榎本雄太課長がファシリテーター（進行役）を務め、「自己救命策について考える」をテーマとした、JBWSSとしては初のパネルディスカッションを行った



水難救助での活躍も期待される、各種ドローンも展示された



PWCの安全運航教育機関である「K38JAPAN」の山岡 宏さんは、日本における小型水難救助艇のプロフェッショナル育成および資格認定を目指とする「JPBOTプロジェクト」の意義と仕組みを熱く語った



APIのメンバーが、日本での活動拠点である岩手県釜石市から運んできたIRB（インフレータブル・レスキュー・ボート）（ウェールズ号）を使い、越中島キャンパス内のボンド（繫船場）で落水者救助の様子を実演した



一般社団法人日本釣用品工業会では、レジャー用ライフジャケットの新たな基準である「CSマーク」適合品を展示した

故被害者の声を事故防止に役立てるセッションにおいて、米国の女子大学生が事故で失い義足となった片足をあえて見せながら、悲惨な事故の撲滅を訴える姿を紹介し、大きな共感を得ました。

そのほかにも、最新の救助用資機材やドローン、あるいはレジャー用ライフジャケットの展示、ライフジャケットの着用推進キャンペーン「Wear it！」、APIが釜石から持ち込んだIRBによるに海洋大のボンド（繫船場）でのボートレスキューのデモンストレーションなどが行われました。

最終日の共同宣言は、JBWSSが水上安全及び安全運航に取り組む団体等が集い、連携、意見交換、協力を行う場であり、今後もこうした交流を継続発展させ、安全で有意義な人と水域環境の結びつきを目指すことをうたうもので、多くの賛同が得られました。

IBWSSに遅れること約20年、今年で3回目を迎えたJBWSSは、米国の後ろ姿を追いつつ、我が国の風土と特性に合う水上安全、安全運航のかたちを模索しながら、より多くの団体や人々を巻き込んでの発展拡大を目指

して前進しています。海上だけでなく、川や湖沼といった内水面を含めた水上における事故を減らすための知恵の集約地として、JBWSSが毎年定期的に開催され、官民を問わない関連団体の協議によって、日本における水上安全、安全運航に貢献することを願っています。

## [JBWSS 2018 共同宣言]

- ◆ 水辺の活動の安全向上について取り組みます。
- ◆ 水辺の活動の振興について取り組みます。
- ◆ 水辺の環境保全について取り組みます。



閉会時には、JBWSS参加団体の代表者らが集まり、水辺の安全確保活動の活性化、環境保全について取り組んでいくという、三つの共同宣言が採択された

水上オートバイでの地域貢献を目指すシーバードプロジェクトについて

# 水辺の安全と楽しみを 次世代につなげよう



SB サーフ90藤沢 シーバードデイ

## 全国45拠点で水上オートバイを用いたボランティア活動を展開

シーバードJAPANとは水上オートバイを用いた社会そして地域貢献を目指す全国の諸団体に、日本財団の助成事業として水上オートバイの提供・配備を行い、その活動の推進及び広報を行う組織です。2013年4月からNPO法人パーソナルウォーターラフト安全協会(PWSA)が事務局として幹事団体(日本財団・日本青バイ隊・ウォーターリスクネジメント協会・PWSA)をとりまとめ、運営・展開しています。水上オートバイを配備し活動するシーバード拠点は、昨年12月に開設の「シーバード竹原」(広島県)を加え、北海道・小樽から九州・鹿児島まで45か所になります。

シーバードの活動は、水辺の安全・安心を基本に、水上オートバイ乗船者へのマナー啓発やトライアスロン等の水上イベントの安全サポート、子供たちの体験乗船等、拠点単独のプログラムにとどまらず、海上保安署(部)や水難救済会、消防署、警察署等の公務救難機関と連携した災害時の避難や救助の合同訓練、さらに教育機関

や地域の諸団体と連携してウミガメの産卵地の海岸清掃や無人島サバイバル体験等、年間を通じてそれぞれ「安全を確保し安心して楽しめる、学べる海」をキーワードに年間約1600(2017年度実績)もの多種多様な活動を実施しています。水辺の安全・安心への貢献を基盤に、地域社会において次第に認知の輪も広がり、さらなる充実に期待が寄せられています。

2018年度活動方針として“水上オートバイで繋ぐ「うみ×こども」”を掲げ、水上オートバイを用いて子どもたちに「海の遊び、学び」の場を提供すること目的に、『シーバードデイ2018子どもの笑顔コンテスト』を拠点活動として展開しています。

シーバードへの加入条件は、水上オートバイでのパトロールや体験乗船会等の実施実績があることで、シーバードに加入することによってそれらの活動を充実させる、あるいは顕在化している課題の解決に役立つと認められることが前提になります。さらに年間を通して活動できる組織力等の有無を含め、一定の審査を経て承認を得た団体には、シーバード仕様の水上オートバイと関連機材一式が寄贈されます。

今後は、岩手県「釜石」、神奈川県「小網代」、兵庫県「こうべすま」の3拠点が開設の準備段階で、さらに茨城県霞ヶ浦、山口県、沖縄県等で候補があり、全国50拠点の規模になります。

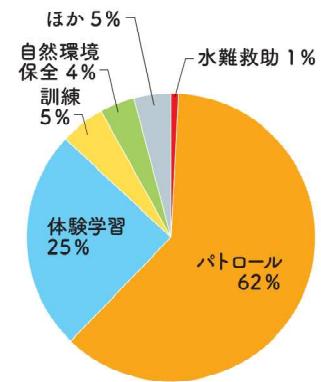
SB伊万里 公開訓練



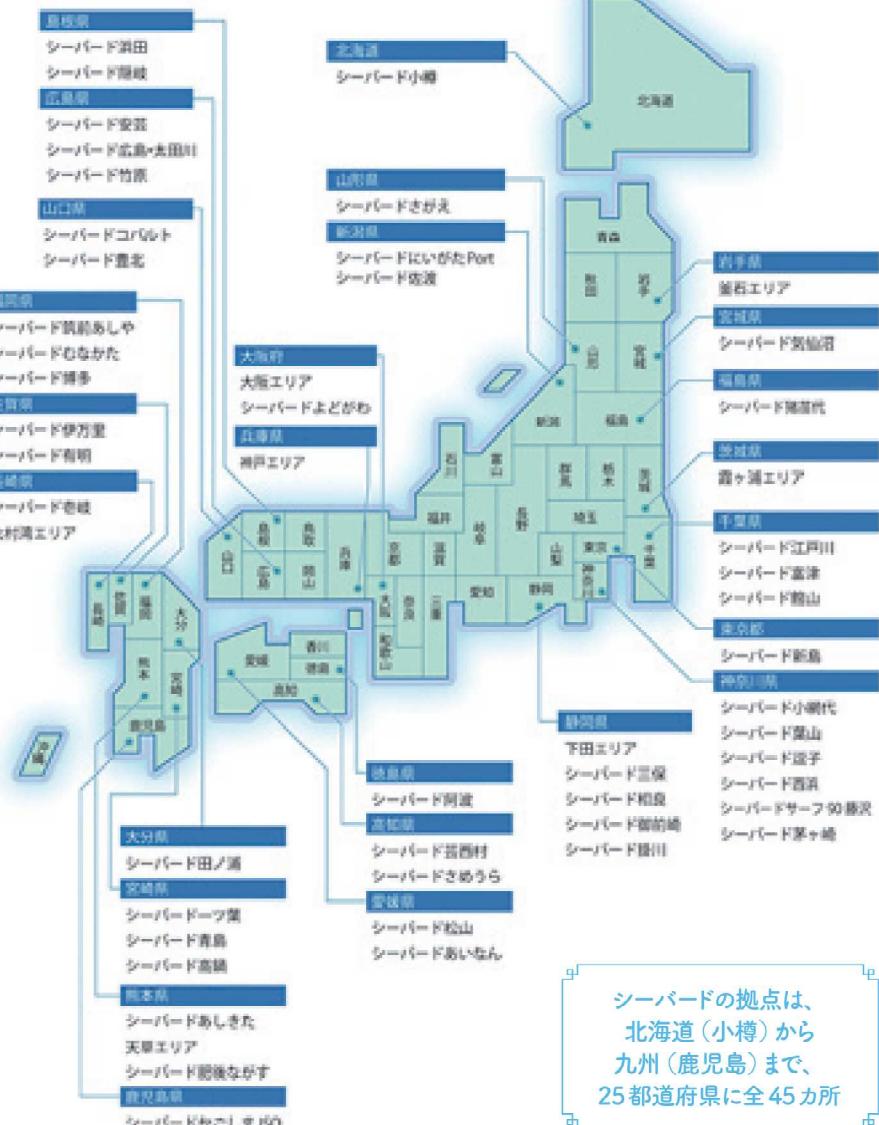
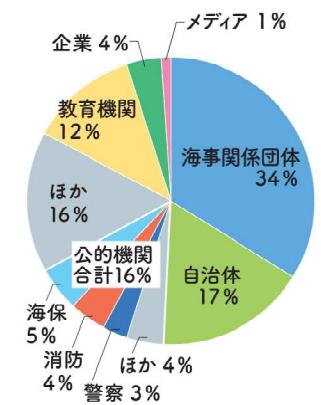
## シーバード 水上オートバイでの活動実績

(2017年度シーバード拠点活動報告書より)

### シーバード活動 [合計1661回]



### シーバード活動の連携先 [合計589]



SBさめうら シーバードデイ



SB気仙沼 スーパーに展示



SB富津・江戸川 夢の島三管合同パトロール

## シーバードジャパン事務局

特定非営利活動法人 パーソナルウォータークラフト安全協会 本部事務局内  
〒673-8666 兵庫県明石市川崎町1番1号 (株)カワサキモータースジャパン内  
Eメール info@sb-pwc.jp 公式サイト <http://www.sb-pwc.jp/>



## PROFILE

関東事務所  
**小泉彩奈**

[特技] ハンググライダー (C級)  
[趣味] お笑い  
[好きな食べ物] 餃子



小型船舶操縦士

日本海洋レジャー安全・  
振興協会  
関東事務所新人職員

みなさんはじめまして! 新人職員の小泉です。今年から  
関東事務所に勤務しています。



当協会に入職する前の昨年10月頃、初めてモーターボートに乗りました。羽田試験場での体験乗船イベントを手伝いに行った際、合間に乗せていただきました。それまで、人生で船に乗ったのは、遊覧船くらい。そのせいか、船はゆったりとした乗り物という印象でした。初体験の小型ボートは、ゆっくりと走っている間は、景色を見ながらまつたり。今までのイメージ通りでした。しかし、スピードを出すと一転。小さな波でも大きく揺れ、水しぶきを飛ばし、顔にかかるくらい。船の別の一面を体験することができました。また、羽田空港の滑走路が近くにあり、飛行機の離着陸を間近で見る事が出来ました。飛行機のお腹を見られる機会はそうないと思います。これはぜひ私の家族や友人にも見せてあげたい!



操縦は面白い。誰かを乗せてあげられる。もちろん、仕事でも何かの役に立つだろう。そう思って、ボート免許の受験を決めました。実際に私が免許を取ろうと動き出したの

は入職する少し前の3月です。とりあえず、身体検査と学科試験だけを受けてみることにしました。



学科試験の勉強を始めました。気になったのは、船に付いている両色灯というライト。右は緑、左は赤のライトになっています。両色灯の説明を読むと、「正横後22度30分までの間・・・」など、何か難しそう。しかし、分かるとスッキリ! このライトは、どの方向に走っているか他の船に知らせる役割をしています。モーターボート同士の場合、「緑が見えれば針路速力を保持、赤が見えれば止まれか回避」です。海の上には自動車のように道路に信号があるわけではなく、船それぞれが信号を担いで走っているようで、新鮮でした。



また世界中で同じルールが使われているという点も、海ならではですね。暗記物で苦戦しましたが、発見も多く、楽しく勉強できました。



次回は実技講習の様子をお知らせいたします。  
今後ともどうぞよろしくお願いします。



プレジャー・ボート・ヨットのオーナーを対象に、  
航行不能または困難となった場合に  
安全な最寄りの係留地まで曳航する救助システム  
BAN (Boat Assistance Network) を運営しています。



## 救助事業部

# Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

## file.6 オバタマリーナ



かなり海面が下がっていることからもわかるように干満差の大きな瀬戸内海では、浅瀬でボトムやペラを損傷するトラブルが多い

ボーティングのメッカ瀬戸内。なかでも岡山県はプレジャーボーティングが盛んなところに挙げられる。その理由のひとつに、一般の人々が比較的気軽にボートを始められる『敷居の低さ』があると思われる。

まず太平洋や日本海に比べ全般的に平穏な瀬戸内海の中でも岡山県の面するのは、東の明石海峡、西の来島海峡に挟まれたいわば内海中の内海という海域。季節風の吹く冬場であってもボートを出せる日は少

なくない。

またボートアングラーにとっては釣りのポイントが至近距離に多数あるため、遠征をする必要がない。つまり、小型のボートでも存分に楽しめる海域となっている。さらに、近年は放置艇対策として、県が主体となり廉価な係留施設の整備が進んでいるのだ。

ボーターにとって恵まれた環境にあるといえる同県倉敷市でボートの販売、修理、保管、免許教室、レンタルボートと幅広く事業を展開するオバタ

マリーナは、創業50年弱という老舗。前述のように公的係留施設が普及している岡山県ゆえ保管隻数はさほどでもないが、周囲に同社からボートを購入し、メンテなど日頃の面倒を見てもらう顧客を大勢抱える有力販売店である。

2014年の瀬戸内BANスタート時よりRSに登録されている同マリーナだが、もちろんそれまでもトラブルに遭った顧客のレスキューは行っており経験は豊富だ。



オバタマリーナは1970年創業の老舗。岡山県倉敷市にてボート販売、修理、保管、免許教室、レンタルボートなどボート関連事業を幅広く展開



ヤマハマリンの有力販売店でもあり、店内にはボートやPWC、エンジンのニューモデルもディスプレイされる



大型クレーンを用意し、マリーナ保管艇だけでなく、外来艇のメインテナンスにも対応

## Rescue Boats



〈海上安全パトロール艇〉(ヤマハF-24EX)

用意されるレスキュー艇は〈海上安全パトロール艇〉(ヤマハF-24EX)。少々型は古いが、小回りが利き救助での取り回しやすさは抜群だとか。また待機するレスキュースタッフ6名は全員海上保安庁の海上安全指導員資格を取得済み



レスキュー艇に搭載されるエンジンは115馬力4ストローク船外機の2基掛け。通常走航で30ノットオーバー。大きな牽引力がレスキューに力を発揮する

「ボート遊びに向いた海ですが、漁船や本船の往来が激しい海でもあります」とエリアの特徴を説明するのは同マリーナ社長の小幡英樹さんだ。輻輳海域であることに加えて、多島海なので水路が狭く、浅瀬や暗礁も多い。ボートのボトムやプロペラを損傷しやすい一方で、いざというときにはアンカ

リングしやすいという面もある。ゲレンデとしての魅力とトラブルに遭うリスクが相半ばする瀬戸内海の複雑な表情が垣間見える。

オバタマリーナのこれまでBANのRSとしての出動は合計10回ほど。「軽微な機関故障やバッテリー上がりなど初歩的なトラブルが多いようです

が、だからこそBANの曳航サービスは打って付け。うちは営業時間内での対応となりますが、24時間誰かしら出動してくれるというのは助かります。結局はボーターのためになるシステムなので、お客様には保険とセットでBANへの加入を積極的にお勧めしています」(小幡さん)

# Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

## file.7 マリナーズ



山口県岩国市にあるマリナーズ。瀬戸内でも人気の釣りポイント、周防大島にも15マイルほど近く、利用するお得意客はほぼ100%釣り目的だとか

レスキューステーション・ファイル7として紹介するのは山口県岩国市のマリナーズ。同じ瀬戸内海でも西寄りの広島湾西岸に面するマリーナだ。創業は2008年。20隻ほどの陸置き保管を行うほか、新艇・中古艇・マリン用品の販売、メンテナンス・修理、ボート免許、検査代行業と、ボーティングに関わる幅広い業務を営む。主な得意客は岩国市内のほか、隣接の広島県からもボーターを集める地域密着型のボート屋さんだ。

周辺海域は、北に安芸の宮島として日本三景に数えられ世界遺産の厳島神社がある厳島、東には江田島、南には屋代島(周防大島)と著名なクルージングスポット・フィッシングポイントに恵まれ、さらには無人島を含む大小の島が多数点在する。

そんななか漁船のメンテナンスもよく請け負っているというマリナーズの場合、プレジャーのお客もまたボーティングの目的はほぼ100%釣りだという。「釣りのポイントがそこら中にあります

からね。なかでも代表的な釣り場といえばハマチやブリなどの青物も狙える周防大島周りになりますが、そこも片道1時間で行けます」

そう説明するのは店長の佃 明人さん。一方で気をつけておくべき特徴として、本船を含めて船舶の往来が激しく、狭い水路や浅瀬が多いという瀬戸内に共通する部分と、さらに近隣に設けられた米軍基地の侵入規制エリア、広島湾で有名な牡蠣の養殖筏の存在という、岩国ならではの特殊な事



マリナーズの事務所内。3名の少数精銳で運営する同社では、ここに常駐する佃店長がROCからの要請を受け、大抵、ヤードで作業中の山根社長に連絡して出動となる



約20艇の陸上保管のほか、外来的メンテナンスにも対応する地域密着型マリーナ



エントランスに掲げられたBAN会員募集中のぼり。「細かなトラブルの多い瀬戸内では必須のシステムだと思います」(山根さん)とお客様には積極的に加入を勧めている

## Rescue Boats



〈MARINERS〉(ヤマハFR-26)



レスキュー艇は200馬力ディーゼル船内外機を載せた〈MARINERS〉(ヤマハFR-26)。コックピットを覆う大きめの屋根は、厳しい日差しを避けるための瀬戸内のボートによく見られる仕様

情も挙げてくれた。

2016年の瀬戸内BANエリア拡大とともにRSに登録されたマリナーズ。人員は営業担当の佃さんのほか、主に現場サービスを仕切り、実際のレスキューも担当する社長の山根隆弘さんともう一人のスタッフ、つまり総勢3名という少数精銳なのだが、この2

年の間に9回の出動を行っている。

「原因は機関故障、ガス欠、絡網といったところですね。そう頻繁にというわけではありませんが、ひと月に2~3回出動要請を受ける場合も。やはり春先~夏のシーズン初めに集中しますね」(山根さん)

またマリナーズの場合、BAN未加

入者からのレスキュー依頼も同程度度受けている。瀬戸内は古い中古艇が多く、曳航の必要なトラブルは珍しくないという。従って、山根さんは未加入のお客にはことある毎にBANを勧めているが、救助後にこのシステムの有効性を痛感し、新たに加入した例も少なくないとのことだ。

# BAN救助事例 レポート

※救助費用は会員は無料、非会員は実費となります。  
※艇種のMBはモーターボート、CYはクルーザーヨット

## No.① 帰港時乗揚げ

東京木材投下泊地防波堤西灯台沖 35-38.331N  
[船種] MB [所要時間] 35分 139-46.934E

[処置概要] ■15:40 関東所在RS～ROCへ、関東所在マリーナ会員艇MBが上記位置付近にて座洲し航行不能となり救助を求めてきた旨及び救助船出動の準備が整っている旨の通報有り。ROC救助出動を依頼、同社了承。 ■15:45 該船に状況確認及び救助船手配済を連絡。 ■15:50 RS所有救助船が係留マリーナから出動。 ■16:15 救助船から、該船と会合し自力離洲するまでの間、付近にて警戒監視にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■16:40 救助船から、該船は自力離洲するも推進器に不安があるため、該船所属マリーナ向け曳航を開始する旨の連絡あり。ROC了承。 ■18:10 該船所属マリーナ着、救助完了。(救助料 203,580円 BAN会員の為無料)

## No.② 浮遊ロープ絡む

鋸崎灯台沖 35-35.514N  
[船種] MB [所要時間] 51分 135-37.728E

[処置概要] ■08:15 若狭湾所在マリーナ会員艇MB～ROCへ、上記位置付近を航行中、浮遊ロープをプロペラに絡め航行不能となり救助を求めてきた。 ■08:20 若狭湾所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■08:40 若狭湾所在RS所有救助船が同マリーナから出動。 ■09:06 救助船より、該船と会合、警戒監視しつつ解索の指導を開始する旨の連絡あり。ROC了承。 ■09:28 救助船より、該船の浮遊ロープは解索されるも航行に不安があるため、警戒監視を終了しこれより警戒伴走にて該船所属マリーナに向かう旨の連絡あり。ROC了承。 ■10:00 該船所属マリーナ帰着、救助完了。(救助料 160,920円 BAN会員の為無料)

## No.③ 夜中 バッテリー上がり

横浜南本牧ふ頭南防波堤灯台沖 35-24.306N  
[船種] MB [所要時間] 125分 139-40.434E

[処置概要] ■01:45 関東所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、蓄電池過放電のため航行不能となり救助を求めてきた。 ■02:17 関東所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■02:19 該船に救助手配済みを連絡。 ■03:10 RS所有救助船が係留港から出動。 ■03:50 救助船から、該船と会合、警戒監視しつつ蓄電池点検指導にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■04:00 救助船から、該船は機関再起動し自力航行可能となり該船船長了解のうえ救助完了し基地帰投する旨の連絡あり。ROC了承。 ■04:50 救助船、係留港帰着。(救助料 112,320円 BAN会員の為無料)

## No.④ オーバーヒート

伊良湖港防波堤灯台沖 34-35.373N  
[船種] MB [所要時間] 65分 137-01.280E

[処置概要] ■08:55 中部所在マリーナ～ROCへ、同マリーナ所属艇MBが、上記位置付近にて、機関故障(オーバーヒート)により、航行不能となり救助を求めてきた旨と救助船の出動準備が整っている旨の連絡あり。ROC救助出動を依頼。同社了承。 ■09:00 該船に状況確認及び救助船手配済みを連絡。 ■09:15 中部所在RS所有救助船が同マリーナから出動。 ■10:00 救助船より、該船と会合、警戒監視しつつ機関点検指導にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■10:40 救助船より、該船機関再起動し自力航行可能なるも航行に不安があるため、該船所属マリーナに向け、警戒伴走する旨の連絡あり。ROC了承。 ■11:30 該船所属マリーナ着、警戒伴走完了。(救助料 154,980円 BAN会員の為無料)

## No.⑤ ヨット ジブシート絡む

大阪北港北灯台 34-40.318N  
[船種] CY [所要時間] 43分 135-23.921E

[処置概要] ■11:57 関西所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害(自船ジブシートを推進器に絡める。)により座洲し航行不能となり救助を求めてきた。 ■12:13 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■12:15 該船に救助船手配済を連絡。 ■12:21 関西所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■12:40 救助船から、該船と会合し潮位の上昇を待って自然離洲するまで、付近にて警戒監視に当たる旨連絡あり。ROC了承。 ■12:55 救助船から、該船は自然離洲するも推進器に絡まつたジブシートの取り外しが不可能であるため、これから該船所属マリーナへ曳航する旨の連絡あり。ROC了承。 ■13:50 該船所属マリーナ着、救助完了。(救助料 58,860円 BAN会員の為無料)

## No.⑥ 流木接触

浦安沖灯標沖 35-37.021N  
[船種] MB [所要時間] 12分 139-54.231E

[処置概要] ■11:18 関東所在マリーナ所属艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害(流木に衝突し異常音あり)により、航行不能となり救助を求めてきた。 ■11:20 関東所在RSに救助出動を依頼同社了承。 ■11:22 該船に救助船手配済みを連絡。 ■11:25 関東所在RS所有救助船が係留マリーナから出動。 ■11:30 該船と会合、曳航準備。 ■11:35 該船所属マリーナ向け、曳航開始。 ■11:58 所属マリーナ着、救助完了。(救助料 42,120円 BAN会員の為無料)

## No.⑦ クラッチ故障

地ノ島灯台 34-18.496N  
[船種] MB [所要時間] 63分 13504.237E

[処置概要] ■10:45 関西所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障(クラッチ不良)により航行不能となり、投錨のうえ救助を求めてきた。 ■10:50 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■10:55 該船に救助船手配済みを連絡。 ■11:10 関西所在RS所有救助船が同マリーナから出動。 ■11:48 該船と会合、曳航準備。 ■11:50 該船所属マリーナ向け、曳航開始。 ■14:20 所属マリーナ着、救助完了。(救助料 158,760円 BAN会員の為無料)

## No.⑧ オーバーヒート

成生岬灯台沖 35-40.109N  
[船種] MB [所要時間] 86分 135-26.320E

[処置概要] ■11:44 若狭湾所属係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて機関故障(オーバーヒート)により航行不能となり投錨のうえ、救助を求めてきたもの。 ■12:05 若狭湾所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■12:08 該船に救助船手配済みを連絡。 ■12:20 若狭湾所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■13:10 該船と会合、曳航準備。 ■13:15 該船係留地に向け曳航開始。 ■15:05 係留地着、救助完了。 ■15:15 救助船、係留地帰着。(救助料 158,760円 BAN会員の為無料)

## No.⑨ 漂流物ヒット プロペラ破損

讃岐橋港東防波堤灯台沖 34-29.434N  
[船種] MB [所要時間] 19分 134-21.107E

[処置概要] ■11:06 瀬戸内所在係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて推進器障害(プロペラ曲損)により航行不能となり救助を求めてきた。なお、曳航先は最寄りの修理可能な港とする旨連絡。該船船長了承。 ■11:10 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同氏了承。 ■11:15 該船に救助船手配済みを連絡。 ■11:20 RS所有救助船が係留地から出動。 ■11:25 該船と会合、曳航準備。 ■11:30 修理可能な港に向け曳航開始。 ■11:50 港着、救助完了。(救助料 23,760円 BAN会員の為無料)

## No.⑩ 位置情報把握できず(蓄電池過放電)

情島灯台沖 [船種] MB [所要時間] 89分

33-58.178N 132-29.206E

[処置概要] ■11:21 瀬戸内海所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、蓄電池過放電のため機関起動せず航行不能となり救助を求めてきた。なお、該船はGPSプロッターを搭載せず船位を特定できないことから、「118番」に通報し位置情報を得る旨を指導。該船了承。 ■11:26 海上保安本部運用司令センターから、該船の位置情報の連絡あり。 ■11:55 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■11:56 該船に、救助船手配済みを

連絡。 ■12:00 RS所有救助船が係留地から出動。 ■12:50 救助船から、該船と会合し警戒監視しつつ蓄電池の点検指導にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■13:20 救助船から、該船は機関再起動し自力航行可能となったので該船船長了解のうえ救助完了とし基地帰投する旨の連絡あり。ROC了承。 ■14:10 救助船、係留地帰着。(救助料 112,860円 BAN会員の為無料)

## No.⑪ 釣糸を両舷機に絡め航行不能(BANサービスエリア外)

大王埼灯台沖 [船種] MB [所要時間] 136分

34-08.847N 137-06.163E

[処置概要] ■08:59 中部所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて釣糸を両舷機に絡め航行不能となり救助を求める。該船に対し、現在位置はBAN救助対象外であるので、海上保安庁へ118番通報しBAN救助エリアまでの曳航を求めるよう指導、該船了承。 ■09:16 中部所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■09:17 海上保安本部運用指令センターから、巡視船が係留港から出港する旨の連絡あり。 ■09:20 該船に救助船手配済みを連絡するとともに、安全な港にて潜水作業による釣糸の除去を指導、該船了承。

■09:45 RS所有救助船が係留港から出動。 ■11:00 該船から、巡視船が到着し事情調査中の連絡あり。ROC了承。 ■11:15 救助船から、BANサービスエリア内にて巡視船から該船の曳航を引き継ぐため待機する旨の連絡あり。ROC了承。 ■15:30 該船と会合、曳航引き継ぎ準備。 ■15:40 曳航開始、安全な港へ向かう。 ■16:30 港着、救助完了。 ■17:15 救助船、RS係留港帰着。(救助料 178,740円 BAN会員の為無料)

# 夏の花火大会 ボートで安全に楽しむには

夏の風物詩、花火大会。陸の喧騒から離れ、心地よい海風に吹かれつつ、遮るものない水面から、大迫力のアトラクションを満喫できるのはボーターの特権だ。ただこの花火クルージング、実はベテランでも慎重になる上級者向けメニューのひとつである。

海洋レジャー安全・振興協会救助事業部BAN本部の安藤正博さんに、ボートで花火を安全に楽しむための基本を伺った



## 帰路に最大の注意を

行きはよいよい　帰りはこわい…わらべ唄“通りやんせ”の一節は、まさにボートで花火見物に興じる際の注意点を表した言葉といってもよいだろう。花火クルージングにおいて、もっともトラブルに遭いやすいのは、花火が終わってからホームポートへ戻るまでの行程なのである。

理由は大きく2つ。まず1つめは帰路が夜間航行となる点だ。「花火見物なのだから夜間航行は当たり前だろう」と思われるかもしれないが、初めて経験する場合など、この当たり前のことを事前にリアルに認識できていないことが多い。

大抵の花火大会は開始時間が日没から間もないあたりに設定されているはずで、これを見物に行こうとすると、おおむねまだ明るい時刻の出航となる。そして花火を満喫して、いざ帰りの時間となるとあたりは真っ暗。周囲が見渡せた往路とまるで違う条件に戸惑うのである。

言い換えると、それほど慣れない夜間航行は危険なのだ。街灯などに照らされている陸上と違い、夜間の海上で視認できるのは灯火のみ。しかも視点の低いプレジャーボートの場合、灯火の遠近感がつかみにくく、背景光（陸地のビルなどの光）と紛れやすいので特に注意を要する。

一例として掲載した同じ横浜港の昼と夜の写真を比べて

もその差はおわかりだろう。昼間は見えている海面やベイブリッジ下の堤防などが夜間は全く見えないのである。

そして花火クルーズの帰りが怖い理由その2は、終了直後の大混雑。花火に限らず大きなイベントに共通する現象だが、始まりに合わせ徐々に集まってきた群衆は、イベントが終わると一斉に帰途につく。陸上であれば、のろのろ行列して進めばよい話だが、海上では勝手が違う。加えて帰る方向は皆同じではなく、一刻も早く帰りたいという心理から総じて飛ばし気味になる。これも写真をご覧いただきたいが、四方八方に曳き波がたつ花火大会直後の超輻輳状態がおわかりだろう。

## 昼間のテスト航海が最善

このように危険度の増す夜間や混雑する海域の航行には慣れが必要なのだが、夜釣りをするアングラー以外、プレジャーボートのオーナーにとってそうそう経験を積めるものもない。しかしひギナーならそれなりの準備をして臨むのが、安全に花火クルージングを行うコツとなる。

第一はしっかりとした航海計画を立てることだ。最近はほとんどのプレジャーボートがGPSを装備しており、詳しい航海計画を作成せずに出港するケースを多く見受ける。しかし前述のように夜間の海は昼間と全く異なる。事前にY

### 昼間と夜間の比較



2枚の写真は横浜港からベイブリッジをくぐり東京湾に出る際に見える同じ光景。昼間ははっきり視認できる周辺の状況や構造物が、夜はほとんど見えない

チャートなどを用いて、目的地までの予定針路付近にある航路標識（灯台、灯浮標）の位置、灯質を把握しておきたい。

さらに可能なら前もって昼間に目的地まで航行してみよう。これが最も簡単で効果的な準備だ。チェックポイントを明るいうちに確認できるうえ、このときの航跡をGPSに残しておけば、実際の夜間航行時に非常に役立つ。視界の悪い夜の海では、素人は知らず知らずのうちに明かりの見える陸地へ寄って走航しがちで危険なのだが、この航跡をたどればその心配もなくなる。

そして夜間航行中に航路標識と同様に重要なのが他船の航海灯の視認である。船には海上衝突予防法により船舶の種類や状態を他船に知らせるため灯火の点灯が義務づけられている。航路標識は動かないものだが、こちらは状況によって刻々と変化し、その見え方によって相手の動きを知ることができる。免許取得の際、学んだはずだが、夜間航行に出る前に最低限マスト灯、舷灯、船尾灯の役割と見え方くらいはおさらいし、頭に入れておこう。

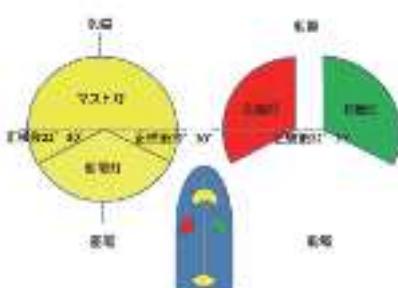
## 花火大会当日の注意点

以下に、花火クルージング当日にやるべきこと注意すべきことを時系列順に挙げておく。

まずは発航前点検。一昨年から義務化されているが、昼ではあまり行わない航海灯の点検は特に入念に行うこと。球切れなどで灯火が点かないと違反になるだけでなく、実際に非常に危険だ。できれば予備の電球も用意しておきたい。

次にワッチの徹底。花火大会の実施海域には多数の船が集結する。場所によってはアンカリング可能な大会もあるようだが、大抵は禁止。他船の動静を含め周囲の状況には

### 航海灯の射光範囲



相手船との位置関係で航海灯がどのように見えるのか、基本をおさらいしておこう。例えば、右45度くらいにマスト灯と赤い左舷灯が見えたら、海上衝突予防法の第15条「横切り船の航法」。自船が相手の針路を避ける避航船となる

常に注意を払おう。またワッチはキャプテンだけでなく、複数の目で行うのがベターで、可能であれば免許保持者の協力を仰ぎたいところ。また、もしエンジンを止めても、法的には航行中であり航海灯は絶対に消さないこと。

花火鑑賞中は気分が盛り上げるものだが、もちろん船長は飲酒禁止。そもそも他船が多数浮いている状況では、花火の最中も繊細な操船が必須。皆の安全を確保すべきキャプテンは、ハナから花火には集中できないものと覚悟しておくことだ。

前段で述べた花火終了後のラッシュ時の身の処し方も事前に対策を考えておくと慌てにくい。花火大会のスケジュールを確認し、みんなが一齊に動き出す終了後を避け、終了前のタイミングで早めに帰途につくのも有効だろう。また出遅れてしまった場合、他船の曳き波による不意の動搖には要注意。同乗者にもきちんと注意を促そう。

そして目視による状況把握が難しく操船能力も低下する夜間航行では、昼間走る際の5~7割程度の速力に抑えること。さらによく知っているはずのホームポートも、夜間見るとまた光景が異なるはず。入港は順番を守り、速力を落として慎重に行おう。

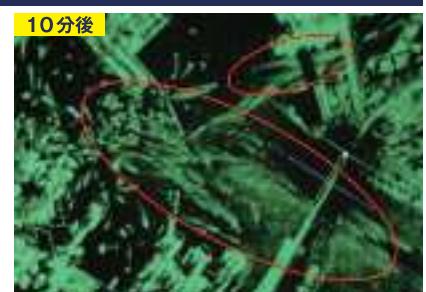
### 2006年に横浜港で開催された花火大会終了後の船の移動の様子



会場周辺にびっしりと船が集まっていることがわかる



一斉に船が動き出し、それぞれ様々な方向へ走り出しているのがわかる



京浜運河方面と港外方面に分かれ、続々とペイブリッジを通過している

北部九州の  
シーマンに  
朗報!

# BANがエリア拡大

会員制ボートレスキュー・サービスの

# 今九州BANが 春から始動が

プレジャーボートの曳航サービスを行う会員制救助システムBANは、1992年に東京湾と相模湾でスタート。以後、運用地域を拡大してきましたが、誕生から四半世紀を経て、サービスエリアは九州北部まで到達。この4月1日より会員からのレスキュー依頼を受け付けています。

去る3月27日、福岡市の西福岡マリーナ マリノアで「九州BANサービス開始発表式」が開催されました。セレモニーには日本海洋レジャー安全・振興協会のほか、海上保安庁第七管区海上保安本部および福岡海上保安部、そして福岡県各地のマリーナなど関係者が参加。九州BANの4月1日からのサービス開始が宣言され、出席した救助事業者へレスキュー・ステーション(RS)の指定書を交付、さらに海上保安庁巡視艇とBAN救助艇による出港デモンストレーションが執り行われ、式典はつつがなく終了しました。

ご存じのようにBANはボート・アシスタンス・ネットワークの略で、プレジャーボートオーナーを対象に『自分の安全は自分で守ろう』のコンセプトで、官民一体となり設立された会員制救助組織です。

会員が受けられるサービスは、24時間365日、設定されたエリア内で航行不能となった場合、無料でボートの曳航や伴走を行います。救助に向かうRSは、エリア内のマリーナをはじめとする民間の海のプロフェッショナルで構成され、



日本海洋レジャー安全・振興協会の佐久間 優理事長からRS指定書の交付を受ける、マリノア(ササキコーポレーション)の佐々木露子常務取締役



左：九州BANサービス開始に向けて体制作りに奔走した日本海洋レジャー安全・振興協会の救助事業部BAN本部部長の日高秀希さん(右)と九州BAN担当部長の早苗由隆さん(左)



右：RSのレスキュー艇に掲げられるBANのフラッグと救助担当者用のキャップ

会員から連絡を受けたBAN本部のレスキュー・オペレーション・センター(ROC)から、もっとも適切なRSへ出動要請が行われる、という流れになっています。

ちなみにBANが受け持つレスキューは、機関故障などの軽微なトラブルが原因の場合に限られ、火災、爆発、衝突、転覆など人命に関わる甚大なトラブルは海上保安庁へ通報されることとなります。

シーマンにとって、いざというときに備えるものとしてはボート保険がありますが、これはトラブル発生時に救助を手配してくれるものではありません。対してBANの目的は実際の救助であり、その際の曳航費用を補償するのが特色。海版ロードサービスともいえるでしょう。

プレジャーボートの事故のほとんどが陸から3海里以内の沿岸部で起き、さらにその原因の多くを機関故障などの軽微なトラブルが占めるという傾向が続く現状を見ると、BANの有効性が際立ってくるのではないかでしょうか。

BANがスタートしたのは1992年のことで、当初は東京



九州BANサービス開始にあたり開催された式典で、海上保安庁の巡視艇と西福岡マリーナ マリノアの救助船〈MARINOA 1〉(ヤマハMY-50)がデモンストレーション。実際のレスキューでもRSと海上保安庁が連携して対応することがある

湾～相模湾にエリアを限って、サービスを開始。初年度の会員数はわずか315人でした。しかし入会金10,000円＆年会費18,000円（5トン未満の艇の場合）というリーズナブルな設定が評価されるとともに、BANは安全なボーティングには不可欠なものと認知されるようになり、会員数は順調に増加。96年には関西（若狭湾を含む）、2001年に中部、14年に瀬戸内とサービスエリアが拡大。会員数も今年の3月末時点では9729人までに達しました。

今回、サービス開始となった九州BANは、山口県西部から福岡県、佐賀県の日本海側沿岸および長崎県壱岐島周辺の距岸10海里という海域が対象エリアとなります。この地域には福岡市、北九州市という二つの政令指定都市があり、とくに博多湾周辺にはマリーナも多くプレジャーボートティングが盛んです。さらにエリア内には下関市角島の北西にある汐巻や壱岐島北西の七里ヶ曾根など、全国的にも知られる釣りの好ポイントも。すでに各マリーナには入会の問い合わせが相次いでいるそうで、九州BANは地元のシーマンにはもちろん、当地への遠征を考える他エリアのシーマンにとっても心強い存在になるに違いありません。

2年間をかけて運用の体制作りが進められてきた九州BANは、この4月現在で59カ所のRSを確保。今後もネットワークの拡大を目指していきますが、さらには次のステップとして、四国・愛媛県との間の豊後水道および平戸や天草など九州西部でのサービスを行うべく検討していますので、今後の展開にご期待下さい。

## 西福岡マリーナ マリノア

九州BANサービス開始発表式の会場となった西福岡マリーナ マリノアは、1993年に開業した九州最大級のマリーナ。福岡市中心部から近く、ショッピングモールやホテルも隣接する都市型リゾート施設であり、周囲には釣りやクルージングに適したポイントも多数。ふくおか・マリノア海の駅として登録されており、もちろんビジター設備も充実している。



キャバシティは海上、陸上合わせて約240隻。200フィートまで入港可能で、約18隻分のビジター桟橋を保有する



壱岐島を含む玄界灘のサービスエリアをカバーする



実際のレスキューを担当するベテランスタッフたち

### 問い合わせ先

福岡県福岡市西区小戸2-11-1  
TEL: 092-885-2288  
<http://www.marinoa.co.jp/>

# 九州BANが今春から始動



## サービス開始の九州BANエリア 頼もしいRSの横顔

4月1日からサービスを開始した九州BANの新規エリアは上図の通りで、山口県角島灯台～響灘～玄界灘～博多湾～壱岐島～佐賀県肥前宮崎灯台の距岸10海里となります。同エリアでは現在59カ所のマリーナや海事従事者がRSに指定されていますが、ここではその一部をピックアップしてご紹介します。

### 1 白洋

門司港にほど近い片上港にベースを置く白洋は、会員制で知る人ぞ知る腕利き遊漁船。船長は関門海峡からその沖に広がる響灘まで熟知する。特に釣り人に人気のある関門海峡は、航路があり、潮流が最大10ノットを超える難所だけに、遊漁船組合長で協力者も多い白洋の存在は心強い。

福岡県北九州市門司区片上海岸5

TEL: 090-3075-6881



救助艇となる〈白洋〉(ヤマハDY-53)の本業は遊漁。響灘ではこれから夏にかけてイサキがよいとのこと



船長の白石善樹さん。これまでにも動けなくなった仲間の船やプレジャーボートを助けに行ったりレスキュー経験は豊富

### 2 堅誠丸

関門海峡の下関側で海事事務所を経営する土方堅詞さんが所有運営するのが、作業船兼クルーズ船の〈堅誠丸〉だ。全長24メートルで800馬力を積む排水量型船舶で、型は古いがパワフル。響灘で難所といわれるポイントでも安定走航できるほど波にも強いところで、安心して曳航を任せられそう。

山口県下関市豊浦町川棚1468-17

TEL: 090-7029-1050



さまざまな業務に使用されてきた〈堅誠丸〉は、今春から救助船としても稼働



土方堅詞さんと息子の淳平君。「海で仕事をさせていただいているので、社会に恩返しがしたいとRSに手を挙げました」

### 3

## ジャパンマリン

下関で水中工事や水中調査、ダイビングスクール経営など潜水関連の業務を幅広く展開するジャパンマリンは、創立50年近い老舗である。本業でもプロペラにロープを巻いた大型船の救助などを依頼されることも多く、ボート免許所有のスタッフはレスキューに関する経験と実績を豊富に備える。

山口県下関市彦島迫町4-12-4

TEL: 083-266-4809



救助艇の1隻となる〈カナンド28W〉。現場には7人のベテランスタッフがあり、救助体制は万全



ジャパンマリンでレスキューを担当する金子利将工事課長。「事故のないのが一番ですが、出動要請には迅速対応したいと思います」

### 4

## わかしお

わかしおは、世界遺産に登録された「『神宿る島』宗像・沖ノ島と関連遺産群」がある福岡県宗像市で、遊漁船業や玄界灘の海の幸を供するレストランを運営する会社。当地域は漁業が盛んで、わかしおの経営者も元漁師だが、プレジャーボートへの理解があり、快くRSを引き受けてくれた。

福岡県宗像市上八757-1

TEL: 0940-72-5272



わかしおが手がける漁師レストラン「鉄板ダイニングわかしお」。玄海ヤリイカを用いたコース料理がおすすめ



わかしおの八尋武志専務。「船上に乗る人はみんな仲間。困ったときは助けに行くのが当たり前です」

### 5

## マリーン博多

博多湾の中央にある地元密着型マリーナ。保管艇はほぼ釣りがメインで、カジキねらいで沖に出る船が多く、なかにはトラブルに遭うケースも。従ってスタッフ7人はレスキュー経験が豊富だという。「当マリーナの会員さんには全員BANに加入していただこうとおすすめしています」と牛島晃社長。

福岡県福岡市中央区港3-3-29

TEL: 092-731-8303



(上) 牛島社長(右端)以下、マリーナスタッフは救助作業にも精通している  
(左) 約70隻を陸置き保管するマリーン博多。福岡市周辺の釣り好きボーターが集まっている

### 6

## 福岡マリーナ

昨年創立50周年を迎えた県内屈指の老舗マリーナ。RSに指定される以前より、福岡県水難救済会の救難所であり、水上バイクによるパトロールも行うレスキューに熱心なマリーナとして知られている。博多湾に突き出た海の中道の先端部分にあり、湾内のどこにアクセスするにしても近い。

福岡県福岡市東区大岳4-2-61

TEL: 092-603-2268



200馬力船外機搭載の33フィート和船〈オオタケ〉。舷側の一部が開き、要救助者や水上バイクまでデッキに引き上げられる特別仕様艇

ハーバーマスターの山田靖之さん。「昔から積極的にレスキューに取り組んできましたので、RSへの協力に迷うことはありませんでした」

### 7

## 海楽隊 華栄丸

華栄(はなしお)丸は、関東や関西からも釣り客が押し寄せる人気の遊漁船だ。主にねらうのは奄岐と対馬の間にある七里ヶ曾根での青ものなど。6月~7月に同エリアが禁漁となるため、この間なら対応可能とRSに。「プレジャーにとってBANのようなシステムは必須ですね」と船長の東野哲則さん。

福岡県福岡市西区愛宕浜 姪浜漁港

TEL: 090-9075-0570



〈華栄丸〉はヤンマー750馬力を積む60フィート艇。魚探、レーダー、ソナーなど完備するぱりぱりの遊漁船だ



船長の東野哲則さん。元漁師であり、北部九州の海を隅々まで知る人物

### 8

## 唐泊鉄工所

博多湾の北西端、唐泊港内にある同鉄工所は、3代続くヤンマー漁船の店。同時に「カラトマリーン」としてヤンマー・プレジャーボートの有力販売店でもある。以前から漁船、プレジャーを問わず、顧客からの救助要請に応えてきた実績があり、BANが始まると当然のようにRSを引き受けた。

福岡県福岡市西区宮浦1098

TEL: 092-809-2523



(上) 4人家族で営む唐泊鉄工所。左端が門司輝義社長で、右から2人目がプレジャー関連の営業部長を務める直子さん  
(左) ヤードにはヤンマーの新艇がずらり。鉄工所なので修理や新艇艤装もお手のものだ

# 生還を、奇跡に頼らない方法があります

空が開けた場所なら、世界中のどの海にいても  
スイッチひとつで遭難信号を発信。  
たった一人で夜の海に漂流しても  
人工衛星を経由して公的な救助機関に助けを求められます。



## 世界共通の遭難信号発信機

46,000円 (税込 49,680円)

## PLB レスキュー・リンク・プラス

日本仕様

世界中の国々がそれぞれの国の船舶や飛行機、その他の遭難をお互いに救助しあう国際的な取り決め「GMDSS」に基づいた正式な遭難信号発信機です。遭難時にスイッチを入れると、登録された識別番号と、GPSによる位置情報を含む遭難信号が発信されます。遭難信号は人工衛星で中継され、世界中どの海で遭難してもその海域を担当する国の救助機関（日本の場合は海上保安庁）に届きます。

本体サイズ: 4.1 × 4.8 × 11.4 cm / 重量: 153 g /  
製品保証: 5年 / 電波: 406.037MHz/5W ·  
121.5MHz · 80mW / 作動寿  
命: スイッチオンから 24 時間  
以上 (-20°C ~ +55°C) / 防水  
性: 水深 5m にて 1 時間、  
10m にて 10 分 (21°C) /  
66ch GPS ユニット搭載 /  
ACR



## ダイバーの漂流対策には

12,500円 (税込 13,500円)

## PLB 用耐圧防水キャニスター

PLB をスクーバ・ダイビングに携行できる 180m 耐圧防水のハウジングです。PLB は電波を使うため、水中では使用出来ません。水面でアンテナが水面より上の状態で作動させてください。PLB 本体は付属しません

サイズ: φ 75 × 125mm / 内側サイズ: 約 φ 60 × 115mm / 重量: 約 290g (PLB 含まず) /  
耐圧深度: 180m / 浮力: ブラス浮力 (約 100g) / 付属品:  
ベルクロフランプ付ベルトボーテ / PLB 本体は付属しません /  
CUSTOM DIVERS



## PLB の遭難信号を受信可能

152,000円 (税込 164,160円)

## AR-DV10 COSPAS モデル

100kHz ~ 1300MHz までカバーするデジタル対応の広帯域受信機をベースに、PLB やイーサーブの信号を解析して位置情報や識別番号等を表示できるようにした特別モデル。121.5MHz のホーミング電波も受信します。もちろん広帯域レシーバーとして国際 VHF やデジタル簡易無線、アマチュア無線、航空無線、AM/FM 放送や短波放送まで受信可能。周波数によって長さを調節できるホイップアンテナも付属

周波数: 100kHz ~ 1300MHz / デジタル受信モード: D-STAR · ALINCO · YAESU · D-CR · NXDN · DMR · P-25 · dPMR · T-DMR

本体サイズ: 65 × H137 × 41mm / 防水性能: IPX50 / 付属品: AC アダプタ、リチウムイオンバッテリー、急速充電台、シガーライター DC/DC アダプタ、microSD カード



PLBについて、  
詳しくは左記ホームページ、もしくは  
[seaplaza.jp](http://seaplaza.jp)  
でもご覧頂けます

ACR レスキュー・リンク・プラス日本仕様は、日本の電波法で認可を受けた唯一の PLB です。識別番号に日本の国番号を含み、無線局免許申請により国際的に登録されます。PLB は日本では海上の遭難時にのみ使用可能です。

PLB の使用には遭難自動通報局の無線局免許が必要です。免許は 5 年間有効で、簡単な申請により取得できます。使用者の資格は不要です。免許申請には 4,250 円の申請料がかかります。また、毎年 600 円の電波使用料がかかります。



マリンショップ KAZI シープラザ (実店舗・WEB ショップ・通販) では、BAN 会員および DAN JAPAN 会員の方は、商品が割引価格でご購入いただけます。

[www.seaplaza.jp](http://www.seaplaza.jp)

レジにて BAN/DAN の会員証をご提示ください。

ネットショップでの割引適用には、ネットショップ会員登録が必要です。

☆印商品 (商品名の先頭に☆印がついている商品、店舗では\*印) は割引対象外となります。ACR レスキュー・リンク・プラスは割引対象外商品となります。



お申し込み・お問い合わせは

Kazi

かじしゃ

株式会社 舶社 用品事業部

〒 232-0015

神奈川県横浜市南区共進町 3-74

マリンショップ KAZI シープラザ

TEL : 045-731-0041

FAX : 045-743-4511

e-mail : [goods@kazi.co.jp](mailto:goods@kazi.co.jp)





レジャー・ダイバーを対象に  
安全／医療情報・保険・緊急医療援助を提供し、  
ダイビングの安全性を高めるDAN JAPANは  
安全事業部により運営されています。



2018年夏号  
**Alert Diver Lite**

# CONTENTS

Alert Diver Lite 2018年夏号

- 37** 診療報酬改定に伴う  
再圧治療費補助の対応について
  
- 39** 学割プログラムキャンペーン
- 40** 事務局ニュース
  - ・ マリンダイビングフェア2018レポート
  - ・ ダイビングフェスKANSAI2018出展報告
  - ・ 東京ベイクリーンアップ大作戦
  
- 42** DAN JAPANのご紹介



## お知らせ

### 協会誌のDAN JAPANホームページ掲載について

本誌「海洋レジャー」は、当協会の広報誌として2016年9月に創刊しました。今まで、DAN JAPAN会員の皆様には冊子版を発送しておりましたが、第5号より一般会員の皆様にはDAN JAPANホームページで閲覧いただくこととなりました。（インストラクター会員、スポンサー会員、およびその他の協力店などには従来通り発送致します。）冊子を楽しみにされている会員様には、ご迷惑をお掛けしますがご了承ください。

ダイビングの安全に関する情報や潜水医学関連の情報は、DAN JAPANホームページ内 会員専用ページ「MyDAN」にて「Alert Diver Monthly」を年10回発行しています。ダイバーの皆様には、最新で信頼できる情報源として、是非「Alert Diver Monthly」をご購読ください。

**DAN JAPANホームページ : <http://www.danjapan.gr.jp>**

※会員番号およびパスワードを入力してログインしてください。ログインできない場合には、DAN JAPAN事務局までお問合せください。

●DAN JAPAN事務局 : 045-228-3066 (平日9時～17時)

mail : [info@danjapan.gr.jp](mailto:info@danjapan.gr.jp)

# 診療報酬改定に伴う 再圧治療費補助の対応について

減圧障害の発症が疑われる場合には再圧治療が必要となるため、診療報酬の点数（いわゆる医療費）は気になるもの。2018年4月1日付で再圧治療の診療報酬点数が改定されることとなり、それに対応してDAN JAPANの再圧治療費補助制度も変更となります。それぞれの変更点やバックグラウンドについて取り上げます。

（DAN JAPAN会報誌「Alert Diver Monthly vol.12」より転載）

## 海外では1回100万円超えも 実は恵まれていた日本人ダイバー

現在の日本の医療保険制度は、すべての国民が何らかの公的医療保険に加入し、お互いの医療費を支え合う「国民皆保険制度」です。日本においては、国民誰もが保険証1枚で医療機関にかかるること、保険により自己負担額以外は負担しないことが当然のことだと思われています（現在働いている人が医療機関の窓口で支払うのは、かかった医療費の原則3割です）。しかし、海外に目を向けると必ずしも皆保険制度は当然ではありません。

さらに、日本人ダイバーが恵まれていたのは、再圧治療の診療報酬点数が非常に低く設定されていたことです。2018年3月31日までは、救急的な高気圧酸素治療（再圧治療）は第2種装置で6000点（60,000円）、第1種装置で5000点（50,000円）である一方で、非救急的な再圧治療はたったの200点（2,000円）でした。この金額に対し、上記の働いている人は3割負担となるため、18,000円、15,000円、600円となります。海外では1回の再圧治療で100万円を超える地域もあります。

## 「救急」と「非救急」で異なる 治療自己負担額の大きな差

では、この「救急」と「非救急」の再圧治療の差は何でしょうか？「救急」は発症から1週間以内、「非救急」はそれ以降と区分されています。

減圧障害においては、早期に治療が行われることで、必要な治療回数が少なくなること、後遺症が残りにくくなることが期待されます。ところが、前述の治療自己負担額の大きな差から、症状が出ている場合でも1週間は我慢し、その後非救急の区分となってから受診するダイバーの存在が懸念されました。DAN JAPANのレジャーダイビング保険の補償は、減圧障害を含む国内で発生した傷害に対して日額補填となるため、救急の再圧治療などの高額な治療の場合、補償が限定的でした。

## 早期の再圧治療受診ために 「救急」の再圧治療費補助

このため、DAN JAPANでは早期の治療を促すため、2013年に再圧治療費補助制度を発足させました。補助により救急の再圧治療費をカバーすることが可能となり、支払いの不安から非救急の区分になるまで待たずに再圧治療にアクセスできるようになりました。前述したように、早期の再圧治療はダイバーに大きな利益をもたらすため、減圧障害が疑われる場合には、ためらわずに受診できる環境づくりが重要と考えています。



# Report

## 2018年4月診療報酬点数が改定! 再圧治療費の値上げのメリット

前述のとおり、日本における再圧治療では診療報酬点数が非常に低く、ダイバーには大きな利点でした。しかし、ダイバーが受ける再圧治療は、突発性難聴や一酸化炭素中毒などで行われる高気圧酸素治療と比較して治療に要する時間が長いため（たとえば、米国海軍再圧治療表6の治療時間は約5時間）、特に非救急の200点では病院側として受け入れが困難でした。このため、本年4月1日より下記のとおり診療報酬が改定されます。

**高気圧酸素治療（1日につき）  
減圧症又は空気塞栓に対するもの 5,000点  
(50,000円/自己負担額 15,000円)**

※高気圧酸素治療の実施時間が5時間を超えた場合には、30分またはその端数を増すことに、長時間加算として、500点を所定点数に加算する。ただし、3,000点を限度として加算する。

※減圧症又は空気塞栓に対して、発症後1カ月以内に行う場合に、一連につき7回を限度として算定する。

この改定によりダイバーの負担は増える反面、病院側は受け入れ体制を整えやすくなり、より多くの病院がダイバーの受け入れに積極的になることが期待されます。これは多くのダイバーにとって好ましい状況です。

## 対象期間延長で「救急」区分が消失

### DAN JAPANの再圧治療費補助

上記の改定に伴い、DAN JAPANの再圧治療費補助の枠組みが変更になります。変更点は、①補助の対象となる再圧治療が、「発症の原因になると思われるダイビングから2週間以内に行われた治療」であること、②「救急」の区分が消失したことによる補助金額の改定、の2点となります。

## 求められるダイバーの意識改革 予防的重要性

今回の診療報酬改定以前も同様ですが、まず減圧障害の発症リスクを減らすための知識を各ダイバーが持つことが重要です。DAN JAPANのホットラインで受けるダイビング事故の相談では、水面休憩時間が短く、深く長時間のダイビングをしていたり、浮上後に短時間で飛行機搭乗や高所移動をしていたりするケースが多く見られます。また、減圧障害の症状に関する知識が乏しく、酸素による応急手当を受ける機会を逸したり、受診までに長い時間が経過したりしている場合もあります。

診療報酬が改定になり、非救急でもダイバーが大きな負担をしなくてはならなくなったからこそ、減圧障害を未然に防ぐために自覚を持ち、さらには万が一発症しても症状の重症化を防ぐ可能性のある酸素吸入に関する知識を持つこと、早期の治療を行うことが重要です。

特に注目しなくてはならないのは、条件として付記されている「発症後1カ月以内に行う場合に、一連につき7回を限度として算定」という部分で、この条件は発症1カ月以降の治療が行われない可能性、および症状が残存していても最大7回の治療が限度となる可能性を示唆しています。もし症状が残存した場合にこれを越える治療を行おうとすると、一連の治療がすべて自由診療となり、医療費が非常に高価になる可能性も考えられます。

このため、前述の「発症を未然に防ぐ」「発症した場合に重症化を防ぐ手立て」、および「早期の治療」が極めて重要となります。

DAN JAPANでは、減圧障害を疑う場合に相談することができる緊急ホットラインや、再圧治療費補助、さらにはレジャーダイビング保険でダイバーの安全を支えていきます。ぜひ、万が一の際にはこれらのサービスを積極的に活用していただきたいと考えています。

## 再圧治療費補助の内容

対象=DAN JAPAN 一般・インストラクター会員の方

期間=各年4月1日～3月31日に実施された再圧治療

条件=発症原因と疑われるダイビングから2週間以内に再圧治療を受け、治療後3週間以内に申請された場合

◎再圧治療補助の申請時にDAN JAPANの会員であること

◎発症原因と疑われるダイビングを行った時点と、発症した時点ともに会員資格が有効

◎ダイビングにより発症した減圧障害の治療

◎健康保険を使用していること

補助金額=上限20,000円（年度内1会員1回を上限）

詳細は→ [https://www.danjapan.gr.jp/news/saiatu\\_chiryouhi](https://www.danjapan.gr.jp/news/saiatu_chiryouhi)

# 学割プログラムキャンペーン

DAN JAPANでは、2018年より大学生等を対象に入会金を免除する「学割プログラムキャンペーン」を実施しています。以前より、大学のサークルや部活、履修科目としてダイビングをする学生から、「正しい情報の入手方法が分からない」「合宿でのダイビングが保険でカバーされていない」「年会費と入会金両方はつらい・・・」という声が寄せられていました。そこで、入会金を免除する学割プログラムを開始しました。

## [キャンペーン内容]

大学のサークルや部活、および履修科目としてダイビングをしている大学生・専門学生がDAN JAPANに入会する場合、入会金を免除します。

通常新規入会の際には、入会金と年会費を合わせて13,000円となりますが、学割プログラム対象者については、入会金が0円となり、年会費8,000円のみでの入会が可能となります。（一般的の会員と同じサービスを受けることができます）

※プログラム対象となるには、事前に団体登録が必要です。

急事態への体制を整えることにより、より一層安全性を高めることができます。

## ●専門医に医療相談できる

ダイビング活動をする中で、ダイバー同士で健康に関する相談を受けることもあるかと思います。そんなとき、何科に受診をすればいいのか、主治医が潜水に関する判断ができない場合にどうするのか、悩んだ場合にはDAN JAPANに相談してください。事務局や潜水専門医が情報を提供します。

メディカルインフォメーションラインでは、緊急性の低い潜水後の不調などや、健康に関する医療相談などもできます。

## [DAN JAPAN入会のメリットは？]

### ●安全情報を把握できる

ご存じのとおり、ダイビングは水中での遊びです。水中にはすばらしい体験が待っていますが、減圧障害や水圧への適応、さらには海況などへの注意も必要です。このため、ダイバーには正しい知識とスキルが必要となります。

DAN JAPANではWEBマガジン「Alert Diver Monthly」を定期的に発行しており、会員になればバックナンバーも読むことができます。各ダイバーが安全意識を高めることにより、活動中の事故を減らすことができます。

### ●ホットラインを活用できる

トラブルが起きたとき、どこに連絡をすればいいか、ご存じですか？緊急行動計画を準備しているかとは思いますが、減圧障害の疑いがある場合にはどこに連絡しますか？DAN JAPANでは365日24時間のホットラインサービスを運営しています。必要に応じて医師のアドバイスを受けることができ、重篤で緊急な対応が必要な場合には、専門医師から治療にあたっている医師へのアドバイスも行います。緊

### ●会員期間中ずっと保険でカバーされる

万が一事故が発生しても、会員期間中は常に保険でカバーされています。海外旅行の際には海外旅行保険加入を推奨しますが、国内においてダイビングをする際には、毎回加入手続きをしなくてもいいので、加入忘れの危険性もなく便利です。また、大学などで団体加入している保険のように、活動人数や管理の義務などもありません。

さらに、再圧治療を行った場合には、会員サービスに付帯している保険に加えて再圧治療費補助を受けることができます。

長くダイビングを楽しむために、ぜひ団体で登録し、学生の入会を促進ください。大学生だけでなく、専門学校生なども対象となります。DAN JAPANでは学生ダイバーを応援します！

※申込方法についてはDAN JAPANホームページのニュースをご確認ください。申込用紙のダウンロードができます。

学割プログラム：

<https://www.danjapan.gr.jp/news/dan-gakuwari>



# DANニュース

### マリンダイビングフェア2018

2018年4月6日(金)～8日(日)の3日間、池袋サンシャインシティにて「マリンダイビングフェア2018」が開催されました。国内外のダイビングショップやリゾートの紹介、ダイビングギアやハウジングの最新器材の展示・販売、さらには水中写真展なども開かれ、国内最大規模のダイビングイベントということもあり、来場者は3日間合計で5万人を越え、大変賑わっていました。

イベントには、例年通りDAN JAPANブースを出展しました。今年は、昨年よりも出展ブースを2倍の広さに拡大し、立ち寄りやすい展示となりました。事務局の業務は通常事務所でおこなっており、会員様と直接お会いする機会はありません。このため、実際に会員様と直接お会いできるイベントなどの機会は大変貴重です。

会場では、大変多くの会員様にDAN JAPANブースにお立ち寄りいただき、3日間で500名以上の方にアンケートにご回答いただきました。会員様と事務局スタッフが直接お話することで、たくさんの貴重なご意見をお聞きすることができました。アンケート結果や、いただいたご意見をヒントにして、今後も会員様へのサービスを充実していくよう努力していきます。

アンケートにご協力いただいた会員様には、毎年安全啓蒙活動の一環として、プレゼントをお渡ししています。今年は「DAN JAPANペットボトルホルダー」と「ホットラインステッカー」を配布しました。「ペットボトルホルダー」はIDANと共に

通して実施している「More water, Less bubbles」(水をたくさん飲めば、泡が少なくなる)というキャンペーンの一環です。ダイビング中にトイレに行きたくなってしまうから・・・とダイビング前に水分摂取を控えているダイバーのお話をよく耳にします。しかし、ダイビング前後には保温スーツを着用するため、多くの汗をかいて水分を失います。また、ダイビング中には、乾燥したシリンダーの空気を吸い、さらに水分を失います。このような状況などにより脱水症状が引き起こされ、減圧症を発症するリスクが高まります。ダイビングの際には、ペットボトルホルダーを使用して、いつでも水分補給ができるように、という提案でプレゼントを実施し、大変好評でした。

また、4月8日(日)には、DAN JAPANセミナーを開催しました。亀田総合病院の鈴木信哉先生を講師にお招きし、減圧障害に対する応急処置と再圧治療の必要性についてお話ししていただきました。(セミナー詳細は会報誌「Alert Diver Monthly vol.14」をご確認ください。) 減圧障害発症の際には、酸素による応急手当と早期の再圧治療が重要となります。医学的な内容が盛り込まれており、複雑な内容ではありましたが、聴講者の中には医師や経験豊富なダイビングガイドの方なども多く、積極的な質疑応答が行われました。セミナー内では「減圧障害を発症した場合には、まず酸素による応急手当を行うこと」「治癒したかどうかを自身で判断せず、必ず医療機関を受診すること」「DAN緊急ホットラインの活用」などが提唱されました。

### ダイビングフェスKANSAI2018

2018年5月19日(土)、20日(日)には大阪南港ATCホールにて「ダイビングフェスKANSAI2018」が開催されました。「関西地域のダイビング産業を活性化させること」を目的とし、関西地域のダイビングショップをはじめ、国内外のダイビングサービス／リゾート、器材メーカーなどが出演しました。今年は2回目の開催となり、最終来場者数報告では昨年の2倍と大幅に増え、今後の成長が楽しみなイベントです。

また、昨年に引き続き会場内に巨大プールが設置され、体験ダイビングには多くの方が参加されていました。さらに、





プールでは体験ダイビングだけでなく、サイドマウントの体験、リブリーザーの実演、東京海洋大学の海洋楽教室で研究されているネズミイルカやシュモクザメ、アオウミガメなどの本物そっくりなロボットを泳がせ、操作体験ができるイベントも開催されました。

来年、再来年と引き続きこのイベントが開催され、関西地域のダイビング産業が活性化していくことを期待しています。

## 東京ベイ・クリーンアップ大作戦

「東京湾を泳げる海に!ハダシで歩ける砂浜に!」をスローガンに今年で23回目となる「東京ベイ・クリーンアップ大作戦」が6月9日(土)に開催されました。DAN JAPANは、年1回行われる海底清掃、年3回の海浜清掃に協力しています。当日は天候にも恵まれ、海底清掃61名と海浜清掃1,191名と多くのボランティアの方々が参加されました。収集したゴミの量は、可燃・不燃、カン、ビン、ペットボトルの計196kgと、多量のゴミを収集することができ、海がよりきれいになったことを実感できました。

2020年のオリンピックではトライアスロン会場となるお台場海浜公園を清掃し、海外のお客様にも良い印象を与えることができればと考えています。海浜清掃は9月8日(土)と11月10日(土)にも開催されますので、興味のある方は是非ご参加ください。

詳細: Kissポート財団ホームページ→東京ベイ・クリーンアップ大作戦  
(URL: <https://www.kissport.or.jp/bayclean/#about>)



# DAN JAPANのご紹介

(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会が運営する「DAN JAPAN」は、レジャースクーバダイビングの安全性の向上を目的として1992年1月にスタートした事業です。「DAN」とは「Divers Alert Network」の頭文字で、「Alert」は「注意を喚起する、注意を怠らない、機敏な」という意味があり、安全意識の高いダイバーのための全世界的なネットワークを構築しています。

## 医療サービス

### ■ ホットラインサービス（緊急対応）

ダイビングの後の体の異常など、ダイビングの緊急事態に電話でアドバイスとサポートをおこないます。

日本国内では救急搬送システムが整備されており、潜水事故の場合にもまず救急隊への連絡が最優先となります。しかし、ダイビングの事故は減圧障害など、一般的でない処置が必要な事象も多く発生するため、ダイバーに対し、重症化を防ぐ手立てなどの助言、再圧治療施設の紹介などの対応を24時間365日体制で実施しています。

### ■ メディカル・インフォメーションライン

#### （非緊急時対応・医療相談）

ダイビングと健康に関する悩みや心配事に、潜水専門医による医療情報を提供しています。また、質問の内容によりDD NET医師を紹介する場合もあります。

受付は平日の9時～17時まで、メールや電話で回答しています。なお、医師による回答には通常1週間程度を要するため、減圧症の疑いがある場合にはホットラインでの対応となります。

### ■ DD NET（ダイバーズドクターネットワーク）

潜水医学に理解のある医師、あるいはご自身がダイバーである医師で構成されるボランティアネットワークです。ダイビングに起因するケガや症状の診察、ダイビング健康診断などが必要な際、実際に受診可能な医師の協力体制を構築しています。

現在、全国で約250名の医師にご協力いただいており、DANホームページにて最新情報を提供しています。

## 保険関連サービス

### ■ レジャーダイビング保険

DAN JAPANに入会すると、レジャーダイビング保険に

自動的に加入となります。

この保険は「レジャーダイビング中に急激・偶然・外来の事故によって被った傷害」が補償対象となっており、国内または海外でのレジャーダイビング中のケガや事故に対応しています。

海外での治療費や救援費用は国内と比較して非常に高額になる傾向があります。そのため、現地の病院では治療や検査を開始する前に保険の有無が確認されますが、意識のない時や行方不明時にはこの確認が困難となり治療や検査の開始が遅れる可能性があります。そんな時でも、DAN JAPANのカードを事前に提示しておけば、保険加入の証明となり、スムーズな対応を受けることができます。

### ■ DAN業務中プラン保険

#### （会員向け業務用傷害保険）

自動加入のレジャーダイビング保険では、業務中のケガは補償対象外となります。そのため、業務に従事するDAN会員のために、業務中のケガをカバーする傷害保険を提供しています（別途お申し込みが必要です）。

### ■ DANダイバープラス保険

#### （傷害補償特約付団体総合生活補償保険）

国内外の「傷害死亡・後遺障害」「携行品損害」「キャンセル費用」などを補償するDAN会員向け保険です。スクーバダイビング中に限らず日常生活でも補償されます（別途お申し込みが必要です）。

### ■ ワールドワイドサポート

インターナショナルDAN (IDAN) のネットワークにより、DAN JAPANの会員は海外のダイビングリゾートで事故にあった時にもスムーズに救助、搬送、治療、医学的相談を受けることができます。

また、三井住友海上保険の緊急アシスタントサービスも付帯しており、海外からでも24時間365日、日本語受付で対応しています。

## 安全情報提供サービス

### ■ 潜水事故緊急ハンドブック

入会時に、潜水事故に関する応急処置の方法や症状などを解説したハンドブックを配付しています。簡単な自己診断チャート、ダイビングに関連する安全対策、潜水事故に関する諸症状の対策、減圧症に対する応急処置、緊急時の連絡先等を1冊にまとめてあります。

### ■ 各種講習会・セミナーと、報告書『潜水事故の分析』

年1回の安全潜水を考える会研究集会、複数地域で開催されるダイビング安全講習会など、ダイバーが直接最新の安全情報について学べる機会を提供しています。多様な講師から発信される、ふだん触れることのできない情報について直接聴講することができます。DAN会員は、参加費無料です。

また、毎年のダイビング事故についての報告書である『潜水事故の分析』を毎年発行、HPで販売しています。

### ■ 会報誌「Alert Diver Monthly」

年10回発行。協会誌「海洋レジャー」発行月を除く毎月30日に発行される会員様限定のウェブマガジンです。潜水

医学を基にした安全潜水の情報や、各国DANの調査および研究報告など、DAN会員の皆様にとって役に立つ情報を提供します。

### ■ DANWebサイト

会員専用ページ「My DAN」内にて、過去の『Alert Diver』の閲覧、海外のDANの記事の掲載、その他安全潜水関連の記事の提供をしています。また、DD NET、スポンサー、パートナーシップメンバー等の情報を一覧で閲覧できます。さらに会員登録変更や入会・更新もオンラインで24時間手続きが可能です。

## トレーニング

### ■ DAN「潜水事故における酸素供給法」講習

ダイビング事故の際、減圧傷害を疑う事故者に対して、救急隊が来るまでの間、もしくは最寄りの治療施設への移送中に、医療用酸素を使用した応急手当を行うことを目的とした講習会を開催しています。ダイビング事故の被害を最小限に抑えるための酸素の特性や扱い方を理解・習得し、専門の知識とスキルを身につける講習です。



**Divers Helping Divers**

ダイバーなら  
ダイバーを支え合い  
助け合ってほしい。  
そう、もしものときに  
ダイバーを救えるのは  
ダイバーなのだから。  
DANは、これからも  
ダイバーのための  
「安全システムづくり」  
を進めていきます。

# DAN会員募集!!



ご入会はお近くの  
ダイビングショップ  
または、Webで！

「入っていて良かった！」会員サービス

**安心その1**  
ダイビング現場からのSOSコール  
**緊急ホットライン**  
事故や身体の異常などダイビング  
の緊急事態をサポートします。

**安心その2**  
ダイビング前後の不安解消コール  
**医療インフォメーションライン**  
ダイビングと健康に関する悩みや  
心配事におこたえします。

**安心その3**  
手術費から救援費用までカバー  
**ダイビング保険**  
ダイビング中の傷害に救援者費用も  
含めた保険金をお支払します。

**安心その4**  
世界各地で日本語コール  
**ワールドワイドサポート**  
海外旅行先でも、スムーズな救助、  
搬送、治療が受けられます。

**再圧治療費も補助**

# 試験事業についてくわしくご紹介します ボート免許 なんでもQ&A

## 操縦免許とは？

日本で小型船舶を操縦するためには、小型船舶操縦士の免許（操縦免許）が必要です。操縦免許は、小型船舶操縦士国家試験に合格した者に与えられます。

## 免許を取ると？

ボートや水上オートバイを使った遊びは、行動範囲を広げ、爽快感を味わえるとともに奥行きの深いもので、年々愛好者が増加しています。一度しかない人生で、ボートや水上オートバイに乗って海で遊ぶ楽しさを知らないということはもったいないと思います。免許を取るという最初の一歩だけ勇気を出して踏み出せば、素晴らしい世界があなたを魅了することでしょう。

## どんな種類があるの？

航行区域によって分かれています。ボートに乗るための一級・二級、水上オートバイに乗るための特殊に大別できます。下図を参照してください。

操縦免許は、乗船する船舶の種類や

## 何歳から取れるの？

試験が始まる日の前日までに、次の年齢であれば受験できます。免許はそれぞれ18歳、16歳から取得できます。

### 一級

17歳9ヶ月以上

### 二級・二級湖川・特殊

15歳9ヶ月以上

## 試験申請の方法は？

試験開始日の20日前から7日前までが申請期間となります。各地方事務所で受け付けています。後ほど紹介するボート免許スクールに通った場合は、申請を代行してもらいます。

## 試験の内容は？

試験は、身体検査・学科試験・実技試験を行います。通常は、一日で全ての試験を行います。

## ● 船舶の種類及び航行区域



### 一級

120トン未満の船舶  
(水上オートバイを除く)  
※全ての水域

### 特殊

①水上オートバイ  
②運航する船舶ごとに  
規定された区域



5海里  
(約9km)

# 試験は3種類

## ① 身体検査

試験当日の試験会場において下記項目について検査を行います。次の基準を満たしている必要があります。

### 1. 視力

#### 両眼ともに0.5以上(矯正可)

一眼の視力が0.5未満の場合、他眼の視力が0.5以上であり、かつ、その視野が左右150度以上であること。

### 2. 色覚

#### 夜間において船舶の灯火の色(赤、緑、白)を識別できること

赤・緑・白の灯色の識別について検査します。

### 3. 聴力

#### 5m以上の距離で話声語<sup>\*</sup>の弁別ができるこ

(補聴器可)

<sup>\*</sup>普通の大きさの声音

### 4. 疾病及び身体機能の障害

#### 軽症で業務に支障をきたさないと認められること

身体検査について心配な方は最寄りの地方事務所へご相談ください。

## ② 学科試験

出題形式は四肢択一

※二級湖川のみ正誤式

### 一級

[試験時間] 140分

[試験科目及び問題数] 64問

小型船舶操縦者の心得及び遵守事項(12問)、交通の方法(14問)、運航(24問)、上級運航I(8問)、上級運航II(6問)

上級運航Iは海図作業がありますので筆記用具以外に三角定規、ディバイダ、コンパスが必要です。

### 二級

[試験時間] 70分

[試験科目及び問題数] 50問

小型船舶操縦者の心得及び遵守事項(12問)、交通の方法(14問)、運航(24問)

### 二級(湖川小出力限定)

[試験時間] 30分

[試験科目及び問題数] 30問

小型船舶操縦者の心得及び遵守事項(10問)、交通の方法(8問)、運航(12問)

### 特殊

[試験時間] 50分

[試験科目及び問題数] 40問

小型船舶操縦者の心得及び遵守事項(12問)、交通の方法(10問)、運航(18問)

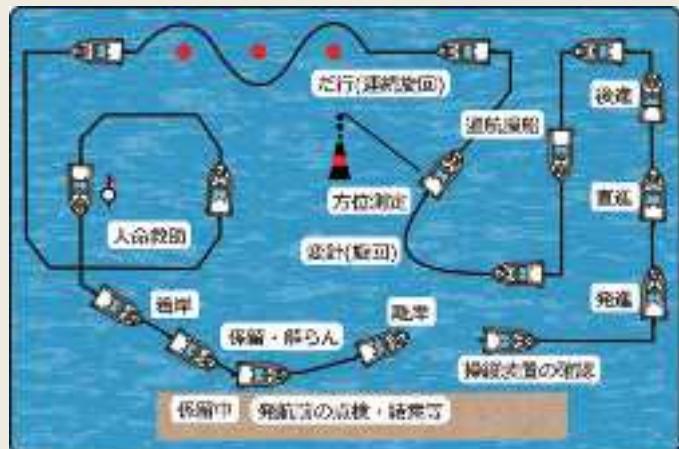


### ③ 実技試験

#### 一級・二級

[試験船] 長さ4～9mの船舶

[試験科目] 発航前の点検、機関運転、トラブルシューティング、解らん・係留、結索、方位測定、発進・直進・停止、後進、変針(旋回)、蛇行、人命救助、避航操船、離岸、着岸、安全確認



#### 二級（湖川小出力限定）

[試験船] 長さ3～9mの船舶で出力15kW未満の船外機

[試験科目] 発航前の点検、機関運転、解らん・係留、結索、発進・直進・停止、変針(旋回)、人命救助、離岸、着岸、安全確認



#### 特殊

[試験船] 3人乗りの水上オートバイ

[試験科目] 発航前の点検、結索、機関運転、発進・停止、コース走行、人命救助、安全確認



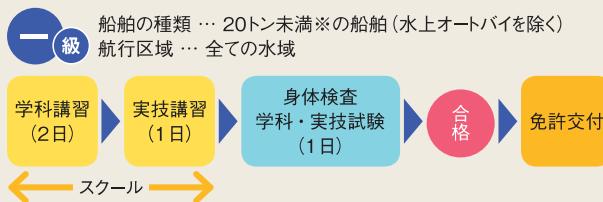
小型船舶操縦士の国家試験は、全国9箇所にある各地方事務所が、全国各地で実施しています。さまざまな場所で試験を行っていますので、意外とお住まいの近くで免許を取ることができるかもしれません。自動車の免許に比べ、練習する時間を考えても非常に短期間で操縦免許を取得することができます。

# ボート免許にチャレンジしてみよう!

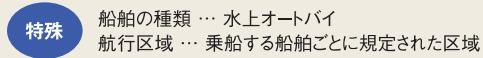
## ① ボート免許スクールで

通常、国家試験を受験する前に何かしらの方法で事前に勉強をすることになります。一般的には、マリーナ運営やボート販売等を行う企業、又は専門の免許スクールの講習を受講し、試験を受けるといった流れになります。試験合格に向け、さまざまな講習カリキュラムがあります。日程や料金もスクール毎で異なりますので、ご自身に合ったスクールを選びましょう。スクールは全国各地にあります。免許スクールに通って、短期間で気軽に受験できることが魅力のひとつでもあります。

### 免許取得までの流れ



※一、二級では一定の条件を満たした20トンを超える24メートル未満の船舶に乗船することができます。



### よくあるQ&A

Q 試験って難しいですよね??

A 誰でもはじめは初心者です。  
「わたしなんて無理!」と思わず、まずはお近くのボート免許スクールにご相談ください!  
専門のインストラクターが分かりやすく丁寧に教えてくれます。

Q 免許を取っても乗る機会がないですよね??

A 免許はあくまで入口にすぎません。免許を取った後はお手軽なレンタルボートを借りてどんどん遊びましょう!  
クルージングや釣り、ウェイクボードなど遊び方は様々です。  
ボート免許スクールでは免許を取るだけでなく、その後の遊び方もサポートしてくれます。

## ② じっくり時間を掛けて

国土交通省に登録されている、登録小型船舶教習所に入校して免許を取得する方法もあります。法律で定められたカリキュラムを履修し、国家試験と同じ内容の修了試験に合格する必要があります。

小型船舶操縦士の試験に関する詳細は下記の各地方事務所へお問合せください

#### 北海道事務所

小樽市色内1-9-1（松田ビル）  
TEL:0134-32-5123

#### 東北事務所

塩竈市港町1-4-1（マリンゲート塩釜）  
TEL:022-364-2281

#### 関東事務所

横浜市中区本町4-43（A-PLACE馬車道）  
TEL:045-201-1222

#### 信越事務所

新潟市中央区堀之内南3-1-21（北陽ビル）  
TEL:025-283-1996

#### 中部事務所

名古屋市中区平和1-23-16（ミタチ第2ビル）  
TEL:052-331-0185

#### 近畿事務所

大阪市都島区片町1-5-13（大手前センチュリービル）  
TEL:06-6882-5846

#### 四国事務所

高松市天神前10-1（高松天神前ビル）  
TEL:087-837-6399

#### 九州事務所

北九州市門司区港町6-2（九州ビル）  
TEL:093-332-1537

#### 沖縄事務所

那霸市前島2-21-13（ふそうビル）  
TEL:098-861-0474

# 英語で学科試験がいつでも受験できるって知ってる?

日本語で会話はできるけど、日本語の学科試験問題を解くのは難しい。英語での学科試験が手軽に受けることができればいいのにな~。そんな英語を主たる言語として使用している外国人の方に朗報です。

日本に長く住んでいて、ボートに乗って遊びたいけど免許の取得が困難な方って意外と多いと思います。中でも、一番のネックは学科試験ではないでしょうか。

日本で唯一、英語による学科試験を実施しているのがJMRAです。通常のコミュニケーションや実技試験は日

本語で可能であれば、JMRAが実施している国家試験において、事前の申請により、英語による一級、二級及び特殊(水上オートバイ)の学科試験をいつでも受けることが可能です。

また、日本語の特殊小型用教本を英語に完全対訳した教科書もJMRAが作成し販売しています。一級や二級の勉強をする場合においても、遵守事項や交通の方法といった科目の大半は特殊の英語版教科書でカバーすることができます。

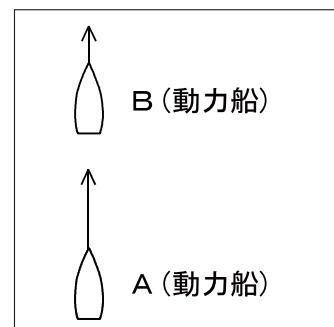
英語の学科試験問題は、試験会場で一緒に受験している方の日本語の問題と同じ問題を使用しています。例題を見てみましょう。

問1

右図に示すように、航行中のA船がB船を追い越す状況における航法として正しいものは、次のうちどれか。

(海上衝突予防法)

- (1) Aは針路を保って航行しなければならない。
- (2) Bは針路、速力を保ち、十分に注意して航行しなければならない。
- (3) Aは早めに速力を落として航行しなければならない。
- (4) Bは機関を止めて停船しなければならない。

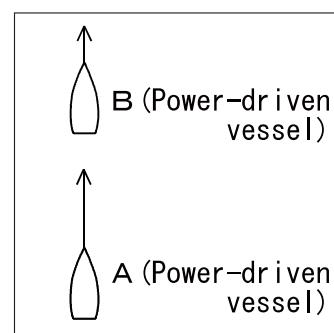


Q1

Which of the following is correct as the navigation rule to be observed when vessel A underway overtakes vessel B, as shown in the figure at the right?

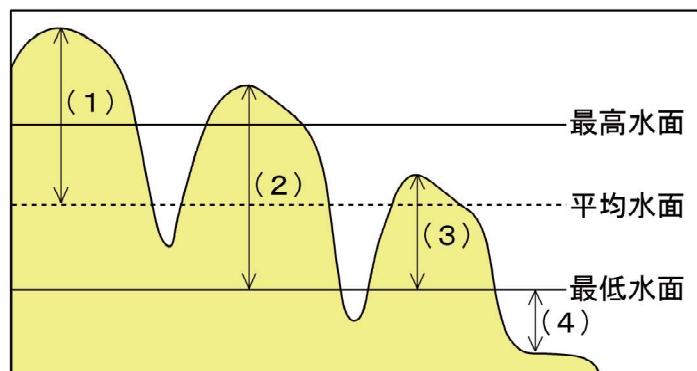
(Law for Preventing Collisions at Sea)

- (1) Vessel A must navigate while keeping its course.
- (2) Vessel B must navigate with due caution while keeping its course and speed.
- (3) Vessel A must navigate while reducing speed early.
- (4) Vessel B must stop by stopping its engine.



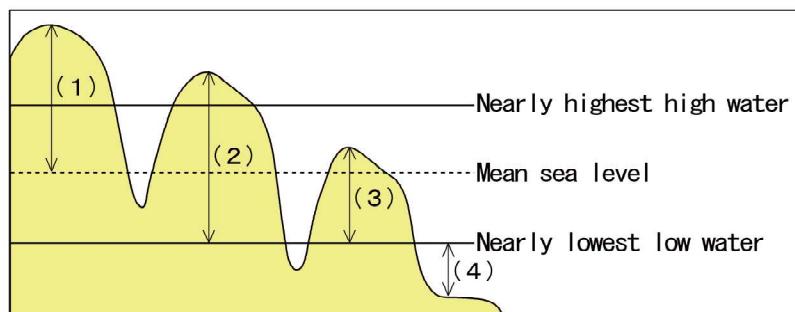
**問2** 海図に記された高さや水深の基準面を示した右図のうち、誤っているものはどれか。

- (1) 山の高さ
  - (2) 島の高さ
  - (3) 干出の高さ
  - (4) 水深

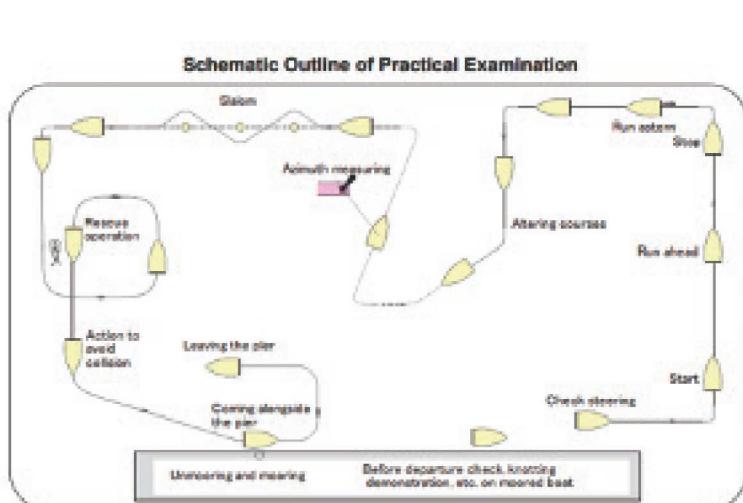


**Q2** The figure at the right shows the height and depth datum levels on a nautical chart. Which one is wrong?

- (1) Height of a mountain
  - (2) Height of an island
  - (3) Drying height
  - (4) Water depth



いかがでしょう。このように、試験問題が英語に完全対応していますので、しっかりと勉強をすれば学科試験の不安は解消されます。興味のある方は是非トライしてみてください。



英語版「特殊小型船舶操縦士教本」  
Textbook of Personal Water Craft  
5,400円  
お問い合わせは各事務所へ

全国

# ボート免許 試験会場めぐり

第5回 免許教室からボート整備、ビジター艇の受け入れと幅広く展開

5

回

## 一映マリーナ

一映マリーナの社名の由来を教えてください。

和高：先代から聞いた話になりますが、マリーナを開業するにあたり社名を考えていたとき「マリーナ業界で一番を目指そう」という心意気で、数字の『1』、ローマ字の『A』をそれぞれ取り『1Aマリーナ』を第一候補にしました。ですが、先代が呑みに出掛けた際、スナックの店名に同じ名前を見つけてしまって、考え直した結果、漢字の『一』と、当時興味があった映画の東映から一文字ずつ抜き取り、『一映マリーン企画』としたそうです。

設立当時の思い出や当協会との思い出はありますか？



2代目社長の和高友宏

昭和52年に設立された当初から試験会場としても使わせていただいており、今年で41年目を迎えます。2代目社長の和高友宏（わたかともひろ）様にお話を伺いました。



和高：設立当時は設備にかけるお金が無く、全てが手作りでした。もちろん、マリーナの桟橋も手作りで、小学生の私も父を手伝って一緒に作っていました。海洋レジャーさんとは、小型船舶の免許制度が現在のかたちになってからずっとお仕事をさせてもらっていますので、私が子供の頃からのお付き合いとなります。印象深い思い出は特にありませんが、あえて言うならば、大先輩である歴代試験員さん達の厳しさでしょうか？

たくさん有り過ぎて、この場では話し尽くせません（笑）。

一映マリーナのセールスポイントをお聞かせください。

和高：ボートに乗るための初めの一歩でもある免許取得教習に始まり、ボートの購入の相談、販売、ボートを所有してからの保管、メンテナンスなどのアフターフォローに至るまで一貫して行えることです。弊社で教習を受講された方は、教習時と同じボートで国家試験を受験することができますので、より安心、リラックスして試験に臨んでいただくことができます。

免許を取得された方々の利用目的は様々ですが、津軽海峡が目の前なので、ほとんどの方が釣りを楽しんでいます。カレイ、ソイ、アブラコ（アイナメ）やブリ、イカなどが釣れますよ。

更に、レンタルボートは国家試験で

使用しているものと同じボートですので、弊社で免許を取得された方は乗り慣れたボートを安心して使うことができます。使用が重なったときでも対応が可能なように、フリッパー号とサンキャット号という同型船を2艇用意しています。

ちなみに今年、マリーナのサービス施設内に、女性専用のトイレとシャワー室を新たに増設しました。残念ながら今のところ女性のお客様の利用はほとんどありません。ただ、今後は女性にもマリンレジャーをより快適に楽しみやすい環境を提供したいという思いから設置に至りました。

北海道第2号となる『はこだて海の駅』として登録されていますが、登録のきっかけと登録後の変化は何かありますか？（2018年6月現在：全国に「海の駅」は165箇所設置）

**和高：**登録のきっかけは、「海から気軽に立ち寄れる」という海の駅のコンセプトに惚れたからです。海の駅に登録されてからは、北海道内の方だけではなく、本州や、海外から来られた方など様々な人たちと触れ合えるようになりました。

ちょうど3年前にドイツから冒険家の方々がマリーナに来られ、入港のお手伝いなどをさせていただきました。海外の方が来てくださると、英語がタダで勉強できるのでありがたいですね（笑）。

一映マリーナで今一番力を入れていること、そして今後のマリンレジャーについての展望をお聞かせください。

**和高：**今一番といいますか、今まで



思っていることではありますが、やはりお客様に海を楽しんでいただくことです。これから免許を取得される方や、既にボートを購入されたお客様に対して、最大限安全に、安心して海を楽しんでいただけるようサポートしていくたいと思っています。そして、今、マリンレジャー業界全体での高齢化やマリンレジャー自体が縮小化している中で、今後については、若い世代の方々に

も海の楽しさを知ってもらえるような活動をしていきたいと思っています。

※一映マリーナさんは、～設立当初から国家試験会場としてマリーナを利用させていただいております。試験会場としてお世話になるだけではなく、更新講習会場として、また、海の駅としても大変お世話になっております。マリーナのある函館港は、出航すると目の前に函館山、左手には青函連絡船や森倉庫など観光名所も盛り沢山です。（越智編集部長）

**株式会社一映マリーン企画  
有限会社一映マリーナ**

北海道函館市港町一丁目35番7号

TEL:0138-45-3122 FAX:0138-43-2533

営業時間/9:00 ~ 18:00

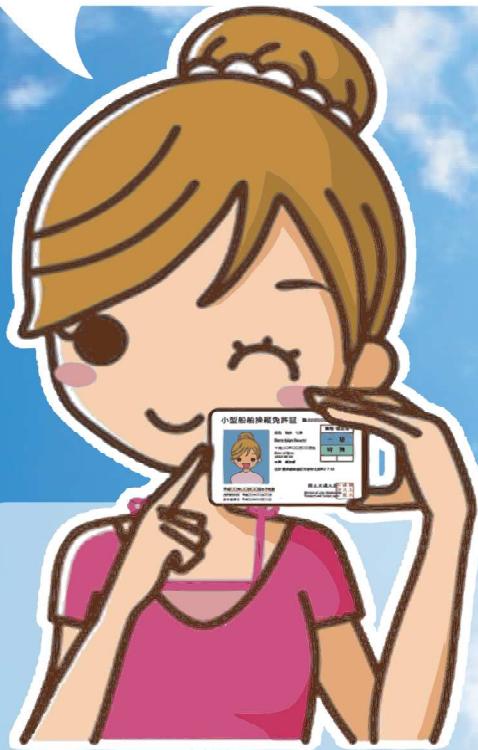
定休日/毎週火曜日(祝祭日の場合は翌日定休日)

<http://www.ichiei-marine.co.jp/index.html>

ポート  
水上オートバイ

# 免許証の 更新・失効

たくさん的人が選んでいるから安心ね！  
講習の回数や会場が多いから、忙しい  
私にピッタリ！



詳しい講習の日程・お申し込みは  
[www.jmra.or.jp](http://www.jmra.or.jp)

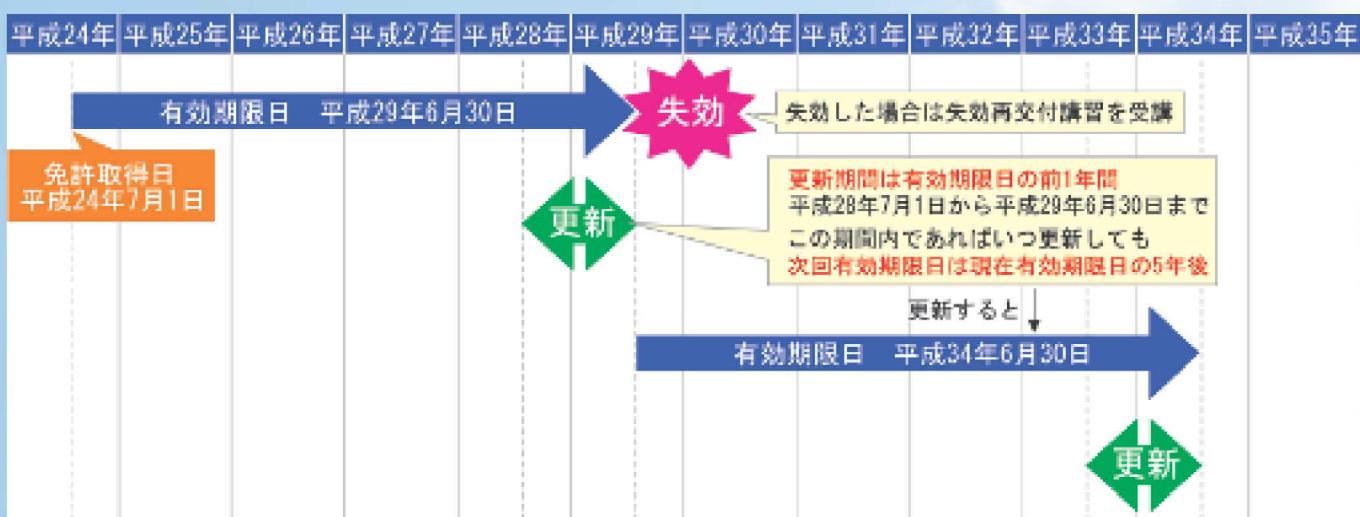
JMRAはココが違う！

JMRAは全国に9ヶ所の  
事務所を持つ全国組織です！

- 受講者数 全国 No.1
- 開催会場数 全国 No.1
- 開催回数 全国 No.1

操縦免許証は5年ごとの書き換えが必要で、期間満了日の  
1年前から更新手続きを行うことができます。

更新講習を受講し、運輸局の窓口で申請手続きが必要です。  
期限を過ぎた場合は失効しますが、うっかり失効させてしま  
った方も、失効再交付講習を受講して再交付の手続きを行  
えば、再び操縦ができるようになります。





# 遊漁船業務主任者講習のご案内

平成15年4月から「遊漁船業務の適正化に関する法律」が改正されたことにより、  
遊漁船業を営む場合にはその営業所を管轄する都道府県への登録が必要となりました。

登録を行った遊漁船業者には登録番号等が交付され、  
登録票や登録番号の掲示が義務化されております。

登録申請の必須項目の一つに、遊漁船業務主任者の選任があります。

遊漁船業者 = 船長 = 遊漁船業務主任者というように、  
全てを兼任することができますが、  
複数の船を同時に出航させる遊漁船業者には、  
それぞれの船に船長と主任者を乗船させなければなりませんので、  
複数の主任者の選任が必要となります。

**主任者になるためには、**  
**約4時間の「遊漁船業務主任者講習」の受講が必要です。**

日本海洋レジャー安全・振興協会では、  
オリジナルのテキストと視聴覚教材を用意し、  
全国各地で遊漁船業務主任講習を実施しています。  
お問い合わせは最寄りの地方事務所へご連絡ください。



# 学んで、 解いて、あなたも船博士

## 「第15回船の文化検定」開催日決定!

2008年に始まったこの検定も今回で第15回を迎えます。今年は、「海の駅」のご協力を得ながら、9都市で行われていた会場の拡大を図っております。開催地の決定については、ふね検ブログで随時更新させていただきます。

第14回船の文化検定において出題された問題をご紹介いたします。

読者の方々も是非チャレンジしてみてください。

初級

### 【船の歴史】問8

1845年、イギリス海軍省が初めて採用するスクリュー式蒸気船の実力を  
知るために、トン数と馬力がほぼ等しい蒸気船、外輪式の<アレクト>号と  
スクリュー式の<ラトラー>号を競わせた方法は何でしょう。

- (1) どちらがより大きな艦船を曳航できるかを比べた
- (2) 同時に発進させて1マイルを競争させた
- (3) 同じ量の石炭を焚いて航続距離を比べた
- (4)両船の船尾をつないで綱引きをさせた

初級

### 【船の文化】問12

カジュアルシューズの定番として、夏場の足元を飾るトッ  
プサイダーのデッキシューズ。この靴底に採用されている、通  
称「スペリーソール」が開発されるヒントとなったエピソードとは  
何でしょう。

- (1) 猫が、音も立てずに忍び寄ってきた
- (2) 犬が、氷の上を滑らすに歩いていた
- (3) 猿が、足の裏で樹の枝をつかんで移動していた
- (4) 馬が、蹄で固い大地を蹴って疾走していた



初級

### 【船の運航】問37

太陽が水平線に沈む直前に輝くようにまたたき、これを見ると真実の愛に  
目覚めるといわれている光景を何というでしょう。

- (1) 曙氣樓
- (2) セントエルモスファイアー
- (3) グリーンフラッシュ
- (4) ブロッケン現象

#### 問8 <正解4> 問題集8-4参照

プロペラとパドルの優劣をつけるために、英國海軍省が行った公開実験は綱引きです。プロペラ式の<ラトラー>号と外輪式の<アレクト>号の後部どうしをワイヤーで繋ぎ、綱引き実験をさせた結果、<ラトラー>号が2.8ノットの速さで<アレクト>号を引いて走りプロペラ式の圧勝となりました。

#### 問12 <正解2> 問題集12-3参照

創業者のポール・スペリーが氷の上を滑らずに走りまわる愛犬の足の裏にヒントを得て考案しました。

#### 問37 <正解3> 問題集37-3参照

太陽が水平線に沈むとき、一瞬、太陽が緑色に見える光景をグリーンフラッシュといいます。

# Ready, Set, Wear It!

「WEAR IT!」はNSBC(National Safe Boating Council:全米安全運航評議会)が展開する水辺でのライフジャケットの必要性と常時着用を呼びかける国際的な活動で、日本では、マリンスポーツ財団他数社がオフィシャルパートナーとして活動しており、当協会はマリンスポーツ財団の協力団体としてライフジャケットの着用を推進しています。

今年は、5月19日、6月9日、7月7日、8月11日の4日間の開催となり、より多くの方々に参加いただきました。本プロジェクトにご協力下さった関係者の方々の一部を掲載させていただきます。ご協力有難うございました。



クルージング・体験ダイビング・サーフィン・SUP・釣り・アクアボード…

19歳・20歳は  
マリンアクティビティがタダ!

「海マジ！」誕生！



「海マジ！」とは？

マリンアクティビティ市場の活性化を目的に、  
2018年3月8日から(株)リクルートライフスタイルが

開始した若年層需要創出プロジェクト。

19歳・20歳は、「マジ☆部」アプリをダウンロードし  
会員登録するだけで、さまざまなマリンアクティビティ  
が無料で体験できます。(事前の電話予約必須)

【対象者】

1998年4月2日～2000年4月1日生まれ

※上記生年月日に合致すれば、19歳になる前でもご利用いただけます。

【対象期間】

2018年5月17日～2019年3月31日

※会員登録は2018年3月8日より開始

【対象アクティビティ（6/30時点。今後増える可能性あり）】

アクアボード・クルージング・SUP・サーフィン・シーカヤック・セーリング・ダイビング・釣り・ボディボード



## まずは、「マジ☆部」アプリをダウンロード(無料)!

本サービスのご利用は「マジ☆部」アプリのダウンロード、  
および、「海マジ！」への事前会員登録が必須になります。

海マジ

GO



iPhone



Android

RECRUIT

マジ☆部

C to Sea

※海マジ！は、国土交通省「C to Sea プロジェクト」の協賛企画です

# 海藻おしばで海を学ぶ①——レクチャー編——

## \*海への入口

「海藻の名前、いくつ知っていますか?」海藻おしば教室は、このクイズから始まります。ワカメ、ヒジキ、コンブ、ノリ……、児童から勢い良く名前が挙がります。しかし、その後は次第に声も小さくなり黙ってしまいます。各小、中学校での平均は4~5種類ほどで、挙がった海藻は普段食べているものばかり……。

しかし日本列島沿岸には1,500種、世界中では約1万種類が生息しています。私達日本人は昔から身近で優れた食品として食卓の上で出会っていますが、切れ切れになって汁の中味や煮つけになっていて、色も形も判りません。「海の中で生きていた時はどんな色・形をしていたのだろう?」と誰も想像することもありませんが、実は海藻はとても美しいのです!!

## \*美しい海の植物：海藻

海藻は花を咲かせない葉だけの植物なのに色とりどり。同じ種類でも場所や季節によって変化するので絵具箱よりカラフルです。学術的にも「紅藻、緑藻、褐藻」と色の名前でグループ分けされています。又、水の中だからこそ、しなやかで繊細、ユニークな形をしたものもあり、陸上植物にはない魅力に溢れています。

まず、クイズで一番初めに答えてくれる、緑色ではない褐色ワカメの大型標本(A1サイズ)を見せると「ワー!」と歓声が上がります。メカブなどの話も交えて海藻は秋に芽生えて春が終わる頃には消えてしまう。つまり陸の植物とはシーズンが正反対!ワカメの他に答えの出たヒジキ、コンブ、ノリ等の海藻を次々見せます。そして教室内に展示された色とりどりの多数の海藻標本パネル。子供たちは初めて目にする海藻の美しさに驚きが!

## \*「海の森」を知る

「環境学習としての海藻おしば教室」はレクチャーと実技の2本立て。小、中学校では2時限を使用。前半はレクチャー、後半は海藻おしば作品制作となります。

「海藻や海草」は「海の木や草」。陸の木や草が森や草原を作っているのと同じ、海の中にも「海藻のつくる森」があります!映像で全国各地の海の森を紹介しながら、魚たちの住居、卵を産む場、多様な生物を育むなど重要な役割、そして海水の浄化もしている



レクチャーで鑑賞するDVD「ようこそ海の森へ」。海藻のこと、海の森の働きの他、日本各地の海の森の映像を見ながら、海を汚さないことを学びます



ワカメの大形標本を使って海藻の姿や名称、育ち方等を紹介する野田講師



カラフルでユニークな形をした大形標本パネルの展示で、児童たちだけでなく先生方もその美しさに感動

ことを解説。さらに、その大切な「海の森が消えている!」という現状。陸上からの汚濁、地球温暖化による海水温の上昇など、が影響している事など。

陸に暮らす殆どの人は海の中までは見ることがありませんが、「海の中にも森がある」ことを知って欲しい。「綺麗!」は誰でもが理解出来る入口なのです。

## \*海は陸の鏡

すべての水は海へ……。海の環境が悪くなる原因は、陸の自然環境や、私達の生活が影響しています。どうしたら良いか……、自分たちに出来る事は?

問い合わせに子供たちは「海を汚さない」「ごみを海に捨てない」「山の木を切らない」……等、答えてくれます。

海藻おしば教室で学んだ内容は、教材としてカラーイラスト入りで、判りやすく解説した冊子と三つ折りパンフで各児童に配られます。「家に持ち帰ったら、家族にお話してね!」

感想文も後から見せて貰いますが、海への思いが伝わってきます……。

「光はごはん、海を濁さないで」海藻おしば協会のキャッチフレーズです。

著：海藻おしば協会 会長 野田三千代

展示会

## 「ジャパンフィッシングショー 2018」

日本の多様な自然と世界最先端の技術が生む“釣り文化”を、国内外に発信する国内最大級のショー「ジャパンフィッシングショー 2018」が1月19日（金）～21日（日）の3日間、パシフィコ横浜にて開催されました。

国内外メーカーを始め、釣り業界に関する様々な展示が行われ、釣り道具に限らず多種多様の企業が出展していました。釣りエサはもちろんのこと、釣り用ウェア、自動車、カヌー、ボート等の展示もあり、非常に熱気に溢れた展示会でした。

当協会では、関係団体との合同ブースとして出展すると共に、釣り船の船長になるために必要な「遊漁船業務主任者講習」や「ボート免許更新講習」、そして今回初の試みとなる、免許取得に興味のある方を対象とした「ボート免許早分かり講座」を開催しました。ボート免許スクールのインストラクターによる学科講習やロープワークを実際に体験することで、ボート免許スクールがどんな風に教習を行っているか知つて頂けたと思います。講座が終わった後も先生の周りを質問をする方がとり囲み、「早速、免許を取りたい」との声を聞く事ができました。

初めての開催にも関わらず、2日間で47名の方に参加して頂くことができましたので、今後も継続して取り組んでいく予定です。



### ●ジャパンフィッシングショー 2018

開催日：2018年1月19日（金）～21日（日）

開催場所：パシフィコ横浜（神奈川県横浜市）

主催者：一般社団法人 日本釣用品工業会

後援：経済産業省、神奈川県、横浜市

公益財団法人 日本釣振興会

全国釣竿公正取引協議会

協力：公益財団法人 横浜観光コンベンション・ビューロー

実施結果 入場者：3日間合計41,501名（前年対比107.4%）

体験  
乗船会

## 「信濃川感謝祭2018 やすらぎ堤川まつり」

「信濃川感謝祭2018 やすらぎ堤川まつり」がゴールデンウィークの5月4日(金・祝)～5日(土・祝)の2日間、新潟市に流れる信濃川右岸やすらぎ堤会場にて開催されました。

このイベントは、多くの市民の皆さんに信濃川・やすらぎ堤への親しみを持って頂くために、「信濃川に鯉のぼりをあげる会」が「信濃川フェスティバル実行委員会」と共同で実施し、今年も「信濃川体験乗船」をはじめとして、ステージイベントや鯉のぼり工作体験など、数々の楽しい催しが開催されました。

当協会は地元のボート免許スクールの方々と協力し、ボートの体験乗船会を実施しました。受付には長い列ができ、朝から風は強かったものの、5月のすがすがしいお天気の中、たくさんの家族連れが操縦体験等を楽しんでいました。

市民に親しまれる信濃川ですが、こういった体験することで、より川を感じ、マリンレジャーの楽しさを感じていただければと思います。



### ●信濃川感謝祭2018 やすらぎ堤川まつり

開催日：2018年5月4日(金)～5日(土)  
開催場所：信濃川右岸やすらぎ堤(万代桟橋)  
主催者：信濃川に鯉のぼりをあげる会  
共催：信濃川フェスティバル実行委員会  
やすらぎレガッタ実行委員会  
新潟総合テレビ

体験  
乗船会

## 「江戸川・水フェスタinいちかわ」

今年で19回目の開催となる「江戸川・水フェスタinいちかわ」が5月26日(土)に千葉県市川市にて開催されました。このイベントは、江戸川という貴重な河川空間で、水に親しみながら自然愛護の精神を育み、地域交流の輪を広げることを目的に市川市を中心とした実行委員会によって開催されています。

当協会ではボート、水上オートバイ、ジェットボートの体験乗船に協力しましたが、毎年このイベントでの乗船を楽しみにしている方が多く、今年は546名が参加しました。最初は乗るのを怖がっていたお子さんも、乗った後は「全然怖くなかったよ!楽しかった!」と目をキラキラさせて話してくれました。

今回のイベントで、江戸川の水域に暮らす地域の方々のマリンレジャーに対する理解を深めて頂き、子供たちには、ボートや水上オートバイに触れる機会を持つことでマリンレジャーへの親しみを持つ良い機会を提供できたと思います。



### ●江戸川・水フェスタinいちかわ

開催日：2018年5月26日(土)

開催場所：江戸川河川敷

主催者：江戸川・水フェスタinいちかわ実行委員会



# ようこそ! 海の駅

当協会が事務局として支援する「海の駅ネットワーク」。

平成30年7月1日現在全国に165の海の駅が登録。

今回は茨城県大洗町の「おおあらい海の駅」と、

和歌山県田辺市の「たなべ・うちのうら海の駅」を紹介します。

茨城県・大洗町

## おおあらい海の駅

太平洋に面した「おおあらい海の駅」は、カジキをはじめ、様々な魚種でも釣果抜群のスポットとして人気上昇中。沖を流れる上がり潮に下り潮、鹿島灘ならではの長いカジキシーズンが話題に。

茨城県水戸市から東へ車で約20分。おおあらい海の駅はアウトレットはじめ、フェリーターミナル、大洗海水浴場など海の駅を囲むように、いくつもの施設が充実しています。平成4年にオープンし、平成22年に海の駅に。保管可能隻数は水域約55隻、陸置き約80隻、保管艇は県内が約60%、県外が約40%となり、近年は大型フィッシングボートの注目を集めています。それは最近のJGFAのカジキ総ゲット数の約半数近くがこの大洗沖で記録されているからです。マリーナから15マイル沖がポイントのことや、黒潮の反転流による長いシーズンが人気を集めている。そのためかマリーナの桟橋には驚くような大型釣りボートが舫われています。入港に際しての注意点は、1日2便のフェリー出入港時は、船舶のコース周辺を極力避けること。ビジャーバースも余裕のあるスペースで好評です。

### [海の駅インフォメーション]

#### ● 茨城県大洗マリーナ

N 36° 18.149' E 140° 34.187'

〒311-1305 茨城県東茨城郡大洗町港中央 12-5

Tel: 029-267-5993 <http://www.oarai-port.com/marina/>

\*お問い合わせはマリーナHPのお問い合わせフォームからご連絡ください。

・営業時間: 09:00 ~ 17:00 ・定休日: 火曜日(休日の場合は翌日) / 年末年始

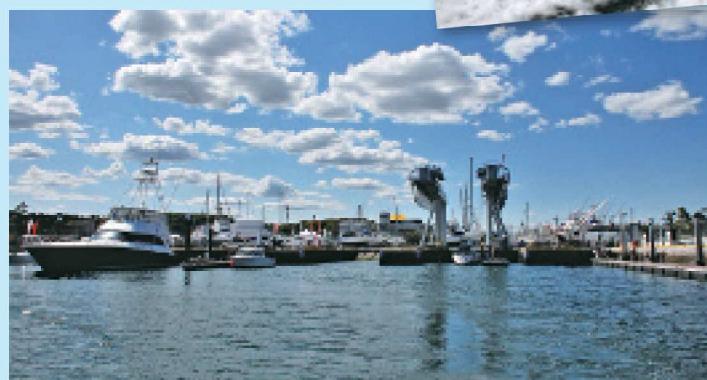
・ビジャーバース 有(ご利用の際は海の駅までお問い合わせください)

・アクセス: 車の場合 東京・つくば・小山方面から常磐自動車道友部JCTより、北関東自動車道 大洗水戸IC約20分。水戸大洗ICより国道51号経由約10分

■千葉方面から東関東自動車道潮来ICより、国道51号経由約60分

・アクセス: 電車の場合 JR常磐線「水戸駅」より鹿島臨海鉄道大洗鹿島線「大洗駅」で下車 徒歩約10分、もしくは「大洗駅」より循環バス「海遊号」をご利用ください。

大洗マリンタワー  
を見ながら鹿島灘  
を豪快に走る



北関東のマリン拠点にふさわしい充実施設のマリーナ



左: ビジャーバースは入港し手前右側に設けられている  
右: 茨城ビルフィッシュトーナメントも本格的だ



左: 水戸偕楽園「梅まつり」は約100品種3,000本の景観(提供: 水戸市観光協会)  
右: 水戸市内が熱狂に包まれる「水戸黄門まつり」(提供: 水戸市観光協会)



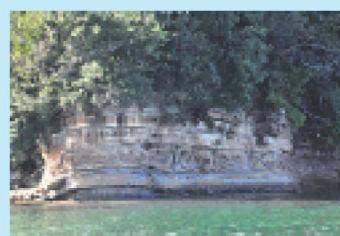
## 和歌山県・田辺市 たなべ・うちのうら海の駅

関西地区のマリンレジャーの人気スポットに挙げられるのが、和歌山県の海岸線です。阪和自動車道の利用でアクセスも手軽になり、近くには人気の温泉「白浜温泉」もあることから評判が高い。

田辺湾は湾内、湾外ともポイントは多く、どちらも岩礁帯や砂地があるので、マダイや根魚など様々な釣果が期待できます。一方、家族でも遊べる釣堀やカヌー教室は、海遊びのスポットとして週末を過ごすには最適。「遊ぶ」「憩う」「美味」の3拍子が海の駅のセールスポイント。高速を降りて33号線を走れば左手に「まるちょうポートステーション」。担当者は「家族向けのレジャー釣堀から、ベテラン向けの海上釣堀、加えてレンタルボートやシーカヤック体験など、幅広いマリンレジャーのメニューを揃えています。紀伊水道から半島南端のカジキ釣りのスポットまでも近いので、シーズンにもなるとここに一ヶ月程度係留しゲームフィッシングを楽しむお客様もいます」と語り、年間来場者数は約1万人。今後も総合マリンレジャースポットを目指す心意気です。



内之浦の懐深く位置する海の駅の全景



左：田辺湾「神島」の「スランプ褶曲」は見逃せない!  
右：「神島」の小さな砂浜には南方熊楠の記念碑が立つ(この島には上陸できません)



左：美味しい魚を満喫できる「丸長レストラン」も人気  
右：白浜に浮かぶ「円月島」の夕景は必見(写真提供／田辺市役所観光振興課)



田辺湾の静かな水域は、クルーズにも釣りにもお似合いだ



### [海の駅インフォメーション]

#### ●たなべ・うちのうら海の駅

N 33° 41' 62" E 135° 23' 39"

〒646-0011 和歌山県田辺市新庄町北内之浦3143-8

TEL : 0739-25-8025 (まるちょうポートステーション)

ホームページ : <http://www.marucho.co.jp/fish/>

E-mail : f-fish@marucho.co.jp

・営業時間:08:00~17:00 (予約により変更可)

・定休日: 年中無休 (元旦のみ休み)

・ビジャーパース 約3艇 (ご利用の際は海の駅までお問い合わせください)

・アクセス: 車の場合 大阪方面から約2時間

阪神高速→阪和高速→海南湯浅道路→南紀田辺IC→国道42号線→Fish in the farm

・アクセス: 電車の場合 新大阪→JR白浜駅→Fish in the Farm

# 遊漁者・遊漁船業者の皆様へ クロマグロ（メジ、ヨコワ、シビ等）の 採捕数量制限を実施中！

遊漁者の皆様にもクロマグロ資源の  
早急な回復のためご理解とご協力をお願いします！



山口県水産研究センター提供

## なぜクロマグロの資源 管理をするの？

- 太平洋クロマグロは、近年、資源が悪い状態が続いている。
- 国際的緊急※として

  - ① 小型魚(30kg未満)は、2002～04年の平均漁獲実績から半減
  - ② 大型魚(30kg以上)は、2002～04年の平均漁獲実績から増加させないことを内容とする厳しい数量制限を実施しています。

※平成16年太西洋東部回復委員会における立案

## 漁獲可能量割度に 基づく資源管理とは？

- 「海洋生物資源の保存及び管理に関する法律」に基づき、
  - ① 渔業種類別、都道府県別等に採捕量の上限を設定
  - ② 採捕量が上限に近づいたら、国や都道府県から採捕停止命令を発出します。
- 漁業者と同じ資源を利用している遊漁者も対象となります。

## 採捕停止命令が出たら どうなるの？

- 採捕停止命令が発出された場合は、クロマグロを釣ることはできません。釣れてしまった場合はリリースしてください。
- 命令発出後にもかかわらず、クロマグロを釣ると罰則が適用される場合があります。

※平成16年7月から

【罰則】：3年以下の懲役若しくは200万円以下の罰金又は懲役・罰金の両方

釣行前には必ず各都道府県における状況等を  
水産庁のWebサイト等で確認してください。

[http://www.fra.maff.go.jp/j/yugyo/v\\_kuromaguro/kyouryokuirai.html](http://www.fra.maff.go.jp/j/yugyo/v_kuromaguro/kyouryokuirai.html)

クロマグロ 遊漁 検索



【お問合せ先】 水産庁漁業調整課沿岸・遊漁室  
TEL. 03-3502-8111(内線6702)

# 協会だより

私たちは4つの事業を通じて  
海洋レジャーの安全と安心をサポートしています。  
私たちは海レ協（JMRA）です。



# 平成30年の主な催事（平成30年1月～7月）

## 1.第13回理事会（3月16日）

平成30年度事業計画案（次ページ=事業計画参照）及び収支予算案、規程類の一部改正案並びに小型船舶操縦士試験機関の指定更新申請に関する意思の決定等が、出席理事の全会一致で承認されました。

①収支予算案については、「当期経常増減額での収支均衡」、「公益目的支出計画の遵守」、「直近の予算・決算及び経営環境を踏まえた実情の反映」、「事業計画の実現等、協会の意思の反映」を基本方針として、その具現化を意図して策定しました。

②近年、事業収支の赤字幅を法人会計の黒字で賄う構図となっていましたが、今後の課題は、その他（収益）事業を含めた事業部門の収支を改善することにある旨説明し、ご了解いただきました。

## 2.第14回理事会（6月13日）

平成29年度事業報告及び決算報告等が、出席理事の全会一致で承認されました。

①正味財産増減計算書の経常増減の部の収益については、事業収益が37百万円あまり増収したが、基本財産の運用益は、前年度に、支払い停止となっていたアルゼンチン債の運用収益があったことから相対的に減少となり、さらに、長期的視点に立ち、含み益を有する債権の売却を最小限に抑えたこと等から、経常収益額としては84百万円減少しました。

②一方で、支出については、事業収益の増収に伴う活動費用の増加及び将来を見越した業務実施体制の充実並びにDAN事業、BAN事業で新システムを導入するなど設備の先行投資を実施したこと等により、経常費用は49百万円増加しました。

③その結果、当期の経常増減額は84百万円のマイナスとなりました。

④指定正味財産の増減は、基本財産評価益が46百万円余りの増となったことから、一般正味財産と指定正味財産の合計の正味財産期末残高は、前年度より38百万円余りの減少にとどまり、3,261百万円余りとなりました。

## 3.役員候補者選考委員会（6月28日）

任期満了により常務理事1名が退任することとなったことから、後任候補者を選定するにあたり、役員候補者選考委員会規程に基づき、評議員メンバーから5名の委員を委嘱し当該委員会を開催しました。その結果、全委員の賛同を得、平田 友一氏を常務理事候補として選定しました。

## 4.第6回評議員会（6月28日）

平成29年度決算報告並びに評議員及び役員の選任について、出席評議員の全会一致で承認されました。

①平成29年度決算報告（上記2. 第14回理事会の記述参照）

②評議員

所属組織の役員交代により評議員1名から辞任届が提出され、後任者として推挙いただいた加藤 茂氏（一般財団法人日本水路協会理事長）が補欠の評議員に選任されました。

③役員（理事）

現在理事13名が任期満了を迎えることとなりた常務理事1名を除く12名の理事が再任され、新たに平田 友一氏が理事に選任されました。

## 5.第15回理事会（6月28日）

第6回評議員会で選任された13名の理事の互選により、代表理事（会長及び理事長）並びに業務執行理事（常務理事2名）が選任されました。

（評議員・役員については巻末の名簿を参照ください。）

## 6.創立27周年記念式典（6月29日）

創立記念日（7月1日）が日曜日に当たるため、昨年同様6月29日に前倒しで開催しました。

功労者（7組）及び永年勤続者（6名）の表彰を行うとともに、平成29年度の活動を踏まえ、持続可能な発展を目指し、役職員一丸となって連携・協調すること等を確認しました。

# 主な出来事・トピックス



## 1.業務執行体制を強化

平成29年度は、総括本部長及び企画部門の新設を初めとした組織改革を実施するとともに、試験員候補生の採用を継続して行いました。また、試験艇の適正な配備を具現化し得るよう環境整備にも取り組みました。

更に、DAN会員管理システムの抜本的なリニューアルやBANの救助要請者向け新位置情報通報システム(BANココNAVI)を導入する等、関係者へのサービス向上に努めました。

## 2.海の駅ホームページが第43回日本Web大賞! 協会特別賞を受賞

当協会企画振興部が事務局として運営に携わっている海の駅ネットワークのホームページは、平成29年8月に開催された日本Webユーザーズ協会主催の第43回日本Web大賞!において、「一般の顧客ユーザーにも優しい、有益・健全・先取の精神にあふれるサイト」として高く評価され、「協会特別賞」を受賞しました。

## 事業計画 平成30年度(2018年4月～2019年3月)

平成30年3月16日開催の第13回定時理事会で、以下の内容を説明し、出席理事の全会一致で承認されました。

### ダイビング緊急医療援助事業 (安全事業部)

ダイビングに関する緊急時等の医療援助事業(ダイバーズ・アラート・ネットワーク=DAN事業)を実施することにより、レジャーダイビングにおける安全の推進と事故の未然防止に寄与していきます。

本年度は、前年度に引き続き「事業の適正な実施」、「事業の充実」及び「事業基盤の強化」に重点を置き取り組みます。

#### (1) 事業の適正な実施

会員が安心してダイビングができるよう緊急時のホットラインサービスや通常時の医療相談サービスを適正に行うとともに、全面改訂した新しい教材による酸素供給法講習の計画的開催、IDANとの連携等に努めます。

#### (2) 事業の充実

DAN事業のホームページ内にある会員専用サイト「My DAN」を改修し、会員の利便性を高めるとともに、業務効率の向上を図ります。

また、DAN酸素供給法講習に加え、レジャーダイビング

に有効な講習コースの提供について検討を開始します。

### (3) 事業基盤の強化

これまで実施してきた既存会員の退会防止に加え、本年度は、新規入会者数を更に伸長するため、協力ダイビングショップなどのパートナーシップメンバーの活性化に取り組むとともに、学割プログラムを導入すること等により、若年層ダイバーの入会促進を図ります。

これらの施策を展開することにより、会員数の減少に歯止めをかけ、前年度に実施した会費見直し等の効果を拡大することで収支を改善し、更に魅力あるDAN事業を目指します。

### プレジャーボート救助事業 (救助事業部)

プレジャーボート等が機関故障等の軽微な事故に遭遇した場合に、レスキューステーション(RS)から救助船を派遣し、最寄りの安全な係留地まで曳航救助する等の事業を迅速に実施することにより、海洋レジャーの健全な発展に寄与していきます。

本年度は以下の「事業の適正な実施」、「事業の充

実」及び「事業基盤の強化」に重点を置き取り組みます。

## (1) 事業の適正な実施

引き続き、救助の核となるRSの充実に取り組みます。特に、本年度からサービスを開始する九州北部海域内では、入会者数の増加が見込まれることから重点的に開拓します。

また、会員向けの情報提供や講習会への講師派遣など安全性向上に向けた活動を行います。

## (2) 事業の充実

BAN会員が、より安心してクルージングを楽しむことができるよう、12月に導入した新緊急時位置通報システム「BANココNAVI」を的確に運用するとともに、普及の促進に取り組みます。

## (3) 事業基盤の強化

社会的な要請の高まりに応えるため、更なるエリアの拡大とサービス内容の充実に努め、会員数の拡大により収支の改善を実現します。本年度は、次のサービス海域として宇和海（九州東部豊後水道及び四国西岸）での調査を開始することに加え、RSの確保、会員募集活動の実施及び各種イベントへの参加等に取り組みます。

## 振興・普及事業 (企画振興部)

親水事業と舟艇の利用振興事業等を行うとともに、協会各部門との連携が必要な業務や企画的な業務を実施する事により、海洋レジャーの振興と海事思想の普及に貢献することに加え、単独では解決が困難な協会内の課題への対策検討に取り組みます。

## (1) 企画力の充実による事業基盤の強化

過去10年間で、国内の海洋レジャー参加人口は大きく減少しましたが、その様な状況に対応するため、国の施策を踏まえ、関係団体等との協力の下で海の駅等の魅力的な沿岸観光スポットをクルーズする企画や若年層を海へ誘致する施策等の企画に取り組み、海洋レジャー

参加人口の拡大を目指します。

また、DAN事業や試験事業などの協会他部門が直面している課題について、他団体との連携強化や部門横断的な調整を行い、解決に向けた対策検討に取り組みます。

## (2) イベントの充実（親水事業及び舟艇の利用振興事業）

他団体と連携強化を図り、主催又は共催によるボートの体験乗船やディンギーやカヌーなどのマリンスポーツ体験教室等を全国各地で開催します。

また、関係機関へのボート遊びの周知と実体験を目的に、東京湾でのクルージング等を企画し、一般の方が広く利用できる環境の整備に努めます。

## (3) 広報宣伝の推進

発刊から3年目を迎える協会誌「海洋レジャー」の発行や船の文化検定（通称=ふね検）の周知・広報活動、国際ボートショー等への出展を通じた事業広報に取り組み、更なる協会の知名度向上に努めます。

## 小型船舶操縦士の国家試験に関する事業 (特定事業本部・試験部)

小型船舶の航行の安全を確保し事故防止に寄与するため、唯一の指定試験機関として、国土交通大臣に代わって小型船舶操縦士国家試験を実施しています。

本事業は、全国各地で均質なサービスの提供が求められる公益性が高い事業となっています。本年度も、引き続き事業の基本である「事業の適正な実施」と「事業の充実」、「事業収支の安定化」に取り組みます。

## (1) 事業の適正な実施

資格別の小型船舶操縦士試験を適正、確実かつ公正に実施するため、試験員等の人員の確保、試験艇等の設備の整備に計画的に取り組みます。

## (2) 事業の充実

船舶事故の8割を占める小型船舶の事故防止のため、定期研修を通じて試験員の資質向上に努め、小型

船舶操縦士の資格取得が航行の安全に直結するよう試験事業の強化と周知に尽力します。

### (3) 事業収支の改善

全国各地で、均質なサービスを持続して展開するため、一定数以上の受験者数を確保し、適正な収支状況となるよう努めます。

## 小型船舶操縦免許証の更新等に関する事業 (特定事業本部・講習部)

試験事業同様、小型船舶の航行の安全を確保し、事故防止に寄与することを目的に、登録講習実施機関として小型船舶操縦免許証の更新及び失効再交付講習を実施するとともに、登録小型船舶教習所の教員を対象とした教員研修等を行っています。

本年度も、引き続き「講習と研修事業の適正な実施」と「事業収支の改善」に重点的に取り組みます。

### (1) 講習と研修事業の適正な実施

- ① 小型船舶操縦免許証の更新や失効再交付に関する講習、小型船舶操縦者の遵守事項違反者を対象とした再教育講習を適正に実施します。
- ② 教員研修を適正に実施します。
- ③ 設備等の整備に計画的に取り組みます。

### (2) 事業収支の改善

- ① 受講者募集の窓口となる海事代理士との連携強化、漁業協同組合や官公庁などの大口顧客の取り込み、イベントへの出展や体験乗船会を通して受講者数の確保を図ります。また、多数の講習受講者を協会に紹介する等、顕著な功績を上げた海事代理士等に対する褒賞制度を継続します。
- ② インターネットから直接協会に更新講習を申請した受講者に対し、次回更新講習案内を電子メールで送信するシステムを導入し、受講者の回帰率向上を図ります。
- ③ 試験事業と連携を強化するなど業務の効率化を追求し、経費の削減を図ります。

## その他事業(収益事業)

当協会は、「ダイビング緊急医療援助事業」から「小型船舶操縦士の国家試験に関する事業」までの4事業に「沿岸レジャーの安全活動事業」を含めた5つの事業を継続(公益)事業として国へ届出しており、それぞれの事業目的を達成するため毎年一定額の支出が求められています(「公益目的支出計画」=平成25年内閣府提出)。

その支出を補い、一般財団法人として必要な収益を確保し、持続的に発展していくことを目的に、以下の「その他事業」に取り組んでいます。

- ① ダイビング保険事業
- ② 船の文化検定に関する事業
- ③ 所有艇の貸出しに関する事業
- ④ 小型船舶関係海事書籍等の販売に関する事業
- ⑤ 不法係留船対策用暫定桟橋等の管理業務に関する事業
- ⑥ 教本出版事業
- ⑦ 修了試験問題の提供に関する事業

本年度は、「その他事業」の収支を改善するため、以下の事業に、特に重点を置いて取り組みます。

### (1) 教本出版事業

登録小型船舶教習所の学科教本については、教本として採用されている他団体が作成したものを買い取り、頒布していますが、将来的な教本採用を前提として学科教本を自主作成し、出版することで収益倍増を図ります。

### (2) 修了試験問題の提供に関する事業

登録小型船舶教習所での学科修了試験に使用する試験問題の提供は、唯一の指定試験機関である当協会が、登録小型船舶教習所制度発足時(平成16年3月)から継続して、現在の方法で実施してきました。

しかしながら、国家試験受験申請者総数に占める登録小型船舶教習所コース申請者の割合が50%を超えた現在、登録小型船舶教習所の負担等に配慮したうえで、受益者負担の考えに基づいた提供料金の徴収方法に変更し、当該事業の収益向上が図れるよう、平成31年4月導入に向けて取り組みます。

# column 2

## No.5 | 一重つなぎ・二重つなぎ

ロープの端と端をつなぎ合わせる場合に用いる結び方です。

一重つなぎでは解けるおそれがある場合は、二重つなぎを行います。

### 一重つなぎの手順

太さの違うロープをつなぐときは、太い方のロープで輪を作り、そこに細い方のロープを通します。



### 二重つなぎの手順



## 編集後記

協会誌「海洋レジャー」が皆様のお手元に届くころは夏も後半でしょうか。7月は記録的な猛暑となり、冷凍スポーツ飲料が需要に追いつかない程でした。海や川、湖で活動される皆様には体調にくれぐれも留意いただきマリンレジャーをお楽しみください。

さて、月日の経過も早く、協会誌の創刊から2年が経ちます。協会誌の編纂にあたっては、皆様からの温かいご支援、ご理解にあざかり心から御礼申し上げます。

夏号の編集作業は4月から徐々に始まり7月中旬まで続きます。6月、7月に入ると体験乗船会やイベント出展などと同時進行しており「体力勝負!」的な面もありますが、皆様に当協会の業務についての理解を深めていただきつつ、マリンレジャーを安全に楽しんでいただくため、こんがりと日焼けしながら励んでおります。

今回の特集、「東京湾クルーズ（東京湾内における、現状の水面利用環境などを海上から視察）」にもクルーとして参加させていただきました。現状の把握と今後の親水及び舟艇利用の振興策を検討すべく、クルージングと座談会では「より多くの方に海洋レジャーを楽しんでいただきたい」をメインテーマに、国土交通省から「海洋基本計画」や「C to Seaプロジェクト」、「海マジ!」が、関係団体からもそれぞれの振興策が出され、海洋レジャーの普及振興のために相互が協力、連携していくことの必要性を改めて認識できた良い機会となりました。

その他、水難・海難事故防止を目的とした会議「JBWSS（日本水上安全・安全運航サミット）」や小型船舶免許取得体験記など幅広い情報提供をさせていただきました。

今後もマリンレジャーを安全に楽しんでいただくために、有益な情報提供ができるよう努めてまいります。

「海洋レジャー」編集部

2018.Vol.5

# 海洋レジャー 第5号

平成30年8月20日発行

発行元

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association

発行人：理事長 佐久間 優

〒231-0005 神奈川県横浜市中区本町4-43 A-PLACE馬車道9F

本部（代表）：TEL.045-228-3061

安全事業部：045-228-3066 ダイビングに関する緊急医療援助事業／沿岸レジャーの安全活動事業

救助事業部：045-212-9284 プレジャー・ボート救助事業

企画振興部：045-228-3068 振興・普及事業（本誌「海洋レジャー」担当）

試験部：045-264-4170 小型船舶操縦士の資格に係わる国家試験に関する事業

講習部：045-264-4171 講習事業（操縦免許証の更新・失効、遊漁船業務主任者講習）

[www.kairekyo.gr.jp](http://www.kairekyo.gr.jp)

# (一財)日本海洋レジャー安全・振興協会 役員、評議員の構成及び、 賛助会員一覧

(平成30年7月1日付)

## 評議員名簿

氏名	所属	役職
稻石正明	東京海洋大学	理事・副学長
加藤 茂	一般財団法人日本水路協会	理事長
加藤 毅	株式会社光電製作所	代表取締役社長
小坂光雄	ヤンマー株式会社	エンジン事業本部 船用営業統括部専任部長
小島和子	レディース・フィッシング・クラブ・オブ・ジャパン	会長
田久保雅己	株式会社舵社	常務取締役
竹長 潤	ヤマハ発動機株式会社	人事本部渉外部 渉外担当部長
田村雄一郎	学識経験者	
南部大氣	日本船具株式会社	代表取締役
西島浩之	一般社団法人日本マリーナ・ビーチ協会	参与
前田彰一	学識経験者	
松井正昭	株式会社マツイ	名誉会長
松浦道夫	学識経験者	
吉海浩一郎	一般社団法人日本マリン事業協会	専務理事

(五十音順)

## 役員名簿

役職	氏名	所属
会長	戸田 邦司	一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
理事長	佐久間 優	一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
常務理事	平田 友一	一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
	田中 俊二	一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
理事	井手 祐之	一般社団法人日本船舶機関士協会
	葛西 弘樹	一般社団法人日本船長協会
	金子 光夫	公益財団法人マリンスポーツ財団
	鈴木 浩司	公益財団法人日本海事科学振興財団
	中尾 準男	深田サルベージ建設株式会社
	服部 博	横浜ベイサイドマリーナ株式会社
	服部 正樹	海の駅ネットワーク
	宮下 高行	学識経験者
監事	森 雅人	日本小型船舶検査機構
	荒川 和彦	学識経験者
	菊井 大蔵	公益社団法人日本水難救済会
		理事長

(順不同)

## 賛助会員

法人名
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社
株式会社朝日海洋開発
一般財団法人尾道海技学院
株式会社オリエントコーポレーション
公益財団法人海上保安協会
公益社団法人関西小型船安全協会
関西潜水連盟
公益社団法人関東小型船安全協会
公益社団法人九州北部小型船安全協会
國富株式会社
クマスジェフ
国際化工株式会社
国際指導者連盟
国際ダイビングスクール協会
一般財団法人舟艇協会
政洋汽船株式会社
公益社団法人瀬戸内海小型船安全協会
株式会社ゼニライトブイ
公益社団法人全国漁港漁場協会
セントラルスポーツ株式会社
損害保険ジャパン日本興亜株式会社
公益社団法人中部小型船安全協会
東京海上日動火災保険株式会社
日本アクアラング株式会社
公益財団法人日本海事科学振興財団
公益財団法人日本海事広報協会
日本海中技術振興会
公益社団法人日本海難防止協会
一般財団法人日本航路標識協会
日本小型船舶検査機構
一般社団法人日本サーフィン連盟
日本職業潜水教師協会
公益社団法人日本水難救済会
一般財団法人日本水路協会
日本スクーバダイビング連盟
日本船具株式会社
一般社団法人日本船舶電装協会
一般社団法人日本マリーナ・ビーチ協会
一般社団法人日本マリン事業協会
株式会社パディ・アジア・パシフィック・ジャパン
公益財団法人浜名湖総合環境財団
深田サルベージ建設株式会社
古野電気株式会社
株式会社マツイ
三井住友海上火災保険株式会社
ヤマハ発動機株式会社
ヤンマー株式会社

計 47法人

(五十音順)

