



ISSN 2433-5185

2019.
Vol.

6

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。

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



安全事業部
沿岸レジャーの安全活動



企画振興部
海洋レジャー情報の整備と提供



一般財団法人
日本**海**洋**レ**ジャー
安全・振興**協**会



救助事業部
プレジャーボート救助システムの運営



特定事業本部
海へのパスポート ボート免許の取得と更新

CONTENTS

海洋レジャー 第6号

- 2 巻頭言
“ポパイと海の仲間たち”
海の交遊録 No.2＝長谷川 至
- 4 「ユニバーサルサービスの提供；適正、確実かつ公正に！」
理事長 佐久間 優
- 6 東京湾 運河クルーズに挑戦
- 10 セーリングとオリンピック——日本セーリング連盟
- 12 サーフィンとオリンピック——日本サーフィン連盟
- 14 安全推進マリーナ——第八管区海上保安本部
- 16 **column** 世界の小型船舶免許事情
- 17 安全事業部より
- 23 救助事業部より
- 41 企画振興部より
- 47 **column** ロープの種類と取り扱いについて
- 49 特定事業本部より
- 59 小泉、免許、取るってよ
- 60 IBWSS
- 62 JPBOT
- 65 協会だより 総務部より
- 71 編集後記



世は高度経済成長期、 大学ヨット部で送った青春時代

日本のマリン業界を牽引した長谷川 至さんとの、学生時代から続く交遊

日本海洋レジャー安全・振興協会の戸田邦司会長と、マリンレジャーの普及に貢献してきた海の仲間たちとの交友を、楽しいエピソードを交え紹介していくこの巻頭企画。第2回は、ヤマハ発動機（株）代表取締役社長や日本舟艇工業会（現・日本マリン事業協会）会長といった、日本のボート、ヨット業界を牽引する重責を歴任した長谷川 至さんです。戸田会長とは大学ヨット部の先輩・後輩の間柄。ヨット、ボートの専門出版社・舵社の田久保雅巳常務を聞き手・進行役に迎え、懐かしい話題から、日本のマリンレジャー普及のヒントまでを語り合っていました。（前後編2回に分けて掲載します）

東京夢の島マリーナのマリンセンター内にあるアトリウムに展示されたセールボート（ドラゴン級）の前で、学生時代の懐かしい写真を見ながら思い出を語る長谷川さん（左）と戸田会長



田久保：お二人は学生時代からお付き合いがあり、また、卒業後も同じ海の業界でお仕事をしてこられました。いろいろ懐かしい昔話もあると思いますが。

戸田：昔から一度お伺いしたいと思っていたんだけど、長谷川さんが周りから“ティムさん”と呼ばれているのはどうして？

長谷川：アメリカ駐在中に付けられたんです。向こうの人には日本人のファーストネームはわかりづらくて、同じイニシャルのあだ名で呼ばれる。ただ、“とおる”のTは、トムやテッドといった普通のは売り切れちゃっていて、回ってきたのがティム。「ちょっと可愛いんだが、ティモシーの略だ」と。何年も呼ばれていると、本当の自分の名前のように思っちゃうんですね。

田久保：戸田会長もあるじゃないですか。ポパイって。

戸田：ポパイは、昔、横浜で飲んでいるときに、友人に勝手に宣言されたんです。「お前をこれからポパイと命名する」ってね。

田久保：ポパイ・ザ・セーラーマン！ 船乗りとはうらやましい。ところで、お二人は横浜国立大学のヨット部出身ということですが、お互いの在学期間はオーバーラップしていたんですか？

長谷川：僕が昭和31年に入学したときに、戸田さんは2年生。1年先輩です。あの頃は横浜の蓮光寺というお

寺の本堂で、布団を借りて合宿していました。

田久保：その頃、ヨット部には何人くらいいたんでしょう？

戸田：30～40人くらい、いましたね。A級とスナイブ級に乗ってた。僕はスナイブ屋。

長谷川：僕は戸田さんのクルーもやりましたよ。先輩だから「おいっ」てご指名いただいたら、そりゃあ、やらなきゃならない(笑)。

田久保：怖かったんですか？ 戸田先輩は。

長谷川：見た目は昔から怖い(笑)。でも、二人のときは怖くないですよ。かといって、優しくもなくて、厳しかったですけどね。上司としてはカンファタブル(居心地がいい)。ただ、まさか、運輸省(現・国土交通省)に入るとは思ってもみなかった(笑)。役人らしくない役人でしょう。その後、政治家までなられて、幅の広い人なんですよ。

田久保：ヨット部ではレースにも出たんでしょうか？

戸田：出ましたよ。でも弱くて、2部で5～6番目だったな。1部に上がったこともあるけど、すぐ2部に戻る。

長谷川：戸田さんの代で昇格。僕の代で戻った(笑)。

田久保：当時、ヨットはお金持ちのスポーツというイメージだったでしょう？ 世間的には。

長谷川：言われてたね。“パリの貧乏人”みたいなニュアンス。貧乏だけど、ちょっとだけ格好いいの(笑)。

田久保：ヨット自体は学校が買ってくれたんですか？ それともOBの援助とか。

戸田：学校もいづらか出してきていたんじゃないかと思うけど……。

長谷川：その頃、ダンスパーティーを1晩やると、新艇が1隻買えた。だから、ヨットの練習より、パーティー券売り(笑)。でも、それで買えるんだから、大したもんだと思いますね。

戸田：女子学生とかに頼んで、パー券売ってもらってたね。

田久保：お二人ともモテたでしょう。おそろいのブレザーなんか着込んで。

戸田：モテるわけない(笑)。所詮、貧乏人なんだから。ブレザーなんかとても買えなかった。

長谷川：クルージングもやりましたね。覚えているのが、千葉の館山で夏合宿をやったとき。なぜか夜中に出発して、5～6時間掛けていった。あれはなぜ夜中だったんだろう？

戸田：あのときはね、朝鮮戦争のさなかで、横須賀に潜水艦の侵入を防ぐ防潜網があったんだよ。それが開く時間に合わせて出るから、夜中になった。部で持っていたディンギー12～13隻に分乗して、確か誰かから預かっていた古い26フィートのクルーザーで伴走して行ったんだ。

長谷川：確かあのときは台風が来た翌日で、すごく吹いていて大変だった。船首が突っ込みそうになるから、僕は一番後ろに座らされて。そのころは怖いなんてわからず、そんなものかと思っていたけど、あとから考えると無茶でした。

戸田：学生時代はそうだったね。同期とエンジンの付いていない船で、伊豆の下田まで行ったこともある。

田久保：航法機器も何もない時代ですね。

戸田：だから、本当の推測航法です。それで、途中で雷に遭って、コンパスがダメになり、どっちに向いているのかわからなくなったりね。よくやってたな。

田久保：そんな学生時代、お二人は3年間、ヨット部で一緒にやられていたと。その後、お付き合いはあったんでしょうか？

長谷川：戸田さんが卒業されてからしばらく、コンタクトはなかったですね。

田久保：次にお会いになったのは？

戸田：僕が運輸省を退官したあと、ヨーロッパで会ったんだよね。

(以下、次号に続く)



横浜国立大ヨット部時代の写真。下段左から2番目が戸田会長。中段、ハンチングの男性の左が長谷川 至さん

長谷川 至 (はせがわ・とおる)

1936年生まれ。横浜国立大学卒業後、ヤマハ発動機(株)に入社。マリン事業部長、マリン本部副本部長、欧州本部長、常務取締役総務本部長などを経て、2001年にヤマハ発動機の第5代社長に就任。その後、同会長、日本舟艇工業界会会長などを歴任

ユニバーサルサービスの提供 適正、確実かつ公正に！

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

海の仲間の皆様には残暑お見舞い申し上げます！ 当協会の事業活動に対し、平素より多大なるご支援とご協力を賜りまして、誠にありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

平成30年度はおかげさまで、協会が実施する全ての事業は順調に推移し、晴れやかな気持ちで新しい元号の年度を迎えることができました。今回は、特に業績が良好であった、小型船舶操縦士国家試験と操縦免許証更新等講習についてお話をしたいと思います。



1. 沿革

小型船舶の免許制度について簡単に触れておきます。小型船舶に係る資格は、明治時代に制定された船舶職員法の昭和26年改正に伴い、海技従事者資格の最下級に「小型船舶操縦士」を設けたことが始まりです。昭和49年には、現在の小型船舶操縦士に通じる免許制度が誕生し、協会の前身である(財)日本モーターボート協会が小型船舶操縦士試験機関として指定を受け、新制度に基づく国家試験を開始しました。昭和58年には、STCW条約批准に伴い海技免状に5年毎の更新制度が導入され、協会も更新等講習実施機関として活動を始めました。そして平成15年には、小型船舶の船長を「小型船舶操縦者」と位置づけ、海技士の資格制度から小型船舶操縦士を分離する改正法が施行されました。法律名も「船舶職員及び小型船舶操縦者法」となり、一級、二級と水上オートバイ専用の特種小型船舶操縦士の3区分に資格が再編成されました。また、旅客を運送する者を対象とした特定操縦免許制度が創設されて現在に至っています。

2. 現状

現在、小型船舶操縦士の免許を取得するには小型船舶操縦士国家試験に合格しなければなりません。以前は国家試験の一部が免除となる公認の小型船舶教習所が少なかったこともあり、直接国家試験を受けて免許を取得する方法が主流でした。ところが平成16年には、当時の内閣による構造改革を受け、登録小型船舶教習所が誕生しました。一級の実技教習に使用する教習艇の要件が大きく緩和されるなど参入の障壁が低くなり、登録小型船舶教習所が急増しました。これに伴って、協会が実施する国家試験の受験者数は年々減少の一途を辿り、学校関係を含む登録小型船舶教習所が105社を数える現在、免許取得者の過半数はこの教習所を経て資格を取得するようになりました。また、登録小型船舶教習所に加えて、更新等講習実施機関も登録制になったことでその数が増え、更新等講習についても協会のシェアは減少いたしました。

協会は、このような環境の大きな変化に適切に対応しながら国の負託に応えるべく日々努力を続けています。

3. 使命

協会は、国の指定を受けて小型船舶操縦士の国家試験を実施する唯一の試験機関であります。ユニバーサルサービスの提供を適切に行うことは協会の使命であり、集客が見込める都市部でのみ実施するということではできません。全国津々浦々、北は北海道利尻島から南は沖縄県宮古島まで、たとえ受験者数は少なくとも、適正、確実かつ公正に国家試験を実施しています。これは試験に限ったことではなく、更新等講習実施機関としても協会が実施するからにはユニバーサルサービスを貫き、全国各地で操縦免許証の更新者がいれどこへでも出向いて講習を実施しています。

例えば利尻島では、島民の皆様が操縦免許を取得したり操縦免許証を更新したりするには、稚内や小樽まで足を運んで頂いていたものを、協会が現地に出向いて試験、講習を実施することでその負担は大きく軽減されました。

また、一般的に漁場で水上オートバイを乗り回すことはプレジャーボート以上に敬遠されるものと当初は思い込んでおりましたが、島内の若手漁業従事者の考えは全く異なっておりました。日中のオフの時には、周囲のゲレンデにおいて水上オートバイで遊びたいことが確認されたのです。協会は、その要望にお応えして、特殊小型の試験を実施することになりました。利尻富士の麓では、冬期はスノーボートが盛んですが、水上オートバイはこれに匹敵する人気を博することになりました。

4. そして…

協会は、平成16年度以降の財政悪化に伴い、各種の合理化が進められました。しかしながら、私は、協会の使命を自覚し、長期の経営視点に立って、直近の5年間は、人員及び設備の計画的な充実を行ってまいりましたが、今後もこの方針は変わりません。また、「安心、安全、確実な知識は国家試験で!」のキャッチフレーズのもと、皆様のニーズに的確に対応した試験・講習事業を行ってまいります。

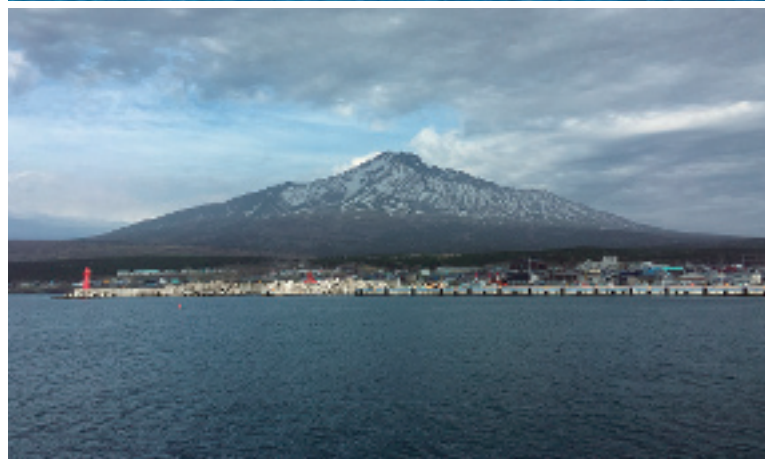
昨年は西日本豪雨に代表される天災が頻発し、マリンレジャーそのものが自粛ムードにある中で、小型船舶操縦士国家試験申請者数、更新講習受講者数は前年度

比でプラスに転じています。中でも比較的天候の安定していた東日本の各地方事務所は軒並み大きく数値を伸ばしており、潜在的なマリンレジャー愛好家の存在が感じられます。

これは皆様に宛てた 我々のメッセージです!

協会は、試験、講習事業等の特定事業に加えて、海洋レジャー参加人口の拡大を目指す振興・普及事業、プレジャーボート等の救助を行うBAN事業そしてレジャーダイビングの安全を支援するDAN事業を展開しております。これら各部門が連携し、様々なイベントを通じて海洋レジャーの楽しさを伝えるとともに、安全対策の一層の充実に取り組んでいきたいと考えます。協会の設立目的である海洋レジャーの健全な発展には、多くの皆様に海の仲間に加わっていただくことが不可欠であります。

今後とも、暖かくご理解、ご支援ください。我々を!



右：小型船舶操縦免許証を手に出航前の記念撮影。笑顔の中にも若干の緊張が……

免許取り立て＆ペーパードライバーの女子だけで

スカイツリー

ゲートスリッパ

東京湾運河クルーズに挑戦！

彼女たちお手製の目的地ラベル。気合入ってます

お台場

浜離宮

どんなレジャーもそうですが、プレジャーボートは特に経験が大事。小型船舶操縦士の免許を取得したからといって、すぐにボートを自在に乗りこなせるわけではありません。それだけに、最初の一步を踏み出すときは大きな不安がつかまといます。ビギナーにとって何が障壁で、どうすれば手軽にボートを楽しめるのか。そのあたりを体当たりで明らかにすべく、免許取り立て＆ペーパードライバーの関東事務所女子5人がチームを組み、クルージングを敢行しました。

今回のミッションは、ボートビギナーが安全かつ低コストで手軽に楽しめるデビュークルージングの提案です。実際のプランは5人で話し合い、レンタルボートで東京湾湾奥の名所を巡る運河クルーズに決定。銀座や築地からすぐの東京都心にある勝どきマリーナで、ヤマハマリン

クラブ・シースタイルを利用することになりました。

シースタイルでは、初めてのホームマリーナ（拠点）を利用する際、事前の安全レクチャー（もしくは講習会）を受ける必要がありますが、これも“取り立て＆ペーパー”の女子には願ったり叶ったり。クルージング当日から

さかのぼること2週間ほど前、レクチャーを受講し、ベテランのマリーナスタッフの指導で、操船のおさらいをかねて、コース上の要注意箇所を念入りにチェックしました。

こうして迎えた当日の朝、集合した5人は、ワクワクよりドキドキが勝っているのか、若干硬めの表情。マリー



今回の使用艇はヤマハFR-23アクティブセダン。150馬力船外機搭載の8人乗り。キャビンがあるので、雨が降っても安心です



東京都中央区にある勝どきマリーナは、東京湾湾奥の運河に面した、都心のど真ん中にある東京湾ボートिंगの拠点で、免許教室、ヤマハマリンクラブ・シースタイル、チャーターボート、ドライビング講習会などを行う、文字通り東京の海を遊ぶためのエントランス。地元の人に人気のカフェも併設



クルーズ実施の約2週間前に、安全レクチャーを受講。シースタイルでは、初めてのホームマリナーを利用する際、これが必須です



レクチャーでの乗船体験をもとに、事務所でクルーズ計画を立てます。「遠足みたいに計画を立てるときがすごく楽しくて、頭の中でコースを何周もしました」との声も

ナの前でシースタイルの受付を済ませると、スタッフから当日使用するボートや備品などの説明を受け、さらには、忘れてはならない発航前点検をしっかり行い、スケジュール通り午前10時にはポンツーンを離れました。

一行がまず目指すのは、隅田川を遡った吾妻橋。出航後すぐに現れる幅の狭い水門や係留された屋形船の脇などの“難所”に遭遇すると、みんな(主にドライバーとナビゲーター)に緊張が走りますが、無難に切り抜けてボートは進みます。そして隅田川本流に入り、永代橋、清洲橋とくぐるころには、肩の力が抜けたのか、よ



クルーズ当日、まずマリナーのフロントにてシースタイルの受付を行います

初めてのクルーズだけに準備は万端。タイムスケジュールやルートマップ、持ち物リスト、河川標識まで掲載した計6ページもの“しおり”を制作

今回のルートマップ。徐行区域や要注意箇所などの情報に加え、見所、撮影ポイントなども書き込んだ



当日の気象海象をチェック。風も弱く、コンディションはよさそう。日差しがないのも、お肌には優しい!?



持ち物リストに挙がっていた酔い止め、双眼鏡、日焼け止め、絆創膏も持参



当日の服装は、濡れてもいい上着(レインウェア)、滑りにくいスニーカー、サングラス……などなど。ライフジャケットはマリナーで用意してくれます



シースタイル艇は、いつ利用してもきちんと整備されていますが、念のためエンジンをチルトアップしてプロペラの点検。「異常なし!」

下：いよいよ出航。免許取り立て&ペーパードライバー女子だけのクルージングがスタートしました

右：緊張気味の5人。ドライバーの横に立つのはマップを持ったナビゲーター役。この写真を撮った男性カメラマンは、航行中、アドバイスも手助けも一切しておりません





最初の“難所”、幅の狭い水門が現れました。朝潮運河から佃水門をくぐって隅田川派川（はせん）～本流と遡上し、最初のウェイポイントを目指します



左：オブジェとスカイツリーをバックに、用意したフキダシと自撮り棒で記念撮影
右：吾妻橋付近に到着。高速道路越しにビール会社本社ビルに鎮座する有名な金色のオブジェ、そしてスカイツリーの威容が拝めるポイントです

出航して2時間。ちょうど正午ごろには、周囲に他船のいない広いエリアで、軽いランチタイムとしゃれ込みます



下：新木場の貯木場付近では、*恐竜橋。として子供にも人気の東京ゲートブリッジを背景に



上：用意してきたのはサンドイッチにフルーツ、お菓子。手作り……ではないそうですが、船上でいただくランチは格別です

く知っているはずの都心が、普段とはまったく違う表情を見せる水上からの光景に船上は大盛り上がり。

そうこうする間に、最初のウェイポイント、吾妻橋に到着しました。金色のオブジェで有名なビール会社本社ビルや、その向こうに顔をのぞかせ

るスカイツリーをバックに記念撮影。そしてドライバーが交代し、今度は隅田川を南下。次なる目的地に向かいます。こんな具合に予定のコースを五つのレグに区切り、5人全員が交代で操船を担当し、運河クルーズの名所を巡っていきます。

途中、水上バスとの行き合いに戸惑って汽笛を鳴らされたりと、どぎまぎすることもありましたが、新木場の貯木場付近の広い水面で漂いながら、用意していた軽めのお昼を楽し

東京湾沿岸エリアの象徴、レインボーブリッジをくぐり、お台場に向かいます

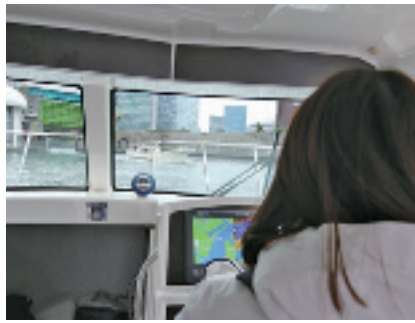


もちろんここでも「はいポーズ!」。だいふ、みなさんの表情も柔らかくなってきました





お台場からは最後のレグ。タイムスケジュール通りに進んでいるので、予定通り、浜離宮に寄ってから帰港することに



浜離宮の水門に近づく、出船が。安全な距離を取り、落ち着いて出港を待ちます

ボートでアクセスできる名所、浜離宮恩賜庭園にて。日本庭園と高層ビルが魅せるコントラストの妙



予定通り、午後1時に勝どきマリーナに帰港。最後の関門、着岸作業は、マリーナのスタッフさんがサポートしてくれました

マリーナのカフェでミニ反省会。「次は違うところにも行ってみたい」との声がありました



無事にクルージングを終えた5人。安心感と達成感で、笑みがこぼれます。ちなみに、今回の全行程は約17マイル、ガソリン代は5,000円でした

み、お台場や浜離宮など予定していた目的地をコンプリー。見事、スケジュール通り、午後1時に勝どきマリーナへと無事帰港したのです。

「あらゆることを想定していたつもりでも、実際に水上バスに出会うと、どっちに避けるのかわからなくなったり。やっぱり、経験しないとわからないことが多いですね」

「離岸担当のトップバッターですごく

不安でしたが、キャプテンが『もうちょっと左』などアドバイスをくれて、安心して操船できました」

「事前にレクチャーを受けていたので、安心感がありました。同じ場所を一度経験しているのは大きいですね」

「ボートの操船は久しぶりで不安でしたが、準備に時間をかけたのがよかったのか、途中から景色を見る余裕

ができてきました」

「最後の水門と着岸を無事おえ、降りたら手が震えていました(笑)。今回の経験を自信にして、また違うところにも行ってみたいですね」

口々にデビュークルーズの感想を聞かせてくれた5人。このあと、近くの月島まで足を伸ばし、名物のもんじゃ焼きに舌鼓を打ち、大いに盛り上がったクルーズ女子会なのでした。



クルージング終了後、一行は、打ち上げ会場のある月島まで徒歩で移動。10分程度で到着したのは、「もんじゃ ひろ 仲通り店」



とりあえずのビール&ソフトドリンクで「お疲れさま〜」の乾杯。当日は電車移動なので心置きなくアルコールを楽しめます

一人当たり 約9,000円で
1日遊べました

項目	合計金額	一人当たりの金額
FRレンタル(3時間)	23,300円	4,660円
ガソリン	5,000円	1,000円
もんじゃランチ	14,740円	2,948円
船上おやつ	1,968円	394円
合計	45,008円	9,002円

セーリングとオリンピック

開国と共に始まった 日本のセーリング史

日本でレジャーとしてのセーリング競技が行われるようになったのは、1858年の開国からまもなくのことと伝えられている。200年以上に渡って鎖国を続けてきた日本で最初にヨットを楽しんだのは、横浜や神戸などオープンポート近くに多く居住していた外国人たちで、明治終盤になると日本人もレースに参加するようになり、1932年、関東、関西、九州のセーラーたちが集まって日本セーリング連盟の前身である日本ヨット協会が設立された。

セーリング競技で初めて五輪に

出場したのは、日本ヨット協会設立から4年後の1936年に開催されたベルリン五輪だ。財部実選手／三井卓雄選手がスター級で、藤井紀雄選手がオリンピックヨレ級で戦い、それぞれ11位、22位の成績を残している。ベルリン大会の次は東京での五輪開催が決まっていたが、第二次世界大戦の影響で中止に。横浜港沖で行われる予定だったセーリング競技も幻となった。

ちなみに、当時の競技種目名はセーリングではなくヨット。ヨット競技は1896年にギリシャのアテネで開催された第1回近代五輪の競技種目だったが、悪天候のため実施されなかつ

た。五輪で最初にヨット競技が実施されたのは1900年のパリ五輪から。その後、1984年のロサンゼルス五輪からボードセーリング(ウインドサーフィン)が種目に加わったことで、競技名がヨット競技からセーリング競技に変更され現在に至っている。

セーリング競技 初のメダルは470級

戦後、日本が五輪に復帰したのは、1952年のヘルシンキ大会。セーリング競技はフィン級で出場を果たしている。1964年、オリンピック用に新設された神奈川県の大磯ヨットハーバーにて東京五輪のセーリング競技

470級男子





レーザーラジアル級



RS:X級男子

が行われた。日本勢はフィン級、FD級、スター級、ドラゴン級、5.5m級の全5種目に出場。地元開催で気合十分だったが、大会コンディションは予想外の強風で日本選手は苦戦を強いられ、最高位はスター級の石井正行選手／大久保隆史選手の13位

だった。このオリンピックをきっかけに江の島ヨットハーバーは日本のセーリング競技の聖地となるのである。

日本セーリング界の転機となったのが、1976年のモントリオール五輪で2人乗りの470級が採用され、小松一憲選手／黒田光茂選手が10位という成績を残したことだろう。乗員の適正体重が130kg前後と軽量で日本人に適していたこともあり、国内では五輪に先立ち大学選手権種目に採用され、今日まで大学、実業団などで最も盛んに活動が行われている種目だ。

470級の日本選手層の厚さは、世界選手権での優勝や、モントリオール五輪からリオ五輪まで、女子も同種目が採用されたソウル大会以降、すべての大会で代表選手を送り込んでいることから分かるだろう。そして1996年、日本セーリング競技初の五輪メダル（銀メダル）を女子470級の重由美子選手／木下アリーシア選手が手にした。

1999年、日本ヨット協会と日本外洋帆走協会が合併し日本セーリング連盟が誕生し、日本のセーリング界が新たなスタートを切った5年後の2004年、アテネ五輪で男子470級の関一人選手／轟賢二郎選手が銅メダルを獲得した。

ボードセーリングから フォイリングカタマランまで

来年7月、いよいよ東京五輪が行われる。セーリング競技は前回の東京五輪と同じ江の島ヨットハーバーで

開催されることが決定しており、男女合わせて計10種目を実施。その内訳は、日本の得意種目でメダル獲得も期待できる470級男子、470級女子。一人乗りのレーザー級、レーザーラジアル級、フィン級。高速の2人乗りの49er級、49erFX級。ボードセーリング（ウインドサーフィン）のRS:X級男子、RS:X級女子。そして男女混同で乗る2人乗りのフォイリングカタマラン（水中翼付き双胴艇）ナクラ17級だ。

沖合で行われるイメージの強いセーリング競技だが、五輪では予選レースを勝ち抜いた上位10チームによる決勝レースを岸に近い場所で行うなど、“見える化”対策も進んでいる。レース映像やGPSのトラッキングデータと組み合わせることで、風や波、潮の流れなど自然条件をいかに攻略し、相手チームとの駆け引きを制するかというセーリング競技の醍醐味を感じてもらうことができるはずだ。

オリンピックにおける日本チームのメダル獲得数は男子・女子470級の2つ。2020年の二度目となる東京五輪では、熾烈な代表争いを勝ち抜いてきた470級はもちろん、近年、国際大会で表彰台に上るなど着実に力を付けてきたレーザーラジアル級、RS:X級などでも日本人選手の活躍が期待できる。セーリング競技は2020年7月26日から8月6日に神奈川県藤沢市の江の島ヨットハーバーで行われる。

公益財団法人 日本セーリング連盟

〒160-0013 東京都新宿区霞ヶ丘町4-2
JAPAN SPORT OLYMPIC SQUARE 9階902号室
TEL.03-6447-4881 FAX.03-6447-4882





エアリアル

サーフィンとオリンピック

サーフィン

2020年の東京大会で追加されたサーフィン競技は、千葉県・九十九里の釣ヶ崎海岸で実施されます。

サーフィンはサーフボードを使用して波に乗り、そのスピードやテクニックを競う競技です。1試合(ヒート)につき2人～4人の選手が同時に競技し、選手が波に乗るごとに審査員が採点していきます。そのうち高得点2本の合計で勝敗を決めていくトーナメント方式の競技です。

サーフィンは古代ポリネシアの人たちが木の板を使って遊んだのが始まりといわれており、その後、ハワイで人気が高まりました。現在では全世界で楽しめるスポーツとして発展しています。先駆者であるアメリカ、オーストラリアが強豪国でしたが、

近年はブラジルやヨーロッパの国々も急成長しています。日本も昨年の世界選手権大会で団体優勝し、その実力は世界から認められています。

連盟の活動

一般社団法人日本サーフィン連盟は1965年に創設し、現在では全国70支部、13,000人の会員が属する団体となりました。

団体活動の柱は、「選手の強化」、「裾野の拡大」、「社会貢献活動」です。なかでも、オリンピック競技として注目されることになりましたので、東京大会ではメダル獲得を目指し選手強化を進めています。

これを契機にサーフィンがスポーツとして認められ、教育現場への普及、地域スポーツ活動として広がること

を期待しています。

サーフィン競技を楽しむポイント

① 波が相手のスポーツ

大きな波に乗ることが高得点につながります。波の状況、風向き、潮の満ち引きなどの状況変化を考え、高得点を上げられる波を選び、大技にトライすることが重要です。

② ゼッケンの色で選手を見分ける

審査員は選手が着用する色の異なるゼッケンで見分けます。赤、青、緑、黄色など色分けされ、試合中はこの色で放送などが行われます。

③ 波に乗れるのは1人が原則

2人～4人が同時に競技を行うなかで、波に乗れるのは1人が原則です。そのため、選手は良い波に乗るた



めに場所取りの駆け引きをしています。近年では良い波を奪い合うことを避けるために、試合中に波に乗る優先権（プライオリティ）が与えられるようになりました。

④ 試合の時間が決められている

波の状況によりますが、1試合（ヒート）の時間は20～25分です。スタート



大会中の日本選手の様子



2018年世界選手権大会開会式(愛知県田原市)

と終了はホーンとフラッグの色で、ヒートの経過時間はフラッグの色で示されます。その間に選手は10本前後の波に乗り得点を競い合います。

⑤ 採点は質が重視される

ジャッジは、波の大きさ、スピード、技、力強さ、しぶきの高さなどを審査します。

0点から10点満点で評価し点数を付けていきます。ダイナミックで難易度の高い技が決まると高得点を得られます。

審査員は選手の乗った波ごとに総合的に判断して審査します。全体の流れや技の切れ、演技の終わり方なども対象になります。

大会では乗った波の数よりも、技の質などにより高得点が得られますので、選手はリスクを承知で、高難度の技にチャレンジしていきます。

⑥ 高得点が得られる人気の技

サーフボードとともに波から飛び出して、着水するテクニックが「エアリア



2018年世界選手権大会閉会式。日本団体優勝

ル」です。ダイナミックさと派手さが魅力の大技で、成功する確率は低いです。エアリアルにも多くの種類があり、空中でサーフボードをつかむことや、回転を組み込むなどによって高得点につながります。

また、波が崩れた難しい部分を走っていく「フローター」や、波しぶきが大きく上がる「リップアクション」が人気となっています。

世界大会の国内開催と注目選手

9月に宮崎県宮崎市にて、世界選手権大会が開催されます。オリンピックに向けて世界からトップアスリートが集まり、チームジャパンは上位を目指します。日本からは以下の選手が出場しますので、ご声援をお願いします。

開催概要

期日: 2019年9月7日(土)～15日(日)

場所: 宮崎県宮崎市木崎浜

主催: 国際サーフィン連盟(ISA)

〈日本代表 男子〉

五十嵐カノア／村上舜／大原洋人

〈日本代表 女子〉

前田マヒナ／松田詩野／脇田紗良

一般社団法人 日本サーフィン連盟

〒160-0013 東京都新宿区霞ヶ丘町4番2号
JAPAN SPORT OLYMPIC SQUARE 10階
TEL:03-6434-7341 FAX:03-6434-7795



安全推進マリーナ

海上保安庁の第八管区海上保安本部が、プレジャーボートの海難減少を目指しマリーナと連携して取り組んでいる「安全推進マリーナ」認定制度についてご紹介します。

第八管区海上保安本部(京都府)では、プレジャーボートの安全確保のため、マリーナの会員に対して安全対策、自助・共助の取り組み等を積極的に行うマリーナを、「安全推進マリーナ」として認定する制度を2018年9月に創設しました。同制度の創設は、第四管区海上保安本部(愛知県)及び第六管区海上保安本部(広島県)に続いて全国3番目

で、日本海側では“初”となります。

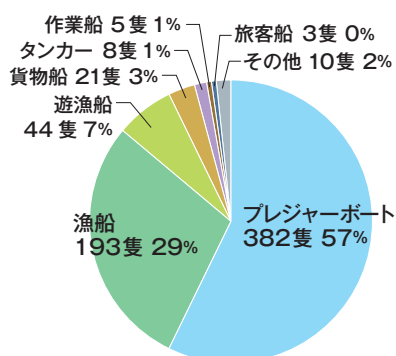
第八管区海上保安本部管内(福井県～島根県)で発生した過去5年間の船舶海難の約6割はプレジャーボートによるものであり、海難を起こしたプレジャーボート船長の半数は管区外在住者(主に中京、阪神地域)という特徴があります。高速道路網がきめ細かく整備されていることから、アクセスがよく、日帰りでも魚がよく釣れる日本海に訪れる管区外の利用者が多いことも、船舶海難が横ばいで推移している要因の一つと考えられます。これらの背景を踏まえ、プレジャーボート愛好者の活動拠点であるマリーナと連携して安全活動を実施していくことが事故減少に効果的と考え同認定制度を創設し、2018年10月に「青戸マリーナ」(福井県高浜町)を第1号の

安全推進マリーナとして認定したので皮切りに、2019年6月末現在で合計9ヶ所のマリーナを認定しています。

第八管区海上保安本部における安全推進マリーナの主な認定要件は、次のとおりです。

- 安全管理基準等を定め、ユーザーに対して安全情報の提供又は安全指導を実施していること。また、発航前点検の実施に係る指導または確認を、確実に実施していること。
- マリーナ職員または会員を対象とした、海上保安官を講師とする安全講習会、訓練等を毎年1回以上開催していること。
- 救助艇(専用の救助艇を持たず、会員所有艇で代用する場合も含む)を所有し、救助体制を確保している、

【過去5年間(H26～30)の船舶海難発生状況】



安全推進マリーナの位置

第八管区海上保安本部管内



計9箇所

※ 2019年6月末 現在

第六管区海上保安本部管内

・広島観音マリーナ（広島県広島市）

第四管区海上保安本部管内

- ・NTPマリーナ高浜（愛知県高浜市）
- ・NTPマリーナりんくう（愛知県常滑市）
- ・ラグナマリーナ（愛知県蒲郡市）
- ・東海マリンサービス（愛知県常滑市）
- ・飛島マリン（愛知県飛島）
- ・マリーナ河芸（三重県津市）



または会員に対し救助支援者（民間救助団体等の利用）の確保を指導していること。

安全推進マリーナに認定されたマリーナの代表者からは、

「常に最新の気象・海象情報入手し、天候の急変の恐れや、出港予定船の性能や操船者の技量から安全な航行が難しいと判断した場合は、ちゅうちょなく出港中止を指導しています。また、会員艇の下架前後

には、マリーナスタッフで船体、各部の動作チェックを行い、少しでも異常を感じたら試運転するなど、発航前点検を徹底しています」（青戸マリーナ）

「洋上でトラブルが発生し電話連絡があった場合は、電話越しにエンジン音やアラーム音を聞いてアドバイスするなどしてトラブルに対応しています。また、毎朝、気象・海象情報を15～20のWebサイトから収集し、会員から問合せがあれば、これ

らのデータと長年の経験を踏まえてアドバイスをしています」（サンクラフトマリン事業部）

など、会員艇の海難防止に対する取り組みを力強く語っていただきました。

第八管区海上保安本部では、安全推進マリーナ認定制度を通じ、官民が連携して日本海で活動するプレジャーボート船長の安全意識向上を図り、安全安心なマリンレジャー環境の実現を目指しています。



マリーナスタッフによるチェックリストを用いた点検整備の様子

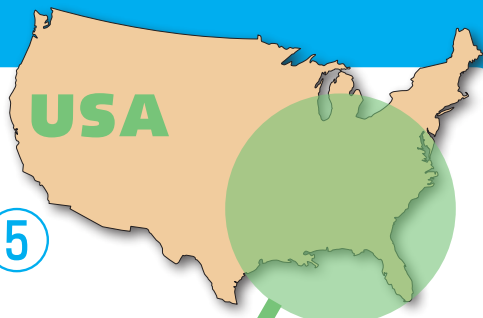


第八管区海上保安本部が認定した安全推進マリーナの所属艇に配布する表示票ステッカー

安全推進マリーナ
紹介ページ

（八管本部HPへリンク）





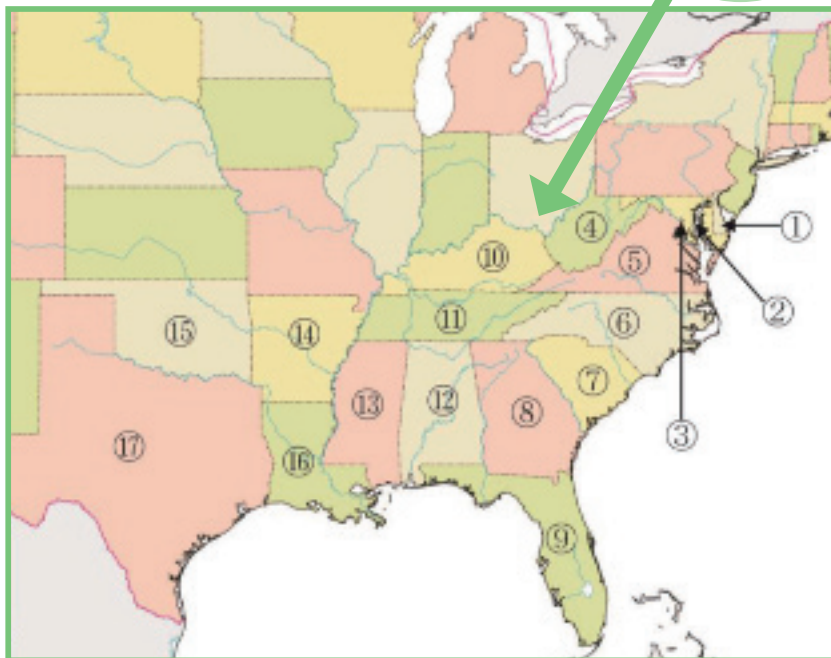
アメリカには免許制度がないの？ 世界の小型船舶免許事情⑤

日本で小型船舶を操縦するためには、ご存じのとおり、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。

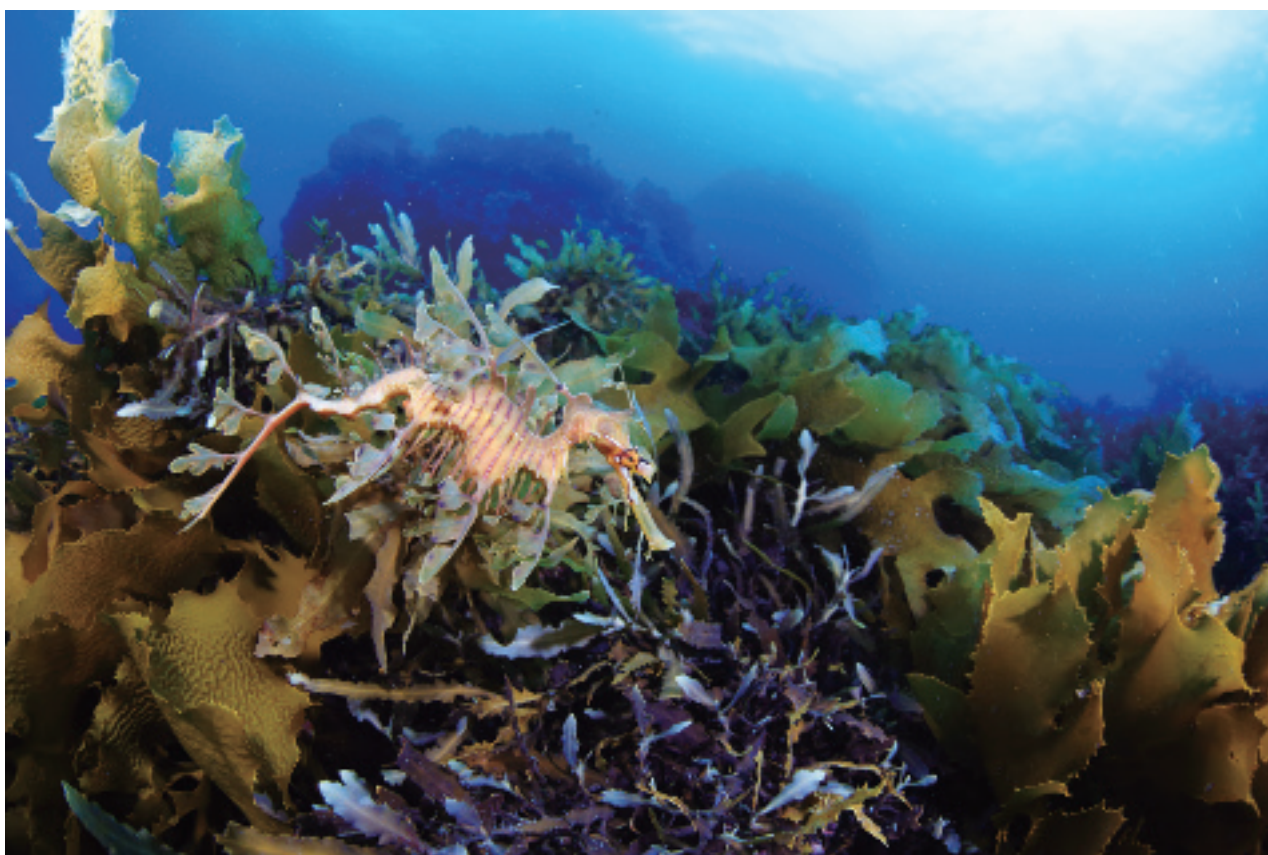
今回はアメリカの国勢調査局による4つの地域区分から、第3地域の⑨～⑰の内容を紹介します。



州 名	条件の有無	内 容 等
⑨フロリダ州	有	1988年1月1日以降に生まれた者は、10馬力以上の動力船を操縦するのにFlorida Boater Education I.D. Cardが必要です。
⑩ケンタッキー州	有	12歳未満は10馬力以上の動力船(水上オートバイ含む)を操縦できません。12～17歳の者が10馬力以上の動力船を操縦するには、Kentucky Boater Education Cardを取得するか、18歳以上のKentucky Boater Education Card資格者の同乗が必要です。
⑪テネシー州	有	8.5馬力以上の動力船を操縦するには、12歳未満の場合、18歳以上の指揮監督者が必要であり、その指揮監督者が1989年1月1日以降に生まれていた場合はTennessee Boater Education Cardが必要です。12歳以上が単独で操縦するにはTennessee Boater Education Cardが必要です。16歳未満は水上オートバイを借りてはいけません。
⑫アラバマ州	有	12歳以上であり、Alabama Vessel Operator's Licenseが必要です。
⑬ミシSSIPPI州	有	1980年6月30日以降に生まれた者はMississippi Boater Education Cardが必要です。12歳未満は21歳以上の同乗が必要です。
⑭アーカンソー州	有	1986年1月1日以降に生まれた者は動力船を操縦するのにBoater Education Cardが必要です。
⑮オクラホマ州	有	12歳未満は、10馬力以上の動力船、水上オートバイ、16フィート以上の帆船を操縦できません。12～16歳が10馬力以上の動力船、水上オートバイ、16フィート以上の帆船を操縦する場合は、Oklahoma Boater Education Certificateを有し、かつ18歳以上の指揮監督者があり、水上オートバイ以外の場合は、緊急操作ができる場所に乗船している必要があります。水上オートバイの場合は監督者から500ヤード以内の視界の中にいなければなりません。
⑯ルイジアナ州	有	16歳未満は水上オートバイを操縦できません。1984年1月1日以降生まれの者が10馬力以上の動力船や水上オートバイを操縦するにはLouisiana Boater Education Cardが必要です。
⑰テキサス州	有	15馬力以上の動力船、水上オートバイ、14フィート以上の帆船を操縦するには、13歳未満の場合、18歳以上でTexas Boater Education Certificateを有する者の同乗と監督が必要です。13歳以上で1993年9月1日以降に生まれた者が単独で操船するにはTexas Boater Education Certificateが必要です。



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。



2019年夏号
Alert Diver Lite

減圧障害を疑う場合の対処について

「常圧（大気圧）での酸素投与は、再圧治療に替わる治療である。」・・・一時期、減圧障害の治療に関し、特定の医師及びインストラクターが講師をつとめるセミナーにおいて、このような主張がダイバーに伝えられました。これに対し、（一社）日本高気圧環境・潜水医学会（以下、高気圧学会）は、このような主張が不適切であることについて「見解」を発表しました。見解を踏まえダイバーにとって何が最重要事項か、ということを含めて説明します。

高気圧酸素治療法入門を編纂する 高気圧学会

再圧治療と酸素吸入に対する見解を発表

高気圧学会は、1966年に発足し、高気圧酸素治療および再圧治療の、減圧障害を含む様々な疾患にもたらす治療効果を研究してきた学会です。同学会が編集する「高気圧酸素治療法入門」は2017年11月に第6版を出版し、高気圧酸素治療の現場で実用書として広く活用されています。

2018年9月、高気圧学会は見解「減圧症に対する高気圧酸素治療（再圧治療）と大気圧下酸素吸入」（日本高気圧環境・潜水医学会雑誌Vol.53 No.3）を公表しました。

“減圧症になった場合の処置は、再圧治療が基本となります。潜水後の大気圧下での酸素吸入は、体の中の過剰の窒素を排出するのに有効であり減圧症の場合でも症状が改善することがありますが、効果に限界があるため、再圧治療によってかわる治療法とはなりません。《～中略～》国際の潜水医学会(UHMS: Undersea and Hyperbaric Medical Society)では、減圧症治療の至適標準（ゴールデンスタンダード）は、米国海軍ダイビングマニュアルの治療アルゴリズムであるとしており、本学会もそれに準じ、再圧治療を基本としたアルゴリズムを提示しております”。

（日本高気圧環境・潜水医学会雑誌Vol.53 No.3より抜粋）

この背景にあったのは、減圧障害への再圧治療の必要性を否定するかのような、最近の日本での一部の主張への危惧です。酸素吸入により症状の改善が見られるとの報告はありますが、だからといって、酸素投与が再圧治療に取って代わる「治療」と言えるわけではありません。

上記「見解」は、病院での減圧障害に対する適切な治療について論じたものです。高気圧学会のような学術集団でのコンセンサスに基づかない主張は、ダイバーの間で大きな波紋を呼びましたが、これにより決着を見ることになりました。

遠隔地で減圧障害を疑う場合の適切な対応は

医師による医学的評価の重要性

さて、ではダイバーにとっての重要な事項は何でしょうか。ダイバーにとって、治療方針は直接関与できない領域です。このため、実際に事故が発生した際には「応急手当をしながら医療機関に搬送すること」が基本事項となります。

浮上後、ダイバーが減圧障害を疑う場合には、医師による評価が必要です。そして、減圧障害と診断された場合には、再圧治療施設（チャンバー）での酸素を使用した再圧が適切な治療方法となります。この施設への移送中は、なるべく100%に近い酸素吸入が必要となりますが、軽症の場合には症状が劇的に改善し、時には症状が消滅することがあります。こういった状況では、常圧での酸素投与で治療が完結する可能性はありますが、完結させるか否かは自己判断でなく、医師による医学的評価を受ける必要があります。

事故ダイバーないしはアシストダイバーによる自己判断で処置を終了することは、彼らが気づいていない徴候に対して適切な治療が行われない危険性ははらんでいます。また、酸素吸入による症状改善が減圧障害であることの確証とはならず、他の疾病が原因である可能性もあります。その場合には必要な治療を受けることができず、やはり深刻な状況となる可能性があります。このことから、ダイバーが浮上後に不調を訴えた場合には医師への相談が必要となるのです。

減圧障害を疑った場合に ダイバーができることは

ホットラインはなぜダイバーにとって有益か

現在、日本には2種（多人数用）チャンバーは42基しか存在しておらず、潜水専門医も限られ、さらには地域偏在しています。このため、治療が可能な施設や、専門知識を持った医師にアクセスすることは容易ではないのが現実です。

このため、DAN JAPANでは会員に向けて「緊急ホットラインサービス」を提供しています。減圧障害を疑った場合に電話し、オペレーターに詳細な症状やダイビングプロフィールを伝え、必要に応じて潜水専門医が対応するサービスです。実際に診断や治療をすることはできませんが、応急手当の方法や医師からのアドバイスを受けることができます。さらに、医療機関を受診したダイバーの主治医に対し、ホットライン医師から治療方針に対するアドバイスも行うことができます。このため、主治医が専門知識を持っていない場合でも適切な対応ができる可能性が高まるのです。

ダイバーが自分を守るためにできること・・・それは、まず減圧障害を疑うための知識を持つこと、必要な場合には酸素吸入できる環境で潜ること、そして、適切なタイミングでホットライン医師を頼ることであると言えるでしょう。

DANニュース

ダイビング業界に向けて 安全情報を発信 SNSやホームページを活用し 安全性向上を目指します

会員サービスの1つである「安全関連情報提供サービス」。スクーバダイビングは水中という特殊な環境で行うスポーツであり、正しい知識を持っていることがとても重要となります。

このため、DAN JAPANでは様々な方法で安全情報を提供しています。会員向け情報誌（会報誌）「Alert Diver Monthly」、2018年夏からはDAN JAPANサイト内に「DANブログ」、そしてこれらの情報を「Facebookページ」にて多くのダイバーに届けています。過去、会報誌は会員のみ提供してきましたが、ダイビング業界全体に向けて発信することにより、全てのダイバーの知識向上を目指します。

●Alert Diver Monthly

DAN JAPANでは、2017年より会員等に向けてWeb版「Alert Diver Monthly」を創刊し、会員専用サイト「MyDAN」にて公開しています。年10回配信しており、2019年7月に26号を発行しました。

「Alert Diver Monthly」は、日本の潜水医学をけん引する潜水専門医による記事や、ダイバーに関連する医学的情報、および安全情報などを掲載しています。多くの情報がネットなどで拡散され、時に適切ではない、もしくは古いと思われる情報もありますが、DAN JAPANでは会報誌を通じて最新で判りやすく、さらには世界での潜水医学の動向を交えながら情報発信しています。

●DANブログ

2018年6月にスタートしたDANブログは、一般に公開されている安全情報です。「医療関連・安全情報」「医療相談」「インシデントレポート」「イベント・セミナー」「トレーニング」などの情報を随時更新しています。

●DAN JAPAN公式Facebookページ

DANブログと同時にスタートし、DANブログの情報を広く

ダイバーに届け、さらにはDANの活動やお知らせなどを投稿しています。ページに「いいね!」することにより、3日～4日程度に1記事ずつ安全情報などが個人フィードに掲載されます。会員・非会員問わずフォローが可能です。

●「Year Book 2017」を創刊 2017年分会報誌がまとめて1冊に

前述の「Alert Diver Monthly」は会員専用となりますが、2017年に発行した10号分を冊子化し、2019年5月に「Year Book 2017」を創刊しました。

会員の皆様は、Alert Diver Monthlyのバックナンバーを全て読むことができます。しかし、付箋を付ける、メモを取るなどができるため、多くの方から冊子化を希望する声をいただいております。2017年分を1冊にまとめて頒布することとしました。

DAN JAPANの使命は、全てのダイバーが安全にダイビングを楽しめる環境づくりです。そのためには、知識の向上がとても重要だと考えています。「Year Book」を頒布することによって、より多くのダイバーが情報を手に入れることができ、安全性の向上につながると考えています。
※現在、送料無料キャンペーンを実施しています。

価格：会員 2,800円（会員以外 3,200円）

購入方法：DAN JAPANホームページ

▶ <https://www.danjapan.gr.jp/shop>



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があります。

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捜索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捜索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®

**ダイビングを楽しむために
安全は
最優先事項**



安心のDAN JAPAN会員サービス

その1

緊急ホットライン (24時間/365日)

ダイビングの緊急事態が発生した際、電話でのアドバイスとサポートを提供。海外DANとも連携で安心

その2

メディカル・インフォメーションライン (医療相談)

潜水専門医によるダイビングに関する医学情報提供。ダイビング前後の相談に回答

その3

レジャーダイビング保険 (傷害保険)

レジャーダイビング中のケガを補償。減圧症や救済者費用にも対応

その4

安全情報提供

年10回のWeb会報誌「Alert Diver Monthly」を発行。正確・最新の安全情報ブックが満載。DAN会員はいつでもどこでも購読可能

その5

再圧治療費補助制度

発症が疑われるダイビングから2週間以内の再圧治療費を一部補助

DAN JAPANは
ダイビングの安全性向上を
目的として活動しています



DAN JAPANは(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会
が運営するレジャーダイバーのための団体です

DAN JAPAN/
(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会
神奈川県横浜市中区本町4-43 A-PLACE馬車道9F
Tel.045-228-3066
✉info@danjapan.gr.jp

詳しいサービス内容は
QRコードでチェック



Illustration & Design Panar/Design

21

正しいスノーケリングを知ろう！

スノーケリング（Snorkeling）とは、「スノーケリング四点セット」を用い、水面での浮力を十分に確保しつつ、水面上を漂うようにして移動し、口にくわえたスノーケルを通して呼吸活動を継続しながら水面下に没することなく水中の様子を観察する活動のことを示します。



【スノーケリング四点セット】

- 水中マスク
- スノーケル
- フィン（足ヒレ）
- 浮力体
（スノーケリングベストやライフジャケット
もしくはウエットスーツなど浮力が確保できるもの）



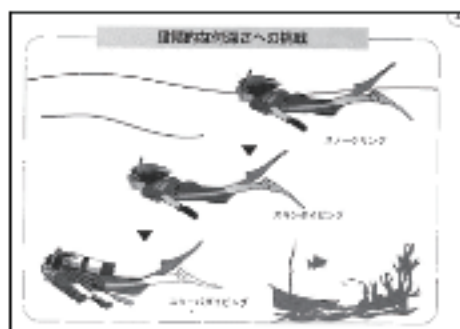
★★★★★ 安全にスノーケリングを楽しむためのポイント ★★★★★

1. スノーケリング四点セットを必ず使用しましょう。

水中マスク、スノーケル、フィン（足ヒレ）、浮力体（スノーケリングジャケットやライフジャケットもしくはウエットスーツなど）を着用し、水面での浮力を確実に確保することが必要です。

2. 講習を受け、認定カードを所持しましょう。

日本スノーケリング協会及び指導団体認定の指導員から講習を受け、スノーケルクリア（スノーケルにたまった水を排出する基本的テクニック）、マスククリア（水中マスクに入った水を排出する基本的テクニック）や正しいフィンワーク（足ヒレの使い方）などの基本的な技術や、安全に活動するための気象・海象や危険生物などの知識を身につけて、楽しみましょう。
また、認められた指導員は指導者保険に加入しましょう。



3. 水中に潜らないようにしましょう。

潜水をする行動は「スキューバダイビング」に分類されます。スキューバダイビングはスノーケリングと異なる知識や技術が必要となります。安易に潜らないようにしましょう。



4. バディやグループで活動しましょう。

単独行動をとらないようにし、バディ行動（2人組で活動すること）やグループ行動など、複数で行動しましょう。また活動中は、常にグループの人数やお互いの体調を確認するようにしましょう。
飲酒後は、絶対に遊泳しないようにしましょう。

5. 日本スノーケリング協会推奨器材を使用しましょう。

取り扱い説明書に関して充分安全を満たすようにしましょう。

【お問い合わせ先】

日本スノーケリング協会（一般財団法人社会スポーツセンター内）

〒206-0003 東京都多摩市東寺方 647 TEL:042-375-1630 FAX:042-375-3374
(URL) <http://www.shakai-sc.or.jp/> (E-mail) sscinfo@shakai-sc.or.jp



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.8 西福岡マリーナ マリノア



西福岡マリーナ マリノアは、陸上と海上係留で約170隻を保管する九州最大級の規模。福岡市中心部から至近で、ショッピングモールやホテルも隣接する、都市型総合リゾート施設の一角である

2018年春にサービスが開始された九州BAN。そのオープニングセレモニー開催の舞台となった福岡県福岡市の西福岡マリーナ マリノアは、県内のみならず、九州を代表するマリーナの一つである。

そのフィールドは、目の前に能古島のこのしまが浮かぶ比較的波静かな博多湾（福岡湾）が広がり、ピクニッククルーズにうってつけのビーチやトーイングスポーツの好ゲレンデに恵まれる。湾内を出て玄界島付近まで行くと、釣りのポイン

トが多数。さらには、壱岐島いきのしままで足を伸ばせば、大物ねらいのボートフィッシングも堪能できる。加えて、風もまずまず吹くのでセーリングにも好適という、ボート、ヨットを幅広く楽しめる環境にあり、北部九州におけるマリンレジャーの拠点となっている。

ただ、分母となるボート、ヨットの数が多くなると、海上でのトラブル発生も気になるところだ。九州BANのサービスが始まってから1年あまり、同マリーナがレスキューステーションとして

曳航を行った案件は、2019年6月時点で3件。トラブルの原因は内燃機関の故障、プロペラ損傷、インペラ損傷となっている。BAN扱い以外でも、同じ期間に浅瀬への乗揚げやロープの巻き付きなどのトラブルで数件の救助を行っているとのこと。

「博多湾内には浅いところも多く、シーズンになるとノリ網や定置網が設置されるので注意が必要です。また、沖合は天気さえよければ難所といえる難所は少ないのですが、この



船底のメンテが楽でボートに優しい陸置き保管は、小型～中型のボート・ヨットが中心となっている



約30フィートまで上下架可能なガントリークレーンは、近くもう1基増設の予定。施設の充実ぶりもボーターにとっては魅力



ふくおか・マリノア海の駅として登録されており、ビジターベースは約18艇分確保されている

Rescue Boats



〈MARINO I〉(ヤマハMY-50)

大型艇の救助にも安心の大型レスキュー艇を用意



〈NOA-II〉(ヤマハSR-X 24)

今回紹介した事例で使用された〈NOA-II〉は小型艇のレスキューに活躍する

あたりは北風に弱くて、いったん吹き始めると8メートルを超えるような波も立ちます。博多湾の北側は玄界灘と、“灘（沖合の中で波が荒く、潮流が速いところ）”を付けて呼ばれる海ですからね」

そう説明してくれるのは、営業主任を務める大石征弘さん。同マリナーで

は氏を含め、総勢6人体制でレスキュー出動に備える。

「お客様には常々、発航前点検の徹底をお願いしていて、出航の際は『燃料は大丈夫ですか?』『ドレンコックは閉まっていますよね』と、直接お声掛けもします。しかし、それでも、事故が起きるときは起きます。われわれは、要請が

あれば救助に向かいますが、BANに入会されていない方には、実費の負担がかかってしまいます。費用を気にしないでいいというだけでも、お客さま側のメリットは大きいと思います」

ボーター&セーラーの安全・安心を担保するBANの意義を語る大石さんだった。

Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.9 親和マリン



歴史ある町並みが魅力の八幡浜市保内町に拠点を置く親和マリン。ボート販売のほか、ボート免許の取得・更新、ボート保管、修理・メンテナンスと総合的に事業を展開する

2019年4月にBANのサービスがスタートしたばかりの豊後水道・宇和海海域。すでに多くの民間海洋事業者がレスキュー・ステーションに指定され、サービス運用を始めているが、今回は愛媛県八幡浜市に本拠を置く親和マリンをご紹介します。

九州と四国に挟まれた豊後水道のもっとも狭いところが、大分県・関崎と愛媛県・佐田岬の間の豊予海峡。八幡浜市はその佐田岬半島の付け根に位置し、親和マリンは半島の南

側、南に開かれた小さく静かな川之石湾に面している。

同社は先代社長が40年ほど前に設立したボート販売店および小型船舶免許教室が始まりで、1993年には「マリーナ・フリーポート」をオープン。現在は2代目の宮守伸幸社長と弟の一彦専務の2人で事業を行っている。保管艇はすべて陸置きで35隻。ただ、地域では老舗の免許教室（取得・更新まで対応）だけに、周囲のボーターの大半と関わりを持っている

という有力事業者である。

周辺には、西にブランドアジ・サバで全国的に有名なポイント、南に大物もねらえる宇和海のポイントがあり、どちらもボートで1時間ほどの距離。また、近くに上陸してバーベキューを楽しめる大島など、クルージングスポットも多数。釣りを中心にボートिंगの盛んなところだ。

BANのサービスは始まったばかりということもあり、同社がレスキュー・ステーションとして出動した案件は、



昭和50年代に先代の父が始めた事業を、社長の兄・宮守伸幸さん(左)と、専務の弟・一彦さんと引き継いだ、地元密着型のボート販売店だ



1993年にオープンした「マリーナ・フリーポート」では、約35隻をすべて陸置き保管する



事務所の2階はご覧のような広い教室となっている。地域の大半といってもよい多くのボーターが、免許取得および更新の際、同社のお世話になっているとのこと



出航の際は、クレーンでこのボンツーンに下架。湾内は静かで、ウェイクボードなどのトーイングスポーツにも最適。周囲にはボートで立ち寄れる島も多い

〈Princess NARUMI〉
(ニッサンFP-700)

レスキュー艇として活躍するニッサンFP-700

Rescue Boats



先に掲載したプロペラ損傷の事例1件のみ。

「これまでも、機関トラブルやバッテリー上がりなどで、お客様の曳航に出ていますから、今後増えていくと思います。この周辺は、干潮になると危ない暗岩も結構あります。バーベキューできる大島の近くとかね。また、梅雨の

前後に南風が吹くと荒れるし、冬場も湾内は静かですが、沖へ出ると北西風が半島を越えてくる吹き下ろしで波が立ちます。BANへのお客さまの反応は、すぐ納得して入会される方もいれば、『何もないと年会費が損』とおっしゃる方もいます。実際に出動となると、実費より会費のほうが割安な

んですけれどもね」

と説明するのは、レスキューを担当する専務の宮守一彦さん。マリーナが休みの日や、2人体制なので出動要請があっても対応できない場合も考えられるので、多数の仲間で助け合うBANには、ぜひ入会してもらいたいと力説していた。

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 Vベルト切断

東京木材投下泊地防波堤西灯台 35-38.685N
[船種] MB [所要時間] 19 分 139-47.813E

【処置概要】 ■12:26 関東所在マリナー兼RS～ROCへ、関東所在会員艇MBが上記位置付近にて、Vベルトが切断したためアラーム吹鳴機関停止、航行不能となり救助を求めてきた旨および救助船の出動準備が整っているとの連絡あり。 ■12:28 該船に状況確認および救助船手配済みを連絡。 ■12:35 関東所在RS所有救助船が係留マリナーから出動。 ■12:45 該船と会合、曳航準備。 ■12:51 曳航開始、該船係留マリナーへ向かう。 ■13:16 マリナー着、救助完了。(救助料:38,880円 BAN会員の為無料)

No.② バッテリー配線燃える

淡輪漁港沖防波堤西灯台 34-21.17N
[船種] MB [所要時間] 70 分 135-08.40E

【処置概要】 ■14:20 関西所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障(バッテリー配線焼損機関停止)により航行不能となり救助を求めて来た。 ■14:30 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■14:35 該船に救助船手配済みを連絡。 ■14:45 RS所有救助船が係留地から出動。 ■15:30 救助船から、該船と会合、警戒監視しつつ該船焼損箇所の鎮火確認指導に当たる旨連絡あり。ROC了承。 ■15:50 救助船から、該船焼損箇所の鎮火を確認、原因不明の為曳航して係留地に向かう旨連絡あり。ROC了承。 ■18:30 係留地着、救助完了。(救助料:208,980円 BAN会員の為無料)

No.③ プロペラスリップ

伝太郎鼻灯台 34-06.700N
[船種] MB [所要時間] 58 分 132-24.917E

【処置概要】 ■11:42 瀬戸内所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害(プロペラ空回り)により、航行困難となり救助を求めてきた。なお、微速により係留地向け航行する旨の連絡あり。ROC了承。 ■12:05 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■12:07 該船に救助船手配済みを連絡。 ■12:10 RS所有救助船が係留地から出動。 ■12:40 該船と会合(34-08.917N 132-22.112E)、曳航準備。 ■12:50 該船係留地に向け、曳航開始。 ■15:00 係留地着、救助完了。 ■15:30 救助船係留地帰着。(救助料:162,000円 BAN会員の為無料)

No.④ ステアリングケーブル切断

衣浦港東防波堤西灯台 34-49.284N
[船種] MB [所要時間] 41 分 136-56.578E

【処置概要】 ■12:09 中部所在マリナー兼RS～ROCへ、同マリナー所属艇MBが上記位置付近にてステアリングケーブル切断のため航行不能となり投錨のうえ救助を求めてきた旨と救助船の出動準備が整っているとの連絡あり。ROC救助出動を依頼、同社了承。 ■12:12 該船に状況を確認および救助船手配済みを連絡。 ■12:20 RS所有救助船が同マリナーから出動。 ■12:50 該船と会合、曳航準備。 ■12:55 曳航開始、該船所属マリナーへ向かう。 ■13:38 マリナー着、救助完了。(救助料:79,920円 BAN会員の為無料)

No.⑤ 岩礁にラダーヒット

日間賀港第12号防波堤西灯台 34-42.631N
[船種] MB [所要時間] 55 分 137-00.484E

【処置概要】 ■08:50 中部所在係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて舵故障(岩礁に底触して舵を損傷)により航行不能となり投錨の上救助を求めてきた。 ■09:00 中部所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■09:05 該船に救助船手配済みを連絡。 ■09:20 RS所有救助船が係留港から出動。 ■09:45 該船と会合、曳航準備。 ■09:50 救助船から、該船の損傷部位を修理するため修理対応可能な場所に向け曳航開始する旨連絡あり。ROC了承。 ■10:50 修理地着、救助完了。(救助料:87,480円 BAN会員の為無料)

No.⑥ マスト折損

保田港防波堤灯台 [船種] CY [所要時間] 39 分 35-35.514N 135-37.728E

【処置概要】 ■12:36 関東所在マリナー兼RS～ROCへ、関東所在会員艇CYが上記位置付近にてマスト折損のため船外機にて係留マリナー向け航行中なるも折れたマストが障害となって航行に不安があり救助を求めてきた旨および救助船の出動準備が整っているとの連絡あり。ROC救助出動を依頼、同社了承。 ■12:38 該船に状況を確認および救助船手配済みを連絡。 ■12:50 RS所有救

助船が同マリナーから出動。 ■13:15 救助船から、該船と会合(位置:35-10.493N 139-46.170E)状況確認に当たる旨の連絡あり。ROC了承。 ■13:20 救助船から、該船は折損したマストが障害となり航行に不安あるも自力航行可能につき警戒伴走のうえマリナーへ向う旨の連絡あり。ROC了承。 ■14:30 マリナー着、救助完了。(救助料61,560円 BAN会員の為無料)

No.⑦ 燃料タンクゲージ故障 ガス欠

西宮防波堤西灯台 34-41.055N
[船種] MB [所要時間] 34 分 135-19.156E

.....
[処置概要] ■13:25 関西所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、燃料欠乏(タンクゲージ故障)により、航行不能となり、救助を求めてきた。 ■13:31 関東所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■13:35 該船に救助船手配済みを連絡。 ■13:44 RS所有救助船が係留マリーナから出動。 ■13:59 該船と会合、曳航準備。 ■14:04 マリーナ向け、曳航開始。 ■14:41 マリーナ着、救助完了。(救助料:38,880円 BAN会員の為無料)

No.⑧ シーアンカー絡める

常神岬灯台 35-39.534N
[船種] MB [所要時間] 48 分 135-52.511E

.....
[処置概要] ■16:12 若狭湾所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害(シーアンカーを絡める)により、航行不能となり救助を求めてきた。 ■16:30 若狭湾所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■16:31 該船に救助船手配済みを連絡。 ■16:40 RS所有救助船が、係留港から出動。 ■17:00 該船と会合、曳航準備。 ■17:05 該船係留港に向け、曳航開始。 ■17:50 係留港着、救助完了。(救助料:46,440円。BAN会員の為無料)

No.⑨ インペラ損傷

和泉尾崎港沖防波堤灯台 34-22.930N
[船種] MB [所要時間] 90 分 135-10.780E

.....
[処置概要] ■11:30 関西所在マリーナ兼RSからROCへ、同マリーナ所属MBが上記位置付近にて機関故障(インペラ破損)により航行不能となり救助を求めてきた旨及び救助出動の準備が整っているとの連絡あり。ROC救助出動を依頼、同社了承。 ■11:35 該船に状況確認及び救助船手配済みを連絡。 ■12:00 RS所有救助船が同マリーナから出動。 ■13:00 救助船から、該船と会合、警戒監視しつつ点検指導に当たる旨連絡あり。ROC了承。 ■13:15 関西所在マリーナ向け曳航開始。 ■15:30 マリーナ着、救助完了。(救助料:140,940円 BAN会員の為無料)

No.⑩ チルトダウンせず

海老港西防波堤灯台 34-23.154N
[船種] MB [所要時間] 72 分 133-18.379E

.....
[処置概要] ■17:30 瀬戸内所在係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障(チルト不良、推進器降下出来ず)により航行不能となり救助を求めてきた。なお、曳航先として修理対応可能なマリーナを希望。ROC了承。 ■17:35 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■17:37 該船に救助船手配済みを連絡。 ■17:40 RS所有救助船が係留地から出動。 ■18:42 該船と会合、曳航準備。 ■18:52 修理可能マリーナ向け曳航開始。 ■20:45 マリーナ着、救助完了。(救助料:120,420円 BAN会員の為無料)

No.⑪ 油圧ステアリングオイル漏れ

川崎東扇島防波堤西灯台 35-29.174N
[船種] MB [所要時間] 72 分 139-44.218E

.....
[処置概要] ■13:01 関東所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて舵故障(ステアリングシールからのオイル漏れ)により航行不能となり、投錨のうえ救助を求めてきた。 ■13:02 関東所在RSへ救助出動を依頼、同社了承。 ■13:15 該船に救助船手配済みを連絡。 ■13:20 RS所有救助船が、係留マリーナから出動。 ■14:13 救助船から、該船と会合し、警戒監視しつつ舵の点検指導にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■14:23 救助船から、舵の点検指導の結果、舵復旧し自力航行可能となったため、船長了解のうえ救助を完了し帰投する旨の連絡あり。ROC了承。 ■15:25 救助船、係留地帰着。(救助料:95,040円。BAN会員の為無料)

No.⑫ マリンギア異音発生

小呂島港西2号防波堤灯台 33-51.490N
[船種] MB [所要時間] 132 分 129-59.962E

.....
[処置概要] ■15:16 九州所在係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障(ギアから異音発生により機関停止)により航行不能となり救助を求めて来た。 ■15:33 九州所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■15:35 該船に救助船手配済みを連絡。 ■16:04 RS所有救助船が係留漁港から出動。 ■17:28 救助船から、該船と会合(位置:N33-50.818 E129-58.215)、警戒監視しつつ機関点検指導にあたる旨連絡あり。ROC了承。 ■17:43 救助船から、該船の機関復旧せず、該船係留地に向け曳航開始する旨連絡あり。ROC了承。 ■22:08 係留地着、救助完了。(救助料274,590円 BAN会員の為無料)

No.⑬ 巻き網漁船の魚網に絡網

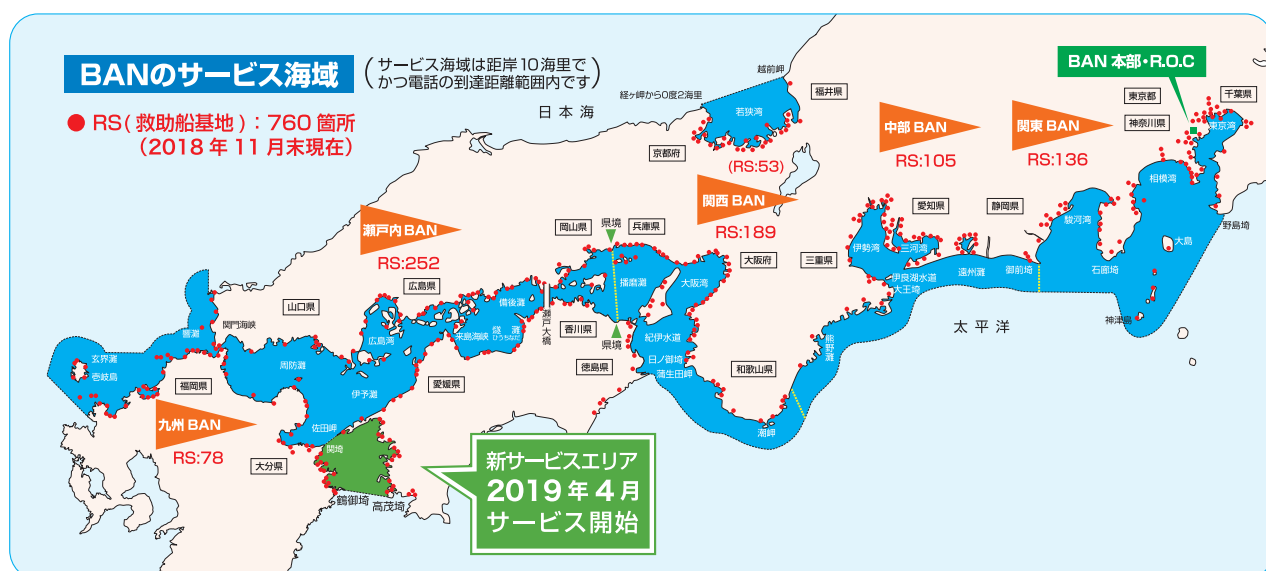
三河港蒲郡ヨットハーバー防波堤灯台 [船種] CY [所要時間] 61 分 34-47.050N 137-15.406E

.....
[処置概要] ■18:42 中部所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて操業中の巻き網漁船の魚網に絡網し救助を求めてきた。 ■18:46 中部所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■18:50 該船に救助船手配済みを連絡。 ■19:15 RS所有救助船が係留漁港から出動。 ■19:43 救助船から、該船と会合(34-46.810N 137-15.582E)するも網元漁船による解網作業中につき

付近にて警戒監視に当たる旨の連絡あり。ROC了承。 ■20:25 救助船から、網本漁船による解網作業終了するも該船の推進機に細索が絡まっており自力航行できないことから曳航準備に当たる旨の連絡あり。ROC了承。 ■20:30 曳航開始、該船係留マリーナへ向かう。 ■21:30 マリーナ着、救助完了。 ■22:00 救助船、係留地帰着。(救助料:93,690円 BAN会員の為無料)

会員制ボートレスキューサービスの BANがエリア拡大

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、サービス海域を順次拡大し、東京湾から瀬戸内海までの沿岸海域及び若狭湾、昨年4月からは九州北部沿岸の日本海側まで広げてきましたが、更に今年4月1日からは瀬戸内の宇和海・豊後水道までサービス海域を拡大しました。



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の救助組織です。

大分県水ノ子島灯台



会員が受けられるサービスは、24時間365日、サービス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。救助に向かう船はRS(レスキュー・ステーション:救助船基地)から出動しますが、このRSはマリナー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、会員からの連絡を受けたROC(レスキュー・オペレーション・センター:横浜所在)から、最も適切なRSへ出動要請が行われる流れになっています。

なお、BANが対応する救助は、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し、同庁に救助依頼することとなります。

プレジャーボートオーナーにとって、いざという時に備える

大分県鶴御埼灯台



愛媛県高茂埼灯台



ものとしてボート保険がありますが、これはトラブル発生時に救助船などの手配を行ってくれるものではありません。

これに対し、BANでは救助船の手配を迅速に行い、早期に最寄りの安全な港へ曳航するサービスが特徴であり、かつ、その際の曳航費用を補償するものであり、“海のロードサービス”と思ってください。

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が機関故障などの軽微なトラブルが占め、また、最近においては、3年連続してBAN救助件数が400件を超えている状況であり、ますます、BANの有用性が高まっています。

さて、BANは1992年7月にスタートし、当初は東京湾から相模湾至る海域をサービスエリアとしていましたが、その後

1996年に関西（若狭湾を含む）、2001年に中部、2014年に瀬戸内、2018年に九州とサービス海域を順次拡大し、東京湾から太平洋沿岸、瀬戸内海及び北部九州に至る約700海里に及ぶ沿岸部がサービス海域となっています。

また、エリア拡大に伴い、会員数も順調に増加し、昨年10月には1万人に達しました。

別図のとおり、2019年4月からサービス開始となった宇和海・豊後水道は、これまでの瀬戸内BANの境界線であった大分県関崎と愛媛県佐多岬を結んだ線から南側の海域で、大分県鶴御埼灯台と愛媛県高茂埼灯台を結んだ線までの海域となりますが、皆様ご存じのとおり、この海域内には水ノ子島周辺をはじめ良好な釣場が多数ありますので、会員の皆様は安心してボート釣りを楽しんでください！

「セールがあるから大丈夫」とは限らない

セーリングクルーザーも 出航前に燃料搭載量をチェック!



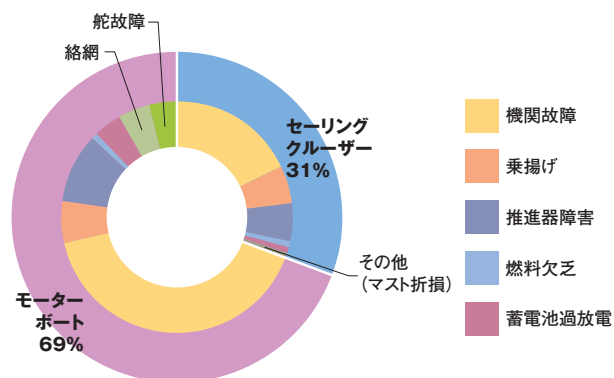
給油中のセーリングクルーザー

協力=銚子マリーナ、横浜ベイサイドマリーナ

機関故障の原因は 半数以上が燃料不足?

毎年公表される海上保安庁の海難事故統計でも、会員にレスキューサービスを提供するBANの救助事例分析でも、事故や救助依頼の原因のトップは機関故障となっており、プレジャーボート最大のウイークポイントはエンジンだ、ということがわかる。

しかし、機関故障のうち、発航前点検を行うことで防げたはずの事例も数々ある。その最たるものが、燃料搭載量の不足だ。



デジタル燃料メーターの一例。表示部分はデジタルだが、タンク側のセンサーはアナログ機構となっているのが一般的だ

BANが2019年4月から7月上旬までに発生した救助事例133件を分析したところ、救助を依頼した原因は、セーリングクルーザー、モーターボートともに、機関故障事例が約6割を占めていて、あらためて、エンジン関連のトラブルが圧倒的に多いことがわかる。

さらに、この機関故障事例の具体的な症状を見ると、「セルは回るも再始動せず」というケースが、セーリングクルーザーで29%、モーターボートで22%を占めていて、このほとんどが燃料不足だったと推測されるという。

つまり、これらの救助事例の半数近くは、発航前点検で燃料搭載量を確認し、足りなければ給油するという基本的なことを実施していれば防げた、きわめて単純なミスの可能性が高いのだ。

セールがあっても エンジン依存度は高い傾向に

セーリングクルーザーの場合、30フィートクラスでも搭載エンジンの出力は20馬力程度で、同サイズのモーターボートと比べれば燃料消費量はグッと少ない。にもかかわらず、「セルは回るも再始動せず」の発生割合は、セーリングクルーザーのほうが多いのである。

ベテランセーラーの中には、「エンジンはあくまで出入港時に使う補助的なもので、航行中は基本的にセーリングをするべき」といった意識があり、「エンジンはおまけ」と考える人も少なくない。

しかし近年では、高齢化が進んで乗り手の人数が少なくなり、「セールの上げ下ろしが面倒になった」と聞く機会も増えた。また、初心者の中には、「セーリングを中心に」という意識にとらわれず、積極的に機帆走(エンジンとセールを併用する)する人も増えている。

左：セーリングクルーザーのクォーターバース下に設置された固定式燃料タンク。中身が透けて見えないこうしたタンクでは、軽くたたくなどして燃料量を確認する

右：燃料タンクに設置されたセンダーのコネクター部分。古い艇では、メーターにつながる電線が切れていたり、接触不良を起こしたりしている場合がある



加えて、冷蔵庫にエアコン、電動ウインチなど、艇上で使用する電気機器が増えており、電源供給のためにエンジン稼働する時間も長くなっている。

つまり、セーリングクルーザーといえども、エンジンへの依存度が高くなっている傾向があるのだ。

そうした現状ながらも、「セーリングクルーザーはさほど燃料を使わない」という思い込みは依然として強く、それが燃料搭載量の誤認につながっている一因と考えられる。

メーターを確認するだけではダメな場合もある

燃料搭載量誤認には、ハード面での原因による場合もある。

固定式燃料タンクには、右下の写真のようなセンダーユニット (sender unit：メーターに表示値を送るための装置) が設置されている。これは、アームの先に着いたフロート(浮き)が燃料液面に触れることでアームの角度が変わり、その変化をセンサーが読み取って燃料メーターに送る、という仕組み。メーター表示部がデジタルでも、センダーユニットはこのようなアナログ機構の場合がほとんどだ。

船齢が古い船では、このユニットのアームの支点部分が錆びて動きが渋くなる(あるいは動かない)といった場合があり、液面の位置が変化してもメーター表示が変化しないことがある。また、センダーユニットとメーターをつなぐ電線が切れているなどして、そもそもメーターが正常に作動していないこともある。

よって、出航前には、燃料メーターだけを見るのではなく、FRP製で燃料が透けて見えるタンクであれば目視する、ステンレスなどの金属製で中が見えない場合は軽くたたくなど、

メーターを見る以外の方法でも燃料残量を確認したい。

また、1回あたりの燃料使用量が少なかったとしても、帰港後には毎回給油して、常に満タンにすることを習慣づけるのも有効だろう。タンクを常に燃料で満たしておけば、燃料不足に陥ることを防ぎやすだけでなく、タンク内部の空間で発生した結露により、燃料に水が混じったり、センダーが錆びついたりすることも防げるのだ。

*

推進力のすべてをエンジンで賄うモーターボートはもちろん、風の力を利用できるセーリングクルーザーであっても、燃料搭載量確認と補給は、出航前に必ずチェックしよう。



「満タンから3割くらい減るまでは、ずっと満タンを指し続ける」、「残量が3割を切ると、針の動きが急に早くなる」など、艇ごとの燃料メーターの「クセ」を知っておくことも重要



いざというときにアナタの位置を知らせる PLB活用の ススメ

日本では2016年3月から運用開始された「PLB (Personal Locator Beacon: 携帯用位置指示無線標識)」は、万が一の落水発生時に、落水者の位置を知らせてくれる個人用装備だ。

落水時にスイッチを入れると、内蔵GPSが取得した緯度経度と、機器ごとのビーコンIDを、国際的な衛星支援捜索救助システム「コスパス・サースット」の衛星に送信。この

情報が、地上受信局を経由して、機器の利用者が登録した国の捜索救助機関（日本では海上保安庁）に通報される。また、救助に向かった航空機や船舶に対し、落水者の位置を知らせるビーコン信号も発信する（下左図参照）。

使い方も簡単で、遭難時には非常に有効なシステムであることから、海外では高い評価を得て、広く普及しているPLBだが、使用上の注意点もいくつかある。

まず、電波を利用する機器なので、使用前に「遭難自動通報

局」の無線局免許を受ける必要がある（下中図参照。使用者の無線従事者免許は不要）。無線局免許の交付は個人に限られ、マリナーやクラブなどの団体名義での取得はできない（＝登録者本人以外の使用や、一つの機器を複数人で使用することは不可）。加えて、申請から交付までは1カ月ほどかかるので、購入後すぐには使えない点、海外で購入したPLB機器は日本では使用できない点にも注意しよう。

免許の有効期間は5年間で、免許が切れた状態でPLBを所有すると、不法無線局として処罰されるほか、その状態で使用しても遭難時に捜索救助が行われないことも覚えておきたい。

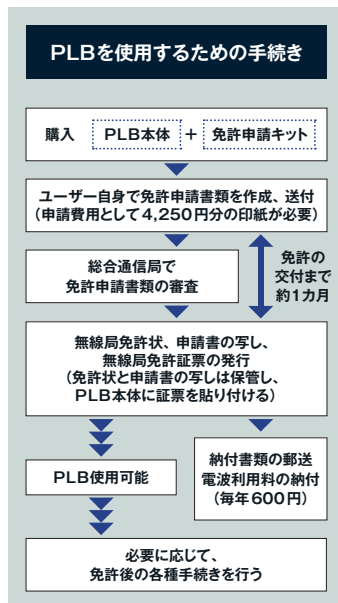
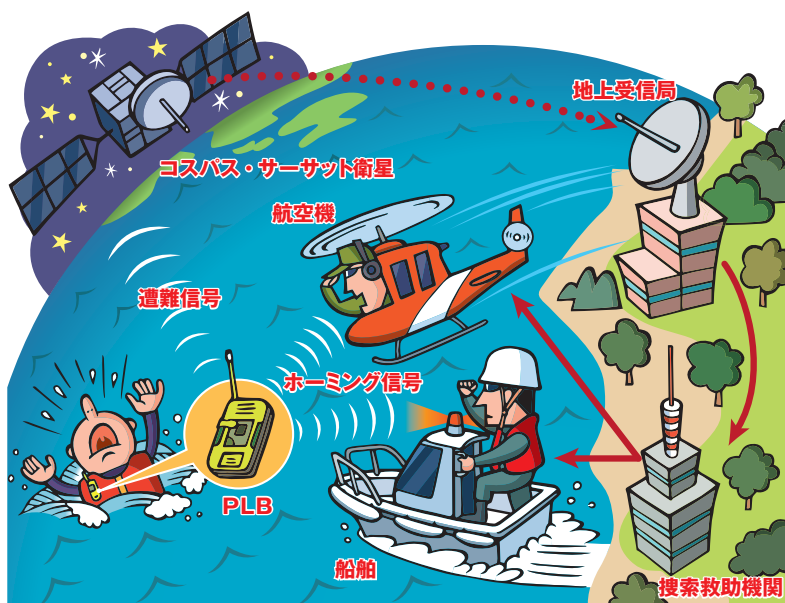
なお、待機状態での機器の電池寿命は5年で、5年ごとにメーカーに依頼し、電池交換とオーバーホールを行う。

また、遭難信号を受信した捜索救助機関は、ただちに捜索・救助体勢に入るため、くれぐれも誤発射しないようにすること。ちなみに、遭難の事実がないのにPLBを使用すると、3カ月以上10年以下の懲役刑に処される場合がある。

最後に、日本におけるPLBは、「海上での遭難時に、ほかの通信手段が使いえない場合に使用するもの」と定められている。山岳、河川湖沼、上空での使用は認められていないし、海上であっても、携帯電話や他の無線機で救助要請ができる場合は、そちらを使用しなければならない。

こうした注意点はあるものの、電池寿命を元にした製品保証と、無線局免許の有効期間が5年なので、1年あたりの利用料は1万円未満。いざというときの“保険”として考えれば、この費用は十分に納得できる額といえるだろう。

防水&フローティング機能を有する「レスキューリンク・プラス」は、日本で使用が認められた唯一のPLB機器



落水時にアンテナが水面上に位置するよう、普段からライフジャケットの肩口などに取り付けておく。使い方は、本体に巻き付けるように収納されたアンテナを伸ばし、その基部を立ち上げると現れるスイッチを押すだけで、至って簡単

BAN会員特典のお知らせ

平成4年に東京湾・相模湾でサービスを開始したBANも皆様のお陰で順調に事業を推進しており、現在は東京湾から瀬戸内海を経て、九州北部の沿岸海域(山口県西部～佐賀県)及び若狭湾がサービス海域で、今春には豊後水道・宇和海も新しく対象海域になりました。

BANは洋上で軽微なトラブルに遭遇し航行困難になったとき、最寄りの安全な係留地まで無料で曳航する救助サービスで、「海のロードサービス」と言っても良いでしょう。サービス開始以来これまでの救助件数は6,200件を超えていますが、会員の方々の中には一度も曳航救助サービスを利用したことがないという方が圧倒的に多いと思いますが、このように救助サービスを利用したことがない会員の皆様方にも何らかの形でサービスが出来ないかと考えた結果、現在以下の会員特典をご提供していますので是非ご利用ください。

なお、これらの特典について詳しく知りたい場合は、ご遠慮なくメールや電話でBANまでお問合せください。

●BANココNAVIの利用

BANココNAVIは会員専用の緊急通報用ツールですが、出航前にはログイン不要で「発航前チェックリスト」を利用できる他、ログイン後「地図を見る」機能を利用すれば航跡の確認などNAVI的な利用ができます。もちろん万一の時は、「ROCへの緊急通報」ボタンを押せば、ワンタッチで自船の位置や会員情報等のデータがすぐにROCに送信されるので、迅速な救助が可能となります。本システムは会員様だけの特典なので、出航時には常にログインしてご利用ください。

詳細はBANのHP「BANココNAVI」のページをご覧ください。

●属具損傷補填制度

洋上で錨泊後アンカーを上げようとしたら根掛りしてようで上がらず航行できなくなった——。こんなとき、BANに救助要請せず、自身でアンカーロープを切って当該アンカーを放棄し、その状況から脱するケースも少なからずあるかと思います。このように自力救助した場合において、捨てざるを得なかった錨やロープの損害の一部を補填する(損害額の50%で、上限は2万円)制度です。

詳細はBANのHP「会員特典」のページをご覧ください。

●マリングッズ割引購入

舵社のマリン用品販売店「SEA PLAZA」では、実店舗及びネットショップ共々用品を購入する場合1割引になります。この場合、事前登録が必要となりますので、舵社SEA PLAZAのホームページにある「BAN会員の方 ご登録ください」のバナーをクリックしてその説明の手順でご登録ください。なお、全ての商品が割引になるわけではないのでご注意ください(詳細は会員登録方法についての説明をご確認ください)。

●ビジターバース利用料割引

以下に記載の海の駅(マリーナ)のビジターバースを会員様が利用する際、一定の割引が受けられる制度です。BAN会員様がビジターバースを利用する際、会員証を提示されますと施設利用料がそれぞれ1割引(淡輪ヨットハーバーのみ2割引)になります。なお、ご予約時にはBAN会員である旨と、会員番号及び会員氏名をマリーナにお伝えください。また、ご利用時にはBAN会員証の提示が必須なので、必ずお持ちください。

これらの11カ所のマリーナはすべて「海の駅」として登録されており、海を楽しむ様々なおもてなしが提供されていますので、クルージングを兼ねて訪問してみても、いかがでしょうか。

- ・スパ・マリーナ熱海(静岡県熱海市)
- ・ntpマリーナりんくう(愛知県常滑市)
- ・ntpマリーナ高浜(愛知県常滑市)
- ・西浦マリーナ(愛知県蒲郡市)
- ・鳥羽マリーナ(三重県鳥羽市)
- ・マリーナ河芸(三重県津市)
- ・淡輪ヨットハーバー(大阪府岬町)
- ・仁尾マリーナ(香川県三豊市)
- ・新居浜マリーナ(愛媛県新居浜市)
- ・西福岡マリーナ マリノア(福岡県福岡市)
- ・海の中道マリーナ(福岡県福岡市)

●神戸港ディナークルーズ乗船招待券

株式会社神戸クルーザーが神戸港で運航しているディナークルーズ船「コンチェルト」にペアでご招待いたします。本招待券は株式会社神戸クルーザー様のご厚意で配布させて頂いているものですが、1日当たりの招待乗船者数には限りがありますので、ご利用される場合は早めの予約をお勧めいたします。

なお、本招待券は基本的に関西、中部、瀬戸内エリアにお住いの会員様を対象に年1～2回配布していますが、関東や九州など他のエリアにお住いの方や、追加でもう1枚欲しい場合などはご遠慮なくBANにお問い合わせください。

BANでは引き続きビジターバース利用料割引制度がある「海の駅」の増加を図るなど、皆様のご意見をお聞きしながら会員特典の充実に努めて参りますのでどうぞご期待ください。





DFRの血統が、アングラーの魂を震わせる。

DFR-33

DIESEL FISHING REVOLUTION

優々たるラインで表現されたボディでありながら、ひとたび乗り込めばDFRの血統を正しく受け継いでいることを思わせる。

バウからスターンまで細部にまでこだわり、釣りやすさを追求したデッキレイアウト。

広々としたキャビンは、ポイントへの移動にも疲れにくい寛ぎの空間に仕上げました。

ヤマハDFR-33、そのアビリティとポテンシャルが、アングラーのココロに突き刺さる。



メーカー希望小売価格(税抜価格、艇体・エンジン+平水・限定沿海セット価格)

DFR-33 ¥23,238,500 [本体価格¥22,450,000+法定安全備品類他価格¥788,500]

SPECIFICATION

□全長:9.97m □全幅:3.20m □全深さ:1.96m □搭載エンジン:D6-435 □搭載馬力:320kW(435ps)
 □艇体質量:3.616kg □完成質量:4.357kg □燃料タンク容量:530ℓ □定員:12名 □航行区域:沿海

●「DFR-33」に関する仕様、納期等につきましては、お近くのヤマハボート取り扱い店までお問い合わせください。●価格は消費税を含まないメーカー希望小売価格例です。地域・納入場所などの条件により異なる場合があります。●本体価格には搭載されるエンジンの価格を含みます。●法定安全備品類他の価格には、エンジン関係諸費用・法定安全備品類・進水諸経費などを含み、オプション・検査登録関係諸費用などは含まれておりません。●価格・仕様は令和元年6月現在のものです。価格および仕様は予告なく変更される場合があります。●商品名は、大きさや長さの目安です。正確な数値については主要諸元などでご確認ください。●製品のカラーは印刷の関係で実物と異なって見えることがあります。●写真にはオプション装備品および撮影のための小道具を含みます。

企画振興部

企画振興部は、
海洋レジャーの振興と海事思想の普及に寄与することを目的に、
海に親しみむ機会を創りだし、海洋レジャーへの関心を高めるため、
「親水業務」及び「舟艇の利用振興業務」を行っています。



「当協会が実施した主な体験乗船イベント」

FUN TO RIDE

水上オートバイ3メーカーによる新艇試乗会として毎年、春先に開催されており、免許をお持ちの方は各メーカーの新艇を試乗し、免許をお持ちでない方は当協会が行う体験操縦で水上オートバイを操縦し、多くの方に楽しんでいただきました。

なかには、「免許は持っているけれど四級小型船舶免許時代にとったので、水上オートバイには乗ったことがない」とか、「しばらく乗ってないので不安で」と、メーカー艇に試乗する前に、一緒に乗ってもらえないかといった方もいらっしゃいました。ペーパードライバーの方も大歓迎です。



FUN TO RIDE

横須賀うみかぜカーニバル

マリンカーニバル神戸

三井アウトレットパークに隣接したマリニピア神戸で開催されたこのイベントでは、海でモーターボートの体験操縦やカヌー、ミニボート等が体験でき、陸上では特設プールでのSUP体験に加え、各出展ブースでの船や船舶免許、海の駅の紹介など、たくさんのメニューが用意されていました。特に注目を集めていたのは日本マリン事業協会のアンバサダー五郎丸 歩さんのトークショーで、お子さんを連れた主婦層には絶大の人気でした。

当協会は、少しでも海に親しみを持ち、新たに海洋レジャーへ参加していただくために、体験操縦やキッズふね検の実施、船舶免許、海の駅の案内をいたしました。

例年、初夏に開催されております。

マリンカーニバル神戸



横須賀うみかぜカーニバル

横須賀市のうみかぜ公園を利用して開催されるイベントで、モーターボートやカヌー、ゴムボートの体験乗船会を行いました。水上オートバイのフリースタイル競技会も開催され、一般のカメラマンもその迫力に圧倒されていました。

体験乗船エリアでは、モーターボート以外にも、キッズボートやクルーザーヨットの体験もでき、多くの方に海洋レジャーの楽しさを味わっていただきました。

例年、真夏に開催されておりますが、令和元年の今年は、4回の複数開催となり4回目は9月1日に深浦ボートパークで開催されます。まだ間に合いますよ！

平成30年度

7月14日～15日	横須賀うみかぜカーニバル 2018	横須賀市うみかぜ公園
7月15日	誰でも楽しもう霞ヶ浦	ラクスマリーナ
7月15日	マリン・フェスタ in 小樽	小樽築港臨海公園ほか
7月16日	豊橋みなとフェスティバル 2018	豊橋港カメリア周辺
7月16日	海フェスタ in 津ヨットハーバー	津ヨットハーバー
7月18日	マリンスポーツ体験乗船 in 新潟県立海洋高等学校	糸魚川市能生港
8月9日	ボート&水上オートバイ体験乗船会	マリーナ伊勢
8月13日	体験乗船会 in 三河港 2018	スズキマリーナ三河御津
8月16日	2018 海で遊ぼう! みんなでヨソロー	名古屋港
9月23日	第10回 KISARAZU PARK FESTIVAL	木更津市内港公園
9月23日	2018 海で遊ぼう! みんなでヨソロー	名古屋港
9月29日～30日	塩竈港ボート天国 2018	塩竈港西ふ頭
10月6日～8日	横浜ボートフェア 2018	横浜ベイサイドマリーナ
10月7日	第16回 青い羽根チャリティー Marina Sunset Live	いまり海の駅
10月8日	体験乗船会 in 四日市港 2018	四日市港周辺水域
10月14日	誰でも楽しもう霞ヶ浦	ラクスマリーナ
10月19日～21日	関西フローティングボートショー	新西宮ヨットハーバー
10月20日～21日	象の鼻パーク	東京湾大感謝祭
1月7日	須磨ヨットハーバー	マリンアカデミー
3月7日～10日	ジャパンインターナショナルボートショー	横浜ベイサイドマリーナ

平成31年度 (令和元年度)

4/6～4/7	水の郷さわら9周年大感謝祭	水の郷さわら
4/5～4/7	関西ボートショー 2019	新西宮ヨットハーバー
4/14	FUN TO RIDE	MGマリーナ
4/12～4/14	名古屋 BOAT SHOW 2019n常滑	NTPマリーナりんくう
4/13～4/14	第34回広島ボートショー マリン・グラン・フェスタ 2019	広島観音マリーナ
4/20～4/21	東北 SPLING FESTA 2019	塩竈市漁業協同組合
5/4～5/5	信濃川感謝祭 2019 やすらぎ堤川まつり	信濃川やすらぎ堤
5/5	誰でも楽しもう霞ヶ浦	ラクスマリーナ
5/11	みさと船着場フェスティバル	三郷緊急船着場
5/19	マリンフェスタ 2019n鹿児島	鹿児島市ビーチハウス、磯海岸
5/25	東京リバークルーズ	勝どきマリーナ
6/1	第20回江戸川・水フェスタ in いちかわ	江戸川河川敷
6/8～9	新潟みなとまちフェスタ 2019	万代テラス
6/16	体験乗船会 in 四日市港 2018	四日市港周辺水域



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」。

令和元年5月1日現在全国に166の海の駅が登録。

今回は富山県射水市の「しんみなと海の駅」と、
長崎県長崎市の「ながさき海の駅」を紹介します。

富山県・射水市

しんみなと海の駅

富山県名物「ホタルイカ」
の神秘的輝き(写真提供
／富山県観光連盟)



富山湾に面した「しんみなと海の駅」周辺は、能登半島をはじめ変化にとんだ景観が魅力的な水域だ。日本海をロングクルーズするボート・ヨットにとって格好の寄港地であり、避難港といえる。

富山湾の懐深く位置する新湊マリナ（海竜マリンパーク）周辺水域は、豊富な魚種が楽しめる釣果抜群のスポットが点在し、太公望には人気がある。保管艇オーナーは富山市内、射水市、高岡市はもとより、遠く首都圏から足を運んでいる人もいう。

富山湾の特徴の一つは、冬場に雪を抱き悠々と構える立山連峰のダイナミックな景観だ。二つ目は「寄り回り波」（波浪被害をもたらす高波の名称。北海道東方で発達した低気圧による南南西に向う「うねり」を指す）だ。湾奥で大きくなるうねりの被害を防ぐために海側の護岸は高く、マリナからは海を直接見るができない。逆に海から入港する際には、高い護岸でマリナが囲まれているため、マリナへの進入路の確認には気をつけたい。海の駅周辺には海王丸パークや内川港町・川の駅などもあり観光気分も十分楽しめる。

【海の駅インフォメーション】

●新湊マリナ

N 36° 42.22′ E 137° 08.08′
〒富山県射水市海竜新町2 TEL:0766-86-5440
<http://www.kairyu-marina.jp/>

＊お問い合わせはマリナ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：08:20～17:30 ・定休日：火曜日（休日の場合は翌日）
- ・ビジターバス 約20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 北陸道小杉ICより車で30分
電車の場合 JR富山駅より富山地方鉄道バス乗車。
「新湊東口」行き（約30分）、「射北中学校前」下車。徒歩3分。



水平線の彼方に聳える冬の立山連峰圧巻の眺め(写真提供／富山県観光連盟)



左：海王丸パークのランドマークは「新湊大橋」。海の駅からも近い
右：港内では海王丸の雄姿をすぐそばで楽しめる



上：海王丸パークから内川の運河遊覧も楽しめる
右：マリナ内に設置されているうねり監視カメラ棟



長崎県・長崎市 ながさき海の駅

九州西端に位置する長崎県は、長崎半島の付け根に長崎港を擁し、西彼杵半島の西に五島列島を含む西海国立公園がある。近年、長崎港はじめ周辺地域の観光・文化遺産が世界遺産として人気を集める。

長崎のみごとな夜景を楽しむ観光名所「稲佐山」の西方に位置するのが長崎サンセットマリーナ。長崎でも屈指のマリーナとして「ジャパン・マリーナ・アライアンス」にも登録。長崎を訪れるボートオーナーや、ここから全国各地のマリーナへクルージングに出かけるメンバーのサポートサービスも開始。一方、地域市民を対象として、「海と遊ぶ街」をキーワードに、乗船体験やボート免許取得、施設を活用しての食事や結婚式など幅広いメニューで応えている。なお、長崎港の奥に位置する「ながさき・でじま海の駅」もサンセットマリーナの管理。世界遺産となった数々の名所旧跡を楽しむ海からの拠点として、訪われたボートやクルーザーヨットが港町ムードをかもし出し、観光客にも人気を呼んでいる。中でもボートから眺める長崎港や軍艦島の世界遺産は必見だ。



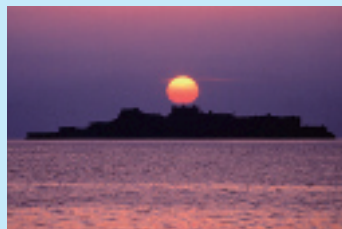
ゆったりとした係留施設は寄港地としておすすめ



左：長崎港入港はこの「女神大橋」がランドマーク



右：世界遺産に登録された長崎港内「ジャイアント・カンチレバー・クレーン」



左：こちらも世界遺産に登録された「軍艦島」(写真提供／長崎市観光協会)



右：海岸線の長い長崎県。新鮮な魚介類も魅力だ(写真提供／長崎市観光協会)

【海の駅インフォメーション】

●長崎サンセットマリーナ

N 32° 44' 186" E 129° 49' 116"

〒850-0068 長崎県長崎市福田本町1892

TEL: 095-865-3000

<http://www.n-sunsetmarina.com>

・営業時間: 4月～9月 09:00～18:00 / 10月～3月 09:00～17:00

・定休日: 火曜日

・ビジターバス 約10艇 (50Fクラスまでご利用の際は海の駅までお問い合わせ下さい)

・アクセス: 車の場合 高速「福岡インター」より約1時間40分

電車の場合 JR長崎駅より車で約15分



長崎サンセットマリーナからもすぐの「ながさき・でじま海の駅」は長崎観光の拠点





環境教育

海藻おしばで海を学ぶ②——海藻と友達になろう!——

私たち日本人は昔から海藻を食べています。食卓上で出合っているのですが、色も形も解りません。ノリ、ワカメ、ヒジキ…これらの海藻が海の中でどんな色、形で生えているのだろう?と考える人もいません。でも、海の植物・海藻はとてもカラフル。しなやかで透明感もあり、陸上植物にはない魅力にあふれています。

*誰でもアーティスト

「海藻おしば教室」はレクチャーの後、海藻を素材としたアート作品の制作をしますが絵が苦手な人も大丈夫。お子さんからお年寄りまで誰もが夢中になります。講座で使用する海藻は、生えているものや、潜って採ったものではなく、シーズンである春に海辺に打ち寄せられた漂着海藻を使用します。1年分を採集し、あく抜きなどの下処理後、年間の講座に対応できるように冷凍保存してあります。

教室で使用する海藻は9種類です。まず毎年手に入り、皆さんが知っている海藻。例えば、焼きそばやお好み焼きにふりかけるヒラアオリ、トコロテンの材料となるマクサ(テングサ)、海藻サラダセットや刺身のつまで赤、緑、白になって登場するトサカノリ。身体にとっても良いワコイダンが豊富で、今一番注目されているギバサ(アカモク)などです。

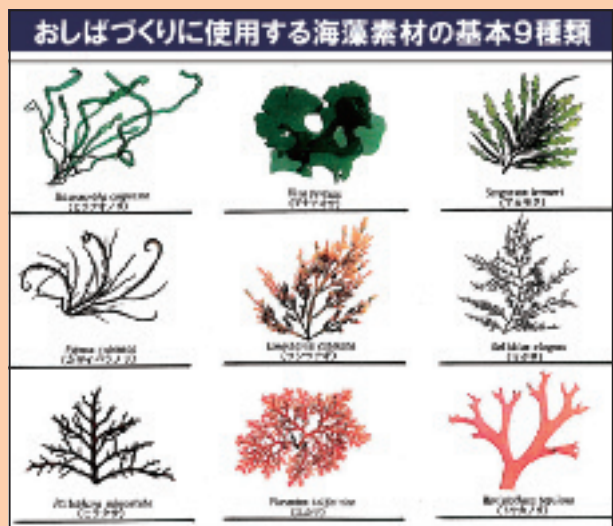
まず台紙のハガキを濡らしてから、海藻を広げたり、組み合わせたりして作品にするのですが、海藻は形のある絵の具。ハガキの上に枝を広げただけでも立派なアートです!

どのように作るのかデモンストレーションを見てから始めますが、各自の完成作品は濡れているので持ち帰れません。講師が乾燥作業後、ラミネート加工で仕上げて約1週間後には作者に届くように郵送します。参加者は事前に自分の住所・氏名、そして1週間後の自分宛てにメッセージを鉛筆で記入。手紙を書く練習にもなります。

濡らしたハガキの上に海藻を好きなように置いて行くのですが、ちょっと気に入らないな、というときも、すぐに置きなおしてリセットできます。

*世界で一つのアート作品!

教室や会場の中はシ〜ン! みな無口になって思い思いの作品づくりに熱中しています。先生は「普段の授業もこのくらい真剣になってくれれば…」とも。



使用海藻9種類



海藻おしばづくり



漂着海藻採集

中年の男性は、「あ〜っ! 久しぶりに熱中した!!」と感想を。

ほとんどの人はナマの海藻を目にしたり、触る機会がありません。ピンセットを使うと手に触れずに終わってしまうので、代わりに爪楊枝を使います。磯の香りもほんのりします。

あっという間に時間が過ぎ、ほとんど初めての体験なのに素晴らしい作品が次々誕生します。完成品が戻ってくる自分の作品に期待大です!

「完成品は約一週間後に届きます、って言われたのに、子供は翌日から毎日ポストを見に行きました!」と言われる保護者もいます。

一週間後より早めに、そして予想以上に美しく仕上がった作品を手にして、「今度は自分で海藻を拾って作りたい」と、海藻と友達となり、友達の育つ海を汚してはいけない! という気持ちが生まれます。海の環境を考える糸口となる「海藻おしば」。海藻が豊かに育つ海こそ豊かな海、美しい海と言えます。

著: 海藻おしば協会 会長 野田三千代

column 2

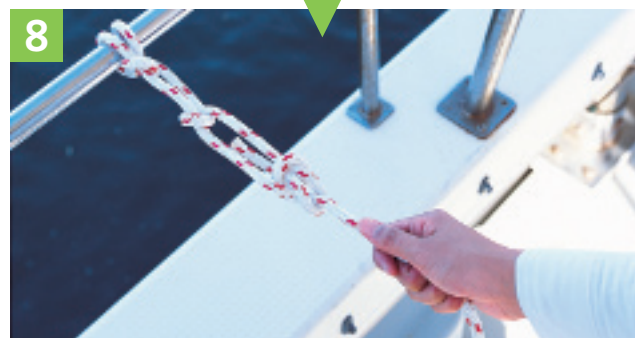
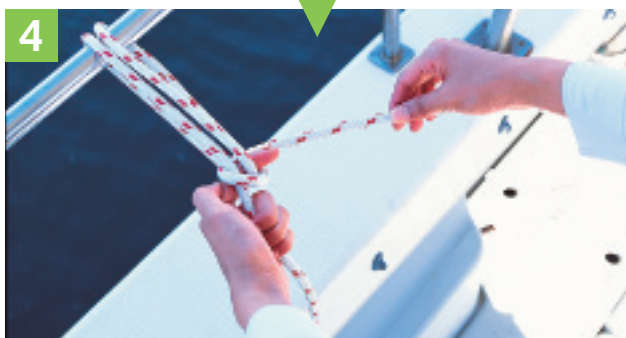
No.6 | いかり結び (フィッシャーマンズベンド、アンカーベンド)

いかりにロープを結びつけるときに用います。

ロープに大きな張力が加わっても結び目が固く締まらず、解きやすいという特徴があります。

ロープの端は細いひもで止めておくか、もやい結びで結んでおきましょう。

いかり結びの手順



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
い状況が続いています。
- ・ 国際約束[※]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。

※中西部太平洋まぐろの懸置委員会における合意

漁獲可能量制度に 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 漁業種類別、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。
釣っ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30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.jfa.maff.go.jp/j/yugyo/y_kuromaguro/kyouryokuirai.html

クロマグロ 遊漁

検索



水産庁

【お問合せ先】 水産庁管理調整課沿岸・遊漁室
TEL: 03-3502-8111 (内線6705)

特定事業本部

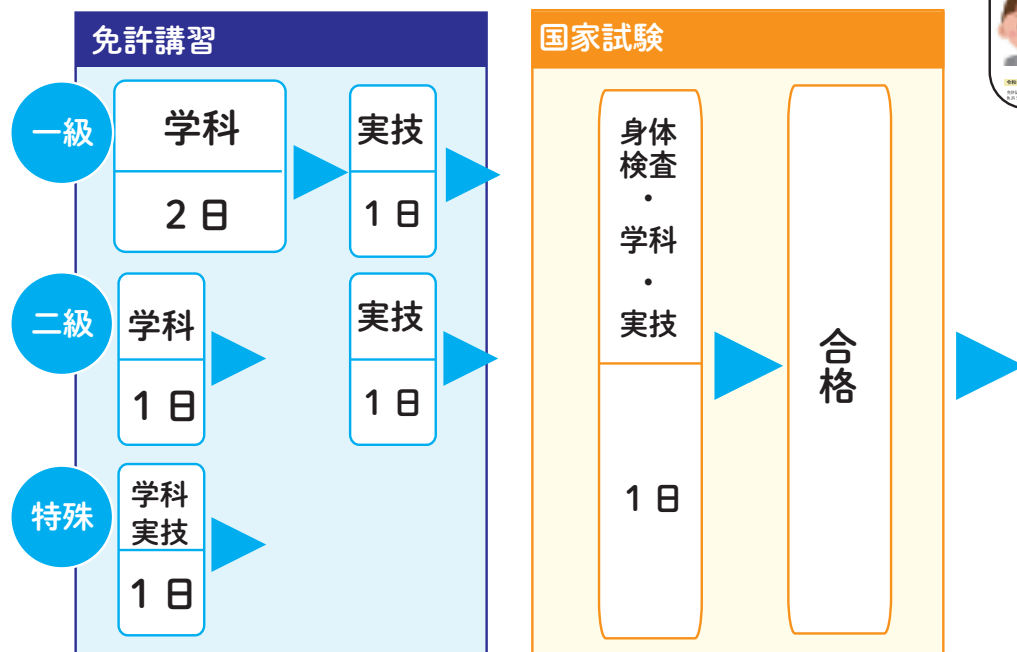
国土交通大臣から小型船舶操縦士試験機関の指定を受け、
国家試験を実施するとともに、
全国各地で小型船舶操縦免許証更新講習等を開催しています。



ボート免許を取って、海に出よう!

～免許取得までの流れ～

①ボート免許スクール

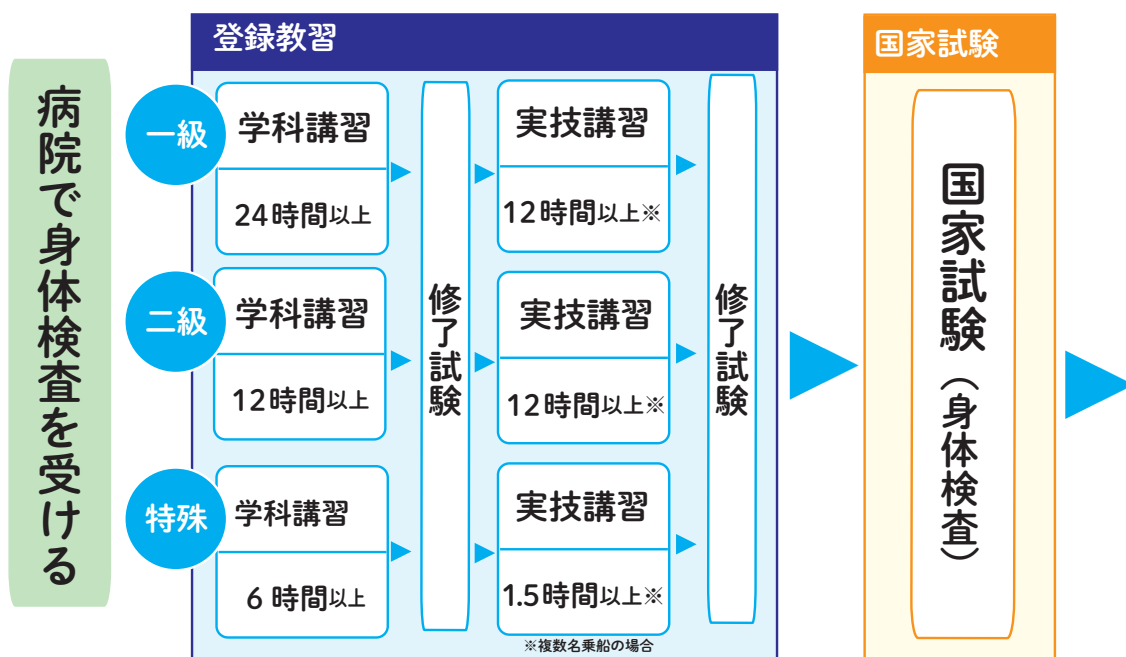


point!

マリーナやボート販売店などが行うボート免許スクールの免許講習を受講し、国家試験を受験するコースです。各スクールでは、スマホを使った学習方法、合宿での講習など、さまざまな独自カリキュラムの講習を行っています。日程や料金はスクールによってさまざまですが、登録教習所にくらべ所要日数が短く、取得費用は二級で10万円程度と低めに設定されています。

操縦免許証交付

②登録小型船舶教習所



point!

国土交通大臣の指定を受けた民間の小型船舶教習所に入校して、免許取得を目指すコースです。法律に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と、国家試験のうちの「学科試験」または「実技試験」もしくはその両方が免除されます。じっくり時間をかけて勉強したい方にオススメです。取得費用は二級で13万円程度です。

③ FAQ

Q ポート免許でどんな船に乗れますか？

プールの長さと同じくらいの、25mほどの大きさのクルーザーも操縦できます！



Q 国家試験って難しいですよね？

そんなことはありません！

二級の合格率は、学科約88%、実技約98%!

(平成30年度全国平均)

学科の内容は、海の上での交通ルールや、船の仕組みなど、船長になるうえで知らないといふことばかり。未知の世界の扉を開けてみませんか？ きっと楽しく学べます！

Q 土日も試験はやってますか？

試験の多くは、受験する方のニーズに合わせて土日に開催していますので、平日はお仕事という方でも大丈夫です。

Q ポートを買うのは高いのでは？

確かに1億円もするクルーザーはあります！ でも、まずはレンタルで自分好みのポートを探しましょう。レンタルなら面倒なメンテナンスも、保管の心配もいりません。

Q 高齢者ですが大丈夫？

「定年退職したら、ポート免許を取って釣りをするのが夢です!」とおっしゃる方、実は結構いらっしゃいます。実技試験ではそれなりに体力を使いますが、ご高齢の方を含め、幅広い年齢の方が受験されています。

Q 何歳から免許は取れますか？

二級と水上オートバイ専用の特殊は16歳から取れます(16歳で取れる二級は乗れる船舶の大きさや出力に制限があります)。高校生になったら自動車の免許よりも早くポート免許をとって、友達をあとと言わせよう！



Q 免許を取ったらどんな遊び方があんの？

釣りやクルージングがポピュラーですが、運河巡りや誰も来ない入り江でアンカリング、あるいはウェイクボードやバナナボートなど、「非日常」が楽しめる遊び方がたくさんあります！



全国のボートスクール東日本編

スクール名	住所	電話番号	一級	二級	湖川	特殊	備考
札幌船舶免許教室	北海道札幌市南区石山2条4-1-36	011-594-4401	○	○		○	
ノースマリナーライセンス・スクール	北海道札幌市西区西野5条10丁目2番17号	011-662-3226	○	○		○	
札幌海洋技術専門学院	北海道札幌市手稲区富丘2条3-3-26	011-694-6108	○	○		○	
(株)カタオカ	北海道石狩市新港東1丁目54-10	0133-62-3577				○	
高島産業	北海道恵庭市福住町3-5-3	0123-33-7523	○	○		○	
オオヌマボート免許教室	北海道石狩市花川南1条1丁目117番地	0133-74-3058	○	○		○	
小樽港マリナーボート免許教室	北海道小樽市築港5番7号	0134-22-1311	○	○		○	
一映マリナー企画	北海道函館市港町1-35-7	0138-45-3122	○	○		○	
北海道小型船舶免許 Schule	北海道茅部郡森町赤井川233-53	0137-47-1440	○	○		○	
北海道ボートライセンススクール	北海道室蘭市海岸町3丁目10番8号	0143-24-4151	○	○		○	
勇払マリナーボート免許教室	北海道苫小牧市字勇払376番地	0144-56-4771	○	○		○	
北海ボート免許教室	北海道旭川市台場2条4-3-8	0166-62-7671	○	○		○	
HKマリンスクール	北海道小樽市赤岩2-25-38	090-3119-2601	○	○		○	
道東海事サービス	北海道根室市定基町3-9-2	0153-24-2843	○	○			
青森マリナー	青森県青森市柳川1-4-3	0177-83-4110	○	○		○	
海太郎 海遊学院	岩手県下閉伊郡山田町船越2-6-1	0193-81-1089	○	○			
盛岡ボート商会	岩手県盛岡市上太田蔵戸前46-1	019-681-7300		○			
宮城小型船舶教習所	宮城県塩竈市清水沢3-22-5	022-365-4866	○	○		○	
塩釜ボートライセンススクール	宮城県塩竈市清水沢1-27-20	022-341-0539	○	○		○	
くろしおボート免許教室	宮城県塩竈市北浜4-71-10	022-365-3220	○	○			
気仙沼中央自動車学校	宮城県気仙沼市字松崎下金取61番地	0226-22-0124	○	○			
センヨウ	宮城県気仙沼市所沢268-2	0226-22-8181	○	○		○	
佐藤宏栄	山形県鶴岡市大字矢馳甲134	0235-23-3720	○	○		○	
マリン・ガレージLips	山形県鶴岡市大西町31-17	0235-25-0021				○	
みとみ学園 ライセンスアカデミー	福島県会津若松市神指町大字南四合字幕内南154アビタ会津若松店1F	0242-85-6700	○	○		○	一級はステップアップのみ
磐梯マリナー	福島県耶麻郡猪苗代町大字翁沢字不動堂579-10	0242-65-2750	○	○		○	一級はステップアップのみ
マリンサービスいわき	福島県いわき市小名浜下神白字網取172	0246-53-6996		○			
タカハシ上越店	新潟県上越市春日新田3-10-6	0255-43-2492	○	○		○	
タネムラマリナー	新潟県新潟市雲雀町5	025-228-2745	○	○		○	
新潟マリンサービス	新潟県新潟市海老ヶ瀬197	025-271-6418	○	○		○	
有限会社ドッグマリン	新潟県新潟市上所中1-2-19	025-285-8418	○	○		○	
タカハシ新潟万代マリナー	新潟県新潟市柳島町4-36-2	025-229-2188	○	○		○	
つかさマリンサービス	新潟県柏崎市米山台4-12-24	090-3473-1874		○		○	
野尻湖マリンサービス(吉野屋)	長野県上水内郡信濃町野尻283-6	026-258-2515	○	○	○	○	
小型船舶野尻湖教習所	長野県上水内郡信濃町野尻29-8	026-258-2550	○	○	○	○	
エトランゼ免許スクール	長野県上水内郡信濃町野尻3807-168	026-255-2632	○	○		○	
ウインドウェーブボート免許スクール	長野県諏訪市湖岸通り1-4-1	0266-52-2285	○	○	○	○	
マリンオート諏訪	長野県諏訪市大字豊田868-2	0266-58-2385	○	○	○	○	
アルプスマリン	長野県諏訪市中洲5280-2	0266-52-1166	○	○	○	○	
ミサワモータース	長野県松本市梓川倭2676-1	0263-78-0002	○	○	○	○	
群馬ボートライセンススクール	群馬県高崎市新町1393-11	0274-42-7819	○	○	○	○	
神流湖ボートライセンススクール	群馬県藤岡市保美濃山875	0274-56-0321	○	○	○	○	
栃木マリン	栃木県宇都宮市下平出町662-1	028-662-7897	○	○	○	○	

ボートの経験豊富なスペシャリストが、分かりやすく指導してくれますので、自信をもって試験に臨めます。
免許取得のための講習はもちろん、それに関わる細かい手続きや、
その後のマリンライフまでしっかりサポートしてくれて、安心です。

スクール名	住所	電話番号	一級	二級	湖川	特殊	備考
酒沼ヨットハーバー	茨城県銚田市箕輪2513	0291-37-0629	○	○		○	
クニマリンスクール	茨城県水戸市末広町2-2-13	029-227-7374	○			○	
水郷ボートサービス	茨城県潮来市潮来5043	0299-63-1231	○	○		○	
ビーチマリン	埼玉県北葛飾郡鷺宮町鷺宮4-6-5	0480-58-8029				○	
マリンショップ エニシ	埼玉県幸手市平野544-1	0480-38-0771				○	
ナビゲーションスクール	東京都千代田区神田錦町1-14 402号	03-3233-3510	○	○		○	
勝どきマリーナ	東京都中央区勝どき3-15-3	03-3531-7833	○	○			
よしみ屋ボートスクール	東京都墨田区石原3-10-2-201	03-3625-7864	○	○	○	○	
マリーナリトルオーシャン	東京都江戸川区大杉3-18-15	03-3653-5427	○	○		○	
JACSボートライセンススクール	東京都江戸川区東小岩5-30-8 1F	03-3673-9200	○	○		○	
ふじMEP	東京都練馬区光が丘6-1-4-701	03-3975-0644	○	○			
ボートスクールE&M	東京都江戸川区南小岩4-18-4-403	03-5668-3739	○	○	○	○	
ショウエイ・マリン	東京都国立市谷保6179	042-501-2501	○	○	○	○	
ベルソン	東京都八王子市東浅川町914-9	042-665-2424	○	○		○	
ヤマハボート免許センター東日本	神奈川県横浜市中区本牧ふ頭3	0120-512-213	○	○	○	○	
UYフラッグ	神奈川県横浜市神奈川区千若町2-1	045-461-5500	○	○			
かなとよマリン	神奈川県横浜市神奈川区浦島丘3-30	0120-211-261	○	○		○	
ケーエムシー横浜マリーナ	神奈川県横浜市鶴見区大黒町2-19	045-504-1094	○	○		○	
アップウインドボートライセンススクール	神奈川県横浜市鶴見区岸谷3-18-17-105	045-642-6796	○	○		○	
SEAGULL BOAT LICENSE	神奈川県相模原市南区相模大野5-26-2-2B	042-701-1155	○	○		○	
Kマリンサービス	神奈川県平塚市馬入2180	0463-23-7411	○	○		○	
湘南マリーナ	神奈川県平塚市榎木町11 1F	0463-23-8882	○	○		○	
片倉ボートライセンススクール	神奈川県平塚市札場町43-21	0463-22-5738	○	○	○	○	
リバーボート	神奈川県平塚市須賀2755	0463-22-1173	○	○		○	
湘南マリン総合学院	神奈川県藤沢市片瀬海岸1-12-17 1F	0120-89-5005	○	○		○	
小坪マリーナ	神奈川県逗子市小坪4-27-12	0467-23-1516		○			
東京セル・アボ・パワ・スコードロン	神奈川県逗子市小坪6-13-1	0467-38-7460	○	○			英語で教習可
マリンボックス100	神奈川県逗子市新宿2-14-4	046-872-1550	○	○		○	
マリーナ千葉	千葉県千葉市中央区寒川町1-81-7	043-224-2005	○	○		○	
コニーエンタープライズ	千葉県柏市北柏2-5-8	04-7167-7182	○	○	○	○	
MGマリン	千葉県市川市大和田2-19-6	047-370-1501	○	○		○	
セントラルボート	千葉県木更津市富士見3-1-22	0438-23-2091	○	○			
浦安マリーナ マリンサポート	千葉県浦安市千鳥1番地	047-316-5510	○	○			
下田ボートサービス	静岡県下田市柿崎36-54	0558-22-5511	○	○			
伊豆松崎マリーナ	静岡県賀茂郡松崎町道部371-1	0558-42-0396		○			
スズキマリーナ浜名湖	静岡県湖西市新所4494-90	053-578-2452	○	○	○	○	
スルガマリンサービス	静岡県静岡市清水区草薙1-2-25-3F	054-334-0777	○	○		○	
中田小型船舶免許	静岡県静岡市駿河区中野新田282	0120-19-8255	○	○			
小林海事事務所	静岡県沼津市原311-31	055-928-6666	○	○		○	
沼津マリーナ	静岡県沼津市江浦15-18	055-939-0421	○	○		○	
沼津みなとマリーナ	静岡県沼津市本字千本1905-34	055-951-7115	○	○		○	
スルガマリーナ	静岡県沼津市下河原町130	0559-51-7474	○	○		○	
梅田海事事務所	静岡県沼津市下香貫前原1499-2	055-933-9333	○	○		○	

全国

ボート免許 試験会場めぐり

第

6

日本三景・松島が目の前に広がる好立地。チャーター事業も計画中

くろしお・北浜マリンベース

本当に立派な設備ですね。保管隻数はどのくらいですか？

山本：現在およそ140～150隻です。100パーセント民間のマリーナとしては東北最大規模です。

震災の影響はいかがでしたか？

山本：建物の被害は比較的軽いほうでした。震災直後は「海はもうやめるよ、怖いから」とおっしゃるお客さまも多かったのですが、2年半ほど経ってから、みなさん次第に戻ってきていただけるようになりました。

山本さんは、入社当時からボート免許スクール担当だったのですか？

山本：はい。私が入社したときに、「適任者が入った」ということで、スクール



インタビューにお答えいただいた山本知久さん

事業を始めました（笑）。当初から、初心者が疑問を持ちやすい点に特に配慮して教習するよう心がけています。

マリーナのセールスポイントについて聞かせてください。

山本：駅前、国道沿いというアクセスのよさ、そして何より、松島が目前にあるロケーションのよさですね。釣れる魚も多種多様で、しかも一年中釣れる。さらに、沖に出ればカジキをメインにビッグゲームが楽しめます。

カジキなどの大型魚のポイントはどのくらい離れているんですか。

山本：ここから50マイルほど離れた金華山沖です。昨年はカジキがメイン

で148尾上がりました。一昨年は145尾、そのまた前年は136尾です。残念ながら、「行けば必ず」ということはないのですが（笑）、日本有数のヒット率だと思います。

毎年コンスタントに釣れるなんて、本当に素晴らしい環境ですね。

山本：はい。それに、漁業者さんと良好な関係にあるのもありがたいですね。カジキ釣り大会の釣果は全て、大会本部が取りまとめて市場に卸し、その売上金を稚魚の放流基金と海難・交通遺児の養育援助金として寄付しているんです。そういう活動を地道に続けて、信頼関係を築いています。

くろしお・北浜マリンベースの鈴木雅博社長



なるほど。どんどん利用者の方が増えているのでは？

山本：いや、まだまだです。地元の方でも、「えっ、金華山沖でカジキが釣れるの?」と言う方がたくさんいるんですね。今後どうやって認知度を上げていくかが大きな課題です。その取り組みの一つとして、毎年春と秋には試乗会を開催しています。また、カジキ釣り大会と並行して「海感謝祭」という催しを行っています。

「海感謝祭」はどんなイベントですか？

山本：大会で釣れたカジキの検量風景を見学していただいたり、出店やカジキ料理の試食コーナーがあったり、それから、仙台うみの杜水族館のスタッフにご協力いただいて、子供さんたちが遊べるタッチプールを設置したりもします。

とても楽しそうですね。毎年たくさんの人が来場されるんじゃないでしょうか？

山本：そうですね。毎年、塩竈商工会議所とタッグを組んで、イベントを盛り上げています。

最後に、今後の海洋レジャーの展望についてお聞かせください。

山本：船の魅力、海の魅力を知らない方が、まだまだたくさんいらっしゃいます。当社では、担当者を置いてSNSやウェブサイトでの情報発信に力を入れています。その担当は私なんですが(笑)。

山本：それから、「ボート免許がネックになって、なかなか踏み出せない」という方も多いですね。そこで、「免許は難しくないですよ。誰でも取れるんで



仙台塩釜港・塩釜港区に面した北浜マリナーズ

すよ」という周知を兼ねて、まずは楽しく船に接してもらおうと、船長付きのチャーター事業などを計画していて、そこでカジキ釣りなどを体験してもらおうと考えています。

山本：そのほか、ここ松島湾には、浦戸諸島という天然の海遊びゲレンデがあり、カヌーやSUPを楽しめます。ボートでしか行けないビーチもたくさんあるので、こういったところをご紹介して、まずは気軽に楽しい海を体験していただけたらと思います。

山本：船を購入する意欲のある方は、まだまだいらっしゃると思っていますので、これからも海の世界を知っていただくための取り組みを積極的に続けていきます。



上：マリーナからすぐのところ、日本三景・松島の絶景が広がる
下：カジキ釣り大会に併せて開催される「海感謝祭」の検量シーン

株式会社くろしお
北浜マリナーズ

宮城県塩竈市北浜4丁目71番10号

TEL：022-365-3220 FAX：022-365-3244

営業時間/4月1日～10月31日 8:30～17:30、11月1日～3月31日 8:30～17:00

定休日/お盆期間除く火曜日、12月30日～1月5日(4日と5日は上下架のみ営業)

<http://www.kuroshiomarine.co.jp/service/>

安全で楽しい遊漁のために 遊漁船業務 主任者講習



遊漁船業を行う場合は、各遊漁船に遊漁船業務主任者を乗船させなければなりません。
遊漁船業務主任者になるためには、次の要件が必要です。

資格

小型船舶操縦士免許（一級または二級）、または海技士（航海）免許
※小型船舶において船長を兼務する場合は、特定操縦免許も必要です。



実務経験

1年以上の遊漁船業務の実務経験か、遊漁船業務主任者の指導による10日間以上の遊漁船における実務研修。



講習

遊漁船業務主任者講習
約4時間 / 操縦免許証を取得する前でも受講できます。

→ 管轄する都道府県知事への登録が必要です！

FAQ

1

現住所と異なる地域で行われる講習を受講することはできますか？
→ 可能です。また、受講証明書は他の都道府県でも有効に取り扱われます。

2

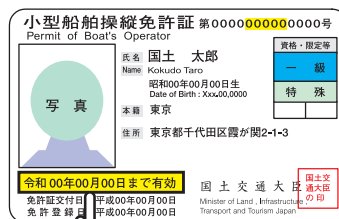
講習を受講するために必要な資格はありますか？
→ ありません。

3

講習はどんな内容ですか？
→ 遊漁船業務主任者として必要な、関係法令、利用客の安全に関することや漁場の安定的な利用等について行います。

小型船舶操縦免許証の 更新・失効再交付講習

小型船舶操縦免許証は5年ごとの書き換えが必要で、有効期限の1年前から更新手続きを行うことができます。
有効期限を過ぎた場合は
失効再交付講習を受講して再交付の手続きを行えば、再び操縦ができます。



JMRAはココが違う!
受講者数
開催会場数
開催回数
**全国
No.1**

※ご注意ください!
操縦免許証の有効期限は、誕生日ではありません!

手続き方法

1 受講申込み

海事代理士に依頼する
(要代行手数料)

ご本人が行う場合
①インターネット ②郵送 ③JMRAの窓口
いずれかの方法で行う

2 講習を受講

- ①身体検査(人数によりますが概ね30分)
身体検査に合格しないと講習を受講できません。眼鏡や補聴器が必要な方は、必ず準備してください。
- ②講習(更新約1時間、失効約2時間半)
講習を修了した方には、身体検査証明書・修了証明書が交付されます。
※講習を受けただけでは、免許証は更新(再交付)されません。

3 申請手続き

海事代理士が
運輸局等への
申請手続きを
代行します

申請方法(いずれかの方法で)

- ①運輸局等の窓口へ本人が持参
- ②運輸局等へ郵送
※すべての書類【小型船舶操縦免許証(更新のみ)・身体検査証明書・修了証明書】の有効期限内に、申請手続きを行ってください。

講習日程・開催地 詳しくはホームページまたは事務所まで

1 ホームページでご覧ください

JMRA



2 最寄りの事務所にお問い合わせください

北海道事務所	〒047-0031 北海道小樽市色内1-9-1 松田ビル1F	TEL.0134-32-5123 FAX.0134-32-4371
東北事務所	〒985-0016 宮城県塩竈市港町1-4-1 マリンゲート塩釜2F	TEL.022-364-2281 FAX.022-364-2287
関東事務所	〒231-0005 神奈川県横浜市中区本町4-43A-PLACE馬車道7F	TEL.045-201-1222 FAX.045-201-1088
信越事務所	〒950-0982 新潟県新潟市中央区堀之内南3-1-21 北陽ビル3F	TEL.025-283-1996 FAX.025-283-1994
中部事務所	〒460-0021 愛知県名古屋市中区平和1-23-16 ミタチ第2ビル5F	TEL.052-331-0185 FAX.052-331-0180
近畿事務所	〒534-0025 大阪府大阪市都島区片町1-5-13 大手前センチュリービル2F	TEL.06-6882-5846 FAX.06-6882-5848
四国事務所	〒760-0018 香川県高松市天神前10-1 高松天神前ビル2F	TEL.087-837-6399 FAX.087-837-6385
九州事務所	〒801-0852 福岡県北九州市門司区港町6-2 九州ビル3F	TEL.093-332-1537 FAX.093-332-1337
沖縄事務所	〒900-0016 沖縄県那覇市前島2-21-13 ふそうビル11F	TEL.098-861-0474 FAX.098-868-5636

※原稿作成日は令和元年7月です。10月に各種料金を改定する予定です。

船の文化検定 ふね検



船のこと、ボート、ヨットのこと、どのくらい知っていますか？
「ふね検」に合格すれば、あなたも船博士！

検定日 **2019年11月10日(日)**
10:00~

検定会場

小樽市・塩竈市・東京都・横浜市
新潟市・常滑市・神戸市・広島市
松山市・北九州市・糸満市 他



ふね検試験問題集NEO
定価 1,400円(税別)

種類	初級、中・上級
出題数	50問
受検資格	どなたでも (中・上級は初級に合格した方)
合格基準	初級 35/50問 以上 中級 40/50問 以上 上級 45/50問 以上
検定料	全級 3,000円(税込)
申込方法	web・郵便振替・窓口

まずは
「ふね検ブログ」を
チェック！



小泉 免許 取るってよ

第2回

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

「ただいま勉強中♪」



PROFILE

関東事務所
小泉彩奈

「特技」 ハンググライダー (P級)

「趣味」 お笑い

「好きな食べ物」 餃子



入社して2年目になりました。小泉です。この1年の間に、ボートも趣味のハンググライダーも、一つ級が上がりました。今年は何をしようかなあ。

今回は、実技試験についてレポートします。実技試験では、図のような試験項目を、指示された順に行います。後半には人命救助なんて項目も……。その他にも、船体、備品などの点検やロープワークがあり、学科試験が終わってもまだまだ覚えなければならぬことがたくさん!



実技の練習で、ボートはただハンドルを固定しているだけでは真っ直ぐ走れないことを知りました。また、一見したところ深くて広い川でも、「人が立てるくらい浅いところがあるから気をつけて」とか、「止まっている船があるから引き波を立てないように」など、気をつけることが多々あります。ただ前に走ることすらままならないのに、試験項目どころではない……と不安になりましたが、慣れてくると少し余裕が出てきました。

難しかったのは、予想通り人命救助。その日の波や風を自分で判断して操船しなければならないので、毎回同じようにやっても狙った位置に船をつけることができません。結局、練習のときには、不安を残したままとなっていました。試験前日の夜は、気を紛らわすために、手が勝手に動くまでロープワークの練習をしました。



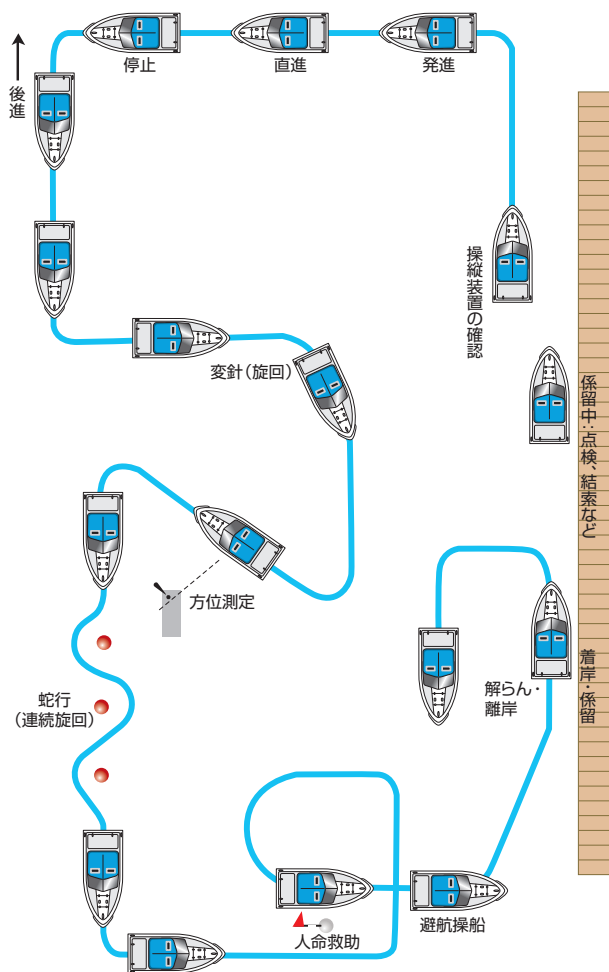
いざ試験当日になってみると、一番不安だった人命救助は、拍子抜けするくらいあっさりと終わってしまいました。そこでほっとしていたのですが、そのあとに自信满满でかけたクリート止めが間違っていたことが判明。ずっと間違えたまま反復練習していたみたいです。これはちょっとショックでした。



ロープワークがこんな感じだったので、合格発表までソワ

ソワしていたのですが、実技試験も無事合格! 合格証明書を手に運輸局へ向かい、免許証が手元に来ました。これからは「船長」として船に乗れます。

……クリート止めは試験のあとしっかり覚え直したのでもう大丈夫です!





フロリダ州ジャクソンビル会場近くのジャクソンビルリバー

IBWSS 2019に参加して

※IBWSS=International Boating & Water Safety Summit

**2019年3月24～27日に、アメリカ合衆国フロリダ州ジャクソンビルにて
行われたIBWSS2019の様子についてレポートします。**

試験部監理課 課長 前田浩之
中部事務所 首席 洲戸俊郎

海上保安庁の表彰盾



米国では日本の「船舶職員及び小型船舶操縦者法」で定められた小型船舶操縦士の免許のような資格制度がありません。ただし、建国の歴史的背景もあり、各州によって州法が異なるものの、ほとんどの州で小型船舶を操縦するためには、安全運航教育を受けて許可証を得ることが義務付けられています。また、教育に当たっては米国としての国家基準が定められており、その基準に準拠したかたちで行われます。しかしながら、なかなかない水上における事故を撲滅するため、各州のルールを尊重しながら官民一体で年1回開催されるサミットにおいて、その時点における最良の選択を導きだそうというのがこのIBWSSです。

今回で23回目を迎えたIBWSSは、我々日本をはじめ、カナダやオーストラリアといった他国からの、そして米国内でもグアムといった遠方からの参加者がいて、まさに

internationalなサミットです。

1日目、開会式では、開会宣言、国家斉唱、出席者紹介、代表者による挨拶が行われました。ここで日本から参加した海上保安庁交通部安全対策課の榎本雄太課長が登壇し、海上保安庁の施策として、ウォーターセーフティガイド、官民連携ネットワーク、そして海上安全指導員の新制度の3つのトピックスについて英語でスピーチしました。開会式ののち、各セッションに別れ、分科会形式で積極的に質問や提案、発言がなされました。知識の獲得や課題の解決に向けて全力で取り組もうという参加者のポジティブな姿勢、態度がひしひしと伝わってきました。

2日目以降は興味深い分化会が目白押しでしたが、特にSUPの利用者に認識コード付きのブーツの着用をすすめることの効果についての講演が心に残りました。このブーツはわずか10ドルですが、これを着用するだけで



上：海上保安庁交通部安全対策課の榎本課長
下：バーチャルリアリティのソフトの体験

ユーザーの発見が容易となって搜索費用を軽減でき、トータルの社会的コストを軽減できるというものです。

海難事故が発生した場合、搜索救助をするためのコストが非常に掛かります。ユーザーに対し、上記のような対策や教育を充実させることが、危険にさらされるリスクを軽減し、結果的に将来の海難発生件数の減少やその結果として社会的コストを抑えることにつながるという発想に感銘を受けました。

米国においては、ユーザーに対する安全教育を充実させることが重要であると考えられています。電子デバイスやバーチャルリアリティを活用した教育方法についての発表もあり、非常に興味深く、その先進性が感じられました。

最終日には、その年のボートの安全運航に貢献した団体への表彰発表が行われました。日本から参加した海上保安庁も表彰され、私は何故かライフジャケットをいただきました。参加者全員が受賞を心から祝福し、功労者を称えることは、次年度への活動をより積極的に継続していく動機付けになると感じました。

このサミットで特に印象に残ったのは、身内を水難事故で亡くし、決して思い出したくない記憶をこの会議の

セッションで語る講演者の存在です。事故防止を願うその講演に尊敬の念を禁じ得ませんでした。

IBWSSに参加すると、米国沿岸警備隊 (USCG) が発表する水上安全運航計画を基に、NASBLA、NSBC、NWSC、各州の関連団体、警察、ライフセーバー、パワーボート・ヨット・カヌー・SUP等の業界団体や関連業者、民間のレスキュー団体といった組織が同じ方向を向いて活動していることが分かります。そしてそういった団体やグループのリーダーが、サミットの前から教育計画や戦略会議を行ったうえで毎年一堂に会して議論し、常に最善の内容に見直す作業を行っています。この仕組みは、異なる運用形態で多岐にわたる制度末端の問題点を把握し、多様な情報を共有することで制度全体を見直して進化させていくものです。

情報発信に留まらず、毎年計画が作り直されていくことが重要な要素であり、日本で開催されているJBWSS(日本版IBWSS)にも取り入れるべき仕組みであると考えます。

当協会は2014年から6年連続でIBWSSに参加し、米国での水上安全教育・訓練に関して、この頂上会議から最先端の情報や知識を得てきました。2015年から開催しているJBWSSにおいてもIBWSSとの連携を強化し、IBWSSで学んだ知識や経験を日本の水上安全に貢献できるよう、これからの業務を発展させて行く所存です。

注釈

IBWSS (国際水上安全・安全運航サミット)
JBWSS (日本水上安全・安全運航サミット)
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)
SUP (Stand Up Paddleboard スタンドアップパドルボード)



日本からの参加者とIBWSS関係者

プロのための小型船舶資格

日本における船の世界のプロ資格制度について考えてみようと思います。

船の世界のプロ資格と言えば、一般的に大型船の運航に必要な航海士や機関士など海技士資格を指すことが多く、資格がなければ就業できない点でまさにプロの資格といえます。

小型船舶操縦士免許にも、遊漁船、観光船や屋形船といった旅客の運送を職業とするプロが取得しなければならない特定操縦免許があります。とはいえ、特定操縦免許は事故発生時における旅客の安全対応という側面が強く、プロとしての高いスキルを求めた資格とはいえません。

また、小型漁船の漁師も職業船員(=プロ)ですが、漁業従事者資格といった特別なライセンスは存在しておらず、レジャーユーザーと同じ資格で漁船を操縦しています。

そして、災害現場での捜索や水難救助といった場面で公務で小型船舶を運航する消防士や警察官、あるいはライフセイバーも、必要とされる資格はレジャーユーザーと同じ小型船舶操縦士でし

かありません。

通常とは異なる厳しい状況下で、要救助者を能動(積極)的かつ機動的に、そして確実に救助するための、レジャーとは異なる高い安全管理能力や操縦技術を有することの裏づけとなる公的資格は現在の日本には存在しません。

また、免許取得後に、小型船舶を水難救助や災害対応の資機材として運用するためのスキルアップを目的とした教育の機会すら乏しく、こういった現場に送り込まれる者は往々にして単に「小型船舶操縦士」の資格を持っているだけというのが現状です。

JPBOTの使命

本年4月に発表された、総務省消防庁の「平成30年度救助技術の高度化検討会報告書」によれば、全国の消防本部における救命ボート所有率は9割、船外機所有率は8割を超えているにもかかわらず、『ボートレスキューを実施するための知識、技量を満たす操船有資格者の育成をする取り組みが積極的に実施されていない』という現実があります。同報告書にはヒヤリハット例が列

JPBOT

Japan Professional Boat Operator Training center
日本小型水難救助艇操縦士養成所について

試験部試験課 課長 根上宜久



(公財) マリンスポーツ財団



(一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会



(一社) 日本小型水難救助艇協会

PRE (個人保護具) および IRB (インフレーターレスキューボート) 発行前点検の説明





上：IRBによる基礎操縦に加え、溺者救助方法などの実習も行う
下：レスキューボードを装着したRWCによる人命救助訓練

記されていますが、訓練実施時に、船外機船の操縦者が急発進させたことにより同乗の隊員が落水するなどのインシデント(※)も発生しています。「救助に行って、救助される側になる」という、あってはならない初歩的なインシデントを回避するための教育もままならないのが実態といえます。

小型船舶の公的利用のためのプロ資格がすぐにはできない現状では、免許取得後の教育を行う機関の育成が急務であり、公的救助機関もそれを求めています。

※重大な事故に発展する可能性を持つ出来事や事件のこと。

そういった状況下で誕生したのが

JPBOT: Japan Professional Boat Operator Training center: 日本小型水難救助艇操縦士養成所です。

JPBOTは、公的に小型船舶を使用する小型水難救助艇操縦士の育成を通じて水上安全や安全運航に貢献し、水難・海難事故の防止を図ることを目的とした、(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会、(一社)日本小型水難救助艇協会、(公財)マリンスポーツ財団の3団体連携による協同運営組織です。

3者がそれぞれの得意分野で教育訓練区分を受け持って効果的な安全運航教育を実施し、水難救助という困難な状況下における小型船舶のより安全で効果的な運用を目指します。

養成講習会ではシーマンシップ、プロフェッショナリズムをキー

ワードに、船長の小型船舶の公的利用における心構えや遵守事項をはじめ、小型船舶の運用に必須となる操船理論等について、安全運航の根幹となる知識を再認識させる「アウェアネス講習」と、多くの消防・警察などで採用されているIRB (インフレーターレスキューボート)、RWC (レスキュー仕様の水上オートバイ) またはモーターボートのいずれかを使用した実技講習を組み合わせで行います。

教習を行うインストラクターには、全米安全運航州法管理官協会 (NASBLA) 認定インストラクターやNSBC (米国安全運航評議会) 認定インストラクター、現職の潜水士、元消防士、元自衛官はじめ、当協会の職員等を配し、経験と知識に裏づけされたさまざまなスキルアッププログラムを用意しています。

最新の米国をはじめとする国際標準をベースにしたプログラムは、要救助者を水上で適切に確保し、陸上へ搬送するスキルを身につけるために不可欠なものばかりであると同時に、非常に地味なスキルでもあります。JPBOTは、決してパフォーマンス性の高いインパクトのある派手な運航技術を求めているわけではありません。膨大な基礎的技術の上に構築されたシーマンシップは、Smart (機敏・迅速)、Steady (確実・堅実)、Silent (静粛・謙虚) であって初めて発揮できるという信念に基づいているからです。プロのオペレーターとして船舶安全運航に対する考え方を再構築するため、前述の3つのSで始まる言葉やSlow is pro (ゆっくりやるのがプロ) といった標語を使い、受講者のマインドセット (Mind Set: 思考傾向) をしなやかにして現場対応力を高めることを目指しています。

講習会の最後に行う修了審査にはプロとしての厳しい認定基準があり、合格基準に到達しない場合は再度のチャレンジを期待します。

受講者はJPBOTに参加することで新たなステージに立った自分を認識することができるはずであり、その後の要救助者目線を常に意識した3Sで現場に臨むレスキューアとなることでしょう。



小型船運用に必要な理論やオペレーションに際しての考え方も学習

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℃ ~ +55℃) / 防水性：水深 5m にて 1 時間、10m にて 10 分 (21℃) / 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：プラス浮力 (約 100g) / 付属品：ベルクロフリップ付ベルトポーチ / PLB 本体は付属しません / CUSTOM DIVERS



携行、運用に便利

3,500 円
(税込 3,780 円)

レスキューリンク専用ポーチ

非常時に PLB をライフジャケット等にセット出来るベルトと脱落防止コード、水に強く外から PLB であることがひと目で判るメッシュ製ポーチのセット。普段はベルト等につけて携行できます



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 やイーバープ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可能



PLB について、詳しくは左記ホームページ、もしくは 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 年間で、簡単な申請により取得出来ます。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

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。



Kazi

かじしゃ

株式会社 舵社 用品事業部

〒 232-0015
神奈川県横浜市南区共進町 3-74
マリショップ KAZI シープラザ

TEL : 045-731-0041
FAX : 045-743-4511
e-mail : goods@kazi.co.jp



お申し込み・お問い合わせは

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。



屏絵の作者＝岩崎 繁美さん



平成31年の主な催事（平成31年1月～4月）

1. 第16回理事会 (3月15日)

平成31年度事業計画案及び収支予算案、規程類の一部改正案並びに臨時評議員会の招集案等が、出席理事の全会一致で承認されました。

<平成31年度事業計画>

主要業務の事業計画は以下のとおりです。

(1) ダイビングに関する緊急医療援助(DAN)事業(継続事業1＝安全事業部)

1) ダイビングの安全確保と健全な発展に貢献するため、専門医による応急医療相談や、ダイビングに理解のある医師のネットワーク(DD NET)による安全指導などに取り組む。

2) 事業の柱である医療関連サービスや安全情報の提供を適正に実施することに加え、事業の更なる充実、補強を図るため、会員専用サイトの機能強化及び学会やIDAN等との連携強化、新たな教材による講習コースの検討等に取り組む。

3) DAN会員数の動向を精査した結果、退会者数は一定レベルで推移しているが、その大半は退会理由が分からない会費未納による退会者であること、一方、新規入会者数は、最盛期比で半数に減少していることが判明した。事業の持続可能な発展のためには、会員数の維持・拡大が必須であり、本年度は、パートナーシップ制度の活性化や学生等を対象とした入会キャンペーンによる新規入会者数の拡大に注力するとともに、既存会員へのサービスを更に向上させ、更新率を改善することにより会員の確保と収益の改善に努める。

(2) プレジャーボート救助(BAN)事業(継続事業3＝救助事業部)

1) プレジャーボート等の安全確保に寄与することを目的に、機関故障等の曳航救助が必要な事故に遭遇した場合に、サービス海域内に展開しているレスキュー・ステー

ション(RS=3月15日現在760箇所)から出動する救助船により、最寄りの安全な係留地まで曳航する等の事業を的確に実施する。

2) 平成31年4月から新たにサービスを開始する宇和海・豊後水道海域(瀬戸内BAN)を含めた全海域で、救助要請に適正に対応するため、レスキュー・オペレーション・センター(ROC=救助本部)の体制確保及び地域担当者の営業活動によるRSの充実等に尽力するとともに、サービス海域の更なる拡大に向けた調査活動を展開する。

3) 事業発足当時には、会員数確保のために多大な貢献のあった団体マリーナ契約に関して、サービス海域が拡大し、RSも適正に配備された現在においては、契約マリーナ側の利点も大きく向上していることから、関係者の理解を得つつ、契約内容の見直しを含め適正な運用に努める。

(3) 振興・普及事業(継続事業4＝企画振興部)

1) 当協会の知名度向上と海洋レジャーの振興、海事思想の普及に寄与すること及び単独での解決が困難な課題について、部門連携により有効な対策を講ずることを目的に、企画業務やイベント業務に取り組むとともに、本年度は、国の施策を踏まえ、他団体との連携をキーワードとして、海洋レジャー参加人口の拡大を目指す。

2) 国土交通省が推進するC to Seaプロジェクトを踏まえ、UMI協議会事務局として、活動の活性化を進めるとともに、民間企業が運営する「海マジ」の利用促進を図り、海洋レジャー参加人口、特に若年層の取り込みに努める。また、舟艇の利用振興を図るため「マリンチック街道」として国に登録されたルートの周知及び今後のルート開発に関心を持つ「海の駅」を支援することにより、プレジャーボート等で海に出る機会を創出する。

3) 特定事業本部及び安全事業部との連携を促進し、小型船舶操縦免許の新規取得や更新需要の拡大を図るとともに、DANの新規入会者数の拡大に尽力する。

(4) 小型船舶操縦士の資格に係わる 国家試験に関する事業 (継続事業5=特定 事業本部・試験部)

1) 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、唯一の指定試験機関として国土交通大臣に代わって国家試験業務を展開する。引き続き、適正な試験事業の実施、国や他団体との連携による小型船舶の安全対策の一層の充実、収支の安定を3つの課題として対策に取り組む。

2) 継続事業 (公益目的) に区分されているが、協会収益の4割を占める重要な事業であり、協会経営上収支のコントロールが肝要である。そのため、ユニバーサルサービスを継続しつつ、国家試験受験申請者数について、登録小型船舶教習所に対して一定以上の占有率を確保することに尽力する。

(5) 小型船舶操縦免許証の更新等に関する事業 (収益事業=特定事業本部・講習部)

1) 国家試験に関わる事業 (前述 (4)) 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、船舶職員及び小型船舶操縦者法の規定に基づき、小型船舶操縦免許証の更新等講習に加え、登録小型船舶教習所に対する教員研修などを実施するとともに、これまでどおり事業の適正な実施や設備の計画的整備など5つの課題に取り組む。

2) 協会収益の4割を占める収益事業の核であるが、平成31年度は5年周期の谷となるため、更新等講習の受講者数が減少すると見込まれることから、前年度導入した次回更新案内メール送信システムの効果を検証し、対策を講じることで前回受講者の回帰率向上を図るほか、協力事業者へのインセンティブの付与等を継続する等により、受講者数の減少を最小限に抑え、事業収支の改善に尽力する。

(6) その他の収益事業

1) 前述の (1) から (4) に、沿岸レジャーの安全活動事業 (継続事業2=安全事業部) を加えた5つの事業の目的

達成のため、毎年一定額の支出が求められている (公益目的支出計画) が、その支出を補填し、一般財団法人として持続的に発展していくため、小型船舶操縦免許証の更新等に関わる講習事業 (前述 (5)) に加え、「ダイビング保険事業」、「船の文化検定」、「所有艇の貸出」、「小型船舶関係海事書籍等の販売」、「教本出版」及び「修了試験問題の提供」の6つの事業 (収益事業) に取り組む。

2) 「修了試験問題の提供」については、長らく原価割れの状況が続いていたが、国の指導と関係各位の理解を得られたことにより、本年度から、登録小型船舶教習所の利用実態に即した料金体系での徴収とする。

3) 「不法係留船対策暫定栈橋の管理」については、本年1月末に業務完了したことから記述を削除した。

2. 第7回臨時評議員会 (4月19日=書面表決)

所属組織の人事異動に伴い、2名の評議員から辞任の申し出がありました。それぞれの後任者を選任するため、定款第19条の規定により臨時評議員会 (4月19日付け書面表決) を招集し、評議員会運営規程第9条第1号の規程に基づき以下のとおり決議されました。

なお、新任の評議員の任期は、令和3年の定時評議員会終結の時までとなります。

(1) 稲石 正明評議員の後任として黒川 久幸氏 (現東京海洋大学理事・副学長)

(2) 西島 浩之評議員の後任として佐藤 恒夫氏 (現日本マリーナ・ビーチ協会理事長)

第16回理事会



令和元年の主な催事（令和元年5月～7月）

1. 第17回理事会 (6月12日)

平成30年度事業報告及び決算報告、規程類の一部改正案並びに定時評議員会の招集等が、出席理事の全会一致で承認されました。

〈平成30年度事業報告〉

(1) ダイビングに関する緊急医療援助事業（継続事業1＝安全事業部）

1) 事業の適正な実施

- ① 減圧症等に罹患(りかん)したレジャーダイバーに対し、医師の支援を得て、緊急時のホットラインを24時間365日体制で実施した（本年度利用状況は55件）。
- ② 投薬治療や既往症のダイビングへの影響等に関する質問について、医師による医療情報を提供した（医療相談件数＝41件）。
- ③ 減圧障害等の応急処置の普及を図るため、DAN酸素インストラクタートレーナー講習を2回、官公庁職員を対象としたプロバイダー講習を1回開催した。
- ④ 南アフリカのダーバンで開催されたIDAN会議に出席し、活動状況等の報告、意見交換を行うとともに、研究、マーケティング、保険等に関する委員会に参加した。

2) 事業の充実

- ① 会員専用サイト掲載事項の更新を行うとともに、必要な情報については、適宜・適時の提供に努めた。
- ② DAN酸素講習の充実を図るため、医療用酸素の取扱・管理等に関する資料の収集を行った。

3) 事業基盤の強化

- ① 新しい料金体系導入が影響し、既存会員の更新率が低下したが、平成30年9月以降は回復の兆しが見え、年度末会員総数は11,287名となった。
- ② パートナースhip制度の対象期間を5年から1年に短縮し、協力手数料を支払うよう見直しを行った。本年度末の登録メンバー数は760件で、335名の新規会員をご紹介いただいた。
- ③ 若年層の入会促進を目指して大学等のダイビングクラブ

を対象に、入会金を免除する「学割プログラム」の周知に努め、本年度は11団体が登録し、85名の新規入会があった。

- ④ 平成30年10月から電話による更新依頼を開始し、124名の会員が更新手続きを実施した。

(2) プレジャーボート救助事業（継続事業3＝救助事業部）

1) 事業の適正な実施

- ① 全サービス海域において、会員艇等からの救助要請に対し、365日24時間体制で対応し、救助サービスを実施した（本年度救助実績＝441件）。
- ② 救助サービスを迅速に行うため、全サービス海域においてレスキューステーション(RS) 契約を推進した（本年度末RS数＝762箇所）。

2) 事業の充実

- ① BANココNAVIの利用について、ホームページに動画を掲載するとともに、リーフレットの配布や、安全講習会等の機会を通じて会員への周知を図り、また、RSへも積極的な利用を促した。
- ② トラブル発生時に会員が被った属具の損害について、一定額を補填する属具損傷補填制度を試行導入した。

3) 事業基盤の強化

- ① 平成30年4月から九州BANのサービスを開始するとともに、全サービス海域において会員募集活動を推進した結果、本年度末の会員数は1万人を突破した。
- ② 平成31年4月から、宇和海・豊後水道海域でサービスを開始するため、RS及び会員募集代理店を確保する等の準備を行った。

(3) 振興・普及事業（継続事業4＝企画振興部）

1) 海洋レジャー参加人口の拡大に向けた活動

- ① UMI協議会事務局として、「UMIちゃんねる」マリンレジャー総合ポータルサイトを刷新するとともに、若年層の海洋レジャー参加需要の創出を目的とした「海マジ!」（民間企業が運営する、海洋レジャーに限定した体験型サービスを一部無償提供するコンテンツ）のメニュー拡大に取り組んだ。

②国が推進するC to Seaプロジェクトの取り組みの一つである「マリンチック街道」の登録ルート選定にあたり、海の駅を管轄する国の対応に協力・支援した。

2) イベントの充実

- ①協会主催等にて、所有艇等を使用した体験乗船会を36回開催し、3,428名の参加があった。
- ②小学校5校、中学校1校及びマリーナ1箇所において「環境教育としての海藻おしぼ教室」を開催し、560名の児童・生徒が受講した（本誌46ページ参照）。
- ③おたる海の駅及びオーナーズクラブが共催したクルージングに参加するとともに、オーナー艇による体験乗船会を実施し、地元のご家族など60名の方々がボートライフを楽しんだ。

3) 広報宣伝の推進

- ①協会誌「海洋レジャー」第5号を20,000部発行し、関係団体等に配布することにより、協会活動を周知するとともに海洋レジャーに関する情報を発信した。
- ②「船の文化検定」の周知及び広報活動として、各種マリン関連イベント等でチラシを配布するとともに、セミナー「ふね検のススメ」を開催したほか、マリン関連企業の会員向け冊子へチラシの折込みを実施した。

(4) 小型船舶操縦士の国家試験に関する事業（継続事業5＝特定事業本部・試験部）

1) 試験事業の適正な実施

- ①全国各地で一級、二級、二級湖川小出力限定及び特殊小型船舶操縦士国家試験を適正、確実かつ公正に実施した。
- ②外国語の学科試験を、前年同様、英語、ポルトガル語で実施した。

学科試験種別	英語試験			ポルトガル語試験	
	一級	二級	特殊	二級	特殊
平成30年度	17名	67名	30名	27名	61名

- ③試験実施態勢を適切に維持するため、試験員候補生を3名採用するとともに、I型船を3隻、III型船を3隻導入した。本年度末時点における試験員は52名、保有艇はI型船が60隻、III型船が28隻である。

2) 試験事業の充実

- ①選任3年未満の試験員を対象とした定期研修を開催するとともに、K38 JapanやJPBOT（本誌62ページ参照）による水上オートバイを使用するレスキュー講習会の受講

等により、試験員の資質向上を図った。

- ②IBWSS（本誌60ページ参照）に参加するとともに、国内における水上安全、安全運航の向上を図るため、国土交通省海事局や海上保安庁との共催で、JBWSS（日本水上安全・安全運航サミット）を開催した。

3) 事業収支の安定化

- ①国家試験受験コースの優位性をアピールし、全国各地において資格別の国家試験を実施した。本年度の国家試験受験コースの申請者数は2,861名で、対前年度比103.9%となった。国家試験受験コース（当協会）と登録教習所コース（登録）の申請者数は、下表のとおり。

年度		実施回数	一級	二級	二級湖川	特殊	合計	当協会割合
平成30年度	協会登録	3,700回	5,363名	13,879名	563名	8,796名	28,601名	44.7%
			11,136名	13,219名	102名	10,961名	35,418名	

- ②企画振興部と連携してボートショー等の各種イベントに出展し、小型船舶操縦士の免許及び国家試験制度について周知を図るとともに、免許取得への足掛かりとなる体験乗船会を実施した。

(5) 小型船舶操縦免許証の更新等に関する事業（収益事業＝特定事業本部・講習部）

1) 事業の適正な実施

- ①更新講習及び遊漁船講習（本誌56～57ページ参照）の受講者数は5年周期で増減するが、本年度は受講者数の山に当たることから、講習回数を増加し、受講者の獲得に努めた。本年度の講習実績は下表のとおり。

<更新講習>

	実施回数（前年）	受講者数（前年）	受講者総数（前年）	割合（前年）
平成30年度	3,129回	96,909名	248,664名	39.0%
	(3,050回)	(96,393名)	(242,637名)	(39.7%)

<遊漁船講習>

	実施回数（前年）	受講者数（前年）
平成30年度	179回	3,377名
	(142回)	(2,469名)

- ②東京都、三重県、大阪府、広島県等において、登録教習所教員の初任研修及び再研修を実施した。受講者数等の実績は下表のとおり。

年度	学科						実技				総数
	一級		二級		特殊		Ⅰ型船 (一・二級)		Ⅲ型船 (特殊)		
	初任	再	初任	再	初任	再	初任	再	初任	再	
平成 30 年度	1回 9名	2回 20名	1回 8名	1回 1名	3回 38名	3回 59名	10回 78名	16回 77名	10回 41名	11回 65名	58回 396名

2) 事業収支の改善

- ①受講者の募集窓口となる海事代理士等と情報を共有するとともに、褒賞制度を継続する等連携を強化し、受講者数の拡大を図った。
- ②次回更新案内メール送信システムを広く周知することにより、更新講習の受講回帰率の向上を図るとともに、土日祝日等の受付業務サービスを向上するため、協会ホームページに協力事業者専用窓口を設け、申込及び変更手続きを事業者自身が行えるシステムの開発に着手した。

(6) その他の収益事業

- ①DAN入会者に自動付保されるレジャーダイビング保険に加え、団体傷害補償保険等の付加保険を提供した（本年度の付加保険加入者=221名）。
- ②船の文化検定は、会場を24ヶ所に増加し、336名の受検者があった。
- ③協会所有艇等を、ボート免許スクールの実技教習等に貸し出し、免許取得予定者に試験艇に接する機会を提供した（本年度の貸出し実績=Ⅰ型船：735回、Ⅲ型船：157回）。
- ④不法係留船対策用暫定栈橋等の管理事業は、目的を達成したことから平成31年1月末で終了した。
- ⑤学科修了試験問題の料金体系を、受益者負担を原則とするものに変更し、平成31年度から新たな徴収方法とするための体制を整えた。

〈平成30年度決算報告〉

平成30年度は、事業収益が大きく伸長したことに加えて、基本財産が大変順調に運用できたことから大幅な増収となった。そのような中で、懸案であった職員寮の時価に基づいた適正な評価への変更を実現した。

(1) 収益

- ①基本財産の運用益は前年度を約3百万円上回り、また、事業収益は前年度に比べて66百万円余り改善した。
- ②加えて、基本財産の売却益（18百万円余り）を計上したことから、経常収益は、約15億79百万円余りとなった（前年度比82百万円あまりの増収）。

(2) 費用と一般正味財産

- ①事業費用は、事業収益の増加を反映し前年度比19百万

円余り増加し、経常費用は、約15億99百万円余りとなった。

- ②取得価額で計上していた固定資産（職員寮）は、時価評価額での計上に変更するため強制低価し、差額である41百万円余りを経常外費用として計上した。

- ③その結果、経常外増減額を含めた当期一般正味財産増減額は、61百万円余りの減額となった（前年度比22百万円余りの改善）。

(3) 正味財産期末残高

一般正味財産期末残高は、（61百万円余りの減少）2億91百万円余りとなったが、当期指定正味財産増減額は、基本財産評価益（45百万円余り）を計上したことから、指定正味財産期末残高は29億53百万円余りとなった。

一般正味財産と指定正味財産の合計である正味財産期末残高は、32億45百万円余りである。

2.第8回定時評議員会 (6月27日)

平成30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30年度決算報告（上記1. 第17回理事会の記述参照）

(2) 評議員並びに役員の選任について 役員（理事・監事）

所属組織の役員交代により、理事1名、監事1名から辞任の申し出があり、後任者の選任について、以下のとおり決議されました。（新任の理事・監事の任期は、令和2年（2020年）の定時評議員会終結の時まで）。

- ①井手 祐之理事の後任に掛谷 茂氏（現日本船舶機関士協会会長）
- ②荒川 和彦監事の後任に渡邊 元尚氏（現日本船用機関整備協会専務理事）

※本年度、評議員の改選はありませんでした。

3.創立28周年記念式典 (7月1日)

創立記念日（7月1日）に開催しました。

功労者（7組）及び永年勤続者の表彰を行うとともに、平成30年度の活動を踏まえ、持続可能な発展を目指し、役員一丸となって連携・協調すること等を確認しました。

編集後記

読者の皆様、いかがお過ごしでしょうか。

協会誌「海洋レジャー」夏号の編集作業は例年梅雨時に行われますが、今年の梅雨入りは少々ばらつきがありました。

梅雨は、太平洋高気圧からの暖かく湿った暖気とオホーツク海高気圧からの乾いた寒気とがぶつかり合い、本州付近に停滞前線（梅雨前線）があらわれ長雨をもたらすもので、例年ですと5月上旬に沖縄が梅雨入りし、6月上旬に九州から関東、6月中旬に北陸・東北が梅雨入りします。しかし、今年は沖縄地方で1週間程遅れて梅雨入りしたのち、6月7日頃に東海から関東、北陸、東北地方が梅雨入りし、なんと、九州北部から中・四国、近畿にかけての梅雨入りは例年よりも20日ほど遅れて6月下旬となりました。

では北海道はというと、その年にもよりますが、本州と同じ頃に2週間ほど雨が続く時期があり、これを「蝦夷梅雨」といいます。ただ、梅雨前線が消滅する寸前であったり、オホーツク海高気圧から冷たく湿った空気が吹き込むことによるものであったりするため、気象庁としては「梅雨」としては定義していないようです。

さて、本誌が発行され、皆様のお手元に届く頃には盆も過ぎ、間もなく秋雨が到来します。この頃になると梅雨前線の主役だったオホーツク高気圧からシベリア高気圧に選手交代します。太平洋高気圧の勢力が弱まってくるとシベリア高気圧が南下し前線が本州付近に停滞しますが、これが秋雨前線です。梅雨前線は西日本に大雨をもたらすことが多いのですが、秋雨前線は北・東日本に大雨をもたらすことが多く、さらに台風が接近すると前線を刺激して災害に繋がるような大雨をもたらすこともあり、これからの時期には十分な注意が必要です。

特に台風接近時の船固め等の作業は非常に危険ですので、風雨の強くなる前に十分な対策が整えられるよう、早めの気象情報の入手を心がけてください。

さて今号では、レンタル艇の手配から当日の運航までのすべてを女子だけで行う「東京湾運河クルーズ」を特集させていただきました。昨今、女子会という言葉をよく耳にします。ランチやカラオケ、旅行などを女子だけで楽しもうという元気な女性が増えています。海でも多くの元気女子が活躍して欲しいと願うばかりです。

また、オリンピックを間近に控え、日本セーリング連盟様と日本サーフィン連盟様からも寄稿を頂いたことで、各競技の理解がすすみ、競技の見方が少し変わった気がします。日本チームのご活躍をお祈りいたします。

これからも海洋レジャーの健全な発展を願い努めてまいりますので、引き続きご協力賜りますようお願い申し上げます。

「海洋レジャー」編集部

2019.Vol.6

海洋レジャー 第6号

令和元年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 ブ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

(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

(令和元年6月29日付)

評 議 員 名 簿

氏 名	所 属	役 職
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KODENホールディングス	代表取締役社長
黒川 久幸	東京海洋大学	理事・副学長
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
佐藤 恒夫	一般社団法人日本マリーナ・ビーチ協会	理事長
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 (元公益財団法人日本海事広報協会理事長)	
南部 大気	日本船具株式会社	代表取締役
前田 彰一	学識経験者 (元公益財団法人日本セーリング連盟顧問)	
松井 正昭	株式会社マツイ	名誉会長
松浦 道夫	学識経験者 (元公益社団法人日本海難防止協会理事長)	
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	掛谷 茂	一般社団法人日本船舶機関士協会 会長
	葛西 弘樹	一般社団法人日本船長協会 会長
	金子 光夫	学識経験者 前公益財団法人マリンスポーツ財団顧問
	鈴木 浩司	公益財団法人日本海事科学振興財団 常務理事
	中尾 準男	深田サルベージ建設株式会社 常務取締役 東京支社長
	服部 博	横浜ベイサイドマリーナ株式会社 専務取締役
	服部 正樹	海の駅ネットワーク 副会長
	宮下 高行	学識経験者 元株式会社パディジャパン顧問
	森 雅人	日本小型船舶検査機構 理事長
監 事	菊井 大蔵	公益社団法人日本水難救済会 理事長
	渡邊 元尚	一般社団法人日本船用機関整備協会 専務理事

(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
一般財団法人 舟艇協会
一般財団法人 日本航路標識協会
一般財団法人 日本水路協会
一般社団法人 日本サーフィン連盟
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 オリエントコーポレーション
関西潜水連盟
國富 株式会社
クマスジェフ
公益財団法人 海上保安協会
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
公益財団法人 浜名湖総合環境財団
公益社団法人 関西小型船安全協会
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
公益社団法人 瀬戸内海小型船安全協会
公益社団法人 全国漁港漁場協会
公益社団法人 中部小型船安全協会
公益社団法人 日本海難防止協会
公益社団法人 日本水難救済会
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
政洋汽船 株式会社
株式会社 ゼニライトブイ
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
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
日本海中技術振興会
日本小型船舶検査機構
日本スクーバダイビング連盟
日本船具 株式会社
株式会社パディ・アジア・パンフィック・ジャパン
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
mic21 株式会社
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)

