

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association

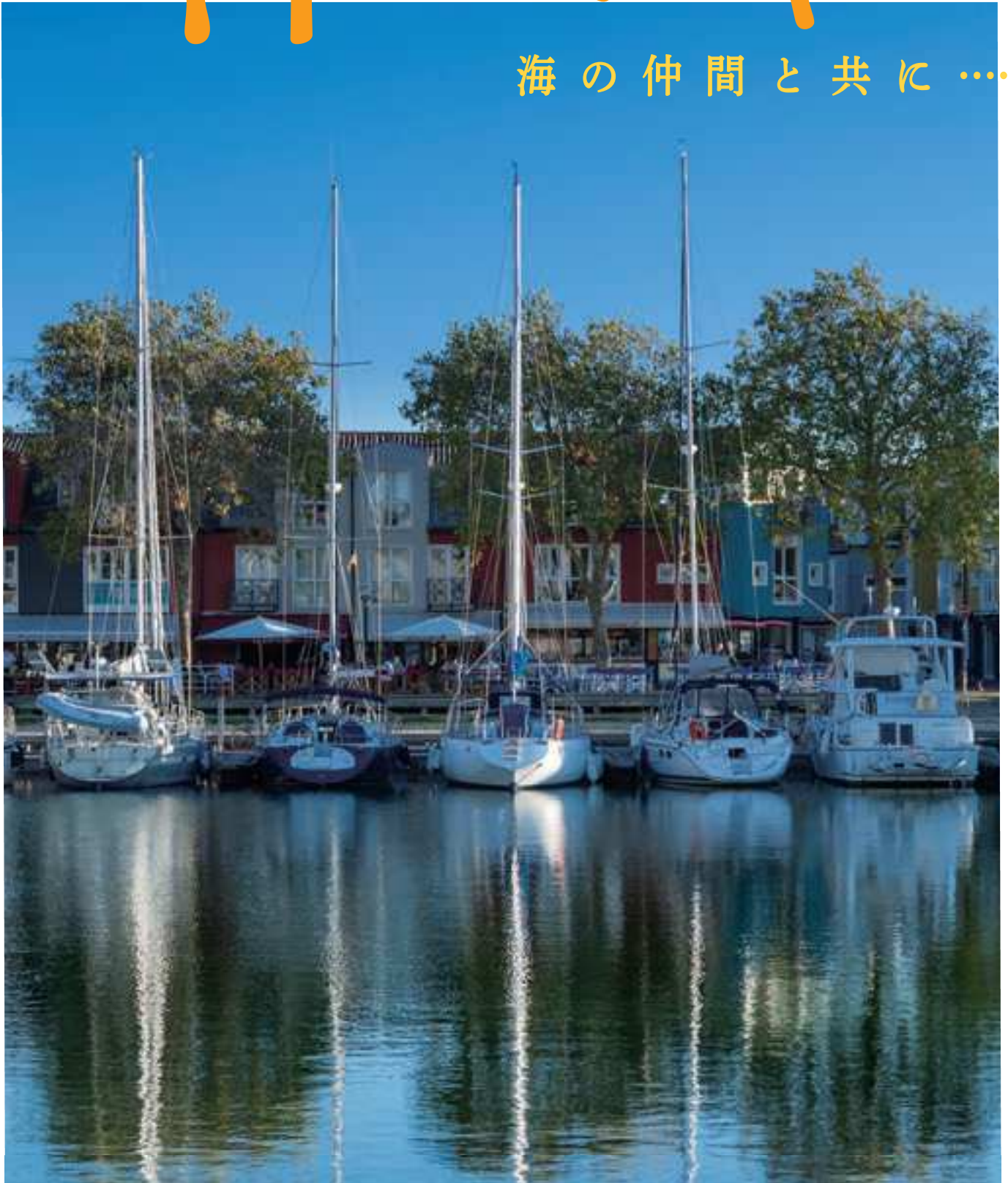


2016. Vol.1

創刊号

# 海洋レジャー

海の仲間と共に……



# 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



**救助事業部**  
プレジャーボート救助システムの運営



**特定事業部**  
海へのパスポート ポート免許の取得と更新



一般財団法人  
日本**海**洋**レ**ジャー  
安全・振興**協**会



**振興事業部**  
海洋レジャー情報の整備と提供

# CONTENTS

海洋レジャー 創刊号

- 2 巻頭言  
会誌「海洋レジャー」の創刊にあたって  
会長 戸田邦司
- 4 『海洋レジャー』発刊によせて  
海上保安庁長官挨拶
- 5 会誌『海洋レジャー』創刊によせて  
国土交通省大臣官房技術審議官
- 6 特集「25周年記念式のご報告」
- 8 特集「海の駅ネットワーク総会とクルーズのご報告」
- 10 **column** 海洋先進国に学ぶ、水上安全の新しい取り組み
- 11 振興事業部からのご報告
- 20 救助事業部からのご報告
- 34 **column** 新しい位置通報システムを導入予定
- 35 特定事業部からのご報告
- 48 **column** ロープの種類と取り扱いについて
- 49 協会だより  
総務部からのご報告
- 55 安全事業部からのご報告
- 68 **column** 緊急時の英会話
- 71 編集後記に代えて  
The Envelope of Four  
理事長 佐久間優



# 会誌「海洋レジャー」の創刊にあたって

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

会長

戸田邦司



当協会は、海洋レジャーの健全な発展に寄与するため、「海難事故に関する安全・救助対策」、「舟艇の利用振興と利用者の保護」、「小型船舶操縦士資格の国家試験及び更新に係わる講習」、そして「海洋レジャーの更なる振興」という、互いに深いかかわりのある4つの事業を効果的に推進することを目的に、平成3年7月に創立され、本年7月に25周年を迎えました。

当協会の設立にかかわった一人として、感慨これに過ぎるものではありません。

レジャーダイバーを対象に、ダイビングの安全性を高める「ダイバーズ アラート ネットワーク (DAN)」やプレジャーボートの救助サービス「ボート アシスタンス ネットワーク (BAN)」にご入会いただいたメンバーの皆様をはじめ、賛助会員ならびに関係団体各位から賜りました

ご理解とご協力、加えて国土交通省や海上保安庁等関係官庁からいただいたご支援のお陰を持ちまして、25年の長期にわたり事業運営を継続することが出来ました。

ここに深く感謝申し上げます。

レジャー白書2015『余暇活動参加人口の推移』によれば、海水浴や釣り、ダイビング、プレジャーボートの利用等海洋レジャーに参加した人口は年々減少しているようですが、四方を海に囲まれた我が国において、恵まれた自然を友とする海洋レジャーへの憧れは、高まることはあってもすたれることはないと思っています。

当協会が設立された平成3年当時は、多くの日本人セイラーが外洋レースに参加し、最高峰であるアメリカズカップレースにも日本として初めて参戦するなど、ヨット競技がブームとなっていました。本年チームジャパンとして再チャレンジが決定し、来年の本戦に向け好成績を上





2016年7月の瀬戸内海クルーズで、ラットを握る戸田会長（左）と佐久間理事長

げていると聞いています。ヨット乗りの一人として大変うれしく思うとともに、ヨットブームが再来するのではないかと期待しています。

また当協会は、身近に海洋レジャーを体験していただくため、全国各地で乗船会や体験教室を開催していますが、お子様連れのご家族など毎年多くの方々にご来場いただき、皆さまから「楽しかった」「また乗ってみたい」というお言葉をちょうだいしており、すそ野の広がりを実感しています。

しかしながら一方では、ダイビング中の事故やプレジャーボートの海難など、海洋レジャーにおける事故件数があまり減少していないという一面も見られます。

小型船舶操縦士の国家試験や免許の更新講習等を通して、「発航前の点検」や「見張りの実施」を徹底するよう周知するなど海難事故の未然防止を推進し、万一

事故が発生した場合には迅速に救助船を手配できるよう、ボートのレスキューステーションの充実を図るなど、当協会のサービスを強化し、今後とも海洋レジャーにかかわる法人や団体の皆様と連携しつつ、マリンファンの拡大に尽力していきたいと考えています。

このたび、海洋レジャーにかかわる情報を広く皆様へお知らせするとともに、当協会の現況をご報告する会誌『海洋レジャー』を創刊いたしました。

いたらぬところも多々あると思いますが、皆様の忌憚のないご意見、ご指導を得ながら改善を重ねる所存ですので、よろしくお願い申し上げます。

最後に、当協会の事業にご理解を賜わり、変わらぬご指導とご協力をいただきたく重ねてお願い申し上げ、多くの海の仲間と共に歩む日を夢見つつ、会誌創刊の挨拶といたします。

# 『海洋レジャー』発刊に寄せて

海上保安庁

長官

中島敏



一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会の設立から25年が経過し、このたび会誌『海洋レジャー』の発刊に至ったことを心からお喜び申し上げます。

貴協会では、マリンレジャーの安全・振興を目的として、プレジャーボート救助事業 (BAN) やダイビングに関する緊急医療援助事業 (DAN JAPAN)、沿岸レジャーの安全活動事業などの取り組みを25年間にわたり推進してこられたことについて、関係者の皆様方の長年の努力に心より敬意を表します。

プレジャーボート救助事業 (BAN) では、平成4年に関東エリアでスタートし、中部、関西と展開、今年4月には瀬戸内BANエリアが拡大されるなど、そのサービスの提供範囲は拡大しております。その会員数は約8,600名にいたり、昨年は380隻を救助されるなど、海上における海難救助の一翼を担っており、海上保安庁としましても大いに期待しているところであります。

また、ダイビングに関する緊急医療援助事業 (DAN JAPAN) においては、平成4年の事業開始以後、医師とのネットワークの構築、酸素供給法の講習など、レジャーダイバーの安全と安心への取り組みを推進され、

その会員数は約14,000名にいたるほか、海上安全指導員の養成などの事業を展開されてきたものであり、まさにマリンレジャーの安全に大きく寄与されております。

海上保安庁では、我が国で発生する海難の9割以上は沿岸から約12海里未満の海域で発生していることから、主に沿岸で活動する小型漁船やプレジャーボート等の船舶事故対策、マリンレジャー中の海浜事故対策等、沿岸域における安全対策が重要な課題となっており、今年4月から新たに組織横断的にこれら安全対策に取り組む「海の安全推進本部」を設置し、沿岸海域における事故の未然防止と救助体制の充実・強化に、これまで以上に重点的に取り組むこととしております。

四方を海に囲まれた我が国にとって、そのすべての海域の安全を当庁や警察、消防のような公的機関のみで確保することは困難であり、これからも貴協会をはじめとする民間関係団体の皆様方と連携してまいりたいと考えておりますので、より一層の御協力をよろしくお願いいたします。

最後に、会誌『海洋レジャー』がマリンレジャーを楽しむ方々の安全思想の普及、啓発に利用され、健全な発展に寄与することを祈念いたしまして、私の挨拶とします。

# 会誌『海洋レジャー』創刊によせて

国土交通省

大臣官房技術審議官

大坪新一郎



一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会の設立25周年および会誌『海洋レジャー』の創刊、まことにありがとうございます。

最新の海に関する国民意識調査によると、約4割の人が「ヨット、モーターボート、水上オートバイなどのプレジャーボートを利用したマリンレジャーをやってみたい」と回答している反面、やれない理由として半数以上の人が「きっかけがない」、「費用がかかる」と回答しています。

このような調査結果を踏まえ、海に親しみ、身近に、かつ手軽にマリンレジャーを体験する機会を増やす貴協会の振興・普及事業は、大変意義深いものです。とりわけ、現在、全国に161駅を展開している「海の駅」は、マリンレジャー振興の拠点として地域活性化にも大きく貢献し、駅同士のネットワークも強固なものに育ってきています。

これは、貴協会が海の駅ネットワーク事務局をつとめていただいている賜物です。

また、同じく貴協会が事務局をつとめるUMI協議会では、ボート、ヨット、水上オートバイ等の体験乗船イベント「マリンチャレンジ」を主催し、多くの子供たちに操船の楽しみ、爽快さを実感する機会を提供してきました。2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けて、マリンスポーツ・レジャーのより一層の普及拡大を期待するとともに、貴協会の取組みを大変心強く感じています。

このように、貴協会の不断の努力によるマリンレジャーの盛り上がりは、小型船舶操縦免許証の新規取得者数にも好影響を与えております。平成27年度の取得者数は約5万7,000人と、過去最少だった平成23年度と比較すると約20%伸び、ここ4年間増加傾向を示し、今後のマリンレジャー業界にとって良い兆しです。

最後になりましたが、貴協会の設立25周年をお祝いするとともに、海洋レジャーの健全な発展のために貢献されますことを期待しています。



# 創立25周年記念式典のご報告



日本海洋レジャー安全・振興協会 会長 戸田邦司

日本海洋レジャー安全・振興協会は、1991年(平成3年)7月1日に「沿岸レジャーセンター」「日本舟艇利用振興センター」「日本モーターボート協会」の3団体を統合して設立され、今年で創立25周年を迎えました。

これを記念して、2016年(平成28年)7月1日(金)に記念式典を開催しました。

当日は本部と特定事業本部、さらに関東事務所の職員総勢50名が集まり、盛大な式典となりました。

はじめに戸田会長より「25周年を迎え感慨深い。長く



金賞を受賞した根上試験員



金賞を受賞した救助事業部

事業を継続できたのは、職員の努力のたまもの。次の25年に向かって頑張りましょう」と挨拶がありました。

続いて努力が報われる職場の実現を目的に制定された「職員表彰制度」の表彰が行われ、試験中の落水事故に対する迅速な対応で人命救助に貢献した試験員やBANエリアの拡大と会員数の拡大に尽力した救助事業部等3名に金賞が授与されました。また、昨年度地方事務所でトップの業績をあげた近畿事務所等4名に銀賞が授与され、それぞれ戸田会長より賞状と賞金を手渡されました。





永年勤続の表彰



記念式典では、職員徽章が配られた



また、永年勤続表彰も行われ、勤続15年目、20年目、25年目、そして日本モーターボート協会時代から小型船舶操縦士免許事業に従事してきた30年目の合計13名が佐久間理事長より表彰されました。代表で30年目の試験部長より「協会の発展のため後進の育成に尽力したい」と挨拶がありました。

今回、創立25周年を記念して「職員徽章<sup>きししょう</sup>」が作成され、職員に授与されました。これは、協会の英文名称「Japan Marine Recreation Association」の略称

であるJMRMをデザインした協会のマークを徽章としたもので、装着することで協会の職員であることを改めて自覚してもらいたいとの願いを込めて作成されました。

最後に佐久間理事長が、「これから始まる暑い夏に向けて、職員が改めて結束を固め業務に励んでいただきたい」と挨拶し、会を終りました。

今後も海洋レジャーの安全と振興に尽力し、50年、100年と創立記念日を迎えられるよう一層努力していきたいと気持ちを新たにしました式典でした。

# 平成28年度「海の駅ネットワーク」 通常総会のご報告



海の駅ネットワーク 小村和年会長(呉市長)



当協会からは戸田会長が出席



通常総会の様子



研修会の様子



交流会の様子



総会が開かれた新西宮ヨットハーバー

平成28年7月14日(木)、しんにしのみや海の駅(新西宮ヨットハーバー)にて平成28年度「海の駅ネットワーク」通常総会が開催されました。

当協会は、「海の駅ネットワーク」賛助会員として海洋レクリエーションの普及・啓発を目的に、情報発信ツール「海の駅ホームページ」の開設、海の駅情報誌『海道通信』の発行等を実施する一方、「海の駅ネットワーク」事務局を担当し、今年度で4期目を迎えました。

通常総会では、正会員158社のうち123社(うち表決委任者29社、書面表決者94社)のもと2議案が承認されました。

平成27年度(3期)は、各連絡会及び事務局の活動成果が実り、新聞、テレビ等で海の駅が紹介されるなど認知度も向上し、会員主催のイベントにも多くの方が参加されました。

総会終了後は、研修会及び交流会が開催され、交流会は、活発な意見交換の場となりました。



# 海の駅瀬戸内海クルーズのご報告



ボートの視察クルージングメンバーは、あわじ交流の翼港海の駅のビジター棧橋へ



ヨットの視察クルージングメンバーは、セーリングで芦屋ヨットハーバーへ

翌15日(金)、当協会主催にて海の駅視察等を兼ね、ボート、ヨットを使用して瀬戸内海クルージングを実施しました。

海の駅設置認定事務局メンバーを中心にしたボートのグループは、しんにしのみや海の駅を出港し、淡路島にあるビジター訪問者が多く訪れる「あわじ交流の

翼港海の駅」の視察を兼ねたクルージングを、海の駅ネットワーク理事及び賛助会員を主体としたヨットのグループは、しんにしのみや海の駅を出港した後セーリングをしながら芦屋ヨットハーバーの視察を兼ねたクルージングを実施いたしました。

## IBWSSへの参加と、JBWSS開催 海洋先進国に学ぶ、水上安全の新しい取り組み

IBWSSとは、正式にはInternational Boating & Water Safety Summitといい、米国における水上安全関連団体の共同体であるNWSC(全米水上安全会議)と、安全運航関連団体の共同体であるNSBC(全米安全運航評議会)が合同で行う水上の安全教育・訓練に関する頂上会議(サミット)のことで、毎年マリンシーズン前の春に全米の各州持ち回りで開催されています。

年一回開催されているこの国際サミットは、アメリカ、カナダや中南米のみならず、ヨーロッパやオーストラリアからも水上安全にかかわる多くの指導者が参加し、米国沿岸警備隊(USCG)より発表される水上安全運航計画書に基づく水上安全や安全運航のスタンダード(保安基準)とベストプラクティス(最善慣行)を学びます。

本会は2014年から3年連続でこの会議に参加し、水上安全に関する最先端の情報や知識を得ることにより、日本における活動に役立てようとしています。

米国を中心とした水上安全と安全運航の取り組みを見ますと、より安全により多くの人々に自然を楽しんでもらうためには、単に法律を作って取り締まりを厳しくするのではなく、必要な知識や技術を教育することが重要であるという思想が根底にあります。

教育によって得られた情報や心構えが事故を防止し、仮に事故が起こっても最悪の事態を免れることができる、とするものです。



この教育を担うのが、各種の安全団体とそこに属する指導者であり、指導者にはその思想を広めていく高い技術と知識が要求されます。

日本の水上安全は、資格を与えることで航行の安全を図るという船舶職員及び小型船舶操縦者法の目的にもあるとおりで、極端に言えば、免許取得後は5年毎の更新講習のみで、それ以上の教育は特に行わない、というスタンスです。

この取得後教育が不十分なことから、いつまでも事故が減らないという状況が続いているのかもしれません。

このような状況の中、海洋先進国である米国の教育に重点を置いた思想をいかにして日本でも広めていくかという課題の解決方法のひとつとして、ついに本年4月23日、日本版IBWSSとなるJBWSS2016(Japan Boating & Water Safety Summit)の開催が実現しました。本会と(公

財)マリンスポーツ財団、(一社)水難学会が幹事となり、水上安全や小型船舶の安全運航に関わる団体が東京海洋大学の越中島キャンパスに集まりました。

初回のこのサミットでは、8団体による12講演が行われ、日頃から様々な分野で活躍する各種団体の貴重な知識や経験を共有することができました。IBWSSと比べると開催期間や講演数はまだまだ及びませんが、大きな一歩を踏み出したことは喜ばしいことであると思っています。より多くの水上安全に関わる団体の参加を促し、日本で始まったこの新しい取り組みを継続・発展させて、国民がより安全で楽しいマリンライフを送れるよう取り組んでいきたいと思っています。

本会は、日本における海洋レジャーの健全な発展を実現するため、今後も両サミットを通じて積極的に情報や知識を収集し、啓蒙活動を続けていきます。



# 振興事業部

振興事業部は、  
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、  
海に親しみを感じる青少年を育成する「親水事業」、  
「舟艇の利用振興事業」を行っています。



# こんなイベントを開催しています。

## 親水事業のいろいろ

全国各地のマリーナ、海の駅、商業施設などで、海や船に関する数多くのマリンイベントが開催されています。その名もマリンフェスティバル、マリンカーニバル、海祭りなど、名称はさまざま。

振興事業部ではこうしたイベントにおいて、安全にマリレジャーを楽しんでいただくための啓発ブースの展開、マリ

ンイベント情報の提供、体験乗船会などを開催しています。

中でもボートなどの体験乗船会は、ライフジャケットを着用できる方なら誰でも参加可能な内容であるため、人気が高く、当協会の得意とする分野となっています。

ここでは、当協会が実施した内容をいくつかご紹介しましょう。





## 体験乗船会

# 「ワク! 夏羽田」サマースクール

羽田の試験会場を舞台に当協会が主催する体験乗船会で、近隣の小学校や自治会を招いて実施しています。

海の近くに住んでいながら海に出る機会のない方々を対象に、免許を持っていなくてもその日だけは特別に、小型船舶を操縦する楽しさを味わっていただけます。それぞれの船には小型船舶のプロフェッショナルが乗り込んでいるので、小さなお子様でも実際にハンドルを握って操縦していただくことができます。

このイベントでは、船の文化検定「ふね検」を利用して船の歴史や文化を学ぶとともに、ライフジャケットの重要性を知っていただくための安全啓発活動も実施しています。





体験  
乗船会

## 「マリンチャレンジ2016」

「マリンチャレンジ」は、障がいの有無や年齢に関係なく、誰もが安全にマリンレジャーを楽しむことを趣旨とし、ボート、ディンギー、カヌーなどへの乗船や各種ワークショップを体験していただくイベントです。

このイベントを通してマリンレジャーへの関心を深め、舟艇の利用振興および海洋教育を推し進め、2020年東京オリンピック・パラリンピックに向けてマリンスポーツの振興を図ることを目的としています。

平成28年度は、6月11日(土)～12日(日)の二日間にわたって東京夢の島マリーナ(ゆめのしま海の駅)および若洲ヨット訓練所にて開催され、784名の方に参加いただきました。

主催したのは、「UMI協議会」の会員による「マリンチャレンジ実行委員会」。「UMI協議会」とは、マリン関連団体により平成20年に結成され、U(海に)、M(みんなで)、I(行こう)を合言葉に、海をより身近に感じることができる社会の実現を目指している団体です(現在16団体)。当協会は協議会の事務局を担当し、マリンチャレンジ2016では実行委員長として安全啓発ブースなどの運営協力を実施しました。



## 展示会 「マリンカーニバル2016」

「マリンカーニバル2016」は、日本マリン事業協会主催により平成28年6月4日(土)～5日(日)にかけて、アーバンドックららぽーとにおいて開催されたマリン需要活性化イベントです。

このイベントで当協会は、小型船舶免許の紹介をメインとしてブース出展を実施しました。

また、「UMI協議会」会員としてキッズコーナーの運営およびカヌーなどの展示運営補助を実施し、多くのお客様に対して安全にマリンレジャーを楽しんでいただくための啓発活動を実施しました。





## 「海藻おしば教室」

小学生・親子などを対象に、“海に慣れ親しむこと” “海の環境保護”などを主眼に据えた当協会主催の親水イベントです。当協会のフィールドである海を身近に感じてもらい、子どもたちに美しい海で楽しく遊ぶ意識を啓発することを目的としています。

海藻を素材にした「海藻おしば教室」を体験した子どもたちは、美しい海藻に感動し、海の森の存在とその大切さを学び、そこにはきれいな海を守る心が芽生えます。

小学校の授業の一環として開催する「海藻おしば教室」では、レクチャープログラムとして美しい海藻おしば標本の作品紹介に始まり、海藻の種類、知っている

海藻の名前当てクイズなどを楽しめます。

次にDVD鑑賞を行い、海の森の働きや海藻と魚たちの食物連鎖を学びます。美しい海の映像を通じて「海の森」の存在を知ること、子どもたちに海の環境保護への意識が芽生えます。

レクチャー終了後は、実技として色とりどりの海藻を使い「おしばづくり」を実施します。子どもたちは、1枚のはがきにカラフルでユニークな海藻を置きながら、創造性豊かな作品を完成させていきます。

実施後のアンケートでは、多くの小学生が海の大切さと海への憧れを感じたという回答を提出しており、今後とも当協会主催親水イベントとして継続していく予定です。







# 「海の駅」を展開しています。

## 舟艇利用振興事業のご紹介

日本国内においてボート・ヨットなどを所有する場合、ふだんはマリーナやボートパークなどに保管し、釣りやクルージングなどのボートレジャーを楽しんでいます。その一方で、ボート・ヨットなどを自艇として所有することなく、マリクラブなどに入会したり、レンタルボート会員として船舶を利用するなどしてマリレジャーを楽しむ人口も増えつつあります。

このような、船舶を所有または利用してマリレジャーを楽しむ際に、いつでも気軽に立ち寄ることのできる施設として「海の駅」があるのをご存知でしょうか。

「海の駅」とは、“誰でも、気軽に、安心して楽しめる”を合い言葉に、「海の駅ネットワーク」が認定する施設で、車で陸から、プレジャーボートで海からと、どちらから

でもアプローチできるマリレジャーの拠点です。

そこには、来訪者のための一時係留設備（ビジーバース）、トイレ、マリレジャーに関する情報提供のための機能が用意されているほか、ホテルやレストラン等の施設を併設したところもあり、地域観光の足がかりとしても有効に利用されています。また、レンタルボート等を利用したクルージングや、各種マリイベントの開催、朝市による海産物等の販売、地元漁船等を活用した漁業体験など、地域の特性を活かした取り組みも実施されています。

当協会では、海洋レジャーの普及・振興のため、「海の駅ネットワーク」の事務局業務を通じて、舟艇利用者の利便性向上に向けた活動を推し進めています。



# 「海の駅」はこんなところ

「海の駅」の第一号は、平成12年3月にオープンした広島県豊町の「ゆたか海の駅」です。

美しい自然環境、奥深い歴史や豊かな文化など、貴重な観光資源を持つ瀬戸内海の島々へ観光客を誘致し、地域経済の活性化と産業振興を図ることを目的に設置されました。

その後、各地に地方自治体・民間事業者と国が連携した「海の駅」設置推進会議やNPO法人海の駅ネットワークが設立され、平成28年9月1日の時点で全国で161駅が登録されています。

## ① サービス内容

プレジャーボートやヨットで来られるお客様のためのビジターバースをご用意しています。また、クルージングや釣り、マリンスポーツなどのレジャーや、海鮮市場・温泉・宿泊設備など、各「海の駅」それぞれに特色を生か

したサービスをご提供しています。

## ② 施設内容

「海の駅」の施設では、トイレの設置はもとより給水、給油、応急修理といった船舶に関する基本的設備や、宿泊施設・レストランなどを整えているところもあり、ホームページにて確認することができます。

<URL.<http://www.umi-eki.jp>>

## ③ 地域との連携

マリニイベントや海産物の販売、地元漁船での漁業体験など、地域の特性を活かしたサービスを提供している「海の駅」や、地域の活性化や海洋教育活動としての体験教室や、「海の駅」どうしを繋ぐクルージングイベントなどを開催しているところもあります。





# 「海の駅クルージング」レポート

ボートやヨットによるマリンレジャーの代表的なものとして、クルージングがあります。当協会では、海洋レジャー普及・振興を目的に「海の駅クルージング」を企画・実施しています。以下に、平成28年に行われた2つのクルージングをご紹介します。

なお、今回紹介したクルージングイベントをその一例として、振興事業はあらゆる年代の方に安全に海で楽しんでいただける機会を創出することにより、関連団体などと協力し海洋レジャーの振興を推進する事業です。

## 小樽・余市一泊クルージング

平成28年7月2日(土)～3日(日)、小樽港マリーナから余市漁港までの一泊クルージングを行いました。

今回のクルージングは「おたる海の駅」(小樽港マリーナ)の主催によるもので、地域活性化とマリンレジャー普及を目的としたイベントです。また「余市ソーラン祭り」の協賛事業として、余市町在住の方を対象にボートなどの体験乗船会も併せて実施しており、地域住民の皆様から高い評価を得ています。





## 東京港運河クルーズ

平成28年4月13日(水)、「えどがわ海の駅」(ニューポート江戸川)において、モーターボート2隻を使用して東京港運河クルーズを行いました。

「えどがわ海の駅」では、マリクラブ、レンタルボートを事業主体とし、会員に向けてさまざまな付加価値サービスを実施しています。中でも地の利を生かした東京港の運河クルーズ企画は、高い評価を得ています。

ニューポート江戸川の浅見守男社長は、「近年、東京における河川クルーズ、運河クルーズの人気は目を見張るものがあり、荒川ロックゲートやスカイツリーをはじめ、ふだん見たこともない水辺からの大都会の眺望を見ると、また違った景色に皆様感動されます。現在ではレンタルボートのシステムが充実し、免許さえ取れば気軽に体験できる時代になりました。この非日常の世界を、多くの皆様に体験し知っていただきたいものです」

と、運河クルーズの魅力を話してくれています。



# 救助事業部

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。



# 海にもあるロードサービス、それがBAN (Boat Assistance Network) です。

## 海のうえでのトラブルは、その後の危険がいっぱい

今や生活に欠かせないマイカー。ドライブ中に起こってしまったガス欠やパンクの際、頼りになるロードサービスを利用した方も多いと思います。

実は、海の上でも似たようなサービスが行われていることをご存知でしょうか？

プレジャーボートやヨットで釣りやクルージングを楽しんでいたら突然エンジンがストップ！ 車はトラブルに遭ってもとりあえず路肩に車を寄せればまず安全ですが、実は海の上はそう簡単ではありません。風や波の影響で船はどんどん流されるので、すぐに錨を入れて漂流を止めないと、近くの船に衝

突したり陸岸に接近して乗り揚げたりと、大きな事故を招く可能性があります。

ボートやヨットのオーナーが普段から安全な航海を心がけていても、突然エンジンが止まったりプロペラにロープ類がからんだりして航行できなくなることがあります。

こんな時に頼りになるのが、当協会で実施している会員制プレジャーボート救助事業のBAN (Boat Assistance Network) です。

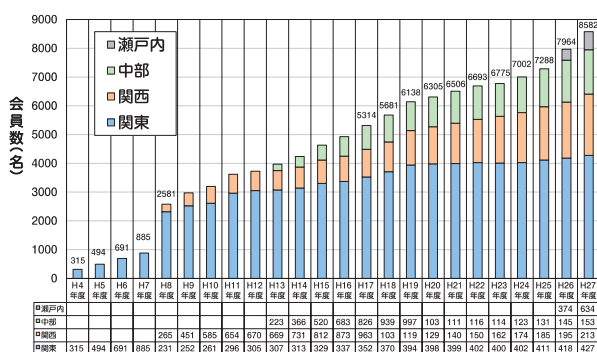
すでにBANの会員の方々にとっては、これからご説明することはあたりまえのことなのですが、この会誌『海洋レジャー』はBAN会員以外の方も手に取られることから、あらためてBANについてご紹介させていただきます。

## 海の安全は自分で守る。そこからスタートしたBAN

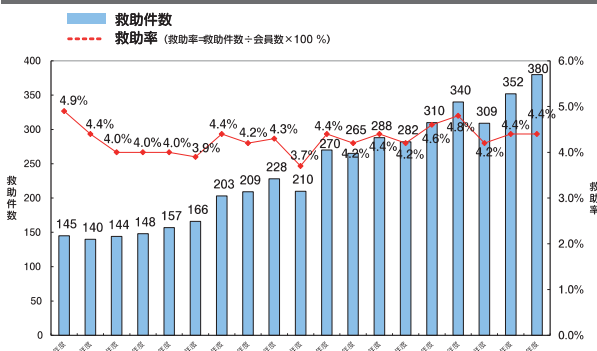
海洋レジャーにおける安全の確保は、人命救助や応急的財産救助のような緊急事態を除き、基本的には自らの責任、自らの負担（自己責任、自己負担の原則）においてなされるべきものです。その考えのもと、民間救助組織の必要性が叫ばれるようになったことを受け、平成4年、一般財団法人「日本海洋レジャー安全・振興協会」では海上保安庁をはじめ関係各省庁、マリーナ、海事事業者、水難救済会等官民一体のご協力により、会員制プレジャーボート救助事業（BAN）を東京湾と相模湾でスタートいたしました。

その後平成8年には大阪湾・播磨灘・紀伊水道周辺海域をサービスエリアとする関西BANを、平成13年には伊勢湾・三河湾や遠州灘・熊野灘をサービスエリアとする中部BANをそれぞれ立ち上げ、平成19年には飛び地となりますが若狭湾でもサービスを開始し、平成26年4月には小豆島東方海域から来島海峡西口付近までをサービス

BAN会員数の年度別推移



BAN救助件数の年度別推移





エリアとする瀬戸内BANを立ち上げました。

さらに平成28年4月には瀬戸内BANのサービスエリアを来島海峡西口付近から関門海峡まで拡大し、いわゆる瀬戸内海全ての海域でBANのサービスを受けられるようになりました。

スタート当時はわずか315名だった会員数も、サービスエリアの拡大とともに順調に増加しており、平成28年7月末現在8,776名の会員がいらっしゃいます。

## BAN会員の救助は 無料が原則

BANは原則として会員制度のもとで実施される救助事業で、会員のボートやヨットが機関故障や推進器障害、ガス欠、バッテリー上がり等の軽微なトラブルで航行に障害を生じた場合における曳航や警戒伴走、乗組員が行方不明になった場合における捜索活動を行っておりますが、これらの救助活動に要した費用は会員であれば原則無料となっています。したがって一種の保険のようなものをイメージしていただくとわかりやすいでしょう。

なお、会員制とはいっても、非会員からの救助要請があった場合は、救助費用の実費の支払確約を条件に有償での救助を行っており、これまでに250隻を超える非会員

艇も救助しています。

BANの現在のサービスエリアは東京湾から伊豆半島、渥美半島、紀伊半島を経て瀬戸内海最西部の関門海峡（関門橋）までの太平洋沿岸および瀬戸内海の距岸10海里で、かつ携帯電話の到達距離内ですが、近い将来には北部九州の日本海側（山口県西部、福岡県、佐賀県）でのサービスも開始したいと考えております。

## 24時間365日 BAN当直員が対応します

ここでは、実際の救助の手順を簡単にご説明いたします。BANでは何時起こるかわからない会員のトラブルに対応するため24時間365日の当直体制を取っています。

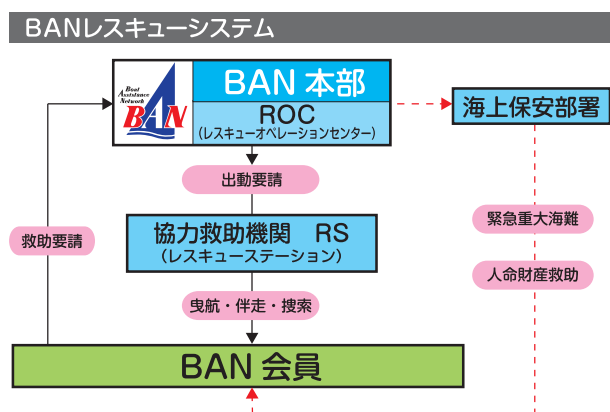
救助要請時の具体的な流れとしては、トラブルが発生した会員は電話またはBANコール(\*)でROC (レスキューオペレーションセンター)へ連絡していただきます。ROCではトラブル情報(位置情報・会員情報・船舶情報)を確認し、実際に現場に出動していただく救助事業者であるRS (レスキューステーション)のうち、最寄りのところへ出動を要請します。

要請を受けたRSでは、直ちに救助艇を出動させ現場に向かいますが、BANでは救助要請を受けてから1時間以内に救助船が現場到着することを一つの目安としています。

### BAN救助件数の年度別推移

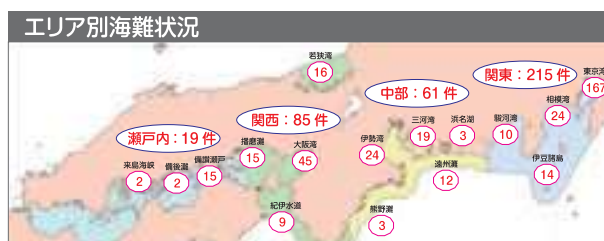


救助船が現場に到着し、必要な救助活動を行った後は、最寄りの安全な係留地まで救助要請船を曳航するという手順に進みます。ここで言う安全な係留地とは、たとえば機関故障であれば修理ができるところ、ガス欠であれば燃料を補給できるところと、トラブルの内容によって異なってくるため常に同じところとは限りません。



無事最寄りの安全な係留地に入港し、救助を要請した会員にRSが作成した救助作業確認書に署名していただければ、一連の作業はオールクリアとなります。BANではさかのぼっての詳細な原因調査等は行っていないので、安全な係留地に着岸した時点で一連の救助作業はすべて終了となります。

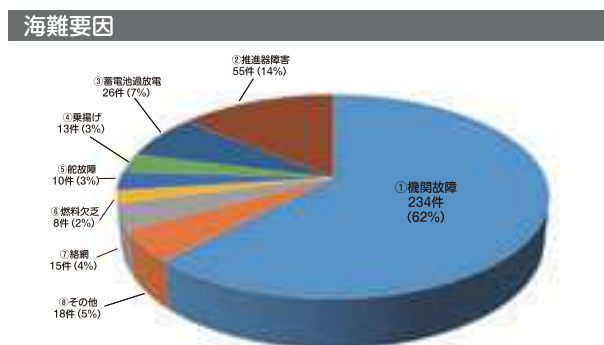
(\*) 携帯電話やスマートフォンのGPS位置情報を利用し、そのデータを簡単な操作でBANのROCに送信するシステム。救助要請位置等が正確にすばやく把握できるため、BANでは迅速な救助手配が可能になります。



実際に救助作業を行うRSは、マリナーやボート販売等のマリン事業者をはじめ通船業者や遊漁船業者、漁協、海上タクシーなどで、平成28年7月末現在BANのサービエリア内に603カ所あり、救助要請に備えていただいています。

近年は会員数の増加により救助件数も増えており、平成27年度は過去最大となる380件の救助を行いました。内訳としては、機関故障が234件(62%)、推進器障害が55件(14%)、バッテリー過放電26件(7%)、燃料欠乏が9件(2%)等となっており、機関故障が大部分を占めています。

このように、BANではあくまでも軽微なトラブルを救助対象としていますので、たとえば火災、爆発、衝突、浸水、転覆など人命に直接関わる事案については、会員からの救助要請であっても海上保安庁に救助を依頼することになります。



プレジャーボート保険に加入していれば救助費用が補填されるので、BANは不要ではないか、という声があります。し

かし、保険会社ではトラブルが発生しても救助船の手配をしてくれるわけではなく、自分たちで助けてくれるところを探し、自ら出動交渉をしないといけません。

その点BANのシステムでは、トラブルに遭遇した会員はROCに通報するだけで、あとはすべてBANが手配いたしますので、現場で自船の安全を確保して救助船の現場到着を待つことに集中でき、このこともスムーズで安全な救助につながると言えます。

## BAN会員なら受けられる 各種サービスも用意

BAN会員様の中で、不運にも海上での軽微なトラブルに遭遇し、無料曳航救助サービスを受けたことのある方は、実は1割にも足りません。9割を超える大部分の会員様はこの種のトラブルとは無縁です。

BANでは、これらトラブルとは無縁の会員様にも何らかの形でサービスを提供したいと考え、昨年からBAN会員向けの「会員特典」を始めています。

### ○マリングッズ通販サイト 「KAZIシープラザ」での割引

雑誌『ボート倶楽部』や『KAZI』を発刊している株舵社のマリングッズ通販サイト「KAZIシープラザ」(<http://www.seaplaza.jp/>)で、10%引きの割引価格にて商品がご購入いただけます。

事前に登録が必要ですが、一度登録すれば今後はマイページにログインすることで会員割引が適用になります。

登録方法等の詳細は、「KAZIシープラザ」HPのトップ画面左側にある「BAN会員の方 ご登録下さい」のバナーをクリックしてご確認ください。

横浜の実店舗でご購入される場合も、BAN会員証を提示すればその場で割引購入が可能です。

### ○NTPマリーナのビジターパスが10%割引 名古屋トヨペット(NTP)マリン事業部が愛知県で運営し

ている二つのマリーナでビジターパスを利用された際、施設利用料が10%割引になります。

\*割引になるのはビジター棧橋料金のみ。給油、給水や給電費用、商品購入代金等は割引対象外です。

\*他の割引との併用はできません。

\*対象マリーナ

#### ●NTPマリーナりんくう

愛知県常滑市りんくう町3-6-1 (TEL 0569-35-7200)

#### ●NTPマリーナ高浜

愛知県高浜市青木町1-1 (TEL 0566-54-5300)

両マリーナとも「海の駅」に指定されています。平成25年4月、中部国際空港隣接地にオープンしたNTPマリーナりんくうは、日本最大級の60tクレーンを有し、70ftクラスの大形艇の保管にも対応できるほか、ボートオーナーのあらゆるニーズにこたえる充実した設備を備えた中部エリア最大クラスのマリーナです。

## BAN入会のお申し込みは 最寄りのマリーナやHPで

BANに興味をお持ちいただいたボート・ヨットオーナーの皆様方へのお知らせです。

BANへの入会時には、船の大きさに関係なく入会金10,000円が必要です。

また、年会費はボートやヨットの大きさによって異なり、総トン数5トン未満の場合は18,000円、5トン以上20トン未満であれば36,000円、20トン以上は100,000円で、毎年4月から翌年3月までの会費を前年度末までにお支払いいただきます。なお、初年度に限り途中入会の場合は月割で納入いただけます。

入会手続きは、最寄りのマリーナやボート販売店にある入会申込書に記入して当協会にお送りいただくか、BANのホームページ(URL: [www.kairekyo.gr.jp/ban](http://www.kairekyo.gr.jp/ban))からでもお申し込みいただけます。

電話でのお問い合わせは、0120-450-043 (BAN専用フリーコール) まで。



# BAN救助事例レポート

平成27年度、BANでは380件の救助を行いました。  
ひとつひとつの事例に、多くのドラマが隠されています。  
ここではそのごく一部について、事故原因、  
所要時間、救助の経緯などを要約してご紹介します。  
※救助費用は会員は無料、非会員は実費となります。

**No.① 観音埼東方沖**
35-15.226N  
139-44.930E

**【事故種類名】** 機関故障 **【船種】** MB  
**【所要時間】** 71分

**【処置概要】** ■16:24 会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で機関故障（白煙が出た）のため航行不能となり、救助を要請してきた。■16:57 該船所属マリーナで待機中のRSに救助出動依頼、同了承。■17:01 該船に救助船手配済みを連絡。■17:01 RS所有救助船が該船所属マリーナから出動。■17:35 救助船が該船と会合、曳航準備。■17:37 曳航開始、該船所属マリーナへ向う。■18:50 該船所属マリーナ着、救助完了。（救助料：144,180円）



**No.② 初島東方沖**
35-02.633N  
139-13.776E

**【事故種類名】** 機関故障 **【船種】** CY  
**【所要時間】** 92分

**【処置概要】** ■15:00 該船所属マリーナRS～ROCへ、同マリーナ所属会員艇CYが上記位置付近で機関故障（再起動せず）のため航行困難となり、救助を要請してきた旨と救助船の出動準備が整っている旨の通報あり。同マリーナに救助出動依頼、同了承。■15:05 該船に状況確認及び救助船手配済みを連絡。■15:22 救助船が所属マリーナから出動。■16:32 救助船が該船と会合、曳航準備。■16:35 曳航開始、該船所属マリーナへ向う。■18:20 該船所属マリーナ着、救助完了。（救助料：98,820円）

**No.③ 立馬埼東北東沖**
34-40.084N  
137-05.460E

**【事故種類名】** 機関故障 **【船種】** MB  
**【所要時間】** 116分

**【処置概要】** ■00:19 会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で機関故障（オーバーヒート）のため航行不能となり、救助を要請してきた。■00:25 RSに救助出動依頼、同了承。■00:30 該船に救助船手配済みを連絡。■01:05 RS所有救助船が半田港から出動。■02:15 救助船が該船と会合、曳航準備。■02:20 曳航開始、半田港へ向う。■03:55 半田港着、救助完了。（救助料：221,940円）

**No.④ 知多市新舞子西方沖**
34-57.388N  
136-49.551E

**【事故種類名】** 推進器障害 **【船種】** MB **【所要時間】** 50分

**【処置概要】** ■18:15 会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で推進器を浅瀬に底触させ損傷し航行不能となり、救助を要請してきた。■18:25 RSに救助出動依頼、同了承。■18:26 該船に救助船手配済みを連絡。■19:00 RS所有救助船がSポートパークから出動。■19:05 救助船が該船と会合、曳航準備。■19:15 曳航開始、該船所属定係港へ向かう。■21:30 該船所属定係港着、救助完了。■22:13 救助船Sポートパーク帰着。（救助料：136,080円）

MB……モーターボート  
CY……クルーザーヨット  
ROC……レスキューオペレーションセンター  
RS……レスキューステーション



## No.⑤ 和泉尾崎港西南西沖 34-21.891N 135-13.048E

【事故種類名】機関故障 【船種】MB  
【所要時間】41分

【処置概要】 ■12:02 会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で機関故障（再起動せず）のため航行不能となり、救助を要請してきた。■12:12 該船所属マリーナRSに救助出動依頼、同了承。■12:13 該船に救助船手配済みを連絡。■12:20 救助船が所属マリーナから出動。■12:43 救助船が該船と会合、曳航準備。■12:45 曳航開始、該船所属マリーナへ向う。■14:00 該船所属マリーナ着、救助完了。（救助料：58,320円）

## No.⑥ 若狭湾冠島東方沖 35-40.975N 135-26.891E

【事故種類名】推進器障害 【船種】MB  
【所要時間】100分

【処置概要】 ■14:35 会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で自船のアンカーロープを推進器に絡め航行不能となり、救助を要請してきた。■14:50 RSに救助出動依頼、同了承。■14:55 該船に救助船手配済みを連絡。■15:12 救助船がO漁港から出動。■16:15 救助船が該船と会合、曳航準備。■16:20 曳航開始、該船所属マリーナへ向う。■18:35 該船所属マリーナ着、救助完了。■19:10 救助船O漁港帰着。（救助料：254,340円）

## No.⑦ 笠岡市沖差出島東方沖 34-26.336N 133-30.601E

【事故種類名】機関故障 【船種】MB  
【所要時間】20分

【処置概要】 ■14:20 会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で機関故障（オーバーヒート）のため航行不能となり、救助を要請してきた。■14:23 該船所属マリーナRSに救助出動依頼、同了承。■14:27 該船に救助船手配済みを連絡。■14:30 救助船が所属マリーナから出動。■14:40 救助船が該船と会合、曳航準備。■14:50 曳航開始、該船所属マリーナへ向う。■15:25 該船所属マリーナ着、救助完了。（救助料：28,080円）

## No.⑧ 伊予神浦港南東方沖 33-56.720N 132-36.910E

【事故種類名】機関故障 【船種】MB  
【所要時間】90分

【処置概要】 ■12:40 会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で機関故障（ギア不良）のため航行不能となり、救助を要請してきた。■13:00 RSに救助出動依頼、同了承。■13:02 該船に救助船手配済みを連絡。■13:30 救助船が松山市M港から出動。■14:10 救助船が該船と会合、曳航準備。■14:15 曳航開始、松山市M港へ向う。■15:48 松山市M港着、救助完了。（救助料：73,440円）

## No.⑨ 光市沖大水無瀬島南西沖

33-55.258N  
131-54.317E

【事故種類名】機関故障 【船種】MB 【所要時間】74分

【処置概要】 ■07:16 会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で機関故障（オーバーヒート）のため航行不能となり、救助を要請してきた。■07:28 RSに救助出動依頼、同了承。■07:30 該船に救助船手配済みを連絡。■08:00 救助船が山口県H港から出動。■08:30 救助船が該船と会合、曳航準備。■08:35 曳航開始、山口県S港へ向う。0945 山口県S港着、救助完了。■10:40 救助船山口県H港帰着。（救助料：85,320円）

# Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

## file.1 横浜ベイサイドマリーナ



約1050艇のボートやヨットが海上係留されている横浜ベイサイドマリーナ。陸側に広がる建物は三井アウトレットパーク「横浜ベイサイド」の店舗群

国内最大級の規模を誇る横浜ベイサイドマリーナ。1996年に開業したこの施設は、幾度かの拡張工事を経て、現在のキャパシティは約1400艇、現時点での係留艇が約1050艇を有する巨大マリーナへと成長を遂げた。

このマリーナの特徴のひとつが、元々貯木場だった広い水面に櫛状に広がる浮き桟橋。管理艇の全てが浮き桟橋による海上係留で、1050艇のヨット／ボートが水面に浮かぶ様は、今やミナト横浜の風景になくはなら

ない美しい景観を作り出している。

手軽に海に出られる海上係留という環境からか、利用者の活動状況も極めて盛んで、平日であっても多くのボートやヨットが海に出て行くシーンを目にする。また、海が荒れて出航できないような日にも、桟橋に係留した愛艇のキャビンで静かに過ごす人や、仲間を集めてデッキパーティーを楽しむ人など、豊かなヨット／ボートライフを満喫できるマリーナとして人気を集めている。

横浜ベイサイドマリーナでは、保管

艇の全てにBANへの入会が義務づけられているため（BANシステムの対象外となる24メートル以上のボート・ヨットを除く）、全てのヨット／ボートがBANに加入している。もちろん、横浜ベイサイドマリーナもBANのレスキューステーションとして登録されている。

1000を超えるヨット／ボートがアクティビに活動するマリーナということもあり、レスキュー事例の発生も多く、年間でおおよそ30～50件の出動があるという。その多くは横浜ベイサイドマリーナにボートを置いている「お客さ





マリーナ事務所が入るセンターハウス。鳥の翼と帆走するヨットをイメージしたデザイン。広大なマリーナスペースをカバーするため、この他にウエストハウス、イーストハウスが両サイドに建つ



40ftクラスのボートが並ぶHバース。陸上電源と水道が完備されている

## Rescue Boats

1000艇以上のボートが係留されている横浜ベイサイドマリーナでは、年間30～50回ほどのレスキュー出動がある。全てのケースに万全の体制でのぞむため、レスキューステーションには常時3艇のレスキューボートが用意され、事故の状況に合わせたボートでレスキュー活動をおこなっている。



〈ベイサイド3〉(ゾディアック850)

インフレータブルボートなので、艇体にダメージを与えることなく接舷できるのが強み



〈ベイサイド2〉(日産サンキャット26)

カタマラン(双胴艇)なので、ローリング(横揺れ)が少なく、安定した走行が可能



〈ベイサイドフロンティア〉(ヤマハY38コンバーチブル)

全長38ftの大型レスキューボート。大型艇の曳航が必要なときに出動する

ん」だが、それ以外のボートを救助するケースも少なからずあるという。

救助例の多くは機関故障・ガス欠・バッテリー上がりや、浮遊ロープなどをスクリューに巻き付けてしまうなど、比較的軽微な事案がほとんどなのだが、横浜ベイサイドマリーナではレスキューに万全を期すために3艇のレス

キュー専用ボートを用意している。一番稼働率が高いのは〈ベイサイド3〉(ゾディアック850)。インフレータブルタイプなので、被救助艇に近づきやすく、圧倒的な機動力が自慢のボートだ。〈ベイサイド2〉(日産サンキャット26)は国産艇としては珍しいカタマランタイプで、モノハルタイプに比べて安定

した走行が可能となる。最も大型となる〈ベイサイドフロンティア〉(ヤマハY38コンバーチブル)は、大型艇の曳航に備えて待機している。

これら3艇のレスキューボートと、経験豊富なハーバースタッフによって、海の安全は最大限に担保されているのである。

## 新しい緊急時位置通報システムを導入予定 より迅速な救助をめざして

会員様からの救助要請時に一番重要なのは、自船の現在位置です。

不幸にして会員艇がトラブルに遭われた時には、電話でROC（レスキュー オペレーション センター：横浜の事務所内に設置）に連絡されるケースがほとんどですが、その際にROCのオペレーターからお名前や会員番号とともに現在位置を必ずお聞きします。現在位置が正確に判らないと、最寄りのRS（レスキュー ステーション：救助事業者）がどこなのか把握できないことから、結果的に迅速な救助手配にも大きく影響します。

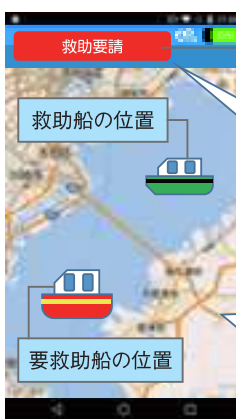
位置の通報には北緯、東経でお伝えいただくのが一番確実ですが、GPSプロッターの数値を読み取れない方もいらっしゃいますし、そもそもGPSプロッターを装備していなければデータはわかりません。そういう場合は〇〇島の沖等地形を基に連絡していただきますが、当然正確な位置とは誤差が生じますし、そのやりとりで5分10分はすぐ経ってしまいます。

最近の携帯電話（スマートフォンを含む）にはほとんどの機種でGPS機能が付いているので、これを利用して簡単に自船の位置をROCに知らせる手段として、「BANコール」という緊急時位置通報システムを3年前に開発し、現在運用していますが、まだまだご登録いただいていない会員様が多いのは残念です。

さて、現在の「BANコール」は会員

### BAN アプリ利用イメージ

#### 要救助者画面



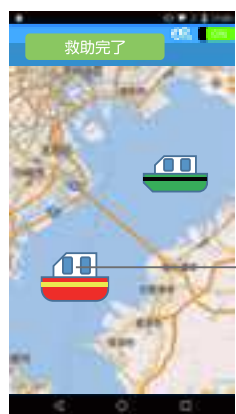
「救助要請」を押下すると自動的にONになるが、電池消費を抑えるため等にOFFすることもできる。  
※送信OFFでも他者の位置情報は受信される

「救助要請」を押下すると、救助要請と現在の位置情報が管理PCに送信される。  
※アプリの場合は以後の位置は自動更新される  
※WEB（ガラケー）の場合は更新ボタンを押下により地図画像と位置アイコンが更新される

通常

救助要請中

#### 救助者画面



管理PCで割り当てられた要救助者の位置情報がマップに自動表示

艇の救助要請位置がROCのコンピュータ管理画面の地図上に表示されるものの、その後の時間的経過による位置の移動や救助船の位置等は把握できないという短所がありました。

しかし、IT技術の発展に伴い

◆救助要請者の位置をリアルタイム（何分かおきでも可）に把握し、それを地図上に表示する。

◆救助に向かう救助船の位置も同じくリアルタイム（何分かおきでも可）で把握し、これら両者の位置をROCのパソコンの地図画面上に表示する。

◆救助者及び救助要請者でもROCと同様の地図画面を携帯電話等で見ることができる。

というようなサービス提供が可能であることが判りましたので、この新しい位置通報システムとでも言うべきサービスを導入する予定で現在種々検討中です。

このシステムが稼働し会員の皆様方がご利用されることで、迅速な救助手配や救助船との会合時間の短縮につながることが予想されますので、来年のサービス提供開始にご期待ください。

# 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。





# 特定事業本部の業務について

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として、次の事業を行っています。

## 試験事業

船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく唯一の指定試験機関として、国土交通大臣に代わり、「小型船舶操縦士国家試験」を実施しています。

→詳細は、P50～53

## 講習事業

船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく登録講習実施機関として、「小型船舶操縦免許証更新講習」、「小型船舶操縦免許証失効再交付講習」および「再教育講習」を実施しています。

また、同法に基づく登録小型船舶教習所の教員に対する研修の実施機関として、「教員研修」を実施しています。

このほか、遊漁船業の適正化に関する法律に基づき、農林水産大臣の認定を受け、「遊漁船業務主任者講習」を実施しています。

→詳細は、P54

## 普及事業

### ●船の文化検定

海事関係の知識・思想に関する検定試験として「船の文化検定」（通称「ふね検」）を実施しています。

→詳細は、P55

### ●教本出版・海事書籍等販売

免許取得予定者を含む一般の方々の海事知識を深めるため、小型船舶関連教本等の出版及び販売を行っています。

# 小型船舶操縦士 試験機関・試験制度のあゆみ

## 日本モーターボート協会時代

### ● 昭和38年(1963年)3月20日

財団法人日本モーターボート協会設立

### ● 昭和40年(1965年)

小型船舶操縦士国家試験を受験するための乗船履歴が1年から3か月に短縮され、併せて実技試験が制度化される。

国が行う小型船舶操縦士試験を受験するための講習会「小型船舶国家試験協力事業」を開催する。

### ● 昭和46年(1971年)

昭和45年9月の運輸省令改正に伴い、「小型船舶操縦士第一種養成施設」の指定を受ける。履修時間は学科30時間、実技12時間。

### ● 昭和49年(1974年)

船舶職員法改正に伴い、小型船舶操縦士が一級～四級に細分化されるとともに、「小型船舶操縦士試験機関」の指定を受ける。

## 日本海洋レジャー安全・振興協会時代

### ● 平成3年(1991年)7月1日

日本モーターボート協会の免許関連事業部門と、沿岸レジャーセンターおよび日本舟艇利用振興センターが統合し、財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会を設立。「小型船舶操縦士試験機関」の指定を受ける。

### ● 平成11年(1999年)

船舶職員法の改正に伴い、五級小型船舶操縦士が新設される。

### ● 平成15年(2003年)

「船舶職員法」が「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改正され、船舶職員から小型船舶操縦者が分離。一級、二級および特殊小型船舶操縦士の3区分に再編成される。

### ● 平成16年(2004年)

国土交通省令改正により、一級および二級の5トン限定区分が廃止される。

### ● 平成25年4月(2013年)

財団法人から、一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会に移行

試験事業について、くわしく紹介します

# 小型船舶操縦士（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ても奥行き深いもので、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步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？

操縦免許は、乗船する船舶の種類や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。

## 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えます。

## 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





# 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>の弁別ができること(補聴器可)

※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)

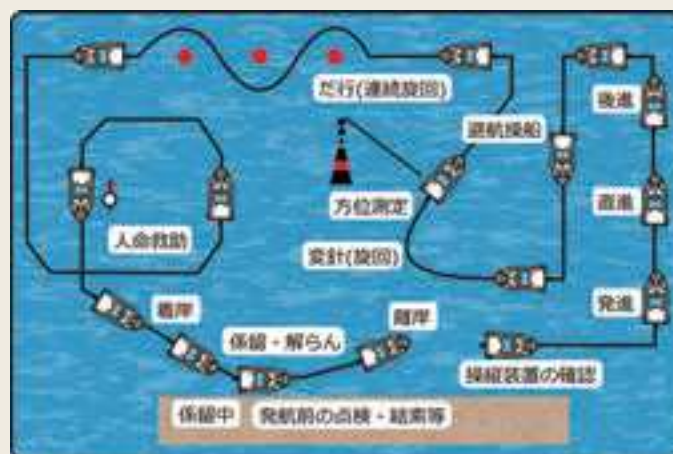


### ③ 実技試験

#### 一級・二級

〔試験船〕長さ4～9mの船舶

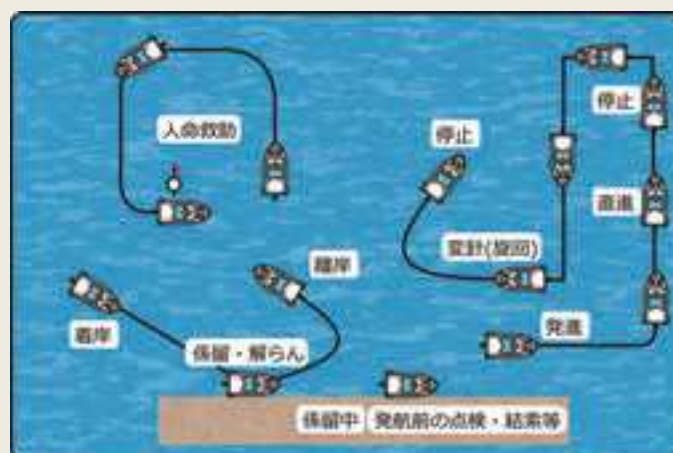
〔試験科目〕発航前の点検、機関運転、トラブルシューティング、解らん・係留、結索、方位測定、発進・直進・停止、後進、変針（旋回）、蛇行、人命救助、避航操船、離岸、着岸、安全確認



#### 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



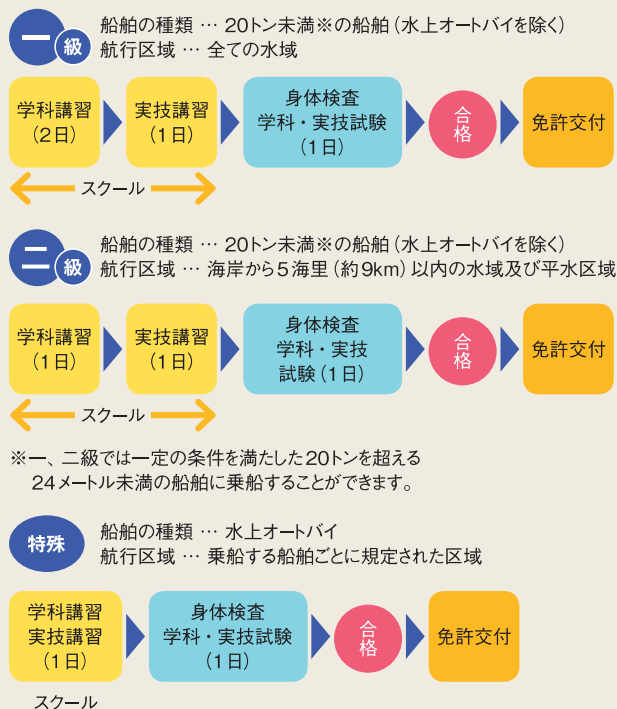
小型船舶操縦士の国家試験は、全国9箇所にある各地方事務所が、全国各地で実施しています。さまざまな場所で試験を行っていますので、意外とお住まいの近くで免許を取ることができるかもしれません。自動車の免許に比べ、練習する時間を考えても非常に短期間で操縦免許を取得することができます。

# 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。スクールも全国各地にあります。この、小型船舶操縦士国家試験は、他の国家試験に比べ非常に合格率が高く、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



### 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。合格率も高く安心です。

#### 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、ウエイクボードなど遊び方は様々です。ボート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い合わせください

#### 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 (マリゲート塩釜)  
TEL:022-364-2281

#### 関東事務所

横浜市中区元浜町3-21-2 (ヘリオス関内ビル)  
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

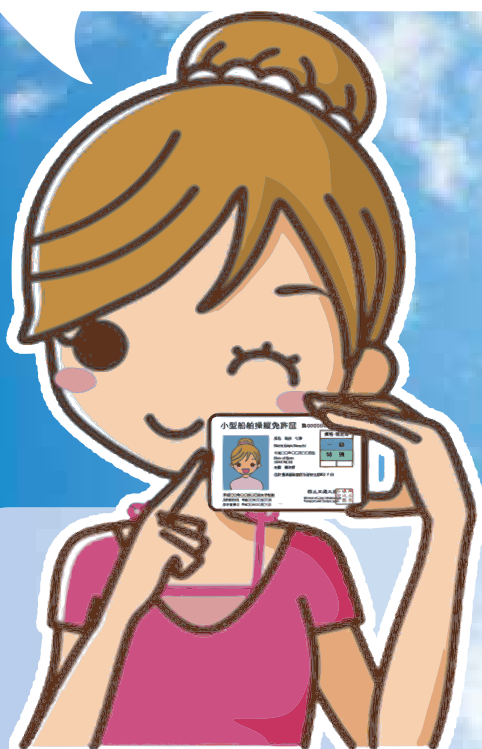
那覇市前島2-21-13 (ふそうビル)  
TEL:098-861-0474



ボート  
水上オートバイ

# 免許証の 更新・失効

たくさんの方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。



# ふね検って何なんだ？

## 船の文化検定 **ふね検**とは？

ボート、ヨット、客船、帆船など、あらゆる”船”“にまつわる歴史や文化について、深くて広い知識を習得できる検定試験のこと。

問題内容は、船の知識や歴史はもちろん、船由来の言葉やことわざ、船が関係するアニメ・マンガについてと、とにかく幅広い。



Q. 船の大きさを表す単位のトン数は、その昔、たたくと「トン」と音がするあるものをいくつ積めるかで大きさを表したことに由来します。では、このあるものとは何でしょう。

- |          |         |
|----------|---------|
| (1) 酒樽   | (2) 弾薬箱 |
| (3) 金貨入れ | (4) 油桶  |

Q. 大型船が遭難した時に使われる救命いかだ。

生存するために様々な道具が詰め込まれていますが、実際に積まれているものはどれでしょうか。

- (1) てるてる坊主
- (2) 釣り道具
- (3) 水着
- (4) 日記帳

問題はこんな感じ！

### お問い合わせ

船の文化検定実行委員会  
(一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会内

TEL 045-264-4172

ふね検 検索

面白そうだな。

へ





# ボート免許の強い味方、 地方事務所をご紹介します

日本海洋レジャー安全・振興協会は、  
ボート免許関連の業務を担当する窓口として、全国に9つの事務所を備えています。  
今号では、北海道と中部から、地域色ゆたかな各事務所からのレポートをお届けします。

## File.1

### 北海道事務所

運河の街、小樽をベースに  
広大な全道エリアを担当

#### 小樽の歴史が息づく クラシックビルが目印

北海道事務所は、札幌市の西北西に位置する港町、小樽市に拠点を構えています。小樽市は、いにしえより北前船の港町として栄え、明治時代には日本銀行小樽支店が置かれるなど、北のウォール街とも呼ばれ、金融街としても繁栄した歴史ある街です。往時の重厚な建築や、石造りの運河沿いの倉庫群などがいたるところに現存しており、今では観光名所として、国内のみならず海外の多くの人々をも魅了しています。

北海道事務所が入居する松田ビル(旧三井物産小樽支店)も例外ではなく、市の歴史的建造物に指定された建物の玄関には黒御影石が貼られ、玄関ホールの内装には琉球大理石が奢られています。事務所

の天井は非常に高く、床からの高さはなんと4.2m。冬の間はビルの暖房が終業時刻の17時には切られてしまうので、凍える前に帰宅するようにしています。

#### 試験艇には 寒さ対策を完備。 トドやアザラシとの 遭遇も

現在、北海道事務所は所長以下試験員が3名、事務職員2名の5名体制です。全員で心がけていることは、「いつも笑顔で一所懸命」、それと「常に正確で迅速な対応を」です。

北は稚内、東は根室、南は函館まで、北海道全道の広大なエリアを管轄しています。厳寒期の試験需要にも応えるべく、北海道事務所所有の試験艇には、灯油暖房設備を後



部に設置、また船内に雪が入るのを防ぐビニール製の風除けを取り付けるなど、他のエリアにはない備えをしています。また、実技試験を行わない時には試験艇を守るための雪囲いをしています。

最北の地、稚内では岩場で日光浴するかなりの数のトドを見かけることもありますし、また、かわいいアザラシが実技試験水面に出現することも多々あります。北海道ならではの光景といえます。

厳しい環境条件の北海道。日々の生活や業務においても季節と向き合いながら大自然を感じつつ、心豊かにFACE to FACEをモットーとし、試験・講習業務に当たっている北海道事務所です。

#### 北海道事務所

〒047-0031 小樽市色内1-9-1(松田ビル)

TEL: 0134-32-5123

FAX: 0134-32-4371

受付時間: 9時~12時、13時~17時(土日祝・年末年始を除く)



## File. 2

## 中部事務所

北陸2県、東海4県の  
風光明媚な水域を管轄きめ細かな対応で、  
更新講習受講者数  
ナンバーワン

中部事務所は、名古屋市のほぼ中央に位置する金山総合駅から、北へ10分程歩いたところにあるミタチ第2ビルに入っています。

メンバーは、所長以下、試験員6名、事務職員5名の11名で、「仕事は楽しく」をモットーに、日々の業務では、笑顔第一かつ丁寧な事務対応と、安全・技術・楽しさを伝える心のこもった現場対応を心がけています。

事務所と同じフロアには試験・講習会場が併設されています。特に更新講習は、併設会場はもとより他の会場においても、受講者のニーズに合わせて受講しやすい環

境を整えて開催しています。また、関係業者様からもご協力をいただき、更新講習の年間受講者数は、中部事務所が全事務所の中でナンバーワンを誇っています。

体験乗船会開催を通して  
海の楽しさを伝えたい

管轄は北陸の富山、石川から愛知、岐阜、三重、静岡の東海4県と広大で、日本海の富山湾や七尾湾、太平洋側では三河湾、伊勢湾そして浜名湖や駿河湾など、風光明媚でマリレジャーを楽しむには最良

の環境がたくさんあります。

そういった環境の下で行う実技試験のさなかには、水族館でしか見たことのないようなサメ、エイそしてスナメリなどに遭遇することも。皆様、スナメリをご存知ですか？ 大きくても2メートルほどの小型のイルカで、背びれがなく、表面はツルっとしていてとても愛嬌があります。試験中にそんな動物たちに出会えるチャンスがあるなんて、素敵だとはおもいませんか？

その他、中部事務所が力を入れているのが体験乗船会です。名古屋港で年に3～4回行っている「ヨソロー（航海用語で船を直進させることを意味する言葉）」は当事務所の看板イベントです。他にもボートショーなどのイベントでも体験乗船会を実施し、年間約600～700人程の方にモーターボートやヨット、水上オートバイの体験乗船を楽しんでいただいています。

そしてなにより、名古屋といった

ら名古屋めし。きしめん、味噌煮込みうどん、手羽先の唐揚げ、味噌カツ、あんかけスパなどなど。事務所の周辺にもおいしい名古屋めしの店がたくさんあります。近くにお越しの際はぜひお立ち寄りください。

## 中部事務所

〒460-0021 名古屋市中区平和1-23-16 ミタチ第2ビル5階

TEL: 052-331-0185

FAX: 052-331-0180

受付時間: 9時～12時、13時～17時(土日祝・年末年始を除く)



全国

# ボート免許 試験会場めぐり

ボート免許取得のための実技試験は、全国各地の試験会場で実施しています。会誌『海洋レジャー』では、創刊号の今回より毎号、試験会場となっている全国のマリーナをご紹介します。

第

1

回

浦安の海辺に歴史を刻む伝統ある都市型マリーナ

## ニューポート江戸川

トップバッターとしてご登場いただくのは、マリーナ開業当時から試験会場としてご協力をいただいている「ニューポート江戸川」です。

ニューポート江戸川は、東京外口東西線浦安駅から徒歩約15分の旧江戸川の下流の中州、妙見島にある都市型のお洒落なマリーナです。会社は、江戸川造船(株)として1950年(昭和25年)10月19日に設立され、今年で設立60周年を迎えるとか。1981年(昭和56年)4月1日にマリーナを開業、マリーナも今年で35周年を迎え、業界では重鎮的な存在です。

マリーナの歴史からボート教習・試験会場になった経緯、マリクラブ運営などについて、浅見守男社長にお話をうかがいました。

——今年は、会社設立60周年ということですが、当時を振り返って思い出に残っていることはありますか？

**浅見：**今でこそ、JR京葉線新浦安駅近くは高級住宅街として全国的に有名になっていますが、もともとは漁師町のイメージが強い土地でした。特に現在埋め立てられてディズニーランド

やディズニーシーになっている付近は「沖の百万坪」と言われた干潟で、アサリ、ハマグリ、アサクサノリが取れ、江戸前の魚の宝庫でした。秋には、堤防から釣り糸を垂らすと、誰でもハゼがバケツ一杯とれた時代で、歩いているとアサリの佃煮の匂いがしてきたことを覚えています。

——マリーナも開業から今年で35年ということですが……

**浅見：**その漁師町が劇的に変化したのが、東西線の浦安駅ができてからで、高度成長期に住宅街へと変化し、漁で生計を立てる人たちも少なくなりました。そのあおりで漁船の注文も次第に少なくなったため、造船業に見切りをつけたのです。

マリーナを始めるにあたっては、ヤマハ発動機に相談しました。ちょうどヤマハは都内で小型船舶操縦士の免許教習を実施できる場所を探していたので、話がスムーズに進みました。また、教習を行うのであれば試験もということになり、同じく試験会場を探していた当時の指定試験機関である日本モーターボート協会に話をしたところ

とんとん拍子に進み、開業と同時に教習・試験が実施できるマリーナとなりました。試験機関とも35年間の付き合いになります。

——マリーナ開業当時から国家試験会場だったとは、本当に長い付き合いですね。

**浅見：**開業当時は試験を受ける人も多く、教習艇が5隻稼動していました。しかも、試験は平日しか実施していなかったもので、土日に多くの一般客を迎えるマリーナにとっては、うまく住み分けができて都合が良かったのです。しかし、今はそんなことは言っていられない。受験者が試験会場を選ぶ時代になりましたね。



ニューポート江戸川 浅見社長



教習・試験水面許可については、当初、ニューポート江戸川から東京都に許可申請を行っていたのですが、その後、公的な業務ということで試験機関に対して自動的に許可がおりるようになり、現在まで続いています。国家試験を実施しているということで、やはりマリーナの信用が深まり、ブランド力につながっていると感じています。

——会員制マリンクラブを30年前の1986年(昭和61年)4月1日に創設されていますが、ずいぶん早かったのではありませんか？

**浅見：**会員制マリンクラブで30年の歴史を持つのは、ニューポート江戸川だけだと思います。当時いくつかの会員制マリンクラブができたのですが、ほかはどこも成功していませんね。

そもそもマリンクラブを始めた理由は、ご覧になってわかるとおり、このマリーナのスペースでは、船を預かったとしてもせいぜい40隻が限度。これだけでは40人のお客様に限られてしまいます。また、マリーナ業をやっている気がしますが、私たちスタッフは「行ったらっしょい」「お帰りなさい」とお客

様の出航を見送り、帰航をお迎えするだけで、自分たちはまったく船に乗って遊べません。もちろん、お客様の船を勝手に使って遊ぶわけにもいきません。これでは面白くない(笑)。そこで、自分たちも船で海に出て遊べるシステムがないかと模索しました。マリンクラブにすると、自分たちも時間をみてクラブ艇を使える。また、クラブ艇1隻に対して10人の会員を募集することが可能になるため、40隻で400人の会員を募ることができ、経営的にも安定する。まさに一石二鳥の仕組みでした。

——浅見さんは根っからの海の男ですね。

**浅見：**海には、ロマンがあります。海自体がロマンです。このマリーナにカジキが飾ってありますが、これを見たお客様が、ハワイで釣ったのですか？と聞いてこられることがよくあります。カジキが日本で釣れることを知っている人は少ないんですね。寂しい話です。

——最後に、今後のマリンレジャーについてどのように思われますか？

**浅見：**マリンレジャーやアウトドアのスポーツがなくなってしまうことは決してないでしょう。逆に、インドアの人たちが外に何かを求めてくるのではないかと思います。だから、私は心配していません。それなりの需要はあると思います。

ただし、そのためにはうちのマリーナはもちろん、日本海洋レジャー安全・振興協会でも行っているように、子供たちが海や船に触れるきっかけとなる体験乗船会が必要だと思います。大人になった時に思い出して、戻ってきてくれればいいなと思っています。欧米では、家族で海や船を楽しむ文化が根づいています。船を走らせなくても、港に係留したままでも楽しんでいます。日本は周囲を海に囲まれているのですから、もっと身近に海を感じて、家族でマリンレジャーを楽しんでもらえればと思っています。

＊

今回ご紹介したニューポート江戸川は、浅見さんをはじめ海好きのスタッフが集まっているマリーナ。小型船舶操縦士の免許取得希望者のほか、マリンクラブやレンタルボートの会員も募集しています。

都心からもほど近い「ニューポート江戸川」で免許を取得し、ディズニーランドや海ほたるを海上から眺めてみてはいかがでしょうか。

#### ニューポート江戸川

〒134-0084 東京都江戸川区東葛西3-17-16

TEL：03-3675-4701 FAX：03-3675-4703

営業時間：8:00～17:00 定休日：火曜日

<http://www.newportmarine.co.jp/>



## ロープワーク

### ロープの種類と取り扱いについて



ロープを結んだり、つないだりすることを「結索（ロープワーク）」といいます。

ロープワークは船を栈橋に係留したり、いかりにロープを結びつけたりするなど船舶の運用には欠かすことができません。

#### ◆ロープの種類

ロープには、その種類によって軽量である、伸びが大きい、すべりやすい、腐食に強い、水に浮きやすいなどの特色があります。

ロープの太さや強度、材質をよく確かめ、ロープの種類による特色をよく理解して正しく使用しましょう。

#### ◆ロープの取り扱い

ロープは、その強度を保つために適切な取り扱いと管理が必要です。使用後は真水で洗い、定期的に傷み具合を調べ、必要があれば補修、交換を行いましょう。



ロープがよじれた異常な状態をキンクといいます。キンクした個所は極端に強度が弱くなるので、交換しましょう。



ロープが栈橋などと擦れあって、傷つき、切れやすくなっています。擦れる個所には、ウエス（古布）、ビニールホースなどを当ててロープを保護しましょう。



もつれたまま使用すると、係留するときや投錨するときにスムーズなロープの繰り出しができず、場合によっては危険です。きちんとコイルしておきましょう。



ロープを切断したときには、切り口が解けてバラバラにならないように端止めをしておきましょう。

# 協会だより(総務部)

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28年の主な催事（1月～7月）

## 1. 第7回理事会（3月18日）

①平成28年度事業計画案及び収支予算案、基本財産管理運用計画案等が、出席理事の全会一致で承認された。

②収支予算に関して、本部機能統合を目的とした事務所移転費用を平成28年度の費用として計上している旨説明し、了承された。（下記トピック2. 参照）

## 2. 第8回理事会（6月9日）

①平成27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た。

②決算報告に関して、懸案となっていたアルゼンチン国債が売却出来たことを説明し、了承された。

## 3. 第4回評議員会（6月24日）

①平成27年度決算報告と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た。（巻末評議員名簿参照）

②アルゼンチン国債の売却および事務所移転について報告し、了承された。（下記トピック1. 参照）

## 4. 第9回理事会（6月24日）

役員の改選に伴い、代表理事及び業務執行理事を選定し、出席理事の全会一致で承認された。

代表理事及び業務執行理事については、現職が全員再任された。（巻末役員名簿参照）

# 主な出来事・トピックス

## 1. アルゼンチン国債を売却

①当協会が長年に渡って継続保有せざるを得ない状況になっていた当該債権について、平成27年7月9日に売却条件が整い、13日付で売却した。

②7千万円余りの売却損が生じたが、年度末には1億8千3百万円余りの基本財産評価益を計上することなどが出来たことから、正味財産の平成27年度期末残高は、前年に比べ6千万円余り増加した。

## 2. 本部機能統合を目指し、事務所移転を決定

①現在当協会には、総務部と特定事業管理部の2つの本部機能が存在し、横浜市中区にて個々に事務所を構え業務展開しており、二分されていることから生じる不具合も多く見られる。

②管理部門を一元化することで協会全体の一体感が向上し、更に業務効率の改善も図れることから、新たに事業所を物色することとし、移転に係る費用について平成28年度の予算に計上したところ、本年3月の理事会で承認を得た。

③その後複数の仲介業者を通し複数の物件を内覧し、条件面での検討を重ねてきたが、現在の事務所近く、また関連する官庁にも至便であるセボン関内第2ビルと賃貸借契約書を取り交わすことを決定した（7月27日契約締結）。年内に移転する予定である。

## 3. 新卒者2名を採用するとともに 常勤嘱託試験員制度を新設

唯一の指定試験機関として、小型船舶操縦士国家試験を適正に実施するための体制を維持し、業務を円滑に



継続することを目的として、本年4月に、平成16年以来12年ぶりに新卒者2名を採用した。併せて、高いスキルを有する定年期を迎えるベテラン試験員を確保するため、常勤嘱託試験員制度を新設し、内部規程類の改正を行った。

#### 4. マイナンバー対応

本年1月から、社会保障や税に関する行政手続に、雇用者などの個人番号（マイナンバー）を記載することになったことを受け、プライバシーの保護やしっかりとした情報の管理要請に対応するため、これまで運用してきた「個人情報保護規程」に個人番号の管理に関する条項を折込み、規程改正を行うとともに、「特定個人情報等取扱規則」を新たに制定することとした。

#### 5. 評議員、役員を選任し、代表理事等を選定

6月24日午前に開催した第4回評議員会にて評議員及び役員の選任について審議し、出席評議員の全会一致で承認された。その結果を受け、同日午後には第9回理事会を開催し、代表理事及び業務執行理事を選定、出席理事の全会一致で承認された。

#### 6. 創立25周年記念式典を開催

7月1日の協会創立記念日に、25周年記念式典を開催し、25周年を記念して作成された職員徽章を職員全員に配布するとともに、功労賞及び永年勤続の表彰を行った。（特集「25周年記念式」参照）



# 事業計画

平成28年度(2016年4月～2017年3月)の事業計画につき、平成28年3月18日開催の第7回定時理事会において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。

## 安全事業部 (ダイビング緊急医療援助事業)

平成18年度以降減少傾向にあるDAN(Divers Alert Network)会員数に歯止めをかけるため、協力関係にあるダイビングショップや関係団体と連携し、以下の重点項目を実施することで退会防止と入会促進に尽力します。

### (1) 会員数の拡大

①認定潜水指導団体(当協会認定Cカード発行機関 ※注1)やパートナーシップ登録店(ダイビングショップ)を訪問し、新規入会キャンペーンを実施する。

②イベント等に出席参加し、DANやDAN講習の周知と会員募集を行う。

※注1 Cカード: Certification Card: ダイビングに必要な講習を受講していることを示す認定証

### (2) 会員向けのサービスの充実

①ダイビングに理解のある医師のボランティアによるDD NET(Divers Doctor Network)や減圧症等の潜水病に罹患したレジャーダイバーを迅速に支援するホットラインなど医療サービスを充実する。

②酸素供給法インストラクタートレーナー講習を計画的に実施する。

③会員向け再圧治療費補助キャンペーンを継続実施する。

## 救助事業部 (プレジャーボート救助事業)

伊豆諸島(神津島まで)を含む東京湾から紀伊半島までの太平洋沿岸及び来島海峡西口付近までの瀬戸内海と若狭湾をサービス海域とし、8,582名(平成27年

度末)の会員を対象に救助活動を展開しています。

本年度は主に以下を実施することで、さらに事業の充実を図ります。

### (1) BAN事業の充実

①サービス海域内におけるレスキューステーション(RS)の充実を図り、より迅速・的確な救助作業を実施する。

②瀬戸内海西部海域(来島海峡以西)でのサービス開始(平成28年4月)に続き、さらなる海域拡充(九州北部へ)のため、ニーズの確認やRSの確保等の基礎調査を実施する。

### (2) 会員向け新規サービスの導入

①スマートフォンや携帯電話から救助要請位置や会員情報等をメール送信する「BANコール」を普及促進するとともに、刻々と変化する救助要請位置及び救助船位置をリアルタイムに同一画面上で確認出来る新たな位置通報サービスの導入を目指す。

## 振興事業部(振興・普及事業)

海洋レジャーの振興と海事思想の普及に寄与するため、“協会の顔”として体験乗船会や海藻おしば教室などの親水事業と、国土交通省が推進する「海の駅」事業を活用した舟艇の利用振興事業を展開しています。

本年度は主に以下の事項に取り組みます。

### (1) 親水事業及び UMI協議会事務局業務

①プレジャーボート・ヨット・カヌー等の体験乗船会、体験教室を実施する。

②「環境教育としての海藻おしば教室」を開催する。

③ UMI協議会主催の親水イベント「マリンチャレンジ2016」の運営に取組む。

## (2) 舟艇の利用振興事業 (海の駅ネットワーク事務局業務)

- ① 「海の駅」を活用したイベントやクルージングを企画し、ボート等所有者の利用活性化を図る。
- ② 事務局として「海の駅」の新規認定を推進する。

## 小型船舶操縦士の 国家試験に関する事業 (特定事業本部)

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。

本年度は主に以下の事項に取り組めます。

### (1) 試験事業の適正な実施

- ① 全国9事務所で適正、確実かつ公正に実施する。
- ② 外国人受験者を対象とした試験機会を拡大する(英語及びポルトガル語での実施)。
- ③ 小型船舶の安全対策を充実する(国へ提出した要望書の実現)。

### (2) 実施体制の強化

- ① 試験艇の新替えなど、設備を計画的に整備する。
- ② 試験員候補者を継続的に新規採用するほか、定年を迎える試験員を再雇用し、人員を確保する。

### (3) ユニバーサルサービスの維持 (事業収支の安定化)

- ① ボートスクールなど関係者との連携を強化し、国家試験受験者数の拡大を図る。
- ② イベントへの出展や体験乗船会などを通じ、小型船舶操縦免許証の需要を拡大する。

## 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)

船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づき、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並びに行政処分者に対する再教育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研修(教員研修)等を行っています。

本年度は主に以下の事項に取り組めます。

### (1) 講習・研修事業の適正な実施

- ① 全国9事務所で更新及び失効再交付講習を適正に実施するほか、遊漁船業務主任者等を対象とした講習を実施する。
- ② 東京、大阪、広島等で教員研修を実施する。
- ③ 関係官庁の指導を仰ぎ、再教育講習等において発航前点検や見張りの徹底を周知するなど小型船舶事故の防止効果の向上に努める。

### (2) 実施体制の強化

- ① 免許証更新用各種器材を計画的に整備するとともに遊漁船講習用視聴覚教材並びに教員研修用実技教本の改訂に取り組む。
- ② 定年を迎える講習資格を有する職員を再雇用するとともに、外部講習従事者を充実させるなど人員の確保に努める。

### (3) 収益の拡大と経費の削減 (事業の安定化)

- ① ユニバーサルサービスを継続するため、イベント等への出展や体験乗船会を通して受講者数の確保を図るとともに、漁業協同組合や官公庁などの大口顧客の取り込みと海事代理士との連携強化を推進する。
- ② 試験事業との連携を強化するなど業務の効率化を追求し、経費の削減を図る。



(船用事業) 商船関連機器 / 漁業関連機器 / プレジャーボート関連機器 / 官公庁船関連機器  
(産業用事業) 医療機器 / GPS・ITS 機器 / 防災・監視ソリューション / 無線 LAN システム / EMC 試験サービス

# FURUNO



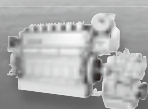
古野電気株式会社

本社: 〒662-8580 兵庫県西宮市芦原町9番52号 TEL: 0798-65-2111(大代表)

www.furuno.com



YANMAR



大形船用  
ディーゼルエンジン



中形船用  
ディーゼルエンジン



漁船



ディーゼル  
フィッシングボート



養殖網水中洗浄機  
「せんすいくん」

ヤンマーはお客様の満足と地球環境との調和を追求し、  
さまざまな商品・サービスを提供し続けます。

ヤンマー船用システム株式会社 〒664-0851 兵庫県伊丹市中央3-1-17 TEL: 072-773-5861 FAX: 072-773-5872  
営業部: 北海道 / 東北 / 東日本 / 西日本 / 中四国 / 九州 / [販売会社] ヤンマー沖縄(株)

yanmar.com

身近なマリンレジャーをより安全に！！  
＜新技術基準適合品＞

MADE IN JAPAN の  
安心をあなたにも

NS-J2000-Ⅱ型



大人用  
体重 40kg 以上の小児用兼用

NS-4000-Ⅱ型



体重 15kg 以上  
40kg 未満の小児用

NS-1500-Ⅱ型



体重 15kg 未満  
の小児用

万一落水した場合でも  
体が自動反転し、  
仰向けで浮遊するよう  
設計されています

国土交通省型式承認・船舶用救命器具メーカー

日本船具株式会社

本社 TEL 03-3447-7272  
http://www.nihon-sengu.co.jp

YAMAHA Marine Club  
Sea-Style  
全国の海があなたのプレイフィールド。

「選べる遊び」、「選べるスポット」、「選べるボート」をテーマに、  
北海道から沖縄・ハワイまで、約140ヶ所\*のホームマリナーをネットワークで結び、  
海のさまざまな遊びの情報を提供する新しい「会員の会」マリンクラブです。

日本全国約140ヶ所\*

海外はハワイ州オアフ島、タイ・バタヤで利用いただけます

マリナーの場所はホームページでご確認いただけます

入会金 21,600円(税込) 月会費 3,240円(税込) 利用料金 4,100円(税込)~ (平日・3時間利用)

\*2016年1月現在



●ヤマハマリンクラブ「シースタイル」のお問合せは ☎0120-730-344  
●製品の情報は www.yamaha-motor.co.jp/marine/

ヤマハ発動機株式会社 お客様相談室 ☎0120-090-819  
〒438-8501 静岡県磐田市新貝2500 オープン時間 月曜~金曜(祝日、弊社所定の休日等を除く) 9:00~12:00 13:00~17:00

# 安全事業部

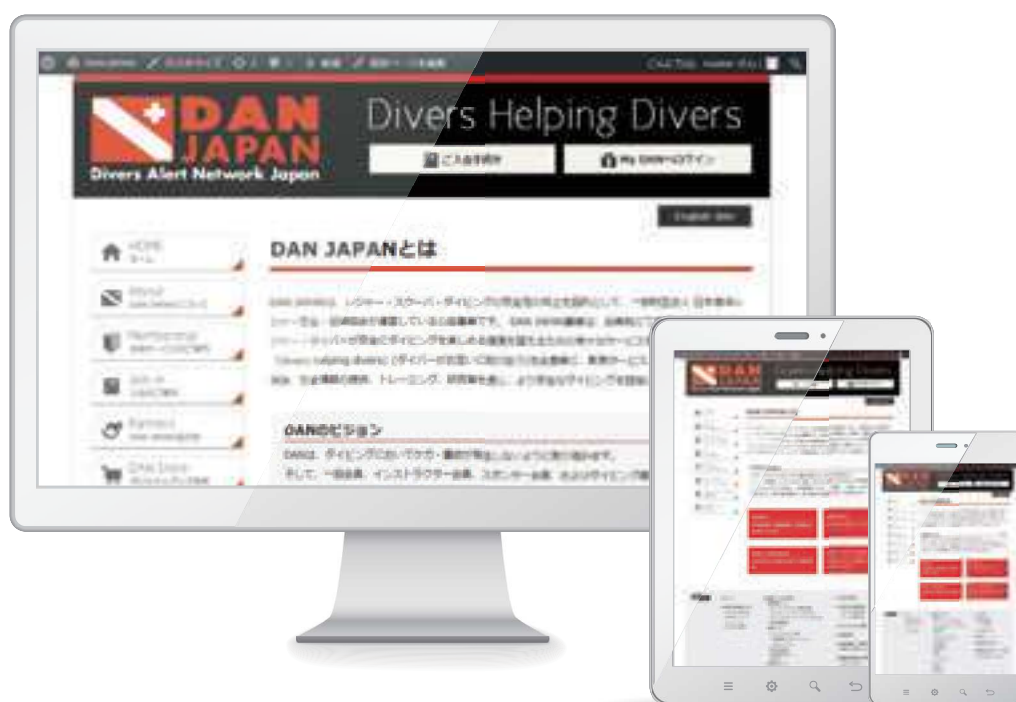
レジャーダイバーを対象に  
安全／医療情報・保険・緊急医療援助を提供し、  
ダイビングの安全性を高める  
DAN JAPAN (Divers Alert Network JAPAN) を運営しています。



- 57** DAN JAPANのご紹介
- 60** メディカルインフォメーションライン（医療相談）レポート  
降圧剤ダイビング/禁煙補助薬とダイビング/コラム：潜水と服薬について
- 62** DAN酸素供給法にまつわる噂の真相 Q&A  
法律家からの見解
- 64** 見えない結晶  
ナイロン編み上げホース内結晶形成によるレギュレーターの不具合
- 66** 学会レポート  
第45回SPUMS 2016/第16回日本高気圧環境・潜水医学会 関東地方会学術集会
- 67** 事務局ニュース  
中扉写真：水口博也/CETUS

## お知らせ

DAN JAPANのホームページをリニューアルします。  
会報誌バックナンバーなどがダウンロードできる会員専用ページ「My DAN」も充実しています！  
PCやパッド、スマートフォンでも読みやすくなっています。





# 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。

現在、DAN JAPANの会員数は約1万4,000名で、多くのダイバーやダイビングインストラクター、ダイビングサービス提供者に対し安全／医療情報の提供、さらにはダイビングに特化した保険サービスなど、「ダイビングの安全」を切り口としたサービスを提供しています。

## 【DANの歴史】

1980年、アメリカのデューク大学メディカルセンター内で、有志の医師によるレジャーダイビングの安全潜水および救急サービスのための会員制、非営利の組織として活動を開始しました。

その後、1983年にヨーロッパでIDA、1984年にはオーストラリアとニュージーランド地域でDES、日本では1990年にCANがレジャーダイビングの安全を組織する団体として発足しましたが、各組織は名称や提供するサービスも異なり、個別に活動していました。

しかし、レジャーダイバーには国境はないため、国境を越えた活動が不可欠であるとして、1991年、名称を「DAN」に統一し、同時に国際的な協力体制の「I-DAN (International DAN)」が発足しました。これを機に名称・ロゴマークが統一され、言葉が通じなくてもDAN会員だということが現地の対応者に即座に認識され、世界の各地でDANのサービスをスムーズに受けることができるようになりました。

その後、1996年には南アフリカを中心とした南部アフリカが「I-DAN」に加入し、現在5つのDANからなる組織に成長しました。世界中で35万人を超すDANの会員がワールドワイドなサポートシステムに支えられています。



## 【DAN JAPAN提供サービス】

DAN JAPANでは、ダイバーである会員のために、以下のサービスを提供しています。

### 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症など、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300名の医師にご協力いただいております、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済費用は国内にくらべ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。

#### ■ ワールドワイドサポート

「I-DAN」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24時間365日、日本語受付で対応しています。

#### ■ DANオプション保険 (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)。

#### ■ 団体傷害補償プラン

##### (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)。

### 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。

## ▼ 協会誌『海洋レジャー』(本誌)内『Alert Diver』

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。

## ▼ DANホームページ

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、酸素器材による事故者の酸素吸入の手助けが可能となる資格を認定する「DAN酸素供給法講習会」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。



会員  
募集中

入会金無料!!  
年会費 5,000 円

## 世界中に、安心と安全を。

DAN は、インターナショナル DAN によって、各国横断的に組織されています。その取り組みのひとつが、世界中どここの海でもレジャーダイバーのための緊急援助ができる再圧治療施設の調査とそのサポートです。再圧治療にあたる医師や看護師、オペレーターに向けて教育やトレーニングプログラムを推進することでインターナショナル DAN の定めた、一定水準以上の治療が世界中で受けられるようになります。インターナショナル DAN が行う世界的な取り組みと各国 DAN の、それぞれの国に応じた独自のサービス。これらの活動を支えているのは、会員の皆さまです。会員であることで、世界中のダイバーのための安全・安心の基盤づくりに参加していただいているのです。是非 DAN メンバーになって活動を支えてください。



## 会員になると

### INSURANCE



手術費から救済費用までカバー  
**レジャーダイビング保険**  
レジャーダイビング中の傷害に対して、救済者費用も含めた保険金が支払われます。

DAN ジャパンだけの特別補償  
**減圧症の再圧治療費補助**  
発症から1週間以内の救急的な再圧治療であれば「救急的な再圧治療」費用の自己負担分を補助します。

ダイビング保険がついてます



ご入会はお近くのダイビングショップ、Web で !!

(一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会  
DAN JAPAN 事務局  
Tel.045-228-3066

**DAN** 検索



〒231-0011 神奈川県横浜市市中区太田町4丁目47番地2F



## メディカルインフォメーションライン(医療相談)レポート

DAN JAPANの会員は、24時間体制で電話対応してくれる「ホットラインサービス」(緊急時対応)を受けられるだけでなく、非緊急時にも電話やFAX、メールで潜水医療に関する情報を得ることができます。2015年度は、77件の相談がDANに寄せられました。

今回はその質問の中から「ダイビングと薬」についての相談をご紹介します。潜水医学に詳しい医師はそうそう近くにいる訳ではありません。医療相談を上手に利用して、安全にダイビングしましょう。

### 質問 ①

#### 降圧剤とダイビング

男性：52歳  
Cカードランク=インストラクター

最近、高血圧予防のため、薬を服用しています。主治医がダイビングにくわしくないため、メールをお送りする次第です。服用している薬はミカムロ配合錠APで、朝食後に一錠飲んでいますが、ダイビングを行うと身体に影響がないか心配です。

### 医師からの回答

高血圧は心臓に負荷をかけ、結果として心不全、虚血性心疾患を引き起こす可能性があります。

ダイビング中には血圧は上昇しやすいため、また、心疾患はダイビング事故の死亡原因の13%を占めるとのデータもあり、コントロールが求められます。

降圧剤には様々な種類があります。ご質問のミカムロ配合錠APは、カルシウム拮抗剤とアンギオテンシン受容体遮断薬(ARB)の合剤です。

降圧剤とダイビングの関連についての多くの情報はありますが、添付文書(注1)に記載がありますので参考にして下さい。

ミカムロ配合錠APは、比較的問題は少ない薬剤と思われます。

ただし、副作用の出現には個人差があるので、最近投薬を開始したのであれば、しばらく(たとえば1カ月くらい)は内服継続し、様子を見たい(副作用の出現が無いことを確認したい)でダイビングを行うことが良いと考えます。

薬の説明文にもあるように(注1参照)、ミカムロ配

合錠剤APにも、呼吸器系の問題などが生じることがあります。

DAN JAPANのガイドラインでは、コントロールされた高血圧は相対的に危険な状況(比較的危険性)は低いとされています。

DAN JAPANでは、40歳以上のダイビング希望者については、冠動脈疾患の有無の検査(運動負荷試験等)をすることを勧めています。

運動能力(運動習慣)はいかがでしょうか。注2の文献にもあるように、ダイビングには一定の運動能力が必要です。

そのあたりも、担当医とよく相談しながら、より安全な身体状態でダイビングに臨むことを期待します。

注1：添付文書：アステラス製薬HPより<http://med2.astellas.jp/corp/basic/details/mca/expmed/dip-mca-ap.pdf>

注2：参考文献：小島泰史「ダイビングにおける服薬の問題」日本高血圧環境・潜水医学会関東地方会誌2014, Vol.15 No.1, 41-47 [http://npominder.justhpb.jp/newpage15\\_4.html](http://npominder.justhpb.jp/newpage15_4.html)

なお、主治医がダイビングにくわしくないとのことですが、循環器の医師であれば、患者から通常の運動に関する相談を受けることは多いと思います。

ダイビング中には、

- ①血圧が上昇しがちなこと
  - ②体の中心に血液が集まり心臓の負荷が増加すること
  - ③水中での虚血性心疾患発症は死亡事故につながりやすいこと、
- を説明したうえで、アドバイスをもらうことが良いのではと思います。

### ◆医療相談とは

ダイビングと健康、医療に関する相談にお答えし、適切な医療情報を提供します。必要に応じて医師に照会しますので、約1週間程度回答に時間をいただく場合があります。

### ●利用方法

①【DANホームページから】：  
[www.dan-japan.gr.jp](http://www.dan-japan.gr.jp)  
ホームページの「医療関連サービス」→「メディカルインフォメーションライン」の問い合わせフォームに記入し、送信してください。

②【電話でご相談の方】：  
TEL 03-3812-4081  
平日の9時～17時(土日祝・年末年始は休み)  
会員情報(会員番号)、潜水の情報(潜水日、潜水場所、最大深度、潜水時間、水面休息時間など)、健康情報(既往症、減圧症の経験、服用薬)などをお聞きますので、準備してお電話下さい。

③【FAXでご相談の方】：  
FAX 045-228-3063  
電話相談と同じ項目と、会員の相談情報をなるべく細かく記載し、お送りください。

## 質問 ②

### 禁煙補助薬とダイビング

男性：56歳  
Cカードランク＝インストラクター

禁煙補助薬チャンピックスを服用中で、近日中にダイビング予定です。現在は1mgを朝晩2回服用し、現在3週目です。チャンピックスを服用しながらのダイビングは問題がありますでしょうか？

### 医師からの回答

結論から述べると、質問のお薬を服薬中の潜水は勧められません。

チャンピックスはご存じのように、禁煙補助薬です。詳細は製薬会社ホームページにあります。ニコチン受容体に薬が結合することにより、ニコチン切れ症状を軽くする、また、ニコチンが受容体に結合しにくくなることで喫煙による満足感を阻害します。

副作用としては、吐き気、便秘、頭痛等がありますが、特に潜水で問題となる副作用として、めまい、眠気、意識障害等の精神症状があります。

米国食品医薬品局 (FDA) も、因果関係不明ながらも服薬中の精神症状 (抑うつ、衝動的な行動等) に関する注意を呼び掛けています。服薬中の意識障害による自動車事故、自殺の報告も複数あるようです。

そのため、服薬中の自動車の運転、危険を伴う機械の操作は禁止されています。製薬会社もパンフレット等作成し、注意喚起しています。潜水も上記運転、操作に準じた注意力が必要であり、服薬中の潜水は勧め難いです。

また、上記で因果関係不明とあるように、チャンピックスの服薬に拘わらず、禁煙治療中は様々な精神症状が出現し得ます。よって、医師の立場からは、禁煙治療終了後の潜水再開を勧めますし、おそらくは主治医も同様に判断するのではと推察します。

以上ですが、主治医ともよく相談してみてください。

注3：ファイザー製薬【すぐ禁煙.jp】

<http://sugu-kinen.jp-partient/champix.html>

## 【コラム：潜水と服薬について】

東京医科歯科大学医学部付属病院高気圧治療部  
小島泰史医師

スポーツ適性の質問を受けた医師は、まず質問者の健康状態に着目します。例えば、マラソン参加を希望する中年男性では心肺機能、循環器疾患、呼吸器疾患、整形外科的疾患等の有無を確認し、疾患があった場合は治療状況を確認します (高血圧は良好にコントロールされているか?等)。

これらの疾患と併せ薬の影響も検討します。

潜水適性の考え方も同様で、まずは健康状態 (疾患の内容、コントロール状況等を含む) の把握が大切です。内服している以上は何らかの疾患が基本あります。その上で潜水の特殊性 (水圧による影響、水中での活動) を踏まえた判断が必要です。その際に薬の影響も考慮しますが、残念ながら潜水中の薬の作用に関する研究は少ないため、陸上と同様と見做すか、あるいは保守的に判断することになります。

潜水は、陸上のスポーツと比較して「意識消失をきたしやすい」、「注意力に影響を与える」、「気圧外傷をきたしやすい」状況等には、より注意する必要があります。また、薬の作用・副作用の出力は人によって異なることにも注意が必要です。

以上から、同じ薬であっても『この薬を内服しながら潜水可能か』への回答は、質問者によって異なります。考え方の詳細はAlert Diver61号の筆者の記事も参照してください。(MYDANよりダウンロード可能です。)



# DAN酸素供給法にまつわる噂の真相 Q&A

DAN JAPANは酸素の有効性を高く評価し、会の設立から間もなく「酸素供給法」のコースを設定。酸素プロバイダー（酸素供給を行える有資格者）ならびに指導するインストラクターの育成に努めてきました。

ところが、酸素の取り扱いや酸素供給行為への法的責任などに関して、間違った捉え方をし、酸素を使うことを躊躇しているダイバーが意外にも多いとの報告があります。そんな誤解を払拭すべく、真実をQ&A方式で説明していきます。

**Q1** 熟練ダイバーで、酸素供給の現場を何度も見てきた経験があれば、酸素供給法のコースを受けなくても、酸素供給行為は行えるの？

**A** 当然ながら、いくら熟練ダイバーでも酸素プロバイダーの有資格者でなければ、酸素供給行為は行えません。厚生労働省も「使用者が当該医薬品を取り扱うために必要十分な知識経験を有する」ことを求めています。

「酸素供給法コース」は、いくつかの法律の壁を乗り越えて実現できたものであり、酸素供給法に関する国内法（医師法、薬機法、高圧ガス保安法などの特別法）を遵守し、I-DANをはじめとする各国のダイビング事故における酸素供給法に関する規制事項等も参考にしながら、潜水事故における緊急医療援助の補助的な手段の修得を目的として行われています。

このコースの受講により得られる知識や経験は、体系的かつ包括的で、酸素供給行為には必須の教育とトレーニングです。

**Q2** 酸素は医薬品だから、医療関係者しか扱えないの？

**A** 「緊急時」に限り、医療関係者ではないダイバーでも酸素供給を行える有資格者（「酸素供給法」のコースを受講した酸素プロバイダー以上）であれば、酸素を扱うことは可能です。

日本の法律において酸素は医薬品であり、確かに扱えるのは医療関係者に限られていました。ところが、「緊急時の酸素供給の有効性」に早くから着目してきたDAN JAPANでは、ダイビング事故時という緊急時に限り、酸素を扱えるようにと関係省庁に働きかけたことで、前述の条件のもと、酸素の仕様が可能となりました。

**Q3** 酸素は医薬品だから、ダイビング業者が入手するのは困難？

**A** 厚生労働省より卸売業者が医薬品を販売する場合において、「スキューバダイビング業者等に対し、人命救護に使用するための医療用酸素を販売する場合」はその相手方として認められている、という見解が出されており、ダイブセンターが酸素を購入することは原則認められたと考えて差し支えありません。

これは、それ以前から認められていた高速道路工事などの高圧環境で発生する「潜函病」に対する緊急時対応として、工事事業者に対しては医療用酸素を販売してよいという規定に準じ、同様の考え方で整理されたものです。

確かに、2009年の「医薬品を卸売販売業者が医療関係者以外へ販売することが原則禁止」という薬事法の変更に際、医薬品である酸素をダイビング業者が入手することは極めて困難という事態が発生した過去はあります。しかしながら、DAN JAPANでは関係各位の協力を得て関係省庁に根気強く働きかけた結果、厚生労働省より各県等に前述の見解が伝えられています。





**Q4** 酸素プロバイダーによる酸素供給行為にミスがあった場合、法的な違反によって、賠償責任を負うの？

**A** これは「民法上の問題」と「医師法との関係」との両方から説明します。

## ■民法上の問題と責任

民法第698条「緊急事務管理」が適用されるか否かで法的責任の有無がわかります。

「緊急事務管理」とは「民法第698条：管理者は、本人の身体、名誉又は財産に対する急迫の危害を免れさせるために事務管理をしたときは、悪意又は重大な過失があるのでなければ、これによって生じた損害を賠償する責任を負わない。★注釈参照」というものです。

この緊急事務管理が適用されれば、酸素供給行為のミスによって賠償請求を受けた場合、一般には法的責任は免除されます。ただ、以下のような適用外のケースもあります。

### 【緊急事務管理が適用されない場合】

- 一緒にダイビングをしていた仲間の中に医師がいて容易に救助行為を要請できたにもかかわらず、プロバイダーが酸素供給を行った結果、事故者の症状が悪化した場合。
- 事故の場所にいないで、連絡を受けたプロバイダーが「自分が行くまで待て」との指示を出した後、事故者のもとにかけつけて酸素供給を行った結果、事故者の容態が悪化した場合。当該事故者からプロバイダーを待たずに病院に搬送していれば悪化しなかったなどの理由で賠償請求を受けています。
- 症状の軽い意識のある事故者に対する酸素供給については、ケースによって緊急救命行為と見なされない可能性があり、留意が必要。

## ■医師法との関係

医師法第17条「医師でなければ、医業をなしてはならない」の「医業」とは医行為をさします。

酸素供給コースの「意識があり、自発呼吸により本人が酸素を吸う」という行為は「きわめて緩和な改善を自ら行うこと」であり、第三者が善意に基づき、本人のインフォームドコンセントを得て本人のためにこれらの行為を補助することです。これは医行為の概念にはあてはまらないため、責任を問われることはありません。

では、「意識のない事故者に酸素供給を行った場合は」というと、医師法違反となる可能性が高いですが、民法上は緊急救命行為として緊急事務管理の適用を受け、民法上の責任は免除されます。

ただ、意識のある事故者本人に酸素供給の意思を確認のうえ酸素供給を行った場合でも、事故者が正常な判断ができるかどうか疑わしいケースもあることから、万一の場合には不利な状況になる可能性があることも考えておく必要があります。

## 法律家からの見解

### 麻生利勝弁護士

万が一、ダイビングインストラクターの酸素供給行為で被害が発生し、刑法211条の適用を受けると「救助、酸素供給行為による業務上過失致死傷罪」で5年以下の懲役・禁固又は100万円以下の罰金に処せられる可能性もないわけではありません。

しかしながら、判例では酸素供給行為によって発生した被害は「緊急避難行為」と認められ、人の命より大事なものはないので、命を助けたいという一心からやむをえず事故者の持ち物や身体に損傷を与えたとしても、その責任を問われることはないとしています。これは、民法の「緊急事務管理」と同解釈で差し支えないと思います。

現行医師法だと、酸素供給を自分たちの専任行為と独占している医師が、素人がやるのを危険としているわけですが、それでは何も解決できません。医師でなければできない行為と一定の訓練を受けたものができる範囲とを区分して、助かる命は助けるべきです。そして本来ならば、緊急時に酸素をどう使うかという訓練と実績を経た者には国家資格が与えられるべきなのです。

現状では国家資格は与えられていないまでも、DAN JAPANで「酸素供給法」のコースを受講し、緊急時に酸素をどう使うかという訓練を経た酸素プロバイダーが、現場で酸素供給行為を行うところ、理にかなった救助といえます。

また覚えておきたいのは、いったん行為を始めたら途中で放棄せず最後まで最善を尽くす必要があるということ。誰かの命を助けたいと思ったときは、それによる少々の被害の発生を恐れて途中でやめてしまうのではなく、果敢に最後まで酸素供給を行うべきです。

★注釈——法律の規定（親権、後見など）や契約（委任、雇用、請負など）によって他人の事務（人の生活に必要なすべての仕事）を管理（処理）すべき義務を負っていない人が、他人（「本人」）の身体、名誉または財産に対するさし迫った危害を免れるためにその事務を処理することで、このような管理者の事務処理については悪意または重大な過失がない場合にかぎり、それによって生じた損害について管理者に賠償責任は生じない、というものです。

# 見えない結晶

## ナイロン編み上げホース内結晶形成によるレギュレーターの不具合

Francois Burman Pr. Eng. MSc

ダイビング器材の故障や不具合は、一般的にはダイビング関連事故や死亡の原因として多くはありません。その中でも、最もありふれた危険性の高い不具合は、BCのパワーインフレーターやレギュレーターで発生しています(文献1)。

最近DANに報告されたレギュレーターの故障自体は、決して珍しい事例ではありませんでした。しかし、その原因は非常に珍しいものであることが判明しました。

今回トラブルに遭遇したダイバーはうまく状況を切り抜け、負傷者は出ませんでした。しかし、初心者ダイバーやスキルに問題があるダイバーであったら、それほど運よく状況は展開しなかったかもしれません。

今回の事例で最も奇妙な点は、ダイバーのタンクには残圧があったにもかかわらずエアの流れが悪くなり、エア切れ状態のようにエアの供給が停止したことです。そして、器材を詳細に調査してみると、さらに不可解なことが判明しました。セカンドステージレギュレーターの編み上げホースの内部が、多量の結晶化した黄色い物質によって閉塞していました。ホースは数年間使用されていましたが、外観には異常や目に見える劣化の兆候は全く見られませんでした。

この謎を解明する過程で、実は同様の事例が以前にも発生していることが判明しました。今回の事例と酷似した状況が2015年7月22日に発生し、その後「Technical Diving Blog (文献2)」に報告されていました。この時も負傷者は出ませんでした。この発見をきっかけにさらに広範な調査が世界各地で始められ、調査は今も続けられています。

「原因」を分析したところ、この黄色い結晶は「多形結晶化」の一形態であることが明らかとなりました。「多形結晶化」とは、油と水の境界面における、周期的な加熱と冷却に関連する現象です(文献3)。

前述の2つの事例の双方で、結晶化はホース内部の分子構造と関係しているようでした。現在考えられ

ている仮説は、ホース内部のライニング(内貼り)に含まれる、ダイビングでの使用に適さない素材、もしくは特定の化学物質や細菌に曝露された素材において、周期的な加熱と冷却の繰り返しにより結晶化が促進されるのではないか、というものです。

ホースは太陽光で加熱され、ホースの内面は加圧された気流により再び冷却されます。毎回のダイビングでこのプロセスが繰り返された場合、時間とともに結晶が成長して蓄積され、最終的にはエアの流れを阻害するほどの結晶が形成されるか、あるいは結晶がセカンドステージレギュレーター側へ移動して呼吸装置の重大な故障を引き起こすとの仮定です。

### 今どうやって対応するか？

私たちの課題は、この発見に対する最善の対応策は何か、ということです。

#### ●現段階でダイバーが知っておくべきことは何か？

#### ●現段階で実施すべき適切な予防的メンテナンスの指針と、早期発見の方策は何か？

これまでのレギュレーターホースに関する一般的な安全推奨事項は、ホースの“外部”に劣化の兆候がないかを定期的に検査することでした。外部のラバーコーティングに損傷や磨滅があれば、ホースは加圧中や使用中に破裂に至る傾向にあります。そもそもポリマー編み上げホースが開発されたのは、ラバーのホースにこの傾向が強く見られるためでした。

しかし、ここに問題があります。編み上げホースの場合、外観は全く正常であり、柔軟で、表面的に異常はないように見えます。しかし、劣化しているのは“内面”であり、内面は簡易の外観検査ではまったく見えないのです。

ところがこの劣化は、外側が編み上げのホースに限定されるわけでもないようです。以前のレギュレーターホースは内側にラバーホースがあり、その外側に補強のための編み上げ層が1層設けられ、一番外側に「密

#### 【文献】

1 Vann R, Lang M. Recreational diving fatalities. Undersea Hyperb Med 2011; 38(4): 257-60.

2 Davis A. Nylon-braided regulator hose diving emergency. 2015. [http://scubatechphilippines.com/scuba\\_blog/regulator-hose-diving-emergency/#Polymorphic\\_Crystallization](http://scubatechphilippines.com/scuba_blog/regulator-hose-diving-emergency/#Polymorphic_Crystallization).

3 Douaire M, di Bari V, Norton JE, Sullo A, Lillford P, Norton IT. Fat crystallisation at oil-water interfaces. Adv Colloid Interface Sci 2014; 203: 1-10.

閉するための」ラバー層がある構造でした。しかし、最近では内側のラバーホース層に、ポリウレタンまたはナイロン(熱可塑性物質)ホースが用いられることもあります。そして、中間層や補強層はポリマー繊維を編み上げたもの、その外側層はもう1層の編み上げ(内側ホースに漏れがあれば分かるというメリットがある)、ないしはポリウレタンか合成ゴム(密閉層)が用いられます。

どうやら、熱可塑性の内側層を持つ、比較的新しいセカンドステージホースが劣化に弱いようです。しかし、内側層が合成ゴムの場合は、今回の仮説にはあてはまりません

## DANは何を推奨するか？

DANは、考えられる原因と予防的対策を検討するために、外側編み上げホースのメーカー各社と連絡を取りあっているところです。同時に、DANはこの重大な安全上の懸念について、より幅広くダイバーに周知する責任があります。DANはダイバーに以下のようにアドバイスすることが重要だと考えます。

- 編み上げホースを含む、すべてのレギュレーターホースの使用寿命には限りがあります。これはホースの外観、ホースプロテクターの補強や保護、または編み上げそのものと関係なく、すべてに当てはまります。
- 熱可塑性の内側層をもつ、比較的新しいホースの内部は、特に高温の熱帯地域においては独特の「多形結晶化」を起こしやすいとみられます。この現象は徐々に進行すると考えられていますが、呼吸ガスの流れとレギュレーターの機能の突然の喪失は予測不可能であり、外観検査では発見できません。
- 呼吸ガスの流れが制約されている兆候があった場合、特に比較的新しいホースを使用しているときには、ダイバーは直ちにレギュレーターの使用を停止すべきです。レギュレーターとホースを注意深く検査する必要があります。もしレギュレーターが原因でなければ、ホースに原因があるのではないかと疑ってください。
- ホースを数センチごとに押し、ホース全体で同程度の柔軟性があるかという評価を含む、物理的な検査を行うべきです。ホースを押した際に抵抗(手応え)が異なる部位があった場合、問題が発生している可能性を示します。この検査は、硬めの外側を持つラバーホースに比べて、編み上げホースでははるかに実施が容易です。



ナイロン編み上げホース内およびレギュレーター内の「多形結晶化」。レギュレーターの写真はCozumel SCUBA Repair社提供。撮影者の許可を得て掲載

- このアドバイスに従い、特にホースの定期的な点検を実施すれば、ホースが常に所定の性能を果たすという自信がもてるでしょう。

最後に、以下のABC戦略を実践してダイビングの安全性を高めるよう、この情報を他のダイバーと共有してもらいたいと考えています。

- ◆**AIR AWARENESS** (エア・アウェアネス): この問題と、定期的なレギュレーター点検の必要性をすべてのダイバーに認識してもらうこと。
- ◆**BUDDY BREATHING** (バディ・ブリージング): エア切れの状況と同様に、レギュレーターの故障が起きた場合、あわてず確実に適切な行動をとれるようにするため、非常時に代替的なエア供給源をバディと共有する手順を練習しておくこと。
- ◆**CUSTOMER CHOICE** (カスタマー・チョイス): 購入する器材について理解しておくこと。購入したホースに製造業者の情報、製造日、使用した規格が明記されていることを確認し、この情報がパッケージに記載されている情報と一致しているかを点検すること。

このホース内部の劣化を経験したダイバーは、是非DAN SA(註: 日本ではDAN JAPAN)までご連絡ください。その際には、可能であればホース内側の状態を撮影した写真を添付してください。皆様のご報告により、より多くの情報の把握が可能となり、その結果、本事象に関する理解を深めることができると考えます。新たに得られた知見、注意点、アドバイスは、ダイバーに適宜情報共有してゆく予定です。



# Report

## 第45回 SPUMS 2016 学会レポート

2016年5月15日から21日の7日間、フィジーのインターコンチネンタルフィジー ゴルフリゾート&スパにおいて「第45回 SPUMS ASM (South Pacific Underwater Medicine Society Annual Scientific Meeting) 2016」が開催され、DAN JAPANからは小島泰史医師が「日本におけるレクリエーションダイビング関連死亡事故 (Recreational diving related fatalities in Japan) 2004-2014年」のポスター発表を行いました。

### SPUMSとは？

南太平洋地域を中心に活動し、潜水医学の推進、情報提供を目的とする会員数約600名の学会です。潜水医学に興味を持つ高気圧治療施設勤務の医師、海軍医、救急医、耳鼻咽喉／循環器専門医、麻酔科医、潜水医学領域の診療を行う総合診療医、高気圧治療施設の技師や看護師、ダイビングインストラクター、商業・研究・テクニカルダイバー、海洋生物学者、レクリエーションダイバーなどが所属しています。

オーストラリアではNGO法人として活動し、連邦法や州の規制法、複数の基準委員会に対してアドバイスをを行っています。DAN アジアパシフィックとも関係の深い学会です。

### 学会のテーマ

今回の学会テーマは“Diver Resuscitation: In and out of the water”(水中／陸上におけるダイバーの蘇生)で、参加者は約140名でした。連日活発な発表と議論が繰り広げられ、水中での事故対応、心肺蘇生法、病理解剖・死後画像診断による死亡原因究明の現状などの報告や、遠隔地での減圧障害発生時の対処方法(緊急搬送の必要性の判断、水中再圧治療の是非等)などについて貴重な情報を得ることができました。

### DAN JAPANの発表について

DAN JAPANからは、日本での潜水事故発生の分析を発表しました。過去のDAN USAの報告と同様に、日本でも40歳以上、男性ダイバーの死亡例が多



いこと、死亡に至る引き(Trigger)として心疾患、エア切れ、器材トラブルが多いこと等が報告されました。また、死亡率はDAN JAPAN会員1万人／1年あたり0.69人であり、DAN USA、BSACの報告と比較して低いことが報告されました。参加者からも多くの質問を受けました。継続的に事故データを分析し事故の傾向を把握することは、ダイビングの安全にとって重要です。今後、Alert Diver誌上でも特集する予定です。

## 第16回 日本高気圧環境・潜水医学会 関東地方会・学術集会レポート

2016年6月5日に防衛医科大学校 和田孝次郎先生会長下に「第16回日本高気圧環境・潜水医学会 関東地方会・学術集会」が開催されました。教育講演、ランチョンセミナー、一般演題8題、2つのシンポジウム、高気圧治療を実施する技師による技術部会などの発表があり、シンポジウムのひとつは「ダイバーの健康診断(現状と問題点、疾患別)」でした。特に、高齢者のダイバーが増えている現状を踏まえて、今回は、高齢者ダイバーに必要な健康診断を主たるテーマに多くの議論がなされました。

DAN JAPANでは2004年に「メディカルチェック・ガイドライン」を編纂していますが、執筆者・編集委員会のメンバーでもある医師や関係者から多くの意見を徴収し、今後の改訂に向けての大きな一歩を踏み出したものと考えています。本テーマは1回で議論が尽きるものではなく、今後も同様のシンポジウムが行われる予定と伺っています。

【参考URL】  
SPUMS:  
[www.spums.org.au](http://www.spums.org.au)

(一社)日本高気圧環境・潜水医学会  
[www.jshsm.net](http://www.jshsm.net)

## 事務局ニュース

### 第18回安全潜水を考える会 研究集会を開催

毎年多くの熱心なダイバーの皆様に参加いただいている「安全潜水を考える会 研究集会」を、2016年11月12日(土)に東京海洋大学越中島キャンパス越中島会館にて開催いたします。

今年も各分野の講師による潜水医学やダイビングの安全に関する演題を予定しています(詳細は現在調整中)。

なお、DAN会員は無料で聴講できますので、メール・FAX・電話にて事前お申し込みのうえ、当日会員カードを持参してご参加下さい。

詳細が決定次第、メールアドレスの登録がある方にはメールにてご連絡いたします。また、HPでも情報を掲載いたしますのでご確認ください。

### メールアドレスのご登録を お願いします

長くDAN JAPANにご入会いただいている会員の皆様の中に、メールアドレスのご登録が無い方がいらっしゃいます。

現在、多くの情報をメールにてご提供しています。

- 会員資格更新手続きのご連絡
- 講習会・セミナーの情報提供
- 会報誌『Alert Diver』発行のご連絡
- 安全に関する情報提供など

また、今後定期的にメールマガジンとして配信することも検討しておりますのでぜひご登録下さい。

メールアドレスはHPの会員専用ページ「My DAN」よりログイン後にネットで登録可能です(「My DAN」→「I」または「N」で始まる会員番号／パスワードの入力→「会員関連情報」)。

また、書面でも登録できます。登録方法がわからない場合は事務局までご連絡下さい。

【DAN JAPAN事務局】

TEL:045-228-3066 (平日9時～5時)

Email:info@danjapan.gr.jp

### 2016年度下期の酸素供給法について

#### ■新酸素供給法教材をリリース

「DAN酸素供給法」が1998年に日本へと導入されてから、約18年が経ちました。DAN JAPANでは2016年度下期に「酸素をダイバーの身近なものにし、よりダイビングの安全性を高めるために、学習しやすい教材への進化」を目的に、以下の変更点を加えた新教材をリリースする予定です。

- JRC蘇生ガイドライン2015に準拠した心肺蘇生法
- 受講生用教材のフルカラー化
- 講習開催用スライドのデジタル化
- 基準の改訂  
(インストラクター / インストラクタートレーナーマニュアル)
- スキル練習の内容の見直し・改訂

※HPにて切り替え時期の日程や詳しい内容などの情報提供いたします(インストラクタートレーナーの皆様にはトレーニング部より個別にご連絡を差し上げる予定としています)。

#### ■DAN酸素供給法 インストラクタートレーナー講習日程(予定)

| 日程 / 場所              |       |
|----------------------|-------|
| 2017年2月22日(水)・23日(木) | 東京会場  |
| 2017年2月27日(月)・28日(火) | 名古屋会場 |
| 2017年3月7日(火)・8日(水)   | 大阪会場  |
| 2017年3月14日(火)・15日(水) | 沖縄会場  |
| 2017年3月28日(火)・29日(水) | 静岡会場  |

※講習受講によるインストラクタートレーナー資格更新は、新規2日目の受講をもって更新としています。今後、更新講習のみの開催も計画しておりますので、最新の情報はHPでご確認ください。  
※最少講習催行人数(4名)に達しない場合は中止・延期することもありますので、ご了承ください。

#### ■新トレーニングディレクター紹介

2016年度よりトレーニングディレクター2名体制で講習を実施いたします。

##### 恵秀彦 (Hidehiko Isao)

酸素供給法コースとの関わりは、24年程前の10月。豪州ブリスベンで開催されたEMS TODAYの会場で米国の友人からDan Orr氏を紹介され、その有用性のお話を伺ったことに始まります。それ以来、日本でのコース開始時における前任スタッフの補佐に始まり、現在に至っています。緊急酸素は初期救急として健康被害の軽減化や、時には効果的な救命処置に欠かせません。ダイバーの安全を基本に、海洋にかかわるすべての人々に酸素への理解が広まるよう、同コースを通じ努めたいと考えています。



##### 矢部 弘 (Hiromu Yabe)

レジャーダイビングにおける酸素供給は非常に多くのメリットをダイバーに与えます。多くのダイバーがその酸素が与える恩恵を知り正しい使用方法を熟知することで、日本のダイビング環境はより安全度の高い環境に変わります。そのためにはインストラクターはもちろん、インストラクタートレーナーの方々のお力が必要不可欠です。後世へと続く安全なダイビング環境への整備に少しでもサポートできればと考えておりますので、今後ともご協力をよろしくお願いいたします。



## Emergency English <緊急時の英会話>

海外でダイビングを楽しんでいる際にも、もしかしたら事故が発生するかもしれません。  
現地サービスや病院、再圧治療施設でダイビング特有の症状を説明する英語をリストしてみました。  
海外ダイビング旅行に行く前に予習、さらにはログブックなどにメモしておく、  
スムーズにコミュニケーションを取ることができます。

Hello!

Hi!

### ダイビングに関連する医療用語

- ◆減圧症 : decompression sickness (DCS)
- ◆動脈ガス塞栓症 : arterial gas embolism (AGE)
- ◆減圧障害 : decompression illness (DCI)
- ◆意識不明 : unconsciousness
- ◆痙攣発作 : convulsion seizure
- ◆呼吸困難 : difficulty breathing
- ◆皮膚感覚異常 : abnormal skin sensation
- ◆排尿困難 : difficulty urinating
- ◆視覚障害 : visual disturbance
- ◆めまい : dizziness/vertigo
- ◆異常な疲れ : unusual fatigue
- ◆筋力低下 (力が入らない) : weakness
- ◆頭痛 : headache
- ◆嘔吐 : vomiting
- ◆船酔い : seasickness/motion sickness
- ◆かゆみ : itching
- ◆ひりひり/ピリピリ : tingling
- ◆しびれ : numbness
- ◆うずく痛み : ache
- ◆つる : cramp
- ◆薬 : medicine

### 症状を伝える

- ◆○○の感じがおかしいです。  
→ I have strange feeling in my [○○].  
(↓下の単語を入れる。複数個所の場合には複数形に。)
- 【手/指先】finger(s) 【腕】arm(s)
- 【肘】elbow(s) 【肩】shoulder(s)
- 【お腹】stomach/abdomen
- 【背中】back 【脚】leg(s) 【ひざ】knee(s)
- 【足(くるぶしから下)】foot(feet) 【つま先】toe(s)

- ◆右肩がだるい感じです。

→ I feel dull in my right shoulder.

- ◆肘がちょっと(すごく)ズキズキします。

→ I feel some (big) pain in my elbow.

- ◆指がしびれています。

→ I have numbness in my fingers.

- ◆右足/左足が麻痺しています。

→ My right / left foot is paralyzed.

### コミュニケーション

- ◆少し具合が悪いのですが、酸素はありますか?

→ I don't feel well. Do you have oxygen?

- ◆私はDANの酸素プロバイダー(インストラクター)です

→ I'm DAN Oxygen provider (instructor).

- ◆DANホットラインに電話して下さい。

→ Please call DAN hotline.

- ◆潜水専門医に連絡してください。

→ Please contact a diving physician.

- ◆最寄りの医療施設に連れて行ってください。

→ Bring me to the nearest medical facility.

- ◆あなたを最寄りの再圧施設に搬送する必要があります。

→ You must be evacuated to the nearest recompression facility.

- ◆酸素を吸った後は、ダイビングせず、

専門医の診断を受けましょう。

→ After you breathe oxygen, you must abandon your following dives and seek a professional evaluation.



立ちどまらない保険。

MS&AD 三井住友海上

三井住友海上の安心



クルマの保険



すまいの保険



ケガの保険

www.ms-ins.com



「0歳から一生涯の健康づくりに貢献する」を企業理念に、全国約200ヶ所でスポーツクラブを展開。世界にはばたく数々のトップアスリートを育成してきました。2020年、セントラルスポーツは、いよいよ創立50周年を迎えます。私たちは、これからもスポーツ活動を通じて、生活が楽しく豊かになるお手伝いをしてまいります。

セントラルスポーツ株式会社



セントラルスポーツ

検索

<http://www.central.co.jp>



SOMPO  
ホールディングス

保険の先へ、挑む。

損保ジャパン日本興亜

保険の先へ、挑む。

損保ジャパン日本興亜は SOMPO ホールディングスの一員です。

損害保険ジャパン日本興亜株式会社

営業開発部 第三課

〒100-8965 東京都千代田区霞が関 3-7-3

Tel.03(3593)6436 <http://www.sjnk.co.jp>

日本のプレジャーボートシーンをリードする舵社の雑誌

Kazi

毎月5日発売 定価 1,132 円(税込)

BOATCLUB

毎月5日発売 定価 905 円(税込)

※10月号1,000 円(税込)



# 遭難・落水・漂流・衝突 電話も無線も通じない海域では どうしますか？

THE SCIENCE **ACR** OF SURVIVAL



## ■ レスキューテクノロジーの最前線 「PLB」

世界で 70 万台以上普及し、多くの命を助けてきた個人用の救難信号発信機「PLB」が、日本でも使えるようになりました。

「PLB」は、レスキューテクノロジーの最前線。

発信された救難信号を人工衛星が受信し、空がひらけている場所なら、世界中の海域どこからでも 24 時間いつでも発信が可能です。

ACR ResQLink は、現在世界で販売されている PLB の中でも最大のシェアを誇るモデルです。最もコンパクトで、持ち運びにじやまにならないサイズながら、スイッチオンから 24 時間以上もの間信号を出し続けることが出来ます。

## ■ すべてのマリンスポーツ愛好者、 プロフェッショナルに

「PLB」は、沿岸から外洋にいたる、海に係るすべてのスポーツ・レジャー愛好者、船員、海洋作業員、漁業従事者まで有効な安全備品です。さらには船舶等の備品にのみ頼るのではなく、自らの意思と責任で装備し、いざという時に助けを呼べる唯一の機器でもあります。

海外では、レスキューする側の救助隊員も「PLB」を携行しています。

本体は水深 5m に 1 時間、10m に 10 分置いても浸水しない防水性能。ダイバー用には水深 180m 耐圧防水のキャニスターが近日発売予定です。

## ACR ResQLink+

販売される ACR ResQLink+ は、日本の技術基準適合証明を取得し、識別番号の先頭に日本の国番号が入力された日本向けモデルとなります。技術基準適合証明を取得していない海外流通モデルを国内で使うことはできません。

- 使用にあたっては、無線局の免許が必要となります。  
免許の申請から交付まで、約 1 ヶ月かかります。  
免許の取得には 4,600 円が別途必要です。また、年間 500 円の電波利用料がかかります。月額の使用料等はかかりません。
- 使う人の資格（無線技士免許等）は必要ありません。
- 個人に交付される免許のため、免許を受けた本人しか使えません。
- 使用エリアは世界の海域で、海上のみで使うことができます。

### ACR レスキューリンクプラス 日本仕様

〔商品番号 ☆30100〕 46,000 円 (税込 49,680 円)

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: 24  
時間以上 (-20℃~+55℃) / 66ch GPS ユニット搭載 / ACR

マリンショップ・KAZI シーブラザ  
MARINESHOP



マリンショップ KAZI シーブラザ (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)



☆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。

## ■ 全世界的な救助システム

「PLB」は、人工衛星を使った全世界的な救助システム「コスパス・サーサット」の一環として運用されています。

「コスパス・サーサット」で救難信号を送る機器としては、船舶用の「イーバープ」、航空機用の「ELT」、そして個人用の「PLB」があります。「PLB」の仕組みは、SOS 信号の送信機に代わって現在大型船に搭載が義務付けられている「イーバープ」とまったく同じです。コンパクトサイズながら、出力も変わりません。

緊急時にアンテナを展開しスイッチを入れると、人工衛星に向けて 405MHz/5W の電波が発信されます。本体には GPS が内蔵され、遭難者を特定できる認識番号とともにその正確な位置も伝えられます。同時に 121.5MHz のホーミング電波も発信され、GPS 位置情報によって付近に到着した救助隊を遭難者の元へと導きます。

「PLB」は個人としての使用ばかりでなく、「イーバープ」搭載義務の無い小型船にとって安価かつ有効な救難信号機となります。世界で多くの小型船や漁船、作業船が「PLB」の救難信号によって救助されています。

日本で免許された PLB やイーバープには、日本の国別番号からはじまる識別番号が付けられ、世界中のどこにいてもまず日本の海上保安庁に遭難信号が転送、そこからその海域を管轄する救助機関に救助要請がなされます。

逆に海外で購入した PLB の場合は、一旦その国の救助機関に転送されてそこからの救助要請となります。



ダイバー用耐圧防水キャニスター  
(別売オプション) ……近日発売



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

お申し込み・お問い合わせは

かじしゃ ようひんじぎょうぶ

## 舵社 用品事業部

〒232-0015 神奈川県横浜市南区共進町 3-74

マリンショップ KAZI シーブラザ

TEL : 045-731-0041

FAX : 045-743-4511

E-MAIL : [goods@kazi.co.jp](mailto:goods@kazi.co.jp)

# *The Envelope of Four*

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

## 1

当協会は、これまで『Marine Recreation』、『Alert Diver』、『BAN MATE』や『海  
道通信』などの情報交流誌を定期的に発行して、海洋レジャーにかかわる皆様に、当協会の  
各部門の活動概況などの情報提供に努めてまいりました。

このたび、協会の創立25周年の時期に合わせて、協会全体にかかわる情報を網羅した  
総合的な協会誌を創刊することといたしました。

## 2

皆様ご案内のとおり、当協会は10年前は経営的に非常に困難な状況にありましたが、関  
係各位のご指導と先人の努力によって、徐々にではありますが、状況を大幅に改善すること  
ができました。

長い間滞っておりました、職員の新規採用や新型試験艇の導入等を行うと共に、積年の懸  
案であったアルゼンチン債の最終決着の実現を達成いたしました。

## 3

近年は目標と時期・手順を明示した3段階の改革を進めておりますが、今は、第2段階の  
改革の成果が着実に上がっております。

収支状況のモニタリングとフォローの徹底を実現すると共に、新規事業が成果を上げ始め  
ております。また、定年退職者の再雇用制度の創設に加えて、職員の処遇改善や業務功労  
表彰の実施を行うこと等で、職場には一段と活気が出てまいりました。

## 4

現在は、改革の第3段階目に当たる協会の実質的な統合が視野に入っております。計  
画中の本部管理機能の統合とそのため事務所の移転は、その入口と位置づけております。

さて、当協会には、本部の封筒に加えて、『DAN JAPAN』、『BAN本部』及び『JMRA』  
の各部門独自の4種類の封筒が存在しております。これらは、各部門の誇りと愛着を示すも  
のではありませんが、4部門を含めた協会すべての資料・情報を収容しうる「海洋レジャー」と  
いう名前の海の仲間親しまれる一つのEnvelopeを作成したいと考えております。



2016.Vol.1

# 海洋レジャー 創刊号

平成28年9月16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

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

発行人：佐久間 優

本部

〒231-0011 神奈川県横浜市中区太田町4丁目47番地 コーワ太田町ビル2階

TEL.045-228-3061

特定事業本部

〒231-0004 神奈川県横浜市中区元浜町3丁目21番2号 ヘリオス関内ビル9階

TEL.045-264-4172

# (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

## 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 | 加賀谷尚之 | 一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会 |
| 常務理事 | 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       |
| 理 事  | 伊藤 茂  | 日本小型船舶検査機構            |
| 理 事  | 金子 光夫 | 公益財団法人マリンスポーツ財団       |
| 理 事  | 小島 茂  | 一般社団法人日本船長協会          |
| 理 事  | 鈴木 浩司 | 公益財団法人日本海事科学振興財団      |
| 理 事  | 中尾 準男 | 深田サルベージ建設株式会社         |
| 理 事  | 服部 博  | 横浜ベイサイドマリーナ株式会社       |
| 理 事  | 服部 正樹 | 海の駅ネットワーク             |
| 理 事  | 宮下 高行 | 学識経験者                 |
| 監 事  | 荒川 和彦 | 一般社団法人日本船用機関整備協会      |
| 監 事  | 菊井 大蔵 | 公益社団法人日本水難救済会         |

(順不同)

## 評議員名簿

| 氏 名   | 所 属                      |
|-------|--------------------------|
| 麻生利勝  | 麻生総合法律事務所                |
| 稲石正明  | 東京海洋大学                   |
| 加藤 毅  | 株式会社光電製作所                |
| 小島和子  | レディース・フィッシング・クラブ・オブ・ジャパン |
| 陶 正史  | 一般財団法人日本水路協会             |
| 竹長 潤  | ヤマハ発動機株式会社               |
| 田村雄一郎 | 学識経験者                    |
| 土屋良二  | ヤンマー株式会社                 |
| 南部大気  | 日本船具株式会社                 |
| 西島浩之  | 一般社団法人日本マリーナ・ビーチ協会       |
| 前田彰一  | 公益財団法人日本セーリング連盟          |
| 松井正昭  | 株式会社マツイ                  |
| 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          |

(五十音順)

## 賛助会員

| 法 人 名              | 法 人 名                   |
|--------------------|-------------------------|
| あいおいニッセイ同和損害保険株式会社 | 公益財団法人日本海事科学振興財団        |
| 一般財団法人尾道海技学院       | 公益財団法人日本海事広報協会          |
| 株式会社オリентコーポレーション  | 日本海中技術振興会               |
| 公益財団法人海上保安協会       | 公益社団法人日本海難防止協会          |
| 公益社団法人関西小型船安全協会    | 一般財団法人日本航路標識協会          |
| 関西潜水連盟             | 日本小型船舶検査機構              |
| 公益社団法人関東小型船安全協会    | 一般社団法人日本サーフィン連盟         |
| 公益社団法人九州北部小型船安全協会  | 日本職業潜水教師協会              |
| 國富株式会社             | 公益社団法人日本水難救済会           |
| クマスジェフ             | 一般財団法人日本水路協会            |
| 国際化工株式会社           | 日本スクーバダイビング連盟           |
| 国際指導者連盟            | 日本船具株式会社                |
| 国際ダイビングスクール協会      | 一般社団法人日本マリーナ・ビーチ協会      |
| 一般財団法人舟艇協会         | 一般社団法人日本マリン事業協会         |
| 政洋汽船株式会社           | 株式会社バディ・アジア・パシフィック・ジャパン |
| 公益社団法人瀬戸内海小型船安全協会  | 深田サルベージ建設株式会社           |
| 株式会社ゼニライトビイ        | 古野電気株式会社                |
| 公益社団法人全国漁港漁場協会     | 株式会社マツイ                 |
| セントラルスポーツ株式会社      | 三井住友海上火災保険株式会社          |
| 全日本磯釣連盟            | ヤマハ発動機株式会社              |
| 損害保険ジャパン日本興亜株式会社   | ヤンマー株式会社                |
| 日本アクアラング株式会社       | 計 43法人                  |

(五十音順)

