ISSN 2433-5185
2023.
Vol.10

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

Have Fun and Be Safe

心の豊かさを海を通じて実感できる未来を創り出す

私たちは、いつも、「日本の海」を大切にしてきました。
30年の歴史の中、200万を超える人々を海にいざない、
海を楽しんでいただくために、真摯に誠実に海の仲間の皆さんと向き合い、
ともに学び、海での安心サポート、救助システムを創りあげてきました。
さらなる30年、人間としての本質的な心の豊かさを海を通じて実感できる未来を創り出す。
海は、私たちにかけがえのない時を与えてくれます。
その感動をひとりでも多くの人に感じてほしい。
そして、未来を創る子供たちに伝えたい。
それが私たちのHave Fun and Be Safeに込めた思いです。

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。

DAN JAPAN
安全事業部
沿岸レジャーの安全活動

Boat Assistance Network BAN
救助事業部
プレジャーボート
救助システムの運営

JMRA
一般財団法人
日本海洋レジャー
安全・振興協会

海の駅
企画振興部
海洋レジャー情報の整備と提供

JMRA
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

2023.Vol.10

CONTENTS

海洋レジャー　第10号

2　会長就任挨拶　冨士原 康一

3　ポパイと海の仲間たち　海の交遊録最終章 前会長　戸田 邦司

5　**column** 世界の免許事情

6　WATER BORN FESTIVAL

10　海イコ！ マリン体験乗船会

14　九州UMIアカデミー・福岡校

18　中部安全啓発パトロール 水上オートバイ安全推進活動

20　「マリンチック街道」で海を楽しむ

25　安全事業部より

35　救助事業部より

51　企画振興部より

56　**column** 特定操縦免許

57　特定事業本部より

68　協会だより

72　奥付

海洋レジャーの安全と普及振興のために

日本海洋レジャー安全･振興協会
会長
冨士原 康一

日本海洋レジャー安全・振興協会の協会誌「海洋レジャー」の読者の皆様、日頃より、私どもの協会の活動に多大のご理解とご支援を賜っておりますことにまず御礼を申し上げます。

私は、本年3月16日に戸田邦司前会長の後任として、新たに会長に選任されました冨士原康一でございます。これから様々な機会で皆様とお会いすることがあるかと思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単に自己紹介をさせて頂きます。

私は、昭和24年4月に札幌で生まれました。いわゆる団塊の世代の最後の年で、同年生まれの子供は約270万人いました。最近の出生数は100万人を大きく割り込んでいますので、これからできるだけ社会のお荷物にならないように心がけていきたいと思っております。

高校を卒業してから上京し、大学では船舶工学を学び、大学院修了後旧運輸省に技官として入省、以後30年余り役人生活をおくり、平成19年（2007年）に国土交通省海事局長を最後に退官いたしました。この間、海の世界から離れることなく仕事を続け、今日まで続く幅広い海事社会の人達とのつながりを得ることができたのは本当に幸せなことだったと思っています。

退官後は一般財団法人日本海事協会に入り、顧問、副会長、会長を歴任、現在も理事会議長の職にありますが、今年、戸田さんが海レ協の会長を退任されるのでその後任を引き受けて貰えないかと声をかけて頂きました。

戸田さんとは若い頃から様々な場面で一緒に仕事をさせて頂いたこと、また、当協会の創設間もないころに担当課長として関わっていたこと等もあり、謹んで要請をお受けした次第です。ヨットマンである戸田前会長にとって当協会は、その設立に深く関わり、会長職を20年以上の長きに亘って務められた大事な団体です。当協会が、今後も長く社会のためとなり、海洋レジャーの発展に貢献し続けることができるように力を尽くしていきたいと考えております。

日本人にとって、大自然は、長く畏怖と信仰の対象でした。とりわけ、海と山は、限りなく優しく私たちを

包み込んでくれる存在であると同時に、時には容赦なく人の命を奪う厳しいものでもあります。

そのような自然と私たちとの関わり方が大きく変わかったのが、日本が戦後が戦後復興から高度成長へと向かう時期であったでしょうか。私がまだ中学生だった頃、湘南の海でモーターボートやヨットに乗り、ウクレレ片手に青春を謳歌する“若大将”がその時代の代表格であった様に思います。それまで、魚を捕り、ヒトやモノを運ぶ場所であった海、せいぜい夏に浜辺で海水浴を楽しむ場所であった海が、様々なツールを用いて人生を楽しむ場所にかわっていき、若者たちが夏には海へ、冬には山へと向かう時代が長く続きました。ボートブームが起きて小型船舶操縦士の免許制度も整備され、プレジャーボートの在籍数も操縦士免許の受有者も右肩上がりに増えた時代です。

しかし、21世紀に入ってこの状況は大きく変わっていきます。例えば、プレジャーボートの在籍数を見ると、2000年ごろをピークに減少を始め、今ではピークの半分以下に減少しています。スキー場を見ても、リフト待ちの長蛇の列というのは見かけなくなりました。もちろん、少子高齢化の進行というのも大きな要因ではありますが、デジタル化の波が押し寄せ、人とはSNSで繋がり、バーチャル空間で1日中遊べるという一昔前には想像もできなかったような世界が現実のものとなり、アウトドアライフに大きな影響を与えています。

これで本当に良いのか?錯覚と空想の世界で人は育つのか?良いわけはありません。

ここ数年、コロナ禍によってリモートワークが推奨され、マスクの着用に未だに同調圧力がかかる状態が続いています。大変な時代でしたが、その反面、多くの教訓を得ることもできたと感じています。人と人との本当のコミュニケーションは、画面越し、マスク越しでは成り立ちません。また、人知を超えた自然の力は、バーチャルな世界ではなく、直接触れることで初めて感ずることができます。それは、決して人間の都合に合わせてはくれない、人間が様々な工夫を重ね、努力して何とか付き合ってくれる大きな存在です。

海洋レジャーあるいはマリンスポーツは、人々にそのような存在に触れる機会を多く与えてくれるものであり、であればこそ、その魅力に気付いた人は長くこの世界を楽しむことになっているのだと思います。

私たち日本海洋レジャー安全・振興協会は、人々が海の魅力を発見する機会を提供することによって海洋レジャーのすそ野の拡大に努めると同時に、海という予測不可能な側面を持つ自然の中で人々が安全を確保し、かつ、危急の事態に適切に対処できるような知識と技術の啓発、緊急事態を脱するための手段を提供しています。それは、一言で言えば、海洋レジャーに不可欠なインフラの提供と言うこともできるでしょう。

私達は、その社会的使命を認識し、これからも長く皆さまの期待に応えることができるように活動していきたいと考えております。

今後ともご支援とご協力を賜ります様、よろしくお願いいたします。

ポパイと海の仲間たち —海の交遊録 最終章

退任あいさつ

昨年（令和4年）7月の役員改選にあたって、私もそろそろと考えましたが、新たに就任する常勤役員候補から、協会運営が軌道に乗るまで見守って欲しいという要請もあり、1期2年は無理でも暫くはと考え会長職に留まりました。

しかしながら、令和5年度の事業計画案並びに予算案が無事承認され、令和4年度の決算も固まったことから、この度、私は日本海洋レジャー安全・振興協会 会長を辞任することといたしました。

当協会は、安全事業部（DAN事業）及び救助事業部（BAN事業）の前身である沿岸レジャー安全センター（平成元年設立=海上保安庁所管）と、企画振興部の前身である日本舟艇利用振興センター（平成元年設立=運輸省海上技術安全局=現国土交通省海事局所管）を解散統合し、特定事業本部（小型船舶操縦免許関連事業）の前身である日本モータボート協会（昭和38年設立=運輸省海上技術安全局所管）の事業の一部を移管することで、我が国における海洋レジャーの発展に寄与することを目的とするという趣旨を重んじ、当時海上技術安全局長にあった私自身が設立の具体化を図り、平成3年7月1日付けで財団法人として認可され、その日をもって創立記念日としています。

その後、一昨年7月に創立30周年を迎え、昨年3月に「心の豊かさを 海を通じて実感できる未来を創り出す」との思いを込め、協会スローガン「Have Fun & Be Safe」を提示し、新たな30年へ向けて船出しました。

平成15年4月に初代竹内会長の後任として就任以来、20有余年の長きにわたり、意義ある職務に携わることができたことを感慨深く思い返しております。

私は海辺の町に生まれ、幼少のころから海で泳ぎ、伝馬船を操り、学生時代にはヨット部のスナイプクラス対抗レースに熱中しました。

運輸省入省のころは、海上保安庁の巡視船設計に携わる傍らヨットの設計にも関わり、余暇には湘南江ノ島や福島小名浜で外洋レースに参加するなど、生涯海を友としてきました。

縁があって、故石原 慎太郎さんの後を受けて日本外洋帆走協会（NORC）の最後の会長となり、日本ヨット協会（JYA）との統合や現在の（公財）日本セーリング連盟（JSAF）の立ち上げにも関わりました。かなり苦労しましたが、今となっては思い出です。

その昔、ヨットの大先輩に「これからお前をポパイと命名する。」と勝手に宣言されて以来ポパイが私の愛称になったことから、本誌の巻頭言を「ポパイと海の仲間たち」と題し、海との繋がりや親しい友人との交流、マリンレジャーの行く末等を気ままに語らせてもらいました。しかしながら、平成23年に東日本大震災による津波で愛艇チャレンジャー号（40フィート セーリングクルーザー）を失い、また昨年には、60年余りにわたり楽しくやり合ってきたヨット仲間の石原 慎太郎さんも逝去されました。ここらで一旦筆休めとします。

会長在任中に、舟艇の利用振興を目的とした「海の駅」事業や海事思想の普及のための「船の文化検定（ふね検）」事業を立ち上げるとともに、「ビーチコーミング」や「海藻おしば教室」等のイベントを紹介してきました。「海の駅」は国土交通省が推進する「C to Sea」プロジェクトの一翼を担い、「ふね検」は働く巨大船博士ちゃん=中村 一朗太さんが最年少合格して一躍話題となりました。また、「ビーチコーミング」や「海藻おしば教室」は、国連が主導するSDGs活動の目標の一つである「海の豊かさを守ろう」の先駆けであったと自賛しています。

後任の冨士原 康一氏は、旧運輸省海上技術安全局からの旧知の仲であり、大変有能で佳き人物です。

新会長の下で、当協会がより一層発展していくことを期待し、私の退任あいさつといたします。

皆さん、長い間本当にありがとうございました。

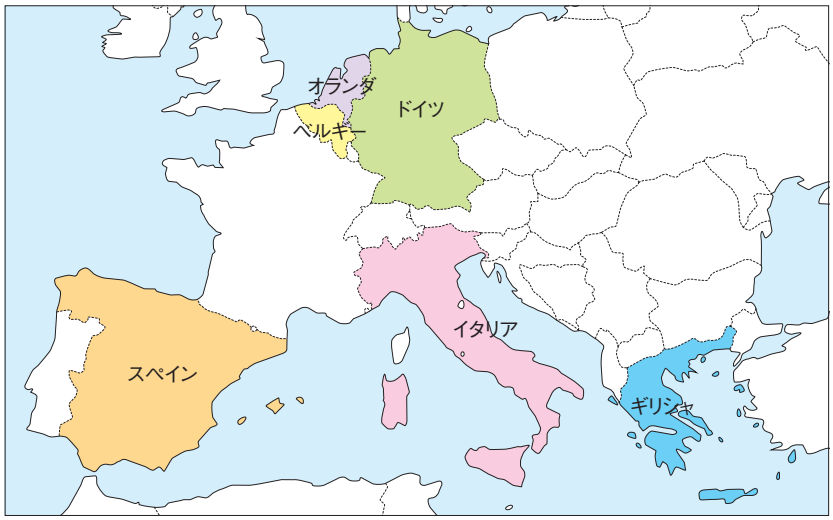
令和5年6月吉日
一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
前会長 戸田 邦司

column 1

ヨーロッパには免許制度がないの？
世界の小型船舶免許事情⑨

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。前回はヨーロッパの6か国を紹介しました。今回も前回とは異なる6か国の内容を紹介します。



国名	日付	内容等
イタリア	2017年 1月20日	2005年7月以降、次のものを操縦するにはライセンスが必要である。水上オートバイ、機関の出力を問わず海岸から6海里以遠を航行する船舶（長さ24mまで）、海岸からの航行距離を問わずエンジン出力30kW以上の船舶（長さ24mまで）。 2種類のライセンスが発行されます。海岸から12マイルの制限内もしくは、距離制限なし。長さ24m以上のプレジャーボートには、特別なライセンスが必要となる。次に従い最低年齢が要求される。長さ10mを超える船舶は18歳、長さ10mまでの船舶は16歳、帆の面積が4m²を超える帆船と海岸から1海里以遠を航行する手漕ぎボートは14歳。
オランダ	2017年 1月20日	長さが15mを超えるすべてのボートと、時速20キロを超える速度のモーターボートには、運転免許証が必要です。
ドイツ	2013年 6月19日	11.03kW以上の出力をもつ全てのボートを操縦するのに免許が必要。特定の地区（ベルリン、ボーデン湖、ライン川など）では、追加の要件が導入されています。
ギリシャ	2008年 12月1日	免許は必要ない。
ベルギー	2008年 12月9日	内水面：長さ15m以上かつ20km/h以上の速度で航行する船舶には免許が必要。沿岸水域：海上においては、免許は必要ない。
スペイン	2009年 11月25日	船舶の長さとオフショアでの航行範囲に応じて4種類の免許がある。①長さ及び距離の制限なし。②最大距離60海里で長さ20mまで。③最大距離12海里で長さ12mまで。④最大距離5海里で帆船は長さ8mまで、動力船は長さ7.5mまで。長さ5m以下の船舶は免許不要。帆船であれば長さ4m未満、動力船であればエンジン出力11.03kW未満であれば同様。地方自治体により距離に限界が定められたり、航行可能時間帯が日出から日没までとなることもある。2002年3月以降、水上オートバイは、上記のライセンスのいずれか、または特別な新しいライセンスを必要としています。スペイン国旗を掲げて航海する外国人は、自国で同等のライセンスがあれば同様に扱われる。

（出典：Regulatory Reference Guide | ICOMIA）

WATER BOR

ウォーターボーンフェスティバル

―海で元気になろう！―

NFESTIVAL

5月21日、静岡県伊東市城ヶ崎海岸の伊豆海洋公園で、第67回ウォーターボーンフェスティバルが開催された。
同フェスティバルは「海から元気になろう！」を合い言葉に、ダイバーが日本全体へ元気を発信するイベント。
当日、会場にはダイビング関連メーカーなど8社のブースが並び、多くのダイバーが集まった

会場では最新のダイビングクッズを揃えた器材メーカーのブースが並ぶ。会場の伊豆海洋公園のある城ヶ崎海岸はダイナミックなリアス式海岸で変化に富んだ水中の景観が人気のダイビングスポット

初日はあいにくの悪天候で中止を余儀なくされたウォーターボーンフェスティバル、2日目はまずまずの日和に恵まれ予定通りに開催の運びとなった。

当日、会場の伊豆海洋公園には朝から10社ほどのダイビング器材メーカーのブースが立ち並び、キッチンカーも駆けつける。そして時間がたつにつれ、各地のダイビングショップなどからのツアー客が続々と到着。準備のできたダイバーはロープの張られたビーチから海へとエントリーしていく。中にはブースに並べられた最新器材を借りて試用するダイバーや、さらには器材メーカーブースとは少し離れた場所に設けられたDAN JAPANのブースに立ち寄り、ダイビング保険について相談する参加者も見られる。単なるダイビングイベントにとどまらない、ダイビングにおける様々な情報発信の場として機能しているようだ。

ウォーターボーンフェスティバル実行委員会の亀山祐孝さん

年に4～5回開催され今回通算67回目を迎えるというこのイベントが始まったのは2011年のことだ。ダイバーを誘致していた地元伊東市の漁協が、東日本大震災の衝撃的な津波の映像が流れたことなどから、人々の足が海から遠ざかるのではないかと危惧。首都圏を中心に展開するパパラギダイビングスクールに相談を持ちかけたことが発端となった。

そして「海は怖いだけではない。本来は人間が元気をもらえるところ」そんなメッセージを多くの人に伝えたいと、声をかけ賛同を得られた器材メーカーやショップと連携し「ダイバーだからできること」をテーマに東日本大震災復興支援チャリティー『海で元気になろう! フェスティバル』として同年6月に伊東市富戸で第一回を開催。当初から500名を超えるダイバーが集まり、ツアーや物販の

会場に設けられたDANのブースにて。当日、補償内容などの詳しい説明を受け、その場で入会を決めた参加者もいた

売り上げの一部は震災の被災地へ復興支援金として寄付された。

これを皮切りに開催を重ねてきた同イベントだが、転機を迎えたのがスタートからおよそ10年後のこと。折からのコロナ禍に、それまで開催を支えてきた漁協組合員の高齢化も進み、イベントそのものの存続が取り沙汰されるようになったのだ。しかしながら長きにわたり多くのダイバーに親しまれ、チャリティーとして育ってきたイベントをこのままやめるには惜しいとの声が上がる。

そうした経緯からイベントは2021年にリニューアルされる。主催を同イベント実行委員会に移管し、また復興の意味合いも変化してきたこともあり、支援先を三陸の藻場再生に取り組む団体（三陸ボランティアダイバーズ）など環境問題を視野に入れるなど多様化。城ヶ崎海岸の伊豆海洋公園を新会場に、それまでより幅広く多くの人々が気軽に参加できるよう「ウォーターボーンフェスティバル」と銘打って新たなスタートを切ったのである。

「水から何かが生まれるという意味でウォーターボーンという名称にさせていただいたんですけど、それはダイバー同士の絆であったり、被災地で頑張っている方々とのつながりであったり。もちろんダイビング業界を盛り上げていくことも大事ですし、水中カメラ教室などダイバーが楽しめる企画も盛り込んでいきたいですね。広い意味で海からいろんな方面に元気を与えられるイベントにしていけたらと考えています」

そう説明するのはウォーターボーンフェスティバル実行委員会の亀山祐孝さんである。

当日もお昼近くになり、大抵のダイバーが１ダイブを終えた頃、会場では大きな歓声が上がる。最新ダイブコンピューターなど目玉の豪華賞品をはじめ、各メーカーから協賛による各種グッズが当たる大抽選会の当選者が発表されたのだ。参加者は各人あらかじめ配られていた抽選券の番号と掲示板を見比べながら、喜ぶ当選者の周りには多く人垣ができ、大いに盛り上がる。

昼食休みを挟み、人によってはもう１ダイブ。海から上がってくるダイバーたちの満ち足りた笑顔が印象的だ。やはり海は元気をくれる場所なのだ。こうして第67回ウォーターボーンフェスティバルは盛況のうちに幕を閉じたのである。

ビーチのエントリー口はコンクリートスロープが設けられ、ロープが張られている

海イコ！マリン体験会 2023

ハイシーズン突入前の5月下旬。
東京都江東区の若洲ヨット訓練所で、メディア対象のマリンレジャー体験会が開催された。
タレントのIMALUさんをスペシャルゲストに、ミス日本「海の日」も参加。
多くのメディアが集まり、マリンレジャーの楽しさと、
安全に楽しむためのルールの大切さを全国に向け発信した

テレビ局や通信社など21社のメディアが体験会に参加

シーカヤック初体験のIMALUさん。「かなり腹筋を使ういい運動」と感想を述べる

令和5年5月25日、東京都江東区の若洲ヨット訓練所を会場に特別ゲストや多数のメディア関係者を招いてマリンレジャー体験会が開催された。この体験会を主催するのはUMI協議会。同会は、平成19年の海洋基本法成立を機に、翌平成20年6月「(U)海に(M)みんなで(I)行こう」を合い言葉に、安全なマリンレジャーの普及を目的にマリン関連の公益法人等13団体が連携し設立したものだ。現在会員は18団体となり、海洋レジャー安全・振興協会は同会の事務局を務めている。

マリンレジャー体験会は、テレビ局や通信社など多くのメディアを招待し、UMI協議会の各会員団体が携わるボート、ヨット、PWC、カヤック、SUPなどの安全なマリンレジャーを実際に体験してもらうというイベント。マリンレジャーの楽しさと安全への啓蒙を、メディアを通じ一般社会へ広く発信し普及を促進するという目的で、昨年から始まったものだ。

第二回目となる今回はスペシャルゲストに東京と奄美大島の2拠点生活を始めて海に親しんでいるというタレントのIMALUさんを迎え、そしてミス日本「海の日」2023に選ばれた稲川夏希さんも参加。天候にもまずまず恵まれた当日は、在京キー局を含むテレビ局7社をはじめ、21ものメディア各社が若洲に集結した。

午前10時からのオープニングでは、まず体験会のオリエンテーションが行われる。冒頭の企画趣旨説明に次いで、マイクの前に招かれたのはスペシャルゲストのIMALUさんである。海の近くで住むのが夢であったこと、コロナ禍によりリモート活動の体制が整ってきたことなどから、惚れ込んだ奄美大島と東京の２拠点生活を始めたという経緯を自ら説明。さらに奄美でスノーケリングやSUPを楽しみ、その他の海遊びにも大いに興味がわいていたので、今日の体験会を楽しみにしていたと挨拶した。

さらにミス日本「海の日」の稲川さんの自己紹介とマリンレジャーを安全に楽しむために欠かせないライフジャケットの説明、さらにUMI協議会の田久保雅己会長から同協議会の理念とビジョンの説明、国土交通省海事局船舶産業課舟艇室の江頭博之室長からの挨拶と続き、陸上でのセレモニー&オリエンテーションは終了。次にスタッフによる膨張式ライフジャケットの効果を示す落水デモンストレーション、さらにそのままシーバードジャパンによるPWCレスキューデモンストレーションが披露された。

そしていよいよ体験会がスタート。この日、若洲ヨット訓練所の桟橋に用意されていたのは、30フィートのクルーザーヨット１艇、30フィートのクルーザーボート１艇、シーカヤック

ミス日本「海の日」の稲川夏希さん。受賞を機に小型船舶に旧免許を取得済み

３艇、SUP3台、ハンザディンギー３艇、そして会場の安全パトロールを兼ねたPWCレスキューデモンストレーション3艇。それぞれタイムスケジュールが定められ、経験豊富なインストラクターが付いて20分～ 40分の体験プログラムが組まれている。

さっそくクルーザーヨットに乗り込み、セーリング体験に出かける参加者もいるなか、スペシャルゲストのIMALUさんはシーカヤック、ミス日本「海の日」の稲川さんはSUPにそれ

UMI協議会の活動内容やビジョンについて説明する田久保雅己会長

UMI協議会設立時より関連の深い国土交通省海事局船舶産業課舟艇室の江頭博之室長から祝辞

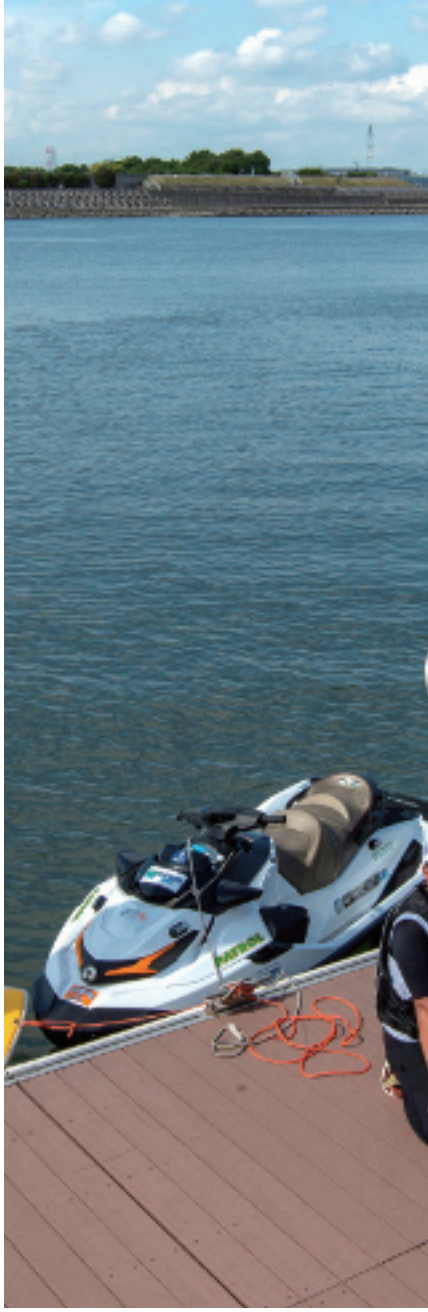
湾内でインストラクター指導のもとディンギー、SUPの体験会が行われる中、30フィートクルーザーがミニクルーズへ出航

SUPの体験試乗風景。多くの参加者がチャレンジしていた

30フィートのセーリングクルーザーも、複数の参加者を乗せ東京湾ミニクルーズに

30フィートのセーリングクルーザーも、複数の参加者を乗せ東京湾ミニクルーズに

PWC体験中の稲川さん。彼女は時間いっぱい、果敢にアクティビティに挑戦していた



ぞれ挑戦。多くの参加メディアのカメラはIMALUさんらがアクティビティを楽しむ様子を、ときおりポーズを要請しながら撮影。さらにIMALUさんはシーカヤック体験に続いてクルーザーボートに乗船。複数のカメラマンら取材陣も同乗してのミニクルーズに出かける。一方、残された参加者もPWCやディンギー、シーカヤック、SUPなどへの体験試乗に盛んにチャレンジする様子も見られた。

そうこうするうちに予定の11時40分となり体験試乗は終了。クルーズから帰着したIMALUさん、時間一杯をシーカヤックやPWCなどの試乗に費やしていたミス日本「海の日」の稲川さんが再び登壇し、体験会の感想を求められる。

「これまでヨットやボートには乗ったことがありましたが、SUPは今回が初めて。インストラクターの方の教え方が素晴らしくて、一度も落ちずに楽しめました。海との距離がすごく近くて、波を肌で感じることのできるスポーツなんだなと思いました」

そう答えるのは父と兄が小型船舶一級免許を持ち、夏は家族でボートやヨットで海を楽しんでおり、ミス日本「海の日」に選ばれてから自身も小型船舶二級免許を取得したという稲川夏希さん。

一方、住居を設けた奄美大島での海遊びで、いつも気を付けていることを問われたIMALUさんは、

「奄美大島に住み始めてから『海の様子って毎日違うんだな』っていうことを初めて知りました。ちょっとした風とかで波の高さが変わって荒れ具合も変わる。本当に毎日違うんですね。だから本当はSUPも毎日やりたいんですけど、どうしてもできない日も出てくる。安全に遊ぶためには、やっぱり地元の海に詳しい方のお話をしっかりうかがったりすることが大事だし、自分でも何か不安要素があ

ればやりません。海は100%安全がわかった状態で遊ぶのが一番。やめる勇気も必要ですよね」とコメント。

さらにミニクルーズ中に、沖でクルーザーボートのステアリングを握らせてもらい快適だったことにも触れ、今後、機会があればボート免許取得への挑戦も考えたいと意欲を見せていた。

その後は、二人をメディア各社が囲む形で質疑応答。体験したマリンレジャーへの感想をはじめプライベートな話題まで様々な質問が飛び交う賑やかな会見となり、盛況のうちに体験会は幕を閉じたのであった。

UMI協議会参加団体

- 海の駅ネットワーク
- 一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
- 一般社団法人日本マリン事業協会
- 公益財団法人日本セーリング連盟
- 一般社団法人日本マリーナ・ビーチ協会
- マリンジャーナリスト会議
- 公益財団法人マリンスポーツ財団
- NPO法人パーソナルウォータークラフト安全協会
- 一般社団法人日本サーフィン連盟
- 一般社団法人日本セーフティパドリング協会
- 特定非営利活動法人日本中古艇協会
- 一般社団法人海洋連盟
- 一般社団法人日本スタンドアップパドルボード協会
- 日本SUP振興会
- 公益財団法人日本ライフセービング協会
- 特定非営利活動法人マリンプレイス東京
- 一般社団法人日本ブルーフラッグ協会
- 日本小型船舶検査機構

UMI協議会
https://www.uminiikou.com/conference/

博多湾から
“海”体験&学習が
はじまる!

海で遊びながら学ぼう!

海上保安庁巡視艇、施設見学

近年、海と関わりがあるスポーツの体験や知識、また各業種に市民が関わる機会が非常に少なく、実体験の場が減少しています。この影響はマリーナを例にしても、全国的に船舶免許取得者、ボート・ヨットの所有者が年々減少しており、海に係る業界全体の共通した不安要素となっています。

そこで2011年に子供たちに海に関する体験の機会を提供するため「福岡県マリンスポーツ実行委員会」を立ち上げ“U「うみに」・M「み

キッズ船長体験

んなで」・I「いこう」”をモットーにふくおか・マリノア海の駅にて第1回九州UMIアカデミーを開催しました。

実行委員会形式により、スポーツ団体・行政・民間が連携し、既存の施設の活用や告知募集の強化、事業収支面の効率化などのメリットを活かすことで長期事業として継続できる体制を図り、2022年度には拡大し「九州マリンスポーツ実行委員会」を立ち上げ、その下部組織として「福岡県マリンスポーツ実行委員会」、「大分県マリンスポーツ実行委員会」、「佐賀県マリンスポーツ実行委員会」「長崎県マリンスポーツ実行委員会」が各県で企画・開催をしています。

今回はその中で、福岡県マリンスポーツ実行委員会が実施する「九州UMIアカデミー・福岡校」についてご紹介致します。

2023年度で第13回を迎える九州UMIアカデミーとは、西福岡マリーナマリノアをメイン会場として博多湾を舞台に開催する体験型の教育プログラムで、小学生とその保護者に、海が「誰でも、気軽に、安心して、楽しめる」フィールドであることを感じてもらうために7月から9月までの3カ月間で計10回のプログラムを実施します。

九州運輸局での開校式にはじまり、西福岡マリーナマリノア、海の中道マリーナ&テニス、シーサイドももち海浜公園、海の中道青少年海の家、福岡市漁業協同組合姪浜支所、などの会場で、カヤック、ボートクルージング、キッズ船長体験、ヨットセーリング、ビーチサッカー、アルティメット、ビーチバレー、釣り体験、マリーナ見学と船外機の仕組み、貝殻アート、海の生き物講座、ロープワーク、マリンワールドバックヤード見学、海上保安部巡視

「キッズ船長体験」周囲の安全確認をしていざ発進

艇見学を実施する計画です。

過去の開催をちょっとのぞいてみましょう。

2011年6月25日、前日の雨予報から一転して太陽の光が雲の隙間から差し込み始め、気温は33℃を上回っていました。顔中に大粒の汗と瞳をキラキラと輝かせた小学生とその保護者が、九州運輸局の玄関前に集合しています。土曜日の昼下がりということで、本来は閉庁日で静かなはずの九州運輸局玄関前に突如出現したテント、周りには賑やかにのぼり旗もはためいています。そこだけお祭り騒ぎのような空間は「UMIアカデミー」受付・案内用の特設テントです。ここに集まった親子の目的は、これから約4ヶ月間におよぶ第1回UMIアカデミーの開校式に出席するためです。

ライフセービング体験

フライングディスク体験

マリーナのお仕事について学びます

受付を済ませた小学生31名と保護者20名は庁舎内の開校式会場へと案内され開校式が挙行されました。オリエンテーションに続き「子供たちが、今、海に対してどのような意識を持っているのか」、東京海洋大学によるアンケート調査を実施しました。今後、アカデミーに参加した子供たちの海に対する意識変化を確認していくためです。

その後、早速、各マリンスポーツの具体的なルールや道具の使い方などについてインストラクターから説明を受け、子供たちは早くも“やる気モード全開”です。一緒に参加する保護者も興味津々、今夏の家族の話題を独占する雰囲気です。

アカデミーの講座は、大きく体験と学習に分かれ、体験編では、クルージング、カヤック、ライフセービング、ビーチサッカー、ビーチバレー等が予定され、学習編では、海と気象、風

九州UMIアカデミー・福岡校

「キッズふね検」の講座

「キッズふね検」の修了式

参加者の声

［Aさん］30代／小学3年生のお子様とご参加

海にかかわる色々な体験ができて、参加して本当に良かったです!!海や港に対する認識が変わりました。普段は入れないところや、体験がたくさんできて、娘も将来の希望が増えたと思います。ロープワークは災害時に役に立つので、良かったです。是非また、参加したいです。

［Bさん］40代／小学2年生、5年生のお子様とご参加

初参加でした。子供も大人も楽しめる内容で、特にクルーザーや釣り体験などは時間がしっかりあり、充実していました。仕事の合間に参加したのですが、とてもウキウキでした。息子もお友達がたくさんできて喜んでいました。

［Cさん］40代／小学4年生、6年生のお子様とご参加

今回で3回目の参加でした。回を重ねるごとに、息子が一つ一つの講座に詳しくなり、本当に興味を持って積極的に参加しています。日常の生活の中でも家族での話題にでるようになりました。初回の参加前は、子供向けだから簡単な内容だろうと思っていましたが、本格的で息子も私も大満足です。ありがとうございます。

［Dさん］20代／小学5年生のお子様とご参加

様々なサポート、バックアップの中、貴重な海に関わる体験や学びを得たことにとても満足しています。ありがとうございます。多方面から海について学べた事は、娘の自信にもつながり、興味の幅がとても広がったように思います。娘は人見知りなのですが、講座参加後から人見知りをしなくなり、積極的に、前向きになりました。親としてとても嬉しいです。

とヨット、星と航海術、海と食材、漁協見学等、それぞれ専門のインストラクターによる本格的で興味深いプログラムが準備されています。

当会は「キッズ船長体験」と「キッズふね検」を担当しています。「キッズ船長体験」は、子供たちは乗船するだけではありません。実際にハンドルを握り、リモコンレバーを操作し、周囲の安全確認をしていざ発進。海から陸を眺めながら操縦し、海という自然について身をもって体験します。この日ばかりは保護者は桟橋で子供たちを見送り、伴走艇からの写真撮影会です。最初は不安そうな子供たちもいますが、無時に帰航し桟橋に着岸させた子供たちはみな、立派な船長の顔をしています。

「キッズふね検」の講座は、テキストを事前に配布し、当日は高学年、低学年わかれて講義をすすめ、受講後に行う検定試験に合格した子供たちには秋の修了式でキッズふね検認定証を授与するということになっており…

高学年は比較的落ち着いた中での講義が進んだのですが、低学年は予習をしてきたこともあり、正解を早く言いたくてしかたがないようで「ハイ！ ハイ!」「早くあててよ〜」と、優秀な生徒ばかりで危うく学級壊?寸前まで追い込まれましたが何とかしのぎ、終わってみたら全般を通して和やかな雰囲気で大成功でした。

［主 催］
九州マリンスポーツ実行委員会

［構成団体］
国土交通省九州運輸局、公益財団法人九州運輸振興センター、一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会、株式会社ササキコーポレーション

［協 賛］
博多港開発株式会社、ヤマハ発動機株式会社、株式会社 伊藤園、マリノアシティ福岡

［後 援］
国土交通省九州運輸局、福岡市、一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

［協 力］
福岡ライフセービングクラブ、NPO法人ジャパンビーチサッカーネットワーク、福岡県フライングディスク協会、福岡市海の中道青少年海の家、九州大学、福岡海上保安部、西福岡マリーナ会員有志、マリンワールド海の中道、福岡市漁業協同組合 姪浜支所、西福岡マリーナマリノア、福岡地区マリンスポーツ実行委員会、海の中道マリーナ&テニス

名古屋海上保安部の巡視艇「しゃちかぜ」

水上オートバイ安全推進活動

第四管区海上保安本部 交通部 安全対策課

水上オートバイ安全推進チームのメンバーと海上保安官が全員で整列し、出発式

令和5年5月1日、マリンレジャーが盛んになってくる季節を迎え、第四管区海上保安本部では、ボランティアとして活動する「水上オートバイ安全推進チーム」のメンバーと連携し、水上オートバイを対象とした合同パトロールを実施しました。

出艇場所は中部国際空港「セントレア」近隣には「りんくうビーチ」や「新舞子マリンパーク」といったウォーターフロント施設が整備されており、愛知県民の憩いの場所となっています。

ゴールデンウィークまっただ中のこの季節、まだ海水浴客はほとんどいませんが、ウィンドサーフィンやSUPといったマリンレジャーを楽しむ人

水上オートバイ安全推進チームのみなさんと隊列を組んで出港

マリンレジャー安全推進のための総合サイト「Water Safty Guide」

たちが集まります。各地から水上オートバイを楽しむレジャー客もこの地を訪れ、初夏の心地よい風を感じながら、今年のマリンレジャーの幕開けです。

最初に、水上オートバイ安全推進チームのメンバーと海上保安官が全員で整列し、出発式を行います。官民一体となった安全活動とあって、マスコミのみなさんも取材に訪れます。

本年、名古屋海上保安部に新しく就役したばかりの巡視艇「しゃちかぜ」も参加し、水上オートバイ安全推進チームのみなさんと隊列を組んで出港です。

これからの季節、夏に向けてますますマリンレジャーの活動が盛り上がってきます。水上オートバイは、愛好者の間では「ジェット」と呼ばれ、海の上を疾走する爽快感はまさにマリンレジャーの代表格です。東海地区においても伊勢湾、三河湾をはじめさまざまな海域で盛んに楽しまれています。しかし毎年のように全国各地で、水上オートバイによる痛ましい事故が発生しています。また、カヌー、カヤック、SUPなどエンジンを使わないレジャーや海水浴客から見ると怖さを感じる人も少なくありません。今回の合同パトロールにおいて、発航前検査を行うこと、危険操

マスコミのみなさんも取材に訪れます

縦をしないこと等について指導を行いました。引き続き、第四管区海上保安本部と水上オートバイ安全推進チームは、お互いに連携関係を強化しながら水上オートバイの事故防止とマナーの向上のための活動に取り組んで参ります。

海上保安庁では、マリンレジャー安全推進のための総合サイト「Water Safty Guide」を運営しています。海にお出かけの際は、是非一度チェックしてみてください。

その他、Twitter、YouTube、Instagramにおいて海上保安庁公式アカウントを開設しており、最新の情報を発信しています。また、さまざまな海洋情報を集約し、地図上で重ね合わせて表示できる情報サービス「海しる（海洋状況表示システム）」も運用しています。

冬の朝、筆影山山頂から輝く三原の海と折り重なるように広がる島々を望む。左奥に見えているのは全長1,270メートルの因島大橋

マリンチック街道モデルルート 7

瀬戸内の美しい島々を数珠つなぎで味わう一日の冒険

豊

全国屈指の駅多きエリア

とにかく「駅」なのである。ここ瀬戸内海エリアは全国の中でも海の駅が非常に多く、お散歩クルーズ組み立て放題! 全部巡ったら一体どのくらいかかるのかッ!? と、うれしい悲鳴が聞こえてきそうな場所なのだ。そこで今回は、本連載最多となる四つの駅を巡る旅に出かけてみた。

出発地点は広島県三原市の「みはら海の駅」。これから出かけるというときにナンだが、この海の駅は穏やかな三原内港にあり、駅からも近く周辺には飲食、宿泊の施設も充実していてとても便利だから、目的地にしたほうがよかったか……とふと思う。

今回の旅で出会った“人々”。三原駅近くでは、当地に三原城を築城した小早川隆景の像（右）が鎮座し、にぎやかなビジュアルのやっさ踊り像（中）が舞う。“瀬戸内のジャンヌダルク”こと大三島の鶴姫（左）は、宮浦の港を見守り続けている

出発直後に見どころ連続

気を取り直してフネを出す。まずは南へ。すぐに右手に筆影山が見えると同時に、稲荷神社の海中鳥居が姿を現す。陸からこの鳥居越しに朝日

広島といえばお好み焼きだが、地域によって異なる味を食べ比べるのも一興だ。「三原焼き（右）」は鶏モツ入りで、「呉焼き（左）」は細うどん入り。みやうら海の駅近くの昭和感あふれる大鳥居」の肉たま（中）は、そば入りだが最初から混ぜて焼くスタイル。愛媛県なので純然たる広島スタイルではない、ということか

みはら海の駅

フェリーや高速船の発着所の一部がビジターバースになっている。利用は予約制なので、必ず事前に電話で空き情報確認と予約手続きを。入出港可能時間は8時～20時
住所：広島県三原市城町3-1
TEL：080-2925-8140（三原内港監視室）0848-67-6108（三原市港湾課）
https://www.city.mihara.hiroshima.jp/
［アクセス］
クルマ：山陽自動車道三原久井ICから約22分
電車：JR三原駅から徒歩約3分

三原～竹原

稲荷神社

拠点を出てすぐ、海沿いの道路脇すぐに鳥居を構える稲荷神社（上）。右手に写っている鳥居を海から眺めてみる（右）。聞けばこの神社、鳥居越しの海から昇る朝日の撮影スポットとして有名なのだそう

を撮るのが人気だそうだがこちらは海上、よりレアな構図だわいとパチリ。

さらに進むと、三原内港の混雑緩和を目的に整備されたフェリー基地である須波港、そしてそのすぐそばに、2021年にリニューアルされた、すなみ海浜公園が。美しい海と砂浜を誰でも楽しめるようにと、スロープや無料貸し出し車イスなど、バリアフリー化が施されているのも特長だ。

そうこうするうちに次の「たけはら海の駅」に到着。ここまでで大体50分ぐらい。駅建物1階の売店で食料

たけはら海の駅を上空よりドローンで撮影。ビジターバースは9.75メートルのフネまで係留可能（水深は3メートル）。係留は完全予約制なので、まずは電話で確認のこと！

たけはら海の駅（竹原港北埼旅客ターミナル）

住所：広島県竹原市港町4-2-24
TEL：0846-24-6100
http://www.takehara-uminoeki.com/
［アクセス］
クルマ：山陽自動車道河内ICから約25分
電車：JR竹原駅から芸陽バスで約10分、フェリー前バス停で下車

三原は瀬戸内海でも有数のマダコの産地。須波港にある売店のタコ焼きは、入っているタコも大きく食べごたえ満点！地元で人気の一品だ

すなみ海浜公園。海水浴期間は7月第2土曜日から8月31日まで。地元の飲食店が交代で出店する海の家も

大芝島～御手洗

（上）大芝島と本州は、大芝大橋でつながっている
（右）大芝島の北東沖に小さな島（岩）があり、干潮時にはそこへと続く砂の道が出現する。その姿から「大芝島のモンサンミッシェル」と称される

調達もいいが、3階のレストラン「ラフワーフ」では瀬戸内海産のクルマエビやカキ、当地の牧場で育てられた垰下牛を使ったローストビーフなどが供されるとのことなので、クルージングのタイムスケジュール次第では、ここで優雅にランチというのもアリ！

映えスポットと江戸情緒

さらに南西にフネを走らせ、もう一つの映えスポット、「大芝島のモンサンミッシェル」を見に行くことに。運よく干潮にあたれば、砂の道がくっきり出るが、そうでなくても十分風光明媚な“島模様”が楽しめる。ただし、大芝島の周り、特に北側一帯は漁具が多く設置されているので、そちらには近づかないよう注意が必要だ。

大芝島を過ぎたら今度は針路を南東に転じて三つ目の「ゆたか海の駅」へ。近隣は「呉市豊町御手洗伝統的建造物群保存地区」に指定されたエリアで、江戸時代の空気感がただよう町並みが広がっている。タイムスリップ気分で散策＆記念撮影を楽しもう。

ゆたか海の駅（新とびしま館）

ゆたか海の駅のビジターバース（右）。受付時間は11時～16時。空から見ると（左）、島と島、そしてそれらをつなぐ橋の絶景が広がっている
住所：広島県呉市豊町大長5992-86
TEL：0823-66-5311
https://habushosen.com/yutaka/
［アクセス］
クルマ：安芸灘大橋から約30分
電車：JR竹原駅からバス7分→高速船で40分

お風呂かミュージアムか

次の「いまばり・みやうら海の駅」は愛媛県今治市、大三島の宮浦港内に位置している。近くにあるマーレ・グラッシア大三島は、さまざまな種類のお風呂で手軽にタラソテラピーを体験＆リラックスできるのでおすすめだ。お風呂はいいや……という人は、大三島美術館や大山祇神社の宝物館、ところミュージアム大三島や大三島海事博物館などを訪れ、知的好奇心や感性を満足させるという手もある。

帰港、からの……

最終レグは、大三島の北西部をぐるりと回りこんでから北東方向に進み、出発点の「みはら海の駅」へ。今回は各駅でそこそこ寄り道をしたので、到着時にはサンセットクルーズ状態となった。そして結局ここに戻ってきたということは、最初から三原は目

いまばり・みやうら海の駅（今治市）

宮浦港内にある、いまばり・みやうら海の駅。６隻係留可能なビジター桟橋は、利用の際には入港日の10日前までに「係留施設使用許可申請書（海の駅用）」を提出する必要がある。 ちなみに今治市にはほかにも「いまばり・いのくち海の駅（上浦港）」と「いまばり海の駅（今治市）」という二つの海の駅がある
住所：愛媛県今治市大三島町宮浦5708番地(大三島支所　産業建設課)
TEL：0897-82-0500
https://www.city.imabari.ehime.jp/kouwan/
［アクセス］
クルマ:しまなみ海道 大三島ICから約10分

御手洗～大三島～三原

的地でもあったわけで……であればやはり打ち上げでしょう! ということになる（強引?）。三原といえばタコ料理……と思って調べると、三原で最も歴史ある宿・山根旅館で、和食店・登喜将と提携した「夕食は登喜将にてタコ満喫プラン♪」というお得な宿泊プランを発見。しょうがないなぁ……とニヤつきつつ、歩みを進めるのでありました。

樹齢数百年の木々に守られるように鎮座する大山祇神社は今治観光の定番スポット（左上）。昭和天皇の海洋生物研究のための御採集船〈葉山丸〉を永久保存するために建設された海事博物館（右上）は、フネ好きなら足を運んでみてはいかが?

ちょっとひと休みするなら、海洋療法を取り入れた温浴施設「マーレ・グラッシア大三島（左下）」で体を癒やし、「大鳥居（右下）」のお好み焼きでおなかを満たすなんてのもオススメだ

みはら海の駅の夕景。 多島美をこれでもかと堪能したワンデークルージングの締めくくりとして、これ以上ふさわしい景色もなかなかないのでは

昭和27年（1952年）営業開始の「山根旅館」は、懐かしい昭和の雰囲気がそこかしこに満ちており、ほっとするひとときを過ごせる。当地名物のタコ料理を、提携先の和食処・登喜将本店で賞味できる宿泊プランも人気が高い

期間：令和5年4月1日から令和6年3月31日まで

遊漁者・遊漁船業者の皆様へ

クロマグロ 資源保護のお願い

クロマグロ(メジ、ヨコワ、シビ等)の資源回復のため、採捕制限を実施しています。遊漁者の皆様にも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

クロマグロ小型魚(30kg **未満**※)採捕は **禁止** ！

意図せず採捕した場合には直ちにリリースしてください。
※標ね体長（頭の先から尾の付け根まで）100cm以下が目安ですが、個体差があるので、100cm以上でも30kg未満のおそれがある場合はリリースするようにしてください。

クロマグロ大型魚(30kg **以上**)採捕は5日以内に **報告** を！
キープは1人1日1尾まで！

リリースしたものについては報告義務はありません。

時期ごとに採捕数量を管理し、数量が多い場合は採捕禁止期間を設けます。

LINE公式アカウント

報告サイト

報告は、LINEアカウント又は報告サイトから簡単にできます。
LINEアカウントからは過去の釣果記録を確認することも可能です。

上記の詳しい内容は右のQRコードから水産庁のWebサイトで、釣行前には必ず採捕禁止期間ではないことを確認してください。

クロマグロ　遊漁　検索

クロマグロ遊漁規制

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）

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は
安全事業部により運営されています。

DAN JAPAN

沿岸レジャーの安全活動事業のご紹介

沿岸レジャーの安全に関する知識の普及･啓発を行う海上安全指導員等（海上安全指導員及び安全潜水管理者）の登録業務等をはじめ、安全講習業務及び調査研究業務を行っています。また、令和4年度から、「（公財）日本スポーツ協会公認スクーバダイビング指導者資格認定事業」、「スノーケリング指導者等資格認定事業」、「ウォーターアクティビティー酸素供給資格認定事業」、「全日本スポーツダイビング室内選手権大会」の事業を（一財）社会スポーツセンターから承継し、実施しています。

1.海上安全指導員等登録業務の実施

各種海洋レジャーの安全を確保するため、安全に関する知識の普及･啓発を行うことを目的とする次の海上安全指導員等の更新登録を行っています。

（1）海上安全指導員

① サーフィン海上安全指導員

サーフィンの一般愛好者に対し、安全なサーフィンを指導するとともに、その普及･発展に貢献するサーフィン海上安全指導員を認定しています。

② フィッシング海上安全指導員

一般の釣り人に対し、安全な釣りを指導するとともに、その普及･発展に貢献するフィッシング海上安全指導員を認定しています。

③ ボードセーリング海上安全指導員

ボードセーリングの一般愛好者に対し、安全なボードセーリングを指導するとともに、その普及･発展に貢献するボー

ドセーリング海上安全指導員を認定しています。

(2)安全潜水管理者

レジャーダイビングの安全確保を図るために、安全潜水管理者を認定しています。

2.スクーバダイビング指導員等養成事業の実施

スクーバダイビング、スノーケリング等に関する安全知識の普及・啓発を図るため、各資格取得者の認定、登録、更新研修会等を実施しています。

(1)公認スクーバダイビング指導者

(公財)日本スポーツ協会との共同事業として、公認スクーバダイビング指導者の認定を行っています。

(2)スノーケリング指導者等

スノーケリングに関する安全知識の普及・啓発を図るため、スノーケリング指導者等を認定しています。

(3)ウォーターアクティビティー酸素供給資格

従来より、DAN JAPANして実施しているDAN酸素講習に加え、ウォーターアクティビティー全般に関係する人を対象に、トレーナー、インストラクター、プロバイダーの各資格認定を行っています。

(4)全日本スポーツダイビング室内選手権大会

スクーバダイビングの健全な普及と振興、さらに安全思想の普及を図るため、関係者の要望を踏まえながら、今後の開催について検討しています。

3.安全講習業務の推進

ダイビングの安全に関する知識の普及・啓発を図るため、「安全潜水を考える会研究集会」をはじめ、公認スクーバダイビング指導者更新研修会を兼ねた安全講習会を各地区で開催しています。

4.調査研究の実施

事故防止活動に資するため、潜水事故のデータを収集・分析し、ダイビングの安全対策や事故時の治療方法等について調査研究を行っています。

以上

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月にスタートした会員制の公益事業です。「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(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対し、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。

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。

この保険は国内または海外での「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。

【補償額(2023年8月)】

	国内	国外
死亡・後遺障害	100万円	100万円
入院(日額)	8,000円	
通院(日額)	5,000円	
救援者費用	100万円	600万円
治療費用		400万円
携行品損害	10万円	

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、保険に関するお問い合わせに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冊にまとめています。

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、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関する報告書として『潜水事故の分析』を作成しています。

会報誌「Alert Diver」

年4回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。

DAN Web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。

DAN JAPAN 会員募集中!!
●入会金：5,000円 ●年会費：8,000円

ダイビング保険の補償内容が新しくなりました！

携行品損害の補償を追加！

これまでは補償対象外となっていた携行品損害の補償が2022年8月から追加されます。
もちろん年会費は変わりません！
国内でのダイビング中に器材やカメラ、水中ライトなどが破損した場合等、最高10万円まで補償されます（免責金額1万円）。

レジャーダイビング保険補償額

	国内	海外
死亡・後遺障害	100万円	100万円
入院（日額）	8,000円	
通院（日額）	5,000円	
救援者費用	100万円	600万円
治療費用		400万円
New! 携行品損害	10万円	

ご注意ください！

- 紛失した場合は補償対象外となります。
- 免責金額は1万円。
- 補償額は時価となります。
- 海外においては補償対象外となります。

なお、海外での補償を希望される方や高価なカメラ等の補償を希望される方については、DAN JAPAN会員のみが加入できるオプション保険**「ダイバープラス保険」**へのご加入をお勧めします。

スノーケリングやフリーダイビング中の事故も補償対象に！

最近においては、スノーケリングやフリーダイビングを楽しむ方が増えており、ダイビング同様、スノーケリングやフリーダイビング中における事故も「補償対象としてほしい」というご要望が多く寄せられていたことから、補償対象とします。
さらに、スノーケリングやフリーダイビングのCカードのみ保有している方（スクーバダイビングのCカードを保有していない方）も、DAN JAPANへのご入会が可能となります。

ご注意ください！ ●大会中など、レジャー中ではない場合の事故は補償対象外となります。

NEWS

DAN JAPAN Websiteの リニューアル

2023年6月にDAN JAPAN Websiteがリニューアルされました。
これまでより見やすく分かりやすい、また、会員様の各種お手続きが簡単に行えるようになりました。
さらに、マイページへログインしていただくと、会報誌「Alert Diver」の閲覧はもちろん、会員証も表示され、現在の登録状況等の確認、会員様だけが投稿できるブログ機能などが追加されております。

※一部対応が遅れている可能性がありますが、順次リリースしていきます。
会員の皆さまは、新機能をぜひともお試しください

出展イベント

・4／7～9	マリンダイビングフェア2023（池袋サンシャインシティ）
・5／14	熱海ビーチクリーン2023（ダイビングサービス熱海）
・5／20～21	Water Born Festival（伊豆海洋公園）
・6／3～4	ブルーオーシャンフェスKANSAI 2023（大阪ハナミズキホール）
・6／10	東京ベイ・クリーンアップ大作戦（お台場海浜公園）
・7／8～9	マリンブルーフェス2023（平沢マリンセンター）
・10／14～15	Water Born Festival（伊豆海洋公園）※予定
・10／15	フレッシュ大瀬ダイバーズデイ（大瀬海岸）※予定
・11／5	伊東ダイバーズデイ（伊東ダイビングサービス）※予定
・11／11～12	Water Born Festival（伊豆海洋公園）※予定

安全講習会の開催

・5／27	福岡会場（集合／オンライン）
・6／10	大阪会場（集合／オンライン）
・11／18	北海道会場（集合／オンライン）※予定
・11／26	神奈川会場（集合／オンライン）※予定
・12／2	愛知会場（集合／オンライン）※予定

DAN JAPAN Activity Report 2022

2022年度DAN JAPAN活動報告

●DAN会員

【世界のDAN会員数】

40万ダイバー以上

DAN JAPAN会員数

8,066名

【会員男女比率】
男性：61.2%
女性：38.8%

【会員平均年齢】
男性：53.33才
女性：51.70才

52.7才

●医療関連・安全情報提供：

【Alert Diver】

4 回／年

Web版会報誌：
最新の医学・
安全情報を配信

【海洋レジャー】
協会の活動報告

1 回／年

●DAN医療関連サービス提供実績：

緊急ホットライン

36 コール／年

24時間 365日対応
ダイビングの緊急事態に対応（アシスト）

メディカル・インフォメーションライン（医療相談）

17 件／年

メール・電話などで受付
潜水専門医によるアドバイス・病院情報

再圧治療費補助

4 件／年

発症から2週間以内の再圧治療費を補助
一般・インストラクター会員対象

会員からの事故報告

56 件／年

レジャーダイビング中の「急激かつ偶然な外来の事故」を補償

～安全事業部のご紹介～

安全事業部は、当協会本部内にあり、前述のとおり業務は多岐に渡りますが、
少数精鋭の6名ワンチームで業務にあたっています。

海に囲まれた我が国において、スクーバダイビングやスノーケリングをはじめ、海洋レジャーをより多くの人に楽しんでいただくためには、安全に活動できる環境の構築や、正しい知識及び技術を身につけることが必要不可欠だと考えます。

安全事業部としましては、より一層、関係者と連携を図り、海洋レジャーの普及、安全の確立に努めて参りますので、宜しくお願いいたします。

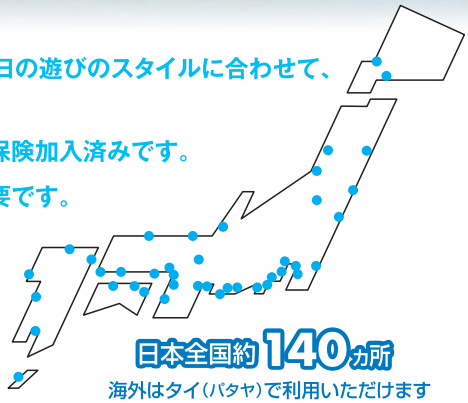
YAMAHA
Revs Your Heart

海は、新しい発見でいっぱいだ。

YAMAHA Marine Club Sea-Style

ヤマハマリンクラブ・シースタイル

●全国の海があなたのプレイフィールド。
●クルージングやウェイクボードなど、その日の遊びのスタイルに合わせて、約25モデルから選べるクラブ艇。
●クラブ艇は全艇GPS魚探装備(ボート)&保険加入済みです。
●シースタイルの加入にはボート免許が必要です。
免許不要のプランもあります。QRコードをチェック!



日本全国約140ヵ所
海外はタイ(パタヤ)で利用いただけます
マリーナの場所は
Webサイトでご確認いただけます

「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・タイまで、
約140ヵ所のホームマリーナをネットワークで結び、海のさまざまな遊びの情報をご提供する
新しいかたちの「会員制」マリンクラブです。
ご友人同士で、ご家族で、もちろんお一人でも、さまざまな海の遊びを体験していただけます。

入会金 22,000円(税込)　月会費 3,300円(税込)　利用料金(平日・3時間利用) 5,280円(税込)～
価格は2023年5月現在のものです。

ヤマハマリンクラブ・シースタイルの詳細はこちらから
https://sea-style.yamaha-motor.co.jp/

ヤマハボート免許教室
YAMAHA BOAT LICENSE SCHOOL

ボート免許を取って、
ヤマハマリンクラブ・シースタイルで
マリンライフを満喫してみませんか?

2級 レギュラーコース

平水区域および陸岸より5海里(約9km)以内

学科講習	実技講習	身体検査 学科試験	実技試験
1日	1日	半日	半日

最短3日でライセンスゲット!

免許取得費用総額 **99,800円**

・受講料 65,500円　・申請代行料 6,600円　・登録免許税 1,800円　・国家試験料 身体3,450円 学科3,550円 実技18,900円

※「身体検査証明書(所定用紙)」を提出された場合、身体検査受験料が1,600円になります。

※長さ3m未満、出力1.5kW(約2.04馬力)未満のボートは免許不要。※水上オートバイの操縦には特殊小型船舶操縦士免許が必要です。※価格は2023年5月現在のものです。

お申込み・資料請求
お問い合わせは

東日本(北海道・東北・関東エリア)
9:00～17:00 / 土・日・祝祭日休み
フリーダイヤル 0120-512-213

中部(中部・北陸エリア)
9:00～17:00 / 土・日・祝祭日休み
フリーダイヤル 0120-339-916

名古屋(愛知・三重・岐阜のみ)
9:00～17:00 / 水曜日休み
フリーダイヤル 0120-730-084

西日本(関西エリア)
9:00～17:00 / 土・日・祝祭日休み
フリーダイヤル 0120-645-533

中国・九州・沖縄(中国・九州・沖縄エリア)
9:00～17:00 / 土・日・祝祭日休み
フリーダイヤル 0120-260-808

海、とびきりの週末。 with YAMAHA.

●ヤマハマリンクラブ「シースタイル」のお問合せは マリンホットライン 0120-730-344
●製品の情報サイトは www.yamaha-motor.co.jp/marine/

ヤマハボート免許オンライン教室 スマ免

最短2日間で取得可能! スマートフォン・タブレットで学科講習

ヤマハ　スマ免　検索

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。

Boat Assistance Network
BAN

RESCUE CASE STUDY

レスキューの現場から

紹介する事例は、東京湾内で発生したプレジャーボートとセーリングクルーザーのトラブル二件。どちらも機関系の不具合が原因。東京湾は航路も設定された世界有数の輻輳海域。沿岸には浅瀬や定置網などもあり、また海中には多くの浮遊物、とリスクは高い。例え普段からしっかりメンテしていても、海では想定外がつきもの。今回はそれがよくわかるケースだった

Case 1

助けられた人　島田建樹さん（MARVEL II）
助 け た 人　髙橋 忠さん（真澄丸）

ハードユーズで高負荷？ドライブにトラブル発生

RESCUE DATA

▶ **事故内容**
ドライブの故障により航行不能に

▶ **救助場所**
浜金谷港沖

▶ **救助内容**
14:45　シティマリーナヴェラシスに該船の受け入れを依頼、同マリーナ了承。
14:55　RS真澄丸・髙橋忠氏に救助要請を依頼、同氏了承。
15:00　該船に救助船手配済みを連絡。
15:45　RS真澄丸、髙橋忠氏所有救助船「真澄丸」が、館山市船形漁港から出動。
16:40　該船と会合、曳航準備。
17:00　シティマリーナヴェラシスへ向け曳航開始。
18:20　シティマリーナヴェラシス着、救助完了。
20:00　救助船、館山市船形漁港帰着。

完璧にメンテしたつもりでも、トラブルはある。救助してもらって改めてBANは心強いシステムだと思いました島田建樹さん

埼玉県在住の島田建樹さんは、以前勤めていた会社の社長の影響で20年以上前にボート免許を取得。河川で水上オートバイに乗ったりしていたが、目的の無い遊びは物足りないと10年ほど前に最初のマイボートを購入してボートフィッシングを始めた。初代の愛艇は21フィートのセンターコンソーラー。釣りはやりやすかったものの、雨風や直射日光をしのげるキャビン艇が欲しくなり、2019年に現在の〈MARVEL II〉（ヤマハFC-27）を中古で購入。

ホームポートは県内八潮市にあるハナマリーナ。ディーゼルインアウト仕様は初めてだったが、周りのボートオーナーが皆メンテナンスや修理は自分でやってしまう人が大半で、そんな先輩方に教わりながら、島田さんもボートに関する大抵のことは自力でこなすようになった。

シーズン中は月2回ペースの出航で、中川から荒川を経て東京湾に出て、三浦半島や南房総沖のポイントへ移動しての釣り。また新島や伊豆大島などに泊まりがけで遠征することも多いという。

その日は凪の予報でやはり1泊2日の釣行予定を立て、ベテランボート仲間のKさんが同乗して出航。初日は館山市の布良沖で釣りをし、内房の保田漁港で船中泊。翌2日目はベテランオーナーHさん艇も合流し、富浦湾で船上バーベキューを楽しんだ後、各々帰路についた。

「先行したHさんのフネとはかなり離れてしまいましたが凪の海のクルージングを楽しんでいました。それが金谷沖あたりで急に推進力がなくなりストップ」

エンジンは回り、ギアも入っているのに前にも後ろにも動かない。試行錯誤のすえ復旧を諦め、先を行くH氏に携帯電話で助けを求めるが、一向に出てくれない。

「これはもうBANに頼るしかないと、迷わず連絡しました」

左：ホームポートのハナマリーナに陸置きされる〈MARVEL II〉（ヤマハFC-27）
右上：「この辺りに入っているピニオンギアが壊れたんです」と島田さん
右下：メンテや艤装はほとんど自力で行うという島田さん。この家庭用エアコンの取付も独力で行った

シティマリーナヴェラシスに応急処置のため陸揚げされた〈MARVEL II〉

ドライブを分解すると、エンジンの回転をプロペラに伝えるピニオンギアが破損していた

海の上では予測できないことが起きるもの。何かあったら迷わず呼んでください（真澄丸・髙橋氏）

修理が必要なことから近隣のマリーナへの曳航を依頼しROCから了承される。そしてレスキューに向かっているのが館山船形港の〈真澄丸〉であることを知らされる。それは、10年以上前のことだが、偶然にも島田さんが利用したことのある釣り船の名前だった。

これで一安心といきたいところだが、ボートが実質漂流状態であることに変わりはない。金谷沖はフェリーの往来があるため、ベテラン船長のKさんのアドバイスで黒球2個を掲げ、航行不能船であることを表示。さらに搭載していたGPS対応のエレキモーターのスポットロック機能を駆使し、BANに伝えた場所からできるだけ流されないように努める。ただ、時間がたつにつれ南風が強まるとスポットロックも度々解除されるようになり、再び漂流。内房沖で急激に深くなり水深500メートル以上に達する東京湾海底谷が近づいたことから、アンカーを投入し、とりあえず漂流を免れる。

そして救助要請から約2時間後、〈真澄丸〉の船影を確認。

「さすがにほっとしました。船長とも久しぶりの再会。何かの縁があるのかもしれませんね」

（MARVEL II）は東京湾を横断し、浦賀のシティマリーナヴェラシスに曳航され陸揚げ。翌日、Kさんが所有していたという予備のドライブと交換し、ホームポートへ帰港。トラブルのあったドライブを調べてみると、回転をプロペラに伝えるピニオンギアが破損していた。

「メンテは確実に行っていますが、ギアの破損は盲点でした。購入したときにドライブは新品に換えているので、使い方が原因でしょうね。遠出用にいつも燃料は満タン、水や氷もやたら積んでますから。それで島まで遠征すると一軸ドライブには負担が大きかったかもしれません」

例によってマリーナで仲間の協力を得ながら自力で修理してからは、ギアへの負担を減らすべく積載物の軽減や、回転数を抑制気味にし、再発防止に努めているという。

RESCUE CASE STUDY

レスキューの現場から

Case 2

助けられた人　野田 制さん 真帆さん（Freedom）
助 け た 人　湊谷倫太郎さん（トップラン）

エンジンの動脈硬化(!?)で オイル漏れ発生

RESCUE DATA

▶ **事故内容**
機関故障(オイル漏れ)により航行困難に

▶ **救助場所**
東京木材投下泊地防波堤西灯台沖

▶ **救助内容**

11:54　浦安マリーナ所属会員艇CY「Freedom」よりROCへ、上記位置付近にて機関故障(オイル漏れ)により航行困難になり、救助を求めてきた。
11:55　RS(株)富士ボーティング浦安マリーナマリンサポートに救助出動を依頼、同社了承。
11:56　該船に救助船手配済みを連絡。
11:59　RS(株)富士ボーティング浦安マリーナマリンサポート所有救助船「トップラン」が同マリーナから出動。
12:05　該船と会合、曳航準備。
12:07　浦安マリーナへ向け曳航開始。
12:26　浦安マリーナ着、救助完了。

千葉県浦安市に在住の野田 制さんは大学時代はヨット部に所属し、卒業後社会人となってからも仲間とディンギーなど楽しんできたヨットマン。そして仕事が一段落し、リタイアを機に34フィートのセーリングクルーザーを中古で購入し、浦安マリーナを拠点に新たなヨットライフを開始した。愛艇の〈Freedom〉は岡崎造船製のパイオニア10-2。1990年建造で以前のオーナーが載せ換えたらしい36馬力のディーゼル船内機も含めなかなかの年代物で、あちこち交換しながらもクルージングを楽しんでいた。

何せ年季の入ったフネなのでBANは必須です
野田 制さん　野田真帆さん

そのヨットライフに娘の真帆さんが加わるようになったのは今から5～6年前からのこと。子供の頃からフネに親しんでいたというわけではないが、大学進学の際には、海上自衛官を目指し、防衛大学校を受験したこともあったように、海への関心は高かったという彼女。当時、防衛大学校は女性には狭き門で願いは叶わず一般の大学へと進学したが、社会人となり父の制さんがクルーザーを手に入れると、真帆という自らの名前に導かれるように免許も取得し一緒に乗るようになった。

親子で出かけるクルージングは、伊豆大島辺りまで足を伸ばすこともあるが、それは真帆さんが長期休暇を取れるときで年に1度ほど。東京湾内でのワンデイクルーズが中心となる。

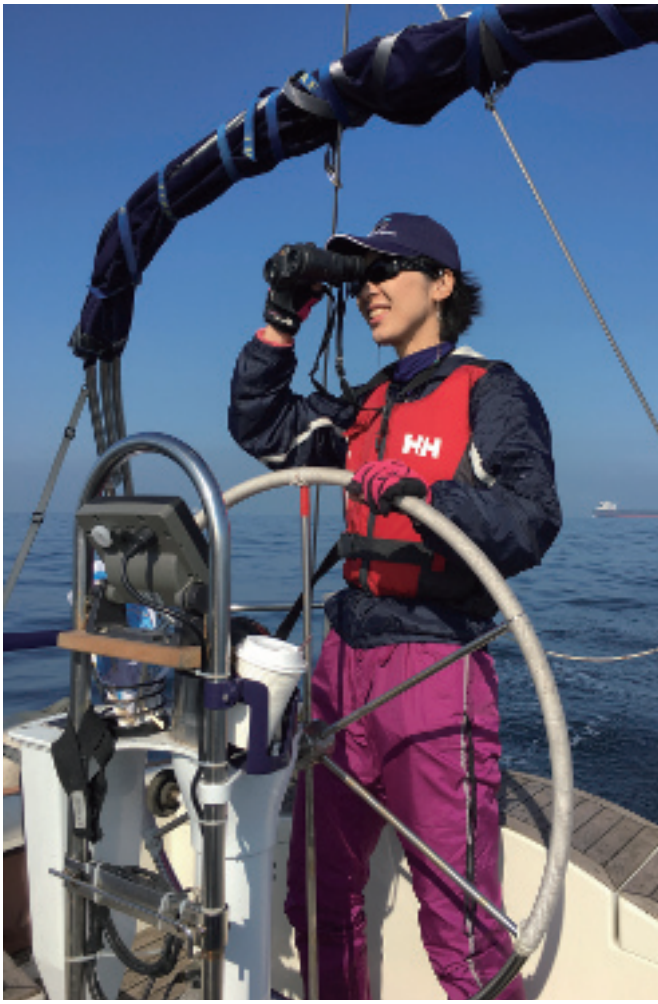
今年の2月のある週末もそんな近場でのクルージングを楽しむ予定であった。穏やかな冬の晴れ間で、風も弱くのんびり洋上で過ごすにはうってつけの日より。マリーナを出航した〈Freedom〉は急ぐことなく見明川を下る。そしていつものように東京湾に出るのだが、程なく機走のラットを握っていた真帆さんの耳に異音が届く。

「いつもエンジンにあまり負荷をかけないようコトコト走らせているんですが、その『コトコト』の途中で『シュッシュッ』という音が聞こえたんです。『お父さん何か変な音した気がする』っていいながら進めていたんですが、エンジンルームを開けた父が『ストップ! ストップ!』って。オイルクーラーからエンジンオイルが漏れ出ていたんです」

野田家の愛艇〈Freedom〉オカザキ・パイオニア10-2。1990年建造の34フィートクルーザー

機走用のディーゼル船内機ボルボ2003T（36馬力）。以前、換装されたらしいがこちらも年代物

これが冷却用の海水が漏れ、塩が固着、劣化したオイルクーラーの内部



舵輪を握る野田真帆さん。ヨット歴5年少々だが、よくシングルハンドも楽しむ。現在の目標は新島クルーズ

真帆さんの聞いたシュッシュッという音はオイルが勢いよく噴出する時のものだったらしく、エンジンルーム内には大量のオイルが流出していたという。当然、機走は不能で、風も弱く帆走も難しい。不幸中の幸いは、出航してすぐの出来事だったこと。BANに連絡すると、すぐにホームポートからレスキュー艇が駆けつけ、事なきを得た。

ヨットを陸揚げし、エンジンを調べてもらうとオイルクーラーの海水経路の腐食が進み、その部分に機走時のオイルの圧力がかかり破損したのだろうとのこと。

「人間で言うと血管の硬化が進んで動脈瘤が破裂したようなものですか。父も高齢ですので、フネの世話は私が進んでやりますし、エンジンはよく見ていたんです。ただそこまでメカに詳しいわけでもないので陸揚げ後に海水経路の洗浄まではしていませんでした」

天候が許せば週末はマリーナに来て、一人で〈Freedom〉を出すこともあるという真帆さん。稼働が多ければそれだけ様々なトラブルにも遭うことにもなるが、一つ一つが良い経験になっているという。

「オイルクーラーの時もそうでしたが、とにかくエンジン音には気を付けるようになりました。どれくらい回せばどんな音がするというのを覚えておいて、少しでも違和感を感じたら確かめる。大抵それで大事になる前に対処できるようになりました。でも元々が古いフネですし、ここを直しても、次はまた違うところに不具合が出るというのが現状です。今回もお世話になりましたし、うちのヨットライフにはBANは必須のシステムですね」

Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.16 真澄丸

真澄丸が係留されている船形漁港。館山湾の北部、大房岬の付け根にある港だ

東京湾の浜金谷港沖でドライブのトラブルに見舞われた島田建樹さんの救助に対応したレスキューステーション（RS）は、千葉県館山市の真澄丸だ。プレジャーボートの民間救助サービスであるBANは、協力を得られるマリーナやその他様々な海事従事者にRS業務を委託しており、館山の船形港で遊漁船業を営む真澄丸もそのひとつとなる。

実は救助された島田さんも、以前客として利用したことがあるという真澄丸は、オニカサゴ（イズカサゴ）専門というマニアックな釣り船で、船長を務めるのはこの道30年の髙橋 忠さんだ。ちなみに遊漁船業の前はウインドサーフィンのショップ（競技者としてもほぼ日本における草分け）を経営し、さらにそれ以前はゼネコンの猛烈社員だったという振れ幅の大きな人生を送ってこられた方である。

髙橋さんがBANのRSを引き受けたのは10年ほど前のことだ。前任者は氏が親しくしていた同業者で、高齢による引退の際、信頼の置ける船長ということで後釜として髙橋さんに白羽の矢が立てられたという経緯がある。

「24時間サービスで、いつ出動要請が来るか分からない。正直、あまり乗り気じゃなかったんですがね（笑）。ただ、それまでも漁師仲間が沖で何かあったら助けに出ていますし、それがプレジャーボートだったとしても一緒。同じ

Rescue Boats

〈真澄丸〉

レスキュー艇として登録された〈真澄丸〉は4.9トンの和船でいすゞの430馬力を載せる。船齢もエンジンも年季が入っているが、まだまだバリバリの現役。5年前にオーバーホールをすませてすこぶる調子は良い

真澄丸船長の髙橋　忠さん。東京生まれで、ゼネコン勤務からウインドサーフィンショップ経営を経て、現在の遊漁船業という異色の人物

真澄丸の船宿。大型のオニカサゴ専門というマニアックな釣り船のため、お客はほとんどが常連さんとのこと

室内には所狭しと釣果の写真が飾られている。中にはウインドサーフィン全国大会のメダルなども

数釣りではなく、大物オニカサゴにこだわり〝鬼閃流〟家元を自認。時には2.5キロを超えるような幻サイズも上がるという

海でフネに乗っているんだからね。BANの人の熱い気持ちというか、是非とも海の安全をという思いも分かるし、引き受けることにしました」

　前任者から引き継いだ担当エリアは、内房の著名寄港地でもある保田から房総半島の南端、白浜までの海域だ。ちょうど東京湾湾口部の浦賀水道にあたり、近くには航路も設定され大型船の往来も激しく、プレジャーボートの数も多い世界有数の海上交通路として知られている。

　それだけに真澄丸への救助要請も割りに頻繁だ。平均すると年間に4～5回程度、昨年は特に多く8回もの出動となった。理由として最も多いのは定置網に引っかけてというパターン。この場合漁業者に連絡して対処するために、救助には時間がかかる。そのほか沖での絡網も少なくない。こちらは漂流のリスクがある。

「プレジャーのトラブルが多いとは思うけど、そうは責められないな。注意できるのは、あまり岸寄りを走らないようにとかそれくらい。もちろん機関整備とかは当たり前だけど、注意していても想定外のことは起こるもので、それは漁師だって同じ。困ったときはお互い様なんだから、何かあったらBANを通じて助けを呼んで欲しいね」

Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.17 (株)富士ボーティング 浦安マリーナマリンサポート

東京湾湾奥に位置する浦安マリーナ。全艇陸置き保管だが、ビジター用&一時係留用のポンツーンも完備

東京湾の最奥部、旧江戸川の河口付近から分岐する人工河川の見明川に面した浦安マリーナは、都心部からすぐという立地の良さと、充実した施設・設備が魅力のアーバンマリーナだ。

保管隻数が約240隻と、東京湾では最大規模の陸置き型保管施設となる同マリーナだが、それらの修理やメンテナンスを担っている富士ボーティング浦安マリーナマリンサポート(以下マリンサポート)が、今回紹介するレスキューステーション(RS)である。

スタッフ6名はメカニックで、シーズン前ともなると保管艇はもちろん、近隣の係留艇なども持ち込まれて各人作業に忙しくなるが、ひとたびROCを通じて救助要請があると、大抵マリーナのボート免許教室講師も務める湊谷倫太郎さんが中心となり融通の利く人員2～3名でレスキュー出動することになる。

マリンサポートのRSとしての出動実績は平均して年間10件ほど。葛西臨海公園沖の三枚洲もマリーナからほど近く、通年ボート・ヨットともに浅瀬への乗り上げ事故が多い。また、年式の古いフネが増えていることもあってか、最近はドライブ周りの故障も増えているという。さらに春～初夏の時期は、久しぶりに出航というオーナーが多いため、やはりエンジントラブルやバッテリー上がりなどが目立つよ

浦安マリーナにおける修理・メンテナンスサービスを担う富士ボーティング浦安マリーナマリンサポートがRSを兼務

ハイシーズン直前の6月とあって、工場内には数々のエンジンが持ち込まれ、メンテナンスを受けていた

Rescue Boats

〈トップラン〉（ヤンマー・トップランFX24）

レスキュー艇として登録されている〈トップラン〉シンプルなセンターコンソール仕様の船外機艇だが、大馬力を搭載したパワフルな走りで、緊急出動時には大活躍している

24フッターながら300馬力船外機を搭載し、現場に素早く駆けつける

レスキュー出動することの多い湊谷倫太郎さん。メンテサービスのほか、ボート免許教室の講師の顔も

うになる。

「野田さんの〈Freedom〉の場合はオイルクーラーでしたが、とにかく冷却系のウォータージャケットは迷路みたいに複雑な形をしているので、塩水が残っているとやっかいです。暑い時期はすぐ乾燥して結晶化し、それを繰り返すと海水の成分がゼリー状になって経路にこびりつくんです。そうなるとエンジンをかけて検水口から水は出ていても、経路が直接海水に触れないことになるので十分エンジンを冷やせない。低速なら大丈夫だけど、回転を上げるとオーバーヒートしてしまうというのがよくあるパターンですね。帰港後の水洗いは怠らないようにお願いしたいですね」

そう説明するのはマリンサポートのセールス＆サービスフロントの小林清さん。

「メンテナンスサービスを提供しているものとして言わせていただくと、日常的な点検と、毎年消耗品をきちんと交換していただいていれば、あまり不具合が起こることはないと思います」（小林さん）

「ただ、いくら気を付けていても海では避けられないトラブルもありますから、有事の際には躊躇せずにBANにご連絡いただきたいですね。私たちがすぐに向かいますので、できるだけ落ち着いてお待ちいただければと思います」（湊谷さん）

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
※所要時間は救助要請から会合までの時間。

No.1 ドライブ　チルトダウンせず

木更津防波堤西灯台
［船種］MB　［所要時間］20分
木更津防波堤西灯台から115°約0.2マイルの海上

［処置概要］ ■13:15 千葉県所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障（チルドダウン不能）により、航行不能となり救助を求めてきた。 ■13:20 千葉県所在RSに救助出動を依頼。 ■13:23 該船に救助船手配済みを連絡。 ■13:25 RS所有救助船が、係留マリーナから出動。 ■13:35 該船と会合、曳航準備。 ■13:45 会員艇係留マリーナに向け、曳航開始。 ■14:10 救助船マリーナ着、救助完了。
（救助料 31,500円 BAN会員のため無料）

No.2 エンジン　オーバーヒート

安芸絵の島灯台
［船種］CY　［所要時間］61分
安芸絵の島灯台から284°約0.9マイルの海上

［処置概要］ ■13:57 広島県ボートパーク係留会員艇CY～ROCへ、上記位置付近で機関故障（オーバーヒート）により航行困難になり、救助を求めてきた。 ■14:11 広島県所在RSに救助出動を依頼。 ■14:13 該船に救助船手配済みを連絡。 ■14:41 RS所有救助船が係留地から出動。 ■14:58 該船と会合、曳航準備。 ■15:08 広島県ボートパーク向け曳航開始。 ■16:16 救助船係留地着、救助完了。
（救助料 44,000円 BAN会員のため無料）

No.3 夜間　浅瀬に座洲

揖斐川口灯台
［船種］MB　［所要時間］138分
揖斐川口灯台から35°約1.7マイルの海上

［処置概要］ ■21:23 名古屋港所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、浅瀬に座洲し航行不能となり、救助を求めてきた。海上保安庁118番への通報を指導。 ■21:35 管轄管区海上保安本部運用司令センターに、状況等を連絡。 ■22:07 愛知県所在RSに救助出動を依頼。 ■22:10 該船に救助船手配済みを連絡。 ■23:15 RS所有救助船が、係留地から出動。 ■23:41 救助船から、該船と会合したが、該船は既に自力離洲しており、また自力航行可能であることから該船船長了解のうえ、救助を完了し基地帰投する旨の連絡あり。ROC了承。 翌日■00:10 救助船係留地帰着。
（救助料 107,250円 BAN会員のため無料）

No.4 ヨット　座洲　念のため救助艇2隻出動

吉田港豊岡東防波堤灯台
［船種］CY　［所要時間］68分
吉田港豊岡東防波堤灯台から220°約1.4マイルの海上

［処置概要］ ■09:12 愛知県所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて乗揚げにより航行不能となり、救助を求めてきた。 ■09:47 愛知県所在RSに救助出動を依頼。同社了承。なお、浅所での救助作業となるため、不測の事態に備え、船外機推進の救助船「A号」及び「B号」の2隻を現場に向かわせるとのこと。ROC了承。 ■09:55 該船に、救助船手配済みを連絡。 ■10:00 RS所有救助船「A号」及び「B号」が、係留地から出動。 ■10:20 救助船「A号」から、該船と会合、該船が自然離洲するまで救助船「B号」とともに現場付近にて警戒監視にあたるとの連絡あり。ROC了承。 ■10:55 救助船「A号」から、該船は自然離洲し自力航行可能な状態であるが、浅所海域を出域するまで引き続き警戒監視に当たるとの連絡あり。ROC了承。 ■11:30 救助船「A号」から、該船は浅所海域を出域し、通常航行可能な状態となったとの連絡あり。ROC了承。 ■11:35 該船に状況確認したところ、「浸水もなく機関も正常に運転できることから、自力航行により救助要請を解除する」旨の連絡あり。ROC了承。 ■11:40 救助船「A号」に、該船船長の了解を得たので救助船「B号」とともに救助完了とする旨を連絡。救助船「A号」及び「B号」救助完了のうえ、基地帰投する旨の連絡あり。ROC了承。 ■12:00 救助船「A号」及び「B号」、愛知県係留地帰着。
（救助料 104,500円 BAN会員のため無料）

No.5 浅瀬抵触　プロペラ破砕

牛窓港灯台
［船種］MB　［所要時間］66分
牛窓港灯台から115°約1.1マイルの海上

［処置概要］ ■11:58 岡山県所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて航走中、プロペラが暗礁に抵触して破砕したため航行不能となり、ホームポートへの曳航救助を求める。 ■12:10 岡山県所在RSに救助出動を依頼。 ■12:12 該船に救助船手配済みを連絡。 ■12:28 RS所有救助船が係留地から出動。 ■13:04 該船と会合（34-36.375 N 134-11.567 E）、曳航準備。 ■13:06 曳航開始、会員艇係留地へ向かう。 ■14:00 係留地着、救助完了。 ■14:15 救助船、係留地帰着。
（救助料 115,500円 BAN会員のため無料）

No.6 早朝　自船係留ロープ絡む

神戸和田三崎防波堤灯台
［船種］MB　［所要時間］81分
神戸和田三崎防波堤灯台から343°約1.1マイルの海上

［処置概要］ ■05:49 兵庫県所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害（自船係留ロープをプロペラに絡める）により航行不能となり、救助を求めてきた。なお、解索出来ない場合には、修理のため最寄りの港への曳航を希望。ROC了承。 ■06:20 兵庫県所在RSに、救助出動を依頼。 ■06:25 該船に救助船手配済みを連絡。 ■06:40 RS所有救助船が、係留地から出動。 ■07:10 救助船から、該船と会合、警戒監視しつつロープの解索指導にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■07:54 救助船から、該船に絡まったロープは、完全に解索出来ないため、最寄りの港向け曳航開始する旨連絡あり。ROC了承。 ■09:20 港着、救助完了。 ■10:00 救助船、係留地帰着。
（救助料 113,850円 BAN会員のため無料）

No.7 海上保安庁と連携

野間埼灯台

［船種］**MB**　［所要時間］**141 分**

野間埼灯台から343°約1.8マイルの海上

［処置概要］ **■08:19** 愛知県所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、定置網に絡網し航行不能となり、救助を求めてきた。なお、海上保安庁には、通報済みとのこと。ROC了承。 **■08:30** 管轄管区海上保安本部運用司令センターに該船の状況を連絡。なお、管轄下の基地が対応するとのこと。ROC了承。 **■08:35** 管轄下基地に該船の状況を連絡。なお、巡視艇が間もなく出動する旨及び既に網元へは連絡済みとの連絡あり。ROC了承。 **■09:20** 愛知県所在RSに救助出動を依頼。 **■09:25** 該船に救助船手配済みを連絡。 **■10:05** RS所有救助船が、係留地から出動。 **■10:10** 該船から、現在網元により解網作業を実施中で、巡視艇が付近警戒監視にあたっている旨の連絡あり。ROC了承。 **■10:20** 該船から、解網作業が終了したが、推進器損傷により自力航行不能のため、巡視艇により会員艇係留地に向け、曳航されている旨の連絡あり。ROC了承。 **■10:25** 救助船へ、該船は現在巡視艇により会員艇係留地に向け曳航中なので、会合したら引継いで曳航願いたい旨を連絡。救助船了承。 **■10:40** 救助船から、該船と会合（34-48.214 N　136-49.966 E）、これより巡視艇から該船を引継ぎ曳航の準備にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 **■10:45** 救助船から、引継ぎを完了し会員艇係留地に向け、曳航を開始する旨及び巡視艇は、警戒伴走にあたっている旨の連絡あり。ROC了承 **■11:45** 会員艇係留地着、救助完了。 **■11:50** 管轄下基地に救助完了を連絡。 **■12:50** 救助船、係留地帰着。

（救助料　152,900 円　BAN会員のため無料）

No.8 夜間不慣れな港　入港支援

香々地灯台

［船種］**CY**　［所要時間］**37 分**

香々地灯台から30°約1マイルの海上

［処置概要］ **■17:28** 兵庫県所在係留会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて大分県停泊港向け風弱く機走中、同港入港が日没後になってしまうので、夜間入港不安なため、停泊港への曳航救助を求めてきた。 **■17:38** 大分県所在RSに救助出動を依頼。 **■17:40** 該船に救助船手配済みを連絡。 **■17:48** RS所有救助船が、係留地から出動。 **■18:05** 該船と会合（位置：33-41.919N 131-32.187E）、曳航準備。 **■18:10** 停泊港向け曳航開始。 **■18:56** 停泊港着、救助完了。 **■19:15** 救助船、係留地帰着。

（救助料　99,000 円　BAN会員のため無料）

No.9 夜間　バッテリー上がり

横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台

［船種］**CY**　［所要時間］**64 分**

横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台から59°約0.2マイルの海上

［処置概要］ **■20:11** 神奈川県所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて、蓄電池過放電により航行困難となり、救助を求めてきた。 **■20:14** 神奈川県所在RSに、救助出動を依頼。 **■20:16** 該船に救助船手配済みを連絡。 **■20:45** RSが、定係地から出動。 **■21:15** 救助船から、該船と会合した旨、及び該船は機関再起動し自力航行可能となったが、航行不安により会員艇係留地まで警戒伴走開始する旨の連絡あり。ROC了承。 **■21:45** 会員艇係留地着。救助完了。 **■22:15** 救助船、定係地帰着

（救助料　61,050 円　BAN会員のため無料）

No.10 舵　ワイヤー切れ

大井港第一号防波堤灯台

［船種］**MB**　［所要時間］**137 分**

大井港第一号防波堤灯台から38°約1.1マイルの海上

［処置概要］ **■07:33** 愛知県係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて舵故障（舵のワイヤー切れ）により航行不能となり投錨のうえ救助を求めてきた。なお修理可能なマリーナへの曳航を希望。 **■07:40** 愛知県所在RSへ救助出動及び受入れを依頼。 **■07:41** 該船に救助船手配済みを連絡。 **■09:10** RS所有救助船が係留地から出動。 **■09:50** 該船と会合、曳航準備。 **■10:00** マリーナ向け曳航開始。 **■11:40** マリーナ着。救助完了。

（救助料　113,300 円　BAN会員のため無料）

No.11 夜間　燃料欠乏

横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台

［船種］**MB**　［所要時間］**81 分**

横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台から28°約1マイルの海上

［処置概要］ **■21:45** 神奈川県所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、燃料欠乏により航行不能となり救助を求めてきた。 **■21:52** 神奈川県所在RSに救助出動を依頼。 **■22:05** 該船に救助船手配済みを連絡。 **■22:39** RSが係留地から出動。 **■22:59** 該船と会合、曳航準備。 **■23:05** 会員艇係留地向け曳航開始 **翌日■00:05** 会員艇係留地着、救助完了。 **■00:40** 救助船、定係地帰着。

（救助料　97,350 円　BAN会員のため無料）

No.12 夜間絡網　乗員移送

東京木材投下泊地防波堤西灯台

［船種］**MB**　［所要時間］**57 分**

東京木材投下泊地防波堤西灯台から82°約6.2マイルの海上

［処置概要］ **■18:34** 関東所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、のり網に絡網し航行不能となり救助を求めて来た。海上保安庁118番への通報を指導。 **■18:47** 管轄管区海上保安本部運用司令センターから、該船より118番に通報があった。BANは救助船を手配するのかとの連絡あり。現在RSへ出動要請中である旨回答。 **■18:50** 関東所在RSに救助出動を依頼。 **■18:57** 管轄管区海上保安本部運用司令センターへ、救助船を手配し、現場着予定は19時15分頃である旨連絡。管轄管区海上保安本部運用司令センター了承。管轄海上保安部に対応を指示した旨回答あり。 **■19:00** RS所有救助船が、係留地から出動。 **■19:01** 海上保安部へ、救助船が、19時15分頃現場着予定である旨を連絡。同保安部から現在のり網の所有者を確認中との回答あり。 **■19:31** 救助船から、19時30分該船と会合、付近の安全な海域で洋上待機する旨の連絡あり。ROC了承。 **■19:35** 海上保安部へ、救助船が19時30分現場到着した旨を連絡。海上保安部から、のり網所有者の乗船した網元の漁船が20時過ぎに現場到着予定。なお、巡視艇を19:10出港させ現場に向かわせている旨の回答あり。 **■20:28** 救助船から、20時10分頃網元の漁船が現場到着、海上保安部職員が同漁船に同乗し、現場で絡網状況の確認作業中である旨の連絡あり。 **■20:51** 海上保安部から、本日解網作業は困難につき網元の了解を得て、のり網に船固めし一旦作業を終了する旨の連絡あり。 **■21:20** 救助船から、乗員3名を救助船に移乗させ、これより会員艇係留マリーナ向け乗員移送を開始する旨の連絡あり。ROC了承。 **■21:50** マリーナ着、乗員移送終了、救助完了。 **■23:00** 救助船、係留地帰着。

（救助料　265,650 円　BAN会員のため無料）

スマホアプリ『new pec smart』で乗揚げ事故を減らそう

航海支援アプリ『new pec smart』「アラート機能」の実証実験を実施

協力＝(株)マップル・オン

航海前には必ず海図をチェック

みなさん、ボートやヨットでクルージングやボートフィッシングをされる際は、航行エリアの海図を事前に確認していますか? 海図には、浅瀬を表す等深線、暗岩・洗岩・干出岩などの危険個所、漁具定置網など、様々な危険個所・危険エリアが記載されています。

大切な愛艇で事故を起こさないためにも、必ず出航前に海図をチェックしていただきたい。

なお、日本海洋レジャー安全・振興協会が運営する会員制レスキューサービス「BAN」に届く救助要請の多くは、機関故障、推進器障害、蓄電池過放電、乗揚げ(浅瀬・漁具へ乗揚げ)が上位を占めている。

浅瀬等への接触による推進器障害と乗揚げを合わせると約20%となり、これらは事前の海図の確認や、現地でのワッチにより防げた事故ではないか?と言える。

海図の確認に最適なツールが登場

近年では(一財)日本水路協会(JHA)が発行する航海用電子参考図「new pec」のデータを採用したGPSプロッタが多数販売されているが、自宅で出航計画や海図の事前確認に最適なツールとして(株)マップル・オンが開発・販売する航海支援アプリ『new pec smart (ニューペックスマート)』があるのはご存じだろうか?

この『new pec smart』は、航海用電子参考図「new pec」のデータを間引き無しで採用しており、日本小型船舶検査機構(JCI)による沿岸小型船舶における法定備品(海図の代替設備)として認可されている事から、国内において最も信頼のおけるモバイル版チャートツールと言えるだろう。

新たに「アラート機能」を搭載予定

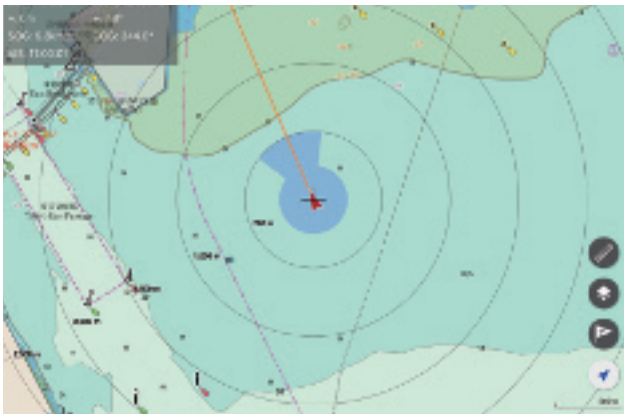
現在、(株)マップル・オンでは、『new pec smart』の新機能として「アラート機能」の開発を進めており、その「アラート機能」の種類・概要は、下表のとおりとのこと。

一部を具体的に紹介すると、「BAN」に救助要請が多い推進器障害・乗揚げ事故を防止するための「浅瀬アラート」については、予め設定している安全等深線(2m、5m、10m)の水深(等深線)に接近した場合に発せられるアラートで乗揚げ防止に繋がる。

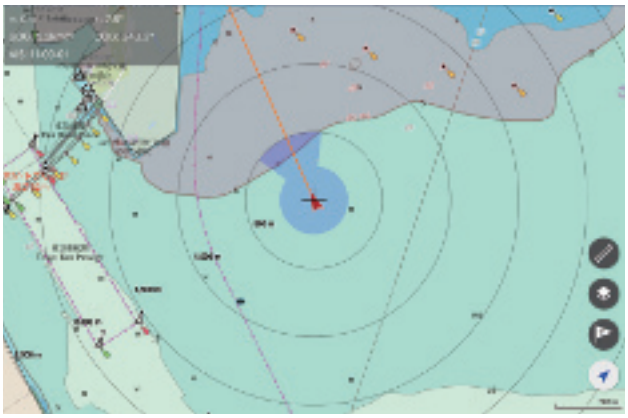
また、「危険箇所接近アラート(定置網含む)」については、『new pec smart』に表示されるマップデータのうち、暗岩・洗岩・干出岩などの浅い岩場、塔・やぐら、杭やその他の孤立危険物、サンドウェーブや急潮・波紋・激潮、渦流など航行に注意が必要なエリアなどが接近した場合に発せられるアラートで、事故やトラブル防止に繋がる。

アラート機能(予定)	概要
浅瀬アラート	安全等深線に設定された浅瀬への接近に対するアラート
他船接近アラート	AISなど他船の接近に対するアラート
危険箇所接近アラート	定置網・暗岩などの危険箇所への接近に対するアラート
走錨アラート	投錨地点から走錨した際のアラート
ルート離脱アラート	ナビゲーション中のルートから離脱した際のアラート

① 浅瀬（三枚洲付近）に対する浅瀬アラート

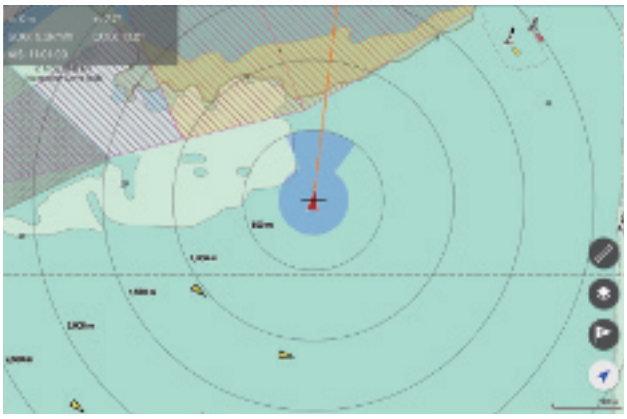


乗揚げ事故の多い三枚洲付近、水深5mの等深線に接近した時の「注意喚起」表示。同時に「前方に浅瀬が接近しています。速力を落として海図を確認してください。」と音声案内もされる。

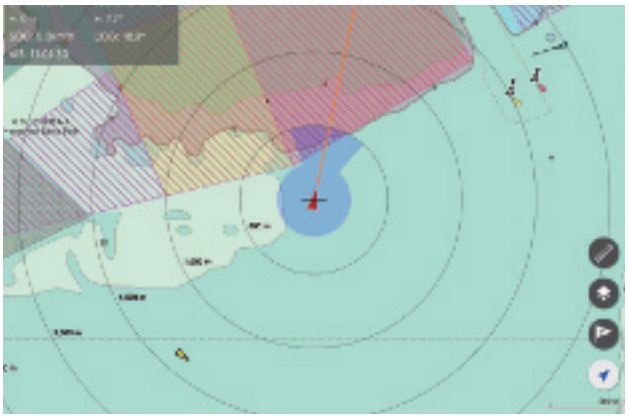


さらに浅瀬に接近し、水深5mの等深線がアラート範囲に入った時の「警告」表示。同時に「浅瀬に接近、浅瀬に接近!すぐに停船、すぐ停船!」と音声案内もされる。

② 定置網（三番瀬付近）に対する危険箇所アラート

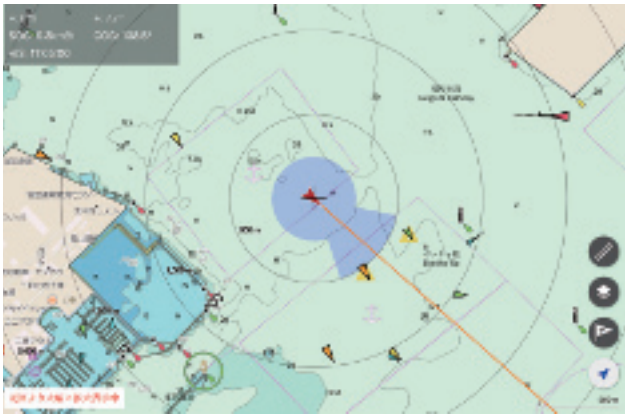


乗揚げ事故の多い三番瀬付近、漁具定置網に接近した時の「注意喚起」表示。同時に「前方に定置網が接近しています。速力を落として海図を確認してください。」と音声案内もされる。

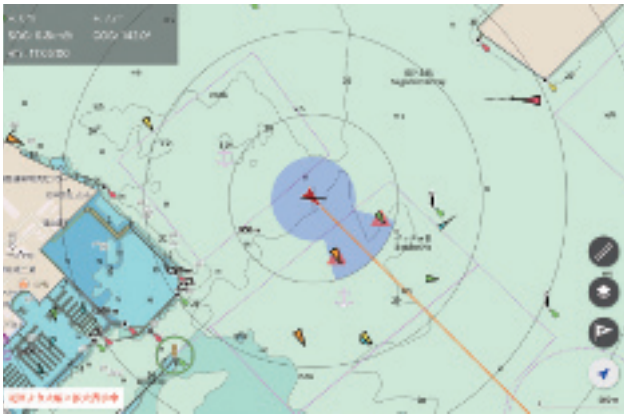


さらに漁具定置網に接近しアラート範囲に入った時の「警告」表示。同時に「定置網に接近、定置網に接近!すぐに停船、すぐ停船!」と音声案内もされる。

③ AIS情報に対する他船接近アラート

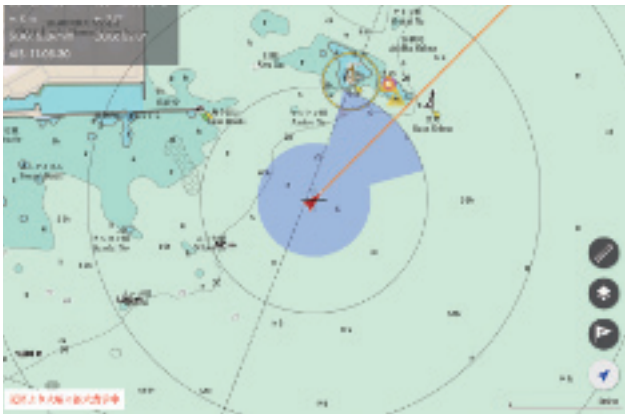


他船（AIS情報）に接近した時の「注意喚起」表示。同時に「前方に他船が接近しています。速力を落として周囲を確認してください。」と音声案内もされる。

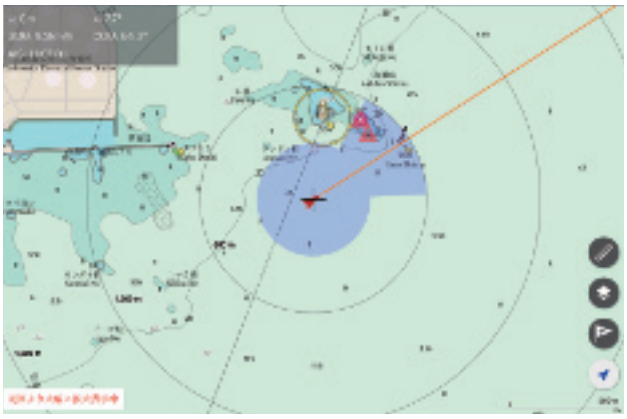


さらに他船（AIS情報）に接近しアラート範囲に入った時の「警告」表示。同時に「他船に接近、他船に接近!すぐに停船、すぐ停船!」と音声案内もされる。

④ 孤立危険物などに対する危険箇所接近アラート



孤立危険物など接近した時の「注意喚起」表示。同時に「前方に危険箇所が接近しています。速力を落として海図を確認してください。」と音声案内もされる。



さらに孤立危険物などに接近しアラート範囲に入った時の「警告」表示。同時に「危険箇所に接近、危険箇所に接近!すぐに停船、すぐ停船!」と音声案内もされる。

さらに、AIS情報を利用して、船舶同士の衝突事故を防止する「他船接近アラート」のほか、走錨時やルート離脱時のアラートなどにも対応予定だ。

なお、この「アラート機能」は、年4回更新されるJHAの「new pec」データに対して検知を行う仕組みのため、常に最新の海図データに対して検知を行う事になるのも安心材料のひとつだ。

今回、当協会が所有する試験艇を使用し、ひと足先にプロトタイプ版で実証検証を行ってきたので、いくつか事例を紹介しよう。

乗揚げ事故が多いエリアで検証

今回の実証実験では、「BAN」への救助要請も多い三枚洲（浅瀬）・三番瀬（漁具定置網）で「アラート機能」が正常に動作するか?を確認すべく、多摩川から羽田空港沖を通り、途中でAIS情報に対する「他船接近アラート」や「危険箇所接近アラート」を確認しながら、三枚洲・三番瀬付近に向かった。

三枚洲・三番瀬付近は非常に浅くなっており、杭も見えづらいため、十分に注意しながら実証実験を行ったところ、開発中の「アラート機能」は、十分に使える機能であった。

しかしながら、(株)マップル・オンとしては、バッテリー消費への影響や、非表示の要素に対する対策などを強化すべく、引き続き開発を進めている。

音声による警告がわかりやすい

搭載予定の「アラート機能」は、一般的なブザーによる注意・警告ではなく、音声による注意・警告のため、直感的に回避行動に移れる事が最大の特徴だ。

具体的には、例えば浅瀬に接近した際には、まず「前方に浅瀬が接点しています。速力を落として海図を確認してください。」と注意喚起が行われた。

さらに浅瀬に接近し、乗揚げの可能性がある場合には「浅瀬に接近、浅瀬に接近!すぐに停船、すぐに停船!」と音声による警告に加え、バイブレーション・フラッシュライトなどによる様々な方法で警告してくれるのでとても安心だ。

また、音声案内については、モバイルアプリという特性を活かし、Bluetooth接続による外部スピーカーを通じての注意喚起・警告も可能としているため、波切音・風切音などの騒音の中でも安心して利用できる設計になっている。

事故防止には欠かせないツールに

最後に、実証実験を行った結果を総括すると、まず、プレジャーボートにおける事故防止に一翼を担うことは間違いないだろう。

何故なら、冒頭でも紹介したように、『new pec smart』にはJHAが発行する「new pec」データを搭載し、JCIに沿岸小型船舶における法定備品(海図の代替設備)として認可を受けた国内唯一のスマートフォンアプリという点だ。

そして、今後新たにに自船位置(GPS情報)を中心に「new pec」データで危険検知を行う「アラート機能」が搭載されれば鬼に金棒、プレジャーボートに『new pec smart』と言えるのではないか? と思う。

さらに「new pec」データは年4回の更新に対応しているため、常に新しい海図データで危険検知を行うというのは、オーナーにとってこれ以上の安心・安全に繋がるツールは無いのではないか? と考えている。

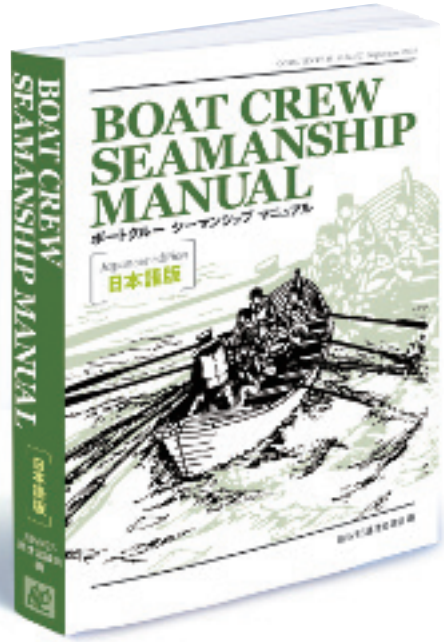
「アラート機能」については、7月頃のリリースに向けて、現在、(株)マップル・オンで鋭意開発中であるが、『new pec smart』はチャートアプリとして使えるので、まずはお持ちのスマートフォン・タブレットで試していただきたい。

[詳しくはこちら]
株式会社マップル・オン
航海支援アプリ『new pec smart』
https://mapple-on.jp/products/newpecsmart/

BOOKS 新刊書籍

BOAT CREW SEAMANSHIP MANUAL

ボートクルー シーマンシップ マニュアル



米国沿岸警備隊（United States Coast Guard：USCG）の
任務を遂行する上で必要となる小型船舶の運航法と手順を邦訳。
艇長の責任、ボートの特性や操船方法、気象海象から、
傷病時の応急処置、海中転落者の救助方法や曳航方法に至るまで、
小型船舶の運航に必要な多岐にわたる内容を網羅。
スキルアップを図りたいアマチュアボーターから、現場で働くプロフェッショナルまで、
小型船舶に関わるすべての人々にとって有益な、
ボート免許取得後に実践で必要となる知識と情報を満載した一冊。

編＝JBWSS連携協議会

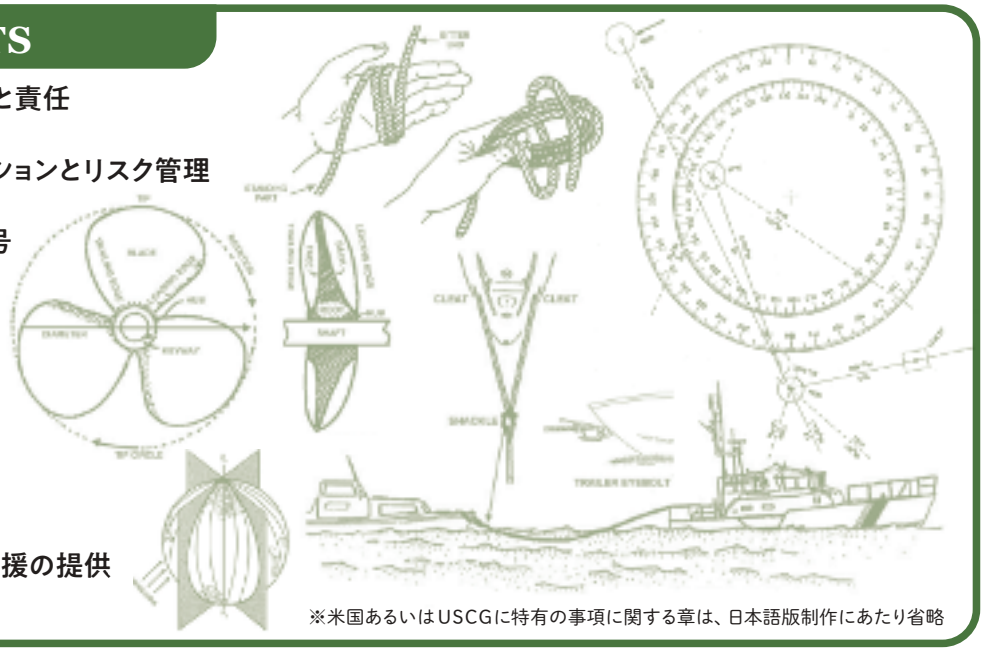
JBWSSとは?

Japan Boating & Water Safety Summit（JBWSS）は、米国で毎年開催されている水難および小型船の海難事故防止を目的とした会議「International Boating and Water Safety Summit（IBWSS）」の日本版として始まったもの。水上安全と安全運航をテーマとして、舟艇及び水上安全等にかかわる団体が集い、情報の共有や効果的な連携と協働により、さらなる水難及び海難の防止と安全対策の向上を図ることを目的に、2016 年から年に1回、このテーマを扱う国内唯一の官民一体となったイベントを開催している。

定価：2,750円（税込）
A4判／464ページ
ISBN 978-4-8072-3308-3

CONTENTS

Chapter 1. ボートクルーの任務と責任
Chapter 3. クルーの身体要素
Chapter 4. チームコーディネーションとリスク管理
Chapter 5. 応急手当
Chapter 6. 生存用具と火炎信号
Chapter 7. マリンスパイキ術
Chapter 8. ボートの特性
Chapter 9. 復原性
Chapter 10. ボートの操縦
Chapter 12. 気象と海洋学
Chapter 14. 航法
Chapter 16. 海中転落者の救助
Chapter 17. 曳航
Chapter 18. 防火、救助および支援の提供
Chapter 20. 荒天時の補足事項



※米国あるいはUSCGに特有の事項に関する章は、日本語版制作にあたり省略

お申し込み・お問い合わせは

舵社 販売部
Kazi
発行／舵社

〒105-0013
東京都港区浜松町 1-2-17 ストークベル浜松町 3F
直通 TEL.03-3434-4531 FAX.03-3434-5860
http://www.kazi.co.jp

お申し込みは下記の方法で

本書のご注文はAmazonまたは舵社までお願いします。
●システムKAZI会員の方は電話もしくはFAXでお申し込みください（会員番号をお忘れなく）。
●クレジットカード（UC、DC、VISA、JCB、AMEX、日本信販）ご利用の方は電話もしくはFAXでお申し込みください（カード番号／有効期限をお忘れなく）。 ●その他の方は代金引換か郵便振替（00110−9−25521）にてご注文ください。代金引換の場合は900円の手数料がかかります。

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。

ようこそ！海の駅

福井県大飯郡おおい町　うみんぴあ大飯海の駅

日本海の福井県と京都府に面する若狭の海は、クルージングやボートフィッシングを楽しむ格好の水域と言えます。「うみんぴあ大飯海の駅」は、スパや道の駅などの観光施設にも囲まれ、ビジターには魅力的なメニューが人気です。

日本海若狭湾、京都府と福井県にまたがる海岸線がエリアとなります。大阪、京都、滋賀、愛知、岐阜あたりのボート・ヨット愛好者にとってアクセスもよく、格好のマリンプレイエリアといえます。今回紹介する「うみんぴあ大飯海の駅」は、小浜湾の西奥の静かな水域を前にしたマリーナ。会場係留約104隻、陸上保管約70隻。22トンクレーン、サービス工場、充実したクラブハウスなどがウィークエンドに訪れるオーナーの憩いのスポットになっています。というのも、海の駅周辺には、スパ、ホテル、子ども家族館、エルガイアおおい、道の駅などのレジャー施設も多く、アフターボーティングを手軽に楽しめる条件が整っているからです。年間イベントしては年始めの「安全祈願祭」、夏の「大飯のスーパー大火勢」花火大会。加えてクルージングやヨットレース、釣り大会などで、保管艇オーナーの親睦を深めています。

豪快な花火を目の前で！（写真提供：おおい町観光協会）

22トンクレーンの後ろはクラブハウス

丹後半島伊根へクルージングも人気

釣ファン拡大に人気のイベントも多い

切り立つ断崖には観光スポット「蘇洞門」がある

海の駅に隣接する美しい砂浜は長井浜海水浴場（写真提供：おおい町観光協会）

[海の駅インフォメーション]

●（株）マリーナジャパン うみんぴあ大飯マリーナ

N 35° 29.184′　E 135° 38.200′

〒919-2107 福井県大飯郡おおい町成海1-16-2
TEL:0770-77-2410　http://uminpia-ohi-marina.marinajapan.jp
E-mail:u-ohi@marinajapan.jp
＊お問い合わせはマリーナHPのお問合せフォームからご連絡下さい。

■営業時間：4～6、9、10月 09:00～18:00　7、8月 09:00-18:00
（平日）08:00～19:00（土日祝）　11月-3月9:00～17:30　08:35～17:20
■定休日：（4月～10月）火曜日、（11月～3月）火・水曜日、年末年始
■ビジターバース：有（約6隻）
■利用制限：ジェットスキー（水上バイク）は不可。詳しくはご連絡下さい。
■利用料金：日帰り：フィート数により異なります。
宿泊：フィート数により異なります。詳しくはご連絡下さい。
■レンタルボート：あり（ヤマハマリンクラブシースタイル加盟店）
■アクセス：車の場合：舞鶴若狭道 小浜西ICから国道27号線を舞鶴方面に約10分。
電車の場合：小浜線若狭本郷駅からタクシーで6分。

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5年5月1日現在全国に177の海の駅が登録。
今回は福井県若狭湾に面する「うみんぴあ大飯（おおい）」海の駅と、
神奈川県三浦半島にある「こあじろ シーボニアマリーナ」海の駅を紹介します。

神奈川県三浦市　こあじろシーボニアマリーナ海の駅

関東の名門マリーナ「シーボニア」をベースに誕生しました「こあじろシーボニアマリーナ」海の駅は、三浦半島の先端小網代湾入り口にあります。リゾートマンションに囲まれ、水域約45隻、陸置き約200隻という規模を誇ります。

リビエラ・リゾートは三浦半島西岸の逗子、葉山、小網代を結ぶマリーナネットワークを築き上げ、各マリーナを「海の駅」に登録しました。その一つが名門マリーナ「シーボニア」に誕生した海の駅です。マリンレジャーを楽しむだけでなく、地域振興もメニューに入れ、隣接する「小網代の森」の自然環境保全や、一般ゲストも海へ親しむ機会としての「海へのアプローチ」イベントも開催。また周辺マリーナとの交流も進めるという、幅広い分野で「海の駅」としての魅力を発信しています。年間イベントも富士山を見ながらのヨットレースをはじめ、釣り大会も人気です。また、「リビエラ海洋塾」として一般児童や三浦市の小学生を対象にしたマリンスポーツ登竜門も好評を得ています。

リゾートマンションの目の前は美しい海。訪れるゲストへの贈りもの（写真提供：リビエラ）

相模湾を舞台にレベルの高いヨットレースも恒例イベント（写真提供：リビエラ）

[海の駅インフォメーション]

●こあじろ・シーボニアマリーナ海の駅
（リビエラリゾート）

N 35° 09.747′　E 139° 37.180′
〒238-0225 神奈川県三浦市三崎町小網代1286
TEL：046-882-1212　http://www.riviera-r.jp/seabornia/
E-mai：seabornia@riviera.co.jp
＊お問い合わせはマリーナHPのお問合せフォームからご連絡下さい。

■営業時間
　夏期：09:00～18:00　冬期：09:00～17:00
■定休日：冬季 火曜日
■ビジターバース：約10隻
■利用制限：事前に電話にてご予約ください
■利用料金：日帰り：9:00～17:00の間の4時間まで
　210円/ft クラブハウスレストラン5000円以上の
　ご利用で4時間まで無料
　宿泊：1泊 420円/ft
■レンタルボート：なし
■アクセス：車の場合：横浜横須賀道路「衣笠IC」→三浦縦貫道→
　三崎方面 油壺入口右折 5分
　電車の場合：京急三崎口駅下車→
　京急バス「シーボニア入口」下車3分
　またはタクシーで15分

SDGsの中で、小網代の森の環境保全活動も人気です（写真提供:リビエラ）

海を眺めながらのラグジュアリーな時間も人気です（写真提供：リビエラ）

海の民の祈り、初声町の「精霊流し」（写真提供：三浦市観光協会）

船博士
中村一朗太くん
小学校3年生でふね検初級合格

パソコンやスマートフォンを利用して
いつでも、どこでも、
どなたでも受験可能

船の文化検定

ふね検

オンライン初級開催!

船の文化検定ふね検がオンラインで受験できます。
ふね検オンライン初級はパソコンやスマートフォン、
タブレットなどでいつでもどこでも受験可能です。
ぜひ、この機会にチャレンジしてみてください。

船の文化検定

ふね検は、古くから生活と密接に関係し、わが国の発展に重要な役割を果たしてきた「船の文化」をメインテーマに大型・小型を問わず、検定内容に盛り込まれた海事に関する知識の習得を通じて海に対する興味を喚起し、国民の船や海に関する海事思想の普及を目的に創設しました。
ボート・ヨットなどプレジャーボートはもとより、小舟から大型船、商船、客船、帆船にいたるまで、船に関する歴史や文化、あるいは船を使った遊びなどについて楽しく学び、深く、幅広い知識を修得できる検定試験、それが「ふね検」です。学んで解いて、あなたも船博士の認定証を取得しましょう。

ふね検オンラインのお申し込み

開催期間

2023年7月1日～2023年8月31日

受験登録およびお申し込み期間

2023年6月26日～2023年8月27日

お申し込み方法

QRコードを読み取るか、下記のURLにアクセス、ふね検オンラインのホームページが表示されます。
トップページにある「ふね検オンライン初級を受験する」のボタンより受験者登録をおこなってください。

ふね検 オンライン 検索

https://funeken.jp

ふね検オンライン初級に関するお問い合わせは ふね検事務局

〒231-0005　神奈川県横浜市中区本町4-43　A−PLACE馬車道9F
Tel.045-228-3068　E-mail.info@funeken.jp

ふね検定オンライン初級の概要

クラス　受験資格　検定料金　合格基準
初級　どなたでも4,000円(税込)　**正解率70%以上**

お申し込み決済終了後に発行されるメールに受験専用のURLが記載されています。こちらにアクセスしていただき、受付完了メールにあるIDとパスワードを打ち込んでください。ログイン完了と同時に試験が開始されます。

試験時間 30分間　　**検定方法 50問**(四肢択一式)

科目　検定項目は、5大陸7大洋から、5教科7科目です。

船の歴史	(1)船の歴史・種類(日本編)・・・和船の変遷、世界の影響など (2)船の歴史・種類(世界編)・・・人類初の長距離移動用人工物から現代まで
船の文化	(3)船の文化・慣習・・・各種名称・呼称の謂れ、探検・レース記録、人物伝
船のしくみ	(4)船のしくみ・・・船型、艤装、動力、理論
船の運航	(5)船の運航・・・航海技術、道具の変遷など
船の遊び	(6)船を利用しての遊びの知識・・・トーイング、フィッシングなど (7)船を題材とした遊び・・・小説、映画、模型(帆船、ボトルシップ)

合格発表は

受験終了と同時に合否が表示されます。表示された合否は、
画面終了後は再度表示することができないので、
スクリーンショットなどで保存をお勧めします。
合格者には順次合格証(ふね検認定カード)を発送します。

ふね検会場受検も開催決定!

第20 回船の文化検定(初級)、第18回船の文化検定(中上級)

開催日：令和5年11 月12 日(日) 10：00 ～
開催地：例年通りになるよう、調整中

「ふね検問題集」で本番に向けて学習しよう!

船の文化検定 ふね検 試験問題集NEO

定価1,540円(税込)

「ふね検問題集」は、実際に試験に出題される問題を収載しています。各問題には解説が付いてるので、問題をまる覚えするのではなく、楽しく、理解しながら覚えられます。
こちらの商品は、全国書店にてお求めいただけます。
お近くの書店でお取り扱いがない場合は、書店でお取り寄せいただくか、舵社ホームページ よりご注文ください。

(株)舵社　書籍販売部　TEL.03-3434-4531

column 2

特定操縦免許について

平成15年6月以降に免許を新規に取得した方で、旅客船や遊漁船など人の運送をする小型船舶の船長になろうとする方は、通常の試験（小型船舶操縦士試験）の合格に加えて、小型船舶操縦者としての業務を行うに当たり必要となる海難発生時における措置、救命設備等に関する小型旅客安全講習を受講して「特定操縦免許」を取得する必要があります。

令和5年4月28日（金）の参議院本会議において「海上運送法等の一部を改正する法律案」が可決成立し、同年5月12日に公布されました。その改正には【船舶職員法及び小型船舶操縦者法の一部改正】が含まれており、「特定操縦免許」についても改正がなされています。ここではその主な部分について条文をピックアップします。

［船舶職員及び小型船舶操縦者法の一部改正］

※特定操縦免許関連

第二十三条の二

（略）

③ 特定操縦免許は、次に掲げる者について行う。

一 次条第一項第一号又は第二号に掲げる資格に係る操縦試験に合格し、かつ、発航前の検査、人命救助その他の事業用小型船舶の小型船舶操縦者としての業務を行うに当たり必要な事項に関する知識及び能力を習得させるための講習（以下「特定操縦免許講習」という。）であつて第二十三条の二十五の規定により国土交通大臣の登録を受けた者（次号、第二十三条の二十八及び第三十条第一号において「登録特定操縦免許講習機関」という。）が行うものの課程を修了した者

二 受けようとする資格の特定操縦免許と同一の資格に係る操縦免許を既に有し、かつ、特定操縦免許講習であつて登録特定操縦免許講習機関が行うものの課程を修了した者

第二十三条の三

（略）

③ 前項に定めるもののほか、国土交通大臣は、特定操縦免許を行う場合においては、国土交通省令で定めるところにより、特定操縦免許を受ける者の乗船履歴に応じ、小型船舶操縦者として乗船する事業用小型船舶の航行する区域についての限定（次項及び第二十三条の二十六第一項において「履歴限定」という。）をすることができる。

④ 前項の規定による履歴限定は、その特定操縦免許を受けている者の申請により、変更し、又は解除することができる。

令和4年4月23日、北海道知床沖で遊覧船“KAZUI”が沈没し、乗員乗客全員が死亡、行方不明者となる痛ましい事故が発生しました。こうした事故を背景として、旅客船の総合的な安全・安心対策を迅速に講ずることが必要とされ、この度の法改正につながりました。「特定操縦免許」についての改正は、船長の資質の向上を図ることがねらいです。新型コロナウイルス感染症は令和5年5月8日から5類感染症になり、今後レジャー産業が活況を呈していくことが予想されます。“安全・安心な遊覧船・遊漁船”に乗船していただくうえで、この度の改正は非常に重要であり、価値があるものであると言えるのではないでしょうか。

出典

(1) 国土交通省：小型船舶操縦免許の制度
https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn10_000006.html

(2) 参議院：議案情報
https://www.sangiin.go.jp/japanese/joho1/kousei/gian/211/meisai/m211080211042.htm

(3) 国土交通省：国会提出法律案
https://www.mlit.go.jp/policy/file000003.html

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。

全国

ボート免許試験会場めぐり

「試験会場めぐり」の第10回目は、兵庫県たつの市にある「ヤマハ藤田 オークマリーナ」です。マリーナについて、代表取締役の藤田忠久さんにお話を伺いました。

第10回 ヤマハ藤田 オークマリーナ

お客様と海をつなぐためのトータルマリンサービスをご提供

今年、設立59年とのことですが、設立当時のお話をお聞かせください。

藤田：株式会社ヤマハ藤田は1962年に設立されました。ヤマハ発動機の特約店としモーターサイクル事業を起点に事業開始、さらに1970年頃にマリン事業部を設立して事業領域を広げて活動し、半世紀にわたって現在に至ります。

国内においては最古クラスのボート販売・マリーナ企業で、このオークマリーナは1990年に竣工されました。

ヤマハ藤田のコンセプトを教えてください。

藤田：現在のコンセプトは、誰でも海に親しむことができる環境の整備から、海のルールやマナーの学習、ボートの乗船体験、ボートの所有まで、お客様のニーズに合わせて幅広いマリンサービスをご用意することを目指しています。初めてボートに乗る初心者や、ベテランのボート所有者、若い家族からシニア世代に至るまで、幅広いメンバーを歓迎し、人々が集まる事業を展開しております。また、マリーナにカフェをオープンし、マリーナユーザーだけでなく一般の方にも広く親しんでいただけるスポットとして定着化を図るなど、マリン文化の入口として積極的に取り組んでいます。

ヤマハ藤田オークマリーナ全景

藤田忠久社長

マリーナのセールスポイントについてお聞かせください。

藤田：マリーナにおいては、気軽に立ち寄ることができる雰囲気づくりが重要だと考えています。マリーナは会員など、特定の人しか活用できないイメージがありますが、オークマリーナには「カフェ・マリカ」が併設されており、一般の方が立ち寄っても十分に楽しめる空間となっています。広々とした店内は船をイメージしたデザインとなっていて、リラックスした時間を過ごせるようになっています。

また、弊社はアメリカのメジャーボートブランドであるリーガル社の正規販売ディーラーとして海外へ出向き、本場のユーザー、業界関係者と関わることで、国内トップクラスのサービスの提供を目指しております。

さらに、ボート免許教室にも力を入れており、eラーニングを用いた学科・

瀬戸内海クルージング

オークマリーナのスタッフ

実技試験対策や、最短1日で免許を取得できるカリキュラムを導入するなど、ボート免許取得における新たな魅力作りをしています。

明石市で起きた水上オートバイの危険操縦行為があって以降、世間の水上オートバイの見方が厳しくなっています。どうお考えですか。

藤田：事件以降、ゲレンデの封鎖、県の条例が改正され規制強化されるなど、水上オートバイにとって厳しい環境になっています。このような状況を改善するために、水上オートバイの免許取得者を送り出している立場として利用者に対するマナーやルールの指導をしています。また、海上保安庁や海洋レジャー協会、マリン事業者などの民間団体等、官民が連携しての合同パトロールなど、啓もう活動も行っています。このような活動を通して、今の状況をチャンスに変えていきたいと考えています。

今後の展望についてお聞かせください。

藤田：私どもは様々な方々の応援を受けて海洋事業に携わる企業へ成長できたわけですが、やはりその時々に受けたサポートが無ければ厳しかったかもしれません。今後、私たちが新しくこの世界に入ってくる人々をサポートをできればこんなに嬉しいことはありません。現在、子どもだけでなくそのご両親も参加できる、海への挑戦をバックアップする「マリンアカデミー」を海洋レジャー協会、B&G、行政の支援で開催できることは、私たちのやりがいであり喜びです。参加した彼らには経験したことを活かして、成長していってほしいと考えています。マリンスポーツが持っているライブ感と感動を通して、アカデミーがコロナで厳しくなった現状をブレイクスルーするような、そんな機会になればと思っていますので、毎年毎年少しずつ新しい試みを加えながら、より魅力的なものにできたらいいなと考えています。

cruising cafe marica

これからも「マリンライフをさらに安心・快適な経験に変える」ことを商品として具現化し、進化していく所存です。「日本の未来は海にある」と確信しています。

株式会社ヤマハ藤田 オークマリーナ店
〒671-1321 兵庫県たつの市御津町苅屋1131-1
TEL:079-322-8800
営業時間：9：00 ～ 19：00　定休日：火曜日
https://www.seasea.jp/

日本海洋レジャー安全振興協会関東事務所職員

めぐっち 小型船舶操縦士免許取ったって

はじめまして!
関東事務所入職3年目の
加藤恵です。
今回は小型船舶免許の取得に
挑戦した様子を
レポートします。

免許を取ろうと思ったきっかけ

私は好奇心旺盛で、趣味は旅行へ行って景色や温泉を楽しむことととその土地の美味しいものをたべること。目標は20代で47都道府県制覇です!

以前、当協会の紹介動画作成のため葉山へ撮影に行くことがありました。そのときに乗ったボートから見た富士山がとっても感動的で、海の上に浮かんだような富士山の景色は、今まで見たものとはまるで別物。その際、「家族や友達と一緒に見られたらいいな」と感じ、せっかくなら自分で操縦してクルーズに出てみたいと思いました。また、ボートでの遊びといえば釣りも定番ですよね。自分で操縦して釣りに行き、釣った魚を料理して食べている姿を想像するだけでも楽しそうです。

このような目的から、二級小型船舶操縦士の免許に挑戦することにしました。

学科の勉強

はじめてテキストを見たときは、試験までに覚えられるのか正直不安でした。

たくさんの標識や、エンジンの名前など聞き慣れない用語やカタカナだらけ。コック? キャブレター?? なんだか難しそう…。中でも、エンジン関係は覚えるまで時間がかかりそうと感じたので、覚えた名前や役割を口に出しながら勉強しました。新しい内容を覚えると、今まで覚えた知識が飛んでいくようで、毎日の復習が大変でした…（笑）

その中でも、海の世界の交通方法は勉強していてとても新鮮でした。今

までは、海には信号がないので「どんな交通ルールなんだろう?」と疑問に思っていましたが、船の種類によって優先順位が異なる航法など、陸上とは違う部分を知ることができて面白かったです! これからは海で船を見かけたら、どちらが保持船でどちらが避航船になるのか、自然と気に掛けてしまいそうです。自分で瞬時に判断できるようになりたいものです。

実技の練習

実は私、自動車免許を持っていないので、初めて自身で操縦したときは「これがハンドルを握る感覚なんだ!」と感動しました(笑)。徐々にスピード感にも慣れ、まっすぐ走れるようになると嬉しくなりました。ただ、進行方向を意識し過ぎると、周囲の安全確認がおろそかになることがあったので、そこは注意が必要でした。

練習で一番苦戦したのは3つのブイを通り抜けるスラローム、蛇行です。急いでハンドルを切ると小回りになってしまうことが多く「あ、またブイとの距離が近すぎた…」と後悔することがありました。なので、蛇行する前にどこを通るのかイメージして、ゆっくり大きく走行することを意識して練習をしました。逆に、周りからは「人命救助や離着岸が難しい!」と聞いて恐れていましたが、そこはやってみると何とかできました。もちろん、コツを掴むには時間がかかりましたが…!

ロープワークは、教えてもらった通りにやってみても初めはなぜか失敗ばかり。クリート止めは指2本に引っかけて練習ができると聞き、昼休みなど、合間を見つけては何度も練習しました。

試験〜合格!

試験当日はまさかの大雨。「練習のときはあんなに晴れていたのに!!」と何度も思いながら試験会場に向かいました。学科試験は始まるギリギリまでテキストと睨めっこ。わからないところに貼っていた付箋も段々と少なくなり、大丈夫! と自分に言い聞かせて試験に挑みました。

学科試験が終わると、いざ実技試験スタート。試験員の指示に従いながら周囲の安全確認を忘れずに…常にドキドキです。苦手意識のあった蛇行は、やはり本番でも思ったとおりには走行できず、今でも悔しさが残っています。ですが、落ち込む暇もなく次に気持ちを切り替えました。人命救助は風の向きを見て、ゆっくりとブイに近づき、なんと一発で救助成功。きっと安心して顔がほころんでいたと思います。着岸では、桟橋と平行に止めることができず、ボートフックを使って引っ張り…なんとか桟橋に近づけることができました。

何だかんだで試験はすべて終了。久しぶりにこんなに緊張しました。ですが、振り返ってみれば新しい知識だらけで何もかもが新鮮。試験勉強をしている間は、なんだか楽しい時間が過ごせました。そして心待ちにしていた合格発表。実技試験は自己採点ができないので、結果が分かるまでソワソワしていましたが、結果は無事に合格! 船長の仲間入りです。やったぁ!

＊

初めての挑戦で苦労したこともありましたが、それ以上に楽しい思い出がたくさんできました。

これから免許を使って何をしようかなとワクワクしています。いつか家族や友達を誘って海に出たい、なんて考えただけでも楽しみです。

第40回 横浜港
カッターレース参戦記

海の男を目指して入社した内田允。さらに海の男になれるように、船の文化検定チームの一員としてカッターレースに参戦しました!

結果をお知らせする前に、皆さん「カッター」をご存じでしょうか?

カッターとはオールを使って漕いだり、帆に風を受けて帆走したりする船のことです。日本では短艇と呼ばれ、昔から日本にあった船ではなく、外来船です。

18世紀ごろ、帆船の盛んな時代に搭載されたもので、現在のように港が整備されていない当時、沖合に投錨した帆船から港に物品や乗員を運ぶのに使用されました。また、帆船が事故を起こした際、乗員が避難するときにも使われました。この場合、救命艇の役割を果たします。

オールとは櫂のことで、櫂には2種類あります。人を支点として水をかいて進むパドルと、船に取り付け、そこを支点にして水をかくオールとがあります。ともにいったん水をかいた後、水面上に出して元の位置に戻して漕ぐ動作を繰り返します。

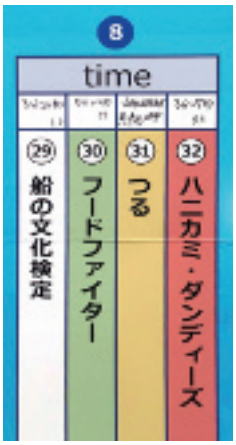
また、カッターでは艪を使いません。船の文化検定試験問題集NEOにも記載されていますが、漕ぐ際の櫂と艪の決定的な違いとして、櫂は漕ぐときにいったん水面上に出ますが、艪は水中に入れたまま漕ぎます。艪は、船に取り付けることはオールと同じですが、先端を水没させたまま左右に水を切るように動かします。水をかく個所は片面に膨らみがある飛行機の翼と同じ形をしており、動かすことで揚力が発生し、推進力を生み出します。

櫂は艪に比べてスピードを出せますが、長時間漕ぐには漕ぎ手の体力が必要です。一方、艪は、水の抵抗が少ないため負担が小さく長時間漕ぎ続けることができる推進具です。

カッターは全員のオールが同じように動かなければ、効率よくまっすぐ進みません。オールで海水をつかみ、とらえた海水をグッと引きます。さらに海水から離れ、オールを突き出します。この一連の流れを、カッターに乗るすべてのメンバーが揃えなければ進みません。

カッターは水産系の学校や、防衛大学校、海上自衛隊幹部候補生学校でも授業のなかの実習で扱われます。これは操船の基礎を学ぶほかに、海上での仕事に必要な責任感や協調性を身に付けられるため、実習で扱われます。

私が初めてカッターに出会ったのは、防衛大学校2学年のときでした。4月の末にカッター競技会が行われ、各中隊の2学年が1カ月かけて競技会に向けて訓練を行います。大学校内の学生は「カッター期間」と呼



左：満を持して、第40回横浜港カッターレースに参加
右：船の文化検定チームは予選1位

びます。その期間の思い出は数多くありますが、ここでは、訓練にまつわる思い出を紹介します。

当時、私は校友会（一般的な学校では、部活やクラブに相当するもの）のヨット部クルーザー班に2年間所属していました。そのため、走水の海域のことや操船の要領を概ね知っていることを見込まれてか、当時の4学年の方から艇長として競技会に臨んでほしいと打診されました。責任重大なポジションであることを、重々承知していましたが、引き受けました。

引き受けた以上、「競技会では絶対に優勝してやる」との気概で艇長の任を全うすべく、持っている知識を最大限活用しながら、検証を重ねました。効率的に船を進ませるには艇長と艇指揮、漕ぎ手が一体とならなければならず、全体のモチベーションにも配慮しながら訓練に臨みました。

結果、敗者復活4位という結果に終わってしまいました。結果は伴いませんでしたが、カッターというものを通して、責任感や協調性について多くのことを学ぶ良いきっかけとなりました。

満を持して、令和5年5月21日(日)、第40回横浜港カッターレースに参加しました。当日は、「船の文化検定」のチーム名で参加しました。当日は、概ね晴れ、風も穏やかな状況でレースが行われました。

レースはトーナメント形式で、1レース4チームで戦い、各レースの1位のなかで最もタイムの速い上位4チームが決勝に出場することができます。

結果から申し上げますと、”3分24秒12”と、決勝進出のタイムには及びませんでしたが、私たちのレースの予選一位を勝ち取ることができました。この結果は、ひとえにコースを最短距離に保身してくれた艇長、艇指揮の手腕、ピッチを合わせ一丸となった漕ぎ手の皆さんのおかげです。

私は今回のカッターレースでは、漕ぎ手として参加しました。漕ぎ手が意識することとしてピッチを合わせること、海水をしっかりつかみ船の推進力となることが求められます。オールは推進力になると同時に抵抗にもなります。そのため、レース中は一瞬たりとも気を抜くことが許されません。

また、艇長、艇指揮の指示に従うことも求められます。これは、船を効率的に前に進めることが前提としてあります。

今回のカッターレースでは、目的に向かってチームが一丸となることの重要性を学ぶきっかけとなりました。今後、様々な業務でチームワークが求められます。今回のカッターレースで得たことを糧として、目標達成、業務推進化に繋げていきたいと思います。

参考文献
公益社団法人 日本海洋少年団連盟 監修「海の訓練ワークブック」
国立青少年教育振興機構 カッターの由来（事前指導資料）
船の文化検定委員会 監修 船の文化検定試験問題集NEO

小型船舶操縦者の遵守事項

小型船舶操縦免許証の裏面には、小型船舶操縦者の遵守事項が記載されています。

小型船舶操縦者の遵守事項は、いつ、どのような目的で定められたのでしょうか。

平成15年6月1日に「船舶職員法の一部を改正する法律」が施行され、法律の題名を「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に改めるとともに、大型船と同じ「船舶職員」であった小型船舶操縦士の資格を「小型船舶操縦者」として分離し、一級から五級まであった小型船舶操縦士の資格区分を一級、二級及び特殊の三区分にするなど、内容についても大きな改正がなされました。この際、第23条の36に「小型船舶操縦者の遵守事項」が新たに明記され、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則第134条から第138条において関連する事項が定められました。

このように大きな改正に踏み切った背景には、どのような要因があったのでしょうか。平成14年4月3日に開かれた衆議院国土交通委員会において、国務大臣が法律案の趣旨を次のとおり説明しています。

＊

ただいま議題となりました船舶職員法の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明を申し上げます。

近年における国民の水上レジャー活動に対する関心の高まりや余暇活動の多様化に伴い、水上オートバイなど手軽に楽しむことができるさまざまな小型船舶が増加し、幅広い層の人々が手軽に参加するなど、

小型船舶を利用した水上レジャー活動はますます活発化しております。こうした中、小型船舶操縦士の免許保有者は、毎年約9万人のペースで増加し、平成12年度末で約270万人に達しています。このため、小型船舶の安全を確保しつつ、制度の簡素合理化を図ることが強く求められています。

他方、小型船舶による海難は増加傾向にあり、平成12年度には2300件を超えるとともに、死傷者も約700人に達しています。このため、早急に小型船舶の安全対策の充実を図ることが求められております。

このような状況を踏まえ、小型船舶にかかわる利用者ニーズの変化に的確にこたえるとともに、小型船舶の航行の安全を一層図るため、この法律案を提出することとした次第です。

次に、この法律案の概要について御説明申し上げます。

第一に、小型船舶の船長を小型船舶操縦者と位置づけ、船舶職員の資格制度から小型船舶操縦者の資格制度を分離することとし、法律名、目的等について所要の改正を行うこととしております。

第二に、小型船舶操縦者が受けなければならない小型船舶操縦士の免許の資格区分について、一級、二級及び特殊小型船舶操縦士の三つの区分に再編成するとともに、小型船舶操縦士の試験について、安全に配慮しつつ、できる限り簡素なものとすることとしています。

第三に、小型船舶操縦者が遵守すべき事項として、危険操縦の禁止、酒酔い操縦の禁止等を明確化するとともに、遵守事項の違反者に対する再教育講習の制度を設けることとしているほか、所要の改正を行うこととしております。

以上が、この法律案を提案する理由でございます。

＊

免許保有者数が毎年9万人のペースで増加するなど、小型船舶を利用した水上レジャーがいかに活況を呈していたかを伺うことができます。しかし、小型船舶による海難も現在と比較してかなり多い状況です。この法律案は、両議院での審議を経て平成14年5月31日に成立し、平成14年6月7日に公布されました。では、小型船舶操縦者の遵守事項はどのような目的で明記されたのでしょうか。国土交通省のウェブサイトでは、小型船舶操縦者の遵守事項を明確化する必要性について次のとおり記載しています。

＊

シーマンシップの涵養が困難なプレジャーボート利用者、及びそうした利用者の海難が増加している中で、秩序を維持し健全な利用を促進するため、他船やその乗船者、遊泳者等の他人の身体生命や財産への危害を及ぼすおそれのある高いものであって基本的な事項を遵守事項として明確化する必要がある。

＊

小型船舶操縦者の遵守事項に対して、「違反者を取り締まるためのもの」「当たり前のことばかり書いてある」などの印象を持つ方がいらっしゃるようです。確かに、違反者への行政処分など取締まりが強化された側面はありますが、上記見解が示すとおり、主な趣旨はシーマンシップを明確化することにより、秩序を維持し健全な利用を促進することにあったようです。

シーマンシップの意味するところが技術的なことであれ精神的なことであれ、一朝一夕で身に付くものではありません。シーマンシップに対する認識も個人によって異なります。だからこそ、小型船舶の船長がシーマンシップに基づいて行うべき事項を明文化する必要があり、その中から最低限必要な事項を抽出したエッセンスが小型船舶操縦者の遵守事項であると認識し、たとえ当たり前のことであっても真摯に遵守することが安全航行に繋がるものと考えます。

出典
国立国会図書館ウェブサイト「第154回国会 衆議院 国土交通委員会 第6号 平成14年4月3日」
https://kokkai.ndl.go.jp/#/detail?minId=115404319X00620020403&current=31
国土交通省ウェブサイト「船舶職員法の一部を改正する法律（平成14年6月7日　法律第60号）」
https://www.mlit.go.jp/kiseikaikaku/establishment/154/154_2_.html

一般財団法人　日本海洋レジャー安全・振興協会

JMRA
Have Fun and Be Safe
小型船舶操縦士試験機関
更新・失効再交付講習機関

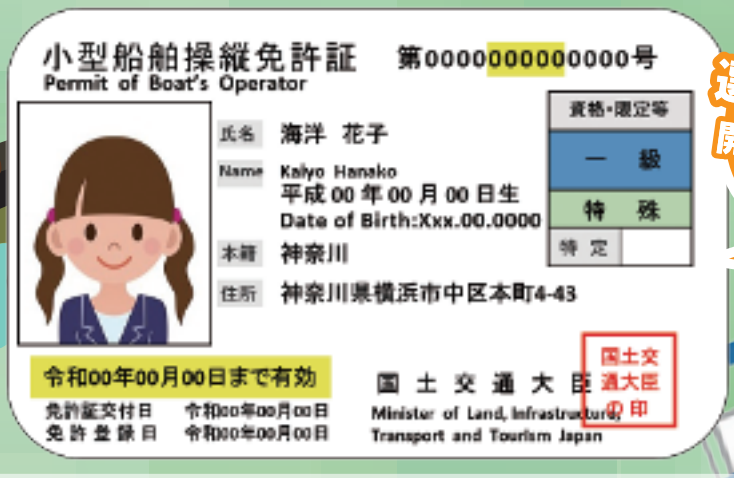
ボート
水上オートバイ
小型船舶操縦免許証
更新・失効
JMRAにお任せ

公式 HP QR

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



たくさんの人が選んでいるから安心！
開催回数や会場が多いので忙しい方にもピッタリ！

免許証の有効期間は５年で、期限の１年前から更新できます。
期限を過ぎた場合は、失効再交付の手続きをしてください。

JMRAは全国組織です！
居住地以外でも受講可能です！

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
hokkaido@jmra.or.jp

東北事務所
〒985-0016　塩竈市港町
1-4-1(マリンゲート塩釜)
TEL.022-364-2281
FAX.022-364-2287
tohoku@jmra.or.jp

関東事務所
〒231-0005　横浜市中区
本町 4-43 (A-PLACE 馬車道)
TEL.045-201-1222
FAX.045-201-1088
kanto@jmra.or.jp

信越事務所
〒950-0982　新潟市中央区
堀之内南 3-1-21 (北陽ビル)
TEL.025-283-1996
FAX.025-283-1994
shinetsu@jmra.or.jp

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)
TEL.052-331-0185
FAX.052-331-0180
chubu@jmra.or.jp

近畿事務所
〒534-0025　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
FAX.06-6882-5848
kinki@jmra.or.jp

四国事務所
〒760-0018　高松市天神前
10-1(高松天神前ビル)
TEL.087-837-6399
FAX.087-837-6385
shikoku@jmra.or.jp

九州事務所
〒801-0852 北九州市門司区
港町 6-2（九州ビル）
TEL.093-332-1537
FAX.093-332-1337
kyushu@jmra.or.jp

沖縄事務所
〒900-0016 那覇市前島
2-21-13（ふそうビル）
TEL.098-861-0474
FAX.098-868-5636
okinawa@jmra.or.jp

更新・失効再交付の手続方法

更新・失効再交付講習の日程を当協会の各事務所やウェブサイト（www.jmra.or.jp）等でご確認ください。

講習日程はこちら

ご本人が行う場合

下記のものをそろえて当協会各事務所へお申込みください。
（郵送の場合は事前に電話連絡をしてください。）

受講の申込み

更　新		失効再交付	
・受講等申込書（各事務所窓口、ウェブサイト等で入手） ・操縦免許証のコピー ・証明写真 1 枚（縦4.5cm×横3.5cm）（6ヶ月以内に撮影、顔正面、無帽、無背景） ※この写真は身体検査証明書に使用します。講習終了後、運輸局等へ申請するときに、 新免許証用の写真がもう 1 枚必要になります。			
身体検査料	1,000 円	身体検査料	1,000 円
講習受講料	4,000 円	講習受講料	9,500 円
合　計	5,000 円（税込）	合　計	10,500 円（税込）

・申込みは、各事務所に原則講習日の一週間前までにお願いします。
また、定員を超え次第締め切らせていただきます。

・講習日当日に受講を申し込む場合は、当日申込み受講料が適用されます。
身体検査料と併せて更新 6,000 円、失効 11,500 円となります。

サイトからもお申込み可能です。

海事代理士に依頼する場合

海事代理士に依頼する場合は、
代行手数料が必要になります。
各海事代理士へお問い合わせください。

海事代理士リスト

ご依頼後に海事代理士が代行して申し込みます。

★本籍（都道府県名）、氏名に変更がある方、または操縦免許証を紛失した方は、各事務所へお問い合わせください。

受講当日

・操縦免許証を持って、開始時刻前までに講習会場で受付を済ませてください。
・メガネ、補聴器等が必要な方は必ず準備してください。

所要時間（身体検査を含む）	更　新	失効再交付
	約 1.5 時間	約 3 時間

免許証発行所である
運輸局や運輸支局等にて申請手続きを行い
新免許証の交付を受けてください。

海事代理士が申請を代行し
新免許証が交付されます。

海事代理士に依頼した場合「講習終了後の手続き」は不要となります。

講習終了後の手続

更　新	失効再交付
☆操縦免許証更新申請書 ☆納付書（1,350 円分の収入印紙貼付）	☆操縦免許証再交付申請書 ☆納付書（1,250 円分の収入印紙貼付）

※小型船舶操縦士身体検査証明書
※講習修了証明書
・操縦免許証
・証明写真 1 枚（縦 4.5cm× 横 3.5cm）
・本籍記載の住民票の写し（右記の場合に限る）

・記載事項（氏名、本籍の都道府県名、住所等）に変更がある場合
・住所の記載がない海技免状で再交付の手続きをする場合

☆は、各事務所窓口、講習会場で入手できます。
※は、講習会場で発行いたします。

身体適性基準について

①視力が両眼とも 0.5 以上（眼鏡等使用可）。一眼のみ 0.5 以上の場合は、その眼の視野が 150° 以上あること。
②疾病または身体障害があっても軽症であること（免許取得後に身体に障害を生じた場合、その他身体検査に関してご相談のある場合は、各事務所へお問い合わせください）。

2023.4.1 現在

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。

1.令和5年度事業計画

令和5年度事業計画が3月16日開催の第30回理事会にて承認されました。

(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)

ダイビングの安全確保と健全な発展に寄与することを目的に、ダイビング事故等に対し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紹介及びダイビングの安全に関する情報の提供等を実施します。

1)会員サービスの充実及び更新率の向上

顧客関係管理機能等を追加した新しい会員管理システムを利用した会員サービスの実施、オンラインによる会員向け研修会の継続実施等により会員更新率の向上を図ります。

2)新規会員の入会促進

各種イベントへの参加、Cカード取得者に対するリーフレットの送付等、DANの周知を継続して実施します。

(2)沿岸レジャーの安全活動事業

(継続事業2=安全事業部)

海洋レジャーの安全と健全な発展に寄与することを目的に、各種沿岸レジャー活動の安全に関する知識の普及・啓発を図ります。

1)資格認定事業の実施

令和4年度から実施している一般財団法人 社会スポーツセンターから継承した「日本スポーツ協会公認スクーバ・ダイビング指導者資格認定事業」、「スノーケリング指導者養成事業」、「酸素資格認定事業」等を実施します。

2)ダイビング安全講習会の開催

対面とWebの両方を活用したハイブリッド方式によるダイビング安全講習会等を開催します。

(3)プレジャーボート救助事業

(継続事業3=救助事業部)

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、プレジャーボート等が機関故障等のえい曳航救助又は伴走が必要な事案に遭遇した場合に、サービス海域内に配置された救助船により、最寄りの安全な係留地までえい曳航するなどの救助事業を的確に実施し、人命の安全を確保するとともに二次災害の防止を図ります。

1)事故防止対策の周知

救助件数の削減に向け、救助要請のあった事案を分析し、具体的な事故防止対策について、会員、マリーナ及び募集代理店に協会誌等を通じて周知します。

2)救助体制の強化

救助体制の強化を図るため、常駐救助船配備に向け検討を開始します。

(4)振興・普及事業

(継続事業4=企画振興部)

海洋レジャーの振興と海事思想の普及及び当協会の知名度向上に寄与することを目的に、親水、舟艇の利用振興、広報宣伝等に係る業務を実施します。

1)舟艇の利用振興業務の推進

海の駅ネットワークが、より社会の求める課題に向き合うため、地域との連携による「食育や海を安全に楽しむ機会を創出する新規事業」の立案等、事務局として各種業務の改革に取り組みます。

2)当協会のその他事業の支援

免許保有者用講習「操船アカデミー(仮称)」の令和6年度事業化に向けたスタートアップ活動、及び船の文化検定受検者の拡大を図る施策を実施し、協会事業の活性化を支援します。

(5)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=試験部)

小型船舶の航行の安全を確保し、事故防止に寄与することを目的に、

船舶職員及び小型船舶操縦者法の規定に基づき、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。

1）試験事業の適正な実施

実施体制の強化及び継続的な質の維持、向上に努め小型船舶操縦士国家試験を適正に実施します。

2）事業収支の安定化

小型船舶操縦士国家試験を適正、確実に実施するため、受験申請者数の増加や国家試験コースのシェア拡大に努め、適切な収支状況となるよう努めます。

3）デジタル化への対応

事業全般のデジタル化について、受験者の利便性を考慮した申請方法等の見直しを図ります。

（6）講習事業

（収益事業＝講習部）

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く小型船舶操縦免許証の更新講習、失効再交付講習、再教育講習及び登録小型船舶教習所教員研修を実施。その他に遊漁船業務主任者講習、小型水難救助艇操縦士養成講習、登録小型船舶教習所管理者研修を実施。

1）更新等講習及び研修業務の適正な実施

更新等講習及び研修に係る業務を適正かつ確実に行います。また、本事業に使用する講習器材の計画的な整備を行うとともに、必要な人員の確保及び本事業に従事する者の資質向上に努めます。

2）事業収支の改善

更新講習の受講者数は5年周期で増減を繰り返す傾向がみられましたが、近年の受講者数はなだらかな減少傾向を示しています。

収益の拡大と支出の削減を図り収支状況を改善するため、受講料の改定や協力事業者へのインセンティブ付与等を含めて対策を講じます。

3）デジタル化への対応

更新講習等業務のデジタル化について、受講者及び協力事業者の利便性を考慮した見直しを行います。

（7）その他の収益事業

前述の講習事業に加え、以下の収益事業に取り組みます。

1）ダイビング保険事業

2）船の文化検定に関する事業

3）所有艇等の貸出しに関する事業

4）小型船舶関係海事書籍等の販売に関する事業

5）教本出版事業

6）修了試験問題の提供に関する事業

2.役員人事

次のとおり、役員人事の変更が承認されました。

令和5年2月16日開催の第29回理事会にて、戸田邦司前会長の代表理事（会長）辞任が承認されました。

令和5年3月16日開催の第30回理事会にて、冨士原康一理事が代表理事（会長）に選定されました。

3.評議員並びに監事

令和5年6月27日開催の第15回定時評議員会にて、次の評議員並びに監事の辞任が承認されました。

・小坂 光雄　　評議員
・佐藤 恒夫　　評議員
・田村 雄一郎　評議員
・松浦 道夫　　評議員
・宮野 直昭　　監事

追 悼

海の駅ネットワークの副会長服部正樹氏が５月３日永眠されました

服部氏が代表を務めた株式会社マリーナ河芸は、平成17年12月１日に「みえ・かわげ海の駅」として認定され、海の駅会員として舟艇利用振興及びマリンレジャーの普及振興の業務を推進されまた、平成20年２月設立のNPO法人海の駅ネットワークでは、理事長職を務められ、平成25年６月からは、現在の海の駅ネットワークの副会長として海の駅事業にご尽力いただきました。

６月16日、マリーナ河芸で行われたお別れの会では、たくさんの海の仲間がお集まりになり、記念植樹ののちフォグフォーンを合図に黙祷を捧げるなど、生前のご厚誼に深く感謝する会となりました。

ご冥福をお祈り申し上げます。

一般財団法人
日本海洋レジャー安全・振興協会
役職員一同

2023.Vol.10

海洋レジャー 第10号

令和5年7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
〒231-0005神奈川県横浜市中区本町4-43　A-PLACE馬車道9F

本部（代表）：TEL.045-228-3061
安全事業部：045-228-3066　ダイビングに関する緊急医療援助事業／沿岸レジャーの安全活動事業
救助事業部：045-212-9284　プレジャーボート救助事業
企画振興部：045-228-3068　振興・普及事業（本誌「海洋レジャー」担当）
試　験　部：045-264-4170　小型船舶操縦士の資格に係わる国家試験に関する事業
講　習　部：045-264-4171　講習事業（操縦免許証の更新・失効、遊漁船業務主任者講習）
www.kairekyo.gr.jp

(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5年6月27日付)

評　議　員　名　簿

評議員氏名	所　属	役　職
荒田慎太郎	株式会社 光電製作所	代表取締役社長
岡部直己	公益財団法人日本海事広報協会	理事長
加藤 茂	一般財団法人 日本水路協会	理事長
佐伯誠治	一般社団法人 日本マリン事業協会	専務理事
庄司るり	国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所	理事長
田久保雅己	株式会社 舵社	顧問
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
辻村一郎	ヤンマーパワーテクノロジー株式会社	特機事業部 舶用営業部専任部長
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
南 清和	東京海洋大学	教授・学長補佐
八鍬 隆	一般社団法人 日本マリーナ・ビーチ協会	理事長

(五十音順)

役　員　名　簿

役　職	氏 名	所　属	
会長	冨士原康一	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会	
理事長	髙栁 節夫	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会	
常務理事	池上 宏	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会	
業務執行理事	宮里一敏	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	顧問
	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)	
	中尾準男	深田サルベージ建設株式会社	専務取締役 営業本部長
	中村紳也	一般社団法人 日本船長協会	会長
	宮下高行	ダイビング高圧ガス安全協会	会長
	村澤康弘	横浜ベイサイドマリーナ株式会社	専務取締役
	森 雅人	学識経験者(前日本小型船舶検査機構理事長)	
監事	江口圭三	公益社団法人日本水難救済会	業務執行理事 (常務理事)
	丸山研一	一般財団法人日本舶用品検定協会	顧問

(五十音順)

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
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
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　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
日本船具　株式会社
株式会社パディ・アジア・パシフィック・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
三井住友海上火災保険　株式会社
ヤマハ発動機　株式会社
ヤンマーパワーテクノロジー　株式会社
計　41法人

(五十音順)