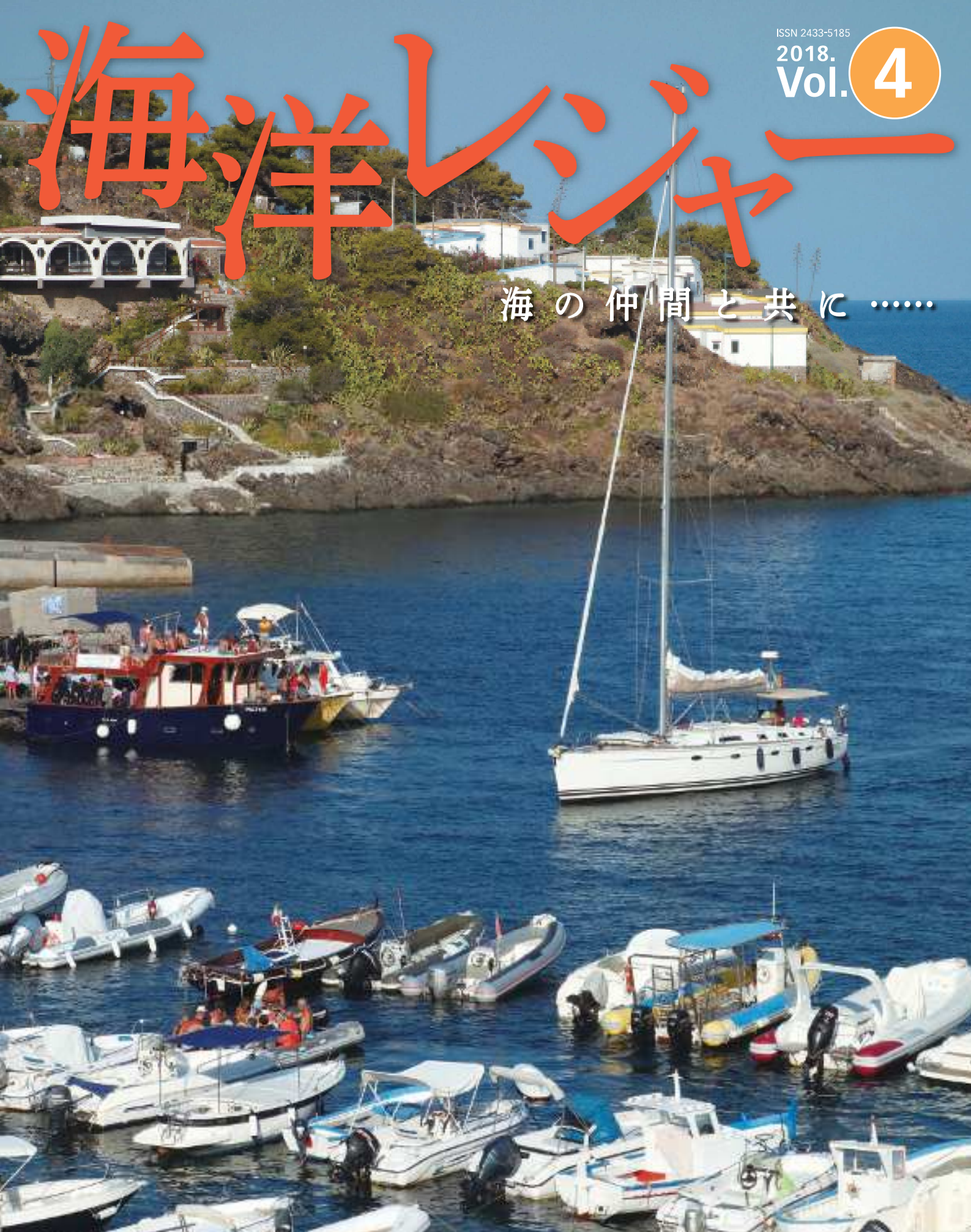




ISSN 2433-5185

2018.
Vol.

4

海洋レジャー

海の仲間と共に

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association



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

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

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

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

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

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

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



安全事業部
沿岸レジャーの安全活動



企画振興部
海洋レジャー情報の整備と提供



一般財団法人
日本**海**洋**レ**ジャー
安全・振興**協**会



救助事業部
プレジャーボート救助システムの運営



特定事業本部
海へのパスポート ボート免許の取得と更新

CONTENTS

海洋レジャー 第4号

- 2 巻頭言
新たな年を迎えて
会長 戸田邦司
- 4 『海洋レジャー Vol.4』年頭挨拶
国土交通省海事局長
- 5 『海洋レジャー Vol.4』年頭挨拶
海上保安庁長官
- 6 更なる高みを目指して
理事長 佐久間優
- 8 特集「海洋レジャーボートینگ」
最北端の「海の駅」クルージング
- 14 **column** 世界の小型船舶免許事情
- 15 振興事業部からのご報告
- 24 **column** ロープの種類と取り扱いについて
- 25 安全事業部より
- 37 救助事業部より
- 54 特定事業部より
- 67 協会だより
総務部からのご報告
- 71 編集後記



新たな年を迎えて

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

新年明けましておめでとうございます。

平成30年の年頭にあたり、一言ご挨拶を申し上げます。

平素から当協会の事業運営にご理解とご協力をいただいております、レジャーダイバーの安全性を高めるサービス(DAN)の会員、プレジャーボートの救助サービス(BAN)の会員及び賛助会員の皆様、並びに日頃より当協会の活動全般にご支援、ご指導をいただいております国土交通省、海上保安庁など関係官庁及び関係団体の皆様に、心からお礼申し上げます。

昨年は、太平洋上を迷走した末に日本へ上陸した台風5号をはじめ多くの台風が接近、上陸し、各地に甚大な被害をもたらし、さらに、8月以降の長雨により、多くのマリンレジャーイベントが大きな影響を受けました。10月に日本で初開催されたセーリングワールドカップ蒲郡大会も、台風21号の影響で最終日のレースが中止となりましたが、この大会において日本人選手が4種目でメダルを獲得する活躍を見せてくれた事は本当に素晴らしいことと思います。

本年10月にも、セーリングワールドカップ大会が東京オリンピック(2020年)のセーリング会場となる江の島で再び開催されるとのことであり、大変喜ばしい限りです。

本年こそは、天候にも恵まれ、各種のマリンスポーツ競技やマリンレジャーに関係する皆様方にとって、より良い年になりますことを切に願っています。

一方で、海難事故におけるプレジャーボートの占める割合は依然高く、この削減が国の一つの命題となっています。当協会としてもこの施策に沿って免許、講習、救助サービス事業などを通じて、プレジャーボートの安全向上に関する啓蒙活動を積極的に推進し、少しでも事

故の低減に貢献するよう努めて参ります。

さて昨年は、当協会としても大変喜ばしいことが二つありました。

一つは、レジャーダイバーの安全に関するIDAN(インターナショナルDAN)事業の活動が、水中科学・技術国際アカデミーから大変栄誉ある「ゴールデン・トライデント賞」を受賞し、当協会もIDANのメンバーの一員として受賞式に参加しました。今後とも、レジャーダイバーの安全の向上に今まで以上に努めて参ります。





もう一つは、当協会は「海の駅」事務局として長年地道な活動をしておりますが、昨年、「海の駅」のホームページが、日本Webユーザーズ協会の「日本Web大賞」を受賞しました。その効果もあったのかマスコミでも数多く取り上げられ、「海の駅」の認知度が高まりつつあります。今後とも、当該事業のほか海事思想の普及に努め、多くの方々に海洋レジャーの楽しさや情報を提供すべく、積極的に活動して参ります。

一昨年12月に、本部事務所の移転・統合を実現し、

昨年は、異なる事業部門の連携強化に努め、一体感をもって事業を推進すべく体制構築に取り組みました。

本年は、いよいよ名実ともに協会が一丸となり、次のステップに向け飛躍すべき年と考えております。これからも海洋レジャーの更なる発展に貢献するため、役職員一同確実な事業展開に尽力して参りますので、引き続きのご指導とご鞭撻を賜ります様お願い申し上げますとともに、皆々様の益々のご発展とご健勝を祈願申し上げ、新年の挨拶とさせていただきます。

「海洋レジャー Vol.4」 新年の挨拶

国土交通省海事局

局長

蒲生篤実



平成30年の年頭に当たり、謹んで新年のご挨拶を申し上げます。

貴協会におかれましては、海洋レジャーの振興、安全・救助対策の推進、さらには小型船舶操縦士の免許に関する唯一の指定試験機関としての国家試験の実施にご尽力いただくとともに、「海の駅ネットワーク」及び「UMI協議会」の事務局として、海洋レジャーの普及振興の中心的な役割を担っていただき、心より感謝申し上げます。

我が国は、四面を海に囲まれた海洋国家として、広く国民が海に親しみを持てるように、海洋に関するレクリエーションの普及拡大を図っていくことは重要な課題です。しかしながら、昨年、日本財団が発表した海と日本に関する意識調査では、「10代の4割は海への親しみをあまり感じていない」という憂慮すべき結果が出ているところであり、海に親しみが持てるような取組みの積極的な展開が求められる状況となっています。

こうした中、海事局といたしましては、昨年、子供や若

者をはじめ、より多くの国民の方々に海やその自然の楽しさを知っていただくための「C to Seaプロジェクト」を開始し、様々なプロジェクトを進めているところです。そのうちの一つとして、地方自治体・観光関係者等と連携し「海の駅」の新たな活用策やプレジャーボートを利用した体験学習の機会拡大等を推進しております。これらをより効果的に進めていくためには、海洋レジャーの振興のノウハウの蓄積がある貴協会の協力が不可欠であり、積極的な対応に期待しています。

また、本年2月からは、小型船舶でのライフジャケット着用が原則義務化されることとなります。本年も、こうした新たな措置の徹底や、スマートフォンを活用した他船の位置情報等を把握するアプリケーションの開発・普及促進等、安全対策の充実・強化を図りながら、海洋レジャーの振興を図って参りたいと考えております。

結びに、貴協会のますますのご発展と会員の皆様方のご健勝を祈念し、年頭の挨拶とさせていただきます。

「海洋レジャー Vol.4」年頭挨拶

海上保安庁

長官

中島敏



平成30年の年頭にあたり、謹んで新年の御挨拶を申し上げます。

貴協会は、平成3年の設立以降、マリンレジャーの安心・安全確保のため、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推進されており、関係者の皆様方の長年の御尽力に心から敬意を表します。

我が国沿海岸域における事故の発生状況をみると、海上保安庁が認知した過去5年間の統計において、船舶事故隻数は減少傾向にあります。プレジャーボートでは年平均944隻の事故が発生しているなど、依然としてプレジャーボートや漁船等の小型船舶の事故割合が非常に高く、全体の約8割以上を占めています。また、人身事故については、スキューバダイビング事故など、マリンレジャーに関する海浜事故者が年平均842人に上り、海の事故が後を絶たない現状となっております。

海上保安庁では、船舶の運航、マリンレジャー等の沿

岸海域における活動に伴う事故の減少と、万一事故が発生した場合の救助率の向上に取り組んでおりますが、一方で、広大な沿岸海域においては、当庁など公的機関のみで安全を確保することは困難であり、引き続き、貴協会をはじめとした関係団体等との連携を強化してまいりたいと存じます。また、海での安全を推進するためには、マリンレジャー関係者の皆様方におかれましても、救助支援者をあらかじめ確保すると共に入航時刻を家族やマリーナへ連絡するなど、自分の命や財産は自分で守るという意識を持っていただくことも大切であると考えております。

このような中、貴協会にありましては、マリンレジャーにおける安心・安全確保のための活動を幅広く展開され、民間組織の中心的役割を担われており、海上保安庁といたしましても、引き続き緊密に連携していく所存でございますので、御協力のほどよろしくお願いいたします。

最後に、貴協会の一層の御発展と皆様方の御健康を祈念いたしまして、私の年頭の挨拶とさせていただきます。

更なる高みを目指して

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



新年明けましておめでとうございます。

皆様には多大なるご支援ご協力を賜りまして厚く御礼申し上げます。

昨今の状況は企業収益や雇用情勢に改善が見られ、景気は穏やかな回復基調ですが、一方では個人消費は力強さを欠いており、また、近年の気候変動の影響により甚大な自然災害が発生し、さらに政治的には北朝鮮の弾道ミサイルや核実験の問題など、我が国を取り巻く状況には不透明な状況も多々あります。

当協会は、ここ数年で大きな変革と成長を達成することができました。最も深刻な問題であった小型船舶免許の国家試験事業における経営安定化に向けた対応を挙げることができます。

具体的な取り組みとしては、計画的な職員の採用・常勤嘱託試験員制度の創設による人員の確保、賞与の安定的な支給を可能にするための予算の高度化、さらに収

支のモニタリングを徹底させるなどして、収支均衡が見通せる状況になって参りました。

しかしながら、まだまだ安心することなく、常に、健全なる危機感を持って取り組んで参りたいと思います。

次に、幹部ミーティングでは5つの克服すべき課題が認識されました。「コンプライアンス」「既存業務の品質向上」「新規事業の積極的な取り入れ」「経営・事業基盤の充実」「努力が報われる職場の実現」です。毎月の幹部ミーティングのなかで、その進捗を確認し、追加の対応を行うという繰り返しの結果、審議事項も成熟度を増し、成果も豊富なものとなりました。

また、一昨年平成28年には念願の、本部事務所の統合が実現しました。「努力が報われる職場の実現」それに併せて、各部署の人事交流、情報提供の一元化、組織改正を予定どおり順次行い、更なる統合効果を実現すべく進めています。さらに幹部ミーティングの下部



組織として作業部会をたちあげました。これまでの改革を総括し、副作用として生じた新たな課題や未着手の課題の有無を検証し、これらの解決を実現するとともに新しい改革に着手致しました。

平成30年は、過去4年の集大成と、新しい取り組みを開始する時期であります。本年は、更なる経営の安定化に務め、当協会の使命である、国民の皆様がより海と親しむことや若い人達を含めた海洋レジャー人口の増加に少しでも貢献できるよう、マリニイベントなどの体験機会の充実により、協会として存在感のある社会貢献を実現して参ります。さらに個別の事業であるレジャーダイバーの安全サービス (DAN)、プレジャーボートの救助サービス (BAN)、小型船舶免許の国家試験業務を適切に実施し、各種サービスの高度化・深化を提供できるよう情熱をもって努力して参ります。

最後に、私はこれからも全役職員の能力を最大限活

用して、協会の諸活動を長年支えて頂いております海の仲間の皆様のご期待・要望にお応えし得る海レ協の実現を目指して、各種の取り組みを進めてまいります。本年も宜しくお願い致します。



天気晴朗なれど波高し・・・



ボートの向かう先に利尻島の裾野が見えてきた



海洋レジャーボートینگ

最北端の「海の駅」クルージング

41フィートのクルーザーで 天売島、焼尻島、稚内、利尻島を巡る

「海の駅」が地域観光や地域産業の活性化を目的に、日本で最初に設置されたのは平成12年3月、広島県豊町の「ゆたか海の駅」。以来、およそ18年が経過して、平成29年12月現在、登録されている「海の駅」は全国に161カ所ある。日本列島全域に点在しているが、その最北端となる稚内に「わっかない海の駅」がある。また、離島としての最北端は利尻島の「りしりとう・おしどまり海の駅」。昨年夏、この2つの海の駅を目的港とする3日間にわたるクルージングが実施されたので、その模様をレポートしよう。

文と写真：田久保 雅己

協力：海の駅ネットワーク、小樽港マリーナ（マリンウェーブ小樽）、日本海洋レジャー安全・振興協会





オンコとは強風と豪雪によって上から押しつぶされたように横に広がる老樹の原生林のこと

焼尻島で燃料を補給



余市から焼尻島へ

今回の出航地はニッカウキスキーの工場がある余市漁港。毎年恒例のイベント「小樽市～余市町交流合同クルージング」へ参加したあと、さらに足を延ばして北端にある「海の駅」を目指そう、ということになった。乗船したクルーザーは小樽港マリーナが所有するヤマハPC41、艇名「マリンウエーブⅢ」。居住性もよく大勢でのロングクルージングには最適なボートだ。

12時に余市漁港を出港。あいにくの曇り空で視界は悪いが、波もうねりも風もなく、海は穏やかなため快適な航海だ。最初の目的地、焼尻島ま

でおよそ80マイル、巡航20ノットのため4時間で到着予定だ。乗員は私も含めて10人、クルーが交代で操船。14:00、GPSによると留萌沖を航行中であることが分かり、航程を順調にこなしている。

15:40ごろ、ボートの前方に、どんよりとした雲の下に島影が見えた。ランド・ホールだ。やはり「船で海を渡り、島へ行く」という行為は、男の冒険心をくすぐる。このように島や陸地を視認した瞬間に叫ぶ「ランド・ホール!」は、何度体験してもワクワクするものだ。

*



焼尻島から天売島へ行く途中、しばし海上で停泊して沖釣り。クルージングの楽しみの一つだ



天売島に係留する「マリンウエーブⅢ」。旅館「青い鳥」はこの桟橋の右奥



今回のクルージングに乗船したスタッフ(後列左から青木信仁さん、田中俊二さん、越智真由美さん、神田京子さん、佐久間優さん、角野章さん、佐々木徳人さん、前列左から志佐公道さん、中村貢さん)



「わっかない海の駅」の岸壁のすぐ上にある建物が稚内ポートサービスセンター



稚内ポートサービスセンターの中ではトイレ、シャワールームなどが利用できる



ビジターバスは左側の岸壁。ポート5艇ぐらいが横付けできる広さがある

最初に入港したのは焼尻島の焼尻港。北海道の本土、羽幌から高速フェリーで35分の位置にある。島内1周で約12kmしかない小さな島で、1/3は原生林で約50種15万本もの天然記念物の森が広がっている。我々はフェリー乗り場とは少し離れた岸壁に係留し、あらかじめ呼んであった業者の給油車から燃料を補給した。

港町を散策して、すぐに次の目的地のある天売島に向かった。焼尻島から西に2マイルにある島だからボートですぐに到着した。この島も焼尻島と同じぐらいの大きさだが、絶滅危惧種のオロロン鳥（ウミガラス）や約80万羽の海鳥ウトウが生息する「海鳥の楽園」。クルージングで訪れたら、ゆっくり散策したい島だ。

我々は宿泊する旅館「青い鳥」のご主人から指示された岸壁にボートを係留して、すぐ目の前にある宿にチェックインした。

最北端の「海の駅」稚内

天売島を09:00に出航、2日目は青空が広がり海も穏やか、まさにクルージング日和。約2.5時間の航海で稚内港にある「わっかない海の駅」に接岸した。海上から入港時間を連絡してあったので、指定された岸壁に係の人が待っていてくれて、舳れを取ってくれた。

この海の駅には港を訪れる観光客や漁船員、港湾関係者なども利用できる「稚内ポートサービスセンター」と土産や温泉・食堂が入った日本最北端の複合施設「稚内副港市場」の2つの施設がある。稚内市内に隣接しており、JR稚内駅まで徒歩5分という便利な場所だ。

来港したボートのビジターバスは大きさにもよるが、30フィート程度

なら5艇は係留できる。バースの日帰り利用料金は総トン数1トンあたり、11.76円と格安で、船中泊も可能というからクルージング派には絶好の寄港地といえよう。

利尻島でウニざんまい

稚内で昼食を取って市内を散策したあとは、最北のクルージングを再開、最後の目的地である利尻島へ向けて舵を取った。

出航してしばらくすると左手にノシャップ岬が見えてきた。岬をかわすとその先の海上に標高1,721mの利尻富士を擁する利尻島が見えるはずなのだが、雲に覆われてなかなか見えてこない。さらに近づくとどっしりとした島の裾野が雲の下に確認できた。「あれが利尻だ!」。誰



採れたウニをさばいている海小屋ならぬウニ小屋の中



海洋深層水に浮くパフンウニを大きなスプーンですくう。「金魚すくい」という食べ方だそう



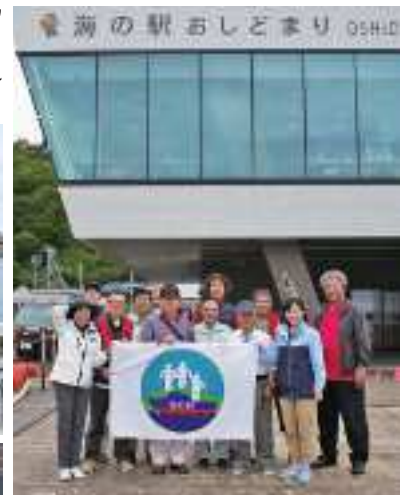
ホテル利尻で饗された夕食。ここにもウニがあったが・・・

かが叫ぶ。いよいよ北海にそびえる孤島へのアプローチだ。

「りしりとう・おしどまり海の駅」は島の北側に位置する^{おしどまり}鵜泊港の中にある。管理者は利尻富士町で、フェリーターミナルそのものが海の駅として看板が掲げられている。ビジターバスの利用料は船の長さ1mあたり24時間までごとに100円と、ここも格安の料金設定となっている。

ボートを桟橋に係留すると、さっそく地元の名士、車谷清二さんや小坂

下：利尻島の「りしりとう・おしどまり海の駅」に係留する〈マリンウエーブⅢ〉
右：ターミナルの壁にしっかりと「海の駅」と刻まれている



最北端の
「海の駅」クルージング

鵜泊港のすぐ横にそびえるベシ岬は標高93m、登るのに20分ほどかかるが絶景を楽しめる





「利尻 島の駅」は利尻島で最も古いとされる海産物問屋渡辺商店の母屋と問屋の倉庫だった石蔵を再利用して2007年9月にオープンした。写真は石蔵にある資料館



上:「船タンク」という気密性に優れたタンクが展示してあった。なんと船から海に落ちても浮くという
下:施設内には海藻クラフト体験、海藻クラフトアートを展示したギャラリー、麗峰湧水を利用したコーヒーや昆布茶が楽しめるカフェ、海藻クラフト作品の販売コーナーがある

実さんらが出迎えてくれて、ホテル「利尻」の温泉で身体をほぐし、食事会となった。驚くべきはその後に招かれた懇親会でのこと。なんと、食べきれないほどのウニ、それも最高級とされるバフンウニがふるまわれたのだ。

クルージングの楽しみは、寄港地の人々とのふれあいであり、その地の景観を見る楽しみであり、その地の名産を味わう醍醐味である。利尻の人々と美しい景観とウニごんまいは、このクルージングに乗船した全員の脳裏に一生の思い出として刻まれたのであった。



オタマリ沼から見る利尻山は、豊かな緑と湖に囲まれた優しい表情を見せていた

見どころ満載の北の孤島

利尻島は、日本百名山にも選ばれた利尻山を擁するほぼ円形の島。面積は182km²で日本の島では18番目に広い面積を有している。島内は西側の利尻町と東側の利尻富士町の二つの自治体に分かれており、総人口はおよそ5,400人。島の北には礼文水道を挟んで日本最北の島、礼文島が浮かんでいる。島としては礼文島が最北となるが、「海の駅」としては利尻島にある「りりしとう・おし



島の南端にある仙宝志御崎（せんほうしみさき）公園からは溶岩が形作った荒々しい景観から雄大な利尻山を眺めることができる

どまり海の駅」が最北端となる。

海の駅を基点として車で東側から海岸を右回りで一周すると、姫沼、野塚など展望台があり、見る角度の違いによりさまざまな表情を見せる利尻山の絶景を堪能することができる。南端に近いオウトマリ沼の近くからは北海道のお菓子として全国的に有名な「白い恋人」のパッケージに使われている雪渓の頂の写真が撮影された展望台もある。

西側に回ると海岸通りに「麗峰湧

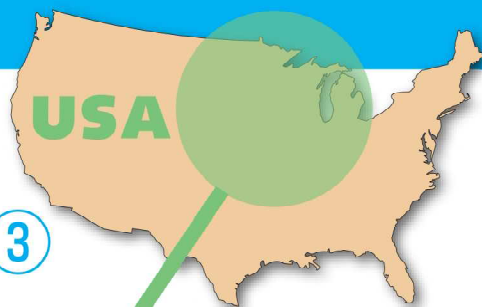
水」があり、素晴らしく美味しい湧き水をいただくことができる。さらに西側を北に進むと利尻町の中心街があり、我々はそのホテル利尻に滞在した。この町の中にある「利尻島の駅」は、島の歴史や文化の一端を見ることができ、この地を訪れたら是非とも立ち寄りたい施設だ。

このように島全体に絶景ポイントがある利尻島を巡り、我々の「北の“海の駅”を巡る船旅」は数々の楽しい思い出を刻んで無事終えた。

最北端の 「海の駅」クルージング



最終日、無事クルーズを終えた〈マリンウエーブⅢ〉は、ホームポートである小樽港マリーナへ向けて錨泊港をあとにした



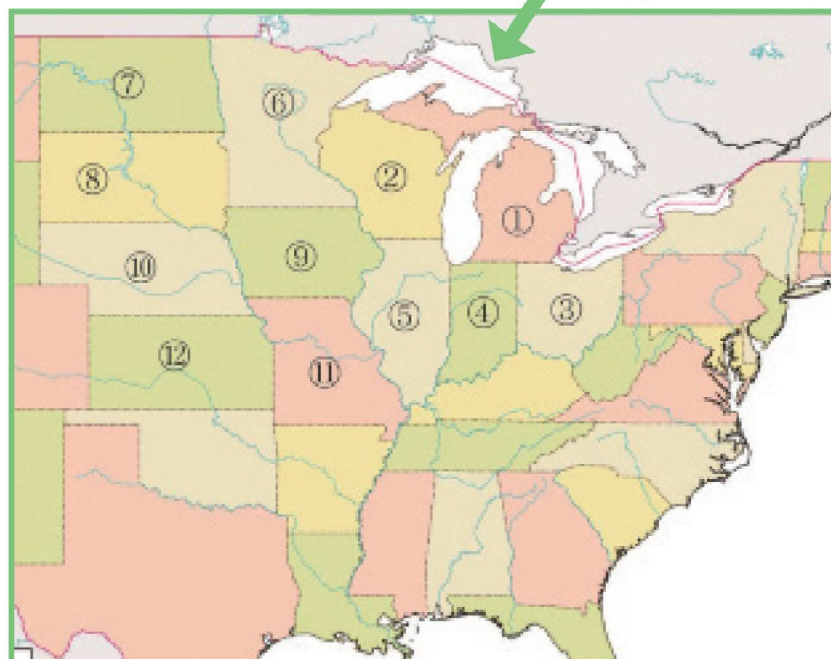
アメリカには免許制度がないの？ 世界の小型船舶免許事情③

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

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

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

今回はアメリカの国勢調査局による4つの地域区分から、前回の続きの第2地域の⑦～⑫の内容を紹介します。



州 名	条件の有無	内 容 等
⑦ノースダコタ州	有	12歳未満は18歳以上の同乗がなければ10馬力以上の動力船（水上オートバイ含む）を操縦できません。12～15歳はNorth Dakota Boater Education Cardを有するか、18歳以上の同乗がなければ10馬力以上の動力船（水上オートバイ含む）を操縦できません。
⑧サウスダコタ州	有	ボートの教育は求められていない。12歳未満は18歳以上の同乗なしに6馬力以上の動力船を操縦してはなりません。14歳未満は18歳以上の同乗なしに水上オートバイを操縦してはなりません。
⑨アイオワ州	有	12歳から17歳の間で10馬力以上の動力船又は水上オートバイを操縦するためにはIowa Watercraft Safety Certificateが必要です。
⑩ネブラスカ州	有	14歳以上でなければ動力船や水上オートバイを操縦してはなりません。1985年12月31日以降に生まれた者は、Nebraska Boater Education Cardが必要です。
⑪ミズーリ州	有	1984年1月1日移行に生まれた者はMissouri Boater Education Cardが必要。14歳未満が操縦する場合は、16歳以上の指揮監督が必要です。
⑫カンザス州	有	12歳未満は18歳以上の指揮監督がなければ動力船（ボート、水上オートバイ、セールボート）を操縦できません。12～20歳の者が指揮監督なしに操縦するには、Kansas Boater Education Cardが必要です。特に水上オートバイの監督者の条件は、18歳以上であり、Kansas Boater Education Cardを有しているか、21歳以上であることです。

体験
乗船会

羽田西町町会 & 萩中小学校サマースクール

東京都大田区の羽田試験会場では、地域に密着した試験会場として町内会の皆様にご理解いただくとともに毎年8月の夏休み期間中に水辺に親しむイベントを当協会主催にて開催しています。

今回体験乗船会等に参加された方は、羽田西町町会及び萩中小学校の小学生100名にのぼりました。サマースクールと銘打った体験乗船会は、免許艇等を使用しハンドルを握って操船出来るよう申請しているため、参加された方の満足度は、非常に高いものとなっています。

また、スクールとして組ひも教室及び船の歴史と文化を楽しく学べるキッズふね検を開催しました。

子供の頃楽しかった思い出として体験したことは、将来、趣味としてまた余暇活動の一部として生活の一部になっていくものと思います。

今後も、他エリアへの拡大を視野にいれ継続イベントとして開催してまいります。



●羽田西町町会&萩中小学校サマースクール

開催日：平成29年8月3日（木）

対象：西町町会の子供たち及び保護者等

萩中小学校の生徒及び保護者

参加者：100名



東京港における現状の水面利用環境等を プレジャーボートにて視察

当協会は、舟艇の利用振興事業推進のために海の駅事業の推進、海の駅等のクルーズを実施してまいりました。今年度は、舟艇利用者の利便性向上を目的に東京港における水面利用環境等を視察することにより、現状把握と今後の振興策を検討すべく、関係団体等を招きプレジャーボートにてクルーズを実施いたしましたので紹介します。

- 実施日：平成29年10月2日（月） 10：00～15：00
- 協力：ニューポート江戸川、東京夢の島マリーナ、勝どきマリーナ
- 使用船舶：3隻 [ヤマハCR-27（1隻）、ヤマハFR-23（2隻）]
- 行程：江戸川⇒葛西臨海公園⇒夢の島マリーナ⇒豊洲（水陸両用バス運行施設）⇒勝どきマリーナ⇒都内防災栈橋⇒天王洲（TYハーバー）

東京港は、東京湾の中にある日本の主要な国際貿易港（五大港）の一つとして貨物取扱量は8,279万トン（世界48位）、コンテナ輸送量は475万TEU（世界28位）の商業港となっています。

また、運河や江戸川、荒川、隅田川の河川を使用した観光船等も多く運航されている港でもあり、プレジャーボート等の所有者及びレンタルボート等の利用者にとっても風光明媚な利用価値のある港となっています。

今回の視察行程にあった天王洲のTYハーバーの栈橋は、舟艇利用者が利用できなくなりましたが、今後は、官民が連携することにより水辺の利用活性化が進むよう微力ながら働きかけをしていきたいと考えております。

*TEU（単位、20feetコンテナ1個分）＝1TEU



お台場レインボーブリッジから天王洲アイルへ



水上を走るバス「SKY DUCK」スロープ



東京港に停泊中の日本丸



海側から見る豊洲市場



築地市場の対岸にある勝どきマリーナ



ようこそ! 海の駅

当協会が事務局として支援する「海の駅ネットワーク」。

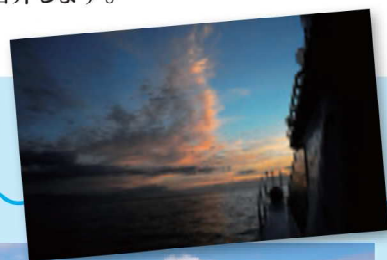
平成29年12月1日現在全国に161の海の駅が登録。

今回は北海道小樽市の「おたる海の駅」と、

広島県広島市の「ひろしま・かんおん海の駅」を紹介します。

北海道・小樽市 おたる海の駅

サンセットクルーズは夕日を特等席で満喫



「美しい海上景観」をクルーズメニューに取り入れ、観光スポット小樽で観光客に喜ばれています。海と陸のインターフェースを考え、幅広くマリンレジャーの楽しさを啓発している海の駅です。

広い北海道の中心都市札幌。その札幌市民のマリンレジャーの拠点が小樽。加えて歴史が刻んだ港町を訪れる観光客にとっても、海上景観を舞台にしたマリンレジャーが楽しめること好評です。北海道の短い夏の人気メニューはマリーナから高島岬、オモタイ海岸、窓岩までの海上遊覧コースが一番の人気。白い航跡を残しながら眺める町並み、緑に染まった天狗山、高島岬、鯨御殿、トド岩を過ぎるといよいよオモタイ海岸。エメラルドブルーの海にお客さんの笑顔が映ります。また日本海に沈む夕日を眺める「サンセットクルーズ」も人気があります。活性化のポイントは海際に林立する観光ホテルへの、海の駅が展開するPR作戦の効果といえます。海から来るポート・ヨットの寄港艇だけでなく、陸から訪れるたくさんのお客様へも、マリンレジャーの場所と機会を提供しています。

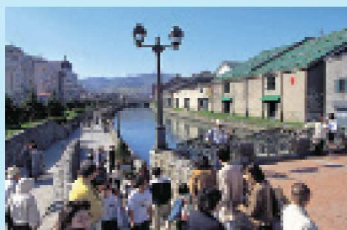


観光地の中心にあるので、陸上からもアクセスしやすい



左：人気の海上クルーズは北海道の夏の思い出に

右：マリンフェスタにはたくさんの市民が訪れる



左：人気スポットである小樽運河（小樽市観光推進室）

右：迫力ある港町・小樽の夏祭り（小樽市観光推進室）

【海の駅インフォメーション】

●小樽港マリーナ

N43° 11.035' / E141° 01.635' 〒047-0008 北海道小樽市築港5-7

Tel:0134-22-1311 <http://www.mw-otaru.jp> info@mw-otaru.jp

・営業時間：夏期平日9:00~18:00 日曜・祝祭日8:00~18:00 冬期9:00~17:00

・定休日：水曜日（祝日の場合は翌日）

・ビジターパス 約50艇（ご利用の際は海の駅までお問い合わせください）

・アクセス：札幌から車の場合

北1条宮の沢通／国道230号線を西へ向い札幌自動車道小樽方面の札幌西ICに進む。

余市フェリーターミナルの表示に従って進み勝納町（交差点）を右折（約30分）

・アクセス：札幌から電車の場合

JR札幌駅より小樽行きのJR快速エアポートに乗り小樽築港駅下車



広島県・広島市 ひろしま・かんおん海の駅

世界遺産登録以来、内外の観光客に熱い視線を浴びる安芸の宮島・厳島神社はじめ、美しい瀬戸内海の海道巡りが人気。アフターボーティングはお洒落なクラブハウスでグラス片手に楽しめます。

世界の海でも美しい多島美を誇る瀬戸内海。その西部水域は広島湾を拠点とし、点在する島々への島巡りが好評です。海の駅を拠点として歴史と文化、自然豊かな島々の港町へのクルーズに欠かせない「対岸」がたくさんあることも魅力です。そして背景に、広島県の瀬戸内海を活用する「海の道構想」が着々と進んでいることがあります。多彩な地域資源や観光資源が瀬戸内海各地に「点」として存在し、訪れる人々を歓迎してくれます。それは世界文化遺産であり、地域の海産物や農産物の美味を楽しむことであり、加えて北前船や朝鮮通信使が残した港町の文化財や伝統行事も大切に保存されているからです。海上に浮かぶ安芸の宮島・厳島神社には、専用栈橋も完成し海からの観光も一段と手軽になりました。さあ進路を西へ、南へと取って、島々の魅力をたっぷり堪能して下さい。



マリーナ港内も余裕のある水域で移動もらくらく



左：まさにリゾート気分のクラブハウス



右：ビジターバースもたっぷりのスペース



左：海から眺める宮島・厳島神社



右：広島名物といえばお好み焼! (広島観光コンベンションビューロー)

【海の駅インフォメーション】

●広島観音マリーナ

N34° 21' 34" / E132° 24' 53'

〒733-0036 広島県広島市西区観音新町4-14-6

Tel:082-234-7710 <http://www.kanon-marina.co.jp/> info@kanon-marina.co.jp

・営業時間:9:00~17:00 (7~9月の土日祝祭日は8:00~18:00)

・定休日:火曜日(祝日の場合は別途設定)

・ビジターバース 約20艇(ご利用の際は海の駅までお問い合わせください)

・アクセス:車の場合

広島インター 54号線から2号線の西飛行場入口交差点を南へ
五日市インターから2号線バイパス、広島ヘリポート面マリーナホップへ
(マリーナ駐車場有料 1時間:180円/1日:1,020円)

・アクセス:バスの場合

JR広島駅よりマリーナホップ行き 約40分 広電バス3号線

JR横川駅よりマリーナホップ行き 約30分 広電バス8号線

マリーナから宮島、江田島、
能美島を快適クルーズ



「海藻おしば教室」



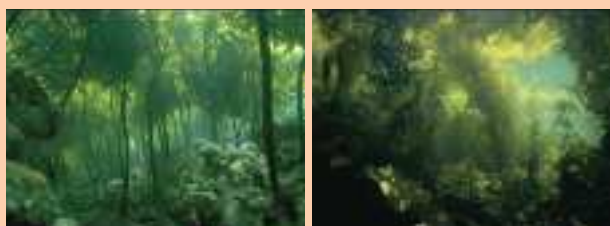
親水事業の一環として小学校等の授業で当協会主催にて実施している「海藻おしば教室」は、今年度の開催で7年目を迎えました。

海離れの進む昨今、広く子供たちに海への親しみと大切さを啓発し、安全にマリンレジャーを楽しんでいただくことを目的に小学校の課外授業で小学生を対象に取り組む本教室は、意義深い教室となっています。本号では、初回開催より協力頂いている海藻おしば協会の野田三千代会長から「海藻おしば協会の設立経緯」、「開催への思い」を寄稿いただきましたので紹介いたします。

研究室で生まれた「海藻おしば」

伊豆半島の先端、エメラルドグリーンの海に面して筑波大学下田臨海実験センターがあります。私はここで海藻の生理生態学の第一人者・横浜康継教授の研究を手伝う傍ら、従来の海藻標本作成法を改良して「海藻おしば」を創出。海藻の色と形を生かした美しい海藻標本から、さらにアートへ。

そして研究の手伝いをするにつれ「海の植物である海藻」の重要な働きを知って驚きました。こんなに大事な事を研究者や理学部の学生など「ほんの一部の人」だけでなく、もっと「多く世間の人達にも知らせたい!」その思いで単



なるモノづくりでは無い「環境教育としての海藻おしば教室」を続けてもう30年以上も経ちました。さらに環境問題が重視されるようになり、指導者の育成が急務となったので全国の支援者や研究者と共に海藻おしば協会を設立。小学校から中、高、大学の授業をはじめ自治体の生涯学習、環境イベントなど、その活動は多方面にわたっています。

小さな子供からお年寄りまで「誰にでも楽しめる海藻おしば」ですが、将来を担う子供たちにとって、素直に受け入れられる感性を持つ小学校での実施は重要です。まず教室内で海を感じる事が出来ます。海に目を向け、次に「自分で海藻を拾って作ってみたい!」と足を海へ運ぶことに繋がります。

どの子も夢中になって教室はシーン!どの児童も生まれて初めての経験となるので「スタートラインが一緒」がとても良い、と先生方はおっしゃいます。授業もこんなだったら良いのに…と。

海の中にも森が有るのを知っていますか

陸に暮らす私達の目には触れることが少ない海中には、海藻のつくる緑一色ではないカラフルな森が存在し、生態系の土台となっています。

魚介類の住居・産卵の場であり多様な生物を育みながら、海水の浄化もしているのです。しかし、海が汚れて太陽の光が届きにくくなると、海の森は消えてしまいます。陸上植物と同様に、海藻にとっても「光はごはん」太陽の光で生きているのです。

また、CO₂を取り込み酸素を放出していることも、海藻やアマモ、そして目には見えない植物プランクトンの働き



で、その量は陸上を凌ぐそうです。私たちが吸っている酸素の半分以上は海から来ているのです。

海の汚れは何処から…? すべての水は海へ!

「海は陸の鏡」という言葉が有ります。陸の自然環境や沿岸に暮らす私たちの生活が反映します。まずは「海の中にも森がある!」これを知ることが重要です。マリンレジャーも含めて「綺麗な海」にもっともっと触れ合いたいですね。

次号では、「海藻おしばで海を学ぶ」及び受講者(小学生)の思いについて紹介予定です。



左：センター前の鍋田浜 右：筑波大学下田臨海実験センター

野田三千代(のだ・みちよ)

海藻おしば協会会長・日本藻類学会会員。伊豆市生まれ。女子美術短期大学卒業。静岡県工業技術研究所・工芸部デザイン室勤務後、筑波大学下田臨海実験センターの非常勤職員を30年務。全国各地で作品展示や講習会を開催している。



生還を、奇跡に頼らない方法があります

ACR レスキューリンクプラス日本仕様は、日本の電波法で認可を受けた唯一の PLB です



PLB (Personal Locator Beacon) は、人工衛星を使った世界共通の正式な個人用遭難信号発信器。船舶用（イーパーブ）や航空機用（ELT）と同じシステムです。個人で登録し、ヨットやボート、カヤック等で使えます。急な落水やダイバーの漂流にも対応。手のひらに乗るコンパクトサイズながら、世界のどこの海にいても遭難信号を救助機関に届ける事ができます。



ダイバー用耐圧防水キャニスター
180m 防水仕様で、PLB をスクーバダイビングに携行可能。PLB 本体とは別売

販売される ACR ResQ Link+ 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。



PLB について、詳しくは左記ホームページ、もしくは **seaplaza.jp** からご覧頂けます



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

www.seaplaza.jp

レジにて BAN/DAN の会員証をご提示ください。ネットショップでの割引適用には、ネットショップ会員登録が必要です。☆印商品（商品名の先頭に☆印がついている商品、店舗では※印）は割引対象外となります。ACR レスキューリンクプラスは割引対象外商品となります。



ACR レスキューリンクプラス 日本仕様

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℃) / 防水性: 水深 5m にて 1 時間、10m にて 10 分 (21℃) / 66ch GPS ユニット搭載 / ACR

レスキューリンクプラス用 / 耐圧防水キャニスター

12,500 円 (税込 13,500 円)

スクーバ・ダイビングに携行できる 180m 耐圧防水のハウジングです。PLB は電波を使うため、水中では使用出来ません。水面でアンテナが水面より上の状態で作動させてください。サイズ: φ 75 × 125mm / 内側サイズ: 約 φ 60 × 115mm / 重量: 約 290g (PLB 含まず) / 耐圧深度: 180m / 浮力: プラス浮力 (約 100g) / 付属品: ベルクロフリップ付ベルトポーチ / PLB 本体は付属しません / CUSTOM DIVERS

お申し込み・お問い合わせは

Kazi 株式会社 **舵社 用品事業部**

〒232-0015 神奈川県横浜市中区共進町 3-74
マリンショップ KAZI シープラザ

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





新コンテンツも
登場予定!?

マジ☆部 アプリをダウンロード&会員登録(無料)するだけ! 19~22歳限定で0円感動体験☆

雪マジ!19
SNOW MAGIC

19歳限定! 全国 190 のゲレンデリフト券がタダ!

雪マジ!ふく
SNOW MAGIC

20~22歳限定! 福島県内ゲレンデの平日リフト券がタダ!

お湯マジ! for GIRLS
ONSEN MAGIC

19~21歳女子限定! 全国の立ち寄り温泉入浴がタダ!

Jマジ!
J LEAGUE MAGIC

19~20歳限定! Jリーグ観戦がタダ!

ゴルフマジ!
GOLF MAGIC

19~20歳限定! ゴルフ場・ゴルフ練習場の利用がタダ!

釣りマジ!
FISHING MAGIC

19~22歳限定! 船釣り乗船料・釣り堀の利用がタダ!

📱 アプリダウンロード(無料)を急げ!

本サービスのご利用は「マジ☆部」アプリのダウンロード、および、各企画
(雪マジ!19など)への事前会員登録が必須になります。

マジ部

GO



iPhone



Android

RECRUIT



No.4 | ロープワーク クリート止めについて

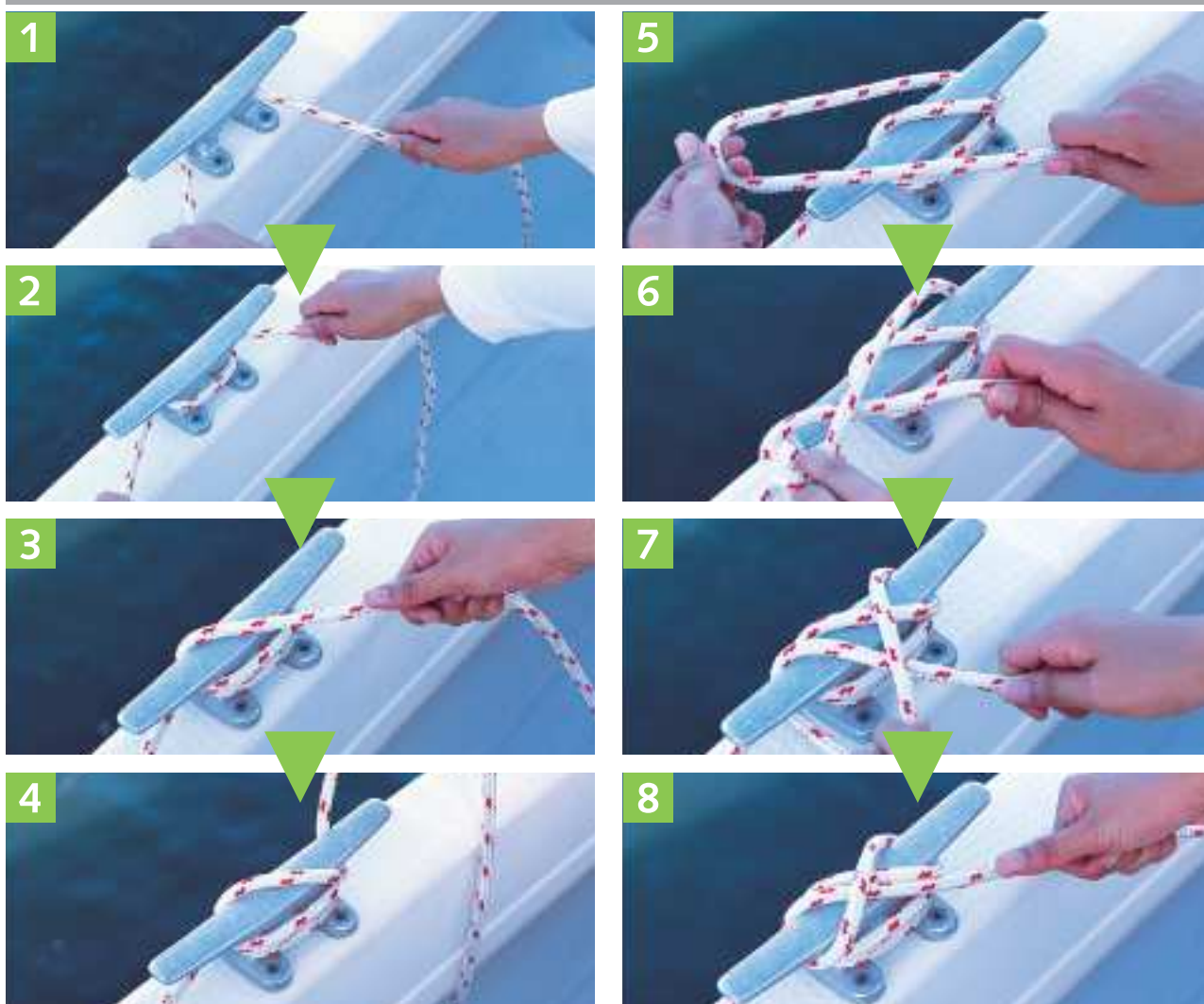
クリートにロープを止めるときに用います。最後にロープを反転する方向に注意しましょう。反転方向を間違えると下図の間違った例のようになります、

ロープが緩んだり解けたりしてしまいます。

ここがポイント! 手順3と手順7の右手の動きに注目。クリートの上面

に最初にロープを乗せるときの右手の動きと、反転させたロープを絞めるときの右手の動きは同じになります。

クリートに止める手順



正しいクリート止め



間違ったクリート止め





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



2018年冬号
Alert Diver Lite

- 27 第19回 安全潜水を考える会 研究集会誌上レビュー
- 28 「スクーバダイビング事故の特徴と対策」
海上保安庁警備救難部救難課 海浜事故対策係長 明瀬哲也先生
- 29 「大学のダイビング実習における安全管理と安全学習」
東京海洋大学学術研究院教授 千足耕一先生
- 30 「病院到着前の適切な減圧障害管理について
IDANの新たな取り組み／2017年UHMS報告」
東京医科歯科大学医学部 附属病院高気圧治療部 草加市立病院 整形外科 新関祐美先生
- 31 事務局ニュース
- 32 イタリア・ウスティカ島レポート
- 34 DAN JAPANのご紹介

中扉写真：Marcello Di Francesco
イタリアダイブフェスティバル（イタリア・ウスティカ島）

お知らせ

会員様にステッカーの配布を開始します。

DAN JAPAN会員からの「緊急ホットラインの連絡先をすぐに確認したい」「海外DANの連絡先を知りたい」というご要望にお応えする形で、2018年1月に発送する会員カードからホットライン番号のステッカーを同封します。

ログブックや携帯電話などに貼り、万が一の事故に備えていただきたいと思います。台紙の裏面には、海外DANホットライン番号（Alert Diver Monthly PDF：P14参照）が印刷されていますので、台紙も大事に保管してください！

＊電話番号などの情報は、実際に旅行に出発する前にDAN JAPANホームページで再度確認することをおすすめします。

＊ステッカーは順次会員カードとともに送付しますが、ご希望の方にはDAN JAPANホームページでご購入いただけます（現在準備中）。

第19回 安全潜水を考える会 研究集会誌上レビュー

2017年11月18日(土)、東京海洋大学・越中島キャンパス 八十五周年会館で

「第19回安全潜水を考える会 研究集会」を開催しました。

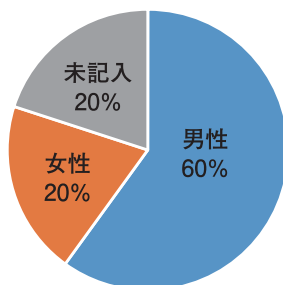
当日は雨予報で肌寒い日でしたが、研究集会にはダイビング関係者103名の方にご参加いただき、大盛況でした。

参加者のうち65名の方から会場でアンケートを回収しました。

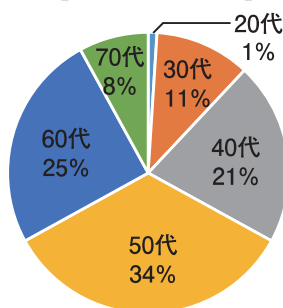
参加者の男女比は男性が60%、女性20%で、昨年と同様に男性が多い傾向にありました。年代別の比率は40代以上で88%を占めており、昨年の71%より大幅に増加しました。

年齢が高いダイバー層の安全意識が高く、安全に関する情報を求めていることがわかります。

[参加者男女比]

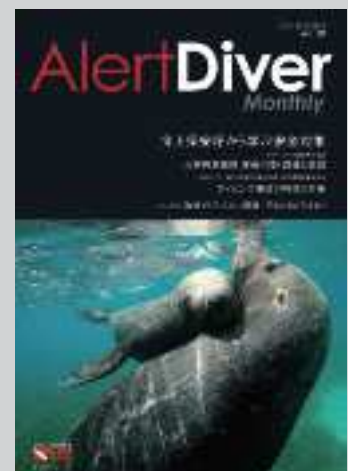


[年代別参加者]



Alert Diver Monthly

今回の誌上レビューは、各講演のダイジェスト版です。昨年同様、Web版「Alert Diver Monthly vol.10 (2017年12月号)」および「vol.11 (2018年2月号)」に詳細な内容を掲載しています。講演で使用したスライドや図を入れ、より深い内容となっていますので、是非ログインしてお読みください。なお、昨年の「安全潜水を考える会」も過去のAlert Diver Monthlyにてお読みいただけます。



東京海洋大学 ミニ情報

ハイブリッド型電池推進船「らいちょうN」

東京海洋大学が開発した電池推進船「らいちょうN」。これまでの電池推進船の研究成果を元に、2014年に進水しました。この船は、補助発電装置としてディーゼルエンジンを搭載しています。省力化、無人化を目的とした自動充電システムや、遠隔地からの運航管理、無人航行システムなどの開発も予定されています。



【主な仕様】●全長：14.0m●全幅：3.5m●出力45kW×2●速力(巡航)：8ノット●連続航行時間：3.5時間(EVモード)、約10時間(HEVモード)●蓄電池容量：145kWh

スクーバダイビング事故の特徴と対策

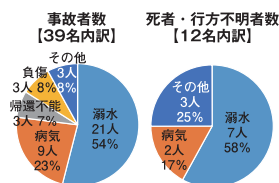


明瀬哲也氏

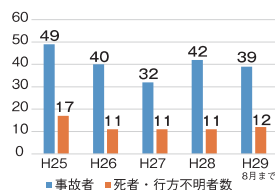
海上保安庁警備救難部救難課
海浜事故対策係長

2004年海上保安庁に入庁、2009年に潜水士を拝命、2011年より羽田特殊救難基地隊員、その後副隊長、隊長を歴任。2017年4月より現職。これまで現場最前線の救助活動に携わってきた経験を活かし、沿岸海域における水難救助体制の充実・強化、事故発生時における救助率向上に向けた取組み等に携わっている。

平成29年(1月～8月)事故内容別事故者数及び死者・行方不明者数(速報値)



事故発生数及び死者・行方不明者数の推移(過去5年間)



●平成29年事故データ速報値(1月～8月)

まずは、海上保安庁で認知している本年の1月から8月のスクーバダイビング事故速報値を分析し、今年の事故の特徴を報告します。

*スクーバダイビングの事故者数は39名、うち死亡者／行方不明者12名。溺死・病気など事故内容別の割合に関しては例年と特に変わるところはありませんが、事故者数自体が昨年より大幅に増加しており、昨年1年間の事故者数と本年8月末現在の事故者数がほぼ同数となっています。

*月別に事故者数を分析したところ、8月は15名、うち死亡者／行方不明者8名。これまで事故者数について、過去5年で10件／月を超えることはありませんでしたが、本年は8月単月で15件となり、さらに半分以上の方が死亡もしくは行方不明となっています。

*事故全体数における60代以上の割合は36%となり、過去5年の21%より大幅に増加しています。40代、50代は約10%ずつ減少しています。

*速報値であるため、原因不明の割合が多くなっていますが、自己過失と考えられる事故は全体の46%。

ダイバー自身が注意をしていたら防ぐことができた事故が約半数を占めます。

●安全潜水をするための3つの提言

提言①「普段からどう考えるべきか」

◆「自分の身は自分で守る」という意識を持つ

インストラクターに全てを任せきりにせず、ダイバー自身が「何が危険か」という知識と意識を持つことが大切です。

◆器材トラブルの際の対応を知る

器材には消耗する部品があり、定期的にチェックをしていても水中でトラブルが発生する場合があります。このため、トラブル発生時にどのように対応するか事前に考えて準備することが重要です。繰り返し練習しましょう。

◆体調管理も大事なスキル

自身の健康状態には普段から気をつけましょう。また、飲酒後のダイビングは事故者数の約半数が死亡しています。無理をせず、体調に異変を感じたらダイビングを中止するようにすることが大切です。

提言②「潜る前に何を準備すべきか」

◆事前の情報収集と打ち合わせが重要

水中ではコミュニケーションが取りづらくなります。このため、潜る前のブリーフィングや、事前に潮・海象などの状況を把握しておくことが重要になってきます。安全で楽しい潜水実施の9割は段取りで決まります。地形などの水中の状況を把握し、当該海域で発生する可能性の高い事故を想定して必要となる器材を準備して潜ることが大切でしょう。

また、水中ではありませんが、エキジットの際にスクリューに巻き込まれて負傷する、という事故も発生しています。操船者と実際に海面にいる方の意思疎通、または潜る前段階での取り決めがきちんと伝わっていなかったことが原因です。

提言③「冷静さを保つ」

◆事故を起こさないためには、プチパニックをいかに抑えるか、ということが重要です。抑えるためには事故を知り、自分はその対処をできるといった自信も必要です。

過去10年間の事故者約450名中、パニックによって事故に至った事例は145名。3割がパニックに起因した事故でした。経験年数が1年未満の方は、3分の1の57名。一方で、5年以上のベテランの方にも40名となっています。

パニックに対しては、どれほどイメージしても、トラブルが実際に起こったときには頭の中が真っ白になるケースが多々ありますので、プチパニックを抑え、冷静さを保ち、事故を未然に防ぐには以下の3つ全て揃わなくてはなりません。

- ・トラブル発生時の対処法を知っていること
- ・トラブル時の挙動を体験していること
- ・トラブル発生時の対処方法が身についていること

●安全な潜水とは何なのか

「安全な潜水」とは、自分の身に事故が起きたらどうするかということに意識をもち、その事故にしっかり向き合い、対処できるという安心感を抱くこと。さらに、自分だけでなく、仲間のことでも安心させられる潜水をすることが、安全な潜水につながり、かつ全員で楽しむことができるのではないかと考えています。

大学のダイビング実習における安全管理と安全学習

私は、大学の体育の分野の教員をさせていただいています。スクーバダイビングは25年以上指導員をしていますが、大学では最近では素潜りやシュノーケリングを入口とし、その中の希望者にスクーバダイビングを指導しています。毎年、指導する中で海は大変厳しく、なかなか思った通りにはいかないということを、身をもって体感しています。このため、安全に実習を実施するために多くのことに気を配っています。安全教育において、参加者を危険から保護することは指導者の責務です。また、参加者自らが安全行動をとることができるよう指導者と相互協力することにより、活動の安全性が高まります。学習指導要領も学校安全について触れていますが、安全教育は安全学習と指導からなる、と記載されています。安全教育という文書の中では、知識理解のうえ危険を予測することにより、自らの判断基準と適切に行動できる態度や能力が養われるとも書かれています。芝山先生の調査では、潜水後の高所移動の知識が低下しているという報告があり、緩やかにですが減圧症の罹患率が上昇していることも指摘されています。このため、こういった知識に関する教育が必要であると結論しており、指導者である私たちも学ばなくてはならないと感じています。組織的な指導者の養成、ダイバーの技術の向上に資する認定基準のような仕組みも大切です。また、本会のようなセミナーや研究会を継続的にを行い、安全教育、安全なダイビングについて考えていくことが重要であるとも指摘されています。

●SCUBA潜水直前の健康チェックについて

インストラクター・ガイドへの調査からは、アルコール、薬の影響に関する把握が十分ではなく、複数日のツアーでは健康チェックがおろそかになりがちで、事故情報がダイバーに浸透していないという問題点が抽出されました。対して、ダイバーへの意識調査からは、喫煙よりも飲酒の管理が甘く、潜水前のセルフチェックで休養を取るべきと考えられる回答をしているにもかかわらず、潜っている実態がありました。また、日常的な運動習慣がある方は50%、40代以上(特に男性)では、服薬習慣、血圧が高い、喫煙習慣率が高い傾向が認められました。

こうしたセルフチェックや健康状態の確認が重要と認識していても、現場では積極的な取り組みが現場で少ないように感じました。

そこで、大学生を対象とした授業で、血圧・体温測定を含むセルフチェックを実践してみました。潜る前にセルフチェック、その後指導者が確認してから潜るという試みです。その結果、10分程度の短時間で実施可能で、潜水前にダイバーが自身の健康状態を確認でき、さらに指導者も受講生の状態を確認できるという利点がありました。

●実習実施にあたって

実習を実施する際には、「BEACH」という頭文字での水に入る前の最終確認を行っています。

それぞれ頭文字の示す内容については、「B」はBuoyancyで、浮力。浮力体またはウエイトスーツの着用やウエイト量の確認等です。「E」はEmergency Procedure、緊急時の手順、「A」はActivityで活動内容、「C」はConditionで活動場所のコンディション、「H」はHealthで参加者・指導者の健康状態です。これらを確認した後に水に入るように心がけています。

現地では、「BEACH」を含む様々な状況を確認するようにしています。例えば、天気予報や海況の確認および実施判断、指導者と受講者の適正人数比、陸上でのシミュレーション、健康チェックを含むBEACH確認、浮具やロープと補助者の活用、目印としての水泳キャップ利用、水中での受講者確認・状況判断、そして退水(健康)確認などを実施し、安全な講習を実施しています。

また、「安全管理」でも色々な方法があると思います。時間による管理、エリア制限による管理、グループに分けて活動を行う、適性人数比を遵守する、浮力体を使用したり用具の制限をしたりする、舟艇や陸上からの監視と支援を行うことも必要でしょう。さらには、一定の規程に沿って実施と中止を判断することも安全管理の一環だと思います。「安全教育・学習」でも同様に様々な方法があります。危険を周知・認識することも必要で、自ら健康チェックをしたり、気象情報を調べて発表したりすると、コンディションに積極的に目を向けるようになります。また、入水・退水を自身で申告することにより、安全に留意することを身に付けてもらうようにしています。これらの活動により、学生は主体性を高めて活動できるようになります。また、ダイビングを「する/しない」、「どういった内容を実施するか」など、自己決定の機会を設け、さらに終了後にはふりかえりを活用すると安全教育・安全学習が促進されると思います。

千足耕一先生

東京海洋大学学術研究院教授

1966年4月神戸市生まれ。東京海洋大学海洋政策文化学科・教授。専門分野：海洋スポーツ、海洋性レクリエーション。1989年筑波大学体育専門学群卒、2003年学位取得(博士・医学：東邦大学)。日本海洋人間学会、日本野外教育学会、海に学ぶ体験活動協議会等の理事を務める。著書に「水辺の野外教育」(杏林書院)や「スキンドайビング・セーフティ」(成山堂)他。海上労働や海洋での身体活動に関する研究活動(論文執筆や科研費による調査活動)を継続的に実施しつつ、大学での教育活動を実施している。



病院到着前の適切な減圧障害管理について IDANの新たな取り組み／2017年UHMS報告



新関祐美先生

東京医科歯科大学医学部
附属病院高気圧治療部
草加市立病院 整形外科

医学博士、日本整形外科学会
専門医、日本手外科学会手外
科専門医。東京医科歯科大学
学生時代に小笠原の海に魅せ
られてダイビングを始める。草加
市立病院整形外科医長の業務
の傍ら、東京医科歯科大学高気
圧治療部非常勤講師として減
圧症患者の治療にあっている。

今年6月に米国高気圧潜水医学会であるUndersea & Hyperbaric Medical Society (UHMS) で、病院到着前の適切な減圧障害管理に関するプレコースが行われました。

●減圧障害患者に必要な病院到着前の管理とは

減圧障害では緊急な再圧治療が基本です。しかし、遠隔地にいるレジャーダイバーに理想的な対応は出来ません。遠隔地で減圧障害が発生した場合、様々な問題が生じます。

◆医療資源が限られる(潜水医学専門医不在、再圧施設無し)

◆現場でまず対応せざるを得なくなる

◆どういった場合に緊急搬送しないといけないのか

今の減圧障害ガイドラインは、米国海軍マニュアルに代表されますが、設備の整った病院での最適な治療を扱うものです。医療資源不足時にどうするかは述べられていません。

●IDANによるガイドライン作成の試み

IDANはホットラインサービスを通じて、世界中で減圧障害やその他の潜水事故者を支援しています。

2015年 IDANは、Diving Injuries Management Committee (DIMC) を立ち上げました。目的は、設備の整った病院到着前の、減圧障害管理に関するガイドラインの作成です。メンバーは各DANから選出で、日本からは東京医科歯科大学の小島泰史先生が選出されています。DIMCは、ホットライン症例を検討し、臨床的な疑問点を抽出しました。例を示します。

◆遠隔地での減圧障害疑い症例に対して、症状所見の把握をどう行うべきか(特に医師がいない場合)。

◆常圧酸素投与を行っていったん症状は改善したけれども、また症状が悪化した。再び常圧酸素で対応していいのか。

◆軽症の減圧障害に対して緊急に再圧治療をする必要があるのか。

次にGuidelines Development Panel (GDP) という独立した有識者会議を任命し、先の疑問点の議論を委ねま

した。GDPでの議論がDIMCに答申されて、その後にガイドラインが作成される予定です。今回、GDPでの議論の一部がプレコースで公開されました。

●UHMS2017プレコース

プレコースは学会の前日に行われるセッションです。GDPメンバー6名が診断、応急手当、遠隔地におけるトリアージ、患者搬送、再圧治療が遅れた場合の影響等について講演しました。計7時間半、289枚のスライドを使用して発表されましたので全部をお伝えできませんが、いくつか紹介します。

【応急手当】

減圧障害では、浮上後6時間で9割前後が発症にもかかわらず、発症後6時間以内に治療を受けた人はわずか10%しかおらず、現場対応が非常に重要です。

◆常圧酸素投与

非常に大事です。Longphre(2007年)は、再圧治療を実施した2231例のレジャーダイバーの事故報告から、常圧酸素投与の有効性を報告しています。酸素投与で14%が症状消失し、51%が症状改善しました。また、再圧治療が1回で済んだ症例を多く認めました。しかし常圧酸素投与は十分に普及していません。応急手当に酸素投与を受けた減圧障害患者は20-40%程度に過ぎないとの報告が紹介されました。

◆酸素以外の補助療法

補液の重要性(経口補水液を与えることが望ましい)。炭酸飲料・コーヒー・酒はダメ、高体温は良くない(中枢神経系にダメージを与える)との報告がなされました。

【遠隔トリアージ】

減圧障害の重症度で対応は異なります。2004年のUHMSの軽症減圧障害に関するワークショップで定義されたmild(軽症)が考え方の基本となっています。

【再圧治療の遅れの影響】

治療開始時期が遅いほど、重症例ほど再圧治療の回数が多いことを過去の報告は示しており、治療が早いに越したことはないこと、しかし、重症例は6時間以内、軽症例は12から24時間ないしはそれ以上の待機が可能でしよう、治療が遅くなくても症状改善や完全治癒が得られる割合が結構あるので、遅くなくても再圧治療は考慮すべきとの提言でした。

●DAN酸素プロバイダーコース

減圧障害について、現場で一番大事なのは症状や徴候の認識です。酸素供給方法の手技を知っていても、どういときに使用するかわからなければ無意味です。当コースはダイバーとして必要な知識が得られるいい機会です。皆さんには、まずは酸素供給法に習熟することが安全なダイビングにつながることを知っていただきたいです。

DANニュース

2018年、DAN JAPANは2つのイベントに出展します!

例年池袋サンシャインシティで開催される「マリンダイビングフェア」に出展してまいりましたが、今年はさらに「ダイビングフェスKANSAI」にも出展することとなりました。

ダイバーの皆様と直接お会いできることをスタッフ一同楽しみにしています。

当日は各会場それぞれにイベントを実施する予定といたしますので、是非ブースまでお立ち寄りください! (詳細はDAN JAPANホームページ、「Alert Diver Mounthly」でご確認下さい。)

第26回 マリンダイビングフェア2018

日時: 2018年4月6日(金)・7日(土)・8日(日)

場所: 池袋サンシャインシティ

コンベンションセンター TOKYO

文化会館C(3F)、D(2F) ホール

公式HP: <https://www.marinedivingfair.com/>

ダイビングフェス KANSAI 2018

日時: 2018年5月19日(土)・20日(日)

場所: 大阪南港ATCホール

公式HP: <https://divingfes.jp/>

【ダイビングフェスKANSAIとは??】

西日本のダイビング、マリン関連業界の活性化のきっかけ作りを目的として、国内外含めたダイビングショップ・器材メーカー・ダイビング指導団体・旅行業界及び関連メディアなど、業界が一体となって開催される関西最大級のビッグイベントです。2017年5月、第1回が開催され多くの方が来場しました。

最新器材や水中映像機器の展示、各地ダイビングスポットの紹介や水中写真コンテストなど盛りだくさんの総合展示会です。

また、今回はマリンスポーツ&川、滝などの人気アクティビティスポーツの総合展示会(ブルーオーシャンフェスKANSAI2018)も同時開催され、さまざまな海の楽しみを知ることができるお得なイベントです。

目玉企画は、昨年好評だった巨大プールでの無料ダイビング体験、さらにはSUP体験も実施予定。水中写真家 鍵井靖章氏、戸村裕行氏のトークショーの他、日本の洞窟探検家 吉田勝次氏のトークショーも開催決定です!

西日本のダイバーの皆様、ぜひご来場下さい。

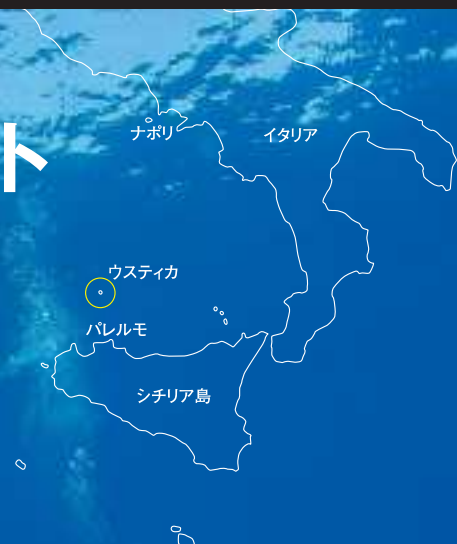


左: 巨大プールでのダイビング体験 右: 会場で開催された安全セミナー風景 (2017年開催ダイビングフェスタ2017より)

【Special Report】 イタリア・ウスティカ島レポート

2017年9月、イタリアのDANヨーロッパ本部で開催されたIDAN会議後、
ゴールデン・トライデント賞授賞のためにウスティカ島を訪問しました。
日本から訪れる機会の少ない場所への訪問となりますので、
現地レポートをお送りします。

写真：Marcello Di Francesco



イタリアで最初に指定された 海洋自然保護区

ウスティカ島は、イタリアの南部にあるレモンで有名なシチリア島の北、約70Kmに位置する面積約8km²の小さな島



上：IDAN代表とDANヨーロッパ全スタッフで記念撮影
左：IDANに授与されたトロフィーと金のバッジ、表彰状

です。火山性の島で、海底火山の爆発によって噴出した溶岩でできているため、海底は起伏に富み、魅力的な洞窟が数多く存在することで知られています。

周辺の海域はイタリアで最初に指定された海洋自然保護区（ウスティカ島海洋保護区：Area marina protetta Isola di Ustica）となっており、夏場には多くのダイバーが集まる有名な島です。2017年9月、日本からはほとんど訪れる機会のないウスティカ島に訪問しましたので、島の様子をレポートします。

ゴールデン・トライデント賞授賞式 参加

2017年9月1日、DAN JAPANは水中科学・技術国際アカデミー（The International Academy of Underwater Sciences and Technique）「ダイビング界のノーベル賞」と呼ばれる「ゴールデン・トライデント賞」を授与されました。長年の研究活動、およびダイビングの安全普及の功績が認められ、全世界でIDANに名を連ねる全てのDAN（DANアメリカ、DANヨーロッパ、DANアジアパシフィック、DAN南部アフリカ、DAN JAPAN）が共同で授賞しました。



左：ウスティカ港全景。地形を生かした天然の港

上：DANヨーロッパキャンペーンカー。過去ヨーロッパ域内400か所を訪問している

イタリア ダイブフェスティバル The DAN Road Trip

ウスティカ島では、DANヨーロッパとPADIヨーロッパが「イタリア ダイブフェスティバル」を共催していました。日本の「ダイビングフェスティバル」のようなイベント会場ではなく、ボート発着所および島内施設を使用したイベントで、小規模ながらも器材メーカーや指導団体などがブースを出展し、多くのダイバーが立ち寄り器材モニターや施設の情報収集などしていました。複数のセミナーなども開催され、盛況なイベントでした。

DANヨーロッパは、「The DAN Road Trip」として、夏期にヨーロッパ各地で小規模なイベントを開催しています。「The DAN Road Trip」のメインの目的は「DANリサーチ（研究）」です。ダイビングプロフィールを収集し、ダイビング後の気泡の発生をドップラー検査機とエコーで確認して減圧症の研究を行っています。多くのダイバーからデータを収集し、より安全なダイビングが可能となるプロフィールを導き出す研究です。すでに、DANの研究データがダイビングコンピューターに反映されている機種もあり、今後のさらなる成果に期待が高まっています。

ウスティカ島でのダイビング

前述のとおり、ウスティカ島は火山性の島で、ダイナミックな水中風景が非常に魅力的なダイブサイトです。透明度は非常に高く、雄大な水中風景を存分に楽しむことができます。また、バラクーダの群れや大型のハタなど多様な生物が頻繁に現れ、にぎやかな水中でした。

ウスティカ島は日本ではほとんど知られていませんが、美しい海とおいしいシーフード、フレンドリーなダイバーの集う素晴らしい島でした。もし機会があれば訪問し、潜ってみてはいかがでしょうか。



上：DANヨーロッパリサーチチーム。ドップラー検査器で心臓内の気泡の有無を調査
右：リサーチステーション。多くのダイバーが訪れ、データ収集に協力していた



左：IDANの代表がボートに集結。潜る事により互いの距離が近くなった

下：バラクーダの群れ。透明度が高く、遠くまで見通すことができた



DAN JAPANのご紹介

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

医療サービス

■ ホットラインサービス (緊急対応)

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

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

■ メディカル・インフォメーションライン (非緊急時対応・医療相談)

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

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

■ DD NET (ダイバーズドクターネットワーク)

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

現在、全国で約300名の医師にご協力いただいており、DANホームページにて最新情報を提供しています。

保険関連サービス

■ レジャーダイビング保険

DAN JAPANに入会すると、レジャーダイビング保険に

自動的に加入となります。

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

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

■ DAN業務中プラン保険 (会員向け業務用傷害保険)

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

■ DANダイバープラス保険 (傷害補償特約付団体総合生活補償保険)

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

■ ワールドワイドサポート

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

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

安全情報提供サービス

潜水事故緊急ハンドブック

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

各種講習会・セミナーと、報告書『潜水事故の分析』

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

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

会報誌「Alert Diver Monthly」

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

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

DANWebサイト

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

トレーニング

DAN「潜水事故における酸素供給法」講習

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



DAN JAPAN

世界中に、安心と安全を。

Divers Helping Divers

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

この会はお近くの
ダイビングショップ
または、Webで!

「入っていて良かった!」会員サービス

安心その1

ダイビング現場からのSOSコール
緊急ホットライン
事故や身体の異常などをダイビング
の経験豊富なスタッフがサポートします。

安心その2

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

安心その3

手帳から救援費用までカバー
ダイビング保険
ダイビング中の怪傷に救援費負担も
向けた保険金をお支払します。

安心その4

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

再任治療費も補助

一発制人 日本海洋レジャー安全・救済協会 安全事業部 DAN JAPAN TEL:045-228-3066 FAX:045-228-3067 Tel:045-228-3066 [DAN] 国際、

●スノーケリングとは

スノーケリング（Snorkeling）とは、主に水中マスク、スノーケル、フィン（足ヒレ）、スノーケリングジャケットもしくはウエットスーツ（浮力体）、といった「スノーケリング四点セット」を用い、水面での浮力を十分に確保しつつ、水面上を漂うようにして移動し、口にくわえたスノーケル（パイプ状の呼吸管）を通して呼吸活動を継続しながら、水面下に没することなく水中の様子を観察する活動のことを示します。

★★★★★ 安全にスノーケリングを楽しむための5つの POINT ★★★★★

1. スノーケリング四点セットを使用しましょう。
（浮力体を着用しましょう。）
2. 講習を受け、認定カードを所持しましょう。
※日本スノーケリング協会及び指導団体認定の指導員から講習を受けましょう。
※認められた指導員は指導者保険に加入しましょう。
3. 潜水行動を取らないようにしましょう。
4. バディ行動、グループ行動にて活動しましょう。
（単独行動をとらないようにしましょう。）
5. 日本スノーケリング協会推奨器材を使用しましょう。
※取り扱い説明書に関して充分安全を満たすようにしましょう。

※上記を満たしていない疑似活動は、一般遊泳と呼びます。

●設立年月日

平成14年9月5日

●発行書籍

- ・スノーケリング指導者教本（定価3,000円）
- ・スノーケリングハンドブック（定価1,000円）



●都道府県スノーケリング協会

日本スノーケリング協会では、地域に密着した事業の活性化をねらいとして、現在各都道府県スノーケリング協会の設立準備をしております。

- | | | |
|----------------|----------------|---------------|
| ○青森県スノーケリング協会 | ○東京都スノーケリング協会 | ○埼玉県スノーケリング協会 |
| ○神奈川県スノーケリング協会 | ○静岡県スノーケリング協会 | ○山梨県スノーケリング協会 |
| ○愛知県スノーケリング協会 | ○岡山県スノーケリング協会 | ○山口県スノーケリング協会 |
| ○広島県スノーケリング協会 | ○鹿児島県スノーケリング協会 | ○福岡県スノーケリング協会 |
| ○奄美群島スノーケリング協会 | ○沖縄県スノーケリング協会 | |

【お問い合わせ先】

日本スノーケリング協会事務局（一般財団法人社会スポーツセンター内）
〒206-0003 東京都多摩市東寺方 647 TEL:042-375-1630 FAX:042-375-3374
(URL) <http://www.shakai-sc.or.jp/> (E-mail) sscinfo@shakai-sc.or.jp



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



救助事業部

九州BANのサービス開始について

平成4年7月に東京湾、相模湾でスタートしてBANも四半世紀経ち、
この間関西、中部そして瀬戸内海と徐々にサービス海域を広げ、
一昨年春には瀬戸内海の関門海峡及び佐田岬と関埼を結ぶ線までの瀬戸内海全てがサービス海域となりました。



平成28年の瀬戸内BANのサービス開始により九州の瀬戸内海側である福岡県や大分県で新たにサービスを受けられることになりましたが、北部九州のボート遊びやクルージングは何と言っても日本海側。響灘や玄界灘には島々も多く釣りのポイントも多数あることからマリンレジャーが盛んなことは論を待ちません。

従って、BANでは北部九州の日本海側でBANのサービスを提供すべく、RSの確保等サービス体制の確立について一昨年秋頃から基礎調査に着手し、1年以上かけて鋭意努力した結果、上図のとおり本年4月から山口県西部～福岡県～佐賀県の日本海側沿岸及び長崎県壱岐島周辺海域、具体的には山口県角島灯台～響灘～玄界灘～博多湾～壱岐島～佐賀県肥前宮崎灯台の距岸10海里とする九州BANをスタートさせることになりました。

これにより、山口県西部や福岡県の瀬戸内海側にボート等を保管しているけど遊ぶフィールドは関門海峡を抜けた日本海という方々にとっても、安心してボート遊びができるようになります。

九州BANには福岡市、北九州市という二つの政令指定都市があり、特に博多湾周辺はマリナーの数も多く、多くの方々が湾内の島々は勿論遠く壱岐島周辺までのクルージングを楽しんでおられます。例えば関門地区であれば角島の北西に位置する「汐巻」や博多湾や唐津方面からは壱岐島の北西にある七里ヶ曾根まで進出して釣りをされていますが、これらのポイントもすべて九州BANのサービス海域となっています。

また、佐賀県唐津市は日本のセーリングでは重要な位置づけとなっている都市であり、唐津湾では多くのヨットが航走しています。

更に、ご承知のように『「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群』が世界遺産に登録されました。この沖ノ島は残念ながら九州BANのサービス海域外にあり、一般人の上陸が厳しく制限されていることから多くの人々の目に触れるわけではありません。

しかし、宗像大社中津宮や沖津宮遙拝所がある大島はサービス海域内にありますし、大島には「むなかたおおしま



沖津宮遙拝所



西福岡マリーナ マリノア



福岡市立ヨットハーバー



脇田フィッシャリーナ (福岡県北九州市)



佐賀県ヨットハーバー (唐津市)

海の駅」がありビジターバースも整備されているので、世界遺産になったのを契機に是非マイボートで大島を訪問されたいかがでしょうか？。

★BANではサービス海域の更なる拡大を計画しており、

次のステップでは宇和海（佐田岬～宇和島～宿毛湾、関崎～津久見～佐伯）及び九州西部（伊万里湾～平戸～佐世保～大村湾～長崎～有明海～天草～熊本）でサービスを行うべく引続き検討して参ります。

BAN救助事例 レポート

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

No.① マスト折損

大阪湾泉大津沖埋立処分場防波堤灯台 34-32.983N
[船種] CY [所要時間] 81分 135-20.566E

【処置概要】 ■16:59 関西所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて、マスト折損により機走中であるが、船体バランスが取りにくく航行不安となり救助を求めてきた。なお修理のため関西所在漁港への曳航を希望。ROC了承。 ■17:06 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■17:09 該船に救助船手配済み連絡。 ■17:20 関西所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■18:20 該船と会合(34-31.100N 135-20.966E)、曳航準備。 ■18:25 関西所在漁港向け曳航開始。 ■20:30 漁港着、救助完了。(救助料 142,560円 BAN会員の為無料)

No.② 機帆走時のオーバーヒート

熊野灘新宮港北防波堤南灯台 33-44.633N
[船種] CY [所要時間] 94分 136-05.217E

【処置概要】 ■12:26 関西所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて機帆走中機関故障(オーバーヒート)により風弱く航行困難となり、救助を求めてきた。 ■12:40 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■12:45 該船に、救助船手配済み連絡。 ■13:00 関西所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■14:00 該船と会合(33-44.3662N 136-03.3064E)、直ちに港に向け曳航開始。 ■16:00 港に着、救助完了。(救助料 110,160円 BAN会員の為無料)

No.③ Vベルト切断

若狭湾成生岬灯台 35-40.583N
[船種] MB [所要時間] 92分 135-26.767E

【処置概要】 ■14:58 若狭所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にてVベルトが破断、機関停止航行不能となりシーアンカーを投入し救助をもとめる。なお、修理可能マリーナへの曳航を希望、ROC了承。 ■15:10 若狭所在RSに救助出動及び該船の受入れを依頼、同社了承。 ■15:12 該船に救助船手配済み連絡。 ■15:30 若狭所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■16:30 該船と会合(35-40.254N 135-26.444E)、曳航準備。 ■16:40 曳航開始、修理可能マリーナへ向かう。 ■19:30 マリーナ着、救助完了。(救助料 199,260円 BAN会員の為無料)

No.④ 深夜 バッテリー上がり

若狭湾鋸崎灯台 35-36.5443N
[船種] MB [所要時間] 35分 135-44.0752E

【処置概要】 ■00:35 若狭所在MB～ROCへ、上記位置付近にて蓄電池過放電により航行不能となり救助を求めてきた。 ■00:50 若狭所在RSに救助出動を依頼、同RS了承。 ■00:55 該船へ救助船手配済み連絡。 ■01:05 若狭所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■01:10 救助船から、該船は機関起動し自力航行が可能となった旨連絡あり。ROC了承。 ■01:11 該船へ状況確認、予備の蓄電池を接続したところ機関起動し自力航行が可能となったので救助依頼を解除し提携係留地へ帰港する旨の連絡あり。ROC了承。 ■01:12 救助船へ、該船は機関起動し自力航行が可能となったので救助依頼を解除する旨連絡。救助船了承すると共に反転(35-32.4277N 135-40.4355E)し基地帰投する旨連絡あり。ROC了承。 ■01:25 救助船、係留地帰着。(救助料 88,020円 BAN会員の為無料)

No.⑤ 夜間 浮遊物巻き込み

伊勢湾揖斐川口灯台 35-01.3496N
[船種] MB [所要時間] 81分 136-44.8222E

【処置概要】 ■21:49 中部河川係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害(浮遊物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。なお曳航先として中部所在マリーナを希望。ROC了承。 ■22:00 中部所在RSに救助出動を依頼、同氏了承。 ■22:02 該船に救助船手配済み連絡。 ■22:35 中部所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■23:00 救助船より、要請位置に到着するも該船見当たらず、付近搜索する旨の連絡あり。ROC了承。 ■23:10 救助船より、該船と会合(35-01.3636N 136-44.9727E)し、曳航の準備の行う旨の連絡あり。ROC了承。 ■23:20 中部所在マリーナに向け、曳航開始。 ■翌日 ■01:00 マリーナ着、救助完了。 ■01:35 救助船、係留地帰着。(救助料 199,260円 BAN会員の為無料)

No.⑥ 機関故障

東京湾千葉市稲毛ヨットハーバー灯台 [船種] MB [所要時間] 96分 35-37.447N 140-02.286E

【処置概要】 ■14:34 関東所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて機関故障(セル回るが再起動せず)により救助を求めてきた。 ■14:45 関東所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■14:47 該船に救助船手配済み連絡。 ■15:15 関東所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■16:10 救助船から該

船と会合、警戒監視をしつつ機関点検指導にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■16:44 救助船から機関点検指導するも機関起動せず、警戒監視を打ちきり会員艇係留地に向け曳航開始する旨の連絡あり。ROC了承。 ■18:50 係留地着、救助完了。(救助料 202,500円 BAN会員の為無料)

No.⑦ ドライブ異常振動発生

若狭湾博奕岬灯台 [船種] MB [所要時間] 30分

35-33.8520N 135-19.9440E

【処置概要】 ■15:50 若狭所在マリナー兼RS～ROCへ、若狭所在会員艇MBが上記位置付近にて機関故障（航走中突然ドライブに振動発生）により航行不能となり救助を求めてきた旨及び救助船の出動準備が整っているとの連絡あり。ROC救助出動を依頼、同社了承。 ■15:55 該船に状況確認および救助船手配済みを連絡。

■16:00 若狭所在マリナー兼RS所有救助船が係留マリナーから出動。 ■16:20 該船と会合（位置 35-33.484N 135-20.035E）、曳航準備。 ■16:30 曳航開始、会員艇係留マリナーへ向う。 ■17:10 マリナー着、救助完了。（救助料 54,000円 BAN会員の為無料）

No.⑧ プロペラ脱落

若狭湾成生岬 35-38.016N
[船種] MB [所要時間] 100分 135-24.753E

【処置概要】 ■16:00 若狭所在マリナー兼RS～ROCへ、若狭所在マリナー会員MBが、上記位置付近にて、推進器障害（プロペラ脱落）により、航行不能となり救助を求めてきた旨と救助船の出動準備が整っている旨の連絡あり。ROC救助出動を依頼、同社了承。 ■16:08 該船に状況確認と救助船手配済みを連絡。 ■16:20 若狭所在RS所有救助船が係留マリナーから出動。 ■17:40 該船と会合、曳航準備。 ■17:45 会員艇係留マリナー向け、曳航開始。 ■19:00 同マリナー着、救助完了。（救助料 125,280円 BAN会員の為無料）

No.⑨ 絡網

燧灘讃岐三崎灯台 34-13.849N
[船種] CY [所要時間] 15分 133-31.273E

【処置概要】 ■12:06 瀬戸内所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて海面二艘引網漁船の引網に絡網し航行不能となり、海上保安庁へ118番通報のうえ救助を求めてきた。 ■12:10 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■12:30 該船に救助船手配済みを連絡。 ■12:40 瀬戸内所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■13:10 救助船から、該船と会合、当該漁船による解網作業中につき付近にて警戒監視に当たる旨の連絡あり。ROC了承。 ■14:00 救助船から、管轄地区海上保安署所属巡視艇が現場に到着した旨の連絡あり。 ■14:55 救助船から、巡視艇による事情聴取が終了した旨、および該船は引網から離脱するも、スクリュープロペラに絡まったロープが抜けず自力航行不能につき提携係留地に向け曳航開始するとの連絡あり。ROC了承。 ■16:30 提携係留地着、救助完了。（救助料 101,520円 BAN会員の為無料）

No.⑩ 深夜 機関故障

大阪湾西宮防波堤東灯台 34-39.883N
[船種] MB [所要時間] 281分 135-22.678E

【処置概要】 ■00:59 関西所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近で機関故障（オーバーヒート）により航行不能となり救助を求めてきた。 ■04:50 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■04:53 該船に救助船の手配済みを連絡。 ■05:25 関西所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■05:40 該船と会合、曳航準備。 ■05:50 提携係留地に向け曳航開始。 ■06:30 提携係留地着、救助完了。 ■06:45 救助船、定係地に帰着。（救助料 49,680円 BAN会員の為無料）

No.⑪ 非会員艇 クラッチ故障

東京湾アクアライン海ほたる灯 35-28.515N
[船種] MB [所要時間] 135分 139-54.473E

【処置概要】 ■11:51 関東所在マリナー～ROCへ、同マリナー所属【非会員MB】が上記位置付近にて機関故障（クラッチ故障）航行不能となっているため、救助料の支払を確約し最寄りのマリナーへの曳航救助を求める。ROC了承。 ■11:56 該船に状況確認。既に海上保安庁へ118番通報済みとの連絡あり。 ■12:15 関東所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■12:17 該船に救助船手配済みを連絡。 ■12:29 関東所在RS(株)所有救助船が係留地から出動。 ■12:34 該船から、管轄保安署の巡視艇が現場に到着した旨の連絡あり。 ■12:50 該船から、巡視艇の曳航索に繋がれている。曳航先について海上保安庁が検討中である旨の連絡あり。 ■13:19 該船から、巡視艇に曳航され北の方向へ向っている旨の連絡あり。 ■13:26 救助船から、該船と連絡の結果、すれ違ったことが判明、反転し（位置35-30.580N 139-56.15E）該船に向う旨の連絡あり。ROC了承。 ■14:06 該船と会合（位置35-34.802N 139-56.214E）、巡視艇からの曳航引継準備。 ■14:08 曳航開始、最寄りのマリナーへ向う。 ■14:50 マリナー着、救助完了。 ■14:52 管轄保安署に救助完了を連絡。（救助料 100,980円 非会員の為有料）

No.⑫ 非会員艇 オーバーヒート

備後瀬横田港一文字防波堤西灯台 34-20.110N
[船種] MB [所要時間] 30分 133-17.079E

【処置概要】 ■15:20 瀬戸内所在【非会員艇MB】～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障（オーバーヒート）により、航行不能となり救助を求めてきた。なお、救助料の支払いを確約したので、救助船の手配をすることとした。 ■15:25 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■15:30 該船に救助船手配済みを連絡。 ■15:33 瀬戸内所在RS所有救助船が係留地から出動。 ■15:50 該船と会合、曳航準備。 ■15:55 該船係留地に向け、曳航開始。 ■17:10 係留地着、救助完了。（救助料 61,560円 非会員の為有料）

Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.4 いずみさの関空マリーナ



大阪湾の南部にあるいずみさの関空マリーナは、友ヶ島や明石海峡という関西有数の釣りポイントまで20マイル足らずという好ロケーションのため、釣り好きのオーナーが多い

大阪湾のやや南寄り、海上に浮かぶ関西国際空港の対岸に位置するのが「いずみさの関空マリーナ」だ。海上係留と陸置きを合わせた収容隻数は約230隻。阪神高速湾岸線を使えば大阪市内から車で40分ほどと交通の便がよい人気のマリーナだが、ことにボートフィッシングファンからは関西エリアの拠点として一目置かれる存在となっている。

というのも西へ行けば明石海峡、南へ向かえば友ヶ島という関西の2大

有力釣りポイントまで、どちらも1時間足らずという好ロケーションにあるからだ。そのため、同マリーナに籍を置く保管艇は、ヨットよりもボートが多く、さらに釣りが主目的のオーナーが多数を占めるという。30フィート以上の中・大型艇になると、夏から秋のシーズンは、カツオやカジキを狙って南紀の串本沖まで遠征するオーナーも少なくない。

またボート・ヨットのオーナーのみならず、同マリーナのレンタルボートは関

西でもっとも稼働率の高いことでも知られており、その用途がやはり圧倒的に釣りなのだそう。そしてそのレンタルユーザーが、ボートフィッシングの楽しさに目覚めマイボートを購入して同マリーナに保管するという好循環も生まれているという。

そんないずみさの関空マリーナは、ボート・ヨットの新規預かりについてはBANへの入会を条件に定めており、マリーナ自体もまた大阪湾全域をカバーするレスキューステーションとして



クラブハウス。各種設備は充実し、桟橋および陸上ヤードへの入場は24時間可能のカードリーダー式とセキュリティも万全だ



ボート・ヨットの上下架には自走式50トンクレーンを整備



関西でもっとも稼働率の高いレンタルボート（ヤマハマリンクラブ・シースタイル）のホームマリナーとしても有名。フィッシングモデル7艇を揃え、年間約500回のレンタル実績を誇る

Rescue Boats



〈ハーモニー3〉(ヤマハFG-36)

レスキュー艇として出動することの多い〈ハーモニー3〉。無料で行われるオーナー向けボートフィッシング講習にも使用されているとか



〈ハーモニー〉(ヤマハSF-31)

こちらはコンバーチブルタイプのレスキューボート。〈ハーモニー3〉が、ボートフィッシング講習で出払っているときはこちらの出番となる

登録され、ボートレスキューの責務を担っている。

年間の出動回数は10回程度。トラブルの内容は、全国的な傾向と同様、機関故障が多いのだが、ゴミなどの海上の浮遊物がその原因になりがちというところが、大都会に面する大阪湾ならではの特徴だ。

「特に夏場の台風の後などは、要注意です。大きな流木も多いですし、ペラを当てて曲げてしまったという話はよく聞きます」と説明するのは、同マリナー支配人の末安郁郎さんである。

レスキューに用いるボートは〈ハーモニー〉(ヤマハSF-31)と〈ハーモニー3〉(ヤマハFG-36)の2艇体制。RO

Cから要請があると、マリナーのイベントなどで動けない場合を除き、9割方、末安さんがもう1人スタッフを伴って出動するという。

「一番暇な人間が行くんです」と笑うが、支配人自らがレスキューを担当するとは、なんとも頼もしいRSといえる。

Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.5 高松海上タクシー



離島の多い瀬戸内海では、島民の足として重要な役割を担う海上タクシー



高松海上タクシーの多田陽介さん。小型船舶免許は自動車の免許より先に17歳で取得。香川県全域の海を熟知するプロ中のプロ

BANで救助のための船舶を出動させるレスキューステーション（RS）をになう事業者は、一般的なマリーナばかりではない。例えば、瀬戸内。香川県内を営業エリアとしている高松海上タクシーもそのひとつ。

海上タクシーとは、航路と運航計画が決まったフェリーなどの旅客船とは別に、要望に応じて人の輸送を行う小型船舶を用いたチャーター船のこと。他地域では馴染みの薄い海上タクシーだが、離島の多い瀬戸内海などで

はわりと普通に見られる。香川県内には110を越える島しょがあり、そのうち24島に人が住む。もちろん定期船航路もあるが、それだけでは不便。いざというときになくてはならない海の足として海上タクシーは重宝される存在なのだ。

高松海上タクシーの専務兼運航管理責任者の多田陽介さんは、それまで運送業に従事したり、漁業者資格を取得し底引き網漁を営んだりしていたが、8年前に父親である同社社



高松海上タクシーの拠点のひとつである屋島湾の久通港。ここには観光チャーター・遊覧用のサロンボート(奥・18トン)と海上タクシー〈荒潮III〉(ヤマハPC-30)が係留されていた

長から「継がないのならやめる」と告げられたのを機に家業へ。地元住民の足として以外に、観光用チャーター業を展開し事業を拡大した。

昨今、瀬戸内はアートイベントの盛り上がりなどで、日本国内はおろか世界中から多くの観光客が訪れるようになり、海上タクシーの需要も高まっている。

「ただ忙しいのは秋までで、季節風が吹いて荒れるようになると、観光需要はパタッと止みます。だからこれ以上人もフネも増やせない」(多田さん・以下同)

同社は香川県内全域が運行エリアで、3カ所の港に合計5隻の船舶を用意し、これを社員2名で運用している。繁忙期などで人手が足りない際は、地元漁協などの協力者に代行を依頼することもあるとのこと。

従ってBANのレスキュー業務を引き受けるのは、本業が空いた時間という風に制限があるが、これまでに5～

6回は出動。ほとんどがオーバーヒートやプロペラにロープを巻いたりというイージートラブルだという。

「ロープを巻くのは僕も10回以上やってます。そういうときは包丁を咥えてドブン。これができないとこの商売はできない。でも、プレジャーの方とくにご年配の方はやはりBANを呼んでいただくのがいいでしょう。あと、10年もたっていない新しいボートでもインペラのトラブルとか多いです。機械はいきなり裏切ってくれるものなので、毎日とはいきませんが時々点検していただきたい。それとインペラにしろオイルにしろ消耗品はけちらずに換える。けちった分、しっぺ返しに遭います」

また瀬戸内は外海に比べると一般的には静かな海だが、海底地形が複雑な多島海ゆえ、少し風が出ると3つの潮流が重なってピンポイントで3～4mの大波が立つという難所や、水深10cm程度という極端な浅瀬や暗礁



取材は繁忙期がちょうど終わったという12月初旬。前日まで休み無しで働き3ヶ月半ぶりのオフというタイミングでおじゃました



高松港内にある高松海上タクシーの乗り場。著名なアートイベントの開催時期ともなると、大勢の人が海上タクシーを利用する

も多い。

「ボートで遊んで楽しい海なのは確かですが、そういう情報は頭に入れておいていただきたいですね」

エリアの隅々まで知り尽くしたプロからのアドバイスである。

新緊急時位置通報システム 「BANココNAVI」の運用を開始しました

大変お待たせしていましたが、海洋レジャー第3号でお知らせしていました

新しい緊急時位置通報システム「BANココNAVI」の運用を昨年末から開始いたしました。

従来運用していたBANコールに代わる新システム「BANココNAVI」の特徴等は海洋レジャー第3号でお知らせしてましたので、会員の皆様にとっては早い運用開始を首を長くしてお待ち頂いていたことと思います。本システムの基本的な仕組みは昨秋にほぼ出来上がっていましたが、救助要請時の利用という使い方を想定すればシステムに万全を期す必要があり、何度もチェックを行っていたため運用開始が予定より遅れましたこととお詫び申し上げます。



○トップ画面は左図のとおりで、所定のIDとパスワードを入力してログインすればご利用可能となります。

○本システムの概要を知りたい場合は「BANココNAVI」について」のボタンをクリックしてください。

○「よくあるお問い合わせ」ボタンをクリックすると、件数の多いご質問とその回答が記されています。

○「ROCへの電話」ボタンをクリックすると、そのまま電話を発信できます。

○「発航前チェックリスト」をクリックするとチェックリストが開きますので、ご自身で各項目をチェックされることをお勧めします。

BANココNAVIの具体的な操作方法につきましては、別途パンフレットを作成して会員様のお手元にお届けしますので是非こちらをご確認ください。

上記パンフレットとは別にBANココNAVIの特徴等を紹介したリーフレットと、新緊急時位置通報システム「BANココNAVI」リリースのご案内と題した、ログインIDとパスワード

についてご説明した文書も併せてお届けしています。こちらもご一読をお願いいたします。

救助事業者様には上記のパンフレット類に加え、救助事業者(RS)様用のリーフレットもお届けしております。

*

さて、本システムを利用することにより迅速確実な救助が



上：BANcoco NAVIを運用中のROC(レスキュー・オペレーション・センター)

右：ROCの大型モニターに表示されたBANcoco NAVIの管理画面



できるわけですが、以下の事項にご留意ください。

・ご利用の携帯端末（スマートフォン、携帯電話等）の位置情報サービスを必ずONにしてください。

電池の消耗を避けるため通常OFFにしている場合は、本システムにログインする前に必ずONにする必要があります。この場合正確な位置情報を取得するためには複数のGPS衛星の電波をキャッチする必要があり、そのためには数分程度の時間がかかります。（逆に言えば位置情報サービスをONにしても暫くの間は正確な位置が取得できません。）

・本システムを常時使用していても電池の消耗はそれほど多くはありませんが、出航前には充電をしっかりとっておいてください。

・海上ではGPS衛星の電波を受信しやすいですが、陸上屋内でのテスト利用時等は電波受信状況がよくないことが多いので正確な位置が表示されないケースがあります。この場合は、窓の近くや上空が見渡せる場所に移動してご利用ください。

・最近「ながらスマホ」での事故が数多く発生しています。海上においても操船しながらのスマホ操作は見張りがおろそかになりがちで大変危険ですので、十分ご注意ください。

・帰港されたら必ず「ログアウト」してください。

・本システムはネットが繋がる環境であれば、原則としてすべての携帯電話事業者の端末でご利用できますが、らくらく

フォン等ごく一部の機種ではご利用できません。

・本システムのアドレス(URL)を直接入力しても構いませんが、QRコードリーダーでの読み取りが簡単です。BANcoco NAVIのトップ画面を開かれたら、お使いのブラウザ（Safari、Google Chrome、IE、Edge等）のお気に入りやブックマークに事前に登録されることをお勧めします。

・本システムのご利用にあたって、BAN本部ではご利用の機種ごとのご説明は出来かねますので、お手数ですがご利用の携帯電話会社のショップにお問い合わせください。

なお、従来運用していました「BANコール」は本年3月末をもちまして運用を停止いたします。BANコールにご登録いただいていた会員情報や同船者情報につきましては運用停止に合わせてすべて消去いたしますのでご安心ください。

最後になりますが、万一のトラブル発生時の救助要請はBANcoco NAVIでしか行えないわけではありません。

従来通りお電話でROCに直接コンタクトして頂いて全く問題ないことを、改めてお知らせいたします。

* BANcoco NAVIに関するご質問やお問い合わせは

●フリーダイヤル 0120-450-043（平日の午前9時～午後5時）

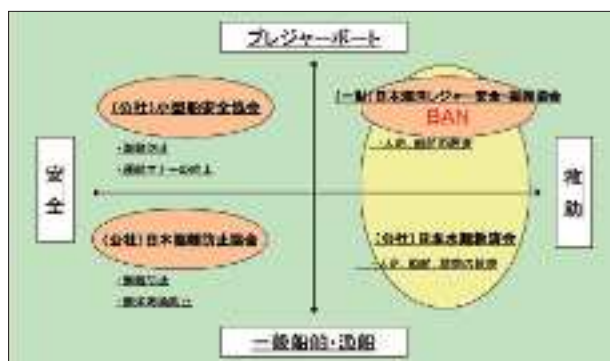
●メール info@bancoco.netまで。

小型船安全協会のご紹介

海洋レジャーに関係する団体は当日本海洋レジャー安全・振興協会を初め、マリン事業協会やマリーナ・ビーチ協会、さらには日本水難救済会等数多くあります。その多くの団体の中でBAN事業とも関係が深い小型船安全協会について簡単にご説明します。

小型船安全協会（以下単に「小安協」）といいます。）は、昭和50年前後に海上保安庁の指導で創設された組織で、レジャー用小型船の海難防止活動及び運航マナーの向上を図ることにより、安全で秩序ある海洋レクリエーションの普及と発展に寄与することを目的として活動しています。

BANと同様に海上保安庁に関係する団体の関係は以下の図を見ると分かり易いと思います。



現在法人化されている小安協は関東、中部、関西、瀬戸内海、九州北部の5団体あり、それぞれの会員の皆様が各地で海難防止や海洋レジャーの健全な発展のための活動を行っておられます。

BANは洋上で軽微なトラブルに見舞われたとき最寄りの安全な係留地まで曳航する救助サービスですが、出来ればトラブルなど起こさず楽しくクルージングを終えるに越したことはありません。しかしこれらのトラブルを未然に防ぐための活動はBANの事業ではないので、会員の皆様には小安協に加入して海難防止のための種々のサービスを受けることでトラブル無用になって頂くのが一番だと思います。

ここではこれら小安協の代表として、公益社団法人関東小型船安全協会の活動状況等についてご説明いたします。

関東小型船安全協会

1 概要

茨城、千葉、東京、神奈川及び静岡の各県内では以前からマリーナや団体に所属する関係者を中心とする小型船交通安全協議

会が存在し、自主的に小型船の航行安全に関しての活動を行っていたが、昭和49年7月、海上保安庁の指導をうけ、これを統合して「関東小型船交通安全協議会」を立上げ、初代会長理事には俳優の森繁久彌氏が就任するとともに、ボランティアリーダーとする海上安全指導員を制度化して、海上安全パトロールや航行安全講習会等の航行安全活動を実施するようになった。つまり、この協議会が、現在の関東小型船安全協会の前身である。

平成56年には、「社団法人関東小型船安全協会」に改称して、法人登記をするとともに、関東及び静岡県内に八支部を設け、それぞれ支部が海上保安部と連携して、地域での会員の拡大を図るとともに航行の安全と海難防止及び海洋レジャーの健全な育成を推進するなど、組織の充実強化を図ることとなった。

平成23年には、同協会の事業が公益を目的とする事業として国から認められ、「公益社団法人関東小型船安全協会」として登録され内閣府の所轄となり、引き続き海上保安庁の指導を受けることになった。現在、会員は、約800人、マリーナ、企業等団体は49団体、県・市町等賛助会員は35機関団体が加入し、同協会の運営母体となっている。

2 指定制度

(1) 海上安全指導員制度

この制度は、協会に所属している会員の中から、活発に海上の航行安全活動を行っている者を第三管区海上保安本部長が「海上安全指導員」に指定している。指定された指導員は、ボランティアリーダーとして海上における安全パトロールの実施、安全講習、ルールとマナーの周知等の安全活動を行っている。現在、同協会会員の中から約320名が海上安全指導員に指定されている。

(2) 安全パトロール艇指定制度

海上安全指導員制度と同様に、海上安全指導員が乗船する艇を第三管区海上保安本部長が「安全パトロール艇」に指定し、洋上における安全指導等の活動を行っており、現在、約130隻が指定されている。

3 活動状況

(1) 海上安全指導員連絡調整会議

支部ごとに会議を開催し、海上安全指導員相互で海上安全について情報交換を行うほか、海上保安部からの情報、指導を得て、研修や指導方針等について連絡調整を行う。

(2) 合同海上安全パトロール

海洋レジャーが活発化する季節を中心に、海上保安官と合同による

海上安全パトロールを行い、海難防止、法令の励行、安全運航に関するルールとマナー、救命胴衣の着用、救命設備の備え付け等の安全指導を行っている。

(3) 海上安全講習会

海洋レジャーが活発化する前に、所属支部、マリーナ等団体ごとに講習会を開催し、講師に海上保安官及び海事専門家、気象予報士等を招き、●海事関係法令 ●ルールとマナー ●安全運航に必要な知識 ●運航技能 ●海難事例から見た安全対策 ●気象海象等海上の安全講習を行っている。

(4) 初任者に対する航海実技講習（昼夜間）の開催

海技免状を取得して間がない初任者や航海に不安のある船長等を対象にして、昼・夜間、ふくそう海域、運河、浅瀬等危険海域などを航行し実技講習を行い、安全で不安のない航海ができるよう指導している。また、国際VHF、レーダー等の実技について講習を行っている。

(5) 無線従事者免許取得のための養成課程講習

同協会は、無線講習機関として総務省から認可され、年6回、東京、横浜、沼津地区にて第二級・第三級海上特殊無線技士養成講習を開催している。合格し資格を取得すれば、国際VHFの通信とレーダー操作を行うことができる。

無線通信やレーダーは、航行の安全確保に欠かせない手段であり、多くの船舶利用者が資格を取得できるよう解りやすい講習を行っている。

(6) 船舶操船術研修開催

大型船と小型船による衝突等の海難事故が発生していることに鑑み、同協会では、プレジャーボートが大型船の操船にどのような影響を与えているか、操船シミュレーターを使用して大型船を操船し、小型船が接近した場合の避航動作の時間や視認状況の困難性を模擬体験し、大型船の動作緩慢性を理解し、自船の操船に反映するよう指導している。

(7) 海洋学習、体験乗船会開催

海のイベントへの参加、協力をし、安全パトロール艇を使用して体験乗船等を開催し、子供達が海への関心を抱き、海で遭難をしないよう知識を身に付けさせるなど教示している。

(8) 水上バイクの操縦技術、ルールマナー等の指導

毎年平均90隻の事故が発生している。衝突、乗揚げ、機関故障、推進器障害などが主な事故で、操船不適切、見張り不十分、機関取扱不良などが主な原因であり、中には、仲間のバイクを無資格で操縦して事故を起こしているものもある。

こうした事故を防止するため、運河等航行が多い水域において、海上保安庁、マリンスポーツ財団、パーソナルウオータークラフト安全協会と連携してパトロールを実施し、操縦者への操縦技能、ルールマナー等を指導し、海難の防止を図っている。

4 会員特典

- ・船舶保険料は団体割引となっている。
 - ・海岸局との無線通信に必要な無線加入証明書を発行している。
 - ・安全講習会での情報の提供をしている。
 - ・海上安全指導員の指定を受けるための推薦をしている。
 - ・指導員には、海技免状更新時に必要な乗船履歴証明（海上保安部長証明）を発行している。
 - ・実績、在籍年数に応じ、海上保安庁（部長、本部長、長官）、国交大臣、総理大臣の功績表彰を上申している。
- ※3の活動状況及び4の会員特典については、各小安協で多少異なります。

以上、小安協の役割等についてご紹介いたしました。最後に各地区小安協の連絡先をご紹介します。

・東京都、神奈川県、千葉県、茨城県、静岡県

公益社団法人関東小型船安全協会

住所：〒231-0005 横浜市中区本町4-43 A-PLACE馬車道
Tel 045-201-7754 FAX 045-201-7758

・愛知県、三重県

公益社団法人中部小型船安全協会

住所：〒455-0033 名古屋市港区港町1-11 名古屋港湾会館
Tel 052-653-2407 FAX 052-653-2414

・大阪府、兵庫県南部、和歌山県、徳島県、高知県

公益社団法人関西小型船安全協会

住所：〒662-0934 兵庫県西宮市西宮浜4-16-1
Tel 0798-33-6616 FAX 0798-39-8805

・岡山県、広島県、山口県東部、香川県、愛媛県

公益社団法人瀬戸内海小型船安全協会

住所：〒734-0011 広島市南区宇品海岸3-12-72
Tel 052-653-2407

・福岡県、佐賀県、長崎県、大分県、山口県西部

公益社団法人九州北部小型船安全協会

住所：〒801-0852 北九州市門司区港町7-8 郵船ビル
Tel 093-332-3578 FAX 093-332-3579

安全、安心にマリンレジャーを楽しむためにも、一人でも多くのボート・ヨットオーナーが小安協に入られ、この種の活動を通じて知識・技能の向上を図られることを願っております。

試験事業について、くわしくご紹介します

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の深いもので、年々愛好者が増加しています。一度しかない人生で、ボートや水上オートバイに乗って海で遊ぶ楽しさを知らないということはもったいないと思います。免許を取るという最初の一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[※]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）

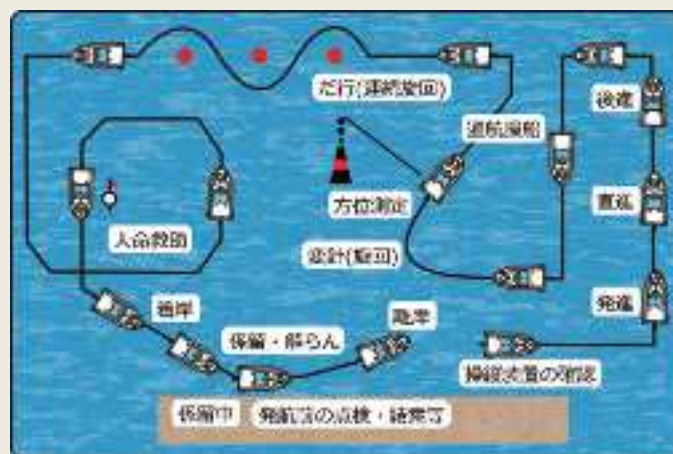


③ 実技試験

一級・二級

〔試験船〕長さ4～9mの船舶

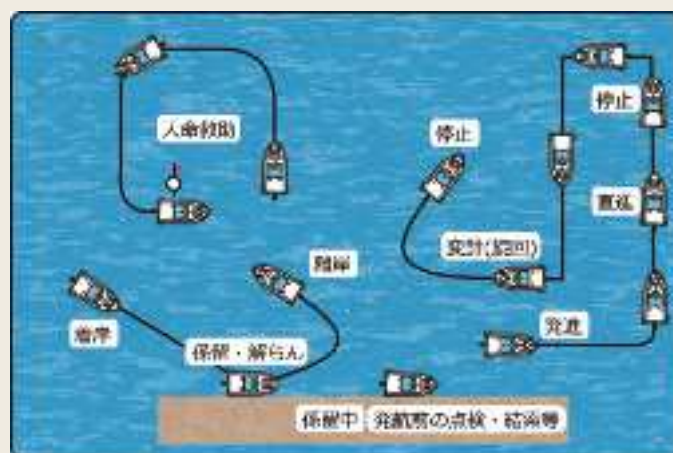
〔試験科目〕発航前の点検、機関運転、トラブルシューティング、解らん・係留、結索、方位測定、発進・直進・停止、後進、変針（旋回）、蛇行、人命救助、避航操船、離岸、着岸、安全確認



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

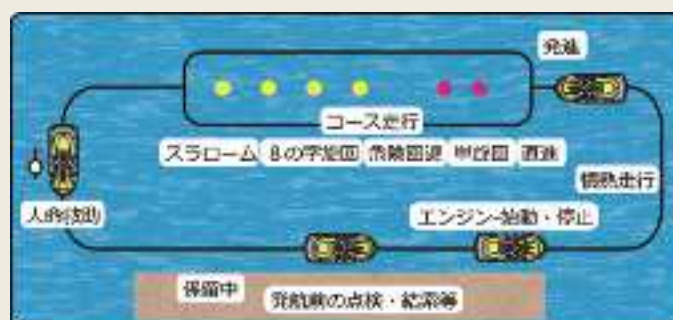
〔試験科目〕発航前の点検、機関運転、解らん・係留、結索、発進・直進・停止、変針（旋回）、人命救助、離岸、着岸、安全確認



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!

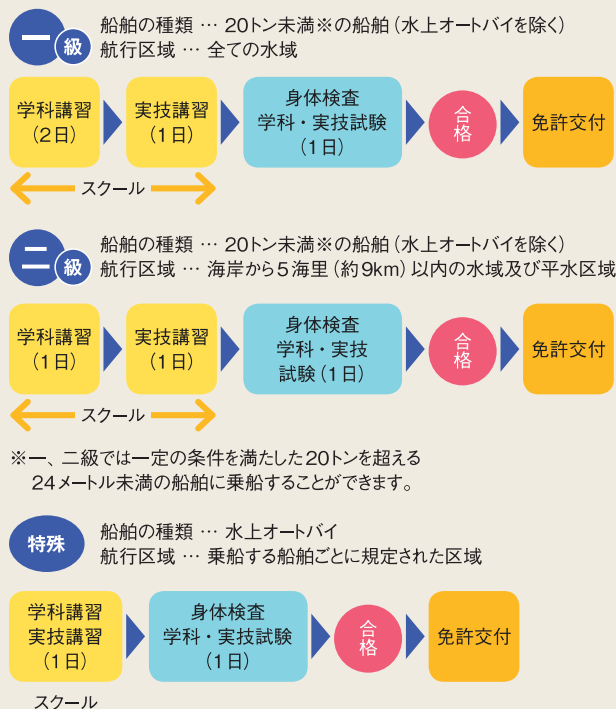
① ボート免許スクールで

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。スクールは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。

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。

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免許スクールにご相談ください! 専門のインストラクターが分かりやすく丁寧に教えてくれます。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。ボート免許スクールでは免許を取るだけでなく、その後の遊び方もサポートします。

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(マリンゲート塩釜)
TEL:022-364-2281

関東事務所

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

信越事務所

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

中部事務所

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

近畿事務所

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

四国事務所

高松市天神前10-1(高松天神前ビル)
TEL:087-837-6399

九州事務所

北九州市門司区港町6-2(九州ビル)
TEL:093-332-1537

沖縄事務所

那覇市前島2-21-13(ふそうビル)
TEL:098-861-0474

全国

ボート免許 試験会場めぐり

第

4

回

都市とバランス良く共存する絶好のロケーション

西福岡マリーナ マリノア

「試験会場めぐり」第4回は、去年11月にアジアで初開催となったアメリカズカップの補給基地として大役を担った「西福岡マリーナ マリノア」です。

福岡空港から地下鉄で25分、博多からは19分の姪浜駅からマリノアシティ福岡行きバスで10分と公共交通機関で行きやすく、福岡都市高速のインターチェンジも近いため、非常にアクセスのスムーズなマリーナです。

——マリノアの名前の意味を教えてください。

吉井：マリノアとは、海のMarineと創世記であらゆる生物の集合所であり、新世界の出発地点となった「ノアの方舟」の主Noahを組み合わせた造語でして、すべての人々に開かれた発信型海洋施設を意味しております。



前列中央が取締役支配人、吉井 健様

平成5年4月に開業したマリーナですが、現在は平成19年から所有者の博多港開発株式会社より委託を受けた株式会社ササキコーポレーションが運営しています。西福岡マリーナ マリノア取締役支配人、吉井 健様にお話を伺いました。



——マリノアのセールスポイントを教えてください。

吉井：マリノアは、九州一の規模を誇るマリーナで、福岡では少ない海上係留桟橋、30tクレーン等の上架装置などのハード面に加え、日本でも数少ないビルフィッシュトーナメント（カジキ釣り大会）や、福岡市長杯のヨットレース、レンタルボートでも参加ができるシーバスフィッシングトーナメント等のソフト面も充実したマリーナです。また、マリノアでは、ボート免許の取得から、レンタルボート、船の購入相談、船の保管、船の保険相談、船のメンテナンスまでとボートिंगを総合的にサポートできるマリーナです。

——日本初開催のアメリカズカップ

がありましたかどうでしたか？準備や協力で困ったことはありましたか？

吉井：アメリカズカップの補給基地兼運営艇、サポート艇受け入れ基地として対応させて頂きました。アメリカズカップはアジア初開催ということもあり、運営艇の受け入れや、協力体制として、マリーナ保管オーナーに参加艇のサポート艇としての協力要請やコースエリア警戒船協力要請などあり、開催間際にならないと分からないことも多々ありました。また、福岡は海上桟橋が少ないため、ビジター艇の受入れにも限りがあり、マリノアにも多くの問い合わせがありましたが、係留施設にも限りがあって受け入れ調整を行うなど、初めてづくしで調整が難航しました。

——九州UMIアカデミーの基地と
なっていますが主旨や内容を教えて
ください

吉井：近年、海と関わりがあるスポー
ツの体験や、自然環境の知識を得る
実体験の場が減少しており、また、漁
業・造船業・海上保安庁・マリーナ
などの海に関連する各業種に市民が
係る機会が非常に少なくなっています。
その影響が免許取得者やボート・ヨッ
ト所有者の減少などに見られ、海にか
かわる業界の共通する不安要素と
なっています。

九州UMIアカデミーは、小学生を
対象に海に接する機会を設け、体験
を通して多くの海の知識、海の環境
の大切さを学んでもらいたいと、複数
のスポーツ団体、行政、民間で連携し、
それぞれの強みを活かして始まった事
業です。

平成29年の第7回九州UMIアカ
デミーでは、星と航海術や、海と気象
などの座学、シーカヤック、ビーチサッ
カーやライフセービング等の実習、釣
り体験と魚の捌き方講習、帆船・海
王丸の見学などを実施しました。

——いつから国家試験会場として
稼動していますか？また近年ボート
免許事業を始められたそうですが
今後の展望をお聞かせください。

吉井：平成5年の開業当時から試験
会場、更新講習会場として稼動させ
て頂いております。また平成25年度
よりマリーナ独自のボートスクール、
「マリノアボート免許教室」を開講し
ております。当初はオーナー様の関係



者を中心に取得頂いておりましたが、
現在は多方面よりお申込み頂いてお
ります。ボート免許プロジェクトとして、
現在ササキコーポレーションで運営し
ている他のマリーナでもボート免許教
室を開講しており、社内でも会社の柱
の一つになるプロジェクトと考えており

ます。ボート免許教室を行うことは、マ
リーナの利用につながる入口と位置
付けており、レンタルボート利用などに
繋がってマリーナのファン作りになる
ものと考えております。将来的にはマ
リーナファンが増え、マリノアを販わせ
て頂きたいと思っております。

西福岡マリーナ マリノア

〒819-0001 福岡県福岡市西区小戸2-11-1

TEL：092-885-2288 FAX：092-885-2289

営業時間/9：00～18：00（5月～8月）、9：00～17：00（9月～4月）、

8：00～18：00（7月～8月の土日祭日）

定休日/毎週火曜日（祝祭日の場合は翌日定休日）

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

ボート免許の強い味方、 地方事務所をご紹介します

(一財)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。今号で紹介するのは、信越事務所、四国事務所、九州事務所。それぞれのエリアの特徴や最近の活動内容についてレポートします。

File. 7

信越事務所

みんな新潟が ばっか好きらすけ

海フェスタにいがた 開催します

信越事務所は、日本で一番長い信濃川を擁し、その河口にできた港町として発展してきた新潟市内にあります。日本海沿岸部の平野に広がる新潟市は「新潟=雪国」というイメージとは裏腹に雪はあまり積もらず、年間を通じて過ごしやすい土地です。新潟市の人口は約81万人で、本州の日本海側唯一の政令指定都市でもあります。江戸時代から北前船の寄港地であった新潟港は歴史的にも古く、2019年には開港150周年を迎え、来年7月には、新潟市・佐渡市・型籠町が発起人となり「海フェスタにいがた」が開催される予定です。

現在、信越事務所は新潟県と長

野県を管轄として、信濃川はもちろんのこと佐渡金山がある佐渡島やナウマンゾウの化石が出土した野尻湖・御柱祭や湖上花火大会などで知られる諏訪湖など、日夜、所長一人、試験員一人、事務職員一人の少ないスタッフで試験、講習業務に走り回っています。

ふね検定の ポスターイラストは こちら新潟から発信

事務所のお膝元、新潟市での実技試験は、国の重要文化財に指定された信濃川の萬代橋をくぐりながら実施していて、橋を渡る人々が興味深そうに試験を見えています。この萬代橋付近では、毎年5月の連休に信濃川感謝祭「やすらぎ堤川まつり」が実施されます。当事務所は、このイベントが始まったときからモーターボートの体験乗船会を実施しており、毎年300名以上の市民が参加する大好評の恒例行事となっています。



新潟市は『アニメ・マンガのまち』としても有名で、アニメの舞台になったり、ゆかりの漫画家がいったりとアニメの聖地と言われています。当協会主催の「ふねの文化検定」のポスターに描かれているイラストは、ここ新潟市にある日本アニメ・マンガ専門学校の生徒さん達によって描かれています。こういった当協会に係わった学生から、将来、売れっ子のイラストレーターやアニメーターが出てくれることを願っています。

また、新潟には、アルビレックスという名の付いたプロスポーツチームが多数あり親しみやすく、NGT48（AKBグループ）の劇場もあるなど、スポーツ、カルチャー面でも目が離せない街です。

住みやすく、食べ物もおいしく、文化の香りのする新潟で、信越事務所は、海や川でレジャーボートに乗る皆様を、全力でサポートしていきます。

信越事務所

〒950-0982 新潟県新潟市中央区堀之内南3-1-21 北陽ビル3階
TEL:025-283-1996
FAX:025-283-1994
受付時間：9時～12時、13時～17時（土日祝・年末年始を除く）



File. 8

四国事務所

温暖な瀬戸内に おいでんよ!

四国四県全域を 4名の職員で業務

瀬戸内海に面する港町、香川県高松市に四国事務所があります。高松市は、源平合戦古戦場として知られる屋島や、国の特別名勝、栗林公園などがある、風光明媚な都市です。

今、瀬戸内をアツくさせているものといえば、3年に1度開催される「瀬戸内国際芸術祭」。瀬戸内海に浮かぶ12の島々と2つの港で繰り広げられるアートを楽しむため、国内外から多くの観光客が訪れます。会場となるいくつかの島には「海の駅」や「ビジターパス」もありますので、船でお越しいただくことも可能です。次回は2019年開催となりますので、ぜひお越しください。

さて、四国全域を管轄する当事務所は、所長以下試験員2名、事務職員2名で明るく楽しく業務をしています。四国は10月に入っても夏日

が続くこともある温暖な地域ですが、意外にも、冬は四国山地に雪が降り、高速道路が通行止めになることもしょっちゅう。雪にあまり慣れていないので、1、2cm雪が積もっただけでも至る所で渋滞が起こります。太平洋側の試験地へは四国山地を車で越えていかなければなりませんので、冬はいつも天気図とにらめっこです。

うどんからラーメン、 土佐料理など 名物盛りだくさん

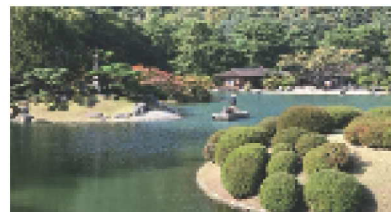
香川と聞いてだれもが思い浮かべるのは、やはり讃岐うどんでしょう。事務所の徒歩10分圏内にも、うどん店は何軒もあります。どのお店もおいしく、ランチタイムにはお店の外までお腹を空かせた社員が長い行列を作ります。四国にはほかにもおいしいものがたくさんあります。たたき、清水さば、せんざんき、鍋焼きラーメン。これらがどこの名物料理なのか、すべてわかる方はかなりの四国マニアです。ちなみにたたきは鰹のたたきで高知の郷土料理（塩がおススメ）。清水さばは土佐清水のブランドさばで関さばにも匹敵す



るおいしさです。せんざんきは愛媛県今治市の鳥のから揚げのことで今治は他にも焼豚玉子飯が有名です。鍋焼きラーメンは高知県須崎市の名物で、四国では徳島のラーメンも有名です。

最後に忘れてはならないのが、香川県仲多度郡琴平町にある金刀比羅宮。海上交通の守り神として信仰されており、海事関係者なら知らない人はいないでしょう。特に、参道の長い石段が有名で（御本宮までは785段、奥社まではなんと1,368段!）、登りきったあとの達成感は言葉では言い尽くせません。健脚を誇る皆様は是非一度訪れてみてください。

金比羅宮のお膝元にある四国事務所は、小型船舶免許を通じて海上交通の安全を見守るお手伝いをこれからも続けて参ります。



四国事務所

〒760-0018
香川県高松市天神前10-1 高松天神前ビル2階
TEL:087-837-6399
FAX:087-837-6385
受付時間：9時～12時、13時～17時（土日祝・年末年始を除く）



九州事務所

免許のことなら
私があんたを支えたい!

門司港に拠点を置き 九州全県&山口、 広島県をカバー

九州事務所は、本州から九州への玄関口である門司港（福岡県北九州市門司区）にあります。事務所の目の前には川のような潮流の関門海峡が横たわり、対岸に本州の山口県下関市の街を望む風光明媚なところで、本州と九州を結ぶ関門橋は景観のアクセントになっています。その海峡を通過する船は一日約700隻もあり、そういった船が出入りする門司港は、北九州港（門司・小倉・洞海）の一つを構成する古くからの重要港湾です。

また、国の重要文化財に指定された鹿児島本線の門司港駅舎（現在修復中）は九州鉄道の起点となっています。

事務所の周辺は門司港レトロ地

区と呼ばれ、重要文化財を軸にした観光名所となっており、事務所の隣にはアインシュタイン博士が宿泊した「旧門司三井倶楽部」もあります。

九州事務所は現在、試験員3名、事務職員2名、九州BAN担当職員1名の6名体制で、中国地区2県（広島・山口）九州地区7県（福岡・佐賀・長崎・熊本・大分・宮崎・鹿児島）の広範囲をカバーして、国家試験、更新講習のみならず、2019年4月から始まる九州BANに向け、職員が一丸となって頑張っています。

未来の海好きを育て 積極的に海洋普及に貢献

体験乗船等の各種イベントにも積極的に参加して、海洋思想の普及に力を入れています。その中でも全国的に珍しいイベントに、「九州UMIアカデミー」があります。これは海洋基本法に基づく海洋教育の一環として主に小学生を対象に官民一体となって展開するもので、夏休みを中心に数ヶ月にわたって様々な海洋学習プログラムを実施します。その中で当事務所は学習講座「キッズふね検」や、体験講座「ボー



トの操縦体験」を開講しています。子供たちを中心に保護者にも楽しんでもらいながら、将来海事関係で活躍できる人材育成に少しでも協力できていることを願い、熱を入れて取り組んでいます。

事務所の管轄実技試験地はどこも自然が色濃く、イルカやスナメリ等の海洋生物にもしばしば遭遇します。試験中に会えると、その日一日ほっこりした気分になります。

また、海だけでなく、雄大な鹿児島島の桜島や、CM等でおなじみの山口の角島大橋など景観を楽しめる試験会場もいっぱいあり、門司港から遠距離の試験地が多いのですが、そういった試験会場が疲れを忘れさせてくれます。

九州事務所職員一同、海に興味を持つ人々を増やしてマリンレジャーの底辺を拡大し、免許取得者数の増加を図りつつ、海の安全確保をスローガンに日夜奮闘しています。

門司港レトロ観光などでお越しの際には、是非事務所にもお立ち寄りください。

九州事務所

〒801-0852

福岡県北九州市門司区港町6-2 九州ビル3階

TEL:093-332-1537

FAX:093-332-1337

受付時間：9時～12時、13時～17時（土日祝・年末年始を除く）



小型船舶操縦免許証の更新・失効再交付講習

操縦免許は人に与えられた「資格」で、取消し処分を受けない限り終身有効です。
操縦免許証は免許を与えられている「証明書」で5年間の有効期間があります。
有効期間が過ぎると効力を失うので操縦免許証の更新が必要となります。
また、有効期間が過ぎてしまっても効力を失うと船長として乗船することができません。
このような場合は、操縦免許証の再交付を受けることで再び、乗船できるようになります。

■更新講習・失効再交付講習の受講手続きや開催日程については、

コチラ→  

■問い合わせ先はP.57下段の地方事務所一覧をご覧ください。

■ここでは更新を行う際の流れについてご案内致します。

手続き方法 更新手続は、有効期限の1年前から行うことができます。

1 受講申込み

海事代理士に依頼する
(要代行手数料)

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

2 講習を受講

会場に操縦免許証を持って集合

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

3 申請手続き

海事代理士が
運輸局等への
申請手続きを
代行します。

ご本人が運輸局等で申請手続きを行います。
①操縦免許証の有効期限
②身体検査証明書・修了証明書の有効期限(3ヶ月間)
手続きは、次のいずれかの早く来る期日までに行ってください。
申請方法(いずれかの方法で)
①運輸局等の窓口へ本人が持参 ②運輸局等へ郵送

海上特殊無線技士養成講習会のお知らせ

海上では、海の安全に関する情報を取得するための通信手段として、主にラジオや携帯電話、スマートフォン、国際VHFなどが用いられます。
いざという時に備え、信頼のおける安定した通信手段として、国際VHFを利用しましょう。

国際VHFはこんなにメリットがたくさん!

- ①携帯電話のサービスエリア外でも通信が可能
- ②混雑時に通信制限がかかる携帯電話と違い安定しているので、災害時にも安心
- ③旅客船やタンカーとも直接通信ができるので、航行時の安全に役立つ
- ④落水やケガ、急病などの緊急時に、すぐに救助を呼べる
- ⑤海上保安庁から注意・警報などの情報が届く

国際VHFの運用には海上特殊無線技士の資格と無線局の開局手続きが必要です。

JMRAでは海上特殊無線技士養成講習を次の日程で開催しています。

この機会に取得されますよう、ご案内申し上げます。

予定

平成30年4月29日(日) 第三級海上特殊無線技士 神奈川県横浜市(A-PLACE馬車道・大会議室)
平成30年6月24日(日) 第三級海上特殊無線技士 神奈川県横浜市(A-PLACE馬車道・大会議室)

学んで、 解いて、あなたも船博士

第14回 船の文化検定

全国各地の試験場で開催

平成29年11月12日(日)に船の文化検定、通称「ふね検」が小樽市(北海道)、塩竈市(宮城県)、新潟市(新潟県)、東京都、横浜市(神奈川県)、常滑市(愛知県)、神戸市(兵庫県)、松山市(愛媛県)、広島市(広島県)、北九州市(福岡県)、津久見市(大分県)の全国11箇所で開催されました。ふね検は、平成20年9月に第1回を開催して今回で第14回を迎えました。毎回船に関わりがある会場で検定を行っていますが過去には、独立行政法人海事教育機構の練習船「日本丸」や小樽港に接岸中の新日本海フェリー「ライラック」などでも実施いたしました。

今回も横浜会場の「日本郵船氷川丸」や神戸会場のレストランシップ「コンチェルト」などの船内で開催したほか、船に関わりが深い施設として九州会場の「旧大連航路上屋」などを利用して検定を行いました。この九州会場「旧大連航路上屋」は明治初期、門司港と中国の大連を結ぶ定期航路の国際旅客ターミナルとして使われていたものを平成24年に改修し、イベントスペースとして生まれ変わった会場です。外観も当時のデザインの幾何学模様を取り入れたアールデコ調の作りとなっています。中はイベントスペースのほかに歴史資料の展示も行っています。

ちなみに、上屋(うわや)とは、船か

ら荷揚げした貨物や船に積み込む貨物を一時的に保管する施設のことをいうのですが、ここで問題です。この上屋の語源は何だと思いませんか。

正解は、倉庫や商品保管所を意味する英語の"Warehouse(ウェアハウス)"が転訛したものです。横浜港の観光のシンボルともなっている赤レンガ倉庫ももとはといえば明治から大正にかけて建てられた上屋です。



横浜会場：氷川丸



SAMPLE QUESTION

さて、ここからは第14回に出題した問題をご紹介します。まずは腕試しで初級の問題

初1 向島ドッグ株式会社のタグボート<梅丸>には従来の概念にとらわれない様々な特徴があるのですがその特徴の一つは次のうちどれでしょう

- (1) 吸盤を使って船を押したり引いたりする
- (2) 遠隔でリモコン操縦ができる
- (3) 電池推進船でリチウムイオン電池を搭載している
- (4) 船を船底から見ると星型になっている



初2 商船の煙突を飾るファンネルマーク。この特有のデザインから何がわかるでしょう。

- (1) 所属会社
- (2) 船籍国
- (3) 建造年
- (4) 母 港



初3 日本の海に浮かぶ航路標識のうち側面標識は、水源(港の奥や川の上流)に向かって右が赤、左が緑に塗られています。では、日本とは全く逆の左が赤、右が緑の塗色を採用している国はどこでしょう。

- (1) インド (2) 韓国 (3) カナダ (4) アメリカ



ここからは少し難しい中上級の問題から

中上1 日本人の手による海図第1号は明治5年に刊行された岩手県釜石港のものですが、その後、同年に第5号まで刊行されました。では次のうち、明治5年に刊行されていない海図はどれでしょう。

- (1) 宮古港(岩手県) (2) 小樽港(北海道) (3) 野付港(北海道) (4) 箱館港(北海道)

中上2 日本船舶海洋工業会が、その年に建造された船の中で技術的、デザイン的に特に優秀と認められたものを選定して授与する「シップ・オブ・ザ・イヤー」がありますが、「シップ・オブ・ザ・イヤー2016」に選ばれた日本の海運会社はどこでしょう。

- (1) 東海汽船 (2) 川崎汽船 (3) 商船三井 (4) 日本郵船

いかがでしたか。「ふね検」は海や船に興味を持って頂く為に始まった検定です。次回のふね検は平成30年11月11日(日)に実施します。挑戦してみてください。

解答：初1-(1) 初2-(1) 初3-(1) 中上1-(4) 中上2-(2)



遊漁船業務主任者講習のご案内

平成15年4月から「遊漁船業務の適正化に関する法律」の改正により、
遊漁船業を営む場合にはその営業所を管轄する都道府県への登録が必要となりました。
登録を行った遊漁船業者には登録番号等が交付され、
登録票や登録番号の掲示が義務化されております。

登録申請の必須項目の一つに、遊漁船業務主任者の選任があります。
遊漁船業者 = 船長 = 遊漁船業務主任者というように、
全てを遊漁船業者さんが兼任することが一般的なのですが、
複数の船を同時に出航させる場合には、
それぞれの船に船長と主任者を乗船させなければなりませんので、
複数の主任者の選任が必要となります。

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

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



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。



事業報告（中間／平成29年4月～10月）

第11回理事会（平成29年3月17日）で承認された事業計画※に基づき、それぞれ事業展開してまいりましたので以下報告します。

※事業計画については、本誌第3号の「協会だより」をご参照ください。

ダイビング緊急医療援助事業 （安全事業部）

（1）事業の適正な実施

①会員の皆様が安心してダイビングができるよう、緊急時のホットライン及び非緊急時の医療相談サービスを実施し、4月～10月の間で39件の緊急連絡に適切に対応したほか、47件の非緊急時医療相談を受け付けました。

②本年度、全てのDAN酸素供給法講習教材を全面的に改訂し、4月に酸素供給法インストラクター・トレーナー講習を沖縄で開催しました。11月（沖縄）と12月（横浜）にも、同講習を開催する予定です。

③8月にイタリアのロセート（DANヨーロッパ本部所在地）で開催されたIDAN会議に出席し、「DANの世界的な役割とダイビング社会への貢献」に関する共同研究の協力体制やメディアなどのマーケティング分野での相互協力等について協議しました。

なお、本年度IDANは、その活動の功績が認められ、水中活動の発展、情報発信、普及を目的とした非営利団体である「水中科学・技術国際アカデミー」から「ゴールデン・トライデント賞」※を授与されています。

※ゴールデン・トライデント賞＝“水中活動におけるノーベル賞”に位置づけられている賞（1960年設立）。世界中の水中科学、高気圧技術、水中支援活動、水中芸術、水中活動および調査において、優秀な功績を認められた個人および団体に授与される。これまでに、ジャック・イヴ・クストー、ウォルト・ディズニーなど、各分野で活動する科学者・研究者・ジャーナリスト・教授など、190名以上が受賞している。

（2）事業の充実

①9月1日から会員管理システムを再構築し、業務の効率化及び会員サービスの向上を図りました。

②会員専用のWEBマガジン「Alert Diver Monthly」を年10回（本誌発行月を除く）発行し、ダイビングの安全性向上につながる情報提供を充実させています。

③本誌「海洋レジャー」に「Alert Diver Lite」を掲載し、DAN事業の活動を紹介しています。

（3）事業基盤の強化

①4月に開催された「マリンダイビングフェア」に出展、会員募集活動を展開し多数の新規会員にご入会いただきました。

②6月に開催された「東京ベイ・クリーンアップ大作戦」では、海底清掃に参加されたダイバーの皆様に、DAN JAPANの活動をPRしました。

③9月1日から入会金制度の導入及び会費の改定を行いました。今後とも、会員向けサービスの充実などDAN JAPANの有効性を向上し、新規会員の募集活動に尽力します。

プレジャーボート救助事業 （救助事業部）

（1）事業の適正な実施

①平成29年10月末現在の会員数は9,497名で、各エリアとも順調に増加しています。

②また、レスキューステーション（RS）は同月末現在で646ヶ所あり、引続きRSの充実に努めています。

（2）事業の充実

①携帯電話やスマートフォンを利用して救助要請者、救助者のそれぞれの位置を同一画面上に時間経過にあわせて表示し、BAN本部も含め三者が同じ位置情報を共有できる新緊急時位置通報システム（略称「BANココNAVI」）を12月に導入しました。これにより緊急時の迅速な救助手配や安心感の向上が期待されます。

②その他、神戸港内クルーズ運営会社のご協力により、全ての会員を対象に、乗船料無料ご招待券を配付しました。

(3) 事業基盤の強化

- ①九州北部海域(山口県西部・福岡県・佐賀県の日本海側)へのサービス海域拡大を目指しRSの確保等諸準備にあたってきましたが、平成30年4月1日から九州BANとしてサービスを開始することが決まりました。
- ②引続き団体契約マリーナの確保等会員募集活動の実施や各種イベントへの参加などに取り組んでいます。

振興・普及事業 (企画振興部=旧振興事業部)

(1) 協会各部門との連携及び 企画業務

- ①企画課にて、各部門と連携し本誌「海洋レジャー」第3号を発行しました(8月24日)。
- ②海洋レジャーの普及及び海事思想の啓発を目的に当協会が出展したボートショーやキッズジャンボリー等にて、船の文化検定(通称「ふね検」)のチラシ・ポスターを活用した広報活動を実施しました。

(2) 親水事業及び 舟艇の利用振興事業

マリン関心層の拡大及び需要の拡大を目的に、以下のイベントに取り組みました。

①親水イベント

- ①小学校授業の一環として、神奈川県(6月)、茨城県(7月)、静岡県(9月)の3校で海藻おしば教室を開催しました。
- ②マリン事業協会支部主催の各地域ボートショーにて、免許艇等を使用した体験乗船会を実施しました(4月～5月)。
- ③実行委員長として、UMI協議会主催イベント「マリンカーニバル2017in 夢の島マリーナ&若洲ヨットハーバー」を開催いたしました(6月)。

②広報イベント

- ①マリンダイビングフェア2017では、安全事業部及び特定事業本部が連携し、当協会部門総合力を活かした広報を実施しました(4月)。

- ②マリン事業協会支部主催の各地域ボートショー等にて、免許の周知を主体に協会ブースとして出展し、広報活動を実施しました(4月～6月)。

③舟艇利用振興イベント

- ①小樽～利尻島～稚内で海の駅クルーズを実施しました(7月)。(本誌P.8特集参照)
- ②都市型ボート遊びの体験機会創出を目的に、関係団体と連携した東京港クルーズを協会主催にて実施いたしました(10月)。

小型船舶操縦士の 国家試験に関する事業 (特定事業本部・試験部)

(1) 事業の適正な実施

- ①資格別の小型船舶操縦士試験を、事故もなく、適正、確実かつ公正に実施しました。
- ②試験艇は、I型船(モーターボート)3隻、Ⅲ型船(水上オートバイ)3隻を導入しました。引き続き試験艇のリプレイスを進めています。
- ③試験員候補として新卒1名、中途採用1名を採用し、人員の確保に努めました。

(2) 事業品質の向上

- ①全試験員参加の定期研修(平成30年1月開催予定)の開催や救命救急講習の受講により資質向上を図っています。
- ②小型船舶の安全対策を充実するため、関係官庁の指導の下で有効な措置を取ります。

(3) 事業収支の改善

- ①「安心・安全・確実な知識は、国家試験で!」をキャッチフレーズに、ボートスクール等との連携を強化し、国家試験受験者数の拡大を図っています。
- ②経費削減と業務効率の向上に努め、収支のモニタリングを定期的に行っています。

小型船舶操縦免許証の更新等に関する事業 (特定事業本部・講習部)

(1) 事業の適正な実施

①全国9事務所で、以下のとおり更新及び失効再交付講習を開催しました。(10月末実績)

	実施回数	受講者数
更新講習	1,872	55,990
失効講習	1,031	6,645

②東京・千葉・三重・広島・大阪・山口において、以下のとおり教員研修を適正に実施しました。

級	一 級				二 級				特 殊			
資格	学 科		実 技		学 科		実 技		学 科		実 技	
研修種類	初	再	初	再	初	再	初	再	初	再	初	再
受講者数				34				34	37	39	41	47
回 数				8				8	3	2	13	10

※ 研修種類 初：初任研修 再：再研修

③講習器材をリプレイスしました。また、当協会ホームページの更新・失効再交付講習の申込フォームに改良を加え、より分かり易く、より使い勝手の良いものに整備し、ユーザーに対するユーティリティを向上させました。

(2) 事業品質の向上

講習に従事する者に対し、講師・管理者の資格に関わる研修の受講前に、知識に関する勉強会と接客マナーについての研修を実施し、資質の向上を図りました。

(3) 事業収支の改善

①当協会の更新講習等に携わる外部の講師・管理者に当協会の名刺を支給し、漁業協同組合や官公庁等の皆様に、当協会が行う事業の紹介や海洋レジャーに関する情報を広くお知らせしたほか、イベントや体験乗船会を通じて普及活動の強化に努めました。

②当協会ホームページのトップ画面に、「受講者数、開催会場数、開催回数全国No.1」のキャッチフレーズを際立たせ、他の実施機関との差別化を図りました。また、新着情報に海上無線技士養成講習の開催を掲載し、講習メニューを充実化させました。

③試験業務との携業により業務効率をアップさせ、旅費交通費を削減しました。また更新講習等において資格を持った職員同士が講師・管理者を務め、費用の節減を行いました。

主な催事

平成29年(8月～12月)

1.平成29年度 DAN運営委員会(10月13日＝オフィス東京(貸会議室))

DAN事業の円滑な運営に資することを目的としたDAN運営委員会※1を開催した。会員増加策としての大学生に対する積極的なアプローチやパートナーシップメンバーの活性化、また、DDNET※2登録医師に対する潜水医学に関するプログラムの必要性等についてご意見をいただいた。

※1ダイビングに理解のある医師や弁護士並びに潜水指導団体役員等20名の委員で構成

※2ダイビングに理解のある医師(ダイバーズドクター)の全国ネットワーク＝平成29年11月末現在登録253名

2.平成29年度第2回地方事務所長会議(11月28日～30日＝海レ協大会議室)

国家試験受験者数の拡大に向けた広報活動の強化(のぼり旗、協会誌等の活用)及び更新等講習の受講者ニーズに応じた開催等のシェア拡大と増収に向けた取組み、また、費目の大きな変動費の節減等について指示するとともに、安全事業部(DAN会員)並びに救助事業部(BAN会員)の会員募集活動に、積極的に協力するよう指示した。

平成30年(1月～6月の予定)

1.第13回理事会(3月16日＝東海大学校友会館)

平成30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の承認

2.平成30年度第1回地方事務所長会議(4月10日～12日＝海レ協大会議室)

平成30年度事業計画及び予算について説明するとともに、具体的な施策を伝達し、共通認識の下で目標達成を図る。

3.第14回理事会(6月13日＝東海大学校友会館)

平成29年度事業報告及び決算報告等並びに第6回評議員会開催の承認

4.第5回評議員会(6月28日＝東海大学校友会館)

平成29年度決算報告の承認及び事業報告並びに評議員・役員(任期満了)の改選

5.第15回理事会(6月28日＝東海大学校友会館)

役員改選(任期満了)に伴う代表理事及び業務執行理事の選任(互選)

編集後記

立春とは名のみの寒さ皆様いかがお過ごしでしょうか。

海に出るには寒さのために少々覚悟が必要な時期ですが、本格的なシーズンを迎える前に万全な整備と計画をしながら、夢を膨らませるのも一つの楽しみではないでしょうか。

昨年は、9月、10月に台風が連続して日本列島に猛威を振るい、風雨や洪水、高波、高潮などの被害を受けたところが少なくありませんでした。普段お付き合いさせていただいているマリーナやハーバー、海の駅なども被害を受けてしまいました。今回の台風は勢力を保ったまま列島を縦断したことから被害が非常に広範囲で、大きなものとなってしまう、普段は、潮位差（干満差）の非常に小さい日本海側でも、高潮と高波で防波堤が決壊してしまったところもありました。一日も早い復旧、復興をお祈りいたします。

私は、新潟市で5年ほど過ごした時期がありますが、日本海側は普段の潮位差が非常に小さく、20～50cm程度の差しか出ません。日本海は奥が広い割に津軽海峡や関門海峡、対馬海峡など太平洋と日本海の海水の出入口になる場所が狭いためだそうです。少し物知りぶってみましたが、実は船の文化検定委員会を立ち上げた際に、そのメンバーとして検定の問題を作成しました。普段から海に出ている試験員や船舶免許も持っていない事務員も一緒になって考えたのですが、それを通してチョコッと勉強した内容でした。

11月にはこの船の文化検定が全国各地で行われ、私は、東京会場となった東京海洋大学で案内係として参加しました。そこで受検した1人の学生と沢山のお話をさせていただくことができました。彼は、コンテナ船博士ともいえるほどコンテナ船に惹かれ、天気さえ良ければ毎日のように商船を見に行くそうです。自作のフォトホルダーを何冊もお持ちで、見せていただきながら色々なお話を聞くことができました。船や海が好きな仲間が沢山いることに嬉しい気持ちで一杯になりました。

船の文化検定は毎年11月に開催されますので、皆様のチャレンジをお待ちしております。

最後に、協会誌「海洋レジャー」も無事に第4号の刊行ができ、ご協力を賜りました方々には厚く御礼を申し上げます。今までは当協会の事業報告を主にお伝えしておりましたが、徐々に協会以外の皆様から広く投稿をいただいたり、対談記事を掲載したりすることも考えていきたいと思います。また、マリンレジャーの振興に賛同いただける方々からの広告ページもご用意させていただき、内容の充実化を図りたいと存じます。読者の皆様にはご意見など多々あるとは存じますが、何卒ご理解ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

それでは、安全で楽しいマリンレジャーを引き続きお楽しみください。

「海洋レジャー」編集部

2018.Vol.4

海洋レジャー 第4号

平成30年1月25日発行

発行元

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association

発行人：理事長 佐久間 優

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

本部（代表）：TEL.045-228-3061

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

救助事業部：045-212-9284 プレジャーボート救助事業

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

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

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

www.kairekyo.gr.jp

(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

評 議 員 名 簿

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

(五十音順)

役 員 名 簿

役 職	氏 名	所 属
会 長	戸田 邦司	一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
理事長	佐久間 優	一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
常務理事	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
	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 会長
	葛西 弘樹	一般社団法人日本船長協会 会長
	金子 光夫	公益財団法人マリンスポーツ財団 顧問
	鈴木 浩司	公益財団法人日本海事科学振興財団 常務理事
	中尾 準男	深田サルベージ建設株式会社 常務取締役 東京支社長
	服部 博	横浜ベイサイドマリーナ株式会社 専務取締役
	服部 正樹	海の駅ネットワーク 副会長
	宮下 高行	学識経験者
	森 雅人	日本小型船舶検査機構 理事長
監 事	荒川 和彦	一般社団法人日本舶用機関整備協会 専務理事
	菊井 大蔵	公益社団法人日本水難救済会 常務理事

(順不同)

賛 助 会 員

法 人 名
あいおいニッセイ同和損害保険株式会社
一般財団法人尾道海技学院
株式会社オリエントコーポレーション
公益財団法人海上保安協会
公益社団法人関西小型船安全協会
関西潜水連盟
公益社団法人関東小型船安全協会
公益社団法人九州北部小型船安全協会
國富株式会社
クマスジェフ
国際化工株式会社
国際指導者連盟
国際ダイビングスクール協会
一般財団法人舟艇協会
政洋汽船株式会社
公益社団法人瀬戸内海小型船安全協会
株式会社ゼニライトブイ
公益社団法人全国漁港漁場協会
セントラルスポーツ株式会社
損害保険ジャパン日本興亜株式会社
公益社団法人中部小型船安全協会
東京海上日動火災保険株式会社
日本アクアラング株式会社
公益財団法人日本海事科学振興財団
公益財団法人日本海事広報協会
日本海中技術振興会
公益社団法人日本海難防止協会
一般財団法人日本航路標識協会
日本小型船舶検査機構
一般社団法人日本サーフィン連盟
日本職業潜水教師協会
公益社団法人日本水難救済会
一般財団法人日本水路協会
日本スクーバダイビング連盟
日本船具株式会社
一般社団法人日本マリーナ・ビーチ協会
一般社団法人日本マリン事業協会
株式会社パディ・アジア・パシフィック・ジャパン
深田サルベージ建設株式会社
古野電気株式会社
株式会社マツイ
三井住友海上火災保険株式会社
ヤマハ発動機株式会社
ヤンマー株式会社
計 44 法人

(五十音順)

