



ISSN 2433-5185

2021.  
Vol.

8

# 海洋レジャー

海の仲間と共に……

設立30周年記念拡大号

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association



新型コロナウイルス感染症の一日も早い終息を  
心より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  
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。



**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



**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8号

- 2 日本海洋レジャー安全・振興協会 設立30年 挨拶
- 4 設立30周年に寄せて  
国土交通省海事局長 大坪 新一郎
- 6 設立30周年に寄せて  
第46代 海上保安庁長官 奥島 高弘
- 8 設立30周年に寄せて  
一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会 理事長 眞嶋 洋  
総務部・企画振興部担当 常務理事 加藤 隆一  
特定事業本部担当 常務理事 田中 俊二
- 10 30年の歩み
- 16 “ポパイと海の仲間たち” 海の交遊録 No.3=ニッポンチャレンジOB & OG
- 20 「マリンチック街道」で海を楽しむ
- 24 相模湾合同クルージング実習
- 26 東京湾木造船クルーザー体験
- 30 2021年夏、江の島が“セーリング”に染まる(神奈川県セーリング課寄稿)
- 32 小泉、免許、取るってよ(遊漁船体験レポート)
- 34 水辺の安全ネットワーク会議(JBWSS)について
- 36 column 世界の小型船舶免許事情
- 37 安全事業部より
- 47 救助事業部より
- 63 企画振興部より
- 73 特定事業本部より
- 83 協会だより
- 87 編集後記





# ご挨拶

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会  
会長

## 戸田 邦司

当協会(JMRA)は、海洋レジャーの健全な発展に寄与するため、「海難事故に関する安全・救助対策」、「舟艇の利用振興と利用者の保護」、「小型船舶操縦士資格の国家試験及び更新に係わる講習」、「ダイビングに関する緊急医療援助システムの整備及び運営」、そして「海洋レジャーの更なる振興」という、互いにかかわりのある事業を効果的に推進することを目的としたその趣旨を重んじて、私自身が設立の具体化を図り、平成3年7月1日付けで認可され発足いたしました。以後、各方面のご理解とご協力、ご支援のお陰を持ちまして、30年の長期にわたり事業運営を継続することが出来ました。ここに深く感謝申し上げます。

設立当時平成3年頃の当協会の状況などを振り返ってみますと、小型船舶の免許の取得者数は、現在とは全く様相は異なり、受験者数は11万人に達していましたが、現在は、受験者数は約6万人となっています。ヨットの世界についてお話しすると、当時は、多くの日本人セイラーが外洋レースに参加し、最高峰であるアメリカズカップレースにも日本のクラブとして初めて参戦するなど、ヨット競技がとても盛んでした。このアメリカズカップの艇ですが、当時は皆さんが普通に思い浮かべる



ヨットの形(モノハル)をしていました。しかし、時代は大きく変わり、水中に翼を持って浮き上がるタイプの艇(フォイリングカタマラン)を経て、現在はモノハルフォイラー AC75クラスへ変わる等大きく変貌しています。また、最近の日本人セイラーの話題と言えば、白石康次郎さんがアジア勢としては初めて、単独無寄港無補給世界1周ヨットレースである、ヴァンデ・グローブ2020-2021で完走(2021.2.11・フィニッシュ)を果たしました。白石さんは心臓の大手術や新型コロナウイルス感染症の影響で練習が不足している状況であったにもかかわらず果敢に挑戦しました。さらに、出航後6日目にメインセールが破損するトラブルに見舞われても、艇内の材料だけで修理をする等、見事な成果を上げられました。



さて、今年は、オリンピックが1年遅れで開催されます。日本人選手もセーリング競技470級（男女共通2人乗り）、RS:X級（男女共通1人乗り）等で活躍することが期待されています。本当に楽しみです。

一方、彼らのような世界的な日本人セイラーを輩出するためには、ヨット等の海洋レジャーを楽しむ人の裾野を広げること、いわゆる「海の仲間たち」を増やすことが重要であると考えています。

冒頭に、小型船舶の免許の取得者が今までは減少傾向になっていることをお話しました。しかし、昨年7月頃からその状況に変化が見られ、令和2年度は前年度に比べ小型船舶の免許取得者が25%増加しました。これは、新型コロナウイルス感染症の影響により、アウトドアレジャーが見直され、当協会が深い関わりを持っている海洋レジャーにも、追い風が吹いて来たということでしょう。

私は1973～77年、ノルウェーに4年近く住んでおりました。ノルウェーでは、朝から密に仕事をし、残業する習慣は全くなく、終業後はそれぞれ趣味

を楽しみ、年間60日の有給休暇を確実に消化し、一人当たりの国民総生産は世界第4位、世界で一番住みたい国第5位といずれも高い水準です。彼らはヴァイキングの子孫であるだけに、ヨットやボートの保有隻数は人口の三分の一ほどもあり、誰もが操船技術に長けています。孫にヨットやボートを教えるのは、おじいさんの仕事だそうです。夕方に飛行機でオスロに到着する直前でしたが、海には放射状に白い航跡が何十と見え、澄んだ青空や沈みつつある太陽と相まって大変印象的でした。ノルウェーの人々の余暇の活用の見事さと、氷河期に生まれた多くのフィヨルドの美しい自然を羨ましく思い、未だにその光景が目に焼き付いています。

現在、世界中が新型コロナウイルス感染拡大に脅かされ、日本でもコロナ禍の中、在宅勤務が少しずつ浸透し、余暇の過ごし方がより重要となり、その健全な過ごし方として、海洋レジャーが見直されています。今こそ国民に海洋レジャーが定着する好機ではないかと考えています。もちろん、レジャーは安全に楽しむと言うことが基本中の基本でありそのことを忘れてはなりません。このよい機会を生かし、海に囲まれた我が国日本を見直し、海に学び海を愛する人々の意識を高め、協働的に歩みを進めることが、次の10年に向けた当協会の大きな役割であると考えています。

最後に、当協会の事業にご理解を賜わり、変わらぬご指導とご協力をいただきたく重ねてお願い申し上げます。より多くの海の仲間と共に歩む日を夢見つつ、創立30周年の挨拶といたします。



# 設立30周年に寄せて

---

国土交通省海事局長

大坪 新一郎



一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会が設立30周年を迎えられましたことを心よりお慶び申し上げます。また、貴協会には、日頃より国土交通行政に多大なるご理解・ご協力をいただいておりますことを感謝いたします。

貴協会は、マリンレジャーの安全対策、舟艇の利用振興等を一体的、かつ、効率的に推進することを目的として、3つの法人が行ってきた業務を実質的に継承する形で、平成3年7月1日に運輸大臣（当時）より設立許可を受け、以来、マリンレジャーの振興、安全・救助対策の推進を実施してされました。また、小型船舶操縦士の免許に関しましては、我が国唯一の小型船舶操縦士国家試験の指定試験機関として、前身の法人と併せ約半世紀もの長きにわたり、小型船舶操縦士国家試験の

適切な実施に尽力されてこられました。

また、平成18年11月に設立された「全国「海の駅」連絡協議会」の事務局、さらに、本協議会と「NPO法人海の駅ネットワーク」の二つの組織を統合し平成25年6月に設立された「海の駅ネットワーク」の事務局も務められ、海の駅の設置や海の駅間の連携に尽力されています。また、平成26年6月からは、海を身近に感じられる社会の実現を目指したマリン関係団体からなる「UMI協議会」の事務局として、マリンレジャーの普及振興の中心的な役割を担っていただいております。

貴協会設立当時は、モーターボートやヨットに加え、ダイビング、セーリング等の多種多様なマリンレジャーが急速に普及した時期でしたが、近年は少子高齢化に加え、レジャーの多様化、若者の海

への関心度の低下等により、マリンレジャーの参加人口は減少傾向にあります。一方、平成19年に施行された海洋基本法に基づく「海洋基本計画（第3期：平成30年5月閣議決定）」においては、「マリンレジャーの普及や理解増進等の多様な取組を、産学官等で連携・協力の下、実施する」と明記されています。

国土交通省では、子どもや若者をはじめとする多くの人にとって、海や船がもっと楽しく身近な存在になるよう、貴協会をはじめとする関係団体と連携して、平成29年夏より「C to Seaプロジェクト」を推進しています。

当該プロジェクトでは、ポータルサイト「海ココ」を開設し、海の仕事、マリンレジャーの楽しみ方の紹介「umiasoBe（うみあそびい）」、子ども向けコンテンツや海事観光特設サイトなど、海や船に関する様々な情報を公開しています。併せて、動画投稿サイト「海ココちゃんねる」を開設し、海や船の楽しさを感じられるような動画の作成・投稿、また、SNSを駆使した情報発信のほか、関係団体の協力による海の日イベントの開催等、海や船への理解促進と、マリンレジャーの普及に努めているところです。

また、海の駅の更なる活性化に向け、旅行者やグルメ愛好家等の幅広い層にマリンレジャーに関心を持っていただくことを目的とし、平成29年から、プレジャーボートによるクルージングに加えて、海の駅等に寄港・上陸して近郊の観光地やグルメスポット等を巡るモデル観光ルートである「マリン

チック街道」を展開しています。

一方、近年の小型船舶操縦免許の新規取得者数は、令和元年度以前の過去5年間は5万3千人から5万4千人程度で推移していましたが、令和2年度は約6万7千人となり、令和元年度と比較すると約2割増となりました。また、これとともに、関係者からはレンタルボートの会員数やその利用回数も増加していると聞いています。

小型船舶操縦免許の新規取得者数が大幅に増加した理由の一つとして、新型コロナウイルス感染症の影響により、国民の行動様式が密を避ける方向に変化したことが考えられると推測されます。感染症が流行している現在は、開放された空間でプライベートな時間を過ごせる屋外型のレジャーの人气が高まり、これに伴いマリンレジャーにも注目が集まっていると考えられます。こうした状況の中、今後の我が国マリンレジャーの更なる普及及び活性化において、貴協会の果たす役割は益々重要なものとなるところ、国土交通省としても、引き続き貴協会をはじめとする関係団体との連携を密にし、積極的に各種施策を講じてまいり所存です。

最後に、30年の長きにわたり海洋レジャーの安全対策、舟艇の利用振興等のために尽力されて来られた貴協会職員及び関係者の皆様に敬意を表するとともに、貴会の益々のご活躍と発展を期待し、我が国海洋レジャーの一層の健全な発展を祈念しまして、祝辞とさせていただきます。



# 設立30周年に寄せて

第46代 海上保安庁長官

奥島 高弘



一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会の設立から30周年を迎えられたことを心からお喜び申し上げます。

我が国は四面を海に囲まれており、多くの恩恵を受けながら、海とともに発展を遂げてきました。海洋レジャーについても、近年の余暇の増大、生活の質的向上に伴い、老若男女を問わず国民の広い世代に急速に普及し、いまや国民に愛されるレジャーの一つとして定着しております。

貴協会におかれましては、プレジャーボート救助事業(BAN)やレジャー・スキューバダイビング事故者に対する緊急医療援助事業(DAN JAPAN)、

沿岸レジャーの安全推進活動事業などの取組を30年間にわたり推進してこられました。関係者の方々の長年にわたるご尽力に、心より敬意を表します。

プレジャーボート救助事業は、モーターボート、クルーザーヨット等のプレジャーボートを対象に、「自分の安全は自分で守ろう」というコンセプトのもと、マリーナ、海事従事者等の協力で構成されたネットワークによる24時間365日のえい航サービスを主たる業務として、平成4年に東京湾・相模湾の関東沿岸から事業を開始されました。現在では中部エリア、日本海の若狭湾を含む関西エリア、

瀬戸内エリア、九州北部エリアに至るまで、サービスエリアが拡大され、その会員数も平成30年には1万人を超えるなど、プレジャーボートユーザーの安心安全に寄与されていると承知しております。救助実績も年々増加し、最近では年間の救助隻数が400隻を超えるなど、海上における救助勢力の一翼として、海上保安庁といたしましても大いに期待しているところであります。

また、レジャー・スキューバダイビング事故者に対する緊急医療援助事業は、「Divers Helping Divers」（ダイバーがお互いに助け合う）を合言葉に平成4年からDDNET(Divers Doctor Network)をはじめとした、医師とのネットワークの構築、メディカルチェックガイドライン等の作成、安全セミナーの開催、酸素供給法講習など、レジャーダイビングの安全性向上を目的とした取組を推進され、マリンレジャーの安全に大きく寄与されております。

他方、海洋レジャーを取り巻く状況は、近年更に変化を遂げております。最近では、船舶検査、小型船舶操縦免許証を必要としないミニボートや、ボードの上でバランスを取りながら1本のパドルで推進力を得るSUPなど、新しいウォーターアクティビティも普及し、海洋レジャーをより手軽に楽しめる時代になってまいりました。

海上保安庁におきましても、海洋レジャーの多様化に伴い、関連する事故が全国各地で発生していることを踏まえ、引き続き沿岸海域における事故の未然防止と救助体制の充実・強化に取り組

むこととしております。

世界屈指の海洋国家である我が国にとって、そのすべての海域の安全を海上保安庁をはじめとする公的救助機関のみで確保することは困難であり、これからも貴協会をはじめとする民間関係団体の皆様との連携が重要であると考えております。さらには、公的救助機関と民間関係団体のみならず、自治体等も含めた海洋レジャーの関係団体相互の連携・協力を推進することによって、我が国の沿岸海域における救助体制の充実・強化に繋がることを期待しております。

最後に、海上における「自助・共助」の思想により先駆的な取組を拡充されてきた貴協会をはじめとするすべての関係者の皆様に改めて敬意を表しますとともに今後も貴協会が益々発展され、本会誌「海洋レジャー」がマリンレジャーを楽しむ方々の安全思想の普及、啓発に利用され健全な発展に寄与することを祈念いたしまして私の挨拶とさせていただきます。

# 設立30周年に寄せて

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会  
理事長

眞嶋 洋



私が30年前何をしていたか振り返ってみますと、当時尖閣諸島の領海警備を主要任務とする石垣島での3年間の巡視船勤務を終え、永田町にある内閣官房内閣安全保障室に勤務しておりました。

遡ること数年前の昭和63年には東京湾でなだしお事故が発生し、東京湾における航行安全対策が強く叫ばれていた時代でした。

長年、海上保安庁と(株)日本海洋科学、日本郵船株式会社において海のセーフティー、セキュリティに関わる仕事をしてきた私にとって「海」はいつも職場でありましたが、自分が海洋レジャーの中心に入り込んだことはあまりなかったように思います。何回か海釣りに出るとか、若い方々のネルトンの出逢いのお手伝いをボートの上で行ったことなどが印象深く残っております。

当協会は、ダイビングの安全に係る事業(DAN事業)、プレジャーボート等の救助システムの運営に係る事業(BAN事業)、海洋レジャーの振興と海事思想の普及に係る事業(振興普及事業)、ボート免許の取得と更新等に係る事業(特定事業)の4つの事業を効果的効率的に実施することを通じて、海洋レジャーの振興と海に出る方々の安全・安心を確保するサポートをして参りました。

この30年間皆様から賜りました様々なご指導ご鞭撻に心から感謝します。

今は、猛威を振るう新型コロナウイルスの感染リスクが非常に高く、長丁場の閉塞感が継続する日々ですが、一方で癒しを求めて、密を避け、換気が十分な海の上に出ていく方々が随分と増え、さらに、ボートの免許を取得しようとする方々が大層増加しており、思いがけなくまた嬉しいことでもあります。

さて、皆様も深く関わっておられることですが、安全は関係者皆で造り上げていくものであると確信していますので、海洋レジャー始め海で過ごす皆様とともに一層精進して参りたいと存じます。

今後とも私どもは、新型コロナウイルスに対して、感染拡大防止対策を万全に実施しつつ、海洋レジャーの更なる振興を目指し国土交通省と海上保安庁のご指導を賜りながら30年先、50年先を見据えて皆様とともに歩んでいきたいと存じます。

瑠璃色の地球の上で海は繋がっています。勇気、元氣、希望、憧れなどを心に抱きながら、皆様が海洋レジャーをさらに安全に楽しむことができますように心より祈念します。



---

総務部・企画振興部担当

常務理事

## 加藤 隆一

この度、設立30周年を迎えられましたのは、日頃からご指導を頂いている国土交通省海事局、海上保安庁、はじめ関係者の皆様のご支援・ご協力によるものであり、この場をお借りしまして深く感謝申し上げます。

さて、DAN JAPAN (Divers Alert Network JAPAN) は当協会が設立して間もない平成4年1月に、また、BAN (Boat Assistance Network) は同年7月に発足しました。両事業は、ダイビングやプレジャーボートの事故発生時における自助、共助体制を構築し、我が国の海洋レジャーの安全に貢献するよう努めて参ったところ です。

一方、振興策としては、海洋レジャー参加人口の拡大を図るため、各種イベントの開催をはじめ、国が推進するプロジェクトへの協力、海の駅ネットワーク及びUMI協議会の事務局として積極的な活動を行って参りました。

現在、新型コロナウイルス感染症の影響であると思われますが、アウトドアレジャーへの関心が高まってきております。海洋レジャー参加人口の拡大を図る貴重な機会であり、この機会を生かし、次の10年に向けた対応を進めて参りたいと考えております。

今後とも皆様方のご支援・ご協力を宜しく願いいたします。

---

特定事業本部担当

常務理事

## 田中 俊二

平成3年初夏の候、当時勤務していた日本モーターボート協会関東事務所の事務所長から突然、「協会名が変わるみたいだ!!」と聞かされました。末席にいた者としては、バブル景気の余韻を受けて浮かれ気分浸っていた時に、一体何が起きているのか全く知る由もなく、正に晴天の霹靂でした。その後ほどなくして、一般事業と特別事業(試験・講習)の性格的な違い等を理由にそれぞれが拡大発展することとなった旨と、職員の雇用と処遇を継続する旨の説明とともに退職の同意を求められ、特別事業に従事していた役職員は新たに設立された当協会に移籍しました。

あれから30年が経過したことを大変感慨深く感じています。平成15年には船舶職員法の改正により小型船舶操縦者の資格制度が分離されましたが、海事局のご指導により、指定試験機関として47年、講習実施機関として38年間継続してまいりました。また、ボート免許スクールや海事代理士あるいはマリナー等の関係者の皆様からご支援・ご協力を賜り、諸先輩方のたゆまぬ努力と受検者、受講者の皆様からの信頼により事業が継続できました。

今後も引き続き、必要とされる試験・講習事業を目指してまいります。

# 日本海洋レジャー安全・振興協会

## 30年のあゆみ

当協会は、財団法人沿岸レジャー安全センター（海上保安庁所管）と財団法人日本舟艇利用振興センター（運輸省海上技術安全局所管）を解散統合し、財団法人日本モーターボート協会（運輸省海上技術安全局所管）の事業の一部を移管し、財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会として平成3年7月1日付けで設立が認可されました。モーターボート、ヨット等（以下「舟艇」という。）の航走、ダイビング、ボートセーリング、サーフィン、磯釣り、その他の海洋レジャーの安全及び振興等に係る事業を実施するとともに、小型船舶操縦士国家試験の実施に関する事務等を実施することにより、我が国における海洋レジャーの健全な発展に寄与することを目的としています。

公益法人制度改革により、当協会は平成25年4月1日に一般財団法人へ移行し、現在に至っております。

## 協会の沿革

|       |                                                                                                                                                 |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 昭和38年 | 財団法人日本モーターボート協会設立（特定事業本部の前身）                                                                                                                    |
| 昭和40年 | 小型船舶操縦士国家試験協力事業を実施（特定事業本部）                                                                                                                      |
| 昭和45年 | 運輸大臣より小型船舶操縦士第1種養成施設に指定（特定事業本部）                                                                                                                 |
| 昭和49年 | 運輸大臣より小型船舶操縦士試験機関に指定（特定事業本部）                                                                                                                    |
| 昭和56年 | 設備限定免許の創設（特定事業本部）                                                                                                                               |
| 昭和58年 | 英語による学科試験を開始（特定事業本部）                                                                                                                            |
| 昭和62年 | 更新講習等指定機関に指定（特定事業本部）                                                                                                                            |
| 平成元年  | 財団法人日本舟艇利用振興センター設立（企画振興部の前身）<br>財団法人沿岸レジャー安全センター設立（安全事業部・救助事業部の前身）<br>国家試験累計合格者数（養成施設修了者を含む）100万人突破（特定事業本部）<br>コンピューター導入による試験・講習システムを構築（特定事業本部） |
| 平成2年  | 日本初の安全ダイビングをサポートする組織 CAN（Civil Alert Network for Marine Leisure）設立（DAN JAPANの前身）（安全事業部）                                                         |

平成2年度 国家試験合格者数が過去最高の124,028名を記録（特定事業本部）



### 平成3年度

平成3年

7月 財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会 設立

協会各部職員 平成3年7月1日（設立時）

会長 竹内 良夫

理事長 野呂 隆

専 務 中島 欣

常 務 小林 茂

常 務 野間 寅美

常 務 中澤 弘

総務部 5名

安全事業部 3名

救助事業部 2名

振興事業部 8名

特定事業本部 128名

合計 146名



※平成3年9月に赤坂プリンスにて開催された、設立記念パーティーの際には、今枝敬雄運輸政務次官、笹川良一氏、宮本春樹海上保安庁長官よりご挨拶を賜りました。

平成4年

1月 DAN JAPAN設立（安全事業部）

2月 東京国際ボートショー ブース初出展（企画振興部）



・舟艇の廃船処理に関するシステム整備のため委員会を設置（企画振興部）

調査研究：プレジャーボート海難民間救助体制に関する調査研究ほか

## 平成4年度

平成4年

7月 関東BAN発足(東京湾・相模湾)(救助事業部)

7月 「ハロー! マリンレジャー」創刊(企画振興部)

11月 「BAN MATE」創刊(救助事業部)



- ・ VHSビデオ「プレジャーボート安全教育資料」作成・配布(企画振興部)

調査研究: FRP廃船処理実用化技術の開発に関する調査研究ほか

## 平成5年度

平成5年

7月 会報「MARINE RECREATION」の創刊(総務部)

7月 マリンレジャー・フェスティバル開催(企画振興部)

- ・ DAN運営委員会を発足(安全事業部)
- ・ 千葉県船橋市に職員寮「前原寮」を建設(特定事業本部)



調査研究: レンタルシステムの普及に関する調査研究ほか

## 平成6年度

平成6年

4月 理事長: 邊見 正和 就任

平成7年

1月 阪神淡路大震災により近畿事務所が大きく被災(特定事業本部)

- ・ 海事代理士資格の取得奨励(特定事業本部)

調査研究: 小型船舶による海洋レジャーの将来展望に関する調査研究ほか

## 平成7年度

平成7年

6月 DAN JAPAN主催のレジャーダイビング安全講演会初開催(安全事業部)

7月 BAN団体マリーナ契約開始(救助事業部)

平成8年

2月 会員を対象としたダイビング安全講習会を開催(安全事業部)

- ・ 海事申請協力事業を開始(特定事業本部)

調査研究: プレジャーボートの管理体制に関する調査研究ほか

## 平成8年度

平成8年

7月 関西BAN発足(大阪湾・播磨灘・紀伊水道周辺)(救助事業部)

調査研究: 打上信号式津波警報の伝達システムに関する調査研究ほか

## 平成9年度

平成9年

4月 DANインストラクター会員及びスポンサー会員の創設(安全事業部)

6月 DAN JAPANホームページを開設(安全事業部)

11月 IDAN会議を東京で開催(安全事業部)

12月 近畿事務所を大阪市内で移転(特定事業本部)

平成10年

2月 DAN酸素供給法講習を初開催(安全事業部)

- ・ 海洋性レクリエーション関係団体連絡会議を初開催(企画振興部)

- ・ 四級用の実技試験船(ヤマハ発動機製LS17)導入(特定事業本部)

- ・ 全事務所オンラインによる試験・講習システムを構築(特定事業本部)



調査研究: 日本海洋レジャー情報センター構想に関する調査研究ほか

## 平成10年度

平成10年

6月 DAN会員が10,000人を突破(安全事業部)

- ・ 協会ホームページを開設(企画振興部)
- ・ 特定事業本部ホームページを開設(特定事業本部)



調査研究：東京湾内の法定航路及びその周辺海域におけるプレジャーボートの安全運航に関する調査研究ほか

## 平成11年度

平成11年

5月 五級小型船舶操縦士試験開始（特定事業本部）

6月 理事長：高野 武王 就任

平成12年

2月 （ダイビング）業務中保険を開設（安全事業部）

航行時間帯を限定する「航行時間限定」制度開始（特定事業本部）

3月 東北事務所を塩釜市から仙台市に移転

・教本等の出版事業を開始（特定事業本部）

調査研究：大阪湾内及び明石海峡航路周辺海域におけるプレジャーボートの安全運航に関する調査研究ほか

## 平成12年度

平成13年

1月 BANサービス海域拡大（和歌山県沿岸）（救助事業部）

3月 DAN年会費支払方法を多様化（クレジットカード払い、コンビニ払い）（安全事業部）

- ・インターネットによる合格発表を開設（特定事業本部）
- ・国家試験累計合格者数（養成施設修了者を含む）200万人突破（特定事業本部）
- ・更新・失効再交付講習累計受講者数100万人突破（特定事業本部）

調査研究：PW等沿岸海域において活動するプレジャーボートの安全運航に関する調査研究ほか

## 平成13年度

平成13年

4月 中部BAN発足（伊勢・三河湾・愛知県・三重県沿岸）（救助事業部）

理事長：安藤 久司 就任

7月 BANサービス海域拡大（瀬戸大橋以東）（救助事業部）

11月 身体機能に係る検査方法を改正し、形状主義から機能主義へ変更（特定事業本部）

・ダイビングフェスティバル2001（東京ビックサイト）出展（安全

事業部）

調査研究：「海道の旅（マリンロード）構想」調査研究ほか

## 平成14年度

平成14年

4月 協力ショップをパートナーシップメンバー制度に変更（安全事業部）

7月 本部を東京都豊島区から神奈川県横浜市へ移転（安全事業部・救助事業部・企画振興部・総務部）

平成15年

2月 潜水事故緊急ハンドブックを作成（安全事業部）

調査研究：舟艇の利用振興に関する調査研究ほか



## 平成15年度

平成15年

4月 会長：戸田 邦司 就任

理事長：久保田 勝 就任

4月 BANサービス海域拡大（御前崎以西の遠州灘沿岸）（救助事業部）

6月 免許の資格区分編成 一級から五級を一級・二級・特殊に変更（特定事業本部）

平成16年

3月 メディカルチェックガイドラインを作成（安全事業部）



調査研究：プレジャーボート安全利用情報システム調査研究ほか

## 平成16年度

平成16年

4月 BANサービス海域拡大（御前崎以東駿河湾）（救助事業部）

11月 5トン限定区分の廃止（特定事業本部）

平成17年

1月 四国事務所を高松市内で移転（特定事業本部）

調査研究：スキューバダイビングの安全対策に関する調査研究ほか

## 平成 17 年度

平成 17 年

4月 レスキューオペレーション業務を横浜BAN本部に統合  
(救助事業部)

- ・ BAN会員数 5,000 名突破 (救助事業部)

調査研究：プレジャーボート安全利用情報システム構築に関する  
調査研究ほか

## 平成 18 年度

- ・ 全国「海の駅」連絡協議会  
が設立され、事務局として活  
動開始 (企画振興部)

調査研究：房総・常陸地域の  
海洋性レクリエーション環境の基礎的  
実態調査ほか



## 平成 19 年度

平成 19 年

4月 理事長：久野 彦四郎 就任

4月 サービス海域拡大 (日本海若狭湾海域) (救助事業部)

11月 IDAN国際会議及び世界の潜水医学研究者によるダイ  
バーズデイを東京で開催 (安全事業部)

12月 広島県広島市の中国事務所を閉鎖 (特定事業本部)

平成 20 年

1月 特定事業本部を東京都中央区から東  
京都新宿区へ移転 (特定事業本部)

2月 暫定係留施設の管理事業開始 (10 年  
間) (特定事業本部)



- ・ 「海の学校」を横浜ベイサイ  
ドマリーナにて開校 (企画振  
興部)
- ・ 更新・失効再交付講習累計  
受講者数 200 万人突破 (特  
定事業本部)



調査研究：沿岸域における適正な水域利用等の促進プログラム  
モデル調査ほか

## 平成 20 年度

平成 20 年

4月 緊急時以外の DAN メディカルイン  
フォメーションラインを開設 (安全事  
業部)

携行品損害等の補償のオプション保  
険 (現在のダイバープラス保険) を開  
設 (安全事業部)

10月 船の文化検定を創設し、第 1 回検定  
実施 (特定事業本部)



- ・ 暫定棧橋等管理事業開始 (特定事業本部)
- ・ NPO 法人海の駅ネットワークが設立 理事として活動開始  
(企画振興部)
- ・ UMI 協議会が設立され会員として活動開始 (企画振興部)

調査研究：「海の駅」多機能化・連携支援事業調査ほか

## 平成 21 年度

平成 21 年

4月 理事長：高尾 留雄 就任

4月 遊漁船業務主任者講習を開始 (特定事業本部)

5月 ダイビング連合会を社会スポーツセンターとともに発足  
(安全事業部)

5月 DAN JAPAN 会報誌を「Alert Diver」に名称変更 (安  
全事業部)

11月 「安全潜水を考える会」を社会スポーツセンターと共催  
で開催を始める (安全事業部)

- ・ 全国「海の駅」連絡協議会として東京国際ポートショーに初出  
展 (企画振興部)

調査研究：各種海洋レジャーに伴う事故等に関する調査分析ほか

## 平成 22 年度

平成 22 年

7月 福岡～釜山合同クルージングを実施 (参加 7 隻) (企画  
振興部)

平成 22 年

3月 東日本大震災で東北事務所  
が大きく被災 (特定事業本部)



- ・ 全国「海の駅」連絡協議会としてフィッシングショーに初出展（企画振興部）
- ・ NPO法人海の駅ネットワークで「海の駅ブログスタート」（企画振興部）

調査研究：「海の駅」の登録状況・設備・提供するサービスに関する調査ほか

## 平成23年度

- ・ UMI協議会事務局として活動開始（企画振興部）

調査研究：潜水事故の調査分析ほか



## 平成24年度

平成24年

- 10月 IDAN国際会議及び世界の潜水医学研究者によるダイバーズデイ2012を東京で開催（安全事業部）



- ・ NPO法人海の駅ネットワークで「海道通信」初刊発行（企画振興部）
- ・ 海の駅ホームページリニューアル（企画振興部）



- ・ 小中学校に出向いて行う「海藻おしば教室」を開始（企画振興部）

調査研究：「海の駅」142箇所における施設等の現状調査ほか



## 平成25年度

平成25年

- 4月 公益法人改革に伴い一般財団法人に移行（総務部）
- 7月 再圧治療費補助制度をキャンペーンとしてサービス開始（安全事業部）

平成26年

- 2月 特定事業本部を東京都新宿区から神奈川県横浜市へ移転（特定事業本部）
- 2月 関東事務所を横浜市内で移転（特定事業本部）

- ・ 「海フェスタ」に参加開始（企画振興部）
- ・ 全国「海の駅」連絡協議会とNPO法人海の駅ネットワークを解散、「海の駅ネットワーク」を設立し、事務局として活動開始（企画振興部）

調査研究：海の駅に関する意識調査ほか

## 平成26年度

平成26年

- 4月 瀬戸内BAN発足（広島県安芸津港と愛媛県菊間港）（救助事業部）



- 4月 IBWSS参加開始（特定事業本部）

- 6月 理事長：佐久間 優 就任

平成27年

- 2月 I型（一・二級）実技試験船（ヤマハ発動機製FR20LS）導入（特定事業本部）



- ・ HP会員専用ページ「MyDAN」を開始（安全事業部）

調査研究：ビーチコーミングの手法を活用した親水事業に関する調査研究ほか

## 平成27年度

- ・ ポルトガル語による学科試験（二級及び特殊）を開始（特定事業本部）
- ・ 国家試験合格者数（登録教習所修了者を含む）300万人突破（特定事業本部）

調査研究：海の駅を活用した海洋レジャーの普及および小型船舶免許の取得の障害に関する調査ほか

## 平成28年度

平成28年

- 4月 サービス海域拡大（関門橋～大分県関崎～愛媛県佐田岬）（救助事業部）



- 4月 JBWSSを創設し、会議を開始（特定事業本部）

- 9月 安全事業部の「Alert Diver」、救助事業部の「BAN MATE」、企画振興部の「海道通信」、「ハロー！マリン



レジャー」の刊行を停止し、協会誌「海洋レジャー」創刊（企画振興部）

12月 本部及び特定事業本部を統合し、神奈川県横浜市内で移転（総務部）

- ・ 東京港運河クルーズや瀬戸内クルーズを主催し、クルージングを利用した広報活動開始（企画振興部）
- ・ 海の駅ネットワークより熊本県に義援金贈呈（企画振興部）
- ・ 英語による学科試験を全日程で実施可能とした（特定事業本部）
- ・ 更新・失効再交付講習累積受講者数300万人突破（特定事業本部）

調査研究：海の駅を活用した海洋レジャーの普及および小型船舶免許の取得の障害に関する調査ほか

## 平成29年度

平成29年

4月 本部組織の改組実施（総務部）

平成30年

1月 Alert Diver MonthlyのHPへの掲載を開始（安全事業部）

1月 I型（一・二級）実技試験船（ニュージャパンマリン製NSC 22K）導入（特定事業本部）

2月 DAN学割プログラムキャンペーンを開始（安全事業部）



- ・ 海の駅ホームページが日本WEB大賞を受賞（日本Webユーズ協会）（企画振興部）

調査研究：海の駅を活用した海洋レジャーの普及およびレンタルボート等の利用に関する調査ほか

## 平成30年度

平成30年

4月 九州BAN発足（北部九州 響灘・玄界灘）（安全事業部）

5月 Alert Diver Monthly Year book 2017創刊（安全事業部）

6月 DANFacebookページを開設（安全事業部）

11月 JPBOTを創設し、講習を開始（特定事業本部）



調査研究：ダイビングの安全対策や事故時の治療方法等に関する調査研究ほか

## 平成31年度（令和元年度）

平成31年

4月 BANサービス海域拡大（宇和海・豊後水道）（救助事業部）

9月 IDAN会議を日本で開催（安全事業部）

- ・ 令和元年BAN会員数10,000名突破（救助事業部）

調査研究：小型船舶免許への関心に関する調査ほか

## 令和2年度

令和2年

7月 理事長：眞嶋 洋 就任

11月 船の文化検定 上級合格者100名突破（企画振興部）

- ・ 職員寮「アリオス前原（前：前原寮）」を売却（総務部）

調査研究：小型船舶を使用した防災体制の構築及び災害対応力の強化並びに平常時の船着場の利活用に関する調査研究ほか

協会各部職員 令和3年6月1日（現在）

会 長 戸田 邦司

理事長 眞嶋 洋

常 務 加藤 隆一

常 務 田中 俊二

総務部 15名

安全事業部 4名

救助事業部 21名

企画振興部 3名

特定事業本部 81名

合計 125名

※平成28年12月に移転及び本部機能の統合により、特定事業本部管理部を総務部に組み入れ、また、振興事業部を企画振興部に改組しており、関連記事については現在の部署名での記載としています。

# 日本がアメリカズカップに挑んだ あの熱き日々が今に残したもの

チーム・ニッポンチャレンジOB&OGの三浦さん、浅沼さん、松原さんとの交遊

日本海洋レジャー安全・振興協会の戸田邦司会長と、マリンレジャーの普及に貢献してきた海の仲間たちとの交遊を、楽しいエピソードを交え紹介していくこの巻頭企画。

今回は1992年～2000年に、ヨットレースの最高峰「アメリカズカップ」に三度挑戦したニッポンチャレンジのOB、OGの3人が集結。

95年より同組織の技術顧問を務めた戸田会長を囲み、

ヨット、ボート専門出版社・舵社の顧問、田久保雅己さんを聞き手、進行役に迎えて、

当時の舞台裏を振り返っていただきました。

## ニッポンチャレンジの ムードメーカー

**田久保雅己 (以下、田久保) :** 2017年のアメリカズカップに久しぶりに日本からの参戦があったわけですが、その嚆矢が1992年、95年、2000年と三度の挑戦を果たしてきたニッポンチャレンジ (以下、ニッチャレ) です。イギリスで発祥して170年、アメリカズカップは、セーラーやマリン関係者にはあまりにも有名なヨットレースですが、それまでの日本ではさほど知る人はいなかった。それを日本人も戦えることを証明し、ヨットレースやセーリングの全国的な認知度を引き上げたのがニッチャレという組織の功績でしょう。みなさん、どんな経緯で参加され、ニッチャレの中でどういうことをなさっていたんでしょうか？

**三浦恵美里 (以下、三浦) :** 私は1987年の組織立ち上げからです。最初の仕事がイタリアのサルジニアヨットクラブでのニッチャレ発足の記者会見。本当に右も左もわからない状況で、山崎さん (故・山崎達光ニッポンチャレンジチェアマン) の指令で、木村太郎さん (ジャーナリスト) にアドバイスをもらい米国へ。ニューヨークヨットクラブでゲーリー・ジョブソンに会って、いろいろ教えてもらったその足でイタリアに飛んで記者会見。今思うとメチャクチャなことをやらされてました (笑)。

**田久保 :** 三浦さんはチームのキャンペーンディレクターで

したね。

**三浦 :** そうです。基本は海外とのやりとりがメインだけど、仕事は本当にいろいろ。クルー募集で届いた仁ちゃん (松原) や千里ちゃん (浅沼) の履歴書も見てるんだから (笑)。

**松原 仁 (以下、松原) :** えーっ、そうなんだ! 僕は翌88年に入って、92年のレースにはクルーとして出場。95年の大会では恵美里と一緒に事務局でPRスタッフとして働きました。戸田さんが本格的にテクニカルチームに参加されたのはその2回目のころでしたよね。

**戸田邦司 (以下、戸田) :** そう。ちょうど運輸省 (現・国土交通省) を退官したとき。ニッチャレから技術的なことで携わってくれないかと話があったので、やることなかったしホイホイとね。結局ニッチャレでは酒ばかり呑んでたなあ (笑)。

**松原 :** 宮田先生 (宮田秀明さん (東京大学名誉教授) ニッポンチャレンジではテクニカルディレクターとして参加) を連れてきたのは戸田さんじゃないですか。それから東大で艇体開発のためのタンクテストとかが始まった。**田久保 :** 当時、450とか、すごい数の模型を作ったそうですね。

**三浦 :** それは知らなかった。あんな古くて暗い水槽で? (笑)

戸田：大学のテストタンクってみんなそうなの。どこの大学の汚い。

田久保：浅沼さんはニッチャレとはどんな出会いだったんですか？

浅沼千里（以下、浅沼）：私も仁君と一緒に88年からの参加で、PRを担当しました。

松原：千里ちゃん最初はクルーで入ってきたんです。

浅沼：その話はちょっと……（笑）。

戸田：グラインダーだったんだよね。男が敵わないらしいんだ。

田久保：酒席で戸田会長を担いじゃったって逸話を聞きましたが（笑）。

戸田：そうそう。それで俺が死んだって噂を流したのも千里ちゃん。

田久保：どういうことですか？

三浦：数年前、千里ちゃんが大泣きしながら電話をくれて「ポパイが死んじゃった」って。大騒ぎになったんですが、結局、同姓の違う方の話が間違っって伝わったみたいで。

戸田：俺のために泣いてくれたっていうから申し訳ない。

浅沼：戸田さんにご飯の約束してたんですが、ついつい行けずに2～3年たっていたんで、ショックで（笑）。

松原：それでせっかくだからと、そのときOB、OGのみんな

三浦恵美里（みうら・えみり）

87年よりニッポンチャレンジで、国際渉外、キャンペーンディレクターとして活躍。92年、95年、00年の三度アメリカスカップ挑戦のバックヤードを支えた。プロスキーヤー&冒険家・三浦雄一郎氏の長女



戸田邦司（とだ・くにじ）

横浜国立大学卒業後、運輸省入省。東北運輸局長を経て海上技術安全局長などを歴任。退官後は参議院議員として活躍。そののち、海洋レジャー安全・振興協会会長

なでご飯を食べに行ったという（笑）。

田久保：戸田会長は、みなさんにとってどんな存在だったんですか？

戸田：存在？ いつもそのへんにいるおじさん。そんなもんですよ。

三浦：技術面の重要なアドバイザーだったのはもちろん、チームのムードメーカーでしたね。ニッチャレって、結構いろんなことでみんなテンパってしまうんです。そんなときに戸田さんの顔を見るとほっとするみたいな。

田久保：ニッポンチャレンジは米・サンディエゴで開催された92年と95年、そしてニュージーランドのオークランド開催の2000年の計3回挑戦しているわけですが、みなさんはどこまで関わっていらっしゃったんでしょう。

三浦：仁君と千里ちゃんは95年までだよ。最後まで残っていたのは私だけかな。

戸田：オレはオークランドにも一度だけ行ったな。

田久保：いずれも挑戦艇選抜レースで4位だったわけですが、3回目は今後に期待を持てるような内容でした。結局、資金難もあって断念ということになりましたが、もし4回目があればと、みな思ったのでは？

三浦：山崎さんには4回目の挑戦も視野にあったので、悩んでいらっしゃいました。でも、あそこからオラクルな



ど巨大資本が入ってきて、100億円ないと勝てないという時代になりましたから……。

**戸田**：でも、ニュージーランドとかは、そんなにお金をかけていないのに強いんだよね。

**田久保**：どこが違うんでしょう？

**戸田**：彼らは徹底的に考えるようだね。お金がないと解決しないような問題でも、お金をかけずにどうすればよいか突き詰めて考える。その工夫はすごいよね。

**浅沼**：やっぱりセーラーの技術もすごいし、そもそもヨット人口が違う。層が厚いですね。2人に1人がヨット持っている、っていいいますから。

## 日本にも欲しい ヨットクラブの文化

**田久保**：根底にはヨット文化がどこまで根付いているか、ということになりますか。ニッチャレによりアメリカズカップの認知度は高まりましたが、いまだセーリングは日本ではマイナーなスポーツです。海外のセーリングにも触れたみなさんは、この状況をどうお考えですか。

**三浦**：子供たちの育成は大切ですね。ニュージーランドはアメリカズカップだけじゃなくて、ジュニアも強いし、学校が終わったらすぐにヨットに乗っているという感じでしたね。

**浅沼千里（あさぬま・ちさと）**

宝石デザイナーを辞して、ニッポンチャレンジの求人に応募。当初は東京の事務局に勤務したが、自ら希望して愛知県蒲郡市のニッチャレベースキャンプへ異動。クルーを支える各種業務を経験したのち、セール製作業務に従事



**松原 仁（まつばら・じん）**

ほぼセーリング未経験ながら、ニッポンチャレンジのクルー募集に応募。過酷なレーニングを経て、92年の挑戦時にはピット（主にセール揚降を担当するポジション）として参戦。95年はバックヤードのスタッフとして参加

**松原**：僕の息子は一時期ヨットスクールに通っていたんですが、そのとき思ったのが、冬にセーリングをする必要はないなということ。風の強い冬場も海に出て根性を養うというようなやり方でしたが、沈すると寒いし、つらくてみんなやめちゃうんです。海外では嫌いになるまでやることはない。

**三浦**：オークランドは気候もいいしね。

**松原**：ヨットは夏は日本で、冬はオークランドでやればいい（笑）。それに、レース志向の子とそうでない子がいるんだけど、両親はなぜかレース志向が多くて、「なんであそこでタックした!」とか怒っているお母さんもいる。子供がもっと楽しく海辺に行ける環境があったほうがいいように思います。

**浅沼**：OP級のレースもすごい数が出てるけど、あの子たちが続けないんですもんね。どこに行っちゃうんだろう。

**田久保**：大学ヨット部もそう。累計でヨット部出身者は30万人ほどいるらしいけれど、みんな4年で燃え尽きて就職したら二度とやらない。

**浅沼**：デインギーに乗っていた学生が、クルーザーに移行できない壁があるのかなとも思います。チームに入るきっかけがない。海外では学生のうちから年長者に連れられて乗り始めて、卒業後も乗るという人が多いですね。



ニッチャレ活動当時の話に花を咲かせたのは、神奈川県・横浜ベイサイドマリーナに係留されるボンツーンボート(G3エリート326C)の艇上。広々としたスペースは仲間うちでの船上パーティーなどにうってつけ。オープンエアで、密とも無縁

**松原：**オーナーとの接点がない。交流するクラブがないし。

**戸田：**クラブがあるかないかは大きいね。

**三浦：**欧米ではヨットクラブがあって、レースだけでなく、ヨットが生活の一部になっていて、メンバーはそこで交流していますね。

**松原：**サンディエゴのヨットクラブに行くと、子供がボードを持ってプレゼンしているんです。北米選手権に出たいので資金をカンパして欲しいと。たくましいなと感じたし、そういうことを受け入れる文化があるんですね。

**田久保：**大人たちのヨットクラブの横に必ずジュニアヨットクラブがあって、いつも交流していますね。だから、大きくなったらクルーザーに乗るのも当たり前という文化。

**戸田：**アメリカズカップには出ていないけれど、ノルウェーでも子供のうちからセーリングクラブに行っていたな。それで、面倒見るのが親じゃなくて爺さん連中。それが習慣になっているのね。

**松原：**おじいちゃんが孫にですか？ それはいいですね。

**戸田：**父親より爺さまのほうがいいらしいね、距離感が。ノルウェーは68歳くらいでリタイアを迎えて、その次の日から孫にセーリングを教える。それが新しい仕事みたい

になっていたな。

**三浦：**ヨットじゃないけど、スキーも今、お爺さんが孫を連れて来るケースが多いんです。親が忙しいから。

**田久保：**僕も初孫できてもう2歳だから、セーリングを教えなきゃいけないんだ(笑)。

**三浦：**3歳くらいから海に出られますもんね。

**松原：**最初が大切らしいです。つらいことさせると、その後、海に寄りつかなくなるって。続けて欲しいですよ。セーリングはダイレクトに世界とつながっているスポーツだから。

**田久保：**セーリングは世界の共通用語ですよ。どこの国に行ってもセーラー同士は通じるものがある。

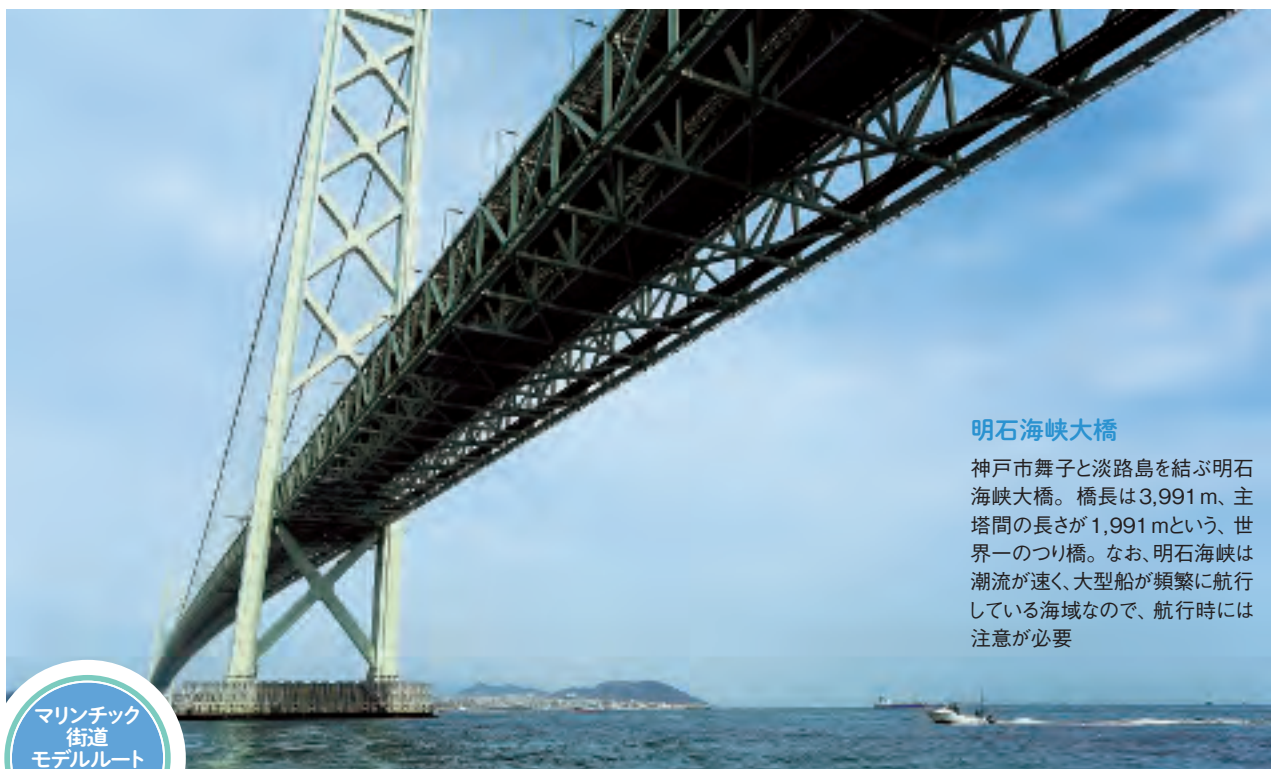
**松原：**すぐ友達になっちゃいますからね。

**田久保：**話は尽きませんが、最後にひとつ。日本はまだアメリカズカップに挑戦できるのでしょうか？

**三浦：**まずはやっぱりお金。そしてリーダーがいるかどうか、ではないでしょうか。

**戸田：**マネジメントできる人ね。ある意味お金は、やる気になればなんとかなる。でも、やる気になる人がいるかどうか。そこが問題かもしれない。人と情熱とそれからお金といったところだな。





### 明石海峡大橋

神戸市舞子と淡路島を結ぶ明石海峡大橋。橋長は3,991m、主塔間の長さが1,991mという、世界一のつり橋。なお、明石海峡は潮流が速く、大型船が頻繁に航行している海域なので、航行時には注意が必要

マリンチェック  
街道  
モデルルート

3

海から巨大建造物を見学し  
ホテルで食事もしめる

# 神戸・西宮



### ライトアップした明石海峡大橋

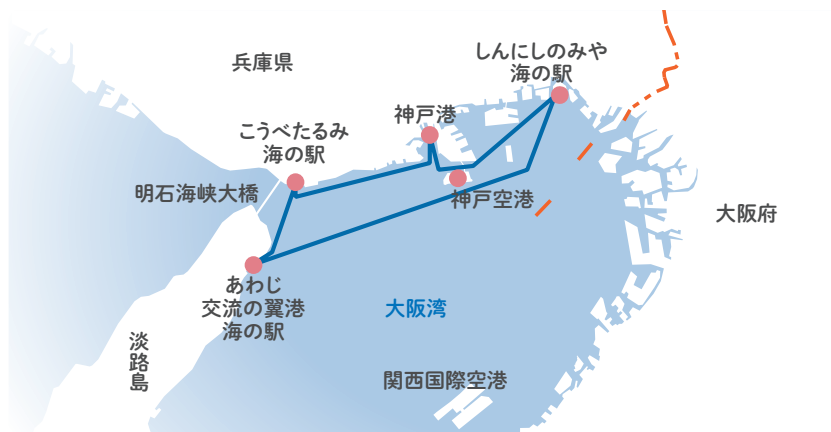
日時や季節により、あるいはイベント時など、特別な色でライトアップされる明石海峡大橋。日本標準時を定めている子午線の近くにあるので、毎時0分と30分から5分間は、時報パターンの照明となる

西日本最大級のマリーナ「新西宮ヨットハーバー」は、大阪湾北岸のほぼ中央に位置し、湾内の釣りやクルージングのスポットにアクセスしやすい。

海上に浮かぶ人工島「神戸空港」は、新西宮YHからすぐ。飛行機の着陸のための誘導橋の近くまでボートで行くと、陸からでは見られない飛行機の真下を間近で見られる。

さらに西へ向かうと、「こうべたるみ海の駅」(神戸フィッシャリーナ)がある。アウトレットモールが隣接しているので、家族やゲストにも楽しんでもらえるはずだ。

神戸と淡路島をつなぐ世界最大



のつり橋「明石海峡大橋」も必見。ボートから橋を上げば、鉄骨が幾重にも組まれた幾何学的な姿が見られる。

淡路島の北東部に位置する「淡路夢舞台」の施設の一つ、「あわじ

交流の翼港海の駅」もおすすめ寄港地の一つ。港からホテル「グランドニッコー淡路」までは歩いて数分だが、事前予約すれば送迎車を手配してくれる。クルージングの目的地として、優雅なランチを楽しむ人も多い。





### 神戸港

海に突き出した場所に建つ「オリエンタルホテル神戸」(右)や「神戸海洋博物館」(中央)、鼓(つづみ)を伸ばしたような形の赤い「神戸ポートタワー」(左)など、神戸の定番スポットが望める



### こうべたるみ海の駅

手前がビジター用の棧橋。降りてすぐの場所に、「三井アウトレットパーク・マリニピア神戸」があるので、食事やショッピングが手軽に楽しめる  
神戸フィッシャリーナ TEL: 078-707-1530



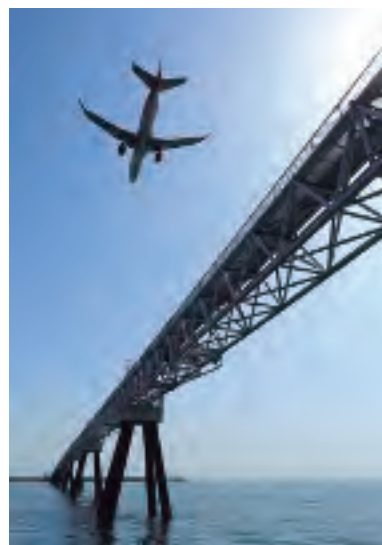
### グランドニッコー淡路

「あわじ交流の翼港」やホテル「グランドニッコー淡路」は、野外劇場や国際会議場、植物園などを備えた複合施設「淡路夢舞台」の一部。なお、ホテル2階のファンダイニング「コックローレ」では、地元の食材を使ったランチbuffetが楽しめる。大人 3,400円  
グランドニッコー淡路  
TEL: 0799-74-1112  
<http://www.awaji.grandnikko.com/>



### 神戸大橋

神戸の中心部とポートアイランドを結ぶアーチ状の真っ赤な「神戸大橋」。この橋は夜間にライトアップされる



### 神戸空港

2006年に開港した神戸空港は、ポートアイランドの沖合1kmに浮かぶ人工島。着陸する飛行機が真上を飛んでいく



### あわじ交流の翼港海の駅

乗り降りしやすい棧橋と大きなビッがあるビジターバス。10艇ほど泊められるが、利用前に事前連絡をしておくこと  
あわじ交流の翼港 TEL: 0799-74-1000



### しんにしのみや海の駅

南に向いている新西宮ヨットハーバーは、青空が広がる日中や、茜色に染まった夕景、日没後の濃紺の景色など、いろいろな景色が楽しめる。入り口とクラブハウス内に、堀江謙一さんが世界一周に使用したヨットが2艇、飾られている  
新西宮ヨットハーバー TEL: 0798-33-0651

## 能古島港

能古島港内の定期船発着場所の横にある、一時利用可能な栈橋。福岡市漁業協同組合が管理している。対岸にマリノアシティ福岡が見えるので、初心者にも安心。島内散策には、電動アシスト付きのレンタサイクル利用がおすすめ



マリンチェック  
街道  
モデルルート

4

## 眺めのいいベイエリアから 小さな島を巡る

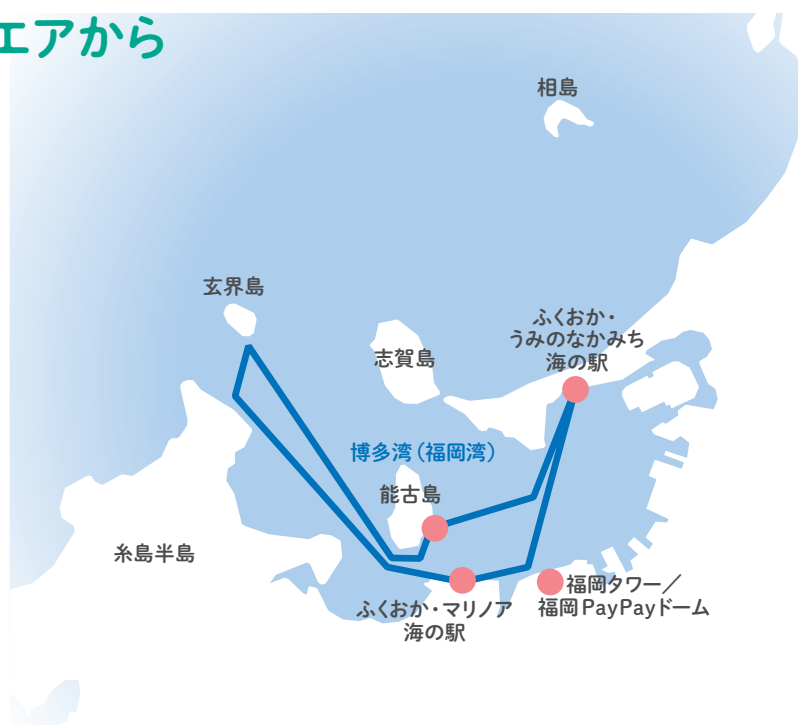
# 福岡

コンパクトな海域内に、上陸できる島や観光施設、眺めのいい景色が詰まっている博多湾。

大型複合施設「マリノアシティ福岡」に隣接した「西福岡マリーナ・マリノア」は、博多駅からクルマで約15分、福岡空港からでも30分ほどとアクセスがいい。

マリノアからよく見える「能古島」<sup>のこのしま</sup>は周囲12km。能古島港には一時係留できる栈橋があり、ボートで観光に行く人も多い。

博多湾北側の「海の中道マリーナ」は陸続きだが、渋滞のないボートで行くほうが速くおすすめ。周辺は海浜公園になっていて、水族館や動



物園、植物園もあり人気のエリアだ。

「ペイペイドーム」や「福岡タワー」などが立ち並ぶ、海上からのウォーターフロントの眺めも見え。

なお、マリノアからボートで約30分の博多湾入り口にある玄界島まで行くと、玄界灘のきれいな海が見られ、釣りの好ポイントも点在している。



### 能古島港の直売所

定期船の待合所には、島で採れた野菜や果物などを販売している直売所を併設。島内で焼いているパンも人気





### 長栄丸

能古島の漁師が運営する食堂「長栄丸」は、島で水揚げされた万葉カキや魚が味わえる人気店。近くで獲れたアジやマダイなどをオリジナルのたれに漬け込んだ漬け丼（1,350円）。島の名産品の一つ、能古うどん。注文してからゆで上げるため15分ほど待つ。博多うどんとは違い、少しコシのある細めんだ（850円）



### ベイエリアの街並み

西福岡マリーナ・マリノアの近くからは、海沿いに建つベイパイドームと福岡タワーがよく見える

### ふくおか・うみのなかみち海の駅

ビーチから海に突き出すように伸びる海の中道マリーナの栈橋。係留場所が限られているため、海の駅として利用する際は事前連絡が必要  
海の中道マリーナ TEL: 092-603-2221



### 海の中道海浜公園

海の中道マリーナがあるのは、海の中道海浜公園の一角。近くには水族館やテニスコートなど、遊びの施設が充実している



### 玄海島

博多湾の入り口にある玄海島には、約700人が暮らしている。写真は、福岡市営渡船が発着する玄海島港。島の周囲は釣りの好ポイントとしても知られている



### 糸島半島のビーチ

玄海島の対岸、糸島半島の北側には、海からしかアクセスできないビーチがあり、ボートで行けばクリアな海ときれいな砂浜を満喫できる



### ふくおか・マリノア海の駅

「西福岡マリーナ・マリノア」は、福岡ショッピングモール、ホテル、アミューズメント施設などがある「マリノアシティ」が隣接しているので、海の駅の利用に合わせて、いろいろな楽しみ方ができる。大きな観覧車が目印  
西福岡マリーナ・マリノア TEL: 092-885-2288



若手試験員、研修生  
3部署協力による  
合同実習



## 相模湾

# 合同クルージング実習

11月初旬、若手試験員及び研修生を中心とし、航程約57.2海里(106km)の二軸インボード艇によるクルージング実習を行いました。今回は、国家試験を担当している特定事業本部、プレジャーボートの曳航

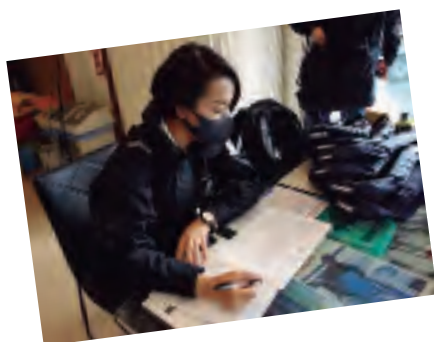
救助サービス(BAN)を担当している救助事業部、海の駅ネットワークの事務局など振興及び舟艇利用を担当している企画振興部の計3部署の協力による合同実習です。

当協会は小型船舶操縦士の国家試験業務を行っており、その試験員や研修生のほとんどは海洋系の大学を卒業し、大型船の免許(海技士)を取得しています。しかしながら小型船の経験は必ずしも十分ではなく、1年間の研修期間を終えてもなお生涯勉強が必要であり、免許を

手にした後の楽しみも知っておくべきとの意図から今回の実習は計画されました。

実は、今回の実習の前、7月下旬に東京湾を1周するような一軸インボード艇によるクルージング実習を計画しておりましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、中止せざるを得ませんでした。慣れない海図や灯台表、潮汐表等を扱い、上司からの優しい「コラ!」を頂きながらコースラインや通過予定時刻などの航海計画を立て、あとは実習当日を迎えるだけといったところでしたが、非常に残念な結果になってしまいました。

この経験もあったので、今回の実習の準備は2度目ということもあり余裕をもって準備できました。まず、入念な航海計画の立案・情報収集を行います。計画を立案するにあたっ





では、水深、離岸距離、定置網などの漁具の存在、最短コースの選定、顕著な変針目標の選定など多くの注意事項があります。特に、漁具に関しては、前もって念入りに調査しますが、今回の平塚～伊東～熱海～真鶴～平塚コースでは、熱海・真鶴間に多くの定置網が設置されているため、ヨットینگチャートや海上保安庁が提供している海洋状況表示システム「海しる(通称)」等で確認しながら離岸距離にも注意し航海計画を立てました。

実習用の二軸インボード艇は、BANのレスキューステーションとしてご協力を頂いている片倉ボートマ

リーナさんからお借りました。レスキューステーションとは、プレジャーボート利用者が海上でもしものトラブルに遭遇した場合、その救助依頼に対応し、最寄りの退避所等に曳航救助する救助基地のことで、BANサービスエリアにはおよそ800のレスキューステーションがあります。また、片倉ボートマリーナさんは、国家試験でもご協力頂いている、とても縁の深いマリーナです。出航に先立ちマリーナには、船長名、同乗者名簿、連絡先、寄港地等を記載した出港届を事前に提出していましたので、当日は簡単な確認だけでスムーズに出航することができ

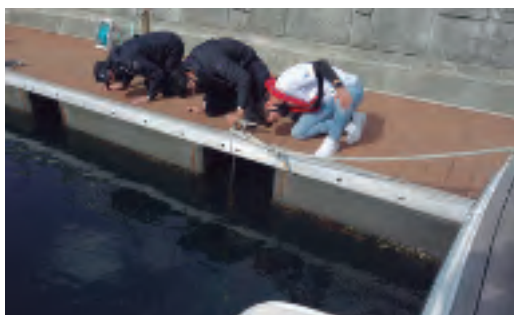
ました。出港届については教本などで勉強したことはありましたが、実際に提出するのは初めてでしたので、これも良い経験になりました。

今回お借りした船は「KATAKURA 8」。普段、私たちが乗船実習で使用している船は、国家試験で使用される船外機船で20ft(約6.1m)前後のため、41ft(約12.5m)の船はとても大きく感じ、実際に操船してみると、更にその違いを身をもって感じる事ができました。初めてのフライングブリッジ(FB)からの操縦は、視界を遮るものがなくとても操船しやすく、爽快感に溢れ、いつもの小さい船のキャビンで汗まみれになって操縦訓練を受けている私にとってはまさに異次元の世界でした。

二軸船の操縦が初めての私にとって、当て舵を上手くとるのが難しく、当て舵をとって直進しているつもりでも、航跡を確認すると蛇行してし



いとう海の駅ビーター栈橋のゲート



トリム調整用のフラップの動きを確認

いとう海の駅は、お土産屋さんやレストラン、スイーツ店、シーサイドスパなど海からも陸からも1日中楽しめる総合施設です



オープンテラスで海鮮丼をいただきました





休憩も早々に、船内の設備について先輩からのレクチャータイム

まっぴいて、当然の「コラ!」。今回の実習では、10「コラ!」には納めたい…。平塚を出て伊東に向かう途中には、操船訓練として、前方の目標の無い海上でGPSの示度を見ながら定点を通過する操縦と、決められた経度線上を南下直進して実航針路を確保する操縦の2種類の訓練を行い、他にも、沿岸小型船舶(二級)の航行区域でもある陸岸から5海里の距離を航行し、その距離感を体験しました。船が大きく眼高が高かったせいか、外海での5海里は思っていた以上に近く感じ、良い訓練と体験になりました。

最初の目的地である「伊東サンライズマリーナ」さんは、「いとう海の駅」としても活用されており、施設内にはレストランやお土産屋さん、無料で楽しめる足湯まで設置されていて、最高の景色を眺めながら、長旅で疲れた足をゆっくりと癒すことができます。マリーナに到着しビジター桟橋の利用許可を取り、いよいよ楽しみにしていた昼食タイム。伊東で水揚げされた新鮮な魚介類を使用した海鮮丼もスイーツもとても美味しかったです。

出港前には、エンジンルームに潜っての点検やトリムの調整を行うスイッチとフラップの仕組み、搭載さ

れている各部についての点検や使用方法等を詳しく教わり、また、左右のスロットルレバーの前進・中立・後進を組み合わせることで、その場での小回りができる二軸船の特性を利用した操船方法について教わりました。マリーナを出航する際に、舵を使用せずスロットルレバーのみで操船してみましたが、自分の予想以上に曳き波が大きくなっていたことに加え、操縦に気を取られている間に間違っただルードで出港しようとしてしまい、ここでも「コラ!」いただきました。マリーナで取り決めている出入港のルード確認など事前の情報収集不足を感じましたが、それ以上に周囲を見る余裕が無かったことを気付かされました。

次は気を取り直し「スパ・マリーナ熱海」に向かいます。こちらのマリーナさんも、「いとう海の駅」と同様に、「あたま海の駅」として多くの方々に利用されています。入港30分前にマリーナへ連絡を行い、係留バースへ小型のボートで案内していただきました。事前予約してあったのでスムーズにビジターバースの利用手続きを行うことができました。時間が押していたため出航まで30分程しかありませんでしたが、ゆっくりとアイスクリームを食べている上司の姿がありました。美味し



係留バースまでご案内いただきました

いものは罪ですね。そんな姿を横目に見ながら利用手続きを終えた私たち研修生は桟橋に戻り出港準備。今回停めさせていただいた桟橋には、停泊中の船舶に陸上から給電する陸上給電設備があったので、その使用方法等について教わり、休息をとる間もなく出航となりました。入港時に入り船で着岸したため、出港時には回頭をする必要がありましたが、慣れない船で教わったばかりの操縦方法が直ぐにできるわけもなく上司にバトンタッチ。

熱海を出港後は、真鶴の岩港にある「ロッキーマリン」さんを訪れる予定でしたが、時間の関係で残念ながら立ち寄ることができませんでした。BANのレスキューステーションとしてもお世話になっているマリーナさんだったため訪れてみたかったですが、またの機会に立ち寄らせていただくこととし、平塚の片倉ポートマリーナさんに針路をとり帰港となりました。

実習だったとはいえ、美味しい海鮮丼とスイーツで満腹になり、大量のお土産を購入し、最高のシチュエーションで足湯、素晴らしい景色を眺めながらのクルージングと1日丸々堪能することができました。今後、多くの方々と関わる中で、海の安全な楽しみ方を広く伝えていきたいと改めて感じました。



まずは、ビジターバースの利用手続き





東京湾

# 木造クルーザー体験

東京都の緊急事態宣言が明けた3月下旬、東京都江東区にある有限会社佐野造船所さん(代表:佐野龍太郎さん(9代目))をご訪問しました。佐野造船所さんは、木造のクルーザーやヨットを建造している日本で唯一の造船所で、江戸時代後期より約200年にわたり東京で木造船を作り続け、木目やしなりを読む力など高度な木工技術を代々受け継がれてきました。世界中でも5、6件しか残っていないそうです。昨年、次世代を担う10代目佐野龍也さんも、マホガニーを使った31ftランナバウト艇を建造しその美しいフォルムが多くの雑誌で取り上げられていました。

お邪魔したこの日は、造船所の作業場に建造中のクルーザーがあり作業をしてもらっていましたが、職員の質問にも丁寧にお答えいただき、長い時間作業のお邪魔をしてしまうことになってしまいました。(猛省してます。)造船所に置いてある

ハーフモデルはどれも美しい曲線と木目で目を奪われるばかりですが、素人の私には水の流れを想像するまでには至りません。ハーフモデルの作製は非常に大切な工程で、原寸図面の作成前には必ず作製し、船底形状などを総合的に判断することでした。もともと設計の段階で、ユーザーとなる方とは徹底的に話を

し、ユーザーのイメージを最大限実現するため、同じ型は無いという。これはオーダーメイドならではの美しさである。

ここで見た建造中のクルーザーも、佐野造船所の特徴でもあるタンブルフォーム(トランサム部分が内側に絞り込まれた形状)が採用されており、美しい曲線で船尾が内側に絞り込まれていました。量産されるFRP船



今まで建造してきた船のハーフモデル



ハーフモデルから水の流れを想像できるという



建造中のクルーザーを右舷船尾から見た様子。佐野造船所の特徴であるタンブルフォームが美しい



4、5枚の板を張り合わせ曲げて接着

ではほとんど見たことがない。カーブが多くなり建造の手間は増えるし、船尾のデッキは狭くなる。なぜ？

自然のカーブの美しさとともに、乗船した際の人の可動範囲がより内側になることによって、安定性と安全性が増すのだという。なんて、贅沢なのだ。

また丁度この日は、チーク材の貼り合わせ作業をしている最中で、積層したチーク材を接着し型に合わせて曲げ、湾曲部材の作製をしているところでした。木材を割るとしなり癖があるとのこと、それらの特性を読んで積層することで、貼り合わせの木目の美しさだけではなく、強度の向上と木材の無駄を減らしているとのことでした。最近では、質の良い大きな木材が入手しづらくなっているとのこと、貴重な木材を有効活用する方法でもあるようです。後に乗船する「DOVER」を見るといたるところに

積層されたチーク部材が使われており、非常に美しく作られていました。

さて、今回の実習は、DOVERチャータークルーズさん(代表：佐野稔さん)にご協力いただき、佐野稔さんが仕事の合間や休日を利用し12年かけて建造したというクルーザー「DOVER」に乗船させていただきました。当協会の職員は、官公庁、船会社、ボートメーカー等のOBや商船系の学校を卒業した職員がほとんどで、そこそこ船の経験や資格を持っはいるのですが、木造船の建造を間近に見ることはおろか、木造クルーザーへの乗船は未経験者がほとんどで、FRP船との違いを実体験できる良い機会となりました。幅広い年代層が揃った今回の実習の目的は、滅多にないこの機会を大切に、それぞれの違う感性で実際に感じ、経験することです。

緊急事態宣言が明けたとはいえ、

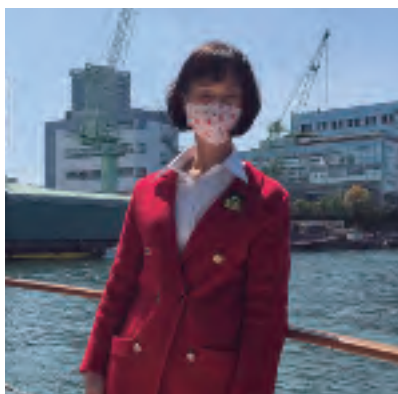
感染予防対策はぬかることなく、「密にならない乗船人数」「乗船前後の手指の消毒」「乗船中もマスク着用」「互いの距離をとって換気の良い場所へ」「会話は控えめの声で」「食事は要注意!個別に分けて距離をとって黙食」等を心掛けました。仕事柄、コロナ対策には特に気を使います。また、この船は一定の高さの手すりを設け安全場所を指定するなどしているため、「船長が定めた安全場所」では救命胴衣着用は努力義務となっていますが、救命胴衣をご用意いただきました。むしろ着用せずに乗船することが無いので救命胴衣を着けていないと何だか落ち着かない…

乗船すると、曲線が好きという船長の佐野稔さんが言われる通り、船内のあちらこちらの美しい内装に見とれるばかり。普段、FRP船に乗ることが多い私たちは落ち着きと温かみのあるその雰囲気魅了されるばかりです。操縦席に入るとラット(ステアリング)もチェアーもパネル周りも全てハンドメイドでパーツを組み合わせて作製されていました。まさに芸術品です。

コロナ禍の中ということもあり、乗船人数を抑えるため午前の部と午後の部に分けて乗船しましたが、終日波もなく絶好のクルージング日和に嬉しくもあり、一方で、少々波でも叩かれず切り割いて走るような波への強さや衝撃のまろやかさ、大きな復原力を体験してみたかったという気持ちもありましたが、対向する船の引き波を越える際の落ち着きは、FRP船とは全く違うことを乗船したみんなが同様に感じたものでした。



DOVERのオーナーキャプテン佐野 稔さん



アテンドをいただいた佐野稔キャプテンの奥様





船首から見たキャビン部分



DOVERキャビンへの入口

FRP船と比べると乗船中の疲労度は半分以下だとおっしゃっていました。重たい分、燃費が悪いのでは？との問いかけに、波に叩かれ上下し難い分、前に進もうとする力のロスが少ないので、状況によってだが燃費は変わらないとのこと驚きです。

また、午後の部では行き先を運河クルーズに変え、桜の花咲く隅田川をスカイツリー近くまで上って行くこととなりました。

造船所の桟橋から針路を西へ、オリンピック会場の有明アリーナを左舷に見ながらお台場海浜公園まで。五輪のモニュメントの前でパチリ！芝浦ふ頭・日の出桟橋前で大型のクルーズ船を見ながら浜離宮の水門を通過して一休み。再び隅田川へ出てスカイツリーの撮影ベストポジションである桜橋付近まで行きました。その途中、川岸の遊歩道のお花見の方々と挨拶を交わし、また行く先々ですれ違う観光船の人々とも互いに手を振りあったのですが、その視線は、この優雅な曲線美の木造船を見



操縦席周りの様子



船内は蜜を避け少数人数で



操縦席への出入口

て羨ましいな！乗ってみたいな！と言っているように感じました。若手のメンバーの中には東京に出てきて間もない職員もいて、隅田川から見る東京の景色に見てとれ、春の心地よ

い風と木造艇が醸し出す柔らかい水の音に気持ちよさそうにクルージング実習を楽しんでいました。

佐野造船所様、DOVERチャータークルーズ様ありがとうございました。



元同僚の工作所が制作したお台場のモニュメントの前で



# 2021年夏、江の島が “セーリング”に染まる

2021年夏、東京2020オリンピックのセーリング競技が、  
神奈川県藤沢市にある江の島ヨットハーバーで開催されます。  
今回は、セーリング競技開催のために誕生した、日本で唯一（おそらく）“セーリング”の名を冠する  
「神奈川県スポーツ局セーリング課」から、セーリング競技をご紹介します！

## 江の島とオリンピック

東京2020オリンピックのセーリング競技は、2021年7月25日（日）～8月4日（水）に実施されます。

江の島ヨットハーバーは、1964年の東京オリンピックでもセーリング競技（当時はヨット競技）の会場となっており、世界的にも珍しい、2度目のオリンピックを経験する競技会場です。

今大会では、全ての出場艇が江の島ヨットハーバーから出艇し、湘南の海を舞台にレースを繰り広げます。江の島に近い海上から葉山沖まで計6つの海面を使い（右図）、11日間に渡り競技が行われます。世界最高レベルの選手たちの緊張・興奮そして感動が、湘南の海をオリンピック色に染め上げます。

競技種目は10種目あり、その全てに日本代表選手が出場します！過去大会で銀メダル（女子）と銅メダル（男子）を獲得したことのある470級をはじめ、様々な種目でメダルの期待が高まっています。日本で開催される特別なオリンピックに向けて、どの選手も意気込みは十分です。ぜひ、日本代表選手を応援してください！

オリンピックまで、あとわずか。関係するみなさまのご協力をいただきながら、開催に向けて駆け抜けます！





セーリング競技は、帆に受ける風を動力に、海面にあるマーク(ブイ)を決められた順序で決められた回数を回り、ゴールする順位を競います。一度のレースで勝負を決するのではなく、1つの大会で何度もレースを行います。順位がそのまま得点となり、合計点の低い艇が優勝する「低得点方式」も、この競技の特徴です。

### セーリングレースのスタートからフィニッシュまで

セーリングは広い海面で行われるため、連絡・指示を目標で判断できる旗を主信号として、音戸(ブーン、ブザー)を補助的な信号として使用します。

- 1 国旗が陸上に掲揚されたらヨットが出発します。この時点ではヨットは旗に出るだけなので、スタートはしません。
- 2 最初のスタート予信信号前に、本部船にオレンジ旗を掲げて、そろそろレースを始めるかと伝えます。この旗が揚がって、5分後に旗に予信信号が変えられます。
- 3 スタート5分前に本部船に予信信号として緑白対のクラス旗が掲揚されます。
- 4 クラス旗が降ろされたらスタートします。
- 5 スタート後、フィニッシュ地点の本部船に青色旗とクラス旗が掲揚されます。この旗とパイがフィニッシュの日印になります。フィニッシュ地点は風の影響で変更されることもあります。
- 6 どのコースを走るかについては「帆船表示書」(レースの決まりなどを定めたもの)で定められています。

# 小泉 免許

小型船舶操縦士

日本海洋レジャー安全・  
振興協会  
関東事務所新人職員

## 取るってよ 第4回



### PROFILE

関東事務所  
小泉彩奈

【特技】ハングライダー (P級)

【趣味】お笑い

【好きな食べ物】餃子

## 遊漁船体験レポート

こんにちは。海洋レジャー協会に入職して4年目、協会誌への掲載も早いもので4回目を迎えた小泉です。ここでご報告があります。今年の春、関東事務所の事務職として新卒の女子職員がひとり入職しました。これで晴れて私も先輩になりました。

さて、これまで私が書いてきた記事ですが、二級の学科試験、実技試験、一級ステップアップ試験について、全て試験についてでした。このように必死に勉強してきましたが、今回は、海のレジャーの代表格!「釣り」に挑戦することにしました。釣りの方法にも、磯釣り、ボート釣り、溪流釣りなど

色々ありますが、釣り初心者のわたしは、釣れるポイントまで連れていってもらえる「遊漁船」というものがあると聞き、早速行ってきました。

今まで釣りにいったことがない方、

釣りにネガティブな印象をもっている方、まずはこの記事を読んでみてください!読み終わることには、きっと釣りに行ってみようと思ってもらえるはずです!





## 釣りにいったほうがいい理由①

釣りのネガティブなイメージは、一度釣れば忘れる。

遊漁船に乗りに行く計画をたててから、何人かの友人に声をかけましたが、最終的についてきてくれたのは大学の友人Kちゃん一人だけ。他の友人から返ってきた断り文句には、こんなものがありました。

① 朝が早いのが嫌

② 船酔いしやすいんだよね。

③ 餌の虫、気持ちが悪い。

④ 釣れたらちょうだい。

大体この4つに集約されました。

釣りに行ったことがない人にとって、これらは釣りをはじめようとするときにネックになるポイントだと思います。

### ①「朝が早い」

遊漁船の乗船時間は午前6時、もちろん6時ちょうどに到着するわけにはいかないので、5時半を目標に横浜市から横須賀市まで移動しなければなりません。前日入りすればもっと楽だったのですが、お金のない私に宿泊費など出せません。前日にレンタカーを借りて、家の近くのコインパーキングにとめておき、そこから横須賀まで1時間半見積って、早朝4時に出発。ということは起きるのは3時半!朝が早いというのはどうやら間違いありません。

### ②「船酔いしやすいんだよね」

これは海に出るときに絶対についてくる問題ですね。この返事が返ってきたらもう、その子を誘うことをあきらめざるを得ないパワーワードです。

わたしは酔いづらい体質で、酔う人の気持ちがわかってあげられないので、さらに何も言えません。実際に一緒に行ったKちゃんも船酔いしてしまい、辛そうな時間がありました。酔い止め薬を買って事前に飲んでいましたが、ダメなときはダメみたいです。

船を降りたあとKちゃんは、朝ごはんを食べすぎたので次は少なめにします!と笑っていました。気持ちの強いKちゃん。

酔わないで釣りを楽しむためには、前日から体調を整えたり、朝ご飯の量を調整したりすることが必要みたいです。

### ③「餌の虫、気持ちが悪い」

これはたしかに気持ち悪いです。わかるよ…。最初に餌となるイソメが入った木箱を開けたときは、私も3歩ぐらい後ずさりしました。何匹もからまりあってニョロニョロ動いているわけです。しかもこれをつかんで針に刺して抜けないようにし、魚が食べやすいようにハサミでカットしなければなら

せん。Kちゃんも横でドン引きしていましたが、好奇心の塊であるKちゃんは果敢にチャレンジしていました。私もそれを見てしぶしぶチャレンジ。ギャーギャー叫びながら、なんとか一匹目の餌を装着して、釣り開始です。そこからは餌の気持ち悪さなんて何も感じなくなりました。そんなことより、大物を釣り上げることに気持ちが向いていきます。虫の気持ち悪さ<大物。これが釣り人の思考回路か…と気づきました。最初に一匹釣るまでは、誰かにお願いしても良いかもしれません。その内に、早く次を狙いたくて、人に頼むのすら待ってられなくなり、自然と自分でやり出すでしょう。これ、絶対。Kちゃんも私もすぐ慣れました。慣れるというよりも、次釣るぞという方に頭がいつているので、気持ち悪さを忘れてしまいました。

### ④「釣れたらちょうだい」

興味を全く示してくれないパターンです。釣ってきた魚を振舞って、楽しい釣りの話をするしかないですね。

確かに、初めての釣りに行くときネックになる部分もありますが、釣れば忘れます。誰かから誘いがあつたら、まずは一回行ってみてください。

## 釣りにいったほうがいい理由②

ビギナーズラックというものがある。

この世の中には、ビギナーズラックというものがあります。

今回の2人の釣果ですが、アジ×たくさん・鯖×1匹・クロダイ×2匹・ヒラメ×2・ふぐ×1匹。

Kちゃんと私、どちらかが多く釣るということもなく、大物は仲良く一匹ずつ釣れました。途中から釣れすぎて、一緒に乗っていた釣り玄人の方々から悲鳴があがっていました。そのくらいビギナーズラックは強いんです。

本当にこれはあると思うので、ビギナーズラック狙いでまずは一回行きましょう。

釣りに行くときは、準備を万端に整えていくのが楽しむためのコツだと思いました。船の上は陸よりも寒く、水に濡れることもあるので、ちょっとやり過ぎなくらい装備を固めていってください。その方が釣りに集中できるし、寒いとそれだけで楽しめませんからね。また、前日は早く寝たり、食べ物を考えたりと、体調も万全に整えてください。

船酔いする心配があるひとは酔い止め薬を飲んで、船酔いしやすいようなグッズも色々あるようなので、活用したほうがいいと思います。

釣りビギナーさんと、これから誰かを釣りに誘いたい方の参考になればうれしいです。次は、自分で操船するボートで釣りポイントを見つけに行きたいと思っています。以上、初めて遊漁船にのったレポートでした。

# 水辺の安全ネットワーク会議 (JBWSS) について

特定事業本部 試験部

田辺 晃



日本の水難事故、海難事故による犠牲者を無くすため、水上安全や安全運航に関わる関係者や団体が官民を分かたず一堂に会し、連携協力する場を作ろうと始められたJBWSS (Japan Boating & Water Safety Summit) は、2020年度で5年目となりました。

名称から会議の内容が想像しにくい「JBWSS」をサブタイトルとし、メイ

ンタイトルを「水辺の安全ネットワーク会議」として準備を進めていましたが、御多分に洩れずCOVID-19の影響でリアル開催の中止が決定しました。

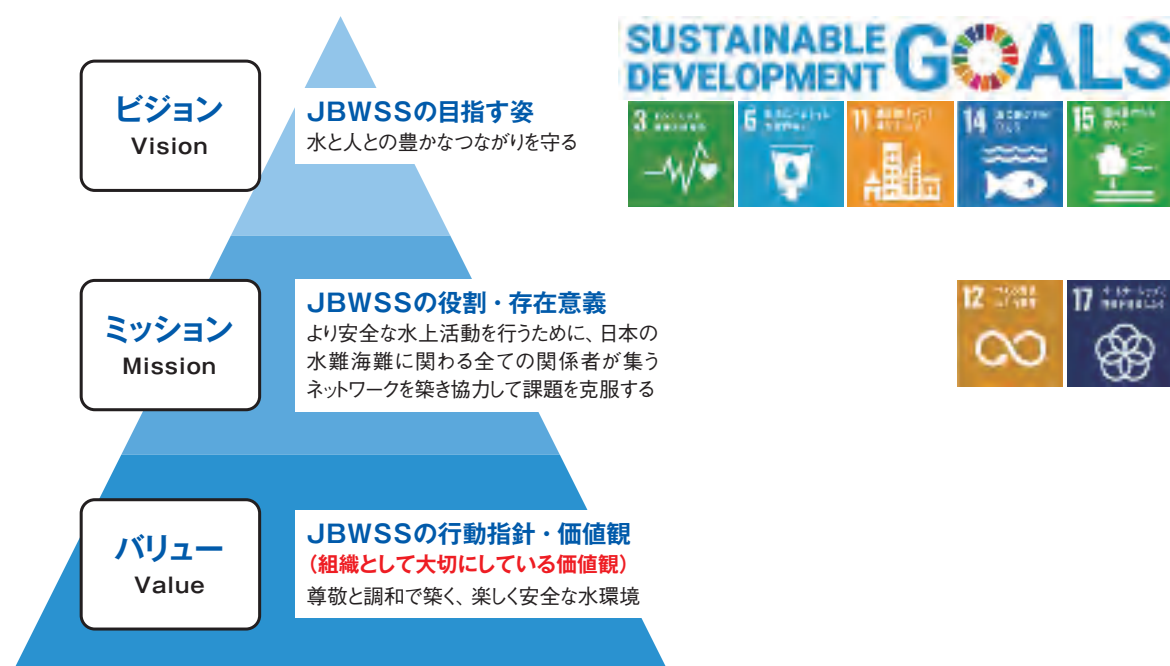
官民連携のこういった取組、特に水上安全に関する取組はとてもマイナーなもので、一度途切れてしまうとなかなかモチベーションの持続が難しいため、共催団体で協議を重ね、

年明けの2021年1月22日にリモートでの開催に何とか漕ぎ着けました。

多くの方々から有意義な試みであるとの評価をいただきましたが、2021年度もリアル開催は難しく、また、現状の実施内容では発展性がないことから、JBWSS連携協議会ではこの機会に今一度JBWSSの意義を明らかにして、今後の活動目標を立て計画的に実施していこうと考えました。

## ① JBWSSの趣旨

JBWSSを運営していくにあたって、その趣旨が明確でなければ、人は集まってきません。JBWSSが目指す姿 (ビジョン)、役割や存在意義 (ミッション)、行動指針や価値観 (バリュー) を明確にし、その取組をSDGsと連動させることで、社会的な意義を持たせることとしました。





## ② JBWSSの目標

これまででは水辺の安全に関するネットワークの構築のため、JBWSSの知名度を上げることを目標としてきましたが、今年度からはもう一歩踏み込んだ具体的な目標を掲げ、確実な成果と実績が得られるように活動していこうと考えています。

JBWSSが目標とする事柄は多岐に渡りますが、その中でも次の三点を当面の目標として活動します。

### (1) 総合的な水難海難統計の確立

水難事故、海難事故が発生した場所や活動内容によって、海上保安庁、警察、消防など対応する所管が異なります。そのため、結果的に幾つもの異なった事故統計が存在し、時として水難海難の総体が掴みにくくなっています。今回のリモート講演「我が国の事故統計を読み解く」で示されたように、事故統計は見る者の視点で大きくその意味が変わるため、省庁をまたいだ統計の必要性を痛切に感じています。コロナの感染者の統計に見る米国のジョンズ・ホプキンス大学のように、公的機関でないながらも高い信頼性をもち、世界保健機関（WHO）の統計よりも優先されるデファクトスタンダードとなっているものもあります。そのことから、JBWSSにおいて省庁の垣根を越えたデータを扱い、我が国の水難、海難の全容を示すことができる総合的な事故統計の確立を目標の一つとしたいと考えます。

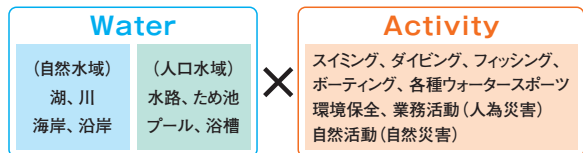
### (2) 安全基準の確立と標準化

水辺の余暇活動には普遍的な人を引きつける魅力がありますが、時には一つの活動が他の活動の脅威になってしまうこともあります。各活動の安全基準（セーフティスタンダード）を明確化したり相互の安全基準の調整を行ったりすることで、より安全で創造的な活動が育まれる環境が構築できると考えます。

JBWSSが発案したセーフティスタンダードの考えは、一部のマリナクティビティについて、海上保安庁がウォータセーフティガイド（WSG）として具現化し、公表しています。ただし、昨今のアクティビティの多様化に対応していくのは容易ではなく、また、その分野の専門家を集め、意見を集約して出した最適解ですが、資機材の進化や環境変化などで、例えガイドを策定しても必ずアップデートが必要になってきます。

それぞれのアクティビティの専門家がJBWSSに集結していることから、海上保安庁と連携しながら、WSGの普及と管理、更新を担っていくことも目標としたいと考えています。

### (3) 連携の強化と協力体制の確立



官民の様々な団体が水上安全や振興に尽力しています。

各団体が得意とする「水域（Water）」と「活動内容（Activity）」を有機的に繋げて課題を模索し、活動を通してその解決策を見つけていけば、水難、海難を減らして楽しく安全な水環境の醸成が図れると考えます。

また、海上保安庁からも地方組織の集合体としてJBWSSがあるべきとする構想が発表されましたが、海保が何から何までできるわけではなく、やはり餅は餅屋でといったことが念頭にあっての構想だと思われます。

JBWSSではこうした諸活動の連携や協力のプラットフォームを提供し、より効果的なムーブメントとなる様なネットワークを構築することで、SDGsに呼応した、パートナーシップで水と人との豊かなつながりを守るという目標を達成したいと考えます。

#### JBWSSの目標

| 2016～2020 認知度を高める                                                                                                                                             | 2021～ 確実な成果と実績                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ネットワーク作り</b><br>・幅広い団体からの参加<br>・共同声明発信<br>・IBWSSとの連携<br><b>継続的な開催</b><br>・連携協議会設立<br>・官民協力のハブ<br><b>安全基準の確立</b><br>・シーマンシップ<br>・マニュアル作成<br>・ACAインストラクター講習会 | <b>総合的な水難海難統計の確立</b><br>各種水難海難統計の調査パラメーターの調整<br>試験的統計<br><b>安全基準の確立と標準化</b><br>WSGの管理、更新<br>WSGの普及<br><b>連携の強化と協力体制の確立</b><br>SNS等を通じた情報発信<br>事務局機能の強化<br>協力団体との情報共有 |

## ③ 2021年度の計画

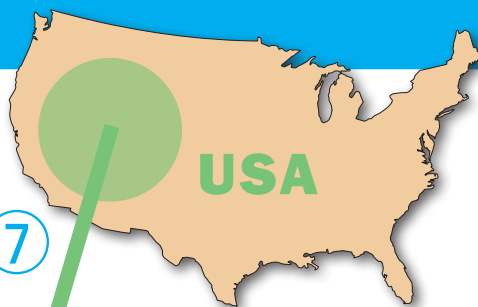
上記のような開催主旨と目標を持ってこれから活動していきますが、何よりもこういった主旨や目標に賛同してもらったうえで、官民とも参加者が増えなければ絵に描いた餅になってしまいます。求心力を保つためにはリアル開催が一番ですが、2021年度は1月にリモートで実施したこと、コロナ禍が収まっていないことなどを踏まえ、今年度はあえて来年度の開催に向けた準備期間と位置付けることとしました。

その一環として、連携強化のため、JBWSSの情報及び共催団体、関連団体の情報が一覧できるウェブサイトを整備し、SNSを活用して情報の共有と発信をタイムリーに行っていきます。また、事務局運営及びJBWSS開催に必要な財源の確保のため、ボートクルーシーマンシップマニュアルの印税などの収入に加え、企業からの協賛やファンドレイジングなどにも力をいれます。

ただし、本会議は開催しないまでも、ミニイベントとして、これまでマリンスポーツ財団が継続して実施してきた「Wear it!」を発展させた「Wear it + (ウェアイット・プラス)」を今夏にJBWSS主催で実施する予定です。

ライフジャケットに特化し、各アクティビティの 카테고리別に正しいライフジャケットの着用について考えたり、ライフジャケットメーカーやJCIなど製造者や検査機関にオンラインではなしを聞いたり、作る責任、使う責任について考えるイベントを展開しようと考えています。

## 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⑦

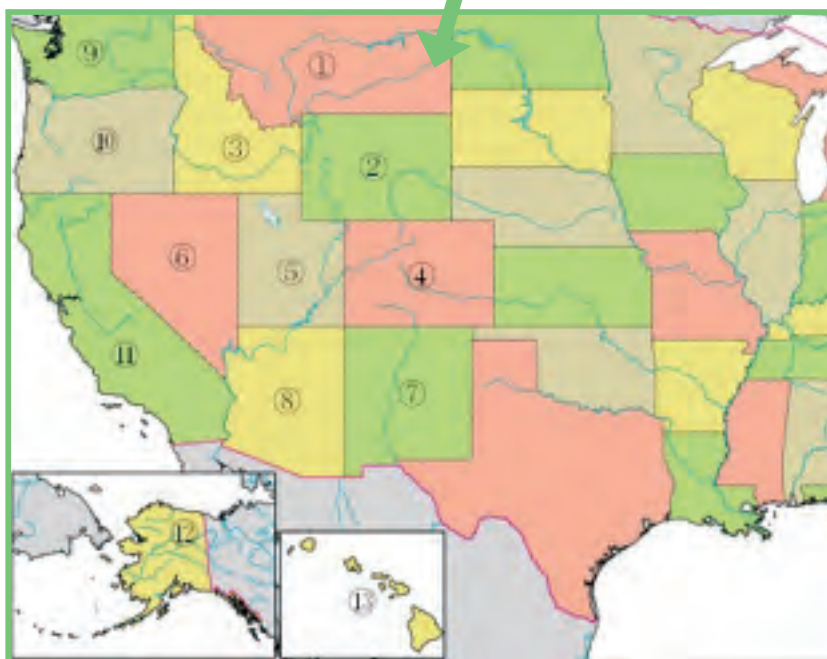


日本で小型船舶を操縦するためには、ご存知のとおり、小型船舶操縦士の免許が必要です。これは、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に定められています。

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。

最終回はアメリカの国勢調査局による4つの地域区分から、第4地域の⑧～⑬の内容を紹介します。



| 州 名       | 条件の有無 | 内容等                                                                                                                                                                                         |
|-----------|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ⑧アリゾナ州    | 無     | 条件はありません。                                                                                                                                                                                   |
| ⑨ワシントン州   | 有     | 12歳未満は15馬力以上の動力船を操縦できません。12歳以上が15馬力以上の動力船を操縦するにはWashington State Boater Education Cardが必要です。<br>14歳以上はWashington State Boater Education Cardがあれば水上オートバイを操縦できます。16歳未満の者に水上オートバイを貸し出してはなりません。 |
| ⑩オレゴン州    | 有     | 10馬力以上の船を操縦するのにOregon Boater Education Cardが必要です。12歳以上でないと取得できません。                                                                                                                          |
| ⑪カリフォルニア州 | 有     | 16歳以上は15馬力以上の動力船(水上オートバイを含む)を操縦できる。12歳から15歳の者が15馬力以上の動力船又は水上オートバイを操縦する場合は18歳以上の監督者が必要です。                                                                                                    |
| ⑫アラスカ州    | 無     | 条件はありません。                                                                                                                                                                                   |
| ⑬ハワイ州     | 有     | 10馬力以上の動力船を操縦するにはBoater Education Cardが必要です。水上オートバイを操縦するためには、15歳以上でBoater Education Cardが必要です                                                                                               |

※内容は2016年10月に確認したものです。



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



DAN JAPAN会報誌 創刊号

# 安全事業部



# 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があります。

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ます。DAN ホームページにて最新情報を提供しています。

## 保険関連サービス

### ■ レジャーダイビング保険

DAN JAPANに入会すると、レジャーダイビング保険に自動的に加入となります。

この保険は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(2021年3月現在)】

|         | 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 |

### ■ 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。

## 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 会員募集中!!

●入会金：5,000円 ●年会費：8,000円

# DIVERS HELPING DIVERS®

ダイビングを  
楽しむために  
安全は  
最優先事項



### 安心のDAN JAPAN会員サービス

その1

**緊急ホットライン** (24時間/365日)  
ダイビングの緊急事態が発生した際、電話でのアドバイスとサポートを提供。海外DANとも連携で安心

その2

**メディカル・インフォメーションライン** (医療相談)  
潜水専門医によるダイビングに関する医学情報を提供。ダイビング前後の非緊急の相談に回答

その3

**レジャーダイビング保険** (傷害保険)  
レジャーダイビング中のケガを補償し、減圧症や救援者費用にも対応。会員は任意で業務中や携行品を補償する団体保険にも加入可能

その4

**安全情報提供**  
Web会報誌「Alert Diver」を発行。  
安全潜水に役立つ、正確で最新の情報が満載

その5

**再圧治療費補助制度**  
発症が疑われるダイビングから2週間以内の再圧治療費を一部補助

DAN JAPANは  
ダイビングの安全性向上を  
目的として活動しています



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

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

詳しいサービス内容は  
QRコードでチェック



Illustration&Design PanariDesign

# インシデントレポート

## 自然回復した脚の麻痺

ダイビング後に出現した神経症状が自然回復しても、医療機関への迅速な受診が必要。

**Case:** ダイビング後に両足の知覚異常と右脚の筋力低下が判明。酸素供給を開始し、すべての症状が回復したように思えたが…

**Diving Profile:** 無減圧で複数回ダイビング≫最大水深20m、10m以浅

### 報告されたケース:

海外のチャーター船で、インストラクターがダイバー2名にドライスーツのトレーニングを実施しました。トレーニングでは、最寄りのリーフから50分ほど沖合の最大水深20mの場所にて、無減圧の範囲内で複数回のダイビングを連続して行い、水深10m以浅で浮力コントロールのトレーニングも実施しました。トレーニングを終えて水面への浮上後、受講生の1人である50歳の男性ダイバーが右脚の麻痺を訴えました。もう1人の受講生は医師で、この医師の診察により、両足の知覚異常と右脚の筋力低下が判明しました。

ダイブクルーは、ただちにデマンドバルブを使用して大気圧下での酸素供給を開始しました。酸素を15分間供給し、麻痺発症後約20分で右脚の筋力が正常に戻り、すべての症状が回復しました。

その後もクルーズ船のダイビング責任者が酸素供給を続け、DAN に電話しました。DAN は、「完全に自然治癒したように見えても、次の段階の治療を受けるまで酸素による応急手当を継続するように」とアドバイスしました。

### 専門家からのコメント:

このケースで報告された症状からは、減圧障害(DCI)と脳卒中の両方の可能性が考えられます。これらの2つの疾患は、よく似た自然経過を辿ることがあります。当初は明白で劇的な神経系の機能障害が起きますが、その後に障害が一見回復したような状態へと変わるという予想外な展開をする経過です。

両疾患ともに適切な時期に医療介入が必要ですが、患者が再圧施設へ直接移送されてしまうと、脳卒中であった場合に治療の機会が失われてしまうかもしれません。このケースでは、患者は救急医療施設を紹介され、医師により脳血管疾患の可能性を除外されました。その後、近隣の再圧施設へ移送され、高気圧酸素治療(HBO)を受けました。

このケースの報告書が書かれた時点では、このダイバーがダイビングをしても安全かどうか、という議論は時期尚早です。さらなる検査によって、こういった劇的な症状の出現を説明できるような危険因子が存在することを明らかにできるかもしれません。

報告書によれば、このダイバーのエアの消費量は多くなく、息ごらえや急浮上のような減圧障害を誘発する因子もありませんでした。そこから考えると、今回は卵円孔開存(PFO)(※1)を通じた奇異性塞栓症(※2)が症状出現の原因であったのかもしれません。

このダイバーがPFOの検査を受けても受けなくても、ダイビングを再開する場合は控えめにダイビングするようにし、遠隔地でのダイビングは避けるべきでしょう。

.....

※1 卵円孔開存＝母親の胎内にいる間は、左右の心房間の壁(心房中隔)に卵円孔という穴が開いています。生後に閉じますが、閉じない状態が卵円孔開存です。健康な成人の約15～25%にあると言われており、減圧症発症の危険性を高める危険因子の1つです。※2 奇異性塞栓症＝静脈中に出現した塞栓子(ダイビングの場合は気泡)が開存孔を介して動脈にシャント(移行)し(右→左へ)、動脈の抹消において塞栓症を引き起こすことを言います。

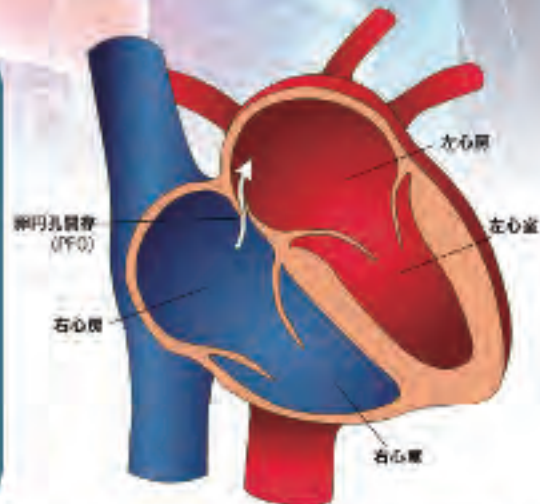


## ダイビングと卵円孔開存 (PFO)

### 卵円孔開存 (PFO) とは何か？

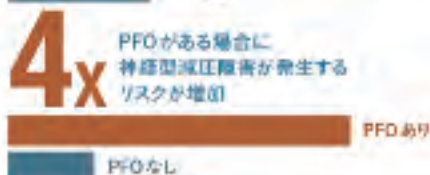
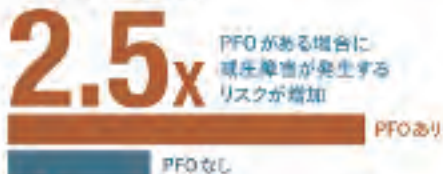
- 心房中隔の中央に開いている孔 (卵円孔) が、出生後、適切に閉じずに残っている状態
- 卵円孔開存があると、血液が左心房に流れ込み、肺のフィルターを迂回する

**27%** の人に PFO がある  
**6%** の人に 大きな PFO がある



### ダイバーへの影響

PFO を介して静脈気泡が動脈側に移行 (シャント) し、減圧障害を引き起こす



### PFO のあるダイバーは、どうすればよいか？



ダイビングをやめる



より保守的なダイビングをする



PFO を手術で閉じる

### PFO が減圧障害のリスクとなる場合は

PFO が大きい

バルサルバ式の耳抜きにより PFO が開く



気泡形成が多い

組織の中がガスで飽和状態となっている

# ダイビングと飛行機搭乗

ダイビング後、12時間以内に飛行機搭乗しても何の問題も起きないダイバーと、もっと長く時間を空けても、減圧障害に苦しむダイバーがいます。なぜこのようなことが起きるのでしょうか？潜水医学専門医であり、DANのメディカルコンサルタントでもあるジョン・パーカー医師がこの問題について考察しました。

## まだ不完全な搭乗後の減圧障害リスク

### まずはガイドラインに従うことが大事

ガイドラインを無視してダイビングの直後に飛行機搭乗しても何ともしないダイバーもいれば、その一方で、注意深くガイドラインを守っていても、減圧症を発症するダイバーもいることに、不満を抱く気持ちはよく理解できます。

減圧症を発症しやすい人が存在する理由は、判明していません。何らかの遺伝的な要因が発症のしやすさに影響している可能性があります。また、各個人の発症のしやすさは、運動、水分補給、アルコール摂取、喫煙や不安などの要因によって日々変化します。免疫反応の亢進により、減圧によって発生した気泡に対してより敏感に反応し、症状を発生させるかもしれません。このため、現在の健康状態も発症を左右する因子となる可能性があり、これが、体調が悪い時にダイビングしないよう呼びかける理由のひとつとなります。

ある1日は問題がなかったダイビングプロフィールが、次の週は減圧症を引き起こすかもしれません。医学は未だ不完全な学問であり、すべての現象を医学的に説明できるわけではありません。私が医師としてできるのは、少なくともガイドラインには従うこと、従わない場合にはすべてのリスクを自分で背負うようアドバイスすることだけです。

DAN アメリカでは、ダイビング後の飛行機搭乗に関する広範な研究を行っており、現在採択されている推奨事項は次(囲み)のようになります。

### 〔無減圧ダイビングをしたダイバー〕

- ・ 無減圧ダイビングを1回した場合:飛行機搭乗前に12時間以上の間隔を空けることが推奨される
- ・ 1日に複数回のダイビング、または複数日にわたりダイ

ングをした場合:飛行機搭乗前に18時間以上の間隔を空けることが推奨される

### 〔減圧停止が必要であったダイバー〕

- ・ 推奨の論拠となるエビデンスは現在のところほとんどない。このため、飛行機搭乗前に、実質的には18時間以上を確保するのが賢明である、といえる

## 安全なインターバル時間はない

### 推奨は24時間

上記(囲み)に加えて、DAN アジア・パシフィックの創設者であり、「DCI:A Simple Guide(減圧障害:簡易的指針)」の著者であるジョン・リップマン氏は、次のようにコメントしています。

「ダイビング後の飛行機搭乗に関して、絶対に安全な魔法のインターバル時間はありません。飛行により減圧症が誘発されるリスクは時間とともに減少し、ダイビング後搭乗までのインターバル時間が長いほどそのリスクは低くなります。一般的に、私たちはダイバーに対し、ダイビング後の飛行機搭乗前には24時間空けることを推奨しています。

ダイビング後に減圧症が疑われる症状を発症し、その後に飛行(または高所までのドライブ)を計画している場合は、DANが提供する緊急ホットラインに電話し、アドバイスを受けることをお勧めします。高い高度に滞在中、もしくは飛行後に症状が大幅に悪化する可能性があるためです。」

## 飛行機降機直後のダイビングの危険性

### 脱水状態が減圧障害を誘発する

ダイビングスポットに行くには、しばしば長い時間、もしくは複数回の飛行機搭乗が必要になり、目的地に到着する

のに24時間以上かかる場合もあります。ダイバーの中には飛行機で現地に到着した直後にダイビングを開始する人もいます。これらのダイバーは、減圧障害発症に関してより大きな危険にさらされているのでしょうか？DANの医療チームでは、この問題に対しても取り組んでいます。

長時間のフライトの場合には、軽度の脱水症状が起こることがあります。また、アルコール摂取も脱水症状の発症に寄与することがあります。一般的に言えば、脱水状態が起きていると不活性ガス（ダイビングの場合は窒素）の排出があまり効果的に行われなため、脱水状態にあるダイバーは減圧障害にかかりやすくなる、と考えられています。

### **減圧障害発症者の約37%は旅行初日に発生 保守的なアプローチを**

飛行機降機後のダイビングと減圧障害の関連があるとしたら、ダイビング旅行の初日に減圧障害が多く発症することが予想されます。実際に、複数のデータが、複数日にわたり潜水が予定されているダイビング旅行の初日に、多くの減圧障害が発症していることを示唆しています。

カリブ海で取得した88件の研究データでは、減圧障害発症のケースのうち33～37.5%がダイビング旅行の初日に発生し、それ以外のケースでは2日目から7日目に発生しています。ただし、カリブ海や太平洋へのダイビング旅行をする観光客が数千人いることを考えた場合、この数字は因果関係を確立するには小さすぎるでしょう。

飛行機降機後に24時間の待機時間を強要することはできません。しかし、飛行機降機後のインターバル時間に関するこのような保守的なアプローチは、ダイバーに水分補給、気候や時間帯への順応、長い飛行時間からの休息をもたらすことができるので、合理的な判断でしょう。

## **ダイビングと飛行機搭乗に関するQ&A**

### **Q1. 民間航空機内の気圧は何気圧？**

**A.** 気圧は高度により変化します。地表（高度0m）の1気圧は、上昇と共に減少していき、通常の飛行高度である3万3,000フィート（高度約10,000m）では約0.2気圧になります。この変化に人間は耐えられないため、航空機内は約0.8気圧に与圧（乗り物の内部の気圧を一定に保つこと）されています。

### **Q2. 1気圧から0.8気圧の気圧減少でも減圧症に気を付けないといけないの？**

**A.** ボイルの法則により、1気圧から0.8気圧の変化で気体は1.25倍に膨張します。そのため、体内に気泡があっても地上では無症候性であったものが、減圧症を発症するリスクが高まります。減圧に伴う気泡の発生も懸念されます。また、機内圧は0.8気圧以下となることもあります。

### **Q3. 搭乗中に痛みなどの症状がでたらどうすればいいの？**

**A.** まずはキャビンアテンダントに報告してください。必要に応じて機内ドクターコールも行われるでしょう。ただし、機内に潜水医学の知識を持つ医師が偶然乗り合わせている確率は低いと考えられます。なお、機内コールに応じた医師が、地上に待機する医師と相談できる仕組みを持つ航空会社もあります。いずれにせよ、減圧障害の危険性の高いダイビングをしない、航空機搭乗前には必ず推奨されている時間を空けてから搭乗する、減圧障害が疑われる症状が出ている場合には航空機に搭乗しない、などの注意が必要です。

### **Q4. 減圧障害の疑いが少しでもあった時点で搭乗は延期すべき？**

**A.** （国内の場合）まずはDAN JAPANのホットラインに電話し、相談してください。重症度によりアドバイスをを行います。海外の場合、旅行先のエリアを担当するDANに電話して相談してください。現地での再圧治療が必要な場合もありますので、指示に従ってください（海外のDANは日本語が通じません。このため、英語に不安のある方は、現地サービスのスタッフに電話を依頼してもいいでしょう）。

### **Q5. 飛行高度が低い路線の場合はすぐに搭乗していいの？**

**A.** 2002年の潜水後の航空機搭乗に関するワークショップでの搭乗制限は、減圧症の症状がなく、客室与圧が高度2,000～8,000フィート（高度約610～2,438m）の搭乗に適用されます。つまりは、2,000フィートより低い高度で飛行する、ないしは高い機内圧で飛行する場合の制限はありません。しかし、航空機は天候等で、予定より高度を上げる場合があります。そのため、ダイビング後すぐの登場は避けることが賢明な判断でしょう。



ダイビング後の

# 飛行機搭乗に関する ガイドライン

ダイビング終了後、搭乗まで何時間空けるべきか？ 推奨される最少待機時間



1回のみ  
減圧不要ダイビング

**12+**  
時間以上



2日間以上、もしくは  
2回以上の減圧不要  
ダイビング

**18+**  
時間以上



減圧停止を  
必要とする  
ダイビング

**24+**  
時間以上

さらに長い待機時間を空けることにより、減圧症の発症リスクは低下します。

これらのガイドラインは、減圧症の症状がなく、深度200フィート～800フィート(61m～243m)の範囲内で機内搭乗するダイバーに適用されます。



## 軽症 減圧症の 症状 (タイプ1)

- 筋骨格の痛み、関節の痛み
- 皮膚の発赤、大理石斑、腫れ
- 皮膚兆候を伴う患部を押したときの痛み
- 軽度の全身症状(疲労感、倦怠感、吐き気)



## 重症 減圧症の 症状 (タイプ2)

- 手足のしびれ、チクチク感、筋力の低下
- 歩行困難、協調運動障害
- 錯乱、認知機能障害
- 回転性めまい、回っている感覚
- 胸の痛み、呼吸困難
- 排尿や排便をコントロールできない
- 耳鳴り、聴覚障害

減圧症やその他の症状が見られる場合、飛行機搭乗を中止し、ただちに医師による診察を受け、その後、24時間以内の「DAN緊急ホットラインサービス」でさらなるアドバイスを受けてください。

**Tel.03-3812-4999**

緊急ホットラインサービス

DAN JAPAN Activity Report 2020

# 2020年度DAN JAPAN活動報告

## ●DAN会員

【世界のDAN会員数】

**20**万ダイバー以上



DAN JAPAN会員数

**9,429**名



【会員男女比率】

男性：60.7%

女性：39.3%

【会員平均年齢】

男性：52.21才

女性：50.54才

**51.5**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

「Alert Diver Lite」

**1**

回/年

## ●DAN医療関連サービス提供実績：



緊急ホットライン

**37**

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）

**29**

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・病状情報



再発治療費補助

**12**

件/年

発症から2週間以内の再発治療費を補助

一般・インストラクター会員対象



会員からの事故報告

**30**

件/年

レジャーダイビング中の「急激かつ偶然な  
外來の事故」を補償



# 正しいスノーケリングを知ろう！

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



## 【スノーケリング四点セット】

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



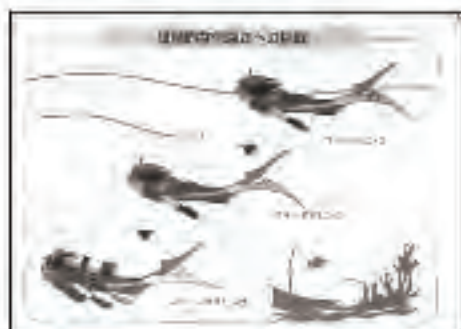
## ★★★★★ 安全にスノーケリングを楽しむためのポイント ★★★★★

### 1. スノーケリング四点セットを必ず使用しましょう。

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

### 2. 講習を受け、認定カードを所持しましょう。

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



### 3. 水中に潜らないようにしましょう。

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



### 4. パディやグループで活動しましょう。

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

### 5. 日本スノーケリング協会推奨器材を使用しましょう。

取り扱い説明書に関して充分安全を満たすようにしましょう。

## 【お問い合わせ先】

## 日本スノーケリング協会 (一般財団法人社会スポーツセンター内)

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



BAN MATE 創刊号

## 救助事業部

# Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

## file.12 富士山羽衣マリーナ



全艇係留保管で24時間出入港が可能な富士山羽衣マリーナ。目の前に富士山と三保の松原。西伊豆の大瀬崎や戸田、松崎や田子などクルージングスポットも近く、魚影も濃い

富士山羽衣マリーナは、静岡県は伊豆半島の西、駿河湾に面する清水港内にある。かつては地区名を冠した折戸マリーナという名称であったが、2013年に富士山とその文化構成資産として清水港を形成する三保半島の名勝・三保の松原がユネスコの世界遺産に登録されたのを機に富士山羽衣マリーナに改称し、現在にいたる。

同マリーナが管理する約130隻は全て係留保管で、プレジャーボートが80隻弱、ヨットが50隻強という内訳。

オーナーは県内の人が大半ながら、隣県の山梨や、東京、神奈川、なかには名古屋から通う人もいるのだとか。

ロケーションとしては目の前に前出・三保の松原で、駿河湾越しに日本一の富士山という絶景に恵まれる。さらにこれまた日本一の深さを誇る駿河湾は黒潮から回遊してくる青物から、底物まで釣りものも多彩。沖へ足を伸ばせば金洲・銭洲といった全国的にも名高い大物釣りのポイントもある。クルージングにフィッシングにとフネ遊

びのメニューには事欠かない環境となっている。

一方で有数の商業港内に位置し航路が設定され大型船の往来もあることから、当然マリーナ周辺の航行には注意が必要となるが…

「ただ、それは皆さんいつも気を付けていることだから本船との重大事故についてはこれまで聞いたことがありません」

そう説明するのはマリーナ支配人の村松伊織さんだ。氏によるとむしろ三保海岸の浅瀬が要注意箇所、特に





富士山羽衣マリーナのクラブハウス。24時間使用可能なオーナーズルーム、シャワールームなど完備



同マリーナは2000年設立、2013年富士山と合わせて三保の松原世界遺産登録を機に現在の名称に変更した



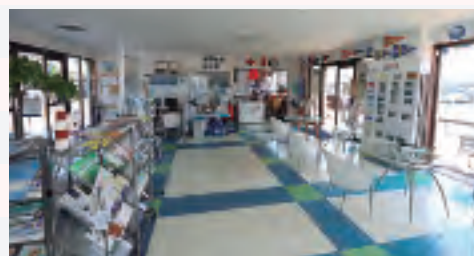
愛艇や富士山を眺めながらゆったり過ごせるウッドデッキ

## Rescue Boats



〈ORIDO II〉（ヤンマー LF28Z）

通称ザルバ28がレスキュー艇。115馬力ディーゼルエンジン搭載で粘り強い走りが持ち味



クラブハウスのロビーは開放感たっぷり



村松伊織支配人（中央）とスタッフのみなさん。レスキューには村松さんとう1人の2人体制で臨む

夜間には久能方面から清水港向け北上中、誤変針による三保飛行場前の浅瀬への乗り揚げがたまにあるという。

ちなみに駿河湾の主に西部エリアを守備範囲とする同マリーナ、BANのレスキューステーションとしての出動は、平均して年に10回程度。要因は主に機関トラブルによる航行不能が多いという。

オペレーションセンターを通じて救助要請がかかったら総勢5人のスタッフから、2人がレスキュー艇にて駆けつけて、できる限り安全な体制での救助を心掛けている。

実はこの日、取材の午前中に2度のレスキュー出動があったという村松さん。

「まあ、今日はたまたま重なっただけで、

さっき年に10回程度といったように、そう頻繁に呼ばれるわけではありません（笑）。ハイシーズンに入り、出艇数の増加とともに不具合の発生も増加します。やはり出航前の点検は基本中の基本ですから是非実行していただきたいですね。せっかくのお休みをレスキューでつぶすことになったら本当にもったいないですから（笑）」とのことである。

# Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

## file.13 舞鶴セントラルマリーナ



舞鶴セントラルマリーナ。陸地に深く入り込んだ静穏な舞鶴湾に面した若狭湾ポートフィッシングの拠点。約80隻が陸置き保管される

なだらかな海岸線が続く日本海沿岸にあって、深く入り込んだ若狭湾。湾内は陸地の浸食が進んだリアス海岸が発達し、美しい景観に恵まれる。天橋立や舟屋で知られる伊根、気比の松原など数々の名所が全国の観光客を集めている一方で、その豊かな海は近畿エリアのボーターにとって瀬戸内や大阪湾、紀伊水道などとは趣の異なる奥座敷的なフィールドとして人気を博している。

若狭湾内にはいくつもの支湾が形

成されていて、南西部にある舞鶴湾もそのひとつ。湾口が狭く湾奥は大きく東西に分かれた漢字の`入`のような形状で、内部は一年を通して極めて静穏だ。また沖からは湾内の様子が見えないため、軍港として重視された歴史があり、今日も海上自衛隊や海上保安庁の施設が置かれる。

その天然の良港を拠点とするのが舞鶴セントラルマリーナだ。全て陸置きの管理艇は約80隻。魚種が豊富で、魚影も濃い日本海のマリーナだけ

にボーターの目的はほとんどが釣りだ。また同マリーナにはユニークなバンガロー風の物置が設置されていて、なかにはこれに寝泊まりし、長期間心ゆくまで釣りにふけるオーナーもいるという。なんともボートフィッシングファンには桃源郷、あるいは大人の秘密基地のようなマリーナである。

「うちのお客さんは100% BANの会員なんです。皆さん釣りの方だから年間を通して出航頻度が高いし、もしもの時の曳航のコストを考えると、やっぱ





これがバンガロー風倉庫。マリナーのポートオーナーからの人気が高く、現状「空き待ち。だとか

右：倉庫の中。簡素だが電気が供給され、ロフトが設けられる。まさに「秘密基地」。

下：マリナー内ではアヒルやニワトリが放し飼いされていた。海ながらどこか牧歌的な雰囲気で癒やされる



## Rescue Boats



〈アルバトロスV〉(ヤマハSF-38)

救助艇の〈アルバトロスV〉(ヤマハSF-38)。このポートだけはいつでも出動できるように、常にポンツーンに係留されている



ボートの上下架を行うクレーンは14トンまで対応。早朝の釣りには前日に下架してくれ、夜釣りの後はポンツーンに係留しておけば、翌日上架してもらえる



クラブハウス。トイレ、シャワー、大物釣果に対応するシンクなど完備している

三浦太生ハーバーマスター(中央)とスタッフの皆さん。レスキューには三浦さんともう一人、場合によっては三浦さん一人で出動することも



り必須でしょうね」

そう説明するのはハーバーマスターの三浦太生さん。東京湾・相模湾からスタートしたBANは、その後関西、中部と続き、2007年には関西BANの飛び地として若狭湾でのサービスを開始。舞鶴セントラルマリーは当初からのレスキューステーションでもあり、お客への紹介も積極的に行っているようだ。

同マリナーのレスキューステーショ

ンとしての出動は、平均すると年間5～6回程度。三浦さん自身もメカニック出身でメンテナンスには徹底して注力しているため、マリナーのお客から機関故障などで救助要請がかかることはほとんどない。大抵は投棄された漁網やロープを巻いてしまった推進機障害なのだそうです。

「漁業が盛んな土地なので、漁業者とのトラブルには気を付けてと注意喚起していて、それはお客さんにもよく分

かっていただいています。ただ流れている漁網は見えない。冬場のカニ漁が始まると、対馬海流に乗って流れてくるんですよ。ロープカッターを付けていても漁網はうまく取り除けないし」

カニの獲れる豊かな日本海ならではのリスクかもしれない。そのほか近くに由良川など大きな河川もあるため、台風が来ると流木などにも注意が必要とのことだった。

# BAN 救助事例 レポート

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

## No. ① ドライブを浅瀬にヒット

### 能古島灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕40分

能古島灯台から186° 約2マイルの海上

〔処置概要〕 ■12:20 九州所在係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害（ドライブを浅瀬の暗岩に衝突させ損傷）により航行不能となり救助を求めてきた。 ■12:30 九州所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■12:35 該船に救助船手配済みを連絡。 ■12:45 RS所有救助船が所属マリーナから出動。 ■13:00 該船と会合、曳航準備。 ■13:10 会員艇係留地に向け曳航開始。 ■13:50 係留地着、救助完了。 ■14:15 救助船係留マリーナ帰着。

（救助料：34,100円 BAN会員のため無料）

## No. ② 冷却系ホース亀裂

### 雑賀崎灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕50分

雑賀崎灯台から264° 約0.2マイルの海上

〔処置概要〕 ■11:25 関西係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障（海水ポンプホース亀裂）により航行不能となり投錨のうえ救助を求めてきた。 ■11:50 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■11:52 該船に救助船手配済みを連絡。 ■11:55 RS所有救助船が定係地から出動。 ■12:15 該船と会合、曳航準備。 ■12:20 会員艇係留地に向け曳航開始。 ■13:15 係留地着、救助完了。 ■13:30 救助船、定係地帰着。

（救助料：57,200円 BAN会員のため無料）

## No. ③ 浮遊物を絡める

### 衣奈港A防波堤灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕74分

衣奈港A防波堤灯台から273° 約2.4マイルの海上

〔処置概要〕 ■16:00 関西所属会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害（浮遊物を絡める）により、航行不能となり救助を求めてきた。 ■16:08 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■16:10 該船に救助船手配済みを連絡。 ■16:20 RS所有救助船が、定係地から出動。 ■17:14 該船と会合、曳航準備。 ■17:20 会員係留マリーナに向け、曳航開始。 ■19:20 マリーナ着、救助完了。 ■20:20 救助船、定係地帰着。

（救助料：338,250円 BAN会員のため無料）

## No. ④ 非会員艇ヨット オーバーヒート 非会員艇

### 檜野埼灯台

〔船種〕CY 〔所要時間〕60分

檜野埼灯台から73° 約1.5マイルの海上

〔処置概要〕 ■08:45 関西係留「非会員艇」CY～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。尚、救助料の支払いを確約したため救助船の手配をして近くの安全な港として紀伊半島南端漁港に曳航することとした。

■08:55 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■08:57 該船に救助船手配済みを連絡。 ■08:58 RS所有救助船が紀伊半島南端漁港から出動。 ■09:15 救助船から、救助要請位置到着するも該船見当たらず搜索する旨の連絡あり。ROC了承。 ■09:45 該船と会合（33-26.20N 135-51.63E）曳航準備。 ■09:51 紀伊半島南端漁港に向けて曳航開始。 ■10:47 漁港着、救助完了。

（救助料：非会員のため有料 84,150円 自己負担）

## No. ⑤ クラッチが前進に入らず航行不能

### 大分港乙津西防波堤灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕75分

大分港乙津西防波堤灯台324° 約1マイルの海上

〔処置概要〕 ■18:00 瀬戸内所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて機関故障（クラッチが前進に入らず）のため航行不能となり曳航救助を求める。 ■18:15 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■18:25 該船に救助船手配済みを連絡。 ■18:30 RS所有救助船が係留地から出動。 ■19:15 該船と会合（33-16.713 N 131-38.865 E）、曳航準備。 ■19:25 曳航開始、会員所属マリーナへ向かう。 ■20:55 マリーナ着、救助完了。 ■21:12 救助船、新若草港帰着。

（救助料：125,950円 BAN会員のため無料）

## No. ⑥ 舵故障（油圧装置作動油漏れ）

### 立馬埼灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕109分

立馬埼灯台から323° 約1.3マイルの海上

〔処置概要〕 ■07:16 中部所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、舵故障（油圧装置作動油漏れ）により、航行不能となり救助を求めてきた。なお、該船から海上保安庁へ通報した旨の連絡あり。ROC了承。 ■07:30 中部所在RSへ救助出動を依頼、同社了承。 ■07:31 該船へ救助船手配済みを連絡。 ■07:50 管轄管区海上保安本部運用司令センターへ該船の状況及び救助船手配済みを連絡。なお、中部所在海上保安署が対応するとの連絡を受ける。 ■08:00 RS所有救助船が、係留マリーナから出動。

■09:05 救助船より、該船と会合、該船は現在巡視艇の事情聴取を受けており、終了するまで付近警戒監視にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■09:20 救助船より、事情聴取が終了したので、会員艇所属マリーナに向け曳航開始する旨及び巡視艇は、離脱した旨の連絡あり。ROC了承。 ■11:50 マリーナ着、救助完了。 ■12:00 管轄の海上保安署に救助完了を連絡。

（救助料：101,750円 BAN会員のため無料）



## No. 7 舵故障 (油圧ステアリングホース破損によるオイル漏れ)

### 安渡島灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕35分

安渡島灯台から111° 約1.5マイルの海上

〔処置概要〕 ■14:40 瀬戸内所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、舵故障 (油圧ステアリングホース破損によるオイル漏れ) により航行不能となり救助を求めてきた。 ■14:50 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■14:55 該船に救助船手配済を連絡。 ■15:00 RS所有救助船が係留地から出動。 ■15:15 該船と会合、曳航準備。 ■15:20 会員艇所在係留地向け曳航開始。 ■16:40 係留地着、救助完了。  
(救助料: 89,100円 BAN会員のため無料)

## No. 10 左舷機オーバーヒート

### 東京木材投下泊地防波堤西灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕44分

東京木材投下泊地防波堤西灯台から131° 約1.5マイルの海上

〔処置概要〕 ■10:31 関東所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて機関故障 (左舷機オーバーヒート) により航行困難となり、救助を求めてきた。 ■10:34 関東所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■10:38 該船に救助船手配済みを連絡。 ■10:46 RS所有救助船が係留マリーナから出動。 ■11:15 該船と会合、曳航準備。 ■11:20 会員艇係留マリーナ向け曳航開始。 ■12:05 マリーナ着、救助完了。  
(救助料: 80,300円 BAN会員のため無料)

## No. 8 バッテリーケーブル焼損

### 新居浜港東防波堤灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕55分

新居浜港東防波堤灯台から331° 約8マイルの海上

〔処置概要〕 ■09:45 瀬戸内所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて機関故障 (バッテリーケーブル焼損) により機関起動できず航行不能となり、救助を求めてきた。 ■09:53 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■09:58 該船に救助船手配済みを連絡。 ■10:10 RS所有救助船が、係留地から出動。 ■10:40 該船と会合、曳航準備。 ■11:00 会員艇所属マリーナに向け曳航開始。 ■12:15 マリーナ着、救助完了。  
(救助料: 104,500円 BAN会員のため無料)

## No. 11 暗礁に乗揚げ航行不能

### 三河港蒲郡東防波堤西灯台

〔船種〕CY 〔所要時間〕30分

三河港蒲郡東防波堤西灯台から179° 約1.6マイルの海上

〔処置概要〕 ■14:15 中部会員艇係留マリーナ～ROCへ、同マリーナ所属CYが、上記位置付近にて、暗礁に乗揚げ航行不能となり救助を求めてきた旨と救助船の出動の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。 ■14:20 該船に状況確認及び救助船手配済を連絡。 ■14:30 中部所在RS所有救助船が、同マリーナから出動。 ■14:45 救助船から、該船と会合、潮位の上昇により自然離礁するまで、付近で警戒監視する旨の連絡あり。ROC了承。 ■15:30 救助船より、該船は自然離洲し、自力航行可能となるも航行に不安があるため、会員艇係留マリーナに向け、警戒伴走する旨の連絡あり。ROC了承。 ■16:00 マリーナ着、救助完了。  
(救助料: 119,900円 BAN会員のため無料)

## No. 9 機関室に漏水 (冷却水パイプ破損)

### 波ヶ埼灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕60分

波ヶ埼灯台から63° 約1マイルの海上

〔処置概要〕 ■11:58 中部会員艇所属マリーナ～ROCへ、同マリーナ所属艇MBが上記位置付近にて冷却水パイプ破損のため航行不能となり救助を求めて来た旨と救助船の出動準備が整っているとの連絡あり。ROC救助出動を依頼、同社了承。 ■12:10 該船に状況確認および救助船手配済みを連絡。 ■12:15 中部所在RS所有救助船が係留マリーナから出動。 ■12:16 該船から、点検の結果右舷機は運転できるので片舷機のみでマリーナへ向う旨の連絡あり。ROC了承。 ■12:58 救助船から、該船と会合 (34-46.931 N 136-59.421 E) 警戒伴走に当たる旨の連絡あり。ROC了承。 ■13:26 救助船から、衣浦港口付近 (34-48.273 N 136-58.870 E) にて該船はインペラー破損のため右舷機も停止し航行不能となった。曳航にあたり10名が乗船したままでは救助船の曳航能力が及ばないので該船を仮泊させ、乗員の半数をマリーナへ輸送した後、該船の曳航に当たることとする旨の連絡あり。ROC了承。 ■13:35 救助船から、該船の乗員5名を移乗させ会員艇所属マリーナへ向う旨の連絡あり。ROC了承。 ■14:15 救助船から、乗員5名の輸送完了。該船の曳航に向う旨の連絡あり。ROC了承。 ■14:35 該船と会合、曳航準備。 ■14:40 曳航開始、会員艇所属マリーナへ向う。 ■15:50 マリーナ着、救助完了  
(救助料 315,700円 BAN会員のため無料)

## No. 12 大型艇燃料欠乏 救助船2隻出動

### 川崎東扇島防波堤東灯台

〔船種〕MB 〔所要時間〕68分

川崎東扇島防波堤東灯台から46° 約2.7マイルの海上

〔処置概要〕 ■11:07 関東所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて燃料欠乏のため機関起動せず航行不能となり、救助を求めてきた。 ■11:15 関東所在RSに救助出動を依頼。同社了承し強風と大型艇のため救助船2隻で対応する旨の連絡あり。ROC了承。 ■11:21 該船に救助船手配済みを連絡。 ■11:25 RS所有救助船「A」及び「B」の2艇が、係留マリーナから出動。 ■12:15 該船と会合 (35-30.904 N、139-49.877 E)、曳航準備。 ■12:30 会員艇所属マリーナに向け2艇にて曳航開始。 ■14:30 マリーナ着、救助完了。  
(救助料: 405,900円 BAN会員のため無料)

救助事例の原因トップ“機関故障”を減らそう

# 年に一度はプロに依頼して 定期消耗部品の交換を

協力=ヤマハ発動機(株) 東日本営業所

## 救助事例の多くは防げるトラブル

プレジャーボートिंगを楽しむ上で最も重要なのが安全の確保であることに異論はないだろう。ホームポートから出航し、楽しい時間を過ごして帰港するまで、何の問題もなく過ごせるのが一番だ。

しかし、ときにトラブルに遭遇することがあるのもまた事実。そんな予期せぬ事態が発生したときに安心を担保する仕組みの一つが、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」である。

その救助事例の統計を見ると、トラブル事例として最も多いのが機関故障。しかも、その内容をさらに分析すると、その大半が、定期的なメンテナンスや、2016年から義務化された出航前の点検をきちんと行っていれば防げたはずのものなのだ。

会員であれば、無料で曳航などのサポートを受けられるのがBANの大きなメリットではあるが、トラブルが発生すればその1日が台無しになってしまう。また、いくら救助費用がかからないとはいえ、それは会員が支払う会費によって賄われているもの。仮に、救助件数が大幅に増えれば会費をアップせざるを得なくなるなど、会員の負担増として跳ね返ってくる可能性もある。

というわけで、プロに依頼する定期的なメンテナンスや、出航前の点検をしっかり行い、救助を依頼するような事態を未然に防ぐことが非常に重要なのだ。

## 交換を兼ねて年に一度は総点検

プレジャーボートのエンジンは、使用頻度が低い割に、動かすとなればその使用時間の大半が全開運転に近いこと、周囲を海水に囲まれていて塩害があることなど、自動車のエンジン以上に過酷な環境に置かれているため、消耗部品の交換時期が短めに設定されている。

では、具体的に、どんな部品を交換する必要があるのだろうか？

次頁の表は、今回ご協力いただいたヤマハ発動機(株) マリン事業部・サービスセンター横浜のテクニカルマネージャー、高橋昌彦さんに教えていただいた、エンジン種別ごとの主な定期消耗部品とその交換目安だ。中にはオイルやオイルフィルターなど、ユーザー自身で交換可能なものもあるが、プロに任せるべきものが大半なので、年に一度、オフシーズン中やシーズンインする直前などに、総点検のつもりで全体



関東圏を中心に、ヤマハマリーナ(株)が直売したボートの修理窓口を務めている、ヤマハ発動機(株)マリン事業部・サービスセンター横浜のテクニカルマネージャー、高橋昌彦さんに、事故を未然に防ぐための定期的なメンテナンスの重要性について伺った



今回、撮影のモデル艇となったのは、レンタル艇として使用されていたヤマハF.A.S.T.23。船外機はヤマハF90Cを搭載している。カウルがついた状態の船外機は、特に問題がないように見えるが……





## 定期消耗部品の交換目安

|                       | 船外機 | 船内機／船内外機 | 交換目安 |
|-----------------------|-----|----------|------|
| エンジンオイル交換             | ●   | ●        | 1年   |
| エンジンオイルフィスター交換        | ●   | ●        | 1年   |
| ギアオイル交換               | ●   | ●        | 1年   |
| ギアオイルフィルター交換(※1)      |     | ●        | 1年   |
| 燃料フィルター清掃／エレメント交換(※2) | ●   | ●        | 1年   |
| インペラ交換                | ●   | ●        | 1年   |
| クーラント交換               |     | ○        | 3～4年 |
| サーモスタット点検／清掃／交換(※4)   | ●   | ●        | 1年   |
| アノード交換(※3)            | ●   | ●        | 5年   |
| タイミングベルト点検／交換         | ●   |          | 5年   |
| Vベルト点検／交換             |     | ●        | 5年   |

※1：マリンギアを備えるもの(主に船内機) ※2：燃料フィルターには、船体側の1次、エンジン側の2次がある

※3：ドライブやブラケットなどに取り付けるものと、エンジン内部(冷却系統)に取り付けるものがある

※4：間接冷却モデルのみ。量の点検は随時行い、減っていたら補充する 注：4ストロークエンジンの場合、スパークプラグのオイルカブリはほとんどない

のメンテナンスをプロに任せる、というのが現実的だろう。

ただ、任せきりにするのではなく、どの部品を交換し、どの部分を直したのかなどを確認し、オーナー自身が整備記録を残しておくことも重要だ。

## 艇を良好に保つための注意点

愛艇のコンディションを良好に保ち、海上でのトラブルを未然に防ぐため、以下の点にも注意しよう。

### ●帰港後の燃料補給

ホームポートに帰港したら、すぐに燃料を満タンにすることを習慣づけよう。こうすることで、海上で燃料欠乏を起こす可能性がグンと減るほか、タンク内の空気が減ることで、結露による水の混入さらにはその水によるサビの発生を抑えることにもつながる。

### ●帰港後のフラッシング

帰港後のエンジンは熱をもっているため、冷却系統などに残った海水が蒸発し、塩が析出しやすい状態になっている。そのため、できる限りフラッシング(清水での冷却系統の洗浄)を行っておきたい。近年の船外機では、海上係留でもフラッシングができるデバイスが設けられているものも多い。

### ●バッテリーの管理

フネを出さないまでも、月に1回はエンジンを始動させ補充充電するというのが理想だが、それができず、かつ長期間乗



トップカウルを外してみると、塩の固着、リンク部分のサビなどが目立つ。なお、この艇はレンタル艇だったため、進水から3年で3,000時間と稼働率は高め。洗浄、修理して使い続けることも可能とのことだが、決している状態ではないため、船外機を新品に換装して販売することになっているそうだ

らないのであれば、バッテリーターミナルを外して自己放電を防ぐことが有効だ。ソーラーパネルでの充電を行う場合は、過充電でバッテリーを傷めないよう、きちんとしたチャージコントローラーを併用すること。

### ●ゴム製品の劣化の点検

燃料ホースやプライミングポンプなどのゴム製品の劣化も要点検。劣化してひび割れが起きたりすると、燃料漏れや、燃料系統へのエアの吸い込みなどが発生する。

### ●リモコンケーブルの点検

機械式リモコンの場合、ワイヤの伸び、主にサビによるワイヤの固着や切断、などが起きていないかも定期的に確認すること。

## 定期消耗部品

### ①潤滑系統



定期的な交換が必要なものの中でも最もなじみがあり、かつ、重要度も高いのがエンジンオイルの交換だ。古いオイルをオイルパンから抜きやすくしてある船外機も多い

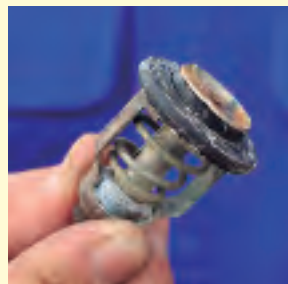


エンジンオイルと同時に交換する必要があるエンジンオイルフィルター。締め付けトルクに規定があるなど、思っている以上に難しい作業でもある

高速回転するギアを保護するためのギアオイルの交換も欠かせない。なお、マリンギアを備えた船内機では、マリンギアオイルとそのフィルターの交換が必要となる



### ②冷却系統



冷却水の温度を調整するサーモスタットは、その構造もあって、析出した塩が固着しやすい。塩によって正常に作動しなくなると、オーバーヒートもしくはオーバークールを起こしてしまう



写真は、1年使用したインペラ。それでも羽根に曲がりグセが付いている。これが劣化し破損すると、破片が冷却系統に詰まり、非常にやっかいなトラブルの原因となる

### ③燃料系統



写真は、上が艇体側に設置された1次燃料フィルター、右がエンジン側に設置されている2次燃料フィルター。いずれも、内部にあるエレメントを定期的に交換する必要がある



### ④駆動系統



クランクシャフトの回転を伝えて、吸排気弁を駆動するカムシャフトを回転させるタイミングベルト。交換期間は長いものの、劣化していないかの点検が必要だ



## メンテができる販売店を選ぼう

ここ数年、中古艇市場が活況で、品薄状態が続いている一方、インターネットを介した中古艇売買が一般的になってきた。これにより、ネットで見つけた遠隔地にあるボートを、現物を見ることなく購入する、というケースも少なくない。

だが、中古艇は、前オーナーの整備状況、メンテの履歴がわからないことも多く、パッと見ではわからないトラブル（あるいはその原因）を抱えている場合がある。ゆえに、プロによる十分なチェックを受けず、個人売買で入手した艇は、トラブルに遭う率が高めだ。実際、海上保安庁やBANの救助事例統計を見ると、中古艇がトラブルを起こしたケースは非常に多く、両者ともに危機感をつのらせているのである。

加えて、個人売買で入手した艇は、購入後にトラブルが発生したとしても、修理の引き受け手が見つからないケースも多く、安物買いの銭失いといったことにもなりかねないのだ。

一方、中古艇販売を手掛ける販売店の場合、入荷した中古艇には、不具合箇所を修理しエンジンの定期消耗部品を交換するといった「中古艇再生作業」行われるのが一般的。船外機は新品換装されることも多い。また、購入後のメンテナンスの相談、依頼もできる。

つまり、ボートिंगの安全という面から見ても、アフターケアの相談ができる、きちんとした販売店を通して購入することが望ましいのである。

### 艇のコンディションを保つためのチェックポイント例



#### 燃料タンク

帰港したら燃料タンクを満タンにする習慣をつけよう。なお、燃料キャップ（写真は新品に交換済み）の鍵穴が傷むと、そこから雨水が浸入することもあるので、給油のたびに確認する



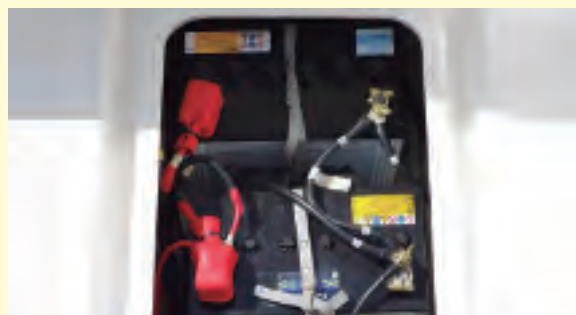
#### フラッシング

帰港後にできる限り行いたいのが、冷却システムのフラッシング。写真は、海上係留艇でもホースをつないで清水を流せる、船外機のフラッシングデバイス部分



#### ゴムパーツ

燃料ホースやブライミングポンプなどのゴム製パーツは、紫外線やパーツクリーナーなどのケミカル系に弱い。トラブルが起きる前に、ひび割れなどの異常をチェックしよう



#### バッテリー

バッテリー上がりを起こすとバッテリー自体の寿命が縮まるので、普段からのケアが重要だ。なお、海上でのバッテリー上がりを防ぎやすい、2バッテリーシステムがおすすめ

# 資源保護 のお願い

## クロマグロの資源管理が必要です！

クロマグロ（メジ、ヨコワ、シビ等）の資源状況が悪化すると、いつかクロマグロは釣れなくなります。

クロマグロ 遊漁

検索

## お願いしたいのは2つ！

30kg未満は放流！



30kg以上は報告！

小型魚を保護しましょう！

釣果を教えてください！

30キログラム未満のクロマグロは採捕が禁止されています。  
意図せず釣れた場合は直ちに海中に放流してください。

30キログラム以上のクロマグロが釣れた場合は、尾数、  
総重量、採捕した海域などを水産庁に報告してください。

資源状況が悪化しているクロマグロの資源管理のため令和3年6月1日から  
広域漁業調整委員会の指示に基づき遊漁によるクロマグロ採捕に規制がかかります。

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、  
釣行前には必ず各都道府県の漁獲状況等も確認してください。



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)



# 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。



設立初年度の東京国際ボートショーの出展ブース

# 釣りフェスティバル2021 ON LINE



当協会のトップページ（小型船舶免許の総合案内）



国家試験の案内、小型船舶免許証の更新・失効講習の案内、遊漁船業務主任者講習の案内

多くの釣りファンが集うイベントとして毎年パシフィコ横浜にて開催される釣りフェスティバルは、新型コロナウイルス感染拡大の影響で2020年は中止となりましたが、2021年は、業界初となるオンライン展示会として開催されました。

パシフィコ横浜で開催されていた2019年までは、日本小型船舶検査機構、日本マリン事業協会、日本釣工業会と連携した合同ブースを展開することにより、多くの方と対面で接することができ、ボート遊びの楽しさを啓発することができました。オンライン展示会となった2021年は、サイトに訪問いただいた方に小型船舶免許の取得案内、更新・失効再交付講習の受講案内をわかりやすく動画にて配信するとともに遊漁船業務主任者講習の紹介をしました。

当協会としても初のオンライン出展であったため、手探り状態で





一級及び特殊小型船舶操縦士国家試験の内容を照会するとともに動画を配信しました



小型船舶操縦免許証の更新講習、遊漁船業務主任者講習の内容を紹介するとともに動画を配信しました

画像や動画の製作、編集、登録と慌ただしく準備し、どれほどのアクセスがあるのか心配しながら配信を待ちましたが、配信初日の間もなくして主催者が目標としていた40万PVをこえ、最終的には26万ユーザー、56万セッション、500万PVを超えるほどの盛況ぶりでした。流石に小型船舶免許はフィッシングのカテゴリではないため何万人という単位で見えていただけのようなことはありませんでしたが、全国からアクセスができるため、リアル

の展示会のような関東近郊の方だけでなく、広域に周知活動はできたと思います。

今後も、安全にボート遊びをエ

ンジョイしていただけるよう、イベント出展や魅力的な動画の配信を継続し、マリンレジャーの普及・振興に尽力してまいります。

### ●釣りフェスティバル 2021

本番会期:2021年1月22日(金)18:00~21:30、23日(土)12:00~20:00、24日(日)12:00~18:00

公開期間:本番会期+1カ月

会場:オンライン特設会場

主催:一般社団法人 日本釣用品工業会

入場料金:視聴無料

オンライン公開:令和3年1月22日から2月25日(盛況のため2ヶ月間延長公開)

# ジャパンインターナショナル ボートショー2021



入場が有料となったフローティング会場には、大型のボート、ヨットが展示されました

国内及び海外のボート・ヨットが展示される日本最大級のボートショー「ジャパンインターナショナルボートショー」は、パシフィコ横浜と横浜ベイサイドマリーナの2会場にて開催されていましたが、2021年は、会期が3月から4月に変更となり「海・心満たされる時間…」をテーマに横浜ベイサイドマリーナ、三井アウトレットパーク横浜ベイサイドでのリアル展示会とバーチャル展示会のハイブリッド開催となりました。

コロナ禍の中での開催となったこのボートショーでは、安全に安心

して参加、楽しんでいただくために、神奈川県の新型コロナウイルス感染症対策に沿った感染予防策が徹底して実施されました。フローティング会場では、バブル期を思い起こさせる程の大型のボート・ヨットが展示され、また、マリンマーケットプレイスでは、多くのマリン関連事業者がテント出展しており、ボート・ヨットのコアなファンに加え、アウトレットのお客様も来場され、各会場は賑わいを見せていました。

期間中、テント出展した当協会は、日本小型船舶検査機構、日本マリーナビーチ協会、小型船舶関



当協会のマスコットガールが、ブースをご案内いたしました

連事業協会、海技資格協力センター、UMI協議会、海の駅ネットワークと連携したブースとすることによりマリンレジャーの楽しさを発信することが出来ました。当協会は、来場された方にポスター及びチラシ等を活用したボート免許の周知・広報活動を実施するとともに





7団体が連携した、テントブース



当協会が事務局を務めるUMI協議会ブースをスタッフとして協力しました



当協会ブースでは、ポスターの掲載、チラシの配布及びモニターによる動画の配信を実施しました



当協会が事務局を務める海の駅ネットワークブースをスタッフとして協力しました

## バーチャルポートショー出展掲載内容 (動画等の発信)



に、免許艇を使用した有料体験乗船会「船長にチャレンジ!」を2日間(1日は、荒天のため中止。)、更新・失効講習を2日間実施いたしました。また、4月1日～1ヶ月間開催されたバーチャルポートショーでは、「安全で、楽しさあふれる海遊び」をテーマに出展し、動画の配信をメインに協会の周知と各部門の活動紹介をいたしました。

## ● ジャパンインターナショナルポートショー2021

本 番 会 期: 横浜ベイサイドマリーナ会場 & バーチャルポートショー会場

2021年4月15日(木)～18日(日)

バーチャル会場オープン期間

2021年4月1日(木)～4月30日(金)

開 催 時 間: 10:00～17:00(4/15のみ 11:00～17:00)

バーチャルポートショー: 10:00～19:00 (ライブコンテンツ配信)

サイトは24時間オープン

会 場: 横浜ベイサイドマリーナ(フローティング及び陸上展示)

栈橋入場料: 一般 1,000円(税込み) / 高校生以上(中学生以下無料)

主 催: 一般社団法人 日本マリン事業協会



# ようこそ! 海の駅

## 福岡県・福岡市 ふくおか・マリノア海の駅

博多湾は近代都市の景観の隣に、歴史的な史跡が残る不思議な町です。玄界灘から杵岐・対馬への海道、また関門海峡を抜ければ瀬戸内海へと、魅力的な海の道が地元キャプテン達にはたまらない贈り物。

九州を代表する大都市「福岡」。目の前に広がる博多湾から玄界灘を経由し、日本海や東シナ海へ。一方関門海峡を抜ければ瀬戸内海へと、海の道が縦横に広がる立地条件を持つ。古くは魏志倭人伝、遣唐使、倭寇、また元寇襲来と海を舞台にした歴史的・文化的な物語も多い。こうした背景を持った「ふくおか・マリノア海の駅」(西福岡マリーナ・マリノア)で注目されるのが「九州UMIアカデミー」だ。支配人で福岡県マリンスポーツ実行委員会事務局長であった吉井健さんは「2007年に施行された海洋基本法第28条には『国は、国民が海洋についての理解と関心を深めることができるよう、学校教育及び社会教育における海洋に関する教育の推進、また海洋に関するレクリエーションの普及等のために必要な措置を講ずるものとする』とあります。現実の水辺活動は小中学校のおよそ3割以下です。海の駅として地域貢献を考え、青少年を対象にしたUMIアカデミーの普及に力を入れています」と語る。



UMIアカデミーでは、「巡視船見学」など様々なプログラムが用意され人気



### 〔海の駅インフォメーション〕

#### ●ふくおか・マリノア海の駅(西福岡マリーナ・マリノア)

N 33° 35' 661" E 130° 19' 530"

〒819-0001 福岡県福岡市西区小戸2丁目11番1号

TEL:092-885-2288 <http://www.marinoa.co.jp/>

\*お問い合わせはマリーナHPのお問い合わせフォームからご連絡ください。

#### ■営業時間:

●【5月～8月】9:00～18:00【9月～4月】9:00～17:00【7月～8月の土日祭】8:00～18:00

●定休日 火曜日

■ビジターパス:30分で20隻迄係留可能 但し、営業時間内に電話で要予約確認のこと。

\*ご利用料金ならびに日帰り利用につきましても海の駅までお問い合わせ下さい

#### ■アクセス:

●車の場合:福岡都市高速「天神インター」より約15分

●電車の場合:JR博多駅より車で約20分



市内中心部からでもアクセスも簡単。市民の憩いの場所となっている



海を舞台に歴史や文化が行き交った博多湾は今や海洋レジャーの舞台だ



マリノア沖から見る福岡市の自慢「ウォーターフロント」の景観



市民の憩いの場所「マリノア」は、買い物や食事など人気スポットだ



数ある歴史遺構でも元寇防塁跡は、歴史の流れを考えさせられる海岸構築





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3年5月1日現在全国に175の海の駅が登録。今回は福岡県福岡市の「ふくおか・マリノア海の駅」と、茨城県土浦市にある「かすみがうら海の駅」を紹介します。

## 茨城県・土浦市 かすみがうら海の駅

霞ヶ浦の海洋レジャーの拠点が「かすみがうら海の駅」だ。利根川への閘門を利用し銚子から太平洋にも出られる。最近では地域の市民や、障がい者を対象とするマリンスポーツ体験イベントが好評だ。

2007年に(株)ラクスマリナとして事業開始、秋元昭臣さんのリーダーシップのもと、地域に根差した事業展開で見事マリンスポットとしての社会的認知を獲得し、2010年から「かすみがうら海の駅」としてスタートしました。

ここは霞ヶ浦の観光拠点であることを活かした事業展開として『誰でも、いつでも霞ヶ浦に親しめるマリナーづくり』がキーワードです。いわゆる余暇時間をマリンスポーツで過ごす夢を育てる「種まき」が課題になります。そのためバリアフリー化を進め、障がい者にも楽しめる場所であることをアピールするイベント開催や、また高額なヨットを艇置料のみで楽しめる3年間無料レンタル事業などを展開してきました。土浦市の「観光基本計画」とのタイアップやマリナー活性化への施策や団体との協働事業も進め、エリア全体のパワーで霞ヶ浦を盛り立てています」とスタッフは語る。湖上からは遠くに筑波山を眺めながらマリンレジャーを楽しむボートやヨットが航跡を残していた。

### 「海の駅インフォメーション」

#### ●かすみがうら海の駅(ラクスマリナ)

N 36° 4.979' E 140° 12.844' (千葉県の銚子から利根川を通過して約70km)

〒300-0033 茨城県土浦市川口2丁目13番6号

TEL:029-822-2437 <http://www.lacusmarina.com/>

\*お問い合わせはマリナーHPのお問い合わせフォームからご連絡ください。

#### ■営業時間:

●【4月～8月】9:00～17:30 【9月～11月、3月】9:00～17:00 【12月～2月】9:30～17:00

●定休日:月曜日(12月～3月)(祝日の場合は翌日)、年末年始

■ビクターバス:5隻(但しジェットスキーは不可)

●料金:日帰り:2時間3,000円 / 宿泊:有(マリナーへ直接問い合わせ願います。)

#### ■アクセス:

●車の場合:常磐自動車道・土浦北I.C.からのお越しの場合:国道125号線を土浦方面へ。若松町交差点を右折し、市民会館入り口交差点を左折し、霞ヶ浦下水道事務所前を右折し、土浦市街方面へ約5分。  
常磐自動車道・桜土浦I.C.からお越しの場合:国道345号線を佐原方面へ。JR常磐線の陸橋を越え、次の陸橋手前を左に入り県道48号線を土浦市街方面へ約10分

●電車の場合:JR常磐線土浦駅下車。土浦東口より徒歩約10分 \*東京方面からお越しの場合:上野駅から土浦まで特急で45分



メニューは盛沢山!海好きスタッフも笑顔でゲストをサポート



こどもの日のイベントは健常者も障がい者も一緒になって楽しめます



「足湯温泉」で、一日の疲れをいやすながら楽しい会話も弾みます



いくつかの閘門をくぐり利根川から太平洋に出るクルーズも魅力



上:花火のダイナミックさは抜群  
土浦市花火大会(写真提供:  
土浦市商工観光課)  
右:湖面に白い帆を浮かべる  
観光帆船船も人気(写真提  
供:土浦市商工観光課)



船の  
文化検定

# ふね検



## 【検定日】

2021年

**11月14日(日)**

10:00~

## 【開催予定地】

小樽市・宮古市・秋田市・柏崎市  
土浦市・東京都江東区・横浜市  
常滑市・津市・西宮市・神戸市  
松山市・広島市・福岡市 他

## 【概要】

種 類 : 初級、中・上級

出題数 : 50問

受験資格 : どなたでも

(中・上級は初級に合格した方)

検定料 : 初 級 4,000円

中上級 5,000円

合格基準 : 初 級 35/50問以上

中 級 40/50問以上

上 級 45/50問以上

申込方法 : web・郵送・窓口

日販セグモ



問い合わせ : 船の文化検定委員会

(一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会内

TEL 045-264-4172



ふね検試験問題集 NEO  
定価 1,400円(税別)



## ふね検 練習問題

Q1. 刺激を与えることで病気を回復させるツボには、船酔いに有効とされるものもあります。そのツボは、次のうちどれでしょう。

- (1) 内関 (2) 風池 (3) 合谷 (4) 腰腿点



Q2. 舵を取った直後の船は、船体がすぐに旋回方向に向かわず、いったん船尾が原針路から反対方向に押し出されます。この現象を何というでしょう。

- (1) チョップ  
(2) キック  
(3) ヘディング  
(4) パンチ



Q3. 漁師さんは、自分の体を使って測れる便利な単位として「尋」をよく使います。では、1尋とは、どの位の長さのことをいうでしょう。

- (1) 手のひらの中指の先までの長さ(約20cm)  
(2) 肘から中指の先までの長さ(約45cm)  
(3) 足裏からへそまでの長さ(約100cm)  
(4) 両手を一杯に広げた長さ(約180cm)



《ふね検にご興味を持った方・お申込みはコチラ!》

ふね検ブログ

検索



ふね検公式キャラクター フネボー



ボート遊びの新スタイル

# YAMAHA Marine Club Sea-Style

ヤマハマリンクラブ・シースタイル

「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カ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。

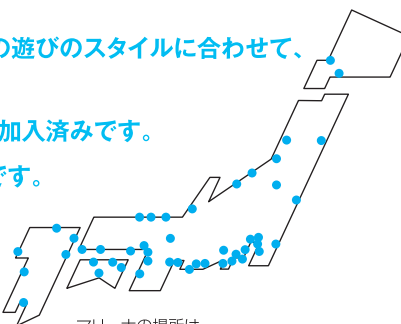
- 全国の海があなたのプレイフィールド。
- クルージングやウェイクボードなど、その日の遊びのスタイルに合わせて、約25モデルから選べるクラブ艇。
- クラブ艇は全艇GPS魚探装備(ボート)&保険加入済みです。
- シースタイルの加入にはボート免許が必要です。  
免許不要のプランもあります。

日本全国約**140カ所**\*  
海外はタイ(パタヤ)で利用いただけます

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) **4,500**\* 円(税込) ~ \*2021年4月現在

マリーナの場所は  
ホームページでご確認いただけます



Sea-Styleと海遊びプランのご紹介やその他のメニューの詳細は

## 小型船舶免許の取得と同時に **W入会プラン**

新規に船舶免許を取得された方、更新・失効講習を受講された方、上級免許にステップアップされた方も  
船舶免許証交付から1ヶ月以内にシースタイルにご入会で、  
シースタイル利用割引券をプレゼント!

シースタイルご入会の方は、  
**シースタイル利用割引券 10,000円分**  
シースタイルJETご入会の方は、  
**シースタイル利用割引券 5,000円分**

利用割引券は、クラブ艇の利用やクラブイベントなどにお使いいただけます。  
キャンペーンの詳細は上記QRコードからご確認ください。



ヤマハシースタイル  検索



# 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。

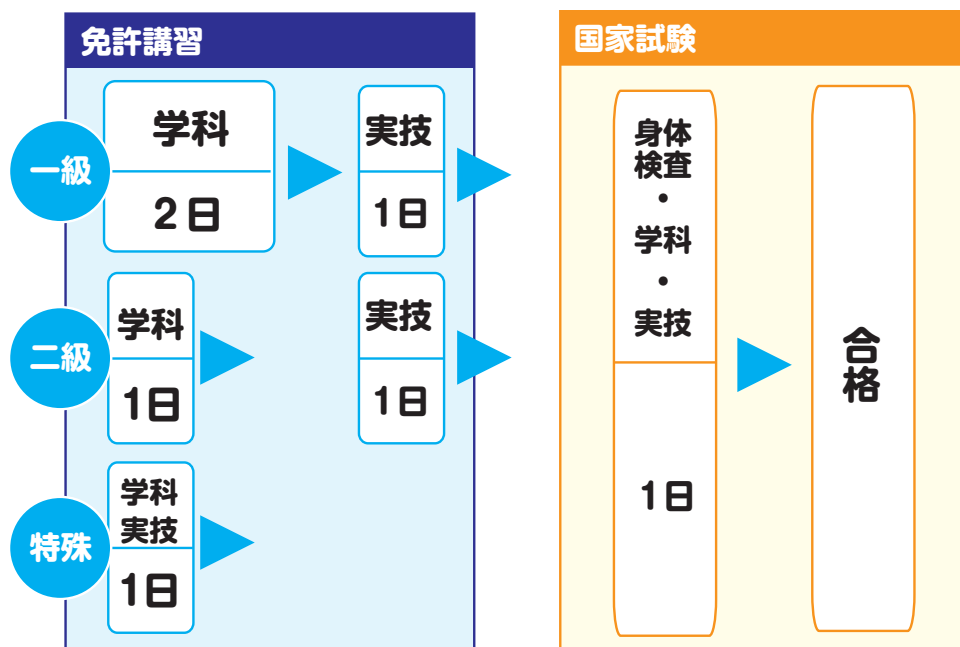


設立当初の主要の試験艇 STR-16

# ボート免許を取って、海に出よう!

～免許取得までの流れ～

## ①ボート免許スクール

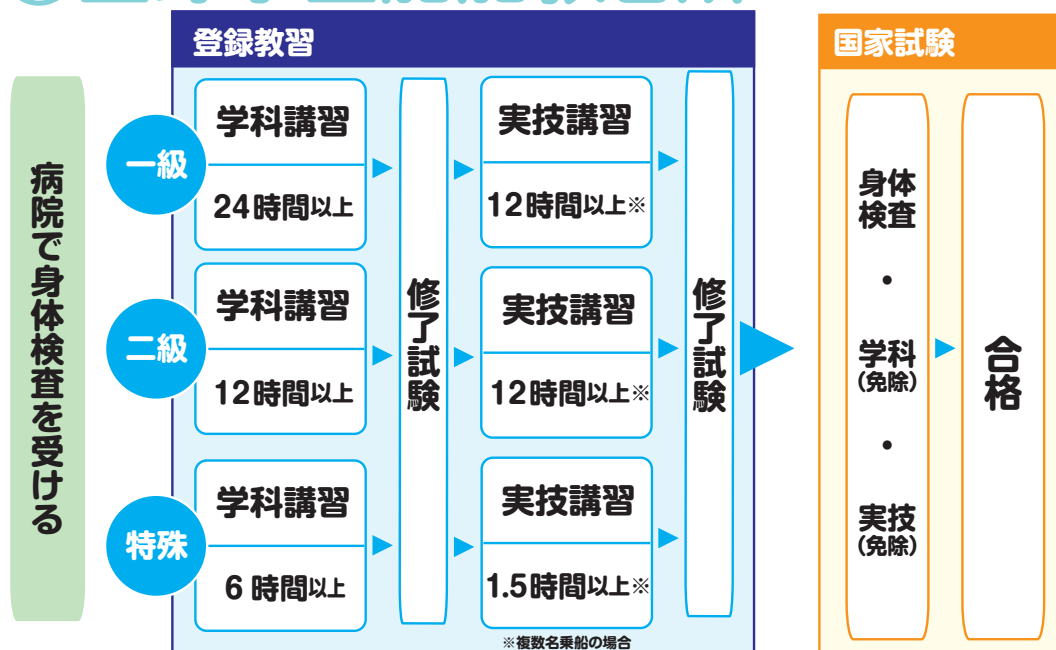


### point!

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

操縦免許証交付

## ②登録小型船舶教習所



### point!

国土交通大臣の登録を受けた民間の小型船舶教習所に入校して、免許取得を目指すコースです。法令に定められたカリキュラムを履修し、国家試験と同じ内容の修了試験に合格すると、国家試験のうちの「学科試験」または「実技試験」もしくはその両方が免除されます。じっくり時間をかけて勉強したい方にオススメです。取得費用は二級で13万円程度です。



### ③ FAQ

#### Q ポート免許でどんな船に乗れますか？

プールの長さと同じくらいの、25mほどの大きさのクルーザーも操縦できます！



#### Q 国家試験って難しいですよね？

そんなことはありません！

**二級の合格率は、学科約88%、実技約98%!**

(平成30年度全国平均)

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

#### Q 土日も試験はやっていますか？

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

#### Q ポートを買うのは高いのでは？

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

#### Q 高齢者ですが大丈夫？

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

#### Q 何歳から免許は取れますか？

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



#### Q 免許を取ったらどんな遊び方があんの？

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



全国

# ボート免許 試験会場めぐり

第

8

回

抜群のロケーションと立地条件を活かした釣りやクルージングのメッカ

## アンカレッジ・マリーナ

マリーナの歴史を教えてください。

**日野：**当マリーナは、一宮グループの物流部門として1994年から本格的なマリーナ業を開始しました。開業当時はヨットクルージングを楽しむオーナーたちで賑わいを見せていましたが、釣りやクルージングポイントに恵まれた好立地からモーターボートのオーナーさんも徐々に増えていきました。現在ではモーターボート46隻、ヨット15隻、水上オートバイ19隻の合わせて80隻を陸上保管するまでになりました。

**マリーナのセールスポイントは何ですか。**

**日野：**マリーナからは釣りのポイントが非常に近く、わずか10分～20分で到



風光明媚な松山市北部に位置し、松山駅から車で25分、松山空港からも車で40分とアクセスは非常に良好です。目の前に広がる瀬戸内海での釣りやクルージングなどに最適な立地条件で、マリーナからの夕日は一見の価値あります



同マリーナでまず目を引くのは、四国最長を誇る68mのホイスト式クレーンです。通常マリーナに設置されているものとは一線を画す長さで、吊り下げられてこの距離を運ばれる大型クルーザーの姿は、近くで見ていると圧巻の迫力です

着するところも数多くあります。1時間圏内にエリアを広げれば、季節ごとに旬の魚を狙って様々なポイントで釣りを楽しむことができます。

また、クルージングでは多島海である瀬戸内海の島々を巡ることができますし、その島々を7つの橋で結ぶ「瀬戸内しまなみ海道」も近く、雄大な景色を海上から楽しむこともできます。この界限には、国宝の島と言われ、甲冑の保存数日本一の「大山祇神社」がある大三島の「いまばり・みやうら海の駅」、世界有数の斜張橋「多々羅大橋」を望むことができる「いまばり・いのくち海の駅」、多くのヨットマ

ン交流の場として有名な弓削島の「かみじまちょう・ゆげ海の駅」や「かみじまちょう・いわぎ海の駅」等海の駅も数多く点在しているので、それらを利用して上陸、観光を楽しむことができますし、当マリーナでも宿泊施設やランチを売りにしている店舗をご案内しております。

少し足を延ばせば、艦艇を多数見ることができる海上自衛隊の江田島基地や大和ミュージアムで有名な「呉港」、あるいは厳島神社で有名な「安芸の宮島」など、対岸の広島県にある観光地にも1～2時間程度で行くことができますし、山口県や岡山県も日帰





広々とした敷地を利用して全艇陸上保管となっており修理やメンテナンス等幅広く対応している



クラブハウスのラウンジは明るく落ち着いた雰囲気です。ゆったりとくつろげる憩いのスペースとなっている

り可能です。

更に、当マリーナから日本有数の温泉地「道後温泉」までは車でおよそ20分ですし、中には翌日に大分県の別府港までクルーズされて2日間で道後温泉と別府温泉を堪能されるオーナーさんもいらっしゃいます。

また、保有艇のオーナーだけではなく、免許を取得された方が簡単にボートに乗れるよう、釣り用、クルージング用としてレンタルボートもご用意しております。

これからの展望をお聞かせください。

**日野**：昨年度はコロナ禍だったにもかかわらず「密にならない」等の理由からか、多くのお客様に来ていただきました。今年度も多くのお客様に安心してお越し頂けるよう感染対策を徹底してお待ちしております。

特殊小型の試験会場である当マリーナの基本スタンスは、あくまでもまずはボート免許ありきです。一人でも多くの方に免許を取得していただき、海に出てその楽しさや素晴らしさを知ってもらいたいと思っています。そ

のお手伝いができるよう、ボート免許教室、更新講習の案内、レンタルボート、中古艇販売、新艇販売と総合的なサービスを心掛けております。また広告や宣伝にも力を入れており、現在放映中の免許教室のTVCMをこの夏に向けた新たなものにすべく、ドローンを駆使して空撮を取り入れたものを制作しました。

最後にひと言お願いします。

**日野**：マリーナというと、お金持ち、高

い、セレブといったイメージを持つ方が多いので、そうではなく、誰でも行くことができる、いつでも行くことができる、何でも相談できる、気軽に寄ることができる、そんなマリーナを目指しています。様々なイベントも開催しておりますので、機会があれば是非お立ち寄りください。

微力ながら今後のマリンレジャーの発展に貢献できるよう、社員一同頑張っております。



左から崎田さん、菅さん、日野さん、中岡さん、白石さん

**株式会社アンカレッジ・マリーナ**

愛媛県松山市栗井河原336-6

TEL:089-994-1300 FAX:089-994-1313

営業時間 9:00~18:00

URL <http://www.ichimiya.co.jp/anc/>

# 安全で楽しい遊漁のために 遊漁船業務 主任者講習



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

## 資格

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



## 実務経験

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



## 講習

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

→ **管轄する都道府県知事への登録が必要です！**

## FAQ

1

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

2

講習を受講するために必要な資格はありますか？  
→ ありません。

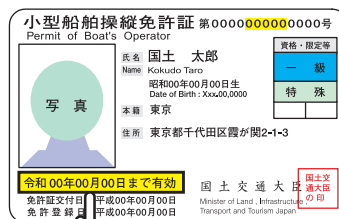
3

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



# 小型船舶操縦免許証の 更新・失効再交付講習

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



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

**※ご注意ください!**  
操縦免許証の有効期限は、誕生日ではありません!

## 手続き方法

### 1 受講申込み

海事代理士に依頼する  
(要代行手数料)

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

### 2 講習を受講

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

### 3 申請手続き

海事代理士が  
運輸局等への  
申請手続きを  
代行します

#### 申請方法(いずれかの方法で)

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

## 講習日程・開催地 詳しくはホームページまたは事務所まで

### 1 ホームページでご覧ください

JMRA



### 2 最寄りの事務所にお問い合わせください

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

# 小型船舶操縦士の資格取得者の変遷

## 小型船舶操縦士の資格制度の変遷

日本の小型船舶の国家資格制度は、世界的に見てもかなり早い時期の1951年に創設されています。

最初は大型船舶の資格である海技士の最下級に位置付けられ、5トン以上20トン未満の漁船に乗船する船舶職員のみを対象としていました。

その後、輸入艇を中心にプレジャーボートでのレジャーが盛んになり、それに伴い事故也多発するようになったため、1965年に漁船以外の船舶に乗船するアマチュアにも資格を課するようになりました。

そして、1974年（昭和49年）に全ての20トン未満の小型船舶に乗船する場合に免許が必要となり、大きさや航行区域により一級から四級の4つの資格が誕生しました。

この時から国に代わって指定を

受けた試験機関が、国家試験を実施するようになり、当協会の前身である、（財）日本モーターボート協会がこの指定を受け、全国10箇所に地方事務所を設けて全国民を対象とした試験を始めました。ただし、制度は大きく変わったものの大型船舶の資格の最下級という位置付けは変わりませんでした。

1999年（平成11年）には、水上オートバイの普及に伴い、その活動水域に航行区域を合わせた五級の資格が誕生しました。

2003年（平成15年）になると、小型船舶は運航形態が大型船舶とは違うのだから独自の資格制度であるべきとして再構築され、大型船舶の資格から小型船舶の資格が完全に分離されました。航行区域の違いによる一級及び二級と水上オートバイ専用の特殊の資格が創設され、

現在に至っています。

## 小型船舶操縦士国家試験合格者数の変遷

国土交通省のウェブサイトを見ると、最近5年間の免許受有者数の推移が掲載されています。

ただし、これは累積の数で、亡くなった方や失効して使っていない方（自動車の運転免許と違い、小型船舶の操縦免許は終身免許）も含まれていますので、実際に稼働している受有者の数は200万人弱といわれています。

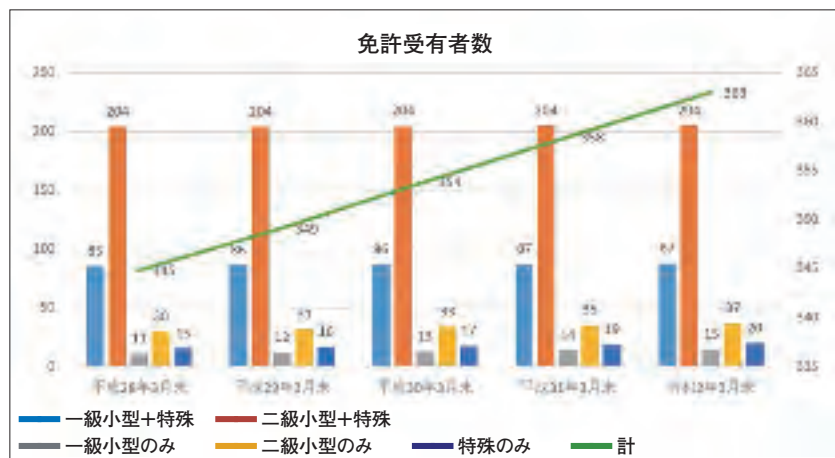
操縦試験の合格者数と新規免許取得者数は厳密にはイコールではありませんが、実際に操縦試験に合格した者の数は、以下のグラフのとおりとなります。ピークはバブル華やかなりし頃の平成2年で、124,028人が合格しています。

旧制度では、二級（20トン未満、20海里まで）と三級（20トン未満、5海里まで）の需要はほとんどなく、一級（現行と同じ20トン未満、無制限）は取りたいものの、試験のハードルが高かったため、四級（5トン未満、5海里まで）に需要が集中していました。

新制度になると、既に修得した知識は問わないという方針のもと、一級の学科に関するハードルが一気に下がったため、旧四級受有者の一級へのステップアップが急速に進みました。また、制度改正の翌年には一級の実技が二級と共通になった

（単位：人）

| 年度 | 平成28年度末   | 平成29年度末   | 平成30年度末   | 令和元年度末    | 令和2年度末    |
|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 計  | 3,447,858 | 3,490,881 | 3,538,097 | 3,583,955 | 3,629,813 |





ため、こちらのハードルも下がり、一級の比率が3割を超え、二級に比肩するまでになりました。新設の特殊免許も水上オートバイ専用ではあるものの一定の需要を維持しています。

## 令和2年度の特徴

ここ数年は、合格者数が6万人弱で

推移していましたが、令和2年度は、コロナウイルス感染拡大による緊急事態宣言の影響で、発令された4月から解除された5月までは国家試験受験者数が大幅に減少し、それに伴い合格者数も減少しました。ところが、解除後は三密が避けられるからと海水浴場の不開設などはあった

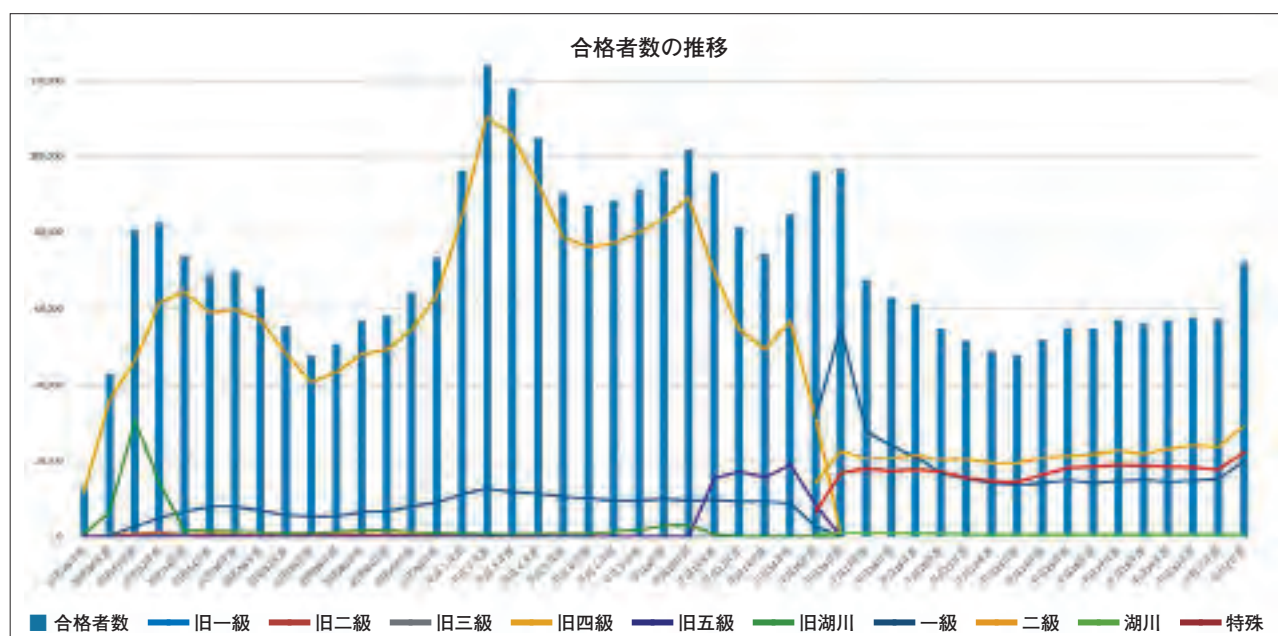
もののマリンレジャーブームとなり、二度目の緊急事態宣言中もこの傾向は続くといった想像しがたい状況の中で受験者数が急増しました。結局、合格者数は昨年度比で125%を記録するなど、近年にない様相を呈した1年でした。

(単位：人)

| 旧制度     | 一級      | 二級    | 三級    | 四級        | 五級     | 湖川     | 合計        |
|---------|---------|-------|-------|-----------|--------|--------|-----------|
| 昭和49～53 | 14,649  | 2,846 | 1,340 | 220,332   | 0      | 53,806 | 292,973   |
| 昭和54～58 | 33,663  | 2,114 | 515   | 265,233   | 0      | 6,185  | 307,710   |
| 昭和59～63 | 35,801  | 2,179 | 415   | 258,229   | 0      | 6,816  | 303,440   |
| 平成1～5   | 57,355  | 531   | 210   | 471,404   | 0      | 3,619  | 533,119   |
| 平成6～10  | 48,600  | 375   | 188   | 405,926   | 0      | 9,884  | 464,973   |
| 平成11～16 | 39,941  | 519   | 101   | 263,002   | 75,554 | 1,303  | 380,420   |
| 合 計     | 230,009 | 8,564 | 2,769 | 1,884,126 | 75,554 | 81,613 | 2,282,635 |

(単位：人)

| 新制度      | 一級      | 二級      | 特殊      | 湖川     | 合計        |
|----------|---------|---------|---------|--------|-----------|
| 平成15～19  | 159,519 | 99,801  | 76,020  | 4,499  | 339,839   |
| 平成20～24  | 73,741  | 100,286 | 77,768  | 3,280  | 255,075   |
| 平成25～29  | 73,071  | 111,345 | 92,162  | 2,778  | 279,356   |
| 平成30～令和2 | 49,803  | 77,265  | 58,188  | 1,801  | 187,057   |
| 合 計      | 356,134 | 388,697 | 304,138 | 12,358 | 1,061,327 |



# BOAT CREW SEAMANSHIP MANUAL

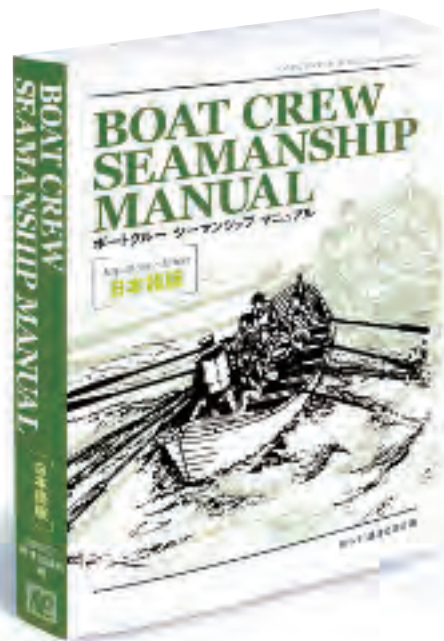
## ボートクルー シーマンシップ マニュアル

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. 生存用具と火災信号
- Chapter 7. マリンスパイク術
- 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 〒105-0013  
東京都港区浜松町 1-2-17 ストックベル浜松町 3F  
Kazi 直通 TEL.03-3434-4531 FAX.03-3434-5860  
発行／舵社 <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。



# 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。



協会設立披露パーティーでの初代会長竹内良夫の挨拶



## 1. 第23回理事会 (3月18日書面審議によるみなし決議)

令和3年度事業計画及び収支予算案が全理事の全会一致で承認された。

### 〈令和3年度事業計画〉

主要業務の事業計画は以下のとおり。

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

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、今年度は以下の重点実施事項に取り組む。

##### 1) 新規会員の入会促進

新型コロナウイルス感染症の拡大により、海外におけるダイビングが不可能となり、また、国内においても移動が制限される状況が続いていることから、新規会員数の激減及び更新率も低下していることを踏まえ、Cカード取得者に対するDANジャパンの周知を更に強化するとともに、海外におけるダイビングが可能となる時期に応じ、再入会キャンペーンを実施する。

##### 2) DANメディカルチェックガイドラインの改訂

令和2年、本ガイドラインの作成にあたり参考とした国際基準が改正されたことから、本改正内容を盛り込むとともに、より現場で使用しやすい内容とするため、医療従事者等を構成員とする検討委員会を設置し、必要な改正を行う。

#### (2) 沿岸レジャーの安全活動事業 (継続事業2＝安全事業部)

各種沿岸レジャー活動の安全に関する知識の普及・啓発を図ることによって、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今年度は以下の重点実施事項に取り組む。

・コロナ禍におけるダイビング安全講習会の開催及びオンライン中継の実施

ダイビングの安全に関する知識の普及・啓発を行うため、(一財)社会スポーツセンターと協力し、「安全潜水を考える会」を開催するとともに、地方においても同様の安全講習会を行い、これら講習会のオンライン中継を行う。

#### (3) プレジャーボート救助 (BAN) 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曳航救助が必要な事故に遭遇した場合に、サービス海域内に配置されたレスキュー・ステーション(以下「RS」という。)から出動した救助船により、最寄りの安全な係留地まで曳航する等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、今年度は以下の重点実施事項に取り組む。

1) 救助要請原因の60%強を占める機関故障原因を詳細に分析するとともに、マリーナ、協会誌等を通じて広く会員に周知し、発航前点検作業を行う際の重点実施項目として認知させることにより、救助要請件数を低減させるため、次の取り組みを行う。

- ・協会誌「海洋レジャー」に分析結果を掲載する。
- ・BANホームページに分析結果を掲載する。
- ・啓発リーフレットを作成し、主要マリーナ及び会員に配布する。

2) 海上保安庁が主導する、民間救助ネットワーク構築に向けた取り組みに関して、今後の動向を注視し、協力のあり方について検討する。

#### (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、今年度は以下の重点実施事項に取り組む。

1) 各部門連携業務の円滑な実施



協会事業を効果的かつ効率的に推進するため、以下に掲げる事項を各部門と連携して円滑に実施する。

- ・協会設立30周年記念事業の調整及び取りまとめ
- ・DANジャパン新規会員数及び小型船舶操縦士の国家試験受験コースの申請者数の増加に向けた支援

## 2) デジタル化の強化

バーチャルを活用した展示会が増えることを想定し、バーチャル出展の際に当協会が配信する動画等の制作に着手する。さらに、他の業務及び他部門との連携業務において、デジタル化の導入についての検討に着手し、適宜支援、実行する。

## 3) コロナ禍における親水業務の適正な実施

政府及び各自治体からの情報、感染拡大を防止するための「新しい生活様式」等を勘案し、当協会作成の「新型コロナウイルス感染症対策ガイドライン」に適宜修正を加え、これを順守し適正に実施する。

# (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し、今年度は以下の重点実施事項に取り組む。

## 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、向上のため、必要な試験員数の確保とともに、現有試験艇の新替えを計画的に推進する。

## 2) 試験事業の充実

近年の海難事故の傾向として、船舶事故に占める小型船舶の割合は約8割と高い状況にあり、中でもプレジャーボートの事故は増加傾向にある。そのため、小型船舶操縦士の資格取得を通じた小型船舶の事故防止効果の向上を図ることとし、試験員定期研修等を通じた試験員の資質向上や、国や他団体との連携による安全運航に関する取り組みにより、小型船舶の安全対策の一層の充実に努める。

## 3) 事業収支の安定化

近年、小型船舶操縦士国家試験の受験申請者数は6万人程度で推移している。

各地方事務所(9事務所)において適正に実施し、適切な収支状況となるよう努める。また、当協会の収支の特性を踏まえて定期的にモニタリングを実施する。

## 4) デジタル化への対応



政府が掲げる規制改革の一つである「デジタル社会の実現」のうち、行政手続きのデジタル化に対応するため、特定試験事務（操縦試験の実施に関する事務）全般について、受験者の利便性を考慮した見直しの検討を実施する。

## (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登録講習実施機関として小型船舶操縦免許証の更新講習、失効再交付講習及び再教育講習を実施するとともに、同法の規定に基づく教員研修を実施し、今年度は以下の重点実施事項に取り組む。

### 1) 更新等講習及び研修業務の適正な実施

各地方事務所（9事務所）等において、更新等講習及び研修に係る業務を適正かつ確実にを行う。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ついて対策を講ずる。

### 2) 事業収支の改善

本事業の柱である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、当協会の受講者数もこの影響を受けることとなるが、更新等講習の総受講者数は長期的には減少傾向を示している。

収益力の向上と支出の削減を図るため、受講者の回帰率の向上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ずる。

### 3) デジタル化への対応

政府が掲げる規制改革の一つである「デジタル社会の実現」のうち、行政手続きのデジタル化に対応するため、本事業全般について、受講者及び協力事業者の利便性を考慮した見直しの検討を実施する。

## (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む。

### 1) ダイビング保険事業

レジャーダイビング保険、業務中保険及び団体総合生活補償保険を扱い、DANジャパン会員及びその家族が、国内外におけるダイビング中に、傷害、携行品の破損等を被った場合に補償が受けられるとともに、救助費用等も補填されることから、DANジャパン会員の負担の軽減に寄与することを目的とする。

### 2) 船の文化検定に関する事業

海事関係の知識・思想に関する検定試験として、船の文化検定（通称「ふね検」）を実施し、船や海にまつわる歴史、文化等に接する機会を提供することにより、海事思想の普及等に寄与することを目的とする。

### 3) 所有艇等の貸出しに関する事業

当協会が所有する試験艇及び教室を、ボート免許スクールの教習等に貸出しを行うことにより、免許取得予定者に対して試験艇に接する機会及び教習受講機会を提供することで免許取得者数の拡大を図ることを目的とする。

### 4) 小型船舶関係海事書籍等の販売に関する事業

出版社等が作成した小型船舶のマナー及び知識に関する小型船舶関係海事書籍等の販売及び受託販売を行うことにより、免許取得予定者を含む一般の方々の海事知識等を深めるとともに、小型船舶関連の書籍を扱う販売店としての認知度を高め、各地方事務所の集客力を向上させ、免許取得者数の拡大を図ることを目的とする。

### 5) 教本出版事業

小型船舶操縦士国家試験や遊漁船業務主任者講習に係る教育・教習に使用する教本等を出版することにより、小型船舶の事故防止及び安全対策に必要な知識を周知することで小型船舶の航行の安全を確保し、事故防止に寄与することを目的とする。

### 6) 修了試験問題の提供に関する事業

登録小型船舶教習所実施要領に基づき、登録小型船舶教習所で使用される学科修了試験問題及び試験用海図を提供し、同教習所における適正な修了試験の実施に寄与することを目的とする。

## 編集後記

新型コロナウイルスによる災禍にも、ようやくワクチンという希望の光が見えてまいりました。すべてが元通りになるにはしばらくの月日が必要だと思いますが、今まで当たり前であった「したいことができる」環境に一日も早く戻って欲しいと願うばかりです。

本年度は、協会設立30周年という一つの節目の年でありますので、設立30周年記念拡大号として発行させていただくことといたしました。平成28年に創刊した「海洋レジャー」を継続してこれましたのも、ひとえに皆様からの温かいご指導ご鞭撻があつてのものです。改めて御礼申し上げます。今回は、国土交通省様、海上保安庁様よりご挨拶をいただいたほか、オリンピックのセーリング競技を支援している神奈川県セーリング課より寄稿記事をいただきました。重ね重ね御礼申し上げます。また、特集記事として30年のあゆみ、コロナ禍で行ったクルージングやマリニチック街道の紹介等を掲載させていただきました。関係の皆様方からのお力添えあつての「海洋レジャー」に、今後ともご支援賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

### 「The Envelope of Four」

5年前には、協会は4種類の情報交流誌を刊行しており、また、各部門は4種類の封筒を使用して独自に情報発信を行っておりました。「海洋レジャー」は、協会による情報提供の一元化を目的として生まれた協会誌であります。本誌を創刊した佐久間優前理事長は、創刊号の「編集後記に代えて」でその狙いを「The Envelope of Four」と記しております。

本誌が創刊を目指していた当時は、本部と特定事業本部の統合が目前に迫っていた時期でもありました。また、長年の課題であった特定事業本部の経営基盤の安定化についても一定の目途が立ちつつあったことから、協会設立時の理念であった真の統合を実現するため、各部署の人事交流、情報提供の一元化、組織改正に着手しておりました。本部と特定事業本部は、現在のA-PLACE馬車道ビルに移転し、設立から25年を経て、漸く同じフロアに全ての部署が集い、真の統合への第一歩を刻んだものでした。

当協会は、2つの財団を解散・統合し、さらに別の財団の一部事業を移管して設立されました。元々が事業内容も所管も異なる3つの団体であったこともあり、文化や風土が違うそれぞれの事業を一つに纏めるには長い歳月が必要であったのです。

設立30周年にあたりまして、「海洋レジャー」は、今後も統合の象徴として、その役割を果たして参ります。海の仲間の皆様のご期待に応えて……

「海洋レジャー」編集部



2021.Vol.8

# 海洋レジャー 第8号

令和3年7月1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](http://www.kairekyo.gr.jp)

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

(令和3年4月1日付)

## 評 議 員 名 簿

| 評議員氏名 | 所 属                           | 役 職                |
|-------|-------------------------------|--------------------|
| 加藤 茂  | 一般財団法人 日本水路協会                 | 理事長                |
| 加藤 毅  | 株式会社 KODENホールディングス            | 代表取締役社長            |
| 小坂光雄  | ヤンマーパワーテクノロジー株式会社             | 特機事業部<br>船用営業部専任部長 |
| 佐藤恒夫  | 一般社団法人 日本マリーナ・ビーチ協会           | 理事長                |
| 田久保雅己 | 株式会社 舵社                       | 顧問                 |
| 竹長 潤  | ヤマハ発動機株式会社                    | 人事本部渉外部<br>渉外担当部長  |
| 田村雄一郎 | 学識経験者<br>(元公益財団法人日本海事広報協会理事長) |                    |
| 南部大気  | 日本船具株式会社                      | 代表取締役              |
| 前田彰一  | 学識経験者<br>(元公益財団法人日本セーリング連盟顧問) |                    |
| 松井正昭  | 株式会社マツイ                       | 名誉会長               |
| 松浦道夫  | 学識経験者<br>(元公益社団法人日本海難防止協会理事長) |                    |
| 吉海浩一郎 | 一般社団法人 日本マリン事業協会              | 専務理事               |

(五十音順)

## 役 員 名 簿

| 役 職  | 氏 名  | 所 属                             |
|------|------|---------------------------------|
| 会長   | 戸田邦司 | 一般財団法人<br>日本海洋レジャー安全・振興協会       |
| 理事長  | 眞嶋 洋 | 一般財団法人<br>日本海洋レジャー安全・振興協会       |
| 常務理事 | 加藤隆一 | 一般財団法人<br>日本海洋レジャー安全・振興協会       |
|      | 田中俊二 | 一般財団法人<br>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<br>会長          |
|      | 葛西弘樹 | 一般社団法人 日本船長協会<br>会長             |
|      | 金子光夫 | 学識経験者<br>(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<br>常務取締役<br>東京支社長 |
|      | 服部正樹 | 海の駅ネットワーク<br>副会長                |
|      | 藤崎雅実 | 横浜ベイサイドマリーナ株式会社<br>専務取締役        |
|      | 宮下高行 | ダイビング高圧ガス安全協会<br>会長             |
|      | 森 雅人 | 日本小型船舶検査機構<br>理事長               |
| 監事   | 丸山研一 | 一般財団法人日本舶用品検定協会<br>会長           |
|      | 宮野直昭 | 公益財団法人海上保安協会<br>常務理事            |

(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        |
| 株式会社 オリエン트コーポレーション      |
| 國富 株式会社                 |
| クマスジェフ                  |
| 公益財団法人 海上保安協会           |
| 公益財団法人 日本海事科学振興財団       |
| 公益財団法人 日本海事広報協会         |
| 公益財団法人 浜名湖総合環境財団        |
| 公益社団法人 関西小型船安全協会        |
| 公益社団法人 関東小型船安全協会        |
| 公益社団法人 九州北部小型船安全協会      |
| 公益社団法人 瀬戸内海小型船安全協会      |
| 公益社団法人 全国漁港漁場協会         |
| 公益社団法人 中部小型船安全協会        |
| 公益社団法人 日本海難防止協会         |
| 公益社団法人 日本水難救済会          |
| 国際化工 株式会社               |
| 国際指導者連盟                 |
| 国際ダイビングスクール協会           |
| 政洋汽船 株式会社               |
| 株式会社 ゼニライトブイ            |
| セントラルスポーツ 株式会社          |
| 損害保険ジャパン 株式会社           |
| 東京海上日動火災保険 株式会社         |
| 日本アクアラング 株式会社           |
| 日本海中技術振興会               |
| 日本小型船舶検査機構              |
| 日本スクーバダイビング連盟           |
| 日本船具 株式会社               |
| 株式会社パディ・アジア・パシフィック・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 45法人                  |

(五十音順)

