

海洋レジャー

ISSN 2433-5185

2022.
Vol.

9

海の仲間と共に……



一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association



Have Fun and Be Safe

心の豊かさを海を通じて実感できる未来を創り出す

私たちは、いつも、「日本の海」を大切にしてきました。

30年の歴史の中、200万を超える人々を海にいざない、

海を楽しんでいただくために、真摯に誠実に海の仲間の皆さんと向き合い、

ともに学び、海での安心サポート、救助システムを創りあげてきました。

さらなる30年、人間としての本質的な心の豊かさを海を通じて実感できる未来を創り出す。

海は、私たちにかげがえのない時を与えてくれます。

その感動をひとりでも多くの人に感じてほしい。

そして、未来を創る子供たちに伝えたい。

それが私たちのHave Fun and Be Safeに込めた思いです。

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



安全事業部
沿岸レジャーの安全活動



企画振興部
海洋レジャー情報の整備と提供



一般財団法人
日本海洋レジャー
安全・振興協会



救助事業部
プレジャーボート
救助システムの運営



特定事業本部
海へのパスポート
ボート免許の取得と更新

会長挨拶

令和4年7月1日、当協会は設立31周年を無事に迎えることができました。関係各位のご支援、ご協力に心から深く感謝御礼申し上げます。

今回、全常勤役員の交代に鑑み、私もそろそろと考えていたところですが、新役員の運営が軌道に乗るまで、もう暫く見守りたいと留まることにいたしました。

今回の協会誌「海洋レジャー」には、新旧理事長挨拶に加え、次のようなトピックを取り上げております。令和4年3月28日霞が関プラザホールにおいて設立30周年記者発表会を開催し、各部門の概況報告をするとともに、海に学び海を愛する人々の意識を高め普及振興を目指し、これを機に広報活動を強化する宣言をいたしました。最年少9歳で船の文化検定に合格した「働く巨大船博士ちゃん」中村一朗太さんを広報大使として任命しました。彼との対話がp.14にあります。驚くばかりの船の知識に舌を巻きます。その他、マリン体験乗船会、海洋レジャーに関する記事が満載です。是非ご覧下さい。

当協会にはあまりご縁はありませんでしたが、海の男として名高い、私のヨット仲間である石原慎太郎氏への私のエッセイが冒頭に載りましたこと、スタッフの慎ちゃんファンの心意気がそうさせたのだと思われ。どうかご寛容下さい。

当協会（海レ協=JMRA）の使命は、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等講習、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であります。今後も協会職員一同、本会の目的向上を目指して頑張りたいと念じております。

皆様には、更なるご指導ご鞭撻を賜りますよう御願い申し上げます。

一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会

会長 戸田 邦 司



CONTENTS

海洋レジャー 第9号

- 2 天海を航る友へ 会長 戸田邦司
- 3 ポパイと海の仲間たち 海の交遊録 No.4=〈チャレンジャー〉クルー OB&OG
- 6 挨拶 理事長 高柳節夫
- 7 挨拶 前理事長 眞嶋 洋
- 8 設立30周年 記者発表会開催
- 10 (一財)社会スポーツセンターの事業を承継しました!
- 12 DAN JAPANの保険制度とサービスの向上について
- 14 広報大使 中村一朗太さんに聞く!
- 16 海イコ! マリン体験乗船会
- 18 誰でも楽しもう霞ヶ浦 (マリンスポーツのバリアフリー化へ)
- 22 「マリンチック街道」で海を楽しむ
- 26 **column** 世界の免許事情
- 27 安全事業部より
- 33 救助事業部より
- 49 企画振興部より
- 56 **column** 特定漁船
- 57 特定事業本部より
- 68 協会だより
- 71 編集後記



「天海を航る友へ」

石原慎太郎さんを偲んで

その昔、加藤ボートから、クルーザー「K7」の製作監督の依頼を受けた。注文主は栗林定友氏、設計は小田達雄氏。続いて山本房生氏から「潮風」の設計を依頼され、同じく加藤ボートで建造した。K7は殊に見事なニス塗りの木造艇である。「おやじさんいるかい?」「いないよ!」の返事。K7が完成した時どうやって出そう…。船の方が工房よりも大きかった。「ああ、梁を切れればいい!」なんと痛快な話である。どちらの船かは忘れたが大島レースに参加した帰りに葉山^{あぶずり}燈摺りに寄港した。「俺も36ft位の船造りたいんだけど知恵貸してくれない?」慎太郎、裕次郎ご両人が話しかけてきた。最初の出会である。後年、小樽の裕次郎記念館を訪れたとき、「戸田さんのお名前があるよ」と同行の友人が気付き、コンテッサV世設計者と書かれていた。驚いたが嬉しかった。慎太郎さんとは「設計が悪い走らないぞ!!」「いや乗り手が悪いのだ」と言い合った。後にこの艇を買い取った人からは「よく走ってます」と報告が届いた。

慎太郎さんが運輸大臣就任の時、私が海事局次長の頃か、幹部の方達を大臣室に招き入れ紹介する。大臣はにこやかに「よろしく頼む」と挨拶され、そこに木村陸男元参議院議長もお出でになり「この人は左手で文字を書くんですよ」と。確かにあの右肩上がりの達筆な文字は

独特である。

私の参議院出馬の際には、比例順位が低いと激怒。「オーブ心配するなボパイの行く先は確保してある」あの透明な声は忘れないと家人は言う。当選が決まると発起人代表で祝賀会を開いて下さった。伸晃君は当時政治記者として国会内に居り「ボパイさんおめでとう」と一対一で祝杯を挙げてくれた。四人のご令息達は皆よい子だ。典子夫人の尽力と思うが、超個性的な父君を敬愛している。

典子夫人も慎太郎さんの没後35日目に他界された。幼馴染みで、17才で結婚、慎太郎ファンであった。その昔、典子夫人が「五月の節句、鍾馗様の幟が見たいの」と仰って、伸晃さんの幼いお嬢さんを連れていwijkにいらした。孫と二人で野原の赤トンボを追う姿が懐かしい。

慎太郎さん達のご母堂は、息子に距離を置いて育むような賢く上品で静かな方であった。いわき市にある私の従姉妹筋の営む割烹の広間には、四男令息の絵画が三方の壁全体に描かれ壮観である。

江ノ島に拠点を置くマウピティ号は、初代オーナーがゴルフ解説草分けの岩田貞夫氏。慎太郎さんとは親しく、コンテッサと「湘南魔火矢」なる組を作り、クルーを共有していた。12月には大忘年会を江ノ島「寿司政」で挙行、慎太郎さんもヨット仲間では寛いで目をパチパチさせる事も無かった。

日本外洋帆走協会では色々な経緯もあったが、石原会長の後を私が引き継ぎ、後に小型艇が中心であった日本ヨット協会と合併し、現在の(財)日本セーリング連盟誕生となる。

当初のヨット仲間は、今、殆ど天界に旅立ち、60年余りに渡り楽しくやり合った慎太郎さんの逝去は、本当に寂しい。最後までペンを握っていたという作家としての彼の姿は、美しく誇らしく見事である。

お世話になりました。

長い間ありがとう。

御魂安らかに安らかに。

合掌

戸田邦司



上：石原慎太郎さんが発起人代表となって「戸田邦司さんをお祝いする会」を開いてくれた
左：平成7年11月20日。石原慎太郎氏、松原仁氏（アメリカズカップのエース初回選手）と

ともに外洋レースに挑んだ ヨット仲間との楽しいエピソード

今は無き盟友との友情と、同じ釜の飯を食べた仲間との交遊録

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

今回お迎えしたのは、古くからのヨット仲間、かつてポパイ所有の〈チャレンジャー〉に乗り込み小名浜～大洗外洋ヨットレースとともに挑んだクルーの面々。

震災前、〈チャレンジャー〉のホームであったいわきサンマリーナでは、9マイルで競うオリーブカップレースが年5回、40マイルで競う小名浜～大洗レースが年1回開催され、2010年には年間完全優勝を果たしています。

戸田会長の盟友とのエピソードやレースの裏話など懐かしい話に花が咲きました。

かの湘南魔火矢で出会い やがて共にレースに出場

司会：まず皆さん、戸田会長との関わりについてお聞かせください

大蔭雅彦(以下、大蔭)：戸田会長とは1970年代前半からの付き合いになります。当時、湘南界限では〈コンテッサ〉の石原さん(*1)、〈マウピティ〉の岩田さん(*2)、〈月光〉並木さん(*3)が「湘南魔火矢組」というグループを作っていました。これはレース後の親睦を図るものでもあるが、今の派遣会社みたいなものでもあって『今度のレースはお前はあのフネに乗れ』と采配が来るんです。僕は鎌倉に住んでいたので『江ノ島が近いからマウピティ組員になっけ』ということに。そこでお目にかかったのが戸田さん。その頃は昔の運輸省にいらっやした。

戸田邦司(以下、戸田)：いらっやしたじゃないよ(笑)。みんなオレがちゃんと仕事しているところ見たことないでしょ。飲んでばっかりだったから。

大蔭：戸田さんには東京で飲ませていただいたり、官舎に泊まらせていただいたりしましたが、そのとき雲形定規なんか持って図面を引いてるんですよ。フネの設計をしてる。結局〈マウピティ〉も戸田さん設計のN320というクラスに乗るようになるんですが、これが走った!

戸田：あれは私が仕事でノルウェーのオスロに4年近く

赴任してた頃。日本からえらく走っているという情報が来るんだけど、格別上手なヤツがいるわけじゃない(笑)。だまされてるんじゃないかと思ったよ。

大蔭：じゃあ設計が間違っていたんだ(笑)。そんなこんなで戸田さんとは50年来のお付き合いですね。

荒井和昌(以下、荒井)：私は学生時代に〈コンテッサ〉に、その後〈マウピティ〉にお世話になっていて、だからN320には私も乗っています。戸田さんとは忘年会翌日の朝ご飯で、なぜか私みたいな一番下の人間と隣同士の席で、アワビの美味しい食べ方を教わったのが印象深い。戸田：刺身で出たのをわざわざ焼かせたやつね。あの頃は人の困る顔見て、ざまあみろってやらかすことばかり考えていたから(笑)。

荒井：でもそれが本当に美味しかったんですよ。それから



当日は横浜ベイサイドマリーナに旧知の仲間が集まり、冗談が飛び交い、笑いに溢れた愉快的な座談会となりました

〈コンテッサ〉でもやはり戸田さん設計のミニトンでレースしたこともあります。ただそのフネ、上架するためにキールがセンターボードに、ラダーもアウトラダーに変えられていて全然腰がなかった。

戸田：それでオレの悪口言ってたんだろ(笑)。

荒井：はい。オーナーが(笑)。

戸田：『デザインが悪い』『オレのデザインじゃない』ってよく言い合いしてたの。慎ちゃんとは(笑)。

菊池邦仁(以下、菊池)：私も〈コンテッサ〉に乗って、次に〈マウピティ〉に乗ってというなかで戸田さんにお目にかかりました。とにかく全日本を優勝したN320を設計されたすごい方という認識でしたが、その後仕事の都合で横浜から福島へ転勤。そちらのいわきサンマリーナにはポパイの当時〈摩天楼〉、後に〈チャレンジ〉があって、管理めいたことを任せていただくことになりました。

照川眞木(以下、照川)：皆さんに比べればずっとヨット歴は短いんですが、私も大蔭さんを通じて〈マウピティ〉に乗せてもらうようになり、ポパイ、そしてオリーブ(戸田会長夫人)と仲良くさせていただくように。小名浜にも何回か連れて行っていただいて〈チャレンジ〉にも乗せていただいた。まあヨットを走らせるのは他の人に任せて、私の場合はご飯作り、食当が主ですけど。

戸田：こちらとしては来ていただいたんだよ。とにかくこの人は仕事が早い。美味しい物を作るだけじゃなく、片付けまであっという間にやっちゃう。

レース前後も大盛り上がり チャレンジャー時代

司会：皆さん参加の小名浜～大洗レースでは、レースだ



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。その後当協会会長



大蔭雅彦(おおかげ・まさひこ)
1970年代より油壺に通い、後に湘南魔火矢組のメンバーに。組の人材交流指向のもと、各艇でレース参戦。戸田会長設計のN320で多くのレースに参戦し、成績を残す。〈チャレンジ〉でも多くのレースに参戦。現在は横浜ベイサイドマリーナで艇を所有



荒井和昌(あらい・かずまさ)
学生時代より外洋レースに関わり、沖縄、小笠原レースなどを経験。ArecanBayなどのレース艇を経て現在はカラスのナビゲータを担当。チャレンジには小名浜～大洗レースに数回参加。また戸田会長設計のミニトンでのレース経験もある。

けでなく、前日入りされて盛り上がったとか。照川：いわき市の四倉にあるポパイのご自宅にも何回かおじゃまして、大騒ぎでしたね。

大蔭：四倉のご自宅は素敵な暖炉とグランドピアノがあってね、そしていい酒が置いてあるんだな、これが(笑)。

照川：あるだけ飲んじゃいますもんねみんな。

戸田：そうそう。こっちが何にも言わないのに持ってきちゃうんだ。

大蔭：だって仕舞ってあるところなんてみんな分かっていますから。階段の下の納戸(笑)。手当たり次第に持っていくと『シャドウ(大蔭氏のニックネーム)、それ高いヤツなんだよ』って。こちらは『あ、そうですね。どおりで美味しそうですね』って(笑)。

菊池：そしてオリーブが美味しい料理をいっぱい作って下さって。ポパイも作ってくれましたよね。ウニご飯。あれ大好きだったな。

戸田：照川さんの料理だって素晴らしかったじゃない。レースに間に合うかどうかって時間の無い中で、ささっと用意してくれるんだけど、これが美味かった。

荒井：でも四倉のおうちでいただいたポパイとオリーブの料理はとにかく美味しかったですね。サーモンとかサンマを使ったちょっとした料理なんだけど、それが本当にレストランで食べるものより。もちろんワインも美味しかった。

戸田：そりゃあ、そのあたりのレストランの料理やワインと比べてもらっちゃ困るんだよ(笑)。

司会：小名浜～大洗レースでは、出発前に前泊して大盛り上がり。そしてレースが終わったら終わったで大変だったと聞いています。

大蔭：大洗でフィニッシュしたらその日のうちに小名浜に帰らなくちゃいけないんだけど、すぐには出航しない。酒

を買い込むまで(笑)。

荒井：そして小名浜に帰ったらまたみんなでどんちゃん騒ぎ(笑)。

その昔のレース事情と懐かしい友との思い出

菊池：〈チャレンジャー〉のレースではいつもポパイがヘルムス握っているんですけど、ある年、回航するときにごく吹かれたことがあったんです。他のフネは途中で避難したりしていて、チャレンジャーでも何人か船酔いでマグロになってる。そういう状況でびっくりしたのが、ポパイはへっちゃらでヘルムスやっているんです。

照川：みんな二日酔いも入ってるしね(笑)。でもポパイは本当に安定してヘルムス握ってましたね。

菊池：そう、平気な顔して乗っているから、逆に僕らが安心するんですよ。

照川：ポパイは船酔いはなさらないの？

戸田：オレは子供の頃から船酔いしたことがないの。

大蔭：そういえば〈マウピティ〉を下田から江ノ島に回航するとき、結構吹いていたらしいんだけど、その回航中ポパイはキャビンで本を読んでいたんだって。『それ見て、オレ気持ち悪くなっちゃった』(笑)って、先輩から聞いたことある。酔わないって、結局、三半規管が異常なことなんですか(笑)？

戸田：三半規管がおかしいわけじゃない。子供の頃から荒れた海に出てたからだよ。慣れでしょう。

大蔭：僕もデインギーからクルーザーに替わったとき酔いましたからね。それがモドしながら作業したり、食べたりするうち酔わなくなってきたなあ。

菊池：僕もそうです。

大蔭：菊池君は二日酔い(笑)。船酔い

は二日酔いと寝不足が特にだめ。

照川：酔わないといえば〈マウピティ〉の岩田オーナーも酔わない人でした。パールレースの時、外は危ないからとキャビンにいて、タックするたびに転がってらしたけど(笑)、とにかく酔わない。

戸田：そういえばガンちゃん(岩田氏のニックネーム)は、オレがオスロにいた頃、ゴルフのマスターズの取材帰りに必ずうちに寄るの。で、朝のうちに庭のリンゴの木の下でマスターズのリポートを書く。昼を過ぎると飲み始め、夕方にはできあがって街に繰り出す。陸では酔っ払ってたんだね(笑)。それを何日間か繰り返してると原稿ができあがってる。

荒井：それじゃあ、日本のゴルフジャーナリズムの基礎は、ポパイのオスロのご自宅で築かれたと(笑)。

司会：最近では、吹いた中を走るなど皆さんの経験されているような乗り方をされる人は少ないですよ。そのあたりはどう思われます？

大蔭：我々の頃はフネにスピードメーターも付いていない。1ノットは1秒間に50センチでしょ。バウから物を落としてスターンまで何秒かかるかで推測していたから。ましてや航海計器なんてありません。RDF(Radio direction finding=無線方向探知機)で3箇所からの距離を測って自船位置を割り出すんだから。今のフネみたいに、こっちから風が吹くからこの荒れそうな所から逃げるといようなことができなかったというのが正直なところでしょう。

戸田：そうだね。それと今は島周りのレースが少なくなったからね。我々は島周りばかりで、同じ所のブイをグルグル回るなんてなかったから…。それにしても、みんなと話していたら懐かしいことを思い出して楽しかった。島周りのレースにもまた出てみたいという気持ちにもなりました。今日は本当に有り難う。



菊池邦仁(きくち・くにひと)

ヨット歴は芝浦工大在学時のスナイプ乗艇より。卒業後(株)タンガロイに入社し、油壺で〈コンテッサ4〉、江の島にて〈マウピティ〉のクルーを務める。福島県いわき市への転勤を経て〈チャレンジャー〉にクルーとして乗艇。現在JSAF北海道・東北水域理事、外洋いわき会長



照川眞木(てるかわ・まき)

臨床看護師、看護教育に従事した後、現在は病院の健康情報管理室に勤務。ヨット歴は25年。レースに憧れて、15年前から江ノ島〈マウピティ〉クルーとなり、1から指導を受ける。ピット、ナビゲーター、食当、衛生管理担当。現在は横浜ベイサイドマリナーでファミリーとヨットライフを楽しむ

(※1) 故・石原慎太郎氏。作家、政治家。〈コンテッサ〉オーナー (※2) 故・岩田禎夫氏。ゴルフジャーナリスト、解説者。〈マウピティ〉オーナー (※3) 故・並木茂士氏。第4代日本外洋帆走協会会長。〈月光〉オーナー

挨拶

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会
理事長

高柳 節夫

このたび新しく理事長に就任いたしました高柳でございます。

私は、ヤマハ発動機(株)にて社会人の第一歩をスタートし、国内でのボート・ヨット販売、海外での船外機営業、途上国向けODA事業(水産無償)など長らくマリン事業に携わってきました。その後、縁があって当協会に出向し、定年退職後は嘱託職員として令和2年9月に退職するまで6年間総務部に勤務し、協会全般の業務に携わり、加えて、マリン関連の多くの団体の皆様と交流させていただく機会を得る事ができました。その節は大変お世話になりました。改めてお礼申し上げます。

協会を退職した後も、戸田会長には個人的にお付き合いいただいておりましたが、「理事長をやってもらいたい。」と一言。正に“青天の霹靂”でした。

「然るべき方と相談させてください。」と回答し、結論を持ち帰りましたが、然るべき方からも「大きなチャレンジだが、お受けしてはどうか。」と後押しいただき、意を決してお受けすることといたしました。

当協会は、ダイビングの安全に係る事業(安全事業部)、プレジャーボート等の救助システムの運営に係る事業(救助事業部)、海洋レジャーの振興と海事思想の普及に係る事業(企画振興部)、小型船舶操縦士の国家試験と免許更新等に係る事業(特定事業本部)の4つの事業を適確に実施することを通じて、海洋レジャーの安全と安心の向



上、健全な振興と普及を目指し、社会に貢献していきたいと思っています。

本年4月に北海道知床沖において小型船舶による海難事故発生し、多数の方がお亡くなりになりました。慎んでお悔やみ申し上げますとともに、依然として行方の分からない大勢の方々が一日も早く発見されることを祈願しております。

国土交通省主導の下に、小型船舶での旅客輸送における安全対策を総合的に検討する「知床遊覧船事故対策検討委員会」が設置されましたが、当協会からも眞嶋 洋前理事長が委員として参加しており、今後も、安全対策の策定のため、協会の総力を挙げて協力してまいります。

当協会は昨年設立30周年を迎えました。これまでの歴代理事長に比して甚だ力不足ではありますが、更なる30年に向けた船出のため、“Have Fun & Be Safe”を旗印に、海洋レジャーの更なる発展を目指し、国土交通省や海上保安庁等の関連省庁のご指導を仰ぎつつ、関係団体の皆様とも連携し、役員一丸となって事業展開して参る所存です。益々のご指導とご鞭撻の程、宜しく願い申し上げます。

挨拶



一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会
前理事長

眞鳴 洋

新型コロナウイルス感染者も減少傾向にあり、社会経済活動もかなり元に戻ってきたような気もします。コロナとの長丁場での闘いが続く中で閉塞感も存在する日々ですが、コロナリスクを避け、小型船舶操縦士の国家試験受験者が増加し、海に出る人々が増加してきたのも事実でございます。一方で、海上でのトラブルも増え、事故トラブルの未然防止に一層万全を期する必要があります。

昨年7月1日には、設立30周年を迎え、今年3月28日には記者発表会として、多くのマスメディアの方々に対して、当協会の今後の方向をお示しできましたことを嬉しく思っています。

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つの事業を効率的に実施することを通じて、今後とも海洋レジャーの振興と安全安心のサポートに一層注力して参りたいと存じます。

内外ともに大きな事案が発生しており、心が大変痛む事態となっております。今般の極めて重大な事故を見ても「安全」は決して与えられるものではなく、関係者皆で的確に作り上げていくものであると思いますので、海に関連する人々、海洋レジャー関係始め海で過ごす皆様とともに益々努力して参りたいと存じます。

当協会は海洋レジャーの更なる発展を目指し、国土交通省と海上保安庁のご指導をいただきながら、関係団体の皆様とも連携しつつ海の仲間を増やし、的確な事業展開を進めてマリナーのファン拡大に努めて参りたいと存じます。

私は、この度退任することになりました。
2年間、誠にありがとうございました。



一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会 設立30周年 記者発表会開催

コロナ禍にもかかわらず家族や仲間で楽しめるアウトドアレジャー、特に海洋レクリエーションが注目を集める中、(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会は、設立30周年を迎えました。これを機に、令和4年3月28日に霞が関プラザホールにおいて設立30周年記者発表会を開催、次の30年を見据えた活動ビジョンを示すとともに令和3年度の活動概況報告を行い、21社のメディアにご参加いただきました。

はじめに、当協会の会長戸田邦司が挨拶し、「小型船舶操縦士免許取得者は回復傾向にあり、海洋レジャーを楽しむ人の視野を広げること、いわゆる海の仲間を増やすことが重要であり、海に学び海を愛する人々の意識を高めて増やすことは、当協会の大きな役割である」として挨拶し、海洋レジャーの普及・振興と当協会の基本理念を示しました。



各部の概況報告

特定事業本部本部長 池上宏：
小型船舶操縦士国家試験の概況



当協会設立後30年間で約220万人が小型船舶操縦士免許を取得しました。近年の免許取得目的は、ボート購入希望者が約15%、レンタルボート利用者が約45%です。また、20代女性の免許取得者がコロナ前(令和元年)より令和3年3月時点では、46%増の4,050名と大幅に増加しました。これもアウトドア志向の表れで

あり、免許取得目的の多様化が要因ではないか。

救助事業部長 上森達朗：
会員制プレジャーボート救助システム「BAN」の概況



BANは、海上保安庁はじめ関係省庁、マリーナ、海事事業者、日本水難救済会等、官民一体の協力により発足した会員制の民間救助組織で、令和4年3月現在約12,400名の会員が在籍し、レスキューステーションは806ヶ所に配置されています。近年、

救助要請事案が増えており、その原因の一番が機関故障ですが、定期整備の不足と整備が行き届いていない船の売買が盛んなことが要因と考えます。また、十分な知識が無いまま海に出る方が多くなり、スキルアップ講習会を常時開催するなど業界としての対応が不可欠です。

企画振興部担当部長 小川昭：

レジャーダイビングの安全サポート事業「DAN」・普及振興事業の概要

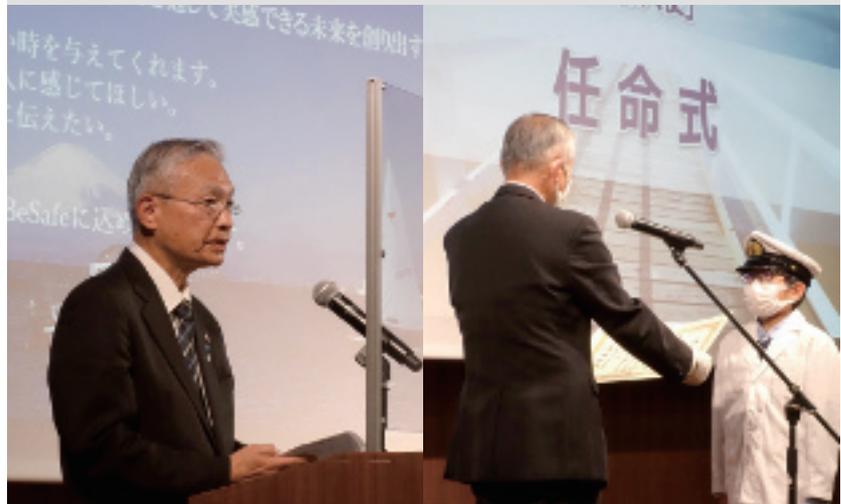
DANは、レジャーダイバーを対象とした緊急医療援助システムで、世界には4つのDANがあり会員数は約40万人です。住んでいる地域以外でもサポートが受けられるシステムで、当協会はDAN JAPANを運営しています。現在、約9,000名の会員がおり、緊急医療援助のほか、安全セミナーや応急手当トレーニング等、ダイビングを安全に楽しむ環境を作ることを使命として活動をしています。また、2018年の和歌山県串本沖での減圧症事故の際には、DAN JAPANは地域の関連事業者等と連携することにより、適切な緊急対応を致しました。

また、普及振興事業として、設立当初より体験乗船会を積極的に実施し延べ8万人を超える家族や子供たちに参加いただき、海洋レジャーの魅力にふれる機会を創出してきました。そのほか海藻おしば協会と連携を図り、環境教育の一環である「海藻おしば教室」を過去18年間に80ヶ所の小学校で開催し、約7,000名の児童がSDGs「海の豊かさを守ろう」を学び、海を親しみきっかけになっています。

次の30年へのビジョン

Have Fun and Be Safe

心の豊かさを海を通じて実感できる未来を創り出す



理事長眞嶋洋(当時)：挨拶

記者発表会の冒頭で放映した映像は、協会職員自らが出演し制作した当協会のビジョンを紹介する映像であり、「更なる30年、人間としての本質的な心の豊かさ海を通じて実感できる未来を創り出す」との思いを込めたHave Fun and Be Safeビジョンを紹介しました。そして、水辺のアウトドアレジャーが注目される中、今後30年を見据え未来を創る子供たちに感動を伝えていくことが重要です。

最後に、30周年を機に對外的に広報を強化していくことを宣言し、広報大使として最年少9歳で船の文化検定に合格した「働く巨大船博士ちゃん」中村一朗太さんを任命し、任命式を行いました。「継続は力なり」といいますが体験乗船会や海藻おしば教室等、子供たちを海に誘う活動、現在では、SDGsを目にしますが、15年30年と続く継続の源は、何だっ

たのでしょうか。継続の力は、仕組みではなく協会職員、ひとりひとりのアイデンティティ、「人」でした。海の仲間を一人でも増やしたい。子供達に海の豊かさを伝えたい。その熱意、誠実さが先輩から後輩職員に受け継がれていました。協会スローガンHave Fun and Be Safeは、自らが実施してきた証であり、そしてさらに30年伝えていく決意表明です。

(一財) 社会スポーツセンターの 事業を承継しました!

50年に亘り、ダイビングやスノーケリングをはじめ、マリンスポーツの安全普及活動を行ってきた(一財)社会スポーツセンター(以下、「社SC」という。)が令和4年3月31日幕を閉じました。

同センターの解散に伴い、以下の事業を、令和4年4月1日から当協会安全事業部で承継し、各種資格認定を行うこととなりましたので、詳細についてご紹介します。

主な事業は、

- ①(公財)日本スポーツ協会公認スクーバダイビング指導者養成事業
- ②スノーケリング指導者等養成事業
- ③酸素プロバイダー資格認定事業であり、各事業の詳細については、下記のとおりです。

①(公財)日本スポーツ協会公認スクーバダイビング指導者養成事業

本事業は、(公財)日本スポーツ協会との共同事業で、日本スポーツ協会公認スクーバダイビングコーチ1(旧指導員)及びコーチ2(旧上級指導員)の養成を行います。

コーチ1の取得にあたっては、共通科目と専門科目の受講が必要となっており、共通科目については、日本スポーツ協会が行う通信教育を受講し、専門科目(ダイビング実技)については、専門科目免除認定機関の12団体(略称: ADS、BSAC、CMAS=JEFF、Ci、DACs、JCS、JUDF、MTES、NAUI、PADI、

SNSI、STARS)のインストラクターは、資格証明を提出することにより専門科目が免除となります。

なお、専門科目免除認定機関のインストラクターを対象とした、コーチ1取得のための新規受付は、年4回となります。

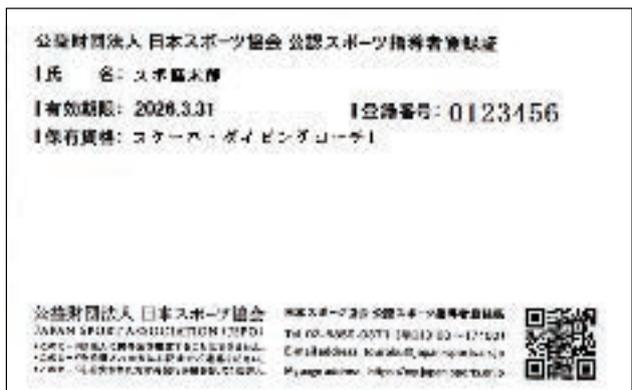
コーチ2の取得については、コーチ1資格を取得していることを条件に、日本スポーツ協会が行う集合研修会(共通科目)の参加及び当協会が行う実技研修会(専門科目)に参加し、試験及び検定に合格することが必要となります(開催は不定期)。

また、両資格の有効期間は4年間で、更新にあたっては、更新月の6か月前までに当協会が開催する更新研修会の受講(コーチ1は1回以上、コーチ2は2回以上)が必要となります。

さらに、水産・海洋高校教員を対象として、上記コーチ1を取得するための専門科目講習会の開催、水産高校潜水技術検定資格から民間ダイビング認定機関へのクロスオーバー手続き、水産高校ダイビング教本の制作・販売等を行います。



公認スクーバダイビング指導者(コーチ1)認定証



②スノーケリング指導者等養成事業

本事業については、スノーケリング事故が増加する中、野外スポーツ関連団体及びダイビング関連団体連携のもと、身近で安全な水辺活動としてのスノーケリングの指導を通し、海に恵まれた我が国における代表的な健全余暇活動ならびに生涯学習活動としての普及と定着を図ることを目的に、平成14年に日本スノーケリング協会が設立され、この事務局として社SCが運営していたもので、

当協会がその理念及び資格保有者の更新、新規認定等に係る各種業務を承継しました。また、認定する資格等の種類については、次のとおり変更となりますが、当協会においては、今後ともスノーケリング活動における更なる安全普及活動を行ってまいります。



	年齢制限
■団体登録	-
加盟団体： インストラクター養成講習会 開催団体	-
■トレーナー登録 (インストラクター養成)	-
トレーナー認定	28才以上
■インストラクター登録 (スノーケラー養成)	-
インストラクター認定	18才以上
■スノーケラー登録	-
リーダースノーケラー認定	高校生以上
スノーケラー認定	小学生以上

※その他：教育機関等の要請に応じ、別途資格認定を行う場合があります。

③酸素プロバイダー資格認定事業

従来より、DAN JAPANとして実施していますDAN酸素講習に加え、「ウォーターアクティビティー酸素講習」として、ダイバーに限らず、ウォーターアクティビティー全般に関係する人を対象とした資格認定を行います。認定する資格の種類については、次のとおりとなります。

● トレーナー

トレーナーは、酸素インストラクターおよびプロバイダーの資格認定を行います。

既に酸素インストラクターを取得していて、一定の教育経験を有する人に、酸素トレーナー資格が与えられます。講習は、ワークショップ形式で行われ、酸素インストラクターに指導して、どのようにプロバイダーを養成するかを中心に論議します。酸素に

関する諸情報、我が国の法的規制、酸素の運搬や保管についても学び、8時間程度のコースです。資格有効期間は2年間です。

● インストラクター

酸素プロバイダーの資格認定を行います。酸素トレーナー資格を得るために必須の資格です。

ファーストエイドや心肺蘇生(CPR)の資格を持ち一定の教育経験を有する人に、酸素を補助として使うファーストエイドを教えるための資格です。講習は、インストラクターとして実際にプロバイダーを養成することを中心に行い、さらに、酸素の運搬や保管についても詳しく扱います。教育実践と講習方法、更新のための基準などが中心で、6～8時間程度のコースです。資格有効期間は2年間です。

● プロバイダー

ファーストエイドやCPRの基礎を学んでいる人に対して、水に関する事故で酸素を補助として使ってファーストエイドを行うための資格です。

水辺での事故では、呼吸ができないことにより体内に酸素を取り入れることができないため気道確保と酸素化が重要です。座学と実技を中心に、いざというときに傷病者に酸素を補助として使用したファーストエイドをシナリオ形式で行い、6～8時間程度のコースです。資格有効期間は2年間です。



その他

スクーバダイビングの健全な普及と振興、さらに安全思想の普及を図るため、「全日本スポーツダイビング室内選手権大会」等の開催について、関係者の要望を踏まえながら、今後の開催について検討してまいります。以上

DAN JAPANの保険制度とサービスの向上について

レジャーダイビング保険の補償内容が変更されます!

DAN JAPANでは会員の皆様が安全で安心してダイビングを楽しめる環境をさらに充実するため、2022年8月より現在の補償サービスに加え、国内における携行品損害についても補償します。

勿論、年会費は変わりません。

補償額は最高10万円までとなり、国内でのダイビング中にダイビング器材やカメラ、水中ライト等が破損し

た場合等について時価により補償され、免責金額は10,000円となります。なお、紛失した際は補償の対象外となりますのでご注意ください。

また、海外における携行品損害も補償の対象外となりますので、海外での携行品損害の補償または、補償内容をより充実させたい方については、DAN JAPAN会員のみが加入できるオプション保険「ダイバープラス保険」にご加入いただくようお願いいたします。

また、これまでスノーケリングおよびフリーダイビング中の事故については基本的に補償対象外となっておりましたが、近年「補償対象として

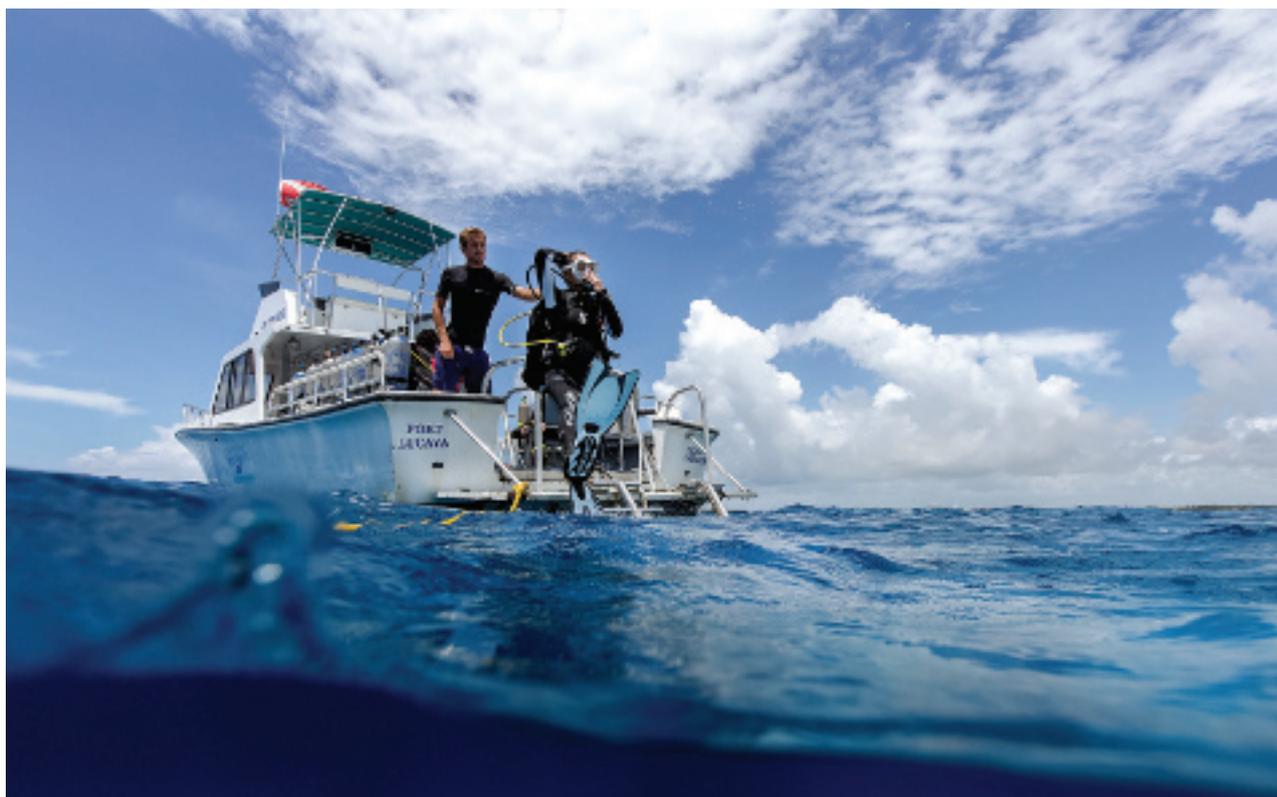
欲しい」というご要望が多く寄せられていたため、本件についても、8月よりレジャーダイビング保険の補償対象とすることとなりました。

さらに、スノーケリングおよびフリーダイビングのみのCカードしか保有していない方(スクーバダイビングのCカードを保有していない方)でも、DAN JAPANへのご入会が可能となります。

但し、DAN JAPAN認定指導団体として登録済みの団体のCカードをお持ちの方が対象となります。

また、フリーダイビングなどの大会中での怪我等は補償対象外となります。

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



そもそもレジャーダイビング保険とは？

DAN JAPANへご入会いただくと、一般会員、インストラクター会員の方はレジャーダイビング保険に自動加入となっており、会員資格有効期間(1年間)はダイビングに行くたびに別途保険に加入する必要はありません。

この保険は「レジャーダイビング中に急激・偶然・外来の事故によって被った傷害」が補償対象となっており、国内または海外でのレジャーダイビング中の傷害補償や、救援活動等にかかった費用に対して適用されます。

なお、業務中のダイビングは適用外

保険金が支払われない場合

- ・自殺、犯罪行為、闘争行為、故意
- ・地震、噴火またはこれらによる津波
- ・脳疾患、疾病、心神喪失
- ・頸部症候群、腰痛その他の症状を訴えている場合であっても、それを裏付けるに足る医学的他覚所見のないもの
- ・重大な注意義務を怠った場合
- ・業務中の潜水

※「急激」「偶然」「外来性」がない場合、支払い対象とはなりません。

レジャーダイビング保険の支払い事例

A.ダイビング中

- ・急浮上により減圧障害となった。
- ・マスクリアに失敗し、パニックとなり溺れてしまい肺炎となった。
- ・ウツボ等に噛まれた。

B.エントリー前／エキジット後

- ・エキジット時に高波で転倒し、骨折した。
- ・前にいたダイバーのタンクが頭部にあたり怪我をした。
- ・ボートのハシゴに胸を強打し、肋骨を骨折した。

※すべての保険金支払いには保険会社による審査があります。

となるため、インストラクターやガイドの方で業務中の補償を希望される方については、オプション保険「業務中プラン」への加入をご検討ください。

国内のダイビング事故による補償については、病院に入院または、通院をした日数分の日額が補償されます。(入院：事故日から180日以内の入院。180日が限度／通院：事故日から180日以内の通院。90日が限度)

海外でのダイビング事故については、治療費および救援費用は、国内に比べ非常に高額になる傾向があります。海外での治療費用については設立当初から変更されておりましたが、治療費用や病院までの



搬送費用の高騰のため、2021年2月1日から400万円に補償額を変更しています。

また、DAN JAPANが契約している三井住友海上火災保険のアシスタンスサービスにより、海外での事故においての日本語サービス、医師、医療施設の紹介や案内、手持ちがない場合の医療費用のキャッシュレスサービスなどもご利用いただけます。

さいごに

DAN JAPANでは、レジャーダイビング保険以外にもダイバーの皆様がより安全にダイビングを行える環境を整えるため、様々なサービスを会員様に提供しております。

安全にダイビングをするためには、自分の身は自分で守ることがとても

大切です。何が起きてもパニックに陥らないようにスキルや知識を身につける(安全情報提供サービス)と同時に、何か起きた時にすぐに助けてくれる(緊急医療サービス)、怪我をして病院で治療を受けても補助してくれる(レジャーダイビング保険、再圧治療

費の補助)、このようなサービスをDAN JAPANは提供しています。

これからも安全に楽しくダイビングをしていくために、ぜひともDAN JAPANが提供する各種サービスを活用いただくとともに、未加入の方をご紹介願います。



中村一朗太(なかむら・いちろうた)

- ・第十回、第十一回ビルメン海外コンクール審査員賞・特別賞受賞
- ・東京海洋大明治丸明治丸フォト・絵画コンテスト第2、3、4、5、6回受賞コンテスト第二、第三、第四、第五、第六受賞
- ・映画感想画コンクール受賞
- ・ジュニア SHIPPING ジャーナリスト賞受賞(2018、2019、2020、2021)
- ・国土に関する絵画コンクール佳作
- ・船の文化検定に最年少で初級合格
- ・日本海洋レジャー安全・振興協会広報大使など

広報大使 中村一朗太さんに 聞く!

当協会の広報大使としてご活躍いただいている中村一朗太さんは、現在小学5年生のごく普通な男の子ですが、幼少時代から数々の絵画コンクールで受賞し、船に関する知識は類を見ないほど豊富で、船への探究心と行動力は大人顔負けである。また、その知識は貨物船、客船、観光船、作業船、軍艦など種類を選ばず、それぞれの船の背景や歴史にも詳しく、それだけの知識をこの若さでどのように得たのか全く不思議です。

今回は、そんな中村一朗太さんにインタビューを行ってみました。

Q. 船に興味を持ったのは、何が影響していますか?

A. 明治丸コンテストだと思います。それ以来、「明治丸に興味がわき、シーパラこども海育塾で「しんかい6500」に、船の科学館で「宗谷」に出会い、いつの間にか船のことが好きになっていました。このコンテストでは、船専門イラストレーターのパニップ cruises (プニップ・クルーズ)先生と出会い、今もよくしていただいています。

Q. 明治丸コンテストには何歳の時に応募したのですか?

A. 両親から「書いてみたら?」と勧められたのがきっかけで、5歳の時に第2回明治丸コンテストに入賞し、第6回まで連続で入賞しました。小学3年生の時の第5回コンテストでは大賞をいただきました。

Q. 最初に好きになったのが船なのですか?

A. 最初は、海と魚でした。家族でよく三石海岸に行っていました。※三石



第5回明治丸フォト・絵画コンテスト子ども絵画部門グランプリ
タイトル: 初明り明治丸 作者: 中村一朗太



令和4年2月、日本海洋レジャー安全・振興協会の広報大使に任命。記者発表に合わせて行われた任命式の様子

海岸は、真鶴半島の先端部にある海岸で、海中から噴出した溶岩ドームで形成されており、海の透明度も高く、磯遊びやスノーケリングに適した神奈川県随一の海岸です。また、沖合には三ツ石があり干潮時には岩の道が出現し、渡ることも可能です。

Q. 船のこういったところが好きですか？

A. 船は人類の夢であり希望でもあるところ。デザイン的に最近の船は船首が垂直気味なものが多いけれど、昔のように角度のついた船が好きです。

Q. 好きな船をいくつか紹介してください。

ふじ丸：ふじ丸はにっぽん丸のお姉さんのような存在で、就航当時の日本船籍の客船の中では最大の船ですが、特に煙突周りのデザインが好きです。日本の客船のお手本のような船だと思います。

宗谷：全長83m程度の船体でよく南極に行ったなと思います。もともと耐氷船として建造されていて1m程度の氷を割るのが精いっぱいだった船でしたが、南極に行くために、バルジを両舷に付け復元力を増し62度のローリングにも耐えたようです。また、バルジに注水し氷を砕くところも凄いと思う。

そしてこの宗谷ですが、1938年にソビエト連邦向けの耐氷貨物船「ボロチャエベツ」として進水したが、第2次世界大戦の直前でもあり引き渡しがされず、「地領丸」と改名された。その後帝国海軍の管理下で「宗谷」に変更されました。そして何と云っても、船齢86歳を迎えた宗谷は数奇な運命をたどりながらも現存しているところが凄くと思います。

地球深部探索船ちきゅう：プロペラの直径が3.8mもあり、360度方向を変えられる「アジマススラスタ」を6基搭載し、船位保持システムとの連動で一定の場所で船位を保持することができる。陸上や浅瀬であれば杭を打てば位置の保持は容易なのですが、杭の届かない海上では非常に難しいことです。また、航行するときにはこのスラスタを4基は船内に格納し、2基を船底に出した状態にするところも好きです。

流水砕氷観光船ガリンコ号：ガリンコ号は、ねじのような形状の「アルキメディアンスクルー」を前方に搭載し、氷に乗揚げ、スクリュードリルと自船の重量で流水を砕いていく構造になっています。現在は、2代目と3代目が就航中で、アルキメディアンスクルーは

2基ですが、初代は4基も搭載していました。

巡洋艦信濃丸：バルチック艦隊をいち早く発見し、艦隊の戦略を有利にした陰の立役者的存在です。信濃丸のこの活躍が戦況を大きく左右していると思う。

オブ・ザ・シーズ：カリブ海クルーズなどで有名な世界最大級の客船で、オブ・ザ・シーズの付く客船(オアシス・オブ・ザ・シーズ、シンフォニー・オブ・ザ・シーズ、ハーモニー・オブ・ザ・シーズ等)があり、6,000名を超す乗客を乗せられる客船です。将来、乗ってみたい船の一つです。

フェリーなみのうえ：船底から気泡を放出して船体抵抗を削減するシステムを搭載し、さらに2機1軸の動力を採用し船体抵抗を軽減するなど、エコシップであるところがいい。今年、乗船予定です。

Q. エコシップにはどんなものがありますか？

A. 設計により空気抵抗を抑えたもの、バブル(気泡)で船底を覆ったもの、LNG燃料やリチウム電池など、既に就航しているものもいくつかあります。

Q. 船の設計士になるのが今の夢だとお聞きしましたが、将来、どんな船を造りたいですか？

A. 貨物船です。客船は課題が多いと思うのでしばらく経験を積んでから造ってみたい。また、エコシップはこれから増えていくと思うので是非手掛けてみたい。

今後、中村一朗太さんには当協会の広報大使として、ご活躍いただきたく思いますので、どうぞ皆様もご声援よろしくお願いたします。



海イコ! マリン



女優の前田敦子さんは、昨年、二級小型船舶免許を取得。自らハンドルを握り操船をした

当協会が事務局を務めるUMI協議会主催で、令和4年5月に東京都江東区にある若洲ヨット訓練所において「海イコ! マリン体験乗船会」を開催いたしました。

体験乗船会には、女優の前田敦子さんと、ミス日本「海の日」の属安紀菜さんにゲストとしてご参加いただき、メディア19社39名・会員関係者57名・ゲスト関係者9名の計109名にご参加いただきました。

第一部のカンファレンスでは、加藤副会長の開会の挨拶に続き、事務局より「UMI協議会のビジョンと会員団体の紹介」、(公財)マリンスポーツ財団の梅田様より「海を安全に楽しむためのルール」についてご説明いただきました。

また、ゲスト出演の前田敦子さんからは、小型船舶操縦士の免許を取得したことや、プライベートタイムでの釣

りのお話しに加え、「グループで行けば安全も守れるし、アクティビティも楽しめる。みんなで楽しめる場所が海上!」といただきました。

第2部では、ミス日本「海の日」の属さんに、訓練所桟橋前で膨張式ライフジャケットのデモンストレーションをしていただいたほか、スタッフによる膨張式ライフジャケット着用時の落水とシーバードジャパンによるPWCレスキューデモンストレーションを行いました。また、多数のメディアの方々やUMI協議会の会員にも、膨張式ライフジャケットの膨張体験をしていただき、「知ってはいたけど、膨らましたのは初めて。」など、多くの方に実体験をしていただきました。

さらに、体験乗船会にはメディアの方、ゲストの属さん、司会者の釣りタレント金澤美穂さんと会員も一緒になっ



体験乗船会



上：インストラクターより指導のもと、シーカヤック、SUP体験を行った
 左：(公財) マリンスポーツ財団梅田さん。海を安全に楽しむためのルールを紹介
 右：2022年ミス日本「海の日」囁(さっか)さん。ライフジャケット着用の必要性を説いた



マリンアクティビティを体験し、皆さまと一緒に安全に海を楽しむ会となり、UMI協議会の今回の趣旨であった「One Team」が達成できました。

今回の乗船会は、メディアを通じマリンの楽しさと安全の啓発をし、多くの方にUMI協議会の活動を知って

いただくとともに、UMI協議会が掲げる「海とマリレジャーを愛するすべての人を応援します!」を実感できるものとなりました。今後も、UMI協議会の活動をご理解いただき、ご協力、ご支援くださいますようお願い申し上げます。

UMI協議会活動17団体

- (一財)日本海洋レジャー安全・振興協会
- (一社)日本マリン事業協会
- (公財)日本セーリング連盟
- (一社)日本マリナー・ビーチ協会
- マリンジャーナリスト会議
- (公財)マリンスポーツ財団

- NPO法人パーソナルウォータークラフト安全協会
- (一社)日本サーフィン連盟
- 日本小型船舶検査機構
- (一社)日本セーフティパドルリング協会
- NPO法人日本中古艇協会
- (一社)海洋連盟

- (一社)日本スタンドアップパドルボード協会
- 日本SUP振興会
- (公財)日本ライフセービング協会
- NPO法人マリンプレイス東京
- 海の駅ネットワーク



誰でも楽しもう

マリンスポーツのバリアフリー化へ



上：誰でも楽しもう霞ヶ浦の創設者、秋元昭臣さん(左)と運営を引き継いだ北村博信さん(右)
左：パラカヌー選手の朝日さんが直接アドバイス

今回は、当協会も協力させていただいている、茨城県土浦市の体験イベント「誰でも楽しもう霞ヶ浦」をご紹介します。

日本第2の広さを誇る霞ヶ浦は、茨城県南に位置し千葉・茨城にまたがる水郷筑波国定公園で、流域人口は100万人、人口、面積共に茨城県の三分の一を締める淡水湖です。今回、会場となるラクスマリナはJR土浦駅から徒歩15分にあり、その前身の水郷汽船(株)により当時の日本一の大型船、霞ヶ浦の女王「さつき丸」155トン

機関として運航していました。現在は、遊覧船「ホワイトアイリス号」を運行し、筑波山、阿武隈山脈をはじめ、空気の澄んだ日には日光連山の男体山、富士山の雄ご鑑賞いただいています。また、マリナ施設のほかに、キャンプ&BBQ場や天然温泉の足湯もあり多目的に利用できる施設となっています。

さて、「誰でも楽しもう霞ヶ浦」は、B&G土浦海洋クラブの主催で年に4回のペースで開催され、霞ヶ浦の環境と自然の体験を通じ、マリンスポーツの普及と霞ヶ浦の活性化、ユニバーサルデザイン意識の育成を目指しており、



霞ヶ浦

当協会も共催しています。2022年は1月の「寒風大会」安全祈願を皮切りに、5月「子供の日大会」、7月「海の日大会」、10月「体育の日大会」と4回予定され、ハンザディンギーをはじめカヌー、SUP、カッターの体験、クルーザーヨット、モーターボートの乗船、水質調査船でプランクトンの採取や透明度の調査をしたりします。参加者も運営ボランティアも、障がいの有る無しや国籍に関わらず大人から子供まで誰でも一緒になって参加・運営しており、時には、車いすごと船に担ぎ入れたり、身体ごと抱え上げたりすることもあります。各々が参加しやすい方法でいろいろな体験に参加できるよう皆で協力し合っています。

このイベントを立ち上げた(夢実行人)秋元昭臣さん(前株式会社ラクスマリナー専務)と運営を引き継いだ北村博信さん(B&G土浦海洋クラブ会長)から、バリアフリーへの道筋やイベントの運営についてお話を伺いました。

秋元：マリナーのバリアフリーは、犬吠埼ホテルの客室増築がきっかけで始まり、7事業所のバリアフリー化を推進しました。土浦京成ホテル所属のラクスマリナー(旧京成マリナー)も対応することとなりましたが、今とは違い「バリアフリー」の言葉の説明が必要な時代で苦勞をしました。トイレが使えず隣の土浦京成ホテルまで行っていたヨットオーナーの内田さんや日本海洋レジャー安全・振興

協会の川崎さんなどからアドバイスをいただき、できることから始めました。しかし、ハードのバリアフリーだけでは誰でもがカヌー、ヨット、モーターボート等を楽しめない事もあり、バリアフリー勉強会の仲間と「マリンスポーツのバリアフリー化」に取り組みました。

まずは視覚障害の方。公共交通機関であるJR土浦駅からのアクセスですが、当時はスマホがない時代だったので駅員さんにも協力していただき「言葉マップ」で音声・点字案内を作成し、介助者無しでも来てもらえる工夫をしたり、触図の作成や小型ヨットの模型に触れてもらい説明しました。後には勉強会仲間が手話通訳試験に



親子3人で参加し、カヤックを体験



大会に参加して下さっている、ちょっと照れ屋な子供たち。船の操縦も上手でした



皆で協力し、車いすごと船内に乗船



片下肢は健常なので、乗船には補助なしでも大丈夫

合格し、ろう者対応も出来るようになりマリーナまでの看板の整備も行いました。

ホテル勉強会では社会福祉協議会とタイアップして各種障がい者に参加して頂き、マリーナ社員は研修会に参加して介助のノウハウを学び、講師と障がい者との交流を深めました。このようにして当事者の生の声を聞き改善することで、必要なものだけにお金をかけ安価にバリアフリー化を進めることができました。「困った事の解消策を仮に試して」「使って改良を重ね」「より良いものにしていく」お金の掛からないスパイラル方式は、平成15年度にバリアフリー推進功労者表彰内閣総理大臣賞を受賞し

ました。

誰でも楽しもう霞ヶ浦は、「マリンスポーツは誰でも楽しいよね。」の声から平成17年1月からスタートし、1月「安全祈願・寒風大会」、5月5日「こどもの日大会」、7月「海の日大会」、10月「体育の日大会」と年4回行うことになりました。昨年まではラクスマリーナが主催で行ってきましたが、現在は「B&G土浦海洋クラブ」が行いマリーナは共催でサポートしています。日本海洋レジャー安全・振興協会には当初より試験艇による乗船体験をしていただいております。土浦警察署の警備艇も参加して安全・安心を確保しています。

大会では勉強会仲間、障がいを持つボランティアさん達が受付や船の操縦を担当、免許をお持ちのボランティアさんはマリーナのフォークリフトや軽トラックを使い素早くカヌーや機材の運搬処理をしてくれます。また、マリーナは救助艇やモーターボート、ドラゴンボート、小型ヨット、カヌー等を提供し、クルーザーはオーナーさんの持ち込みでご協力頂き、参加船舶総数は40隻以上になり栈橋は賑わいで、固定栈橋のほか、浮栈橋やバリアフリー栈橋(水面からの高さが自由に代えられる栈橋)、幅20mのスロープ、クレーン岸壁を使用し、やりくりをしています。障がい者の乗降には沢山の手が集まりそれが実習の場にもなってスキルアップに繋がっています。

北村：秋元さんと出会ったのは平成15年位です。私が関西にいた時に障害者カヌーの活動に参加しており、「水上では車いすユーザーでもバリアフリーになる」ということをお話したときに、誰でも乗れるヨット「アクセスディンギー」と一緒にカヌーの体験会をやったら霞ヶ浦を誰もが楽しめるのではないかと、ということで話がトントン拍子に進んでいきました。平成17年にアクセスディンギー 2隻、カヌーは個人の持ち込み3艇で「誰でも楽しもう霞ヶ浦」が始まりました。開催するにつれ、多くの方にサポート頂き、カヌーをはじめ機材が増え、「誰でも楽しもう霞ヶ浦」は障がいの有無、国籍、年齢に関係なく大勢の方が参加するイベントになってきました。参加者もお客さんではなく、スタッフと一緒に、皆で水上レクリエーションを楽しむ、そんな会になってきている、と思っています。

今までは年4回の開催になっていますが、もっと頻繁にカヌーやヨットを楽しみたい! という方もいらっしゃいますので、令和4年より月に1回は定期的に練習できる場を用意し、一般の参加者がスタッフ・指導者としてステップ



クルーザーヨットで霞ヶ浦をゆったり帆走

アップしていくようなことができないかと取り組んでいます。是非「カヌーやヨットを(お安く)体験したい」という方や、「障がい者ボランティアをやってみよう」という方、いろんな思いがあると思いますが、ぜひ一度「誰でも楽しもう霞ヶ浦」や「B&G土浦海洋クラブ」の活動に参加頂き、皆で水上レクリエーションを楽しむことができればと思います。

また、霞ヶ浦から飛び出して川下りや海での体験もやっていきたいと思っています。非日常的なヨット・カヌーという遊びを「誰でも」楽しめるようにしていけるような場を作って行きたいと考えています。

*

最後に「誰でも楽しもう霞ヶ浦」のコンセプトは、『国籍・年齢・性別・障がいの有無に関わらず、スタッフや参加者がお互いに助け合い安全に楽しくマリンスポーツ体験を行うこと』です。スタッフの方々は、さまざまなノウハウの蓄積により、居心地良く、より多くの体験して頂けるよう「声掛け」「目配り」「気配り」し、要請があれば即座に対応して下さっています。新型コロナの影響も乗り越え令和4年1月には16年目の「第68回寒風大会」、5月5日「子供の日大会」を行い、6月4日には障害者カヌー「パラマウントカヌー in 茨城」、7月10日「第70回海の日大会」、10月9日「第71回体育の日大会」が予定されています。ご都合許せば、ぜひ茫洋とした広い霞ヶ浦でのイベントにご参加ください。

霞ヶ浦温泉

地下 700m、阿武隈山脈南端の黒御影石の岩盤層から湧き出る霞ヶ浦温泉。様々な相乗効能にご期待下さい。

泉質：ナトリウム、カルシウム、塩化物含有泉(温泉成分は基準値の1.4倍と高濃度)

一般適応症：神経痛、筋肉痛、関節痛、五十肩、関節のこわばり、うちみ、くじき、慢性消化器病、痔疾、冷え性、病後回復期、健康増進

泉質別適応症：きりきず・やけど・慢性皮膚疾患・虚弱体質・慢性婦人病など。

販売価格：20リットルあたり100円。ご希望のお客様には事務所にて専用ポリ容器700円も販売も致しています。

イベントや施設利用等のお問い合わせ

ラクスマリーナ
茨城県土浦市川口2-13-6 電話：029-822-2437





横浪半島

リアス式海岸の横浪半島は、海からこそそのダイナミックな景観が100%堪能できる。甲斐の西にあるこの入り江は、まさにフネでしか行けない絶好のアンカリングスポットだ



須崎湾を抜け横浪半島へ 大迫力の自然美に圧倒される

須崎

ヨシノマリーナがある須崎湾は、四国の南端である足摺岬と室戸岬を結ぶ線の北側をすべて含む大きな土佐湾のほぼ中央に位置する、土佐湾随一の天然の良港だ。湾奥部は狭長で、シーバス(スズキ)やチヌ(クロダイ)などをターゲットとしたルアーフィッシングも盛ん。そして南東にはカンパチ養殖発祥の地である野見湾があり、変化に富むリアス式海岸一帯も含めて景勝が多く、須崎湾県立自然公園に指定されているなど、いかにも海からの景色に期待が持てそうなプロフィールだ。

美しく晴れ渡った春の朝、ヨシノマリーナを出港。やはりまだ少し肌寒



中ノ島大橋

中ノ島と須崎市の南をつなぐ中ノ島大橋。ヨシノマリーナを出港して橋の下をくぐると横浪半島への近道になる



いが気分は爽快、フネは力強く湾口へ向かって進んでいく。右手に見える角谷岬を過ぎたあたりで南東方向へ舵を切り、まずは最初のビューポイントである戸島、中ノ島、神島を目指す。

ちなみに須崎沖は、夏はキハダマ

グロやイシダイ、冬はグレ(メジナ)やチヌなど、豊富な魚種の釣りを楽しむことができる。年間通じて水温が高いのが特徴で、タイラバなどでの船釣りが盛り上がっているだけでなく、タイミングが良いと、イルカやクジラと遭遇することもあるそう



とおる魔

中ノ島と神島の間にある、通称「とおる魔」。岩場の間であるため、慣れない人は通航をためらうが、漁師や地元のボートオーナーは普通に航行していく

戸島

野見湾の湾口に位置する戸島。定期船などはないが、上陸することは可能。島には自動販売機やお店はなく、郵便屋さんも船でやってくる



四国の南の先端、足摺岬と室戸岬の内側、湾口距離130キロ、奥行60キロの大きな土佐湾の一番奥に位置する横浪半島。太平洋の一部だが、晴れの日が続いていたこともあり、穏やかな海面を気持ちよく航行することができた



太平洋を東の方角に望む安和海岸は朝日の撮影に適したスポット。これは日の出時刻30分前の景色。夜は明けきっていないが、薄いオレンジ色の太陽の光が東の空にすでに見えている



鍋焼きラーメンのがろ〜

須崎の名物料理、鍋焼きラーメンは、時間がたっても冷めないように土鍋で供される。「がろ〜」は1976年に喫茶店として創業し、鍋焼きラーメンが看板メニューだったが、現在では鍋焼きラーメン専門店として人気を博している。ていねいに処理した親鳥と数種類の野菜、魚介を加えた天然のだしがおいしさの秘訣(ひけつ)。鍋焼きラーメン(おや鳥)は780円
 ■鍋焼きラーメンのがろ〜 TEL: 0889-42-3222



ヨシノマリーナ

住所: 高知県須崎市多ノ郷乙108-1
 TEL: 0889-43-2828
<https://yoshinomarina.kochi.jp/>
 [アクセス]
 クルマ: 高知自動車道須崎ICから10分
 電車: 土讃線須崎駅からクルマで10分
 バス: 須崎市営バス「串ノ浦」バス停すぐ



安和駅

JR土讃線の安和駅はすぐ目の前が海で、ポスターに使用されるほどフォトジェニックな場所。朝日を浴び、海だけでなく駅も輝いて見えた。上下線ともに一日5本のみの無人駅

そうだ山温泉 和

住所: 高知県須崎市桑田山乙1122
 TEL: 0120-1-41268 (いちばんのよいふろや)
<http://sondayama.com/>
 [アクセス]
 クルマ: 高知道須崎東ICから6分
 電車: 土讃線吾桑駅からクルマで5分





日間賀島

日間賀島には西と東にフェリー乗り場が、北側に大きな漁港がある。港内はフェリーの発着や漁船専用の岸壁になっているところがあるため、プレジャーボートで行く場合は停泊できる場所を事前確認する必要がある

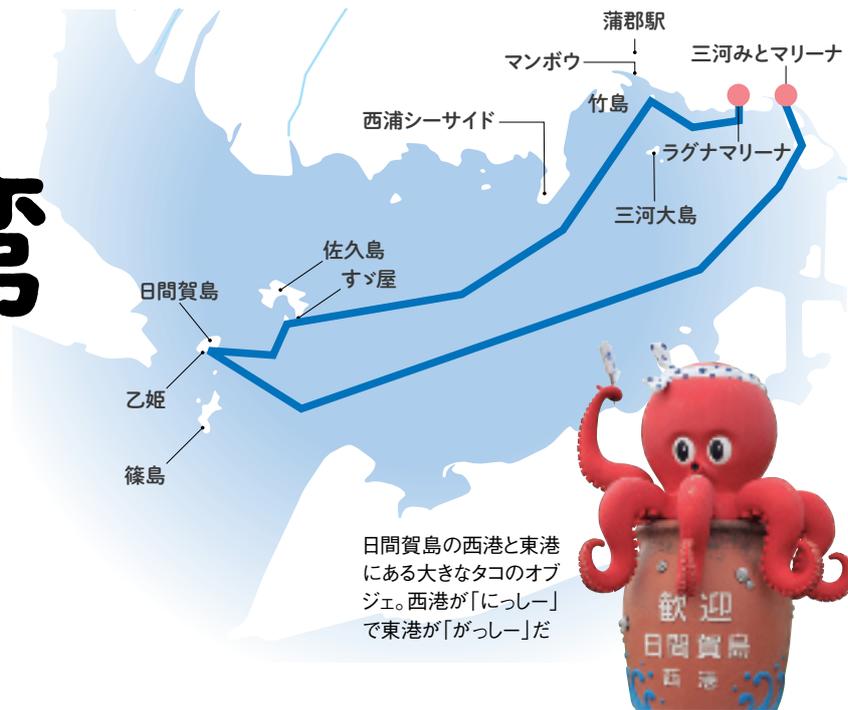


穏やかな内湾に
美しい島々を訪れる

三河湾

愛知県の三河湾は、知多半島と渥美半島に囲まれた、面積約600平方キロメートルの波静かな内湾だ。有人・無人の島が15以上あり、中でも佐久島、日間賀島、篠島が有名で、“三河湾三島”と称されている。今回の出発地点である、がまごおり海の駅(ラグナマリーナ)は、約20隻収容可能なビジター桟橋(要事前連絡)を擁し、マリーナ内の航路も広くて係留しやすく、近隣にはショッピングモールや遊園地などもあるので、クルージングの目的地としても魅力的だ。

ラグナマリーナを出て南西方向へ航走すると、三河大島が見える。無人島だが夏限定で海の家が営業さ



日間賀島の西港と東港にある大きなタコのオブジェ。西港が「にっしー」で東港が「がっしー」だ

れ、渡船はもとよりマイボートでの上陸も可能で、マリンスポーツや海水浴を楽しむことができるおすすめスポットの一つだ。さらに進むと現れる西浦半島には、みかわにしうら海の駅(西浦シーサイド)がある。

佐久島と日間賀島の間には浅瀬が多いので、気を付けるべきところ。佐久島の東港を出て、南方向へ回り

込む形で日間賀島西港を目指す。

島民の8割が漁業に従事しているほど漁業が盛んな日間賀島は魚介類の宝庫。年間通じて水揚げされる良質なタコが特に有名だが、冬から春のトラフグ、夏のハモなど、季節限定の魚も絶品だ。



沖合3キロに浮かぶ無人島、三河大島は、夏場には海水浴の人気スポットとなる。蒲郡観光汽船による定期船のほか、レンタル艇やマイボートでも上陸できる



佐久島の東にある港には、プレジャーボート用の岸壁があり、モーターボートやセールボートでの来島を歓迎している。なお、干潮時には岸壁が高くなるので注意が必要

日間賀島の西側にある駐在所の建物はタコの形。ちなみに島内に信号機はたった1つ、島民の足は原付バイク



すずや

佐久島の東港から歩いて5分のところにある「すずや」は、島の名物でもある大アサリ井発祥の店。大アサリ井(800円)。大アサリのフライを玉子でとじ、甘い自家製タレで味付けしたもの。

■すずや TEL: 056-379-1044 (不定休)



料理旅館 乙姫

住所：愛知県知多郡南知多町日間賀島西港
※ボートは栈橋に係泊が可能(要事前連絡)



ラグナマリーナ(がまごおり海の駅)

住所：愛知県蒲郡市海陽町2丁目1番地
TEL: 0533-58-2950

<https://www.lagunamarina.co.jp/>
[アクセス]

クルマ：東名高速道路音羽蒲郡ICから20分

電車：JR東海道本線蒲郡駅からクルマで14分

バス：「ラグーナ蒲郡」バス停から徒歩5分



三河みとマリーナ

住所：愛知県豊川市御津町御幸浜1-1-21
TEL: 0533-76-3100

<https://www.mikawamito-marina.com/>
[アクセス]

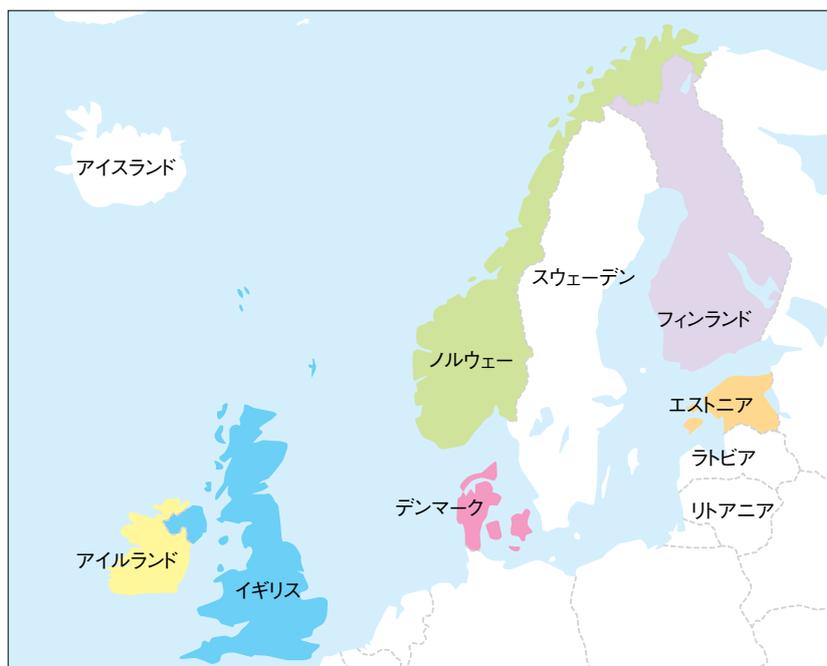
クルマ：東名高速道路豊川ICから約15キロ

ヨーロッパには免許制度がないの？ 世界の小型船舶免許事情⑧

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

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

第1回から第6回は、アメリカ合衆国での小型船舶の免許事情について紹介しましたが、今回は、ヨーロッパの6か国、英国、アイルランド、ノルウェー、フィンランド、エストニア、デンマークの内容について紹介します。



国名	条件の有無	内容等
英国	有	免許制度はありませんが、進水許可の条件として、管理当局による能力証明書が必要となります。
アイルランド	無	免許制度はありません。
ノルウェー	有	全長5mを超えるすべてのボートには免許が必要です。
フィンランド	有	免許制度はありませんが、登録されたボート(ヨット、モーターボート、水上オートバイ)の操縦者は、15歳以上である必要があります。
エストニア	有	運輸局によりSkippers Certificatesが発行されます。また、運輸局によって登録されるレクリエーション用のウオータークラフト(水上オートバイ及び2.4m～24mのレクリエーションクラフト)は、登録前に、管理当局による事前登録検査に合格する必要があります。
デンマーク	有	滑走型パワーボート、18kW/ 25 HPを超えるエンジンを搭載したボート、15mを超える長さのボートを操縦するには、16歳以上かつ免許が必要となります。その他、免許が義務付けられているすべてのボート及び水上オートバイを操縦する際、血中アルコール濃度が基準値を超える場合は、操船及びその他の作業を行うことは禁止となります。

(出典：Regulatory Reference Guide | ICOMIA)

安全事業部

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



DAN JAPAN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(2022年8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	
救護者費用	100万円	600万円
治療費用		400万円
携行品損害	10万円	

☑ DAN 業務中プラン保険 (会員向け業務用傷害保険)

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

☑ DAN ダイバープラス保険 (傷害補償特約付団体総合生活補償保険)

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

☑ ワールドワイドサポート

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

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

安全情報提供サービス

☑ 潜水事故緊急ハンドブック

入会時に、潜水事故に関する応急処置の方法や症状など

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

各種講習会・セミナーと、報告書『潜水事故の分析』

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

また、毎年のダイビング事故に関する報告書として『潜水事故の分析』を作成しています。

会報誌「Alert Diver」

年4回発行される会員様限定のウェブマガジンです。潜水医学を基にした安全潜水の情報や、各国DANの調査および研究報告など、DAN会員の皆様にとって役に立つ情報を提供します。

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



Case 1 残圧が少なくなり、水面移動中にパニック

概要:

事故者は、ショップツアーに友人とともに参加。通常のダイビングを行ったのち、残圧が少なくなったことから水面に浮上しました。レギュレーターを使用して水面移動によりビーチへ向かっている際に波を浴びてパニックになり、レギュレーターを口から外したことから、インストラクターはレギュレーターを啜えさせました。しかし、再度レギュレーターを口から外し、海水を誤飲しました。その後、意識不明の状態ですぐに陸上まで曳航後、救急隊によって病院に搬送されました。

「パニック」という事例は、ツアーに限らず講習や体験ダイビング中においても起こりうることです。水は本来人類が生存できない環境であるため、本能的に不安を感じてしまいます。また、水面から陸上を見ると、実際より遠く感じることから、事故者の不安感がさらに増幅したことが原因となったのかもしれませんが。

分析:

一般的に、波がありスノーケルで呼吸することが困難な場合であっても、レギュレーターで呼吸すれば普通は問題がないはずですが、本辞令では、残圧が少なくなって浮上したことから、エアがなくなる不安感も相俟ってパニックに至ったためレギュレーターを加えていることができなくなったと考えられます。

ダイビングでは、場合によって水面移動をせざるを得ない状況が発生します。比較的静穏な水面であればスノーケルで移動できますが、今回のように波がある場合には、レギュレーターでの呼吸が必要になる場合も。したがって、ダイビング終了後にある程度残圧を確保しておく必要があることを留意してください。

水中あるいは水面での活動を行うダイバーには「高度な水慣れ」が必要であり、また、精神的に落ち着いた状態でダイビングしなければ、ちょっとしたトラブルがパニックを誘発することになります。日頃から、自分の能力を過信することなく、余裕をもった計画に基づいたダイビングの実施に心掛けてください。

Case 2 ダイビング中に病気を発症した

概要:

事故者(50歳代)は、ショップ主催のツアーに参加し、当日、3回目のダイビングで事故に見舞われました。その3回目のダイビング中、ガイドとともに安全停止を行い、浮上するまでは順調でしたが、水面に浮上する直前に事故者のレギュレーターが口から外れていることにガイドが気づきました。

事故者の意識はなく、直ちに船上に引き上げ、CPRおよびAED等のファーストエイドを実施しつつ搬送し、救急隊に引き継ぎました。その後、死亡が確認され検視の結果、死因は心筋梗塞であることが判明。なお、器材、残圧とも異常はありませんでした。

分析:

ダイビングでの運動負荷量(一般的に6METs程度での継続的運動ができる能力が必要とされています)はそれほど高くありませんが、海況によっては、一時的に強い負荷がかかる場合もあります。この事故者の場合、基礎疾患の有無については確認できませんが、この日のダイビングの負荷量に耐えられず、心筋梗塞を誘発した可能性が考えられます。いずれにしても中高年ダイバーにとって、自身の健康状態に気を配ることが必要であることを強く示唆する事例ではないでしょうか。

DAN JAPAN Activity Report 2021

2021年度DAN JAPAN活動報告

● DAN会員

【世界のDAN会員数】

40 万ダイバー以上



DAN JAPAN会員数

8,334名



【会員男女比率】

男性：61.0%
女性：39.0%

【会員平均年齢】

男性：52.99才
女性：51.18才

52.3才

● 医療関連・安全情報提供：

【Alert Diver】



4 回/年
Web板会報誌：
最新の医学・
安全情報を配信

【海洋レジャー】
協会の活動報告

1 回/年

● DAN医療関連サービス提供実績：



緊急ホットライン

38 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）

20 件/年

メール・電話などで受付
潜水専門医によるアドバイス・病院情報



再圧治療費補助

12 件/年

発症から2週間以内の再圧治療費を補助
一般・インストラクター会員対象



会員からの事故報告

31 件/年

レジャーダイビング中の「急激かつ偶然な
外来の事故」を補償

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

釣人へのお願い!

30kg未満は
リリース!



30kg以上は報告!
キープは1人1日
1尾まで!

小型魚を保護しましょう!

釣果を教えてください!
(リリースしたものは報告義務なし)

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リリースしてください。

30キログラム以上のクロマグロが釣れた場合は、重量、採捕した海域などを水産庁に報告してください。時期ごとに採捕数量を管理し、数量が多い場合は採捕禁止期間を設けます。

資源状況が悪化しているクロマグロの資源管理のため、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っています。

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、
釣行前には必ず採捕禁止期間ではないことを確認してください。



救助事業部

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



Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.14 小浜マリーナ



日本海では珍しく冬季も荒れることの少ない小浜湾に面した小浜マリーナ。湾内でも釣りができるため、近年ではお客の要望に応じ、冬場用の小型栈橋も用意しているという

小浜湾は、複雑に入り組んだリアス式海岸で形成される若狭湾のほぼ中央に位置する支湾。左右から防波堤のように延びた半島により、冬季にも湾内は荒れにくい天然の良港で、北前船の停泊地であったほか、水揚げされた魚介類はいわゆる“鯖街道”を通じ京都へ運ばれたように、歴史的にも海の幸に恵まれた地として知られている。

同湾の東側にある小浜マリーナは

1975年開業という老舗だ。預かるボートはすべて陸置き保管で約150艇。保管艇のオーナーは大半が県外在住者で占められるというユニークなマリーナだ。ちなみに以前は関西方面からのお客がほとんどだったが、舞鶴若狭自動車道が整備されると、愛知や岐阜など中部地方からの来訪者が増加したという。

いずれにしても他県から時間をかけても訪れる価値のある、特にボートアン

グラーには魅力的なフィールドなのだ。なにしろ釣り場が近い。小浜湾内でも蒼島や冠者島(児島)などポイントには事欠かず、30～40分も走り若狭湾に出れば“若狭グジ”で知られるアマダイや、“若狭モンスター”と称される大型マダイなど釣りメニューも豊富だ。

遠出をせずに釣れることもあり小浜マリーナに保管されるボートは21～25フィートの小型艇が主体となるが、もちろん海が荒れないわけではない。



クラブハウスの横にはバーベキューテラスが設けられていて、ボーターの憩いのスペースとなっている



コロナ対策でアクリル板を設置された受け付け。BANの意義や海上保安庁との救助との違いなどを説明する『緊急事態が起こった時』というパンフレットを作り配布している

Rescue Boats



(OMRC) (ヤマハFC-26)

ちなみに船名はObama Marina ResCueの略



ボートオーナーが自由に使用できる休憩室には水道、シンク、IHコンロ、冷蔵庫、電子レンジなど備えられている



二代目社長の森松也寸志さん・成美さん夫妻。家族経営のアットホームな雰囲気も同マリーナの魅力となっている

日本海なので冬場は季節風の影響をもろに受けるため出航できない日が多く、いつもは静かな小浜湾内でも南風が吹くと沖へ向けて白波が立つこともある。また変化に富んだ風光明媚な海岸線だけに、岸近くには暗礁も多い。

小浜マリーナでは、そうしたボートイングにはつきものといえるリスクへの対策として、BANを非常に有効なシステムとして捉えている。現在、同マリーナのお客のなかでBAN会員は100名

程度。さらに10数名が保険加入者で、残りはあまり稼働していないフネだという。

「できればお客さま全員にBANに入っていただきたいとは考えていますが、うちではきちんと整備をして、発航前点検を実践する方であれば、あえて入会をおすすめしていません。海に出るからにはそこを最優先していただきたいし、『BANがあるから大丈夫だ』と油断して欲しくないですからね」

そう説明するのはマリーナ代表の森松也寸志さん。要請があればもちろんBAN未加入のお客でも救助には向かう。ちなみに同マリーナのBANレスキューステーションとしての出動は年間を通して4件ほどだが、あくまでも理想は出動ゼロ。きちんと準備をしたうえで起こった不可抗力のトラブルのためにBANがある。安全意識の高さを物語る森松さんの言葉である。

Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.15 マリーナ博多



福岡市港湾部のシンボルともいえる荒津大橋が真上を通っているマリーナ博多。福岡市のど真ん中というロケーションが魅力

マリーナ博多は福岡市港湾部のど真ん中、博多湾湾奥のほぼ中央にあるマリーナだ。全て陸置き保管の約60艇のオーナーは、大半が福岡市内および福岡県内在住で、北九州市や大分市など近隣の在住者が混じるといって地元密着型の老舗だ。そしてお客の目的はほぼ100%が釣り。

マリーナが面する博多湾、その沖に広がる玄界灘は、そうした釣り好きのボーターの期待に十分に答えるポテ

ンシャルを持つ海だ。その源泉は黒潮の分流と東シナ海の暖かい海水が混じり合う対馬暖流。暖流は南西の海から大量のプランクトンを運んでくる。必然的にプランクトンを餌とする小型魚、さらにはそれを狙う大型魚が集まる好漁場となる。ことに壱岐と対馬の間にある天然の瀬『七里ヶ曾根』は、マダイや根魚、そしてヒラマサ、クロマグロ、カジキまで大物釣りの特級ポイントとして全国的に有名な漁場だ。

一方で豊饒の海は、波の荒さでもよく知られる玄界灘。加えて沿岸の博多湾周辺には浅瀬が多く、航路の設定された大型船も行き交うふくそう海域でもあり、プレジャーボートにはそれなりのリスクが伴うエリアでもある。

山口県南西部から福岡県、佐賀県の日本海側沿岸、および長崎県壱岐島周辺の海域を対象に、九州BANのサービスが始まったのは2018年春のこと。従ってマリーナ博多のBANレス



保管するボート約60艇はすべて陸置き。博多湾周辺で手軽に釣りを楽しむ小型艇、七里ヶ曽根などで大物を狙う中・大型艇が混在する



メンテナンス設備も完備。マリナー会員のボートだけでなく、外部からの修理依頼にも応じる

Rescue Boats



〈マリナー博多〉(日産ジョيوفィッシャー 750)

130馬力搭載の船外機仕様だが、小回りもききレスキューでは大活躍



営業部次長の重松伸司さん(右から3人目)はじめ、この日勤務していたスタッフ。レスキュー要員は常に3人は常駐する



マリナー博多の受け付けロビー。同マリナーはボート免許教室も併設する地元密着型のマリナーだ

キューステーションとしての活動もまだ4年ほどということになるが、創業約40年の老舗である同マリナーのレスキュー経験は豊富だ。

「当マリナーのお客さまは大物狙いで遠征される方、小型ボートで博多湾周辺で釣る方どちらもいらっしゃいますが、いずれもトラブルの要因としては、ロープ巻きやガス欠、スロトルのワイヤー切れ、バッテリー上がりといったわりと単純なことが多いですね」

そう説明してくれるのは重松伸司営業部次長。博多湾周辺には潮の満ち引きに風波が重なり三角波が立つ難所もあり、曳航では二次被害にも十分に気を遣う必要があるとのこと。ただ同マリナーのレスキュー要員はベテラン揃いで頼もしい。出動できる6名のうちローテーションで常時3名が出勤。救助要請があれば2人が出動する体制となっている。

「お客さまから要請があれば、マリ-

ナーは救助に向かいます。それ自体は以前と変わりませんが、せっかく会費さえ払えば、いざという時の曳航費用の心配の要らないBANというシステムがあるのだから、皆さん活用していただきたいですね」

やはり玄界灘は波の荒い海であり、BAN会員なら万が一の際も躊躇無く助けを呼べる。ほんの少しの逡巡が重大な結果となることもあると強調する重松さんだった。

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 暗礁抵触 推進力喪失

二面島灯台

[船種] MB [所要時間] 30分

香川県二面島灯台から140° 約0.2マイルの海上

[処置概要] ■06:35 瀬戸内係留会員艇MB~ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害(暗礁に接触)により、救助を求めてきた。■06:42 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。■06:44 該船に救助船手配済みを連絡。■06:45 RS所有救助船が、係留地から出動。■07:05 該船と会合、曳航準備。■07:10 会員艇係留地に向け、曳航開始。■08:45 会員艇係留地着、救助完了。■09:10 RS救助船、係留地帰着。(救助料: 114,400円 BAN会員のため無料)

No. ② 舵故障 油圧シリンダーに不具合

尾張野島灯台

[船種] MB [所要時間] 80分

愛知県尾張野島灯台から192° 約1マイルの海上

[処置概要] ■06:50 中部係留会員艇MB~ROCへ、上記位置付近にて、舵故障(油圧シリンダー不具合)により航行不能となり、救助を求めてきた。■07:03 中部所在RSに救助出動を依頼。同社了承。■07:12 該船に救助船手配済みを連絡。■07:30 RS所有救助船が、係留地から出動。■08:10 救助船から、該船と会合、警戒監視しつつ舵取り装置の点検指導に当たる旨の連絡あり。ROC了承。■08:50 救助船から、舵取り装置が復旧しないため、会員艇係留地に向け曳航する旨の連絡あり。ROC了承。■12:45 会員艇係留地着、救助完了。■14:00 救助船係留地帰着。(救助料: 165,550円 BAN会員のため無料)

No. ③ プロペラ脱落

上島灯台

[船種] MB [所要時間] 164分

兵庫県上島灯台から151° 約6.6マイルの海上

[処置概要] ■08:56 関西係留会員艇MB~ROCへ、上記位置付近にて推進器障害(プロペラ脱落)により、航行不能となり救助を求めてきた。■09:30 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。■09:32 該船に救助船手配済みを連絡。■10:30 RS所有救助船が、係留地から出動。■11:40 該船と会合、曳航準備。■11:45 会員艇係留ポートパーク向け曳航開始。■13:15 ポートパーク着、救助完了。■14:30 救助船、係留地帰着。(救助料: 123,200円 BAN会員のため無料)

No. ④ 大型ヨット 舵作動せず 2隻救助船出動

木更津港防波堤西灯台

[船種] CY [所要時間] 120分

千葉県木更津港防波堤西灯台から325°約3.5マイルの海上

[処置概要] ■09:00 関東係留会員艇CY~ROCへ、上記位置付近にて舵故障(舵に浮流ロープを絡める)により航行不能となり、救助を求めてきた。■09:10 関東所在RSに救助出動依頼、同社了承。■09:30 該船に救助船手配済みを連絡。■10:00 RS所有救助船1号が、係留地から出動。■11:00 該船と会合、曳航準備。■11:20 会員艇係留地に向け曳航開始。■11:35 RSから該船の入港に際し、運河内狭隘のため曳航補助として別の救助船2号を出動させる旨の連絡あり。ROC了承。■12:40 RS所有救助船2号が、係留地から出動。■13:10 救助船2号が該船及び救助船1号と会合、曳航補助準備。■13:20 救助船2号の曳航補助の基、救助船1号が引き続き会員艇係留地に向け曳航再開。■14:00 会員艇、救助船1号、2号ともに係留地着、救助完了。(救助料: 392,700円 BAN会員のため無料)

No. ⑤ スタンチューブから浸水

初島灯台

[船種] CY [所要時間] 45分

静岡県初島灯台から224° 約1.4マイルの海上

[処置概要] ■09:10 関東所在の会員艇係留マリナー~ROCへ、会員艇が初島南西沖にて浸水(スタンチューブから漏水)により航行困難となり救助を求めてきた旨と救助船出動の準備が整っている旨連絡あり。ROC救助出動を依頼、同社了承。■09:20 該船に状況確認及び救助船手配済みを連絡。■09:40 RS所有救助船が係留地から出動。■09:55 救助船から、該船と会合、警戒監視しつつ該船スタンチューブの止水指導にあたる旨連絡あり、ROC了承。■11:00 救助船から、該船スタンチューブからの漏水は止水でき、該船自力航行可能となったが船長からの要望により警戒伴走にて会員艇係留マリナーに向かう旨連絡あり。ROC了承。■11:40 会員艇、救助艇ともに係留地着、救助完了。(救助料: 62,150円 BAN会員のため無料)

No. ⑥ 岩礁抵触

畑港西防波堤灯台

[船種] MB [所要時間] 74分

広島県畑港西防波堤灯台から227° 約1.8マイルの海上

[処置概要] ■11:16 瀬戸内係留会員艇MB~ROCへ、上記位置付近にて、推進器障害(岩礁に抵触)により、航行不能となり救助を求めてきた。なお、修理のため修理業者所在マリナーへの曳航を希望。ROC了承。■11:25 修理業者所在マリナーに該船の受入れ及び救助出動を依頼、同社了承。■11:30 該船に救助船手配済みを連絡。■11:45 RS所有救助船が、係留地から出動。■12:30 該船と会合、曳航準備。■12:35 修理業者所在マリナーに向け、曳航開始。■14:15 マリナー着、救助完了。(救助料: 136,400円 BAN会員のため無料)

No. 7 オイルキャップ脱落 オイル漏れ

伊良湖岬灯台

[船種] MB [所要時間] 94分

愛知県伊良湖岬灯台から291° 約0.6マイルの海上

[処置概要] ■12:26 中部所在会員艇係留マリーナ～ROCへ、同マリーナ所属艇MBが上記位置付近にて機関オーバーヒート(オイルキャップ脱落によるオイル漏れ)のため航行不能となり投錨のうえ救助を求めてきた旨及び救助船の出動準備が整っているとの連絡あり。ROC救助出動を依頼。同社了承。 ■12:30 該船に状況を確認および救助船手配済みを連絡。 ■12:38 会員艇係留マリーナのRS所有救助船が同マリーナから出動。 ■14:00 該船と会合、曳航準備。 ■14:03 曳航開始、会員艇係留マリーナへ向かう。 ■17:25 会員艇及び救助艇ともにマリーナ着、救助完了。(救助料: 250,800円 BAN会員のため無料)

No. 8 2RSによる救助 燃料系等にエア混入

船形平島灯台

[船種] CY [所要時間] 85分

千葉県船形平島灯台から230° 約0.5マイルの海上

[処置概要] ■12:45 関東所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて機関故障(燃料系等にエア混入)により航行不能となり救助を求めてきた。 ■13:05 関東所在RSに救助出動を依頼。同社了承。 ■13:06 該船に救助船手配済みを連絡。 ■13:08 会員艇修理のため修理業者所在マリーナに該船修理の受入れと港口からの曳航を依頼、同社了承。 ■14:00 RS所有救助船が係留地から出動。 ■14:10 救助船が該船と会合、曳航準備。 ■14:20 救助船が修理業者所在マリーナ向け曳航開始。 ■17:00 救助船がマリーナ沖着(35-14.0096 N, 139-44.4775 E) ■17:10 二次曳航のため修理業者所在マリーナから救助船が出動。 ■17:15 修理業者所在マリーナ救助船が、一次曳航救助船と会合、引継ぎの曳航準備。 ■17:19 一次曳航救助船から、該船の曳航を二次曳航救助船に引き継ぎ母港向け帰投する旨連絡あり。ROC了承。 ■17:20 二次曳航救助船がマリーナに向け曳航開始。 ■17:40 二次曳航救助船がマリーナ着、救助完了。 ■19:25 一次曳航救助船が係留港帰着。(救助料: 315,150円 BAN会員のため無料)

No. 9 Vベルト破断

地ノ島灯台

[船種] MB [所要時間] 96分

和歌山県地ノ島灯台299° 約1.6マイルの海上

[処置概要] ■13:44 関西会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障(海水ポンプベルト破断)により航行不能となり救助を求めてきた。 ■14:10 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■14:12 該船に救助船手配済みを連絡。 ■14:28 RS所有救助船が係留地から出動。 ■15:20 該船と会合、曳航準備。 ■15:30 会員が希望する曳航先に向け曳航開始。 ■17:40 希望地着、救助完了。 ■18:05 救助船、係留地帰着。(救助料: 173,250円 BAN会員のため無料)

No. 10 燃料管詰まり

安乗埼灯台

[船種] MB [所要時間] 137分

三重県安乗埼灯台106° 約5.3マイルの海上

[処置概要] ■14:28 中部係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて機関故障(燃料管詰まり)により航行不能となり救助を求めてきた。なお、僚船にて神島方面に曳航してもらう旨の連絡あり。ROC了承。 ■15:28 中部所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■15:30 該船に救助船手配済みを連絡。 ■15:45 RS所有救助船が係留地から出動。 ■16:45 該船と会合、曳航準備。 ■16:50 会員艇係留地向け曳航開始 ■19:38 係留地着、救助完了。 ■20:15 救助船、係留地帰着。(救助料: 305,250円 BAN会員のため無料)

No. 11 カキ筏乗揚げ 乗員移送

音戸灯台

[船種] MB [所要時間] 98分

広島県音戸灯台から142° 約2.3マイルの海上

[処置概要] ■19:02 瀬戸内所在係留会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にてカキ筏に乗り揚げ航行不能となり、救助を求めてきた。なお海上保安庁への118番通報を指示した。 ■19:15 瀬戸内所在RSに状況確認及び救助出動を依頼、同社了承。 ■19:18 該船に救助船手配済みを連絡。 ■19:20 管轄管区海上保安本部運用司令センターへ、該船からの通報を確認、管轄の海上保安部が対応する旨の連絡あり。 ■19:45 RS所有救助船が、係留地から出動。 ■19:46 該船から、巡視艇が到着した旨の連絡あり。ROC了承。 ■20:40 救助船から該船と会合、該船はカキ筏に完全に乗り揚げられており、巡視艇が状況調査中の為、付近海域にて警戒監視にあたる旨の連絡あり。ROC了承。 ■21:20 救助船から、巡視艇より、本日該船の引き降ろし作業は実施せず該船の船固めのみ実施、該船乗員の陸上への移送は救助船にて実施するよう指示があり、該船船長が救助船に乗船したので巡視艇指示の港まで移送する旨の連絡あり。ROC了承。 ■21:58 巡視艇指定港着、救助完了。 ■23:06 救助船、係留地帰着。(救助料: 134,475円 BAN会員のため無料)

No. 12 油圧警告音吹鳴

姫島港A防波堤西灯台

[船種] CY [所要時間] 130分

大分県姫島港A防波堤西灯台から290° 約11マイルの海上

[処置概要] ■11:03 瀬戸内所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて風弱く機走中、オイルアラームが鳴動したため機関を停止、航行困難となり救助を求める。 ■11:18 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。 ■11:23 該船に救助船手配済みを連絡。 ■11:57 該船に、「洋上にて補給用オイルを手渡す。それでも復旧しない場合は港へ曳航し業者による点検を行う」旨を連絡。該船了承。 ■12:20 RS所有救助船が係留地から出動。 ■13:13 救助船から、該船と会合、警戒監視しつつオイル補給の指導に当たる旨の連絡あり。ROC了承。 ■13:32 救助船から、オイル補給中オイル漏れ箇所を発見、修理のため港へ向けて曳航を開始する旨の連絡あり。ROC了承。 ■15:00 業者所在港着、救助完了。 ■15:10 救助船、係留地帰着。(救助料: 113,300円 BAN会員のため無料)

次の世代にも美しい海をのこすために。 横浜ベイサイドマリーナの試みに学ぶ

公害汚染の次はプラスチック禍

1960年代から70年代、高度経済成長期も一段落したころに顕在化した公害は、大きな社会問題となった。東京湾などの大都市に面した海は、浄化機能を担っていた干潟が埋め立てによって消滅した。追い打ちをかけるように、工場や一般家庭からの排水で都市河川が汚染され、それがそのまま海の荒廃につながった。過去の公害を描いた映像で、茶色く濁った泡だらけの河川や海を見て、眉をしかめた経験のある人も多いだろう。

しかし、工場や生活排水が原因の汚染については排水の浄化規制が厳しくなったおかげで減少し、都会の河川や海は一見するとかなりきれいになった。川には魚が戻り、小さくなったとはいえ、都市に接する海の干潟では潮干狩りが楽しめるまでに環境は復活したのだ。ところが、ここへ来て新たな問題が立ち上がっている。プラスチックゴミによる海洋汚

染がそれだ。プラスチックは手軽で安価、耐久性に富んでいるため木や鉄などの素材を次々に代替していった。結果として我々の生活は衣服や生活雑貨、電化製品、自動車などありとあらゆる場面でプラスチックに囲まれるようになってしまった。それだけではない。安価なのをいいことに、プラスチックの多くは使い捨てられることが多く、これが環境汚染に直結したのだ。

生態系を脅かす マイクロプラスチック

廃棄されたプラスチックが最終的に行き着く先は海だ。WWF（世界自然保護基金）ジャパンのウェブサイトによれば、世界の海に流れたプラスチックゴミはすでに1億5000万トンに達し、さらに年間800万トンが新たに流入していると推定されている。これらのプラスチックゴミが魚や海鳥、ウ

海は全世界につながっている。なんの気なしに捨てたゴミが地球の裏側まで流れて、そこで固有の生物に危害を加えるかもしれない。まさに世界中が真剣に取り組むべき、今そこにある危機なのだ





東南アジアにあるビーチの様子。打ち上げられたゴミはその場所から出たものもちろんあるが、海流によって漂着したものも多い。美しい海岸線もこれだけゴミが多いと台無しだ



投棄された漁網を営巣のために集めているシロカツオドリ。これが絡んで動けなくなり、命を落とす鳥もいるという



カモメがついばんでいるのはプラスチック製の手袋。海鳥やウミガメにとってはエサのクラゲなどと間違えて食べてしまうことが多い

ミガメなどに巻き付いたり、誤食したりして害を与えていることはすでにご存じの通り。さらにはこれらのプラスチックが波にもまれたり、紫外線によって劣化して粉々になると、今度はマイクロプラスチックと呼ばれる5mm以下の破片になり、海洋生態系に取り込まれてさらなる害をなすという悪循環となっている。

YBMのスタッフは常にゴミに目を光らせる

横浜ベイサイドマリーナ(以下YBM)はこうした海洋浮遊プラスチックの問題に積極的に取り組んでいる。

「YBMに隣接するアウトレットには、訪れた人が海に親しむための場所があります。ところが風向きに関係か、ここは海面を漂うゴミの吹きだまりになりやすいんです。そこにマリーナから出たゴミが溜まればYBMとしての責任が問われます」と語るのは、YBMの代表取締役鈴木和宏さん。YBMは創立当初からゴミ問題への取り組みを積極的に行っており、毎週金曜日にはスタッフが総出で棧橋はじめマリーナ区画をくまなく掃除するのがルーティンとなっている。さらには月一回、周辺企業と協力して歩道などの清掃も実施。もちろんそれ以外の日常でも、スタッフは通常業務をこなしながら、ごく自然に落ちているゴミを片付けている。



上：樹脂製だが、耐候性・耐久性の高いドッグフェンダーを用いることで、発泡スチロールのフェンダーに比べてマイクロプラスチックを削減することができる
右：YBMではマリーナスタッフが常時マリーナ内のゴミを回収している。手にしているのは特製のゴミ回収ネットとキャスター付きバケツ



発泡スチロール製のフェンダーは紫外線や摩擦、衝撃に弱く耐久性が低い。マリーナの傍らでボロボロになっているのをよく見かけるが、これが海に流れ出すとマイクロプラスチックゴミとなる





真四角で平らなフォルムは、双胴のハルの間にゴミを入れるために導き出された形。電動ドライブのHARMOで音もなくマリーナ内に漂うゴミをキャッチする



操船にはスロットルとステアリングホイールの他、ジョイスティックでも行える。速度調節は5段階



リムドライブのHARMOは垂直の動力軸がないため、約70度の舵角がとれ、非常に小回りがきく

こうした行動を常に目にしている利用者も、スタッフ同様意識の高い人が多い。例えば、マリーナの栈橋に係留する際、オレンジ色のシートに包まれた発泡スチロール製のフェンダーを見たことがない人は本誌の読者にはいないだろう。あれは包んであるシート部分も中身の発泡スチロールも紫外線や摩擦によって劣化しやすく、粉々になって即「マイクロプラスチック」ゴミになってしまう。そこでYBMでは破損しにくい樹脂製のドッグフェンダーへの交換キャンペーンを開始、発泡スチロール製フェンダーは続々と樹脂製ドッグフェンダーに置き換えられているのだそう。利用者の一人はこう語る。

「バースの移動をきっかけにスタッフから提案されて樹脂製のフェンダーを新たに取り付けました。こちらの方が形もスマートだし環境にもいいので、コストはかかりますが即OKしました。利用者としては、こういうポジティブな提案をしてくれるスタッフがいるマリーナに置いて幸せですよ」

電動ドライブのゴミ回収船も登場

その他にもマリーナ内の海面を漂う浮遊物対策として、次世代操船システムHARMO搭載の回収船〈ベリッシモ〉が活躍中だ。

「従来からマリーナ内はエンジン付きの双胴船〈バックリン〉

でゴミ回収を行っていたのですが、せっかく環境にいい活動をしているのに、エンジン船ですから排気ガスと騒音が出ます。そこで排気ガスの出ない電動船がいいのではないかとヤマハ発動機さんに船をつくってもらいました」(鈴木さん)

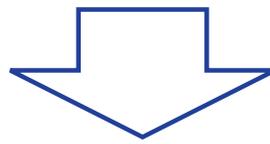
ちなみにHARMOとはヤマハ発動機が昨年9月に発表した電動モーターの推進器ユニットと制御系のユニットで構成されたシステムのこと。3.7kw(約9.9ps)の出力で双胴のボートをほとんど音もなく航行させる。これでマリーナ内を静かに行き来すれば、水面のゴミはほとんどキャッチできる。HARMOは浮遊物回収船の他、マリーナ内の遊覧航行船にも用いられている。マストが林立するマリーナは馴染みのない人にとっては、非日常の優雅な空間だ。そこを遊覧航行するのに排気ガスや騒音と無縁のHARMOはうってつけのシステムなのだ。

YBMのこうした活動は「マリーナ内から海へ流出するゴミをゼロに」というスローガンのもと進められている。日本でも有数の規模と設備、利用者数を誇るマリーナが積極的に環境美化の活動を行っていることは、非常に意義のあることであり、全国のマリーナがこれに倣って美化活動を行えば、マリーナを起点として人々の意識を変え、海がきれいになっていくかもしれない。

BANの会員番号が新しくなります

2023年4月から順次更新します

現在 例 0111234



「会員」番号 → 「会員艇」番号



今後 例 23537979

救助要請時におけるBANからのお願い

救助要請時	救助が必要になった時にご連絡下さい。 ●会員番号・会員氏名・船名・トラブルの状況・乗員数・危険の有無 ●現在位置の連絡(北緯○○度○○.○○○・東経○○○度○○.○○○) GPSまたはスマートフォン等で現在位置を確認の上、ご連絡下さい。 ※海上の状況により、投錨及び曳航ロープの準備をお願いする場合があります。
曳航開始時	曳航が開始された時にご連絡下さい。
入港時	目的地へ入港された時にご連絡下さい。

緊急用ダイヤル ☎ 0120-479-499 有料 070-7798-6845

会員艇番号
会員氏名
船名



会員証	
会員情報	会員艇番号
	会員氏名
	船名
<small>〈出航時の注意事項〉</small> <small>※出航時は必ず次の4つをご確認ください。</small> ① 救命胴衣の着用 ② 蓄電池容量の点検 ③ 燃料の確認 ④ 冷却水/バルブの開閉確認	
<small>一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会 救助事業部</small> BAN 一海のロードサービス <small>〒231-0005 横浜市中区本町4-43 A-PLACE馬車道9F</small> <small>TEL 045-212-9284 FAX 045-212-9343</small>	
<small>緊急用ダイヤル ☎ 0120-479-499 有料 070-7798-6845</small>	





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か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。



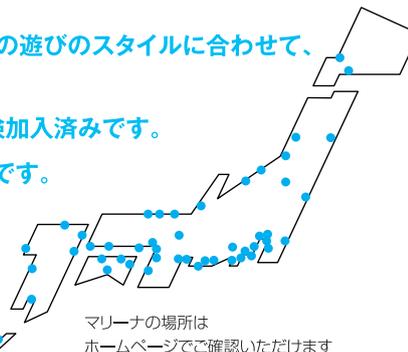
- 全国の海があなたのプレイフィールド。
- クルージングやウェイクボードなど、その日の遊びのスタイルに合わせて、約25モデルから選べるクラブ艇。
- クラブ艇は全艇GPS魚探装備(ボート)&保険加入済みです。
- シースタイルの加入にはボート免許が必要です。
免許不要のプランもあります。

日本全国約 **140**か所*

海外はタイ(バタヤ)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)~ *2022年5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

小型船舶免許の取得に同時 **W**入会プラン
マリンライフデビューを応援します!

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、シースタイルで使える電子クーポンをプレゼント!

シースタイルご入会の方は、**シースタイル電子クーポン 10,000円分**

シースタイルJETご入会の方は、**シースタイル電子クーポン 5,000円分**

電子クーポンは、クラブ艇のご予約時にお使いいただけます。他の入会特典やキャンペーンとの併用はできません。詳細は二次元コードを読み取り、ご確認ください。



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 インターネットで検索してください。

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。



ジャパンインターナショナル ボートショー2022

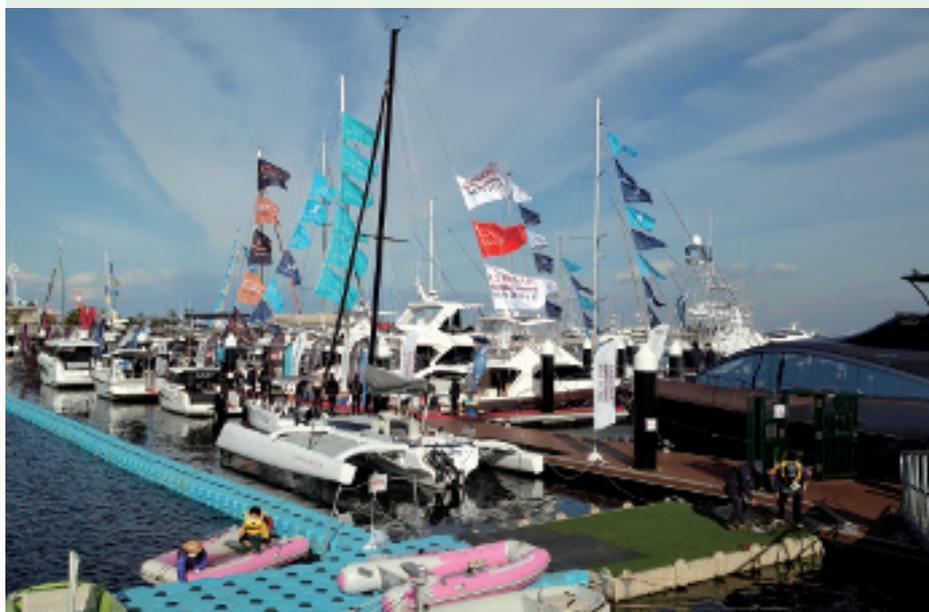
日本国内では最大級となるマリ
ンイベント「ジャパンインターナシ
ョナルボートショー2022」は、今年
で61回目を迎え、『海・ここが夢の
入り口…』をテーマに神奈川県横
浜市のパシフィコ横浜、横浜ベイ
サイドマリーナ、オンラインボート
ショー3会場にて実施されました。
リアル会場となったパシフィコ横
浜、横浜ベイサイドマリーナの来場

者数は、前年比202%、出展者数
は、前年比133%とコロナ禍にお
いて賑わいのあるイベントとなりま
した。

当協会は、パシフィコ横浜会場
にて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
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
ワークとの合同ブース内及びオン

ラインボートショーに出展し、協会
のスローガン「Have Fun and Be
Safe〈海を通じて心の豊かさを実
感できる未来を作り出す〉」を掲げ、
事業紹介とマリンレジャーの楽し
さを発信いたしました。

また、横浜ベイサイドマリーナに
おいては、免許艇2隻を使用した
有料体験乗船会を3日間実施し
41名の方に乗船いただきました。



横浜ベイサイドマリーナ会場でのフローティング展示風景とキッズ体験用栈橋(手前)



パシフィコ横浜会場での当協会ブース(10小
間合同ブース内)



横浜ベイサイドマリーナにて開催した免
許艇を使用した「船長にチャレンジ」実施風景

● ジャパンインターナショナルボートショー2022

主催：日本マリン事業協会関東支部 開催日：令和4年3月31日(木)～4月3日(日)

*オンラインボートショー 令和4年3月18日～8月31日

会場：パシフィコ横浜会場、横浜ベイサイドマリーナ会場、オンラインボートショー会場

横浜ボートフェア2021



ビジター栈橋にフローティング展示されたボート



当協会が実施した体験乗船会受付



体験乗船会に参加されたお客様(乗船者を一
家族に限定して実施)

横浜ボートフェア実行委員会主催にて開催の横浜ボートフェア2021が横浜ベイサイドマリーナにて開催され、隣接のアウトレットが新装オープンを迎えたこともあり3日間で約2,700名の方が来場されました。

当協会は、免許艇を使用した体験乗船会を実施するとともにテント出展にてマリレジャーの振興を目的に小型船舶操縦免許などの案内および海の駅の広報活動を実施しました。

コロナ禍での開催となりましたが、感染対策を徹底して行うことにより、来場された方も安心してフローティング展示艇をご覧になることができ、体験乗船を希望される方も多く、賑わいを見せていました。(体験乗船参加者数95名/3日間)

●横浜ボートフェア2021

主催：横浜ボートフェア実行委員会

開催日：令和3年10月22日(金)～24日(日)

会場：横浜ベイサイドマリーナ(栈橋およびプロムナード)



ようこそ! 海の駅

兵庫県・姫路市 ひめじきば海の駅

播磨灘の家島諸島や小豆島へのクルージングとともに、東へ走れば明石海峡から大阪湾、また淡路島、四国の鳴門海峡へと変化にとんだコースが楽しめます。また観光では世界文化遺産の「姫路城」も手軽に満喫できます。

「ひめじきば海の駅」に保管しているオーナーは、滋賀、大坂、京都方面の方が増えつつあり、その理由には高速道路が整備されたことや、保管料も割安になっているからといわれています。ここを拠点として家島諸島、小豆島、淡路島と手軽なクルージングコースが楽しめるほか、太公望には65cmのタイヤ、90cmのスズキなどが喜ばれています。海の駅スタッフは「この水域は播磨灘ですが、冬場は西から北、夏場は南風に要注意です。また底曳き船も多いですから、離れて走行することをお勧めします。加えて5月から6月にかけての霧は、川の水と海水の温度差で発生します、視界が500m前後になることもありますか注意して欲しいですね」と語る。観光で訪れて

みたいのが世界文化遺産の「姫路城」です。また、播磨を代表する祭りとして、姫路市白浜町の松原八幡神社の「灘のけんか祭り」も見逃せません。



おしゃれな雰囲気のクラブハウス入口



八家川河口に位置する海の駅全景



海の駅を出ると左手に見えてくる家島諸島の男鹿島



新鮮な海鮮料理が楽しめる男鹿島の中村荘



壮麗な城構えの「姫路城」
写真提供: 姫路市観光交流推進室



千年も続く豪壮な「灘のけんか祭り」。
毎年10月開催
写真提供: 姫路市観光交流推進室

[海の駅インフォメーション]

●ひめじきば海の駅(木場ヨットハーバー)

N 34° 46.360' E 134° 43.423'

〒672-8016 兵庫県姫路市木場1390-3

TEL:079-246-3928

<http://www.himeji-machishin.jp/sports/shisetsu/kibayh/>

E-mail:kibayh@himeji-machishin.jp

*お問い合わせはマリーナHPのお問合せフォームからご連絡下さい。

■営業時間:08:35~17:20

■定休日:火曜日(祝祭日の場合は翌日)、年末年始、(一財)姫路市まちづくり振興機構の指定した日

■ビジターパス:有(随時指定)

■利用制限:イベント等の実施日は利用不可の場合あり

■利用料金:1日につき船検長7.99mまで1,690円、8m~8.99mまで2,260円、9m~9.99mまで3,400円、10m以上4,530円

■アクセス:●車の場合:姫路バイパス姫路東ランプより南へ約3km、駐車場約50台

●電車の場合:山陽電車八家下車徒歩約15分



当協会が事務局として支援する『海の駅ネットワーク』。令和4年5月1日現在全国に175の海の駅が登録。
今回は兵庫県姫路市の「ひめじきば海の駅」と、静岡県伊東市にある「いとう海の駅」を紹介します。

静岡県・伊東市 いとう海の駅

伊豆半島東岸は、三浦半島から訪れる格好な対岸であり、伊豆半島南岸への経由地ともなっています。また敷地内には「道の駅・伊東マリンタウン」も併設され、「海と陸を結ぶインターフェース」として注目されています。

関東圏の週末の観光地として人気の伊豆半島ですが、車の往復では大渋滞がネックとなります。伊東市は伊豆半島の玄関口。三浦半島からのクルージングなら渋滞もなく到着できるのが魅力です。海の駅としての年間約500隻前後のビジャーボートが利用し、伊豆半島東岸への玄関口として、利便性の高さが人気を確保しています。海からのビジャーボートにとっては、「道の駅・伊東マリンタウン」の温泉施設や、海の幸や山の幸をたっぷり味わえる食事処とお土産屋が好評です。また約300台収容の無料駐車場をもつ「道の駅・伊東マリンタウン」を訪れた人には、ボートやヨットを見ながら足湯を楽しみ、観光船クルージングで、非日常の海の魅力も楽しめます。伊東市の年間観光客は約700万人、その約3分の1がこの施設を利用するというので、まさに陸と海のインターフェースとしての役割を果たしています。

【海の駅インフォメーション】

●いとう海の駅(伊東サンライズマリーナ)

N 34° 59.054' E 139° 5.669'

(三崎～伊東35マイル／クルーザーで、油壺からおおよそ90分)／
下田～伊東40マイル

〒414-0002 静岡県伊東市湯川571-19

TEL:0557-38-7811 <http://www.ito-marinetown.co.jp>

E-mai:kit0998@ito-sunrisemarina.com

*お問い合わせはマリーナHPのお問合せフォームからご連絡下さい。

■営業時間:【4月～9月】平日8:30～17:30・土日祝8:00-18:00 【10～3月】8:30～17:00

■定休日:火曜日(7～8月除く)、年末年始 ■ビジャーバス:30ftクラスなら12隻程度

■利用制限:事前に電話にてご予約ください(6週間前から受付)50ft以上は事前にご連絡ください。PWC不可。

■利用料金 日帰り:AM10:00～PM3:00 1時間:55円/ft(税込)

■宿泊:PM3:00～AM10:00 1泊:49ft以下330円/ft(税込) 50ft以上440円/ft(税込)

■アクセス:

●車の場合:

東京方面から 厚木IC＝小田原・熱海経由＝伊東(厚木ICから伊東まで約90分)

名古屋方面から 沼津IC＝大仁・亀石峠・宇佐美経由＝伊東(沼津ICから伊東まで約60分)

●電車の場合:

東京方面から 東京＝新幹線(約50分)＝熱海＝JR伊東線(約22分)＝伊東

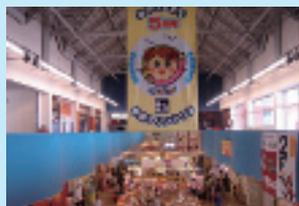
名古屋方面から 名古屋＝新幹線(約112分)＝熱海＝JR伊東線(約22分)＝伊東



カラフルな施設とマリーナの景観がビジャーへの贈りもの



地元の子ども達には体験乗船会や海洋学習講座
写真提供:伊東マリンタウン(株)



道の駅の店舗は地場産のお土産屋や食事処が並び
写真提供:伊東マリンタウン(株)



スパとして家族連れや、若い女性にも人気温泉施設
写真提供:伊東マリンタウン(株)



船の
文化検定

ふね検

[検定日]

2022年

11月13日(日)

10:00 ~

[開催地]

小樽市・宮古市・秋田市・柏崎市・土浦市・東京都・横浜市
常滑市・津市・福井県おおい町・西宮市・神戸市・広島市
松山市・福岡市・長崎市・津久見市・糸満市(予定)

[内容]

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・問い合わせ

船の文化検定委員会 TEL 045-264-4172

(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会内

詳しくはコチラ!



公式問題集発売中!



ふね検試験問題集 NEO

定価 1,540円(税込)

制作:日本アニメ・マンガ専門学校 6339-1

BOAT CREW SEAMANSHIP MANUAL

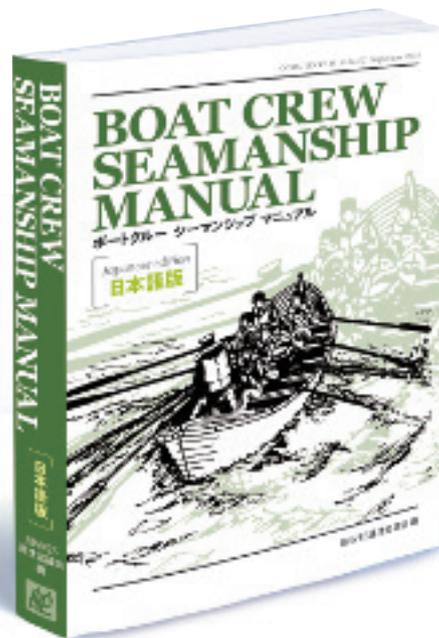
ボートクルー シーマンシップ マニュアル

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. マリンスパイキ術
- Chapter 8. ボートの特性
- Chapter 9. 復原性
- Chapter 10. ボートの操縦
- Chapter 12. 気象と海洋学
- Chapter 14. 航法
- Chapter 16. 海中転落者の救助
- Chapter 17. 曳航
- Chapter 18. 防火、救助および支援の提供
- Chapter 20. 荒天時の補足事項



※米国あるいはUSCGに特有の事項に関する章は、日本語版制作にあたり省略

お申し込み・お問い合わせは

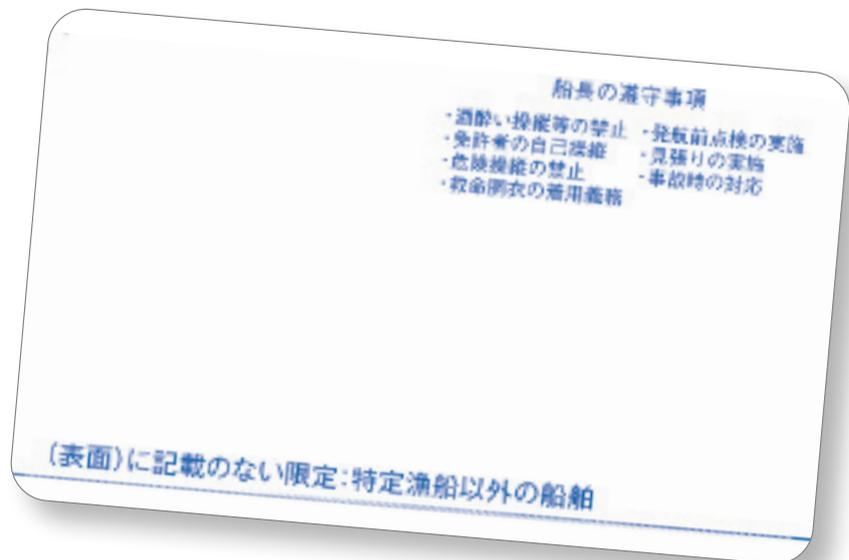
船社 販売部 〒105-0013
Kazi 東京都港区浜松町 1-2-17 ストックベル浜松町 3F
 発行/船社 直通 TEL.03-3434-4531 FAX.03-3434-5860
<http://www.kazi.co.jp>

お申し込みは下記の方法で

本書のご注文はAmazonまたは船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。

特定漁船

令和2年7月に、小型船舶の範囲が拡大し小型船舶の定義に「特定漁船」が追加されました。これにより、従来の一級及び二級小型船舶操縦士の免許には、「特定漁船能力限定」が付加され、当該資格の操縦免許証の裏面には「(表面)に記載のない限定：特定漁船以外の船舶」が記載されます。操縦免許証への特定漁船能力限定の表示は、新規・進級免許の申請や、改正省令の施行後初めての更新・再交付・訂正申請の機会に併せて行われますので、特別に申請を行う必要はありません。



特定漁船の基準

- ① 長さ24m未満の漁船であること。
- ② 沿海区域の境界からその外側80海里以遠の水域を航行しない漁船であること。
- ③ 総トン数80トン未満の漁船であること。
- ④ 出力750キロワット未満の推進機関を有する漁船であること。
- ⑤ 操舵位置において、一人で操縦を行う構造の漁船であること。
- ⑥ 機関区域が無人の状態であっても、警報により直ちに機関区域に行くことができるよう措置された漁船であること。
- ⑦ 軽油又はA重油を内燃機関の燃料として使用する漁船であること。
- ⑧ 一航海の期間が10日を超えない漁船であること。
- ⑨ 適切な見張りを維持するための体制が確保された漁船であること。
- ⑩ 僚船による支援体制が確保された漁船であること。
- ⑪ 遊漁船業の適正化に関する法律第2条第2項に規定する遊漁船でないこと。

特定事業本部

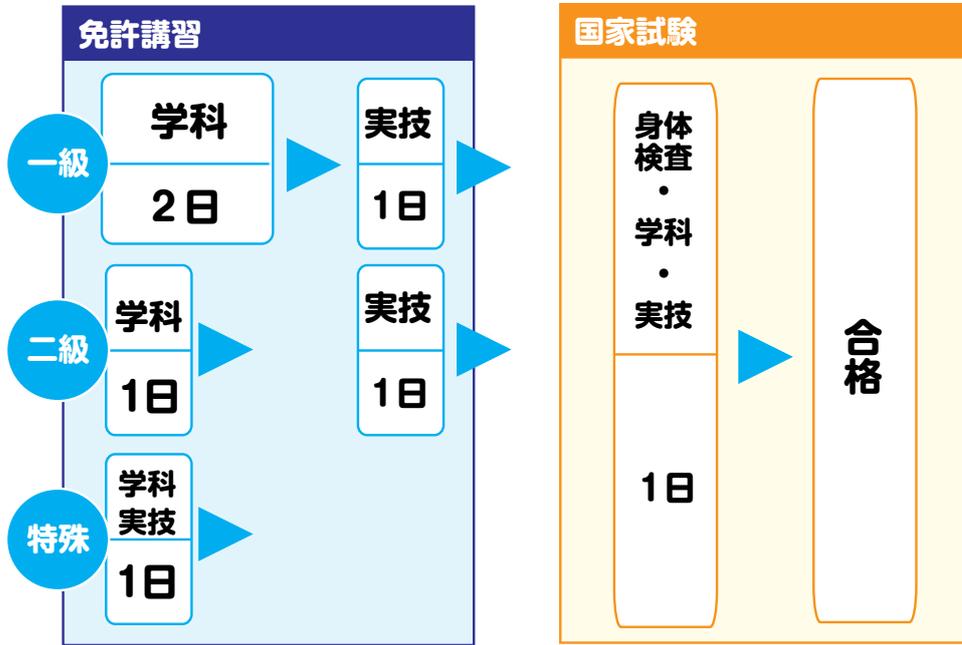
国土交通大臣から小型船舶操縦士試験機関の指定を受け、
国家試験を実施するとともに、
全国各地で小型船舶操縦免許証更新講習等を開催しています。



ボート免許を取って、海に出よう!

～免許取得までの流れ～

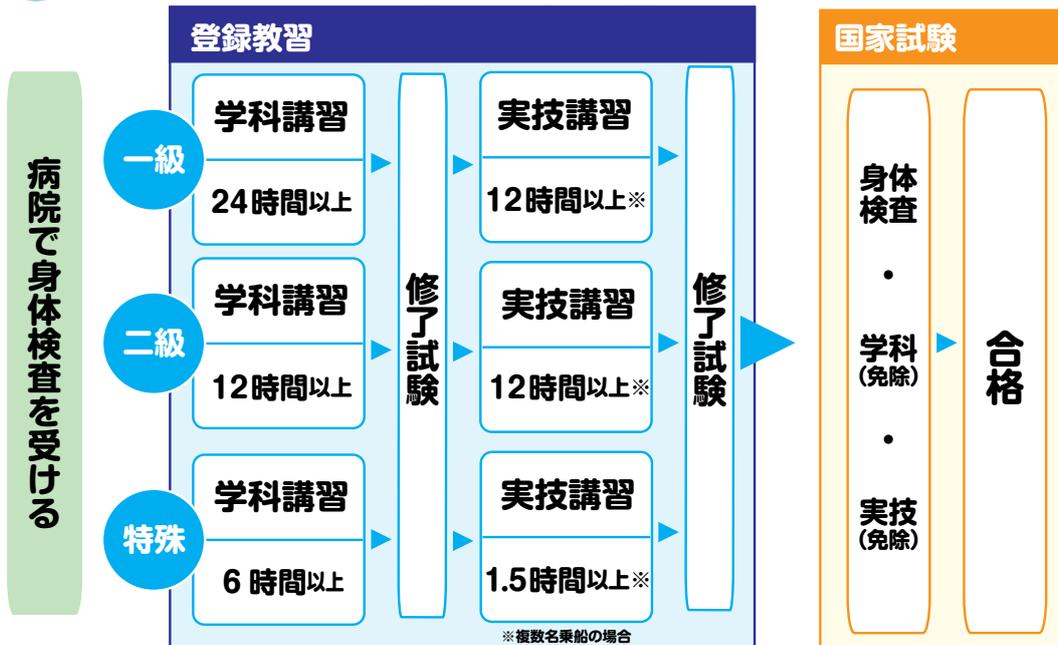
①ボート免許スクール



point!

マリナー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、登録教習所に比べ所要日数が短く、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。

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。

操縦免許証交付

③FAQ

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けないことばかり。未知の世界の扉を開けてみませんか？ きっと楽しく学べます！

Q 土日も試験はやってますか？

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

Q ポートを買うのは高いのでは？

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

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るの？

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

9

回

目の前にスカイツリーを臨める穏やかな水面

エムジーマリン

今年、設立59年とのことですが、設立当時のお話をお聞かせください。

齊藤：MG MARINEは、亡き父齊藤幸雄が1963年3月にMG CRAFTという小さな造船場として起業したのが始まりです。船大工とメカニックと父の3人で、レジャーボートやアマチュアレーサー向けのレースボート、足漕ぎボートなどのボート製造業を18年間やっていました。起業当時、私は7歳で、借金で建てた住居兼工場での生活は決して楽ではなかったものの、相撲部で鍛えた父は身体を張って起業からの辛い5年間を耐え、昭和の経済成長と共に今のMG MARINEの基礎を作り



齊藤社長



江戸川水面の様子

ました。1979年、父が脳血栓で倒れたとき、単身海外でのマリン修行することを決意し、アメリカのマリンエンジンメーカーに就職しました。その当時日本ではまだ発売されていなかった「カワサキ JS440」にロングビーチで出会い、ジェットスキーに魅了されて今日に至ります。帰国後は、経営を造船からマリーナ業に変えながら、船舶免許の教習所/ボート&ジェットスキー販売・修理・保管を柱にやってきました。齊藤社長は日本で最初的水上オートバイプロライダーで、アメリカでのレース経験をお持ちとのことですが、その当時のお話をお聞かせください。

齊藤：ジェットスキーの魅力に惹かれ、仲間と共に1982年に日本ジェットスキー協会(JJSBA)を立ち上げ、同年、

試験会場めぐり第9回は、千葉県市川市で小型船舶操縦士の試験を行っている「エムジーマリン」です。水上オートバイプロライダーの草分けである、社長の齊藤さんにお話を伺いました。

伊豆外浦海岸(下田)で開催されたJJSBAの第一回公認レースに出場し、総合2位になりました。翌年からプロクラス16人が誕生、ゼッケン2番で、クロード・スラローム・フリースタイルの3種目に出場。1985年、アメリカコロラド州レイクハバスの世界選手権に日本代表として出場し、ノービスクラス5位の成績を収めました。この年、MG MARINEのジェットスキー保管台数は、すでに150艇を超えていました。

安全啓発活動や社会貢献等に大変力を入れているそうですが、具体的にどのようなことをされていますか？

齊藤：水域には陸上とは違うルール・マナーがあります。何の悪気もなく走っていただけなのに、その行為がルール違反、マナー違反だったということが



ツーリングイベント

多々あります。もちろん「知らなかった」では済まされません。そのようなことがないように、弊社で水上オートバイを利用される方には、自主ルールとして「東京港・湾・河川水上オートバイ安全航行推進プロジェクト TPSP」が開催する「安全講習会」の受講を義務化しており、陸上とは違うルール・マナーをしっかりと理解・把握してから出港していただくようにしています。

最近、水上オートバイの素晴らしい機動性が注目されて、遊ぶだけの乗り物ではなく公務での使用もだいぶ増えてきています。川への転落事故など



エムジーマリーンの仲良しスタッフ陣

の非常・緊急事態発生時であっても公務救難機関がすぐに駆け付けることが難しいことがあります。そのため、地元や弊社使用河川兩岸の警察、消防局とボート、水上オートバイの利用も含めた協定を結び、官民が連携していろいろな状況に対応できるよう日頃から合同での訓練を行って、何かあった際は即時対応・協力できる体制を整えています。

ツーリングイベントを多数開催されているようですが、どのような様子ですか？

齊藤：小型船舶操縦士の免許取得やボート・水上オートバイの購入などで、初めはお一人で来店する方も少なくありません。そういった方々の仲間づくりの橋渡しができるようなイベントやツーリングになるよう心掛けています。年齢は関係なく、同じ趣味を持つ者同士、一生の友達ができたとおっしゃっていただくこともあります。

また、近隣の方々との交流を図るため、ボート・水上オートバイの体験乗船なども開催し、招待しています。海・川などでの楽しさを知っていただくことも重要ですが、安全に楽しむ為に、近隣の親子を対象に、警察・消防局の隊員の皆さんと一緒に弊社所属の「シーバード江戸川」として心肺蘇生やAED使用法、水辺の危険レクチャーなどの啓蒙活動を行っております。

今後の展望についてお聞かせください。

齊藤：弊社は、来年4月に創業60周年を迎えます。創業より今日まで、石油ショック・バブル崩壊・リーマンショック・東日本大震災など様々な危機を乗り越え、少しずつでも成長してこれたのは、MG MARINE をご愛顧頂いている会員様や顧客の皆様、お取引先各位、そして社員・友人たちの支えがあるおかげです。改めて、皆様に心より感謝申し上げます。

海で囲まれた日本ですが、まだまだ公共的に利用できるマリナーや桟橋などの施設整備が進んでいないのが現状です。海洋国としてもっとボートや水上オートバイを多くの方が身近に利用できるような環境や施設が増えていくことができるように、また何よりも海・川・湖、水域での楽しさを多くの人に知って頂くことができるように努力していきたいと考えています。

エムジーマリー株式会社 (MG MARINE)

〒272-0025 千葉県市川市大和田2-19-6

TEL:047-370-1501 (代) FAX:047-377-6512

営業時間 8:30 ~ 18:30 (4月~9月) 8:30 ~ 17:30 (10月~3月) 定休日：火曜日

<https://www.mgmarine.co.jp>

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

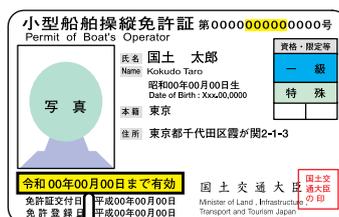
講習を受講するために必要な資格はありますか？
→ ありません。

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
- 2 最寄りの事務所にお問い合わせください

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

小型船舶操縦者の 遵守事項のおさらい

令和4年2月から船室外での救命胴衣未着用に違反点数!

平成28年(2016年)7月には遵守事項のうち「見張りの実施義務違反」と「発航前の検査義務違反」が違反点数対象に追加され、平成30年(2018年)2月には「救命胴衣などの着用義務」が強化されました。また、船室外での救命胴衣の着用義務違反については、周知期間が終わり、令和4年2月から実際に違反点数がつけられるようになりましたので、いまいちど遵守事項について規則に基づき再確認をしてみましょう。

①酒酔い等操縦の禁止

飲酒、薬物の影響その他の理由により正常な操縦ができないおそれがある状態で操縦し、または操縦させてはいけません。飲酒については、呼気1Lあたり0.15mg以下とされています。



②免許者の自己操縦

港則法に基づく港の区域や海上交通安全法に基づく航路を航行するとき、特殊小型船舶(水上オートバイ)に乗船するときは、必要とされる資格の操縦免許証を持っている方の操縦が義務付けられています。



③危険操縦の禁止

遊泳者その他の人の付近において、小型船舶をこれらの者との衝突その他の危険を生じさせるおそれのある速力で航行する操縦の方法や、小型船舶を急回転し、又は縫航する操縦の方法が禁止されています。



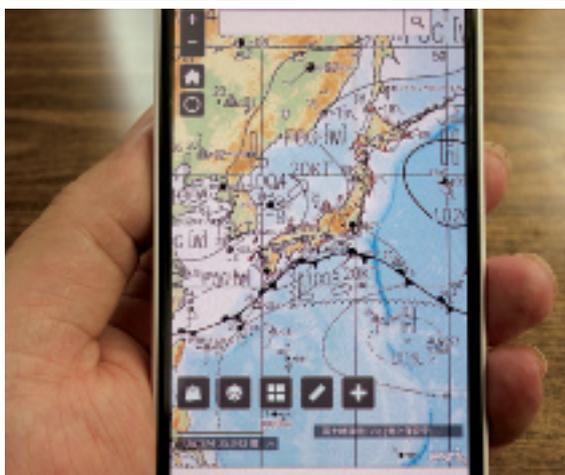
④救命胴衣などの着用

航行中の特殊小型船舶に乗船している場合、12歳未満の小児が小型船舶に乗船している場合、小型漁船に一人で乗船して漁ろうに従事している場合のほか、小型船舶の船室以外の場所に乗船している場合にも着用義務として定められています。



⑤発航前の検査の実施

燃料及び潤滑油の量の点検、船体、機関及び救命設備その他の設備の点検、気象情報、水路情報その他の情報の収集のほか、小型船舶の安全な航行に必要な準備が整っているかについての検査について実施することとなっています。当然なことながら、それらが航行の安全に支障の無い内容でなければいけません。



⑥適切な見張りの実施

視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りを確保することとなっています。



⑦事故時の人命救助

操縦する小型船舶が衝突したとき又はその小型船舶に急迫した危険があるときは、人命の救助に必要な手段を尽くすこととなっています。ただし、自己に急迫した危険があるときは、この限りではありません。



明石市水上オートバイによる危険運転等の対策について

官民の連携が今後の課題であり、先駆けとしてJPBOT講習会を開催

近畿事務所 主幹 永井英範

新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、令和2年の春以降アウトドア志向が高まりマリレジャーも再び注目を浴びています。様々なマリレジャーアクティビティが普及する中で、釣りブームと連動するように小型船舶操縦士免許の取得者も増加しています。コロナ禍における小型船舶操縦士試験の受験者の実態調査をしたところ、「家族や友人、会社の同僚と一緒に遊ぶため」ということが顕著になりました。この実態は、ヨーロッパやアメリカ、オセアニアといったマリレジャーの普及率の高い国々の実態と同様であることから、日本におけるマリレジャーも更に普及していくものと推測されます。

一方で、過去の教訓として「数が

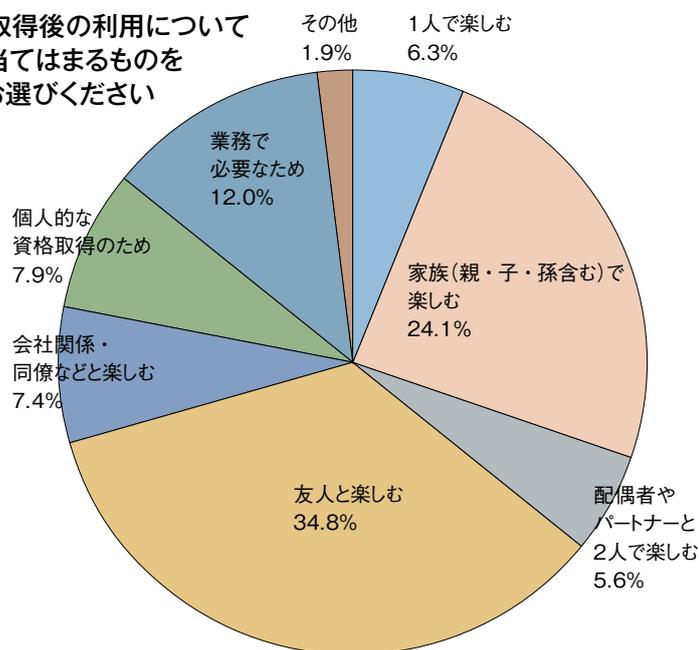
増えると問題が発生する」という傾向があり、事故や苦情、トラブル等の問題を事前に抑止したうえで健全に発展させるための対応策を検討することがマリレジャーの更なる普及への課題であります。加えて、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い社会情勢が大きく変化しており、感染が収束した後の社会情勢の変化を見据えた施策を構築する必要があると考えています。

昨年、明石市の海岸での危険運転、淡路市での衝突事故等の水上

オートバイ問題が発生し、明石市及び兵庫県において対策が検討されました。当初は、「取締りの強化」と「厳罰」が世間の風潮でしたが、明石市及び兵庫県の対策会議で検討を重ねた結果、今では「良きユーザーの育成」と「健全なマリレジャーの発展のための環境づくり」がメインテーマとなっています。

課題と今後の施策について関係機関・団体と協議する中で、「一つの組織では対応できることが限られており連携が必要である。」という声

免許取得後の利用について 最も当てはまるものを 1つお選びください



実技開始前林崎松江海岸

があがり、「官民の連携」が施策の一つの柱であると認識されました。具体的には、地元のことを地元で解決するために、国の機関や兵庫県、明石市等の市町村といった地方自治体、警察及び関係団体が漁業関係者を含めた地元組織と連携することです。「官民の連携」は、過去の例をみても容易なものではありません。その大きな要因の一つは、各組織が法令その他ルールに基づき活動しているため、それ以外の活動が基本的にはできないという枠に縛られているからです。「官民の連携」には、その枠を越えた取組みが必要ですが、短時間でできるものではありません。

私は、明石市及び兵庫県双方の対策会議メンバーの一人として参加しておりますが、マリレジャーの健全な発展に向けた具体的な取組みを如何に構築するかによって、今後の日本におけるマリレジャーの発展が左右されると判断しています。特に、明石市の海岸での水上オートバイ危険運転等の問題により植え付けられた「マリレジャーは危険」という負のイメージは早急に打破しなければなりませんし、健全な発展



訓練風景



明石市泉市長挨拶



JPBOT講習会参加者と泉市長、関係者代表との記念撮影

に向けた具体的な取組みを新型コロナウイルスの感染拡大が収束するまでに構築すべきと考えています。

その先駆けとして、明石市の健全なマリレジャーの発展のための環境を創るべく、地元の主たるマリアクティビティである水上オートバイとSUP(スタンドアップパドルボード)の関係者及び地元有志で結成された「明石市の海を守る組織」の活動の一助となるよう、明石市と明石市漁業協同組合連合会の協力を得て、JPBOT講習会を開催しました。

今回の講習会の目的は、受講者にパトロールや救助といった活動に必要なスキルを身に付けてもらうことであり、内容もアレンジを加え、初日に「良きレジャーユーザーとは」、二日目に「公的使用とは」をテーマとして明石市と兵庫県の対策にマッチしたものとし、泉市長はじめ対策の構築に関わった主たる関係者に全ての方に参加していただきました。また、多くの報道関係者を迎えて開催することができ、有意義な講習会の開催ができました。

今後は、「官民の連携」のために

ボランティア等の民間の活動が不可欠であり、できることから取組みを具体化していく流れとなるはずですが、そして、「対策の拠点づくり」と「活動スタッフの育成」が鍵となりますが、これらは共に時間とエネルギーを要する大変な取組みです。

まずは、ボランティア等の民間組織を主役とした活動と、海上保安庁との連携及び地方自治体からの支援を模索し、明石市をその先駆けとして具体化することができました。これらの取組みは絶対的なものではなく事例の一つではありますが、目的が達成され、健全なマリレジャーの発展に繋がっていけば、長年抱えてきた問題の解決策にもなり得ます。

最後に、「地元のことは地元で」、「互いの理解」そして「決して無理をしない」が官民の連携の重要なキーワードであると今回の取組みによって痛感いたしました。

※JPBOT講習：JPBOTはJapan Professional Boat Operator Training centerの略。公的に小型船舶を使用する小型水難救助艇操縦士の育成を通じ水難・海難事故の防止を図るため講習で、(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会が実施。

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。



設立30周年記者発表会の様子



1. 第25回理事会 (3月17日)

令和4年度事業計画及び収支予算案が承認された。

〈令和4年度事業計画〉

主要業務の事業計画及び重点実施事項は以下のとおり。

(1) ダイビングに関する緊急医療援助事業(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。

1) 会員サービスの充実

会員向け研修会をオンラインにより開催する等、会員サービスの充実により、入会者の増加及び会員更新率の向上を図る。

2) 新規会員の入会促進

令和2年からの新型コロナウイルス感染症の影響により、新規会員数の激減及び更新率も低下している現状を踏まえ、Cカード取得者等に対するDANの周知を更に強化するとともに、新型コロナウイルス感染症が沈静化しダイビングが可能となる時期に再入会キャンペーンを実施。

3) 会員管理システムリプレイス内容の検討及び改修の実施

会員更新率向上及び更なる業務の効率化を図ることができるシステムを検討・構築。

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

(3) プレジャーボート救助事業(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、機関故障等の曳航救助が必要な事故に対し、サービス海域内に配置された救助船により、最寄りの安全な係留地まで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る。

1) BAN事業の適正な実施

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

2) BAN事業の充実

BAN管理システムの全面改修。

3) その他

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活動に協力。

(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。

1) 親水業務の適正な実施

親水事業を推進するため、プレジャーボートを利用した体験乗船会、環境教育としての海藻おしば教室等を全国各地で適正かつ安全に開催。

2) 広報業務の推進

協会事業を効果的に推進するために最新の情報発信を行うほか、デジタル媒体による広報の強化に努め、各事業の評価を高めるとともに当協会の認知・共感・信頼の向上を図る。

3) 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。

・DAN新規会員数増加に向けた支援

・小型船舶操縦士の国家試験受験コース申請者数及び小型船舶操縦免許証の更新等講習受講者数の増加に向けた支援

(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(以下、「操縦者法」という。)の規定に基づき、唯一の指定試験機関として国土交通大臣に代わって小型船舶操縦士国家試験を実施。

1) 試験事業の適正な実施

実施体制の強化及び継続的な質の維持、向上に努め、必要な試験員数の確保、現有試験艇の新替えを計画的に推進。

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

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。

4) デジタル化への対応

政府が掲げる行政手続きのデジタル化に対応するため、受験者の利便性を考慮した見直しの検討。

(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、操縦者法の規定に基づく小型船舶操縦免許証の更新講習、失効再交付講習、再教育講習、及び登録小型船舶教習所教員研修を実施。

1) 更新等講習及び研修業務の適正な実施

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

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

行政手続きのデジタル化に対応するため、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

2) 船の文化検定に関する事業

3) 所有艇等の貸出しに関する事業

4) 小型船舶関係海事書籍等の販売に関する事業

5) 教本出版事業

6) 修了試験問題の提供に関する事業

編集後記

春先、北海道にて運航中の遊覧船が沈没するという痛ましい事故が発生してしまいました。謹んでお悔やみ申し上げます。

今号が発行されるころは、梅雨も終わり本格的な夏に入っていることと思います。ここ数年は、新型コロナウイルスの関係もありアウトドアが注目され、マリレジャーも一部においては盛り上がりを見せ、小型船舶操縦士免許の取得者は大きく増加いたしました。昨年9月から11月までの間、当協会では小型船舶操縦士免許の取得に係るアンケート調査を行いました。この調査から、約25%の方が免許の取得に「新型コロナ」が影響していると回答がありました。免許取得後の利用目的については、約65%の方が家族やパートナー、友人と楽しむため、と回答があり、また船舶の利用にあたっては、レンタルをお考えの方が約45%を占める一方、船舶の購入をお考えの方も約15%存在し、ボートのレンタル利用の定着と購買意欲の高さがうかがえました。アンケートの結果については、当協会ウェブサイトにてご覧いただけるよう準備を進めております。

さて、当協会は昨年7月の設立30周年を機に、未来に向けたスローガン及びステートメントの制定、ウェブサイトの改修、協会紹介映像の制作等を進めて参りました。去る3月には記者発表を行い、各事業内容や未来に向けたビジョンを紹介するとともに、新たな取り組みとして広報大使の任命をいたしました。新年度に入り、令和4年3月31日で解散した一般財団法人社会スポーツセンターより一部事業を引き継ぎ、安全事業を拡充させるなど、さらなる30年に向け着実に歩みを進めております。

皆様には、海洋レジャーの健全な発展のため、引き続き温かいご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

「海洋レジャー」編集部

2022.Vol.9

海洋レジャー 第9号

令和4年7月20日発行

発行元

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association

〒231-0005神奈川県横浜市中区本町4-43 A-PLACE馬車道9F

本部(代表) : TEL.045-228-3061

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

救助事業部 : 045-212-9284 プレジャーボート救助事業

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

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

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

www.kairekyo.gr.jp

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

(令和4年6月28日付)

評議員名簿

評議員氏名	所属	役職
荒田慎太郎	株式会社 光電製作所	代表取締役社長
加藤 茂	一般財団法人 日本水路協会	理事長
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 船用営業部専任部長
佐伯誠治	一般社団法人 日本マリン事業協会	専務理事
佐藤恒夫	一般社団法人 日本マリナー・ビーチ協会	理事長
庄司るり	東京海洋大学	理事
田久保雅己	株式会社 舵社	顧問
竹長 潤	ヤマハ発動機株式会社	人事本部渉外部 渉外担当部長
田村雄一郎	学識経験者 (元公益財団法人日本海事広報協会理事長)	
南部大気	日本船具株式会社	代表取締役
前田彰一	学識経験者 (元公益財団法人日本セーリング連盟顧問)	
松井正昭	株式会社 マツイ	名誉会長
松浦道夫	学識経験者 (元公益社団法人日本海難防止協会理事長)	

役員名簿

役職	氏名	所属	
会長	戸田邦司	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会	
理事長	高柳 節夫	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会	
常務理事	池上 宏	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会	
業務執行 理事	宮里一敏	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会	
理事	掛谷 茂	一般社団法人 日本船舶機関士協会	会長
	金子光夫	学識経験者 (前公益財団法人マリンスポーツ財団顧問)	
	中尾準男	深田サルベージ建設株式会社	常務取締役 東京支社長
	中村紳也	一般社団法人 日本船長協会	会長
	服部正樹	海の駅ネットワーク	副会長
	宮下高行	ダイビング高圧ガス安全協会	会長
	村澤康弘	横浜ベイサイドマリナー株式会社	専務取締役
	森 雅人	日本小型船舶検査機構	理事長
監事	丸山研一	一般財団法人日本舶用品検定協会	会長
	宮野直昭	公益財団法人海上保安協会	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 日本マリナー・ビーチ協会
一般社団法人 日本マリン事業協会
國富 株式会社
クマスジェフ
公益財団法人 海上保安協会
公益財団法人 日本海事科学振興財団
公益財団法人 日本海事広報協会
公益財団法人 浜名湖総合環境財団
公益社団法人 関西小型船安全協会
公益社団法人 関東小型船安全協会
公益社団法人 九州北部小型船安全協会
公益社団法人 瀬戸内海小型船安全協会
公益社団法人 全国漁港漁場協会
公益社団法人 中部小型船安全協会
公益社団法人 日本海難防止協会
公益社団法人 日本水難救済会
国際化工 株式会社
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 42法人

(五十音順)

