

ISSN 2433-5185

2020.
Vol.

7

海洋レジャー

海の仲間と共に



一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

Japan Marine Recreation Association



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7号

- 2 巻頭言
“ボパイと海の仲間たち”
海の交遊録 No.2＝長谷川 至（後編）
- 4 ご挨拶
理事長 眞嶋 洋
- 5 マリンレジャーの健全な発展 つなごう、海の仲間の輪を！
前理事長 佐久間 優
- 7 ボートクルー シーマンシップ マニュアル日本語版の出版について
- 8 「マリンチック街道」で海を楽しむ
- 14 小泉、免許、取るってよ（一級ステップアップ・レポート）
- 18 水産動植物採捕に注意
- 20 **column** 世界の小型船舶免許事情
- 21 安全事業部より
- 31 救助事業部より
- 47 企画振興部より
- 55 特定事業本部より
- 64 **column** ロープの種類と取り扱いについて
- 65 協会だより
- 70 **column** 船の冬ごもり
- 71 編集後記



欧米で体験した ヨット・ボートの文化の奥深さ

日本のマリン業界を牽引した長谷川 至さんとの、学生時代から続く交遊

横浜国立大学に在学中、同じヨット部で1年違いの先輩・後輩として青春時代を送った、戸田邦司会長と、ヤマハ発動機元代表取締役社長の長谷川 至さんの対談の後編です。若かりし大学ヨット部時代のエピソードを語り合った前編に引き続き、今回は卒業後それぞれの道を進み、ヨーロッパで再会を果たして以降の話。ヨット・ボートの専門出版社・舵社の田久保雅己顧問を聞き手・進行役に迎え、お二人が身をもって感じた欧米に根付くヨット・ボートの文化から、日本におけるマリンレジャー普及の課題まで存分に語り合いました。

対談の行われた東京夢の島マリーナのマリンセンター内アトリウムに展示されたセールボート（ドラゴン級）の前で。欧米で体験したヨット・ボート文化について語り合う長谷川さん（左）と戸田会長



田久保：横浜国立大学を卒業されて、次にお二人が再会されたのがヨーロッパだったということですね。いつ頃、どこでお会いになったんですか？

戸田：私が運輸省（現・国土交通省）を退官して、IMO（国際海事機関）の代表でロンドンに行く機会があり、その帰りにオランダに寄ったんだよね。

長谷川：当時、私はヤマハのヨーロッパ本部長で、オランダのアムステルダムにいました。戸田さんがヨーロッパにいらっしゃると聞いたので、それじゃあこちらにも寄って下さいよということだね。

田久保：それで久しぶりに一杯やられたと。

戸田：一杯じゃすまなかった（笑）。

長谷川：怖い先輩だから、丁重におもてなししないと（笑）。大学を出てからはOB会で顔を合わせたり、年賀状のやりとり程度のお付き合いでしたが、オランダでの再会からまた親しくさせてもらうようになりましたね。ヨーロッパから日本に帰ると当時の日本舟艇工業会（現・日本マリン事業協会）の政策委員長や会長を任されたので、戸田さんとはしょっちゅうあちこちの現場や会合でお会いすることになる。日本マリン事業協会が海外渡航へのモデル事業として開催した釜山へのクルーズでもご一緒しましたね。

田久保：なるほど。ところで、戸田会長は運輸省時代にヨーロッパ駐在の経験もおありでしたよね。

戸田：ジェトロ(JETRO:日本貿易振興機構)のノルウェー事務所に4年ほど出向していました。

田久保：お二人とも海外のヨット・ボート文化に直接触れられていたわけですね。日本でのヨット・ボートの普及につながるようなヒントはありましたか？

長谷川：オランダの運河にはちょっと感銘を受けました。アメリカではそういう運河には時速何マイルと、船舶向けの速度表示があるんだけど、オランダにはそんなものは一切ない。それでいてみんなスーッと行儀良く走るんです。曳き波が両岸に当たるところで消えるくらいのスピードで走るのが常識だというんですね。

戸田：ノルウェーではね、オリンピッククラスの一流のセーラーが小さなクラブを持っていて、そこに訪ねていけば小さな子どもでもヨットを教えてもらえる。そんな仕組みでした。私もセーラーたちと付き合いがあって、あるときクラブを訪ねると、見かけない娘さんが小さな子どもの指導をしている。誰かと思ったら、かのエルブストローム(ポール・エルブストローム：オリンピック4連覇など数々のタイトルを獲得し、ヨットの神様とも称えられるデンマークのセーラー)の娘さんなの。

田久保：それはすごいな。エルブストロームは確か父娘でも一緒にオリンピックに出ていましたよね。

戸田：そういう人たちが、普通に子どもの指導をしている。そんな環境が当たり前のようにあるんだね。それがヨットやボートの文化を育てる土台になっている。

長谷川：うらやましいですね。アメリカにいたとき、現地のセーラーに「どうして子どもたちが自然にヨットに興味を持つようになるのか？」と聞いてみたことがあるんですが、両親や祖父母が、小さな頃から連れていって教えているんですね。物心つく頃にはもう船に乗っているという人が結構いる。日本だとマリーナにオーナーズクラブがあって、いろいろイベントなども企画していますが、残念ながら子どもに対してあまり目を向けていないような気がします。

戸田：当協会は体験乗船会など行っていますが、最近はお祖父さんが孫を連れてくることもある。時間に余裕のあるシニアが子どもたちにボート・ヨットの楽しさを伝える。これは結構理想的な継承の仕方だと思うな。いきなり欧米並みにというのも無理があると思うけれど、結局そういう地元に着した地道なことから普及の芽が出てくるのではと考えています。(了)



2010年7月に開催された「福岡～釜山 合同クルージング」前列右から2人目が戸田会長、前列左のバナー中央が長谷川 至さん

長谷川 至(はせがわ・とおる)

1936年生まれ。横浜国立大学卒業後、ヤマハ発動機(株)に入社。マリン事業部長、マリン本部副本部長、欧州本部長、常務取締役総務本部長などを経て、2001年にヤマハ発動機の第5代社長に就任。その後、同会長、日本舟艇工業界会会長などを歴任

ご挨拶

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会
理事長

眞嶋 洋

このたび新しく理事長になりました眞嶋でございます。

私は海上保安庁と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参りました。

日本郵船株式会社では危機対処の仕事もありましたが、次代を担う、最近の新しい事業の流れとしては、SOx環境改善のためのLNGバンカリング事業の進展と自動運航機能船の研究開発・実証実験などの話が特筆される大きな話だと思います。

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、海洋レジャーの振興と安全安心のサポートをしています。

現在進みつつある、自動運航機能船（有人自律運航機能船）の出現は大中小型の航行船舶や漁船のみならず、海洋レジャーを楽しむ皆様にも大いに影響があることですので、今後の動向を注視する必要があると思っています。



さて、皆様も深く関わっておられることですが、「安全」は決して与えられるものではなく、関係者皆で作り上げていくものであると思いますので、海洋レジャー関係始め海で過ごす皆様とともに努力して参りたいと思います。

今年は、現在まで、また今後とも新型コロナウイルスの感染リスクが非常に高く、また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、感染を予防しつつ、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、マリンレジャーのファンの拡大に努めて参りたいと考えます。

今後とも、役職員一同一丸となって確実な事業展開を進めて参りたいと思いますので、益々のご指導ご鞭撻を宜しくお願い申し上げます。

前理事長挨拶

マリンレジャーの健全な発展 つなごう、海の仲間の輪を！

一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会

前理事長

佐久間 優

この度の新型コロナウイルス感染拡大により、多くの皆様が日常生活に多大の影響を受けておられるのではないかと懸念しております。心よりお見舞いを申し上げます。また、国難ともいえるこの事態に対し、皆様におかれましては、新しい生活様式を取り入れる等多大なご努力を払われていることと存じます。私は、一日も早く日常を取り戻すことが出来るように心より願っております。

当協会の事業も、新型コロナウイルスの感染拡大の影響を少なからず受け、日常の業務体制の見直しは当然のことですが、感染の拡大防止を前提とした業務執行体制を整える必要がありました。今回は、特に影響が大きかった振興・普及事業についてお話をしたいと思います。



1. マリンレジャーの現状

マリンレジャーの参加人口は、近年、少子高齢化による人口減少に加え、若者の海への関心度の低さ等により大きく減少しています。レジャー白書2019からもその傾向は見て取れ、国民的レジャーといわれた「釣り」の参加人口は直近10年間で約半分に、「海水浴」に至っては、約3分の1にまで減少しており、余暇活動の参加人口上位20種目に入るマリンレジャーは残念ながら存在しません。

幼稚園、小学校といった教育現場や少年団等の地域団体による海での活動が激減したことなど様々な要因はありますが、親世代のインドア志向の高まりとともに、最も感受性の強い幼少期に海を体験する機会が減少している現状は、この先のマリンレジャーを取り巻く環境に大きな影を落としています。

2. マリンレジャーの健全な発展

2007年に海洋基本法が制定され、国や地方公共団体、事業者、国民がそれぞれ連携、協力し、様々な取り組みが見られるようになってきました。さらに、2018年5月に閣

議決定された第3期海洋基本計画においては、「海洋に関する国民の理解の増進」が謳われ、マリンレジャーの普及や理解の増進、一般国民が海に親しむ機会の拡大についての取り組みが一層図られるようになりました。

そういった中、国が推進する「C to Sea プロジェクト」、海洋レジャー愛好者の拡大を目的として業界団体が連携した「UMI協議会」、あるいは舟艇利用者の利便性の向上を目的として国、地方自治体、漁業関係者、マリナー等が連携した「海の駅ネットワーク」など、様々な取り組みが重層的に行われています。

3. 振興・普及事業としての取り組み

当協会では、これらの海洋レジャーの振興活動に協力するとともに、独自の振興策を講じて子どもから大人まで幅広い世代に対し国民のマリンレジャーへの参加を拡大させるための最も有効な需要喚起策として、「学習」と「体験」の機会を提供しています。

例えば、当協会は、全国各地で開催している各種マリンイベントにおいて体験乗船会を実施しておりますが、直



近3年間で累計98回、延べ144日間、10,743名に体験機会を創出しました。この乗船会において特筆すべきは、自己操縦免除許可を取得した上で、体験者は誰でも自ら操縦できることです。小型船舶操縦士の国家試験を行う試験員（当協会職員）やボート免許スクールのインストラクターが船長を務め、その知識と技能、経験によって、楽しく、安全に実施していますが、操縦体験をこの規模で実施できるのは他にはないと思います。

また、障害を有する方を対象にした体験乗船会も実施しております。健常者に対する以上にきめ細かな注意と対応スキルが必要とされますが、どなたでも操縦できる船舶といったハード面だけではなく、障害者の方々への接し方といったソフト面でも、日頃の業務を通じて得た豊富な知識と経験で安全な体験乗船会を提供しております。

加えて、子供の海洋教育にも注力しておりますが、その一例として、海藻を使ったおしば作りで実物の海藻に触れる体験機会を提供する「海洋環境教育のための海藻おしば教室」を、小・中学校に出向いて授業の一環として開催し、海と海藻の役割や海の環境と地球全体の環境との密接なつながりを、視聴覚教材を交えて学習してもらっています。

さらに、我が国の国民生活と歴史的にも長く深い関りを持つ「船」をテーマにした検定試験「船の文化検定（通称：ふね検）」を実施しています。船に関する知識の

探求はもとより、広く海事思想の普及や海洋レジャーの健全な発展を願って2006年に創設したもので、毎年1回のペースで実施しています。

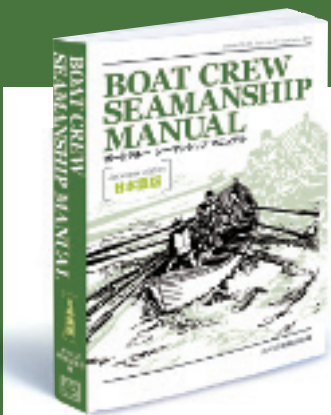
このように、当協会は1991年の発足当初より海洋レジャーの健全な発展を掲げて様々な振興策を国の施策に沿って講じてきており、近年その重要性はさらに増してきていると感じています。

4. 安全な体験乗船会を提供するために

このたびは新型コロナウイルスの感染拡大防止のため、特に普及・振興事業においては、各種イベントでの広報活動や先に述べた体験乗船会、学校に出向いて行う「教室」等の実施にあたり、影響を大きく受けることとなりました。

体験乗船会等では、参加者の怪我や熱中症に対する配慮や、船舶運航等への安全対策は長年の経験を踏まえて高度なレベルで実践しておりましたが、コロナ対策として、「三つの密」の回避や「人と人との距離の確保」、「マスクの着用」、「手洗いなどの手指衛生」を軸にウイルスの拡散と感染を防止するよう実施要領を改定し、参加者が安全で安心して体験や学習に参加していただけるように留意しております。

今年は重要なイベントや行事の中止が続いておりますが、当協会は今後も国や関係団体、関係する皆様のご協力を賜りながら、海洋レジャーの安全と振興のために注力してまいります。我々は、恒例の行事で毎回お目に掛かる皆様を大切に、また新規の参加者を歓迎致しますので、一層のご支援をくださいますようお願い申し上げます。



ボートクルー シーマンシップ マニュアル 日本語版の出版

について

日本における水上安全・安全運航を官民一体で進めているというJBWSS(Japan Boating and Water Safety Summit : 日本水上安全・安全運航サミット)の取り組みについては、以前に本紙でも紹介させていただきましたが、この会議のモデルであり、連携を図っているIBWSS(International Boating and Water Safety Summit)を通じて、米国の水上安全・安全運航に関する様々な情報を入手できることを知りました。

こと、小型船舶の安全運航教育に関しては、米国には国家としての操縦に関する資格はないものの、レクリエショナルボートに関してはANSI(米国国家規格協会)とNASBLA(全米安全運航州法管理官協会)が国家規格としてスタンダードを定め、ほとんどすべての州でこれをベースに教育を行い、履修の証として認定証(Certification Card)を発給しています。また、プロフェッショナルボートユーザーに対しても、USCG(米国沿岸警備隊)とFEMA(米国連邦緊急事態管理庁)が承認するトレーニングのための国家規格があり、軍隊や消防、警察に至るまで、プロとして小型船舶を運用するにあたり、同じ内容の教育を受けています。つまり、災害現場に様々な組織の救助団体が入ったとしても、同じ言葉で会話や指示ができることを意味しています。

そういったプロフェッショナル教育のための手引き書の一つとして、USCGが発行する「BOAT CREW SEAMANSHIP MANUAL」があります。これは、USCGが所有する小型船舶に乗船する隊員や補助隊に向けて編纂されたもので、あらゆる状況における小型船舶の運用に関し、豊富な経験や

実績と綿密な調査や研究に基づいて作成されたUSCGの知識の集大成であり、現在もアップデートが重ねられています。

日本にはそういった小型船舶に関するプロフェッショナル教育のための国家基準がなく、したがって、そのための手引き書も存在しません。海上保安庁、消防、警察といった小型船舶での水難救助に携わる組織には、それぞれの組織にあわせた規定や手引きがあるものの、あくまでも実務上のマニュアルであり、そこには教育という視点が希薄であると言わざるを得ません。

そこで、JBWSSを運営する連携協議会(当協会、(一社)水難学会、(公財)マリンスポーツ財団)と海上保安庁、(公社)関東小型船安全協会、(株)舵社とがタッグを組み、このマニュアルを和訳して日本にも紹介しよう、ということになりました。

もちろん、USCGの隊員等に向けて作成されたものであり、米国の国内法規やUSCGにおける通信方法など、参考資料になるとしても、実際の日本国内での運用には役に立たない部分もあります。ただし、全体として、公的に小型船舶を水難救助に使用する操縦者にとって非常に有益な情報が満載されているため、そういった部分は飛ばして翻訳する方針を固めました。和訳にあたっては、その正確性を期するため、東京海洋大や海上保安大学校のシーマンシップ研究に携わる方々に監修をお願いしました。

シーマンシップを体現するために必要となる知識、技術から、負傷者に対する応急措置といった医療面に至るまで、正統的な船員精神に基づいて非常に広範な情報を網羅したこの米国発の「ボートクルーシーマンシップマニュアル」は、実務において「自助」あるいは「共助」のための能力を発揮する上で必ず役に立つものといえます。水難救助に関わる者だけでなく、すべての小型船舶操縦者に是非一度手に取っていただければ、と思います。



なお、このマニュアルを含め、米国の安全運航教育に関するマニュアル類は一般公開されているものも多く、ネット環境があれば日本からでも無償で入手することができるものが多々あります。興味をお持ちになりましたら、是非検索してみてください。

※「BOAT CREW SEAMANSHIP MANUAL」は、改訂され、現在は「BOAT CREW HANDBOOK」となっています。
<https://www.nasbla.org/training/boat>

全国に171カ所設置されている
「海の駅」を拠点とし、
周辺エリアの魅力を
存分に味わえるクルージングの
モデルルート「マリンチック街道」が、
全国で23ルート認定されている。
これらのルートを活用して、
海の旅をより一層
楽しんでみてはいかが？



写真中央は結婚式場のノートルダムマリノア、左奥が福岡タワー。各ルートごとに、SNS用としても最適な、さまざまなタイプの撮影スポットが盛り込まれている

「マリンチック街道」で海を楽しむ



海を身近に感じてもらうプロジェクトの一環

国土交通省海事局では、2017年の海の日からスタートした「C to Seaプロジェクト」の一環として、プレジャーボートユーザーにとっておなじみの「海の駅」を主な拠点とするクルージングのモデルルート、「マリンチック街道」を設定している。

マリンチック街道は、20フィート台のパワーボートなら日帰りで楽しめる、比較的穏やかな海域の周遊モデル

ルート。二つ以上の海の駅かビジター桟橋に寄港すること、上陸して楽しめる観光地やグルメスポット、景色の美しい撮影ポイントを紹介すること、そして、上陸して行けるトイレを案内することが必須条件で、誰でも不安なく楽しむための安全情報を提供。加えて、ボートフィッシングのポイントやマリンレジャー体験が可能な施設、著名な海事産業施設など、二つ以上の寄港地や見学地を盛り

込むことにもなっており、複合的にマリンレジャーを堪能できること、さらには、沿岸地域の観光振興を図ることも目的となっている。

地域の特色を生かした全国の23ルート

2018年に全国5ルートで始まった

2020年3月に認定された7ルート



各ルートのリーフレットは、マリナなどの関連施設で配布されているほか、国交省のサイトでもPDFで閲覧可能。また、一部のルートは、マップル・オンのプレジャーボート向けナビゲーションアプリ「ニューベックススマート」（7月1日からAndroid版が追加）にも収録されている



ジャパン インターナショナル ボートショー 2019のメインステージで行われた「マリンチック街道認定セレモニー」。この模様はC to Seaプロジェクトの内容とともに、テレビの報道番組でも取り上げられた

マリンチック街道 全23ルート

エリア	ルート名	出着地
北海道・東北・北陸信越	① 小樽	おたる海の駅(小樽港マリーナ)
	② 宮古	みやこ海の駅(リアスハーバー宮古)
	③ 富山湾	しんみなと海の駅(富山県新湊マリーナ)
関東	④ 東京・夢の島	ゆめのしま海の駅(東京夢の島マリーナ)
	⑤ 横浜 ※1	よこはま・かなざわ海の駅(横浜ベイサイドマリーナ)
	⑥ 葉山	はやま港海の駅(葉山港)
	⑦ 小網代	こあじろ・シーボニアマリーナ海の駅(シーボニアマリーナ)
中部	⑧ 浜名湖 ※2	はまなこ・こさい海の駅(ヤマハマリーナ浜名湖)
	⑨ 三河湾	がまごおり海の駅(ラグナマリーナ)
	⑩ 知多	りんくう・とこなめ海の駅(NTPマリーナりんくう)
	⑪ 伊勢湾 ※3	みえ・かわげ海の駅(マリーナ河芸)
近畿・神戸	⑫ 神戸・西宮	しんにしのみや海の駅(新西宮ヨットハーバー)
	⑬ 神戸・淡路 ※4	こうべすま海の駅(須磨ヨットハーバー)
中国	⑭ 牛窓	うしまど海の駅(ホテル リマーニ)
	⑮ 竹原	たけはら海の駅(竹原港北崎旅客ターミナル)
	⑯ 豊	ゆたか海の駅(ゆたか海の駅とびしま館)
	⑰ 広島	ひろしま・かんおん海の駅(広島観音マリーナ)
四国	⑱ 三豊	みとよ・仁尾海の駅(仁尾マリーナ)
	⑲ 新居浜	にいはま海の駅(マリンパーク新居浜)
	⑳ 須崎	すさき・ヨシノマリーナ海の駅(SUSAKIヨシノマリーナ)
九州	㉑ 福岡	ふくおか・マリノア海の駅(西福岡マリーナ・マリノア)
	㉒ 長崎	ながさき海の駅(長崎サンセットマリーナ)
	㉓ 天草	あまくさ海の駅(フィッシャリーナ天草)

(※1、※4) ロングコース、ショートコースあり (※2) 表浜名湖コース、奥浜名湖コースあり
(※3) 鳥羽コース、津コースあり

マリンチック街道は、2020年3月に全23ルートまで拡大。各ルートの情報は詳細を記載したマップ付きのリーフレットにまとめられており、マリーナなどの関連施設で配布中だ。

なお、実際にクルージングする際には、設定されたルートをきっちりなぞる必要はない。自身の遊び方やフネの速度に合わせて一部を巡るだけでもいいし、隣接するほかのルートと組み合わせてちょっと長めのクルージングを楽しんでもいい。つまり、ビギナーはもとより、幅広い層の人が、クルージングの参考になれるのである。

ちなみに、拠点となっている海の駅には、レンタルボートが借りられるところも少なくないので、憧れの海でのクルージングを実現させることも比較的容易。初めての海での航海はワクワクする半面、どこに寄港できるのか、危険なエリアはどこかといった不安も多いが、そんなときの参考としても、このマリンチック街道が大いに役立つはずだ。

各地の海の駅が自信を持っておすすめするモデルルートを活用して、マリンライフの幅をぐんと広げてみてはいかがだろうか？

ニッカウスキ余市工場

「小樽」
ルート



マリンチック街道では、寄港先から訪ねられる陸上の観光名所なども紹介されている

佐久島の海の幸

「知多」
ルート



クルージングの醍醐味(だいごみ)の一つ、ご当地グルメも、マリンチック街道のテーマ

横浜市・みなとみらい21地区

「横浜」
ルート



都市部のマリーナが拠点の場合、アーバンクルーズが可能なルートが設定されていることも

厳島神社

「広島」
ルート



著名な観光名所が取り入れられたルートも複数ある。人気のスポットに海から訪ねれば感激もひとしお

こうべたるみ海の駅

「神戸」
2ルート



安心して立ち寄れる寄港地情報が含まれているのも、マリンチック街道の特徴。ロングクルージングの際の参考ともなる

「マリンチック街道」に関する問い合わせ先

国土交通省 海事局 船舶産業課 舟艇室 TEL: 03-5253-8634(直通) <https://www.mlit.go.jp/maritime/marintik.html>
海の駅ネットワーク事務局(日本海洋レジャー安全・振興協会 内) TEL: 045-228-3062 <https://www.umi-eki.jp/index.html>



村櫛エリアの水路

はまなこ・むらくし海の駅となっているマリーナ、ボートクラブカナルは、湖内最大のスロープを備え、トレーラブルボートの上下架も可能。同マリーナは、まっすぐに延びる水路に面している。写真左はグランドエクシブ浜名湖とその桟橋

マリンチック
街道
モデルルート

1

二つの違ったルートで
日本一の汽水湖を巡る

浜名湖

日本一の大きさの湖、琵琶湖が「近^{ちか}つ淡^{おうみ}海」と呼ばれたのに対し、「遠^{とお}つ淡^{おうみ}海」と呼ばれ、旧国名の遠^{とお}江の名前の由来になった浜名湖。室町時代に地震と高潮で決壊した今^{いま}切^{ぎれ}口^{ぐち}で遠州灘につながっており、淡水と海水が混ざり合う汽水湖としては日本一の大きさを誇る。

浜名湖のマリンチック街道は、表と奥の2ルートがある。

新居や舞阪などの古い町並みや、むらくし海の駅付近のまっすぐに伸びる水路がたくさんあるのが、表浜名湖ルートの特徴。今切口の上に架かる浜名大橋が大きな目印だ。ただし、湖の南側は水深が浅いエリ



アが多く、ノリや貝などの養殖施設もあるため、航行には注意が必要だ。

一方の奥浜名湖ルートでは、湖北部、松見ヶ浦、猪鼻湖、細江湖が遊走区域に指定されており、水深が深く穏やかな湖面を気持ちよく滑走する楽しさがある。また、温泉街やテーマパークがある館山寺エリアでは、日本で唯一の湖の上を走るロープウエーを真下から眺められる。



松見ヶ浦

はまなこ・こさい海の駅（ヤマハマリーナ浜名湖）が面する入り江、松見ヶ浦は、年間を通して遊走可能な区域となっている。同マリーナでは、今年の秋に新しいクラブハウスがオープンする



たてやまのしゅうげつ
館山秋月（館山寺）

平安時代に空海が開いた禅寺、館山寺（下）の周辺には、リゾート型テーマパークの浜名湖パルパルや温泉旅館などが立ち並ぶ（上）



せとのやう
瀬戸夜雨（猪鼻湖神社）

遠江八景の一つ、瀬戸夜雨とされている猪鼻湖神社の夜景。この神社は、猪鼻瀬戸に位置する、赤い太鼓橋で繋がった小島（獅子岩）に鎮座している



**はまなこ・みっかび海の駅
（東急マリーナ浜名湖）**

東急マリーナ浜名湖では、バナナボート、SUP、アクアサイクルなどのマリナクティビティーが体験可能



浜名湖競艇場

新居町駅の沖合に浮かぶ島内に造られた浜名湖競艇場。特徴的な見た目の斜張橋「サンマリブリッジ」が島の西側に架かる

弁天島赤鳥居

弁天島のシンボルになっている巨大な赤鳥居の高さは18m。奥に見えるのは、今切口の上に架かる浜名大橋



網を仕掛ける漁師

河川から豊富な栄養が流れ込む浜名湖では、いろいろな漁が盛んに行われている。湖の南は浅い場所も多く、航路を外れる場合は注意が必要だ



**はまなこ・わしづ海の駅
（スズキマリーナ浜名湖）**

スズキマリンの直営マリーナ、スズキマリーナ浜名湖では、レンタルボート、ボート免許教室、トレーニングや操船などの各種講習を実施している



牛窓の沖

うしまど海の駅の前で風を受け疾走するヨット。奥に見えているのは左から黒島、中ノ小島、端ノ小島。三つの島は干潮時にだけ現れる一本道、ヴィーナスロードでつながる

日本のエーゲ海を拠点に
魅力あふれる瀬戸内を巡る

牛窓

第六管区海上保安本部の調べによると、日本のボートینگシーンを語る上で外せない瀬戸内海には、外周0.1km以上の島がなんと727もあるという。そんな、大小さまざまな島が織り成す景色は、ボートで巡ると、より一層その美しさを実感することができる。

岡山県東部の瀬戸内市牛窓地区は、海沿いに古い町並みが残る歴史ある港町。うしまど海の駅となっているのは、当地の人気リゾートホテル「ホテルリマーニ」の栈橋で、宿泊者やレストラン利用者は係留料金が無料となる。

ここを拠点にしたマリンチェック街



いしのしま・きたぎしま海の駅

大阪城の石垣に使われた北木石の産地。海の駅には石の資料館が併設されている。漫オコンビ「千鳥」の大悟の出身地としても知られる



カナメ石

豊島（てしま）と小豊島（おでしま）の間にある干出岩、カナメ石。満潮時は完全に見えなくなり事故が多発しているので、航行時は要注意

道・牛窓ルートは、^{おぎしま}男木島（香川県高松市）の「^{むぐちしま}男木島灯台」、六口島（岡山県倉敷市）の奇岩「ゾウ岩」を巡り、^{きたぎしま}北木島（岡山県笠岡市）の「いしのしま・きたぎしま海の駅」に帰

港するという、ちょっと長めのコース。本州と四国を結ぶ瀬戸大橋や、いくつもの島々が点在している景色が見られ、随所に瀬戸内海らしい多島美を感じることができるはずだ。



ゾウ岩

高さが約8mもある巨大な岩が、長年の海水の浸食により、ゾウのように見える形となったもの。国の天然記念物に指定されている

男木島灯台

男木港のある島の南側に集落が集まっている男木島。島の北端にある男木島灯台は総御影石造りで、日本の灯台50選にも選ばれている



瀬戸大橋

岡山県倉敷市と香川県坂出市を結ぶ瀬戸大橋。上部には瀬戸中央自動車道、下部には鉄道の瀬戸大橋線が通っている



牛窓町フェリー乗り場の夕陽

日本の夕陽百選に選ばれている牛窓の夕陽。よく晴れた取材当日は、空だけでなく、海もきれいなオレンジ色に染まった



うしまど海の駅(ホテルリマーニ)

夜間はライトアップされるホテルリマーニのプール(左)。同ホテルのレストランでは、地場の食材にこだわり、その日一番いい食材をシェフ自らが仕入れる。この日のディナーのメインは、岡山県産牛肉のサーロインステーキと、牛窓の朝獲れマダイのソテー(中)。ホテルの前にある栈橋が海の駅の係留場所だ(右)

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3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



一級ステップアップ・レポート

あっという間に第3弾まで来てしまいました。いつの間にか社会人3年目です。おかげさまで、二級小型船舶操縦士の免許は無事取得できましたが、今回は、一級ステップアップのレポートをしていこうと思います。



免許を取ってから、東京湾や湖などへボート遊びに出かけ、遊びの幅が広がりました。友人を船に乗せるととても喜んでくれて、「私も免許取ろうかな」と言ってくれる人まで現れ、嬉しい限りです。もう大満足です。二級で十分楽しめているので、一級は私には必要ないと思っていました。

しかし、試験を受けてから1年以内だと身体検査を受ける必要がなく学科試験だけ、問題数は14問と想像より少ないことにも後押しされ、受験することに決めました。



一級を取得するとどこまで行けるようになるのでしょうか。

一番身近なところでいえば、伊豆大島があります。晴れた日には三浦半島や伊豆半島などからくっきり見えますが、10海里以上離れているため、今の二級では行けません。

でも、一級なら伊豆大島だけでなく、その先の新島や八丈島だって余裕で

行けちゃいます。種子島や屋久島、もっと足を伸ばして沖縄だって行けるんです。



二級から一級にステップアップするためには、身体検査と学科試験を受けます。実技試験は免除になります。学科試験科目は大きく分けて上級運航Ⅰと上級運航Ⅱで、上級運航Ⅰは、海図を使って目的地までの所要時間を計測したり、船位の測定をしたりといったものが出題されます。また、気象予測や台風避難、海難事故の防止もこの科目の範囲です。上級運航Ⅱは主にエンジンに関する問題で、保守

整備や故障時の対処などについて出題されます。



あくまでも個人的感想をお話します。

実際の試験問題を解くと、予想以上にボリュームがあると感じました。原因はやはり海図問題です。時間がかかる上に正確性が求められ、三角定規が少しでもずれると正しい解答に辿り着きません。自分が出した解答が選択肢になれば、間違っているとすぐに気づけますが、間違った解答を導き出しても、それと同じ選択肢があることが多く、何度ぬか喜びしたか分かりません。ただ、海図の勉強が

一番楽しかったのも確かです。

また、上級運航Ⅱはエンジンにかかわるカタカナ用語が多いので、機械関係に弱い方には結構しんどさがあるなと思いました。私は辛かったです。カタカナ用語の暗記は一旦諦めて、図や絵を駆使して理解することに集中していると、だんだんカタカナ用語が頭に入っていくのではないのでしょうか。



試験後に自己採点をして、合格ラインを越えていてほっとしましたが、合格発表までドキドキしました。試験時間はたっぷりありますし、見直しは心の安定にもなるので、これから受験される方には強くおすすめします！



※沿岸区域(二級で航行可能)の範囲

ステップアップのススメ

「小泉免許取るってよ!」でもお伝えしたとおり、二級から一級へのステップアップは免除科目も多く、比較のお気軽に挑戦できます。

それに、なんといっても、響きがカッコイイ!「一級小型船舶操縦士免許」を持っているなんて、友達に自慢できます!



一級に合格すると、操縦免許証はそこから5年間の有効期間となりますので、更新の時期が実質延びます!

また、二級の操縦免許証が失効していても一級受験時には学科の一部と実技の免除は受けられますし、合格すると有効期間も復活し、お得感満載です。



二級のポート免許をお持ちの方、一級にステップアップしませんか?

○合格基準: 学科 14 問中 10 問以上 (各科目半分以上)

○勉強方法: ボート免許スクールでしっかり教わって受験する方法と、必要な教材を購入し独学で受験する方法があります。

○必要な物: 教本、問題集、練習用海図(150・200号)、文房具(鉛筆、消しゴム、三角定規(30cmくらいのもの)、ディバイダー、コンパス)

※ボート免許スクールに申し込む場合は、教材を用意してくれることがあります。



海図問題を解くポイント

一級のポート免許を取得するにあたり、避けては通れないのが海図問題。海図問題の成否が合格を左右すると言っても過言ではありません。苦手意識を持っている方も多いかとは

思いますが、ポイントを押さえればそんなに難しい問題ではありません。ポート免許スクールで教わるにしても、独学で受験するにしても、まずはこの記事を読んでレッツ・チャレンジ!

基礎となる次の3つを最初に理解しよう

- (1) 緯度、経度の測定
- (2) 距離の測定
- (3) 方位の測定

(1) 緯度、経度の測定

まず、緯度、経度の測定ですが、三角定規を用いて測定することができます。知りたい位置の真横の目盛が緯度を表し、真上や真下の目盛が経度を表します。三角定規を緯線や経線にしっかりと並行にしてから合わせることがポイントです。

緯度の読み方 (1目盛りは0.2分)

答 $30^{\circ}-08.2'N$
(北緯30度8.2分)

答 $30^{\circ}-05.0'N$
(北緯30度5分)

答 $30^{\circ}-01.3'N$
(北緯30度1.3分)

(「°」は度、「′」は分と読む)

何度何分?

北緯
30度10分

この目盛りは「km」普通使わない

北緯
30度00分

距離の測定

X点とY点にディバイダーを合わせて
真横付近の緯度目盛に移動させ読み取る

何海里?

3.2海里

緯度1分 = 1海里

8.5海里

距離の場合、緯度目盛りを使うが単位は海里(マイル)を使う

10海里

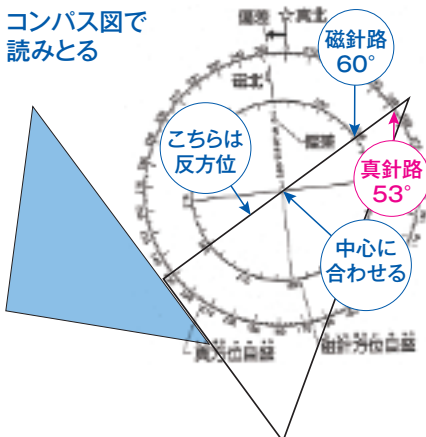
(2) 距離の測定

次に距離の測定ですが、これは二地点間がどれだけ離れているかをディバイダーで測り、その長さを緯度目盛に合わせて読み取ることが得ることができます。

(3) 方位の測定

基礎の最後、方位の測定は、コンパスローズを使って求めます。真方位と磁針方位を間違えないように気を付けます。中心から目的の方位に合わせるだけでなく、反方位まで定規を合わせることが正確に求めるポイントです。

コンパス図で読みとる



一級学科試験の海図問題は全部で3つ

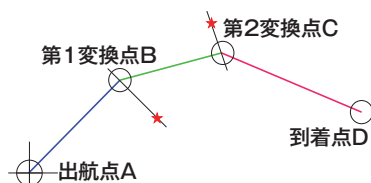
一級学科試験の海図問題は全部で3問題あり、試験用海図150号か200号のいずれかを使用して解きます。問ごとに求められる知識が異なりますが、3つの基礎に基づいてポイントを押さえておけば必ず解けます。

問51 航海計画

この問題は、航海計画を作図して、全航程を求め、自船の速力から所要時間を算出します。計算を間違えないように気を付けましょう。

〈海図を使って距離や所要時間を求める問題〉

(例題) 10:00に出航点Aを出航し、全航程を15ノットで航行した場合、D点への到着時間は何時何分頃になるか。ただし、風や海潮流の影響はないものとする。



- ① 出航点Aを求める
- ② 指示された航海計画を記入する
- ③ 最後に全航程の距離を求める

(解説) まずは、問の指示に従い上図のように、航海計画を作図します。出航点Aと第1変換点Bの距離を測定します。BC間、CD間も同様に距離を測定し、3つの距離を足したものが全航程の距離です。この時の距離の単位は海里です。その距離を15(速力15ノット)で割ると所要時間が求められます。仮に、所要時間が2.5時間であれば、出発から2時間30分後の12:30がD点到着予定となります。

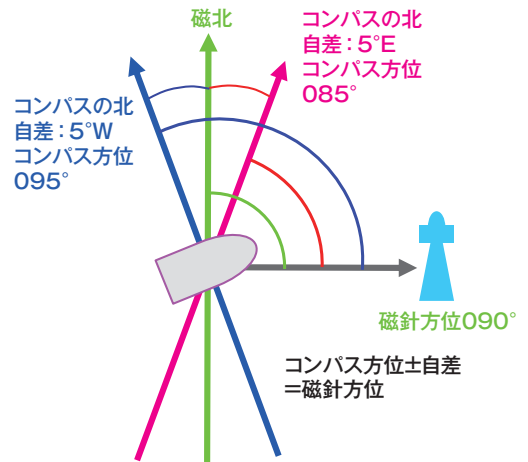
問52 船位の測定

この問題は、測定したコンパス方位に自差を加減し、磁針方位に変換してから作図をして船位を求めます。自差(コンパス方位と磁針方位の差)を正確に理解しましょう。

(解説) 自差 6° Eは、船内のコンパスの真北が磁北より $+6^{\circ}$ (東に 6°)に向く状態です。したがって、コンパス方位 325° =磁方位 331° 、コンパス方位 58° =磁方位 64° となります。それぞれの目標(灯台)に磁方位に合わせた線を引くとその交点がA船の船位となります。最後に海図の緯度尺、経度尺を使ってA線の船位(緯度、経度)を求めます。

〈海図を使って船位を求める問題〉

(例題) 長浜海域を一定針路で航行中のA船は、浜崎灯台をコンパス方位 325° 、長島西端灯台(Oc.7s)をコンパス方位 058° に測定した。A船の船位(緯度、経度)は、次のうちどれか。ただし、このときの船首方向に対する自差は 6° Eであった。



問53 潮流航法

この問題は、外力(潮流)を受けて、実際に航行する針路や速力を求めたり、潮流そのものの流向や流速を求めたりします。潮流は風とは逆に流れていく方向を真方位で求めます。

〈海図を使って針路を求める問題〉

(例題) 前島海域を速力10ノットで航行中、前島灯台を磁針方位 275° 度、長津灯台を磁針方位 005° 度に見る地点に達した。この地点から後島灯台に向けて航行するには、磁針路を何度にとればよいか。ただし、この海域には流向 160° 度(真方位)、流速2ノットの海流があるものとする。

(解説) まずは、磁針方位が示されているので磁針方位目盛を使用し、前島灯台と長津灯台から方位線を引き、現在の地点を求めます。求めた現在の地点と後島灯台を線で結び、例②の方法で針路を求めます。このときに、潮流が真方位で示されていることに注意が必要です。

例①

実航針路、速力を求めるもの

自船が、外力の影響がないと想定して作図し、求めた位置に外力の影響を加えて求めます。

例②

流向、流速の影響を考慮して針路、速力を求めるもの

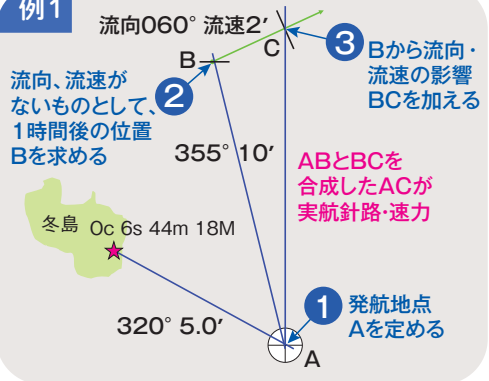
外力の影響がある中で、自分が行きたい場所に向かうためには、どの向きに航行すればよいのかを求める問題です。考え方としては、先に流されてから、どの向きに航行すれば目的の針路に乗るのかという感じです。実は①の逆順での作図をしています。なので、答えが出た後、①の順で作図をすれば、正解かどうか自分がわかります。

例③

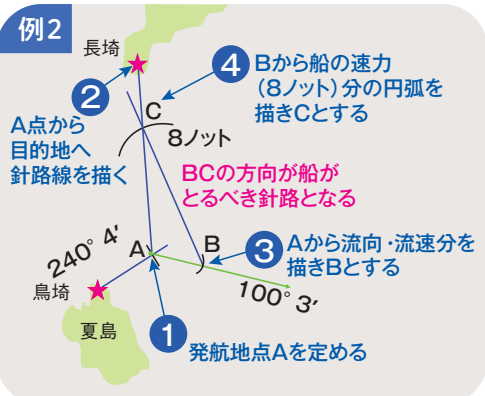
潮流の流向、流速を求めるもの

一定時間後に、計算上自分がいるはずの船位と、実測した船位の差を作図し、外力の向きと強さを求める問題です。注意点は、作図する際に指定される時間が、1時間であったり、1時間半であったりするので、間違えないようにしましょう。

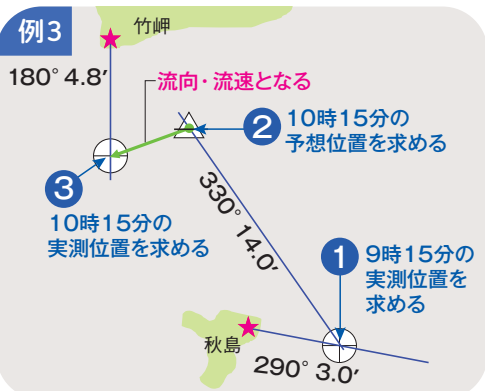
例1



例2



例3



以上、海図問題を解くためのポイントを解説してきましたが、いかがでしたでしょうか。正確に素早く作図ができるようにポイントを押さえて効率よく勉強してくださいね。

水産動植物採捕に注意

釣りや潮干狩りなどの経験があるという方は多いと思いますが、

これらも全てルールの中で行われている行為です。

ルールには、水産資源保護法や漁業法、漁業調整規則、委員会指示など多々あります。

これらのルールに違反して水産動植物を採ると、いわゆる密漁となってしまう場合があります。

このため、水産動植物の採捕に当たっては、

その水域におけるルールをあらかじめ都道府県に確認することが重要です。

アワビやナマコ、シラスウナギは 要注意!!!



令和2年12月1日から改正漁業法が施行されますが、悪質な密漁が増加しているため、この対策として、罰則が大きく強化されています。具体的には、アワビやナマコ等の特定水産動植物を許可なく採ってしまうと、「3年以下の懲役又は3,000万円以下の罰金」と、非常に重い罰則が設けられました。また、違法にこれらが採捕されたことを知りながら、運搬、保管、取得、処分等の媒介やあっせんした者も同じ罰則を受けることとなります（第189条関係）。レジャーであっても例外とはなりません。これらを採捕して、重い罰則の対象になってしまう、

ということにならないよう、十分に気を付けましょう。

この他、漁業法に基づき、都道府県知事が、一定の期間一定の漁法で漁業を営む権利（漁業権）を免許しています。漁業権が免許されている区域では、アワビ、サザエ等の貝類やワカメ、昆布等の海藻類、伊勢エビ、タコなどの定着性の水産動物の採捕は漁業権の侵害となりますので注意が必要です。漁業権の侵害についても、今回の漁業法改正により、「20万円以下の罰金」から「100万円以下の罰金」に引き上げられます（第195条関係）。

お役立ちサイト

水産庁の密漁対策サイト

<https://www.jfa.maff.go.jp/j/enoki/mitsuryotaisaku.html>

また、漁業調整規則では、都道府県ごとの実情に合わせ漁具漁法や体長等の制限、禁止期間、禁止区域等を定めています。このようなルールが都道府県ごとに定められ、一般の方の遊漁（釣りや潮干狩り等）にも適用されるものがありますので気を付けてください。

例えば、あさりの潮干狩りについて考えてみましょう。漁業調整規則では「歩いて手で取る（徒手採捕）」行為そのものは多くの都道府県で遊漁として許されていますが、あさが第一種共同漁業権の対象となっていれば漁業権の侵害となり得ます。漁業協同組合におい

ては、量を制限したり、料金を徴収したりしてあさり取りを認めているところもあります。

また、読者の方には、船を利用してトローリングを行う方もいるかと思いますが、多くの都道府県でひき縄釣り（トローリング）の漁法は許されてはいません。許されているのは、条件付きでも5つの都県くらいで、それ以外では禁止されています。

このように、水産動植物の採捕（釣りや潮干狩り）にもすべてルールがあるのです。ルールやマナーを守って、海での遊びを楽しんでください。

お役立ちサイト

水産庁の遊漁の部屋

<https://www.jfa.maff.go.jp/j/enoki/yugyo/index.html>

密漁を許さない

漁業法の改正により、密漁に対する罰則が厳しくなります。

【罰則の強化】 最大で3年以下の懲役又は3,000万円以下の罰金

【罰則対象者】 密漁者および流通者（運搬、保管、取得、又は処分の媒介・あっせん）

【取締り強化】 水産庁をはじめ海上保安庁、警察や都道府県の関係機関、漁業関係者と連携して
監視・取締りを強化

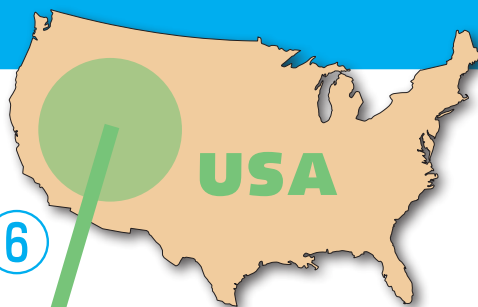
詳しくは水産庁Webサイトへ

🔍 水産庁 密漁対策



水産庁 海上保安庁 警察庁

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⑥

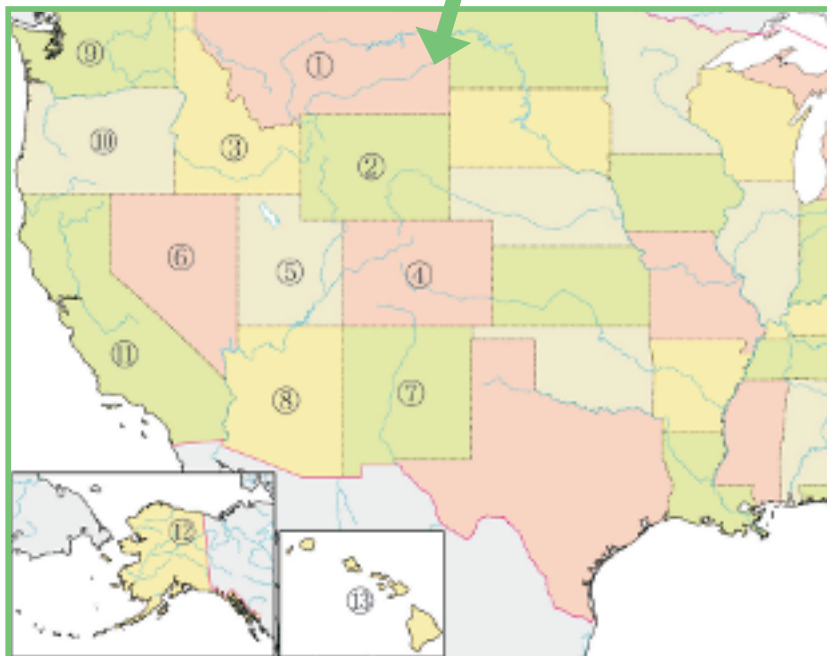


日本で小型船舶を操縦するためには、ご存じのとおり、小型船舶操縦士の免許が必要です。これは、「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に定められています。

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。

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

今回はアメリカの国勢調査局による4つの地域区分から、第4地域の①～⑦の内容を紹介します。



州 名	条件の有無	内 容 等
①モンタナ州	有	13歳、14歳が10馬力以上の動力船もしくは水上オートバイを操縦するには、Montana motorboat operator's safety certificateを有しているか、他州のNASBRAの承認した証明書を有しているか、18歳以上の同乗が必要です。
②ワイオミング州	有	16歳未満の者が動力船や水上オートバイを操縦するには、18歳以上の操船責任者の同乗が必要です。
③アイダホ州	無	
④コロラド州	有	14歳未満は操縦不可、14～15歳はColorado Boating Safety Certificateが必要で、16歳以上は操縦してもよい。
⑤ユタ州	有	12～15歳が水上オートバイを操縦するには、Utah Boater Education Certificateを有し、18歳以上の指揮監督が必要です。16歳、17歳が水上オートバイを操縦する場合はUtah Boater Education Certificateが必要です。16歳未満が動力船もしくは帆船を操縦する場合は18歳以上の指揮監督が必要です。18歳以上が水上オートバイを操縦するのに制限はありません。
⑥ネバダ州	有	1983年1月1日以降に生まれた者は、15馬力以上の船を操縦するのにNevada Boater Education Cardが必要です。水上オートバイは14歳以上しか操縦できません。また、トーイングは16歳以上もしくは、14歳以上で18歳以上の者の指揮監督がなければなりません。
⑦ニューメキシコ州	有	1989年1月1日以降に生まれた者はNew Mexico Boater Education Certificateが必要です。13歳未満は大人の監督なしに操縦してはなりません。また監督下にあってもNew Mexico Boater Education Certificateを携帯しなければなりません。

※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。



安全事業部

2019年日本IDAN会議 REPORT

安全なダイビングの環境作りのために活動するDAN。現在は、DANアメリカ、DANヨーロッパ、DAN南部アフリカとともに4つのDANでインターナショナルDAN(IDAN)は構成されており、各地域でダイバーに向けて会員サービスを提供していますが、地域特性もあるため、サービスの内容は少しずつ異なります。IDAN会議は、それぞれのDANの活動内容を確認し、より良いサービスの提供を目的として情報共有及び世界規模での協力体制について話し合う会議で毎年開催されています。以前は、代表者のみが出席する会議でしたが、各DANの成長に伴い実務が細分化されてきたため、全体会議とともにコミッティ会議(実務者会議)も開催され、昨年(2019年)は、9月5日(木)、6日(金)の2日間、DAN JAPANが主催となり、7年ぶりに日本(横浜)で開催されました。

[会議スケジュール]

1日目

9:00	全体会議・各DAN活動報告
11:30	昼食
13:00	各DAN活動報告
15:00	コミッティ会議:マーケティング
18:00	ウェルカムディナー

2日目

8:00	コミッティ会議:グローバルホットライン
10:15	コミッティ会議:リサーチ
11:30	昼食
12:45	全体会議
13:30	閉会
15:00	スタディーツアー
18:00	フェアウェルディナー

また、今後も各DANが連携し、DANとして世界共通のメッセージを出すことが重要で、最終的には、ダイバーの安全・安心を確保するために、事故後の対応から予防に重点を置いて活動すべきだと提言されました。まずは、各DANのホットラインサービスを共有化し、グローバルに対応していくことが大きな目標として、その後のコミッティ会議をとおりして議論させることとなりました。

また、こまめな情報の共有を図るため、今後も継続して年に数回ウェブ会議を行うこととなりました。



[会議レポート]

全体会議

全体会議では、各DANにおける活動状況の報告のほか、2019年1月よりDANアジアパシフィックがDANアメリカに吸収され、DANワールドという名のもとに活動を開始したことが大きなトピックとなりました。これにより、IDANの枠組みが大きく変化したため、規約の改正について話し合われました。

コミッティ会議

コミッティ会議は、実際に業務を遂行する実務者による会議で、2017年イタリアIDAN会議の際に会議の開催が提案され、2018年南アフリカ共和国IDAN会議において、今後も継続して話し合いの場を持つことが決定されました。2019年日本IDAN会議においては、「マーケティング」、「リサーチ(研究)」、「グローバルホットライン」の3つの分野について活発な討議が行われました。

特に「リサーチ」では、DAN JAPANが、潜水後に発生する気泡に関するフィールドリサーチを実施することについて説明し、今後はIDAN全体での研究とすることも視野に入れた話し合いとなりました。

また、「グローバルホットライン」では、ダイビング事故発生時に、ダイバーの利便性を高めることを目的として、世界中のダイビングサイトや再圧治療施設情報、搬送の際の留意点などの各DANに蓄積された情報を共有化するためのシステム構築について提案されました。DANの最も重要な役割である、潜水障害に対する緊急時の相談は、グローバル化が大きな課題であり、今後の更なる検討が必要ですが、より利便性の高いホットラインへの進化の兆しが見え、大変有意義な会議となりました。

[公式行事]

その1 歓迎夕食会

今回、世界各国からIDAN会議のために来日した関係者は11名。DAN JAPANの参加者を含め、全15名が会議に参加しました。遠くから来日した参加者を歓迎し、親睦を深めるため、当協会主催で歓迎夕食会を開催しました。

夕食会では、当協会の戸田会長及び佐久間理事長による歓迎の挨拶とともに、IDAN会議日本開催の記念品として各プレジデントに盾が贈呈されました。

また、昨年はDANアメリカが活動を開始してから40年の節目の年となることから、DANアメリカ代表より各プレジデントに記念のトロフィーがプレゼントされました。

終始和やかな雰囲気、参加者は久しぶりに再会した仲間との時間を楽しんでいました。



その2 スタディーツアー

2日間、集中討議を行った会議終了後には、IDAN恒例のスタディーツアーを開催し、更なる親睦を深めました。会議の参加者は、同じ使命とビジョンを共有する仲間ですが、他のDANのスタッフと実際に時間を共有する機会は多くありません。さまざまな実務を効率よく遂行するために、人と人の繋がりを大切にするIDANならではのイベントです。

また、参加者の半数は今回が初来日であるため、日本の文化や歴史に直接触れ、日本をより深く理解してもらうためにも有益な時間となりました。

ツアー開始前には、全員が浴衣に着替え、DAN JAPANスタッフも自前の浴衣を披露しました。色とりどりの浴衣と帯、小物などを各自で選んでもらい、女性参加者からは歓声が上がっていました。着替えを済ませた一行は、国の名勝に指定されている横浜市の「三溪園」を散策。国の重要文化財の建造物や園内を見学し、休憩所では抹茶の飲み方・作法などを体験しました。夕食後には、ベイブリッジを経由し「港の見える丘公園」にて横浜の夜景を楽しみ、スタディーツアーを締めくくりました。

[IDAN会議を終えて]

今回のIDAN会議は、IDANの活動が始まってから2度目の日本開催となりました。慣れないことも多く、限られた予算の中でさまざまな工夫をしつつ会議を成功に導くためには、さまざまな困難がありました。

しかし、年に1度、同志の仲間と共に各DANの活動状況について討議し、ダイビングの安全性向上に向けて歩みを進めるための会議は、本当に貴重であり重要であると感じました。

この2日間は、IDAN構成メンバーであることに誇りを持ちつつ、DAN JAPANが果たすべきことについても深く考える契機となる有益な時間でした。今年はDANアメリカが主催する予定(COVID-19の影響で開催未定)ですが、胸を張ってDAN JAPANの活動報告をするために、更なる会員サービスの質の向上に向けて活動していきたいと考えています。



第46回 WATER BORN FESTIVAL (6月8日)

【2019年度活動報告】

●イベント参加・出展

2019年度は3つのイベントにDAN JAPANとしてブースを設置し、会員の方々や一般ダイバーの方々と交流を行い、たくさんのご意見をいただきました。事務所内での業務が多く、実際にダイバーの方々と直接情報交換をする機会が少ないため、大変貴重な機会となりました。



左: マリンダイビングフェア2019 (4月5～7日)
右: ブルーオーシャンフェス KANSAI 2019 (5月18～19日)

●安全潜水を考える会開催

2019年11月9日に東京海洋大学(品川キャンパス)で「第21回 安全潜水を考える会 研究集会」を開催しました。当日は天候もよく、100名ほどのダイバーの方々が参加して、「ダイビングの安全」に特化したセミナーを熱心に聴講されていました。セミナーの最後には、参加者から講師に対し積極的な質問があり、また、交流会ではダイバー同士の情報交換も行われるなど、大変有意義な会となりました。



※講演内容は、会報誌に掲載されています。

●学会発表

2019年8月3日に兵庫医科大学で開催された「日本高気圧環境・潜水医学会 第4回近畿地方会」において、一般演題発表しました。

現在、DAN JAPANは串本ダイビング事業者組合と協力し、和歌山県(紀伊半島)のスムーズな緊急搬送システムの構築を目指して活動しており、その活動について報告を行いました。和歌山県串本町の海は素晴らしいポイントが多くあり、さらに、高速道路延伸によりアクセスが容易になったため、多くのダイバーが訪れています。

ダイバーが紀伊半島の海を安全に楽しめるよう、今後もこの活動を続けてまいります。

DAN JAPAN Activity Report 2019

2019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

10,794 名



【会員男女比率】

男性：59.9%

女性：40.1%

【会員平均年齢】

男性：51.16才

女性：49.71才

50.6 才

●医療関連・安全情報提供：

【会報誌】



10 回/年

Web版会報誌：
最新の医学・
安全情報を配信

【協会誌】

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

35 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）

51 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

17 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

44 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

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

■ ホットラインサービス(緊急対応)

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

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

■ メディカル・インフォメーションライン (非緊急時対応・医療相談)

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

なお、医師による回答には通常1週間程度を要するため、減圧症の疑いがある場合にはホットラインでの対応となります。

■ DD NET(ダイバーズドクターネットワーク)

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

現在、全国で約250名の医師にご協力いただいております。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(2020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		200万円

■ 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冊にまとめてあります。

各種講習会・セミナーと、 報告書『潜水事故の分析』

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

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

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**



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

Illustration & Design Panar/Design

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提供。ダイビング前後の相談に回答

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。減圧症や救済者費用にも対応

その4

安全情報提供

年10回のWeb会報誌「Alert Diver Monthly」を発行。正確・最新の安全情報トピックが満載。DAN会員はいつでもどこでも購読可能

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/
（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



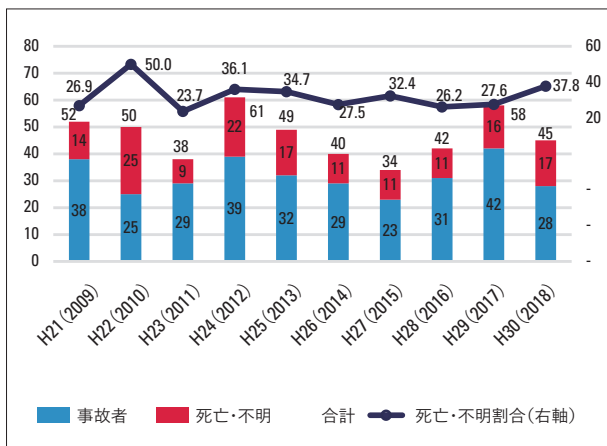
27

平成30年の潜水事故の概要

本資料は、海上保安庁のホームページ等の公開情報を基に、DAN JAPAN事務局において独自に分析を行い、その概要をとりまとめたものです。安全で快適なレジャーダイビングを楽しむにあたって、本資料が活用されることを願っています。

1. 事故者数の推移 [図1]

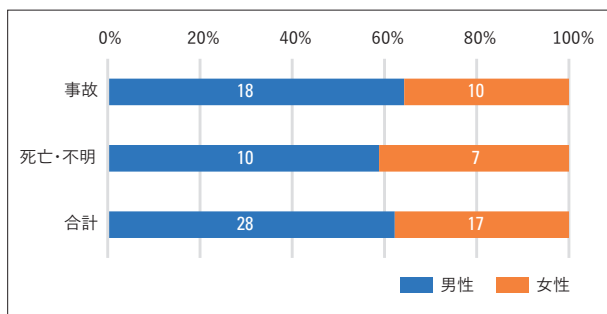
平成30年の事故者の数は45人。この数字から見てわかるように、毎年平均45人前後の事故が発生しています。そのうちの30%前後を死亡・行方不明が占めており、その傾向も過去10年の間ほとんど変わっていません。また、10年間の事故者数は469人。その内、死亡・行方不明は153人で、事故全体に死亡・行方不明が占める割合は32.6%となっています。



[図1] 過去10年の潜水事故の推移

2. 性別 [図2]

潜水事故全体に占める男性の割合は62.2%。事故（死亡・行方不明含まず）では64.3%。死亡・行方不明では58.8%と、過去に比べ事故全体の男女比に関してはそれほど変化がないものの、死亡・行方不明では、やや女性の占める割合が上



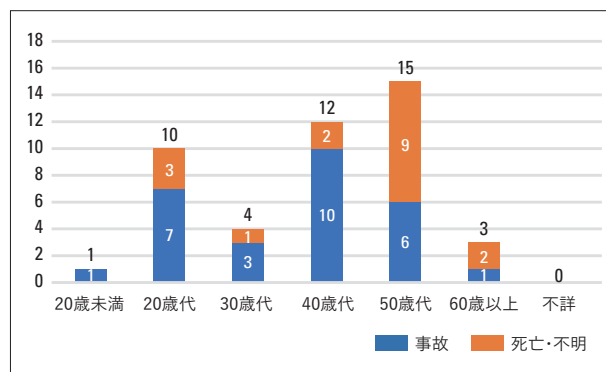
[図2] 男女比

昇傾向に。また、事故全体（死亡・行方不明含む）に対する死亡・行方不明者の割合は男性が35.7%、女性が41.2%になっており、こちらも女性の方がやや高くなっている傾向にあります。

3. 年齢 [図3]

事故者を年齢別にみるとピークが二つあるのがわかります。ひとつは20歳代で、もうひとつが40歳代から50歳代。ダイバー人口の構成比では、30歳代から40歳代にピークがあり、やや高齢よりの分布になっています。

死亡・行方不明でみると、50歳代が最も多く9名と全体の52.9%を占めています。事故のみ（死亡・行方不明含まず）においては、40歳代が最も多く、10名と全体の35.7%を占めています。



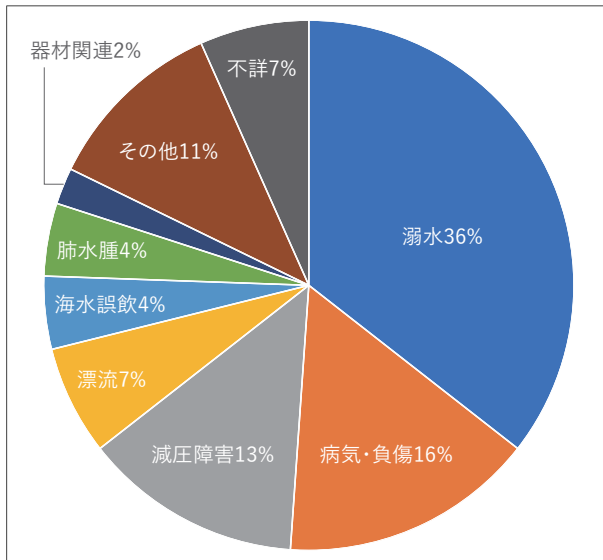
[図3] 年齢別の事故者数

4. 事故の原因 [図4]

潜水事故は、その原因を探ることが非常に難しい事象です。水中という特殊な環境では、生じたことをつぶさに見ることはできないのもあり、事故者が死亡した場合には、死亡に至る経緯を把握することが極めて困難です。ここでは、詳細な事故原因の分析ではなく、事故データに記載された事故形態を基にしてグラフを作成しました。

事故形態としてとりあげた指標は、「溺水、海水誤飲、肺水腫、漂流、病気・負傷、減圧障害、器材関連、その他、不詳」で分類されています。

中でも溺水が36%と最も多く、海水誤飲、肺水腫も含めると44%を占めています。次いで、病気・負傷が16%、減圧障害(DCI)が13%となっています。



〔図4〕事故の形態(全体:死亡・行方不明を含む)

5. 事故事例

〔事例 1〕

講習中、マスクに水が入りパニックになった事例

「インストラクターは、比較的小さい水深6m程度の水底でマスククリアの実習を行いました。その水深で、マスク内の水を次第に増やすようにして練習を進めましたが、事故者は水を飲んでしまいパニックになり、レギュレータを口から外してしまう事態に。そこでインストラクターはレギュレータを咥えさせましたが、パニックを抑えることができずに急浮上し溺水。水面で意識不明に陥り、担当のインストラクターによって救助され、救急車で搬送されました。」

「マスクに水が入りパニック」という事例は、講習にかぎらず、体験ダイビングや一般ダイバーのツアーでも生じています。マスクに水が入ってマスクが外れそうになり、レギュレータが口から外れるといった、悪循環によって事態が増悪しパニックに至る典型的な事例なのです。

*

ダイビングでは、水中で視界を確保するため、マスククリアというスキルが必須です。しかし、多くの初心者にはマスククリアが苦手という実状があります。その理由として挙げられるのが、鼻呼吸と口呼吸を自覚して分ける習慣が普通の人にはないためだと言われています。このため、Cカードを取得しても、マスクに水が入りにくしようとストラップをきつく締める初心者ダイ

バーもいるという話もよく耳にするほどです。ダイビングでは、意図的に口呼吸をする必要があります、これにはトレーニングを積み重ねることが重要な技術なのです。したがって、ダイバーはマスクがなくても(つまり顔を水にさらした状態で)レギュレータから呼吸できなければなりません。講習時だけではなく、日頃から「マスクなし潜水」でも水中で落ち着いていられるような練習をしておけば、どんな時でも落ち着いてマスククリアができ、パニックにはつながらないと予想できるわけです。

〔事例 2〕

ツアー中に残圧が少なくなり、最終的に急浮上に至った事例

日本のダイビングでは、インストラクターがダイバーたちを引率・ガイドするというスタイルが定着しています。このため「エア切れ」という事故はほとんど見られませんが、それでも平成30年には、エア切れ(あるいはそれに近い)事例が散見されましたので報告しておきます。

「複数のインストラクターと数名のダイバーのグループでのダイビングで、水深30mまでのダイビングを楽しんでいる最中、ダイバーのひとりが不安感を訴えたので、水深18m程度まで浮上。その後、ひとりのインストラクターの残圧が少なくなり、ゲストダイバーのオクトパスから空気をもらって水中の移動を試みました。しかし、このインストラクターが途中でパニックを起こし、オクトパスを外して、単独で水面に浮上。他のダイバーたちは後を追ひ、水面で意識不明の事故者を救助しましたが、事故者は急浮上によって動脈ガス塞栓(AGE)を発症し、意識不明で応急手当をうけ、救急隊に引き渡されました。」

*

この事例に類似する事故内容のものが、平成30年の潜水事故において、複数見られたことはとても残念なことでした。

ダイビングでは、潜水計画が非常に重要です。なぜなら、この事例のように残圧がなくなるまでダイビングをすると、いざという場合に対応ができない危険性があるからです。また、インストラクターは、自分自身と引率するダイバーの空気消費に常に注意を払う責任があるとも考えられます。

オクトパスは、メインのレギュレータが故障した場合や、バディが万が一エア切れになった場合に使う器材ではありますが、「オクトパスを使う事態」イコール「水面への浮上」と考える方が、より安全にダイビングを楽しむことができるのです。いざにせよ、同行するダイバーの実力に見合った慎重なダイビング計画を立て、その計画どおりにダイビングすることが安全に繋がることを示している事例だといえます。また、ダイバーはダイビング中に自らとバディの残圧を予想し、常に確認しておく習慣をつけることが重要なのです。

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）



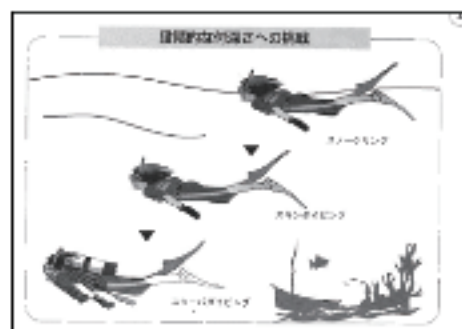
★★★★★ 安全にスノーケリングを楽しむためのポイント ★★★★★

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ndaイビング」に分類されます。スキndaイビング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. バ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、バディ行動（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



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



救助事業部

Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.10 リバーポートマリーナ



1989年(平成元年)設立のリバーポートマリーナ。ヤシの木がトレードマークで、クラブハウスも南国リゾート風

日本のヨット・ボート文化を古くからリードしてきた湘南エリアとは、おおまかに大磯、江の島、葉山、逗子、油壺と、おなじみの地名が並ぶ相模湾沿岸一帯を指す。リバーポートマリーナがあるのはその相模湾のほぼ中央にそそぐ相模川を、河口から約1.5マイルさかのぼった川岸だ。

同マリーナが預かるプレジャーボートは110～120隻。すべて陸置きで、川岸に設けられたスロープを使用して水上へエントリーする。東京、横浜か

らの交通の便がよく、いったん海に出れば、西の伊豆半島から東は三浦半島を超えて東京湾や房総半島、そして南を向くと伊豆諸島と、各エリアへのアクセスは抜群だ。

マリーナの同じ敷地内には水上オートバイの販売・保管を行う「ジェットフィールド湘南」も併設されており、休日ともなれば、釣りやクルージングはもちろん、トーイングプレイやスポーツライディングに興じる多くの老若男女で賑わう。活気のある湘南の奥座敷と

いったところか。

ハーバースターの岩井哲郎さんに、同マリーナをベースとしたプレジャーボートで気をつけておくべきことをうかがうと、まず河川というロケーションを挙げてくれた。

「どうしても浅瀬が多くなりますし、ドライブをぶつけたり、座礁したりというトラブルが近年は多いですね。それと特に雨が降るとゴミが増えるので、冷却水が回らずにオーバーヒートを起こす、とか。加えて、南に開いている相



ボート保管はすべて陸置き。最大40フィートクラスを筆頭に、110～120隻を船台で保管する



水面へのアクセスはスロープを使用。目の前に流れるのは相模川。1.5マイルほど下ると相模湾に出る



開放感があり落ち着ける雰囲気のアナウンサーズルーム。この奥には、ボート免許教習の学科講習で使用する教室もある

Rescue Boats



〈イエローダックハイパー〉(ヤマハF-24)

ビビッドなレスキューカラーの救助艇。かなりの年代物とはいえ、まだまだ現役だが、近々、世代交代も予定されているとのこと



リバーポートマリーナのスタッフ一同。エリアの安全なボートイングのために日々緊張感を持ちつつも、にこやかに業務を行っている

模湾の地形から、南西風に弱いという特徴もあります。午後は南西風の風速が上がってくることが多いので、そこを常に頭に入れて出航計画を立てるべきでしょうね」

同マリーナのレスキュー体制は、予備のロープやロープカッターなどを常備する専用のレスキューボート1艇に、現場で動ける2名(たいていは、「レスキューの現場から」でご登場いただいた岩井哲郎さんとメカニックスタッフ)

が乗り込んで対応する、というもの。

東京湾および相模湾でBANサービスが始まった当初よりレスキューステーションとして登録し、周辺エリアの安全なボートイングに寄与している同マリーナ。近年のレスキューステーションとしての出動実績は、年に2～3回といったところだが、これに加えて、BANを通さない救助要請も数件はあるらしい。

ちなみに、マリーナの会員におけるBAN加入率は3/4ほどとのこと。制度

スタート後は、新規会員には原則加入してもらっているという。

「昔からの会員の方に加入を強制できるわけではありませんが、最近入会された方の中では、“BANに入るのは常識”という具合になっているようです」

関東地区は、全国に先駆けて、1992年にBANがサービスをスタートさせたエリアだけに、その有用性は一般ボーターの間に着実に浸透しているようだ。

Rescue Station File

レスキューステーション・ファイル

file.11 デルタマリン 江波マリーナ



広島市にあるデルタマリン江波マリーナは創業50年以上の老舗。新艇・中古艇の販売、修理、保管、ボート免許教室、レンタルボートと幅広く事業を展開する

広島市のほぼ中央を流れる太田川。その下流域はいくつもの川に枝分かれし、日本有数の規模のデルタ地形を形成している。デルタマリン江波マリーナは、まさにその三角州の一つに位置している。

もとよりプレジャーボートिंगの盛んなこのエリアにあって、1969年創業の同マリーナは堂々たる老舗。広島市中心部からも近く、古くからのボートファンが頼りにするパイオニアであり、アットホームな雰囲気のマリーナとし

て親しまれている。

目の前に広がる瀬戸内海は、世界的に評価の高い景観を誇る多島海でクルージングスポットには事欠かず、多彩な海の幸にも恵まれ、ほかの地域に比べてもボート遊びへのハードルが低い。数多くのプレジャーボートユーザーを抱えるまさにボート天国なのだが、その一方で、浅瀬やカキの養殖施設も多く、頻繁に大型船が運航するみくそう輻輳海域でもある。トラブルに遭遇するリスクは比較的高い地域といえよう。

実際にデルタマリン江波マリーナにとっても、洋上のボーターからレスキュー要請がかかることは、開業以来、珍しいことではなかった。優秀なメカニックをそろえ、なにかあっても助けに



経験豊富な各整備資格を所有するスタッフが常駐するサービス工場



マリーナが預かる約100艇のボートはすべて陸置きで、早朝からの釣りにも上下架対応可能



広島で唯一という3階建ての立体艇庫には、ご覧のような巨大なジャッキで上下架される

Rescue Boats



代表取締役の辻山恵子さん。デルタマリンは本店となる江波マリーナのほか、広島県・山口県内に4カ所の営業所を設置し、瀬戸内海のボートिंगを支えている

〈デルタマリン号〉(ヤンマーFX32Z)

ディーゼルインアウト仕様で高い曳航力と取り回しのよさを兼ね備えたレスキュー艇

来てくれる面倒見のよさで知られていた同マリーナだけに、2016年に当エリアでBANサービスが開始される際には、当然のようにレスキューステーションとして登録されることとなった。

「当マリーナを利用されているのは、ほとんどが釣りのお客さまなので、出港頻度の高い方が多いんです。ただ、経験があるからといって事故に遭わないとは限りません。むしろベテランの

方が、『今の潮なら大丈夫だろう』とタカをくくって、浅瀬に乗り揚げたりということもあるようです」

そう説明するのは同マリーナ代表取締役の辻山恵子さん。BANがスタートして以降、新規ユーザーには加入をお願いしているが、もっと多くのボーターに加入してもらいたいと語る。もちろん加入・未加入に関わらず、要請があればすぐにレスキューに向かうの

は以前通り。ただ、辻山さんによれば、トラブルは得てして重なりやすいという。

「当マリーナだけではなく、24時間体制で周囲のレスキューステーションに取り次いでもらえるBANは、本当に心強いシステムだと思います。当社はスタッフ全員で安心して遊んでいただけるよう努めていますが、BANもお客さまのボートライフを支える一つの柱だと考えていただきたいですね」(辻山さん)

BAN 救助事例 レポート

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

No. ① 機関故障

筑前相馬灯台 33-47.4N
[船種] MB [所要時間] 100分 130-20.6E

[処置概要] ■13:45 九州所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて機関故障(セルは回るが機関再起動せず)により航行不能となり救助を依頼してきた。■14:10 九州所在RSに救助出動を依頼。同氏了承。■14:15 該船に救助船手配済みを連絡。■14:40 RS所有救助船が係留地から出動。■15:25 該船と会合、曳航準備。■15:30 所属マリナー向け曳航開始。■17:10 マリナー着、救助完了。■17:30 救助船、係留地帰着。

(救助料: 154,000 円 BAN会員の為無料)

No. ② 深夜の曳航 プロペラに浮遊物絡める

伝太郎鼻灯台 34-04.798N
[船種] MB [所要時間] 113分 132-27.589E

[処置概要] ■21:07 瀬戸内所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて推進器障害(推進器に浮遊物を絡める)により航行不能となり投錨のうえ救助を求めてきた。■21:15 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼。同社了承。■21:18 該船に救助船手配済みを連絡。■21:30 RS所有救助船が定係地から出動。■23:00 該船と会合、曳航準備。■23:10 RS定係地向け曳航開始。■翌日03:00 定係地着、救助完了。

(救助料: 283,800 円 BAN会員の為無料)

No. ③ ウィンドラス故障 アンカー揚収できず

中部国際空港南進入灯施設先端灯 34-48.672N
[船種] MB [所要時間] 45分 136-50.156E

[処置概要] ■07:30 中部所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて揚錨機故障(揚錨中、急停止)により航行困難となり救助を求めてきた。■07:44 中部所在RSに救助出動を依頼。同社了承。■07:48 該船に救助船手配済みを連絡。■07:57 RS所有救助船が係留地から出動。■08:15 救助船から、該船と会合するもアンカーは宙吊りであり、完全に揚錨するため波の静かな中部国際空港南端まで曳航する旨の連絡あり。ROC了承。■08:20 救助船から、中部国際空港南端に向け曳航開始。■08:40 救助船から、中部国際空港南端到着(位置: 34-50.661N 136-49.165N)、該船乗員により、手動にて揚錨作業を実施するため警戒監視にあたる旨連絡あり。ROC了承。■08:44 救助船から、該船乗員によるアンカー揚収完了、自力航行可能となり、該船船長了解のうえ救助完了とし、基地帰投する旨の連絡あり。ROC了承。

(救助料: 99,825 円 BAN会員の為無料)

No. ④ 夜間 燃料欠乏

柱島港来見沖防波堤灯台 34-01.817N
[船種] MB [所要時間] 123分 132-23.925E

[処置概要] ■21:12 瀬戸内所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、燃料欠乏のため航行不能となり投錨のうえ救助を求めてきた。■21:30 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同社了承。■21:32 該船に救助船手配済みを連絡。■21:45 RS所有救助船が定係地から出動。■23:15 該船と会合、曳航準備。■23:30 RS定係地向け曳航開始。

(救助料: 295,350 円 BAN会員の為無料)

No. ⑤ マスト折損

城ヶ島灯台 35-05.940N
[船種] CY [所要時間] 20分 139-32.320E

[処置概要] ■10:30 関東所在マリナー～ROCへ、当マリナー所属会員艇CYが上記位置付近にて、マストを折損し航行困難となり救助を求めてきた旨及び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。■10:35 関東所在マリナー兼RS所有救助船が同マリナーから出動。■10:38 該船に状況確認及び救助船手配済みを連絡。■10:50 救助船から、該船と会合(位置: N35-05.870 E139-32.512)、警戒監視しつつ折損したマストの揚収作業に当たる旨連絡あり。ROC了承。■11:05 救助船から、マストの揚収作業が終了し、該船は機走にて自力航行可能となるも、航行不安により警戒伴走にて会員係留マリナーに向かう旨連絡あり。ROC了承。■12:30 マリナー着、救助完了。

(救助料: 83,400 円 BAN会員の為無料)

No. ⑥ 座洲 救助船2隻出動

高埼灯台 34-16.875N
[船種] CY [所要時間] 155分 134-57.514E

[処置概要] ■07:00 関西所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて、浅瀬に座洲し、航行不能となり救助を求めてきた。なお、海上保安庁(118)に通報するよう指導。■07:20 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。なお、現場の状況から鑑みて状況確認用の小型船及び離洲後曳航が必要の場合に備え大型船の2隻の救助船で出動するとの連絡あり。ROC了承。■07:25 該船に救助船手配済みを連絡。■07:30 海上保安本部運用司令センターに該船の状況及び要目をFAX送信。なお、エリア管轄の海上保安部が対応するとの連絡あり。■07:35 海上保安部に該船の状況及び要目を連絡。なお、巡視艇が対応するとの連絡あり。■08:50 関西所在RS所有小型救助船及び大型救助船が、係留地から出動。■09:35 救助船より、該船と会合、潮位の上昇による自然離洲まで2隻とも警戒監視にあたる旨及び巡視艇が付近を警戒監視している旨の連絡あり。ROC了承。■11:20 救助船より、潮位が上昇したが自然離洲できず、また自力離洲も不可能なため、警戒監視しつつ該船を船固めするとの連絡あり。ROC了承。■12:00 救助船より、船固めが終了したので、救助船係留地向け乗員移送する旨及び他方の救助船は基地帰投する旨の連絡あり。ROC了承。■13:00 救助船、係留地着、救助完了。■13:00 他方の救助船も係留地帰着。■13:20 海上保安部に救助完了を連絡。

(救助料: 299,160 円 BAN会員の為無料)

No. ⑦ 舵故障

神戸第1南防波堤灯台

[船種] CY [所要時間] 91分

34-38.546N
135-13.148E

[処置概要] ■15:09 関西所在マリナー会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて、舵故障により航行不能となり、投錨のうえ救助を求めてきた。■15:14 関西所在RSに救助出動を依頼、同社了承。■15:18 該船に救助船手配済みを連絡。■15:40 RS所有救助船が、同マリナーから出動。■16:40 該船と会合、曳航準備。■17:00 係留マリナーに向け、曳航開始。■18:50 マリナー着、救助完了。

(救助料：226,050円 BAN会員の為無料)

No. ⑩ オーバーヒート

部埼灯台

[船種] CY [所要時間] 72分

33-58.120N
131-01.130E

[処置概要] ■17:01 瀬戸内所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障(オーバーヒート)により航行困難となり投錨のうえ救助を求めてきた。■17:20 瀬戸内所在RSに救助出動を依頼、同氏了承。■17:24 該船に救助船手配済みを連絡。■17:30 RS所有救助船が係留漁港から出動。■18:13 該船と会合、曳航準備。■18:18 会員係留マリナー向け曳航開始。■20:10 マリナー着、救助完了。■20:25 救助船、係留漁港帰着。

(救助料：171,720円 BAN会員の為無料)

No. ⑧ ロングクルージング中浮遊網絡める

見江島灯台

[船種] CY [所要時間] 106分

34-04.145N
136-28.800E

[処置概要] ■07:20 関西所在会員艇CY～ROCへ、ロングクルージング中、上記位置付近にて、無風状態のため機走中、推進器障害(プロペラに浮遊網を絡める)により航行困難となり救助を求めてきたもの。なお修理のため曳航先として中部所在ヨットハーバーを希望。ROC了承。■07:30 中部所在RSに該船の受け入れ及び救助出動を依頼、同社了承。■07:35 該船に曳航先及び救助船手配済みを連絡。■08:06 中部所在RS所有救助船が同ヨットハーバーから出動。■09:06 該船と会合(位置：N34-07.303 E136-33.528)、曳航準備。■09:26 中部所在ヨットハーバー向け曳航開始。■13:00 ヨットハーバー着、救助完了。

(救助料：199,800円 BAN会員の為無料)

No. ⑪ のり網 絡網

尾張野島灯台

[船種] MB [所要時間] 43分

34-39.648N
136-59.414E

[処置概要] ■13:52 中部所在会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、のり網に絡網し航行不能となり、救助を求めてきた。該船に海上保安庁(118)に通報するよう指導。■14:08 中部所在RSに救助出動を依頼、同社了承。■14:10 該船に救助船手配済みを連絡。■14:11 海上保安本部運用司令センターに状況説明及び該船要目をFAX送信。なお、管轄の海上保安部が、該船の曳航先に係官を派遣するとの連絡あり。■14:20 RS所有小型救助船が係留漁港から出動。■14:35 救助船から、該船と会合した旨及び網元により解網作業を実施中であるため、付近警戒監視にあたる旨の連絡あり。ROC了承。■15:00 救助船から、網元による解網作業が終了したが、該船は推進器に損傷があり自力航行不能なため、及び大型船のため、RS所有大型救助船を出動させ、会員艇係留地まで曳航する旨の連絡あり。ROC了承。■15:05 RS所有大型救助船が係留地から出動。■15:20 大型救助船が該船と会合、曳航準備。■15:25 大型救助船から、係留地向け曳航開始する旨、及び小型救助船は基地帰投する旨連絡あり。ROC了承。■15:40 小型救助船係留地帰着。■18:25 大型救助船会員艇係留地着、曳航救助完了。■19:00 大型救助船係留地着。

(救助料：368,775円 BAN会員の為無料)

No. ⑨ 定置網に絡網

湘南港灯台

[船種] CY [所要時間] 35分

35-16.644N
139-29.884E

[処置概要] ■11:55 神奈川所在会員艇CY～ROCへ、上記位置付近にて、定置網に絡網し、航行不能となり救助を求めてきた。なお、海上保安庁(118)に通報するよう指導。■12:00 神奈川所在RSに救助出動を依頼、同社了承。■12:05 海上保安本部運用司令センターに状況説明及び該船要目をFAX送信。なお、エリア管轄の海上保安署が対応するとの連絡あり。■12:08 該船に救助船手配済みを連絡。■12:09 RSより、該船に接近用の小型救助船と曳航用の大型救助船の2隻を出動させる旨の連絡あり。ROC了承。■12:10 RS所有小型救助船が、同マリナーから出動。■12:30 小型救助船より、該船と会合、定置網の網元が到着するまで付近警戒監視にあたる旨の連絡あり。ROC了承。■12:50 RS所有大型救助船が、同マリナーから出動。■13:10 大型救助船より、該船と会合、現在付近にて海上保安署の巡視艇が警戒監視しており、定置網の網元により解網作業を実施中のため付近警戒監視にあたる旨の連絡あり。ROC了承。■14:40 小型救助船より、該船乗員2名を移乗し、会員係留マリナーへ移送する旨の連絡あり。ROC了承。■14:50 大型救助船より、網元による解網作業が終了し、該船自力航行可能なるも航行に不安があるため、会員係留マリナーに向け警戒伴走する旨及び巡視艇は離脱した旨の連絡あり。ROC了承。■15:00 小型救助船、係留マリナー着、救助完了。■16:30 大型救助船、係留マリナー着、救助完了。

(救助料：134,460円 BAN会員の為無料)

No. ⑫ 機関故障

非会員艇

安房埼灯台

[船種] MB [所要時間] 102分

35-01.609N
139-37.948E

[処置概要] ■17:08 関東所在非会員艇MB～ROCへ、上記位置付近にて、機関故障(セル回るも機関再起動せず)により、航行不能となり救助を求めてきた。なお、近隣のマリナーへの曳航を希望するとともに救助料の支払を確約したので救助船を手配することとした。■17:20 関東所在マリナーに該船の受け入れ及び救助出動を依頼。なお、受入れは可能であるが、職員の手配が付かず救助は不可能である旨の回答有り。ROC了承。■17:23 関東所在RSに救助出動を依頼、同社了承。■17:27 該船に救助船手配済みを連絡。■17:50 RS所有救助船が係留地から出動。■18:50 救助船から、該船と会合(35-02.820N 139-40.200E)、曳航準備。■18:55 受け入れマリナーへ向け、曳航開始。■20:13 マリナー着、救助完了。■20:20 救助船、定係地帰着。

(救助料：118,800円 非会員の為有料)

BANからお知らせとお願い

お知らせ

レスキュー対応の緊急電話は

① ☎ **0120-479-499** (フリーダイヤル)

② **070-7798-6845** (有料)

●位置(北緯・東経) ●故障の内容を伝えてください。

最寄りの安全な係留地まで曳航いたします。

お願い(変更・退会のお手続き)

次の場合は変更のお届けをお願いします。

- ①登録艇の変更(レスキューに支障をきたす場合があります。)
- ②住所の変更(年会費継続のお手紙、BANからの連絡が届かなくなります。)
- ③会員氏名の変更(条件があります。ご不明点はBANに連絡をください。)
- ④保管場所等の変更(レスキュー時に曳航先を速やかに決めるために必要です。)
- ⑤携帯電話番号の変更(会員にダイレクトに連絡が取れる唯一の手段です。)
- ⑥その他(船舶所有名義人、搭載エンジン変更など)



変更方法

①HP(ホームページ) <http://www.kairekyo.gr.jp/ban/>

ボートレスキューサービスBAN

検索

こちらから変更・退会のお手続きが出来ます。



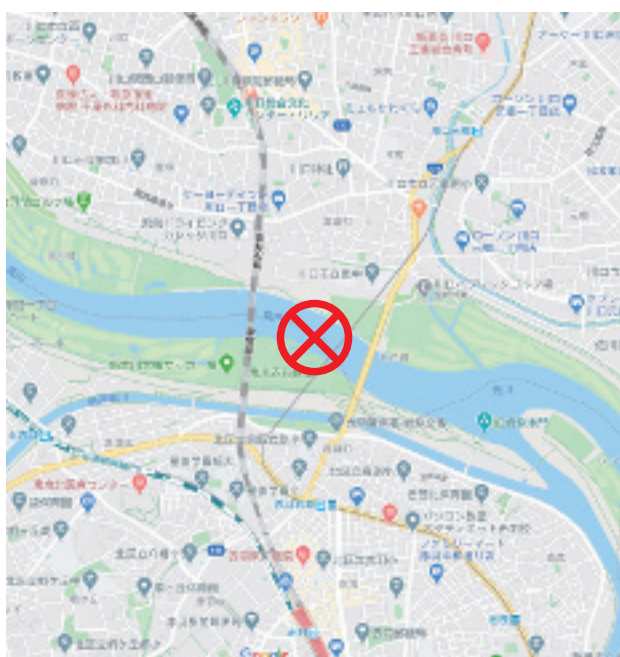
②FAX: 045-212-9343

変更用紙をご希望の方やご不明点の確認は☎: 045-212-9284(平日9:00～17:00まで)までご連絡ください。

東京湾主要河川の 救助可能境界線に関して

近年リバークルーズなどで河川の上流まで航行する艇が増加しており、救助対応ができない事例が生じております。今回、東京湾の主要河川に救助可能境界線を新たに設定いたしました。しかしながら、河川は水深が非常に浅く、海と同様に潮の干満の影響も受けるため、救助艇が接近できない場合がありますことをご承知いただきたいと思います。

① 荒川 新荒川大橋、京浜東北線鉄橋付近



② 隅田川 常磐線鉄橋、千住大橋付近



③ 中川 首都高速6号八潮線付近



④ 江戸川 市川橋、総武本線鉄橋付近



セーリングクルーザーも油断禁物

出航前の燃料搭載量確認を忘れずに！

協力＝広島観音マリーナ、リバーポートマリーナ



トラブル原因に多い凡ミス

海上保安庁の海難事故統計でも、会員にレスキューサービスを提供するBANの救助事例分析でも、救助依頼の原因のトップは機関故障となっている。

エンジントラブルの中には、普段からメンテナンスや点検を欠かさなかったとしても、また、航行中に水温や油圧などのメーターに十分な注意を払っていたとしても防ぎようのない、不可抗力によるものもあるが、一方で、適切に部品などを交換していれば、あるいは、出航前の点検を行っていれば、きつと防げたはずという事例も少なくない。

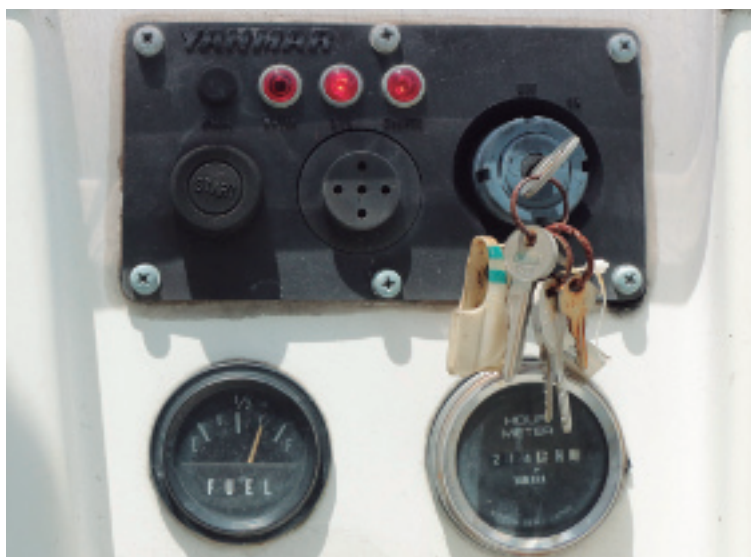
機関故障の事例を詳しく見ると、「セルは回るも再始動せず」というケースが2～3割ほどある。こうした症状が出た場合、吸気系、電気系、点火系、燃料系（エア噛み）など、いくつかの原因が考えられるが、現状の調査では、より具体的な詳細はまとめられていない。だが、救助事業本部の担当者によれば、こうした症状の原因のほとんどが、燃料欠乏

によるものだと推測されるという。つまり、機器の不具合による本当のエンジントラブルではない、単なる確認もれや勘違いによる、人為的なケアレスミスなのだ。

実は、こうしたケースは、セーリングクルーザーが多いという。というのも、セーリングクルーザーの場合、搭載しているエンジンの出力が小さく、かつ、出入港の際にしかエンジンを使わないケースも多い。つまり、1回あたりの燃料消費量が少ないため、「この間、満タンにしたばかりだから、まだ大丈夫だろう」と思いがちなのだ。

しかし、近年のセーリングクルーザーは、搭載している電装品が多い＝発電のためにエンジンの稼働時間が長い場合も多いし、乗手の高齢化やクルー不足といったケース、あるいは、初心者が積極的に機帆走するケースも多いなど、意外とエンジンを使っている。

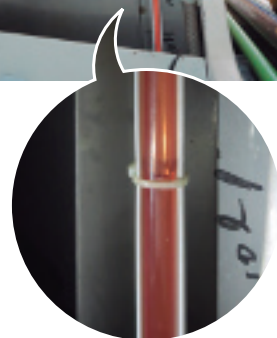
かつては、「セーラーなら帆走するのが当たり前」という気風もあり、エンジンはオマケ的な捉え方をされがちだった

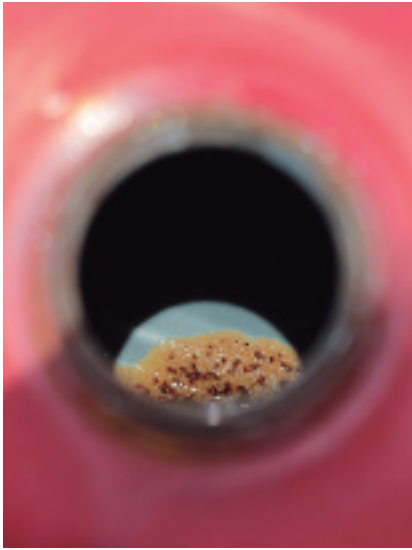


出航前点検では、燃料メーターをチェックを必ず行うことを忘れずに。より万全を期すのであれば、燃料タンクも直接確認しよう

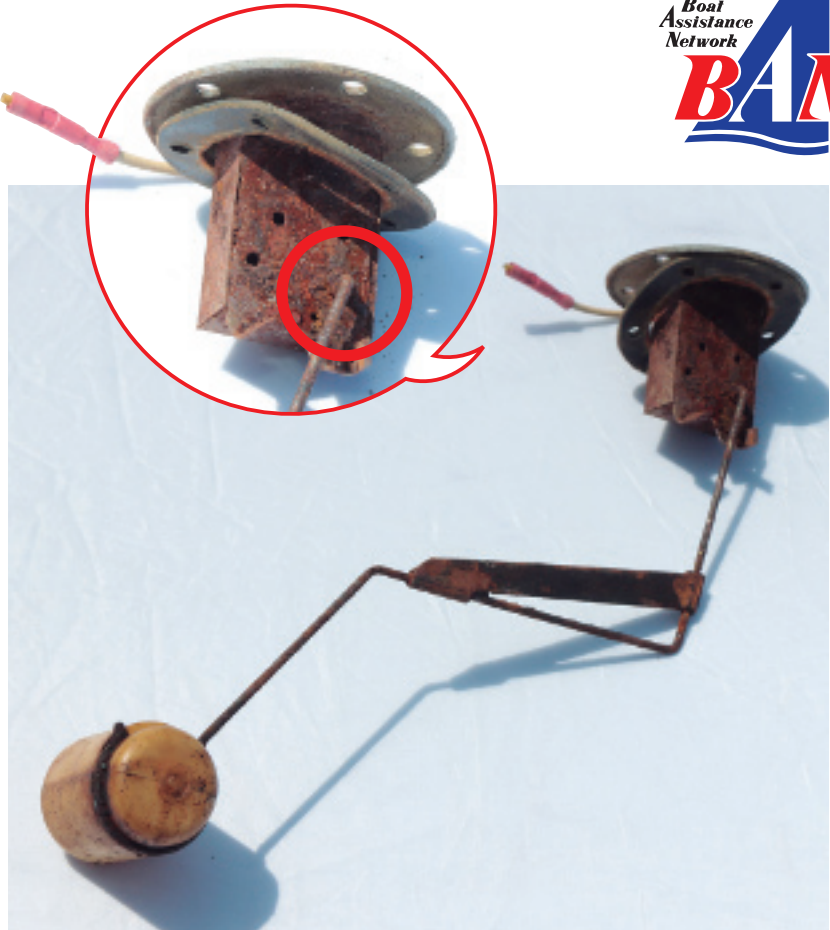


バスカルの原理を用いて燃料残量を視認できるようにした、レベルゲージ（透明の管）付きの燃料タンク。メーター以外の確認方法があると確実性が増す。ただし、確認自体を怠ったのでは意味がない





上：水分の混入により燃料タンクの底に発生した錆。写真は携帯缶での例だが、固定式の燃料タンクでも同様の錆が発生することがある
右：錆びたフロートセンサー。フロート位置が液面に応じて変化し、アームの付け根のセンサー部（拡大○部分）が動くのだが、ここが錆によって固着するとメーターが動かなくなる



が、現代では決してオマケとは言えなくなっているのだ。

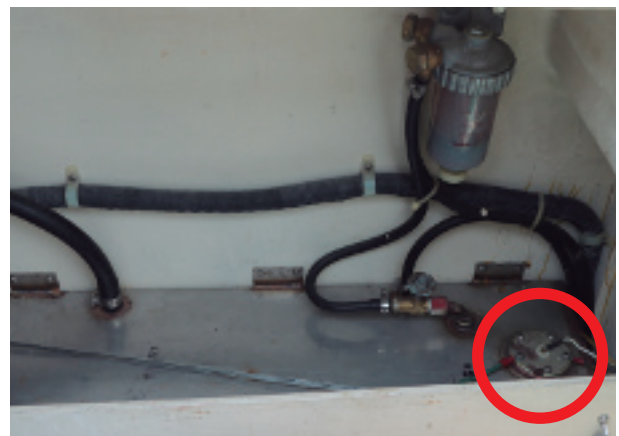
燃料は常に満タンに

燃料欠乏事例では、まれに、「出航前に燃料搭載量はチェックしたのに」、「燃料メーターはまだエンプティリーになっていないのに」というケースがある。これは、燃料メーターの不具合が原因だ。

近年はレーザー光を用いた燃料残量計も登場したが、プレジャーボートで用いられているのは、燃料タンク内に設置されたフロート式のセンサー（sender：信号を送る装置）が大半だ。これは、可動式のアームの先端にフロート（浮き）が付いており、この浮きが燃料液面の高さに応じて動き、その動きによってアームの角度が変化。その変化量が電気信号として燃料メーターに送られる、というものである。このアームの可動部がサビなどで固着したり、センサーとメーターをつなぐ配線に不具合があったり、また、メーター自体に不具合があったりすれば、いくらメーターを確認しても、正確な燃料残量を把握できないのだ。

よって、出航前の点検では、タンク自体を軽くたたき、樹脂製タンクの場合は液面を視認するなど、メーター以外の方法でも燃料残量をチェックすると万全だ。

なお、燃料＝油の中にあるセンサーがなぜ錆びるのかと疑問に思う方もいるだろう。しかし、雨天時に不用意に給油して、給油口から水が浸入することもある。また、タンク内に燃料が少ししか入っていないと、寒暖差によって結露が生じ、その水分がタンク内にたまってしまう。こうした水分が錆の原因となるので、給油時の水の浸入に注意することはもちろん、燃料タンクは常に満タンにし、結露の原因となる空気を減らすことも重要だ。



セーリングクルーザーの cockpit ロッカー内に設置された固定式燃料タンク。タンクでの燃料残量チェックとともに、センサーにつながる配線（○部分）の不具合もチェックしよう

遊漁者・遊漁船業者の皆様へ

クロマグロ (メジ、ヨコワ、シビ等) の 採捕数量制限を実施中!

遊漁者の皆様にもクロマグロ資源の
早急な回復のためご理解とご協力をお願いします!



山口県水産研究センター提供

なぜクロマグロの資源 管理をするの?

- ・太平洋クロマグロは、近年、資源が悪
い状態が続いています。
- ・国際約束[※]として
 - ① 小型魚(30kg未満)は、2002～04年
の平均漁獲実績から半減
 - ② 大型魚(30kg以上)は、2002～04年
の平均漁獲実績から増加させない
ことを内容とする厳しい数量制限を実施
しています。

※中東・西太平洋まぐろ類委員会における合意

漁獲可能量制度に 基づく資源管理とは?

- ・『海洋生物資源の保存及び管理に關
する法律』に基づき、
 - ① 漁業種類別、都道府県別等に採
捕量の上限を設定
 - ② 採捕量が上限に近づいたら、国
や都道府県から採捕停止命令を
発出します。
- ・漁業者と同じ資源を利用している遊
漁者も対象となります。

採捕停止命令が出たら どうなるの?

- ・採捕停止命令が発出された場合は、
クロマグロを釣ることはできません。
釣ってしまった場合はリリースして
ください。
- ・命令発出後にもかかわらず、クロマ
グロを釣ると罰則が適用される[※]場
合があります。

※平成30年7月から

【罰則】：3年以下の懲役若しくは200万
円以下の罰金又は懲役・罰金の両方

釣行前には必ず各都道府県における状況等を
水産庁のWebサイト等で確認してください。

http://www.jfa.maff.go.jp/j/yugyo/y_kuromaguro/kyouryokuirai.html

クロマグロ 遊漁

検索



水産庁

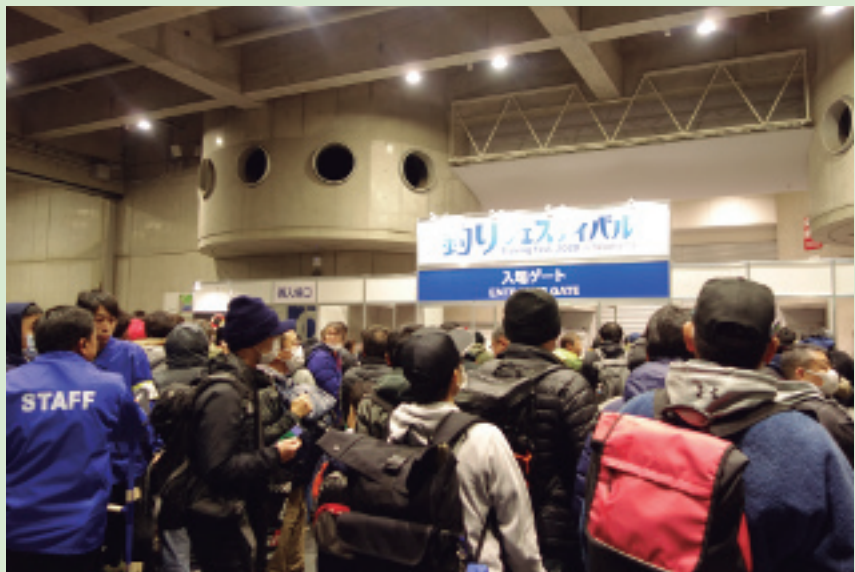
【お問合せ先】 水産庁管理調整課沿岸・遊漁室
TEL:03-3502-8111(内線6705)

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。



展示 釣りフェスティバル2020





令和2年1月17日から3日間、神奈川県横浜市のパシフィコ横浜で「釣りフェスティバル 2020」が開催されました。外ではちらほら雪が舞うような寒さでしたが、入場口には長蛇の列で開場を待ちわびた来場者の熱気が溢れていました。

日本小型船舶検査機構、(一社)日本マリン事業協会、(一社)日本釣用品工業会と合同でブース出展した当協会は、ブースでの小型船舶免許の周知活動のほか、ブースセミナー、ステージセミナー、小型船舶免許証の更新・失効講習、遊漁業務船主任者講習を同時に開催したためあちこちらに行ったり来たりと目まぐるしい3日間となりました。

ブースセミナーでは、「水上オートバイで攻める! シーバスデーゲーム」や「免許を取ってレンタルボートフィッシング」などのセミナーを5回開催し、毎回多くの方にお聞きいただきました。さらに、ステージセ

ミナー「ボート釣りのイイところ教えます!」では、100人を超える方に聴講いただき、大盛況でした。さすがに、直前のさかなクンには負けましたが……。

釣りフェスティバルでは、会場のいたるところに体験コーナーやアトラクションが用意されており、お子さんを飽

きさせない工夫や体験を通じ将来の釣りファンを増やす取り組みがされていました。

そして、何ととっても釣りフェスティバルは、食事が充実しています。マグロの解体ショーもさることながら、今年のフードコートでは「釣りめしスタジアム」が開催され、マグロ丼が500円から味わえるなど、釣りのこと以外にも楽しめるフェスティバルでした。

●釣りフェスティバル 2020 in Yokohama

会期:2020年1月 17日(金)～ 19日(日)

主催:JAFTMA 一般社団法人 日本釣用品工業会

後援:経済産業省、神奈川県、横浜市、

公益財団法人 日本釣振興会、全国釣竿公正取引協議会

協力:公益財団法人 横浜観光コンベンション・ビューロー

昨年末からは、新型コロナウイルスの影響を受け、ほとんどのイベントが中止を余儀なくされ、3月の国際ショナルポートショーをはじめ春から始まる地域のポートショー、マリーナでのイベントなど大人数が集まることはほとんどできなくなりました。当協会も、20回ほどの体験乗船会を中止し、3,000名近くの体験機会を失いました。また、小中学校で行っていた海藻おしば教室も再開の目途が立たない状況が続いています。

今後の状況を見定めつつ、新型コロナウイルス対策用の体験・教室ガイドラインに則り、皆様に安全な体験ができるよう努めてまいります。





ようこそ! 海の駅

秋田県・秋田市 あきた海の駅

関連施設: おが海の駅
ゆりほんじょう海の駅

みちのくの日本海に面する秋田県沖は、ポートやヨットでロングクルーズを楽しむ人々で賑わう。南から、北から国際色豊かな海遊人をもてなすには、ホスピタリティーにとんだスタッフの心意気が好評。

秋田県秋田市にある「あきた海の駅」を拠点に、男鹿半島男鹿市の「おが海の駅」と、南に下った由利本荘市にある「ゆりほんじょう海の駅」の3つの海の駅は、トライアングルの位置にあり、それぞれの特徴を生かしたネットワークで海からのゲストを向かえる。

本拠地の「あきた海の駅」現在の保管隻数は約250艇、陸置き165艇、海上係留85艇。海岸線の長い秋田県といえども、マリナはこの3ヶ所。すべて(株)マリナ秋田で管理運営している。

男鹿・本荘とは毎月1回の責任者会議を開き、年間にわたる業務管理やイベント情報などを共有し、ゲストへの利便性を図っている。寄港艇に対しては、3マリナを移動しながら利用できる3日間フリー寄港基本料金制導入で、日本一周などのロングクルージングを目標にしたゲストに喜ばれている。また、海外からの寄港艇も多く、メンテナンスや観光地の紹介などのサービスが好評。ビジターは観光気分も十分楽しめる。

【海の駅インフォメーション】

●あきた海の駅

N 39° 47.119' E 140° 2.275'

〒011-0911 秋田県秋田市飯島字堀川118

TEL:018-847-1851 <http://www.marinaakita.co.jp>

※お問い合わせはマリナ 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:

●休日・祝日【4～9月】7:00～19:00、【10月】7:00～18:00、【11～3月】8:30～17:00

●平日【通年】8:00～17:00

●定休日【4～10月】火曜日、【11～3月】火・水曜日

■ビジターパス:5艇 ※事前にご予約下さい、秋田マリナに確認が必要。(50ft以上は要相談)

※料金 4,250円(但し約30Ft・船検長8.51m～9.0mの場合)

※3日目まで無料。その間は「おが海の駅」・「ゆり・ほんじょう海の駅」へ行っても無料。

■アクセス:

●車の場合:秋田駅または空港から国道7号線「土崎臨海十字路」を経由して、県道56号線の港湾通りから、秋田天王線を北上し飯島サンセットパークの交差点で曲がるとマリナ入り口が見えてきます。

●電車の場合:JR秋田駅よりJR奥羽線、または男鹿線に乗り土崎駅よりタクシーで10分



マリナ秋田から男鹿方面へ。寒風(かんぷう)山をバックに快適なクルージングを楽しむ



日本一周で寄港する海外からのゲストへの情報提供も喜ばれている



余裕を持って係留できるビジターパス。クラブハウス2階にはお洒落な飾りがウエルカム



左:秋田名物のひとつ「なまはげ」。街道筋に立つ巨大な「なまはげ」が観光客を迎える幽玄な光の祭展「竿燈祭り」。右:大きいものでは高さ12m、重さ約50kgという(写真提供:秋田市観光物産課)



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2年4月1日現在全国に170の海の駅が登録。
今回は秋田県秋田市の「あきた海の駅」と、三重県津市にある「みえ・かわげ海の駅」を紹介します。

三重県・津市 みえ・かわげ海の駅

伊勢湾は志摩半島、三河湾は渥美半島にブロックされ外洋の影響が少なく、比較的に穏やかな水域で対岸へのクルージングに恵まれている。ただ、西風や南風の強く吹くときには時化ることもあるので注意したい。



ポンツーンボートで障害者も健常者も一緒に海へ

「みえ・かわげ」海の駅には、地域の人々が集まるコミュニティ促進へのキーワードがある。①に現場力、②に地域密着、③に公共の心だ。従来の敷居が高いマリーナから、いつ

でも誰でも訪れることができること。また海という舞台を活用し、海洋スポーツを楽しみながら、自然の素晴らしさを体感することで、マリンレジャーの魅力を普及・啓発している。

第6回「国土交通省バリアフリー化推進功労者」に認定されたのが「NPO 法人 海の達人」だ。2007年にはセイラビリティ河芸&AJU(愛の実行運動)が発足し、地域貢献を旗印に活動の輪を広げている。基本は障害者のためのセーリング支援事業。ボランティアは約50名。コンセプトは障害者と健常者がともに海を楽しむこと。

現在では三重県内の120余の施設を対象にプログラムを組む。2006年からの「海のバリアフリーまつり」は、障害者と健常者が仲良く海洋レジャーを楽しむ人気のイベントだ。



マーメイドがやさしく微笑むマリーナ全景



左:カヌー・栈橋も用意し障害者も手軽にカヌーを楽しむ
右:バリアフリー化推進功労者受賞ポスター



左:河芸から少し足をのばし榊原温泉で汗を流す(写真提供:津市観光協会)



右:築城の名人「藤堂竹虎」が築いた「津城」(写真提供:津市観光協会)

〔海の駅インフォメーション〕

●みえ・かわげ海の駅

N 34° 47.898' E 136° 33.763'

〒510-0303 三重県津市河芸町東千里854-3

TEL:059-245-5001 <http://www.marina-kawage.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:

●【4~6、9~10月】9:00~18:00、【7~8月】9:00~19:00、【11~3月】9:00~17:00

●定休日:火曜日

■ビジターパス:ご利用の際は海の駅までお問い合わせ下さい

レストランご利用のお客様は2時間まで1,000円(80ft以上は不可)

●日帰り:200円/ft ●宿泊:150円/ft

■アクセス:

●車の場合:R23千里交差点を東進、500m ●電車の場合:近鉄千里駅下車、徒歩7分



学んで、 解いて、あなたも船博士

ふね検チャレンジ

「第16回船の文化検定」初級より

【船の歴史】問1

1845年、イギリス海軍省が初めて採用するスクリュープロペラ式蒸気船の実力を知るために、トン数と馬力がほぼ等しい蒸気船、外輪式の〈アレクト〉号とスクリュープロペラ式の〈ラトラー〉号を競わせた方法とは何でしょう。

- (1) 両船の船尾をつないで綱引きをさせた
- (2) 同時に発進させて1マイルを競争させた
- (3) 同じ量の石炭を焚いて航続距離を比べた
- (4) どちらがより大きな艦船を曳航できるかを比べた

【船の文化】問2

カツオ一本釣り漁では、魚群を見つけると船の周りに群れを留めておくため生きたイワシを撒きますが、イワシが群れているように演出するため、あることを行います。それは何でしょう。

- (1) 海面に向かって明かりを照射する。
- (2) 海面に空気を噴射して波立たせる。
- (3) 海面に向かって勢いよく水を撒く。
- (4) 海面を竿で叩いて大きな音を出す。



【船の仕組み】問3

液化天然ガス(LNG)を運ぶLNGタンカーには船上に球形のタンクが並んだ「モス型」と呼ばれる形をしたものがあります。なぜタンクの形が球形なのでしょう。

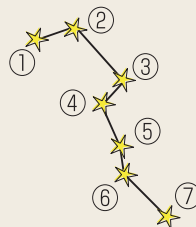
- (1) 船の空気抵抗を減らすため
- (2) LNGを船に積み込みやすいため
- (3) 超低温による収縮に強い
- (4) タンクの交換が容易なため



【船の運航】問4

昔から北を知るための指針として船乗りにも親しまれてきた北極星(Polaris)は、北斗七星を使うと簡単に見つけることができます。では、その方法はどれでしょう。

- (1) ①を中心に90度全体を回転させたときの⑦の位置
- (2) ⑥⑦の延長方向に①から⑦までの距離を足した位置にある点
- (3) ①と②の延長線と③と④の延長線の交点
- (4) ①と②を結んで①の方向に5倍伸ばした点



【船の遊び】問5

アメリカの作家ヘミングウェイの小説「老人と海」では、老漁師が4日間の死闘ののち大きなカジキを仕留めます。小舟に乗せられないカジキを船側に縛り付けて帰港しますが、その帰途、どんなことが起こったでしょう。

- (1) 港から随分離れていたため途中でカジキが腐ってしまった
- (2) 老人はカジキとの死闘で力尽き亡骸を乗せた船だけが帰ってきた
- (3) 縛り付けていたロープが切れてしまい、カジキはどこかへ流されてしまった
- (4) サメに肉を食われてカジキは骨だけの残骸となってしまった

答え: 問1(1) / 問2(3) / 問3(3) / 問4(4) / 問5(4)

第17回

船の
文化検定

ふね検



【検定日】

2020年

11月8日(日)

10:00~

【開催地】

小樽市・秋田市・柏崎市
東京都・横浜市・常滑市
神戸市・広島市・糸満市
など

【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 TEL 045-264-4172
(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会内



ふね検試験問題集 NEO
定価 1,400円(税別)

生還を、奇跡に頼らない方法があります

空が開けた場所なら、世界中のどの海にいても
スイッチひとつで遭難信号を発信。
たった一人で夜の海に漂流しても
人工衛星を経由して公的な救助機関に直接救助要請出来ます。



世界共通の遭難信号発信機

46,000 円 (税込 50,600 円)

PLB レスキューリンクプラス

日本仕様



「Personal Locator Beacon」の頭文字を取った PLB は、世界中の国々がそれぞれの国の船舶や飛行機、その他の遭難をお互いに救助しあう国際的な取り決め「GMDSS」に基づいた世界共通の正式な遭難信号発信機です。遭難時にスイッチを入れると、登録された識別番号と、GPS による位置情報を含む遭難信号が発信されます。遭難信号は人工衛星で中継され、世界中どの海で遭難してもその海域を担当する国の救助機関（日本の場合は海上保安庁）に届きます。

本体サイズ：4.1 × 4.8 × 11.4 cm / 重量：153 g / 製品保証：5 年 / 電波：406.037MHz/5W・121.5MHz・80mW / 作動寿命：スイッチオンから 24 時間以上 (-20℃ ~ +55℃) / 防水性：水深 5m にて 1 時間、10m にて 10 分 (21℃) / 66ch GPS ユニット搭載 / ACR



ダイバーの漂流対策には

12,500 円 (税込 13,750 円)

PLB 用耐圧防水キャニスター



PLB をスクーバ・ダイビングに携行できる 180m 耐圧防水のハウジングです。PLB は電波を使うため、水中では使用出来ません。水面でアンテナが水面より上の状態で作動させてください。PLB 本体は付属しません

サイズ：φ 75 × 125mm / 内側サイズ：約 φ 60 × 115mm / 重量：約 290g (PLB 含まず) / 耐圧深度：180m / 浮力：プラス浮力 (約 100g) / 付属品：ベルクロフリップ付ベルトポーチ / PLB 本体は付属しません / CUSTOM DIVERS



携行、運用に便利

3,500 円
(税込 3,850 円)

レスキューリンク用 セッティングポーチ

水に強く外から PLB であることがひと目で判るメッシュ製ポーチ。非常時に PLB をライフジャケット等にセット出来るベルトと脱落防止コード付きのセット。普段はベルト等につけて携行できます



PLB 新モデル

価格未定

レスキューリンク VIEW レスキューリンク 400

レスキューリンクプラスの後継モデル。新たに中軌道衛星網 MEOSAR に対応、また GPS に加えてガリレオ測位衛星システムにも対応しています。レスキューリンク VIEW は動作モニターディスプレイ付属タイプ。国内で使用するための技適取得作業中。認証取得次第の発売予定です



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

ACR レスキューリンクプラス日本仕様は、日本の電波法で認可を受けた唯一の PLB です。識別番号に日本の国番号を含み、無線局免許申請により国際的に登録されます。PLB は日本では海上の遭難時にのみ使用可能です。

PLB の使用には遭難自動通報局の無線局免許が必要です。免許は 5 年間有効で、簡単な申請により取得出来ます。使用者の資格は不要です。免許申請には 4,250 円の申請料がかかります。また、毎年 400 円の電波使用料がかかります。



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

www.seaplaza.jp

ネットショップでの割引適用には、ネットショップ会員登録が必要です。通販でのご注文の場合は、BAN/DAN 会員番号をお知らせください。

☆印商品（商品名の先頭に☆印がついている商品）は割引対象外となります。ACR レスキューリンクプラスは割引対象外商品となります。



KAZI
株式会社 舵社
用品事業部

〒105-0013
東京都港区浜松町 1-2-17
ストークベル浜松町 3F
TEL : 03-3434-0941
FAX : 03-3434-2640
e-mail : goods@kazi.co.jp

マリングッズカタログ無料で差し上げます。

お申し込み・お問い合わせは



特定事業本部

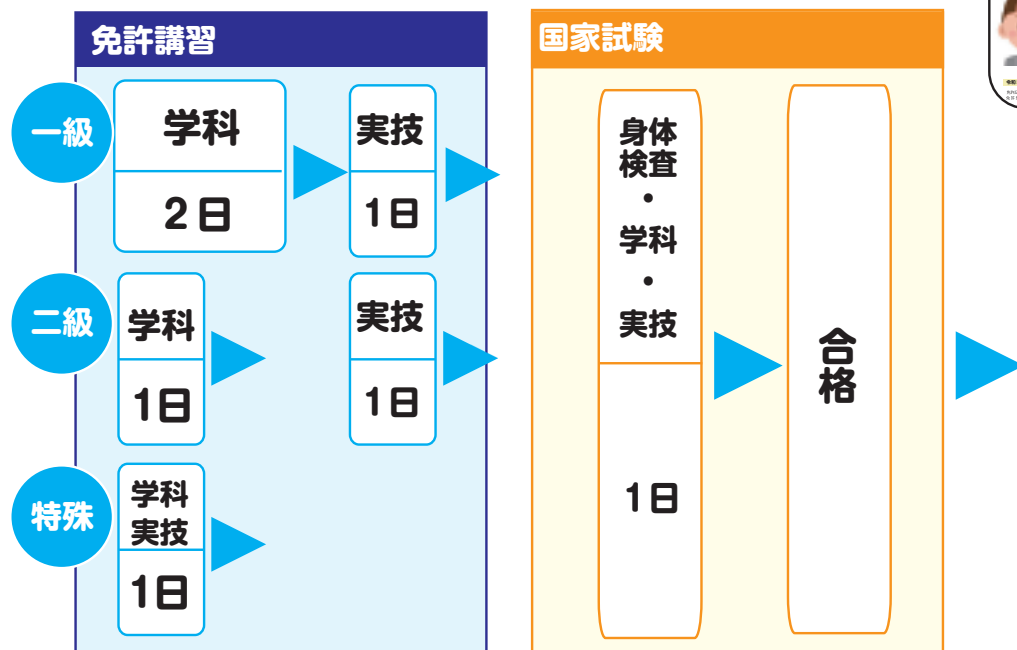
国土交通大臣から小型船舶操縦士試験機関の指定を受け、
国家試験を実施するとともに、
全国各地で小型船舶操縦免許証更新講習等を開催しています。



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

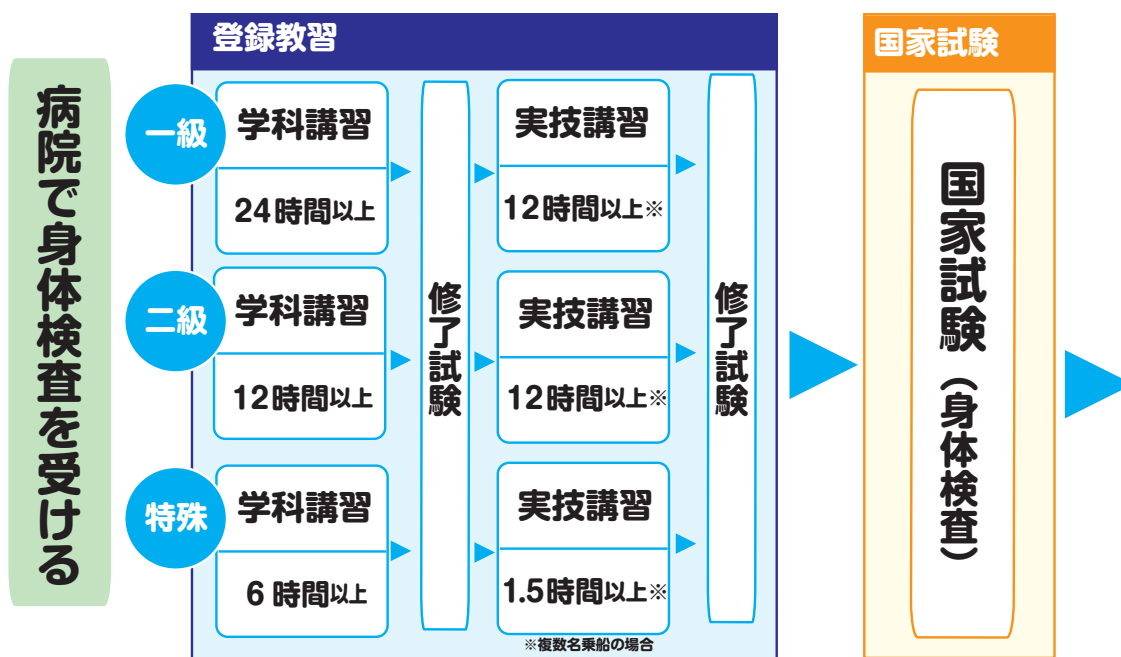


point!

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困ることばかり。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!



全国のボートスクール西日本編

スクール名	住所	電話番号	一級	二級	湖川	特殊	備考
愛知県モーターボート教習所	愛知県名古屋市中区名駅2-24-22 703号	052-228-0028	○	○		○	
モリシタマサコボート免許教室	愛知県名古屋市中区扇田町35-2	052-824-0551	○	○		○	
ヤマハボート免許センター中部	愛知県名古屋市中区入船1-5-8	0120-339-916	○	○	○	○	
フリーワールド	愛知県名古屋市中区西福田1-2015	052-303-3311	○	○		○	
中日本開発	愛知県名古屋市中区千種区仲田2-14-16	052-763-7700	○	○		○	
田原マリーナ	愛知県田原市緑ヶ浜4-1-5	0531-22-3130	○	○			一級はステップアップのみ
マリンショップアルファ	愛知県岡崎市堂前町1-6-21	0564-23-5558				○	
三河みとマリーナ	愛知県豊川市御津町御幸浜1-1-21	0533-76-3100	○	○		○	
スズキマリーナ三河御津	愛知県豊川市御津町御幸浜1-1-25	0533-76-3521	○	○		○	
OCEANS	愛知県西尾市吉良町吉田上浜73	090-5872-5130	○	○		○	
リミット	愛知県西尾市道光寺天王下27-7	0563-56-9700				○	
西浦マリーナ	愛知県蒲郡市西浦町大山26	0533-57-3735	○	○		○	
NTPボートライセンススクール	愛知県高浜市青木町1-1	0120-071-737	○	○		○	
シブス	愛知県知立市南陽1-126	0566-82-6812	○	○		○	
飛鳥マリン	愛知県海部郡飛鳥村金岡37	0567-55-2880	○	○		○	一級はステップアップのみ
木曾川マリーナ	愛知県弥富市境町38	0567-68-1350	○	○			
愛知県ボート免許センター	愛知県海部郡大治町堀之内大堀212-2 2F	052-443-5585	○	○		○	一級はステップアップのみ
マリンボート鳥新	愛知県知多郡武豊町一号地2-2	0569-74-0848	○	○		○	
一宮ボートスクール	愛知県一宮市東五城祐久野52-7	0586-63-4000	○	○	○	○	
新城ボート免許教室	愛知県新城市字東沖野69-14	0536-22-2346	○	○			
岐阜ボートライセンススクール	岐阜県美濃加茂市下米田町小山1054	0574-28-8367	○	○	○	○	
伊勢湾商事	三重県津市津興港中道北官370 津ヨットハーバー内	059-225-4337	○	○			
ダイイチ 河芸店	三重県津市河芸町東千里854-3	059-245-5501	○	○		○	
伊勢湾マリーナ	三重県四日市市天力須賀1-8-26	059-364-0100	○	○	○	○	
ダイイチ 伊勢店	三重県伊勢市小俣町宮前726	0596-22-3165	○	○		○	
マリーナ伊勢	三重県伊勢市大湊町908	0596-36-0220	○	○		○	
鈴木免許事務所	三重県伊勢市大湊町920-1	0596-36-2387	○	○			
三重小型船舶事務所	三重県鳥羽市大明西町5-19	0599-25-3031	○	○		○	
山吉海事事務所	三重県尾鷲市林町1-20	0597-22-2898	○	○			
日本海マリン 城光寺マリーナ店	富山県高岡市城光寺120番	0766-44-8558	○	○		○	
ジョイマリンエンジニアリング	富山県高岡市伏木吉久1-3-42	0766-53-5610	○	○		○	
日本海マリン 新湊マリーナ店	富山県射水市海竜新町2番	0766-86-8558	○	○		○	
ジョイマリン富山	富山県富山市松浦町2-1	076-437-8744	○	○		○	
エミマリン	石川県河北郡内灘町向粟崎1-14	0762-37-1531	○	○			
マリンショップ カイナル	石川県河北郡内灘町向粟崎1-90	076-239-0090				○	
マリンプラザよしだ	大阪府大阪市都島区綱島町11-17	06-6881-3537	○	○		○	
シーフェローズボートライセンススクール	大阪府大阪市淀川区西中島6-2-3 新大阪第7チサン515	06-6304-1687	○	○		○	
マリンボートスクール	大阪市港区築港1-13-27	06-6576-8787	○	○		○	
ヤマハボート免許センター西日本	大阪府大阪市住之江区南港南2-1-51	0120-645-533	○	○	○	○	
イシバシマリンボートライセンススクール	大阪府堺市浜寺石津町西5-10-19	0722-64-1484	○	○			
オーシャンマリンライセンススクール	大阪府岸和田市地蔵浜町7番地	0724-32-5944	○	○		○	
ジャパンマリンスポーツSALT	大阪府岸和田市作才町1180 アクアゲートビル3F	0724-36-5547	○	○		○	
リブレボート免許教室	大阪府茨木市若草町9-1	0726-24-9344	○	○	○	○	英語、ポルトガル語で教習可
Maris (マリス)	大阪府貝塚市沢859-1	072-437-0202				○	
平成ボート免許教室	和歌山県和歌山市小雑賀104-27	0734-24-6696	○	○		○	
シーフェローズ (和歌山)	和歌山県和歌山市和歌浦南3-4-1	0734-47-1515	○	○		○	
デッキワークボートライセンススクール	京都府京都市下京区西7条南中野町45	075-321-6901	○	○		○	
大津ボート免許教室	滋賀県大津市浜大津4-1-1-1712	0775-23-2520	○	○		○	
京都モーターボートクラブ	滋賀県大津市皇子が丘3-1-6-1205	0775-27-0027	○	○		○	
ロータリーピア88	滋賀県大津市苗鹿3-12-1	077-579-5554	○	○		○	
ヤンマーマリーナ・ボート免許教室	滋賀県守山市水保町1380	077-585-1212	○	○		○	
BSCインターナショナル	滋賀県滋賀郡志賀町南船路4-1	0775-92-0127	○	○			
ビワコワニヨットクラブ	滋賀県滋賀郡滋賀町今宿25	0775-94-3555	○	○		○	
アサヒボートライセンススクール	兵庫県神戸市中央区港町2-6	078-302-1717	○	○		○	
マリンガイドボートスクール	兵庫県姫路市総社本町41	0792-88-4799	○	○		○	

ボートの経験豊富なスペシャリストが、分かりやすく指導してくれますので、自信をもって試験に臨めます。
免許取得のための講習はもちろん、それに関わる細かい手続きや、
その後のマリンライフまでしっかりサポートしてくれて、安心です。

スクール名	住所	電話番号	一級	二級	湖川	特殊	備考
ヤマハ藤田	兵庫県姫路市本町155	0792-89-0011	○	○		○	
日本海マリーナ	兵庫県豊岡市小島1228-2	0796-28-2526	○	○		○	
城崎温泉マリーナ	兵庫県城崎郡城崎町楽々浦通り戸343	0796-32-2565	○	○		○	
金井海事事務所	福井県敦賀市栄新町7-18	0770-23-8448	○	○		○	
嶋田商会	福井県福井市中央3-13-3	0776-23-1411	○	○		○	
S-marine	福井県坂井市三国町南本町3丁目4-17	0776-82-0079	○	○		○	
マリンライセンス	島根県松江市美保関町森山539-3	0852-72-3010	○	○		○	
岡山マリン	岡山市江崎86-5	086-276-2121	○	○		○	
オカヤマビア73マリーナ	岡山市南区小串1173-2	086-269-2038	○	○		○	
Mermaid ボートスクール	大阪府中央区森ノ宮中央1丁目16-15 三双ビル6B	06-6940-5050	○	○		○	
合田マリン	香川県仲多度郡多度津町東浜11-8	0877-33-4477	○	○		○	
屋島マリーナ	香川県高松市庵治町6391	087-871-2021	○	○		○	
瀬戸内マリン	香川県高松市神在川窪町113-7	087-882-7715	○	○		○	
瀬戸マリーナ	香川県三豊市詫間町松崎水出2825	0875-83-6123	○	○		○	
真鍋海事事務所 ボート免許教室	香川県三豊市仁尾町仁尾辛1-4	0875-82-2675	○	○		○	
小松島マリーナ	徳島県小松島市和田島町字松田新田165-5	0885-38-1173	○	○			
四国マリーナ	徳島県徳島市川内町鈴江北127-5	088-665-1127	○	○			
J.S.P. EDDY	徳島県鳴門市鳴門町三ツ石字八軒浜5	088-687-2130				○	
門田海事事務所	高知県高知市横内443	088-881-2572	○	○		○	
太平洋マリン	高知県高知市五台山字タナスカ4984	050-3308-5606	○	○		○	
高知キャプテンクラブ	高知県高知市口細山54-214	088-843-1845	○	○			
宇佐オーシャンマリーナ	高知県土佐市宇佐町宇佐3161	090-7140-3298	○	○		○	
宇佐マリン	高知県土佐市宇佐町宇佐2759-23	088-856-2363	○	○	○	○	
オガワマリンサービス	高知県宿毛市坂ノ下1023-37	0880-63-5587	○	○		○	
今治海技免許センター	愛媛県今治市片原町1-100-3 みなと交流センター 3F	0898-23-0185	○	○		○	
新居浜マリーナサービス	愛媛県新居浜市垣生3-乙324	0897-46-5636	○	○		○	
ガイヤボートスクール	愛媛県松山市松ノ木1-11-24	089-989-9995	○	○		○	
アンカレッジマリーナ	愛媛県松山市粟井河原336-6	089-994-1300	○	○		○	
ブルーエンジェル	愛媛県松山市千舟町7-11-8	089-931-7222	○	○		○	
広島ボート免許教室	広島県広島市中区江波西2-13-9	082-208-0308	○	○		○	
ひろしま観音マリーナ	広島県広島市西区観音新町4-14-6	082-234-7710	○	○			
デルタマリン	広島県広島市中区江波栄町10-30	082-291-8125		○		○	
みゆきマリン株式会社	広島県広島市南区皆実町1-13-2	082-253-7328	○	○		○	
フェアウィンド	広島県尾道市向島町16058-191	0848-44-0007	○	○		○	
サーフサイド	山口県下関市豊北町神田上338	0837-86-0062				○	
ライセンス	福岡県福岡市南区玉川町18-12 サンハイツ玉川702号	092-710-1600	○	○		○	
マリノアボート免許教室	福岡県福岡市西区小戸2丁目11-1 西福岡マリーナ マリノア内	092-885-2282	○	○			
ヤマハマリンS&S	福岡県北九州市門司区恒見1359-19	093-481-6065	○	○		○	
いまりマリーナ	佐賀県伊万里市黒川町福田20	0955-27-0118	○	○		○	
アルパライセンス	長崎県長崎市さくらの里3-381-2	095-850-7830	○	○			
ヤマハマリン西九州	長崎県西彼杵郡時津町久留里郷1439-10	095-882-6183	○	○			
長崎サンセットマリーナ	長崎県長崎市福田本町1892	095-865-3000	○	○			
宇土マリーナボート免許教室	熊本県宇土市下網田町3084-1	0964-58-4500	○	○			
熊本小型船舶教習所(シークルーズ)	熊本県上天草市松島町合津6215-22	0969-56-2458		○			
大分海技免許養成所	大分県大分市宗方台東4-12	097-541-4827	○	○			
日豊マリンサービス	大分県大分市桃園団地30-6	097-553-3666		○			
オートショップK	大分県大分市大字横尾2097	097-520-5000				○	
マリンメイト宮崎海技	宮崎県宮崎市原町2-33	0985-25-6668	○	○		○	
宮崎マリーナ	宮崎県宮崎市新別府町前浜1400-16	0985-60-1830	○	○			
ISOマリンハウス	鹿児島県鹿児島市吉野町磯9679番地(2F) 磯海水浴場内	099-247-7166	○	○		○	
沖縄マリーナ	沖縄県沖縄市泡瀬1-41-12	098-938-3397	○	○		○	
オーシャン・パーティー	沖縄県宜野湾市宇地泊608	098-942-8700	○	○		○	
宮古島ボート免許教習所	沖縄県宮古島市平良字下里947-1-2F	0980-72-9653	○	○		○	
OG MARINE SERVICE	沖縄県那覇市泊2-10-3 1階	098-800-1182	○	○		○	

全国

ボート免許 試験会場めぐり

第

7

回

クルージング・海水浴・釣り・ウェイクボードなどに最適な立地条件

沖縄マリーナ

マリーナの変遷について教えてください。

田場：当マリーナは、米国統治下の昭和28年に米国琉球民政府(USCAR)から許可を得て、米国人や日本人の有志者から資金を募って干潟の埋立・造成工事を行い、ヨットハーバーを構築したのが始まりです。更に係留施設や事務所、クラブハウス、ロッカーハウス、レストランなどの諸施設を整備し、昭和30年に沖縄ヨットクラブとしてオープンしました。その後、本土復帰翌年の昭和48年8月に株式会社沖縄ヨットクラブを設立し、平成元年7月、現在の商号である株式会社沖縄マリーナとなりました。沖縄県内のマリーナとしては非常に歴史があり、試験会場としても古くから利用して貰っています。

保管隻数はどのくらいですか。台風対策やセキュリティについても教えてください。

田場：海上係留数45隻、水上バイク15隻を含む陸上保管数65隻の合計110隻を保管しています。24時間警備員が常駐している他、夜間に

は赤外線警備装置が稼働しているの
で安心して船を預けていただけます。

また、台風の時は、マリーナの出入口が北北東を向いているため、台風の際でも波や風の影響を受けにくい構造となっています。ここ数年大きな被害を受けていません。

台風シーズン中は情報をこまめにチェックし、早めにラッシング(固縛)をして強風や高潮によって船が飛ばされたり海に流されたりすることを防いでいます。

マリーナのセールスポイントを教えてください。

試験会場めぐり第7回は、沖縄本島で唯一、定期的に試験を行っている「沖縄マリーナ」を訪れ、マネージャーの田場達次(たばたつじ)さんにお話を伺いました。



インタビューにお答えいただいた田場達次さん

田場：マリーナは沖縄本島中部の中城(ナカグスク)湾内に位置しており、本島東側では最北端のマリーナになります。四季を通じてマリンレジャーが

台風に備えラッシング中の涼風202号とジェット001号





クラブハウス屋上からマリーナ敷地を望む

楽しめる津堅島や神が宿することでも知られる神秘に満ちた久高島などへはレンタルボートでも行くことができます。また、海中道路でも行ける伊計島をはじめ、糸満市沖や那覇市沖、ケラマ諸島などへも足を伸ばせます。クルージングや海水浴、釣り、ウェイクボードなどのレジャーには最適な立地になります。

マリーナ内には、水上オートバイのレンタル業者やマリレジャーをサポートする様々な業者が常駐しており、バナボートやフライボード、海上アスレチック等を楽しむことができますし、ヤマハマリンクラブスーパースタイルの加盟店でもあるので、ボートのレンタルのほか、操船スクールや安全講習会なども行っています。

クラブハウス内ではコーヒーメーカーやキッチンなどが完備され、オーナー会員様や関係者等はいつでも利用できますし、ボートのメンテナンス方法や釣果情報などを気軽にスタッフに相談ができるともアットホームなマリーナです。

また、マリーナ敷地内には、県内で



沖縄マリーナのレンタル艇メイトI、メイトII

も有名なステーキハウス店があり、観光客や地元の方々がハワイアンな雰囲気を楽しみながら食事を楽しんでいます。

最後に、今後のマリレジャーについてどのように思われますか。

田場：レンタルボートがもっと普及すると見込んでいます。そのためレンタルボートを利用したクルージングや釣りなどを気軽に楽しめるようにスタッフ一同、力を入れたいと思います。そのためにはマリーナを利用する幅広い年



困ったときにいつも助けてくださるマリーナスタッフ陣。右：福山さん、中：松田さん。左：福山さんの愛犬モコ

齢層にマッチしたマリレジャーの楽しさを伝えるということが大切です。更にボート免許が無い方には、レジャーをととして免許の必要性を伝えたいと考えています。

今後のマリレジャーの普及に弊社も協力して参ります。

株式会社沖縄マリーナ

沖縄県沖縄市泡瀬1丁目41番12号

TEL:098-938-3397 FAX:098-934-1162

営業時間/9:00~18:00

定休日/旧盆、12月31日~1月3日

<http://www.okinawamarina.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

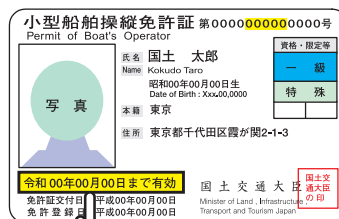
講習を受講するために必要な資格はありますか？
→ ありません。

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 [JMRA](#) 
- 2 最寄りの事務所にお問い合わせください

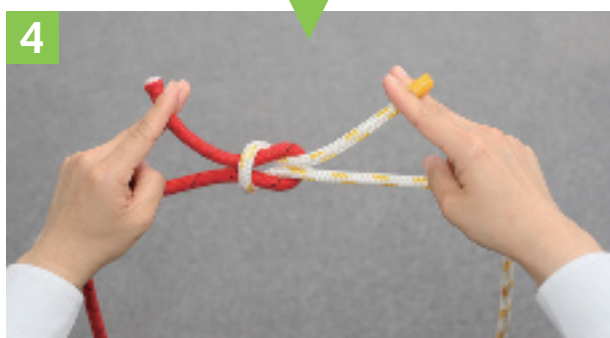
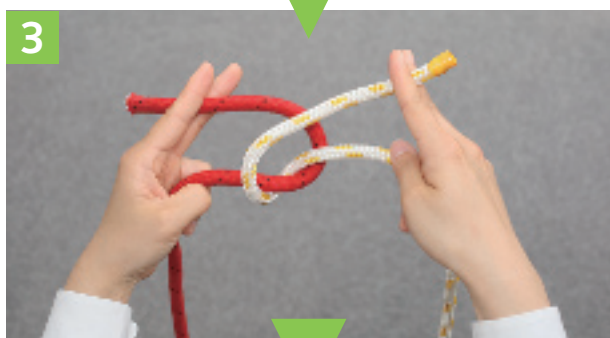
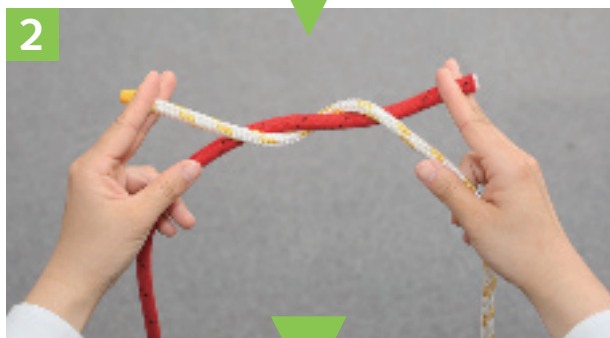
北海道事務所	〒047-0031 北海道小樽市色内1-9-1 松田ビル1F	TEL.0134-32-5123 FAX.0134-32-4371
東北事務所	〒985-0016 宮城県塩竈市港町1-4-1 マリンゲート塩釜2F	TEL.022-364-2281 FAX.022-364-2287
関東事務所	〒231-0005 神奈川県横浜市中区本町4-43A-PLACE馬車道7F	TEL.045-201-1222 FAX.045-201-1088
信越事務所	〒950-0982 新潟県新潟市中央区堀之内南3-1-21 北陽ビル3F	TEL.025-283-1996 FAX.025-283-1994
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

column 2

No.7 | 本結び (スクエアノット、リーフノット)

同じ太さのロープを互いに結び合わせるときに用います。
力がかかると解けなくなるおそれがあります。
互いに太さや材質の違うロープをつなぐのには不向きです。

本結びの手順



No.8 | 8の字結び (フィギュアオブエイトノット)

この結びは、結び目が大きく、固くしまっても解きやすいので、
滑車からロープが抜けるのを防ぐときなどに使用します。

8の字結びの手順



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。



「銀雪の富士山とみなとみらい風景」岩崎 繁美さん作



令和2年の主な催事（1月～3月）

1. 第19回理事会

（3月18日書面審議によるみなし決議）

令和2年度事業計画案及び収支予算案が、全理事の全会一致で承認された。

〈令和2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、以下の施策に取り組む。

- 1) DAN事業の柱である、専門医による医療相談や受け入れ可能な再圧治療を行う医療機関の紹介等の緊急時の対応及び応急処置法のアドバイスやダイビングに理解のある登録医師の紹介等の非緊急時の対応等の、医療関連サービスを適正に実施する。
- 2) 事業の更なる充実を図るため、医学会や国際DAN連盟等との連携の強化に努め、適宜適切に、会員専用サイト「MyDAN」をとおして情報を提供する。また、DAN酸素供給法のインストラクタートレーナー講習に加え、官公庁、団体等を対象にしたプロバイダー講習を実施する。
- 3) 当該事業の基盤である会員数は、多忙や高齢化等によりダイビングをやめることを理由に退会する者のほか、会費未納による退会者も多く、減少傾向にある。前述した施策を適正に実施するとともに、会費未納者へ直接コンタクトする等により、既存会員の更新率の向上に努めることに加え、パートナーシップ制度の活用や学生や団体を対象とした入会金免除キャンペーンを継続するほか、本年度は、潜水指導団体との連携を更に強化し、Cカード発行時にDANのリーフレットを同封する等により、新規入会者の拡大を図る。

（2）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、以下の施策に取り組む。

- 1) BAN事業の柱である救助サービスについて、レスキュー・オペレーションセンター（ROC）に必要な要員を配置するとともに、全てのサービス海域に展開しているレスキュー・ステーション（RS）との連携により充実した救援体制を確保し、迅速かつ適正な救助活動を実施する。また、会員向け情報提供の充実を図り、加えて、安全性向上のための活動及び代理店・RS連絡会議等を開催する。
- 2) 事業の更なる充実を図るため、会員向けに汎用型位置情報アプリの活用を周知・徹底し、救助要請へのより迅速な対応を実現するとともに、各種割引制度や会員特典を拡充する。また、会員管理システムの改善に向けた検討を開始する。
- 3) 当該事業の基盤となる救助サービスの強化及び会員数の拡大を図るため、各サービス海域内におけるRSの確保に取り組むほか、キャンペーンを活用した会員募集活動、各種イベントでの周知、BAN団体加入に関する契約（団体マリーナ）の促進等を積極的に行う。

（3）振興・普及事業（継続事業4＝企画振興部）

当協会の知名度向上や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、以下の施策に取り組む。

- 1) 振興・普及事業の柱である海洋レジャー参加人口の拡大について、UMI協議会事務局として、国の施策を踏まえ、協議会の活動の活性化を図るとともにマリンチェック街道の推進を積極的に支援する。加えて、協会内の部門連携及び関係団体との連携強化を図り、需要促進活動を支援する。
- 2) 当協会主催及び関係団体との共催によるイベント等において、プレジャーボート体験乗船会を開催することに加え、環境教育としての海藻おしば教室やデインギ、カヌー等の体験教室を開催する等、親水業務を推進するとともに、舟艇の利用振興業務及び調査研究業務を実施する。
- 3) 協会誌「海洋レジャー第7号」の発行や船の文化検定の周知等、協会事業に関する広報宣伝活動を推進することにより当協会の知名度向上及び海洋レジャーの普及・振興を図るとともに、次年度に設立30周年を迎えるこ

とから、その記念事業の実施に向けた検討に着手する。

(4) 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、以下の施策に取り組む。

- 1) 当該事業の柱である小型船舶操縦士試験について、国内唯一の指定試験機関として、国土交通大臣に代わり、全国各地で国家試験を適正、確実かつ公正に実施する事に加え、設備の計画的な整備に努めるとともに試験員を適正に配置する。
- 2) 国が定めた教則に対応した試験問題を作成する等の安全対策を講ずるとともに、小型船舶操縦士の資格取得を通じた船舶事故の防止効果向上に尽力する。加えて、水上安全及び安全運航に係る会議を開催する等、試験事業の更なる充実を図る。
- 3) 協会収益の4割を占める重要な事業であり、事業収支の安定化を図るため、受験者数の拡大、経費の削減及び業務効率の向上に努める。

(5) 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、以下の施策に取り組む。

- 1) 当該事業の柱である小型船舶操縦免許証の更新等講習他の講習業務及び登録教習所教員研修業務について、各地方事務所等で適正かつ確実に実施する。加えて、講習設備等の計画的な整備に努めるとともに、講習に従事する人員の確保と資質向上に尽力する。
- 2) 当協会は、前述の（1）から（4）の事業に、沿岸レジャーの安全活動事業（継続事業2）を加えた5つの事業の目的を達成するため、毎年一定額の支出が求められている（公益目的支出計画）が、一般財団法人として持続的に発展していくためには、その支出を補填する収益を確保する必要がある。

当該事業は、収益事業の中核として位置づけられており、事業収支の改善を図るため、受講者数の拡大及び経費の削減及び業務効率の向上に努める。

(6) その他の収益事業

前述の講習事業に加え、「ダイビング保険事業」、「船の文化検定に関する事業」、「所有艇等の貸出しに関する事業」、「小型船舶関係海事書籍等の販売に関する事業」、「教本出版事業」及び「修了試験問題の提供に関する事業」の6つの事業に取り組む。



令和2年の主な催事（4月～7月）

1. 第20回理事会

（6月10日＝書面審議によるみなし決議）

令和元年度事業報告案及び決算報告案、規程類の一部改正案並びに定時評議員会の招集案等が、全理事の賛同を得、全会一致で可決されました。

〈事業報告〉

第16回理事会（平成31年3月15日）で承認された事業計画※に基づき、それぞれ事業展開してまいりましたので以下報告します。

※事業計画については、本誌第6号の「協会だより」をご参照ください。

（1）継続事業1 ダイビングに関する緊急医療援助事業（DAN事業）

近年、入会者の減少が顕著となっていることに加えて、既存会員の会費未納による退会も継続している。本年度は、新規会員の入会促進及び既存会員の退会防止を図り、収益の改善に努めた結果、会員の減少数が前年度の1,204名から493名に大幅に縮小し、年度末会員数は10,794名となった。

（2）継続事業2 沿岸レジャーの安全活動事業

本年度は、新型コロナウイルス感染症の拡大が影響し、3月に予定していたサーフィン海上安全指導員の新規認定講習会が中止になったことから、新規認定者はなく、登録者数が減少した。年度末の登録者数は185名である。

（3）継続事業3 プレジャーボート救助事業（BAN事業）

本年度は、BANサービスエリア内におけるレスキューステーション（RS）の充実及び新規入会者の積極的な確保を図るとともに、各種会員サービスの充実に努めた。更に、宇和海・豊後水道をサービス海域に加えた結果、

本年度末の会員数は10,629名となり、昨年度末に比べ461名増加した。

（4）継続事業4 振興・普及事業

本年度は、UMI協議会事務局業務や国が推進するプロジェクトの支援業務、イベントにおける体験乗船会等を通じた、海洋レジャーへの参加機会の創出活動並びに協会内の部門連携による需要促進に向けた活動に注力した。体験乗船会は、天候不良や新型コロナウイルス感染症の影響等により9イベントが中止になり、事業計画に掲げた開催回数30回の目標に対し29回となったが、参加者数は3,546名を確保し、3,000名の目標を達成した。

（5）継続事業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

本年度は、収支状況の管理強化等事業収支の安定化に注力しつつ、人員及び設備の計画的な整備を進めたうえで試験事業の適正な実施に努めた。しかしながら、甚大な被害をもたらした「令和元年東日本台風」等の影響を受け、国家試験受験コースの申請者数は、26,974名（対前年度比94.3%）で、登録小型船舶教習所とのシェアは42.7%となり、前年度比較で2.0ポイント減少した。

（6）その他事業（他1）講習事業

小型船舶操縦免許証の更新等講習の受講者数は5年周期で増減することから、本年度の受講者数は、5年前の状況を踏まえ前年度より減少することが予測された。その為、受講者の確保を目的とした各種対策を行うとともに、講習の開催回数を減らす等の費用削減に取り組み、事業収支の改善に努めた。本年度の当協会が実施した更新講習及び失効再交付講習の受講者数は89,964名（対前年度比92.8%）で、受講者総数に占める当協会のシェアは38.8%となり、前年度比較で0.2ポイント減少した。

〈決算報告〉

自然災害や新型コロナウイルス等が影響し、小型船舶操縦免許の国家試験受験申請者数や更新講習受講者数が減少するなど事業収益が減少し、経常収益は15億33百万円と前年度に比べ47百万円の減少となった。

一方で、事業活動の縮小により、費用も15億34百万円あまりと前年度に比べ15百万円程度の削減となったが、当期経常増減は△52百万円あまりと前年度に比べ33百万円程度悪化した。

指定正味財産は、基本財産の評価益が前年に比べ1億円以上低下し、△65百万円あまりとなった。基本財産の売却益が38百万円あまりあったが、同額を一般正味財産へ振替えたことから、指定正味財産の期末残高は28億88百万円あまりとなった。正味財産の期末残高は、前年比1億12百万円減の31億33百万円である。

2. 第9回評議員会 (6月25日=書面審議によるみなし決議)

令和元年度決算報告案、役員選任案及び常勤役員退任慰労金案等が、全評議員の賛同を得、全会一致で可決されました(本年度、評議員の改選はありませんでした)。

(1) 令和元年度決算報告案

上記1. 第20回理事会の記述参照

(2) 役員選任案

本年度開催の定時評議員会終結の時をもって監事を含む全役員が任期満了を迎えることから、当該評議員会で新役員が選定されました(巻末役員名簿参照)。新役員の任期は以下のとおりです。

理事	自 令和2年(2020年)6月25日
	至 令和4年(2022年)の定時評議員会終結の時
監事	自 令和2年(2020年)6月25日
	至 令和6年(2024年)の定時評議員会終結の時

(3) 常勤役員退任慰労金案

今回の任期満了をもって退任する佐久間理事長及び令和元年9月26日付けで退任された平田常務理事に対する退任慰労金については、役員退任慰労金支給規程に基づき支給することが承認されました。

3. 第21回理事会 (7月2日=書面審議によるみなし決議)

第9回評議員会で新たに選任された理事の互選により、以下のとおり、代表理事及び業務執行理事が選定されました。

[代表理事]

役職	理事名	担当	
会長	戸田邦司	業務の総理	再任
理事長	眞嶋 洋	会長の補佐・業務の統理 安全・救助事業部担当	新任

[業務執行理事]

役職	理事名	担当	
常務	田中俊二	特定事業本部担当	再任
常務	加藤隆一	総務部・企画振興部担当 総括本部長兼務 安全・救助事業部について理事 長の補佐	新任

4. 創立29周年記念式典 (7月1日)

例年のとおり、功労賞(6組)及び永年勤続者の表彰を行いました。本年度は、表彰対象となった地方事務所をWEBカメラで繋ぎ、リモート参加に切り替える等、新型コロナウイルス感染症予防に努めるとともに、創立記念式典並びに懇親会は開催を自粛しました。

次年度は30周年の節目を迎えることから、関係各位並びに協会役職員で祝えるよう、感染症の一日も早い終息を祈願しています。

船の冬ごもり

本州（特に太平洋側）では、秋から冬に備えて行えば、夏場に活躍した船の格納点検が思い当たると思えます。エンジンを長期間使用しない場合、凍結によるエンジン破損や錆の発生、油膜切れなどによる思わぬ不具合から愛艇を守るために、シーズンオフの格納前に行う点検整備は非常に重要です。

雪国に行くと、それに加えて凍結や積雪への対策も行わなければなりません。特に冷却水系統に水道水等が残っていると凍結して、冷却水経路や熱交換器等の破損に繋がりがねません。そういったこともあり、氷点下が予想される11月頃になると、エンジンの冷却水系統に不凍液を注入し、凍結を防ぐ作業を行います。ここでは、個人でも簡単にできる方法をご紹介します。

不凍液の原液を適当なポリタンクに5～10Lほど準備し、ポリタンクのノズルに家庭用のホースを2mほど取り付けます。船外機や船内外機の冷



却水取入口に水洗マスクを取り付け、水道ホースの代わりにポリタンク等のホースを取り付けて、準備完了。ポリタンクを少々上にあげてエンジンを始動してください。排水口から不凍液が十分に出るようになれば完了です。残った不凍液はビルジポンプや水の溜まりそうなところに入れて終了です。特にエンジンから冷却水（真水等）を完全に抜くことができない場合には有効な手段です。

本格的な冬の前には積雪対策も必要で、30ftを超えるような中・大型艇は業者さんに依頼し、鉄パイプでキャビン等を覆い、雪が船上に積もらずに海面に落ちるような対策をして春を待ちます。小型艇の場合には、オーナー自らが塩化ビニル製のパイプや木材等で同様の対策をすることが多いです。積雪の重みでキャビン等が破損したり、重みに耐えきれず沈船しないための雪国ならではの光景です。



編集後記

この度の新型コロナウイルス感染症でお亡くなりになられた方々へ謹んでお悔やみを申し上げるとともに、療養中の方々やご家族の皆様に心からお見舞い申し上げます。また、対応にあたられた方々への感謝と、影響を受けたすべての方々に一日も早く日常に戻れますようお祈り申し上げます。

さて、今号では、国土交通省が推奨しているマリンチェック街道のご紹介のほか、海外のプロの小型船舶使用者が利用しているシーマンシップマニュアル、一級へのステップアップのススメ、改正漁業法の施行について特集させていただきました。また、各事業のページでは、取り組みや報告、紹介等を掲載させていただきました。

例年この号を発行する時期には、体験乗船会や展示会等のイベントに毎週のように出向き、真っ黒に日焼けした体で原稿の整理をしておりますが、今年は些か様子が異なり、色白のまま作業にあたっております。海に出ることをためらうような日々に、一日も早い終息を願っている次第です。先般、マリーナ関係の方から海外の小型船舶事情をお聞きした際、海外では、新型コロナウイルス感染症の影響により、屋外レジャーへの関心が高まっているとのこと、ボートやヨットの需要が伸びており、ファミリーでの利用も増加しているとのことでした。

海に関わる皆様には、「三つの密」の回避や「人と人との距離の確保」、「マスクの着用」、「手洗いなどの手指衛生」をはじめとした基本的な感染防止対策を状況に即した形で取り入れていただき、安全に海洋レジャーを楽しんでいただきたいと存じます。

追伸

令和2年7月豪雨災害に見舞われた方々へ、心からお見舞い申し上げます。

「海洋レジャー」編集部

2020.Vol.7

海洋レジャー 第7号

令和2年8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2年7月2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
黒川久幸	東京海洋大学	理事・副学長
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 渉外担当部長
田村雄一郎	学識経験者 (前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)	
吉海浩一郎	一般社団法人 日本マリン事業協会	専務理事

(五十音順)

役 員 名 簿

役 職	氏 名	所 属
会長	戸田邦司	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会
理事長	眞嶋 洋	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会
常務理事	田中俊二	一般財団法人 日本海洋レジャー安全・振興協会
	加藤隆一	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
	葛西弘樹	一般社団法人 日本船長協会
	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
	藤崎雅実	横浜ベイサイドマリーナ株式会社
	服部正樹	海の駅ネットワーク
	宮下高行	ダイビング高圧ガス安全協会
	森 雅人	日本小型船舶検査機構
監事	菊井大蔵	公益社団法人日本水難救済会
	渡辺元尚	一般社団法人日本船用機関整備協会

(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 オリエントコーポレーション
関西潜水連盟
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
損害保険ジャパン日本興亜 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・パンフィック・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
mic21 株式会社
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 47法人

(五十音順)

