

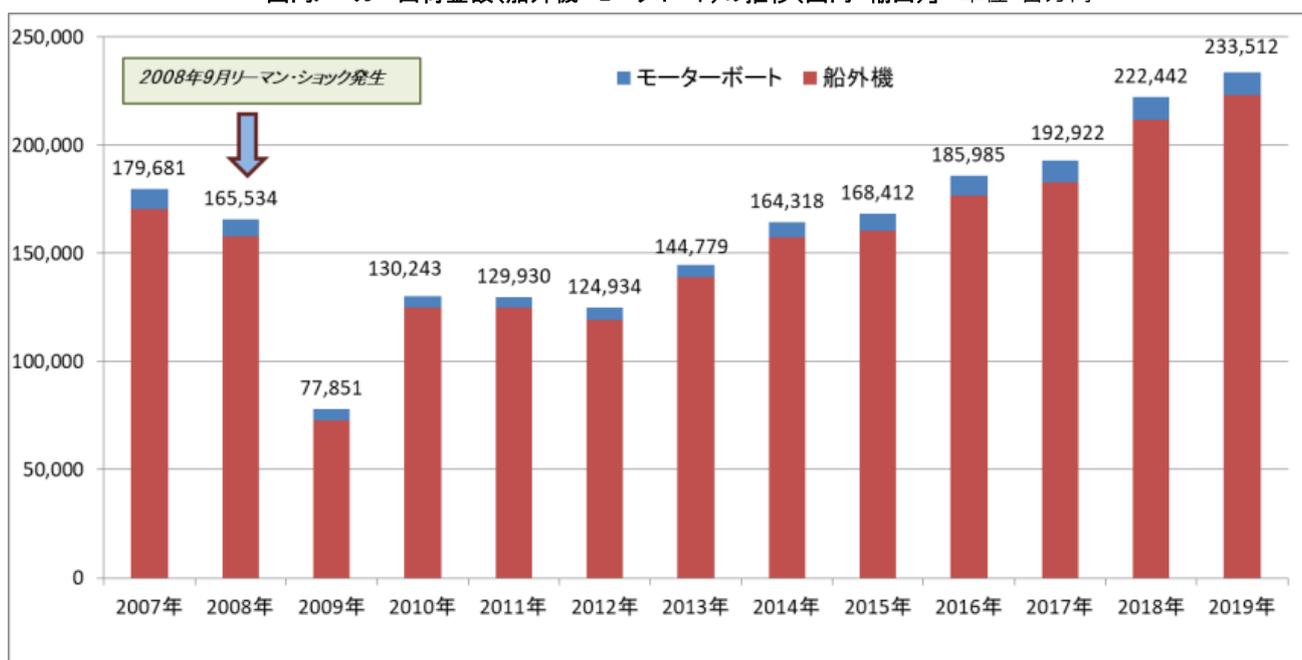
トピックス 最近の10年史

I 業界環境、法制動向

2008年9月に発生したリーマン・ショックにより、その後のマリン市場は国内・輸出ともに大きな影響を受けた。

わが国の船外機は、輸出比率が高く世界市場で大きなシェアを占めているが、その出荷金額（国内・輸出向け合計）は、リーマン・ショック翌年の2009年には、従来の半額以下まで減少した。その後、最大市場である北米市場の回復や高出力船外機の需要増等に伴い、船外機の出荷金額は2016年にリーマン・ショック以前の水準まで回復し、2018年には初めて2,000億円を超えた。

「国内メーカー出荷金額(船外機・モーターボート)の推移(国内+輸出)」 単位:百万円

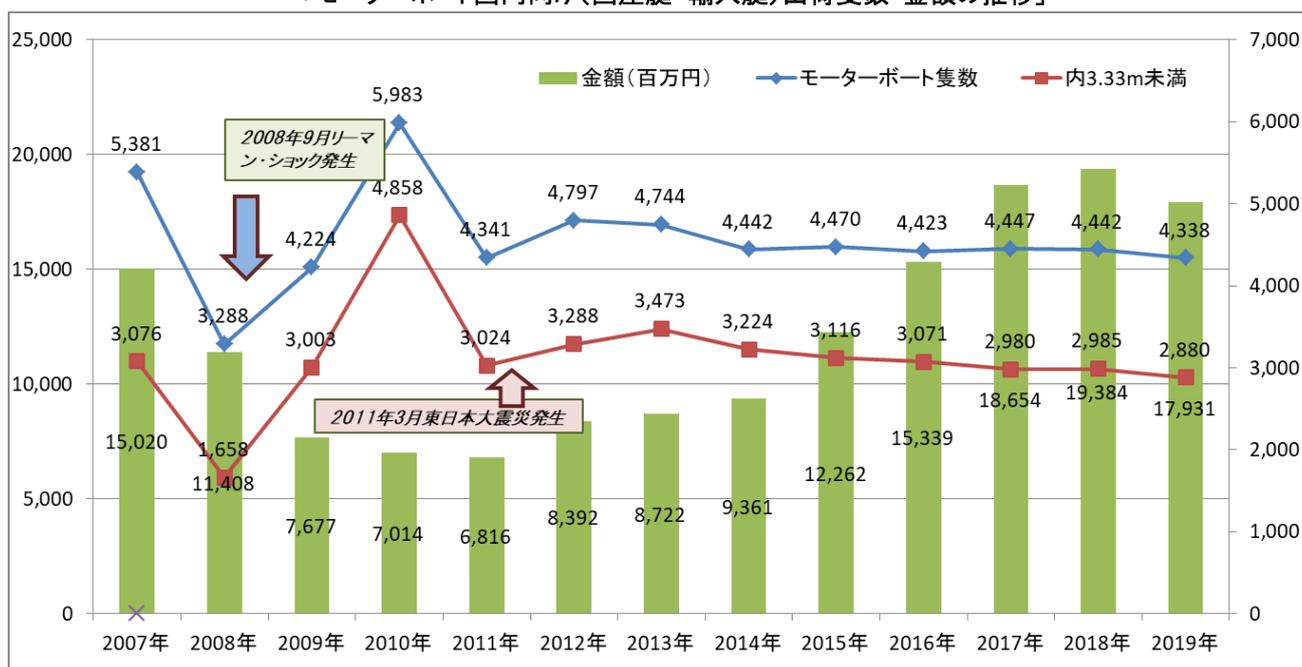


※出典:(一社)日本マリン事業協会「舟艇工業の現状」をもとに作成

また、モーターボートの国内市場（国産艇・輸入艇合計）は、リーマン・ショック発生の2008年から4年連続で出荷金額が減少したが、2012年以降は国内景気の回復基調や大型艇需要の増大等に伴い、2016年によようやくリーマン・ショック以前のレベルまで回復した。出荷隻数では、2008年は大きく減少したものの、翌年以降3.33m未満のミニボートの出荷隻数が増加したことにより隻数は回復した。一方、出荷金額については、引き続き減少が続いた。

そのような状況下、2011年3月の東日本大震災で再び隻数が大幅に減少し、その後、横這い状態が続いたが、東北の復興と艇の大型化により、2016年にはリーマン・ショック以前の出荷金額を超えるまでに回復した。

「モーターボート国内向け(国産艇+輸入艇)出荷隻数・金額の推移」



※出典：(一社)日本マリン事業協会「舟艇工業の現状」をもとに作成

東日本大震災復興事業への協力（2011～2013年）

2011年に発生した東日本大震災の被害は、漁業者、造船事業者、マリーナ等のポート関連事業者にも及び、被害を受けたこれら事業者に対して復興事業において何らかの措置を講じる必要性から、国土交通省及び日本財団支援の基に社）海洋水産システム協会実施する復興支援の実務対応を行った。

■小型漁船の建造技能高度化支援事業（被災漁船の早期復旧に向けた供給力の向上）

実施：平成23年2月1日～3月23日

3次補正の予算から約5千万円を活用し、及川造船所（福島県）・志津川造船所（宮城県）・須賀ケミカル産業（岩手県）・ヤマキ船舶加工（北海道）の4カ所で実施し、被災地区の8造船所から338名の技能者が参加し、高度な技能を習得した。



バキューム工法の実習



型の製作実習

■被災小型船舶再生支援プロジェクト 実施：平成23年6月～12月

日本財団の助成額約1億8千万円を投入し、岩手県：ヤマザキマリン、エイワ、須賀ケミカル産業、互洋大船渡マリーナ、宮城県：気仙沼スズキ販売、佐藤鉄工所、野村モータース、マリンメカニックの計8カ所の修繕事業所を開設し、修繕受注734隻のうち、期間内修繕495隻を対応した。



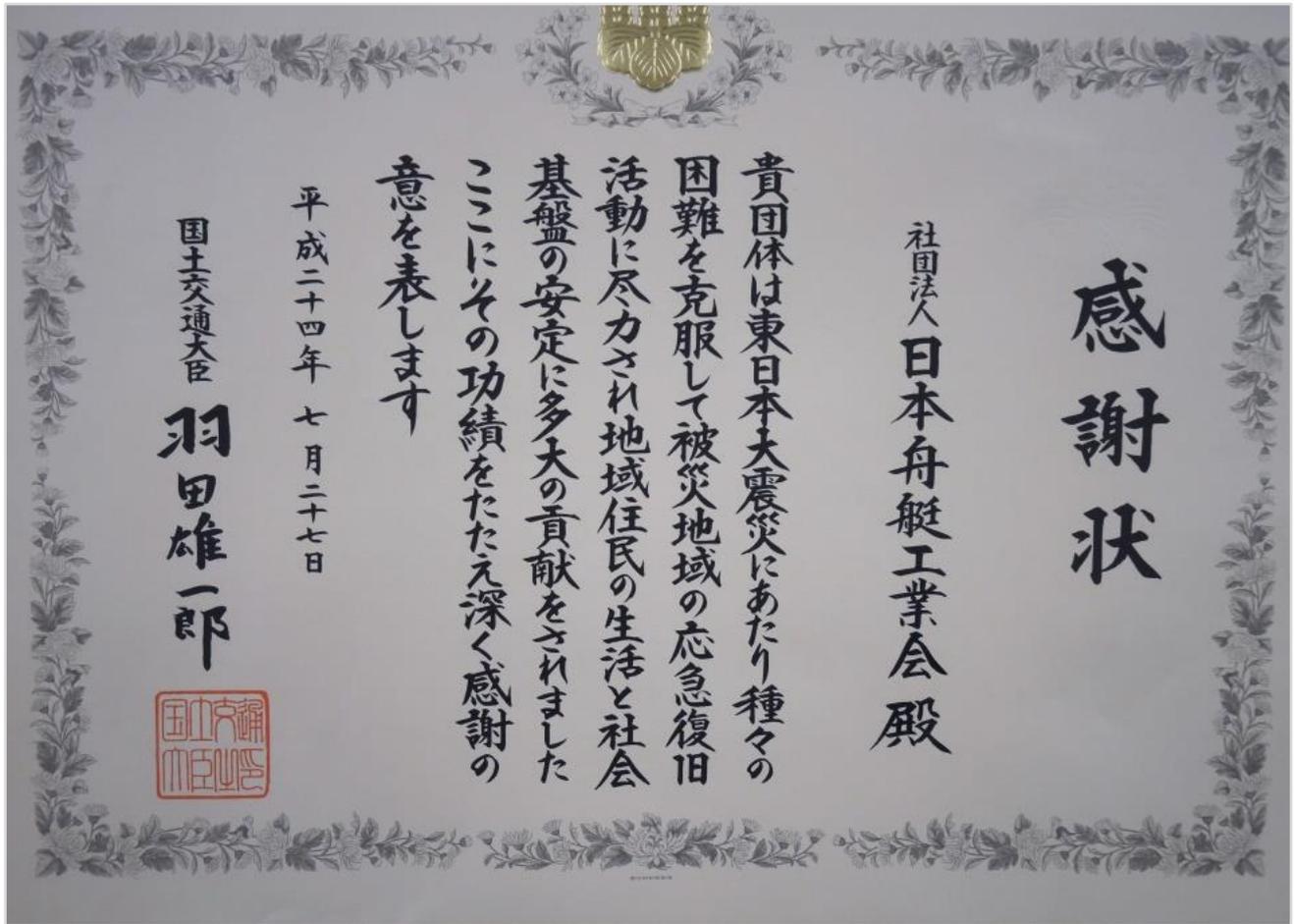
被災小型船舶の仮設修理場設置場所



修繕事業所

■平成 24 年 7 月 感謝状

東日本大震災における応急復旧活動に対し国土交通大臣から感謝状を贈呈された。



放置艇対策について

1. プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画

プレジャーボートを利用したレクリエーション活動が盛んになるにつれて、各地の港湾・河川・漁港等で多数の放置艇が見受けられるようになり、船舶の航行障害、洪水・高潮時の放置艇の流出による被害など、多岐にわたる問題が顕在化してきた。加えて2011年3月に発生した東日本大震災の教訓として、津波による背後住居等への二次被害の懸念も想起されているところである。

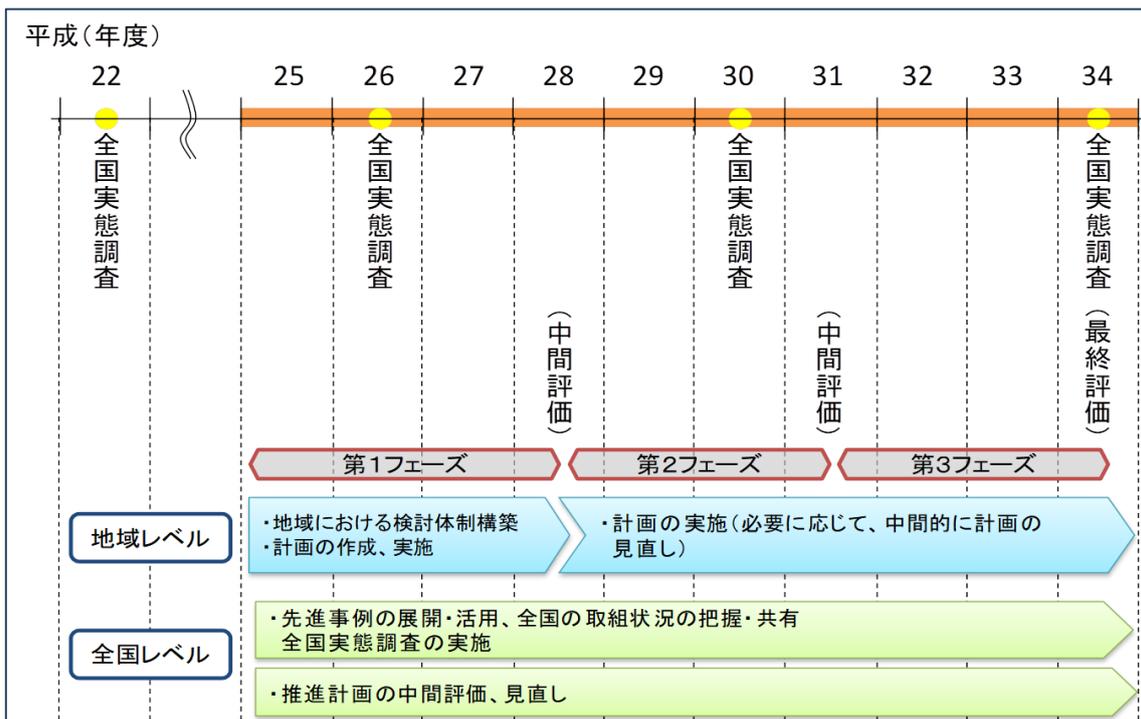
国土交通省及び水産庁においては、1996年度（平成8年度）より、港湾・河川・漁港等の三水域を対象として「プレジャーボート全国実態調査」を実施し、各水域における係留・保管状況及び放置状況等の実態を把握し、対策を進めてきた。

（社）日本舟艇工業会においては、2010年度（平成22年度）に実施された「全国実態調査」に先駆け、7月に放置艇対策本部を設置し、全国55か所で独自に調査を行い実態把握に努めて取りまとめ、その年開催された「プレジャーボートの放置艇対策に関する検討懇談会」において業界の立場から意見を述べた。このときの議論を基に、2013年（平成25年）5月、国土交通省／水産庁より「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」が発表された。推進計画の概要は、関係者間が連携して取り組み10年間で放置艇の解消を目指すとしている。目標達成のための施策として以下の3点を挙げ、目標達成に向け、下記ロードマップを掲げた。

◆目標達成のための施策

- ①保管能力の向上と規制措置を両輪とした対策
- ②関係者間の連携推進
- ③効果的な放置艇対策事例の周知

ロードマップ



2. 推進計画の進捗状況

令和元年度現在、推進計画について折り返しを過ぎたところである。この10年間に2010年度を含め三水域合同調査が3回実施された結果が下表である。

西暦	和暦	マリーナ等の収容能力	PB総隻数	許可艇	マリーナ		放置艇	沈没船	放置艇率	余力
					マリーナ等	マリーナ等以外				
		A	B	C	D	E	F	G	F/B%	A-D
2010年度	平成22年度	83,751	197,018	98,481	54,438	44,043	98,537	8,545	50.0%	29,313
2014年度	平成26年度	88,270	177,516	89,980	57,019	32,961	87,536	8,525	49.3%	31,251
2018年度	平成30年度	88,373	160,236	90,045	57,018	33,027	70,191	9,647	43.8%	31,355
2018-2010		4,622	-36,782	-8,436	2,580	-11,016	-28,346	1,102	-6.2%	2,042

PB 総隻数が 37 千隻近く減少したため、放置艇隻数は 28 千隻減少、放置艇率は 6.2%減少した。
一方、マリーナ等の収容能力は、最初の 4 年間で増加したものの、この 4 年間でほぼ横這い状況である。

3. 漁港における規制緩和措置

水産庁においては、2019 年（平成 31 年）4 月から漁港内における施設の利用規制を緩和することにより、プレジャーボート施設（水域係留・陸上保管）整備や地域活性化に取り組みやすい環境づくりを進めはじめた。

漁港施設の利用規制の緩和の内容は以下の通りである。

- ① 水域や漁港施設の占有許可期間が原則 10 年以内に延長された。
〔※従来は水域・公共空地の占有許可は 1 年以内。漁港施設（用地含む）は 3 年以内〕
- ② 漁港施設の貸し付け対象に、「プレジャーボート保管施設とその用地」が追加され、最長 30 年の借り受けが可能になった。
- ③ 地域活性化等を図るために長期利用財産（補助目的に従った利用により 10 年を経過した補助対象財産）として漁港施設を利用する場合、漁港施設用地も補助金返還の緩和措置の対象となった。

2019 年時点では本制度の適用によるプレジャーボートの保管施設等の整備事例はないが、この規制緩和により、今後、放置艇が多数在籍する漁港などにおいて、漁業協同組合や地元民間事業者が、条件を満たせば継続的、安定的に艇保管事業に取り組むことが可能になる。

国におけるマリレジャーの振興について

平成 19 年 7 月に新たな海洋立国日本の実現を目指して、海洋に関する諸施策を総合的かつ計画的に推進することを目的として「海洋基本法」（平成 19 年法律第 33 号）が制定された。海洋基本法施行後 10 年を経て平成 30 年 5 月に閣議決定された「第 3 期海洋基本計画」において「海洋の産業利用の拡大」に資する国の取り組みとしてマリ産業に関わる施策について以下のように記載された。

●マリ産業に関する長期成長戦略として産業界が掲げている「概ね 10 年後を目途にボート・ヨットの参加人口を 100 万名、ボート免許取得者を 10 万名と倍増させる」という目標（※①）の実現を支援するため、マリレジャーの普及や理解増進等の多様な取り組みを、産学官等の連携・強力の下、実施する。（国土交通省）

※① 平成 28 年 2 月に一般社団法人日本マリ事業協会が目標を設定

●マリ産業の市場拡大と国民の接点を拡大していくため、「C to Sea プロジェクト（※②）」、ボートショー等を通じた海洋レジャーに関する情報発信、「海の駅」等を中心とした体験機会の拡大、気軽に楽しめる仕組みづくり等を支援する。（国土交通省）

※② 子供や若者をはじめ、より多くの人に海や船の楽しさを知ってもらうため、海との接点を広げる取り組み。

「c」には、国民（Citizen）、子供達（Children）、文化（Culture）等、多くの意味を込めている。

●マリ産業従事者とその他関連事業者等との連携強化を支援するとともに、「海の駅」を拠点とした海洋観光及び海洋性レクリエーションの普及促進に努める。（国土交通省）

プレジャーボート等による防災救援活動への貢献

小型プレジャーボートによる島嶼部への食料輸送

2018年（平成30年）6月28日から7月8日にかけて西日本を中心に発生した平成30年7月の西日本豪雨は、各地に甚大な被害をもたらした。この豪雨の特徴として広範囲な地域で支援物資の輸送需要があり、人口規模の小さい瀬戸内海の島嶼部の集落まで支援が及んでいない状況にあった。

日本マリン事業協会中国支部においては、広島県災害対策本部からの助言を受け、小型船舶が輸送に関わる可能性があることを想定し、会員各社に対して支援協力の可否、支援可能な範囲等について調査するなどの準備を行っていた。

そうした中、呉市から広島県を通じて政府輸送チームに土砂崩れによる島嶼部の孤立地区に弁当などの食糧輸送の要請があり、中国運輸局から日本マリン事業協会中国支部に輸送への協力打診があった時点で迅速に取り組むことができた。

翌日7月12日から14日までの3日間で、大崎下島に加え、豊島、斎島の3島に合計で弁当1,674食、お茶5,022本、パン4,332個の輸送を行い、延べ1,674人分の食糧支援に貢献することとなった。



大崎下島での搬送の様子



小型プレジャーボートを活用した輸送ルート

2018年11月16日に、緊急物資輸送にあたり小型船による被災者支援に貢献したとして、中国運輸局から日本マリン事業協会中国支部宛てに感謝状が授与された。



※参考記事:日本航海学会誌『NAVIGATION』209号

水上オートバイ等による被災者救出活動

—120人を水上バイクで救う 岡山県が感謝状—

平成30年7月の西日本豪雨は、隣県の岡山県でも猛威を振るい倉敷市真備町地区で多くの住民が取り残される中、水上オートバイで約15時間にわたり、約120人を救助した町出身の若者がいた。岡山県は8月6日、この若者に感謝状を贈った。母親を救助してもらった別の若者も7日昼過ぎから深夜まで釣り用のボートで救出にあたり、約100人を避難させた。個人で所有する水上オートバイや釣り用ボートが大規模水害時において人命救助に多大な貢献を果たすことができた。



水上オートバイによる救出活動の様子

参考・出典記事:

朝日新聞デジタル 2018年7月19日

毎日新聞 2018年8月7日

救命胴衣の常時着用義務化

国土交通省は2017年2月1日、海中転落による死亡・行方不明を防止するため、原則としてすべての小型船舶乗船者にライフジャケットの着用を義務化する内容の「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部を改正する省令」を公布した。

背景

わが国の周辺では、漁船やプレジャーボートなどの小型船舶からの海中転落によって、毎年約80人が命を落としている。ライフジャケットを着用することにより海中転落時の生存率が約2倍に高まることから、国土交通省ではライフジャケットの着用推進に取り組んできた。しかし、未だ着用率は3割前後と低い状況にある。

この状況を受けて、国土交通省は水産庁と合同で検討会を開催し、有識者、漁業関係者、プレジャーボート利用関係者からの意見を踏まえて、ライフジャケットの着用義務範囲の拡大を決定した。

改正の概要

今回の改正により、小型船舶の船長に対して、原則として、「船室外のすべての乗船者」にライフジャケットを着用させることを義務化する。着用させていない場合、船長に違反点2点が付与され、違反点が積み重なると免許停止などの処分を受けることになる。2018年2月1日から施行された。

JCI 細則の改定通達（FRP 船暫定基準の見直し）

当会技術委員会からの要望を踏まえ、日本小型船舶検査機構（JCI）は、2018年度から2カ年計画の調査研究事業「小型船舶の船体構造用材料（FRP 積層構成）に関する検討委員会」において、FRP製の船体強度に寄与する積層構成等の見直しを行った。一定の成果が得られ、基準の改正に関して国との調整が完了し、JCIは2018年10月26日付で「FRP製船体の工作方法及び構造基準について（緩和措置）」の通達を発出した。当協会は技術委員会のメンバーが委員会委員として参加した。

内容：FRP製船体の構造基準（確認方法の追加）

1. FRPの積層構成においてロービングクロス割合25～65%に適合しない積層板を使用する小型船舶の船体強度の確認方法として、引っ張り強さの決定方法と板厚計算による強度確認方法を追加した。
2. 簡易な強度確認として、船体の縦曲げ試験及び板厚計測による確認を、長さ15メートル以上のFRP製の小型船舶にも適用する。

軽油引取税の課税免除（2009年～）

創設時の軽油引取税は道路整備に使用する目的税であったものの、特に政策的配慮の観点から課税免除することが適当と認められる特定の用途（法令において列挙されたもの）に限っては、知事の承認により課税免除が認められていた（地方税法旧第700条の6）。2009年（平成21年）度税制改正より、軽油引取税が目的税から普通税に移行されたことより、現在旧法で規定されていた課税免除については、地方税法附則第12条の2の7各号により、2012年（平成24年）3月31日までの特例措置となった。

当初から船舶用途のうち自家用船舶等についても、特例措置の適用を受け免税措置がとられていた。しかしながら、特例措置は3年ごとに見直されるため、引き続き課税免除を受けるためには、改めて特例措置の適用を受ける必要があり、当会は国土交通省に対して、課税免除の要望書を2011年、2014年、その後2017年に提出し、現時点で2018年（平成30年度）以降も3年間、特例措置の適用を受けることとなっている。

II 環境・安全への対応

FRP 船リサイクルシステム

製造メーカーの団体である当協会は、拡大生産者責任を果たし、循環型社会の形成を目指す必要性から、国土交通省の支援、指導の下に FRP 船リサイクルシステムを構築し、2005 年（平成 17 年）11 月に、廃棄物処理法（廃棄物の処理及び清掃に関する法律）の特例である環境省の広域認定を受け、廃棄物となった FRP 船を対象にした「FRP 船リサイクルシステム事業」を開始した。

特集として事業の検討から今日の業績までの記録をまとめ、別項に掲載した。

マリンエンジン排出ガス自主規制

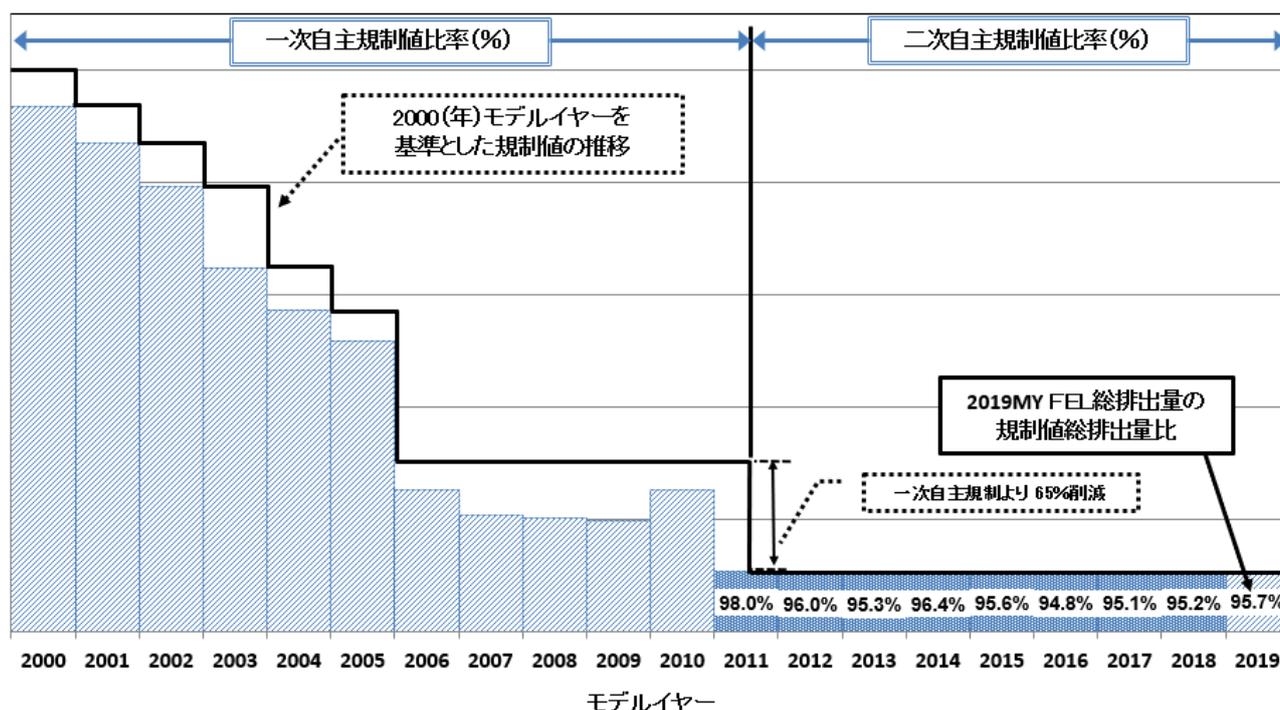
国内マリンエンジン（SI エンジン：火花点火）の排出ガス規制は、米国 EPA 規制に準拠した一次自主規制が 2000 年モデルから始まり、2011 年モデルから二次自主規制に移行している。

二次自主規制は、米国 EPA 二次規制と、それにハーモナイズされた欧州連合 RCD2（2013/53/EU）規制による世界標準の排出ガス規制値を適用している。

2019 年モデルの集計結果（船外機、PWC メーカー5 社）では、二次自主規制の規制値を **4.3%** 下回っている。二次自主規制の規制値は、一次自主規制値から 65% 削減しているため、2019 年モデルの排出ガスは 2010 年モデルと比較して大幅な削減となっている。

これまでの削減の経過をグラフに示す。

マリン用SIエンジン排出ガス自主規制 2019モデルイヤーの業界達成状況



項目	2019年モデル	2018年モデル
規制値に対する総排出量 (kg)	1,053,268	1,297,436
FEL 総排出量〈正味〉 (kg)	1,007,534	1,235,503
FEL 総排出量の規制値総排出量比 (%)	96.7	95.2
規制値に対する削減率 (%)	4.3	4.8

※FEL: Family Emission Limit: エンジン製造者が一定の条件に合致する複数のエンジンをファミリーとして申請し、ファミリーの排出ガス排出量の上限を設定した値

今後も、北米、欧州連合同じ世界標準の排出ガス規制の動向にハーモナイズすることで、国内マリンエンジンの排出ガス量の削減を目指す。

PWC サウンド発生音低減目標自主規制

(一社)日本マリン事業協会は、1999年に水上オートバイ(PWC)のサウンド(発生音)を客観的に評価する測定方法として「PWC加速サウンド測定法」を開発し、併せてPWCサウンドの低減目標を設定。これにより、段階的にサウンドを低減させていく業界自主規制を制定し展開してきた。

2009年には、これを発展させて「第二次PWCサウンド低減自主規制」を制定した。本規制は、PWCの開発・製造に関して世界的に主要な企業が所属する(一社)日本マリン事業協会が、PWCを活用したマリンレクリエーションの健全な発展と社会との調和を目指し管理運営を行うものである。基準は国際的な調和をねらい、欧州規制と同じISO通過騒音での基準値を採用した。測定方法が変わるため一次規制との比較は単純にはできないが、先進国で広く適用され規制の効果をj得ている内容である。

今後、欧州のみならず、海外での規制強化の動きと合わせて、業界自主規制もさらに見直していくことになる。

基準値：通過騒音 75dB (A 特性) (測定距離は25m)

測定法：ISO14509 2000-11-01 (動力レジャー船によって放出される空気伝ぱ音の測定)

プレジャーボート製品相談室

1995年(平成7年)7月1日に製造物責任法(PL法)が施行されたことから、当業界の中においても一般ユーザー向けのPL相談室の必要性が認識され、1997年7月、当会事務局の中に「プレジャーボート製品相談室」が開設された。

また、当工業会の会員を対象とした「PL団体保険」制度もPL法施行後に新設された。

プレジャーボート製品相談室は、製造物責任(PL)案件の相談だけではなく、品質クレーム問題などで使用者とメーカーとの架け橋として問題解決にあたり、寄せられた品質情報をメーカーへ送り、品質向上と事故の抑制につなげている。また、相談室の運営状況に関して、外部の有識者、弁護士等から構成される運営評議委員会を毎年開催し、定期的な指導・監督を受けている。

「プレジャーボート製品相談室」の事業内容

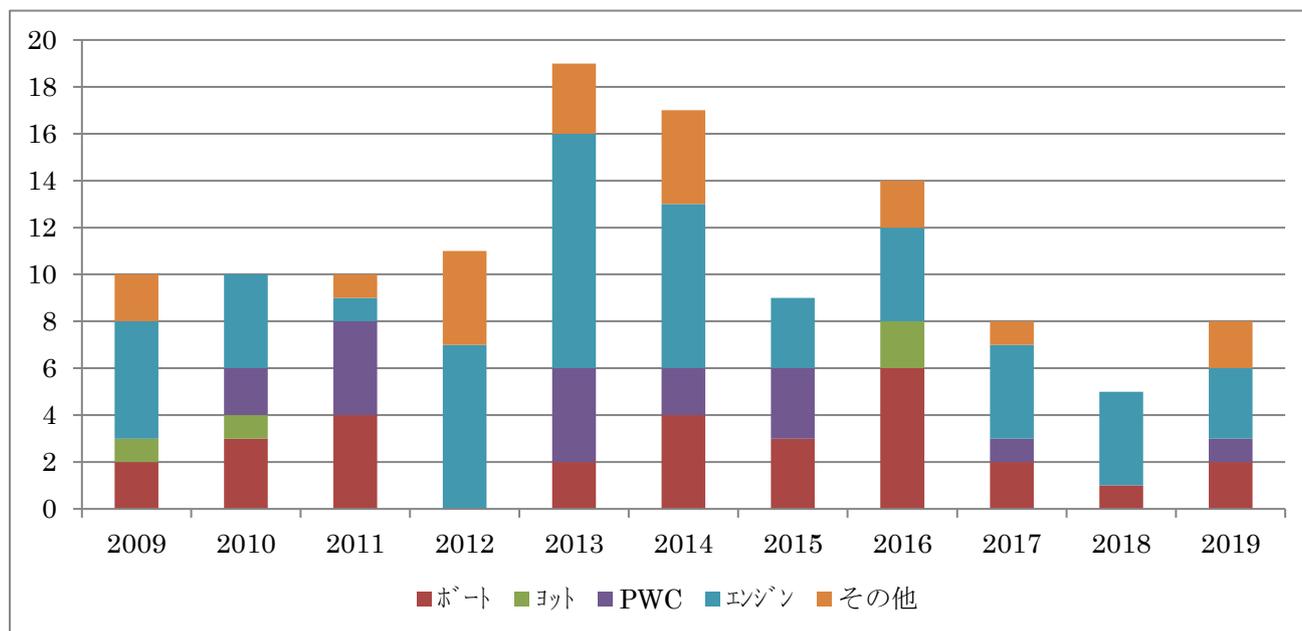
- ・プレジャーボート及び関連製品の品質、性能などに関する一般的な相談受付と当該メーカーへの照会
- ・プレジャーボート及び関連製品の製品欠陥などの苦情受付と当該メーカーへの照会
- ・申し立て者と当該メーカーとの相対交渉の仲介
- ・相対交渉不調時の当事者間の調整・斡旋

今までの相談室相談案件は、1998年から2019年 累計で252件。内訳は以下の通り。

相談案件の製品区分

ボート	76件
ヨット	7件
PWC	34件
エンジン	90件
その他	45件

相談件数の推移



相談内容（累計：件数は重複カウント）

品質問題（性能、機能、外観、内装など）	114件
修理問題（再修理、保証など）	57件
接客対応問題（原因説明、対応の不誠実、代金問題など）	90件
その他（問い合わせなど）	55件

機関故障による海難事故の低減に関する取り組み

2013年度のプレジャーボート海難事故が1,000隻を超える（全ての船舶事故は2,306隻）状況にあったことから、2014年度に海上保安庁より、国土交通省海事局船舶産業課を通じて、海難防止の機器開発や洋上でのトラブルシューティング策の提示等についての協力要請があった。

このため、当協会技術委員会の議論を踏まえて、2016年2月に技術委員会の下に設置したワーキンググループにおいて、海難船舶オーナーを対象としたアンケート調査を基に、事故原因の分析整理と事故防止に向けた点検整備事項のあり方を検討し、併せて点検整備の効果的な普及促進方策についても検討を行った。その結果、海難事故の大半が日常的な点検や定期的な整備によって未然に防止できることがわかったため、以下の対策を講じることとした。

また、海難事故や不具合発生事案に関する情報を海保から定期的に入手し、メーカー主導により、販売店、サービス会社に適正な点検整備情報が周知されるようにした。

2016年7月より、発航前の検査義務違反が行政処分の対象となったことに合わせて、「発航前検査チェックリスト」を作成し、2017年4月よりJCI定期的検査の対象艇のオーナーに向けた同チェックリストの配布をJCIに依頼した。また、中古艇の新規オーナーの啓発を目的として、不具合要因箇所を定期的に点検・整備するよう啓発パンフレットを作成し、2018年10月よりJCIや販売店を通じて配布した。

一方、インターネット社会に入り、当会ウェブサイトを有効活用して、ボートに共通する取扱説明書の一部をアップするとともに、上記「発航前検査チェックリスト」をダウンロードできるようにした。

当協会 HP からダウンロードして、発航前に自主検査するシート

発航前検査チェックリスト		発航前の検査義務違反は行政処分の対象となります。					
エンジン始動前の検査		年					
船体の検査		月	日	月	日	月	日
<input checked="" type="checkbox"/>	1. 船体に亀裂や破損は無いですか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	2. エンジンルームや船底のビルジ(汚水)の量は普段より多くないですか。	<input type="checkbox"/>					
エンジンの検査							
<input checked="" type="checkbox"/>	3. 燃料は航海計画に対して十分ですか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	4. 燃料コック(バルブ)は開いていますか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	燃料フィルタやセジメンタ(油水分離器)にゴミ詰まりや水分の混入は無いですか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	5. エンジンオイル(潤滑油)は適量ですか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	6. キングストンバルブは開いていますか。冷却用清水は適量ですか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	7. バッテリーの液量は十分ですか。また、ターミナルは十分締め付けられていますか。	<input type="checkbox"/>					
救命胴衣等その他の検査							
<input checked="" type="checkbox"/>	8. ライフジャケットを着用しましたか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	9. 通信手段の充電量、予備バッテリーは確認しましたか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	10. 気象・海象情報、水路情報は確認しましたか。	<input type="checkbox"/>					
エンジン始動後の検査							
エンジンの状態確認							
<input checked="" type="checkbox"/>	11. 機関回転計、冷却水温度計、油圧計、電流計、および電圧計は正常値を示していますか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	12. 冷却用の海水は普段どおりの量および勢いで排出されていますか。	<input type="checkbox"/>					
<input checked="" type="checkbox"/>	13. エンジンから異常な音や臭いが出ていませんか。	<input type="checkbox"/>					

(一社)日本マリン事業協会

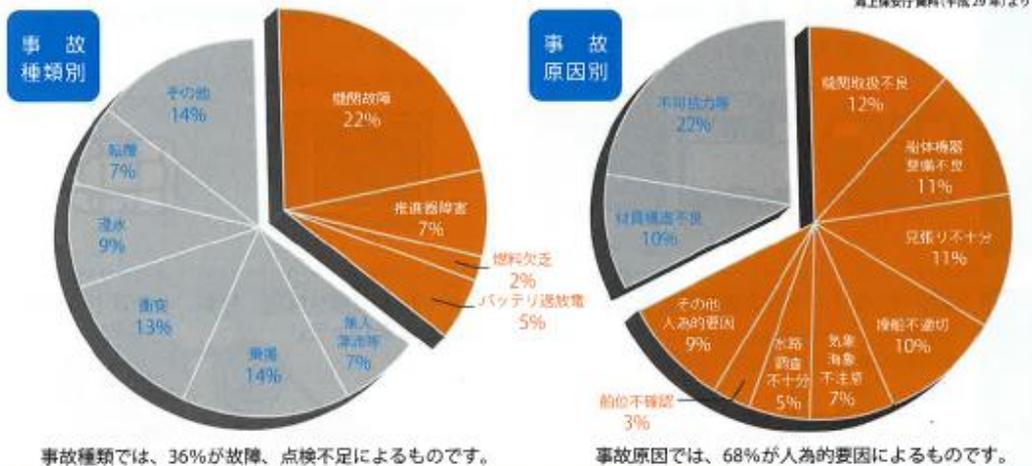
プレジャーボートの安全運航のために



海難事故の3分の1が故障や点検不足によるものです

海難事故はプレジャーボートが全体の44%を占めています。プレジャーボートの海難事故の3分の1が故障や点検不足によるものです。これらはメンテナンスや発航前検査で十分に防止が可能です。

プレジャーボート事故発生状況 (平成29年) 合計 929隻



- 01** 中古艇は特に整備が重要です。
- 02** 定期的なメンテナンス、発航前検査を実施しましょう。
- 03** 整備は機関メーカー指定の業者に依頼しましょう。
- 04** 発航前検査の義務違反は行政処分の対象となります。

プレジャーボートの安全運航のため、以下のガイドをご利用ください。

日本小型船舶検査機構

エンジン種類別に、日常的に行っていただきたい点検・整備のポイントをわかりやすくまとめています。

メンテナンスガイド JCI



船内機



船外機



PWC

[検索](#)

日本マリン事業協会

艇体の取扱説明書から、使用(航海)前後の点検の部分を抜粋したものがご覧いただけます。

日本マリン事業協会



使用前後の点検事項



発航前検査チェックリスト

印刷して船内に持ち込み、発航前検査を実施してください。

[検索](#)

実際に海難事故に遭ったユーザーに実施したアンケート調査から、多い要因とその注意事項を以下に記します。

燃料系

油水分離器にたまった水や、燃料フィルタの目詰まりに注意しましょう。



燃料の残量を確認しましょう。

燃料計の過信は禁物です。日頃の燃料消費率、給油量を把握しましょう。



始動系

バッテリーの電圧、液量を点検しましょう。バッテリーは定期的に変換しましょう。

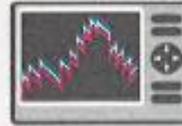


出題元：(一社)電池工業会

主機停止中には電気機器を使用しないようにしましょう。

例：釣り中：魚群探知機使用

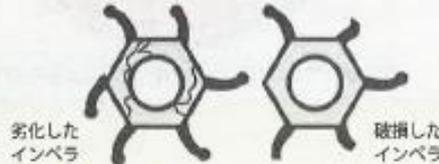
例：花火見物中：室内灯、室外灯点灯



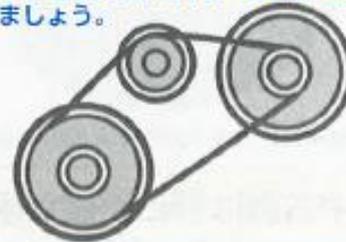
冷却系

海水ポンプインペラの損耗に注意しましょう。

海水ポンプインペラは定期的に変換しましょう。船外機の場合、検水口からの水の出方が悪くなります。



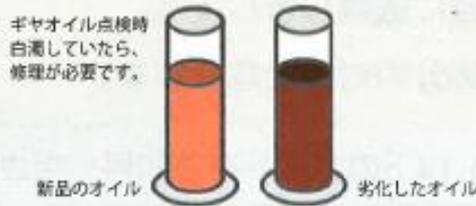
Vベルトの張り具合、摩耗、ひび割れなどを点検しましょう。



機関系

エンジンオイル・ギヤオイルの量と状態を点検しましょう。

ギヤオイル点検時白濁していたら、修理が必要です。



コントロールケーブルの操作力、がたつき、錆びなどを点検しましょう。

ケーブル露出部の割れ、錆び。



下記は目安です。詳しくは、搭載機関の取扱説明書に従いましょう。

定期交換時期

ディーゼルエンジン		船外機	
燃料フィルタエレメント	600 時間毎	燃料フィルタエレメント	200 時間又は 2 年毎
エンジンオイル	200 時間毎	エンジンオイル	100 時間又は 6 ヶ月毎
オイルフィルタ	200 時間毎	オイルフィルタ	200 時間又は 2 年毎
冷却水	600 時間毎	ギヤオイル	100 時間又は 6 ヶ月毎
防食金属	半減したら交換	防食金属	半減したら交換
Vベルト	異音、摩耗等必要に応じ交換	ウォーターポンプインペラ	1 年毎
共通			
バッテリー	3 年毎		
コントロールケーブル	2 年～ 5 年毎 (使用頻度による)		



(一社) 日本マリン事業協会
Japan Marine Industry Association



日本小型船舶検査機構
Japan Craft Inspection Organization

資料提供：海上保安庁



エンジン始動前の検査

船体の検査



- 船体に亀裂や破損は無いですか。
- エンジンルームや船底のビルジ(汚水)の量は普段より多くないですか。

エンジンの検査



- 燃料は航海計画に対して十分ですか。
- 燃料コック(バルブ)は開いていますか。
燃料フィルタやセジメンタ(油水分離器)にゴミ詰まりや水分の混入はないですか。
- エンジンオイル(潤滑油)は適量ですか。
- キングストンバルブは開いていますか。冷却用清水は適量ですか。
- バッテリーの液量は適量ですか。また、ターミナルは十分締め付けられていますか。

救命設備等その他の検査



- ライフジャケットを着用しましたか。
- 通信手段の充電量、予備バッテリーは確認しましたか。
- 気象・海象情報、水路情報は確認しましたか。

エンジン始動後の検査

エンジンの状態確認



- 機関回転計、冷却水温度計、油圧計、電流計、および電圧計は正常値を示していますか。
- 冷却用の海水は普段どおりの量および勢いで排出されていますか。
- エンジンからの異常な音や臭いは出ていませんか。

小型船舶の安全運航のために

● 海の安全情報 [海の安全情報](#) [海保](#) [検索](#)

● 発航前検査の詳細情報
[メンテナンスガイド JCI](#) [検索](#)



船内機編



船外機編



PWC 編

● 緊急時のトラブルシューティング

[緊急時のトラブルシューティング](#) [検索](#)

● ボート共通取説
使用(航海)前後の点検事項

[日本マリン事業協会](#) [検索](#)



万一の事故に備えて、プレジャーボート保険に加入しましょう



(一社) 日本マリン事業協会
Japan Marine Industry Association

海上保安庁『ウォーターセーフティガイド』

2018年4月、海上保安庁が、官民の関係団体が合意、推奨する安全情報として、同庁サイトで『ウォーターセーフティガイド』を公表した。これは、ユーザー視点で「誰もが安全に安心して海で遊べる」ための総合的な安全情報で、海に関する知識、利用する乗り物の特性や装備、習得すべき技術、交通ルール等について掲載している。当協会も意見交換会に参加して、制作に協力した。2018年4月に水上オートバイ編、10月にミニボート編が掲載された。

Water Safety Guide

海上保安庁
JAPAN COAST GUARD

ウォーターアクティビティの総合安全情報サイト ～ウォーターセーフティガイド～

従来から人気のあるカヌーやミニボートに加え、近年ではSUP（スタンドアップパドルボード）などのウォーターアクティビティの人気が高まっており、利用者が増えています。

この一方で、海辺で遊ぶ際に、事故防止のために必要な知識や習得しておくべき技術などが不足した状態で海に出て行き、事故にあう人が増えています。

海上保安庁では、これらのウォーターアクティビティを誰もが安全に安心して楽しめるように、事故防止のための情報（ウォーターセーフティガイド）を発信する総合安全情報サイトを開設しました。ウォーターセーフティガイドは、国の関係機関や民間の関係団体などが参加する意見交換会において、合意・推奨された事故防止のための情報を取りまとめたものです。

ウォーターアクティビティを楽しむ際は、海に関する知識、利用する乗り物の特性や装備、習得すべき技術、交通ルールなどについて、十分理解し、準備した上で海に出ることが大切で、このことが自分の命を守ることに繋がります。ぜひ、このウォーターセーフティガイドを活用いただき、安全にお楽しみください。

※ウォーターセーフティガイドの内容は、今後も意見交換会の中で合意・推奨された事項を順次掲載し、充実を図ることとしています。

写真撮影：海上保安庁交通部安全対策課

Ⅲ 普及・振興事業

会長記者会見（1999年～現在）

会長記者会見については、関連する最初の記述として、1973年（昭和48年）の会報にボートショーの開催について記者発表したとあり、旧日本舟艇工業会が主催した第10回ボートショーから事前の記者発表を行っていたものと思われるが、あくまでも記者発表であり、会長記者会見ではなかった。その後1998年のボートショーから、記者会見が実施され、翌年の1999年からは会長出席のもとで記者会見を行ったのを最初の会長記者会見として差し支えないものと推察される〔参考：東京国際ボートショー（ジャパンインターナショナルボートショーの前身）の開催時期は、第1回から第25回までは3月開催が基本、第26回から第45回までは2月上旬開催が基本〕。

2007年の第46回ジャパンインターナショナルボートショーからそれまでの2月開催から3月開催に変更され、また会場をパシフィコ横浜に移して以来、毎年2月の初旬に会長記者会見を実施し、すでに当会の一事業として定着している。

会長記者会見においては、3月に予定しているジャパンインターナショナルボートショーの開催についてその概要を紹介するとともに、業界の状況及び当会の事業方針や新たな取り組み等について発信していくこととしている。また、記者会見では、「ミス日本海の日」の紹介及び会長との記念撮影を併せて行うこととしている。



2019年2月13日 イイノホール



2020年2月6日 イイノホール

ミニボートフェスティバル (2005年～現在)

ミニボートフェスティバルは、市場活性化及び安全啓発を兼ねたイベントとして、2005年に茨城県潮来市の横利根川で開催されたのを初回とし、2回目は2006年に茨城県・涸沼（ひぬま）で開催された。2007年には東京・お台場の船の科学館に会場を移し、5月の季候のいい時期に体験試乗を主体として開催され、多くの方が体験試乗するなど盛況であったが、船の科学館・本館休止の決定に伴い、2010年を最後に船の科学館での開催は終了した。

2009年からは、船の科学館での開催に加えて、和歌山県・周参見町、千葉県木更津市（2014年からは、木更津市主催の「港木更津うみ祭り」として開催され、その中で当会は「キッズボート体験乗船会」を実施。2018年からは「Kisarazu Park Bay Festival」と名称変更）、北海道苫小牧市、静岡県・浜名湖等で、釣り大会形式で地方展開を図り、併せて安全講習会を併催するなど、ミニボートの普及と安全啓発を図ってきた。2014年～2015年にかけて、より多くのミニボート利用者にとって頂くために「舵をとるあなたが船長！」と題し、ミニボート安全啓発ビデオを制作し、各地での安全講習会開催時に上映し、普及活動に努めた。

より安全・安心な運営環境等への配慮から、2018年には苫小牧大会の開催を見合わせる一方、2019年には静岡県の教育施設「三ケ日青年の家」にて2日間にわたりミニボートフェスティバルを開催し、①親子ピクニッククルーズ ②親子釣り教室 ③釣り大会 ④安全講習会など、親子で、また仲間と一緒に参加し、安全に楽しめるメニュー提供に努めた。

また、2017年から、兵庫県神戸市垂水区で3年連続開催している需要創造型イベント「マリノカーニバル神戸」では、区域内の大規模ラグーン（海水流出入システム）にて、ミニボートによる体験乗船を実施し、ミニボートの普及啓発に努めている。



MBF2007 船の科学館ミニボート体験乗船会



2014 みなと木更津うみ祭り



MBF2017 in 苫小牧



地元苫小牧民放記事

日本ボート・オブ・ザ・イヤー（“BOTY”）の運営（2008年～現在）

日本ボート・オブ・ザ・イヤーは、元々、現在の（公社）日本船舶海洋工学会が実施していたシップ・オブ・ザ・イヤーの1部門であった舟艇・PWC部門について、他の大型の船種の評価基準とは差異があり、シップ・オブ・ザ・イヤーを獲得しにくい状況であったことから、（公社）日本船舶海洋工学会事務局との協議を経て、2008年に分離独立させ設立した賞である。

日本ボート・オブ・ザ・イヤーについては、その選考方法について独立性を担保するため、当初、当会とは別組織として選考委員会を立ち上げたが、事務局及び選考委員会の開催等の経費については、当会が担務した。

2013年の一般社団法人日本マリン事業協会への移行に伴い、受賞艇に関するデザインや性能等について広くPRし“BOTY”の認知度を高め、マリン事業の健全な発展を図る観点から、当会の一事業との位置付けを明確化した。

2019年現在、日本ボート・オブ・ザ・イヤーの表彰については、グランプリ及び部門賞を設けて実施している。また、毎年行われる2月の会長記者会見において部門賞の発表を行い、3月のボートショー初日にはグランプリの発表及び授賞式並びに各部門賞の授賞式をボートショー会場のステージにおいて実施することとしている。各受賞艇には、賞を示すペナントを授与することとしており、各受賞艇は、ボートショー会場でペナントを掲げ、来場者に披露することとしている。

2019年は第12回目となり、“BOTY”の業界内でその役割が定着しつつある状況である。



日本ボート・オブ・ザ・イヤー受賞艇一覧					
					
2008年 ホーナム28L (トヨタ)	2009年 イクザルト36 (ヤマハ)	2010年 エス・クワロ (ヤマハ)	2011年 ホーナム35 (トヨタ)	2012年 プリンセス52V (プリンセスヨットクラブ)	2013年 サンキャット245CS (日産マリン)
					
2014年 ホーナム31 (トヨタ)	2015年 アルフィア1100S (オガネキヨット)	2016年 ホーナム28V (トヨタ)	2017年 アクソバ-28T-Top (オガネキヨット)	2018年 Capri 21 (クリス Craft ジャパン)	2019年 AZIMUT Grande 25 (アマムトヨットクラブ)

技術開発奨励制度・奨励金の支給（2009～2011年）

リーマン・ショック後の会員各社の状況を踏まえ、ボート関連の技術開発が後退することに配慮し、会員各社の技術開発を支援する目的で、2009年に技術開発奨励制度を整備し、2年間限定ではあったが、累計7社に対して技術開発奨励金の支給を行った。支給した技術開発項目は次の通り。また、支給総額は1,600万円であった。

- ① 株式会社スナガ：エコボート開発
- ② 日産マリン株式会社：船尾型オートスパンカーの開発
- ③ ニッパツ・メック株式会社：小型船舶用電動ステアリングシステムの開発
- ④ マリンサービス児嶋株式会社：小型船舶用光パルス透過反射型液面計の開発
- ⑤ 株式会社リブレ：動力付き高復元力ディンギー
- ⑥ 株式会社ヤマハ藤田：バイオテクノロジーを利用した省エネ効果の高い船底塗料の実用化に関する研究開発
- ⑦ ニッパツ・メック株式会社：小型船舶用無線エンジンリモコンシステムの開発

ボートゲームフィッシング（2009年～現在）

ボートゲームフィッシングは、2009年に、低迷するボート市場、減退する需要に歯止めをかけるための市場活性化事業の一環として始めたものである。当初は本部が主催し、全国4カ所程度の場所において開催し、体験試乗、フローティング展示会、フィッシングセミナー等も併せて実施する形態をとっていたが、各地方のマリン事業協会（現支部）を統合後は、各支部主体で、ルアーフィッシングをメインとしたルアーの普及振興、海洋の環境保全や自然保護の観点も重要視して開催してきている。現在は各支部ごとの取り組み姿勢のばらつきはあるが、ここ数年間で活性化している支部においては、エリアの市場活性化イベントとして定着してきている。

参加規模としては、2009年の90隻、462名から5年間で急成長しており、2013年には371隻、1,328名と参加数が最大となっている。イベントの性格上、天候に大きく左右はされるものの、平均して、年間300隻、1,100名規模の参加となっている。2009年から2019年まで11年間の累計では、3,300



隻、11,800名の参加となっており、オーナー様や地域賛助会員様からも期待されるイベントとなっている。

2019年10月27日
BGF 広島大会 集合写真

地域ボートショーの展開（2011年～現在）

地域ボートショーは、2011年の各地方マリン事業協会の本部組織への統合前から各地域で実施されていたが、統合後も引き続き各支部において実施している。

ジャパンインターナショナルボートショーは、3月初旬に関東地区で開催されるもの（2008年までは、神戸、大阪においてもボートショーを開催していたが、2009年に廃止し、横浜開催のみ）として定着しており、毎年ジャパンインターナショナルボートショー終了後のさらなる普及振興を促進する上で、各支部が展開する地域ボートショーは支部最大のイベントとして必須のものとなっている。

地域ボートショーは、春と秋の2シーズンに、4～10月にかけて全国10カ所以上で開催されており、各エリアのマリンファンに向けて、艇体やエンジン、関連機器の新商品、中古商品の販売や情報提供、また、昨今では、レンタルシステムやマリーナ情報、マリンファン向けのセミナー等の開催も行われている。

最近では、以前から行われているボート試乗会や講習会に加えて、将来の需要創造に資することを目的に、ファミリー層等に対する体験乗船、参加型イベント、子供向けイベント等も実施されてきており、2017～2019年の3年間の参加者数は、全国で年間3万人を超える規模となってきている。



2018年 塩竈港ボートショー



2018年 第33回広島ボートショー

PWC 活性化策の展開（2011年～現在）

リーマン・ショック以降、ボートに限らず、PWCの市場も伸び悩んでおり、何らかの活性化策が急務であるとの認識から、2011年からPWCメーカー3社による合同展示会及び体験試乗会を開催し、新規需要につなげるなどの普及策を実施することとした。

体験試乗会では、無免許の一般来場者にもPWCの楽しみ方を体験してもらうとともに、パーソナルウォータークラフト安全協会（PWSA）等の関係団体と連携し、愛好者のマナー向上やルールの徹底に努め、イメージの改善について取り組むこととしている。

2014年からは、名称を「FUN TO RIDE」と定め、3月の国際ボートショーにて、各社商品の乗り比べ検討のお客様や、新規需要に繋がる潜在関心層のお客様を対象として募集し、春先4月に関東のPWC保管施設である「ジェットフィールド湘南」（神奈川県平塚市）や「エムジーマリーナ」（千葉県市川市）にて開催してきている。

2018年からは、リーマン・ショック以降、やっと回復しつつあったPWCの市場に陰りが見えてきたことを踏まえ、PWCの関心層拡大と新規需要の掘り起こしを図るため、従来の「FUN TO RIDE」とは別に、マリンシーズンの最盛期に「FUN TO RIDE（夏）」を開催することにした。具体的には、マリンカーニバルとの連携を踏まえて検討した結果、関東と関西で次の事業を実施した。

①2019年7月14日（日）、15日（祝）に、神戸メリケンパークで開催された。

第18回「Kobe Love Port みなとまつり」に、会員会社や関係団体とともに出展し、PWCの陸上展示、協会のマリン・キッズプログラム、ボート免許や海の駅等の情報展示を実施。

②2019年7月21日（日）、「横須賀うみかぜカーニバル in うみかぜ公園」の期間中に、「FUN TO RIDE 横須賀」を実施した。体験乗船に84名、PWCプチツーリングには19名が参加。



2019年 横須賀うみかぜカーニバル in うみかぜ公園



横須賀 PWC 体験乗船風景

10年ビジョン（10年後のマリンレジャーのありたい姿）及び展開策の策定（2013年～2016年）

当会では、2003年に「プレジャーボート普及振興策グランドデザイン」を策定し、活動の基本としてきたが、思うように普及が進むことはなかった。このため、さらに現実に即した形での振興策を打ち出していく必要性に鑑み、政策委員会のワーキンググループによる検討を重ね、基本として「ファミリーボートینگの振興」を掲げ、その具体的実現策として、2013年に“10年ビジョン”を策定した。10年ビジョンに基づく展開策については、普及振興委員会において検討し、次年度以降の具体策を策定した。その中で、2015年10～11月にかけて、関東地区を対象に「レンタルボート操船体験ウィーク」（テストラン）を実施した（詳細は、後掲「レンタルボート操船体験ウィークの展開」を参照）。

また、10年ビジョンに基づく新規の検討テーマとして、利用環境委員会において次の案件に取り組んだ。

①沖縄マリンレジャー振興プロジェクト

修学旅行生等に対してPWC体験試乗を実施できないか地元関係者と協議を行った。地元側で、事業の内容や運営に必要な知識等について一定の理解が得られたため、当会事業としては2016年に終了した。



沖縄現地スタッフとの打ち合わせ協議

②免許制度の改善案についての検討

免許制度に関し、特殊小型船舶操縦免許と一級・二級小型船舶操縦免許取得する負担軽減やの合理化等の改善案について検討し、当会から国土交通省に対して、免許制度の改善に関する国土交通大臣あての要望書を2016年3月に提出した。



要望書及び海事局長宛提出の様子

新10年ビジョンの策定と施策の推進（2017年～現在）

10年ビジョンの推進状況の確認と見直しに取り組むため、2015年9月に政策委員会の下に関係会員で構成する「10年ビジョン検討委員会 phase II」を立ち上げ、検討を開始した。同検討委員会は、2016年度までに「新10年ビジョン」を取りまとめた。同ビジョンが新たに打ち出したポイントは次の通りである。

- ① 数値目標：2016年までの10年間でマリンレジャー人口（ボートレジャー人口）及び新規免許取得者数を倍増
- ② 施策の重点：新たな需要創造に向けて、ボートやマリンレジャーに関心を有していない一般層や潜在的関心層に対する施策を強化
- ③ 施策の戦略フレーム：(i) 情報発信・情報戦略、(ii) 体験機会の提供・拡大、(iii) 楽しみを続ける仕組み



10年ビジョンの目標設定と戦略の基本フレーム

普及振興委員会を中心とした取り組み

2017年には、策定された新10年ビジョンの提言政策を具体的に推進するため、普及振興委員会の下に二つのWG（情報戦略検討WG、マリーナ保管艇の利用拡大検討WG）を設置し、具体策の検討が開始された。

- ① 「情報戦略検討WG」では、マリンレジャー関係団体の情報を一つのサイトで効果的に発信する「海繋がりサイト」の構築を目指すこととし、WGでまとめた提案を基に、UMI協議会及び関係者との協議を行ったが合意に至らず、継続検討となった。その結果、普及振興委員会では、本件をいったん中断することとし、「ボートینگ JAPAN」の充実に努めることとなった。
- ② 「マリーナ保管艇の利用拡大検討WG」では、保管艇を活用したマリーナの介在によるシェアリングモデルの構築を検討することとし、合理的な制度設計を行うため、3カ所のマリーナの協力を得て所有者へのアンケート調査を実施し、本取り組みに関する意向や、法制上及びマリーナ側の運用上の課題等を把握し、検討を進めた。しかしながら、解決の難しい課題が多いことから、普及振興委員会では、データの蓄積と検討課題を整理した活動報告を取りまとめた上で、いったん中止することとなった。

同時に、普及振興委員会では、若者を対象とした情報発信強化の観点から、リクルートと連携して検討が進んでいる「海マジ！」の実現に重点をおくこととした。その結果、JIBS 2018において「海マジ！」実施に関するプレス発表を行って、同日から会員登録をスタートさせることとなった。

新10年ビジョンの見直し検討（2019年～）

2019年秋からは、10年ビジョン委員会を3年振りに再開して、情報発信・情報戦略、体験機会の提供・拡大、楽しみを続ける仕組みを基軸として、必要な軌道修正や重点項目等についての検討を進め、新中期施策（2020～2022）の方向性や内容をまとめることとしている。

海フェスタへの参加・協力（2013年～現在）

海フェスタは、「海の日」を中心とした約1週間程度の期間、記念式典、祝賀会、シンポジウム等を中心に、船の一般公開や体験航海、マリンスポーツ、コンサートなど、海に関するさまざまなイベントを開催している。1986年（昭和61年）から、主要港湾都市において「海の祭典」として行われていたが、2003年（平成15年）に「海の日」が国民の祝日として7月の第3月曜日となったことに伴い「海フェスタ」に改称している。

海フェスタは、毎年場所を替え実施されているが、当会は、2013年の秋田・男鹿で開催された第10回記念大会に専務理事が初めて参加した後、翌2014年の京都の舞鶴及びその周辺で開催された第11回大会では、当会としても参加・協力すべきとの考えから、関西支部が展示ブースを出展した。以来、開催地を管轄する地方支部において、乗船体験会、ボート展示、ブース出展等により、参加・協力することとしており、2015年熊本、2016年愛知、2017年神戸、2018年新潟、2019年静岡の各地で、ボートレジャーの普及振興とPR活動に努めている。

「ボートینگ JAPAN」の開設 (2014年～現在)

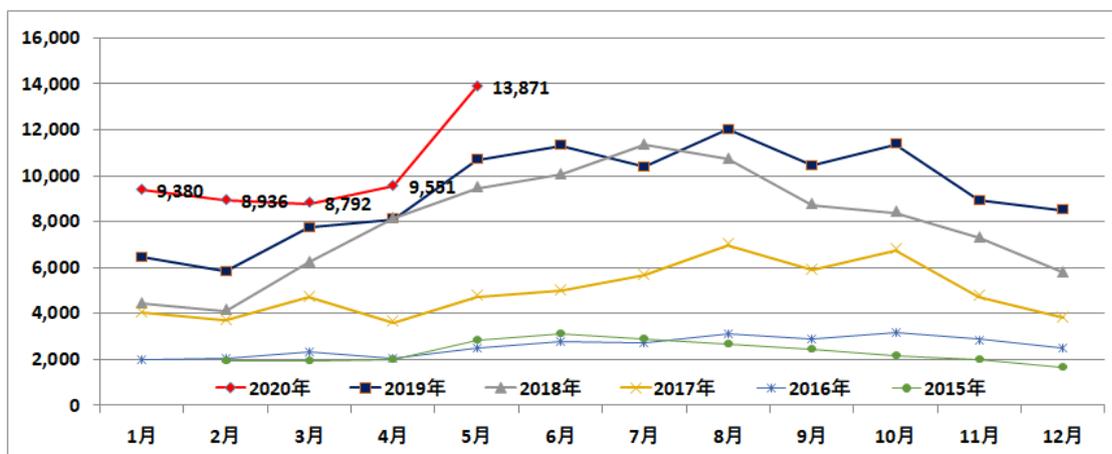
協会として海洋レジャー、特にボートレジャーの普及振興を図るため、これまでなじみのない一般の方々にもボートの楽しみ方や関連する情報を広く知ってもらうことが重要であるとの認識から、ボートレジャーに関する総合情報 WEB サイトを開設することとし、2014年にWEBサイト構築のための検討を開始した。関係団体の協力（資金面を含む）と連携の下に約1年をかけて検討を行い、翌2015年2月5日の会長記者会見において、「ボートینگ JAPAN」として公開し公表した。

公開当初は、知名度も低くWEBのみでの公開であったため、訪問数は余り伸びなかったが、2016年にスマホやFacebook対応を図るとともに、トップページデザインの一新、会員製品の検索ページの変更等の修正を加えた結果、2017年以降は訪問数の順調な伸びを記録している。

■ボートینگ J a p a n アクセス数

2020年6月1日作成

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年計	月平均	1月～5月累計
2020年	9,380	8,936	8,792	9,551	13,871								50,530	8,422	50,530
2019年	6,452	5,824	7,748	8,118	10,698	11,312	10,397	12,028	10,435	11,381	8,934	8,512	111,839	9,320	38,840 130%
2018年	4,423	4,110	6,219	8,139	9,461	10,041	11,352	10,730	8,729	8,400	7,303	5,758	94,665	7,889	
2017年	4,020	3,688	4,689	3,601	4,735	4,992	5,659	6,984	5,885	6,754	4,743	3,792	59,542	4,962	
2016年	1,993	2,035	2,353	2,072	2,492	2,801	2,711	3,140	2,863	3,191	2,860	2,522	31,033	2,586	
2015年		1,914	1,948	2,007	2,821	3,123	2,864	2,655	2,440	2,148	2,000	1,625	25,545	2,322	
2019年比	145%	153%	113%	118%	130%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	45%	90%	
2018年比	146%	142%	125%	100%	113%	113%	92%	112%	120%	135%	122%	148%	118%	118%	
2017年比	110%	111%	133%	226%	200%	201%	201%	154%	148%	124%	154%	152%	159%	159%	
2016年比	202%	181%	199%	174%	190%	178%	209%	222%	206%	212%	166%	150%	192%	192%	
2015年比		106%	121%	103%	88%	90%	95%	118%	117%	149%	143%	155%	121%	111%	



マリカーニバル (2015年～現在)

主として愛好者向けのポートショートのとは別に、マリレジャーになじみの少ない一般の人たちに対してマリレジャーへの関心を高めてもらうイベントを開催し、新規需要の拡大を図る必要性を協会会員も痛切に感じていた。このため、一般の人々が大勢集まるショッピングセンター等の適切な場所を選定し、ボート、PWC、船外機等の展示のみならず、操船体験や体験クルーズ、ファミリープログラム等を展開することにより、家族連れや子供たちにも興味の持てるイベントとして「マリカーニバル」を開催することとした。

初めてとなる2015年には、会員13社を含む17社・団体が参加して、7月の土・日の2日間、東京都・豊洲の大型ショッピングモール「ららぽーと豊洲」において開催し、30～40代のファミリー層を中心とした多数の来場者で賑わった。

3年度にあたる2017年には、ららぽーと豊洲に加えて、近くに体験試乗が可能な施設環境を有する若洲・夢の島地区、および関西地区で初めてとなる「マリピア神戸」においても開催した。

その後2018年には、豊洲は一時休止となったが、第2回目のマリカーニバルを神戸で開催した。2019年には、豊洲の再開と、神戸で3回目のマリカーニバルを開催した。この年は、豊洲で6,200名（対前年515%）、神戸で2,700名（対前年186%）と大幅に参加者が増えた。要因は、ステージでの集客増と、数量カウントの徹底や、LEGO体験効果、神戸で初参加した「マリンアンバサダー五郎丸 歩氏」参加によるものであり、需要創造イベントとして定着してきた。

マリカーニバル会場におけるアンケートの実施結果によると、潜在関心層にマリンに対する意識の向上が窺えるなど、一定の効果を上げている。マリカーニバルの重要性は、これまでの結果を見ても明らかであり、開催と運営には会員企業の協力が必要で、継続する上での課題に対応する労力はかかるが、当会として重要な事業として位置付けられている。



マリカーニバル豊洲会場



マリカーニバル神戸会場

レンタルボート操船体験ウィークの展開（2015年～現在）

2012年度に検討された「10年後のありたい姿を目指した10年ビジョン」の中で、『小型船舶操縦士免許を取得したのに操船する機会がない』という多くの免許保有者に向け、インストラクター同乗で安心して楽しめるプログラムを提供できる仕組みを構築し、操船機会の拡大の展開を図るため、マリーナ等を運営する地域賛助会員の協力を得て実現可能な方策を検討した。

2015年に、関東地区においてレンタルボート事業を行っている10マリーナの協力を得て、10月末から11月初旬にかけて約1週間のテストラン運営を実施した。その後2016年春のテストラン後、2016年秋には本部が支援し関係支部が運営主体となるかたちで、関東17マリーナ／中部6マリーナ／関西6マリーナの参加を得て本格運用が開始された（参加者：関東106名／中部29名／関西38名）。

その後、2017年度以降は、毎年シーズン初めの春とシーズン終了間際の秋の年2回、定期的に実施されるようになった。

2019年度からは各マリーナの協力を得て、小型船舶免許を持たない方でも体験できるように、

①操船可能、②乗船可能、③免許保有者限定などの区分を設け、これから小型船舶免許取得を目指す新規層も参加できるシステムの運用変更に取り組んだ。

このときを機会に「ボート体験ウィーク」と名称も改めた。



座学講習で久しぶりの操船に備える



操船中の一休み／日常見慣れない風景を堪能

支部連携事業（2018年～現在）

新10年ビジョンの主眼である新規需要創出に向けた潜在的関心層に対する施策を支部と連携して広域的に展開強化するため、各支部が実施する事業のうち要件に合致するものに係る費用について年度予算を計上し、同予算の範囲内で支援を行うこととした。

各支部ではこの事業制度を活用して、地域ボートショーにおけるファミリー層等をターゲットにした体験イベントや乗船会及び告知強化といった取り組みが広がってきている。その結果、新規来場者の拡大や体験乗船者の増大等の事業成果が見られつつあり、将来のボートレジャー参加者の拡大と支部活動の活性化が期待されている。

海マジ！（2018年～現在）

新10年ビジョンの柱である「情報発信」及び「体験機会の提供」に関連する事業として、リクルートライフスタイルが運営する「マジ☆部」の新規部門である「海マジ！」に、国土交通省の支援のもと UMI 協議会の一員として参加することとした。「海マジ！」は、将来の新規需要創出に繋がる若者（19、20歳）を対象に、スマートフォンの専用アプリを利用して無料で各種マリンレジャー体験機会を提供するものであり、2018年3月より第1期目の運用が開始された。

①第1期（2018年度）

2019年3月末時点における参加事業者は、全体で75施設86メニュー（内マリン事業協会関係では15施設16メニュー）であり、アプリへのエントリー数は全体で約44,500名、19、20歳に限ると合計約37,600名であった。全体の利用実績は620件（クーポン発行履歴）で、このうち当会関係の利用実績は約10%であった。

②第2期（2019年度）

海マジ登録施設のさらなる拡充に注力し、特にPWCメニューや登録のない地域でのマリナーへの勧誘を積極的に行った結果、当会関係の海マジ登録施設数は25（前年度比+10）、体験メニュー数は32（前年度比+16）と大幅に増加した。ただし、「海マジ！」全体としては、サーフィンや釣りの関係者が減少したため、全体としては参加施設数及び体験メニュー数ともに減少した。また、第2期はスタート時期が前年よりも3カ月遅れの6月となり「雪マジ」登録者からの流入に影響があったため、登録者数も前年より減少している。

なお、2020年1月末時点での登録者数は約17,000名（昨年同時期：36,200名）。

「海マジ！」は、将来のマリンレジャー参加者を育成する上で、マリンレジャー業界全体が一丸となって取り組むべき事業であり、今後とも会員各位の理解と協力を得て継続していくことが重要であると思われる。



海マジ！アクティビティ体験風景
（ダイビング、カヌー）

JIMA マリンアンバサダー（2019年～現在）

2020年の当会設立50周年も考慮し、2019年度から2年間にわたり各種振興イベントに関するPR効果を高める等の役割を担う「JMIA マリンアンバサダー」制度を創設することとした。

2019年2月の会長記者会見において、柳会長から、初代JMIA マリンアンバサダーには、ラグビー選手であり、海好き・釣り好きでもある五郎丸 歩氏を起用する旨を発表した。

五郎丸氏は、JIBSをはじめ、マリンカーニバル等に参加するとともに、SNSの発信やPR動画への露出を通じて情報発信を行うこととしている。

①2019年の活動

2019年3月に開催されたJIBS 2019の開会式の中で、五郎丸氏の任命式を実施した。6月のマリンカーニバル神戸に参加し、ステージトークショーや子供たちとの触れ合いイベントを通じて、マリンレジャーの普及活動を行った。また、WEBサイト上での告知用ビデオを制作し、ボートینگJAPANやボートショー公式サイトで公開した。

②2020年の活動予定

マリンカーニバル豊洲、マリンカーニバル神戸、地域BS、JIBS 2021の各イベントに参加予定となっている。前年度制作したPR動画も有効活用しつつ、SNS、WEB等を通じてマリンレジャーや業界にかかわるPR情報の発信強化につなげることとしている。



稚魚放流の子供達と集合写真



自らクルーザーを操船して撮影

マリン・キッズプログラム (2019年～現在)

将来のポートレジャーの担い手となる子供たちに対するマリンレジャーの普及活動を強化することとし、協会が主催する各種イベントにおいて「マリン・キッズプログラム」に取り組むことを、2019年2月の会長記者会見において発表した。

マリン・キッズプログラムは、“海が育む子供たちの笑顔”をテーマに、JIBSをはじめマリンカーニバルや各地域BS等のイベントにおいて、マリンレジャーの体験機会等を多く提供し、将来のマリンファンを育成することを目的としている。参加してくれた子供たちに対し、マリンアンバサダーである五郎丸氏との交流の機会を設けるほか、「五郎丸クルーバッチ」を提供する。

本プログラムは2019年3月のJIBS 2019から開始し、その後6月に実施したマリンカーニバル神戸では、五郎丸氏が参加して子供たちと一緒に稚魚放流や「うみぽす」制作、LEGOの制作を通じて交流した。また、7月開催のマリンカーニバル豊洲では、プール、ステージイベント、LEGO等の子供向けコンテンツの充実により前年度を大きく上回る来場者を記録したほか、各地域BSにおいても、参加した子供達には五郎丸バッチを配る活動を展開した。

2年目となる2020年度以降は、親子による体験乗船やプール等でのマリン実体験ができる機会をできるだけ増やす予定としている。



マリンカーニバル豊洲 2019の風景



IV 国際関係

ICOMIA、IFBSO

「舟艇工業会国際評議会 International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA)」は1966年に設立され、当協会は1982年から正会員となり、毎年6月ごろ開催される総会及び委員会に参加し、舟艇の国際標準の審議や国際間の情報収集を行い、当協会委員会等で情報共有している。

現在の正会員数は36カ国、38団体で、賛助会員は50団体に及ぶ。2011年から2013年まで、当時の当協会・梶川会長が理事を務めた。



以下の7つの委員会があり、年2回集まって意見交換、情報共有化をしている。

- 環境委員会 (Environment Committee) : 外来種対策、チーク流通、FRP 船リサイクル
- 国際委員会 (Exporters C.) : 各国の規則比較、新興国へのボート振興、貿易戦争
- 振興委員会 (Grow Boating C.) : ボートオーナー高齢化対策、販売方法、チャーターボートやボートシェアリング等の新規事業
- マリーナ委員会 (Marinas Group) : 投資方法、評価方法
- 統計委員会 (Market Intelligence Team) : 世界統計、マリーナの集計方法
- スーパーヨット委員会 (Super Yacht Division) : 規則作成
- 技術委員会 (Technical C.) : 電動船調査、IMO 規則対応、事故情報

また、各国の国際ボートショー主催者の組織である「ボートショー主催者国際連盟 International Federation of Boat Show Organizers (IFBSO)」にも1991年に加盟し、情報交換やショーの国際化、日程調整などを行っていたが、来場者数カウント方法に相違があり、IFBSO方式への対応が難しいことから2014年に脱退した。

東アジア市場

マリン業界において、すでに各メーカーが進出している欧米ではなく、これから発展が期待される東アジア圏（主に、中国、台湾、韓国）について、当会でも情報収集や市場調査を行うこととなり、各国工業会との連携を深めるため、2010年に、国際部会の傘下にアジアチームを設置した。国際部会は、船外機輸出の課題、ICOMIAとの交流を主活動としている。

2010年には、中国富裕層対象にトローリング研修会を実施し、釣りの楽しさを体験してもらった。参加者の一人は大連で造船業を開始し、今では釣り大会を主催している。



2012年は尖閣諸島問題の影響で船外機のキャンセル等の問題があったが、2013年には国土交通省海事局船舶産業課舟艇室主催の日中韓マリンセミナーに参加し、マリンレジャーの活性化について意見交換を実施した。



中国ボート工業会（CBITA・中国船舶工業行業協会船艇分会）との交流が軌道に乗り、ジャパンインターナショナルボートショー、中国（上海）国際ボートショーへの相互出展、フォーラムでの講演などの成果を上げることができた。

2013年には、舟艇産業製品に係る模倣品実態調査（国土交通省より受託）を行い、その後、コピー艇排除の依頼文（次頁）を出し、CBITAの協力により中国のボートコピー問題はほぼ終焉した。



一般社団法人 日本マリン事業協会

Japan Marine Industry Association

(中文翻译之后附有日文原文)

谨致 中国船舶工业行业协会 船艇分会 杨会长

抄送 上海国际船艇展览会主办方负责人

杨会长您好！

首先对贵协会一直以来为中日游艇事业的友好交流所作的贡献致以诚挚的感谢。

我们知晓因有贵协会的尽力，日本游艇的复制艇的展示有所减少，在此非常感谢您及贵协会的理解和协助。

不过，令人遗憾的是，在威海等地的游艇展会上还是看到有复制艇的展出。

作为 2014 年中国游艇市场的开市象征，为使第 19 届上海国际游艇展成为无复制艇的成功展会，希望能继续得到贵协会与您的合作与协助。

为了今后中日游艇产业的健全发展、2014 年亦请多多关照，谢谢！

亚洲部部长：本田 悟、

事務局：馬渡 健治

2014 年 2 月吉日

(日文原文)

楊理事長殿

CC：上海遊艇展事務局殿

いつもお世話になります。

日頃の中日遊艇産業の友好のための活動に感謝申し上げます。

また、貴協会のご尽力により、日本製ボートのコピー艇がボートショーに出展されることが減少したことにつきましては、非常に感謝しております。

しかし誠に遺憾ながら、威海等地方のボートショーには日本製ボートのコピー艇が散見されました。

2014 年度のスタートを飾る第 19 回上海国際ボートショーにおいて、コピー艇が展示されないよう、引き続きご尽力を賜りたくお願い申し上げます。

中日マリンレジャー産業の健全なる発展のため、2014 年度もよろしくお願い申し上げます。

アジアチーム チームリーダー：本田 悟

事務局：馬渡 健治

2014 年 2 月吉日

韓国については、海洋水産部及び複数の関連団体〔韓国マリン産業協会（MMIAK）、韓国マリンレジャーネットワーク（KIMA）〕から講演を依頼され、それぞれの協会との連携ができた。2010年の韓国京畿ポートショー、2012年、2013年、2014年、2015年の東アジアマリーナフォーラム（MMIAK主催）、2014年、2016年、2017年のKIMA WEEKにおいて、日本マリン産業やマリーナの現状について講演した。

台湾については、台湾貿易センター東京事務所の仲介により、お互いのポートショーを通じて台湾遊艇工業同業協会と定期的に会合している。2016年に第1回台湾国際ポートショーが高雄市で開催され、アジア最大の室内ポートショーとして隔年で開催されている。

当初の目的は達成したため、2014年にアジアチームは解散し、活動は国際部会に引き継いだ。下表はチームでまとめた各国のプレジャーボートに関する税金である。

韓国、台湾、中国のプレジャーボート税比較

	韓国			台湾		中国	
関税	8%	FTA協定国(USA, EU)は0%	関税	7%		10%	
付加価値税	10%		増値税(営業税)	5%		17%	
取得税(登録時)	10.02%	1億ウォン以上	消費税(奢侈税)	10%	300万NT\$以上	10%	8m以上
	2.02%	1億ウォン未満					
固定資産税(1年に1回)	5%	1億ウォン以上					
	0.30%	1億ウォン未満					

2014年6月作成



ジャパンインターナショナルボートショー2017
中国船舶工業行業協會船艇分会(CBITA)ブース



上海国際ボートショー2017
日本マリン事業協会ブース



韓国国際マリンレジャーウィーク 2017



日本国内のボートトレンドと安全規則講演



第1回台湾国際ボートショー2016

V 組織、事務局の動き

地方マリン事業協会の社団法人舟艇工業会への統合、支部化（2011年）

2011年まで全国8カ所に存在していた各地方マリン事業協会は、各協会会員会社からの会費収入により、自主事業を展開していたが、それぞれの事業と舟艇工業会が展開するボートレジャーの普及・振興事業との統一・連携を図るため、舟艇工業会の下部組織である支部として統合し、舟艇工業会が実施している普及振興事業と一体感をもって活動できるよう体制を整えた。

2011年1月に8地方マリン事業協会を母体とする支部を発足させ、同年4月より、本格的に支部活動を開始した。また、沖縄については、支部発足当時は九州支部に所属していたが、沖縄からの強い要望を受け、2012年4月に九州支部から独立させ、沖縄支部とした。

これら一連の支部活動の開始により、予算管理、活動内容等について本部の関与が可能となった。また、支部としても全国組織の一員として活動ができることとなり、全国レベルで統一されたボートレジャーの普及・振興対策が可能となった。

また、各支部においては、2011年より毎年支部総会を本部総会後に開催することとし、本部の方針に基づき、各支部の予算及び事業計画を決定することとした。

社団法人日本舟艇工業会から一般社団法人日本マリン事業協会へ(2012年)

2008年12月の公益法人改革により、公益法人の設立許可制が廃止され、誰でも登記設立が可能となった。税制優遇を受けられる新公益法人は、国、都道府県の第三者機関が認定し、それ以外は一般法人となるが、当会（社団法人日本舟艇工業会）は、2010年5月の総会において、一般社団法人への移行を目指すこととなった。

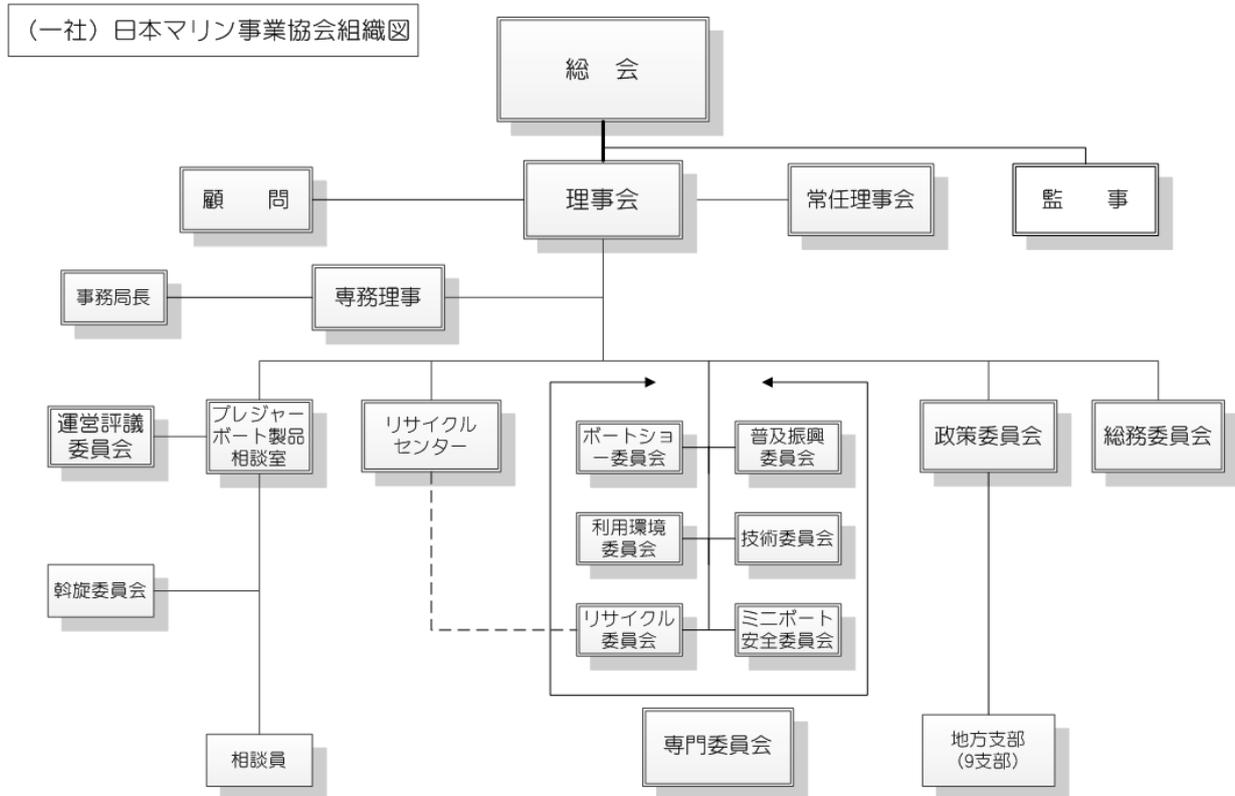
当会が、一般社団法人への移行を目指すとした理由は以下の通り。

- ・当会は、各会員より得る会費とボートショーによる収益が主な財源であるが、これらの財源は基本的に会員の利益の向上を図るために使用すべきものである。
- ・当会は、これまでも非営利性の徹底された法人であるとともに、会員の共益的活動を目的とする法人ではあるが、基本的には不特定多数の利益の増進に寄与する公益事業を行うことを主目的としていない。また公益目的事業の比率は50%を超えない。
- ・当会は、国からの助成を受けていない、寄付金を収入源としていない、金融資産の運用益が主財源ではない、などの観点から、公益法人に移行した場合に享受できる税制等のメリットがない。
- ・一般社団法人に移行した場合、公益目的支出計画に関し、官庁の監督を受けることを除き、自由な事業活動が可能である。

一方、当会の名称については、舟艇という名称は古めかしく若い人の理解が得にくい、各地域のマリン事業協会を統合したが、支部会員は販売店が多く工業会という会の名称は相応しくない、などの理由から、改称することで申請を行ったが、2013年3月21日に内閣府の認可があり、2013年4月1日から「一般社団法人日本マリン事業協会」としてスタートすることとなった。

組織の変遷

2013年3月21日の理事会において、同年4月よりスタートする一般社団法人 日本マリン事業協会の組織について以下の通りとすることが了承された。



従来の社団法人 日本舟艇工業会に対する主な変更点は以下の通り。

・常任理事会について

新組織は常任理事会を常設とせず、重要な案件について議論する場として規定し、会長が必要に応じていつでも招集できるものとした。

・総務委員会の設置

従来は、役職員の給与、特別手当等については、毎年事務局で立案し、少数会員による総務幹部会（政策委員長、理事1名、専務理事及び事務局長）において決定し、会長の承認を得て実行していた。しかし、一般社団法人への移行においては、役員報酬に関する規則を制定し、報酬額についても総会の承認を得なければならない事項とされた。

総会承認の範囲内であれば、理事会の承認で決定することができるが、事前検討の場として総務幹部会を変更し、総務委員会として透明性を高めることとした。

総務委員会の管掌業務は、人事、給与、諸規則等に関する審議を行うことであり、構成は副会長1名、常任理事2名、理事2名、政策委員長、専務理事である。

・各種委員会の構成について、実態を勘案した変更の実施

政策委員会の従来からの役割（関連する事項の全般について審議し、理事会へその結果を提案及び報告する）は変えず、専門委員会で決議することができない事業計画及び予算、事業運営に関する基本的事項（総務委員会に属するもの以外）、専門委員会では判断できない事項等について審議するものとし、専門委員会が単独で判断できる事項、例えば、予算の実行計画等については、従来政策委員会の下に設置されていた委員会、部会を独立させ、原則として専門委員会に任せることとした。

会費の改定（2013年）

2008年9月に勃発したリーマン・ショックに端を發した急激な円高により、船外機輸出が大幅に減少し、変動部分が約6割を占めていた協会の会費収入も大きく落ち込み、運営への影響が懸念されていた。この問題を解決するために、委員会に委員長を出していない常任理事会社を加えた「拡大委員長会議」を組織し、検討を重ねた結果、2012年5月25日の（社）日本舟艇工業会 第42回総会において検討案が承認され、2012年度より正会員会費の改定を実施することとなった。

新会費制度は、変動部分の割合を減らし、会費収入の安定化を図ること、変動部分は会の活動が国内中心であることから、国内売り上げのみを対象とし、輸出による会費変動を避けること、などを盛り込み、2016年度までは固定部分の会費額を定額で継続し、変動部分についても会費算出方法は変更しないという内容となった。

その後、2017年度に見直すこととなっていた正会員会費については、2016年度に政策委員会で検討を行った。

検討の結果、固定部分の「舟艇関連事業規模別会費」について若干の変更を行うが、基本的な算出基準等については変更せず、2021年度まで継続適用することで案がまとまり、2016年11月16日の理事会を経て、2017年6月12日の（一社）日本マリン事業協会第5回総会において承認された。

事務所の移転（2013年）

2011年の東日本大震災を契機として、都内の建物についても、耐震性のチェックが一段と厳しく行われることとなった。

旧舟艇工業会の設立からの事務所があった旧浅野第1ビルは、ビルオーナーが建築基準法及び耐震基準に合致しているかどうかの法的な問題とともに、実際の耐震性のチェックを行った結果、耐震性に問題があり、補強による対応も難しいとの理由により、本部の移転を要請してきた。

当会としては、ビルのオーナー会社との調整の結果、移転費用及び事務所造作の費用等をオーナー会社が負担するとの約束の下、18件の物件を内覧し検討したが、最終的に現在の国際興業第2ビルに移転することが、2013年8月21日の理事会（書面）で決議され、翌9月30日に事務所の引っ越しを行った。

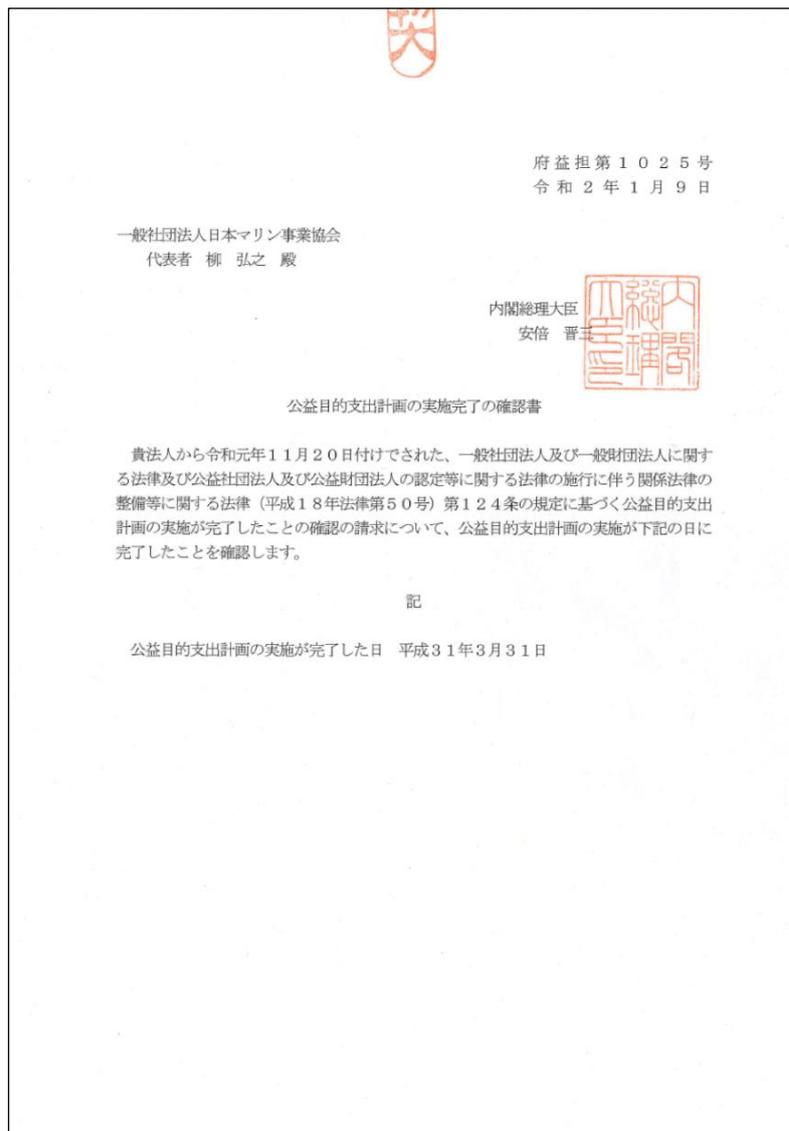
公益目的支出計画の実施

一般社団法人に移行した場合、移行前に保有していた財産は、寄付や税制上の優遇等を受けて形成された公益のために保有している財産とみなされ、公益に関する事業に引き当てなければならない規定がある（整備法 119 条 2 項）。

当会は、2013～2018 年度まで 6 年間で、開始当初の公益目的財産額約 264 百万円を支出する計画で移行認可申請を内閣府に提出し、了承された。

以後、認可された公益目的 3 事業（安全振興、調査研究、リサイクル）について公益的支出を行い、2018 年度末をもって当初計画の支出を完了し、2019 年 6 月 18 日に内閣府へ報告、同年 11 月 11 日に審査完了となり、2020 年 1 月 9 日に内閣府が発行する「公益目的支出計画の実施完了の確認書」を受領した。

今後は内閣府から監督を受ける必要がなくなり、一般社団法人として独自の判断で事業展開することが可能となった。これに伴い、新たな事業を立ち上げるなど、会費以外の収入源についての多様化も検討することが可能となっている。



協会サイトの改修

協会の公式サイトは、前身の（社）日本舟艇工業会時代から運用しており、内容の見直しとデザインの刷新が望まれていた。このため、協会内にプロジェクトチームを発足させ、検討を重ねてきたが、令和への年号移行を機に公式サイトのリニューアルを行った。

同リニューアルのポイントを、

- ・協会サイトとしてのメッセージ発信
- ・会員が使いやすいサイト
- ・会員にメリットのあるサイト
- ・協会サイトと「ボートینگ JAPAN」の役割明確化

等に置き、会員専用ページの創設や会員検索機能の追加、アイコンの整備などを盛り込み、デザインも明るく見やすいものとして、2019年7月にリニューアルを実施した。

また、2020年度に創立50周年を迎える当会のこれまでの歩みを記録した50周年記念誌について、費用削減のため冊子の作成を止め、協会サイトに掲載することで準備を開始した。

会員数の変遷

この10年間に、社団法人 日本舟艇工業会から一般社団法人 日本マリン事業協会へ移行し、それに伴い新規の会員区分が創設された。

会員区分ごとの会員数の変遷は以下の通り。

	2009 (H21) 年度末	2011 (H23) 年度末	2013 (H25) 年度末	2015 (H27) 年度末	2017 (H29) 年度末	2019 (R1) 年度末
正会員	25 社	23 社	23 社	23 社	22 社	21 社
賛助会員	99 社	85 社	77 社	72 社	73 社	84 社
リサイクル 賛助会員	10 社	9 社	9 社	9 社	7 社	7 社
ミニボート 賛助会員	7 社	6 社	5 社	6 社	6 社	6 社
地域賛助会員	—	250 社	261 社	261 社	254 社	264 社
名誉会員	—	—	8 名	10 名	18 名	18 名

2011(平成 23)年度: 地域マリン事業協会の統合(支部化)により地域賛助会員発足

2013(平成 25)年度: 名誉会員(68 歳以上、協会役職別経験年数等に基づく資格要件規則により事務局が選定し、総会で推薦)発足