

航 跡

社団法人 日本舟艇工業会
Japan Boating Industry Association

目 次

	ページ
1. ごあいさつ	1
2. 祝辞 国土交通省海事局 小野局長 日本小型船舶検査機構 伊藤理事長	3～4
3. 最近の10年史	5～9
4. トピックス 最近の10年 Ⅰ 新しい海社会への取組 Ⅱ 環境への対応 Ⅲ 普及・振興事業 Ⅳ 国際関係 Ⅴ 組織、事務局の動き	10～42
5. FRP 船リサイクル事業	43～54
6. ボートショーの記録 1962～2010 年	55～69
7. 日本舟艇工業会の歴史 1969～1999 年	70～75
8. 年表 総合表 1960～2010 年	76
9. 市場データ	77～79
10. 名簿 ほか 歴代役員 会員名簿 役員名簿 委員名簿 職員名簿 表彰者リスト	80～92
11. 編集後記	93

ごあいさつ



社団法人 日本舟艇工業会
会長 長谷川 至

社団法人日本舟艇工業会は、前身の日本舟艇振興会（任意団体、1962年創立）が、1970年5月に社団法人としての認定を受け創立され、本年5月で創立40周年を迎えることとなりました。これも一重に会員の皆様のご協力、そして、国土交通省をはじめとする関係官庁および関連業界団体の皆様のご指導とご理解のたまものであり、厚く御礼申し上げます。

2000年から2009年のこの10年間は、一つには環境の時代と言えましょう。地球温暖化、大気汚染、資源保護、リサイクルなどが社会問題となり、我々マリン業界に於いてもこれらの課題に取り組んできました。

まず、ガソリンマリンエンジンの排気ガスについて、米国EPAの規制に対応するため、船外機やPWCエンジンについてはHCやNO_xなどの排出の少ない4ストローク化（一部は直噴式2ストローク）が進められ、2006年には規制値をクリアすることができました。そして、いち早く4ストロークエンジンの商品化に成功した日本製船外機はシェアを高めました。また、PWC（水上オートバイ）の騒音についても自主規制を実施し、目標値の74 dBAを2003年にはクリアし、その後改善に努力しています。

また、FRP製のモーターボートやヨットは、廃棄処理がなかなか困難です。形が大きく、強度も高く簡単にはこわす事ができず、燃やすと高温となり通常の焼却炉では焼却できないなどの問題があります。特に個人所有のボートは廃棄物処理法上一般ゴミとして扱われるので、地方自治体が処理する事となりますが、実際には課題が多く、処理困難物となっていました。産業廃棄物として処理される場合も多くは粉碎、埋め立て処理がされていました。このFRP船を適切に処理するため国土交通省では各種の処理方法の実証実験を行った結果、最終的にセメント工場でリサイクル（ガラス部分はセメントの原料に、樹脂部分は燃料としてリサイクルされる）する方式を採用することとなり、2005年から当会の自主事業として「FRP船リサイクル事業」が開始されました。当初は瀬戸内、九州地区の10県から開始されましたが、2007年には全国システムとなり、2009年までの5年間で累計3000隻におよぶFRP船をリサイクル処理する事ができました。

一方、行政の側でも2007年に「海洋基本法」が制定され、マリンレジャーについても「海洋に関するレクリエーションの普及等のために必要な措置を講ずるものとする」と位置づけられた。また、2003年には免許、検査制度について規制緩和が行われ、レクリエーション用の船舶の範囲拡大（総トン数20トンから全長24mへ）や免許不要ボート（通称ミニボート、長さ3m未満、機関出力1.5kw未満）が定められ、大型クルーザーやミニボートの市場が広がる事となりました。特に、ミニボートのマーケ

ットは年々増加しつつあり、当会ではその安全啓発やマナーの向上対策を行っています。さらに、沿岸5マイルの検査基準が出来たので、法的には小型ボートでも本州一周が可能となりました。

我々のもう一つの大きな活動であるボートショーについては、東京のビッグサイト、幕張メッセ、横浜みなとみらい地区と会場を代えながら実施し、2007年からの横浜会場ではフローティング展示も加わることとなりました。ヨット、モーターボートの展示に加え、カヌー、ウエーキボードなど関連用品、マリーナやリゾート施設の出展なども増え、総合マリンショーとして充実したショーとなりつつあります。また、関係団体との協力のもと「マリンウィーク」活動（体験試乗会など）を毎年実施し、マリンレジャーの普及促進に取り組んでまいりました。

しかしながら、国内マリン市場はこの10年の間下降線をたどっており、特に2008年の米国リーマンブラザーズの破綻に端を発した世界不況で、2009年のマリン市場は国内外共に縮小しました。当会では、2009年より先輩方が残していただいた基本財産の一部を取崩して市場活性化のための活動を実施するとともに、今後発展が期待される中国や韓国に対する市場拡大や新規開発の奨励なども開始することとなりました。これらの成果が早く現れる事を期待しているところです。

ミレニアムを迎え、「新しい海社会」を作ろうとスタートしたこの10年ですが、まだまだ限られた部分しか実現していません。市場対策、環境対策、保管対策、安全対策など課題はたくさんありますが、ご関係の皆様のご協力を得て着実に対応し、新たな10年、50周年に向けて前進して行きたいと考えています。

関係官庁、関連団体そして会員各位に対し、この10年のご協力に改めて感謝いたしますと共に、今後一層のご支援、ご協力をお願い申し上げます。



祝 辞

国土交通省海事局
局長 小野 芳清

社団法人日本舟艇工業会が、設立40周年を迎えられますことを心よりお慶び申し上げます。

貴会は、舟艇産業の健全な発達を図り、あわせて公共の福祉の増進に寄与することを目的に、昭和45年に「日本舟艇振興会」の発展的な解消により創設されました。以来、40年の長きにわたり、舟艇産業の振興及び利用環境の適正化を積極的に推進され、舟艇産業の発展とマリレジャーの普及に対し大きく貢献されましたことに深く敬意を表します。特に貴会の主要事業である国際ボートショーは、様々な魅力あるイベントの開催などを通じ、幅広い世代にマリレジャーへの関心と理解を深める場として重要な役割を担ってきました。そのボートショーも来年は50回という大きな節目を迎えると聞いております。舟艇産業をとりまく経済情勢は厳しいものがありますが、社会に夢と明るさを与えるようなイベントとして継続されることを期待します。

さて、この10年間を振り返りますと、舟艇産業にとっては激動の時代といっても過言ではないでしょう。マリレジャーが普及する一方で、PWC等に関する環境問題の顕在化や、ボートや船外機に係る日米間の摩擦など、数々の困難な問題に直面しましたが、卓越した先見性と果敢な決断、業界一丸となった取り組みで乗り切ってこられました。船外機からの排ガスに対し厳しい業界自主規制を設け、長期的視点に立った技術開発に取り組まれた結果、世界最高水準の環境性能を達成し、日本メーカーが世界市場を席巻したことはいい例です。また、長年の懸案であったFRP廃船処理についても、リサイクルシステムの全国展開を達成し、適正処理の基盤を構築されたことは、社会的にも高く評価されているのみならず、海外からも注目されています。

昨今の舟艇市場をとりまく環境は、マリレジャー人口の減少に伴う国内市場の縮小や北米と欧州の二大輸出市場の低迷など、厳しいものであります。その一方、韓国におけるマリーナ整備などのマリレジャーの活性化、中国における富裕層をターゲットとした市場構築の模索など、アジアを中心に成長の可能性を見いだせる光明ともいえるべき動きもあります。このような状況において、国内のマリレジャーの再活性化、新たな国際市場の開拓は、今後の我が国舟艇産業の発展において克服すべき課題であり、貴会の役割は極めて重要であります。

国土交通省としまして、関連団体の連携体制の構築、海の駅の設置推進をはじめとしたユーザーの利用環境整備等、マリレジャーの振興の基盤構築に向けた取り組みを行ってまいりましたが、引き続き貴会と密接な連携のもと、我が国舟艇産業のさらなる発展に向け、積極的に各種施策を講じてまいります。

最後に、貴会及び貴会員各位の益々のご活躍を期待するとともに、我が国舟艇産業の一層の発展を祈念しまして祝辞といたします。



祝 辞

日本小型船舶検査機構

理事長 伊藤 茂

社団法人日本舟艇工業会がこの度創立40周年を迎えられますことを心からお慶び申し上げます。

昭和40年代に入り、国民の関心が海洋レジャーに向けられ、プレジャーモーターボート、ヨット等の小型船舶が急速急激に普及し始めました。そうした背景の中、昭和45年に舟艇産業の発展を目的に、貴工業会が設立され、以来、40年にわたり、貴工業会は舟艇需要の振興、舟艇技術の向上、安全対策、海外調査、国際協力など、多方面にわたる各種事業を積極的に展開され、舟艇産業の発展と海洋レジャーの普及に多大な貢献をされてこられました。

特にこの10年では、地球温暖化等の環境問題に対する社会的意識が高まる中、省エネルギーや環境対策が国や産業種別の枠を超えた共通の課題として地球的規模での取り組みが進展しており、そうした中で貴工業会におかれましても、PWCのサウンド低減自主規制・マリンエンジンの排出ガスのクリーン化に対する自主規制、また、循環型社会の形成に向けてFRP船のリサイクルシステムの構築に積極的に取り組んでこられました。

また、舟艇の利用振興のために必要な環境整備としてここ数年着々と成果がみえている海の駅の全国展開や、ミニボートのゲレンデ整備、レンタルボートマーケットの拡大などについても貴工業会のご努力によるものと認識しております。今後とも舟艇の利用環境を整備し社会との調和を図ることが益々重要性を増していくことになりますので、貴工業会のさらなる取り組み、ご努力が今後の舟艇の健全な発展につながっていくことと期待しているところでございます。

日本小型船舶検査機構は貴工業会の設立に遅れること4年、当時舟艇の急激な増加に伴い社会問題化していた海難事故の急増に対処すべく設立されましたが、以来、船舶検査を通じて、舟艇の安全確保ひいては海洋レジャーの健全な発展の一翼を担ってまいることができましたのも、貴工業会の皆様のご理解とご協力のお陰であり、この場を借りて改めて感謝と御礼を申し上げます。また、当機構といたしましても、船舶検査による小型船舶の安全確保はもちろんのこと、検査・登録業務を通じて得られたデータを活用して、舟艇の利用環境の整備に役立つ情報を提供するなど、舟艇産業の振興に寄与してまいりたいと考えています。

最後になりましたが、貴工業会並びに会員各位の今後のさらなるご発展を祈念いたしましてお祝いの言葉とさせていただきます。

3. 最近の10年史(2000～2009)

	2000年(平成12年) ・ミレニアム予算の執行 ・シドニー五輪 ・三宅島火山噴火	2001年(平成13年) ・小泉内閣の発足 ・米国同時多発テロ事件
規 則 ・ 船 艇 ・ 工 業 ・ 公 的 ・ 機 関 ・ 関 連 ・ する ・ の ・ 法 ・ 律 ・ 動 ・ き	・「港湾法」及び「漁港法」の改定	6月 ・「小型船舶登録法」の成立・公布
舟 艇 工 業 会 会 の 動 き	1月 マリン事業講演会の開催 3月 30周年記念シンポジウムの開催 テーマ「21世紀-マリンへの回帰」 4月 マスコミ関係者対象の試乗会開催 5月 第30回通常総会、創立30周年記念式典 5月 ICOMIA/IFBSO年次総会参加 7月 海難事故防止キャンペーン参加 7月 マリンエンジン排ガスによる水質影響調査実施 9月 PWC利用環境整備推進WGの設置 11月 政策委員による保管対策先進事例視察と意見交換会 ・FRP廃船高度リサイクルシステム構築の検討 ・PL団体保険の普及推進 ・プレジャーボート製品相談室の運営 ・マリンエンジンの排ガス業界自主規制の運用開始 3月末会員数 : 正会員41社 ・ 賛助会員111社	1月 所有者登録制度検討部会の発足 1月 保管場所に関するグランドデザイン検討部会の発足 2月 操縦士免許検討部会の発足 2月 第31回通常総会 5月 ICOMIA/IFBSO年次総会参加と諸活動 5月 マスコミ関係者対象の試乗会開催 6月 海難事項防止キャンペーン参加 7月 「小型船舶登録法」制定に伴う細則への要望と地域に対する説明会実施 12月 委員会組織の改編実施 ・マリンレポート(マスコミ・会員対象)の発行 ・保管環境整備活動の推進 「保管環境に関するグランドデザイン」報告書作成と配布 ・FRP廃船高度リサイクルシステム構築の検討 ・HIN制度導入の検討と実施 ・PWC利用環境整備の推進 ・マリンエンジン排ガス自主規制の運用 ・プレジャーボート製品相談室の運営 ・PL団体保険の普及推進 ・「PWC機器発生音低騒音低減自主規制」の制定と運用開始 3月末会員数 : 正会員44社 ・ 賛助会員115社
政 府 そ の 申 他 ・ の 機 関 ・ 情 報 ・ 関 連 ・ する ・ 意 見 ・ の 具	・HIN制度導入に関する検討と提案 ・救命胴衣の基準改定に関する提案 ・保管環境整備に関する関係行政機関への要望と提案 (地域マリン事業協会との連携による地域ごとの個別対策) (中央省庁・関係団体との協議) ・「プレジャーボートの係留対策に関する検討委員会」委員出席 ・「プレジャーボートの所有者特定制度と保管場所確保の義務化に関する検討委員会」委員出席 ・「FRP廃船の高度リサイクルシステム構築検討P/J」参画 ・「海で安全に楽しく遊ぶ懇談会」委員出席 ・「救命胴衣の常時着用化検討会」参画	・保管環境整備に関する関係行政機関への要望と提案 (地域ごとの個別対策) ・「プレジャーボート所有者の特定制度と保管場所確保の義務化に関する提言」が同委員会の中間報告書としてまとまった ・「プレジャーボートの利用環境の改善に関する懇談会」委員出席 ・「小型船舶免許制度検討小委員会」委員出席
	第39回東京国際ポートショー 第15回大阪国際ポートショー	第40回東京国際ポートショー 第16回大阪国際ポートショー

	2002年(平成14年) ・欧州通貨統一(ユーロ) ・公立学校完全週5日制	2003年(平成15年) ・イラク戦争 ・サラリーマン医療費3割負担 ・宮城県沖地震
規 則 艇 ・ 工 業 的 に 関 関 する の 法 律 き ・	4月 ・「小型船舶登録法」の施行 6月 ・「船舶職員及び小型船舶操縦者法」の成立・公布 (15年6月施行)(駆け込みの免許取得者急増) 10月 ・マリン製品回収業界自主制度の導入・本格運用開始	6月 ・「船舶職員及び小型船舶操縦者法」の施行 ・20GT以上24m未満船舶の検査制度改訂
舟 艇 工 業 会 の 動 き	1月 マリン事業講演会の開催 ・「小型船舶登録法」の施行(4月)に先がけ、譲渡証明書等手続きの簡素化について、会員各社及びJCIとの検討を推進 5月 第32回通常総会 5月 ICOMIA/IFBSO年次総会参加と諸活動 5月 マスコミ関係者対象の試乗会開催 6月 ・体験機会の拡大と市場活性化推進のため、「マリンウィーク'02」をマリン関連5団体の共同事業及び地域マリン事業協会の参画を得て実施(6~8月) ・「船舶職員法」の改定(6月公布)に関する、新しい操縦士免許の説明、意見交換会を各地域ごとに国土交通省と共同で実施 7月 海難事項防止キャンペーン参加 11月 廃船処理小委員会の設置 ・マリンレポート(マスコミ・会員対象)の発行 ・マリンエンジン排ガス自主規制の運用 ・PWC機器発生音低減自主規制の運用 ・プレジャーボート製品相談室の運営 3月末会員数 : 正会員44社 ・ 賛助会員115社	1月 マリン事業講演会の開催 5月 第33回通常総会 6月 ICOMIA/IFBSO年次総会参加と諸活動 6月 体験機会の拡大と市場活性化推進のため、「マリンウィーク'03」をマリン関連5団体及び地域マリン事業協会の共同催事として実施(6月~8月) 7月 海難事故防止キャンペーン参加 ・マリンレポート(マスコミ・会員対象)の発行 ・FRP廃船リサイクルシステムの総合実証試験実施 ・船舶の所有者登録事務手続き簡素化の推進 ・操縦免許、船舶検査対象外艇の検討、要望、対応活動 ・プレジャーボートの需要拡大を目的とした利用振興策としての「グランドデザイン」を策定し、中期ビジョンと連動した展開を図る。 ・マリン製品回収自主制度の運用 ・PWC機器発生音低減自主規制の運用 ・マリンエンジン排ガス自主規制の運用 ・PL団体保険の普及推進 ・プレジャーボート製品相談室の運営 3月末会員数 : 正会員43社 ・ 賛助会員116社
政 府 の 其 他 の 機 関 に 対 す る 意 見	・地方運輸局主導「舟艇利用振興対策連絡会議」参画 ・「船舶安全法の航行区域に関する検討小委員会」委員出席 ・「FRP廃船高度リサイクルシステム構築推進委員会」委員出席	・「操縦士免許5トン限定区分に関する検討会」委員出席 ・「船舶安全法の航行区域に関する検討委員会」委員出席 ・「FRP廃船高度リサイクルシステム構築推進委員会」委員出席 ・地方運輸局主導「舟艇利用振興対策連絡会議」参画 ・「PWC利用環境整備推進委員会」参画
	第41回東京国際ボートショー 第17回大阪国際ボートショー	第42回東京国際ボートショー 第18回大阪国際ボートショー

	2004年(平成16年) アテネ五輪・新潟県中越地震・浅間山21年ぶり噴火	2005年(平成17年) 個人情報保護法施行・JR宝塚線脱線事故
規則・公的機関の動き・ 舟艇工業に関する法律・	11月・「船舶職員及び小型船舶操縦者法」改定、施行 5トン限定区分の廃止 11月・「船舶安全法」改定、施行 沿岸小型船舶航行区域の新設	・FRP船リサイクルシステム運用開始 ・日本財団による所有者不明の沈没船処理の自治体向け助成開始
舟艇工業会の動き	1月 マリン事業講演会の開催 5月 第34回通常総会 6月・ICOMIA/IFBSO年次総会参加と諸活動 ・体験機会の拡大と市場活性化推進のため、「マリンウィーク'04」をマリン関連5団体及び地域マリン事業協会の共同催事として実施(6～8月) コアイベントとして「ポートフィッシングゲームス」を開催 7月 海難事故防止キャンペーン参加 ・FRP廃船リサイクルシステムの構築 業界の自主取組みとして実施する方針を決定し、廃船小委員会と当工業会に「リサイクル準備室」を設け活動を推進 ・プレジャーボート利用振興策のグランドデザイン具体策の展開 ・マリンレポートの発行 ・マリン製品回収自主制度の運用 ・マリンエンジン排ガス自主規制の運用 ・PWC機器発生音低減自主規制の運用 ・PL団体保険の普及推進 ・プレジャーボート製品相談室の運営 3月末会員数：正会員 39社・賛助会員 116社	1月 マリン事業講演会の開催 5月 第35回通常総会 5月 ICOMIA/IFBSO年次総会参加と諸活動 6月・体験機会の拡大と市場活性化推進のため、「実感！マリンウィーク'05」をマリン関連5団体及び地域マリン事業協会の共同催事として実施(6～8月) コアイベントとして「免許・検査不要ミニポートフェスティバル」を開催。併せて地域における「マリンフェスタ」や「海の駅」等グランドデザイン具体策の展開 7月 海難事故防止キャンペーン参加 ・マリンレポートの発行 ・会員を主対象とする舟艇の新造船・業界関連情報をインターネットで配信する電子情報サービス(MINT)の開始 ・「廃船小委員会」、「リサイクル準備室」を「リサイクル委員会」と「リサイクル運営部会」に改組し、システムの構築を進める。11月より「FRP船リサイクルセンター」を工業会内に開設、廃棄物処理法による広域認定を取得し西日本の10県で「FRP船リサイクル事業」の運用を開始、自治体の所有者不明廃船には日本財団の助成も得て、処理を実施 ・マリン製品回収自主制度の運用 ・マリンエンジン排ガス自主規制の運用 ・PL団体保険の普及推進 ・プレジャーボート製品相談室の運営 3月末会員数：正会員31社・賛助会員103社
政府その他の機関及び要望意見	・「操縦士免許5トン限定区分に関する検討会」委員出席 ・地方運輸局主導「舟艇利用振興対策連絡会議」参画 ・「PWC利用環境整備推進委員会」参画	・地方運輸局主導「舟艇利用振興対策連絡会議」及び「地域廃船処理協議会」への参画 ・「PWC利用環境整備推進委員会」参画
	第43回東京国際ボートショー 第19回大阪国際ボートショー	第44回東京国際ボートショー 第20回大阪国際ボートショー 関西国際フローティングボートショー2005

	2006年(平成18年) 日本郵政株式会社発足・太陽系惑星から冥王星除外	2007年(平成19年) 郵政民営化・防衛「省」に昇格
規則・公的機関の動き・ 舟艇工業に関する法律・	・FRP船リサイクルシステム29府県に拡大	・FRP船リサイクルシステム全国に展開
舟艇工業界の動き	1月 マリン事業講演会の開催 5月 第36回通常総会 5月 ICOMIA/IFBSO年次総会参加と諸活動 ・グランドデザイン具体策の展開として舟艇普及振興イベントを展開する。 * 体験機会の拡大('06マリンウィーク) * 調査クルージングレポートの発信 * 地域における展示会等 ・電子情報サービス(MINT)の配信 ・FRP船リサイクル事業の展開 * 「リサイクル委員会」、「リサイクル運営部会」によるシステムの構築 ・「FRP船リサイクルセンター」の運営 ・29府県においてリサイクル事業を、自治体については日本財団の助成を得て実施 ・マリン製品回収自主制度の運用 ・マリンエンジン排ガス自主規制の運用 ・PL団体保険の普及推進 ・プレジャーボート製品相談室の運営 3月末会員数 : 正会員 31社 ・ 賛助会員 103社	1月 マリン事業講演会 2月 理事会 *ミニボート安全委員会設立 *ミニボート賛助会員設置 5月 第37回通常総会 5月 ミニボートフェスティバル(船の科学館) 7月 佐久島クルージング実施 ・ボートショーは横浜MM21地区パシフィコ横浜に会場を移して開催。初めてフローティング会場を設置した。 ・「FRP船リサイクルシステム」を全国展開 ・日本財団助成事業も積極的に運用 ・マリンウィーク(6団体共催)の実施 3月末会員数 : 正会員 27社 ・ 賛助会員 106社 リサイクル賛助会員 11社
政府その他の機関及び要望 の意見	・地方運輸局主導「舟艇利用振興対策連絡会議」及び「地域廃船処理協議会」への参画 ・国土交通省海事局PWC賠償保険について協議	・地方運輸局主導「舟艇利用振興対策連絡会議」及び「地域廃船処理協議会」への参画 ・国土交通省海事局と普及振興、環境対応など意見交換 ・PWC商品付帯賠償保険開始
	2006東京国際ボートショー(第45回) 関西国際フローティングボートショー2006(第2回)	ジャパンインターナショナルボートショー2007(第46回東京国際ボートショー) 神戸国際ボートショー(第3回)

2008年(平成20年)		2009年(平成21年)	
中国四川大地震・北京五輪・リーマンショック		定額給付金支給・裁判員制度開始・新型(豚)インフルエンザ発生	
規則・公的機関の動き・ 舟艇工業に関する法律・	2月 NPO法人海のネットワーク設立	・リーマンショックによる世界不況 円高で輸出産業大打撃	
舟艇工業会の動き	1月 マリン事業講演会 5月 ミニポートフェスティバル開催(17・18日)(船の科学館) *1299名来場、内1140名が体験試乗に参加 5月 第38回通常総会 6月 ICOMIA/IFBSO年次総会出席 8月 「海の駅」宇久島クルージング(9・10日) *24隻120名参加。前日の「海の駅フォーラム」に60名来場 ・マリンウィーク実施 ・ジャパンインターナショナルポートショーの来場者は47,130人に増加 ・関西国際ポートショーも18,785人に増加 ・FRP船リサイクル事業は累計2000隻を突破 3月末会員数: 正会員 26社・賛助会員 105社 リサイクル賛助会員 11社	1月 マリン事業講演会 *中国船艇工業工行会楊理事長が初の海外からの講演者として参加 5月 第39回通常総会 *市場活性化のため基本財産の一部取崩しを決定 ・市場活性化のためのイベント開始 *ポートゲームフィッシング&フェスタ(保田・三河・和歌山・広島) *ミニポートフェスティバル(船の科学館・すさみ・木更津・浜名湖) ・マリンウィーク実施 ・FRP船リサイクル事業継続 *日本財団の助成は終了したが、目標500隻を達成 ・ジャパンインターナショナルポートショー来場者は40,533人に減少 ・関西国際ポートショーは経済情勢悪化で中止に 3月末会員数: 正会員 24社・賛助会員 100社 リサイクル賛助会員 10社 ミニポート賛助会員 6社	
政府その他の機関に 対する意見	・「舟艇利用振興対策連絡会議」及び「地域廃船処理協議会」への参画	・「舟艇利用振興対策連絡会議」及び「地域廃船処理協議会」への参画	
	ジャパンインターナショナルポートショー2008イン横浜(第47回) 関西国際ポートショー2008(第4回)	ジャパンインターナショナルポートショー2009イン横浜(第48回) 関西国際ポートショー2009(第5回)(中止)	

4. トピックス 最近の10年

2000年（平成12年）～2009年（平成21年）

I 新しい海社会への取り組み

いわゆるバブル経済の崩壊後、日本経済は低迷期に入った。舟艇業界も例外ではあり得ず厳しい環境となった。この様な状況下、将来像についての検討を行った。

プレジャーボートは言うまでもなく海・湖川を活動のフィールドとするが、我国における海についての認識は、物流（海運）・漁業が主であり諸制度もそうになっていた。余暇・マリンレジャー、いやしとしての海と言う認識は緒についたばかりであった。

将来の健全な普及・発展を期す為には、どうあらねばならないか、どんなイメージ・将来展望を持つべきか。そのような思いから保管・放置廃船問題、免許・検査等法制度、水面利用、安全・環境対策、利用者責任等について広く議論・検討を重ねた。

その結果、まず1997年に「プレジャーボート普及・振興／新しい海社会への参画」として将来像の取り纏めを行なった。この考え方を基本としながら、2001年には「プレジャーボート保管環境に関するグランドデザイン」をまとめ、さらに2003年には「プレジャーボート普及振興策グランドデザイン」を取り纏めた。それらをもとに工業会として、行政等への要望や意見具申等を行うと共に、「新しい海社会」をめざした活動を開始した。

保管問題に対する取り組みと小型船舶登録法

（1）保管問題に対する取り組み

好況時に販売され、有料のマリーナに保管されていた舟艇の内、中古艇として転売されたものの相当数は、より保管料金の安い場所へ移動した。

河川・港湾・漁港に無断で係留する艇はそれ迄にも存在していたが、これら中古艇の増加により無断係留艇が更に増え、いわゆる放置艇問題が浮上した。更に管理状態の良くない放置艇から沈廃船が発生し、放置艇と廃船処理が社会的な問題としてクローズアップされてきた。

この件に関しては、度々マスコミにも取り上げられ、業界の姿勢を問うかの論調で報道された。又、プレジャーボートには、車庫法に相当するものが無いことが、その要因だ、との論調も見受けられた。

マリーナ料金は、一般的な舟艇所有者にとっては高いとの見方が多く、手頃な料金で保管出来る簡易保管場所を求める声が多かった。放置艇問題の根源には、このリーズナブルな料金の保管場所の絶対数と需要とのギャップがあったと言える。

しかし、水面は全て公有である為、この解決には、行政の理解と協力が不可欠であった。換言すれば舟艇業界の努力だけでは解決が難しい問題であるが、一方、健全なマリ
ンレジャーの普及・発展の為には避けて通れない課題であった。

その解決に向けて、河川法・港湾法・漁港法を管轄する関係官庁の本省、実務担当の
出先機関や水面管理者に実状を理解して頂きながら改善する為の活動が本格化した。

この活動には、中央と地域両面での働きかけが重要であった。
そこで各地域のマリン事業協会と舟艇工業会が連携を蜜にしながら活動を続けた。

中央及び各地域間の情報を共有化しながら、解決へのヒントを得る為の「全国組織合
同会議」を定期的に開催し、更にその活動を強化する為、'98年より工業会内に「保管
環境対策推進本部」を設けて取り組んだ。行政からは、海上技術安全局船用工業課（当
時）と各地方運輸局船舶産業課から多大のご指導ご支援を頂いた。

又、関係団体である（社）日本マリーナ・ビーチ協会、（社）フィッシャリーナ協会
とも情報交換や行政の関係部署折衝などで密接に協力した。

中央官庁主導で舟艇の保管実態調査も実施された。そして、2000年には、「港湾法」
「漁港法」の改定が行われた。この主な内容は、ある条件下での放置等禁止区域の設定
にあったが、このことは逆に係留可能区域への道でもあった。

地域においては、浜名湖の様に県条例を制定して、この対策を推進するケースもあつ
た。現在、浜名湖では湖岸に簡易係留場所が整備され、整然と舟艇が保管されている。
又、地域振興策との関連で、漁協が自らプレジャーボートの保管管理業務を手がける事
例が出てくるなど、少しずつ成功事例と言えるケースが見られる様になった。

工業会では、一連の活動と考え方を整理し、「保管環境に関するグランドデザイン」
を報告書として取り纏めた。

2000年に国土交通省は、保管問題を総括しながら今後の方針について検討する為の
「プレジャーボートの所有者特定制度と保管場所確保の義務化に関する検討委員会」を
開催し、工業会も委員として出席し、所見を述べた。

委員会の結論としては、「所有者特定制度はプレジャーボートの健全な発展の為にも
必要。保管場所確保の義務化については、総量としての保管場所の絶対数と保有隻数と
のバランスが基本であり、現在はその時期ではない。」というものであった。

以上のような経緯を経ながら各地での簡易保管場所整備も徐々に進んでいった。



簡易保管場所の一例

小型船舶登録法

放置艇が問題視されたのは、公有水面を勝手に、対価の負担無しで利用している。洪水・増水などの際には危険である。景観上も見苦しい等々あったが、水面管理業務に支障のあった問題は、例えば工事などの際、工事実施に支障が生じる。その艇所有者に連絡したくても連絡先も分からない。といったことが指摘されていた。

大半の艇は船舶検査を受けているので、検査を実施している日本小型船舶検査機構（ＪＣＩ）は、その艇の所有者を把握している。その情報を活用すれば如何か、とのことからＪＣＩ情報の活用が便法として実施されたが、これはあくまで検査の為の情報であり、その目的外利用には限界もあって、所有者特定制度に対する必要性が高まっていた。

工業会としては、前述の委員会でその制度創設に賛成、との意見を述べていた。マリンレジャーの振興により小型船舶の総数が増加し２０トン未満の小型船舶には、所有者を公証する登録制度がなく所有者を特定出来なかったことから、売買上や放置艇、不法投棄等の防止を未然に図りにくかった。その頃、舟艇登録制度の不備をついた詐欺事件が発生し、この事件が引金となって登録制度の創設が加速した。

２００２年７月、２０トン未満の小型船舶を対象とした「小型船舶の登録等に関する法律」（小型船舶登録法）が公布され、２００３年４月より小型船舶の登録が開始された。

船体には、製造出荷時に「船体識別番号」を表示することが義務付けられ、船体識別番号には、国名、製造業者の識別、製造番号、製造年月、モデルイヤーが義務付けられ、艇体の船尾または船尾右側への打刻が義務付けられた。

指定製造業者及び輸入艇業者が出荷時に船体識別番号を打刻する事によって不都合な売買上のトラブルや放置艇の解消、不法投棄の未然防止等を防止され、所有者の確定により財産保護を図られたことから小型船舶の登録制度によってプレジャーボート業界全体の市民権認知が得られる事となった。

PWCの利用環境（ゲレンデ）整備

水上オートバイ（パーソナルウォータークラフトPWC）は、'80 年台半ばから急速に普及してきたが、同時に様々な問題も引き起こした。

保管実態としては、舟艇の様にマリーナ等に保管されるものは少数であり、多くは自宅等に保管し、利用する際にはトレーラー等に積載して目的地まで運搬する。

愛好者の多く集まる場所は、揚降に適した場所と走行水面からかなり限られている。この場所をゲレンデと称しているが、その水面内で終日走行・休憩を繰り返しているのが一般的な利用法である。

その場所は、海・海水浴場近辺のこともあるが、淡水である湖川を好む傾向にある。湖川は海に比較すると人家も接近しており、まず騒音・ゴミ問題が発生した。

ユーザーは移動してゲレンデを利用する為、地元の住民としては、利用者の顔も見えず、地域振興にも難があり、騒音とゴミだけが残る、という不満を持つ様になった。

住民からの苦情を受けた市町村役場、警察、海上保安部署等では、有効な対策をしようにも根拠になる法令も乏しく対処困難な状況だった。

利用水面の中には上水道の水源として活用されている場所もあり、水中への排出ガスなど問題がより大きく複雑になったところもあった。

当工業会では、発生音や排ガスなど機器本体の問題とユーザーのマナー向上・指導啓発の2つに分けて対策に取り組んだ。これらの対策については、船用工業課と地方運輸局船舶産業課から多大のご指導ご支援を頂いた。

ゲレンデ対策

ユーザー対策については、「移動する」という特性からゲレンデを特定して、その場所で現地指導する方策が最も有効であり、現実的であるとの方針を立て、PW安全協会との連携を強化しながら活動した。

舟艇保管場所の問題と同様に、海浜・湖岸・川は全て公有であり水面へのアプローチは国や地方公共団体のご理解・ご支援がないと進展しない。又、中央と地域両面での活動も重要となる。その意味でもPW安全協会との連携は重要であった。

大阪の「二色の浜」でモデルケースが生まれた。概要は、海浜を管轄する府が公園整備の一環として駐車場と揚降のスロープ、シャワー設備等を整備し、(財) マリンスポーツ財団が管理運営する。利用者は免許受有・住所氏名や使用艇の登録等をする。

指導者が常駐しており、利用者は施設の使用規定等を遵守して、料金を支払って楽しむ。正にかくありたい、とイメージするような事例だった。



二色浜 PWC下架スロープ



二色浜 利用者向け看板

地元の理解を得る一環として、ユーザー団体やPW安全協会の支部が自主的に利用水域の清掃を定期的の実施するケースも発生してきた。又、北海道留萌のように海上保安部の指導と仲介により、ユーザー団体が発足して海浜の利用が出来るようになった事例もある。

しかし、滋賀県では水上安全条例が改定され、琵琶湖でPWCに乗るには小型船舶操縦士免許の他に講習受講が義務化された。更に「琵琶湖のレジャー利用適正化条例」が制定され排ガス未対策エンジンが使用禁止となった。

当工業会では、PW安全協会の協力を得てユーザー対策に努力する一方、指導啓発拠点としてのスロープの設置を訴求してきたが、自治体の予算上の問題もあり、実現への道はまだ厳しい状況にある。

免許・検査制度の改定

免許・検査制度はプレジャーボートにとって最も影響の大きな、そして重要な法制度である。両制度は、安全航行にとって密接に関係するところであるが、航行区域等整合性に欠ける面もあった。前述の「新しい海社会への参画」にもあるとおり、両制度共通の要望として、「免許と検査の整合」をあげ、他に分かり易い制度、普及・振興の観点から免許や検査が無くても海に親しめ、乗船可能な規制緩和等を訴求してきた。

免許・検査制度は、所管される海事局による委員会等で検討された。

当工業会は実態調査等の協力をすると共に、委員として出席し、所見を述べた。

免許制度は、従来の「船舶職員法」が「船舶職員及び小型船舶操縦者法」と大幅に改定され、2003年（平成15年）6月に施行された。

従来の1級～5級は、1級と2級に再編・PWC免許が新設されるなど分かり易くなった。更に翌年11月には、5トン限定が廃止され、設計上無理な形になり勝ちであった4.99トンの舟艇が姿を消し、安全性を損なわない設計・製造が可能となった。

又、免許・検査対象外の舟艇区分も新設された。対象外舟艇の基準は、免許・検査共通である。更に20トン超のプレジャーボート（長さ24m未満）に対する緩和措置が講じられた。

検査制度では、2004年（平成16年）11月に「小型船舶安全規則」が改定施行され、2級免許に合わせた陸岸から5海里以内を航行区域とする「沿岸小型船航行区域」が新設された。これにより、その都度臨時航行許可を取得することなく、手軽に沿岸を航行しながら長距離クルージングが出来るようになった。各地に設定されている「海の駅」を利用しながら安全にクルージングを楽しめる環境が整ってきた。

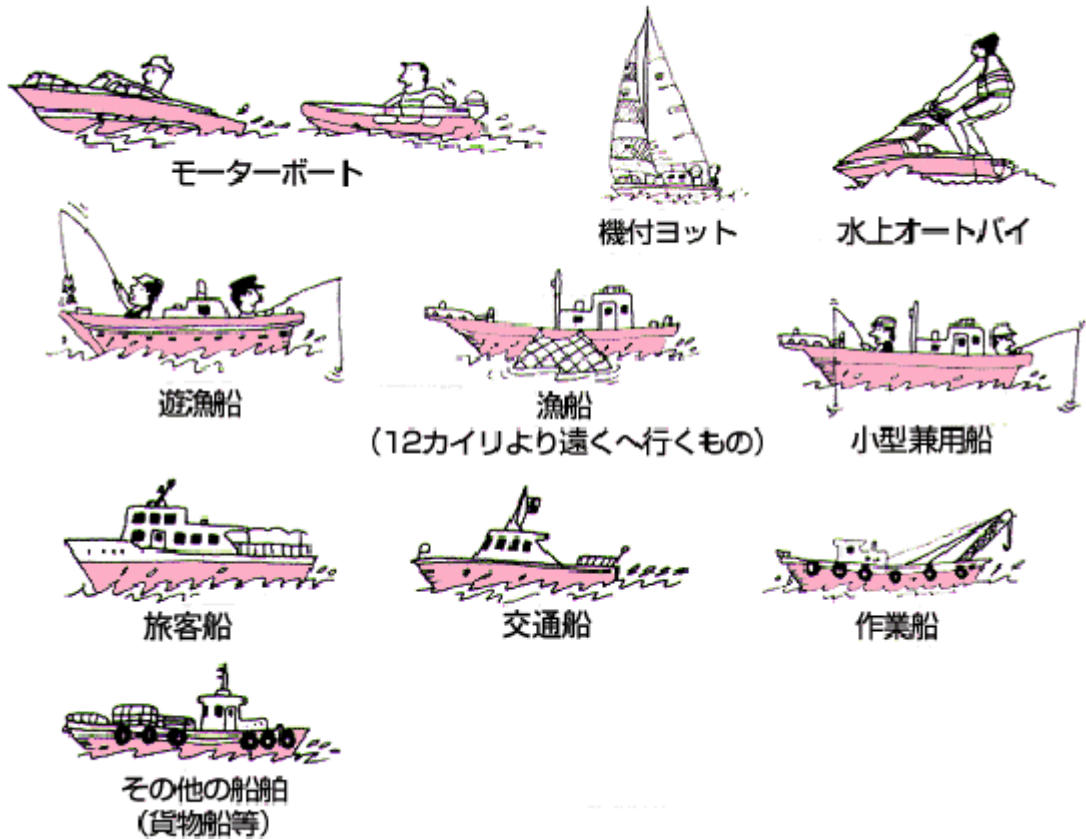
20トン超プレジャーボート（長さ24m未満）の検査は、JG管轄のままであるが、適用基準が「小型船舶安全規則」になり受検しやすくなった。

その他、検査制度に関連する事項として、救命胴衣の認定拡大がある。夏でも着用抵抗の少ない膨張式タイプやPWCにおける着心地の良さやファッショナブルな色合いの認定など用途に応じた選択の幅が広がった。

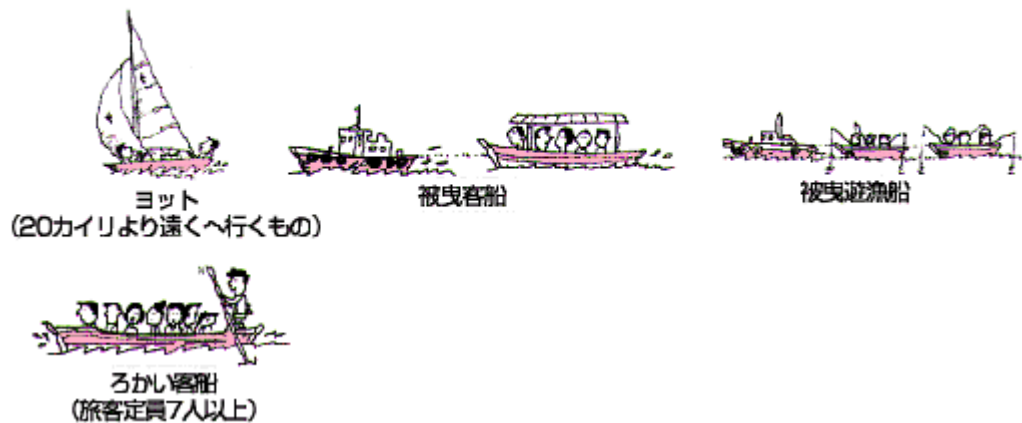
免許・検査制度に関しては、所管部署の方々と検討する機会があり、安全上や普及・振興策の視点、販売店やユーザー感覚の代弁、当工業会としての意見や要望などについて忌憚のない意見を申し述べた。

新制度の施行に先駆け、地域マリン事業協会と共に、新制度の説明会等普及啓蒙活動を全国各地において展開実施した。

エンジン付の船



エンジンのない船



(J C I ホームページより)

検査対象外の船舶

長さ3メートル未満であって、エンジンの出力が1.5キロワット未満の小型船舶
他 省略

救命胴衣（ライフジャケット）の常時着用

余暇の有効利用で国民の海洋性レクリエーションとしてマリンレジャーへの普及が高まる中でプレジャーボートや、漁業専門者の小型漁船での海難事故の何れも、乗船者の生存率は「救命胴衣の装着の有無」で大きく異なり、生死を分けている。

2000 年 7 月明石海峡で起きたプレジャーボートの海難事故（転落者も救助者も犠牲になり、救命胴衣は未使用のままであった）を契機に、国土交通省、海上保安庁、水産庁合同での「小型船舶用救命胴衣の常時着用化に関する評価検討会」が学識経験者、関係行政機関、マリン関連業界団体、漁業関連団体、等の委員が加わり 2000 年 8 月から 2001 年 3 月に掛けて 4 回開催された。

第 1 回の開催からテーマごとに「乗船者の海中への転落事故の現状や」、「小型船舶用救命胴衣の現状」、「常時着用化に関する問題点」、「救命胴衣の技術基準の改定（型式受験）」、「救命胴衣の着用率向上の方策等」が討議検討された。

結果、

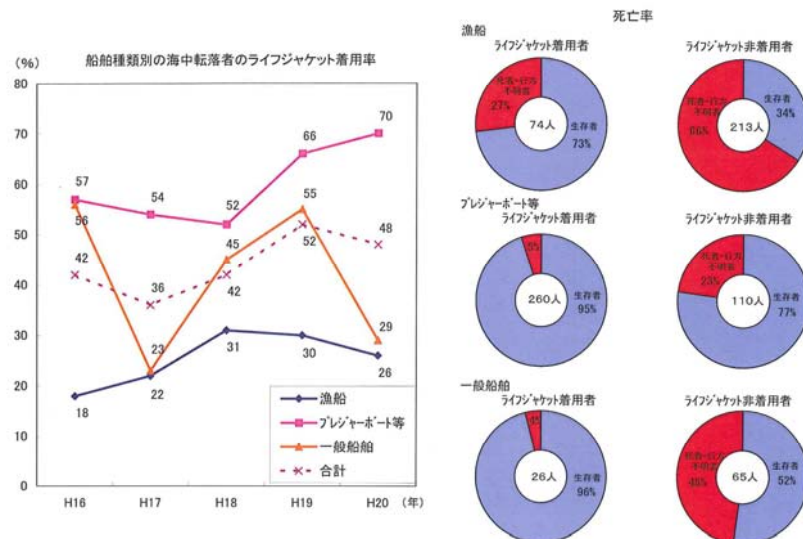
- ・乗船者の海中への転落事故の現状では、プレジャーボートや小型漁船は、気象や海象、艇体のバランス等での海中落下によるが、90%以上の乗船者が救命胴衣未着用状況であった。
- ・小型船舶用救命胴衣の現状では、船舶への法定搭載品として義務付けられてはいるが、海中落下時での視認性の重視から色彩の規定があり、浮力維持重視により着心地感や、作業性が悪く、デザインや色彩の多様化や、サイズの選択（特に小児を対象にした胴衣の開発）や軽量化を重視すべきとの意見があった。
- ・常時着用化に関する問題点では、安全性や、着心地感、特に小型漁船では作業性が求められる中、デザインや色彩の多様性、着用者のフィット感（サイズの選択）を考慮して、陸上における自動車のようなシートベルトの着用義務化がなされるべきであるとされた。
- ・救命胴衣の技術基準の改定では、従来の I S O 規格での最小浮力に対しての実証試験が行われ大人用や小児用の浮力規格が定められ、又、形状も固定式、膨張式、気体封入式、ハイブリット式（固定式＋膨張式）と広がり規格の改定と合わせ常時着用化への条件が整備された。
- ・救命胴衣の着用率向上の方策では、常時着用を個人の自覚「自己責任」だけでは限界があり、如何に「使用者に海上での救命胴衣の着用が必要であるか」を啓蒙、啓発して行くか船舶安全法の見直しを含めて検討すべきとされた。

日本舟艇工業会では、例年の東京、大阪でのボートショーや全国で開催される各地域でのフローティングボートショーやマリンウィーク活動等において救命胴衣の常時着用化運動に努めており、2009 年には「ライフジャケット着用宣言」を行い、バッジを着けて活動を行っている。また、2008 年 4 月より 12 歳以下の小児や 1 人乗りの

小型漁船従事者に義務付けられた事を契機にさらに海難事故での死亡者のZERO化に努めたい。



第Ⅱ-3図 海中転落者のライフジャケット着用率及び死亡率



ミニボート市場の登場と安全対応

2000 年に入りプレジャーボート産業は、一般景気の影響を受け長年低迷していたが、2003 年に海洋性レクリエーションの健全な発展の一環として、プレジャーボート市場の底辺拡大策がとられ、小型船舶操縦者法や小型船舶の安全規則が改正された。

改正内容は船舶の長さが 3 メートル未満（＊）で、推進機関（主に船外機）の出力が 1.5 kw 未満（2 馬力以下）の船舶に対しては船舶の操縦資格（海技免許）や船舶の検査や登録等が不要となった。（＊ 3 m は検査上の長さ、実際は長さ 3.3m 以下が適用となる）

この結果、価格も安価で小型・軽量、気軽に運搬が出来る水辺のどこでも楽しめるため、インフレーター（ゴム製）や、FRP 等の成型ボートのミニボート市場が形成された。しかしながら、ミニボートのユーザーは海技免許が不要の為、陸上と異なる海上では、気象や海象状況の把握や、小型漁船等に対する航行区域規制、安全備品の未搭載等、海難事故に対する海上交通マナー等が著しく不足していた事から、ミニボートの遭難、沈没事故が発生しミニボート艇に対する社会的責任と安全性が問われる結果となった。

日本舟艇工業会では、これらの諸問題を解決すべく「ミニボート安全小委員会」を設けてミニボートユーザーの健全なマナー育成に努めた。

東京、大阪のボートショーや地域でのフローティングボートショーやミニボートフェスティバルの体験乗船会場で、作成した冊子「ミニボートの基礎知識」を配付し、安全啓発活動を行い、又、メーカーにはミニボートに関する、復元性、浮沈性等の製造時の構造要件に関する「ミニボート技術指針」を定め、メーカー、インポーターの自主検査により基準に適合が確認されたモデルには「JBIA ミニボート技術指針適合艇」のシールを貼る制度を設けた。

日本舟艇工業会では、今後もプレジャーボート産業でのミニボート市場の更なる健全な発展は、マリンレジャー全体の発展に欠かせないと考えている。



JBIA 技術指針適合品マーク

あなたもミニボートのオーナー

海に出る前に知っておきたい

ミニボートの 基礎知識



社団法人 日本舟艇工業会
Japan Boating Industry Association



監修・国土交通省 海事局

「ミニボートの基礎知識」 (ホームページに掲載しています)

ボート 賠償保険の普及推進

プレジャーボートやPWCについては保険の付保率が低くなっている。以前から「ヨット・モーターボート総合保険」の制度はあるが、加入率は約 10%程度と推定され、言い換えるとほとんどのヨット、モーターボート、PWC が保険に加入していない状況となっている。これは、保険に入る場合、艇体保険が高額になる事（料率は自動車と比べ高くは無いが、本体価格が高額なため、艇体価格 500 万のボートでも保険料は 13 万円以上と高くなること）や、自動車のような賠償責任保険制度が法制化されていないことも要因となっている。

このような中で、2005 年に PWC が遊泳者を死亡させる事故が発生したことなどあって、2006 年に「プレジャーボート保険普及促進検討委員会」が国土交通省の指導により発足し、関係官庁、団体、保険会社などにより検討を行った。

その結果、まず PWC より加入促進を行うこととなり、PW 安全協会の主導で 2007 年モデルから商品付帯賠償保険制度を開始する事となった。これは、各メーカーが商品付帯保険として賠償保険を 1 年間付保するもので、購入者が保険登録のためのはがきを投函するだけで自動的に付保される仕組みとなっている。また、1 年後には、今度は所有者の負担となるが、継続可能なシステムである。

一方、ボート、ヨットについては船体保険が高額になる事が普及のネックになっている事から、まず、保険料の低額な賠償保険のみの契約が行えるよう、また、賠償保険を優先的に推奨する事を保険会社と協議を行った。その結果、2008 年度より賠償保険のみの契約を推進することとなり、周知のためのパンフレットを作成した。このパンフレットは、運輸局ならびに JCI、(財) 日本海洋レジャー安全・振興協会、(財) 日本船舶職員養成協会、(社) 日本マリーナビーチ協会、PW 安全協会、そして全国のマリン事業協会の協力を得て配布を行った。

PL 法関係の活動

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、当業界の中にも一般ユーザー向けのPL相談室が必要とされ、当工業会事務局の中に「プレジャーボート製品相談室」が1997年7月に開設された。

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

プレジャーボート製品相談室

相談件数（商品別）の推移

年	相談件数 合計	ボート	ヨット	PWC	エンジン	その他
1997(7-12)	19	6	3			10
1998(1-12)	34	16	1	3	7	7
1999	8	4		1	1	2
2000	12	5	1	1	4	1
2001	13	4		1	8	
2002	8	1		4	2	1
2003	5	1			3	1
2004	7	2		1	2	2
2005	5	4			1	
2006	5	1		2	3	
2007	3			1	2	
2008	11	3	1	3	2	2
2009	10	3	1		5	1

ユーザーからの相談件数は、PL法施行当初は年間30件以上と多かったが、その後は10件前後と少なくなった。2008、9年（平成20、21年）は不況の影響か件数は増加した。開始以来13年間で140件の相談があったが、相談員からの助言やメーカーとの相対交渉で解決しており、専門分野相談員による立会い調査や斡旋が必要となるケースは1件もなかった。

PL 団体保険

PL 法の施行にあわせて、会員のための団体保険を作ることとなり、三井住友海上火災保険株式会社の協力を得て、日本舟艇工業会 PL 団体保険を 1996 年に開始した。2000 年以降の加入状況は以下の通りで、比較的小規模の正会員、賛助会員が利用している。

年度	加入会社数	保険料金額(千円)
2000	23	2,478
2001	28	2,680
2002	28	2,680
2003	28	2,680
2004	28	2,680
2005	21	2,595
2006	19	3,174
2007	20	3,364
2008	18	2,877
2009	16	2,841

Ⅱ 環境への対応

FRP 船リサイクルシステム

日本舟艇工業会ではこの10年環境問題に対するいくつかの対応を行ってきた。中でも廃棄処理のしにくいFRP船のリサイクルシステムに取り組み、国土交通省の支援、指導の下に、2005年（平成17年）11月に産業廃棄物法に基づく「広域認定」を取得し、「FRP船リサイクル」事業を開始した。

初年度は西瀬戸内・北部九州地区（岡山、広島、山口、香川、愛媛、福岡、大分、佐賀、長崎、熊本の10県）に限定して試験的に開始されたが、2007年には対象地区を全国に広げ、2009年度までの5年間に累計約3000隻の廃FRP船のリサイクル処理を完了した。

この事業は最近の10年間における特筆すべき事項であるので、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

地球の温暖化ガス排出減で環境の改善、保護を命題にアメリカ環境保護庁（EPA）では、2000年にマリンエンジン排出規制がスタートし、又、EUでは2003年、日本でも2002年よりマリンエンジン排出ガスに対する自主規制が始まった。

対象商品は船外機、PWC、ジェットボートで特に国内生産台数の8割以上が輸出されている船外機は欧米の排出ガス基準をクリアーし、輸出する為には行政機関とも調整しながら業界の排出ガスに対する自主基準を制定し環境にやさしい商品の供給が急務となった。

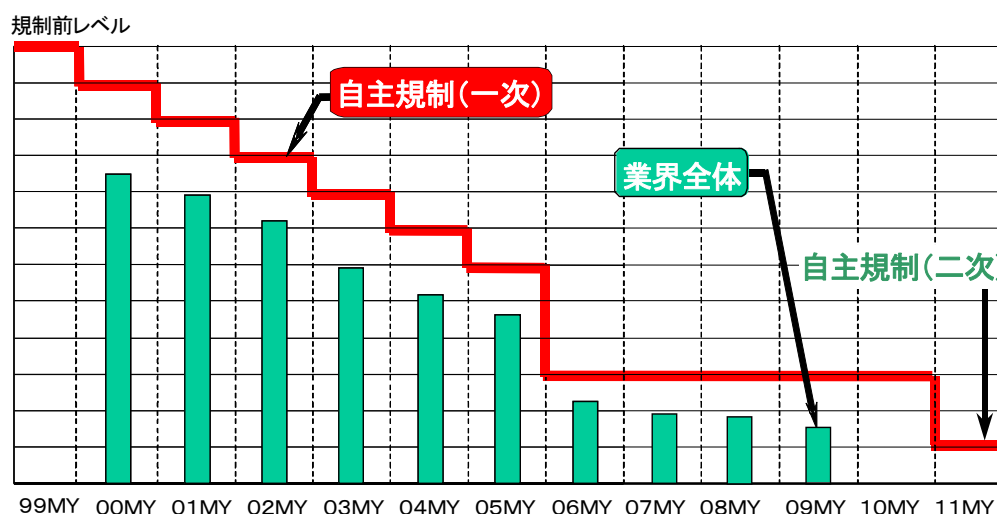
日本舟艇工業会では、技術委員会が窓口となり、会員5社（船外機メーカー4社とPWCメーカー1社）が、このマリンエンジンの排出ガス自主規制に参画した。

規制対象物質はHC（炭化水素）とNO_x（窒素酸化物）で、規制の方法は出荷されるエンジンの排出物の総量を集計し、2006年モデルまでにHCの45%削減、2007モデル以降は第一次削減の最終年である2006年の規制値の維持が排出ガス自主規制の内容である。

結果的には、排出ガス自主規制は排出ガスの多い2サイクルエンジンタイプに代わって排出ガスが少ない4サイクルエンジンタイプを出荷した場合、エンジンの排出物の総量規制で有利となる事から船外機やPWCとも生産の主流は年々排出ガスの少ない4サイクルエンジンタイプとなっていく。

2008年9月、アメリカでは第二次規制が決定し、2010年モデルから適用される事となった。日本舟艇工業会では第二次規制を2011年モデルより実施する事で更なる地球環境の改善を目指す事となった。

*マリンエンジン自主規制2009年モデル業界達成状況



PWC サウンド発生音低減目標自主規制

日本舟艇工業会では、機器本体発生音の低減と排ガス対策については、まず実態調査を行った。そして、発生音の測定に関しては、公式に認められた測定方法が無いので役所のご指導を得ながら工業会独自の方法を検討した。2000 年に使用環境改善を目的に 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、これに合わせて PWC のサウンド発生音の低減目標を設定し、段階的にサウンドを低減させていく自主規制を制定した。

自主規制対象艇については、2001 年で規制値を 76 dBA に、2003 年で規制値を 74dBA とし、以降は 74dBA 以下の発生音低減値を維持していく事がサウンド発生音低減の自主規制の内容である

PWC サウンド低減自主規制ではサウンド低減目標値の設定は 2005 年までであったが、その後もサウンド低減目標値を 74dBA 以下に設定しサウンド低減の努力をしている。

排ガスの実態調査では、その水中濃度は、排出時をピークとしてその後空中へ揮発する為、水中の残留濃度は徐々に低減する。そして、24 時間後には環境基準に対しても全く問題にならない濃度に低下する事が判明した。

しかし、今後の対策としては前述の「マリンエンジンの排ガスの自主規制」を推進することとした。

発生音・排ガス共に、有効な対策のポイントは、4 ストローク化を進めることにある為、以降、各社では 4 ストロークの新商品開発が促進された。

* PWC サウンド発生音低減目標年次達成状況

	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
BM79dBA						
76dBA	第1段階					
74dBA			第2段階			
72dBA						
70dBA						

Ⅲ 普及・振興事業

マリンウイーク活動の展開

マリン関連主要 6 団体、(社) 日本マリーナビーチ協会、(財) 日本海洋レジャー安全・振興協会、(財) 日本セーリング連盟、(財) マリンスポーツ財団、(社) フィッシャリーナ協会、(社) 日本舟艇工業会は、長年個々にマリンレジャーの普及や振興を目的に活動を行って来た。

日本舟艇工業会では、主要団体が纏まってマリンレジャーの普及や振興が図れぬものかと検討し、特には全国 200 有余のマリーナを会員とする日本マリーナビーチ協会と協議を重ねて来た。マリーナビーチ協会では既に各地マリーナでマリンレジャーの普及、振興策として「マリンウイーク」活動を展開中であったが、更に大規模な「マリンウイーク」活動に発展させるため主要 6 団体の共催として展開する事となった。

この為に、「マリンウイーク実行委員会」の本部組織を日本マリーナビーチ協会に置く事となり、当、舟艇工業会は振興企画委員会が窓口で正会員を中心に政策委員会、理事会の承認を経て会員からの特別協賛金を募りこの事業に参画、又、各々のマリン団体も内部事情にあわせての拠出金を出しあい 2002 年にスタートする事となった。

更に、日本財団よりも「マリンウイーク」の活動に対して多額な助成もあつて有効に活用された。

マリンウイークの催しは毎年、4 月から 10 月に掛けて 7 月 20 日の「海の日」をピークに全国のマリーナを中心に開催されているが、2002 年から 2009 年の 8 年間開催された中で年々イベントも充実し、「ボートヨット、PWC 等の体験乗船」、「海技免許、ミニボート安全講習等のスクール体験」、「釣りやウエイクボート、カヌー等のプレイ体験」、「海岸清掃や海辺の自然学校等の自然環境体験」、「フリーマーケットや魚祭り等の共催イベント」等盛り沢山のイベント開催となって来た。

ちなみに 2008 年では、開催会場 148 箇所、参加人員 51,000 人、体験者 20,000 人を数え「マリンウイーク」活動の定着化がなされた。

一方、全国 8 ブロック（北海道、東北、関東、中部、関西、四国、中国、九州）のマリン事業協会も事業協会主催の地域ボートショーの催しに加え、各々の地域で開催される「マリンウイーク」に舟艇や人員等の提供で協賛し、側面から大会を盛り上げてきた。日本舟艇工業会ではこの 10 年間のマリンレジャーのトレンドは、右下がり感であったが、長期にわたる普及振興策は、将来の発展に向けて必須の事と考えている。

マリンウィーク



京都からの参加者



ミニボートフェスティバル

2003 年の規制緩和により免許も検査も不要となったミニボート（長さ 3 m 未満、エンジン出力 2 馬力以下のボート）の普及と安全啓発を兼ねた「ミニボートフェスティバル」が 2005 年より開始された。

第 1 回の「ミニボートフェスティバル」は、2005 年 8 月茨城県潮来市の横利根川で開催され、一般参加の体験試乗会には 65 組 105 名の参加があった。また、オーナー艇による釣大会、ジムカーナ、当工業会会長、委員との懇談会など行われた。

2006 年 11 月には第 2 回大会が茨城県鉾田市の涸沼で開催され、オーナー艇 7 艇によるクルージングや市民体験試乗会などが行われた。

2007 年の第 3 回以降は会場を東京お台場の「船の科学館」に移し、5 月に 200m の円周プールでの体験試乗を中心に開催された。2007 年は来場者 1,101 名、体験試乗者 607 名、2008 年は来場者 1,299 名、体験試乗者 1,140 名（いずれも 2 日間の実績）と大盛況であった。

2009 年の「ミニボートフェスティバル」は市場活性化の活動の一部として例年より拡大して開催され、「船の科学館」の体験試乗会に加え、和歌山県周参見町、千葉県木更津市、静岡県浜名湖の 3 会場でミニボート釣大会を中心としたイベントが開催された。

「船の科学館」では 5 月の「東京港祭り」の 1 事業として開催された。あいにくの荒天で 1 日のみの開催であったが、400 名が体験試乗を行った。

すさみ大会は 9 月 3、4 日に行われ釣大会には 35 隻が参加、前日には町の子供の体験試乗会（80 名）も行われた。町おこしの一環としてすさみ町の協力が得られた。木更津大会も町おこしのイベント「みなと木更津うみまつり」として開催された。当初釣大会の企画を持ち込んだところ木更津市、同商工会議所など多くの団体が協力する「まつり」に変わり、2 日間の来場者合計 5,200 名の大イベントとなった。釣大会の参加は 25 隻に止まったが、体験試乗会には合計 900 名の市民、子供が参加した。浜名湖大会（10 月）も浜名湖の各マリーナが参加した合同イベントとして開催され釣大会や試乗会が行われた。



船の科学館（東京・お台場）プール



第1回 ミニボートフェスティバル ポスター

『実感! マリンウィーク'05』参加イベント



集まれ! 2005

家族で仲間で。ミニボートオーナー! 2005年の夏をビッグにエンジョイ!

ミニボートオーナー対象イベント

- ジムカーナ ● フィッシング大会

カートップボートの伝道師小野信昭さんも参加。
講習会も開催します。

**ボートを所有していない方も
お気軽にご来場ください。**

- 乗り比べ体験乗船
- 安全講習会とボート免許教室ガイド
- ボート・船外機相談コーナー
- 安全・便利グッズ展示即売会

**先着
100艇
募集中**

★8月1日締切★
エントリーはお早めに

開催日 2005年8月28日(日)

会場 水郷北斎公園 (茨城県潮来市牛堀)

■主催: 社団法人 日本舟艇工業会
 ■共催: 『実感! マリンウィーク'05』実行委員会
 ■後援: 国土交通省/潮来市/関東マリン事業協会
 ■協賛: アキレス(株)/(株)石垣/(株)舵社/川崎重工業(株)/スズキ(株)
 /トーハツ(株)/トヨタ自動車(株)/日産自動車(株)/日産テレフレックスモース(株)/日本ボルボ(株)/(株)マツイ/ヤマハ発動機(株)
 /ヤマハ発動機販売(株)/ヤマハマリン(株)

※本イベントではミニボートは「全長4m未満/船外機搭載10馬力未満」とします



募集対象 ● 関東周辺でのミニボートユーザーとご家族や仲間やミニボート体験乗船希望者(先着順ですであらかじめご了承ください)

進行予定 ● ミニボートオーナー対象イベント		要予約		ボートや免許が無い方もご参加いただけるイベント 予約不要	
■ ジムカーナ 大人 1,000円 小学生以下 500円 ※交通/パーティ代金含む 10:00 出艇受付 於:大会本部 10:30 スタート 12:00 終了	■ フィッシング大会 大人 1,000円 小学生以下 500円 ※交通/パーティ代金含む 09:30 出艇受付 於:参加者駐車場 09:45 艇長会議 06:00 スタート 10:00 ジムカーナ参加者は帰着 12:00 終了	■ 交流パーティ 大人 1,000円 小学生以下 500円 ※交通/パーティ代金含む 12:00 受付 於:大会本部	■ 体験乗船会 参加料: 無料 10:00 受付 12:00 休憩 14:00 開始 15:30 終了	■ 講習会・展示 参加料: 無料 10:00 展示会オープン 14:00 講習会開始 15:30 終了	■ ボート・船外機相談コーナー 参加料: 無料 10:00 受付 12:00 休憩 14:00 受付 15:30 終了

12:30 交流パーティ ジムカーナ・フィッシング大会表彰式
 14:00 終了(記念撮影後解散)

お申込 ● 「ジムカーナ」、「フィッシング大会」、「交流パーティ」に参加ご希望の方は、参加申込用紙を下記ホームページからダウンロードし、必要事項をご記入の上、ファックスにて送信してください。事務局より、みなさまへの参加受付受領の返信をもって参加手続き完了といたします。

参加費 ● 参加費は当日会場にてお支払いください。なお、フィッシング大会に参加の方は、10時からのジムカーナ参加費は無料となります。

お問い合わせ ● ミニボートフェスティバル2005実行委員会事務局
 〒102-0083 東京都千代田区麹町4-2-3 新麹町ビル7F
 Tel 03-3262-3838 (月曜日から金曜日の10:00から17:00まで)

専用ホームページはこちら
<http://www.marine-jbia.or.jp/minibf05>



2009年 周参見大会



2009 年 周参見大会



2009 年 周参見大会 「ミニボートでもこんなに大きな魚が釣れた」

海の駅クルージング

2000 年(平成 12 年)広島県「ゆたか海の駅」誕生をスタートとして、全国に海の駅が誕生し、2010 年(平成 22 年)3 月現在で合計 124 ヶ所となっている。

この海の駅を活用した市場活性化策として「海の駅クルージング」を実施した。

2008 年 佐久島クルージング

三河湾の佐久島へ近くの海の駅 5 駅からクルージングを、国土交通省 中部運輸局、一色町、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会、全国「海の駅」連絡協議会、東日本「海の駅」設置推進会議、マスコミ各社の後援を得て、当工業会主催で行った。

9 月 9 日(日)朝、各海の駅を出港し、佐久島に集合、バーベキューを楽しんだ後各海の駅対抗で綱引き、ビーチバレー、宝探し、ビーチフラッグなどの競技を行い親睦を深めた。参加艇は、ボート 20 隻、ヨット 3 隻、PWC24 隻で参加者合計 163 名であった。

また、この年の 5 月には、全国「海の駅」連絡協議会ほかの主催で、瀬戸内「海の駅」クルージングフェスタ小豆島が開催され、当工業会も協力し、会長、専務理事他が参加した。



2008 年 佐久島クルージング

2009 宇久島クルージング

2009年には九州地区を対象に、8月8日～10日にかけて「漁港&海の駅フォーラム」と五島列島の宇久島へのクルージングを実施した。フォーラムは「ながさき海の駅」で開催され、女性海洋冒険家今給黎教子さんの基調講演と長崎県や市からのパネリストによるディスカッションを行い、60名が参加した。

宇久島クルージングには九州各地の「海の駅」やマリーナからボート23隻、ヨット1隻が五島列島のきれいな海を楽しみながら集合、地引網、ビーチフラッグや綱引き大会そしておいしい海の幸バーベキューを満喫した。合計参加者は120名であった。



2009年 五島列島 宇久島クルージング 宇久フィッシャリーナ
早朝にきれいな虹が天に大きく輪を描いた

ボートゲームフィッシング&フェスティバル

2009 年には、低迷する市場、減退する需要に歯止めをかけるため市場活性化事業を行うこととなり、そのコアイベントとして「ボートゲームフィッシング&フェスティバル」が 10～11 月に保田漁港(千葉県)、出光マリンズ三河御津マリーナ(愛知県)、和歌山マリーナシティ(和歌山県)、観音マリーナ(広島県)の4ヶ所で開催された。このイベントは生餌を使わないルアーを使った釣大会が中心で、1～2匹の釣果のみで成績を決めるなど資源保護にも配慮したルールとなっている。また、会場ごとに内容は異なるが、体験試乗、フローティング展示会、フィッシングセミナーなども行われた。

保田大会は初めての漁港での開催となったが、バース数に制限があり7隻の参加、市民対象のカヌー試乗会が好評であった。三河大会は既存の大会「マダカップ」との共催大会で、18 隻のフローティング展示も行われた。和歌山ではフィッシングトーナメントに28 隻(91 名)が参加、広島大会でも37 隻(133 名)が参加し、ルアーフィッシングが定着しつつある事が感じられた。広島では小学生の和太鼓、料理教室、体験試乗などのイベントも行われ総参加者が1, 712名と盛況であった。

2010 年にはさらに開催地を十数か所に拡大し、全国レベルのイベントとして市場の活性化を図る計画となっている。

IV 国際関係

ICOMIA IFBSO

日本舟艇工業会は1982年から舟艇工業会国際評議会 International Council of Marine Industry Association (ICOMIA)の正会員となり、毎年の総会に参加し、舟艇の国際標準の審議や国際間の情報収集を行ってきている。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る。

年次総会

ICOMIA と IFBSO の年次総会は毎年合同で行われ、当工業会も委員を派遣している。

2000 年総会 イタリアのジェノアで5月21～24日に開催、当工業会からは梶川理事、深町国際部会長、事務局福岡部長が出席し、「ICOMIA 統計10年間の分析」や「日本政府によるFRP 廃船高度リサイクルシステムへの取り組み」について報告を行った。

2001 年はギリシャのアテネで5月30～6月2日に開催、直井業務・国際委員長、深町部会長、福岡部長が参加した。

2002 年は5月26～29日にオーストラリアのシドニーで開催、深町部会長、福岡部長が参加。

2003 年 アメリカ ワシントンDC 6月7～10日 小林専務理事、直井委員長

2004 年 クロアチア ダブロニク 6月2～6日 小林専務理事

2005 年 ドイツ ハンブルグ 5月25～29日 直井事務局長

2006 年はスウェーデン ヨーテボリで5月30～6月5日に開催、小林専務理事が参加し、当工業会のFRP船リサイクルシステムについて講演を行いたい好評であった。

2007 年 ニュージーランド オークランド 5月11～14日 直井事務局長参加

2008 年はスペインのバルセロナで6月4～7日に開催され、釣谷専務理事、馬渡事務局長の新メンバーで参加した。

2009 年総会はポルトガルのリスボンで6月3～6日に開催されたが、新型インフルエンザ流行のため出張を中止し、不参加となった。

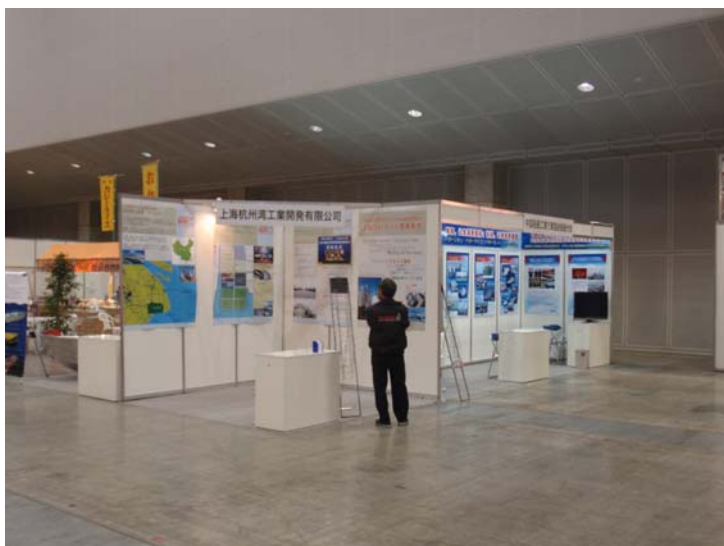
東アジア市場

日本舟艇工業会でも国際マーケットをもっと研究し、業界発展に役立てるべきとの方針が2008年に決定し、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について当工業会でも情報収集や市場調査を行うこととなった。主な対象地区は、中国、韓国、東ロシアである。

その中で、中国については中国造船工業行業会船艇分会（China Boat Industry and Trade Association CBITA）が当工業会と同様な組織であるので紹介を受け、交流を開始した。2008年4月に行われたCBITA主催の上海ボートショーに馬渡事務局長、小野澤部長が出張し、CBITAの楊理事長と会談し、相互に協力を行うことを合意した。

2009年には、3月のジャパンインターナショナルボートショー（横浜）にCBITAが、また、4月の上海国際ボートショーには当工業会が相互にブースを出展し、それぞれの活動を紹介した。



ジャパンインターナショナルボートショー2010
中国船舶工業行業協会船艇分会（CBITA）ブース



中国(上海)ボートショー2010



J B I Aブース

V 組織、事務局の動き

会員数の変遷

2000 年度(平成 12 年度)における日本舟艇工業会の会員数は合計 148 社であったが、この 10 年間は減少の傾向にあり、特に 2006 年度の正会員会費値上げに伴い正会員数が減少した。

会員数	2000 年度 (平成 12 年度)	2006 年度 (平成 18 年度)	2009 年度 (平成 21 年度)
正会員	41 社	31 社	25 社
賛助会員	107 社	103 社	99 社
計	148 社	133 社	124 社
リサイクル賛助会員			10 社
ミニボート賛助会員			7 社

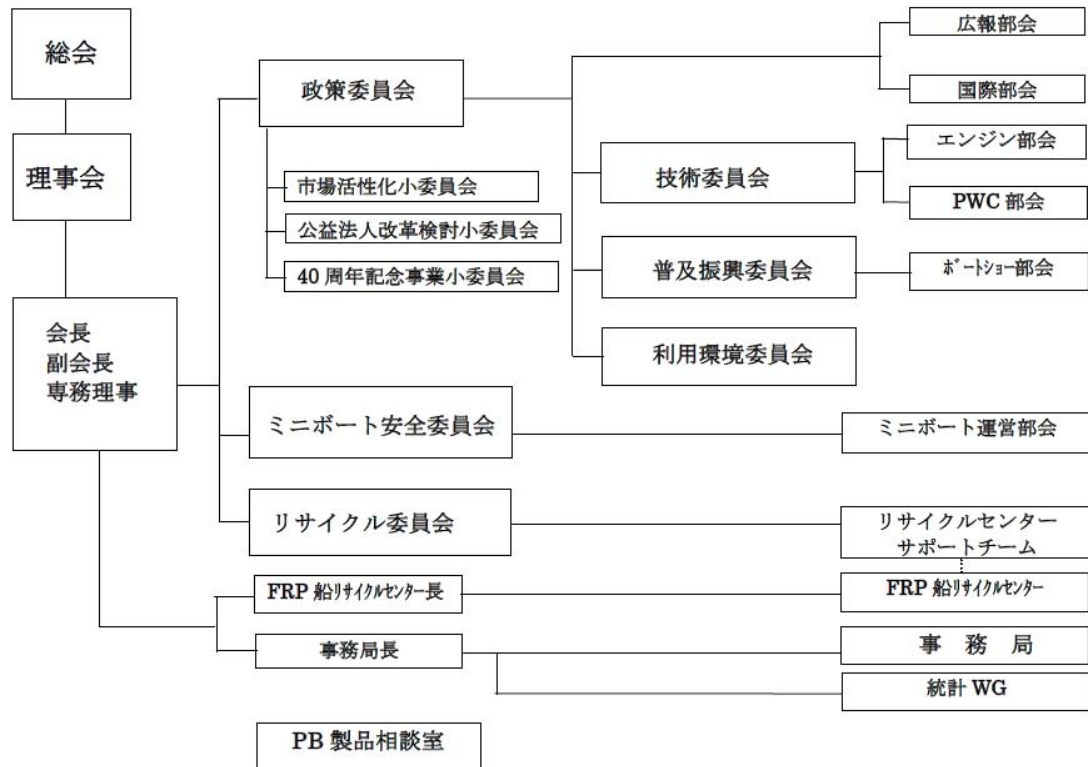
尚、2005 年度(平成 17 年度)よりリサイクル賛助会員が、2008 年度(平成 20 年度)からミニボート賛助会員が設置されそれぞれの 2009 年度の会員数は上記の通りとなっている。

組織の変遷

委員会組織についてもこの 10 年の間に変遷があった。2000 年度(平成 12 年度)は理事会の下にボートショー本部、保管環境対策推進本部の 2 本部そして、政策委員会およびその下部組織として 5 つの専門委員会(技術、広報、業務・国際、環境、振興各委員会)が設置されていた。2001 年度にはより効率化するため本部、委員会を統合し、技術、業務、環境整備、振興企画の 4 専門委員会に集約され、保管環境対策推進本部の機能は環境整備委員会にまとめられた。2005 年度(平成 17 年度)にはボートショー本部が解消され、ボートショーについては振興企画委員会で担当する事となり、環境整備委員会も業務委員会の中の部会となった。また、この年より FRP 船リサイクル事業が開始されたため、理事会の下にリサイクル委員会、その下部組織としてリサイクル運営部会が設置され、同時に事務局内にもリサイクルセンターが設置された。

2007 年度になると、減少の続く市場への対策、規制緩和されその数が増加しつつあるミニボートの安全対策などの要求が高まり、2008 年度よりミニボート安全委員会が発足した。また、機能強化のため広報部会、国際部会は政策委員会の直轄の部会となった。2009 年度末における委員会組織は以下の通りで、多くの課題に活発に取り組む体制となっている。

＜組織図 2010.3.31. 現在＞



財政問題

この10年間、残念ながら舟艇の国内出荷隻数が減少傾向にあり、市場は縮小している。その結果ボートショーへの出展ボートも減少し、ボートショーの収入減、収支の悪化を招く結果となった。従来より当工業会の財政はボートショー収益に依存する形であったが、修正を行う必要が生じた。2005年度にはこの課題を解決するため「財政等特別委員会」を設置し検討を行い、2006年度より正会員の会費を約倍に値上げする事となった。

2008年11月のリーマンブラザーズ（米国）の破綻に始まる世界不況の影響でボート市場は世界規模で縮小した、この結果我々のボートショーも縮小を余儀なくされ、また会費収入も現在の方式では大幅に減少が予測される事となった。

今後に向かっては、ボートショーの更なる収益改善策の検討と、会費制度の見直しが必要な状況となっている。

事務局

事務局の業務も、この10年間の環境の変化、新規事業開始などにより変化している。初めの数年は市場もある程度安定しており、会員各社の業績もあまり変化が無かったが、日本経済の低迷が続いたため市場は徐々に縮小し、業績も悪化した。この結果事務局も職員の削減、業務の効率化を行ってきた。複数のプロパー職員が定年退職となり、代わって会員会社の協力による出向職員中心の体制となった。

業務内容もボートショー、振興事業、保管対策などに加え、2005年よりFRP船リサイクル事業が大きな活動の一つとなった。2008年にはリサイクル事業の全国展開が完了し、軌道に乗せることが出来たが、市場の活性化活動、中国、韓国市場の調査など新たな課題にも取り組むこととなり、多彩な課題に対応できる能力が必要となってきた。

一方、PCやインターネットの活用が一般的となり、従来の印刷物による会報やマリナーレポートの廃止し、メールによる情報発信「MINT」が開始された。またホームページのリニューアル、サーバーの導入、室内回線の床下収納など事務所の改善も進められた。

5. FRP 船リサイクル事業

1. 初めに

日本舟艇工業会は、現在事業の一つとして FRP 廃船のリサイクルを行っているが、この事業は 2005 年（平成 17 年）11 月 1 日に当工業会内に【FRP 船リサイクルセンター】を開設し、同年 11 月 29 日に、環境大臣から廃棄物処理法に基づく広域認定を受け、開始したものである。

我が国の舟艇産業は 1999 年頃のパブル経済に乗り空前のブームを迎えたが、バブルの崩壊と共にブームは去り、購入されたボートの一部が不法投棄される状況となった。

FRP（ガラス繊維強化プラスチック）船は、其の製品特性（材料が高強度、大型、全国に広く薄く分布、製品寿命が長い、等）から適正な処理が困難であり、其れが不法投棄の要因の一つでもあると言われ国会でも取り上げられるなど社会問題化したのであった。

そして、製造者等の団体である日本舟艇工業会は、EPR（拡大生産者責任）の考え方、循環型社会形成の必要性を鑑み、主要製造業者 7 社（川崎重工業、スズキ、トーハツ、トヨタ自動車、日産マリン、ヤマハ発動機、ヤンマー船用システム）が中心となり【FRP 船リサイクルシステム】の構築を行った。

構築の過程で最も難解であったのは、FRP 船のリサイクルを単独立法にするか、日本舟艇工業会及び製造事業者の自主的な活動とするかであった。舟艇業界の特徴として、当工業会に加盟しているのは約 230 社で全事業者の半数でしかなく、後は地方の造船所になる事から、日本舟艇工業会だけの活動ではカバーしきれず、その結果ユーザーに浸透させることが出来なくて真の目的である不法投棄が減らないのではないかという推測から、単独立法にすべきという国側の意見に対し、舟艇工業会は自主事業を唱えた。

日本舟艇工業会の考えは、単独立法にした場合システムの規模が大きくなり、結果的にリサイクルコストが高くなり適正な処理がされず不法投棄が減らないのではないかという危惧であった。

双方の意見とも尤もな理由であって、議論が続いたが結論として問題は、1 年間の廃船排出隻数が皆目検討がつかないということであった。つまり、FRP 船リサイクルシステムが事業として成り立つポイントの見定めであった。廃船隻数が多ければ問題は無いのであるが、当時始まって間もない家電やモーターサイクルの状況を見ると、リサイクルシステムが出来てもシステムに持ち込まれ適正に処理される廃出数は予想を大きく下回り、余り不法投棄は減らないという現実があった。まして、FRP 船の場合、大型であるからそのコストが高くなりリサイクルシステムに持ち込まれ適正な処理がされる可能性は低くなると考えられた。

したがっていきなり大きな仕組みを作るのではなく、まず自主事業で一番問題にされている瀬戸内海から始め、3 年をかけて全国展開を行い、その過程を見て決めていくという現実的な方法をとることにした。

そしてスタートとなる 2005 年度（平成 17 年度）は、対象地域を西瀬戸内・北部九州地区(岡山、広島、山口、香川、愛媛、福岡、大分、佐賀、長崎、熊本の 10 県)とした。

翌年の 2006 年度（平成 18 年度）には、近畿及び新潟県を除く中部まで拡大し、最終年度の 2007 年度（平成 19 年度）には残りの地域を行うという計画を立てた。

そしてまず本システムの稼動により、適正な廃 FRP 船の処理スキームを確立し、製造事業者等として EPR を全うし、循環型社会の形成に貢献することに加え、ユーザーの廃船処理をし易くする観点から、社会問題化し始めた不法投棄の防止にも寄与するようにした。

本システムが対象とする FRP 船は、FRP を材料として使用している小型船舶（モーターボート、ヨット、PWC、漁船など）を対象とする他、初期の木船に FRP をオーバーレイアップした艇及び、船体が軽合金構造でスーパーストラクチャーが FRP 等の複合艇も含むこととした。

廃船の種類

オープンボート(BF)―― ブリッジの無いボート(手漕ぎボート、和船型ボート、オープンボート)



ブリッジボート(BB)―― ブリッジ付きボート (カディー、ブリッジ、キャビン付きボート)



ディンギー(YD)―― ディンギーヨット



廃船の種類 2/2

ヨット(YC)―― クルーザーヨット



水上オートバイ (PWC)

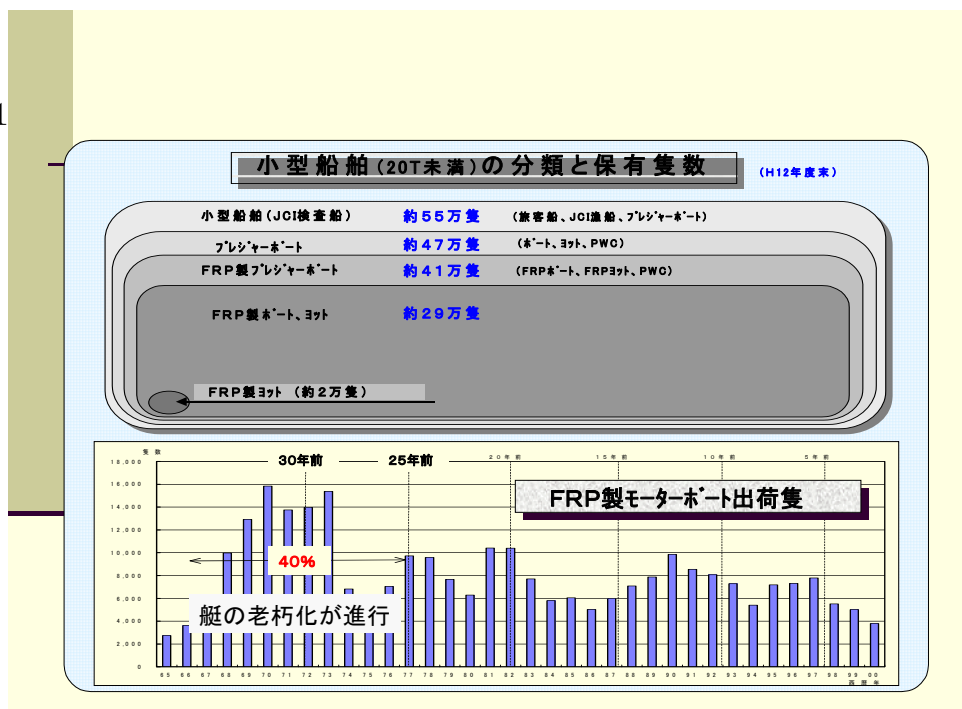


漁船(GG)―― 漁船、業務艇(交通艇、遊漁船等)



2. FRP船リサイクルの必要性 (Fig1 参照)

Fig 1



我が国に於ける、FRP製のプレジャーボートの国内保有隻数は約41万隻と言われている、其のうち25年を経過した艇は10万隻にのぼる。

FRP船の耐用年数は20年から30年であると言われていることから、今後の廃船数の予測を単純に計算すると、2005年以降毎年6000隻以上が出されると予測できることになる。

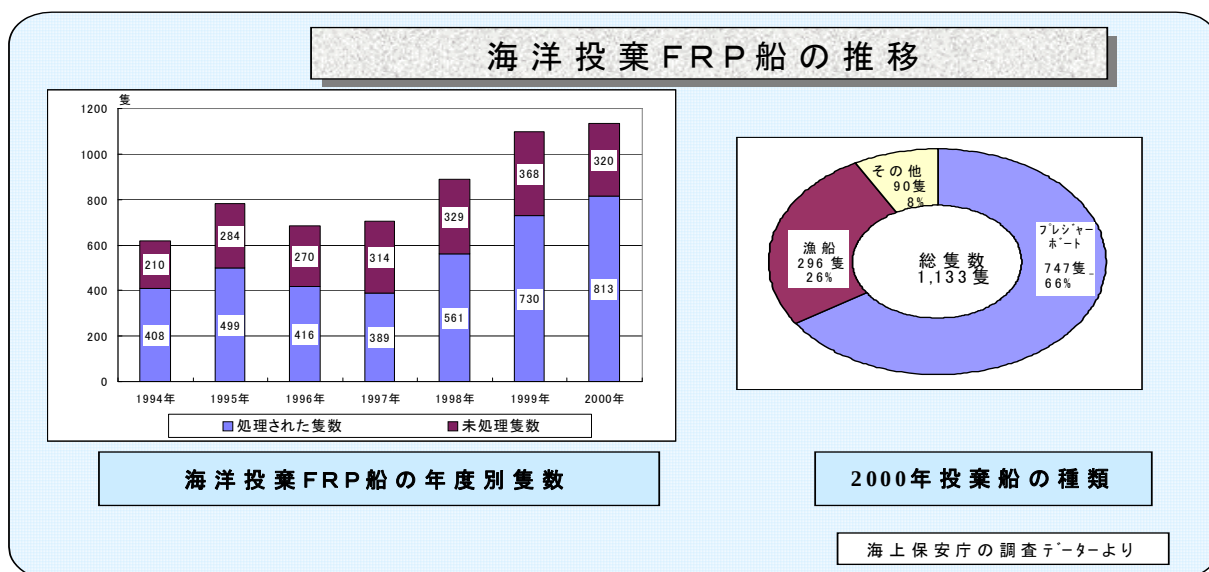
一方、当時我が国に於けるFRP船の廃船処理は、FRPが熱硬化性樹脂であることから、熱可塑性樹脂のように、分解・加熱してペレット状にし、再生原料に利用するマテリアルリサイクルが出来ず、リサイクル技術が確立して無いこと及び、廃棄物処理法上の制約等から各地域で地方自治体及び、一部の漁協等が夫々の方法で処理が行われていた。

廃棄物処理法上の制約とは、プレジャーボートは一般廃棄物であることから処理責任者は市町村であるが、ユーザーが市町村に持ち込んでも、「大きくて処理困難」との理由から引き取って貰えずまた、処理業者に持ち込もうとしても、処理業者が一般廃棄物処理認可業者で無ければ扱えず、その業の認可を受けた事業者が全国的に少ない為に現実的には難しかった。

そして、漁船は、産業廃棄物になるために処理責任者は排出者になり、排出者が直接処理業者に依頼して処理が行われていたが、ほとんどの場合リサイクルではなく埋め立て処分等ゴミとしての処理が行われているに過ぎなかった。

一方、我が国の不法投棄船は2000年の実態は、1100隻で其の内プレジャーボートが約66パーセント、漁船が約26パーセントで、これらの使用済み船の処理システムが確立していないことが一部の要因と言われていた。(Fig2 参照)

Fig 2



この様に不法投棄が社会問題化してきた状況から、国土交通省海事局は、日本舟艇工業会、有識者及び関係団体などによる「FRP 廃船高度リサイクルシステム構築推進委員会」を 2000 年 5 月に設け、リサイクル・プロジェクトをスタートさせたのである。

同委員会の基に、個別テーマを検討するグループとして、廃船のリサイクル技術を確立する「リサイクル・ワーキング」、リサイクルに必要な処理費用や費用徴収方法を検討する「経済性ワーキング」、及び FRP 材料の耐久性の高さをフルに活用し環境と安全性をコンセプトに次世代ボートを開発する「リユース・ワーキング」が設置された。

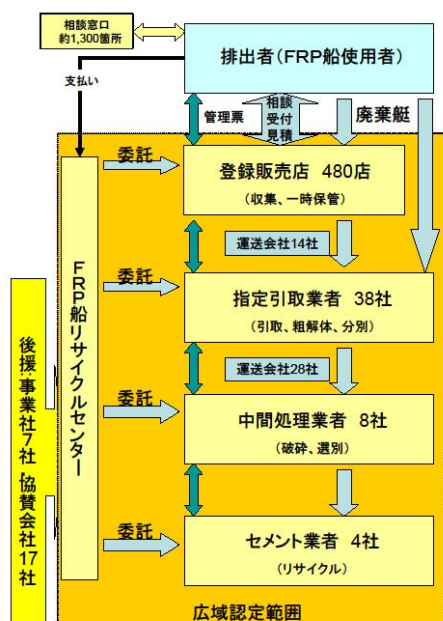
4 年かけて研究され、2004 年度に委員会が終了しその結果を受けて、2003 年 12 月の改正廃棄物処理法に定められた、廃棄物製品の処理を製造事業者が広域的に行い、廃棄物の減量化適正処理が確保されることを目的に、廃棄物の収集・運搬の他県への移出許可を不要とする特例制度である【広域認定制度】の下で、舟艇工業会が広域認定事業者となり業界の自主活動として、リサイクルに取り組むことになった。

3. 舟艇工業会のリサイクルシステムの構成について (Fig 3 参照)

舟艇工業会は、政策委員会の下にリサイクル委員会そしてその下部組織としてリサイクル準備室を設けて主要 7 社の委員でシステムの構築を行った。

FRP 船リサイクルシステムは、日本舟艇工業会の FRP 船リサイクルセンターが実施主体となり、委託先の指定引取場所に収集された廃 FRP 船を粗解体した後、FRP 破材を中間処理場に運搬し、破碎・選別等を行い、最終的にセメント焼成の原燃料としてリサイクル (マテリアル・サーマルリサイクル) を行うものである。

システム体系図 Fig 3



本リサイクルは国土交通省の実証実験において検証されており、廃 FRP 船の収集・解体・破碎を広域的に行うことにより、低コストでのリサイクルシステムを実現した。

表中の具体的なシステムの構成は以下のとおりである。

(1) **FRP 船リサイクルセンター**

リサイクルの予約及びリサイクル料金・費用の授受等リサイクルシステムの総合推進機能を日本舟艇工業会内に設置した。

(2) **相談窓口**

リサイクルに関する一般的な相談及び情報提供を行う。販売店の殆どに参加をお願いした。

(3) **登録販売店**

リサイクルの一般的な相談、情報提供、リサイクル料金の見積り・受付、廃 FRP 船の一時保管等、リサイクルユーザー窓口機能。現在全国の主要販売店及び一部の廃船処理業者(指定引き取り場所)に参加をお願いして登録販売店を設置した。

(4) **指定引取場所**

廃 FRP 船の引き取り、粗解体等。全国に設置した。

(5) **中間処理場、セメント工場**

FRP 破材の破碎・選別、セメント焼成等。全国に設置した。

4. **FRP 船リサイクル処理フロー (Fig 4)**

(1) リサイクルを希望するユーザーは、登録販売店に相談する。

(2) 登録販売店では、ユーザーの皆様の本人確認やボートメーカー等の確認をさせて頂き、リサイクル料金、オプション料金(※)等を見積り、【リサイクルセンター】に見積書を送付する。

(3) 【リサイクルセンター】はユーザーに廃 FRP 船引取り日程を調整の上持込日または引取日を決定し、【FRP 船リサイクル管理票】を発行してユーザーに送付する。

(4) ユーザーは【FRP 船リサイクル管理票】をもとに、リサイクル料金及び「指定引取場所」までの運搬を依頼した場合の運搬料金等を郵便局で払い込む。その他のオプション料金は直接登録販売店に支払う。

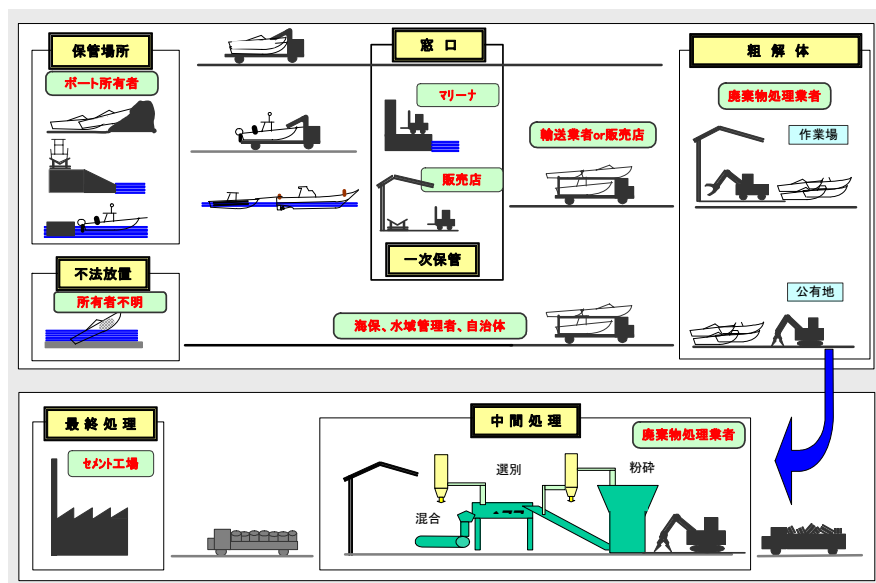
(5) その後、ユーザーは【FRP 船リサイクル管理票】に記載された日に「指定引取場所」に廃 FRP 船を自分で持ち込むか、または【リサイクルセンター】が指定した運搬業者等に引き渡していただく。

(6) 「指定引取場所」まで運搬された廃 FRP 船は、粗解体が行われ分別され FRP 破材は1メートル角以下に破碎し、指定運搬業者により「中間処理施設」に運搬する。

(7) 持ち込まれた FRP 破材は、中間処理施設において更に選別・粉碎され FRP 破

- 材は2センチメートル以下にされ、リサイクル場所のセメント工場に運搬される。
- (8) セメント工場では、ロータリーキルンに石炭・重油と共に投入されリサイクルされる。

Fig4: FRP船リサイクルの処理フロー



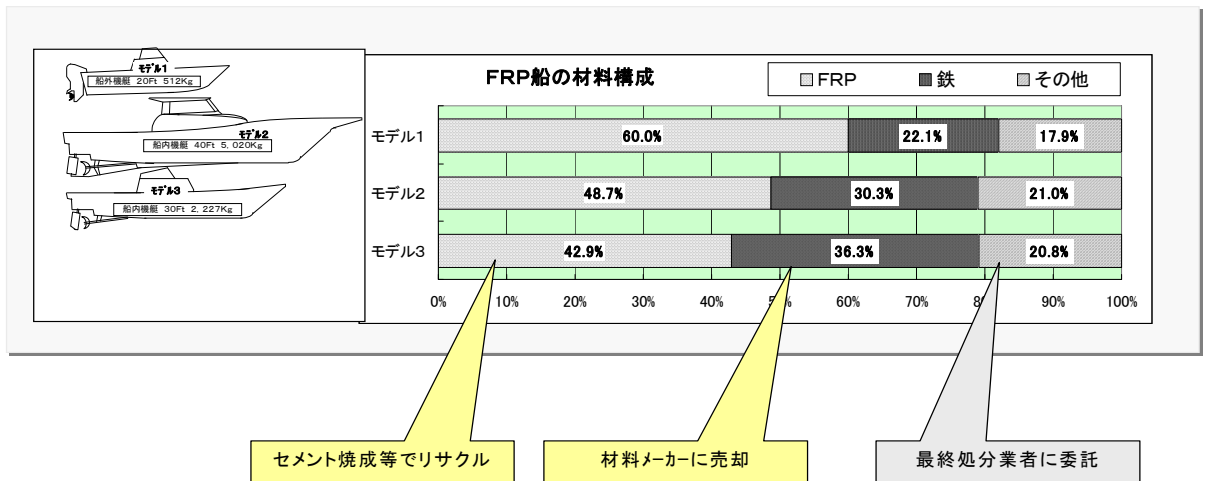
FRP船を解体する方法

- ① 家屋・車の解体用機材による解体 ② シュレッダーによる解体 を予定しています



FRP船の材料構成

FRP船は、FRP、金属類、その他（木材・ウレタン等）で構成されます



5. FRP材のリサイクルについて (Fig 5 参照)

現在、FRP破材の再利用技術としては Fig5 のように、マテリアル・サーマルリサイクルとしてのセメント原燃料、サーマルリサイクルとしてのガス化溶融、マテリアル及びサーマルリサイクルとしての高炉原料化及びリユースとしての骨材化等がある。夫々の特徴等は表に示すが、現在最も確立しているのが、前述したリサイクル技術検討ワーキンググループで開発されたセメントの原燃料にする方法で今回は、それを採用した。

6. セメント原燃料化リサイクルについて (Fig 6 参照)

セメント製造に於ける石灰石の焼成工程で、ロータリーキルンに2センチ角に破碎したFRP材を投入することにより、FRPを構成する約60パーセントのポリエステル樹脂が燃料になり、約40パーセントのガラス繊維がセメントの原料になり残渣が殆ど出ないことが特徴だが、Fig 6に示すようにセメント各社により受け入れ条件及び受け入れコストが変わるということが課題となっている。

受入れコストの課題としては、供給量が不安定という事と発熱量が少ないこと等が上げられる。

Fig5: FRP破材のリサイクルの方法

現在、セメント原燃料化リサイクルが確立しています
ガス化溶融リサイクルも確立していますが、まだ事業所が少ない為、将来の候補です

FRP破材の再利用技術				
名称	分類	方法	特徴	処理費
セメント原燃料	マテリアルリサイクル	FRP破材をセメント焼成用に利用し、樹脂は原燃料として利用され、ガラス繊維は原料として利用される	・セメント会社により受入条件が異なる ・破材大きさ、粉じん対策 ・木材、金属等の異物混入 ・発熱量、混入塩素量	1.5～2.5万円/トン
ガス化溶融	サーマルリサイクル	FRP破材をガス化溶融させ、回収ガスはエネルギーとして利用、スラグは路盤材等に利用	・ガス化溶融の事業化はこれから（発展途上、今後は増える） ・金属、塩素等の異物混入OK ・投入口以内の大きなサイズでOK	3.5万円/トン （東京都試験費用）
高炉原料化	サーマル&マテリアルリサイクル	廃プラスチックを製鉄用高炉で鉄鉱石の還元剤として利用 FRP破材の実績はなし	・ガラス繊維が忌避される ・処理費が高価	3.5～5万円/トン
骨材化	リユース	FRP破材をセメント等の骨材として再利用	・FRP破材の安定的供給が課題 ・木材、金属等の異物混入を忌避する	

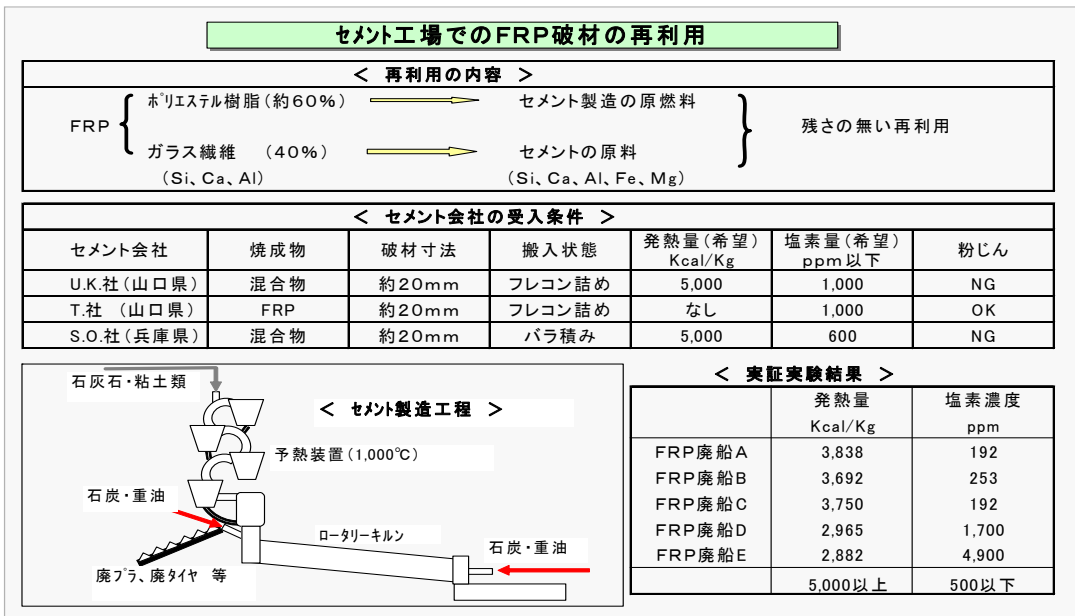
参考資料

リサイクルの定義と種類

- 【定義】
・資源の有効利用、環境負荷の低減等のために、廃棄物を物質資源、エネルギー資源として、再利用すること
- 【種類】
- ◇ マテリアルリサイクル（材料リサイクル）
・廃棄物を製品の材料として、そのまま利用するリサイクル（アルミ缶、等）
 - ◇ ケミカルリサイクル（フィードストックリサイクル）
・廃棄物を、熱分解・化学分解等のプロセスを経て利用するリサイクル（PETボトル 等）
 - ◇ サーマルリサイクル（エネルギー回収）
・廃棄物をエネルギー源として利用するリサイクル（廃タイヤ、RDF 等）
（RDF: Refuse Derived Fuel 固形燃料）

Fig6: セメント原燃料化によるリサイクル

FRPの樹脂は燃料として、ガラス繊維は原料として再利用されます
セメント会社の受入条件は、会社によって異なります



7. リサイクル料金体系について

リサイクル処理費用は、重量と材料の構成により変化する。

船の場合、同じ長さでも用途によって艀装の内容及び容積が違うことから重量が違い、

また構成する材料の比率も変化することから、単純に長さごとに費用を設定することが出来ない。また、艇の長さも一センチ単位で違うことから、標準的な価格の設定については非常に困難を極めた。だが、実際の運用に当たってはなるべくシンプルにしないと管理コストが大幅に増えてしまうことから、リスクを承知の上で大胆に決定した。

また、基準となる指標であるが、漁船の場合は容積トン数が普及しており、重量とも近似しているが、レジャーボートでは5トン未満では殆ど容積トン数の表示が無く、ユーザーも取り扱い窓口になる登録販売店もなじみが薄く理解されないことから、長さを基準とした。

ただし、長さについても全長及び登録長さがあるが、全長を基準にした。そして、(Fig7) に示すように長さを1 m毎にし、船種を7種類に区分した。

Fig 7

艇長	オープンボート・和船	漁船	艇長	キャビンボート	セールクルーザー	トヨタアルミ艇	ディンギー	PWC
～4m	31,000	31,000					32,000	34,000
4m～5m	43,000	41,000						
5m～6m	51,000	51,000	～6m	52,000	44,000	42,000		
6m～7m	65,000	65,000	6m～7m	74,000	57,000	53,000		
7m～8m	83,000	83,000	7m～8m	95,000	69,000	63,000		
8m～9m	107,000	107,000	8m～9m	121,000	83,000	75,000		
9m～10m	136,000	136,000	9m～10m	154,000	101,000	89,000		
10m～11m	172,000	172,000	10m～11m	193,000	122,000	106,000		
11m～12m	215,000	215,000	11m～12m	241,000	147,000	126,000		

■処理再資源化費用は、船種区分と船長によって異なるため、リサイクル料金も船種、船長に応じた設定となります。

また、日本舟艇工業会ではこのリサイクルシステムを広く浸透させるために、「リサイクル賛助会員」を設け、リサイクルシステムを構築したメーカーのほかに、輸入及び国内幅広く参加を募集した。参加各社は料金の一部を各社が負担することにしユーザーの負担を軽減し促進させるために、個別に料金設定を行っている。その結果概ね (Fig7) に示す料金よりも1万円程安くなっている。なお、非参加各社の製品については、この表のとおりである。また、自動車、家電及び二輪車等と大きく違うところは艀装品等搭載物件が違うことから引取基準を設けた。その内容を (Fig 8) に示す。

Fig 8

引取基準

- 船体
 - 船体の主要な部分がFRP製であること
 - ハルがアルミ製でデッキがFRP製の艇はFRP船
 - 木材等にFRPコーティングされた艇はFRP船
 - 破損、穴あき、船体の一部のみ、足こぎ公園ボート含む
- 含まないことを基準とする項目
 - エアコン、冷蔵庫
 - 一般ごみ
 - 貝殻の付着(乾燥していないもの)
 - 漁具(網、巻き上げ機、照明器具、ブイ等)
 - バッテリー
 - 消火器
 - 燃料、潤滑油等(処理後の残存を除く)

Fig8

8. リサイクル事業の推移

2005 年（平成 17 年）にスタートし、予定通り 3 年間で全国展開して略 2 年が過ぎた。

当初、在籍船などの統計から 1 年間に廃出される隻数の予想を 1,000 隻として来たが Fig9 に表すように 1,000 隻には到達しない状況が続いている。

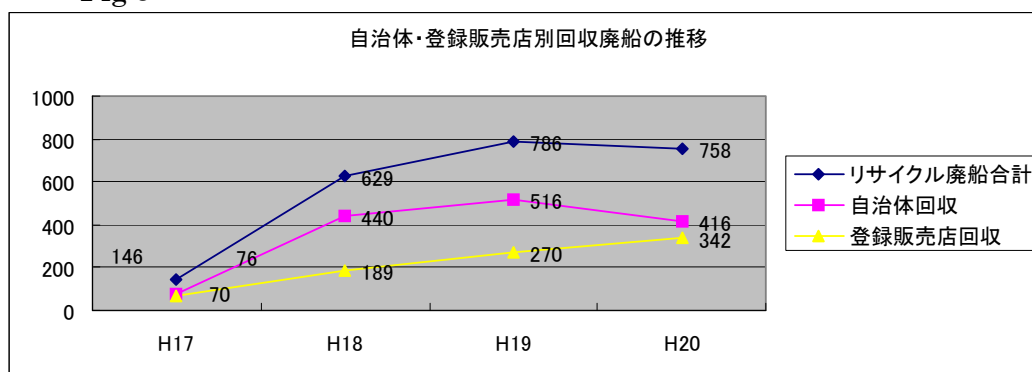
ただ、JCI の登録抹消隻数等から行くと、排出隻数はもっと多くて良いはずで当工業会としては今後とも、ユーザーへの啓発及び利便性等を向上させて適正処理の普及に向けて活動を継続していく所存である。

このリサイクルシステムの構築は、我が国経済のバブルの崩壊と共に不法投棄された FRP レジャーボートの社会問題からスタートした。

当時は、横浜等多くの港湾や浜辺で不法投棄船が目立っていたが 2005 年（平成 17 年）にスタートしたリサイクルシステムに対して、日本財団及び国及び地方自治体の協力の元で約 3 年間をかけて不法投棄船を処理したり再発防止策を設けるなどをしてきてその結果今ではほとんど目に付くことが少なくなったと思う。

そして、年度別廃船の処理隻数は増えてはいないが、リサイクルを始めた当初から一昨年までは不法投棄船を自治体が主体に処理する廃船が大半であったが、登録販売店が扱う一般ユーザーの艇が徐々に増えてきて来年には逆転しそうな状況から考えると非常にゆっくりではあるがユーザーに定着してきたと予想される。

Fig 9



9. まとめ

FRP は第二次世界大戦中に航空機用材料として米国で開発された。

軽くて、強くて錆びなくて、どんな形状も造れる事から抵抗を少なくする必要がある舟艇の素材としては、これ以上の物は無い。

それまで主流であった木材に変わり瞬く間に世界中に普及し、日本に於いても 1965 年（昭和 40 年）頃から急速に広がった。

今後も、これ以上の素材は中々出現しないと思われる事から、本リサイクルシステムは重要である。ところが、リサイクル隻数が 1000 隻を超えることが期待できないことから、リサイクルシステムが事業として成り立つためには低コストのリサイクル技術

の開発が必要であるし、また、環境負荷を考えると更にリサイクル率を向上させる技術も必要であり今後もこれらの課題に対して継続的に取り組んでいく事が重要であると思う。

20世紀、私達はボート、ヨット、PWC、漁船及びマリンエンジンを供給し、人々の暮らしを豊かにし、発展の一翼を担った一方、一定の環境負荷を発生してきた。

日本舟艇工業会は、海や湖や川など自然環境の恩恵を受けている。そのために今後もFRP船が有益な道具であり続けるためには、環境への対応が不可欠と考えている。

それなくして私達マリン産業の将来はなく、これを果たした業界のみ社会で存立を許されると確信している。

現在、日本舟艇工業会はこのリサイクルシステムの他に、船外機を主体としたエンジンの排気ガス及びPWCの排気音の自主規制にも取り組んでいる。

今後更に、当工業会は、世界中のお客様に愛され受け入れられるために環境を事業の最重要課題の一つと位置づけ、地球にフレンドリーな技術で地球再生を牽引する工業会を目指そうと考えている。

6. ボートショーの記録（ボートショー開催推移）

会 開 入 出 展 場 者 数 社 数 物 数	期 所 数	【1962年（昭和37年）】	【1963年（昭和38年）】
		第 1 回 東京ボートショー 1962年 4月17日(火)～19日(木) 東 京 都 体 育 館 15,000 人 29 社 モーターボート 36 隻 ヨ ッ ト 3 隻	第 2 回 東京ボートショー 1963年 3月7日(木)～13日(水) 東 京 都 体 育 館 25,000 人 37 社 モーターボート 40 隻 ヨ ッ ト 4 隻 エンジン 60 台
概 要	要	日本舟艇振興会の名で開催された第1回東京ボートショーは日本における初めての本格的規模のボートショーと話題になった。高度成長政策、貿易の自由化が軌道に乗りはじめた年である。入場料は30円。銭湯の入浴料19円、EP盤レコード290円の時代である。	前年「太平洋ひとりぼっち」で名を馳せた堀江謙一氏がテープカットを行った。小型ヨットによる快挙は日本中の若者達の海と船への憧れを抱かせ、ボートショーへの期待もまた高まった。
会 開 入 出 展 場 者 数 社 数 物 数	期 所 数	【1964年（昭和39年）】	【1965年（昭和40年）】
		第 3 回 東京ボートショー 1964年 3月20日(金)～26日(木) 晴海国際見本市会場(東京国際貿易センター)南館 20,000 人 38 社 モーターボート 45 隻 ヨ ッ ト 3 隻	第 4 回 東京ボートショー 1965年 3月11日(木)～14日(日) 晴海国際見本市会場 西館 35,000 人 25 社 モーターボート 40 隻 ヨ ッ ト 5 隻
概 要	要	三笠宮殿下を名誉総裁にお迎えし運輸省の後援を受けることになる。オリンピックのため東京都体育館が借りられず、会場を晴海へ移す。天井の低い南館での開催となったために、高いマストのあるヨットの展示にはひと苦労した。	会場が西館で天井が高くなり展示は楽になったものの、出展社数が減り全館を使いこなせず、紅白の幔幕で半分に仕切って使われなければならなかった。
会 開 入 出 展 場 者 数 社 数 物 数	期 所 数	【1966年（昭和41年）】	【1967年【昭和42年）】
		第 5 回 東京ボートショー 1966年 3月 5日(土)～ 8日(火) 東京都体育館 30,000 人 30 社 モーターボート 35 隻 ヨ ッ ト 7 隻	第 6 回 東京ボートショー 1967年 3月25日(土)～28日(火) 晴海国際見本市会場 南館 40,000 人 32 社 モーターボート 40 隻 ヨ ッ ト 8 隻
概 要	要	会場は東京都体育館に戻る。外国公館から政府としての申し込みを受け付けるかという問い合わせもあり、ボートショーは次第に国際色をおびるようになってきた。	ショー会場としての適性から、再び晴海南館での開催となる。まだ珍しかったウォータージェット推進艇がポンプユニットだけのものも含め4社から展示された。そのうち2社が国産技術なのは頼もしいと評判になった。

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1968年（昭和43年）】	【1969年（昭和44年）】
	第 7 回 東京ボートショー 1968年 3月29日(金)～4月1日(月) 晴海国際見本市会場 南館 42,000 人 39 社 モーターボート 52 隻 ヨット 18 隻	第 8 回 東京ボートショー 1969年 3月27日(木)～30日(日) 晴海国際見本市会場 1号館 50,000 人 47 社 モーターボート 47 隻 ヨット 13 隻
概 要	アルミ製のディンギーなどヨットの展示が目立ち始めた。「入場者の質、量ともに、ようやく上昇の傾向をしめしたことが察知された」と舩前主幹・土肥勝由氏は後に会報に記している。	この年の新聞世論調査によると、大衆レクリエーションの志向としてプレジャーボートが第一にあげられている。ショーの出展者数も伸び、会場は西館を全館使用。入場者数は5万人を超えた。

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1970年（昭和45年）】	【1971年（昭和46年）】
	第 9 回 東京ボートショー 1970年 3月27日(金)～30日(月) 晴海国際見本市会場 1号館 70,000 人 70 社 モーターボート 130 隻 ヨット 35 隻	第 10 回 東京ボートショー 1971年 3月26日(金)～30日(火) 晴海国際見本市会場 西館 72,000 人 77 社 モーターボート 152 隻 ヨット 56 隻 その他の舟艇 53 隻 エンジン 156 台
概 要	「国産艇の品質が向上し、輸入艇に比べてなら遜色のない美しい仕上がりのものが多くなった。」と専門誌の記事。居住性の高いボートが増え、釣りやアクアラング愛好者にまで販路を広げようというメーカーの意欲が注目された。	第10回から社団法人日本舟艇工業会の主催となる。日本舟艇振興会からこのボートショー事業をそのまま継承し、海洋レクリエーション「太陽と海の祭典」第10回東京ボートショーと銘うって開催した。

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1972年（昭和47年）】	【1973年（昭和48年）】
	第 11 回 東京ボートショー 1972年 3月16日(木)～20日(月) 晴海国際見本市会場 東館・西館 100,000 人 91 社 モーターボート 170 隻 ヨット 64 隻 その他の舟艇 33 隻 エンジン 190 台	第 12 回 東京ボートショー 1973年 3月21日(水)～25日(日) 晴海国際見本市会場 東・西・南・1号館 110,000 人 111 社 モーターボート 167 隻 ヨット 78 隻 その他の舟艇 60 隻 エンジン 237 台
概 要	出展社数の急激な増加により、今までのように、見本市会場のひとつの建物だけでは収容しきれなくなり、2館の使用となった。10回から募集されるようになったコンパニオン、この時の報酬は1日6千円だった。	晴海の4館をそれぞれ〈風のパビリオン〉〈波のパビリオン〉〈雲のパビリオン〉〈光のパビリオン〉と名づけ、大々的に開催された。明治からの水着の歴史をつづるファッションショーやデキシードジャズの演奏など、にぎやかなフェスティバルだった。

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1974年（昭和49年）】 第 13 回 東京ボートショー	【1975年（昭和50年）】 第 14 回 東京国際ボートショー
	中 止	1975年 4月 3日(木)～ 7日(月) 晴海国際見本市会場 東館・西館 65,000 人 75 社 モーターボート 80 隻 ヨット 57 隻 その他の舟艇 50 隻 エンジン 218 台
概 要	第12回ボートショーと同様の規模となる予定であったが、世界を揺るがせた石油ショックによる社会経済情勢の悪化と、国の需要抑制政策の決定を見るに至ったことから、ついに中止のやむなきにいたった。	14回からは名称を「東京国際ボートショー」に変え、名誉総裁に三笠宮寛仁親王殿下をお迎えした。経済成長率がマイナスになるなどの社会情勢の余波を受け、所轄官庁からは「ボートショーどころではない」と言われるなど、ボートショーにとっても災厄の時期だった。入場者のなかから抽選で、「シーナラ号」のクルージングに招待する。

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1976年（昭和51年）】 第 15 回 東京国際ボートショー	【1977年（昭和52年）】 第 16 回 東京国際ボートショー
	1976年 4月 1日(木)～ 5日(月) 晴海国際見本市会場 東館・西館 47,000 人 59 社 モーターボート 61 隻 ヨット 48 隻 その他の舟艇 16 隻 エンジン 194 台	1977年 3月31日(木)～ 4月 4日(月) 晴海国際見本市会場 東館・西館 55,000人 55社 モーターボート 61 隻 ヨット 38 隻 その他の舟艇 13 隻 エンジン 133 台
概 要	太平洋シングルハンド優勝艇を展示。不況が続いていたが、価格の比較的安いものは会場で予約が多数とれたモデルもあるなど、人々の海への志向は決して衰えていなかった。また、世界ボート界の著名人が会場を訪れ、インターナショナルな雰囲気盛り上げていた。	実用性を全面に打ち出したボートが増える。「規模は縮小したが、ショーとしては足が地についた感じ」という声も聞かれた。ヨットファンやモータボートファンのほかに、熱心に質問する釣りファンの姿が、目立った。

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1978年（昭和53年）】 第 17 回 東京国際ボートショー	【1979年（昭和54年）】 第 18 回 東京国際ボートショー
	1978年 3月17日(金)～21日(日) 晴海国際見本市会場 東館・西館 59,000 人 58 社 モーターボート 52 隻 ヨット 38 隻 その他の舟艇 20 隻 エンジン 185 台	1979年 3月23日(金)～27日(火) 晴海国際見本市会場 東館・西館 58,000 人 52 社 モーターボート 62 隻 ヨット 38 隻 その他の舟艇 25 隻 エンジン 162 台
概 要	「海はともだち」というテーマのもとに開催。この頃、マリンスポーツの安全性という問題がクローズアップされており、参加各社もそれぞれ安全コーナーを設け、その向上に努めていた。	フィッシングボートが伸びている時代—催し物のなかには「11PM」でおなじみの服部名人をゲストに迎えた釣り自慢大会などもあった。台風並みの低気圧が通過して関係者をハラハラさせた一幕も…。

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1980年（昭和55年）】	【1981年（昭和56年）】
	第 19 回 東京国際ボートショー 1980年 3月19日(水)～23日(日) 晴海国際見本市会場 東館・西館 58,000 人 59 社 モーターボート 66 隻 ヨット 51 隻 その他の舟艇 21 隻 エンジン 173 台	第 20 回 東京国際ボートショー 1981年 3月25日(水)～29日(日) 晴海国際見本市会場 東館・西館 77,056 人 58 社 モーターボート 64 隻 ヨット 48 隻 エンジン 181 台
概 要	第12回熱海オーシャンカップ優勝艇の「ベニハナ号」が特別展示された。暖かく穏やかな日があるかと思えば雪の降る寒い日もあったりと、日によって入場者数にも波があった。	

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1982年（昭和57年）】	
	第 21 回 東京国際ボートショー 1982年 3月24日(水)～28日(日) 晴海国際見本市会場 東館・西館 68,725 人 66 社 モーターボート 62 隻 ヨット 41 隻 エンジン 187 台	第 1 回 神戸国際ボートショー 1982年 4月 1日(木)～5日(月) ポートアイランド国際展示場(1・2F)・正面広場 43,158 人 45 社 モーターボート 38 隻 ヨット 34 隻 エンジン 152 台
概 要	関西地区で初めて国際ボートショーを開催。東京は月島警察署の指導により会場へのマイカー乗り入れを禁止する。各社がフィッシングボートおよび小型ディーゼルエンジンの新型を一斉に公表した。4～5人乗りホバークラフトが初めて出展される。	

会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	【1983年（昭和58年）】	
	第 22 回 東京国際ボートショー 1983年 3月23日(水)～27日(日) 晴海国際見本市会場 東館・西館 75,015 人 71 社 モーターボート 89 隻 ヨット 44 隻 エンジン 174 台	第 2 回 神戸国際ボートショー 1983年 3月31日(木)～ 4月 3日(日) ポートアイランド国際展示場(1・2F)・正面広場 41,485 人 46 社 モーターボート 50 隻 ヨット 23 隻 エンジン 157 台
概 要	多目的モーターボート、運搬や保管に便利な小型ボート、ヨットの出展が目立った。マリンファッションの新規参加が増加した。オークションの売上げを朝日新聞厚生事業団に寄付。	

【1984年（昭和59年）】	
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数 概 要	第 23 回 東京国際ボートショー 1984年 3月 1日(金)～ 5日(月) 晴海国際見本市会場 東館・西館 75,015 人 81 社 モーターボート 76 隻 ヨット 46 隻 エンジン 192 台
	第 3 回 神戸国際ボートショー 1984年 3月 9日(木)～12日(月) ホートアイランド国際展示場(1・2F)・正面広場 37,701 人 45 社 モーターボート 55 隻 ヨット 22 隻 エンジン 125 台 大型の輸入モーターボート、ヨットの出展が多くなった。国産船外機の大型化傾向が見られた。フィッシングタイプのモーターボートを豪華にマイナーチェンジしての出展が目立った。「小型船舶の安全国際会議」に出席したカナダ等5カ国代表者が、東京ボートショーを見学した。世界一周シングルハンドヨットレースの優勝艇「オケラ5世」が展示された。
【1985年（昭和60年）】	
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数 概 要	第 24 回 東京国際ボートショー 1985年 3月 1日(金)～ 5日(火) 晴海国際見本市会場 東館・西館 71,892 人 80 社 モーターボート 82 隻 ヨット 46 隻 エンジン 195 台
	第 4 回 神戸国際ボートショー 1985年 3月 9日(土)～12日(火) ホートアイランド国際展示場(1・2F)・正面広場 35,378 人 31 社 モーターボート 51 隻 ヨット 20 隻 エンジン 150 台 モーターボート、ヨットとも大型艇の出展が増加。フィッシングタイプのボートを各社出展。セイリングボード会社23社が出展した。輸入の豪華モーターボート、ヨットが目立ち、新製品として小型水中翼船、小型潜水艇が展示された。前年12月にパーソナル無線が許可になり、多数のパーソナル無線機が展示された。
【1986年（昭和61年）】	
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数 概 要	第 25 回 東京国際ボートショー 1986年 2月28日(金)～ 3月 4日(火) 晴海国際見本市会場 東館・西館 86,191 人 89 社 モーターボート 108 隻 ヨット 37 隻 エンジン 181 台
	第 1 回 大阪国際ボートショー 1986年 5月22日(木)～25日(日) 日本万国博覧会記念公園(お祭り広場) 公園のためカウントできず 39 社 モーターボート 67 隻 ヨット 22 隻 エンジン 103 台 名称を「マリンフェスティバル」と改め、アメリカ、フランス、ノルウェー、イギリス、台湾等の豪華輸入艇など外国製品の展示が増え、国際的な催しとなった。イベントは一日館長として長嶋茂雄氏を迎え、また世界一周ヨット「垂乳根号」を特別展示した。団体の協賛による海難事故防止キャンペーンポスターを会場の随所に掲示し、安全のPRを実施した。

【1987年（昭和62年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第 26 回 東京国際ボートショー 1987年 2月11日(水)～15日(日) 晴海国際見本市会場：東館・西館・B館・館前広場 95,015 人 108 社 モーターボート 174 隻 ヨット 44 隻 エンジン 182 台	第 2 回 大阪国際ボートショー 1987年 2月20日(金)～23日(月) インテックス大阪 2号館 36,194 人 23社 モーターボート 68 隻 ヨット 15 隻 エンジン 128 台
	モーターボート、ヨットとも大型艇の出展が増加。B館の催事場ではセイリングボード界のトップスター、ジェリー・ロペスによるスクールを開催したり、収益金を海難遺児救済の一助にあてるマリングッズオークションなどが開催され、来場者に喜んでもらえる展示構成となった。大阪でははじめてインテックス大阪での開催とした。	
概 要		

【1988年（昭和63年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第 27 回 東京国際ボートショー 1988年 2月10日(水)～14日(日) 晴国際見本市会場：東館・西館・B館・C館・館前広場 107,948 人 142 社 モーターボート 238 隻 ヨット 54 隻 エンジン 221 台	第 3 回 大阪国際ボートショー 1988年 2月19日(金)～22日(月) インテックス大阪 1号館・2号館 39,914 人 38社 モーターボート 75 隻 ヨット 17 隻 エンジン 121 台
	出展会社で31.5%、小間数で52%と大幅に増加。また来場者も10万人の大会に乗った。出展会社は大手商社をはじめとして新規輸入会社の出展が増加。大型輸入モーターボートの大幅な増加に伴い、陸揚げ等の問題が発生、東京都港湾局との折衝が続いた。大阪も出展会社が65%も増加し、急きょ1館増加させ、2館を会場にした。	
概 要		

【1989年（平成 1年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第 28 回 東京国際ボートショー 1989年 2月 8日(水)～12日(日) 晴海国際見本市会場：東館・西館・B館・C館・駐車場・館前広場 130,883 人 165 社 モーターボート 249 隻 ヨット 63 隻 エンジン 189 台	第 4 回 大阪国際ボートショー 1989年 2月17日(金)～20日(月) インテックス大阪 1号館・2号館 52,247 人 49社 モーターボート 78 隻 ヨット 17 隻 エンジン 100 台
	出展申し込みが前年より増加、収容不能になったため、10小間以上の大口屋内出展社に対して出展回数により10～50%の範囲で削減した。昭和天皇の崩御により「マリンフェスティバル」を「マリンワールド」に名称変更するとともに、装飾を華美にならないように注意した。「アメリカズカップ」を借用、ショーの目玉とした。これは報道関係者の反響を呼び取材が多かった。	
概 要		

【1990年（平成 2年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第 29 回 東京国際ボートショー 1990年 2月11日(日)～15日(木) 晴海：東館・西館・新館(1F・2F)・A館・B館・C館・屋外展示場(館前50m道路、南駐車場)	第 5 回 大阪国際ボートショー 1990年 2月22日(木)～25日(日) インテックス大阪 2号館、3号館、6号館
	151,472 人 201 社 モーターボート 431 隻 ヨット 89 隻 エンジン 139 台	63,179 人 65 社 モーターボート 171 隻 ヨット 12 隻 エンジン 70 台
概 要	東京は晴海の南館を除く全館で開催。入場券のもぎりは南北ゲートの2か所、各館への出入りは自由とした。各国からの直接出展社がイギリス、オーストラリア、カナダ、アメリカ、オランダ、フィンランドの6カ国となったほか、新規輸入会社の出展が大幅に増加、出展艇体の80%以上が輸入艇となった。特にアメリカ、イタリアからの大出力レーシングボートが目立った。水上オートバイの種類が多様化し、マリンレジャーの1つの傾向を示していた。	

【1991年（平成 3年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第 30 回 東京国際ボートショー 1991年 2月 9日(土)～14日(木) 晴海国際見本市会場：東館・西館・新館(1F・2F)・南館(1F・2F)・A館・B館・C館・屋外展示場(館前50m道路、南駐車場)	第 6 回 大阪国際ボートショー 1991年 2月21日(木)～24日(日) インテックス大阪：1号館・2号館・3号館・6号館・7号館(インテックス大阪設立5周年記念催し物会場として使用)
	155,075 人 229 社 モーターボート 427 隻 ヨット 88 隻 エンジン 155 台	64,322 人 75 社 モーターボート 173 隻 ヨット 15 隻 エンジン 96 台
概 要	東京国際ボートショー30回を記念してシンボルマークの一般公募を実施、878点の応募があった。晴海会場全館と屋外の50m道路、南駐車場を使用しての開催となった。海外からも7カ国から出展され、一段と国際化してきたように思われた。出展物の傾向は、輸入の豪華大型艇が増加した。大型艇を展示した南駐車場の展示面積は前回の2倍の広さとなった。また、PWCの種類も多様化し、若者の注目を浴びた。大阪会場はインテックス大阪設立5周年記念の催事もあり、1館増加(1号館)しての開催となったが、全館混み合った小間割となった。	

【1992年（平成 4年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第31回東京国際ボートショー 1992年 2月11日(火)～16日(日) 晴海国際見本市会場：東館・西館・新館(1F・2F)・南館(1F・2F)・A館・B館・C館・屋外展示場(館前50m道路)	第7回大阪国際ボートショー 1992年 2月21日(金)～24日(日) インテックス大阪：2号館・3号館・4号館・5号館
	116,480 人 207 社 モーターボート 389 隻 ヨット 56 隻 エンジン 140 台	54,321 人 77 社 モーターボート 135 隻 ヨット 21 隻 エンジン 71 台
概 要	バブル崩壊の影響が出始め、東京は、晴海会場全体を使用しての開催であったが、開催の2か月前頃から、国内出展社からは、倒産、輸入艇が間に合わない、外国出展社からは予定の出展社が集まらなかった、等の理由によるキャンセルと小間削減が続出した。また、大阪会場は1館減らしての開催となった。輸入大型艇の出展が減少した反面、釣りブームを反映したフィッシングボートやランナバウトなどの中・小型艇の出展が増加、特にPWCが急増するなど、艇の多様化が見られた。この年から外国の来場者専用の休憩所を設け、非常に好評であった。	

【1993年（平成 5年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第32回東京国際ボートショー 1993年 2月 9日(火)～14日(日) 晴海国際見本市会場:東館・西館・南館(1F・2F)・B館・C館・屋外展示場(館前50m道路)	第8回大阪国際ボートショー 1993年 2月19日(金)～22日(月) インテックス大阪:1号館・2号館
	123,434 人 174 社 モーターボート 214 隻 ヨット 44 隻 PWC 37 隻	51,754 人 53 社 モーターボート 59 隻 ヨット 7 隻 PWC 34 隻
概 要	バブルの影響により、東京、大阪ともに出展社数が減少した。特に、大型ボート輸入会社からの出展が急減し、東京会場で前回61艇あった40フィート以上のモーターボートの出展が、26艇となった。ただ、外国からの直接出展が、アメリカ・イタリア・イギリス・オーストラリア・フランス・台湾・韓国・香港とEC委員会の8カ国1団体からあった。また、ICOMIA、IFBSO並びに出版社のIBIの関係者が、日本のボート市場に関心を寄せ会場を訪れた。出展物としては、ローボート、特にカヌーの出展が増加した。	

【1994年（平成 6年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第33回東京国際ボートショー 1994年 2月 8日(火)～13日(日) 晴海国際見本市会場:東館・西館・B館・C館・屋外展示場(館前50m道路)	第9回大阪国際ボートショー 1994年 2月18日(金)～21日(月) インテックス大阪:1号館・2号館
	112,058 人 153 社 モーターボート 244 隻 ヨット 40 隻 PWC 25 隻	47,070 人 52 社 モーターボート 85 隻 ヨット 4 隻 PWC 21 隻
概 要	不況の風をもらに受け、東京、大阪とも出展会社(東京13.8%減)並びに小間数(東京25.5%減)が減少した。大型艇の出展が大幅減となったが、中小型艇で300万円～500万円のファミリー向けフィッシングボートや、ジェット推進のジェットボートが増加した。2月12日(土)は、東京は25年ぶりの大雪となり一日中交通麻痺状態であったが、その日の来場者とは、中身の濃い商談ができた、との出展社からの話があった。外国からの出展は、東京がイギリス、アメリカ、台湾、韓国の4カ国、大阪は台湾からの1カ国であった。	

【1995年（平成 7年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第34回東京国際ボートショー 1995年 2月 7日(火)～12日(日) 晴海国際見本市会場:東館・西館・B館・C館・屋外展示場(館前50m道路)	第10回大阪国際ボートショー 1995年 3月18日(土)～21日(火) インテックス大阪: 6号館(Bゾーン)
	108,875 人 135 社 モーターボート 193 隻 ヨット 41 隻 PWC 17 隻	34,548 人 37 社 モーターボート 65 隻 ヨット 5 隻 PWC 15 隻
概 要	この年1月に阪神淡路大震災が発生した。大阪会場の一部が避難者の仮宿泊所となったこともあり、大阪は中止との意見が提案されたが、オープニングセレモニーを始め、全体を地味にして開催された。また、東京・大阪のチャリティオークションの売り上げを含み、被災者に義援金を寄付、感謝された。出展物では、ウォータージェット推進の小型ボートや、座り乗りタイプPWCの出展が大幅に増加した。エンジン関係では、4サイクルの大型船外機の展示が目立った。東京会場ではC館を入場無料の催事会場とし、即売コーナーを設けた。	

【1996年（平成 8年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第35回東京国際ボートショー 1996年 2月 7日(水)～12日(月) 晴海国際見本市会場:東館・西館・B館・C館・屋 外展示場(館前50m道路) 129,999 人 145 社 モーターボート 178 隻 ヨット 24 隻 PWC 29 隻	第11回大阪国際ボートショー 1996年 3月 7日(木)～10日(日) インテックス大阪:6号館(Bゾーン) 46,833 人 49 社 モーターボート 65 隻 ヨット 5 隻 PWC 23 隻
	概 要 晴海国際見本市会場は取り壊しが決定し、晴海での最後の開催となった。この年、アウトド ア用品取り扱い会社にも出展を呼びかけた結果、キャンピングカーのメーカーや輸入業者等 7社から25台の展示があった。特設小間として3×3mのスペースを、低額の小間料金で募 集した結果、多くの申込を得た。東京会場では、アフター5の入場券を期待して開場時間を 午後7時までとしたが、期待したほど多くなかった。ファミリー向けの「低価格ボート」の出展 が多く、中でも、6mの船体に40馬力の船外機をつけた、998,000円の輸入艇が注目を 集めた。	

【1997年（平成 9年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第36回東京国際ボートショー 1997年 2月 7日(金)～11日(火) 東京国際展示場(東京ビッグサイト):東展示棟 (東1ホール～東4ホール) 172,532 人 191 社 モーターボート 172 隻 ヨット 37 隻 PWC 30 隻	第12回大阪国際ボートショー 1997年3月6日(木)～9日(日) インテックス大阪:6号館(Aゾーン・Bゾー ン) 66,850 人 64 社 モーターボート 96 隻 ヨット 4 隻 PWC 33 隻
	概 要 東京は、晴海国際見本市会場から有明東京ビッグサイトに移しての、第1回目の開催であ り、また、大阪会場も6号館全体を使つての開催となり、東京、大阪とも最高の入場者数と なった。東京は新会場効果が、大阪はマスコミの取材が多かったこと、震災の復旧が進んだ こと等が考えられた。また、全般にプレジャーボートの大衆化が進んだこともあげられた。東 京では、大型ボート、クルーザーヨット、マリン機器類等々、出展物の種類ごとにゾーニン グし、小間割した。東4ホールを入場無料の特設会場とし、即売やRVコーナー、催事用ステー ジを設けた。大阪会場では、神戸復旧ボランティア団体へ使用済みカーペットを寄付し、感謝 された。	

【1998年（平成10年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第37回東京国際ボートショー 1998年 2月11日(水)～15日(日) 東京国際展示場(東京ビッグサイト):東展示棟 (東1ホール～東4ホール) 160,629 人 186 社 モーターボート 231 隻 ヨット 27 隻 PWC 28 隻	第13回大阪国際ボートショー 1998年 3月 5日(木)～8日(日) インテックス大阪:6号館(Aゾーン・Bゾーン) 68,916 人 69 社 モーターボート 102 隻 ヨット 4 隻 PWC 28 隻
	概 要 大阪会場では阪神淡路大震災の復興に伴い、出展小間数並びに入場者数が過去最高と なったものの、東京の会期中に長野オリンピックが開催されていたことや、業界を取り巻く経 済状況が悪いことなどもあって、総入場者数が前回より約1万人減少した。ただ、若者グ ループやファミリーの来場者が増加していることから、マリンレクリエーションの普及と大衆化 が確実に進んでいることが感じられた。東京会場で日本チャレンジアメリカ杯2000が記者 会見を実施し、プレス関係者が多数出席した。出展物ではボートトレーラーとパッケージボ ートが増加した。会場で小型船舶操縦士免許の講習会を実施し、好評であった。	

【1999年（平成11年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第38回東京国際ボートショー 1999年 2月10日(水)～14日(日) 東京国際展示場(東京ビッグサイト):東展示棟 (東1ホール～東3ホール)	第14回大阪国際ボートショー 1999年 3月 4日(木)～7日(日) インテックス大阪:6号館(Aゾーン・Bゾーン)
	152,199 人 150 社 モーターボート 164 隻 ヨット 18 隻 PWC 24 隻	65,513 人 66 社 モーターボート 101 隻 ヨット 4 隻 PWC 21 隻
概 要	東京会場は、出展が減少したこともあって、東1～3ホールを使用しての開催となった。ヨットの出展が少なくなってきたことを重視し、東京会場ではヨット関係の出展を一堂に集めた『ヨットコーナー』を設けた。また、このコーナーで「親と子のヨット教室」を開催、アメリカズカップスキッパー、ピーター・ギルモア氏が、子供たちにロープワーク等の指導を行い、感激している観客が多かった。大阪会場も出展が減り、6号館A・Bゾーンとも2/3を使用しての開催となった。環境にやさしいとのPRで、4サイクルと直噴の2サイクル船外機のエンジンの出展が増加した。	

【2000年（平成12年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第39回東京国際ボートショー 2000年 2月10日(木)～13日(日) 東京国際展示場(東京ビッグサイト):東展示棟 (東1ホール～東3ホール)	第15回大阪国際ボートショー 2000年 3月 3日(金)～5日(日) インテックス大阪:6号館(Aゾーン)
	140,128 人 166 社 モーターボート 186 隻 ヨット 16 隻 PWC 18 隻	54,128 人 57 社 モーターボート 89 隻 ヨット 3 隻 PWC 11 隻
概 要	出展者の減少が出展募集段階から予測されたことや、開催期間を東京、大阪ともに1日短縮したこともあって、来場者確保のために告知活動に力を入れた。結果的には東京会場はほぼ前年並みの出展規模となったが、大阪会場は出展者を確保できず1館での開催となった。また、1日あたりの来場者数では前年を上回ったものの、全体としては減少した。出展物も中・大型艇の出展が少なく、華やかさの点でやや寂しさを感じさせられたが、昨年から実施している『ヨットコーナー』は昨年より出展物も増え、一応の成功をみた。運輸省海上技術安全局船用工業課がボートショー史上初めて独自のブースを設けられ、その活動ぶりをPRされた。	

【2001年（平成13年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第40回東京国際ボートショー 2001年 2月 9日(金)～12日(月・休日) 東京国際展示場(東京ビッグサイト):東展示棟 (東1ホール～東3ホール)	第16回大阪国際ボートショー 2001年 3月 3日(金)～5日(日) インテックス大阪:6号館(Aゾーン)
	122,488 人 126 社 モーターボート 172 隻 ヨット 10 隻 PWC 22 隻 エンジン 87 台	50,409 人 53 社 モーターボート 71 隻 PWC 20 隻 エンジン 60 台
概 要	東京の総入場者数は前年比12.6%減となった。前回中止したプレスアワーを復活させた結果、プレス関係者来場が約100名増加し344名となった。出展各社からの提供商品のオークションを実施、その売上金220,200円を三宅島の義援金として東京都に寄付した。大阪も前回より6.9%減少した。原因としては会期中の天候が思わしくなかったことと、昨今の経済状況によるものと思われる。出展者から提供のあった、ディンギーヨットのオークションを実施し、その売上金162,000円を(社)日本水難救助会の『青い羽募金』に寄付した。	

【2002年（平成14年）】	
会 期	第41回東京国際ボートショー 2002年 2月8日(金)～11日(月・祝日)
開 催 場 所	東京国際展示場(東京ビッグサイト):東展示棟 (東1ホール～東3ホール)
入 場 者 数	116,912 人
出 展 会 社 数	142 社
出 展 物 数	モーターボート 131 隻 ヨット 11 隻 PWC 28 隻 エンジン 64 台
概 要	東京は大型クルーザーボートの展示が少なく、輸入より国産ボートの割合が増加し、小型ボートの展示とインフレタブルボートの展示艇種が増えた。西展示棟で同時開催された「ダイビングフェスティバル2002」とタイアップし、お互いの入場料金の割引を行い、来場者増に寄与した。大阪は、子供連れのファミリーと、ジェットボート、ウエイクボートを見入る若者の姿が、目立った。4号館で「アウトドアフェスティバル2002」が併催され、互いの来場者相乗効果を狙いそれぞれの入場チケットの半券提示で入場料金の割引を行い来場者増に寄与した。
【2003年（平成15年）】	
会 期	第42回東京国際ボートショー 2003年 2月8日(土)～11日(火・祝日)
開 催 場 所	東京国際展示場(東京ビッグサイト):東展示棟 (東1ホール～東3ホール)
入 場 者 数	123,372 人
出 展 会 社 数	157 社
出 展 物 数	モーターボート 127 隻 ヨット 11 隻 PWC 26 隻 エンジン 84 台
概 要	東京、大阪とも入場者は前回より数%増となった。東京は「ダイビングフェスティバル2003」、大阪は「アウトドアフェスティバル2003」とタイアップし、入場料金の割引を行い来場者増に寄与した。また両会場とも、マイク真木のトークショー、ミスボートショーのイベントやオークションが人気となった。オークションの売り上げ金は東京は大島町に、大阪は『美しい湖国をつくる会』に贈った。東京会場は輸入艇コーナーの新設に伴い輸入ボートの展示割合が高まった。
【2004年（平成16年）】	
会 期	第43回東京国際ボートショー 2004年 2月 5日(木)～8日(日)
開 催 場 所	幕張メッセ(日本コンベンションセンター):ホール 1～ホール3
入 場 者 数	41,823 人
出 展 会 社 数	149 社
出 展 物 数	モーターボート 137 隻 ヨット 7 隻 PWC 23 隻 エンジン 75 台
概 要	東京、大阪とも総入場者数が前年比15%ほど減少した。東京は同時開催の「国際釣り博2004」、大阪は「大阪アウトドアフェスティバル2004」と相乗効果を狙い入場料の割引を行った。東京は石原国土交通大臣のボートショー会場公式視察があった。大阪は初日NHK大阪でボートショー会場風景を生中継で12分紹介された。両会場ともイベントは大変な人気であった。出展各社提供品のオークションの売上金を「アテネオリンピックヨット選手強化合宿支援金」として(財)日本セーリング連盟に送った。

【2005年（平成17年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	第44回東京国際ボートショー 2005年 2月10日(木)～13日(日) 幕張メッセ(日本コンベンションセンター):ホール 1～ホール3 43,007 人 138 社 モーターボート 120 隻 ヨット 6 隻 PWC 17 隻 エンジン 96 台	第20回大阪国際ボートショー 2005年 3月 4日(金)～6日(日) インテックス大阪:2号館 13,778 人 51 社 モーターボート 50 隻 PWC 5 隻
	概要 東京の入場者は前年比102.8%となり増加したが、開催期間中の祝祭休日数が昨年の2日間から3日間になったことによるものと思われる。イベントコーナーではマリンレジャーの各分野で活躍する達人をそろえて来場者の何でも相談に答える「マリンコンシェルジュ」を新たに配置し、マリンファンに喜ばれた。大阪の入場者は前年比85.8%となったが、若者に人気のあるPWCの出展が大幅に少なくなったことが影響したと思われる。両会場のオークション売上金を「三宅島帰島支援金」として、東京都三宅島村に贈呈した。	
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	関西国際フローティングボートショー2005 2005年 5月20日(金)～22日(日) 新西宮ヨットハーバー 6,778 人 76 社(国土交通省、団体含む) モーターボート 72 隻(陸上展示、インフレーター等を含む) ヨット(セーリングクルーザー) 20 隻 ディンギー 6 隻 PWC 8 台 エンジン 30 台(船外機27、船内機3)	
	概要 関西圏でのボートショーも20回を数える長い歴史の中で、関係者からは本格的なフローティング形式のボートショーの開催が強く望まれ、阪神淡路大震災10周年にあたり、その記念事業として承認を受け、あわせて会場となる「新西宮ヨットハーバー」開港10周年記念として開催した。	

【2006年（平成18年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数 概 要	2006東京国際ボートショー（第45回） 2006年 2月 9日（木）～12日（日） 幕張メッセ（日本コンベンションセンター）：ホール 1～ホール3 37,048 人 182 社 モーターボート 162 隻 ヨット 10 隻 PWC 21 隻 エンジン 86 台	関西国際フローティングボートショー2006（第2回） 2006年 4月14日（金）～16日（日） 新西宮ヨットハーバー 10,771 人 73社 出展艇数 95 隻
	入場者数が、前年比86.1%であった。同時開催された「RVショー」との共同の交通広告、割引入場券等で連携した。インターネットカフェを常設し、マリンセミナー、ボート免許更新講習会、オークション等のイベントは定番となった。	日本舟艇工業会として2005年に初めて取り組んだフローティングボートショーは、今年度が第2回となり、出展社73社、出展艇数95隻、エンジン6台及び関連用品、機器・計器などが展示され全国初の規模で開催した。フローティングショーならではの多彩なイベントを行った。

【2007年（平成19年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数 概 要	ジャパンインターナショナルボートショー2007（第46回） 2007年 3月15日（木）～18日（日） パシフィコ横浜A～D全ホールとその周辺 46,125 人 221社 （屋外フローティングは除く） ボート 145 隻 ヨット 27 隻 PWC 21 隻 エンジン 87 台	神戸国際ボートショー2007（第3回） 2007年 4月 6日（金）～ 8日（日） 神戸国際展示場及び新西宮ヨットハーバー 13,391 人 95社 125 隻
	従来の幕張メッセにおける屋内展示によるボートショー（東京国際ボートショー）を改め、当工業会ボートショーとしては、初めてのフローティング展示と屋内展示とを併せもつボートショーを、ファミリー層の親子参加を基本軸に、マリンの雰囲気があふれる横浜みなとみらい地区で開催した。前面の水域を利用した各種デモンストレーションや中古艇の展示会場等もあり、広がりのあるボートショー（マリンショー）が実現した。	関西地区のボートショーとしては初めての取り組みとしてフローティング会場の新西宮ヨットハーバーに加え、より新規の一般層を呼び込むために新たに屋内展示会場として神戸市の神戸国際展示場を使用し、神戸国際ボートショーとして2会場で開催した。神戸市の開港120年イベントとして広報面での協力をもらったが、入場者数は13,391人にとどまった。新企画としてはPWCワールドを神戸会場の中に取り込んで、若者層の動員を図った。また、2会場を結んだシャトルのボートとバスを配備し、来場者の利便を図り、特にシャトルボートはボートショーの魅力の一つとして人気を博した。

【2008年（平成20年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	ジャパンインターナショナルボートショー2008イン横浜(第47回) 2008年 3月 6日(木)～9日(日) パシフィコ横浜A～D全ホールと隣接フローティング会場、日本丸メモリアルパーク、臨港パークとその周辺 47,103 人 207 社 ボート 157 隻 ヨット 20 隻 PWC 33 隻 エンジン 82 台	関西国際ボートショー2008(第4回) 2008年 3月21日(金)～23日(日) アジア太平洋トレードセンター及び新西宮ヨットハーバー 18,785 人 93 社 出展艇 109 隻
	横浜で2回目となる今回のボートショーは、前回のパシフィコ横浜の屋内ホール及び、隣接の海上を使った大型艇フローティング展示、中古艇フェアに加えて新たに日本丸メモリアルパークを使つてのプレジャーボートの体験乗船など総合マリンショーとして開催した。また、みとなみらい地区の海面では、マキシボート等のドリームボートの一般公開や海上保安庁のヘリを使った海難救助デモ、PWCの世界チャンピオンのフリースタイル演技などを行った。なお、来場者はこれからマリンレジャーに関心を持ってもらうべき一般層や親子でのファミリー層を基本軸に動員策を展開し、マリンの雰囲気があふれるステージイベントやミス日本「海の日」等のエスコートで、盛り沢山のメニューによる広がりのある楽しさを実現させた。	年度初めに、2会場で開催した神戸国際ボートショー2007は、神戸市の屋内ホールを採用したため、会場のアクセスと魅力造りが充分でなかったことを踏まえ、大阪の都心から地下鉄で20分エリア、余裕のある駐車場、海面の利用が可能な大阪南港ATCを屋内・屋外展示、会場イベントのできる会場として採用し、新西宮ヨットハーバーと2会場で開催した。その結果、天候にも恵まれ、昨年の140%の来場者を迎えることができた。

【2009年（平成21年）】		
会 期 開 催 場 所 入 場 者 数 出 展 会 社 数 出 展 物 数	ジャパンインターナショナルボートショー2009イン横浜(第48回) 2009年 3月12日(木)～15日(日) パシフィコ横浜A～D全ホールと隣接フローティング会場、臨港パークとその周辺 40,533 人 約210 社 ボート 135 隻 ヨット 34 隻 PWC 34 隻	(中止前の準備状況) 関西国際ボートショー2009(第5回) 2009年 3月27日(金)～29日(日) アジア太平洋トレードセンター 目標 20,000 人 (12月末現在) 32 社 (12月末現在)出展予定艇数 48 隻 中止
	横浜で3回目となる2009年のボートショーは、横浜開港150周年を迎え横浜市との連携を図りながら、パシフィコ横浜の屋内ホール及び、隣接の海上を使った大型艇のフローティング展示、中古艇フェアに加えて臨港公園前のマリンスポーツのデモンストラーションをより充実させて総合マリンショーとして開催した。なお、来場者はこれからマリンレジャーに関心を持ってもらうべき一般層や親子でのファミリー層をターゲットに動員策を展開しマリンの雰囲気があふれるステージイベントや安全セミナー、ミス日本「海の日」のエスコート等で盛り沢山のメニューによる広がりのある楽しさを実現させた。出展者には、この不況の中、予想以上に好評であった。	関西国際ボートショー2009は、大阪の都心から地下鉄で20分エリア、余裕のある駐車場、海面の利用が可能な大阪南港ATC1カ所を海上として開催準備を進めていたが、2008年9月以降の世界的ショックの影響を受け、例年出展していた小規模出展者のみならず、主要会員からの出展取り止めなどもあり、ボートショーの形態として来場者の期待に添えないと判断して12月末に中止とした。なお、出展が決まっていた出展者や後援先には中止の説明にまわり、理解を頂戴した。

会期 開催場所 入場者数 出展会社数 出展物数 概要	【2010年（平成22年）】 ジャパンインターナショナルボートショー2010(第49回) 2010年 3月 4日(木)～ 7日(日) パシフィコ横浜B～D前ホールと隣接フローティング会場,臨港パークとその周辺 37, 880 人 170 社 ボート 105 隻 ヨット 20 隻 PWC 25 隻
	横浜で4回目となる2010年のボートショーは、横浜市との連携を図りながら、パシフィコ横浜の屋内ホールにおいてのプレジャーボート、ヨットの展示及び、隣接の海上を使った大型艇のフローティング展示、中古艇フェアに加えて臨海公園前のマリンスポーツのデモンストレーションを実施した。開催4日間のうち3日間が、生憎の悪天候となり、入場者数は昨年を2, 653名下回る37, 880名にとどまったが、屋内展示場はマリンレジャー感心層にアピールできるイベントとして実施した「アースマラソン」に使用したヨットの展示等による集客効果で、賑わいをみせた。

7. 日本舟艇工業会の歴史

年次	月	日本舟艇工業会の歩み	社 会 ・ 業 界
1969年 (昭和44年)	4	ボート産業対策に関する請願 (日本モーターボート協会・舟艇協会・日本舟艇振興会)	・東名高速道路全線開通 ・アポロ11号月面着陸 ・いざなぎ景気
	5	当工業会設立の準備始まる	
	10	日本舟艇工業会設立のための説明会 (東京、大阪、名古屋、広島)	
1970年 (昭和45年)	5	日本舟艇工業会創立総会 (運輸大臣の認可団体として設立)	・大阪万博開催 ・よど号ハイジャック事件
	9	大蔵大臣あて 「モーターボートおよびヨットの物品税適正化に関する陳情書」の提出 創立時会員総数 65社	
1971年 (昭和46年)	1	欧米へ民間調査団体派遣 (自家用小型船に関し欧米における法規および安全教育の調査)	・環境庁発足
	5	第1回通常総会	*「小型船舶の堪航性の確保に関する対策について」答申(6月)
	10	運輸大臣あて 「海洋レクリエーションとしてのボータイング振興についての陳情書」提出	*船舶安全法改正準備室設置(10月)
	10	第1回提言 「小型船舶の安全基準に関し」	
	10	「海外調査団」の派遣 3月末会員数:正会員70社、賛助会員18社 第10回ボートショー開催	
1972年 (昭和47年)	5	第2回通常総会	・札幌オリンピック開催
	5	運輸大臣あて 「海洋レクリエーションとしてのボータイング振興についての陳情書」の付属書 「レクリエーションボートの法制化について」の提言	
	7	大蔵大臣あて 「モーターボート、ヨット及び船外機関などの物品税ならびにモーターボートに使用されるガソリン税の使途についての要望」を提出	
	8	第2回提言 「船用機関の整備修繕」 「船外機型式試験要領」 3月末会員数:正会員80社、賛助会員21社 第11回ボートショー開催	
1973年 (昭和48年)	5	第3回通常総会	・円変動相場制へ移行 ・第1次石油危機(オイルショック)
	10	第3回提言 「船舶安全法に関する新たな技術基準の制定に際しての問題点」	*「ボート・ヨットの物品税の改正」成立(4月) *「港湾法の一部改正」成立(7月) *「船舶安全法の一部改正」の公布(9月) *「船舶安全法に基づく事業場の認定に関する規則及び船舶等型式承認規則」の公布(12月)
	11	第4回提言 「検査の実施に関する問題点」 3月末会員数:正会員98社、賛助会員25社 第12回ボートショー開催	
1974年 (昭和49年)	3	第5回提言 「小型船舶の安全基準に関する問題点」	・GNP初マイナス成長
	4	第6回提言 「小型船舶の安全基準に関する問題点」	*「小型船舶検査機構」設立(1月) *「船舶職員法の一部改正」公布(2月) *「船舶安全法の一部を改正する法律の一部の施行期日を定める政令」の公布(7月) *「船舶安全法第32条(施設強制の規定の不適用)漁船の範囲を定める政令」の公布(7月) *「船舶安全法の一部を改正する法律附則第2条1項に規定する経過措置を適用する期限を定める政令」の公布(7月) *「小型船舶安全規則」公布(8月)
	5	第4回通常総会	
	5	第7回提言 「小型船舶用船灯に関する要望」	
	5	第8回提言 「小型船舶用の技術基準に関する意見」	
	6	第9回提言 「ヨットの定義について」	
	7	第10回提言 「小型船舶の臨時変更願い。沿海船の速度の条件について」	
	10	第11回提言 「船舶等の型式承認のための性能基準について」 3月末会員数:正会員112社、賛助会員25社 第13回東京ボートショー中止	

年次	月	日本舟艇工業会の歩み	社 会 ・ 業 界
1975年 (昭和50年)	5 6 6 8	第5回通常総会 検査測度課長あて 「船外機の型式承認に関する要望」 第12回提言 「船外機の型式承認における類型機種の取 り扱いについて」 小型船舶検査機構あて 「トランサムプラグ対策について」 3月末会員数:正会94社、賛助会員 18社 第14回東京国際ポートショー開催	・沖縄海洋博開催 * 船舶局 「ガソリン無鉛化実施に伴う船用機関対策に ついて」通達 (1月) *「船舶職員法施行規則等の一部を改正する 省令」(5月) *「小型船舶操縦士試験機関に関する省令の 一部改正する省令」公布(5月)
1976年 (昭和51年)	5 5 9	第6回通常総会 船舶局長あて「海技免許におけるレクリエーショ ンポートに関する要望」(52年3月通達及び52年 7月告示で改正措置が行われた) 三浦市長あて「貴市におけるヨット、モーターボ ート税徴税についての陳情」 3月末会員数:正会員94社、賛助会員 18社 第15回東京国際ポートショー開催	・ロッキード事件 *「船舶安全法施行規則等一部を改正する省令」 (船舶安全法関係手数料)(4月) *「限定沿海小型船に乗り組む船舶職員の資格等 について」通達(船舶局長)(11月) *「長さ5m未満の船舶の航行区域について」通達 (船舶局長) 達 (検査機構理事長)(11月)
1977年 (昭和52年)	5 9	第7回通常総会 船舶局長あて 「船外機輸出検査に関する要望書」 (53年8月通達により改正措置が行われた) 3月末会員数:正会員69社、賛助会員 7社 第16回東京国際ポートショー開催	・日航機ハイジャック事件 *「強化プラスチック船(FRP船)の特殊基準」通達 (船舶局長)(3月) *「沿岸小型船の航行区域について」通達 船員局長(3月) *「4級免許所有者が上級資格を取得する際の軽減 措置について」運輸大臣告示(7月) *「1972年の国際海上衝突予防法規則」実施(7月) *「船舶安全法施行規則一部改正」(臨時検査の範 囲を定めた)(8月) *「帆船の特殊基準」を定めた(船舶局)(9月)
1978年 (昭和53年)	5 5 5 10	第8回通常総会 船舶局長あて 「ヨットにおける積量測度に関する要望」 (54年2月通達により措置が行われた) 船員局長あて 「小型船舶操縦士免許に関する要望」 (51年5月要望したが未解決のため再度要望) 「小型船舶操縦士免許制度検討会」 3月末会員数:正会員63社、賛助会員 7社 第17回東京国際ポートショー開催	・円高ショック ・東京湾岸道路開通 ・日中平和友好条約に調印 *「関税定率法及び完全暫定措置法の一部を改正 する法律」(3月) *「漁船特殊規則及び小型漁船安全規則の一部 を改正する省令」公布 (小型漁船の検査の適用)(6月) *「船舶安全法第32条の漁船の範囲を定める政令 の一部を改正する政令」公布(6月) *「船舶安全法施行規則の一部を改正する省令」 公布(12m未満のエンジン付ヨットの検査の適 用)(7月) *「船舶等型式承認規則によって承認された型式 の船外機の例外許可について」通達(船舶局長) (8月) *「船舶安全法関係手数料の改正」(11月)
1979年 (昭和54年)	5 5 9 12 12	第9回通常総会 船員局船舶職員課長あて 「小型船舶操縦士免許を必要とするヨットに乗り組 む者に係る免許取得に関する検討報告」 検査機構検査検定課長あて 「船検に関する要望」 船舶局検査測度課長あて 「小型船舶の検査に関する要望」 船舶局造船課長あて 「船舶の輸出検査に関する要望」 3月末会員数:正会員58社、賛助会員10社 第18回東京国際ポートショー開催	・第2次オイルショック ・東京サミット開催 *「船の長さ20m未満の帆船の積量測度について」 通達(船舶局長)(2月) (帆船の積量測度の計算式の取扱い) *「輸出検査品目令の改正」政令公布(4月) *東京ラウンド関税率の改正(6月) *「船舶等の輸出検査の基準等を定める省令の 一部を改正する省令」公布(船外機・ディーゼル 機関)(8月) *「船舶安全法施行規則の一部を改正する省令」 公布(湖沼等のみを航行する一定の出力以下 の船舶を検査の適用から除外した)(10月) *「船外機の出力の表示について」通達 (船舶局長)

年次	月	日本舟艇工業会の歩み	社 会 ・ 業 界
1980年 (昭和55年)	5	第10回通常総会	・省エネ実施
	5	創立10周年記念式典、記念パーティー、記念誌「航跡」発刊	*「船舶安全法施行規則第1条第4項」の告示(1月)
	5	運輸省あて 「船外機の製造事業場認定の促進について」提出	*「船舶のトン数の速度に関する法律」公布(5月)
	5	運輸省あて 「輸出検査制度に関する意見」提出	
	6	日本小型船舶検査機構と 「臨時航行検査制度改編要素案」懇談	
	10	自民党税制調査会会長ほかあて 「物品税に関する緊急要望書」	
	10	ICOMIAに賛助会員として加盟	
		3月末会員数:正会員53社、賛助会員12社 第19回東京国際ポートショー開催	
1981年 (昭和56年)	1	運輸大臣あて 「レクリエーションボートに関する単独法の制定についての陳情書」提出	・神戸ポートピア'81
	1	RB法に関する陳情の記者発表	*「船舶安全法施行規則等の一部を改正する省令」(運輸省令第6号)(4月)
	6	RB法関連で5団体が船員局、船舶局に具体的問題について説明	*通産大臣並びに公正取引委員会委員長からの通達(56企第1622号、公取下第605号) 「下請取引の適正化について」(10月)
		3月末会員数:正会員47社、賛助会員10社 第20回東京国際ポートショー開催	*公正取引委員会認可 「ガラス繊維製品の不況カルテル」
1982年 (昭和57年)	1	第1回神戸国際ポートショー開催を神戸・大阪にて発表	・日航機羽田沖墜落 ・上越新幹線開通
	5	第12回通常総会 会費及び入会金納付規則の一部改定	*「船舶のトン数の速度に関する法律の施行に伴う船舶法施行細則等の一部改正」(3月)
	5	ICOMIAの正式会員に昇格	*「船外機の製造事業場」の認可(4月)
	10	「昭和58年度税制改正に関し物品税増税反対の要望書」提出	*「船員法及び船舶職員法関係省令の改正」(5月)
		3月末会員数:正会員43社、賛助会員18社 第21回東京国際ポートショー・第1回神戸国際ポートショー開催	*「漁船法施行規則第1条第7項の端数計算の方法」(7月)
1983年 (昭和58年)	5	第13回通常総会	・テレフォンカード登場
	6	海洋レクリエーション将来展望研究会	*「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の施行期日を定める政令」(2月)
	9	米国舟艇工業視察団派遣	*「船舶職員法施行令」(2月)
		3月末会員数:正会員46社、賛助会員21社 第22回東京国際ポートショー・第2回神戸国際ポートショー開催	*「船員法及び船舶職員法の一部を改正する法律の施行に伴う経過措置を定める政令」(2月)
			*「日本小型船舶検査機構検査事務規程細則の一部を変更する達(換気の要件)」(4月)
			*「船舶安全法に基づき船舶設備規定等の一部を改正する省令」(5月)
			*「国際海上衝突予防規則の改正」(6月)
			「強化プラスチック船(FRP)の特殊基準の一部改正」(8月)
1984年 (昭和59年)	2	臨時総会	・グリコ・森永事件
	5	第14回通常総会	*「船舶に対する輸出検査の実施について」新基本通達(3月)
	7	大蔵省、国税庁あて 「昭和60年度税制改正(消費税関係)に関する要望書」提出	*「物品税法改正」(4月)
	9	自民党税制調査会あて 「昭和60年度税制改正に関し物品税増税反対の要望書」提出	*「漁船法施行規則第1条8項の端数計算の方法の一部改正について」
	10	日本小型船舶検査機構あて 「小型船舶の復元性基準等における不沈静標準の設定に関する要望書」提出	*「物品税関係法令の一部改正に伴う舟艇関係物品税の取り扱いについて(新規課税物品等関係について)」(6月)
	12	大阪ポートショー開催の検討	*「パーソナル無線解禁」(12月)
		3月末会員数:正会員51社、賛助会員27社 第23回東京国際ポートショー・第3回神戸国際ポートショー開催	

年次	月	日本舟艇工業会の歩み	社 会 ・ 業 界
1985年 (昭和60年)	5 7 10 10	第15回通常総会 第1回海の祭典（隅田川） 「わが国舟艇産業の現状とその将来」の発刊 自民党税制・政務調査会、政府税制調査会あて 「物品税増税反対の要望書」提出 3月末会員数：正会員54社、賛助会員28社 第24回東京国際ポートショー・第4回神戸国際ポートショー開催	・つくば万博 ・日航機墜落 *「物品税施行規則の一部を改正する省令」 (3月) *運輸省海上技術安全局 「使用済みのFRP船の解体・処理体制の確立」 へ向けて動き始める(7月)
1986年 (昭和61年)	1 5 5 12	欧州国際ポートショー視察団派遣 第16回通常総会 「ボート・ヨット生産統計とその考察」発刊 「マリーナ整備促進についての要望書」提出 3月末会員数：正会員58社、賛助会員28社 第25回東京国際ポートショー・第1回大阪国際ポートショー開催	・円高により不況深刻化 *運輸省「海上衝突予防法第33条の規定に基づき 船舶に備える音響信号設備について」通達 *「マリーナ議員連盟設立総会」(12月) *「民間事業者の能力の活用による特定施設 の整備の促進に関する臨時措置法(民活)」
1987年 (昭和62年)	1 2 5 10 12 12	運輸省あて 「船外機の例外許可申請に関する要望書」 大蔵省宛 「税制改正に伴う物品税の取扱いに関するお願い」 第17回通常総会 自民党税制調査会、大蔵省、自治省、運輸省あて 「マリーナ等の整備の促進のための税制上の措置 について」要望書提出 運輸省は供養工業課と懇談 「プレジャーボートに関する法制度面について」 「山下公園前ハーバー再開発に関する提言」 3月末会員数：正会員60社、賛助会員40社 第26回東京国際ポートショー・第2回大阪国際ポートショー開催	・国鉄民営化、JRへ ・為替レート1ドル130円台に突入 ・JCI民間法人化 *運輸省「船舶安全法施行規則等の一部を改正 する省令(船舶検査、船舶トン数測定等の手数料 の改訂)」(3月) *運輸省「船舶職員法施行規則の一部改正に ついて」(4月) *運輸省「総合保養地域整備法(リゾート法)」(6月) *日本小型船舶検査機構「小型船舶垂安全規則 及び小型船舶安全規則」の一部改正 *農林水産省「漁業利用調整事業実施要領」 「漁業利用調整事業実施要領」(8月) *「フィッシャリーナ(漁港利用調整)事業」創設
1988年 (昭和63年)	1 3 4 5 8	舟艇関連事業講演会の開催 運輸省海上技術安全局船用工業課と懇談 「プレジャーボートに関する法制度面について」 東京国税局あて 「艇体全長の測定法変更に伴う輸入艇の税率適用 経過措置」 第18回通常総会 自民党税制調査会あて 「税制に関する意見提出」 3月末会員数：正会員62社、賛助会員55社 第27回東京国際ポートショー・第3回大阪国際ポートショー開催	・青函トンネル、瀬戸大橋開通 *運輸省運輸政策局「海洋性レクリエーションに関 する施策について」(マリンレジャー白書)(1月) *運輸省海上技術安全局「トリニフェル錫化合物の 環境への放出抑制について」(7月) *運輸省「Marine '99 計画」(7月) *運輸省「昭和64年度海洋性レクリエーションの振 興関連予算・財投・税制改正要求」 *「全国マリーナ等整備方針」(9月)
1989年 (平成元年)	1 3 5 8 10 10 12	運輸省と「プレジャーボートに関する法制度面に 関する要望」に関する懇談 公正取引委員会あて 「消費税についての表示方法の決定に係る共同 行為(外税表示)」の実施届出 第19回通常総会 1000km太平洋クルーザーラリー検討小委員会 発足 欧州国際ポートショー視察 自民党政務・税制調査会の全国組織委員会あて 「マリーナ整備及び港湾・海洋開発に関する要望書」 提出 臨時総会 3月末会員数：正会員61社、賛助会員72社 第28回東京国際ポートショー・第4回大阪国際ポートショー開催	・消費税 3%実施 ・中国天安門事件 ・米ソ冷戦終結宣言 *運輸省 「消費税の円滑かつ適正な添加度について」 (1月) *日本小型船舶検査機構 「小型船舶に搭載する主機の適正出力」の一部 変更(5月) *日本小型船舶検査機構 「日本小型船舶検査機構検査事務規程細則の 一部改正等について」

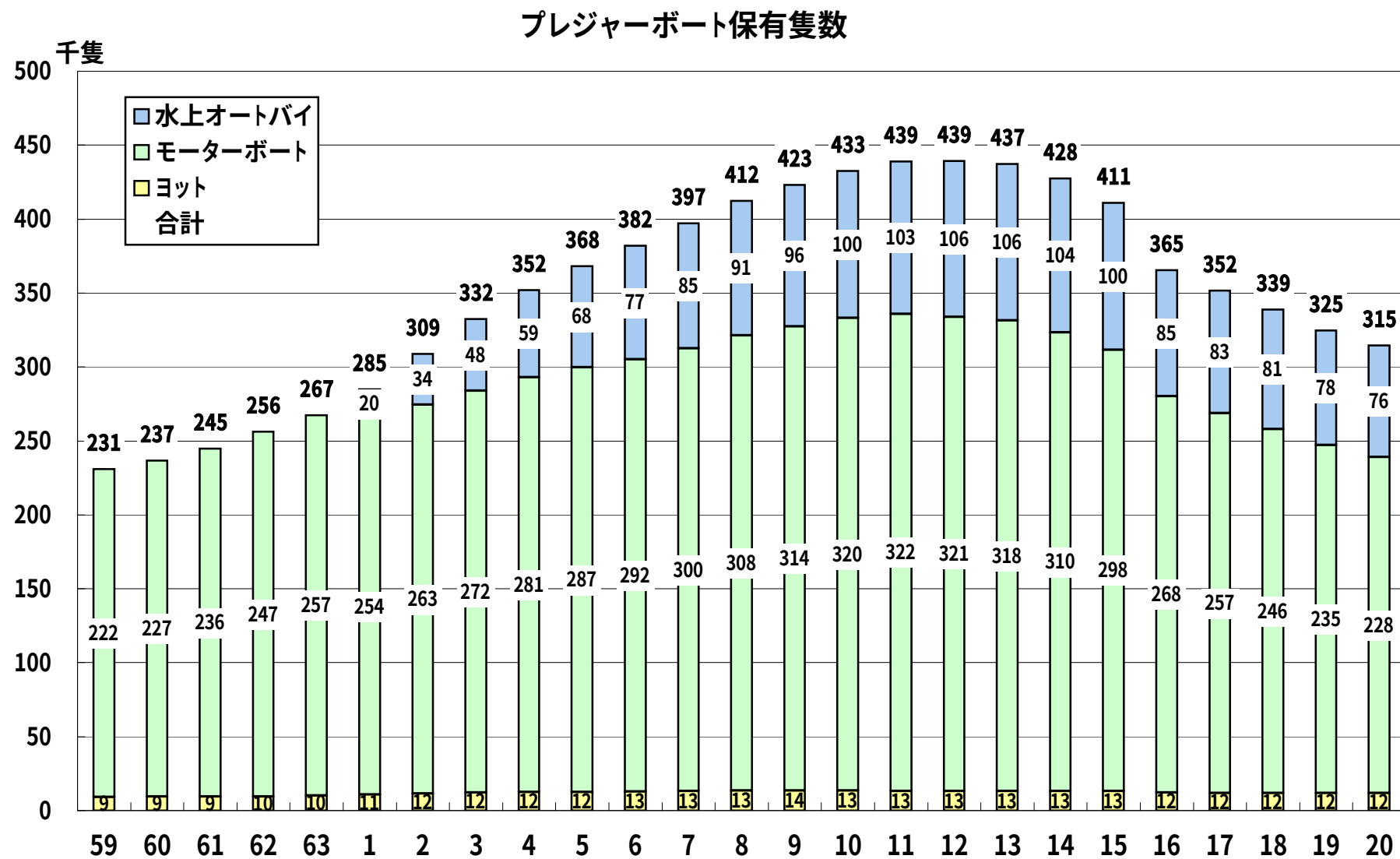
年次	月	日本舟艇工業会の歩み	社 会 ・ 業 界
1990年 (平成2年)	2 5 5 7 7 7 10 11 11 12	臨時総会(太平洋クルーザーラリー関連) 第20回通常総会・創立20周年記念式典 ICOMIA年次総会に参加 創立20周年記念誌-航跡-完成 「1000km太平洋クルーザーラリー」開催 TOP50(Tokyo Port 50)-第5回海の祭典 (晴海埠頭前面海域)に参加 「GMDSSの導入案に関する要望」 「わが国のプレジャーボートの健全な普及、 舟艇関係産業の発展に資するために、公共 及び民間のマリーナ整備の促進が図られま すよう施策の充実方」の陳情 ICOMIA合同会議(ハンブルグ)に参加 「FRP廃船処理についての海外状況調査」の 実施 3月末会員数:正会員61社、賛助会員95社 第29回東京国際ポートショー・第5回大阪国際ポートショー開催	・天皇即位 ・東西両ドイツの統一 *「船舶検査・手数料」の改定 (4月) *「新計量法」公布 (5月) *「GMDSS」小型船舶の一部に適用 (5月)
1991年 (平成3年)	1 5 5 5 6 7 9 10 10 11	「使用済みFRP船処理特別小委員会」を設置 第21回通常総会 ICOMIA年次総会(デン・ハーグ)に参加 「IFBSO」に正式加盟 マリーナ等舟艇保管係留施設の整備促進方 についての要望 '91「海の旬間」山下公園マリンフェスティバル 主催 「'91米国ポートショー」視察 「IMEC会議」浜松で開催 船舶検査・検定手数料改定施行時における 猶予期間等適切な措置についての要望 ICOMIA合同会議(ハンブルグ)に参加 3月末会員数:正会員66社、賛助会員120社 第30回東京国際ポートショー・第6回大阪国際ポートショー開催	・リサイクル法施行 ・東京都新庁舎落成 *「船舶積量測度方法」の改正 (11月)
1992年 (平成4年)	1 5 5 6 7 11	「舟艇関連事業講演会・懇親会」(東京他) 第22回通常総会 ICOMIA/IFBSO年次総会(サンフランシスコ)に 参加 マリーナ等整備促進、漁業者との共存施策、 FRP廃船処理システムの整備等の施策につい ての要望 '92「海の旬間」山下公園マリンフェスティバル 主催 ICOMIA合同会議(ストックホルム)に参加 3月末会員数:正会員65社、賛助会員131社 第31回東京国際ポートショー・第7回大阪国際ポートショー開催	・バブル崩壊 ・アメリカズカップに日本初挑戦 *「総トン数20トン以上の大型プレジャーボート に関する船舶職員法第20条に係わる事務の 取り扱いについて」 通達 (5月) *「新計量法」 公布 (5月)
1993年 (平成5年)	1 5 5 8 9 10 10 10 11 11	「舟艇関連事業講演会・懇親会」(東京他) 第23回通常総会 ICOMIA/IFBSO年次総会(ストックホルム)に参加 「ヨットの自主点検マニュアル」 刊行 「ABYC(米国ボートヨット協議会)小型船舶用 基準集約」 完了 「全国組織合同会議・講演会」東京で開催 '93欧州国際ポートショー視察 税制改正要望書 「プレジャーボートに関す る法制度面の要望書」 ICOMIA合同会議(アムステルダム)に参加 「マリーナ・ボート・ヨットの汚水処理に関する 現状調査報告書」 作成 3月末会員数:正会員65社、賛助会員131社 第32回東京国際ポートショー・第8回大阪国際ポートショー開催	・皇太子ご成婚 ・EU発足 *「船舶安全法の一部改正」 公布 (5月)
1994年 (平成6年)	1 1 2 2 3 5 5 7 10 11	「マリン事業講演会」 開催 小型船舶検査統計の取り方及び統計表の追加 項目に関するご提案について 「全国組織業務連絡会議」 開催 船舶検査関係手数料の据置きに関する要望 船外機の輸出検査「例外許可」に関する要望 第24回通常総会 ICOMIA/IFBSO年次総会(ロンドン)に参加 舟艇及び船用機関整備制度に関する要望 「平成7年度におけるマリーナ等の整備促進 について」 要望書 ICOMIA合同会議(アムステルダム)に参加 3月末会員数:正会員62社、賛助会員114社 第33回東京国際ポートショー・第9回大阪国際ポートショー開催	・松本サリン事件 ・自、社、さががけの村山内閣誕生 *船舶検査・手数料の改定 (4月) *「船舶安全法の一部改正」の施行 (小型船舶の定義を12m未満から総トン数 20トン未満へ) (5月) *「漁港における漁船以外の船舶の利用に ついて」 (9月) *船外機の輸出検査について一部改正 (12月)

年次	月	日本舟艇工業会の歩み	社 会 ・ 業 界
1995年 (平成7年)	1 5 5 6 9 10 11 11	「マリン事業講演会」開催 第25回通常総会 ICOMIA/IFBSO年次総会を東京で開催 「マリナー、プレジャーボートスポット、フィッ シャリーナ等の整備促進」陳情 平成8年度税制改正に関する要望 「海洋性レクリエーションの普及・振興に関する 提言」 ICOMIA合同会議(アムステルダム)に参加 '95欧州国際ボートショー視察 3月末会員数:正会員62社、賛助会員118社 第34回東京国際ボートショー・第10回大阪国際ボートショー開催	・阪神淡路大震災 ・「海の日」制定 ・PL法施行 *「船舶の放置防止に関する条例」制定 (横浜市) (6月) *「地方における健全な舟艇利用振興対策 の推進について」3局長通達 (6月)
1996年 (平成8年)	1 4 5 5 10 11 12	マリンリポート初号の刊行(年6回) 初のフローティングヨットショー(新西宮ヨットハー バー) 第26回通常総会 ICOMIA/IFBSO年次総会(カンヌ)に参加 ICOMIA合同会議(アムステルダム)に参加 ボートトレーラーの規制緩和に関する要望 「舟艇に係わる船舶検査関係手数料に関する 要望について」 3月末会員数:正会員54社、賛助会員120社 第35回東京国際ボートショー・第11回大阪国際ボートショー開催	・O-157 ・小選挙区制 *「ヨーロッパボート指令、RCD94/25EC」公布 (6月) *EPA「マリンエンジン排ガス規制」を連邦法 として制定 (12月)
1997年 (平成9年)	1 4 4 3 4 6 7 7 11	「マリン事業講演会」開催 「創立30周年記念行事小委員会」発足 「小型船舶に関する技術基準・検査基準等の 緩和及び見直し」要望書 第27回通常総会 ICOMIA/IFBSO年次総会(ヘルシンキ)に参加 「小型船舶に関する消費者製品相談室(通称 プレジャーボート製品相談室)」設立 「使用済みFRP船(廃船)処分に関するアン ケート調査」を実施 ICOMIA合同会議(アムステルダム)に参加 3月末会員数:正会員50社、賛助会員112社 第36回東京国際ボートショー・第12回大阪国際ボートショー開催	・消費税5%に引上げ ・香港返還 *船舶検査手数料の改定 (3月) *予備検査手数料の改定 (3月) *「輸出検査法」廃止 (4月) *漁港高度利用活性化対策事業 (4月) *全国プレジャーボート係留保管の実態調査 (運輸・建設・水産の3省庁) (10月) *「漁港における漁船以外の船舶の利用につ いて」の一部改正 (10月)
1998年 (平成10年)	1 4 4 4 4 5 5 5 7 11	「マリン事業講演会」開催 「小型船舶に関する技術基準・検査基準等の 緩和及び見直し」要望書(継続) 自動拡散型消火器の技術基準の緩和 臨時航行の許可条件の緩和 「保管環境対策推進本部」設置 第28回通常総会 ICOMIA/IFBSO年次総会(ゼント)に参加 中古艇事業推進協議会、設立 「マリンエンジン排ガスの国内自主規制及び PWC騒音自主規制」を公表 ICOMIA合同会議(アムステルダム)に参加 3月末会員数:正会員48社、賛助会員114社 第37回東京国際ボートショー・第13回大阪国際ボートショー開催	・明石海峡大橋開通 ・サッカーW杯日本初出場 *計画的な不法係留船対策の促進について (2月) *「プレジャーボート係留・保管対策の促進に 関する提言」(運輸・建設・水産の3省庁) (3月) *「ヨーロッパボート指令 RCD 94/25EC」発効 (6月) *ボートトレーラーの保管場所に関する特例 措置 (9月)
1999年 (平成11年)	1 4 5 5 7 10 11	「マリン事業講演会」開催 技術基準等のISOへの整合化(PWC特殊基準 の改訂) 第29回通常総会 ICOMIA/IFBSO年次総会(チューリッヒ)に 参加 「HIN(船体識別番号)制度」の導入 水上オートバイ用救命胴衣に関する規則緩和 ICOMIA合同会議(アムステルダム)に参加 3月末会員数:正会員40社、賛助会員102社 第38回東京国際ボートショー・第14回大阪国際ボートショー開催	・臨界事故(東海村) ・ユーロ始動 ・世界人口60億人突破 *プレジャーボート係留・保管の総合的な推進 方策に関する調査報告書 (3月) *「5級ボート免許」新設 (5月) *「河川敷占用許可準則」改正 (8月) *「新計量法」へ移行

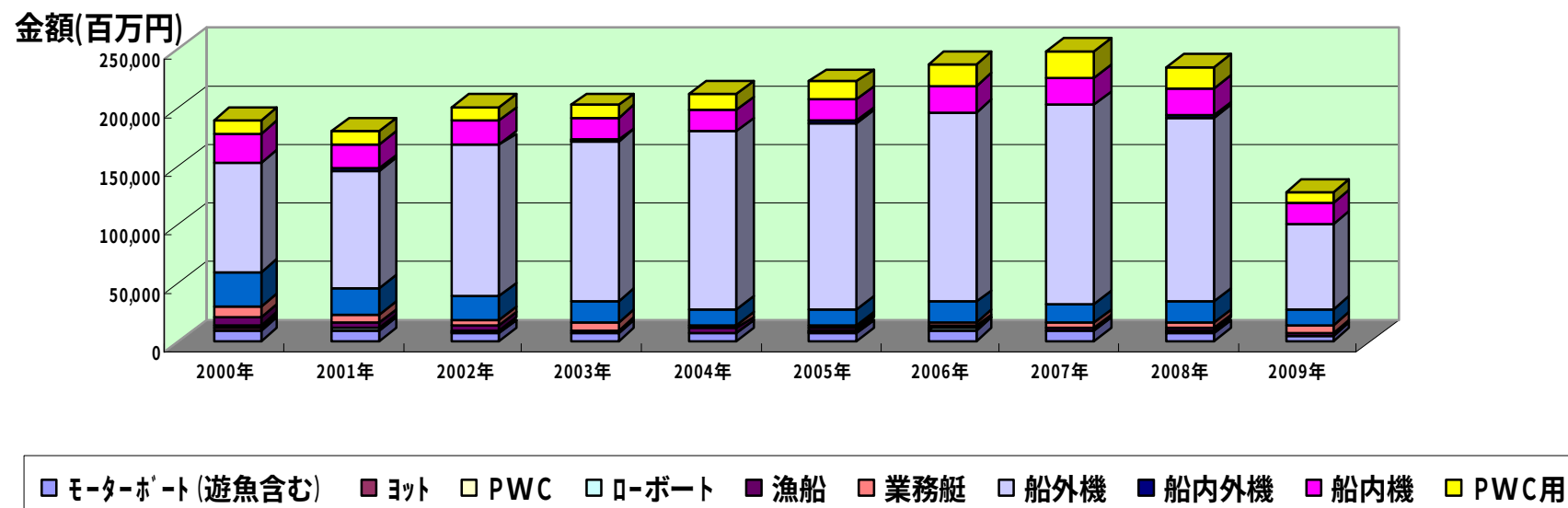
8. 年表 総合表(1960年～2010年)

		1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010									
年号	昭和初期～	昭和 35年	36年	37年	38年	39年	40年	41年	42年	43年	44年	45年	46年	47年	48年	49年	50年	51年	52年	53年	54年	55年	56年	57年	58年	59年	60年	61年	62年	63年	元年 平成	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年									
トレンド区分		第Ⅰ期 揺 藍 期								第Ⅱ期 拡大成長期								第Ⅲ期 低迷期								第Ⅳ期 多様化・個性化期								第Ⅴ期 大型拡大期								第Ⅵ期 混 迷 期								第Ⅶ期 環境の時代											
時代の特徴		マリンレクリエーション胎動の時代 ・高額所得者、アマチュアスポーツ層の限られた愛好者のレクリエーション ・太陽族、ロカビリー								ボート、ヨットを中心としたマリンレクリエーションの高度成長の時代 ・ボート、ヨットの底辺の拡大とモーターボートの大型化 ・ボーリング、ゴルフ								ボート・ヨットレジャーの低迷と新しいマリンレジャー胎動の時代 ・手軽にできる新しいマリンレジャーの胎動が始まる。(ディンギー、サーフィン、ウィンドサーフィン。								マリンレクリエーションの多様化と個性化の時代 ・安定成長期に入りニューマリンスポーツの成長 ・陸海空で新たなスポーツ(パラグライダー、ボードセーリング)								バブル経済によるボートの大型化と多様化によるマリンレクリエーション拡大の時代 ・輸入艇を含むモーターボートの大型化が顕著な、また水上オートバイ等による底辺層の拡大。								バブル経済の崩壊による低迷の中で小型ボートによる一般市民層の拡大の芽生えの時代 ・小型船舶操縦士免許の新規取得者は年間10万人近く増加し、潜在需要層は拡大								環境問題への対応の時代 ・マリンガソリンエンジン排気ガス自主規制 ・PWC騒音自主規制 ・FRP船リサイクル ・簡易保管場所の拡大 ・地方自治体でプレジャーボート条例制定											
関 連 政 策										●海洋レクリエーション構想(運輸省)																●海洋レクリエーション委員会設置(運輸省) ●コースタルリゾート調査開始 ●漁業利用c表型治業(フィッシャリーナ整備事業)始まる ●河川利用推進事業始まる ●総合保養地域整備法成立(リゾート法)								●Marine'99計画 ・全国マリーナ等整備方針 ・ハローマイボート構想 ・PBS事業開始 ●マリノバージョン漁店交流計画開始								●ポートパーク事業創設 ●漁港高度利用活性化事業創設 ●「漁港における漁船以外の船舶の利用について」水産庁長官通達								●漁港法、港湾法改正 ●FRP船リサイクル事業3000隻処理(2005～2009) ●海洋基本法											
関 連 団 体 等		●ヨット協会設立(S7) ●日本舟艇振興会								●(社)日本舟艇工業会								●(社)日本マリーナ協会〔現(社)日本マリーナビーチ協会〕 ●日本小型船舶検査機構																●(財)日本海洋レジャー安全・振興奉助会 ●MJC ●(社)フィッシャリーナ協会 ●中古艇事業推進協議会								●日本マリンインボーター協議会 ●NPO日本中古艇協会																			
プレジャーボートの動向		●国内メーカーによるFRPボートの量産化が始まる カタマラン、トリマラン船型 国産のディーブV船型の登場 滑走艇に定着 14～18HMB ●進駐軍によるヨット活動(横浜、神戸、長崎) ●ベルリンオリンピック参加								●FRP和船登場 モーターボートの大型化 フライングブリッジ艇の登場								コストパフォーマンス艇が登場 ラウンドボトムタイプの船艇形状 この頃小型のセルフベイヤ―艇の普及が始まり水上保管が可能に ●ディンギーヨットの年間生産数5,947隻でピークを迎える 輸入の水上オートバイ増え始める ●ボードセイリング協会会員ピークを迎える								プレジャーボートの大型化が顕著、輸入艇も大型化し増加 ウォークアラウンドタイプの小型釣りボートが、好評。現在の釣りボートの標準モデルとして定着。 漁船舶型が釣りレジャー船として定着 ●水上オートバイの国内生産が始まり増加が顕著 ●サーフィン連盟登録者ピークを迎える								●低額なマリンクラブ等が登場 ●150万円クラスの小型ボートが登場このクラスの数が増加 輸入小型アルミボート(バスボート)が急増								●免許不要ミニボート誕生 4ストローク船外機時代 PWC大型 レンタルボート キャビンクルーザーが人気 ユーザー高齢化																			
マリーナ動向		この時点ではマリーナ数は6か所程度 ●葉山マリーナ開設 ●ポート販売と連携したマリーナ								●民間マリーナの開設が盛ん ●クラブハウスを持ち、飲食、スクール、レンタル等の機能を持ったマリーナ ●マリーナ231箇所								マリーナ開設低迷期								マリーナ数 公共 40 民間 338 計 378 大型マリーナの供用始まる								●海の駅 第1号ゆたかうみのえき ●NPO海の駅ネットワーク																											
免許検査等関連法令及び制度										●小型船舶検査の実施(船舶安全法の一部改正) ●小型船舶操縦士免許の創設(船舶職員法の一部改正) ●根拠12海里法成立 ●船舶のトン数の測定に関する法律公布 ●海技免状の更新制度の導入								●消費税導入(3%) 物品税廃止 ●輸入モーターボートの関税無税に								●消費税5%に ●トレーラー車庫法改正 ●免許、検査規制緩和 新1級、2級、特種24mまで小安則検査 免許不要艇(ミニボート)																																			
マリン関連動向		●第1回東京国際ポートショー開催 ●堀江謙一小型ヨットで太平洋横断								●第12回BS 11万人 111社 ●第13回BS 5～6万人 75社 ●第13回ポートショー中止 ●第1回神戸国際ポートショー ●第1回大阪国際ポートショー ●海の祭典開始 ●第1回ポート天国								●BAN関東地区においてサービス開始 ●日本艇アメリカスカップに初挑戦 ●ポイントブレッド世界一周レースに日本艇優勝 ●36回ポートショービッグサイト開催								●BAN関西地区においてサービス開始 ●アメリカスカップに2回目の挑戦 ●46回ポートショー横浜港みらい地区フローティング展示開始																																			
社会・経済情勢		●東京オリンピック ●海外旅行自由化								●小笠原諸島正式復帰 ●日本万国博覧会開催 ●沖縄返還 ●第1次オイルショック ●円急騰264円に ●札幌冬季オリンピック ●ニクソンショック ●スミニアン合意(1ドル308円)								●神戸ポートピア博覧会開催 ●昭と天皇逝去								●バブル経済の崩壊始まる ●「海の日」祝日に ●住車問題噴出 ●小泉改革 ●民主党政権誕生																																			

9. 市場データ



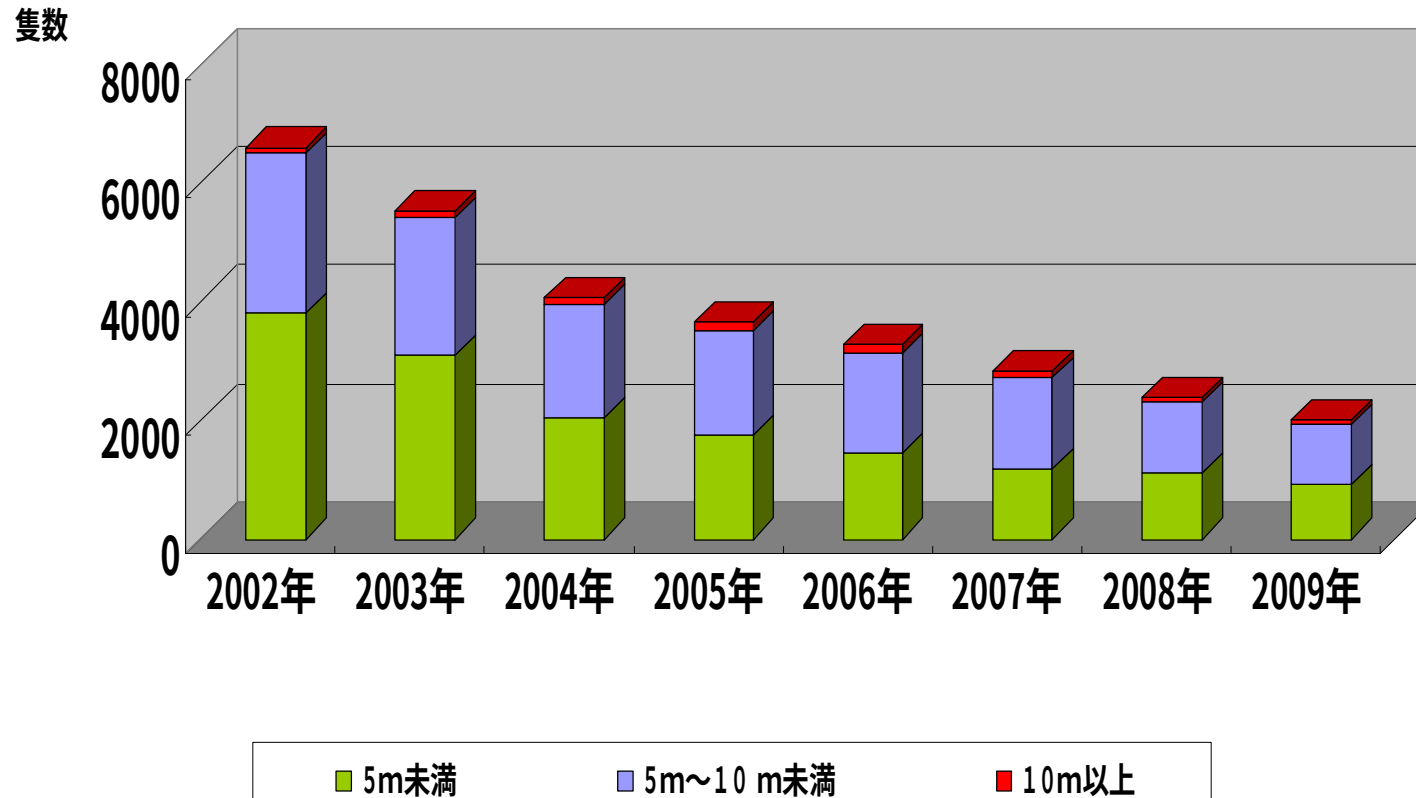
舟艇工業生産出荷金額の推移 (国内+輸出)



	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	前年比
モーターボート(遊魚含む)	10,929	9,157	7,472	6,749	7,111	7,839	9,432	9,037	7,540	5,012	66%
ヨット	424	548	396	264	342	348	402	298	257	245	95%
PWC	2,446	1,019	804	642	637	590	626	874	986	596	60%
ロボート	1,599	1,185	927	666	537	443	581	415	458	317	69%
漁船	5,917	4,879	3,813	2,531	2,453	2,485	2,268	2,141	2,030	2,126	105%
業務艇	8,838	6,530	5,965	6,849	2,900	1,848	3,620	3,675	6,265	5,552	89%
小計	30,153	23,318	19,377	17,701	13,980	13,553	16,929	16,440	17,536	13,848	79%
船外機	92,608	100,773	129,592	137,107	152,393	161,421	162,524	170,644	157,994	72,836	46%
船内外機	1,446	900	813	445	554	608	964	894	1,081	497	46%
船内機	24,368	21,538	21,466	19,316	17,931	18,390	22,736	22,603	23,908	18,923	79%
PWC用	11,675	10,257	9,696	10,312	13,722	15,511	17,371	22,582	17,951	8,813	49%
小計	130,097	133,468	161,567	167,180	184,600	195,930	203,595	216,723	200,934	101,069	50%
合 計	160,250	156,786	180,944	184,881	198,580	209,483	220,524	233,163	218,470	114,917	53%

モーターボート新規登録(新造)推移

- JCIの新規登録データによる。数値は各年4月～翌年3月までの集計である。
- 2004年度の実績と比較すると2009年度では50%の減少となっている。
- 艇長ごとに見てもほぼ同様の減少比率で推移している。



	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	前年比
5m未満	3,805	3,081	2,048	1,724	1,425	1,178	1,103	903	82%
5m～10 m未満	2,669	2,326	1,900	1,777	1,704	1,523	1,184	1,017	86%
10m以上	101	95	94	138	153	134	96	72	75%
合 計	6,575	5,502	4,042	3,639	3,282	2,835	2,383	1,992	84%

10-1.名簿：歴代役員

歴代の会長

初代
進藤 恒
1970.5～1974.5
(昭和45.5～49.5)

第2代
長谷川 鍵二
1974.5～1978.5
(昭和49.5～53.5)

第3代
田中 晃一郎
1978.5～1979.5
(昭和53.5～54.5)

第4代
大熊 政崇
1979.5～1982.5
(昭和54.5～57.5)

第5代
小池 久雄
1982.5～1986.5
(昭和57.5～61.5)

第6代
江口 秀人
1986.5～1998.5
(昭和61.5～平成10.5)

第7代
長谷川 武彦
1998.5～2004.5
(平成10.5～16.5)

第8代
長谷川 至
2004.5～現
(平成16.5～現)

歴代の副会長

川上 源一
1970.5～1975.5
(昭和45.5～50.5)

深尾 照夫
1970.5～1980.5
(昭和45.5～55.5)

小池 久雄
1980.5～1982.5
(昭和50.5～57.5)

村上 外雄
1976.5～1982.5
(昭和51.5～57.5)

吉田 実
1982.5～1986.5
(昭和57.5～61.5)

小椋 強三
1982.5～1983.5
(昭和57.5～61.5)

川崎 吉雄
1986.5～1990.5
(昭和61.5～平成2.5)

三上 一郎
1986.5～1993.5
(昭和61.5～平成5.5)

栗田 文吉
1990.5～1993.5
(平成2.5～5.5)

安藤 豊久
1993.5～1997.5
(平成5.5～9.5)

松本 功
1993.5～2000.5
(平成5.5～12.5)

東森 俊博
1997.5～2003.5
(平成9.5～15.11)

宮原 秀彰
2000.5～2000.11
(平成12.5～12.11)

渡辺 捷昭
2000.11～2001.11
(平成12.11～13.11)

松原 彰雄
2001.11～2002.11
(平成13.11～14.11)

近藤 詔治
2002.11～2003.11
(平成14.11～15.11)

吉田 博昭
2003.11～2004.11
(平成15.11～16.11)

伊原 保守
2004.11～2006.11
(平成16.11～18.11)

畑山 哲三
2003.11～現
(平成15.11～現)

西川 幸男
2006.11～現
(平成18.11～現)

歴代の専務理事

富山 修
1970.5～1975.5
(昭和45.5～55.5)

伊藤 博美
1975.5～1976.5
(昭和55.5～61.5)

濱田 幸信
1986.5～1996.5
(昭和61.5～平成8.5)

小林 修
1996.5～2007.5
(平成8.5～19.5)

釣谷 康
2007.5～現
(平成19.5～現)

歴代の事務局長

浦井 忠雄
1970.9～1979.5
(昭和45.9～54.5)

遠山 嘉孝
1980.6～1988.6
(昭和55.6～平成元年6)

高橋 哲
1988.7～1997.12
(平成元年7～9.12)

片山 泰夫
1998.1～2004.3
(平成10.1～16.3)

直井 達也
2004.4～2007.4
(平成16.4～19.4)

馬渡 健治
2007.5～現
(平成19.5～現)

10-2.名簿：会員会社

社団法人 日本舟艇工業会 会員名簿

正会員(25)

2010年3月31日現在

会社名 又は 団体名	郵便番号	所在地	電話番号
アキレス(株)	160-8885	東京都新宿区大京町22	03-5379-4914
(株)石垣	104-0031	東京都中央区京橋1-1-1 八重洲ビル	03-3274-3511
(株)舵社	105-0013	東京都港区浜松町1-2-17-1101	03-3434-5181
川崎重工業(株)	673-8666	兵庫県明石市川崎町1-1	078-921-1303
(株)カワサキモータース ジャパン	673-8666	兵庫県明石市川崎町1-1	078-922-5039
(株)ジェイエスピー	444-0124	愛知県額田郡幸田町深溝大角豆田1-6	0564-56-0001
ジョイクラフト(株)	222-0033	神奈川県横浜市港北区新横浜3-24-5	045-470-2211
スズキ(株)	432-8611	静岡県浜松市南区高塚町300	053-440-2310
(株)スズキマリン	432-8611	静岡県浜松市南区高塚町300	053-440-2219
(株)スナガ	370-0704	群馬県邑楽郡明和町斗合田113-1	0276-74-4110
ソレックス(株)	709-2122	岡山県岡山市北区御津吉尾40-2	0867-24-1234
トーハツ(株)	174-0051	東京都板橋区小豆沢3-5-4	03-3966-3116
トヨタ自動車(株)	471-8571	愛知県豊田市トヨタ町1番地	0565-23-0862
日産自動車(株)	220-8686	神奈川県横浜市西区高島1-1-1	045-523-5500
日産マリーン(株)	220-0011	神奈川県横浜市西区高島1-1-1 日産自動車(株)内	045-523-5500
日発テレフレックス(株)	222-0033	神奈川県横浜市港北区新横浜3-21-10	045-475-8905
BRPジャパン(株)	210-0005	神奈川県川崎市川崎区東田町8番地 ハーレル三井ビル15F	044-200-1431
古野電気(株)	662-8580	兵庫県西宮市芦原町9-52	0798-63-1004
本田技研工業(株)	351-0188	埼玉県和光市本町8-1 Honda和光ビル	048-452-0347
(株)マツイ	106-8641	東京都港区麻布台2-4-7	03-3586-4141
ヤマハ発動機(株)	438-8501	静岡県磐田市新貝2500	0538-32-0300
ヤマハボートینگシステム(株)	236-0007	神奈川県横浜市金沢区白帆4-4	045-775-1150
ヤンマー(株)	530-8311	大阪府大阪市北区茶屋町1-32	06-6376-6251
ヤンマー船用システム(株)	664-0851	兵庫県伊丹市中央3-1-17 ネオ伊丹ビル3F	072-773-5861
UDトラックス(株) ボルボペンタジャパン	135-0042	東京都江東区木場2-17-12 SAILビル5F	03-6684-8850

社団法人 日本舟艇工業会 会員名簿

賛助会員(99)

2010年3月31日現在

会社名 又は 団体名	郵便番号	所在地	電話番号
アインス A リゾート(株)	590-0984	大阪府堺市堺区神南辺町四丁120-2	072-224-4040
(株)アカシヨット	676-0074	兵庫県高砂市梅井3-25-11	079-447-7980
有明興業(株)	136-0083	東京都江東区若洲2-8-25	03-3522-1911
(株)アルファコーポレーション	444-2114	愛知県岡崎市堂前町1-6-21	0564-23-5558
(株)イチサンゴイースト	663-8225	兵庫県西宮市今津西浜町2-16	0798-32-1350
インダストリアル・サプライヤーズ(株)	105-0022	東京都港区海岸2-1-24 NAC港ビル2F	03-5443-8231
ウインクレル商会(株)	231-0031	神奈川県横浜市中区長者町4-9-1 YS関内ビル7F	045-681-0101
渦潮電機(株)	105-0001	東京都港区虎ノ門5-13-1 虎ノ門40MTビル5F	03-3431-0775
(株)エースマリン	236-0007	神奈川県横浜市金沢区白帆4-3 横浜シーサイトビル3F	045-773-4921
(株)大沢商会グループ	107-0062	東京都港区南青山2-12-4 ユニマット青山ビル6F	03-5775-3930
オーシャンライブ(株)	104-0061	東京都中央区銀座1-9-12 西山ビル5F	03-3562-2261
(有)オールジャパンホヴァークラフト	511-0836	三重県桑名市大字江場3-118-26 ホクセイ(株)内	0594-24-6166
(株)オカザキヨット	662-0934	兵庫県西宮市西宮浜4-14-2	0798-32-0202
(有)岡本造船所	231-0801	神奈川県横浜市中区新山下3-6-19	045-622-0214
(財)尾道海技学院	722-0025	広島県尾道市栗原東2-18-43	0848-37-8111
オンズマリネット/田中産業(株)	104-0041	東京都中央区新富2-12-4 田中産業ビル	03-3551-2461
(社)海洋水産システム協会	103-0027	東京都中央区日本橋3-15-8 アミノ酸会館ビル2F	03-6411-0021
(株)カズ・マリンプロダクツ	242-0024	神奈川県大和市福田5682-1	046-268-4101
関西マリン事業協会	662-0934	兵庫県西宮市西宮浜4-16-2 ヤマハ発動機(株)内	0798-37-2001
関東マリン事業協会	236-0007	神奈川県横浜市金沢区白帆4-4 ヤマハ発動機(株)内	045-775-2450
(株)キーサイド	236-0007	神奈川県横浜市金沢区白帆4-3 シーサイトビル3F	045-773-0777
(株)キサカ	590-0984	大阪府堺市堺区神南辺町4-130	072-233-8888
九州マリン事業協会	819-0001	福岡県福岡市西区小戸2-11-1 西福岡マリーナ 内ヤマハ発動機(株)内	092-892-8117
(有)クアトロ	251-0037	神奈川県藤沢市鵠沼海岸5-13-25	0466-33-0039
(株)クリエイション	590-0986	大阪府堺市北波止町13	072-223-5884
(株)光電製作所	409-0112	山梨県上野原市上野原5278	0554-20-5852
(株)ゴールドウイン	150-8517	東京都渋谷区松濤2-20-6	03-3481-7223
(有)サーカス	663-8225	兵庫県西宮市今津西浜町2-8	0798-23-3330
(株)サード	473-0914	愛知県豊田市若林東町上外根50	0565-53-1166
Sunseeker Japan(株)	102-0094	東京都千代田区紀尾井町4-3 泉館紀尾井町7Fレフトウットグループ内	03-4550-1537
三信船舶電具(株)	101-0047	東京都千代田区内神田1-16-8	03-3295-1831
四国マリン事業協会	769-2101	香川県さぬき市志度1298-7 ヤマハ発動機(株)内	087-894-0101
(株)シックス	939-3543	富山県富山市水橋常願寺792	076-478-2780
(有)SHIPMAN	430-0907	静岡県浜松市高林3-7-15	053-473-7903

会社名 又は 団体名	郵便番号	所在地	電話番号
島マリン(株)	799-2656	愛媛県松山市和気町2丁目番外1-1	089-979-0230
湘南サニーサイドマリーナ(株)	240-0104	神奈川県横須賀市芦名1-17-8	046-856-7810
(株)新東通信	460-0002	愛知県名古屋市中区丸の内3-16-29	052-951-3831
(株)セイルス・バイ・ワッツ・ジャパン	238-0233	神奈川県三浦市向ヶ崎町8-40	046-882-5451
セントラル(株)	292-0831	千葉県木更津市富士見3-1-22	0438-23-2091
(有)タイトジャパン	572-0077	大阪府寝屋川市点野1-20-2-7	072-829-0565
太洋無線(株)	144-0033	東京都大田区東糀谷2-11-18	03-5735-1200
中国マリン事業協会	730-0826	広島県広島市中区南吉島1-1 ヤマハ発動機(株)内	082-545-1500
中部マリン事業協会	443-0036	愛知県蒲郡市浜町24 ヤマハ発動機(株)内	0533-66-3421
テクノマーレインターナショナル(株)	336-0965	埼玉県さいたま市緑区間宮607-1	048-878-6806
(株)東海機材	510-0018	三重県四日市市白須賀2-3-26	059-365-1002
(株)東方書店	162-0801	東京都新宿区山吹町343 八木ビル1F	03-3269-2131
東北マリン事業協会	981-0933	宮城県仙台市青葉区柏木1-2-45 フォレスト仙台5Fヤマハ発動機(株)内	022-727-5180
(資)トゥルーワールド・マリン・ジャパン	410-0101	静岡県沼津市多比1-90	055-928-0870/03-
中野エンジニアリング(株)	577-0841	大阪府東大阪市足代3-1-7 布施南ビル601	06-6720-3344
ニックスマリンコーポレーション(株)	182-0002	東京都調布市仙川町2-7-11	03-3305-9030
ニッコー機材(株)	729-0141	広島県尾道市高須町5702	0848-47-1234
日本ペイントマリン(株)	653-0045	兵庫県神戸市長田区駒ヶ林南町1-26	078-735-5384
(財)日本海事広報協会	104-0043	東京都中央区湊2-12-6 湊SYビル3F	03-3552-5031
(財)日本海洋レジャー安全・振興協会	231-0011	神奈川県横浜市中区太田町4-47 コーワ太田町ビル2F	045-228-3061
日本カヌー工業会	110-0016	東京都台東区台東1-23-7-4F (株)ビー・ビー・エム内	03-3831-7456
(社)日本水難救済会	102-0083	東京都千代田区麴町4-5 海事センタービル7F	03-3222-8066
(財)日本水路協会	144-0041	東京都大田区羽田空港1-6-6 第一総合ビル6F	03-5708-7074
(財)日本船舶技術研究協会	107-0052	東京都港区赤坂2-10-9 ラウンドクロス赤坂4・5F	03-5575-6425
特定非営利活動法人 日本中古艇協会	236-0007	神奈川県横浜市金沢区白帆4-4 ヤマハホーテイングシステム(株)内	045-775-1150
(財)日本釣振興会	104-0032	東京都中央区八丁堀2-22-8 日本スポーツフィッシング会館3F	03-3555-3232
(社)日本船用機関整備協会	101-0033	東京都千代田区神田岩本町4-9 サンディスク神田ビル8F	03-3256-0141
(社)日本船用工業会	105-0001	東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル6F	03-3502-2041
(株)日本橋保険センター	103-0025	東京都中央区日本橋茅場町2-4-6 松田ビル6F	03-3639-8844
(社)日本マリーナ・ビーチ協会	102-0083	東京都千代田区麴町4-5 海事センタービル	03-3222-3734
日本無線(株)	167-8540	東京都杉並区荻窪4-30-16 藤澤ビル5F	03-6832-1801
ニュージャパンマリン(株)	515-0501	三重県伊勢市有滝町2259	0596-37-6000
(株)ネコ・パブリッシング	152-8545	東京都目黒区碑文谷4-21-13	03-5723-6000
(株)ノースセール・ジャパン	236-0007	神奈川県横浜市金沢区白帆4-3	045-770-5666
(株)パシフィックオーシャン ジャパン	869-3207	熊本県宇城市三角町三角浦1110-11	0964-53-0808
NPO法人 PW安全協会	431-0302	静岡県浜名市新居町新居3078	053-594-1268

会社名 又は 団体名	郵便番号	所在地	電話番号
ファーストマリーン(株)	240-0115	神奈川県三浦郡葉山町上山口1448-5	046-879-2111
(株)風鈴堂	559-0034	大阪府大阪市住之江区南港北2-1-10 ATCビル3F	06-6614-1239
フッドセイルメイカースジャパン(株)	238-0316	神奈川県横須賀市長井3-33-8	046-857-2345
フレンドマリナーサービス(株)	238-0102	神奈川県三浦市南下浦町菊名749-14	046-889-1189
(株)ブロードマリナー	155-0031	東京都世田谷区北沢4-26-21	03-3466-6607
(株)ベルポート ジャパン	659-0035	兵庫県芦屋市海洋町11-1	0797-35-6662
(株)ホープ	800-0112	福岡県北九州市門司区畑338-2	093-481-8080
北海道マリン事業協会	063-0811	北海道札幌市西区琴似1条6-4-3 札幌琴似第1ビル1F北日本営業所内	011-631-1611
本多電子(株)	441-3193	愛知県豊橋市大岩町小山塚20	0532-41-2512
(株)マリーナ ヴェラシス	239-0824	神奈川県横須賀市西浦賀4-11-5	046-844-2111
マリンサービス児嶋(株)	236-0003	神奈川県横浜市金沢区幸浦2-1-12	045-790-3581
(財)マリンスポーツ財団	105-0001	東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル8F	03-3519-3900
(株)丸菱製作所	486-0807	愛知県春日井市大手町川内1045	0568-31-8414
(株)ミズノマリナー	561-0841	大阪府豊中市名神口1-12-15	06-6863-5233
(株)水本機械製作所	672-8022	兵庫県姫路市白浜町宇佐崎南1-27	079-246-2501
三井住友海上火災保険(株)	101-8011	東京都千代田区神田駿河台3-9	03-3259-6681
ミヤマ造船(株)	740-1425	山口県岩国市由宇町南沖2-4-1	0827-32-0121
ヤマト発動機(株)	379-2305	群馬県太田市六千石町214	0277-78-6211
(株)ヤマハ藤田	670-0012	兵庫県姫路市本町155	0792-89-0011
ユニカス工業(株)	708-1306	岡山県勝田郡奈義町西原455	0868-36-3131
ユニコンエンジニアリング(株)	251-0031	神奈川県藤沢市鵠沼藤ヶ谷2-2-9	0466-23-7361
横浜ベイサイドマリーナ(株)	236-0007	神奈川県横浜市金沢区白帆1番地	045-776-7590
ヨッティングワールド(株)	419-0107	静岡県田方郡函南町平井1594-10	0559-78-1477
(株)ラムアソシエーツ	248-0007	神奈川県鎌倉市大町4-10-7	0467-22-5245
(株)リガーマリンエンジニアリング	511-0283	三重県いなべ市大安町南金井1732番地	0594-87-0200
(株)リビエラリゾート	249-0008	神奈川県逗子市小坪5-23-9 逗子マリーナ	0467-23-2111
(株)リブレ	520-0241	滋賀県大津市今堅田3-23-19	077-573-5656
ロイヤル工業(株)	457-0841	愛知県名古屋市中区豊田3-4-15	052-691-2411
(株)ワイズギア	432-0000	静岡県浜松市南区新橋町1103	053-443-2181

社団法人 日本舟艇工業会 リサイクル賛助会員名簿

(24)

2010年3月31日現在

会社名 又は 団体名	郵便番号	所在地	電話番号
愛媛プラスチック造船(株)	798-0101	愛媛県宇和島市三浦東676	0895-29-0221
岡崎造船(株)	761-4145	香川県小豆郡土庄町大部甲338番地	0879-67-2016
オクムラボート販売(株)	671-0111	兵庫県姫路市の形町の形2013	0792-54-5630
川崎重工業(株)	673-8666	兵庫県明石市川崎町1-1	078-921-1084
(株)キーサイド	236-0007	神奈川県横浜市金沢区白帆4-3 シーサイドビ&アビル3F	045-773-0777
(株)ジェイエスピー レスコ事業部	444-0124	愛知県額田郡幸田町深溝大角豆多田1-6	0564-56-0001
(株)シックス	939-3543	富山県富山市水橋常願寺792	076-478-2780
スズキ(株)	432-8611	静岡県浜松市南区高塚町300	053-440-2310
(株)田中造船	848-0408	長崎県北松浦郡福島町里免1685	0955-47-2066
ツネインホールディングス(株)常石林業建設カンパニー	720-0551	広島県尾道市浦崎町1471-8	0848-73-5282
トーハツ(株)	174-0051	東京都板橋区小豆沢3-5-4	03-3966-3116
トヨタ自動車(株)	471-8571	愛知県豊田市トヨタ町1番地	0565-23-2374
(株)ニシエフ	759-5101	山口県下関市豊北町大字粟野4238	0837-85-0126
日産マリーン(株)	220-0011	神奈川県横浜市西区高島1-1-1 日産自動車(株)内	045-523-5500
ニュージャパンマリン(株)	515-0501	三重県伊勢市有滝町2259	0596-37-6000
ニュージャパンヨット(株)	421-0502	静岡県牧之原市白井7-9	0548-54-0221
バンビ(株)	701-3202	岡山県備前市日生町寒河631-1	0869-74-0134
BRPジャパン(株)	210-0005	神奈川県川崎市川崎区東田町8番地 ハ&レル三井ビル15F	044-200-1431
(株)マツイ	106-8641	東京都港区麻布台2-4-7	03-3224-2415
(有)三河ヨット研究所	448-0835	愛知県刈谷市港町3-12	0566-23-9337
(有)峯造船	857-4413	長崎県南松浦郡新上五島町今里郷102-4	0959-52-3367
ヤマハ発動機(株)	100-0005	東京都千代田区丸の内2-1-1 丸の内マイ&ラザ15F	03-5220-7200
ヤンマー船用システム(株)	664-0851	兵庫県伊丹市中央3-1-17 ネ&伊丹ビル3F	072-773-5861
ワイエム志度(株)	769-2101	香川県さぬき市志度1298-7	087-894-2111

社団法人 日本舟艇工業会 ミニボート賛助会員名簿

(7)

2010年3月31日現在

会社名 又は 団体名	郵便番号	所在地	電話番号
(有)オーパ・クラフト	474-0023	愛知県大府市大東町2-100	0562-57-3901
スモールボート ベルーガ	569-1042	大阪府高槻市南平台1-2-2 メゾン・ド・アリスB棟1F	072-694-7773
(株)ダイナミックス	502-0914	岐阜県岐阜市菅生7-1-13	058-296-3724
(株)ヒットサイト	108-0014	東京都港区芝4-13-4 藤島ビル9F	03-6436-0234
(株)フィッシュランド	060-0053	北海道札幌市中央区南三条東4-1-20	011-219-0188
(株)フジタマリン(AQUA)	038-2701	青森県西津軽郡鰺ヶ沢町大字北浮田字平野47-7	0173-82-2250
(有)フレンディー(ビーフレンズ)	132-0032	東京都江戸川区西小松川町18-4	03-5661-5207

10-3.名簿：役員

社団法人 日本舟艇工業会 役員名簿

(2010年3月31日現在)

役員名	氏名	所属会員会社名等	役職名
会長	長谷川 至	ヤマハ発動機(株)	顧問
副会長	畑山 哲三	ヤンマー(株)	代表取締役副社長
副会長	西川 幸男	トヨタ自動車(株)	常務役員
専務理事	釣谷 康	(社)日本舟艇工業会	専務理事
常任理事	青木 俊雄	日産自動車(株)	執行役員
常任理事	金子 満	トーハツ(株)	代表取締役社長
常任理事	鈴木 俊宏	スズキ(株)	取締役専務役員
常任理事	高田 廣	川崎重工業(株)	代表取締役常務取締役 汎用機カンパニープレジデント
常任理事	山田 琢二	本田技研工業(株)	取締役汎用事業本部長
理事	池田 威治	アキレス(株)	取締役 プラスチック部門統轄補佐
理事	石垣 善道	(株)石垣	代表取締役会長
理事	岡田 泰	(社)潤滑油協会	専務理事
理事	清宮 栄一	(財)日本釣振興会	専務理事
理事	小石川 幸次	UDトラックス(株) ボルボペンタジャパン	ゼネラルマネージャー
理事	笹川 壮一	ヤマハ発動機(株)	執行役員 マリンスポーツ事業本部長
理事	砂賀 康正	(株)スナガ	代表取締役
理事	高尾 留雄	(財)日本海洋レジャー安全・振興協会	理事
理事	土肥 由夫	(株)舵社	相談役
理事	東 健	日発テレフレックス(株)	代表取締役社長
理事	松井 正昭	(株)マツイ	取締役会長
監事	藤野 一秀	日産マリーナ(株)	代表取締役社長
監事	増田 和正	(株)スズキマリン	常務執行役員

10-4.名簿：委員

社団法人 日本舟艇工業会 政策委員名簿

(2010年3月31日現在)

役員名	氏 名	所 属 会 員 会 社 名 等	役 職 名	備 考
委員長	笹 川 壮 一	ヤ マ ハ 発 動 機 (株)	執 行 役 員 マリン事業本部ホート事業部長	政策委員長・ リサイクル委員長
委員	岩 本 孝 一	ト ヨ タ 自 動 車 (株)	マ リ ン 事 業 部 部 長	普及振興委員長
委員	内 野 一 弘	ヤ マ ハ 発 動 機 (株)	ホート事業部 舟艇製造部 部長 志 度 事 務 所 所 長	技術委員長
委員	大 西 芳 弘	本 田 技 研 工 業 (株)	汎 用 営 業 部 事 業 企 画 フロック フロックリーター	
委員	小 畠 宏 史	ヤ マ ハ 発 動 機 (株)	広 報 部 東 京 広 報 ク ル ー プ	
委員	洪 谷 敏 郎	ヤ マ ハ 発 動 機 (株)	マリン事業本部 ホート事業部 国 内 マ リ ン 営 業 部	
委員	谷 誠	ヤンマー 船用システム (株)	商 品 企 画 部 部 長	
委員	玉 置 純	ヤ ン マ ー (株)	東京支社 企画室 専任部長	利用環境委員長
委員	田 宮 新 司	ア キ レ ス (株)	引 布 販 売 部 部 長	
委員	常 田 貴 之	U D ト ラ ッ ク ス (株) ボルボ ペンタ ジャパン	マリンエンジン営業部 部長	
委員	中 野 和 哉	ス ズ キ (株)	特機営業部 特機第二課 課長	
委員	鳴 海 照 芳	日 産 自 動 車 (株)	マリーナ事業管理室 室長	
委員	東 健	日 発 テ レ フ レ ッ ク ス (株)	代 表 取 締 役 社 長	
委員	日 向 勇 美	ト ー ハ ッ (株)	マリン営業部 次長 兼 海 外 課 課 長	
委員	藤 野 一 秀	日 産 マ リ ー ン (株)	代 表 取 締 役 社 長	
委員	増 田 和 正	ス ズ キ (株)	二輪特機国内営業部専任職	ミニホート安全 委 員 長
委員	松 井 正 昭	(株) マ ツ イ	取 締 役 会 長	
委員	宮 澤 不 二 夫	川 崎 重 工 業 (株)	汎 用 機 カ ン ハ ー ニ ー 企 画 本 部 渉 外 部 長	

(五十音順)

社団法人 日本舟艇工業会 リサイクル委員名簿

(2010年3月31日現在)

役 員 名	氏 名	所 属 会 員 会 社 名 等	役 職 名
委 員 長	笹 川 壮 一	ヤ マ ハ 発 動 機 (株)	執 行 役 員 マリン事業本部ホート事業部長
委 員	大 濱 繁 治	川 崎 重 工 業 (株)	汎用機カンパニー企画本部渉外部 上 級 専 門 職
委 員	倉 津 秀 人	ト ー ハ ツ (株)	マリン営業部 サービス室 主任
委 員	谷 誠	ヤンマー船用システム(株)	商 品 企 画 部 部 長
委 員	玉 置 純	ヤ ン マ ー (株)	東京支社 企画室 専任部長
委 員	中 野 和 哉	ス ズ キ (株)	特機営業部 特機第二課 課長
委 員	鳴 海 照 芳	日 産 自 動 車 (株)	マリーナ事業管理室 室長
委 員	藤 野 一 秀	日 産 マ リ ー ン (株)	代 表 取 締 役 社 長
委 員	松 坂 義 三	ト ヨ タ 自 動 車 (株)	マリン&ユニット事業部 開発・生産室 ユニット開発グループ主幹
委 員 (リサイクルセンター長)	馬 渡 健 治	(社) 日 本 舟 艇 工 業 会	事 務 局 長
委 員	和 田 靖 夫	ヤ マ ハ 発 動 機 (株)	東京事務所 マリン渉外担当部長

(五十音順)

10-5.名簿：職員

【職員】(50音順) ※2000年～2010年4月在職者

東 昭夫	(2006 08 ～ 現職)
飯沼 治夫	(2002 10 ～ 現職)
石渡 純次	(～ 2006 10)
遠藤 正子	(～ 現職)
小野澤 秀典	(2004 05 ～ 2009 07)
角野 章	(2009 01 ～ 現職)
久保 準一郎	(2009 02 ～ 現職)
黒田 光茂	(2008 04 ～ 現職)
斉藤 秀雄	(2002 10 ～ 2006 10)
都木 権治	(～ 2003 03)
竹村 芳彦	(2006 10 ～ 2009 05)
田中 律美 (旧姓:内野)	(～ 2001 09)
築岡 知美	(2006 03 ～ 2007 06)
中村 友範	(2001 10 ～ 2002 10)
仲西 修司	(2002 04 ～ 2004 03)
福間 大蔵	(～ 2002 09)
細野 孝子	(～ 2006 06)
村木 浩美	(2007 06 ～ 現職)
村越 義明	(～ 2002 07)
山内 信彦	(2001 10 ～ 2008 06)

【保管環境グランドデザインチーム】

東 昭夫	(2001 01 ～ 2001 07)
荒井 敦	(2001 01 ～ 2001 07)
横谷 千織	(2001 01 ～ 2001 07)

10-6.表彰者リスト

創立40周年記念 感謝状受賞者・受賞会員会社一覧

1. 感謝状(特別功労)受賞者

長谷川 至 (会長、元政策委員長、元ICOMIA理事)

2. 感謝状受賞者

【役員(元・現)】

所属 (元・現)	氏名	所属会社名 (元・現)
会 長	長谷川 武彦	ヤマハ発動機(株)
副会長	伊原 保守	トヨタ自動車(株)
	西川 幸男	トヨタ自動車(株)
	畑山 哲三	ヤンマー(株)
	東森 俊博	ヤンマー(株)
専務理事	小林 修	(社)日本舟艇工業会
理 事 ・ 監 事	青木 俊雄	日産自動車(株)
	石垣 善道	(株)石垣
	伊藤 良昌	(株)光電製作所
	猪股 敏	トーハツ(株)
	大野 博司	ヤマハマリン(株)
	岡田 泰	(社)潤滑油協会
	加藤 正平	ヤマハマリン(株)
	清宮 栄一	(財)日本釣振興会
	笹川 泰弘	ヤマト発動機(株)
	笹川 壮一	ヤマハ発動機(株)
	砂賀 康正	(株)スナガ
	丹波 晨一	川崎重工業(株)
	土肥 由夫	(株)舵社
	西川 公平	古野電気(株)
	東 健	日発テレフレックス(株)
	藤井 正善	日本ボルボ(株)
	松井 正昭	(株)マツイ
	森田 進一	川崎重工業(株)

【委員(元・現)】

氏名	所属会社名 (元・現)
青木 仁	古野電気(株)
赤城 孝佳	トーハツ(株)
市倉 穂三郎	トーハツ(株)
伊藤 哲男	日産マリーン(株)
内田 龍美	日発テレフレックス(株)
梅谷 史郎	ヤンマー(株)
大川 治彦	アキレス(株)
大来 良三	ヤマハ発動機(株)
大窪 英治	ヤンマー船用システム(株)
大森 衆生	スズキ(株)
尾崎 厚典	川崎重工業(株)
金井 淳	日産マリーン(株)
金内 良雄	川崎重工業(株)
菊池 正和	トーハツ(株)
工藤 清人	ヤマハ発動機(株)
小畠 宏史	ヤマハ発動機(株)
迫 一行	本田技研工業(株)
菅澤 實	ヤマハ発動機(株)
杉町 修	ヤマハ発動機(株)
善当 勝俊	日産マリーン(株)
谷 誠	ヤンマー船用システム(株)
玉置 純	ヤンマー(株)
田村 有生	ヤマト発動機(株)
得田 秀哉	日産マリーン(株)

氏名	所属会社名 (元・現)
永海 義博	ヤマハ発動機(株)
鳴海 照芳	日産自動車(株)
日向 勇美	トーハツ(株)
本田 悟	日産自動車(株)
本間 勲	本田技研工業(株)
増田 和正	(株)スズキマリン
松浦 時男	本田技研工業(株)
御室 裕則	(株)スズキマリン
宮沢 明	日産マリーン(株)
宮本 松夫	川崎重工業(株)
矢羽野 弘司	ヤマハ発動機(株)
山崎 猛	スズキ(株)
山本 茂	日産マリーン(株)
柚木 喜佐雄	ヤンマー船用システム(株)
吉識 雄二	日産マリーン(株)
鷺巣 雄洋	ヤマハマリン(株)
和田 靖夫	ヤマハ発動機(株)

(事務局)

遠藤 正子	(社)日本舟艇工業会
-------	------------

3. 感謝状受賞会社

【正会員】	【賛助会員】
アキレス(株)	(株)アルファコーポレーション
(株)石垣	(株)オカザキヨット
(株)舵社	オンズマリネット/田中産業(株)
川崎重工業(株)	(株)カズ・マリンプロダクツ
(株)ジェイエスピー	(株)キーサイド
ジョイクラフト(株)	(株)光電製作所
スズキ(株)	(有)タイトジャパン
(株)スナガ	(財)日本海洋レジャー安全・振興協会
ソレックス(株)	(財)日本水路協会
トーハツ(株)	(株)ノースセール・ジャパン
トヨタ自動車(株)	ファーストマリーン(株)
日産マリーン(株)	マリンスービス児嶋(株)
BRPジャパン(株)	ユニコンエンジニアリング(株)
古野電気(株)	横浜ベイサイドマリーナ(株)
本田技研工業(株)	ヨッティングワールド(株)
ヤマハ発動機(株)	ロイヤル工業(株)
ヤンマー船用システム(株)	

1 1. 編集後記

「すべては物品税から始まった」この記録を作成するため、古い資料を読み返していたところこの事実がわかりました。1960年（昭和35年）頃、日本でもFRP製ボートの生産が軌道に乗り出し、業界が活発に動き始めました。そこに立ちふさがったのが物品税です。物品税は1962年に施行された物品税法によるものですが、その前身は1940年に作られた奢侈税（贅沢税）です。宝石、毛皮、乗用車、ゴルフクラブなどと共に、モーターボートやヨットも課税の対象となり、40%の税金がかかりました。そこで、当時の各メーカーの代表者が集まり、物品税廃止へ向けた活動を開始しました。その何度目かの会合の中で、日本でもボートショーを開催しようという話が持ち上がり1962年に日本舟艇振興会が設立され、第1回の東京ボートショーが開催されました。そして、日本舟艇振興会の活発な活動が認められ、1970年の社団法人日本舟艇工業会の設立につながってゆくわけです。物品税の軽減要望はその後当会に引き継がれ、最終的には大型艇40%、中型艇15%、小型艇10%となるわけですが、1989年の消費税導入により廃止され、モーターボートやヨットも税法上では贅沢品ではなくなりました。

今回の40周年記念に当たり、前例にならって記念誌を印刷する案もありましたが、経済環境の厳しい中、また40年という中間的な時期でもあるので、実質的な記録のみを残すということとなり、印刷もやめてCDでの配布となりました。パソコンを使われてない方にはご不便をおかけしますがご容赦ください。

最後に、この記録の作成に当たり、国土交通省海事局長小野芳清様、日本小型船舶検査機構理事長伊藤茂様にはご祝辞を賜り厚く御礼申し上げます。また、編集にご尽力いただいた皆様、特に10年間のトピックスやFRP船リサイクル事業について執筆をしていただいたOBの市倉様、矢羽野様、菅沢様そして、古い記録のデジタル化、写真提供、構成などにご協力いただいた編集委員のご協力に深く感謝いたします。

(2010年5月 K.M.)

40周年記念小委員会

委員長	玉置 純	ヤンマー株式会社
委員	梶原浩二	トーハツ株式会社
	工藤清人、和田靖夫	ヤマハ発動機株式会社
	宮本松夫、小池田達郎	川崎重工株式会社
	吉識雄二	日産マリーン株式会社
事務局	釣谷 康	
	馬渡健治	
	遠藤正子	
	村木浩美	

記録委員（執筆者）

市倉穂三郎（元トーハツ株式会社）、菅澤 實、矢羽野弘司（元ヤマハ発動機株式会社）
東 昭夫、伊藤 睦子、遠藤 正子、久保準一郎、黒田 光茂、馬渡 健治（事務局）

航跡 日本舟艇工業会四十年史

2010 年 5 月発行

編集・発行：社団法人 日本舟艇工業会

〒104-0061 東京都中央区 2 - 5 - 1

電 話 (03) 3567-6707

F A X (03) 3567-0635

ホームページ

<http://www.marine-jbia.or.jp>

本文の無断掲載、無断転載を禁じます。
