

ダイビング船事故防止に向けた アンケート調査の結果について

一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会

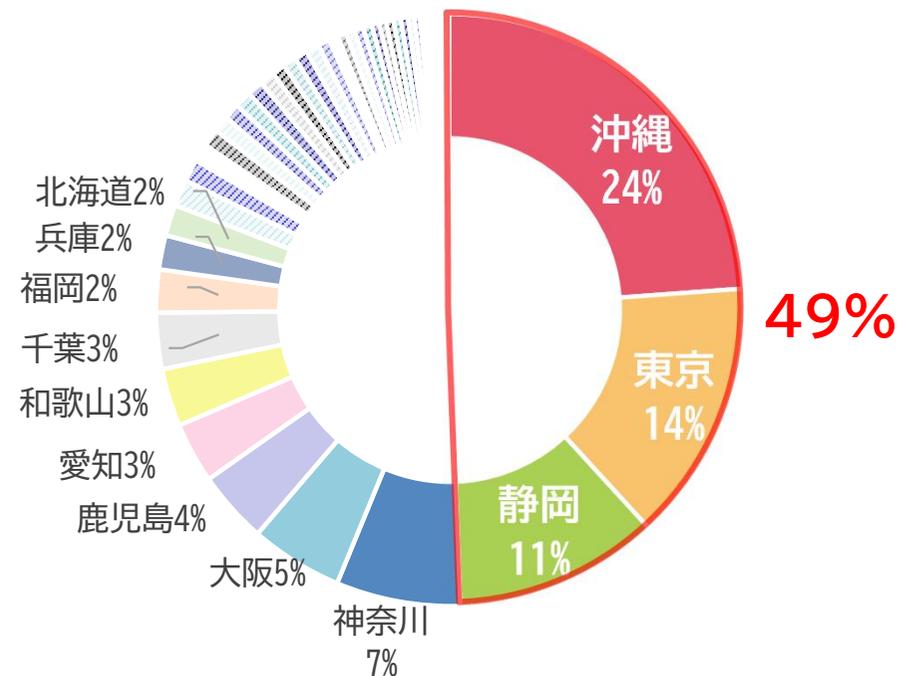
ダイビングショップの全国分布

- 国内ダイビングショップの多くは、Cカード協議会を構成するダイビング指導団体に加盟。
- 全国1,235ショップのうち、約半数は沖縄県、東京都、静岡県に存在。
- なお、沖縄県では潜水業が登録制となっているところ、現在の届出事業者数は1,155者

都道府県別ダイビングショップ数(令和6年12月現在)

北海道	21	愛知	42
青森	5	三重	11
岩手	1	滋賀	3
宮城	9	京都	9
秋田	2	大阪	63
山形	3	兵庫	23
福島	3	奈良	6
茨城	12	和歌山	39
栃木	3	鳥取	2
群馬	4	島根	6
埼玉	18	岡山	6
千葉	38	広島	15
東京	177	山口	11
神奈川	85	徳島	5
新潟	12	香川	5
富山	5	愛媛	9
石川	5	高知	10
福井	12	福岡	29
山梨	2	佐賀	1
長野	4	長崎	9
岐阜	8	熊本	11
静岡	137	大分	6
		宮崎	6
		鹿児島	48
		沖縄	294
		計	1,235

ダイビングショップ所在地の割合



(参考)所属団体毎のショップ数

BSAC	セントラル	JCS	JEFF	JP	JUDF	KD	NAUI	PADI	SDI	SNSI	SSI	Stars	Three I
90	0	71	94	93	49	11	137	446	53	46	80	115	12

(一部のショップは複数団体に所属しているため、合計は左表の事業者数と合致しない)

各団体のHPにて公開されているショップリストを基に海事局にて調査・作成

ダイビング事業者に対するアンケート調査（1）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会



実施概要

調査対象：2,096事業者

Cカード協議会加盟のダイビング教育機関14社へ加盟しているダイビング事業者（沖縄除く）941者

沖縄県水上安全条例に伴う潜水業届出業者 1,155者（うち203件は宛先不明により連絡不通）

回答数：526件（回答率25.1%）

実施時期・方法：2025年2月下旬～3月上旬、Microsoft formsによるWEB調査

Q 回答者所在地

- ・回答者の所在地は、沖縄県が254件（48.3%）と最も多く、次いで東京都の40件（7.6%）であった（図1）。

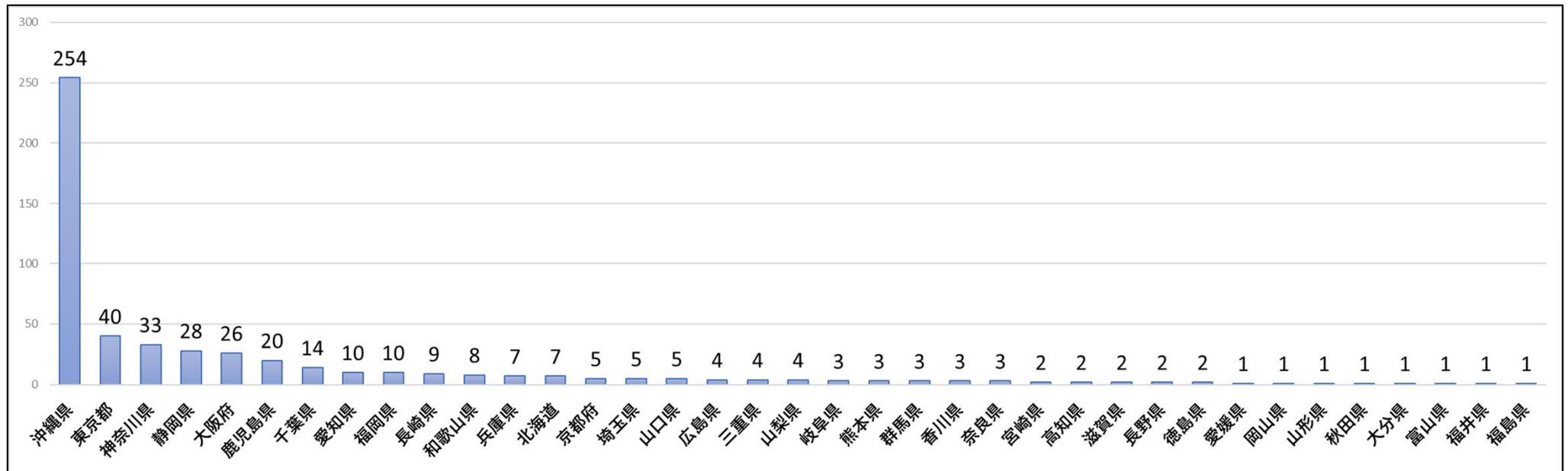


図1 回答者所在地 (n=526)

ダイビングショップへのアンケート調査（2）

Q 貴社はダイバーを乗せる船を保有していますか？

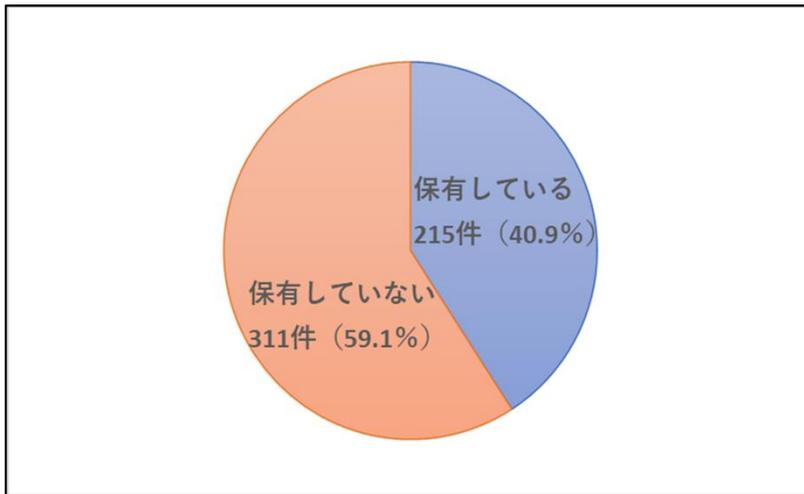


図2 ダイビング船保有の有無 (n=526)

- ・ダイバーを乗せる船の保有割合をみると、「保有している」が215件（40.9%）、「保有していない」が311件（59.1%）であった（図2）。
- ・なお、「保有している」との回答（215件）を都道府県別にみると、沖縄が最も多く154件（71.6%）であった。

Q ボートダイビングを行う際に主に使用する船について、あてはまるものを1つ選択してください（自ら保有しない場合）

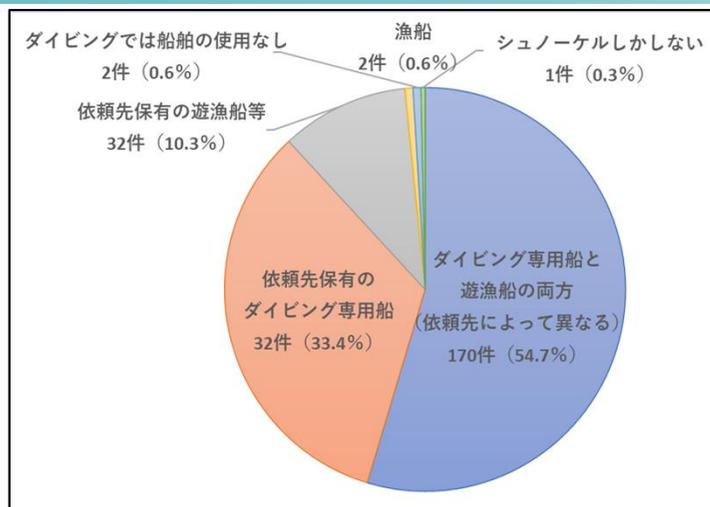


図3 ダイビング船を自ら保有しない事業者が使用する船舶の船種（複数回答可）(n=311)

- ・ダイバーを乗せる船を自ら保有せず、他者に運航を依頼している場合、主に使用する船舶は「ダイビング専用船と遊漁船の両方（依頼先によって異なる）」が最も多く170件（54.7%）、次いで「依頼先保有のダイビング専用船」104件（33.4%）であった（図3）。
- ・なお、自社で保有している場合（253者）にあつては、ダイビング専用船が68.0%、次いで遊漁船17.4%との結果となった。

ダイビングショップへのアンケート調査（3）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会



Q 貴方が保有している船の定員について教えてください。

- ・回答者が保有する船の総数272隻の定員について最も多い回答は「12名」で46隻(16.9%)、次いで「15名」が35隻(12.9%)であった。

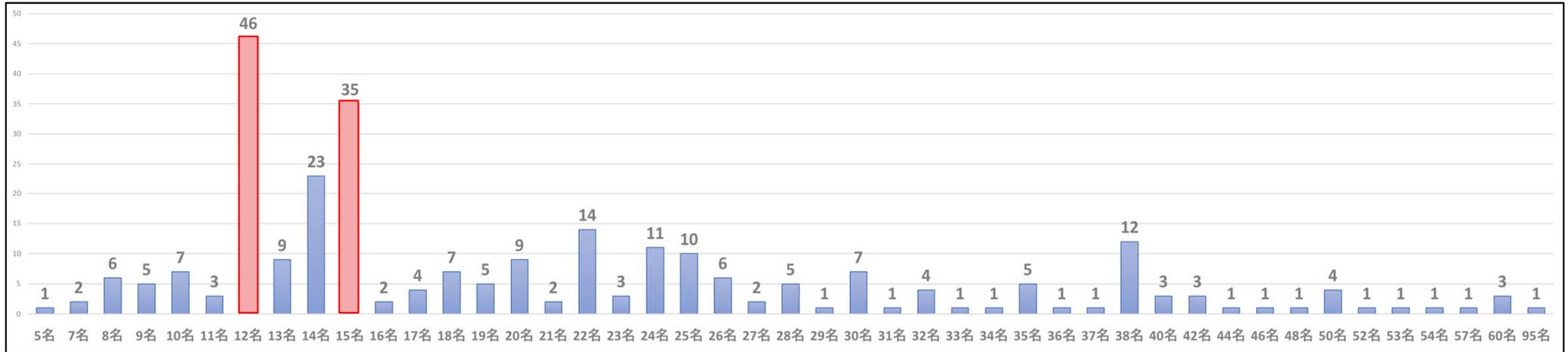


図4 保有船の定員(n=215)

Q ボートダイビングのために使用する船の構造や設備について、教えてください（複数回答可）

- ・回答者が保有しているダイビング船の構造や設備については、船に上がるためのラダー（100%）、トイレ（74.4%）、スクーバタンクを置くための専用スペース（52.6%）、シャワー（46.0%）、仕切り板や開閉式の扉構造（31.2%）であった（図5）。



図5 保有船の構造や設備(n=215) ※1件のみの回答は割愛

ダイビングショップへのアンケート調査（４）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会



Q ダイビング船の発航基準を定めていますか？

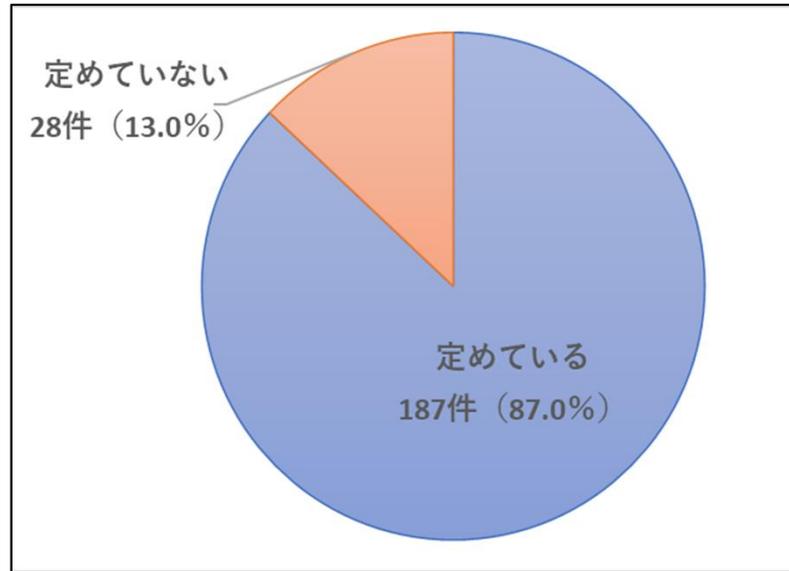


図6 発航基準の有無(n=215)

Q 使用する船の大きさを考慮して乗船者や器材の数を定めていますか？

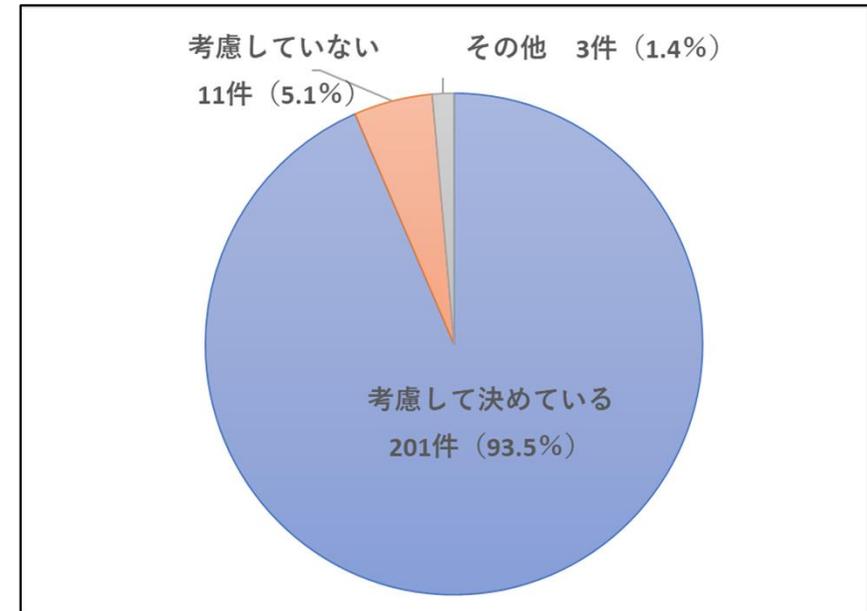


図7 船の大きさに対する乗船人数と積載数(n=215)

・ダイビング船を保有している者(215件)に対し、発航基準や定員(または積載する器材の量)の調整について質問したところ、87%が発航基準を定めており、定員等についても93.5%が船の大きさを考慮して決めているとの回答であった。

ダイビングショップへのアンケート調査（5）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会



Q 主に使用するスクーバタンクの容量を教えてください。

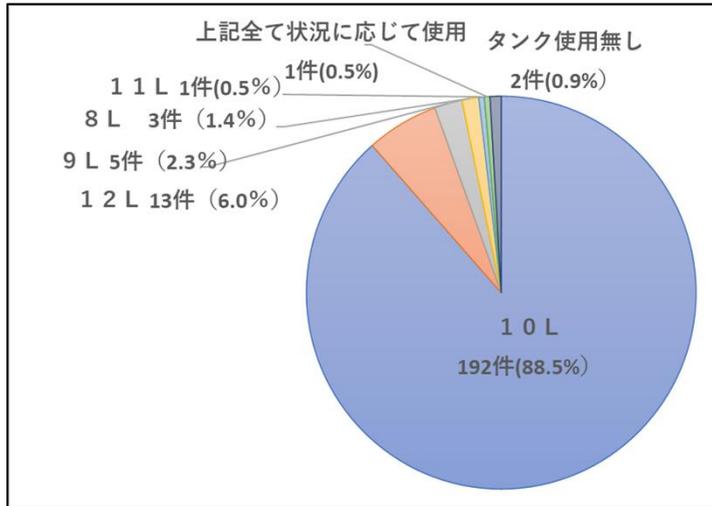


図8 主に使用するスクーバタンク容量 (n=215)

タンク容量: 約9割が**10Lタンク**(充填時16kg程度)を使用
 積載するタンク数: 客1名につき **平均2.5本**

<参考>ダイビングに使用する主な重器材

【タンク（シリンダー）】（容器13kg、空気3kg程度）

→重さは10Lタイプの場合。中身は圧縮空気

【レギュレーター】（1kg程度）

→タンク内の空気を減圧し呼吸を可能にする道具

【浮力調整具（BC）】（3.5kg程度）

→給排気で浮き沈みを調整するベストタイプの装置

【オクトパス+ゲージ】（800g程度）

→レギュレーターのバックアップ用装置、残圧・水深・コンパスのセット



タンク



レギュレーター

出典：Marine Diving Web、SCUBA MONSTERS



浮力調整具

オクトパス

一人あたり

合計**45.3kg**
(タンク2.5本で計算)

Q ダイバー1人あたり(ガイド含)のスクーバタンク本数（最大）を教えてください

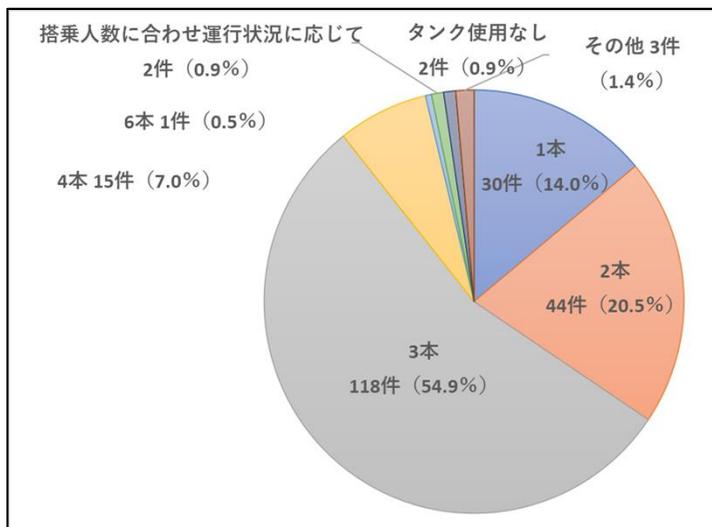


図9 主に使用するスクーバタンク容量 (n=215)

ダイビングショップへのアンケート調査（6）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会



Q ライフジャケットを
装備していますか？

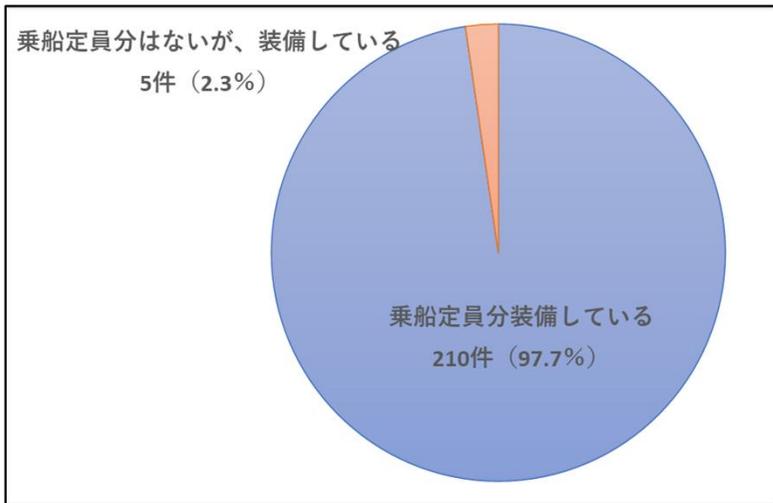


図10 保有船のライフジャケット装備 (n=215)

Q AEDを
装備していますか？

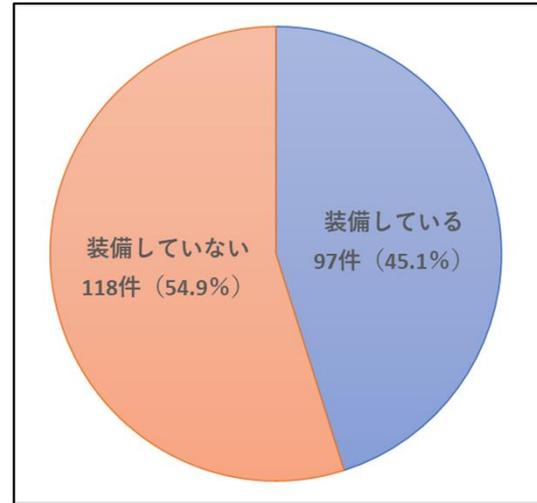


図11 保有船のAED装備 (n=215)

Q 酸素キットを
装備していますか？

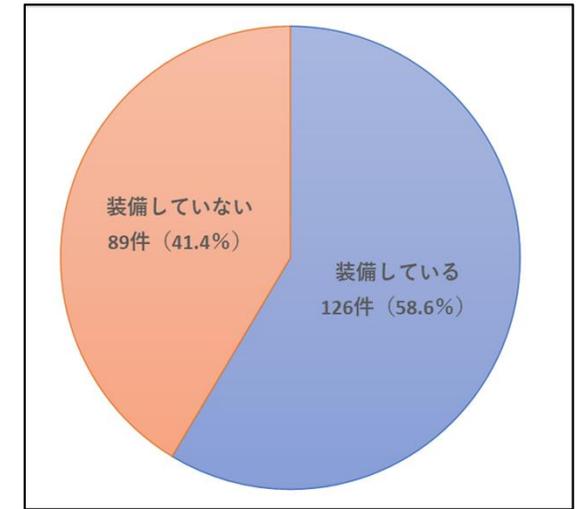


図12 保有船の酸素キット装備 (n=215)

Q その他安全に関する設備(自由回答)

<通信関係>

- 無線関連 16件 (業務用無線等)
- 衛星通信関連 10件 (衛星電話、EPIRB等)
- 位置情報システム18件 (AIS、GPS等)

<救命関係>

- 救急キット関連 15件 (救急箱等)
- 応急処置器具 10件 (担架等)
- 浮力補助具等 11件 (救命浮輪、フロート等)

<その他>

- 消火器 3件 など

Q 緊急時の連絡体制を整えていますか？

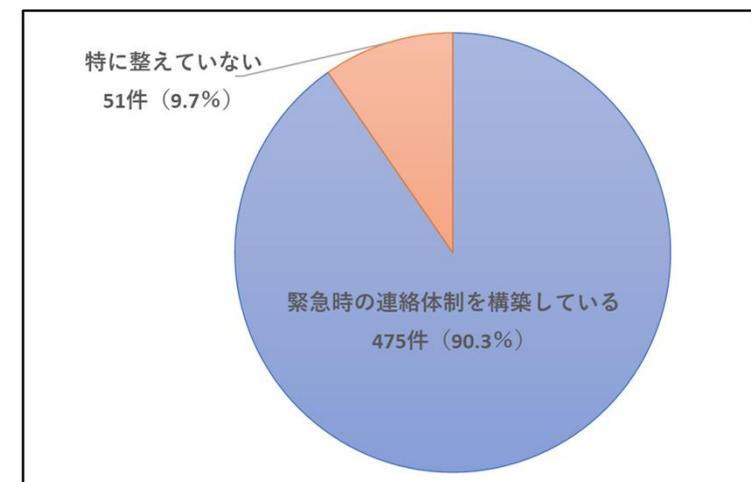


図13 緊急時の連絡体制の構築 (n=526)

Q ダイビング船の運航に関連して、
これまで危ないと感じたことはありますか？

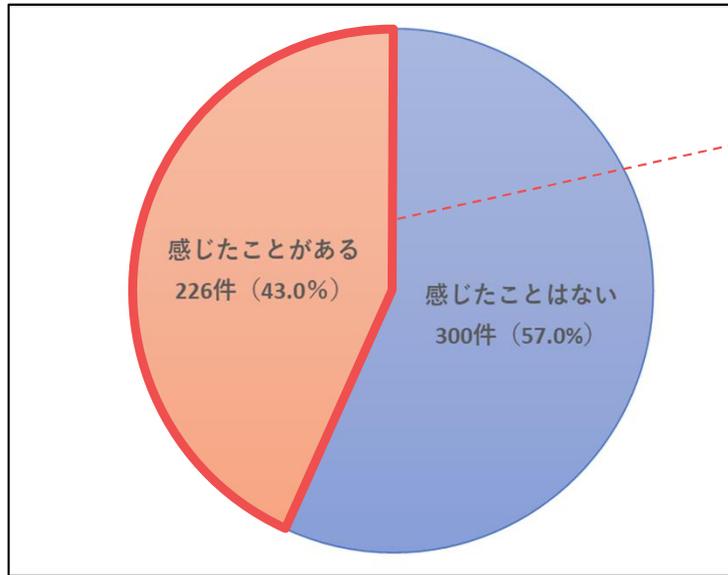


図14 ダイビング船の運航に関する危険と感じた経験
(n=526)

1. 具体的に危ないと感じた場面

1.1 他船との接触リスク

- ・シグナルフロート(注1)を上げての安全停止中に他船が速度を落とさず通過
- ・水面に浮上したダイバーの近くを他船が高速で通過

1.2 自然条件による危険

- ・予報以上の急激な天候悪化(突風、暴風雨、視界不良)
- ・想定外の高波やうねり、三角波による船内浸水

1.3 アンカリングに関する問題

- ・アンカーが外れて船が流される(無人船舶の漂流)
- ・ダイバーがいる海域へのアンカー投下

1.4 ダイバー管理の問題

- ・予定外の場所での浮上
- ・船へのエキジット(注2)が困難な状況(強い流れ、高波時)

1.5 船舶設備・運航の問題

- ・エンジン故障や火災
- ・不適切なエキジット用梯子(ラダー)の構造
- ・船長の操船技術不足や経験不足

1.6 他のレジャー利用者との競合

- ・目印なしでスキンドайビングをしている人との接触リスク
- ・航路内で遊泳する観光客

注1:ダイビング中に水面で自分の位置を
知らせるための浮き具

注2:ダイビングで海から上がることを
意味する言葉

2. 1. が生じる要因をどのように考えているか

2.1 コミュニケーション不足

- ・船長とダイバーの意思疎通不足、乗り合い時のショップ間の連絡不足

2.2 安全意識・教育の問題

- ・顧客第一主義による安全面の妥協、船長の気象海象に関する知識不足

2.3 ルール・規制の問題

- ・ダイビングスポットでの徐行義務などの未遵守、水域利用ルールの不徹底

2.4 判断ミス

- ・天候時の無理な出航判断、潮流や風向きの読み違い

Q ダイビング船の安全性を高めるために、必要と思われることがあれば教えてください。【任意】

1. ダイビング船の運航

1.1 運航判断と安全基準

- ・出航基準を明確に設定し、無理な出航をしない
- ・天候の変化予測に余裕を持った判断

1.2 船舶設備と点検

- ・出航前の機器点検徹底
- ・救命設備の充実（ライフジャケット、浮き具など）
- ・通信設備の充実（無線機、船舶電話、衛星電話など）

1.3 運航技術と監視体制

- ・ダイビングポイント付近での減速徹底
- ・ダイバーが水中にいる際の見張り員配置
- ・アンカリング時の安全確認（ダイバーの位置確認）
- ・船舶定員の適正化（タンクや器材の重さを考慮した定員）

2. ダイバー管理と安全対策

2.1 ブリーフィングと事前準備

- ・船長を含めた出航前のブリーフィング実施
- ・エントリー・エキジット方法の明確な説明

2.2 水中・水面での安全確保

- ・シグナルフロートやダイブフラッグの携行義務付け
- ・浮上場所変更時の合図方法の事前確認

2.3 緊急時対応準備

- ・定期的なCPR・救急処置訓練の実施
- ・緊急時対応フローチャートの作成と共有

3. 組織的な安全管理体制

3.1 事業者間の連携強化

- ・地域のダイビング協会を通じた連携体制の確立
- ・事故事例とその対策情報の共有

3.2 教育・訓練システム

- ・船長やスタッフへの定期的な安全教育の実施
- ・事故発生を想定した予行訓練の定期実施

3.3 ガイドライン・ルールの確立

- ・地域特性に合わせた運航ルールの策定
- ・船長とダイバーガイドの役割分担の明確化

4. 法制度・規制の改善提案

4.1 資格・免許制度

- ・ダイビング船特有の操船技術に関する追加資格の検討
- ・小型船舶操縦士と救急救命技能の連携

4.2 安全設備の義務化

- ・AED及び医療用酸素キットの常備義務化
- ・船舶へのスクリュガード設置の推奨
- ・固定ブイ設置の許認可簡素化

4.3 監視・指導體制

- ・安全管理不十分な事業者への指導強化
- ・漁船として登録されている船舶の安全基準適用
- ・地域協議会への加盟義務化
- ・過去の事故事例データベースの構築と公開

ダイビング船事故防止に向けた ヒヤリング調査の結果について

一般財団法人日本海洋レジャー安全・振興協会

ダイビング安全対策協議会等へのヒヤリング調査（概要）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会

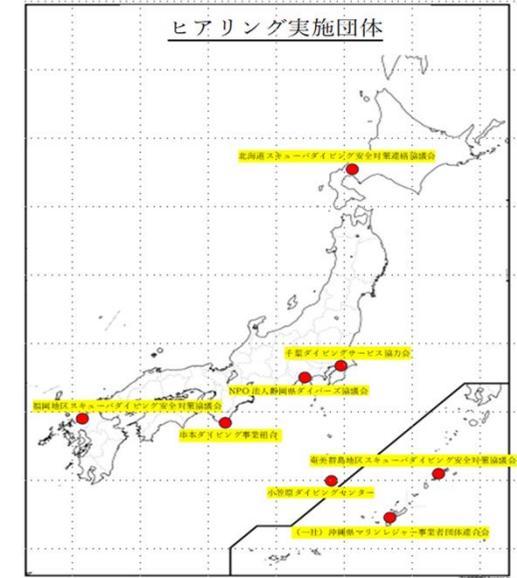


実施概要

調査対象：8団体

1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会(北海道)
2. 千葉ダイビングサービス協力会(千葉県)
3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会(東京都)
4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会(静岡県)
5. 串本ダイビング事業組合(和歌山県)
6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会(福岡県)
7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会(鹿児島県)、
8. 一般社団法人沖縄県マリナー事業者団体連合会(沖縄県)

方法：対面またはZoom、質問紙によるヒヤリング



Q 域内事業者について

名称	域内事業者数 (ダイビングショップ)	域内事業者数 (その他事業者)	協議会の特徴	協議会加盟事業者数 (ダイビングショップ)	協議会加盟事業者数 (その他事業者)	協議会加盟事業者の特徴
北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会	25	24	第一管区海上保安本部	20	13	法人、個人事業主、漁協、サークル
千葉ダイビングサービス協力会	約40	不明	域内事業者有志	9	0	法人、個人事業主、漁師
小笠原スキューバダイビング安全対策協議会	11	0	小笠原村観光協会	11	父島と母島	個人事業主、法人
NPO法人静岡県ダイバーズ協議会	約250	0	NPO法人	120	0	個人事業主が多い
串本ダイビング事業組合	28	0	域内事業者有志	24	0	個人事業主が多い
福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会	30	1	域内事業者有志	22	4	個人事業主、法人
奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会	約50	不明	任意団体 事務局は奄美海上保安部	35	0	個人事業主が多い 全員、漁協組合員
一般社団法人沖縄県マリナー事業者団体連合会	1,155	0	一般社団法人	227	0	個人事業主が多い

Q ダイビング客の特徴

1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会

- ・道内のゲスト8割、道外2割
- ・流氷ダイビングの場合は、道内ゲスト2割、道外ゲスト8割

2. 千葉ダイビングサービス協力会

- ・夏季はスノーケリングの利用が多い
- ・外国人少なく9割以上日本人で千葉県北や首都圏が多い
- ・初心者とリピーターが多い

3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会

- ・体験ダイビング増えている
- ・ファンダイビングが多い
- ・リピーターが多い
- ・外国人は少なく関東圏のゲスト75%

4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会

- ・9割は国内で外国人は1割程度
（神子元地区では半数が外国人）

5. 串本ダイビング事業組合

- ・訪日外国人客が多い（中国、韓国、台湾、香港）
- ・講習は少なくファンダイビングが多い（7割くらい）
- ・関西、中部からのゲストが多くショッピングツアーが多い
- ・ボートダイビングが中心で夏季はスノーケリングの利用が多い

6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会

- ・訪日外国人客の問い合わせが多い（中国、韓国）
- ・地元のゲストが多い

7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協

- ・ほとんどが日本人、外国人はクルーズ船乗客のみ
- ・事業者により、個人客又はツアー客のみ扱うような形態
- ・高齢者が多くなってきている

8. 一般社団法人沖縄県マリノレジャー事業者団体連合会

- ・訪日外国人客が多い（台湾、香港、韓国、欧米）
- ・体験ダイビングとスノーケリングの利用が多い
- ・ショッピングツアーが多く中高年が多い

全体的に・・・

- ・夏季はスノーケリングの利用が多い
- ・訪日外国人客が増えている

Q 自社保有と乗り合いの割合について

1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会

・自社保有9割、乗り合い1割

2. 千葉ダイビングサービス協力会

・事業者により異なる。漁師に委託する場合もある

3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会

・自社保有。遠征するとき小さい船は大きな船に乗り合い

4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会

・熱海地区はダイビングサービス^(注3)が所有し、乗り合いが多い

・伊豆は基本的には乗り合い

5. 串本ダイビング事業組合

・自社保有

（8割くらい、20～23隻、1店当たり2～3隻のお店もある）

6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会

・乗り合い多い。自社保有は2社のみ

7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会

・各事業者は船を所有

8. 一般社団法人沖縄県マリンレジャー事業者団体連合会

・自社保有。恩納村は乗り合い

注3：ダイバーやダイビングショップ対し、ダイビングを楽しむための環境やタンクのレンタル、船の手配等を提供する施設。



Q 自社保有と乗り合いの要因について

< 自社保有の要因 >

- ・顧客満足のため
- ・漁協のダイビング事業のため など

< 乗り合いの要因 >

- ・自社保有は維持費がかかるため
- ・係留する場所がない など

ダイビング安全対策協議会等へのヒヤリング調査（3）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会



Q ダイビング船錨泊時等の見張り員等の配置の有無について

1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会

・いる場合といない場合がある

2. 千葉ダイビングサービス協力会

・サービスにより異なる

・基本錨泊ではない。基本全てのポイントでブイを設置している

・ゲストが1～2人の場合は見張りはなくブイに付けて更に追加のロープを水底に結んで固定して2本で係船している

・ゲストが3人以上の場合は船長を頼んでいる。ショップ利用時は船長を頼むか自分が操船する

3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会

・配置している。協議会として漁協と相談してブイを設置しており、ブイに船をつける

4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会

・熱海地区は必ず見張り員等を配置している。

・神子元地区はドリフトダイビングなので錨泊することはない。当然、船長は常時在船している。

・伊豆半島では、無人となるということ聞いたことがない。

5. 串本ダイビング事業組合

・配置している。

6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会

・配置している

7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会

・個人事業者は配置していない。配置するための人件費に余裕がない

8. 一般社団法人沖縄県マリレジャー事業者団体連合会

・地域により異なる

Q ダイビング船の航行上留意すべきこと

1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会

・潜水中のダイビングエリアの走行ルールを設定

2. 千葉ダイビングサービス協力会

・網や素潜り漁など漁業関連において航行に留意

・水上バイクや免許不要のミニボートの接近に懸念している

3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会

・珊瑚礁、海洋動物（クジラ）、暗礁に留意

4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会

・ドリフトダイビング時に漂流の危険性があることから、シグナルフロートを携帯し、浮上時に掲揚

5. 串本ダイビング事業組合

・岩礁、水面及び水中のダイバー、漁船

・時期により出航時間を制限

6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会

・特になし

7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会

・サンゴ礁保護のため、ブイを設置してダイビング船に係留

8. 一般社団法人沖縄県マリレジャー事業者団体連合会

・水面及び水中のダイバーとスノーケリング客

・ダイビングポイントでの速度及びひき波。潮目を通らない

ダイビング安全対策協議会等へのヒヤリング調査（４）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会



Q 活動内容

1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会

- ・合同潜水訓練
- ・安全講習会

2. 千葉ダイビングサービス協力会

- ・近況報告や事故などの対応策などの共有
- ・船舶の法律等の共有
- ・フォトコンテスト開催

3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会

- ・巡視船いずと合同訓練

- ・海底清掃や海水浴場コースロープ設置

4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会

- ・各エリア毎に訓練や海底清掃
- ・事故情報の共有

5. 串本ダイビング事業組合

- ・環境保全活動

6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会

- ・安全講習会や緊急対処訓練
- ・海底清掃

7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会

- ・安全講習会及び海上保安庁潜水士との合同訓練

8. 一般社団法人沖縄県マリンレジャー事業者団体連合会

- ・緊急対処訓練
- ・珊瑚植え付け

Q 独自のガイドラインについて

1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会

- ・有り

2. 千葉ダイビングサービス協力会

- ・各自設けている

3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会

- ・これから作っていく

4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会

- ・エリア毎によりダイビング環境が異なることから、エリア毎に定めている

5. 串本ダイビング事業組合

- 無し

6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会

- ・無し

7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会

- ・無し

8. 一般社団法人沖縄県マリンレジャー事業者団体連合会

- ・地域による

ダイビング安全対策協議会等へのヒヤリング調査（５）

（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会



Q 発航基準について

- | | |
|--|--|
| <p>1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会
・無し。協議会の中で出すか出さないか連携を取っている</p> <p>2. 千葉ダイビングサービス協力会
・各自設けている</p> <p>3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会
・大型のダイビング船の出航状況をグループラインで共有</p> <p>4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会
・各船長が相談し出港の可否を決める</p> | <p>5. 串本ダイビング事業組合
・有り。津波注意報の場合は出航禁止</p> <p>6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会
・無し</p> <p>7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会
・なし。事業者及び船長判断</p> <p>8. 一般社団法人沖縄県マリノレジャー事業者団体連合会
・船長、ショップ判断。恩納村は波浪警報の場合は出航禁止</p> |
|--|--|

Q 事故発生時の連絡体制の整備(緊急時フローチャートの有無)

- | | |
|--|---|
| <p>1. 北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会
・有り</p> <p>2. 千葉ダイビングサービス協力会
・各自設けている</p> <p>3. 小笠原スキューバダイビング安全対策協議会
・有り</p> <p>4. NPO法人静岡県ダイバーズ協議会
・各エリアごとに定めている</p> | <p>5. 串本ダイビング事業組合
・有り</p> <p>6. 福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会
・有り</p> <p>7. 奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会
・奄美海上保安部へ連絡。各会員に会員名簿を配布</p> <p>8. 一般社団法人沖縄県マリノレジャー事業者団体連合会
・「安全対策優良海域レジャー提供業者」（沖縄県公安委員会）を取得しているショップは、必ず有る</p> |
|--|---|

Q 緊急対処訓練の実施

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 有 | り | <p>北海道スキューバダイビング安全対策連絡協議会
小笠原スキューバダイビング安全対策協議会
串本ダイビング事業組合
福岡地区スキューバダイビング安全対策協議会
奄美群島地区スキューバダイビング安全対策協議会
一般社団法人沖縄県マリノレジャー事業者団体連合会</p> | <p>千葉ダイビングサービス協力会・・・サービスにより実施あり。
協議会としても実施したい</p> <p>NPO法人静岡県ダイバーズ協議会・・・各エリアごとに実施</p> |
|---|---|---|---|

Q 必要と考える安全対策

船舶係留・錨泊に関する対策:

- ・アンカー錨泊ではなく固定ブイによる係留を推奨

船上監視体制の対策:

- ・気泡等によるダイバー位置の常時把握
- ・逆光における監視の回避
- ・潮流の強い海域での監視強化
- ・A旗掲揚の徹底

事業者間連携の取り組み:

- ・単独開催を控え、複数船での運航の推奨
- ・運航スケジュールの相互共有
- ・地域ごとの協議会等での横のつながり強化

安全運航判断の基準:

- ・徹底した出港前点検と天候調査
- ・船の揺れ対策

緊急時対応体制:

- ・AEDや医療用酸素キットの船上常備
- ・緊急時フローチャートの作成と共有

教育・訓練の重要性:

- ・船長向け気象海象知識向上の講習会実施
- ・船長およびスタッフの継続的な教育・訓練
- ・安全管理方法の標準化と訓練

地域ルール・ガイドラインの整備:

- ・ガイドライン作成と遵守

Q ガイドラインを普及させるために必要と考えること

ガイドライン策定の基本方針:

- ・守らなくてはいけない事を守ることに尽きる
- ・実効性が伴うものにするため、現場の意見を反映する

認定制度に関する提案:

- ・国土交通省や海上保安庁などの認定ショップ制度
- ・ガイドライン遵守事業者に対する認定や特典付与

効果的な周知経路:

- ・Cカード協議会や観光協会、メディアを通じた周知
- ・船舶免許更新時の講習会実施

Q ダイビング船の事故防止についての提案

運航体制の改善:

- ・過剰な乗船を避ける

情報収集と事前準備:

- ・気象・海象（潮流・潮汐）情報の詳細把握

緊急時対応の準備:

- ・専用無線、AIS、船舶電話などの連絡手段確保
- ・医療機関連絡先、潜水障害対応、救急処置と連携

船舶・設備の管理

- ・点検整備、十分なアンカーロープ確保

船長・ガイド育成:

- ・操船技術と安全意識の向上

他の海域利用者との共存

- ・海上保安機関、水上バイク事業者、漁協との協力体制

情報共有の仕組み

- ・安全対策の成功事例を業界全体で共有する仕組み