



第9号

# 全国プレジャーボート安全会 会報誌

# プレジャーポート俱楽部通信

# CONTENTS

- 1 プレジャー・ボートの係留風景
  - 2 海の法律<9>
  - 3 プレジャー・ボート体験
  - 4 クローズアップ「相手と自分、そして家族を守る」
  - 8 コラム「P B責任保険・P B総合保険に関するよくあるご質問」



# プレジャーボートの係留風景

＜写真：千葉県 船橋ポートパーク＞

船橋ポートパークは、東京湾の最奥部に位置する船橋市にあり、船橋市漁業協同組合が指定管理者として管理・運営を行っています。浮き桟橋4基（総収容隻数198隻）のほか、駐車場・トイレを備えたプレジャーボート係留施設です。

このボートパークは、千葉県が港湾の安全と美化を目的としたプレジャーボート不法係留対策事業で設置が計画され、平成 20 年 4 月 1 日からオープンしました。首都圏内の貴重な係留施設であり、オープン当初からほぼ満杯の状態が続いている人気の係留施設です。



## 海の法律(9)

### 「人命救助について」

弁護士 戸田 満弘  
(全国プレジャーボート安全会会長)



会長 戸田満弘

船舶の衝突事故や拿捕事件など、海事紛争の処理で国際的にも活躍する日本を代表する海事弁護士。自身もヨットオーナーであり、時間が空いた週末には愛艇を海に繰り出している。

- 人の生命は地球よりも重い、という言葉がある。これは、如何なる高価な物の価値よりも人命が尊い、という、人類共通の理念から出た言葉である。遭難した船舶から SOS が発信された場合、付近を航行中の船舶は救助に駆けつけなければならない。何故救助に駆けつけなければならないのか。それは、人命救助が義務だからである。無人の船が海難に遭遇していたとしても、付近を航行する船舶はこれを救助する義務を負わない。
- 人命救助が義務となったのは、昔からではない。古くは、人命救助はモラルの問題であり、これを法的義務とする必要はない。また、これを法的義務にすると、その義務に違反し、人命救助をしなかった者を、処罰しなければならない。そうなると、人命救助義務違反による制裁を恐れ、遭難している船があっても見て見ぬふりをして近寄らなくなり、却って人命救助に役立たない、との説があった。
- しかしながら、最終的に、1910 年「海難における救援救助についての規定の統一に関する条約」が成立し、日本もこの条約を批准した。これにより、人命救助は公法上の義務となった。日本においては、具体的に、船員法第 14 条が、「船長は、他の船舶又は航空機の遭難を知つたときは、人命の救助に必要な手段を尽くさなければならない。」と規定している。勿論、人命救助するために自船に危険がある場合には、この限りではない。また、自船が衝突事故を起こした場合には、衝突事故を起こした船舶としての相手船の人命救助義務があるのは言うまでもない（船員法第 13 条）。
- 他船の人命救助をするということは、時間と手間と、更に費用が掛かる。人命救助のためには、場合によると、何時間も現場に留まり、救助した船員やその他の乗船者に食料や衣料を与えたり、世話をするほか、近くの海上保安部に通報し、近くの港まで回航し、或いは駆けつけてきた巡視船に救助した人たちを引き渡すことになる。この間の時間のロス、手間、更に諸費用等が発生する。
- 人命救助に駆けつける船舶が、他人に傭船され、貨物や人を運んだりすることもある。また、釣船の場合、当然、釣りを中断して人命救助に駆けつけるのであるから、釣客に文句を言われることもある。しかしながら、人命救助船の傭船者や乗客、釣船の釣客などは、我慢しなければならないのである。人命救助のために損害を蒙ることがあっても、これを人命救助に駆けつけた船舶の船主や船長に請求することはできない。
- 人命救助は崇高な行為であるから、人命救助行為に対し、報酬を請求することはできない（条約第 9 条）。人命救助は無償行為でなければならないのである。しかし、救助する方も、手間や時間、更に費用まで掛かる。これらの実費も請求できないのか、という問題がある。また、報酬は請求できないとしても、人命救助の一環として、船舶の沈没を防止するなど、船舶や積荷の救助も人命の救助と並行して行う場合が有り得る。このような場合には、救助された船舶や積荷の所有者は、人命救助の報酬を払わなければならない。即ち、人命救助の報酬は、原則無報酬であるが、船舶や積荷などの救助行為が並行して行われ、船舶や積荷という財産が救助された場合には、当該財産所有者が人命救助の報酬や費用を払わなければならない、として、ある種の調整を行っているのである（条約第 9 条、商法 804 条第 2 項）。
- いずれにしろ、海上において、他の船舶が海難に遭遇し、人命救助が必要な時は、自船が危険でない限り、いち早く現場に駆けつけ、人命を救助しなければならないことは言うまでもない。その際、海難に遭遇した船舶や積荷の救助がたまたま上手くいけば、その救助された財貨の所有者から、人命救助に掛かった諸費用、場合によると報酬も支払って貰えるのである。しかし、このような報酬や費用の支払いを当てにして人命救助を疎かにしてはならないことは言うまでもない。謂わば、海の男のモラル、と言うべきであろう。

以上

## プレジャーボート体験

会員の方々から投稿いただいた「プレジャーボート体験」をご紹介するコーナーです。今回は、長崎サンセットヨットクラブ (NSYC) さんから投稿いただきました。

長崎サンセットヨットクラブ NSYC



サンセットマリーナは長崎の市街地から車で15分、ハーバーを出ればそこはもう東シナ海で五島、天草、平戸などの島々は一日の航程という絶好のロケーションにある。

このマリーナにセーリング・クルーザーを置くヨット好きの有志が集まって作ったのが長崎サンセットヨットクラブNSYCで、創設以来、すでに約20年の歳月を経ている。現在は21艇がメンバーになっていて、クルージングに、レースに、はたまた船釣りにと、それぞれのメンバーが思いおもいに活躍中である。メンバーは学生時代からヨットに乗っていた人、現役を退いてからクルーザーのオーナーになってヨットを始めた人など様々であるが、総じて50歳代より上の人が多く、80歳を超えてなお舵を握るオールド・ソルトもいる。クラブには、クルーザーが初めての人も、帆走スキルだけでなく艇のメインテナンスも含めて経験者に気軽に教えて貰えるし、桟橋に発着する他艇には誰かが手助けをするという和気藹々とした雰囲気がある。

マリーナ沖の海面では、毎年ディンギーからクルーザーまで、様々なヨットレースが開かれる。春の帆船祭りレース、夏の五島灘横断レース、長崎オープンヨットレース、秋の小浜レースなどのクルーザーレースは近県からの参加艇も含めていつも賑わいを見せる。この他にも、2月から11月まで毎月1回、クラブ艇だけが参加するクラブレースがあり、毎回数艇ずつが腕を競っている。このレースでは、どの艇でも勝てるチャンスがあるよう、過去の成績を反映したハンディキャップを採用しているのも特徴で、大型艇、小型艇に関係なくレースを楽しんでいる。



レーススタートのヨット群

マリーナでは、その設備を活かして、県内の高校総体や市民ヨットレースのほか、九州あるいは全国インカレなどのディンギーレースもシーズンを通して開かれる。クラブの中には、かつてディンギーレースを経験したメンバーも何人かおり、レースの運営を手伝うことも多い。特に昨年の長崎国体では、サンセットマリーナがヨット競技の会場となり、ヨットクラブも全面的に応援し、多くのクラブメンバーが競技運営の裏方として参加している。

マリーナでは、モーターボートのメンバーも含めた安全講習会を毎年開催しているが、クラブとしても、外洋レーサーを招いて長距離航海での経験を聞いたり、実際にライフルボートを海上で開いてみたりと、安全面での催しがもたれて

いる。また、クルーザー乗りでもディンギーの経験は学ぶところが多く、「ディンギー練習会」に参加して「初チン」を体験したメンバーもいる。

なんといっても楽しいのがクラブのメンバーが揃ってのパーティ。マリーナの営業も未だ始まらない正月休みの初乗りには、3マイル先の伊王島までフネを出し、桟橋で持ち寄ったご馳走をつつきながら、その年の夢を語り合ったりする。初秋には何隻かが語らって上五島へのクルージング。もちろん、美味しい海鮮料理が、目当てである。未だ実現していないが、世界遺産候補の「長崎キリスト教会群をヨットで訪ねる旅」などという計画もある。そして、年末は出島ワーフで、イルミネーションで美しく装飾されたヨット達を眺めながらの忘年会。フネに席を移しての二次会が盛り上がるのもいつものことである。



出島ハーバーのイルミネーション

クルージングスポットに恵まれている長崎の海を訪れる際には、長崎サンセットヨットクラブのホームページ URL: <http://saunsetyachtclub.jimdo.com/> も訪れてみて下さい。



# クローズアップ

(株)舵社「Boat CLUB」2015年9月号より

万が一に備えるボーティングの常識

相手と自分、そして家族を守る  
**プレジャーボート責任保険**

行政の協力を受けて、ボーター自身が立ち上げたウォーターフロントパーク金沢。大野川河口に整備された金沢港内の、さらに運河状になった分水路に面しており、砂がたまらず、一年中出航できる貴重なマリーナだ

「プレジャーボート責任保険（以下、PB責任保険）」は、5トン未満のプレジャーボート・ヨットのオーナー向けの賠償責任保険だ。全国の約17万隻もの漁船が加入する「漁船保険」の枠組みを活用した信頼性と、手ごろな保険料の賠償保険ながら捜索救助費用まで補償する手厚さなどが支持され、1999年の運用開始以来、加入者数は順調に増加し、2014年度には前年比2.7%増の1万6,915隻となった。今回は、北陸新幹線開業などで一躍注目の集まる石川県での運用事例を見ていきたい。

## 日本海の幸に恵まれた 魅惑のボーティングフィールド

能登半島が日本海に突き出し、約583キロという長い海岸線を持つ石川県の海は、暖流と寒流が交わる好漁場となっている。

さらに、遠浅の砂地が続く加賀に、岩礁帶の多い能登外浦、急深な能登内浦、静かな七尾湾と、底質・地形の異なる四つの海域があ

るため、巻き網や底曳き網から一本釣り、カキ養殖まで、さまざまな漁法が発展した。

一方で、そんな『漁業県』の常として、石川県では釣りを中心としたプレジャーボーティングも盛んだ。ちなみに、日本小型船舶検査機構（JCI）のデータによると、2014年度末の「プレジャーモーターボート」および「プレジャーヨット」の在籍数は2265隻。長い景気不振の影響で、この数字こそ微減傾

向にあるものの、高齢化と後継者難で縮小を続ける漁業に相対して、県内の港や河川、沿岸で、プレジャーボートの存在が目立つようになってきた。中には、安全性や他の船舶の航行に支障をきたすおそれがあると問題視されるケースも見られるという。

そうした中、行政サイドはいわゆる不法係留艇への対策を進め、法律に基づく河川の「重点的撤去区域」や、港の「放置等禁止区域」を順次指定。また、マリーナ施設が十分に整備されていない地区には、状況に応じて係留保管のための施策を講じている。

プレジャーボートオーナーに保管管理の責任が公的に求められるのは石川県に限らず、全国的な流れといえるだろう。そして、乗り物における社会的なもう一つの責任といえば「保険」である。同県のボーターの保険加入状況はどのようにになっているのか？ まず、ボーター自身が立ち上げたというマリーナでの先進的な事例を見ていきたい。



石川県の玄関・金沢駅前に立つ新たなシンボル「鼓門（つづみもん）」。この春、北陸新幹線が同駅までつながったこともあり、ビジネス、レジャーを問わず、さまざまな面で県内は活気にあふれている



ウォーターフロントパーク金沢よりほど近い有名すし店「宝生寿し」。江戸時代、大野川河口は百万石の金沢を支える港で、北前船が入港してにぎわった。当時の廻船問屋の面影を残す店舗である

## 保険でなければケリの付かないトラブルも

鉛色の空に荒れる日本海……だから石川県で冬のボート遊びは難しいのでは？ というイメージもあるのだが、金沢市の大野川河口にあるマリーナ、「ウォーターフロントパーク金沢」は例外だ。

「確かに日本海に面した能登半島西岸は、入江が少ないこともあり、ボートの保管場所はほとんどが河川。それで、11月を過ぎると季節風のせいで河口に砂がたまり、フネが出せなくなるところもあるんですが、ここはそういうことがないのが特長です」

河口に整備された金沢港内の、さらに運河



係留保管のほか、大型クレーンを設置し、20艇ほどの陸置き保管も行っている。遠方のポイントまで釣行するボーターが多く、県内のほかのマリーナより大きめのボートがそろっている

ウォーターフロントパーク金沢の事務所。常勤の職員を配置して、会員へのサービスに努めている。メインテナンスや修理にも対応。かなざわ海の駅としても登録済み

状の分水路に面しているというロケーションのよさを説明するのは、代表の吉田晃一さんである。

同マリーナの設立は6年前のこと。大野川周辺に係留していたボートオーナーで組織された複数のマリンクラブに対してなされた、「河川の安全対策の一環として、周辺の係留艇を集約したマリーナを造ってくれないか」という県からの呼びかけがきっかけだった。その数年前には、大野川の支流で氾濫被害が出たこと也有って、クラブのリーダーを務めていた吉田さんは県からの呼びかけに賛同。運営のための合同会社を作り、県職員とともに係留艇にチラシを貼るなど、保管艇の募集およびマリーナ立ち上げに力を注いだ。そしてオープンした同マリーナは、現在、110艇を保管する県内有数の存在となっている。さらに、その保管艇のすべてが保険に加入しており、大半がP B責任保険の加入艇なのだという。



「マリーナ設立の段階で、保険加入を保管の条件として定款に盛り込みました。県の指導と協力を得てできた施設だからというのもありますが、以前から私たちは、『ボートの保険には入っていて当たり前だ』という感覚だったのですから」(吉田さん)

ウォーターフロントパーク金沢の代表社員である吉田晃一さん（右）と、同じく主任業務執行社員の寺西茂正さん。もともとはボーターであったが（現在もそう）、河川の整備を目的とした県の提案に賛同。マリーナ設立に尽力した

Page 5



## プレジャーボート俱楽部通信



ウォーターフロントパーク金沢のポンツーンが切れたと思うと、岸壁は漁船の係留区画に。幅の狭い分水路を漁業者とともに使用しているため、同マリーナでは、港内のデッドスローエンジンなどのマナー遵守を会員に徹底指導している

地域に比較すると大きめで、レーダーなど装備類も充実したフネが多くいた。のみならず、航行中には大型船や漁船との行会いも多く、ときおり波が高くなる海域もあるため、保険に入る仲間が少なくなかったのだという。

「漁業者の係留区域がマリーナに隣接しているし、幅の狭い水路で何かあった場合、互いに話がしやすいだろうと、マリーナオープン時には漁船保険に声をかけて説明に来てもらいました。担当者が知り合いで信頼できると思ったしね」

そう説明するのは、吉田さんとともに設立時から関わってきた主任業務執行役の寺西茂正さんだ。寺西さんによると、保険料が比較的安く、対人・対物から捜索費用まで網羅するP B責任保険への人気がすこぶる高く、ほかの保険から乗り替える会員も多かったそうだ。

「幸い、マリーナオープン以来、大きなトラブルは起きてはいませんが、うちの会員は、保険未加入のボートがいるということ自体が怖い、という感覚を持っているんじゃないでしょうか。例えば、同乗者がどうにかなったらどうします？ 運よく命が助かったとしても、大げさをさせてしまったら、保険に入っていない到底ケリの付かない話ですよね」（吉田さん）

本来なら、海象の影響を大きく受けやすい小型艇のオーナーにこそ保険加入は必要だ、という吉田さんの意見には説得力がある。

## 漁業者との共存にも重要な役割を果たす保険

続いて、小松市の事例である。複数の河川

目の前の海が遠浅の砂地で、釣りを本格的に楽しむには2時間ほどかけて沖のポイントまで行くため、このエリアのボートはほかの



1987年に整備された安宅漁港の中にある県漁協小松支所（上）。安宅漁港内に設けられた水門の向こうが梯川本流の河口で、港内には以前からの漁船のほか、河川係留が難しい小松マリンクラブ所属のプレジャーボートも数艇係留されている（下）

トには、近隣に受け入れ可能な施設がない。そこで、治水上の支障になりにくく、河川環境の保全上、比較的問題の少ない場所に「暫定係留区域」が設けられ、希望者はこちらへ移動することとなったのだ。

「3年計画の暫定係留設備の工事もこの6月に完成して、現在、123艇が係留しています。国土交通省や市との間で、係留する場合は保険加入が条件になっていますから、全艇が保険加入済みです」

と説明するのは、梯川に係留するボーターを取りまとめる小松マリンクラブの吉田憲孝会長だ。

吉田さんは82年ごろから、当時は単なる親睦団体であった同クラブの前身（マリンフレンドという名称だった）に働きかけて、安全航行のための啓発活動を行ったり、堤防清掃などのボランティア活動や各種イベントにも協力して、社会的に認められるマリンクラブを組織し、さらに、クラブ内に

が流れる金沢市と異なり、小松市周辺で船舶の係留に適するのは1級河川の梯川のみ。よって、昭和50年代以降、多くの漁船とプレジャーボートが混在して係留され、この状態が河川管理上の問題となり、管轄者の国による規制が始まった。

昭和60年代には、河口近くに安宅漁港が整備され、漁船はこちらへ移動。しかし、プレジャーボー

トには、近隣に受け入れ可能な施設がない。そこで、治水上の支障になりにくく、河川環境の保全上、比較的問題の少ない場所に「暫定係留区域」が設けられ、希望者はこちらへ移動することとなったのだ。



梯川の暫定係留設備を自主運営する小松マリンクラブの会長を務める吉田憲孝さん。「ボート乗りも人数が増えたら社会的責任が求められる。当然、保険加入もその一つだと思いますよ」



(上) 梶川に設けられた暫定係留施設。写真は最近工事が終わったばかりの区画。係留杭の設置はボートオーナー自身の負担となり、別途、年間の係留費用も必要

(下) こちらは先に完成していた係留設備で、岸壁の足元などにオーナーそれぞれの工夫も見られる。梶川には最盛期で200艇近くのプレジャーボートが係留されていたが、今回の規制により、現在は123艇に。そのすべてが保険加入済みである

海難救助部を立ち上げた一人。そういう安全への意識の高い人物だから、もともと独自に保険には加入しており、ことあるごとに周囲へその重要性を説いていたという。

「梶川は河口が狭く、また砂がたまりやすいので、かなり危険なんです。荒れると三角波が立って、死亡事故も起こっています。私は救助する側ですから、事故の悲惨さをこの目で見ている。好きなことをして事故に遭った本人はともかく、残された家族は大変です。捜索費用もあるし、その後の生活もある。だから、保険は絶対必要。『家族のために保険に入れ』と、みんなにずっと言ってきた。今回の係留施設整備で加入が義務となつたわけですが、本当によかったと思っています」

同じ河川を保管場所として利用する同士ということもあり、吉田会長は未加入だった会員に、地元漁協が取次店を務めるP B責任保険を推奨。ほかの保険からの乗り替えも含め、結果的にクラブ員のほとんどが同保険に加入することになった。

「マリンクラブさんとは長い付き合いです。昔はプレジャーボートを敵視



梶川のほとりには、歌舞伎「勧進帳（かんじんちょう）」で有名な安宅の閑がある。弁慶が白紙の勧進帳を読み、主君・義経を金剛杖でたたいて奥州へ逃げ延びたという物語の舞台だ



黄色いフラッグ状の目印は小松マリンクラブの会員の証しだ



石川県漁業協同組合小松支所の運営委員長を務める森田誠さん。「昔は『保険なんかいらん』という人が多かったと思いますが、今はそんな時代ではないでしょう。漁師も保険に入っていますから、プレジャーボートの方もぜひ加入してほしいですね」

する漁師もいましたが、これまで、釣り場の協定を結ぶとか、お互いに信頼関係を築きながらここまできましたからね。今では友好団体の代表として、私もクラブの総会に呼ばれてあいさつをさせていただく間柄。それに加えて、今回、P B責任保険に大勢加入してもらったこともよかったです。私たちのよく知っている漁船保険の商品ですか

ら、漁師としてもより安心できるでしょう」

とは、県漁協小松支所の森田誠委員長の言葉。どうやらP B責任保険は、ボーターと漁業者、互いの信頼関係にも重要な役割を担っているようである。



石川県漁船保険組合参事の大目（だいめ）慶一さん。「石川県では定置網漁業が盛んです。あまり情報を持っていない不法係留のプレジャーボートが網の中に入ってしまって破損させるというケースが見受けられます。また、加賀から能登へかけては遠浅の砂浜なので、遊泳者に気づかずトラブルになることも少なくありません。注意していくも遭遇してしまうトラブルもありますし、ボートオーナーの方々は、ぜひとも保険に入つていただきたいですね」



石川県漁船保険組合のスタッフのみなさん。日ごろから、マリンクラブのリーダーをはじめとするキーパーソンと密にコンタクトを取り、足しげく説明に出かけることで、ボートオーナーからの信頼を勝ち取り、石川県内におけるP B責任保険の普及につなげた。14年度は前年比7.6%増となる396隻の加入実績を挙げている



石川県漁船保険組合は、金沢市の北部に隣接するかほく市にある。砂浜の波打ち際にクルマで走れる「千里浜（ちりはま）なぎさドライブウェイ」など、観光名所も至近

## PB責任保険・PB総合保険に関するよくあるご質問

### ◆賠償責任編◆

会員の方からいただいたPB責任保険・PB総合保険に関するご質問にお答えするコーナーです。今回は「賠償責任編」と題し、以下の質問にお答えいたします。

#### Q1：航行中、操船ミスで船が動搖し、同乗中の友人が船上で転倒して負傷した場合に、PB責任保険の対人賠償の補償対象となりますか？

A：PB責任保険では、自船の乗船者に対する賠償責任は補償対象外です。

このような事故で、同乗中の友人への治療費等を補償するために、ご加入をお勧めしたいのはPB総合保険の補償内容の一つであるPB搭乗者傷害保険です。

PB搭乗者傷害保険は、プレジャーボートに搭乗中の方（操船者を含む）が、プレジャーボートの航行に起因する事故で、死亡された場合や後遺障害または傷害を被られた場合に、あらかじめ定められた金額を保険金としてお支払いする保険です。

※PB搭乗者傷害保険に加入するためには、PB責任保険並びにPB責任保険ワイドに加入する必要があります。

#### Q2：マリーナに係留保管中、台風の影響で係留ロープが緩んでしまい、隣に係留中の船に接触し、船体に損傷を与えてしました。この場合は、PB責任保険の対物賠償の補償対象となりますか？

A：台風などの影響による事故は不可抗力で起こる事故であるため、法的賠償責任が発生しないという考え方が通説となっています。そのため、ご質問のような事故は、原則的には補償対象外です。

第9号会報誌をお届けいたします。

会員の皆様におかれましては、充実したマリンライフをお過ごしのことと存じます。

海上保安庁の統計によると、プレジャーボートの事故は船舶種類別の事故隻数では最も多く、全体の事故の約4割を占めています。事故の内容別にみると、近年機関故障事故が増加傾向にあるようです。事故を未然に防ぐために、発航前に機関・設備の点検を適正に行い、安全航行に心がけましょう。また、万が一の事故のために備えてライフジャケットの着用を厳守しましょう。今後も、会員の皆様にとって有益な情報を提供していきたいと考えております。



全国プレジャーボート安全会

ホームページ <http://www.ghn.or.jp/jpsa/>

お問い合わせ・ご連絡などはメールにてお願いいたします。E-mail : pb-hoken@ghn.or.jp

\*情報セキュリティ強化のため、Yahooなどのフリーメールの受信はできません。



For Safety Cruising  
プレジャーボート  
**PB責任保険**  
**PB総合保険**

2016年1月発行

皆さまの「プレジャーボート体験」を3つのカテゴリーで募集いたします。

①ボート・ヨット・釣り自慢 ②ヒヤリ・ハット体験(事故には至らなかったけど、助かった～…)  
③トラブル体験(事故や漁業者とのトラブルなど。)  
お寄せいただいた中からいくつかの自慢・体験談を次号の会報誌でご紹介させていただく予定です。よろしければ上記メールアドレスまでお寄せください。  
なお、採用された方には粗品を進呈いたします。