



第12号

全国プレジャーボート安全会 会報誌

プレジャーボート倶楽部通信

CONTENTS

- 1 プレジャーボートの係留風景
- 2 海の法律＜12＞
- 3 機関事故防止推進活動
- 4 クローズアップ「漁業者とボートユーザー、相手を理解し、互いを守る海の保険」



プレジャーボートの係留風景

＜写真：大阪府 佐野漁港＞

佐野漁港は、沖に空の玄関口である関西国際空港を臨み、大阪湾岸地域のほぼ中央に位置する泉佐野市にあります。泉佐野市は、大阪市と和歌山市のほぼ中間に位置しており、この一帯は泉州地域と呼ばれています。

佐野漁港には、漁船約90隻、プレジャーボート約60隻が係留されています。プレジャーボートの係留については、泉佐野漁業協同組合が管理しています。

泉佐野漁協が運営する市場では、14時より競りが行われています。また、泉佐野フィッシャーマンズ・ワールド構想により設置された青空市場では、大阪湾でその日に水揚げされた新鮮な魚介類が販売されており、連日多くの観光客で賑わっています。



海の法律〈12〉

船と人との接触〈遊泳者の死傷事故に対する責任〉

弁護士 戸田 満弘

(全国プレジャーボート安全会会長)

1. はじめに

船舶同士の衝突については、海上衝突予防法、港則法、海上交通安全法などにより、海上交通ルールが定められています。しかしながら、船と遊泳者（シュノーケリングやダイビングの遊泳者も含む。）との接触については、明確なルールは定められておりません。船と遊泳者が接触すれば、船には通常、何の損害もなく、遊泳者が負傷し、最悪の場合、死亡します。そこで、遊泳者事故を引き起こしたプレジャーボートなどの船舶の操船者の責任を考えることとします。

2. 一般の不法行為

船との接触により、遊泳者が重傷を負ったり、死亡すれば、船舶の操船者について、まず、刑事責任が問題となります（業務上過失致死傷、刑法211条、5年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金）。これは、概念的に、車の運転により、人を死傷させた場合と同じです（車の運転の場合は、平成25年制定の「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」が適用され、処罰が格段と強化されました。同法新設前は、刑法211条が適用されていました）。

業務上過失致死傷罪の場合のキーワードは、「注意義務違反」です。すなわち、船舶を操船して進行中、前方に遊泳者がいた場合、これを回避する注意義務があったかどうか、有罪かどうかの決め手となります。民事責任、すなわち、死傷した遊泳者に対し、損害賠償責任を負うかどうか、やはり、注意義務違反があったかどうかの決め手となります（民法709条）。



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。

3. 遊泳者を避ける注意義務

それでは、遊泳者を避けるべき注意義務は、どのような場合に発生するのか、検討します。

3-1 注意義務がある場合

事故海域が通常、遊泳者がいる可能性が高い海域なのかどうか。

- ① 指定された海水浴場、指定された海水浴場ではないが、事実上の海水浴場、若しくは、その付近で事故が発生した場合。
 - ② ダイビングスポットでダイビングボートがアンカーしている場合、その周辺海域で事故が発生した場合。
- 以上のような場合には、通常、遊泳者が当該海域にいる可能性が高い、即ち、予見可能性があるので、速力を落とし、厳重に見張りをして、遊泳者を回避する義務があります。

3-2 注意義務がない場合

以上に反して、遊泳が禁止されている海域で、実際、遊泳者を見かけることはない海域や、相当、離れた沖合で、通常、遊泳者を見かけることはない海域で、遊泳者が自分の存在を示すための措置を全く取っていない場合（夜間における懐中電灯等の明かりの点灯、昼間にあっては標識や笛などによる注意喚起）、予見可能性はなく、注意義務は認められないと思われます。このような場合には、船の操船者について、刑事責任も民事責任も問われることはない、と考えます。また、船の操船者に過失責任が認められたとしても、遊泳者側の過失相殺が認められた判例もあります。

3-3 遊泳者が通常いないと考えられる特殊な状況

通常、遊泳者がいる可能性が高い海水浴場やダイビングスポットであったとしても、荒天で遊泳が禁止されている場合、或いは、雨や霧で視界が著しく制限されたり、夜間などの場合、遊泳者がいる可能性はほとんどない、と考えられる特殊な場合には、海面上に光や音声を認知し、誰かがいるかも知れない、と考えられるような極めて例外的な事情がない限り、遊泳者を回避する注意義務はないものと思われます。

4. まとめ

船と人との接触事故の場合、注意すべきは、通常、遊泳者がいるかも知れないと思われる海域に接近する場合には、極力、速力を落とし、前方に対する見張りを厳重にして航行すること、仮に、前方でなくとも、近くに遊泳者、特に、ダイビング中の遊泳者を認めたら、躊躇なく停止し、周囲を確認したうえ、ゆっくりと当該海域を航行するのが大切かと考えます。急いで、遊泳者と衝突し、事故を引き起こした場合、刑事事件、民事事件に巻き込まれ、大変な苦労をすることになります。それを思えば、一時、停止するなど、何でもありません。もちろん、遊泳者がいる可能性のある海域を大きく迂回できるのであれば、それが一番の安全策でしょう。

以上

機関事故防止推進活動

一般社団法人 日本舶用機関整備協会

皆さまにとって、当協会は馴染みが薄いと思われるので、簡単に紹介をさせていただきます。事業内容としては舶用機関整備士（国土交通省公認）の資格検定事業を主軸に機関事故防止推進、技術講習会の開催等、舶用機関整備業界に密接した事業を展開しています。

今回はその中の機関事故防止推進事業について紹介します。活動範囲は全国的であり、漁船並びにプレジャーボート等小型船舶の船主を対象とした海難防止機関講習会の開催及び参画によって、機関各部の名称及び出港前点検の要領並びに定期点検整備の重要性を認識してもらい、それらの励行により、機関トラブル防止を図ることを目的としています。

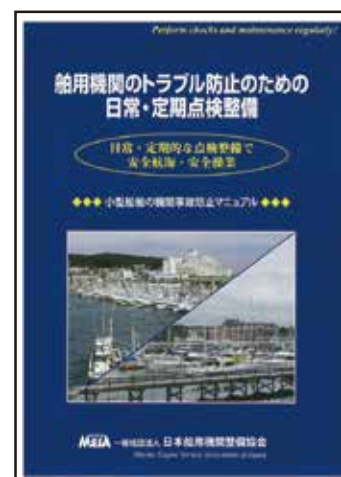
従来講習では、〇〇に注意！ 〇〇をしましょう！という内容でありましたが、これでは説得力が弱いので、エンジンが動く理屈を知り、オイル等、各パーツの役割や消耗品は交換しなければならない理由を理解してもらうことが肝心です。これらが機能しなくなる（劣化）と、こうなる（故障）ストーリーとしています。（怖さを知ってもらう）

講習会では、アニメ動画やビデオを多用して、機械が苦手な方にとっても分かりやすい内容にすることにより、機関への関心と知識を高めることで機関トラブルが1件でも減少することを願っているところです。（※以前のテキストのみの講習に比べ睡眠率が激減しました）

また、当協会は海上保安庁から「海の安全推進アドバイザー」として平成28年11月より舶用機関専門分野として委嘱されていて、主に技術面において助言等をさせて頂いております。これにより海上保安庁との協力関係が、より一層強化され全国の各保安部署（小型船安全協会等）が主催する海難防止機関講習会の開催が活発化しています。

今年の海上保安庁観閲式に行ってきましたので、紹介します。（海保庁の配慮により好位置を確保して頂きましたので、良い写真を沢山撮ることができました！）6年振りの海上保安庁創設70周年記念観閲式に相応しく、全国各地の管区より受閲を受ける13隻が東京湾に集結しました。中には尖閣諸島周辺警備に専従する大型船も含まれていました。他には米国沿岸警備艇、海上自衛隊護衛艦、近隣の県警警備艇等の参加があり、とても迫力のあるもので感動的なシーンが続きます。

受閲船隊が灯すサーチライトが見え始めると次々に第一小隊から第三小隊の順に観閲船隊4隻の右舷側を甲板に整列した乗組員が最敬礼して、通過して行きます。受閲船が、観閲船の右舷側を通過して行くので、右舷傾斜します。来年の観閲式については未定とのことですが、是非行って頂きたいものです。



当協会のホームページからご覧ください
URL:<http://www.mesa.or.jp>



海保庁長官、ミス日本「海の日」とのショット
前列中央が筆者

業務部 正一喜男



クローズアップ

(株)舵社「Boat CLUB」2018年8月号より

漁業者とボートユーザー、
相手を理解し、互いを守る海の保険

プレジャーボート責任保険

松山市郊外から瀬戸内海に浮かぶ興居島(ごごしま)を望む。大小 200 もの島しょとリアス式海岸のある愛媛県は、1,700 キロという長い海岸線を持ち、その津々浦々に 195 の漁港が点在する

広い海でも交通トラブルは起きる。機関故障で漂流、ワッチ不十分で他船と接触、慣れない海域で絡網……などよく聞く話だが、そんなときに頼りになるのは保険。「プレジャーボート責任保険」(以下、PB 責任保険)は、5 トン未満の比較的小型のボート、ヨットのための賠償責任保険だ。全国の漁船が加入する「漁船保険」の枠組みを活用した信頼性と、手軽な賠償保険ながら捜索救助費用までフォローする充実保障で、運用開始以来、加入者数は順調に増加。今回は愛媛県での運用事例を見ていきたい。

保険加入が係留の条件 行政とタッグの先進事例

瀬戸内の他県同様に、愛媛県は海の幸に恵まれたところだ。瀬戸内海は魚介類の産卵や生育の場として重要な藻場や干潟に恵まれた生産性の高い海域で、小型底引き網や一本釣りなど多様な漁業が営まれる。また、県西部の宇和海は黒潮分枝流に乗って回遊するイワシやアジの好漁場。さらには生産量全国 1 位のマダイをはじめとする養殖業も盛んとい

大浜漁協代表理事組合長
廣瀬次臣さん

「保険加入を係留する条件にしたのは、同じ海を利用する者として等分の責任は必要という考えです。トラブルがあったらどちらも困りますからね」



今治市農水港湾部水産課課長
越智節二さん

「漁業者の高齢化が進むなかで、これからは漁業だけでなく“海業”を営んでいかなければならない時代です。漁業者とプレジャーボートの共存を目指す大浜漁港砂場地区の係留施設整備は、そのモデル事業となります」





大浜漁港砂場地区のポート係留施設。浮桟橋付きのバースが海上に120隻分、陸上保管が30隻分。募集をかけるとすぐいっぱいとなる人気の施設だ。保管の条件として保険への加入が定められ、現在保管艇の9割がPB責任保険に加入している



砂場地区のポート係留施設から見える来島海峡大橋。愛媛県今治市から広島県尾道市にかけて島が密集するしまなみ海道周辺は、瀬戸内でも第一級の漁場であり、また船舶輻輳（ふくそう）海域でもある



係留施設に加えレストラン、駐車場、水洗トイレなどを一括して「マリナパーク王浜」（王浜は大浜の古い表記だとか）として整備された



係留施設にはレストラン「浜の台所 潮里」が隣接。写真は店のスタッフを務める漁協女性部のみなさん

う全国有数の“漁業県”だ。

一方で瀬戸内海は、言わずもがなのボート天国。漁業者にとっての好漁場はすなわちボートフィッシングの好ポイントであり、太平洋や日本海などの外海と比べると波静かなコンディションで年間を通してボートを出しやすく、さらには世界的な評価を受ける美しい多島海はクルージングポイントに事欠かない。そんな環境ゆえボートینگの非常に盛んな愛媛県だが、多くの漁船とプレジャーボートが行き交うエリアでは、両者の間で発生するトラブルもまた多くなる。

漁業者とボーター、立場は違うが同じ海を利用するもの同士、お互いを理解し円満な関係を築いていきたいもの。今治市の大浜漁港砂場地区のケースは、地元漁協と市行政がタッグを組んで漁業者とボーターの共存共栄を図った先進的な事例といえるだろう。

広島県尾道市と愛媛県今治市をつなぐ西瀬戸自動車道、いわゆるしまなみ海道を間近に見られる同地区。目の前の来島海峡は、他地域からも釣り船が集まって

くる全国でも有数の好漁場でもあり、プレジャーボートの数も多く、地元の大浜漁業協同組合にとっては“放置艇”が悩みの種だった。漁港内をはじめとする本来は止めてはいけない場所に係留されているボートは、漁船の航行の妨げになるだけでなく、衝突などのトラブルもわりと頻繁に起こっていたらしい。

「だいたいボートの持ち主が誰かもわからんので、話のしようもなかったんです」と当時を説明するのは大浜漁協の廣瀬次臣組合長。ただ、漁協もこの状況に手をこまねいていたわけではない。早くから問題解決に向け漁港を管轄する今治市と協議を重ねていた。その話し合いの中から生まれたのが、プレジャーボート向け簡易係留施設の計画である。漁業が盛んな大浜地区であっても、直面する近年の漁業者の高齢化・減少は深刻で、増え続けるプレジャーボートとの節度ある共存が、新たな道を切り開くことになるのではという可能性にかけた決断だった。

そして今治市は大浜漁港砂場地区に約100艇分の



係留施設を整備。大浜漁協を管理者とし、応募のあったプレジャーボートの係留が 2007 年より始まった。このとき受け入れの条件として定められたのが賠償責任保険への加入だ。公的な施設としては、利用者自身はもちろん、設備や漁業者に対して万が一の場合の補償を担保するのは当然のこと。ボーター側も法的なお墨付きを得てボータィングを堂々と楽しみたいという需要は高く、バースはすぐに埋まり、3 年前に増設された 20 艇分の係留施設と陸上保管を合わせて、現在は 150 艇が同施設をホームポートとしている。もちろん保険加入率は 100% で、係留艇の 9 割は漁協が取り次ぐ PB 責任保険の加入者。ボーターにはおおむね好評のようで、事情で他の保管場所に移ることになったが PB 責任保険はそのまま継続、というケースもあるという。

また漁業者サイドから見ると、同係留施設のボー

ターは、保管料と保険料を負担し、漁港を使用するための責務を果たしたいわば仲間のような存在。最近は両者が釣りや船についての情報交換をするなど交流する場面も見られるようになってきたとか。PB 責任保険が、両者の相互理解に重要な役割を果たしている事例といえるのではないだろうか。

大浜漁協副組合長理事
宮谷輝夫さん

「昔はプレジャーボートにいい印象を持つ漁師はいませんでした。今は持ちつ持たれつ。関係は良好だと思います」



大浜漁協参事
西山竜二さん

「漁業者はみな漁船保険に入っていますから、プレジャーの方も保険に加入するのは当然と考えていただきたいですね」



民間保険と比較した PB責任保険の魅力

PB 責任保険は民間のマリーナにおいても、そのシンプルながら実際のニーズに即した内容が評価され、徐々に実績を伸ばしている。先の事例と同じ今治市にあるマリーナシーガルの専務取締役を務める平野勝志さんは、保険業務の資格を持ち、

以前ほかの保険会社の代理店業務を行っていたのだが、10 年ほど前にこれをやめ、PB 責任保険の取次店となった。理由は代理店業務の煩雑さもあるが、PB 責任保険のほうが無事故だと保険料に割引があるなど、お客さんにとって加入しやすい特典が多いこと。

現在、約 50 隻を陸上保管する同マリーナで PB

今治市にあるマリーナシーガル。陸上ヤードに約 50 隻を保管。ホテル施設も完備するユニークなマリーナで、ボート免許教室に遠方から泊まりがけで訪れる客も多いとか。レンタルボートもあるのが、瀬戸内を楽しみたい他地域のボーターも注目



「PB 責任保険は無事故割引があるし、船体捜索救助費用まで対応するのがいい。沖で不具合があつて漂流というのはボートによくあることですから、非常に実用的な保険だと思います」

マリーナシーガル専務取締役
平野勝志さん



責任保険の加入艇は 12 隻。平野さんによると、他社の保険への加入者はおそらくこれよりかなり少ない。ルール作りから始められる新規の保管施設と異なり、既存ユーザーへの保険加入推進はなかなか思うように進まないが、それでも 10 年間加入者は減ることなく、じわじわ増え続けているという。

また、漁船保険の指定工場を引き受けていることから PB 責任保険の取り次ぎも行っている松山市の島マリン和気ボート・ヨットハーバーでは、最近、保険の重要性をあらためて認識させる出来事が

あった。操船していたオーナーがふとしたことで落水してしまったボートが、そのまま止まらず、係留中の他船に接触するという事故が発生したのだ。オーナーは保険未加入で、相応の賠償を負担することとなったが、さすがにすぐに PB 責任保険への加入を決意したとか。不幸な出来事だが、周囲のボーターにとっては保険への意識が喚起された形となり、今後加入が進めばと、ハーバーマスターの嶋本 寛さんは考えている。



島マリン和気ボート・
ヨットハーバー
ハーバーマスター
嶋本 寛さん

「新規でボートを預けられるお客さまには必ず PB 責任保険の紹介をしています。なんとか加入率を上げたいですね」

松山市和気町にある島マリン和気ボート・ヨットハーバーは約100隻のボート&ヨットを保管。PB責任保険にはこれまで11隻の加入を取り次いだ

地道な営業の積み重ねと 情報を生かした普及を

17 年の PB 責任保険の全国加入者数は、前年比約 1.2%増の 17,942 隻。堅実に加入者を増やしている同保険が運用を開始したのは 1999 年のことだが、愛媛県ではそれから 3 年後のスタートとなった。このタイムラグは、同県における漁業の重要性を物語る。「なぜ漁船保険組合がプレジャーボートのための保険を手がけるのか」という意識が、

当時の愛媛県漁船保険組合（現・日本漁船保険組合愛媛県支所）内でも強かったのだという。しかし“プレジャーボートとの事故から漁業者を守る”という PB 責任保険のコンセプトへの周知が進み、02 年から普及へ積極的に動くこととなる。

ただ、それまで組合スタッフはプレジャーについては門外漢であり、普及活動は文字通り手探り状態。各地区の漁協に取り次ぎを依頼するが、そこは“漁業県”の最前線。PB 責任保険の意義を理



日本漁船保険組合愛媛県支所のみなさん

解してもらっただけでも苦勞の連続だった。

県内での加入者数は初年度実績わずか 11 隻が、スタッフの奮闘努力の結果、徐々に拡大。15 年後の 17 年には 546 隻までに至っている。

「とはいっても、JCI への登録数は 1 万隻超。県内には保険未加入の方が大勢いらっしゃる。もっともっと、加入者数を増やしていきたいですね。幸い大浜漁協さんのような素晴らしいモデル事例もありますし、他地域の方にも保険の重要性をご理解いただきやすいと思います」

そう述べるのは、日本漁船保険組合愛媛県支所の明比卓美支所長。氏によると、これまでの活動で、行政の動きや県内のプレジャーボートの実態が少しずつ把握できるようになったとのこと。今後は



日本漁船保険組合愛媛県支所
契約部次長
渡辺泰仁さん

「当初『なぜボートの保険を扱うのか』と叱られましたが、漁業者を救う保険だということを繰り返し説明していきました」



日本漁船保険組合愛媛県支所
支所長
明比卓美さん

「事故発生率は海上も陸上もほぼ同じ。ボートもクルマと同様のリスク管理が必要ではないでしょうか」

これまで同様の地道な努力に加え、蓄積した情報も生かして、より効果的に PB 責任保険のよさをアピールし普及につなげたいと語っていた。

第 12 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。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のでご愛読の程宜しく願いいたします。



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**

2019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。