



第13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＜13＞
- 3 近年の台風被害とプレジャーボート総合保険
- 4 クローズアップ「もしものときに自身を助け、相手を守る、ボータイングの常識」



プレジャーボートの係留風景 <写真：静岡県 焼津漁港「小川地区」>

焼津漁港は全国有数の遠洋・沖合漁業の基地として知られており、関東圏と中京・関西圏の中央に位置するという立地条件の良さや港内施設・設備が整備されていること等から、平成30年度には、水揚げ数量が約17万トンで全国2位、水揚げ金額が約483億円で全国1位を誇っています。

焼津漁港には「焼津地区」と「小川地区」があります。「焼津地区」は、かつお・まぐろの水揚げを主とした遠洋漁業、「小川地区」は、さば・あじの水揚げを主とした沿岸・沖合漁業が盛んです。

「小川地区」には、プレジャーボートの係留場所があり、合計で約50隻のプレジャーボートが係留されています。



海の法律〈13〉

台風と過失責任

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

地球温暖化の影響か、ここのところ、大型台風が日本列島を襲い、各地に深刻な被害を及ぼしている。2018 年は、台風 21 号が大阪湾を襲い、最大風速は毎秒 70 メートルに達した。また、2019 年は、台風 15 号が東京湾を襲った。このため、多数の船舶が走錨したり、岸壁やブイに係留していた船舶が、強風や高波のため、係船ロープが切断し、漂流するなどの海難事故が発生した。2018 年の事故の際には、走錨したタンカーが関空橋に衝突し、空港へのアクセスが一時停止した。稀にみる強風や高波、或いは高潮を伴う台風が襲来し、走錨したり、係船ロープが切断して漂流したりする船舶の過失責任について、どのように考えたらよいのか。私法上の大原則として、過失なければ責任なし、といわれる。すなわち、台風被害者が、事故船舶に対し、損害賠償請求するためには、当該船舶の船長に過失があったことを主張、立証しなければならない。損害賠償請求を受けた船側は、船長には過失はなく、不可抗力だ、という反論をすることになる。すなわち、台風被害は、不可抗力といえるのかどうか、結局、問題のポイントとなる。



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。

2. 過失責任の判定基準

台風の際の過失とは、要するに、強風、高波、高潮に遭遇しても、走錨や係船ロープが切断したりすることなく、事故を防止する注意義務があったのにこれを怠った、ということである。台風が襲来する場合、大型船は港外の広い外洋に避難し、風上に船首を向けてエンジンを目一杯使って台風避難する (heave-to)。このため、大型船に関しては、港長から港外避難が命令若しくは勧告されることが多い。港外避難の命令や勧告が出ているのに、これに従わず、港内に留まり、事故を起こせば、過失責任を問われよう。一方、プレジャーボートや小型船は、大型台風が襲来する中、沖合に出ることは却って危険である。小型船は、港内に留まり、岸壁や係船ブイなどにしっかり係船ロープを取って、台風避難をしなければならない。このとき、係船ロープの本数が足りなかったり、或いは、係船ロープの取り方がまずかったために強風と高波により係船ロープが切断して船舶が押し流され、港の港湾施設や他の船舶に衝突することもあり得る。すなわち、係船に過失があれば、被害者に対する損害賠償責任の問題が発生する。しかしながら、この際、注意しなければならないのは、事故発生後、後知恵で、こうしておけば良かった、ああしておけば事故は防げた、などという議論から、事故船の船長の過失を論じてはならない、ということである。確かに、事故船の船長が、極めて優秀で、注意深い船長であれば、事故を防止できた、という場合もある。しかしながら、一握りのスーパーマンのように優秀な船長を基準に事故防止義務を論じてはならない。事故防止義務は、平均的な船長として要求される注意義務を前提に考えなければならない (東京高等裁判所平成 25 年「あたご」事件判決など)。すなわち、プレジャーボートであれば、プレジャーボートの平均的な船長の立場に立って、事故防止できたかどうか基準になる、ということである。

3. 平均的船長の注意義務と台風

台風の強さ、すなわち、風力や波高が極めて異常で、数十年に 1 回あるかないか、という荒天で、多くの船舶、例えば 6 割～7 割以上の船舶が走錨したり、或いは、係船ロープが切断するなどする事態に遭遇した場合には、平均的な船長の能力を判断基準とすれば、一般には過失責任がある、とするのは困難、と思われる。その場合には、被害者も台風災害として、賠償請求は断念し、自船に掛けている船舶保険等で損害の回復を図るほかはない。

4. 重要港湾施設に対する特別の注意義務

前記のとおり、異常な台風が襲来した場合には、船舶が事故を起こしても、過失責任なし、とされる場合が多いと思われる (裁判例もある。)。2018 年のタンカーの関空橋衝突事故の後、海上保安庁は、海上交通安全法に基づき、空港のような重要な港湾施設の周り、例えば、3 マイル以内で錨泊してはならない、などの法的措置を取った。また、2019 年の台風 15 号や 19 号の接近に伴い、港則法に基づき、羽田空港周辺海域への立ち入りを禁止する措置を取った。このような法的措置を伴う特別の注意義務違反 (政策的注意義務違反) は、過失の有無を問わず、損害賠償義務を発生させることもあり得る。これは、通常の過失責任とは別の責任といえよう。

以上

近年の台風被害とプレジャーボート総合保険

東京海上日動火災保険株式会社
船舶営業部 営業開発室

はじめに、2019 年の台風 15 号・19 号をはじめとする災害の被害にあわれた皆様に心より
お見舞い申し上げます。

平成 12 年に漁船保険中央会（当時）と弊社がタイアップして生まれたプレジャーボート総
合保険は、おかげさまで 19 年が経過いたしました。この場を借りて会員の皆様に厚く御礼申
し上げます。

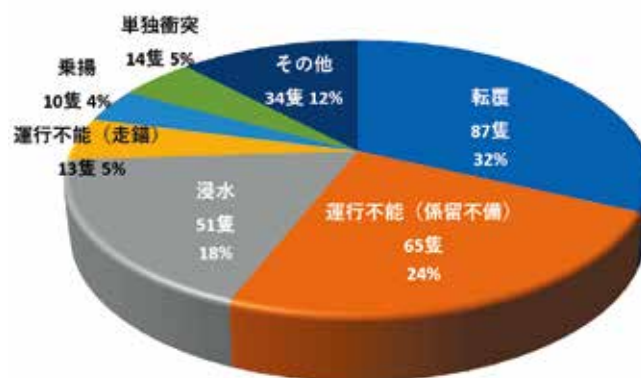
■近年の台風による風水災害

近年、勢力の強い台風が日本列島に上陸・接近したり、雨の降り方が局地化、集中化、激甚
化しており、集中豪雨や台風等による被害が相次いで発生しています。2018 年度には台風
21 号および 24 号が上陸し、損害保険業界の保険金支払額は過去の風水災等のなかで 21 号が
1 位、24 号が 6 位となっています（日本損害保険協会調べ）。また、2019 年度にも多くの台
風が上陸し、当社においても 2019 年の台風 19 号による事故受付は約 55,900 件（11 月 5 日
時点）に上り、皆様のお役に立つべく取り組んでおります。

想定外の被害が発生する昨今の風水災に対し、日常品の備蓄・ご家族と避難場所等の話し合
い・地域のハザードマップのチェックなど台風や集中豪雨からご自身や家族の身を守るため日
ごろから災害に備えることが必要です。

■プレジャーボートの台風被害と保険

海上保安庁の統計によると、H25 年
から 29 年の台風に伴う海難は 274 隻、
その内プレジャーボートが 41%（112
隻）と最も多く、また、海難事故の種
類は転覆・無人漂流（係留不備）・浸水
が全体の約 7 割を占めています。台風
による海難の約 8 割は係留中に発生し
ており、荒天準備不良や気象海気不注
意などの防止が可能と考えられる海難
事故が約 5 割を占めており、台風接近時
の十分な係留対策が求められています。



台風に伴う船舶海難 海難種類別の割合
(H25-29 累計) 海上保安庁 H30 年 9 月

プレジャーボート総合保険では、「PB 責任保険ワイド」において沈没等による船骸撤去費用
の補償、「PB 船体保険」で台風等による船体の損害の補償など、皆様のご大切なプレジャーボ
ートへの台風による万一の被害に備えていただくことが可能です。近年の台風被害の状況を踏ま
えつつ、加入内容の見直しのご参考にしていただければ幸いです。

今後も皆様のご要望に応じより良い制度をご提供できるよう努めてまいります。今後とも
変わらぬご愛顧を賜りますよう、よろしくお願いいたします。



クローズアップ



もしものときに自身を助け、
相手を守る、ボータイングの常識

(株)舵社「Boat CLUB」2019年8月号より

プレジャーボート責任保険

久慈漁港。内陸側（写真奥）には漁船が、沖側（手前）の防波堤にはプレジャーボートが係留されている。2001 年の漁港法改正を受けて茨城県は 04 年に条例を改正し、一部漁港内へのプレジャーボート係留について許可制を導入。同港はその一例である。

ボート保険の加入は任意であり、義務ではない。ただ、洋上でトラブルが起きたときのリスクの高さは、陸上のクルマの比ではない。責任あるボーターとして、保険には必ず加入しておきたい。「プレジャーボート責任保険（以下、PB 責任保険）」は、5 トン未満の小型ボート、ヨットのための賠償責任保険である。運用開始から 20 年。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、手軽ながら捜索救助費用までフォローする手厚さで加入者数は順調に増加。今回は茨城県での運用事例を紹介しよう。

保険加入は ボーディングの前提条件

北関東の太平洋岸に位置する茨城県は、その沖に親潮と黒潮が交差する豊かな漁場を有している。ヒラメ、アンコウなど四季折々の海の幸がよく知られるが、実際のデータの上でも、海面漁業生産量および内水面漁業生産量ともに、都道府県別で上位にランクする。

久慈浜丸小漁業協同組合
参事 今橋一也さん

「漁港に係留したいというプレジャーボートをオーナーの方は大勢います。県は保険加入艇を優先して許可する方針なので、保険はここを使う前提条件と考えていたきたい」





現在 8 隻のプレジャーボートを受け入れている河原子港。メンバーは「黒潮会」というクラブ組織をつくり、主に釣りを楽しんでいる。漁業者とはみんな顔見知りで関係は良好だという

そんな“水産県”の常として、同県では釣りを中心とするプレジャーボートینگも盛んだ。ただしマリーナの数は限られるため、時とともに河川や港湾などに係留するボートが増え、他県と同様に放置艇問題が顕在化。その対策として、茨城県では県が管理する一部の漁港において、2004 年から許可制でプレジャーボートの係留を認めている。

県北部、久慈川河口のすぐ北にある久慈漁港もその一つ。港内を見渡すと市場施設などが設けられた内陸側の岸壁には多くの漁船が並び、対面となる沖側の防波堤にはプレジャーボートが浮かぶ。この 5 月時点で許可を受けてここに係留するボートは 54 隻を数える。

「契約者は千葉と埼玉の方が数人、あとは県内在住で、大半は釣りが目的の方々です」

そう語るのは久慈浜丸小漁協の今橋一也参事。同漁協は係留区域の管理を県から委託されているのだ。

高齢化と後継者不足で漁業が縮小する中で、漁港にプレジャーボートを受け入れて管理費を得るという施策は近年あちこちで進められている。

目的の異なる者同士が一つの港に同居するわけで、相互理解が成否のカギとなる。茨城県のケースはどのようなだろうか。

「係留場所をめぐる意見の相違などはありませんでしたが、今後は漁港利用調整会議という場をつくって、ここにプレジャーボートオーナーの代表者にも入ってもらって話し合うことになっており、うまくいくと思います。それより問題なのは、保険に入っていないプレジャーボートがあることですね」(今橋さん)

係留艇の約 8 割が保険加入済みで、その多くが PB 責任保険とのこと。県からはボートを受け入れる漁港の中では優秀な加入率と評価されるも、100%でないことに納得いかない様子の今橋さん。「この港の船ではありませんが、漁船と危うくぶつかりそうになったり、沖で故障して海上保安庁に曳航されたケースを見ている。なにがあるかわからないのは交通事故と同じ。プレジャーボートは漁船に比べると船体や装備が簡素な場合が多いし、同乗者がいる場合などなおさら心配です。最低限、保険には入っていただきたいです」と続けた。



また、久慈漁港の北にある河原子港は漁港ではなく港湾に類別されるが、県の港湾課および地元漁協の了解を得て、8隻のプレジャーボートが係留されている。受け入れの窓口となる久慈町漁協河原子出張所の石川彰一理事はこう語る。

「漁業者とプレジャーボートユーザーとの間で事故があった場合、漁船や漁具に損害が生じたら、その賠償金額はかなりのものになります。個人で負担できる額を超えることもあるので、万一の場合に備えて、保険には絶対入っていただきたい」

漁業者にとってボーターは同じ港を使い、海を利用する仲間ともいえるが、それも保険加入という前提あってのものと本音を漏らす。

久慈町漁業協同組合河原子
出張所 理事

石川彰一さん

「黒潮会の人たちはきちんとしていますが、プレジャーボートオーナーの中には、船の保険があることさえ知らない人もいます。まず自分のためですから、安心して遊べるよう保険には入ってもらいたい」



若い世代のボーターには 保険は当たり前の感覚

地元のボーターが日ごろお世話になっている販売店サイドからみた保険にまつわる状況はどうだろう？ 日立市でボート販売・修理・保管業を展開する大貫マリンの大貫昭一社長にうかがってみる。

「うちは 02 年からお客さんに PB 責任保険を

すすめています。加入手続きも簡単ですし、相談へのレスポンスも早い。それから曳航作業の費用が出るのも实际的ですよ。ボート購入にあたっての商談では、必ず紹介するようにしています」

大貫さんによると、若い世代のボーターの保



日立市で 40 年にわたりボート屋さんとして親しまれている老舗の大貫マリン。陸上保管も行っていて、出航の際は岸壁までトラックで運搬するのだとか



大貫マリン 社長

大貫昭一さん

「ボート購入の際の商談では、みなさんに PB 責任保険の紹介をしています。トラブルに遭って初めて気づく方もいますが、リスクを考えたら保険は必須です」



陸置き&海上係留で 150 隻以上のボート、ヨットを保管する那珂湊マリーナ。北関東自動車道が開通して宇都宮市から 1 時間でアクセスできるようになり、最近では栃木県、群馬県在住の会員が急増しているとのこと

険に対する意識が高まっているのではとのこと。
「小さいお子さんを乗せる方は特にそうで、お客さまのほうから保険について聞かれることもよくあります。許可を得て漁港に係留する場合でも、県は保険加入者を優先するとしていますし、クルマの任意保険と同じような感覚で入られるお客さまが増えているんじゃないでしょうか」

大貫マリンを取次店とする PB 責任保険の加入数は 50 隻を超える。

県内の民間の取次店でこれに次ぐ三十数隻の加入実績を上げているのが、水戸市的那珂湊マリーナだ。

「当マリーナの現在の保管隻数は 154 隻です。PB 責任保険と 5 トン以上の PB 総合保険を合わせて、加入済みのお客さまが四十数人。このほかご自分で民間の保険に入っている方を加えても、残念ながら保険加入率は半分までいかないんじゃないかな。本来ならみなさんに入ってもらいたい」と説明するのは、岡田知也代表取締役だ。

魚影が濃く魅力的な茨城の海(鹿島灘)は、一

方で荒れることも少なくない外海。多くのボート、ヨットを抱える同マリーナだけに、不幸な事故に遭ってしまうケースもある。

「もちろん起きないに越したことはないが、起きてしまった事故は仕方がない。でも、一番情けないのは起きた事故に対応できないこと。ですからお客さまには『年間数万円の保険料を払えないなら、ボートには乗らないほうがいいよ』くらいのことを言っているんですが……」

逆に“保険に入っていてよかった”と胸をなで下ろすケースもある。なにかあってからでは遅いので、今後も強く勧誘を続けていきたいと語る岡田さんであった。

那珂湊マリーナ 代表取締役 岡田知也さん

「うちのお客さんにはことあるごとに PB 責任保険をすすめています。あんまりしつこいと逃げられるかもしれないけど(笑)、命に関わることだからね」





地元業者との連携で 加入実績を積み上げる

1999年にスタートしたPB責任保険は、シンプルながらプレジャーボートのニーズに即した補償内容が評価され、着実に加入者を増やしている。ちなみに2018年の全国加入者数は、前年比約1.2%増の18,156隻となった。運用開始当初、プレジャーボート、ヨットについての知識はほぼゼロであったという日本漁船保険組合茨城県支所では、PB責任保険の普及活動に苦心したという。「港や川に留めてあるボートの係船索にパンフレットを取り付けて、そのままではゴミになってしまうので、1カ月後に回収に行ったりとか(笑)。最初の3年ほどは苦労のわりに成果が上がらず大変でした」

そう述懐するのは、実動部隊の指揮を執っていた川俣 賢統括部部長。状況を変えたのが、茨城ボートフェアなどボートイベントへの出展であった。そこで知り合ったボート販売店やマリナーを通じて、加入者数が増加したのだ。さらに前述の県の施策も要因となり、04年には加入者数が3桁を突破。その後も着実に増え続け、18年には256隻の加入実績を上げている。

「とはいえ、日本小型船舶検査機構の登録数を見ると、県内にボート、ヨットは2,550隻はあるので、加入率は1割。加入隻数を増やすのは簡単ではありませんが、地道に努力を続けていくしかありません」と小野瀬恵庸支所長が説明する。

全国的にボート、ヨットの隻数が減少傾向にある中、茨城県には8年前の北関東自動車道全線開通以来、内陸の栃木県や群馬県からのマリナー利用者が増加中という後押しもある。当面は加入隻数300を目指し、一層の普及に努めていきたいと抱負を語ってくれた。



日本漁船保険組合茨城県支所
統括部部長

川俣 賢さん

「PB責任保険の運用を始めたころは、プレジャーボートのこと知らず、一般のお客さま対象の保険も初めてでしたので手探り状態。業者さんとながらようになって、加入者が増えてきました」



日本漁船保険組合茨城県支所
支所長 小野瀬恵庸さん

「栃木や群馬の方が遊びに来られるようになり、茨城のプレジャーボート市場にはまだ伸びしろがあるのではと思っています。これからもPB責任保険の普及に地道に取り組んで成果を上げていきたいですね」



日本漁船保険組合茨城県支所のみなさん。この6人で、県内の漁船保険、PB責任保険に関する数多くの業務を行っている

第13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お願いいたします。



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

2020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。