



第15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＜15＞
- 3 他船の動きがわかる AIS（船舶自動識別装置）＜古野電気＞
- 4 クローズアップ「ボーター自身を守り、
相手を救う万が一に備え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：神奈川県 みうら・宮川フィッシャリーナ>

みうら・宮川フィッシャリーナは、2001年10月1日にオープンした係留施設であり、宮川漁港内に混在するプレジャーボートと漁船とを分離・集約し、秩序ある漁港利用を推進のために整備されました。この係留施設は観音山と千畳敷の岩場に囲まれた宮川湾のすばらしい景観にマッチした浮き桟橋（ポンツーン）形式の係留施設となっており、みうら漁業協同組合の管理のもと、PB 責任保険契約船 37 隻が係留されています。

ちなみに「フィッシャリーナ」とは、フィッシュ（魚）とアリーナ（劇場）とを組み合わせた造語です。



海の法律〈15〉

「海」とは何か。—福岡高裁決定（昨年2月）—

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

この海の法律シリーズは、第1号から第15号まで来ました。さて、今回は、第1号で触れた船主責任制限制度に関し、改めて触れることと致します。

2. 船主責任制限とは、何か

- (1) 船主責任制限制度というのは、遠く、大航海時代からある制度です。多額の資本を投下し、危険に満ちた大海原に船を繰り出せば、当然、海難事故の発生及びそれに伴う損害の発生は、避けられません。損害といっても、自船だけの損害ならまだしも、衝突事故など起こせば、他の船舶の物損や人損などの発生は、避けられません。殊に、衝突の相手船に、乗客などが多数乗り組んでいた場合には、大変なことになります。そのような時に、陸上と同じように、無限責任を船舶の所有者に負担させたならば、1回の海難事故で、船舶所有者が破産することも容易に考えられます。
- (2) そこで、まず考えられたのは、船舶が事故を起こした場合、事故を起こした加害船舶を被害者にそのまま提供する、即ち、免責委付制度です。しかしながら、事故を起こした加害船が沈没すれば、賠償金はゼロ、ということになります。そこで、船のトン数に応じて、金額で責任を制限する、という考えが生まれました。そして、国際条約が作られ、1957年、船主責任制限国際条約が成立し、海運国である日本も、これを批准しました。但し、その後、再三に亘って金額が引き上げられて来ました。

3. 「海上航行船舶」の概念

- (1) 責任制限出来る船舶は、「海上航行船舶」に限ります。そこで問題は、「海上航行船舶」とは何か、即ち、「海」とは何か、ということが問題になります。湖や河川が「海」でないことは明らかです。したがって、専ら、湖や河川を航行する船舶は、いわば、道路を走っている自動車と同じように、船主責任制限法の適用はありません。
- (2) 船舶安全法が規定する平水区域を航行する船は、船主責任制限法との関係では、いわば、湖や河川を航行する船舶と同じだ、とする説が生まれました。そして、このような説を認める裁判例も現れました。
- (3) 平水区域を航行区域とするというプレジャーボートもあります。そのようなプレジャーボートが、他の遊漁船と衝突し、その遊漁船を沈め、遊漁船に10名のお客が乗っていて、その10名が死亡した場合、責任制限出来るのか、という深刻な問題になります。
- (4) 即ち、「海」という定義は、船舶安全法という船舶の装備や設備、乗り組む船員の資格を規制する行政法規ではなく、常識的に海だとされる所を航行する船舶は、責任制限出来る、と、率直に考えるべきではないかと考えます。

4. 福岡高裁決定

- (1) 福岡高等裁判所は、「海」の定義を常識に合わせました（令和3年2月4日決定）。これにより、いわゆる、瀬戸内海や東京湾、大阪湾などの、船舶安全法上は、「海」ではない平水、と見られている海域であっても、責任制限法が適用されることがはっきりしました。
- (2) 責任制限法は、しかし、海難事故が、故意若しくは結果の発生を知ってした無謀な行為には適用されません。
- (3) また、プレジャーボートで湖や河川だけを航行し、いわゆる、港を含め、海に出ないプレジャーボートについては、そもそも、責任制限というものが出来ないの、操船になお一層注意する必要があります。
- (4) ちなみに、2,000トン以下の船舶については、船主責任制限額は、物損については151万SDR、人損についてはその3倍（約7億3,000万円）ということになっています。したがって、PB保険については、少なくとも、この責任限度額、即ち、人損を含め、最低でも7億5,000万円、出来れば、10億円の保険を付保するのが安全であると考えます。



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。

以 上

他船の動きがわかるAIS（船舶自動識別装置）

＜古野電気＞

■他船の動静がわかる「AIS」・安全航行に必携

船舶が洋上を安全に航行するために不可欠な情報の1つに他船の動静把握があります。

従来、他船の動静把握には、目視とレーダーによる確認作業が行われてきました。しかしこれらのワッチ作業も、相手船が島影に隠れている場合は、視認はもちろんレーダー電波による探知すらできない場合があります。

このため今日では、より確実に他船の動静を把握し、安全航行を実現するために AIS（エー・アイ・エス）が活用されています。AIS とは船舶自動識別装置のことです。

AIS は、洋上を航行中に遭遇する相手船の航行情報を自動受信するとともに、自船周辺の他船に対して船名・船速・方位ほかの航海情報を放送しながら航行するシステムです。

各船は AIS による航海情報を入手後は、国際 VHF 無線機による音声通話で、各船相互の意思伝達が的確に行えます。その結果、衝突回避はもちろん安全で効率的な操船や各船係留位置の確認など効率作業実施に役立ちます。

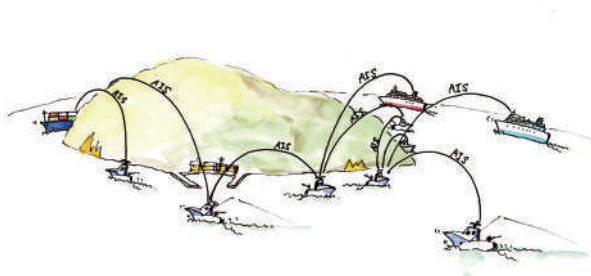
各船からの AIS 信号は、海図を表示する GPS プロッタやレーダー画面上に重畳して表示します。AIS 信号はややこしい数値データではなく、簡単なアイコンでレーダー映像上などに表示するので、近隣の危険船等の判別が即座にできます。

AIS は VHF 電波を使用しています。このためレーダーで探知できない岬の反対側や島影にいる他船、河口から出てくる他船等の動静をも正確に知ることができます。

また、陸上にある海上交通センターやポートラジオサービスセンターでは、出入港や狭水道航行船の管制業務を行っています。AIS 情報を活用して船舶の動向を集中管理しています。

■古野電気は、漁船・プレジャーボート・商船等で活用されている船用電子機器の総合メーカーで、全世界の船舶へ安全航行のための電子

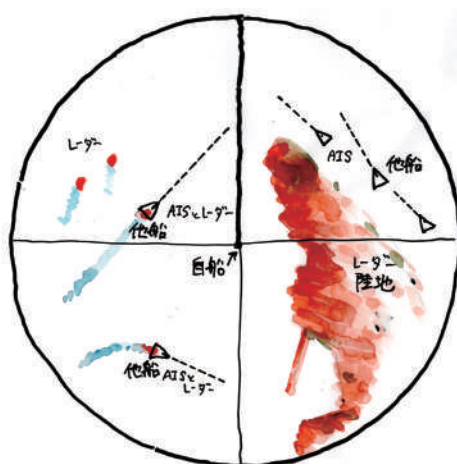
機器を供給しています。GPS 航法装置やレーダーのほか、プレジャーボートや漁船では魚群探知機やソナー他が活用されています。そして、近年においては商船のみならず全船舶の航行の安全保持のために AIS が導入されています。漁船はもちろんプレジャーボートの AIS 活用でより一層の安全航行が実現します。



↑ AIS の活用で、自船周辺の他船の動向が的確に把握できます。



↑ AIS 本体。正面はレーダー指示部で、画面上に受信した AIS 信号を表示しています。



↑ レーダー画面上の AIS 表示例。点線と三角マークで他船の動きを的確に表示します。



クローズアップ

(株)舵社「Boat CLUB」2022年1月号より

ボーター自身を守り、相手を救う
万が一に備えるボータイングの常識



プレジャーボート責任保険

プレジャーボートと漁船が同じ港内に。PB 責任保険は、ボーターと漁業者が互いを信頼し共存していくための基本ツールとなっている

新型コロナの流行は各方面に甚大な影響を与えており、マリンレジャー分野も例外ではない。3密が避けられることからプレジャーボータイングが注目され、小型船舶免許の取得者が増えているのだ。仲間が増えるのは喜ばしいが、結果としてフィールドでは経験の浅い新米ボーターによるトラブルも目に付くようになってきた。今後、ボートの賠償保険はその重要性を一層高めていくことだろう。「プレジャーボート責任保険（以下、P B 責任保険）」は5トン未満のボート・ヨットのための保険だ。日本全国の漁船 16 万隻超が加入する「漁船保険」の枠組みを活用したこの保険は、手軽な賠償責任保険ながら捜索救助費用までフォロー。小型艇オーナーの実情に即した内容が支持され、現在引き受け隻数が1万8,000隻を超えている。今回は新潟県での運用事例を見ていきたい。

身近なトラブルから 保険への意識高まる

日本海に面した長い海岸線を持つ新潟県。沿岸から広がる大陸棚とその沖合に多数点在する天然礁は、暖流と寒流がぶつかる好漁場で、漁業が古くから盛んに行われてきたところだ。そしてその魚影の濃さの恩恵を受けているのは、プロの漁業者だけでなくボーターも同様。同県では釣りを

新潟県柏崎マリーナの指定管理者、柏崎マリン開発の真貝和博代表取締役社長。「昔は無保険でもなんとかするという風潮もあったようですが、当マリーナは公共施設ですし、せめて賠償保険には入っていただきたいところですね」



主目的としたプレジャーボートینگの人気の非常に高い。

県の中央部、中越地域の西端に位置する新潟県柏崎マリーナは、保管隻数が陸置きと係留合わせて約 190 隻。指定管理者制度で運営される県内最大級のマリーナだ。

佐渡島や粟島という一級のクルージングスポットに恵まれ、レースも開催されるためセーリングクルーザーの姿も目につくが、マリーナで大勢を占めるのはやはりフィッシングタイプのボートである。

新潟は夏は晴れて穏やかな日が多く、対して冬は北西の季節風で荒れやすい典型的な日本海側気候。このため 11～12 月には愛艇を陸に上げ、暖くなるまで完全オフというオーナーが多い中、通年係留し厳冬期にも状況を見計らって海に出る猛者も少なからずいるという。



新潟県柏崎マリーナで保険の受け付けを担当する丹藤栄左エ門さん。「最近のお客さまは保険への意識の高い方も多く、お客さまのほうから『保険はないのか?』と聞かれることも多いですね」

「寒ブリや深場のタラなど冬場も釣りものには事欠きません。近くに天然魚礁も多くて 10～15 分で行けるポイントもあり、海況が怪しくなってもすぐに帰って来られるので、比較的風の穏やかな日に出航する方はいらっしゃいますね」

そう説明するのは同マリーナの丹藤栄左エ門さん。



加入申請受付中の PB 責任保険。前年度、加入率 100% の PB 責任保険に、今度も加入したいと語る真貝さんと丹藤さん



新潟県柏崎マリーナは指定管理者制度で運営されている公営マリーナ。海上係留、陸置き合わせて約 190 隻を受け入れる県内最大級の保管施設で「かしわざき海の駅」にも指定されている

そんな稼働率高めのマリーナだけに、ボートの保険加入状況は気になるところだが、マリーナを統括する真貝和博社長の見解はこうだ。

「保険加入が受け入れ条件ではないので、みなさんがそれぞれ入っておられるものを把握しているわけではありません。ただ当マリーナがオープンした 30 年前に比べると、お客さまの保険に対する意識はかなり上がっているように感じますね」

あるときマリーナ内でプレジャーボート同士の接触トラブルがあった。人的被害はなかったものの思いのほか高額な補修費用が発生。それをぶつけた側のオーナーの保険で賄うことができた。実はこの保険が PB 責任保険で、因果関係は定かではないが、その後マリーナでは同保険への加入が相次いだのだという。

幸いなことに、これまで同マリーナに在籍するフネが深刻な事故やトラブルに見舞われたことはない。むしろ何もないのが一番。ただ、身近で件のような事例があると、保険の重要性にあらためて気づくのも人情だろう。取材時現在、新潟県柏崎マリーナで PB 責任保険に加入しているフネは全体の 1/3 に当たる約 60 隻にのぼるとのこと。

「ほかの保険と合わせて当マリーナではおそらく約半数のお客さまが保険に加入されているのではないのでしょうか。プレジャーボート同士のトラブ



プレジャーボート倶楽部通信



出雲崎マリンクラブの片桐創二会長。「もし海で万が一のことがあったらクラブだけでなく、漁協も町の人も大勢巻き込んで大変なことになります。会員には 1 隻で出るなど言っていますが、保険はフネに乗る前提として必要ですよ」



片桐会長と談笑する新潟漁協出雲崎支所の佐藤真弘支所長。「漁業者にしてみれば保険に入っていないフネというのは考えられません。ボーターの方をしっかり教育しておられる片桐会長には感謝しています」

ル以外にも、時季によってこの近くでは漁師が刺し網漁を行いますし、佐渡島あたりは定置網もある。万一これらを巻き込んだりすると大変です。理想はすべてのお客さまに保険に入っていていただくのですが、まずは今後も新規のお客さまを中心に『最低限、賠償責任保険は入っていたほうがいいですよ』とおすすめしていきたいと思います」（丹藤さん）



漁港および隣接したスペースを借りて愛艇を置く出雲崎マリンクラブ。スロープに船台を据え、ウインチで上下架するスタイル。クラブ所属の二十数隻がすべて PB 責任保険に加入済みだ

保険加入が入会条件 ボーター団体の活動

さまざまな考えの人がいる既存の大規模マリナーで、新たに保険を普及させるのはなかなか難しいことだ。一方でボーター自らがルールを作り高い保険普及率を達成している事例もある。

柏崎市の北東にある出雲崎町には漁港および隣接したスペースを借りて愛艇を置く出雲崎マリンクラブというボーターの団体がある。所属するのは二十数隻。出雲崎漁港にはもう一つ同様の団体があり、港を利用するには二つのクラブのどちらかに入会する必要がある。

そして結成して 50 年という歴史を持つ出雲崎マリンクラブは、早くから保険加入を入会の条件に定

めていたのだという。

「先々代の会長のときから 20 年ほど前でしょうか。PB 責任保険ができたということを聞いて『これはいいものだ』と、当時の役員が相談して規則に決めました」

そう説明するのは片桐創二現会長。もう一つのクラブも同様のルールがあり、従って同漁港のプレジャーボートの保険加入率は 100%ということになる。

「海で万が一のことがあったら、漁業者も私らも協力して総動員で捜しますし、そういう意味では同じ港を使う仲間同士。漁師はみな漁船保険に入ってい

2003 年に整備された聖籠町の係留施設。保険加入を受け入れ条件としているため、現在係留する 120 隻以上のすべてが PB 責任保険加入済み



ますから、私らもそういう保険があったら入るのが当たり前という考えでした」

現在、クラブへの入会希望者は多く、保険加入の条件が障害になることはないという。年間わずかな保険料をけちる人は、どうせあとからもめる人だからお断りと、笑う片桐さん。保険業務の窓口となる地元漁協の佐藤真弘支所長も片桐さんにはリーダーシップを発揮していただいてありがたいと語り、両者の関係は非常に良好のようだ。

さらに県北部の下越地方にある聖籠町に 18 年前に整備された係留施設を管理・利用するボーター団体も、入会条件に保険加入を定めている。こちらは 120 隻超の大所帯だ。

「施設ができて港湾事務所から許可をもらう以前から、港の使用を認めてもらうために周囲の掃除をしたり、マリクラブをつくって自分たちでいろいろなルールを決めて厳しくやっていましたから、保険加入は当然ですよ」

そう語るのは同団体の横山三郎会長である。



聖籠町の係留施設を利用する新潟県東港区網代浜地区小型船だまり利用者協議会運営部会の横山三郎会長（左）と同会の二宮春樹さん

日本漁船保険組合新潟県支所の伊藤透支所長。PB 責任保険制度が開始された当初から担当し、新潟県のボート保険普及の礎を築いた人物





プレジャーボート倶楽部通信

安心して遊ぶための PB責任保険

団体のリーダーの言葉を聞いていると、新潟県のボーターは保険への意識が高いという印象もわいてくるが、PB 責任保険がスタートした当初は、ボーターも漁業者も、そして保険を運用する側も「漁船保険がなぜプレジャーボートの保険を？」と疑問だらけだった。

「プレジャーをよく思っていない漁業者もいて、初めは否定的な方も多かったですね。しかしボートと事故を起こした場合、結果的に漁業者を守る保険なのということで、窓口になってくれる漁協さんと、ボートの団体を探しては地道に説明して回りました」

そう述懐するのは、立ち上げ期より携わった日本漁船保険組合新潟県支所の伊藤 透支所長。ボーター団体の総会があると聞けば差し入れ持参で顔を出し、PB 責任保険の有用性をていねいに説明した。

「一人が入ると『じゃあオレも』と続く方が出てくるんですが、最初のお一人が加入してくださるまでが大変。軌道に乗るのに 5 年ほどかかりましたね」(伊藤さん)

足を使った粘り強い普及活動が奏功し、

1999 年の運用開始以来、県内の加入者数は順調に増え、新潟県の前年度は 585 隻もの実績を上げるにいたっている。

「ただこのところ 600 隻の目標を立てていて、なかなか届かない。近年は新型コロナの影響か、密を避けられるボートが注目されて、ボート免許を取る人が増えているようです。マリーナさんやボートクラブの方からも、ボートを置きたいという相談が多いと聞きます。初心者の方はいろいろトラブルに遭うことも多いでしょうから、みなさんぜひ PB 責任保険に入っていて、うちも今度こそ 600 隻を達成したいですね」

安心してボータイングを楽しむには保険は必須と力強く語る伊藤さんだった。



日本漁船保険組合新潟県支所の皆さん。現場に足しげく通い一人一人に丁寧に説明する。地道な取り組みで、PB 責任保険の普及に尽力し、600 隻に迫る加入者実績を上げる

第 15 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**

2022 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。