



第17号

全国プレジャーボート安全会 会報誌

広島県特集号

プレジャーボート倶楽部通信

Pleasure boat club communication

Contents

- 1 プレジャーボートの係留風景
- 2 海の法律 (17)
- 3 プレジャーボート事故の現状や安全対策について (海上保安庁)
- 4 クローズアップ 「マリーナを訪ねて」
- 5 賛助会員だより

プレジャーボートの係留風景

はつかいちし じごぜん
<写真：広島県廿日市市・地御前漁港艇置施設>

広島県廿日市市にある地御前漁港は、広島市内から西へ約20Km、日本三景で有名な「厳島(宮島)」を臨む場所にある漁港です。

プレジャーボートが係留されているこの施設は、国の漁港高度利用活性化対策事業を利用し、平成15年3月に完成しました。同施設では、プレジャーボートオーナーで結成された「地御前港遊漁船船主会」と地御前漁業協同組合及び港を管理する廿日市市や広島県の担当者と定期的に会合を行いながら、円滑な運営が行われています。なお、現在129隻のプレジャーボートを係留することができ、漁船とプレジャーボートが理想的な形で共存している漁港係留施設となっています。





「海の法律」(17)

海難救助とは、何か

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。

1. 今回は、プレジャーボートにあまり関係がないが、これこそ、陸上にない海の法律、というものを紹介します。即ち、海難救助です。海難救助は、読んで字のごとし、海難に遭遇した船舶を救助することです。但し、救助の対象は、船舶に限りません。船舶に積み込まれている財物、高価な釣り道具なども入ります。例えば、船のエンジンが故障で動かなくなり、沖合で漂流した場合でも、海上保安庁の巡視船に救助された場合には、救助費用の請求という民事上の問題は、発生しません。何故なら、海難に遭遇した船舶を救助するのは、海上保安庁の公的業務だからです。ところが、機関故障で漂流している船を、通り掛かった貨物船や、或いは、仲間のプレジャーボートが、義務がないのに、救助した場合には、「海難救助」という民事上の問題が発生します。救助が何の契約に基づかず、ただ、通りすがりの船が救助した場合、民事上の救助料請求権が発生します。
2. 商法 792 条は、「船舶又は積荷などが海難に遭遇した場合において、これを救助した者があるときは、契約に基づかないで救助したときであっても、その結果に対して救助料の支払いを請求することができる。」と規定しています。海難救助については、国際条約もあり、世界の大多数の国が、これに加盟しています。日本も加盟しています。
3. 海難救助の制度は古くからあり、18 世紀頃までは、難破船を略奪することも認められていました。難破船の略奪行為を禁止し、人道的観点から、救助者に奨励金を支払う、という意味合いも込め、契約がなくとも、救助した財物の価額に応じ、救助料の支払いを法的権利として当然に認めることにしたものです。
4. 海難救助料の請求は、あくまでも、船舶・貨物などの財物の救助に対して支払われる報酬で、人命救助については、報酬は支払われません。何故なら、人命救助は、人として当然の義務であり、謝礼を払ってくれたら助けてやる、などという野蛮な行為を認めないためです。沖合でエンジンが故障して、漂流しているプレジャーボートを発見した場合、何の救助もせず、そのまま通り過ぎたとしても、道義上は別として、法律上、何ら責任を負うことはありません。
5. エンジントラブルを起こした船が、海上保安庁の巡視船等に救助される見通しもなく、そのまま放置すれば、遠くに流され、行方不明になるような状況において、これを通り掛かった船が救助し、長時間掛けて近くの港に曳航した場合、救助料請求はどうなるのか、検討したいと思います。
6. この場合、救助された船の船価を 3,000 万円、救助された船に積み込まれていた釣り道具その他の貴重品の価格を 1,000 万円と仮定します (合計 4,000 万円)。救助した船舶が、救助に要した時間、救助に掛かった燃料代等の費用、救助の困難性、危険性などを総合考慮して、救助された物件の評価額の 1 割ないしは 3 割程度の救助料請求が認められる可能性が高いと思います (即ち、400 万円～ 1,200 万円)。
7. この場合、救助した船の船主や船員は、救助された船舶の船主や釣り道具などの高価品の所有者に、それぞれ救助料の請求ができます。勿論、通常は、救助した船舶の側も、燃料代その他の実費相当額を貰えば、救助料の請求を差し控えるのが、多くの事例かと思えます。それは、海の仲間同士の仁義として望ましいことと考えます。
8. しかしながら、「海の法律」という観点でいくと、救助された船側は、船主及び釣り道具などの高価品の所有者、即ち、釣り客なども救助料を支払う義務がある、ということになります。ちなみに、この救助料の請求権の時効は、2 年です (商法 806 条)。

以上、海難救助料という海固有の法律について、認識して頂ければ幸いです。

プレジャーボート事故の現状や安全対策について

海上保安庁交通部安全対策課 プレジャーボート安全対策係 大神 貴寛

海上保安庁では、船舶事故や人身事故の減少を目指し、様々な安全対策を実施しております。今回は、プレジャーボート事故の現状や安全対策について、ご紹介させて頂きたいと思っております。

●船舶事故の現状

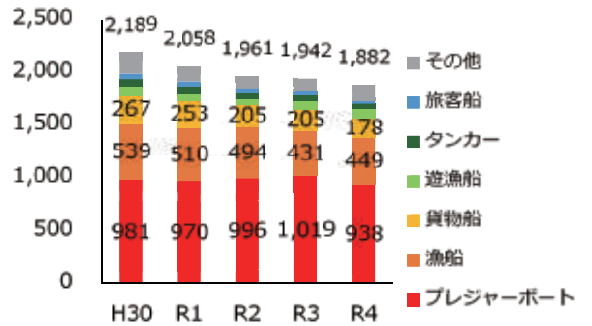
過去5年間（H30～R4）の船舶事故では、プレジャーボートの事故が最も多く、事故全体の約半数を占めています。

また、プレジャーボートの種類別では、モーターボート※1の事故が最も多く、船型・用途が類似のクルーザーボート※2を含めると全体の約7割を占めていることがわかりました。

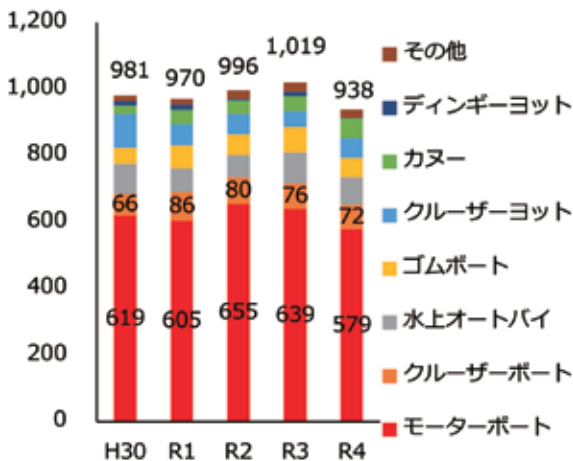
モーターボートとクルーザーボートの事故原因について分析すると、運航不能が最も多く、そのうち4割以上の原因が燃料フィルタの目詰まりや点火プラグの汚損、冷却水ポンプのインペラ損傷などの機関故障となっています。

機関故障は、人命喪失に直結するわけではありませんが、風浪や潮流の影響により流され、乗揚や衝突などの二次災害に繋がるおそれがあり、電波の届かない海域で孤立することも十分考えられることから、事故を防止するための対策が必要不可欠といえます。

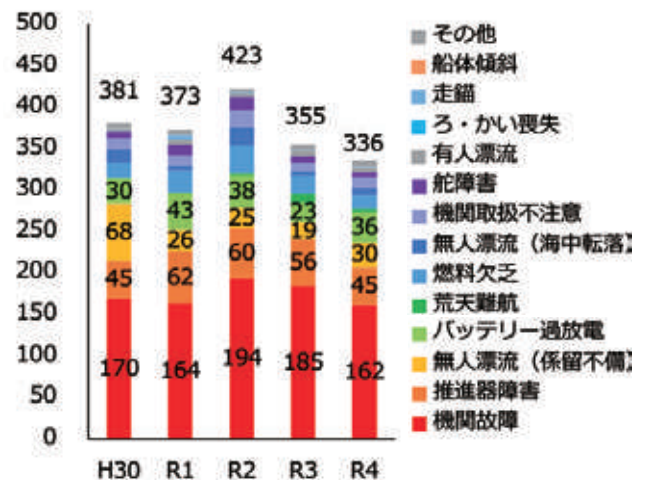
【船舶事故種類別の推移（隻）】



【プレジャーボート種類別の推移（隻）】



【モーターボート及びクルーザーボート事故の運航不能種類別の推移（隻）】



●現状を踏まえた安全対策

海上保安庁では、マリレジャーに伴う事故防止のための総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」をインターネットなどで広く提供しており、海で活動する方々にご活用をお願いしています。

「ウォーターセーフティガイド」の掲載内容は、マリレジャー種別毎に多数の関係団体や企業の皆様と意見交換の場を設け、合意形成を得たものを掲載しており、令和5年4月には、モーターボートの事故を未然に防止するため、「分かりやすく即活用できる」をコンセプトに新たにモーターボート編を開設し、啓発動画や安全情報などを発信しています。

その他にも、発航前検査の徹底や整備事業者等による定期的な点検整備の重要性などを周知するため、安全啓発に関するリーフレットを作成のうえ、プレジャーボートを利用する皆様へ配布し、プレジャーボートの事故減少を目指しています。

会員の皆様、是非、愛艇のメンテナンスや運航のご参考に「ウォーターセーフティガイド・当庁作成のリーフレット」をご活用ください。



ウォーターセーフティガイド



当庁作成リーフレット



※1 エンジン有するボートであって、船室のないものをいう。
 ※2 エンジン有するボートであって、船室を有するものをいう。

クローズアップ

「マリーナを訪ねて」

広島県福山市「横田シップステーション」



広島県東部に位置する福山市^{びんこなだ}の備後灘に浮かぶ小さな島「横島」^{よこしま}に今回紹介するマリーナはある。訪れたのはゴールデンウィーク明けの5月上旬、爽やかな初夏の風を感じながら海沿いの道を歩いていると浮桟橋に沿ってプレジャーボートが整然と並んでいる風景が目に入ってきた。「横田シップステーション」だ。供用開始は6年前の平成29年6月というから比較的新しいマリーナである。施設の収容可能隻数は148隻で利用者募集開始から2週間で予約が埋まり、現在も空きがない状況とのことで人気のほどがうかがえる。実はこのマリーナ、地元の漁業協同組合が自前で建設したという全国でも珍しいマリーナなのだ。取材のため同施設の管理運営を行っているJF横島漁業協同組合



浮桟橋には数多くのボートやヨットが係留されている。

の事務所を訪れると、組合長の渡壁^{わたかべ}さんと参事の岡崎さんが笑顔で迎えてくれた。

単一の漁業協同組合がマリーナを建設し、管理運営を行うことになった経緯について岡崎さんは次のように話してくれた。「以前、宮城県と熊本県の漁協さんが自前で整備したという係留施設を紹介する映像を見る機会がありまして、その時、これや！と思ったんです。」同組合では、以前から、我々の組合が生き残っていく道は何か？ということで様々な事業展開を模索していたというが、この映像を見た時にプレジャーボート係留施設を造るしか道はないと確信したのだという。現在ではプレジャーボート係留施設の管理運営により安定した収入を得ることが出来るようになり、



上空から見たマリーナ。プレジャーボートが整然と並んでいる。



マリーナ事業の経済効果について説明してくれた渡壁さん。

マリーナ経営は同組合の貴重な収入源となっている。「正直、マリーナの建設段階では様々な困難や障害もありました。」と岡崎さんは当時を振り返る。「この地域では漁業協同組合がマリーナ事業をやるなんて前例がありませんので、県への認可申請手続きも大変苦労しました。本当に現実を思い知らされました。ですが、2年間に亘って漁協の組合員に説明して了解を得たので今更後には引けませんでした。それこそ死に物狂いで頑張りましたよ。」岡崎さんは笑いながら当時の苦労を語ってくれた。このように様々な困難や障害を乗り越えてやっとの思いで完成させたマリーナということもあり、マリーナ建設を中心となって進めてきた岡崎さんにとっては、人一倍思い入れがある。「私は、この横田シップステーションを本当の娘だと思っております。」そう言って岡崎さんは目を細める。岡崎さんをはじめ関係者の方々が苦労して手塩にかけて育ててきた大切な「娘」、横田シップステーションが、生みの親である JF 横島漁業協同組合に安定した収益をもたらしてくれたわけだ。岡崎さんの大切な「娘」は今後も末永く親孝行をしてくれることだろう。

ところで、この横田シップステーションは、一方で地域経済にも多大な貢献をしているという。マリーナ建設後は、周辺の交流人口が増え、ガソリンスタンドや飲食店に加えて釣具店なども潤っており、地域の活性化に一役買っている。また、マリーナ建設前には漁港内には 100 隻あまりのプレジャーボートが係留していたが、管理が行き届かず、放置されていたボートが老朽化や波風の影響で沈没してしまい、漁船の運航に大きく影響したことがあったそうだ。このような

放置艇の問題も横田シップステーションを造ったお陰ですべてが改善できたのだ。岡崎さんに漁港内で漁船とプレジャーボートが共存していくためにプレジャーボートオーナーに求めているルールやマナーはありますか？という質問をしたところ次のように答えてくれた。「保険に加入してもらおうということですかね。契約いただいているオーナーさんには、賠償責任保険、なかでも P B 責任保険と P B 責任保険ワイドへの加入は絶対条件としています。そこは譲れません。同じ漁港に係留している漁船は、全船が漁船保険に加入しています。だからこそ、プレジャーボートも保険に加入すべきだと思っています。実際、漁港内で漁船とプレジャーボートが接触事故を起こしたり、プレジャーボートが沈没して漁船の航行を妨げるといった事故が起こっています。泣かされるのはいつも漁業者なんです。」非常に説得力のある意見だ。もはや賠償責任保険への加入は海を利用する者の最低限のマナーであると認識すべきだろう。

取材の終わりに、組合長の渡壁さんが次のようなコメントで締めくくってくれた。

「漁協の組合員の高齢化、漁獲量の減少、後継者不足という状況の中で漁港という資産を有効活用して将来どうするかを考えた時に出た答えは、漁業とプレジャーボートとの共存です。プレジャーボート係留施設によって、漁協の事業収益は増加したうえ、プレジャーボートオーナーとの対話や運航秩序が向上しました。大変苦労しましたが、今となってはこの施設を造り上げたことは本当に良かったと思っています。」

横田シップステーションは、漁業とレジャーの共存共栄というものを具現化した、まさに理想的なマリーナであった。

<取材・文・写真：編集部>



建設当時の苦労を振り返りながらマリーナを案内してくれた岡崎さん。「横田シップステーションは自分の娘のようだ」と語ってくれた。



建設当時の様子（浮棧橋の組み立て～設置）

完成直後の様子



漁協では、「漁師の浜売り」と銘打って港で消費者に直接販売を行い、地元住民を中心に人気を博している。一般の方が集う開かれた漁港というものを目指しており、この記事をご覧いただいた会員の方々にも是非とも訪れてもらいたいと渡壁さんと岡崎さんは話していた。



このマリーナは総務省を中心に各省庁が日本国内のインフラメンテナンスに係る優れた取組みや技術開発を表彰する「第3回インフラメンテナンス大賞」の農林水産省部門の優秀賞を受賞している。

●マリーナの施設の概要

- (1) 名称：横田シップステーション
- (2) 供用開始：平成 29 年 6 月 1 日
- (3) 管理者：JF 横島漁業協同組合
- (4) 所在地（管理事務所）：広島県福山市内海町 1102-1（JF 横島漁業協同組合内）
- (5) 施設

①延長	Aバース	154.0 m	Bバース	154.0 m		
②構造	杭係留方式	セパレート構造	アルミフレーム製			
③年間係船料等	長さ 6メートル未満	60,000 円	収容可能隻数	25 隻		
	長さ 9メートル未満	96,000 円	収容可能隻数	98 隻		
	長さ 12メートル未満	180,000 円	収容可能隻数	25 隻		
			収容可能隻数合計	148 隻		



賛助会員だより

日本漁船保険組合
広島県支所

本号から新企画としてスタートした賛助会員を紹介するコーナーです。

第1回目の今回は「日本漁船保険組合広島県支所」にスポットを当ててご紹介します。

広島県支所は、広島市の中心街、中区大手町の水産会館内にあります。職員数は12名(令和5年5月末現在)で、広島県内におけるPB責任保険の加入手続き業務を一手に担っています。今回は広島県支所の藤井支所長と山下副支所長にお話を伺いました。

編集部： はじめに広島県内のプレジャーボートの状況と貴支所における保険の加入実績について教えてください。

藤井支所長： 広島県は元々遊漁などのマリレジャーが盛んな地域であるため、小型船舶の登録隻数では全国1位の実績となっています。また、PB責任保険の加入実績ですが、お陰様で平成11年の保険制度創設以降、全国(全支所)で常に上位の実績(令和4年度実績1,701隻)を挙げています。今後も、会員の皆様に信頼されるセーフティネットとしての役割を果たしていきたいと考えています。

編集部： ありがとうございます。次に、会員の方へPB責任保険の案内をする際に心掛けていることはありますか？

山下副支所長： 新規での加入を希望される会員の方には、出来る限り対面での説明というものを心掛けています。以前、保険の補償内容に関し

て会員の方の思い込みや勘違いなどによってご迷惑をお掛けしたことがありました。私共は、言わば「物体のない商品」というものを売っているわけですから、会員の方には保険の内容を十分ご理解いただき、納得いただいたうえで、加入いただきたいと常々考えています。

編集部： 共感できるご意見ですね。ところで、これまで保険の案内をされていて印象に残っているエピソードなどはありますか？

山下副支所長： 保険の重要性という話になるかと思いますが、保険の説明をしていると「自分は大丈夫。絶対に事故は起こさない。」という根拠のない自信のようなものをお持ちの方がいらっしゃいます。確かに、人一倍注意深い方なのかもしれませんが、海の上では、陸上のように信号機や白線があるわけではありませんので何が起こるか分かりません。時に被害者になることも加害者になることもあるわけです。会員の皆様にはマリレジャーを心底楽しんでいただくためにも是非とも保険には加入いただきたいですね。

編集部： PB責任保険は漁船とプレジャーボートの共存という部分で重要な役割を果たしていると思いますが、この点について何かご意見はありますか？

藤井支所長： 会員の方はあまりご存知ないかもしれませんが、私共の経験から申し上げますと漁業被害に対する賠償金というものは想像以上に



賠償責任保険の重要性について語ってくれた藤井支所長(右)と山下副支所長(左)



高額であるということです。広島県内の事例になりますが、プレジャーボートがカキ筏などの養殖施設を損傷させたり、操業中の漁船の漁網を乗り切ったりといった事故が多発しています。また、物損事故だけでなく、人身絡みの事故も起きています。自分は大丈夫といった過信が、ご自身の大切なご家族が路頭に迷うことになったり、ご自身の大切な財産を失ってしまうことにもなりかねません。漁船にしてもプレジャーボートにしても海を利用する者の責務として十分な保険に加入いただくことをお勧めいたします。

編集部： 非常に説得力のあるご意見ですね。保険担当者としての経験に基づいたお話が伺えて、非常に参考になりました。本日はお忙しいところ、ありがとうございました。



広島県支所がある広島県中区大手町の水産会館ビル。



広島県支所の職員の皆さん。保険加入手続きなどで困ったときに非常に頼りになる存在だ。

第17号会報誌は、「広島県特集号」として発行しました。いかがでしたでしょうか。

海上保安庁から寄稿いただいた記事にありますように、最近ではプレジャーボートの機関故障による事故が増えておりますので、十分ご注意ください。今後も会員の皆様にとって有益な情報を発信して参りますので、ご愛読の程宜しくお願い申し上げます。



全国プレジャーボート安全会

ホームページ <https://www.ghn.or.jp/jpsa/>



For Safety Cruising



プレジャーボート

PB責任保険
PB総合保険

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。

2024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。