



第18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

Pleasure boat club communication

Contents

- 1 プレジャーボートの係留風景
- 2 海の法律〈18〉
- 3 プレジャーボート事故の現況と対策について(海上保安庁)
- 4 クローズアップ「鹿児島港を訪ねて」
- 5 賛助会員だより
- 6 クロマグロ遊漁の規制措置について(水産庁)



プレジャーボートの係留風景

＜写真：鹿児島県鹿児島市・鹿児島港谷山二区谷山長水路＞

鹿児島港は南北約 20km に続く 7 つの港区から構成されており、北から本港区、新港区、鴨池港区、中央港区、谷山一区、谷山二区、浜平川港区で構成されています。谷山長水路は、谷山二区の奥に位置している長水路で、平成 4 年に PBS（プレジャーボートスポット）事業により、小型浮棧橋 16 基（285 隻）が整備されました。

この長水路は、谷山一区との間を結ぶ幅 50m、長さ 780m もの長い水路となっており、浮棧橋には係留位置が判別しやすいように青、黄、黄緑、赤、オレンジなどの色鮮やかなポールが立ち並んでおり、人気の係留施設となっています。浮棧橋の老朽化により、令和 5 年度に浮棧橋 3 基の改修工事を行い、今後も順次改修が進められる予定です。



改修前

「海の法律」(18)

小型船舶操縦士の発航前の遵守義務等について

弁護士 戸田 満弘

(全国プレジャーボート安全会会長)

1. 航海過失免責と堪航性の保持義務違反

船は、海に出て行きます。海は危険です。従って、船長に航海上の過失があっても、免責される、という考えが、ヨーロッパを中心に昔からありました。しかし、航海過失免責の考え方は、船が出港の時、航海に耐える能力、即ち、堪航性がない場合には認められませんでした。この堪航性、安全に航海ができる状態を保つ義務は、小型船にも導入されました。これが平成 15 年に施行された「船舶職員及び小型船舶操縦者法」です。即ち、発航前に、船体、機関、燃料、オイルの量などを点検し、気象や水路情報を入手する義務を定めました。中古のプレジャーボートを購入した場合、エンジンや操舵機など、整備不良で出港後、航行不能になる事故が、結構報告されています。中古船の場合には、機関や操舵機などの整備をしっかりとやる必要があります。

2. また、大方のプレジャーボートは、夜間は出港しないので、必要ありませんが、日没後は、プレジャーボートも海上衝突予防法で規定された航海灯、マスト灯、両舷灯、船尾灯または全周灯 1 個を点灯しなければなりません。夜間、無灯火で航行した場合には、第 4 号の海の法律でご説明したように、無灯火船の責任は、裁判でも極めて重く取り扱われています。

3. 更に、出港前の堪航性検査のほか、出港後、遊泳者その他の人の付近において、小型船舶を、これらの者との衝突その他の危険を生じさせるおそれのある速力で航行してはならない、と、安全速力義務が法律で定められました。遊泳者を発見して接触の危険があると感じたら、直ちに停止できる速力、これが何ノットであるかは、一概にいうことはできません。個々の状況によって変わってくるかと思えます。

4. また、発航前の検査の一つとして、気象その他の情報の収集も付け加えられました。出航に当たっての堪航性検査の関係での気象情報についても、はっきりした基準はありません。多くのマリナーは、毎秒10メートル以上の強風となった場合は、出港停止している、と聞いています。それぞれの船の大きさ、操船性能等によって違うかと思いますが、概ね、毎秒10メートル以上の強風が連続して吹くような場合は、出港を中止した方が望ましいと思われる。

5. 以上のとおり、法律で、プレジャーボートなどの小型船舶について、発航前の検査、アルコール等の禁止、更に、衝突その他の危険を生じさせる速力での航行禁止、発航前の燃料やその他機器の検査、乗船者の救命胴衣の着用義務などが法律で規定されました。従って、今後、法律で規定された義務に違反して、海難事故を起こした場合には、これまで以上に重い刑事責任が課される可能性があります。即ち、海難事故を起こせば、船舶操縦者は業務上過失往來危険及び業務上過失致死傷の罪に問われます。民事責任も同様です。従って、小型船舶操縦者法で定められた遵守事項については、基準が明確でない点が多々ありますが、これを遵守して、安全航行に努めることに、より注意を払うべきかと思えます。

6. 事故は、思わぬ時に発生します。プレジャーボート操縦中、ついよそ見をしたり、居眠りして、岩礁に乗り揚げたり、エンジンや舵の故障等で操船不能になったり、事故を起こす事例は、しばしば見受けられます。事故はないに越したことはありません。くれぐれも、注意しなければなりません。万一、事故が起こった場合に備え、責任限度額一杯の賠償責任保険をきちんと付保することが重要であることは、いうまでもありません。物損の場合の責任限度額は 1,510,000 SDR (約 3 億円)、人損の場合は 4,530,000 SDR (約 9 億円) となります。



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。

プレジャーボート事故の現況と対策について

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、船舶の運航やマリレジャー等の活動に伴う事故の減少を目指しています。その中でも重点事項であり、船舶事故の中で約5割を占めるプレジャーボートの事故の現況と対策について、ご紹介させていただきます。

●プレジャーボートの事故の現況

過去5年間(R1～R5)の、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割を占めている状況となっています。

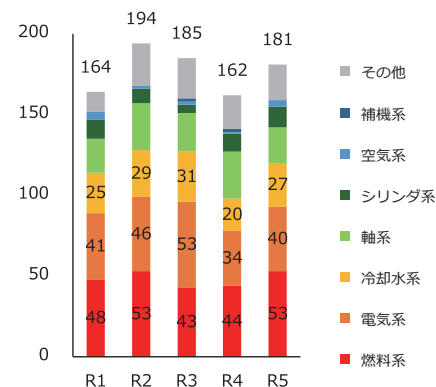
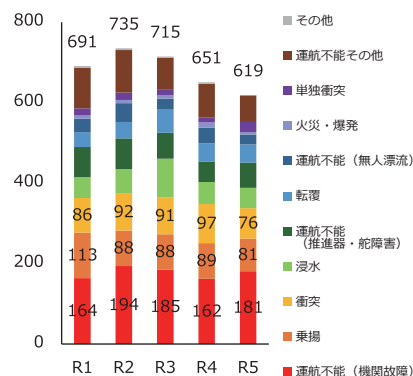
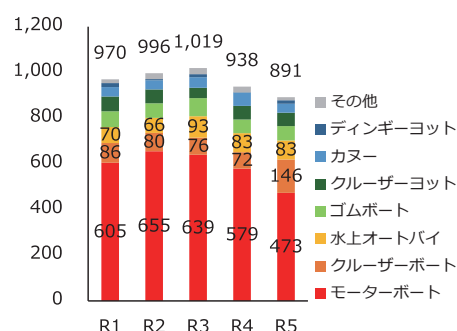
このプレジャーボートとモーターボートの事故を種類別で見ると、近年、運航不能(機関故障)が多くの割合を占めており、故障箇所を系統別に分類した場合、燃料系(燃料フィルタの詰まりやキャブレタの故障など)や電気系(スターターモータの故障や接続不良など)が多くの割合を占めている状況となっています。

※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。

【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
事故種類別の推移(隻)】

【モーターボート及びクルーザーボート
故障箇所系統別の推移(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 Web サイト「ウォーターセーフティガイド」を運用しており、SNS 等を活用し幅広く発信しています。

その中のモーターボート編では、安全な航行をするための船長の心得やメンテナンス等について、動画や画像を使用し、わかりやすく説明しています。是非、ご覧ください。

皆様の愛艇は、定期的にメンテナンスしていますか？

整備来歴簿は保管・記載されていますか？

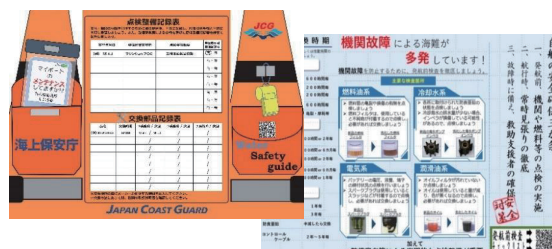
運航不能(機関故障)を防止するため、発航前検査を徹底するとともに、燃料系トラブルは燃料フィルタなど定期交換部品の交換のほか、整備事業者等へ定期的に点検整備を依頼することも重要です。また、整備来歴簿(過去の整備記録)は、その艇の歴史を知るうえで重要な要素であり、整備する際においても大変参考となるものです。

そのため、海上保安庁では、整備事業者等による定期的な点検整備、整備来歴簿の保管や記載の重要性などを周知するため、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ております。

また、運航不能(機関故障)は、転覆や乗り揚げ等の二次災害に繋がるおそれがあるほか、電波の届かないところで漂流し続けることもあります。そういった状況にならないためにも、愛艇を定期的に点検整備していただくとともに、整備来歴簿の保管・記載をお願いいたします。まずは、整備後のレシートの保管から始めてください。



【運航不能(機関故障)による二次災害(例)】



【当庁作成リーフレット】



詳細はこちら



詳細はこちら



クローズアップ

「鹿児島港を訪ねて」

[取材・文・写真]編集部

木材港の係留風景

南北600kmに及ぶ広大な県土に多くの離島を有する鹿児島県は、年間平均気温が全国2位の19.2℃と一年を通して温かく、湿度も高い土地柄だ。江戸時代、島津77万石の城下町として栄えてきた歴史情緒溢れる街で、古くから貿易港として発展し、現在は全国1位の131もの港湾数を有している。また、世界的な活火山で時代を問わず愛され続ける桜島や、薩摩半島と大隅半島に挟まれた鹿児島湾（錦江湾）など、豊富な自然観光地としても有名である。鹿児島湾は、沿岸漁業や養殖業が非常に盛んであると同時に、プレジャーボート、釣り、ダイビング、カヌー、ウィンドサーフィン、イルカウォッチングなどのマリレジャーにも好適とされている海域である。

今回、本土と県内離島・沖縄地方を結ぶ離島航路や、桜島フェリーなどの国内クルーズ船、国外のクルーズ船が多数寄港する南九州の玄関口となっている鹿児島港を訪れた。鹿児島港はプレジャーボート専用のマリーナが少なく、港に漁船とプレジャーボートが混在し、漁業とレジャーが共存する形で船が係留・保管され、任意団体が港を管理しているのが一般的である。

「安全第一の前向きな港にしたい」

最初に取材を行ったのは、鹿児島港の中央港区に位置し、係留施設の先には桜島が見える木材港。この美しい景観の係留施設を管理しているのが木材港小型船舶会だ。

木材港はもともと、木材を専門に取り扱う港として昭和40年から建設が進められたが、木材の取り扱いが減り、昭和56年からプレジャーボートの係留地として県からサポート港として認定され、漁協などの外郭

団体がないため、任意団体である木材港小型船舶会が港の管理を行い現在に至る。木材港に係留している船舶は46隻あり、プレジャーボート責任保険に加入しているレジャー艇は36隻、漁船保険に加入している漁船も存在する。施設利用に係る順番待ちが13隻もあり、人気の係留施設となっている。

『安全第一』をモットーに活動しているため、会則に賠償保険への加入を義務付けているほか、風速12m以上の時には出航しない、夜出航する際は何時に帰港

するかを掲示板に記載するなどして、会員同士で情報を共有して事故防止や安全運航を心掛けている。」と語るのは木材港小型船舶会の福元壽美会長である。

以前、台風で沈没した船があったため、台風時の対策として、県に緊急避難時の上架場所を確保してもらい、台風到来前にはそこへ全船上架を完了させ、台風による事故を未然に防いでいることから、事故発生率は極めて低い。また、万が一事故が発生した場合でも、会員同士などで連絡を取り合うことができるよう、海上保安庁、病院、会員の連絡先などが記載された緊急連絡網があり、事故発生時の会員同士の協力体制も整っている。

毎年行う通常総会では、決算・予算などの報告や、台風時の緊急避難を行う際の上架場所の確認、海上保安庁を招いて安全講習を行うなど、事故防止に係る対策を図り、安全第一を掲げている。また、会員同士の親睦を深めるため、毎年釣り大会を行っている。そういったコミュニケーションの場があることで、会員同士で情報共有がしやすく、風通しの良い港でいられるのではないかとのことだ。

木材港小型船舶会の今後の目標を聞いてみると、法人化して協会または組合に移行すること及び人命に関わるような事故が発生しないよう安全運航を目指していくことだそうだ。また、会員とコミュニケーションを取り、風通しの良い前向きな港を目指し、漁船保険組合とも良好な関係を築いていきたいとも語ってくれた。



木材港小型船舶会会長の福元壽美さん。
自らもプレジャーボートを所有し、長年プレジャーボート責任保険にも加入している。遊漁船業を営んでおり、お客さんが魚を釣った時に喜んだ顔を見るのが嬉しいと語る。

「大好きな海の仕事に関われる今が楽しい」

次に、海事代理士として、遊漁船業や旅客船業などの事業許認可の手続き、船舶免許や特定操縦免許などをPBオーナーに代わって申請手続きを行いながら、鹿児島県支所の引受実績の実に15%以上の取次事務を行い、取次実績1位を誇る木の協海事務所代表である木脇祐宣氏にお話を伺った。

海事代理人になられた理由を聞くと、「釣りが好きだから」と満面の笑みで答えてくれた。

木脇氏のこれまでの経歴が面白い。子供のころから遊漁船に乗って釣りをしていたため、船に乗ることは身近であったそう。海事代理人になる前は、東京で広告代理店や営業、SEなどのサラリーマン生活を経て、地元鹿児島に戻り、父親の設計事務所を手伝いながら2級建築士と船舶免許を取得し、マリーナで釣りを楽しむ日々を送っていたという。港や浜で出会う人と話をするのが大好きな木脇氏。ある日、マリーナから水上バイクの実技と学科の講習アルバイトを頼まれたことがきっかけで、「人に教えるなら」と一念発起し海事代理人へ。

木脇氏の日々の業務内容は、海事代理士としての業務のほかにも、船名変更時のステッカー作成や船に移り移るためのいかだの設計や製作、漁協の組合員になるための書類作成など、業務内容は多岐にわたる。これまでの広告代理店やSEなどのサラリーマン生活、設計事務所での経験すべてが今の仕事に生かされているため、PBオーナーの満足度は高い。経験豊富な木脇氏を慕う人も多く、取次実績を伸ばし続けている。

「5年に1度の船舶免許更新の際や、新しい免許証を交付する際は、可能な限り手渡しで行っているんです。お客さんのもとに出向いてお話をしたり、港に行って漁師さんたちとお話ししたりすることで、浜の事情や魚の情報など、日々新しいことを知っていけるのが楽しみなんですよ。」と笑顔で話す姿が印象的だった。

事故防止という観点からはエンジンの点検及び見張りをを行い、安全運航を心がけることが大切であると教えていただいた。一度の事故で全てを失うことがないよう、保険の加入をしておくことは同じ港を使う自分と相手を守ることである。今後もプレジャーボート保険とPBオー

ナーとの間をつなぐ架け橋のような存在でいていただきたい。



木の協海事務所の代表である木脇祐宣さん。PBオーナーと密に連絡を取り、更新案内だけでなく保険内容に変更が生じた際にも情報を共有してくれる頼りになる存在だ。

さいごに…

小型船舶の係留許可制度が導入された霧島市の隼人港を視察中、親子で釣りをしに来たのだろうか、エンジントラブルを起こしたプレジャーボートが、地元漁業者に曳航救助されている現場に遭遇しました。港を通りかかった漁業者も声を掛け合い、ロープを手繰り寄せている姿がとても印象的でした。同じ港を使う者同士お互いに相手を思いやり、マナーを守りながら、漁船とプレジャーボートが共存共栄し、港や浜が発展していくことを願ってやみません。



隼人港の係留風景

賛助会員だより



日本漁船保険組合
鹿児島県支所

毎年プレジャーボート責任保険(以下、「PB責任保険」という。)の引受隻数上位の実績をあげている鹿児島県支所の職員にPB責任保険についてお話を伺いました。

編集部 PB責任保険が平成11年に創設され、実に20年以上が経過しました。加入推進などを行う上でこれまでさまざまな苦労があったと思いますが、当時の状況を教えてください。

渡海谷氏 創設されたばかりでしたので、とにかくPB責任保険を知ってもらうためにはどうするかを考えました。漁協などにプレジャーボートの所有者の情報を教えてもらい、任意団体の会長宅や個別にオーナーの自宅を訪問しました。当時はインターネットが普及していませんでしたので、地図を片手に道に迷いながら加入推進を行いました。また、プレジャーボートのオーナーは普段会社勤めですので、平日の夕方以降や土日に加入推進を行うことが多かつ



たです。当初は「賠償保険は不要」「1年に数回しか乗らない」などと門前払いばかりで、オーナーからの風当たりは非常に強かったですが、何度も粘り強く足を運ぶことでこちらの誠意が通じていったのか、加入隻数が徐々に増えていきました。オーナーとの信頼関係を築くことがとても重要だと強く感じています。

編集部 現在の加入隻数に至るまでのご苦労が目に見えますが、これまで行ってきた加入推進方法で印象に残っていることがあればお聞かせください。

上村部長 新規加入者を獲得するため、支所内で2人1組の合計5チームを作り、加入隻数を競い合ったり、公用車にPB責任保険のシールを貼って宣伝したりするなど、新規加入獲得のために工夫を凝らしたことが記憶に残ります。また、港で使用していない漁具倉庫を借りて机と椅子を置き、朝から倉庫に常駐して港を利用される方に加入推進を行いました。エアコ

ンがなかったので夏は暑く、冬は寒くて非常にハードな日々でした。

編集部 当時の加入推進の熱意が伺えるエピソードですね。次に、現在の加入推進の取り組み状況を教えてください。また、加入推進を行ううえで注意している点や課題としてしていることはありますか。

石上課長 現在は、取次店が主催する釣り大会や、継続更新時に漁協や取次店にパンフレットを持参するなどを行い、加入推進を行っています。加入推進は情報収集が非常に大切です。港の任意団体からいただく個人名簿を頼りに加入推進を行うこともあります。

編集部 石上課長は某任意団体の名簿に賛助会員としてお名前を拝見しました。

石上課長 はい。賛助会員として総会にも出席させていただき、PB責任保険の説明を行うこともあります。また、入手した個人名簿の取り扱いには細心の注意を払っていますね。ただ、今後は個人情報保護法の関係で個人名簿を入手することが難しくなってくると予想しています。今後どのように情報収集を行っていくかが課題になってくると思います。



編集部 昔と今とでは加入推進の方法が違いますし、その時代に合った方法が必要ということですね。実際にPBオーナーと直に接していて、保険者の目線からPB責任保険の必要性についてどのように感じますか。

宮下課長代理 鹿児島県では保険事故が年間5件程度と少ない状況ですが、事故が起こってしまうとその方の人生に影響を与えてしまうこともあります。プレジャーボートの保険は強制保険ではありませんが、万が一の事故に備える意味でも加入は必要です。加入をご検討中の方は漁業者とのトラブルにも強い漁船保険組合が取り扱うPB責任保険をぜひご検討いただきたいです。

編集部 国土交通省の調べではプレジャーボートは全国に約15万隻あるようです。まだまだ保険に加入しているプレジャーボートは少ないと思いますので、万が一の事故に備え保険に加入していただき、安心してレジャーを楽しんでいただきたいと思います。最後に支所長からメッセージをお願いします。

山野支所長 平成11年にPB責任保険の引受を開始した当初は全職員の総力戦で加入推進を行い、全国でも1・2位の引受実績を5年程度誇っていましたが、在籍隻数は多いものの近年はなかなか思ったような実績に繋がっていないのが実状です。この会報誌の取材をきっかけに今一度漁業者とPBオーナーが安全

かつ調和して共存できる環境を保険の立場で担い、加入推進を図る機会になればと思っています。今後職員の奮起奮闘に期待しています。

編集部 本日は興味深いお話をお聞きすることができました。ありがとうございました。

日本漁船保険組合
鹿児島県支所のみなさん。
「鹿児島県支所の職員11人中9人が船舶免許を取得しているため、PBオーナーに寄り添った対応を行うことができるのが当支所の魅力です。」と山野支所長（前列左から2番目）は語る。





● クロマグロ遊漁の規制措置について

水産庁資源管理部管理調整課 沿岸・遊漁室

クロマグロについては、国際的な資源管理措置に基づき、厳格な数量管理（漁獲制限）を実施しています。このため、遊漁者（釣り人等）についても、令和3年6月から、漁業法に基づく広域漁業調整委員会の指示による規制が導入されました。なお、クロマグロ遊漁に関する規制は、遊漁船やプレジャーボート等の船舶からの釣り、堤防等を含む陸からの釣りを問わず、クロマグロ遊漁を行う全ての者が対象となります。友人や個人で行うプレジャーボートを利用したクロマグロ釣りも規制の対象になりますので、ご注意ください。

令和6年度における規制の内容は、

- ①小型魚(30kg未満)の採捕禁止
- ②大型魚(30kg以上)のキープは1人1日1尾まで
- ③キープしたクロマグロの重量等の情報を陸揚げした日から3日以内に水産庁に報告
- ④大型魚の採捕数量の上限は年間概ね40トンとし、予め定められた時期ごとに一定の数量を超えるおそれがある場合は、当該時期の末日まで採捕が禁止となっています。

採捕禁止になった場合は、キャッチ＆リリースを前提とした場合であってもクロマグロを対象とした釣りは禁止になります。採捕禁止の情報やマグロ類の小型魚の見分け方など、クロマグロ遊漁に関する情報については、下記水産庁HP(クロマグロ遊漁の部屋)に掲載していますので参考にしてください。釣り人の皆様のご理解とご協力をお願いします。

釣り人(遊漁船・プレジャーボート利用等)の皆様へ

クロマグロ

資源保護のお願い

クロマグロ(メジ、ヨコワ、シビ等)の
資源回復のため、採捕制限を実施しています。
釣り人の皆様にもご理解とご協力をお願いします。



山口県水産研究センター提供

クロマグロ小型魚(30kg未満)採捕は周年禁止!

！意図せず採捕した場合には直ちにリリースしてください。
※解凍後、目の光から尾の付け根まで100cm以下が身ですが、骨付きであるので、100cm以上でも30kg未満のおそれがある場合はリリースするようにしてください。

クロマグロ大型魚(30kg以上)採捕は3日以内に報告を!
キープは1人1日1尾まで!(採捕禁止期間を除く)

！リリースしたものについては報告義務はありません。
時期ごとに採捕数量を管理し、数量が多い場合は採捕禁止期間を設けます。



LINE公式アカウント
報告サイト



報告は、LINEアカウント又は報告サイトから簡単にできます。
LINEアカウントからは過去の釣果記録を確認することも可能です。

上記の詳しい内容は右のQRコードから水産庁のWebサイトで、
釣行前には必ず採捕禁止期間ではないことを確認してください。



水産庁

【お問合せ先】 水産庁資源管理部沿岸・遊漁室
TEL 03-3502-8111(内線705)

https://www.jfa.maff.go.jp/j/yugyo/y_kuromaguro/kyouryokuirai.html

お問い合わせ先

水産庁資源管理部管理調整課 沿岸・遊漁室 遊漁担当

TEL :03-3502-7768 FAX:03-3595-7332



第18号会報誌をお届けいたします。

戸田会長から小型船舶操縦士の発航前の遵守義務及び海上保安庁からプレジャーボート事故の現状とプレジャーボートの定期的なメンテナンスの必要性についてご寄稿いただいております。会員の皆様が今後も安全対策を行っていただき、充実したプレジャーボートライフを送れるよう願っております。



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/>



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

For Safety Cruising



プレジャーボート

PB責任保険
PB総合保険

2025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。