



第19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〈19〉
- 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「愛媛の海とボートの拠点を訪ねて」
- 5 賛助会員だより
- 6 クロマグロ遊漁の規制について(水産庁)



プレジャーボートの係留風景

<写真:愛媛県今治市・愛媛県漁業協同組合大浜支所>

愛媛県今治市は、県の北東部に位置し、市の中央には日本三大急潮のひとつ「来島海峡」を擁する、全国的にも珍しい地形を有する地域です。温暖で雨の少ない気候を生かし、農業・林業・水産業が盛んに行われており、古くから海上交通の要衝として発展してきました。現在では、海運業や造船業のほか、全国に名を知られる『今治タオル』に代表される「ものづくりのまち」としても知られています。

今治市にある愛媛県漁業協同組合大浜支所は、来島海峡大橋を望む美しい景観の中にあり、約120隻の漁船が係留される港を管理しています。来島海峡で水揚げされる魚は「大浜ブランド」として高く評価されており、特に3月から6月にかけて漁獲される天然マダイは、その美しい桜色から「桜鯛」と呼ばれ、春の味覚として珍重されています。



来島海峡大橋とは…

「来島海峡大橋」は、有名な「しまなみ海道(西瀬戸自動車道)」を構成する橋のひとつで、自動車道およびサイクリングロードとして利用されています。瀬戸内海の美しい景色を楽しみながら渡ることができ、観光やサイクリングの名所として親しまれています。

「海の法律」(19)

海難事故と時効について

弁護士 戸田 満弘

(全国プレジャーボート安全会会長)



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. 時効は、一定期間経過すると権利が消滅する消滅時効と、他人の物を一定期間平穩に占有し続けることによって、これを取得する取得時効の二つがある。ここで論ずるのは海難事故が発生した場合の損害賠償請求権などの消滅時効制度である。例えば、船舶が衝突した場合、被害者は見張り不十分などの過失がある相手方に損害賠償請求ができる。
2. 車同士の衝突のような不法行為債権の時効は3年である(民法724条)。ただし、人身損害については、時効期間は5年である。しかし、船舶の衝突による損害賠償請求権は、これより1年短く2年とされている(商法789条)。車同士の衝突の場合、時効は3年なのに船舶衝突の場合は時効は2年である(商法789条)。
3. 船舶衝突事故の時効期間は、従前は1年であった。船舶衝突に関する国際条約を批准して、1年の時効期間が2年になった。また、船舶衝突条約の場合、時効の進行は船舶衝突の日から発生する。然るに、我が国は時効の起算点を船舶衝突の日ではなく、被害者が加害者を知った時から進行すると解釈される(最高裁判所平成17年11月21日判決)。
4. 何故、海難事故による損害賠償請求権の時効は短いのか、やはり海上で発生した海難事故の場合、事故原因や過失の詳細を明らかにする証拠が陸上の事故に比べ圧倒的に少ない。また、海上航行船舶は必ずしも日本船と限らず外国船の場合も多く見受けられる。要するに、海難事故による損害賠償請求関係の紛争について、速やかに事実関係を整理し、当事者の過失の有無を明らかにするためには、早期の調査、証拠の分析、過失の詳細の判断が求められるからである。
5. 又、船舶衝突の場合には、陸上に見られない制度がある。即ち、衝突船舶の場合、双方に過失はあるが、その割合が不明な場合、過失割合は等分すなわち5:5と定めるというのである。過失割合がはっきりしない時は、両方同じように悪い、5:5と法律が明文をもって定めているのである(商法788条)。陸上の交通事故の場合には、このような規定は存在しない。
6. プレジャーボートの場合には、衝突以外の単独事故、即ち、岩場への乗揚げ、荒天による転覆、エンジンの整備不良による操船不能などの事故により搭乗者の死亡もしくは負傷事故などが発生する。現に、そのような単独海難事故は、毎年結構発生している。その場合、搭乗者の損害については、物の損害については3年、人身損害については5年が、消滅時効期間となる。
7. 又、プレジャーボートが他船と衝突し、搭乗者が死亡もしくは負傷したような場合は、自船と他船の所謂共同不法行為となる。被害者は、衝突両船の過失割合に関係なく両方の船舶に対し、全額の損害賠償請求ができる。その場合、共同不法行為者間の求償権の時効は、商法の規定ではなく民法の規定が適用され5年となる。
8. いずれにしても、海難事故が発生して損害が発生した場合、特に搭乗者が死亡もしくは負傷するような重大事故が起こった場合には、速やかに事実関係を調査するとともに衝突の相手船に賠償能力があるかどうか見極め、疑わしい時には直ちに船舶先取特権を行使して相手船を差押え、もしくは差押える旨警告し、相手船の保険会社から保証状を取り付けることが重要である。
9. もちろん、深刻な海難事故が起こった場合に最終的には船主責任制限法により責任を制限するという最後の救済策がある。したがってこの最後の救済策がきちんと実行できるように責任限度額(物損約3億円、人損約9億円、2,000トン以下の船舶) いっぱいのPB賠償責任保険やPB責任保険ワイド及びPB搭乗者傷害保険をつけておくことが望ましい。

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 **成田 正剛**

海上保安庁では、船舶交通の安全確保や海浜事故防止に関する様々な対策を講じるとともに、国民の皆様への海の危険性についても周知・啓発活動を行い、海難の未然防止に努めています。

今回は、海上保安庁が昨年取り扱った船舶事故1838隻のうち、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。

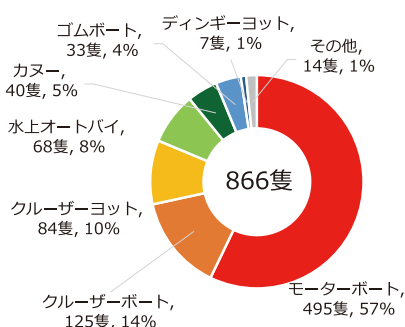
令和6年プレジャーボートの事故の現状

令和6年のプレジャーボートの種類別事故隻数はモーターボート※1 495隻(57%)が最も多く、次いでクルーザーボート※2 125隻となっています。

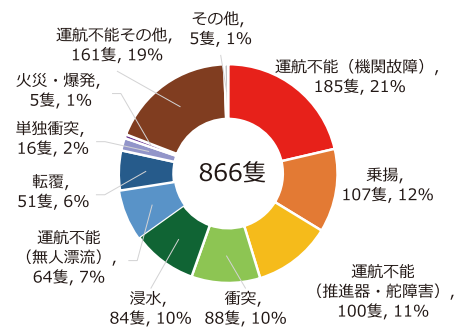
※1 エンジン有するボートであって、船室のないものをいう。 ※2 エンジン有するボートであって、船室を有するものをいう。

また、事故種類別では、運航不能（機関故障）が最も多くなっています。

【プレジャーボート種類別の割合】



【プレジャーボート事故種類別の割合】



機関故障が原因で乗揚げたプレジャーボート

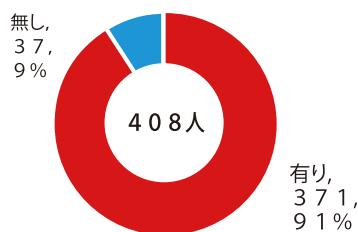
プレジャーボートにおける運航不能（機関故障）の状況によっては、転覆や乗揚げ等の二次災害に繋がるおそれがあります。そのため、発航前検査や日常点検を適切に行うとともに、整備事業者等による定期的な点検整備や整備記録の管理を行うことが重要です。

海難を起こしていない者の安全行動に係る調査

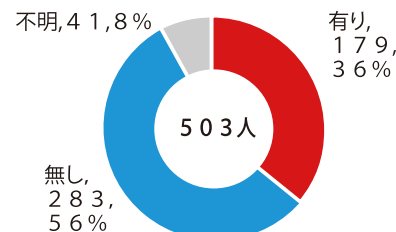
新たな視点を組み込みながら多面的に事故を分析・評価するため、小型船舶操縦免許を有し、マリレジャーに供するエンジン付きボートの所有者かつ船長で過去3年間に渡り海難を起こしていない方を対象に、全国のマリーナ等においてアンケート調査を実施し、これまで蓄積した海難データと同アンケート結果を比較・分析しました。

その結果、機関整備等の定期点検を実施することは海難防止の効果が高く、さらに海難防止講習会を受講することで、安全意識がより高まり、海難発生率が定期点検未実施かつ海難防止講習会も参加しない方と比較して、約24分の1に減少することが確認できました。

アンケート結果
(定期的な点検整備の有無)



事故者（機関故障）
(定期的な点検整備の有無)



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。



【発航前点検等の動画】



【ウォーターセーフティガイド】



詳細はこちら



クローズアップ

「愛媛の海とボートの拠点を訪ねて」

[取材・文・写真]編集部

和気漁港の係留風景

愛媛県ってどんなところ？

愛媛県は、穏やかな瀬戸内海と、複雑に入り組んだリアス海岸をもつ宇和海という、異なる表情をもつ二つの海に囲まれています。県内の海岸線はおよそ1,700kmにもおよび、全国でも屈指の海洋多様性を誇ります。

この恵まれた海域では、多種多様な魚介類が育ち、沿岸漁業や定置網漁、一本釣りなど、伝統的な漁法が今も受け継がれています。さらに、地形や水質、波の穏やかさといった好条件を活かし、愛媛県は魚類養殖の生産量で45年連続日本一を記録。全国に誇る海産物の産地として広く知られています。

豊かな漁場は釣り人にとっても理想的なフィールドです。瀬戸内海ではマダイやハマチ、宇和海ではグレやイサキなど、季節ごとに多彩な魚を狙うことができます。堤防釣り、船釣り、磯釣りなど、さまざまなスタイルで楽しめる環境が整っており、初心者からベテランまで満足できる釣りの名所として、全国各地から多くのファンが訪れています。

「笑顔が溢れるマリーナを目指して」

愛媛県松山市に拠点を構える「マリーナブルーエンジェル」は、松山市街地から車でわずか15分という好立地にあります。目の前には瀬戸内海の穏やかな海と、点在する美しい島々。マリナーを身近に楽しめる恵まれた環境が広がっています。

近年、大型旅客船の事故が報道されたことをきっかけに、保険への関心を持つお客さんが増加。この数年で30隻以上のレジャー艇が「プレジャーボート責任保険」に加入し、現在も着実に加入隻数を伸ばしています。

ブルーエンジェルでは、最大120隻の上架保管をはじめ、上下架作業、ボートやエンジンの販売・整備・修理、マリーナ運営など幅広く事業を展開。毎年恒例の釣り大会では、タイ、ハマチ、ホゴ、メバル、そして珍魚の各部門でランキングを競い、入賞者には豪華景品が贈られます。広々としたマリーナから、釣り大会開始の合図と同時に多数の

ボートが一斉に海へ繰り出す光景は、まさに圧巻です。

同マリーナの友澤公一代表取締役社長は、幼い頃から海を遊び場として育ち、「大人になったら船を操縦して釣りに行きたい」と夢見ていたほどの海好き。現在は先代の跡を継ぎ、海に関わる仕事に誇りを持って取り組んでいます。

友澤氏は、「海は楽しい場所であると同時に、危険な場所でもあります」と語ります。だからこそ、お客さんが抱く“海に対する不安”を少しでも取り除けるよう、保険加入の推奨はもちろん、日々安全運航と事故防止に力を入れています。具体的には、天候確認の徹底、松山特有の潮流リスクや時間帯に関する注意喚起、ライフジャケット着用の呼びかけなどを日々行っており、こうした取り組みにより、曳航救助などの洋上トラブルはほとんど発生していません。また、整備士が常駐しており、エンジントラブルなどにも迅速な対応が可能です。

マリーナブルーエンジェルの公式ホームページのトップには、「海っていいな。」という言葉が掲げられています。この言葉には友澤氏の強い想いが込められています。「このマリーナが“海っていいな”と感ぜられる場所となり、海の楽しさを通じて人と人がつながれる、笑顔溢れる場所でありたい。多くの海好きなお客さんと出会い、つながれることが何よりの喜びであり、日々の原動力です」と笑顔で語ってくれました。

最後に、若者の“釣り離れ”について話が及ぶと、少し寂しさをにじませながらも、「このマリーナがマリン業界にとって必要とされる存在となり、若い世代にも海で遊ぶ楽しさを届けていけたら嬉しい」と、未来を見据えた言葉を聞かせてくれました。



マリーナブルーエンジェル
代表取締役社長 友澤公一さん

“海の楽しさ”でお客さんとつながることが日々の原動力であると語る。保険内容の説明などで日頃からサポートを受けている愛媛県支所職員への感謝を伝える姿も印象的だった。



最大120隻の上架保管ができるマリーナブルーエンジェル。釣り大会などを通して、釣り好き達の輪が広がる。

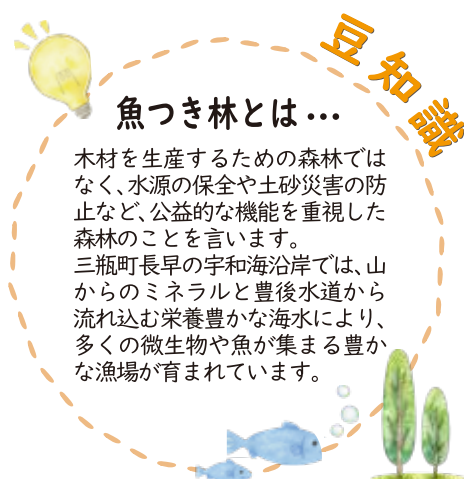


マリーナブルーエンジェルの目の前に広がる瀬戸内海では、フェリーが行き交い、松山港沖に位置する興居島を望むことができます。

「安心して船に乗れるフィッシャリーナへ」

豊かな海に囲まれた自然あふれる愛媛県西予市。市内の三瓶町長早地区には、海の生きものを育む「魚つき林」が広がり、西側の宇和海には黒潮に乗ってアジやマダイなど多くの魚が集まります。リアス海岸で透明度の高い海は養殖に最適で、八幡浜漁業協同組合三瓶支所ではタイやハマチなど多彩な魚を育て、水揚げしています。豊かな漁場である宇和海は、釣りや海の幸を楽しむ魅力いっぱいのフィッシングスポットです。

近年、このフィッシングスポットの魅力に惹かれて訪れるレジャー艇が年々増加。三瓶支所周辺にも多くのプレジャーボートが係留さ



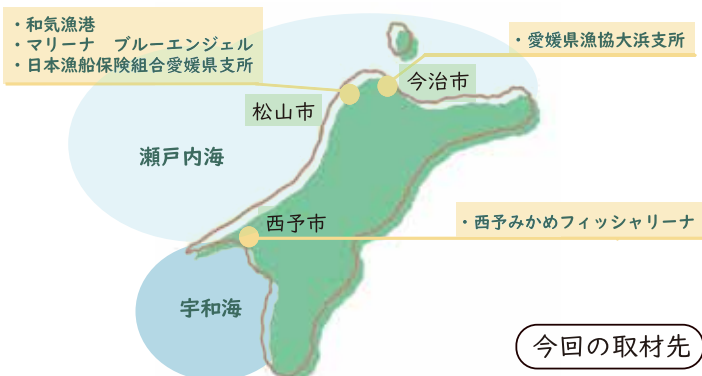
れるようになりました。こうした需要に応える形で新たに開業されたのが「西予みかめフィッシャリーナ」です。

同施設の管理を委託されたササキマリン株式会社は、地元で長年にわたり船舶整備や修理を手がけてきた事業者。開業以来、地域の海の安全を支える存在として重要な役割を担っています。

海の上では、万が一の事故に備えることも重要です。八幡浜漁業協同組合三瓶支所およびササキマリン株式会社は、漁業者やプレジャーボートのオーナーを含むすべての“海を使う人”にとって賠償保険への加入は最低限のマナーであると考えています。そのため、西予みかめフィッシャリーナでは、すべての係留艇に賠償保険の加入を義務化。その結果、ほとんどの艇が「プレジャーボート責任保険」に加入しており、利用者全体の安全意識の向上にもつながっています。

一般的なマリーナでは、上下架作業や保管業務と修理業務が分業化されているケースが多い中、同フィッシャリーナでは、ササキマリン株式会社が上下架作業・係留保管・オイル交換や冷却水周りの点検などのメンテナンス、航行テスト、曳航救助、修理までを一貫して対応しています。係留から事故対応までを一社で完結できる体制は、全国的にも珍しく、地域利用者から厚い信頼を得ています。プレジャーボートだけでなく漁船などの船舶の修理も行う“船のプロ集団”による細やかなメンテナンスが徹底されているため、洋上でのエンジントラブルなどの事故はほとんど発生しません。

特に印象的だったのは、ササキマリン株式会社の佐々木雄矢代表取締役が、「年に数回しか船に乗らないお客さんでも、安心して船に乗れるようなフィッシャリーナでありたい」と笑顔で語ってくれたことです。その言葉からは、安全と信頼を何よりも大切にする姿勢がにじんでいました。



今回の取材先



西予みかめフィッシャリーナの係留風景。海上係留73隻、陸上保管20隻の計93隻を収容可能な人気施設。現在はほとんど空きがないほどの盛況ぶり。



ササキマリン株式会社
代表取締役 佐々木雄矢さん

プレジャーボートの係留や保管だけではなく、漁船を含むあらゆる船舶の修理までも一貫して対応できる態勢を整える“船のプロ”として活躍している。



八幡浜漁業協同組合三瓶支所
支所長 三好進さん

三瓶支所の水揚げについて紹介していただいた。海面および陸上養殖に加え、底引き網、はえ縄、まき網など多様な漁法でアマダイ、ハモ、スズキ、シマアジ、ハマチなどが水揚げされる。



八幡浜漁業協同組合三瓶支所
総務・信用課 鶴住美加さん

「プレジャーボートを安全に楽しむためには、操船技術やマナーと同じくらい、“もしものときに備える保険”への加入が大切です」と語る。



八幡浜漁業協同組合三瓶支所の事務所。地域漁業の拠点として、漁業者を支える重要な役割を担っている。

賛助会員だより



一隻ずつの積み重ねが信頼を築く ～愛媛県支所に聞くPB責任保険加入推進の現場～

プレジャーボートの安全運航と漁業との共生をテーマに全国の取組みを紹介する本企画。今回は、PB責任保険の引受隻数で毎年上位に入る愛媛県支所を訪ね、加入推進の歩みと現場の努力、そして今後の展望を伺いました。

創設当初の苦労と取り扱い開始までの歩み

PB責任保険が創設された平成11年当初、役員会では「なぜ漁船保険がプレジャーボートを扱うのか」といった疑問の声も多く、制度の意義や必要性を理解してもらうのに苦労があったといいます。なんとか役員を説得し、愛媛県支所での取り扱いを始めたのは平成14年。当時は無保険の船も多く、加入推進の必要性を強く感じていたそうです。

“野良犬に追われた”草の根の加入推進

加入推進の初期段階では、まず「この船は誰の所有なのか」を探るところから始まりました。スマートフォンもない時代、地図を片手にボートの係留場所を探し、オーナーに手紙を出してから訪問する——まさに手探りの活動でした。

「ときには野良犬に追いかけることもありましたが」と笑うのは、当時から担当している渡辺部長。漁協やマリナーに何度も足を運び、賠償保険の必要性を地道に説明していく中で、少しずつ理解の輪を広げていきました。



加入を“維持する”努力

現在は、漁協・取次店・修理業者などを定期的に訪問し、未加入者や加入希望者の情報を収集。ボートショーや船舶免許講習会、任意団体の総会にも足を運び、

直接説明を行っています。「保険の説明は丁寧に、誤解を与えないよう相手に合わせた話し方を心がけています。漁協担当者とのチームワークも欠かせません」と語るのは、現担当者の矢原課長代理。

「新規加入を増やすことも大切ですが、未継続を減らすことを重視しています」更新を迷うオーナーには事故事例を紹介しながら継続を呼びかけているそうです。

毎年、どの漁協を重点的にアプローチするか計画を立て、少しずつ成果を積み上げています。「直接訪問で加入につながったときや、年度末に目標を達成できたときにやりがいを感じます」と熱く語ってくれました。



漁業とプレジャーボートの共生に向けて

「今後も漁船は減り続けるでしょう。そうなると漁港の係留場所に空きが出てきます。一方でプレジャーボートは増えていく。今後は漁港にプレジャーボートを係留させる動きがさらに進むでしょう。漁船とプレジャーボートの共生は、ますます重要な課題になってきます」と伊井支所長。幸い、愛媛県下の漁協はすべて取次店になっており、プレジャーボートに理解を示す体制が整っています。漁船とプレジャーボートはまさに共存共栄の関係にあるといえるでしょう。



漁港に係留するプレジャーボート全船のPB責任保険加入を目標に、愛媛県支所の取り組みはこれからも続きます。

最後に、「加入推進は一隻ずつの積み重ねです」と語る担当者の言葉が印象に残りました。地道な努力と地域との信頼関係こそが、愛媛県支所の確かな実績を支えています。



日本漁船保険組合愛媛県支所の皆さん

● クロマグロ遊漁の規制について（令和8年4月から届出制も始まります!）

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指示による規制が導入されました。なお、この規制は、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方が対象となります。

令和7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人毎月1尾まで
- ③ 重量等の情報を陸揚げした日から1日以内に報告
- ④ 大型魚の採捕数量の上限は年間60トンとし、毎月の管理数量を超えるおそれがある場合は、当該月末まで採捕が禁止

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。

また、令和8年4月から、クロマグロ遊漁を行う釣り人、プレジャーボート等の遊漁船以外の船舶運航者等について、届出制が導入されます。令和8年4月以降は、届出を行わなければ、クロマグロを釣ったり、遊漁者を漁場に連れて行ったりできなくなります。

採捕禁止の情報や届出制に関する情報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。皆様のご理解とご協力をお願いします。

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

TEL :03-3502-7768



第19号会報誌をお届けいたします。

本号では、戸田会長より「海難事故と時効について」、また海上保安庁より「プレジャーボート事故の現況と対策について」をご寄稿をいただいております。会員の皆様におかれましては、今後も引き続き安全対策に取り組んでいただき、充実したプレジャーボートライフをお過ごしいただければ幸いです。



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

2026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。