



第1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

目次：

会長ごあいさつ	1
寄稿	2
海の法律	4
海難事故の現況	5
こんなとき、 保険の対応は？	6
情報	7

会報誌発行にあたって

会員の皆さま方におかれましては、日頃よりレジャーとしてプレジャーボートを愛好され、安全な運航を心がけていらっしゃるものと存じます。

このたび、全国プレジャーボート安全会では、会員の皆さま方への情報提供活動の一環として会報誌を作製しましたのでお届けいたします。本会は平成12年7月に発足した「プレジャーボートの安全な運航及び事故防止並びに漁業との共生のための調査研究並びに啓発」を行う任意団体でございます。今後とも会報誌を継続的に発行し、会員の皆さま方に「安全運航・事故防止・漁業共生」をキーワードに情報をお届けしたいと考えております。

なお、誌面では限られたスペースゆえ、情報量にも制約がございます。情報を補うため、ホームページも併せて開設いたしましたので、よろしければ各種情報の参考にご覧ください。（アドレスなどは7ページをご覧ください。）

本会では、会報誌やホームページなどの充実化を図っていくことなどを通じて、今後より一層、情報発信などの活動を展開していきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

会長ごあいさつ

プレジャーボートを愛好される会員の皆さま方におかれましては、ますますご健勝のこととお慶び申し上げます。

このたび、平成19年4月から全国プレジャーボート安全会の会長に就任いたしました戸田満弘でございます。私も、1ヨットオーナーとして、全国プレジャーボート安全会の趣旨に賛同する1人として、会長という役を努めさせていただくこととなりました。どうぞよろしくお願いいたします。

私は、海事弁護士として、多くの海難事件を取扱ってきました。このような中で本会のキーワードであるプレジャーボートの安全航行、事故防止、漁業共生については、大変、重要なテーマであると感じています。漁業者の皆さんは、海を生活の場としています。お互いに、相手のことを知らないがために相互に誤解や偏見を生ずることもあります。このようなことがないよう、より一層、両者の対等な関係での対話が必要だと感じています。本会が、前記目的に沿う情報や機会を提供し、会員の皆様方のお役に立てれば幸いと考えております。会員の皆様方におかれましても、より一層のご理解、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。



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される日本を代表する海事弁護士。ご自身はヨットオーナーでもあり、時間が空いた週末には愛艇を海に繰り出している。

寄稿



新田 肇さん

日本を代表するヨット、ボート界のサーベイヤー。ボート、ヨットの価値の鑑定、状態調査、事故による損害査定など、幅広い業務全般を行うアクア船舶鑑定社の代表。依頼主も個人オーナー、裁判所、保険会社などと多岐にわたる。ご自身は、愛艇を丹念にメンテナンスするヨットのオーナーでもある。

日頃からのイメージトレーニングが事故防止に！

アクア船舶鑑定(株)

代表 新田 肇さん

全国プレジャーボート安全会の会報誌第1号発行おめでとうございます。

プレジャーボートの登録隻数は年々増加しています。その中においてプレジャーボートの事故の数も増加しています。悲惨な事故は毎年後を絶ちません。悲惨な事故が発生すると、その時だけはニュースで大きくとりあげられますが、暫く経つと全くニュースにも出なくなります。また、人々の話題からも忘れ去られてしまいます。しかし、関係者の傷はたやすく消えるものではありません。特に、人命に関わるような事故の場合には傷が深い時もあります。

プレジャーボートの事故といっても様々な形態があります。ヨットのレース中に発生する事故から、釣りを行っている最中の漂流座礁、さらには航行最中デッキで転倒し骨折など、ボートの運航の数だけ危険が潜んでいます。さらに、その事故に第三者が加わることもあります。広い海、何故船舶同士が接触するのかと考えさせられる事故も現実として発生しています。これら事故は発生してからその重大性が分かってきます。

事故が発生して初めて知ることが色々ありますが、保険の制度もその一つです。事故が発生しなければ保険制度は不要です。しかし、人類は過ちを犯す生き物で、日々誤りの中から学習をしています。痛ましい事故が発生すると事故の再発を防止するための策が講じられます。例えば、危険海域や天候などの情報がいち早く知ることが出来たり、港への出入港に関しての情報が知りやすくなったり、更には万一の際の事故の連絡体制が整ったりします。保険の制度も昨今色々な事故のパターンに備えられるようになってきています。

しかし、なんと言っても事故を起こさないことが一番の安全対策であることを忘れてはなりません。事故を起こしてから初めて気付く自らの過失に対し、これからは日頃よりイメージトレーニングをすることにより、事故が少しでも減ることを望んでいます。また、あわせてこの全国プレジャーボート安全会が、我が国に於けるプレジャーボート界の今後の指針を決定する上で、代表的な立場となることを期待しています。

水産庁 資源管理部 沿岸沖合課 遊漁・海面利用室長 堀尾 保之さん

会報第1号の発行、おめでとうございます。

当室では、遊漁船業の発達、改善及び調整、並びに漁業と海洋性レクリエーションとの調和がとれた海面利用を促進しております。貴会のキーワードは「安全運航・事故防止・漁業との共生」とのことであり、目指すところは同じだと考えます。

まず、「安全運航・事故防止」についてですが、これは、海面を利用する者にとっての基本です。海上保安庁の資料によれば、近年のプレジャーボート及び遊漁船の海難隻数はやや減少傾向にあります。残念ながら死者・行方不明者数は減少しておりません。事故原因は、見張り不十分、機関取扱不良など運航者が確実に安全を確認したうえで対処して

スムーズな
情報交換を！

いればトラブルを回避できたものが多くあります。海の上では、様々な法令を遵守することはもちろん、安全運航・事故防止に十分な配慮をお願いします。

また、「漁業との共生」についてです。最近、全国の都道府県の海面利用担当者や遊漁関係者の意見を聞く機会を得ましたが、その場では、プレジャーボート関係者から「漁業者とのトラブルを避けるために漁場などの情報が欲しい」といった意見が聞かれました。逆に、漁業関係者からは「プレジャーボートはまとまった団体がいないため、漁具や漁場の情報など、安全航行のための様々な情報が伝えられずに困っている」といった意見が多くありました。お互いの情報交換がスムーズに行えることが、「共生」の第一歩だと思います。どのようにすればスムーズな情報交換ができるかは、自明です。貴会の発展を真に望んでおります。

最後に、本誌の発行により、安全運行と事故防止、漁業との共生が一層図られ、会員の皆様がプレジャーボート等を安全に楽しめるよう祈念しております。

漁船保険中央会

専務理事 三宅 哲夫さん

プレジャーボートなどの小型船舶は、海上においてさまざまな危険にさらされており、思いがけない事故に出会うことがあります。いついかなる事故が発生するかは予測できませんが、いったん事故が起これば船自体の損害にとどまらず、時には他船との衝突や遊泳者等との接触による死傷事故、あるいは漁業用施設への乗上げ等で相手側へ多額の損害賠償が必要となり、大きな経済的負担を伴うことも少なくありません。

こうした不測の事態に備える財産上の手当として、一定の低廉な保険料で事故による損害がカバーできる保険への加入は最も有効な手段であると考えられます。

一般船舶や漁船など海上における船舶の所有者又は運航者は、自分自身の経済的支出をカバーするだけでなく、被害者に対して十分な賠償能力を確立しておくために、賠償責任保険に加入しています。しかしながら、プレジャーボートの賠償責任保険の加入率は全体で約15%と言われており、残念ながら被害者に対する賠償能力が確立されていない状況にあるといえます。

海洋レジャーの普及に伴い、プレジャーボートの事故は年々増加傾向にあり、漁船や漁業施設など漁業者との事故によるトラブルも全国的に数多く報告されています。昨年は、愛知県で小型のプレジャーボート同士が湾内で衝突し船長が死亡するという悲惨な事故も発生しました。漁船保険のプレジャーボート責任保険に加入されていたので、尊い生命は戻りませんが、保険により経済的補償がなされることになります。

また、ライフジャケットを着用していれば起こらなかったであろう悲惨な死亡事故が全国的に見受けられます。ライフジャケットの着用は尊い人命を守るためのもので、海上での基本的なルールの一つと言えます。

プレジャーボートの使用にあたっては、日頃から安全航行を心がけていただくことはもちろんですが、それに加えて、自分自身のためにも、また同じ海域を利用する他のプレジャーボートや漁船など、あるいは桟橋などの施設や定置網などの漁業用施設に対して万一の場合の責任を果たすためにも、少なくとも対人や対物の賠償責任保険に加入しておくことは、海を利用するうえでの最低限のマナーとして捉えていく必要があると感じています。



堀尾 保之さん

漁業を監督する水産庁で、遊漁船業関係や釣りルール啓蒙などを担当される遊漁海面利用の室長。幼い頃、魚釣りや魚の飼育に熱中され、生育環境から魚好きになったとはご自身の弁。

万一の事故で
被害者への
賠償手段として
保険は有効



三宅 哲夫さん

全国の稼働漁船のほぼ全船が加入している漁船保険の中央団体である漁船保険中央会の専務理事。漁船保険は全国45の漁船保険組合により保険の引受が行われ、20万隻余りの漁船と、1万3千隻余りのプレジャーボートが加入している。

海の法律 [船主責任制限法について]

弁護士 戸田 満弘



写真提供：(株)舵社



写真提供：(株)舵社

1. 海は危険であり、そのため、海固有の法律が、古くから発達して来た。例えば、海難救助が、その典型である。海上において、船舶がエンジントラブルを起こし、漂流すると座礁もしくは沈没の危険にさらされる。この時、付近航行船舶が、事故船舶を近くの港まで曳航すれば、当然に海難救助報酬の請求権が発生する。事故船が救助を依頼しなくても、海難救助という、海固有の法律関係が発生するのである。このようなことは、陸上では有り得ない。
2. ところで、海難事故が発生した場合、当然、何らかの被害が生ずる。人命損害、物的損害、或いは、油流出などの油濁損害が発生する。損害が発生すれば、被害者は、これを加害者に請求する。船舶の運航に関わる者は、時には被害者になり、時には加害者になる。船舶を建造するには、通常、莫大な資金がいる。しかし、船舶は、一旦、海に出てしまえば、その操船は、船長始めとする乗組員に委ねざるを得ない。一乗組員のちょっとしたミスで、錨泊中の他の船舶に衝突し、数十名の人命を奪ったり、或いは、橋桁に衝突し、何億或いは何十億円もの損害を与えることも有り得よう。特に、最近では、精密な電子機器などコンパクトであるが、一個数億をするような貨物を積んでいる船舶も少なくない。また、原油タンカーの横っ腹に穴を開けるなどすれば、汚染損害は、たちまち、数十億円になることも有り得る。もし、陸の法律のように、船主が、乗組員の過失に従って損害全額について責任を負わなければならないとしたら、一つの事故で、たちまち、破産してしまうことも有り得よう。これでは、危険な海を舞台に海運業や漁業など行う事業者がいなくなってしまう。
3. そこで、被害者には気の毒であるが、一隻の船舶が第三者に与えた損害についての責任を一律、一定額で制限する制度が定められた。この制度は、中世ヨーロッパの頃から定められたものである。しかし、当初の制度では、事故を起こした船舶を丸ごと被害者側に提供すれば、それで責任を免れるとしていた。しかし、このような場合、加害船が、船齢も古く、大して価値のないような場合、或いは、加害船自体も座礁するなどした場合には、被害者は、結局、一銭の補償もされないことになる。そこで、船舶のトン数に従って、責任制限額を定める制度が導入されたのである。
4. 最初は、1957年のブラッセル条約であった。この条約の基では、責任限度額は、極めて低く、物損の場合は690万円、人損の場合は、約2,100万円であった(500トン未満の場合)。仮に、錨泊している釣り船を沈め、10名の釣り客の人命を奪ったとしても、一人当たり200万円程度の賠償金で責任制限できるとするものであった。これではあまりに制限額が低いとして、引続き、制限額の引上げが行われ、1976年のロンドン条約に引継がれた。この下では、物損約3,000万円、人損約9,000万円であった(500トン未満の場合)。前記の例で釣り客が10名亡くなった場合、一人当たり900万円弱ということになる。これでもあまりに低いと言うことで、我が国は、平成18年の8月から1996年のプロトコールを批准した。これにより、現在は、物損約1億8,000万円、人損約5億4,000万円となった(2,000トン未満の場合)。
5. 船主責任制限制度は、被害者の犠牲のうえで、海運業や漁業を守ろうとするものであって、憲法29条の定める私有財産制度に違反するのではないかとの説もあった。これに対し、最高裁は、船舶所有者の責任制限制度は、昔から各国で採用されており、我が国も国際条約を批准して制定したものであること、危険な海を相手とする海運業や漁業を保護することは重要であることなどから憲法に違反しないと判断した。但し、この責任制限制度は、もっぱら河川や港などの内水を航行する船舶、或いは、エンジンのないろかいのみを使って航行する船舶の引起した事故には適用されない。あくまでも、海を航行する、所謂、航洋船の引起した事故に適用される。

海難事故の現況

●プレジャーボート海難について (データ出典：海上保安庁ホームページ統計資料)

平成18年に海難に遭遇した船舶は2,544隻で、そのうち海難に遭遇したプレジャーボート・遊漁船は945隻で、海難船舶の約37%を占めています。また、これらのプレジャーボート・遊漁船の海難により33名の尊い命が失われました。(図1参照)

プレジャーボート・遊漁船の海難を種類別に見ると衝突、機関故障、乗揚、推進器障害、転覆、浸水で全体の約74%を占めています。(図2参照)

また、海難を原因別に見ると、見張不十分、機関取扱不良、船体機器整備不良、気象・海象不注意、操船不適切といった運航者が基本的事項を遵守しなかったことが原因となっているものが、全体の約79%を占めています。(図3参照)

図1 プレジャーボート・遊漁船の海難船舶隻数及び死亡・行方不明者数の推移

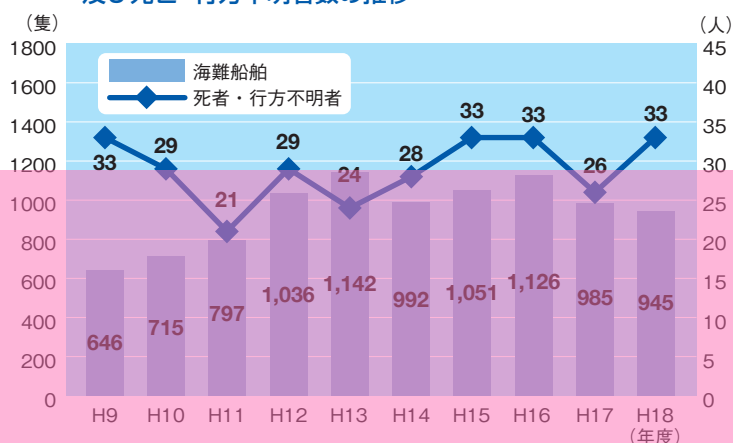


図2 プレジャーボート・遊漁船の海難種類別発生状況 (平成18年)

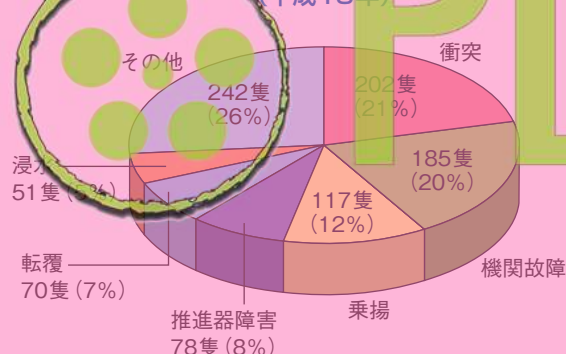
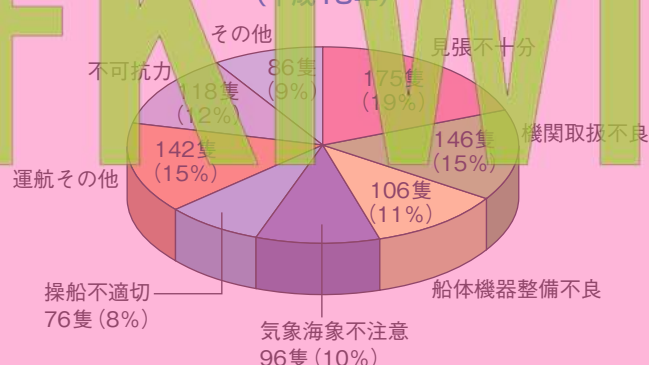


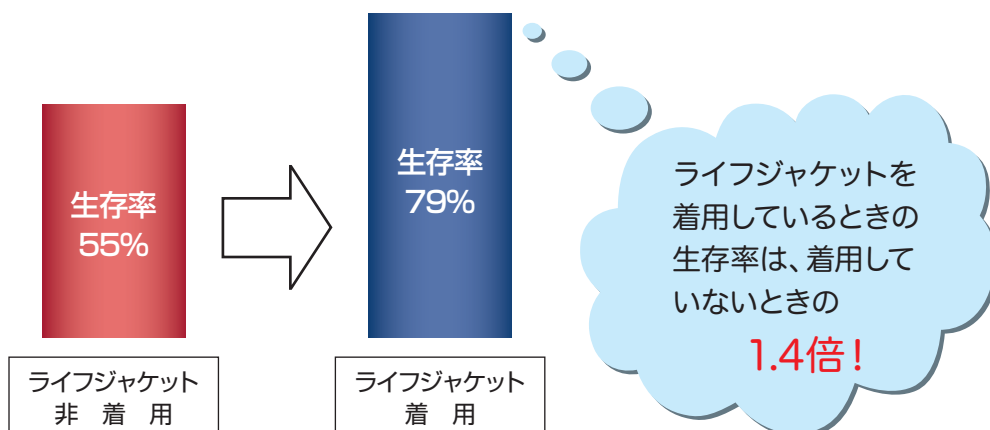
図3 プレジャーボート・遊漁船の海難原因別発生状況 (平成18年)



ライフジャケットは必ず着用しましょう！

釣り中の事故者では、ライフジャケットを着用していた70人の生存率が79%(55人)であった一方、ライフジャケットを着用していなかった203人の生存率は55%(112人)となっています。(図4参照)

図4 釣り中の事故者のライフジャケット着用・非着用による生存率(平成18年)



こんなとき、保険の対応は？

万一の事故が発生したときに、保険の対象となるのか？ お問い合わせが比較的多い内容をPB責任保険・PB総合保険にご加入の場合の例でご紹介します。より詳しい保険の内容はパンフレットをご覧ください。

※PB責任保険(5トン未満)の引受は漁船保険組合です。

※PB責任保険(5トン以上のモーターボート、ヨット)、PB総合保険の引受保険会社は東京海上日動火災保険㈱です。

※PBとはプレジャーボートの略称です。

◆航行中、他船と衝突した・・・

相手の船と自分の船について、それぞれ修理費、乗船者の死傷などの損害が想定されます。それぞれの損害については、以下の保険で補償されます。



- ・相手の船の修繕費・・・PB責任保険(対物賠償として、相手の船の修繕費のうち、自分の船の過失割合相当分が対象となります。)
- ・自分の船の修繕費・・・PB船体保険
- ・相手の船の乗船者の死傷・・・PB責任保険(対人賠償として、治療費、逸失利益、慰謝料などについて、自分の船の過失割合相当分が対象となります。)
- ・自分の船の乗船者の死傷・・・PB搭乗者傷害保険(入通院の場合は契約時に選択された医療保険金日額を治療日数分、後遺障害が生じたときは1名保険金額に対して後遺障害の程度に応じた割合分、死亡の場合は1名保険金額が支払われます。いずれも180日が限度です。)

※相手の船が、ご自身所有の船の場合は法律上の賠償責任が生じないため、PB責任保険の対象にはなりません。

※相手の船の乗船者が、同居の親族の場合はPB責任保険の対象にはなりません。

※海上の衝突事故では、海上衝突予防法に基づき、係船中の場合などを除いて、双方の船舶に過失が生じます。例えば、碇泊して釣りをしている間に衝突された場合でも、過失が生じます。同法によって、海上の船舶には見張りや衝突回避の義務が課されているため、陸上の車の衝突事故における過失割合の考え方とは異なるものになっています。

◆沖で、エンジントラブルで航行不能になり、曳航された・・・

- ・PB責任保険で船舶による救助費用のうち船舶使用料と燃料費が、PB責任保険ワイドでこれ以外の搜索救助費用が対象となります。
- ・PB責任保険では、救助船の大きさや救助時間などによって算定される実費相当額までのお支払いとなります。これを越えるマリーナや業者による曳航費用を保険の対象とすることを希望される場合は、PB責任保険ワイドまで必ずご加入ください。
- ・支払対象の曳航費は、最寄りの港までとなります。(修繕地までの曳航費用や陸揚げ費用については、PB船体保険の対象となります。)
- ・燃料・オイル切れ、バッテリーの不調、燃料コックの開け忘れ、船底プラグの閉め忘れなどによる曳航・救助費用については、保険の対象にはなりませんので、ご注意ください。
- ・曳航ではなく、水没した船を岸壁からクレーンで引上げてもらった場合の救助費用については、船舶以外による救助費用となりますので、PB責任保険ワイドで対象となります。
- ・これらの船体救助費用が、比較的保険料の高い船体保険に入らなくても保険の対象となることが、この保険の特徴です。
- ・PB責任保険、PB責任保険ワイド、PB船体保険にはそれぞれ保険金額(お支払いの限度額)が設定されておりますので、ご注意ください。

◆オーナー不在で航行中事故を起こした・・・

オーナーに承諾を得ないでボートを使用している最中に起こった事故については、保険の対象にはなりませんのでご注意ください。反対に、オーナーは同乗していなくてもオーナーに承諾を得てボートを使用している最中の事故は保険の対象となります。

◆航行中、同乗者が倒れた・・・

航行中の波浪が原因で転倒してケガをされた場合はPB搭乗者傷害保険の対象となりますが、倒れた原因が日射病の場合には、保険の対象にはなりません。PB搭乗者傷害保険の対象は、搭乗者の急激かつ偶然な外来の事故による身体の傷害ですが、日射、熱射または精神的衝動による身体の傷害については対象外となっておりますので、ご注意ください。

◆飲酒運転で事故を起こした・・・

飲酒運転で事故が発生した場合、本人以外の同乗者の死傷はPB搭乗者傷害保険で対象となりますが、それ以外は全て保険の対象にはなりません。なお、操縦者の飲酒運転は、法律(船舶職員及び小型船舶操縦者法第23条36第1項)でも禁止されておりますので、ご注意ください。

情報【INFORMATION】

ホームページを開設しました！

本会では、会員の皆さまへの情報発信として、この会報誌に加えて、ホームページを開設しました。アドレスは「<http://www.ghn.or.jp/jpsa/index.html>」です。

本会のキーワードである「安全運航・事故防止・漁業共生」に関する情報を掲載するほか、プレジャーボート関連の情報ページへのリンクを掲載しております。

まだ開設したばかりですが、今後徐々に充実させ、会員の皆さまのお役に立つホームページにしていきたいと思っております。どうぞご期待ください。

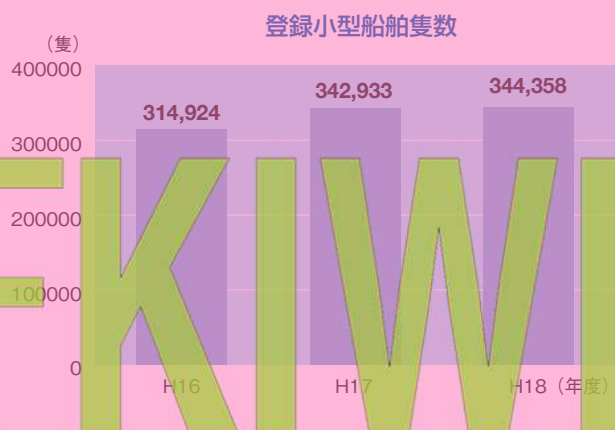


写真提供：(株)舵社

小型船舶の在籍隻数

漁船以外の小型船舶（水上オートバイを含む。）を対象とした登録小型船舶隻数は、平成18年度に全国で34万4,358隻となりました。これは、平成17年度の登録漁船隻数32万5,250隻を上回っています。近年、漁船の隻数は漸減傾向ですが、プレジャーボートなどの小型船舶は微増傾向にあります。

在籍隻数の増加と比例するようにして、事故の増加も懸念されるところです。特に、航行する沿岸海域が輻輳するに連れて、衝突事故の増加が懸念されます。より一層の安全航行を心がけましょう。

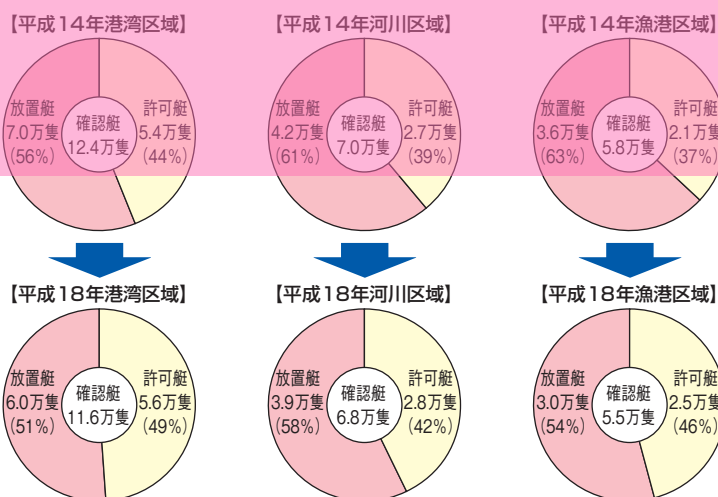


小型船舶の在籍隻数

国土交通省、水産庁による平成18年度に行われた全国プレジャーボート実態調査結果が公表されています。この調査は、平成8年・14年に続いて3回目です。港湾・河川・漁港区域とその近傍が調査の対象となっています。

これによると、確認艇の隻数は21.7万隻で平成14年度に比べ1万隻減少し、このうち、許可艇の隻数は10.1万隻で同0.8万隻増加した一方、放置艇の隻数は11.6万隻で同1.8万隻減少しているそうです。この要因としては、一部の放置艇が廃棄され確認艇は減少し、係留・保管施設の整備等による係留・保管能力の向上等の施策により許可艇が増加し、係留・保管能力の向上と規制措置を両輪とする放置艇対策により放置艇は減少していると分析されています。

この結果を踏まえ、有識者やジャーナリスト等により設置された委員会では、「放置艇は着実に減少しているが、未だ確認艇の約5割を占め、依然として放置艇対策は必要である」として、今後の放置艇対策の基本的な方向をまとめ、関係行政機関や各地域の関係者が今後一層協力して適正な係留・保管を促進し放置艇問題を解消するよう、また、保管場所確保義務化制度の法制化という抜本的な対策を早期に実現するために、関係者が緊密に連携して検討をすすめることを期待したいという提言がなされています。



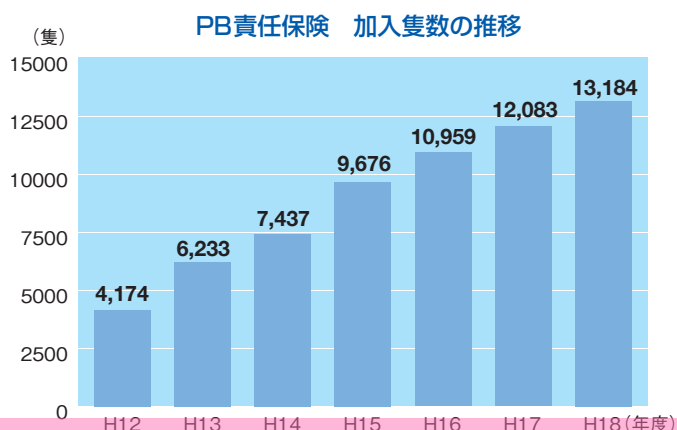
水域別係留・保管状況

情報【INFORMATION】

PB保険加入艇 13,000隻突破

平成18年度のPB責任保険の全国加入隻数が13,000隻を突破しています。プレジャーボートの賠償責任保険の加入については、条例で義務付けられている県があるほか、各マリナや漁港などで、利用条件とされているケースも増えているようです。事故による被害者救済のため、プレジャーボートが賠償責任保険に加入することによって賠償能力を確立しておくことは、社会的なニーズになってきているとも考えられます。

事故によって、被害者になってしまうか加害者になってしまうかはわかりません。安全航行に加えて、万一に備えて少なくとも賠償責任保険には加入しましょう。



水上オートバイメーカーが 新艇を対人賠償保険付きで販売

平成16年4月から、国内販売メーカー3社(カワサキ、ホンダ、ヤマハ)の指定する2008年モデルの水上オートバイ新艇を購入されると、PW安全協会入会等の手続きを経るだけで、1事故3,000万円(免責1事故10万円)の対人賠償保険が付いています。

近年、水上オートバイによる事故が増加傾向にある一方で、保険普及率が極めて低く、重大事故発生時には被害者への損害賠償問題でのトラブルも発生している状況にある中で、事故被害者の救済を図り、損害賠償保険を普及させる取組みということで注目されています。



<保険ご加入者の方へ>

艇や加入者の変更は必ず、保険加入先までご連絡ください

ご加入艇の譲渡、入替(代船取得)、改造、エンジン換装、用途変更などがございましたら、必ず事前にご連絡ください。ご連絡がない間に万一の事故が発生した場合、保険金のお支払いに支障をきたす恐れがございますので、ご注意ください。

また、ご加入艇の解艇(廃船)、保管場所の変更、契約者・被保険者・船名・住所の変更などにつきましても変更手続きが必要ですので、必ずご連絡くださいますよう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 <http://www.ghn.or.jp/jpsa/index.html>

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@ghn.or.jp

For Safety Cruising



プレジャーボート

PB責任保険
PB総合保険