

<論文（交通安全；リスク分析）>

## プレジャーボートの事故と保険についての現状分析

松 本 宏 之

江 藤 肇

### 【要旨】

プレジャーボートの海難事故は年々増加し、平成12年には全海難に占める船種別割合がもっとも高くなった。しかし一般の商船や漁船などのほとんどが何らかの保険に加入している中で、プレジャーボートの保険加入率は推定で20%前後とされており、海難事故に伴う金銭的トラブルが多く発生している。これはプレジャーボート愛好者の人的特性や、ノンマリンとしてのヨット・モーターボート総合保険の商品開発姿勢などに起因すると思われるが、現状では需要サイドの保険に対する不満や賠償責任意識の欠如と供給サイドの保険市場の魅力不足などから、保険加入率低下の悪循環に陥っている。今後は自動車の強制保険制度に類似した保険システムを導入すると同時に、プレジャーボートの海難事故を減らして損害率を低下させる必要がある。

### 【キーワード】

プレジャーボート、海難、ヨット・モーターボート総合保険、プレジャーボート保険、賠償責任、航海術上のコモンセンス、モラル・ハザード

#### 1. はじめに

非日常的空間である海上で発生する船舶事故においては、船長、乗組員、旅客等の人命の損失、船舶所有者側の損失、荷主側の損失といった直接的な損害にとどまらず、海難救助に伴う費用や油濁事故等の処理に伴う費用といった第

三者に対する間接的な損害も発生する。これらの海難損害の金銭補償については、基本的には不法行為責任（民法第709条）や使用者責任（民法第715条）等の手続きに基づいて処理されるが、海上の特殊性に着目した海商法や船主責任制限法等の海法独自の制度も確立されている。さらに船舶輸送に伴う各種の危険を金銭化して運航コストにヘッジ(hedge)させることにより、企業経営を安定化するという意味で、海上保険等の制度が発展してきた。

一方、そのような大型商船型の海難損害の補償賠償制度が歴史的経緯をふまえて確立され、一定の評価を受けている反面で、近年の海洋レジャーブームが契機となり、とりわけ沿岸域における無保険の小型船舶の海難が急増しているという現状がある。海洋レジャーを楽しむ人々は、海洋志向という点においては共通であるが、その行動形態や価値観は大きく異なっており、一つの海域利用形態として一律に論じることは困難である[15]。すなわち、海を良く理解して優秀な技術とマナーを身につけて紳士的・淑女的に活動する者もいれば、無謀な活動を繰り返す者もいる。さらにプレジャーボートの海技免状は、比較的短期かつ容易に取得することができ、我が国では小型船舶操縦士（1級から5級まで）の量産体制に入っている。また一般にプレジャーボートの販売店は、法令等の規制がないために、購入資金さえ用意すれば係留施設（陸上交通でいう車庫）や運航技術等の確認なしで気軽に小型船舶を販売する傾向にある。そのために、初歩的なミスによる海難の増加や航行環境の悪化、さらには海を職域とする者と海をレジャーの場とする者との海域利用の競合等が社会問題化しつつある。

ところでプレジャーボートの利用主体の特徴として、日常生活のほとんどを陸上で送っているため、一過性の快楽を求めて海に出ていく機会は年間を通じて限られてしまうことがある。すなわち古来より海上交通の安全は、グッドシーマンシップに代表される伝統的な海の慣習あるいは長年培われてきた良き慣行のようなもので確保されてきたが、たまに海に出てくるプレジャーボートの操船者は海上経験が少なく、航海術上のコモンセンスあるいは先人の知恵であ

る経験則を習得することができない。また海上交通は陸上交通と多くの点において異なっており、初心者の海のリスクに対する理解不足が海難事故の発生に結びついていることも少なくない。まず、流体によって形成される船舶の通行路は気象海象（視程、風、波、うねり、潮流等）の影響を受けやすく、操縦性能の特性に制約される出入港や航海に関する判断が複雑かつ専門的である。次に、海水に浮いている船体や機関の保守は車に比べると容易ではなく、利用回数の少なさと高額な点検費用のコスト・ベネフィット分析から保守点検を怠る傾向にある。さらに、そもそも小型船舶の航行には明確な通航路区分や交差点という概念がなく、船舶の無数の進路があらゆる場所で交差する可能性があるため、海上交通ルールの一般法である海上衝突予防法（昭和52年6月1日法律第62号）は、車両の交通ルールである道路交通法（昭和35年6月25日法律第105号）に比べると抽象的かつ曖昧である[14]。

平成11年度末で、モーターボート・ヨット・水上オートバイなどのプレジャーボートの数は45.5万隻を超え（（財）日本海洋レジャー安全・振興協会および日本小型船舶検査機構資料に基づく日本舟艇工業会推計）、小型船舶操縦士の海技免状受有者は約288万人に達している（運輸省海上技術安全局船員部船舶職員課）。しかも、我が国のプレジャーボートの保有隻数や小型船舶操縦士の海技免状受有者は、毎年着実に増加している。また、近年の生活水準の向上、労働時間の短縮等に伴い、国民の余暇活動への関心が高まり、マリンレジャーが精神的豊かさという観点から積極的に評価されるようになってきている。

しかしながら、様々な問題点が存在するにもかかわらず海に関する研究は少なく[1]、特にプレジャーボートについては実態把握あるいは現状分析の困難性から、急速に増加している海難事故や多種多様な保険の現状についての研究はほとんどない。また、陸や空の交通安全に比べて、海上安全は排他的経済水域などの問題の陰に隠れがちで[2]、船舶の海難事故のリスク分析に関する研究も少ない。本稿では、急速に普及してきたプレジャーボートの海難の事故分析や、発展途上の段階にあるプレジャーボートの保険システムの紹介を通じて、問題

点の整理と若干の考察を試みる。

## 2. プレジャーボートの海難統計の分析

海難という言葉は、個別法令の定義や行政機関の統計上の用語として多義的に使用されている。例えば、海難審判法に定める海難の発生（第二条）とは、「一 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。二 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。三 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。」であると定義されている。また船員法第十九条（航行に関する報告）には、その第一号で海難の例示として、船舶の衝突、乗揚、沈没、滅失、火災、機関の損傷を挙げている。

一方、海難救助規則（昭和56年3月31日海上保安庁訓令第15号）では、海難とは、「海上における船舶又は航空機の遭難その他の海上において人命又は財産に被害を生じ、又は生ずるおそれのある事態であって、保護を必要とするものをいう。」となっている（第二条）。また海上保安統計年報の救難統計等の前提となる調査における海難は、「イ 船舶の衝突、乗揚げ、火災、爆発、浸水、転覆、行方不明。ロ 船舶の機関、推進器、舵の損傷、その他船舶の損傷。ハ 船舶の安全が阻害された事態。」と定義されている（海難調査実施要領）。さらに運輸省が所管する海難統計における海難とは、海難統計調査規則（昭和24年5月30日運輸省令第16号）の第三条第一項に、「一 船舶の衝突、乗揚、沈没、滅失、火災又は機関の損傷があったこと。二 船舶の積荷を投棄し、又は流失したこと。三 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたこと。四 その他船舶に損傷を生じたこと。」と規定されている（但し、同規則は昭和46年に廃止された。）。

海上保安庁警備救難部の統計資料[3]によると、平成3年から平成12年までの一般海難（要救助海難と不要救助海難の総和）の年間発生隻数の平均は約2498隻であるが（台風や異常気象下の海難を除く。）、海難隻数と死亡・行方不

プレジャーボートの事故と保険についての現状分析

明者の割合は17.5隻に1人であり、海上交通に伴う事故は自動車事故に比べて人命にかかわるケースが多いといえる（図1参照）。海難船舶の用途別隻数の推移を見ると、平成11年までは漁船が最多の船種であったが、平成12年に至り、ついにプレジャーボートが追い抜いて海難の約4割を占めるようになった（図2および表1参照）。しかもプレジャーボートの海難件数は、過去8年間で1.9倍に漸増し、増減を繰り返す他の船種とは異なる傾向を示している。ここでいうプレジャーボートとは、もっぱら娯楽またはスポーツの用に供せられるモーターボート、ヨットなどのモーターボート、推進機関を有しない手漕ぎボート、推進機関および乗組設備を有して水上を航走する水上オートバイ、遊漁船業の適正化に関する法律第二条第一項に定める遊漁船業の用に供する船舶のうち、遊漁船業に従事している船舶をいう。

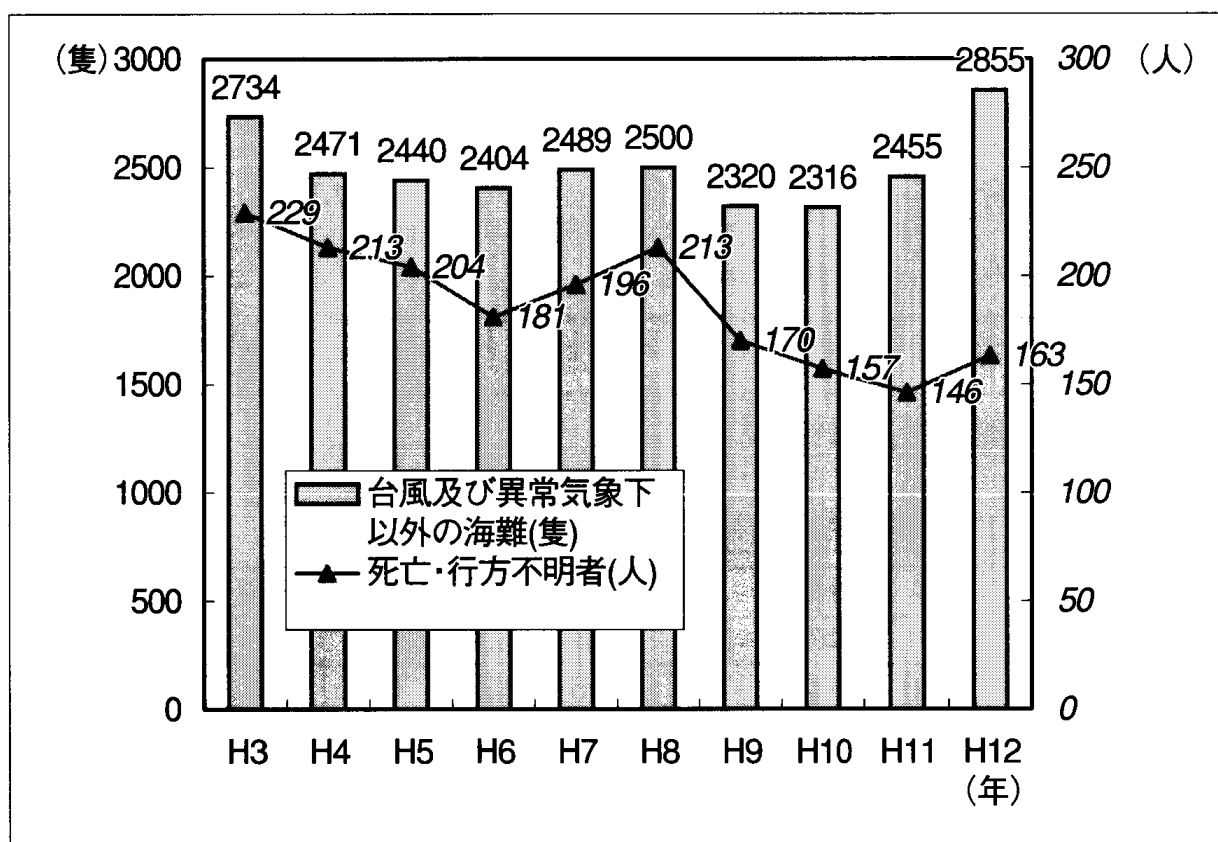


図1 一般海難隻数と死亡・行方不明者数

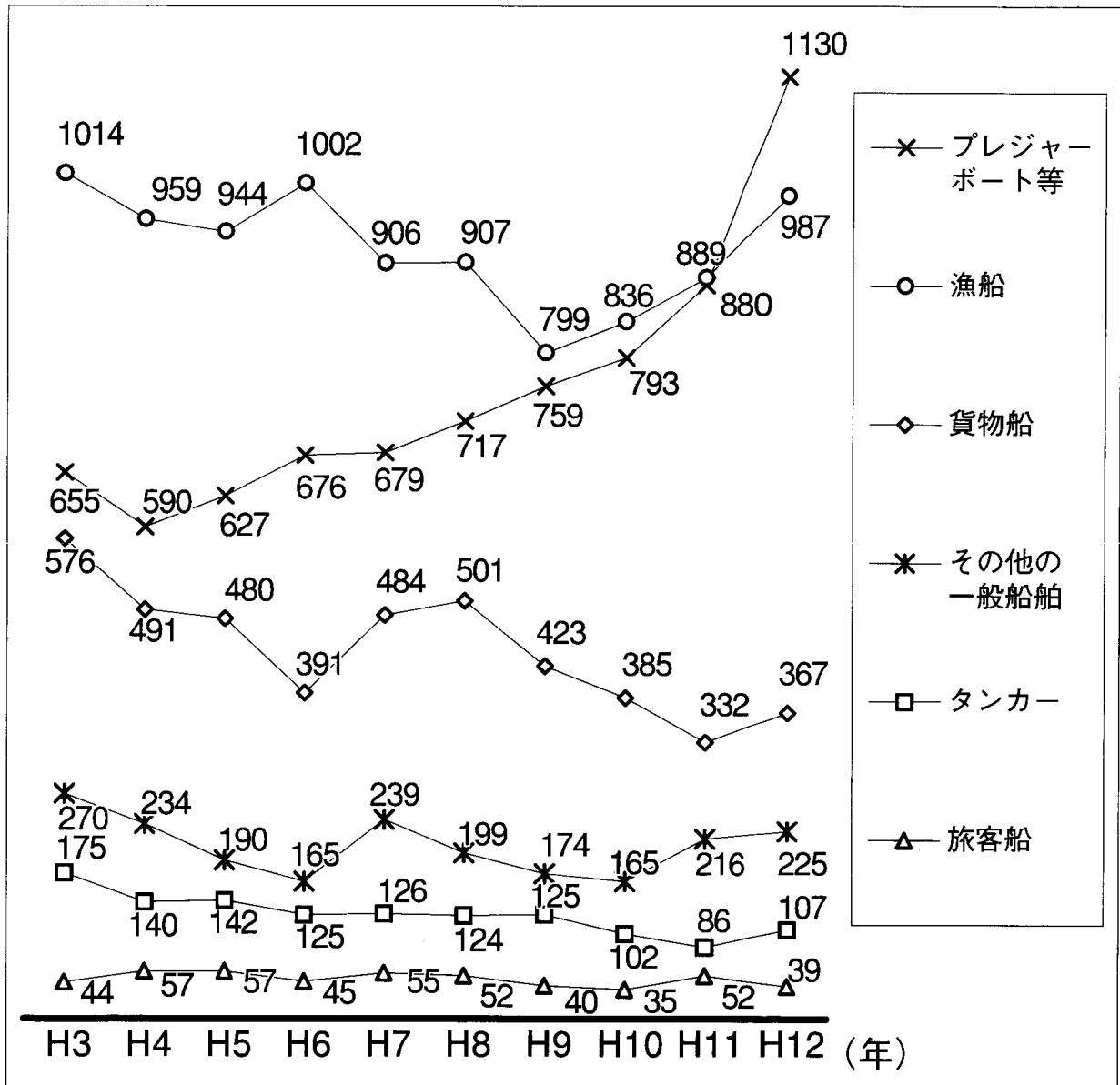


図2 海難船舶の用途別隻数の推移

表1 海難船舶の用途別隻数の推移

	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12
貨物船	576	491	480	391	484	501	423	385	332	367
タンカー	175	140	142	125	126	124	125	102	86	107
旅客船	44	57	57	45	55	52	40	35	52	39
プレジャーボート等	655	590	627	676	679	717	759	793	880	1130
その他	270	234	190	165	239	199	174	165	216	225
漁船	1014	959	944	1002	906	907	799	836	889	987
計	2734	2471	2440	2404	2489	2500	2320	2316	2455	2855

(単位：隻)

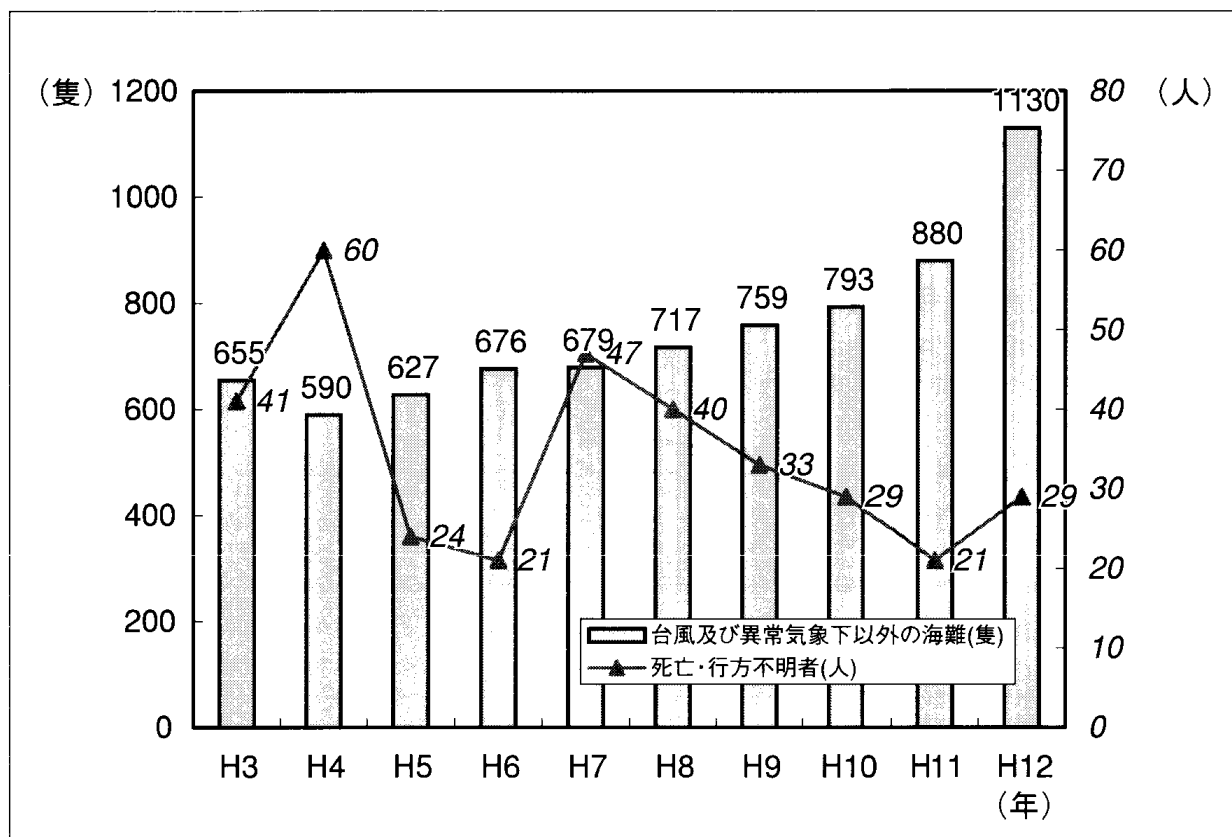


図3 プレジャーボート等の海難船舶隻数及び死亡・行方不明者数の推移

過去5年間のプレジャーボートの海難船舶隻数と死亡・行方不明者数の比の年平均は0.038（人／隻）で、全船舶の割合0.068（人／隻）の約55%に相当することから、海難船舶隻数が多い割には死亡・行方不明者が伴う重大海難は少なく、比較的軽微な事故が多いことがわかる（図3参照）。しかしながら母数のインデックスが異なるものの、年間自動車事故件数803878件における死亡者数9211人（平成11年交通安全白書）の割合0.011（人／件）と比べると3倍以上の差があり、大衆的な陸上交通機関に比べると海洋に船出するプレジャーボートによる活動は危険が伴っているといえる。

次に平成12年におけるプレジャーボートの海難1130隻を船型別にみると、モーターボートが763隻ともっとも多く、ついでヨット152隻、遊漁船101隻、水上オートバイ68隻、手漕ぎボート45隻となっており、時系列でもモーターボートの海難事故の増加が顕著にあらわれている（図4参照）。同様に海難種類

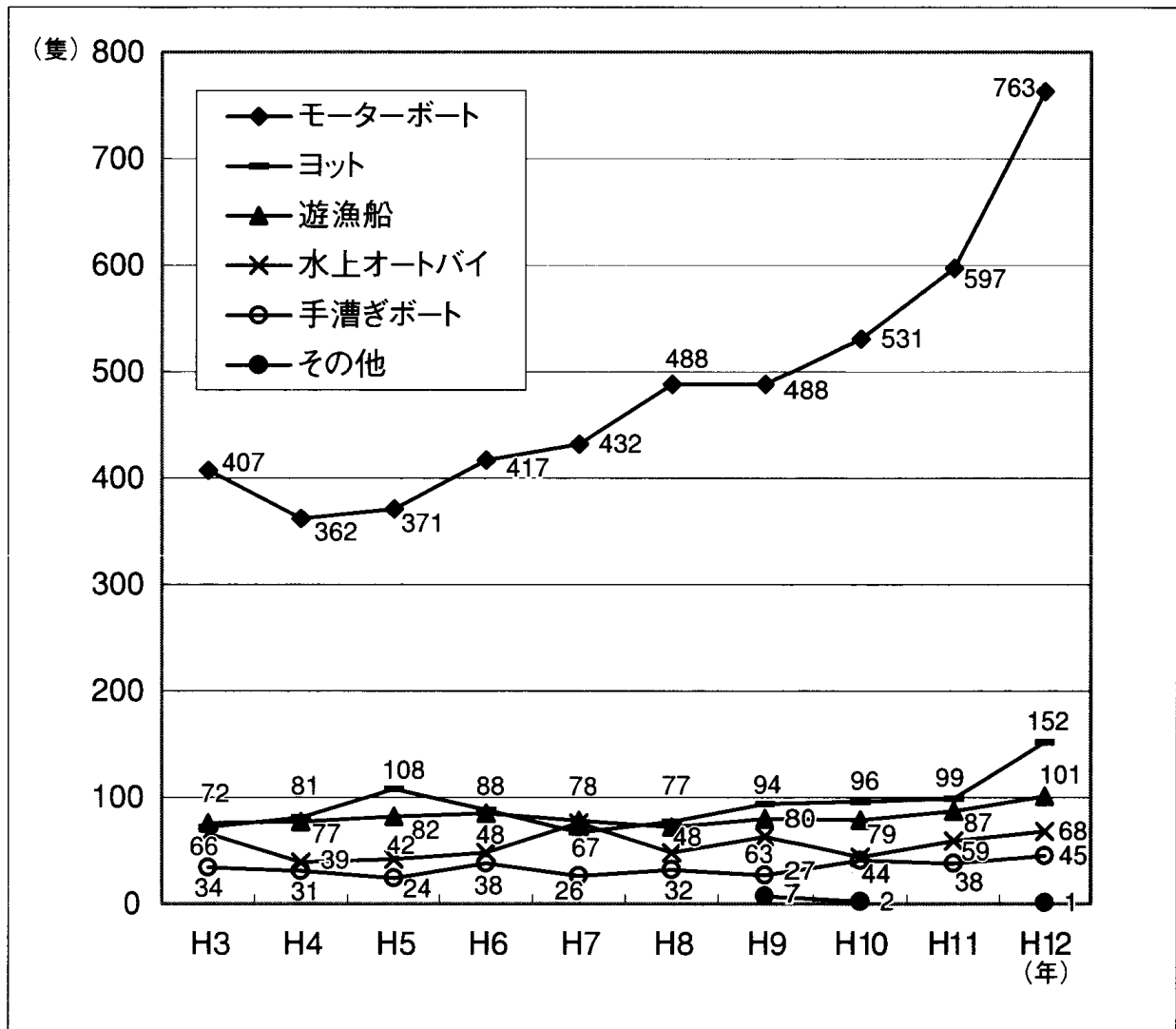


図4 プレジャーボート等海難の船型別隻数の推移

別をみると、衝突が246隻と最も多く、ついで機関故障238隻、乗揚144隻、推進器障害121隻、転覆111隻、浸水53隻となっており、時系列でもこれらの海難種類は増加の傾向にある（図5参照）。

海難の種類については、統計資料の中で次のように定義されている。

- ・衝突：航行中の船舶が、航行中もしくは停泊中の他の船舶または流水、流木、岸壁、さん橋等に接触し、突き当たり、船体もしくは積荷に損傷を生じ、または死傷者を生じたことをいう。
- ・機関故障：航行中に推進機関、その付属装置、発電機等の補機が故障し、または燃料系統（燃料タンクの破損による燃料欠乏を含む。）、空気系統、



プレジャーボートの事故と保険についての現状分析

電気系統が損傷し、運航に支障が生じたことをいう。

- ・乗揚：船舶が陸岸、岩礁、浅瀬、捨石、沈船等水面下にあつて、大地に固定しているものに乗揚げ、または底触して運航に支障が生じたことをいう。
- ・推進器障害：推進器および軸系のうち、船外に突きだした部分が脱落し、もしくは破損し、または漁網、ロープ等を巻いたため航行に支障が生じたことをいう。
- ・転覆：外力の影響が復元力を超え、または積み過ぎ、荷崩れ、浸水、転舵等のため復元力を失い、ほぼ90度以上傾斜して復元しないことをいう。
- ・浸水：船外から海水等が浸入し、航行に支障が生じたことをいう。

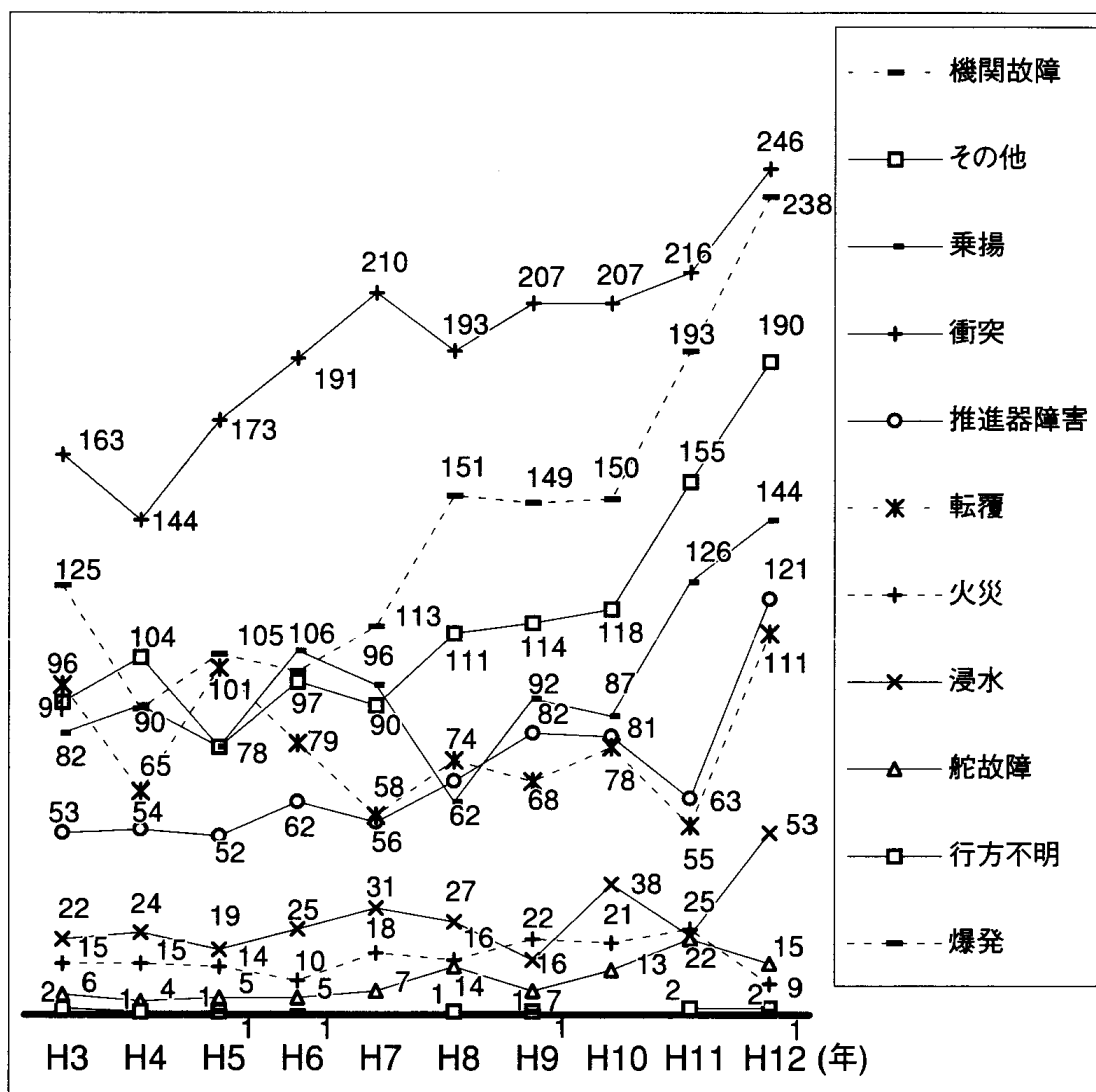


図5 プレジャーボート等の海難種類別隻数の推移

平成12年のプレジャーボートの海難事故について船型別に海難種類をみると、モーターボートは機関故障の割合が高く、ヨットや手漕ぎボートは転覆の割合が高く、水上オートバイや遊漁船は衝突の割合が高いことがわかる（図6参照）。

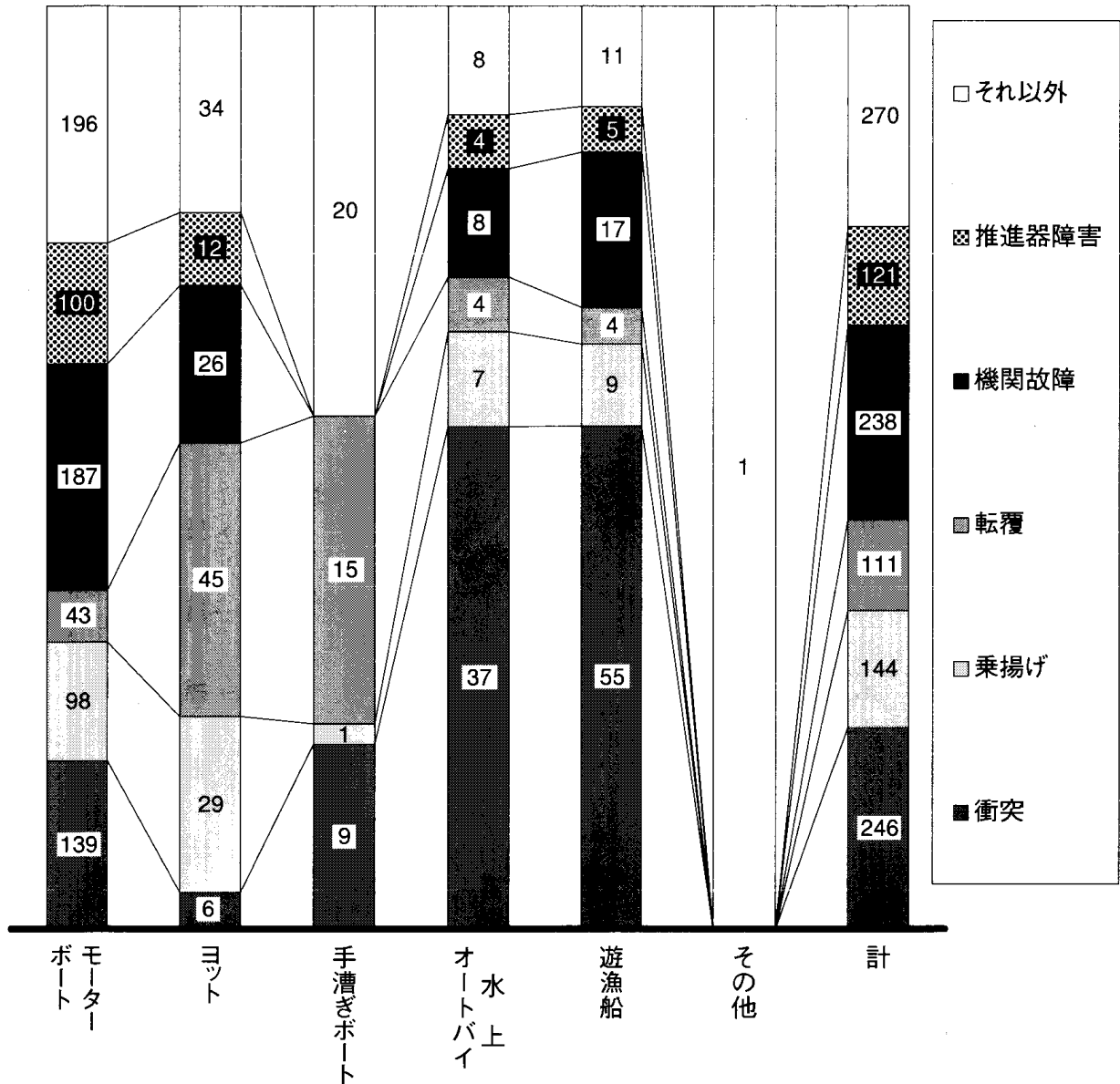


図6 平成12年のプレジャーボート等海難の船型別海難種類

まずモーターボートに機関故障が多い理由としては、モーターボートの利用は季節によって限定され、さらに週末や連休に集中することから、利用者が十

分な保守点検を行う時間的な余裕がないこと、多くのモーターボートがいわゆる放置艇として河川や港湾・漁港等に無許可で係船しているモラル・ハザードに典型的に見られるように、日常的な保守点検を行うという意識が利用者になりこと等が挙げられる。水上オートバイは小型かつ機関が水密構造になっており、保守点検がモーターボートに比べると容易であり、かつほとんどが陸上で保管されているために海水による機械への悪影響が少ないので、機関故障は少なく、かわりに無謀な行動形態に起因する衝突の割合が多くなっている。また遊漁船についても、専門の業者が保守点検を常時行っているのもので機関故障は少なく、かわりに魚群を追いかける無謀な行動形態に起因すると思われる衝突の割合が多くなっている。最後にヨットや手漕ぎボートは、気象海象の悪化と風のキャッチや重心移動等によりバランスを失うことが多く、船舶の特性上、転覆の割合が多くなっている。

海難発生原因を海難種類別にみると、機関故障は機関取扱不良が半分以上を占め、ついで老朽衰耗となっており、機関に関する知識不足や保守点検の未熟さが原因と考えられる（図7-1参照）。乗揚の発生原因は運航の過誤がほとんどを占めており、船員として当然行うべき基本的な操船術が身につけていないことをあらわしている（図7-2参照）。衝突の発生原因も運航の過誤がほとんど占めており、中でも操船の基本ともいうべき常時適切な見張りが行われていないことがわかる（図7-3参照）。推進器障害の発生原因も操船術の未熟さを示す運航の過誤が半分以上を占めているが、流木やゴミがプロペラに当たったりした不可抗力が30%もあり、推進器障害は海上交通の特殊性からくる不可避免な海難ともいえる（図7-4参照）。転覆の発生原因も気象海象不注意や操船不適切といった運航の過誤がほとんどを占め、転覆は船舶の構造上あるいは行動形態上不可避な海洋レジャーの特徴の一つとして位置づけられる（図7-5参照）。また、機関取扱不良や運航の過誤は、国連の国際海事機関(The International Maritime Organization)が指摘する人為的要因(human element)の一種であり、換言すれば、海難発生原因の多くは船員の質に関連していると

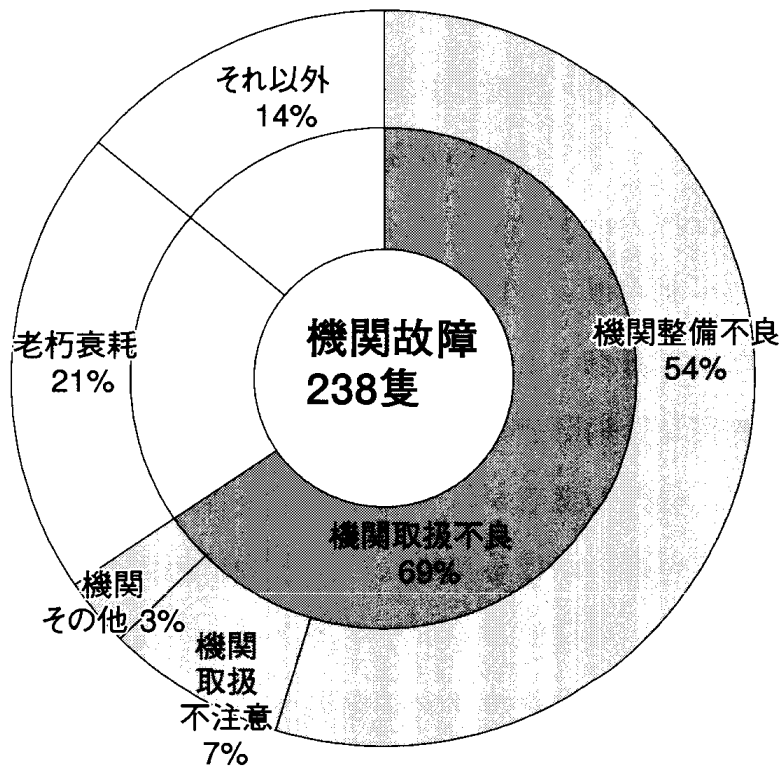


図7-1 機関故障の原因

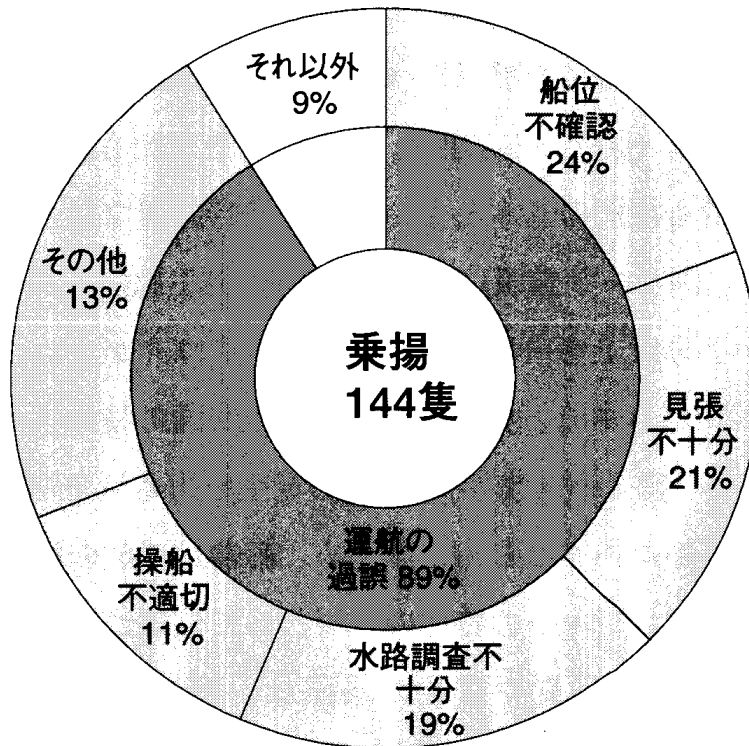


図7-2 乗揚の原因

プレジャーボートの事故と保険についての現状分析

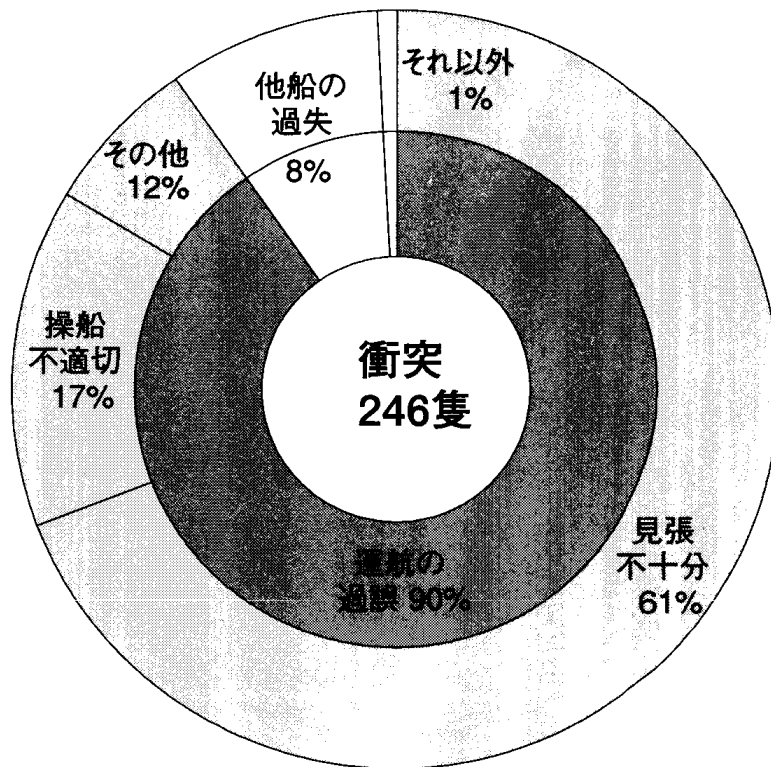


図7-3 衝突の原因

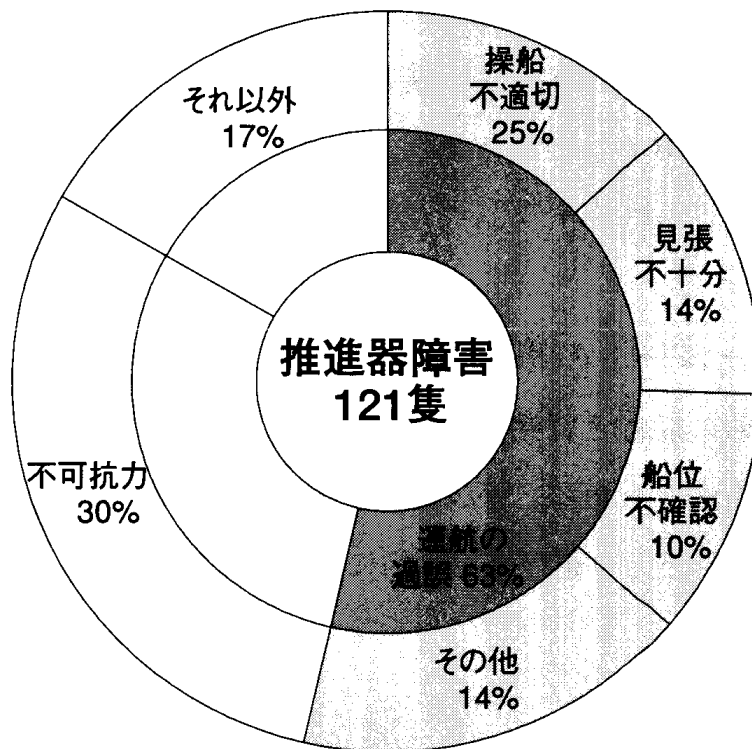


図7-4 推進器障害の原因

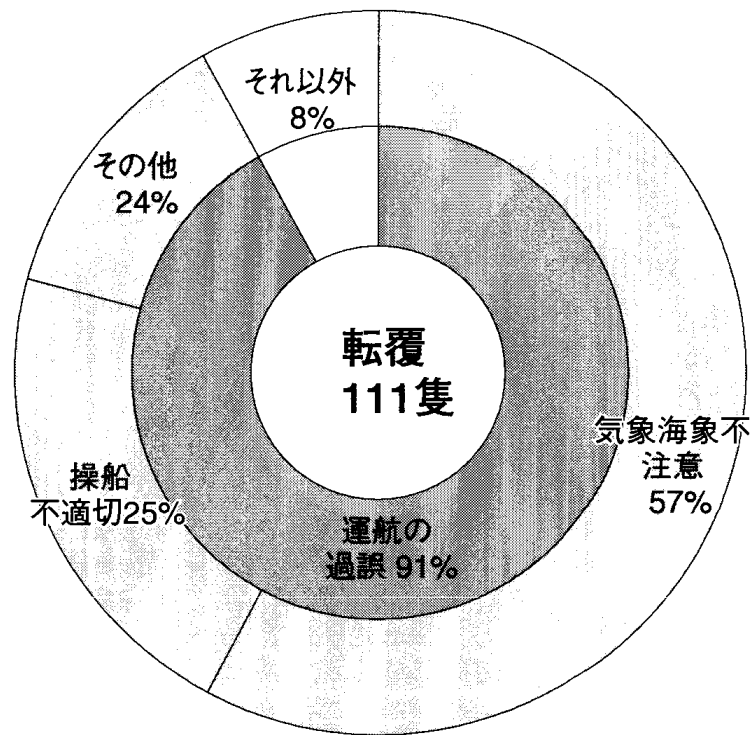


図7-5 転覆の原因

いえる。

以上、プレジャーボートの海難統計を定量的に分析してみると、気象海象、運航、機関等についての初歩的な知識や技能の不足、海の危険を軽視する意識が海難事故の背景にあることがわかり、専門船員の海難事故とは異なる性格を有しているように思われる。

### 3. プレジャーボートの事故分析

本章では、一般の船舶と行動形態が異なるプレジャーボートの海難事故の特徴を具体的に把握するために、平成12年に発生した典型的なケース（海上保安庁の調査から抜粋）をとりあげて定性的に分析する。

#### [衝突海難の事例]

- ①モーターボート（総トン数4トン、5名）は、平成12年1月30日0705頃、遊漁を目的として赤羽根漁港を出港し、0705頃に漁場に到着した。1515頃、

## プレジャーボートの事故と保険についての現状分析

右舷側約100メートルから接近する漁船に気付き、手を振って合図したが反応がないため、他の乗船者に船尾側に逃げるよう指示し、船長は錨索を延ばし自船を移動させようとしたが間に合わず、自船の右舷中央に右舷後方から約70度の角度で漁船が乗り切った。当時の天候は晴れ、風W1、波浪はなく視程は7であった。

②モーターボート（総トン数1トン、2名）は、平成12年2月12日、生月町館浦を出港し、生月島の長瀬鼻沖や生月大橋沖で釣りをした後、1700頃から館浦港沖で錨泊して遊漁中、周囲の見張りを怠ったために、同船に接近してくる瀬渡し船との距離が約30メートルになって初めて相手に気がついたがすでに避航時期を失っており、何ら衝突の回避措置をとらないまま1750頃自船の左舷側と相手船の左舷側を衝突させた。当時の天候は晴れ、風NE2、波浪S2、視程は7であった。

③ヨット（総トン数1トン、2名）は、平成12年6月25日1030頃、鳥取港を出港し、沖合にて同船に取り付けている船外機を停止し、1100頃から自船の帆を使用して西向け航行中、衝突の2・3分前頃、左舷200メートルに北向け航行中の相手船を視認し、衝突の危険を感じたが、自船が帆走中であることから相手船が回避してくれるものと思い、何ら避航動作をとらずに同針路同速力で航行したため、1320頃自船の左舷中央部を相手船の正船首に衝突させた。当時の天候は晴れ、風S2、波浪S1、視程は7であった。

④モーターボート（総トン数2トン、4名）は、平成12年7月29日2045頃、金沢港を松任沖合へ烏賊釣りのため出港し、遊漁を終えて翌日0000頃金沢港に向かったが、港内に入ってから速力を20ノットから17ノットに減速したものの前方航行中のモーターボートに気付かず、自船船首を相手船の船尾に衝突させた。当時の天候は晴れ、風S2、波浪S2、視程は7であった。

⑤モーターボート（総トン数4トン、2名）は、平成12年11月5日0755頃から衝突現場付近の魚礁にて遊漁中、見張りをしていたものの風潮流に流され、同船の付近にて遊漁中のプレジャーボートが自船に接近するにあたり、相手

船が避航してくれるものと臆断し、何ら避航動作をとらなかったことから、同船のスパンカー部分に約45度の角度で相手船の船首部が接触し、同船のスパンカー張り出し金物が曲損した。当時の天候は快晴、風NW1、波浪はなく視程は7であった。

船舶の衝突海難における責任追及プロセスは複雑であるが[16]、衝突海難の原因としてもっとも多いのが、船員として遵守すべき基本的な義務である見張りを怠ることである。海上交通ルールの一般法である海上衝突予防法の第五条では、「船舶は、周囲の状況及び他の船舶との衝突のおそれについて十分に判断することができるように、視覚、聴覚及びその時の状況に適した他のすべての手段により、常時適切な見張りをしなければならない。」と規定され、船舶は海上に存在している限り常に適切な見張りを行うことが義務づけられている。すなわち、たとえ漂泊しながら釣りを楽しんでいるときでも、周りの船舶の動向について絶えず注意を払っておかなければならず、何かに夢中になって見張りをおろそかにすることを法は認めていない。また衝突のおそれの判断に関しては、第七条第一項で、「船舶は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するため、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならない。」と規定し、海上における船舶衝突の蓋然性の判断については、適切な見張りを通じて得た情報をもとに、航海術上のコモンセンスに従って行わなければならないことがわかる。

さらに、衝突を避けるための動作についても、第八条第一項で、「船舶は他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、できる限り、十分に余裕のある時期に、船舶の運用上の適切な慣行に従ってためらわずにその動作をとらなければならない。」と規定し、基本的には海上衝突予防法を遵守していれば、衝突事故を惹起することはないことになる。しかしながらプレジャーボートの衝突海難は、釣り等の遊興に気をとられて見張りがおろそかになったり、航海術上のコモンセンスを習得していない人の主観的な判断や船舶の操縦性能の良さ



を過大評価することに起因して発生することが多く、法律上の注意義務を忠実に履行する遵法精神の欠如が大きな原因であると思われる。

一方、プレジャーボートが一般船舶に衝突すると、船体の大きさの差異からプレジャーボート側の損害が大きくなる。また、プレジャーボートはスピードを楽しむために高速航行する機会が多いので、衝突時のダメージも大きい。

#### [乗揚海難の事例]

- ①遊漁船（総トン数3トン、2名）は、平成12年2月27日1700頃、日和佐港を出港し、オイル交換のために小松島港のマリーナ向け航行中、和田ノ鼻付近から小松島港に入港する際の1830頃、和田ノ鼻灯台から真方位40度0.35海里付近に設置された海苔網に乗り揚げた。当時の天候は快晴、風NE2、波浪NE2、視程は7であった。
- ②モーターボート（総トン数4トン、2名）は、平成12年3月12日1415頃、試運転で初めて揖斐川を南下していたところ、浅瀬に気付かず乗り揚げた。潮が上がるのを待って、作業船2隻により引き降ろした。当時の天候は快晴、風NW2、波浪NW1、視程は8であった。
- ③モーターボート（総トン数3トン、1名）は、平成12年7月15日1200頃、勝浦漁港を出港し、遊漁の後、出港地向け帰港中、港口防波堤をいつもより大回りしたため、浅瀬にプロペラを接触し機関停止となり、風に圧流され1540頃に乗り揚げた。当時の天候は晴れ、風N4、波浪N4、視程は7であった。
- ④ヨット（総トン数2トン、4名）は、平成12年8月14日1900頃、広島市佐伯区五日市漁港を出港し、宮島水中花火大会を見物した後、2110頃宮島町巖島神社沖を抜錨し、五日市漁港に帰港中、廿日市地御前沖の牡蠣筏にまったく気付くことなく、乗り揚げた。当時の天候は晴れ、風WNW1、波浪WNW1、視程は7であった。
- ⑤モーターボート（総トン数1トン、2名）は、平成12年11月26日0730頃、

0800頃から1040頃までの間、江田島町屋形石灯標沖合にて釣りを行った後、釣り場移動のため早瀬瀬戸向け航行中、生け簀を見ていたために前方の牡蠣筏に接近し、直前に舵を左に切ったが間に合わず、そのまま牡蠣筏に乗り揚げた。当時の天候は晴れ、風NW2、波浪NW1、視程は7であった。

船舶の乗揚防止を直接に規律する法律はなく、いわゆるグッドシーマンシップに則った行動によってプレジャーボートの乗揚海難を回避することになる。基本的には、船舶の位置、自船の喫水と水深の関係、航路障害物や海洋構築物等の存在を確認し、さらに周囲の航行環境を事前に把握して臨機応変の行動を要求される。また船舶には車のような周囲を照らすライトがないので、夜間には著しく航行条件が悪化することや、深浅のある海面すべてを喫水を有する船舶が航行できるわけではないことも考慮しなければならない。しかしプレジャーボートの乗員は、日常的に海域を航行しているわけではないので乗揚防止のための情報が乏しく、一般に操船の技量も十分ではない。本来、プレジャーボートは眼高が低く、かつ高速で航行するために前方の視界が狭くなり、乗揚事故の蓋然性が高くなるので、そのような特徴を考慮した操船が必要となる。

#### [転覆海難の事例]

- ①ヨット（総トン数1トン、5名）は、平成12年4月11日1340頃、遊漁場向け航行中、突然エンジンの異常音がしたため確認したところ、機関室が浸水していた。排水を実施したが間に合わず、海水が打ち込みだしたので、乗員が救命胴衣を付けるべくキャビン内に入った瞬間、船首部を残し水没した。船内に閉じこめられた3名が死亡した。当時の天候は曇、風ENE8、波浪ENE4、視程は7であった。
- ②モーターボート（総トン数1トン、3名）は、平成12年5月3日1200頃、石垣港浜崎船溜まり付近スロープから石垣島屋良部埼沖合付近へ遊漁目的で出港したが、出航後まもなく残燃料が少ないことに気付き、燃料補給のために

## プレジャーボートの事故と保険についての現状分析

竹富島経由小浜島向け航行中、右舷後方から大きなリーフ波を受け、左舷方に横転し転覆した。当時の天候は晴れ、風NNE2、波浪はなく視程は6であった。

- ③モーターボート（総トン数1トン、2名）は、平成12年6月13日0700頃、勝馬海水浴場を出港し、漂泊しながら遊漁をしていたところ、0915頃、大きな波を三度受け、船内に海水が大量に浸水し、航行不能な状態となったので、乗員は船を捨て近くの岩場に泳ぎ着き、船体はその後転覆した。当時の天候は晴れ、風NE3、波浪NE3、視程は7であった。

プレジャーボートの船舶としての堪航性は一般の船舶に比べると悪く、船体が小さいことから復元性が相対的に悪く、乗員の移動によっても大きく動揺する。また波の影響についても、全長より長い周期の波の場合は舵がとられやすく、一般に船体の船首尾線に対して横からくる波は縦からくる波に比べると動揺角度を大きくする。特にプレジャーボートがエンジンを停止させている場合は、船体を波に対してたてることができなくなることがあるため、乾舷まで海水に没して浸水するケースもある。一度船内に海水が打ち込むと、それが流動水となって船舶の復元性を悪化させてますます船体動揺が大きくなるので、次々と海水流入を誘発する。このように、プレジャーボートの転覆海難は、船体構造と海象の影響から考察すると、他の船舶に比べて発生する度合いが高いという特異性を有している。

### [機関故障海難の事例]

- ①モーターボート（総トン数3トン、4名）は、平成12年1月2日1440頃、機関を長期間使用していなかったため横須賀沖で試運転を実施中、機関が急に停止し、電源コードから煙が出たので左舷の機関を止め、航行不能となり、曳航救助を要請した。当時の天候は晴れ、風SW3、波浪SW2、視程は7であった。

- ②モーターボート（総トン数1トン、3名）は、平成12年2月14日1720頃、マリーナにある運河内を航行中、セルモーターが起動せず、航行不能となり、曳航救助を要請した。当時の天候は晴れ、風W6、波浪W3、視程は7であった。
- ③ヨット（総トン数2トン、1名）は、平成12年4月20日1200頃、帆走から機走にしようとして機関を起動したが、クラッチが入らず、また機関の回転数も上がらず航行不能となり、曳航救助を要請した。当時の天候は晴れ、風SE2、波浪SE1、視程は7であった。

プレジャーボートのエンジンは海水によってダメージを受けやすく、本来は念入りの保守点検を行うべきであるが、年間行動日数が少ないプレジャー目的の使用では十分な時間と費用をかけることもできず、結果としてトラブルの発生しやすいエンジンが多くなる。プレジャーボートの機関故障海難は、衝突海難と並ぶ発生件数になっているが、海上という行動の制約される場所であるため、自力復旧や洋上修理が難しいという特殊な事情もあり、曳航救助までの間に、よりリスクの大きい乗揚海難や転覆海難を惹起させる可能性もある。

#### [火災海難の事例]

- ①モーターボート（総トン数1トン、2名）は、平成12年3月2日1900頃、神奈川県内の漁港で発電機燃料タンクにガソリンを給油していたが、夜間であったため給油口からガソリンがあふれ出していることに気付かないまま、給油状況を確認しようとライターをつけたところ、ガソリンに引火して全焼した。当時の天候は晴れ、風NNE2、波浪はなく視程は6であった。
- ②モーターボート（総トン数1トン、2名）は、平成12年10月31日1115頃、松山沖で漂泊後機関を再起動させようとしたところ、起動しなかったため機関室のケーシングを解放し、再度セルモーターを回したところ、燃料ホースから漏れて機関室内に充満していたガソリンの引火性ガスに火花が引火し、

機関室や操縦室等船体の8割が消失した。当時の天候は晴れ、風N1、波浪はなく視程は7であった。

- ③モーターボート（総トン数4トン、5名）は、平成12年11月23日1745頃、大阪湾洲本沖での遊漁を終え、いわき市の定係地へ帰港中、左舷主機が異音を発して停止したので、右舷機のみで続航した。その後、左舷主機の起動を試みたところ起動したので、以後半速で航行していたところ、機関室から発火、消化する暇もなく全焼した。当時の天候は晴れ、風や波浪はなく視程は6であった。

プレジャーボートの火災海難は、前述のエンジン不調が第一次的原因で発生することが多い。また、ガソリンの近くで火をつけるという常識では考えられないような行動をとることが原因となるのも、大衆化した海洋レジャーにおけるプレジャーボートの海難事故の特徴といえる。火災海難は、多くの場合は消火が困難で、結果として乗員は危険な海に飛び込む事態となるが、陸上と異なり、逃げる行為がリスクを回避することに結びつくとは限らない。

#### 4. プレジャーボートの保険の概略と問題点

海上保険の起源については明らかでないが、中世の地中海における航海で冒険貸借(bottomry)という一種の慣行として行われるようになり、14世紀に地中海沿岸都市でそれから変形した海上危険あるいは担保の手段が海上保険へと発展したというのが通説である[12]。大航海時代に入ると、海上保険の取引の中心は英国に移り、1688年頃に始まったロイズ(Lloyd's)が世界の海上保険制度の中心となっていった[13]。

海上保険は、あらかじめ保険価額や保険金額が協定される物保険と、船舶や積荷の価格に直接関係ないので保険価額という考え方がない責任保険に大別される。物保険には、船体の損害を対象とする船舶保険や船舶の輸送貨物の損害

を対象とする貨物海上保険（積荷保険）があり、責任保険には、通称P I (Protection & Indemnity)保険とよばれている船主責任保険がある。すなわち海上保険は、海難に伴って発生する多種多様な損害に対して、船舶保険や貨物海上保険だけでは十分対応できないため、船主責任保険と相互に関連して損害てん補に空白が生じないようなシステムとなっている。

一方、プレジャーボート等の保険は発展途上の段階にあるが、基本的にはノンマリン（海上保険以外）のヨット・モーターボート総合保険（以下、「YM保険」という。）とマリン（海上保険）のプレジャーボート保険（以下、「PB保険」という。）に分類される[4]。以下においては、現在のプレジャーボートの保険について概観する。

まずYM保険は、賠償責任保険をベースにしたもっともポピュラーな保険で、ヨット・モーターボートが沈没、座礁、衝突、火災、盗難、航海中や保管中の風水害などの偶然な事故により損害を受けた場合に保険金を支払う船体保険、遊泳中の人や他の船の搭乗者を死傷させたり、他の船舶や漁網などに損害を与えて賠償しなければならない場合に保険金を支払う賠償責任保険、乗船者が衝突や転覆などの事故によって死傷した場合に保険金を支払う搭乗者傷害保険、遭難時に捜索や救出などに要した費用を支払う捜索救助費用保険を組み合わせたセット保険である。対象船舶は、基本的に総トン数20トン未満の非営業用モーターボート、帆走ヨット、総トン数5トン未満の船舶となっており、賠償責任保険をベースとすれば保険料の高い船体保険がなくても保険契約が成立する。その意味で自動車保険と類似しており、一般の保険会社の代理店で他のノンマリンの商品といっしょに扱われる傾向がある。

次に、PB保険は、本来の船舶保険をベースとしたマリンで扱われる保険なので、船体保険の契約が条件となっているかわりに、YM保険に比べて船体損傷に対する補償が広いのが特徴である。保障内容は、船体損傷、衝突損害賠償、第三者賠償を基本とし、対象船舶は非営業用であれば基本的には総トン数を問わず引受の対象としている。したがって総トン数20トン以上のプレジャーボ-

## プレジャーボートの事故と保険についての現状分析

トはP B保険に加入することになるが、P B保険は船体保険重視の高級プレジャーボートの契約が中心となる傾向があり、掛金も多額になるために契約件数は極めて少ない。

(財)日本海洋レジャー安全・振興協会の平成12年調査資料[9]によれば、Y M保険とP B保険の標準的掛金は次のようになっている。

・ Y M保険 [250馬力で定員8名のプレジャーボートの標準的掛金]

船体補償金額500万円(免責金額10万円)に対する標準的掛金 90000円

賠償責任対人対物共通補償金額1億円(免責1万円)に対する標準的掛金 21110円

・ P B保険 [総トン数30トンのプレジャーボートの標準的掛金]

船体損傷補償金額6000万円(免責金額50万円)に対する標準的掛金 1717000円

第三者賠償対人対物共通補償金額1億円(免責1万円)に対する標準的掛金 216000円

補償の内容も若干異なるので単純に比べることはできないが(例えば、Y M保険の賠償責任の金額は船体契約とのセット契約が条件であったり、P B保険の衝突損害賠償は船体損傷と第三者賠償の掛金に含まれる。)、相対的にY M保険よりP B保険の方の掛金が高いといえる。

一方、これらのプレジャーボートの保険は、自動車のような強制保険制度もなく、基本的には所有者の価値判断に依存するので保険加入率は低いとされている。日本損害保険協会にはプレジャーボートの保険だけを抽出した統計資料がないので、現在の加入率を正確に導き出すことはできないが、平成10年に(財)日本海洋レジャー安全・振興協会が独自の統計資料[8]より推定した普及率があるので参考として掲げる(なお平成12年の当協会の資料によると、プレジャーボート等の保険の普及率を20%前後と推定している。)

・ Y M 保険（平成4年度）

ヨット	契約件数	7629件	普及率	15.3%
モーターボート	契約件数	32573件	普及率	14.0%

・ P B 保険（平成4年度）

契約件数 213件

プレジャーボート以外の船舶のほとんどが何らかの保険に加入している状況で、同じ海上交通手段であるプレジャーボートの保険の加入率が低い原因について考察すると、次のようなことがいえる。

- ①プレジャーボートが市民権を得ていないためプレジャーボートの海難事故が社会問題化しておらず、国が法律に基づいて強制保険制度を導入しなければならない状況にまで達していない。
- ②年間を通じて利用回数が限れている所有者が、割高な保険料を納めて保険契約する気にならない。
- ③マリーナ保管の条件として保険加入が義務づけられているものもあるが、多くのプレジャーボート所有者は放置してはならない水域に無秩序に係留しており、保険の詳細を知らない者もいる。
- ④海難事故の絶対数は自動車のそれと比べると少なく、保険の必要性を感じていない所有者が多い。
- ⑤自動車に比べると保有数が二桁も少ないために、保険会社も積極的に商品の開発・販売展開を行わない。
- ⑥保険会社の代理店やサーベイヤーの海のルールや専門技術に関する知識が乏しく、契約者が満足できる対応ができない。
- ⑦よく発生するトラブルの多くが免責事項となっている。



## プレジャーボートの事故と保険についての現状分析

このような保険加入率の低さから、事故時に現場から逃走したり、救助されても返礼しないケースが後をたたず、プレジャーボート愛好者のグッドシーマンシップの欠如が指摘されているが、近年プレジャーボートの保険に関して二つの新しい動きが出てきている。

その一つは、小安協保険とよばれるもので、海上保安庁の外郭団体である小型船安全協会が、(社) 関東小型船安全協会、(社) 瀬戸内海小型船安全協会、(社) 九州北部小型船安全協会に限って小安協ヨット・モーターボート保険という名称で募集しており、三井海上火災保険株式会社が引き受けている。この保険内容は、基本的にはYM保険と同じであるが、団体扱いとなるので掛金が割り引かれ、無線機設置割引等の特典もある。契約方法は、賠償責任、搭乗者傷害、搜索費用は基本契約なのでセットで加入することとなり、船体については任意契約となる。しかしながら、小型船安全協会はプレジャーボートの海難を防止するとともに運航マナーの向上を図ることにより、安全で秩序ある海洋レクリエーションの普及と発展のために活動しているものの、自動車免許に係る交通安全協会に比べると組織力が弱く、平成13年7月現在の会員数は31245名に留まっている。したがって、プレジャーボートの保有隻数を母数とした場合の割合が7%前後であることから、飛躍的な保険加入率の向上策にはつながらないと思われる。

もう一つの動きは、漁船保険組合（50組合）が引き受けるプレジャーボート責任保険で、プレジャーボートの事故により他人を死傷させたり、あるいは他人の財物に損害を与えたりして、法律上の賠償責任を負担する場合を対象としている。本来、漁船保険制度は、漁船損害等補償法（昭和27年3月31日号外法律第28号）の第一条に定める趣旨のもとで漁業経営の安定に資することを目的として発足したが、平成11年に漁船損害等補償法の一部を改正する法律が施行され、漁船保険組合が任意保険としてのプレジャーボート責任保険を引き受けることが可能になり、さらに漁船保険中央会がプレジャーボート責任保険の再保険事業を実施することになった。対象となる船舶は、総トン数5トン未満の

プレジャーボートに限定し、補償内容も賠償責任が基本となっているが、東京海上火災株式会社が並行加入できるプレジャーボート総合保険を販売しており、プレジャーボート責任保険ワイド（船骸外撤去費用や水面清掃費用など）、プレジャーボート船体保険（不慮の事故による船体に生じた損害をカバー）、プレジャーボート搭乗者傷害保険（不慮の事故による搭乗者の死傷をカバー）をプレジャーボート責任保険にセットすることも可能になっている。プレジャーボート責任保険の契約隻数（漁船保険中央会統計資料）は、平成11年度は351隻であったが、平成12年度の契約件数は4136件、徴収保険料は44296342円に増加し、プレジャーボート関係者に対して積極的な保険普及活動を展開している。

この保険の背景には、年々増加しているプレジャーボートによる漁業被害（例えば、漁船に衝突して船体や漁具等に損害を与えたり、定置網や養殖網などの漁業用施設や漁協の施設に損害を与える。）の賠償が十分になされていないという漁業者サイドの問題意識がある。すなわち年々減少しているものの、約23万隻の漁船は保険料の国庫負担などの特典がある漁船保険にほぼ100%加入しており、万一海難事故が発生した場合でも保険によって十分な対応がとられるが、年々増加して漁船の倍以上の数となったプレジャーボートの保険加入率は、前述したように20%前後にとどまっており（水産週報第1505号15頁には、「PBの保険加入率は1割程度と低い」という記述がある。）、主として航行海域が競合する漁業関係者との海難事故後のトラブルが絶えない現状がある。この保険は、プレジャーボートが漁船や漁具等に被害を与えた場合でも補償が漁業者に支払われないケースが多々あったので、漁船がプレジャーボートによって被害を受けた場合に、その漁船所有者の漁業経営の安定を図るために必要な保険として考えられた。また、立案過程で法制局と議論した結果、法目的からは付随的であるが、保険として成り立たせるためには漁船に限らず、第三者責任保険として構成することになった（第145回国会衆議院農林水産委員会会議録第8号）。

プレジャーボート責任保険では、プレジャーボートの所有・使用・管理に起

因して他人に人的あるいは物的な損害を生じさせた場合の修繕費などの直接損害や休業補償などの間接損害に対する賠償のほか、他の船舶に曳航救助された際や捜索を依頼した際の燃料費、食料費、乗組員の給与等も保険金支払いの対象としている。

なおプレジャーボートの救助システムについては、保険としての性格を有しているものではないが、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会が運営するBAN(Boat Assistance Network：プレジャーボート救助事業)がある。BANは会員制(平成13年1月現在の会員数3741名)のもとで、航行不能の際の曳航、行方不明の場合の捜索、座礁時の離礁作業支援等の救助サービスを行っており、自動車のJAFと類似した性格を有している。近年の自家用自動車保険には、JAFが行っている救助サービス(車両のけん引等)と同様のサービスをその範疇に取り込んでいるものもあり、保険会社の対象と救助サービスとの境界が曖昧になりつつあるが、プレジャーボートのYM保険も自動車の損害保険同様ノンマリンとして扱われているので、今後はプレジャーボートの保険会社とBANの関係、さらには国の海難救助機関である海上保安庁と海難救助費用の問題について、コストベネフィットあるいは行政評価の観点からの検討が必要である。

## 5. まとめと提言

プレジャーボートの海難事故に対する保険としては、従来、船体の損害については動産総合保険、第三者に対する賠償責任については賠償責任保険、搭乗者の死亡や傷害に対しては傷害保険というように、既存の保険を組み合わせる契約していた。こうした不都合を解消するために、自家用自動車保険に範をとり、船体保険・賠償責任保険・搭乗者傷害保険・捜索救助費用保険をセットとしたYM保険が、1975年に動産総合保険の第2編として大蔵大臣の認可を受けて営業を開始した[6]。しかし、船体条項の1978年度の全社分損害率は100%を

上回ったため、支払事故の内容を分析し、ヨット特約条項またはモーターボート特約条項の自動付帯や免責金額の設定の改善策を1981年に実施した[7]。その後、大きな変化はなく今日に至っているが、プレジャーボートの保険加入率は前述のとおり極めて低い状態が続いている。

その一方で、プレジャーボートの海難事故件数は他の船種を抜いてトップとなり、またプレジャーボートによる漁網切断や漁業施設破壊等が原因で漁業者とのトラブルも増加している。また操船者の交通マナー意識に関する分析[5]によると、貨物船や旅客船等に比べてプレジャーボートの交通マナーはかなり悪いとされており、交通マナーの自己評価と相対評価の差としてあらわされる認識のギャップも大きくなっている。海のプロ集団である海運や漁業に対して、後発のマリンレジャーが認知されるためには、少なくともプレジャーボートユーザーのリスクに対する責任ある対応が不可欠であり、その意味で他の船種同様に100%近い保険の普及が望まれる。しかし現状では、プレジャーボートユーザーは保険に対する不満や責任意識の欠如から保険に加入する人は少なく、保険会社は契約の絶対数の少なさや市場の魅力不足から商品開発や勧誘を積極的に行わず、保険加入率低下の悪循環に陥っている。

したがって、一つの解決策は、自動車の強制保険制度に類似した制度をプレジャーボートにも導入することであり、政策的に必要最小限の賠償責任をすべてのプレジャーボートに負わせる制度保険を強制化する方法がある。さらに、単なる制度の確立にとどまらず、海上においてプレジャーボートが市民権を得るための環境整備、例えば、プレジャーボートの実態把握を可能にする登録制度の導入（小型船舶の登録等に関する法律が平成13年7月4日に公布された。）、放置艇を排除するための艇庫証明制度の導入、無資格者の操縦が合法化されている法律の改正も考えられる。すなわち、既存の法制度のもとでは、実態として総トン数5トン未満のプレジャーボートの把握が困難であり、港湾や河川に無秩序に放置されるプレジャーボートの所有者等を特定できない状態にある。そのために、プレジャーボートの航行安全対策が有効に機能しておらず、安全

追求のコアにあるヒューマンエレメントの大きな課題になっている。

また現行法制のもとでは、少なくともプレジャーボート乗船者の一人が海技免状を有していれば、海技資格のない他の乗船者でも操船ができる制度になっている。これは、大型商船等で採用されてきた運航モデルをそのまま小型のプレジャーボートに適用しているためで、責任の所在が曖昧になる要素がプレジャーボート社会には内在していることがわかる。このようなプレジャーボートを取り巻く現状が、海難事故の増加や保険加入率の低迷の遠因になっていると思われる。

プレジャーボートの保険の損害率を低下させるためには海難事故を減少させなければならず、4Eの原則(Enforcement, Education, Environment, Engineering)に基づく体系的な安全対策を構築する方法もある。例えば、まずEnforcement（強制作用）に基づいて、プレジャーボートを規制する法律や制度を再検討し、実効性の担保のための取締を強化する。次にEducation（教育、広報、訓練）に基づいて、モラル・ハザードが見られるプレジャーボートユーザーの遵法精神を高め、責任ある行動をとるように誘導していく。さらにEnvironment（環境の整備）に基づいて、一般の船舶と行動形態が異なるプレジャーボートの航行環境や航行援助施設を整備する。最後にEngineering（工学、科学的思考技術）に基づいて、プレジャーボートの海難事故を防止するために、産官学が一体となってR & Dに積極的にとりくむ意思決定も必要である。また海難事故の人為的要因を心理的特徴との関連において分析するアプローチ[10]や、海上交通の安全に関する評価手法[11]の確立も有効である。

## 参考文献

- [1] H.Eto, The Interest of Scientific Communities in Sea-Related Research Topics, *Scientometrics*, Vol.45, No.2, pp.167-183, 1999.
- [2] H.Eto, Maritime Safety/Rescue Service Performance and Technological

- Enhancement, Int. J. Services Technology and Management, Vol.1, No.4, pp.425-446, 2000.
- [3] 海上保安庁警備救難部航行安全課、平成12年度プレジャーボート等の海難の現状及び各取組み状況、平成13年。
- [4] 佐野嘉男、プレジャーボートの保険を考える、海と安全'97-7、13頁。
- [5] 鈴木三郎、松本宏之、荒川治久、操船者の交通マナー意識に関する分析、日本航海学会誌、NAVIGATION第144号83-88頁。
- [6] 大正海上火災保険株式会社、各種新種保険の理論と実務、海文堂、昭和56年、25-26頁。
- [7] 東京海上火災保険株式会社、損害保険実務講座第8巻新種保険（下）、有斐閣、昭和59年、313頁。
- [8] 日本海洋レジャー安全・振興協会、平成10年版ハロー！マリン・レジャー、平成10年、18頁。
- [9] 日本海洋レジャー安全・振興協会、平成12年版ハロー！マリン・レジャー、平成12年、16-18頁。
- [10] 橋本昭洋、堀洋道、長澤安純、船舶事故の原因に関する分析的研究、行動計量学13巻1号21-32頁。
- [11] A.Hashimoto and T.Okushima, Evaluating Traffic Safety at Channels, Accident Analysis & Prevention, Vol.21, No.5, pp.421-442, 1990.
- [12] 藤岡賢治、海難政策論、成山堂、平成元年、243-244頁。
- [13] 藤沢順、海上保険のA B C、成山堂、昭和61年、8頁。
- [14] 松本宏之、海上衝突予防法の性格に関する一考察、海保大研究報告第35巻第1号37頁。
- [15] 松本宏之、海域利用調整に関する一考察（政策的視点からの問題点）、日本航海学会学会誌航海第110号1頁。
- [16] 松本宏之、船舶衝突における責任追及、日本交通法学会誌交通法研究第26号74頁。

（まつもと ひろゆき、海上保安大学校教授）

（えとう はじめ、本学教授）