

## レジャーボートにおける海洋安全対策の現状と普及

浪川 宏\*

レジャーボートの普及の実態と事故の原因、操縦免許制度と船舶登録・検査制度の現状を分析し、小型船舶検査とそれに伴う法定安全備品にまつわる利用者の視点、安全講習会の問題点を抽出した。携帯電話時代における海上通信手段として相応しいものは何か、無線による同時一斉通信の重要性とアナログの手旗信号の価値を考え直した。仕事とレジャーの関係として、海面を共有する漁業者とレジャーボートの共存・安全はどのように変わってゆくべきか、自主性をキーワードに海上レジャーのありようと安全を提案する。

### Leisure Boating Safety & Increasing Popularity

Hiroshi NAMIKAWA \*

This report analyzes the popularity of leisure boating, causes of accidents, licensing system and boat registration and inspection systems today, and identifies issues associated with user perspectives and safety lectures in relation to small boat inspections and the safety equipment mandated by regulations. It revisits the question of suitable maritime telecommunications means in the face of the current popularity of the mobile telephone and reassesses the importance of simultaneous wireless communications and the value of analogue semaphoring. On the question of the relationship between working vessels and recreational vessels, it suggests ways that fishing vessels and leisure boats can coexist in safety on the water and offers "self regulation" as the keyword in assuring this.

#### 1. はじめに

1925年に始まった、英国の代表的な国際ヨットレースでシリーズレースである「アドミラルカップ」において、かつて大きな海難事故が発生したことがある。1979年8月に行われた600海里のロングオフショアレースのファストネットレースでのことであった。大荒れの天候の中で開催されたレースは、302艇の出場艇のうち完走できたのはわずか85艇で、艇体放棄17艇、死者15名、行方不明5名、被救助者136名の大惨事となってしまった。

当然のことながら、このレースのシリーズを中止すべきだと世論が英国内で起こりかけたが、レースが続行されたのは、時の海難救助部門のコマンダーのインタビューにおける対応が市民の共感を呼んだ結果だと言われている。それは以下のようなものであった。「私はレスキューの長だが、今度の事態によって、政府関係者がこのレースを抑圧するようなことはしないでほしい。これはイギリス人の生活の一部であり、このレースを止めることはイギリス人をイギリス人でなくすることである（1979年10月号雑誌『舵』）。これを聞いて世論は納得したという。外洋ヨットレースのように悪天候による大惨事が、人間が敢えて物事に挑戦しようとする場合に不可避免的に訪れる悲劇であるとするならば、それをなくす最大限の努力は重ねて行かなくてはならないが、事

\* 日本セーリング連盟外洋安全委員長  
Chairman, Offshore Safety Committee,  
Japan Sailing Federation  
原稿受理 2002年9月10日

故を起こらなくするために法律・規則などで公的に規制するべきものではない。「これは人類の叡智の一部であり、人類の活力の一部であるから（前掲書：時の世論の反応から）。

わが国でも昨今、ともすれば挑戦することの価値を見失いがちな社会状況が生まれている。規格と規制の枠の中で安全に社会活動を行うことが健全な人間行動であるかのような風潮が強いが、進歩とは挑戦と表裏一体のものであり、積極的な行動をやめてしまつては社会の活力を失わせてしまうことになる。

今日の海洋スポーツの普及には、めざましいものがあるが、普及すればするほど不注意な事故が増えてきているのも事実である。社会的な問題として事故防止策が多方面で検討されており、法律による規制を望む声も出てきている。その声は日増しに大きくなっているが、単純に法律による規制を強化することでは問題は解決しない。自然である海を人々が楽しむためには、海の節理を知り、海で快適に活動するためのモラルの必要性を認識し、モラルを身につけることが重要である。

## 2. レジャーボートの事故

わが国におけるレジャーボート（モーターボート・ヨット・水上オートバイ）の保有隻数は昭和40年から増え続けており、昭和56年に20万隻を超え、平成1年に30万隻、平成7年に40万隻、平成12年に47万隻を数えるにいたっている。その中でヨットは、昭和60年代を頂点に減少傾向にある。水上オートバイが登場したのはヨットが減少し始めた昭和60年代以降であり、その後、増加の一途をたどっている。

Table 1 用途別海難隻数の推移

	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	計
貨物船	501	423	385	332	367	2,008
タンカー	124	125	102	86	107	544
旅客船	52	40	35	52	39	218
レジャーボート等	717	759	793	880	1,130	4,279
その他	199	174	165	216	225	979
漁船	907	799	836	889	987	4,418
計	2,500	2,320	2,316	2,455	2,855	12,446

注) 台風および異常気象を除く。

出典) 『平成12年におけるレジャーボート等の海難事例』(財)日本海洋レジャー安全・振興協会、平成13年3月刊より。

平成12年の構成は、モーターボート34万隻、ヨット3万隻、水上オートバイ10万隻である。動力をつけた小型の船舶を運転するために必要な小型船舶操縦士資格の保有者も増え続けており、平成12年で27万人を数えている。

レジャーボートの海難の発生はTable 1にあるとおり、平成12年で海難全体の約40%を占めている。これと肩を並べるのが漁船で、約35%を占めている。レジャーボートの海難の内訳はTable 2にあるとおりで、圧倒的に多いのがモーターボートの衝突事故である。これら海難の発生要因は海難審判庁の平成14年6月の報告「レジャーボート海難の分析」によると、審判によって判決がなされたものについて多い順に、以下のとおりと言われている。

モーターボートの航走中の見張り不十分による衝突事件(71件、81隻)

発航前の準備不足が海難にかかわった事件(66件、66隻)

Table 2 レジャーボートの事件種類・船舶用途別の内訳

	件数(件)	構成比(%)	モーターボート	ヨット	水上オートバイ	手漕ぎボート	隻数
衝突	306	58.2	296	12	14	20	342
衝突(単)	35	6.7	34		1		35
乗場	56	10.6	45	11			56
沈没	8	1.5	8				8
転覆	34	6.5	33			1	34
遭難	8	1.5	6		1	1	8
火災	5	1	5				5
機関故障	8	1.5	8				8
施設損傷	21	4	17	4			21
死傷など	28	5.3	14	4	10	2	30
安全阻害	1	0.2	1				1
運行阻害	16	3	12	3	1		16
合計	526		479	34	27	24	564
構成比			84.90%	6.00%	4.80%	4.30%	

出典) 『レジャーボート海難の分析』海難審判庁2002年6月刊より。

飲酒が海難発生にかかわった事件(30件、30隻)  
海技免許を受有しない者の操縦が海難にかかわった事件(13件、13隻)

プレジャーボート\*1が遊泳者を死傷させた事件(9件、9隻)

海中転落を伴った海難と救命胴衣の着用について(223件、228隻)

これらを眺めてみると、見張り不足、準備不足、飲酒、救命胴衣着用が全体412件のうちの390件を占め、実に95%に達している。これらの要因は技術というよりは安全に対する精神の占める割合が多い部分であり、レジャーボート利用者の安全に対する気構えの不足であることを示している。免許、許認可の必要性もさることながら、こうした面の教育・研修こそが必要とされているのであり、社会の中で機会を増やしてゆく地道な活動が求められているといえる。

### 3. レジャーボートの免許制度と登録・検査制度

#### 3-1 海技免許

動力をつけた小型船舶に乗って水上で遊ぶとすると、国家資格である小型船舶操縦士の資格を持っていないてはならない。ところが現在の免許制度ではエンジンで高速走行するモーターボート・漁船・水上オートバイと、低速で走るヨットが同じ免許区分になっている。このことが海における小型船舶の実態をわかりにくくしている\*2。

そもそもこの免許制度は、多発する小型船舶による海難事故を抑止するために昭和39年に制定されたものであるが、制定の当時から、免許制度導入は海難抑止になじまないのではないかという意見があった。現在、海難抑止の目的で免許制度を導入している国は、世界でも少数である。例えば自動車免許でも、試験に合格しただけのいわゆるペーパードライバー状態で実走行したら、危険極まりないことは自明の理である。海でも同じことであるが、海の場合は道路のようにはっきり確認できる通路はなく、また、天候状況によって運転が制約されることもある。ただ試験に合格しただけでは、安全・快適な航海にまったく役に立たないといえる。それは免許の合格条件に、海難事故の発生の多くを占めている荒天時

\*1 プレジャーボートとは、レジャーボートに動力を持たない手漕ぎボートなどを加えた分類である。

\*2 免許制度は船舶職員と小型船舶操縦士、水上オートバイ免許を分離する制度に、平成15年6月1日より変更される。

の操船能力の検定が含まれていないからである。極論になるが、免許のあるなしにかかわらず、さまざまな状況の場数を踏み、いかに多くの経験を積んだかが海難から逃れる確実な技量なのである。その能力こそが重要なのである。

また、混みあった海水浴場に小型船舶を乗り入れる時には、スラロームや「その場回頭(海技免許の技術要件で船をその場で180度回転させる技術)が安全上からはかなり大切なことであるが、海全体の安全の発想からは、むしろ瑣末な問題といわざるを得ない。しかし海水浴場で遊ぶ人と共存することの多い水上オートバイなどには、免許に浜辺や浅瀬での操船技術などそれなりの要件を課すことも必要である。

沿岸から近海に行く小型船舶に関しては、現在のようないし免許制度で海難抑止にどれだけの実効性があるのかを科学的根拠に基づいて分析・判断したのちに、制度の見直しを検討する必要がある。レジャーボートを法律・規則で縛りつけるよりは、海上一般常識や観天望気、緊急時に対応するための必要な手順の習得などを身につけることを義務付けた方がよいのではないかといった意見もある。

#### 3-2 小型船舶登録

もっぱら櫓で運行する以外の全てのレジャーボートに、登録制度が適用されるようになった。従来水辺の片隅に置き忘れられた状態で保管されていた動力を持たないディンギーヨットなどもその対象となり、小型船舶登録原簿に登録したものでなければ運行できないのである。この法律の趣旨は、国内で散見される河川放置艇の所有者を常に特定できるようにするためであるとも、税収対象とした場合の原簿の整備であるとも言われている。本法律の施行により小型船舶の所有権の得喪は本法律に基づく登録を行わない限り、第三者に対抗できないと定められている。平たく言えば、自己の所有権を主張するには、自動車のように、登録して登録番号をもらわなければならないということである。

従来レジャーボートは小型船舶検査による検査証により管理されてきたのであるが、その検査の有効期限を越えた状態では公的に無管理の状態であり、しかもその状態で運行しない限り法律に抵触することはなかった。しかし多くの場合、その後の廃棄処分に至るライフサイクルは不明である。水上交通の障害になる廃棄船の処理の費用は実施すれば莫大な物となり、地球環境の維持の観点からも所有者の負

担と責任において環境に優しい処理がなされるべきである点からは、本法律の施行は有効である。この法律が公平観をもって社会に受け入れられるためには、登録運用に際していかに行政コストを低く抑えられるかが大切であり、そのために新たな行政下部組織を立ち上げて行政コストを上昇させることがないような工夫が必要である。小型船舶検査機構のようなところが業務代行を行うようであるが、製造業者や輸入業者、保険業者など可能な限り既存の民間の機構の中で委託されてゆく身軽な制度とすることが必要である。

### 3-3 小型船舶検査

エンジンのついたレジャーボートを運行しようとする場合、あらかじめ国土交通省を代行して小型船舶検査機構の行う小型船舶検査に合格して、検査証を携帯していなくてはならない。この検査は、旅客を乗せない小型船舶では6年に1回行われるもので、小型船舶の施設基準を維持していると言われるが、モーターボート・ヨットにまで及んでいるこの制度は世界でも少数派に属する制度といわれている。

船舶検査の要件は、その船舶の航行水域によって四つに分かれており、その内容の概略は以下のとおりである。

平水 - 湖、川、港内などで定められた水域

限定沿海 - 沿海の内定められた水域

沿海 - 海岸から20海里以内の水域

近海以上 - 20海里以上の水域

それぞれの航行水域によって、例えばアンカー（錨）の数や救命いかだの設置義務、信号焔の種類と数、無線装置の種類などが決められている。その中にはバケツの数（漏水排出ポンプの代わり）やドライバー、レンチの数まで指定されており、ややその内容が細部にまで立ち入りすぎているために、それらが検査のための備品化しているおり、利用者の安全の観点から乖離してしまっている状況にあることは否めない。この検査が利用者の自発的な活動を促すことになるものであってほしい。

海で船舶を走らせていると、海上保安庁の艦艇に検査証の提示を求められる時がある。最近あまり聞かないが、巡視艇からタモ網が差し出されて、そこに船舶検査証を差し出すのである。お上と民を意識させられる状況である。明治以来の長い間の習いとなって、市民はその瞬間は不愉快になりながらそんなものとあきらめてきた。しかし、このような問題は最近の技術でいくらかでも解決できるのではない

か。例えば、前述の小型船舶登録が完全に実施されて、その船の登録番号が確認できれば、登録原簿上で船舶の特定ができるのであるから、海を走っている船舶が有効な検査証が発行されている船舶であるか否かは、船舶検査証のチェックをしなくても即座に確認できるわけである。船体への番号描出（漁船のように）か船籍番号プレートかの方法を採用してもらえば確認はできるはずである。

## 4. 安全のための備品・設備と講習会

### 4-1 桜マーク製品のこと

先にあげた小型船舶検査においては指定規格備品がある。それらは俗に桜マーク品と呼ばれる検定品であり、他と区別されている。例えば代表的なものに救命胴衣（ライフジャケット）がある。小型船舶は船舶検査に定められた定員分の救命胴衣を常備しなくてはならないが、その場合、桜マーク品以外は認められない。あるところでの講習会で、講師である担当官はそれ以外の未検定品を搭載していること自体違反行為であると説明していた。ところが海に頻回出ることがあり、かなり厳しい状況を知っているヨットマンの間では、あの救命胴衣では外洋は走れないという言い伝えのようなものがある。外洋で事故に遭って艇体を離脱した場合、長時間にわたる漂流で海面上に頭を持ち上げておく能力が桜マークの救命胴衣にはないというのである。他方、海外からの輸入品のライフジャケットにははっきりとその機能を意識して作られたものがあるという。そのため、外洋レースの時にはそれを所持して行くのだが、そのこと自体が違法行為なのだと言行政側はいうのである。公平を期して言えば、桜マークの救命胴衣にもその機能（着装者の頭を水面から持ち上げておこうという機能）は要件としてあるとの公的発言もある。事実、襟付きの救命胴衣や座布団を二つ繋げたタイプの救命胴衣はその機能を持っているようだが、大方のレジャーボートの利用者はチョッキタイプのいわゆるライフジャケットを利用している。

しかし筆者もこのタイプの検定品で数日間の漂流に耐えられるかと言われれば、いささか心もとない印象を持っているのは確かである。適切な情報提供が必要である。桜マークといわれる公的検定品の発想に、もっとしなやかさを要求される時代である。

### 4-2 海外製品

海洋レジャーは関係する用具道具の種類の多さでレジャーの中では横綱格である。然るに日本の海洋



レジャー産業はマーケットが小さく、市場で売買される品物もいわゆる品揃えが少ない状態である。限られた系列の販売店が細々と商品を広告し、わずかな種類しかない専門雑誌がそれらを扱っている。その閉塞的な状況は、バブル経済破綻以降特に顕著になっている。

専門的に海洋系スポーツで活躍するプロもアマチュアも、いきおいそれらの品物を海外製品に頼らざるを得なくなっている。例えば米国の大手の海洋スポーツ関係用品販売会社では、およそ何でも揃えていますという分厚いマスターカタログを世界中のマリン愛好者にくまなく領布し、注文を受けつけている。その中には電子機器のように日本からの逆輸入品もあったりするが、「何でもあります」の徹底さが見事なものである。

一体どれくらいの購買量があれば物品販売として成り立つのか知らないが、国内で類似の販売会社を探そうとすれば古くからの船具販売系のN、ほとんど唯一になってしまった観のあるヨット・モーターボート系の雑誌Kの商品販売部くらいなものである。

そこには競争も無いから新しい商品開発の工夫もあまり無く、全体としてさらに低調になってしまっている。例えば外洋小型船舶の必需品であった（現在は船舶検査の義務装備品から消えようとしている）救命いかだ（ライフラフト）などは、国内に小型船舶用の該当品の製造会社が無くなりつつある。後述する世界セーリング連盟（ISAF）のレース安全規格ではレースカテゴリーによっては必需品なのに（例えば日本国内でもトウキョウズカップと呼ばれる伊豆諸島回りのレースではライフラフトの装備を義務づけている）国産品の購入が難しくなり、しかも外国製品では日本の規格に合格しないという矛盾が起きたりしている。筆者なども古いライフラフトを直しなおして検査を受けて利用している。

#### 4 - 3 安全講習会

筆者の所属する日本セーリング連盟（JSAF）では外洋安全委員会が主催する安全講習会（A）とその出席者が自分の活動する地域に帰って行う安全講習会（B）というのを実施し、安全技術の普及を図っている。安全講習会で一般的に行われる内容は、心肺蘇生術、落水者救助法、ライフラフトの展開と乗り込み訓練、同非常備品の説明、信号焔の点火訓練、JSAF特別規定（JSAF - SR：ヨットの安全規定の一種）の逐条解釈、オフィシャルアドバイザーの認定、その他等である。

このうちの最も寄りの消防署で24時間いつでも訓練を受けられることになっており、実際申し込みをすれば消防署は最大限の便宜をはかってくれる市民サービスの権化みたいな存在である。この心肺蘇生術を知っているとはいったん落水事故が起きた場合の対応の仕方に大きな差が出るので是非習っておくべきものであるが、また日頃訓練を継続していなければ役に立たない代物でもある。

からまでは案外盲点になっており、実施している機関も少なく、各ヨットクラブなどは率先してこれを実施する必要がある。多くの公式安全講習会で所轄の海上保安署などに申し出を行い、海上保安官に実地指導をお願いするものであるが、大型の本船が主たる舞台である海上保安官にはこのからまでを実際に行ったことのある経験者が少なく、講習会でいっしょになって勉強することが多い。小型船舶用のソフトタイプのライフラフトを非常使用するときにはラフトのモヤい綱をポートにつないでそのまま投げ込むのであるが、整備から帰ってきたままのラフトは往々にしてビニールシートとガムテープで包まれておりそのまま使えるのか不安な外観をしている。ナイフで切って落としてくださいなどと講師が言っているケースがある。そうではなくてそのまま放り込むのだということや、ラフトに飛び乗る際、ラフトの近傍の海面に飛び込んで攀じ登ってくださいとか、ラフトの底を破かないように靴は脱いで飛び込んでくださいなどと間違った講習が行われていたりする。ラフトにはそのままラフトの中に飛び込むのが一番安全なのである。放り込んだラフトが強風でひっくり返った状態になることもままあることで、その際の起こし方や内部の備品の使い方も実際に飛び込んで実習する必要がある。このあたりになると保安官にもあまり経験のある人はないようだ。

もう一つ大切なことがある。信号焔である。大型の手持ち打ち上げ花火と思って頂けばよいが、発火方法は製品によってかなり差があり、なぜか公認製品でもばらばらである。筆者の実際の被救助経験でも信号紅焔の発火が少し不安定で、どうしたのかとすっかり除いた瞬間に火薬が発火したことがある。わずかの差で事なきを得たが、荒れた海で信号焔を持つ姿勢やどのくらいのすごさで発火するかの経験はぜひ講習会で体験してもらふ必要がある。ライフラフトの中でそのゴムシートの底がいかにか不安定で過ごし難い状態かも是非体験しておく必要があると

思う。

#### 4 - 4 船舶通信装置

IT革命下の現代では、小型船舶の通信装置に関する意見はさまざまにわかれてしまっている。一つには圧倒的な携帯電話の普及である。持っていることが常識になってしまっている今日、ヨットレースの参加申し込み書でも乗員ごとにその番号を記入することが半ばあたりまえになってしまっている。

一方、船舶としては従来から短波、超短波の無線装置がそれぞれ長距離、短距離の通信装置として国家の管理の基に運用され、これに業務用の船舶電話が加わって船舶の通信手段とされてきた。最近はこれに各種の衛星通信が加わっているが、いずれも船舶の付帯装備であり乗り組み員個人の装備に帰するものではなかった。小型船舶の安全対策として無線通信機が必要であるという意見が一方であり、免許・許認可が難しすぎるという点、機器が高価過ぎるという点で義務化に反対であるという。その機能に匹敵するものとして携帯電話を挙げる人が一方で圧倒的に多い。海上保安庁でも118番による海の緊急電話制度を発足させてその傾向を後押ししている。

従来、超短波無線のVHFにおいては国際的に呼び出し周波数として16チャンネルが設定されており、各国の海上救難組織ではそのチャンネルを常時ワッチする制度が維持されてきた。然るに衛星による全地球海上遭難安全システムGMDSSの普及と義務化により、この各国SR(サーチアンドレスキュー、わが国では海上保安庁など)部門による16チャンネル常時ワッチ制度は廃止されてしまった。わが国小型船舶に関しては既存のVHF海岸局や漁業無線局が当分の間監視は続けてくれるようだが、これとていつまで続くかの保証は無い。大方の関係者や利用者が主張しているような携帯電話による通信機能がこれらの既存の無線通信装置に代わり得るものだろうか。

実は、筆者も荒天の御前崎沖でのディスマストで海上保安庁のお世話になったときの連絡は船舶電話であったが、そのときは無線の免許が間に合わず船舶電話を契約してレースに出場していたのである。しかし同じ荒天下で衝突針路を気づかずに進んでくると思える本船に出会ったとしたら(事実レース中の夜間にはきわどいことがよくある)連絡手段はVHF16チャンネルによる呼びかけしかないのだが、多くのレーシングヨットはその手段を持つていないのが実情である。あるいは一定の海域にいるプ

レジャーボートへ、ある船から救難情報などを一斉連絡しようとするれば現在ではVHF無線しかありえないのである。

この現在の状況はどうしてできてしまったのだろうか。それは、わが国の電波法の精神が電波は一定の基準にかなった人にしか使わせないという明治以来の官許精神で構成されているからで、その結果、無線装置の許可基準も無線局従事者の免許基準もきわめて厳しく難解にできているからである。長距離通信である短波はともかく、近距離通信手段であるVHFまで許認可の対象にして厳しく取り締まる必要が果たしてあるのだろうか。これは前述の桜マークの話と良く似ている。例えば米国ではVHFは届け出制で、利用者が使用を届けておけばそれで自由に運用できるのである。だからほとんど全ての小型船舶には半ば自動的にVHFが装備されており、入港の際や、船舶間で自由に交信して安全を高めることができるのである。日本から輸出された無線機が数百ドルで売られており、それを日本で買うと数千ドルするという国家検定品制度の歪みが発生している。その輸出品を使おうとして膨大な手続きに振りまわされたという人たちの話をよく聞くのである。だから、わが国では携帯電話がよいのだといううがった見方が主流になるのである。外洋レースを運営する立場に立てば何とか普及率の高い、装備することが容易で、免許にあまり縛られない双方向通信手段を参加艇全艇に装備してもらいたいものである。

最近衛星を利用したデジタル通信装置に種類が増えてきて、パソコンによる双方向通信が全地球的に可能で船側に免許が不要な、しかも船側の子機が1台10万円代などという装置が出始めている。電波法もいささか古色蒼然たる感じがある。古典的な通信方法にモールス符号というのがあったが通信のデジタル化と共に国際的に利用が廃止されてしまった。理解する人が少なくなって実用性が少なくなったからだろう。これと同じようなケースに手旗信号というのがある。現在ではボーイスカウトや海洋少年団しか使わないような手段である。しかし自然の中でもっとも基本的な通信手段は声と身振りである。この身振りに一定の共通言語機能を持たせておくのは知恵というものである。筆者の体験でも(筆者学生時代のヨット部は無線など民用では少なかったのをこれを訓練して使っていた。そのおかげでうる覚えで使える)海上での緊急時にレスキュー側に手旗信号を送信して理解してもらえなかった記憶がある。

荒れた遭難救助現場では使えるとかなり有効である。是非みんなで会得しておきたいものである。むしろ海技免許にはこうした能力を要件とした方が安全観念は高まるのではないだろうか。

## 5. 漁業者とレジャーボート利用者との関係

海という共通の活動領域の中にいながら、漁業と海洋レジャーは必ずしも共存しあっているとは言い難い。漁業者から見るレジャーボートは傍若無人で、習慣・ルールをわきまえず、陸上で言えば農地に侵入してくる観光客のようなもので、漁業には邪魔なだけの素人として認識されている。この素人の船舶が誤って定置漁網にでも飛び込もうものなら、日頃の迷惑を考えると修理から営業補償までたっぷりと頂かなくてはならないと思いたくなるのは無理からぬことなのである。

しかし、これをレジャーボート利用者側から見ると全く別の状況になる。漁業者は港の航路筋に無造作にタコツボを打ち、刺し網を展開する権利主張者と写るのである。昼間でも視認しにくい大謀網が、つけるべき灯火をつけていないために夜間には思いもかけないところで灯火のない巨大な垣根を作り、さながら道を塞いで張られたロープのようにボートを引っ掛けるワナの役目をしている。いったん船がそこに落網してしまうと、その魚網の修理費はきわめて高額で、定置網の営業補償をとられ、漁獲売上の代替をさせられるのである。こうした立場の違いや意識の対立から、漁港を漁業者だけが専用していることへの疑問を口にするレジャーボート利用者も多い状況にある。

お互いに思い違いであろうが、海という変化の激しい共通の活動の場では、お互いの見解を主張しようとするればそれぞれが成り立ってしまうところに、この問題の難しさがある。

陸上で考えてみれば、道路上で長距離トラックとマイカーが絶えず角突き合せているという状況に当たるのであろうが、これはあまり聞かない話である。専門家と素人の偏見は互いに多少はあるのだろうが、狭い道路で行き違いになってしまってもそれなりに協力し合って通行している。道路という機能的空間を利用する際に、プロもアマも無い運転技術の熟練さと明確に確認できる道路を対象とする道路交通法が明瞭なルールとして存在しているためであると思われる。

海においても、陸上交通におけるモラルとルール

を確立することが海上交通の安全と快適さに通じるものであると確信するのである。

### 5 - 1 漁港

海上においての漁業者とレジャーボート利用者の関係はもっと友好協力的な関係になる必要がある。しかし、それぞれの陸側の基地である漁港とマリナにも問題がある。レジャーボートの登録隻数が漁船を上回るようになった昨今でも、レジャーボートに対して門戸を閉ざした漁港が大半である現状のありようが問題化されてきている。2498ヶ所あると言われる漁港で実際に稼働する漁船数は登録数の20分の1と言われる実体(雑誌『舵』平成14年8月インタビュー記事)であることから、公共投資で建設されている社会資本としての漁港施設の利用方法の問題点がその中心的な課題である。全北海道で実施されている許可船のみしかピジター利用させないという、レジャーボートに対する漁港利用の制限など、従来の慣習にあぐらをかいた観のあるこうした実体は厳しく見直されなくてはならない。

一方、先行きの不安を抱える漁業と100万人を超えると言われる釣り愛好家、25万人と言われるレジャーボート利用者をどこかでリンクさせて双方にとってメリットのあるありようを工夫しなくてはならない。

活動に余剰スペースの見られ始めた漁港に、社会に対してレジャー施設としての営利活動を認め、従来の障害であったレジャーボートを顧客として働きかけることのできる何等かの仕組み、例えば海上保安庁が行うマリンロード構想、海の宿場街の構想のような柔軟な発想が必要となっており、構想の実現が急務となっているのも現実である。

やや唐突になるが、国民の生活に影響の大きい保健医療の分野で大きな政策上の誘導が行われている。世界でも珍しい国民皆保険制度の成功がこのところマクロ経済的に破綻の兆しを見せており、その原因の一つに医療の市場性の欠如と世界標準からの乖離があげられている。その中に社会経済状態が同じレベルのOECD 29カ国を比べてみると社会の医療整備の指標はほぼどの国も同じ数値を示すのに、日本だけがオフスタンダードが激しいということがあげられている。国民1,000人当たりの病床数が多すぎることや病床当たりの医療スタッフの少なすぎる点、患者の平均在院日数が大巾に長いなどである。それぞれが倍以上違うのである。現行の医療制度と診療報酬制度では、OECD諸国のような数値になれない



のである。そこで一定の年限で病床数を半減させてしまおうというのである。そのことにより、手厚い医療が実現しやすくなるという意見である。もちろん細部にはもっとさまざまな対策や手当てや問題が存在するのであるが、少なくともはっきりとした政策の対応とそれに対する国民の反応が感じられる。他山の石とすべきではないだろうか。

## 6. 自主性の重要さ

ここまで述べてきたさまざまな断面に共通していることは、現行の制度が営業用もレジャー用も含めて同一の土俵で語られ、規制と許認可によってその安全性を守ろうとしている点にある。社会が未整備であった明治期に発達したわが国の官許という基本的な姿勢は、ITなどを通じて世界規模で行われる国民の自由な活動にある種のゆがみを生じさせてしまっているのは否めない。何が公的許認可の対象になるべきで何が国民の自由な選択に任せられるべきかについて、社会の共通認識はまだ成熟していない。

海のスポーツに関して言えば、冒頭の英国での海難事故に対する社会の反応のように、安全は官が守るものではなく、国民一人ひとりの自主的判断にゆだねられるべきものであるとなれば、本物である。

社会的に遊びと仕事のあり方に関して新しい価値判断基準を作り上げなければならないと思うのである。遊ぶということ、スポーツを楽しむことと仕事での時間の使い方が人間の生活の中で等価であること、また、双方が出会った場合、どちらが優先的な順位であるかは人それぞれケースバイケースで違うのだという大前提が、社会の一般的・基本的な認識にならなくてはならないのである。それが広い海面での漁業とレジャーの共存を可能にしてくれるし、人々に自由な社会活動と創造力を誘発してくれるのである。安全は規則では守れないものである。何故取り締まらないのかではなく、安全は自らが鍛え、習い、育んでこそ成り立つものである。

海洋スポーツにおいても官と民の関係が上意下達でなく、行政は市民の自由な活動を支えることのできる公組織であるようになれることを、世論をあげて実現しなくてはならないのである。まさに、「自主性こそいのち」である。

### 6-1 日本セーリング連盟(JSAF)の場合

JSAFはわが国のセーリングスポーツのナショナルオーソリティーとして唯一の団体であり、国際セーリング連盟(ISAF)のわが国を代表する構成団体

としてセーリングスポーツや海事思想の発展と普及、ルールの管理と運用等を活動目標としてオリンピックや国体、国内外の外洋レースに関与している公益法人である。わが国のセーリングスポーツ愛好者は24万人といわれているが、JSAFの組織規模は1万数千人程度しかない。NA(ナショナルオーソリティー)としてはいささかさびしい組織率である。

なぜ増えないのかというと、前述といささか矛盾するように聞こえるかもしれないが、たかがレジャーで組織に支配されるのを嫌うのである。大学スポーツの、主として体育会系のそれが衰退著しいのも同じ理由であるらしい。しかしスポーツであるからこそルールは必要である。まして国際スポーツである場合、グローバルスタンダードに見合ったルールの運用が無くては公平な競争も挑戦も成り立たない。私たちは法律という概念よりはセーリングスポーツの国際ルールとしての世界通念の確立と、そこから派生するローカルルールの適切な運用のためには、NAとしての組織率が上がらなくてはならないと念願している。

### 6-2 JSAF特別規程(安全規程)

セーリングスポーツの安全に関する国際規則としてISAF特別規定というものがあり、前途のようにその日本版としてわが国の特別事情を加味してISAFの認証を受けたJSAF特別規定(JSAF-SR)が存在する。その内容は小型船舶検査の要件と多くの部分で重複するがさらに細かく、荒天に対する対応なども定められ、ISOの基準とも連携している。その中身は適用されるレースの実施海域の状況により極地水域を帆走するカテゴリ0から比較的囲われた陸岸に近い水域を帆走するカテゴリ4まで5段階に分かれている。

JSAFとしては本論の趣旨のようにこのJSAF-SRと小型船舶検査を整合させて、自主的安全基準であるSRで検査要件を満足できるようにならないかという研究を続けている。安全は役所が保証してくれるものという発想を、安全は自らが作り出すものに変えたいのである。

そして、JSAFは組織としてこのJSAF-SRカテゴリ検査を続けてきているが、検査であるからにはどうしても必要備品を検査当日だけ隣の船同士で貸し借りするという、検査を通すための安易な行為が出やすい傾向があった。そこで「安全は個人の責任であるという根本概念」に沿って、2001年から、この従来の安全検査をオーナーによる申告制度



に変更してしまった。ヨットはあるカテゴリーを登録するためには第三者オーナーやアドバイザーの傍証のもとに、オーナーが基準を継続的に満足させていることを宣誓する書類を提出してもらうことにしたのである。名誉誓約となったわけである。安全に関する一切の責任はその船のオーナーまたは艇代表にあるという精神である。ごまかすのも自由であるが、この重みを一人ひとりが自覚できてこそ安全は達成されるのであると思っている。もっともレースを運営する個々のレース委員会はいつでも査察（インスペクション）を行う権利を有し、それに違反した場合の当該レースにおける罰則も自由に設定できることにしてある。安全性の面でこのSR制度の方が優れており、安全を自らで獲得するという基本姿勢のためにはこの制度がさらに普及することが望ましいと信じている。

## 7. おわりに

主として海洋レジャーの現状からレジャーボートの抱える問題点を海難事故の防止という観点から考えてきた。わが国がともすれば官主導で進展してきた経緯があり、それが第二次世界大戦後の奇跡的といわれる復興と繁栄をもたらした事実を背景に今日の社会の根強い官許の体制を形成している。地球規模で考えれば、ある国はローマ以来の長い市民社会の伝統の中で自主自立の地方分権の市民文化をもち、ある国は長い専制国家の伝統の中で中央集権的文化の花を咲かせてきた。しかし時代は通信技術の革命などで一国の境界を越えて地球規模で共存してゆくことを余儀なくされている。世界標準の中でそれぞれの国の社会の生命力が試される時代となっている。

そして今日のわが国の社会はさまざまな分野で失速感を訴えており、かつての経済的繁栄からの国力の失墜を懸念するにいたっている。17世紀の産業革命以来20世紀の電子科学にいたるまでは制式文化の時代であり、21世紀は情報革命を境に多様文化の時代である。人々はさまざまに提案しさまざまのままで共生する。それを容認できる社会がしばらくは生き続けるのである。

今回の考察の中で、わが国はこの脱皮に遅れているために例えば市民生活に活力を失っているのであり、例えば海上安全に関しても教条的で実効に乏しい結果になっているのではないかと考えさせられる。文中で「自主性こそいのち」といったように、安全を規則で守ろうというのは過去の考え方である。一定の進歩を遂げている社会ではこのことに実効性を高めようとするならば市民の自主的努力を如何に引き出すかの工夫が不可欠なのである。各種の許認可と免許制度ではわが国のような進化を遂げた社会では効率が上がらない。むしろ、なんであれそのことに関する手順の確立と改善と実行をどのように確実にするかが大切なのである。いわばマニュアルの設定と実行の問題と言える。そして「失敗学」と呼ばれる最近の学説に言われるように、そのマニュアルに溺れることなく多様な例外の存在を認めることができるようにならなくてはいけない。

海難防止に関していえばすでに述べてきたように、そのことに操縦免許や船舶検査のかかわる部分は統計上も比較的少ない。もっと軽微で簡易なものにして誰でも取れて誰でも実行できるようにすべきなのである。それよりもどの場合にライフジャケットを着用し、海上交通安全のための見張りをどう行えばよいか、航海前の準備はどのようなチェックリストで行えばよいか、飲酒後のどのような状態になったら出発してよいか、救急処置をどう行うかの講習を積極的に実施してゆくことが大切なのである。

ところで気が付いたのだが、海上保安庁の発行する資料に『海難へのチェックポイント(レジャーボート編)』というのがある。これなどは海上交通安全のためにはこうあれという本論中で指摘してきたようなことがほとんど全て網羅されているうえに、きわめて薄い小冊子である。これで十分なのである。あとはこれを如何に自主的に実行してゆくかのマニュアル作りが必要である。従来制度に変わって利用者の一人ひとりが自らの責任と創意でこれらを実行してゆくことの後押しをする制度を如何に形成してゆくかが今日の問題であると思う。