

# 保険普及のカギを握るシーマンシップ教育

[青木ヨットスクールに聞く]

世界共通のセーリング技能資格として知られる、ASA（米国セーリング協会）のインストラクター・エバリュエーター（指導者・技能評価士）として、大阪府の田尻漁港マリーナをベースに外洋ヨットのスクール事業を展開している青木 洋氏。中高年初心者の生徒が圧倒的に多いという授業を通じて気がついた、プレジャーボート保険のさまざまな課題についてお話しいただいた。

構成・文＝市川和彦、舵社編集部  
 text by Kazuhiko Ichikawa, KAZI & BC  
 聞き手＝アーク船舶鑑定 新田 肇 協力＝青木ヨット

## ライフジャケットとの共通点

——ヨットスクールの主宰者として、プレジャーボートの保険をどのように捉えていますか。

青木 スクールと保険の普及問題とはあまり関係がないように思うかもしれませんが、シーマンシップや安全教育の視点から見ると、大きな接点が出てきます。

生徒さんの多くは中高年者で、それなりに社会経験を積んできた人たちですから、さまざまな場面で乗り手の責任が求められる海の世界についても、相応の理解を示してくれます。海に出たら自分の命は自分で守ることが大前提で、スキッパーになったら乗員や艇の安全確保に関して社会的な責任を負わなければならないとしっかり教えれば、彼らもその事の大きさを十分に受け止めてくれるのです。

ですから、ライフジャケットに関しても「着てください」といえば、彼らは当然のように着用してくれます。自分の命は自分で守るのが当たり前！ そうしなければ、なにかあったらスキッパーとして同乗するインストラクターに迷惑をかけてしまう！ と、彼らなりに歩んできた社会的な経験を基に理解してくれるわけです。

ところが、海に出たときの責任問題を十分に受け止めないで育ってしまったセーラーの多くは、いまだにライフジャケットを着けた

がりません。なぜなら、彼らにセーリングを教えてくれた先輩セーラーたちが着用しないで乗っていたからです。そのような環境のなかで育ってしまえば、ライフジャケットの着用自体が不自然に思ってしまうのです。

——つまり、最初の安全教育、シーマンシップの伝授が大切であるということですね。

青木 プレジャーボートの保険加入率が低い問題も、実はライフジャケットの着用率が悪いこととよく似ています。海に出るようになった最初の段階で、問題意識がすり込まれていないのです。

ASAのプログラムでは、最初にセーフティボーティングというコースからスタートします。はじめに安全教育ありきというわけです。生徒たちは、ヨットに乗ったらどんな危険が想定されるのか、そのような事態に直面したらどうすべきか、またそうならないためにどのようなセーリングをしたらいいのか、あるいはどのような装備を持つべきかといったことを学びます。

このように安全に関するベーシックなノウハウを最初から身につけておけば、将来、オーナーになったときに保険の重要性もすんなり理解できると思います。



青木 洋（あおき・よう）氏。1949年大阪生まれ。1971年から3年以上かけて、自作の6.3m木造ヨット〈信天翁二世号〉で世界一周を達成。現在は青木ヨットスクールを主宰し、これまでに500人以上の卒業生を輩出している

## 保険の不公平感をなくしたい

——青木さんは、スクール事務所を置く田尻漁港マリーナの指定管理者になっていますが、保管艇の保険契約状況はいかがでしょう。

青木 保管契約においては、事業主である漁協が窓口になっていますが、契約時に最低でも賠償責任保険への加入を義務づけています。また、私どもは艇の販売も行っているのですが、オーナーに既存のヨット・モーターボート総合保険（以下、YM保険）を勧めることもあります。賠償責任保険については納得してもらえても、船体保険になると途端に顔色を変える方が少なくありません。クルマや家屋などの損害保険に比べて割高感があるうえ、プロペラやドライブといった肝心の装備が担保されていないからです。

——船体保険の保険料が高く、担保アイテムが限定されているのは、これまで加入

率が低いうえ、事故による保険金請求額が全体的にきわめて高いまま推移してきた事情があると思います。

**青木** そのことは、私も長年ヨットの世界にいますので程度のことには知っています。やはり、なぜ加入率が低くて保険金の請求額が高いのかという視点で、実情を探ってみる必要があると思います。

というのも、事故を起こして保険金を請求することを何度も繰り返している人が存在するからです。プレジャーボートの修理は高額になる場合が多いですから、たとえそのような人がごく少数だとしても、全体的な保険の収支を圧迫してしまいます。

また、YM保険には自動車保険のように無事故割引がありませんから、このような人たちは、ちょっとした修理でもすぐ保険に頼っているように思います。極端に言えば、大多数の正直なオーナーから集めた保険料が、一握りの事故多発者のために使われ続けているのです。こうした事情で保険料が上がったり、担保が制限されたりしていけば、保険に入ろうとする人の数はおのずと減っていくはずですよ。

——つまり、もっと保険の公平性を追求してほしいということですね。おっしゃるように、考えさせられてしまうケースがいろいろあるのも確かです。

たとえば上架艇のハシゴを下りているときに落下してケガをしたケースでは、保険金の請求が認められませんでした。このときの保険会社の考え方では、ハシゴを上っているときならヨットに向かっていて状況なので考慮できるというものでしたが、それなら最初からハシゴを上っているときにケガをしたと報告すればいいわけです。このようなあいまいさをなくし、解釈の統一をはかるべきでしょう。

**青木** 保険会社はもっとプレジャーボートを勉強すべきだし、新田さんは別としてプレジャーボートをよく知るサーベイヤーもほとんどいないのが現状ですから、同じような事故でもケースによって解釈が異なってしまうでしょう。

以前も、ある事故の調査をしていたサーベイヤーは、まったくといっていいほどヨットのことを知りませんでした。これでは客観的な判



関西国際空港の目の前にある田尻漁港マリーナ(大阪府泉南郡田尻町)が、青木ヨットスクールの本拠。ビクター艇を積極的に受け入れる「海の駅」にも指定されている。青木ヨット TEL:072-465-8192 <http://www.aokiyacht.com/>

断はなかなかできません。いま言われたように、保険の解釈をしっかり統一してもらわないと、いつまでたっても公平性が感じられず、加入率を上げることはできないと思います。

## 完成させたいサイクル

——船体保険についてのお考えはよくわかりましたが、最低限必要であると言われる賠償責任保険の普及については、どのような意見をお持ちですか。

**青木** 船体保険に入っていないなくても、自分のフネが沈んでしまったら自分の責任としてあきらめることもできるでしょうが、相手に損害を与えてしまった場合は、そうはいきません。ですから、賠償責任保険は最低限必要というよりも、必ず必要な保険であるという意識をオーナーすべてが持つべきでしょう。

——賠償責任保険の加入率は、船体保険に比べたら高いものの、こちらもかなり低い水準です。どうしたらよいと思いますか。

**青木** 対自動車やオートバイは自賠責保険を最低限の土台としながら、任意保険の制度を設けています。同じような仕組みがプレジャーボートにないのはおかしい気がします。これでは、最低限の責任を果たせないのではないかと思います。

——自賠責保険は、モータリゼーションを迎えて交通事故が多発するようになったため、ドライバーのためというよりも被害者の救済を大きな目的につくられたものです。ですから、数が少なく社会的な認知度も低い

プレジャーボートの場合は、なかなか国も動きにくいようです。

**青木** 数が少ないといっても40万隻ほどが稼働しており、実際に相手に損害を与える事故も毎年起きているのですから、なんらかの制度をつかって国民を事故から守るのは行政の役目ではないでしょうか。

——自賠責のような強制保険の制度は無理だとしても、船検を受けるときに賠償責任保険の証券の写しを添付しなければ検査を通らないといった、いわゆる皆保険の仕組みをつくらうという意見は、民間の側から出ています。

**青木** それはよい策だと思います。これまで、我が国のプレジャーボート業界は、艇を建造して販売し、マリーナに保管して修理するまでのサイクルで終わっていましたから、この循環のなかに安全教育、シーマンシップの育成といった事業を入れて、大きな輪を完成すべきです。そこで、やっと業界をあげて保険制度に取り組むことができるのではないのでしょうか。そのために、できることはどんどん協力したいと思います。

(文中敬称略)

プレジャーボート保険に関するご意見をお寄せください。本連載はサーベイヤーである新田 肇氏の見解をもとに進めていきますが、さまざまな立場からの意見も参考にしたいと思います。

### 意見の送り先

舵社 編集部「プレジャーボート保険」係  
Eメール: [boatclub@kazi.co.jp](mailto:boatclub@kazi.co.jp)  
ファクス: 03-3434-5184