

九北協第 16 号

令和元年 7 月 9 日

第七管区海上保安本部

交通部長 田中 健彦 殿

公益社団法人 九州北部小型船安全協会

会長 富賀見 栄一

海上安全指導員（安全パトロール艇）制度の刷新について（改善要望）

海上安全指導員（安全パトロール艇）制度は昭和 49 年 5 月 28 日（保警企第 10 号）「プレジャーボートの航行安全の確保について」を以て創設された制度であり、民間有志による海上安全活動に関し海上保安庁の積極的な援助・育成により、当時、同制度は相応の成果を挙げて、その後同制度の充実・推進を図るとともに小型船安全協会の設立・促進を図りつつ、現在に至っております。

海上安全指導員（安全パトロール艇）制度が創設され今年で 45 年になりますが、現行の制度は安全指導員の指名に関しては、安全指導員は小型船舶操縦士免許受有者であることが要件になっており、海技免許・船舶検査を要するモーターボート、ヨット等の安全確保に当たり、民間有志による運航者相互の協力のもと自主的な安全活動を展開、推進してきたものであり、一定の成果が有ったものと考えます。

しかしながら同制度は 45 年前に創設された制度であり、更には経済成長期に創設された制度であり、その間、幾度か見直しがなされ、現在に至っております。しかし、経済バブル崩壊後の低成長期の中、少子高齢化、人口減少など社会環境的にも社会意識等が大きく変化している現在、同制度はその変化に追従して改善してきた形跡が無いように思えてなりません。

その様な中、近年、社会の閉塞感を嫌い、自然環境の中での開放感を求め、健康寿命維持意識も高まり、山や海、郊外や自然環境豊かな地域や景勝地に出かける者が増加傾向にあると考えていますが、最近、大自然が広がる海への関心もあり、更には自然への回帰願望を背景に海技免許・船舶検査を要しないで手軽に入手可能なマリンレジャー機材が開発され、海洋レジャー活動も多様化が進み、海及び船に関するルールを知らず、かつ、技量・経験のない者が海に相応な準備もなく進出するケースが日常化するなど従前の海上安全指導員制度では対応が困難な情勢になりつつあり、既存の海上安全指導員制度の骨格を維持しつつ、同制度を刷新することが必要な時期になっているのではないかと思慮します。

つきましては、上記背景等をご配慮の上、下記に関する改善事項等をご検討のほど宜しくお願い致します。

記

1. 海上安全指導員制度の活性化

小型船安全協会会員の減少及び高齢化等により、その活動は全般的に停滞気味であり、同制度を活性化する必要があります。その方策の1つとして安全指導員の定年制を導入する。現行の同制度には安全指導員の指定・更新・取り消し条項がありますが、年齢による定年は予定されていません。活性化の一助として高齢化を解消する必要があると思慮します。

(例1) 定年対象者は総理大臣又は国土交通大臣表彰の受賞者かつ75歳以上の者として、定年後は名誉指導員として引き続き会員とする。

(例2) 安全指導員の指名等に関する全般的見直し(指名の厳正化等)を行う。

2. 安全パトロール艇による海上安全パトロール活動経費の実費弁償制度の導入

同制度発足当初から海上保安庁巡視艇等との海上合同パトロールはボランティア活動と動として無報酬での活動であったが、その経費の一部を日本財団の助成金で補てんしてきた。平成30年度にその助成金はカットされ、現在に至っている。

元来、ボランティア活動は自発性、社会性上(やる気、世直し、手弁当など)無償活動が核であるが、ボランティア活動を継続することは自分の生活にある程度犠牲にする面があり、継続性を確保するためには何らかのサポートが必要であると考えられてきた。

現在のボランティア活動は慈善活動と報酬活動という二項対立という枠組みで考えるのではなく、無償ボランティア、有償ボランティアという2種類のボランティアがあり、ボランティア活動に参加する者に対する金銭的サポートはある程度(活動諸費など)必要あるとしている。

安全パトロール艇による安全パトロール活動に要する燃料代、弁当代等の実費弁償制度は必要ではないかと考える。ボランティア活動に参加して誰かの役に立ちたいとして自分の小型船及び技能、労力を提供するその精神が無償であり、その活動諸経費は実費弁償という考え方が定着しているのではないかと考えています。

3. 海上安全指導員(安全パトロール艇)制度の外部への積極的周知活動

本制度は海上保安庁が創設した制度ですが、発足当初は海上社会に対する周知活動は積極的になされたものと考えます。時間が経過するとともに担当者が代替わりして海上治安活動する他機関などにおける同制度の認知度も低下し、管区海上保安本部長の指名、指定する海上安全指導員(安全パトロール艇)であることが失念されてい

る様に思えます。近年では、警察機関、税関機関から海上で安全パトロール艇が立入検査等を受けるケースもあり、安全指導員の存在感に関するプライド低下、管区海上保安本部長の指名・指定の権威低下にも繋がり兼ねず憂慮しています。

4. 余暇・趣味優先のアマチュア海上活動（ウォーターアクティビティ）の安全対策

小型船安全協会が安全対策の対象としてきた海技免許・船舶検査を要する小型船以外のミニボート、シーカヤック、SUPなどの海上活動に対する安全指導に拡大することは、容易ではないと考えます。ウォーターアクティビティの世界は法律的規制のない分野であり、原則として趣味とする活動（遊び）は自由であり、自己責任の世界であり、規制対象にすることは適当ではないと考えます。

ウォーターアクティビティに関する事故防止対策は、安全対策（指導基準）も明確なものもなく、海洋レジャー活動は陸上レジャー活動とは違い、活動場所である海・船の知識や海の危険性を広く一般に広める等の国民運動的世論形成（啓蒙活動）することが先決であると考えます。小型船安全協会はその啓蒙活動として海難防止運動の一翼を担うことは出来るのではないかと考えます。

（例1）海洋レジャー活動者に対する啓蒙活動周知文

「海上社会は陸上社会の延長ではありません！」

1. 海上にはガソリンスタンド(給油所)は有りません。
2. 海上にはメンテナンス（整備・修理）工場は有りません。
3. 海上には公衆電話ボックス（公衆連絡手段）は有りません。
4. 海上では携帯電話の不感地帯が有ります。
5. 海上では自己電源以外に電源は有りません。
6. 海上には細かい地名表示、交通標識は有りません。
7. 海は海流・潮流などが有り、動いています。動力がなければ漂流します。
8. 船にはサイドブレーキは有りません。
9. 海では外国船とも出会います。海の交通ルールは国際ルールです。

海は陸上から隔離された場所です。海での活動は上記のことを再認識して、すべて自分で準備しなければなりません。無事に帰港（帰宅）できる様、諸準備して海上活動を楽しんでください。

（例2）ミニボート、SUPなどウォーターアクティビティ愛好者に対して小型船安全協会が開催する安全講習会の周知、参加を促して、海洋レジャー活動の安全講習を実施し、海・船の知識や危険性を広く知って貰う。ただし、その周知等の方法は具体的に検討を要する。

以上