韓国のプレジャーボート政策発展のための研究 —日本と英国との安全政策比較を中心に—

金 連珍¹・藤本 昌志²・藤原 紗衣子²・渕 真輝²

The development of the Pleasure Boat Policy in Korea — The comparison to safety policies between Korea, Japan and UK —

Yeonjin KIM, Shoji FUJIMOTO, Saeko FUJIWARA and Masaki FUCHI

Abstract

In past years, rare marine leisure activities were conducted within Korean water. Korean government currently focus on promoting the pleasure boat activities with the purpose of developing it as the new tourism industry. However, with the increasing of pleasure boat activities within Korean water, more and more marine accidents or collisions between pleasure boats appear gradually. It also brings Korean government the new issue to manage marine activities such as pleasure boats in safe. Actually, it seems insufficient to achieve the captioned purpose only by setting the relevant laws and regulations for leisure boats. Further measures to improve the safety of marine pleasure boat activities should be considered additionally.

Therefore, this paper will discuss ① The current situation of pleasure boats in Korea, ② The comparison to safety policies between Korea, Japan and UK ③ The suggestion to develop Korean marine leisure culture. This paper will also propose the direction to improve safe activities from personal, organizational and governmental aspects respectively.

Keywords : legal policy, Korea, pleasure boat, marine leisure, safety policy

キーワード: 立法政策、韓国、プレジャーボート、海洋レジャー、安全政策

1. はじめに

1.1 研究の背景

韓国は歴史的に農業を中心とした文化が発達しており、海を忌避する土俗信仰の影響もあって、海を中心とする文化は発展してこなかった。観光やレジャー施設に対する関心も内陸優先で、海洋レジャー活動への関心は高まっていなかった⁽¹⁾。

しかし 韓国政府は国の新しい成長戦略として海洋に注目し、2000年に国家レベルの海洋水産発展総

合計画である第一次海洋水産発展基本計画を樹立し、海洋の体系的管理に取り組み始めた。その後 2003年には海洋観光振興基本計画を樹立し、海洋観光の一つの軸として海洋レジャー活動の活性化を推進している⁽²⁾。

国家レベルではマリーナ施設の拡充とマリーナの新設、マリーナサービス産業の活性化対策、海洋レジャー装備開発の支援、海洋レジャー体験教室の支援、海洋スポーツ大会や海洋レジャー博覧会の開

¹ 学生会員 神戸大学大学院海事科学研究科 (〒658-0022 神戸市東灘区深江南町 5-1-1)

² 正会員 神戸大学大学院海事科学研究科 (〒658-0022 神戸市東灘区深江南町 5-1-1)

図1 韓国のプレジャーボート登録隻数

(2012年度までのデータは「2013 海洋警察白書」⁽³⁾から、2014年度までのデータは「2015 国民安全処統計年報」⁽⁴⁾から著者らが作成)

催を支援する等、海洋レジャーの基盤の構築に取り組んでいる。自治体でも地域経済の発展を図る各種海洋レジャーイベントを開催するなど、海洋レジャーを体験する機会を増やしている。

政府、自治体の努力及び個人の余暇時間の増加、生活の質を重視するウェルビーイング(Well Being)文化の普及、アウトドア活動の人気などが影響し、海洋レジャー活動の需要は増加傾向にある。韓国の海洋レジャー文化は導入段階であるため、プレジャーボートの活動に関する公式的統計はとられていないが、登録される船舶数の増加推移から利用者の増加を推察することが可能である。

韓国でプレジャーボートの登録制が始まった2006年にはその対象隻数が235隻に過ぎなかったが、毎年持続的に増加し2014年には約80倍の18,731隻に至っている。さらに2011年以降は機関付きヨットの登録隻数が増えると共に、全体の増加が加速する傾向も見せている(図1参照)。

韓国で海洋レジャー活動が確認されている海域は533ヶ所あり、その内の392ヶ所(73.5%)が事業場のある海域である。事業場とは、水上レジャー安全法による許可を得て有料で海洋レジャー装備のレンタルやプレジャーボートの搭乗体験が出来る所である。海洋レジャー活動者を対象にした2011年の海洋水産部の調査によると、調査対象の91%が個人レベルの趣味活動であり同好会等の団体活動は少ない。個人装備を保有している活動者は28%で、72%の活動

図2 韓国の操縦免許取得者数

(図1と同じ出典で著者らが作成)

者は事業場などでのレンタル装備を利用している⁽⁵⁾。この調査から韓国の海洋レジャー活動は個人単位で、事業場でのレンタル装備を利用した活動を中心に利用者が増加してきたことが分かる。

一方で、図1の登録隻数の増加から個人のボート所有が増え、その活動も増えることも予測できる。潜在的活動者である操縦免許取得者の数も年平均1万人以上増え続けている(図2参照)。また、プレジャーボート活動の増加により、プレジャーボート海難も増加している。韓国で2005年から2015年まで発生しているプレジャーボート海難は2,917件で、その中、比較的軽微な事故である単純漂流が835件と機関故障が1,210件で、全体の約70%を占めている(表1参照)。しかし、衝突や座礁、沈没などの人

表1 プレジャーボート海難発生数の推移

年度	計	浸水	火災	転覆	座礁	衝突	沈没	機関故障	漂流	その他
2005	9	0	0	4	1	2	0	0	0	2
2006	45	2	2	4	0	1	0	12	0	24
2007	158	1	0	10	3	3	0	75	1	65
2008	162	6	0	8	2	1	0	76	27	42
2009	324	12	2	9	4	5	7	87	148	50
2010	298	9	0	12	8	5	2	70	134	58
2011	352	15	1	13	11	12	3	113	117	67
2012	348	16	2	16	8	6	4	91	141	64
2013	365	7	2	12	6	18	3	43	236	38
2014	323	13	3	25	10	14	4	61	175	18
2015	533	22	2	25	19	8	5	207	231	14
計	2917	103	14	138	72	75	28	835	1210	442
(%)	(100)	(3.5)	(0.5)	(4.7)	(2.5)	(2.6)	(1.0)	(28.6)	(41.5)	(15.2)

(韓国国民安全処水上レジャー総合情報システム)

命や財産被害の大きい事故も徐々に増えている(図3参照)。

図3 人命や財産被害の大きいプレジャーボート海難の推移(表1から著者らが作成)

1.2 研究の目的

海洋レジャーに対する政策的努力と個人的関心の高揚は、利用者の数と登録隻数の増加に繋がっている。一定の海面を利用する船舶の増加は、衝突などの海難発生の蓋然性を高めるものである。

このような現状において、プレジャーボート活動の安全を確保するために韓国では規制中心の様々な政策を推進しているが、増加する海洋レジャー需要への対応として十分であるとは言えない。

日本は1970年代以降、国民生活水準の向上や余暇時間の拡大に伴いプレジャーボートの活動が急増してきたが⁽⁶⁾、その様相は、韓国の現状と類似したところが多い。一方、英国は昔からヨット等のボート活動が生活に溶け込んでいる国である⁽⁷⁾。日本におけるプレジャーボート活動者の急増に対応してきた安全対策を研究することと、英国における自主的安全活動を研究することは、これからの韓国の海洋レジャー安全政策の立案に貢献できると考える。

2. 韓国のプレジャーボート安全政策

韓国におけるプレジャーボートの安全管理は、大部分が「水上レジャー安全法⁽⁸⁾」に基づいて行われている。2000年に制定されたこの法律は水上レジャー活動の安全及び秩序を確保し、水上レジャー事業の健全な発展を図ることを目的とし、水上レジャー機具の登録と検査、操縦免許、安全遵守義務、水上レジャー事業者の資格と義務を主要内容にしている。この法律の適用対象である「水上レジャー機具」とは、水上で趣味・娯楽・体育・教育の目的で利用される

20トン未満の船舶及び機具をいう。その中で推進機関を有するモーターボート、機関付きヨット、ゴムボート(機関出力30馬力以上で折り畳めない形態のもの)、水上オートバイ等を「動力水上レジャー機具」と分類し、船舶の登録や検査、操縦免許取得等の義務の対象としている。海難審判の船種の分類からプレジャーボートとは、モーターボート、水上オートバイ、ヨット等水上レジャーに供される船舶としているので、本論ではその対象と活動の内容が同様であることから「動力水上レジャー機具」をプレジャーボートと示す。

2.1 船舶の登録と検査

韓国のプレジャーボートの登録制度は、個人所有のプレジャーボートの増加による財産権の保護、盗難防止及び安全管理の必要性により2006年4月から導入された。

登録の対象は推進機関を有する水上オートバイ、総トン数20トン未満のヨットとモーターボート、折りたたんで運搬できないゴムボートであり、日本のミニボートの登録免除のような船体の大きさと機関馬力による例外はない。

登録の手続きは政府指定機関の安全検査受検後、責任保険に加入し、管轄自治体に登録すると登録番号を交付される。

ボートの登録には検査証書が必要であるため、登録対象になるプレジャーボートは例外なく安全検査が必要である。安全検査の代行機関は船舶安全技術公団と韓国水上レジャー安全連合会で、検査は新規登録時の新規検査、船舶の構造と装置を変更した際の臨時検査、登録後5年毎に定期的に受検する定期検査がある。特に、レジャー事業に用いられる船舶は毎年定期検査を受けなければならない。

表2 プレジャーボート登録と検査制度の比較

	韓国	日本	英国
担当機関	管轄自治体(登録) 船舶安全技術公団、 韓国水上レジャー安全連合会(検査)	日本小型船舶検査機構	船級又は民間機構
法的義務	○ 水上レジャー安全法	○ 小型船舶の登録等に関する法律(登録) 船舶安全法(検査)	× 所有者の希望時可能(商船法)
対象	・20トン未満の機関付きヨット、モーターボート ・水上オートバイ ・折り畳めない30hp以上のゴムボート	・総トン数20トン未満の船舶 ・船体の大きさ、機関馬力による例外対象在り	-

2.2 操縦免許

韓国でプレジャーボートを操縦するためには国民安全処の長官が発給する「動力水上レジャー機具操縦免許」と称する操縦免許が必要である。操縦免許は一般操縦免許とヨット操縦免許に区分される。一般操縦免許の取得で操縦可能な船舶は、ヨットを除く全ての最大出力5馬力以上のプレジャーボートである。一般操縦免許は1級と2級に区分されるが、一般操縦者は2級の取得で全てのプレジャーボートの操縦が可能となる。1級は、レジャー事業者や操縦免許試験の監督官、安全教育の講師に必要な資格で、ボートの運航可能区域や操縦能力による区別ではない。ヨット操縦免許は動力ヨットを操縦するために必要な免許で、帆走には一般ボートと異なる知識と技術が必要であるため別途に区分している。免許取得の可能年齢は14歳以上で、筆記試験と実技試験の合格と安全講習の履修が必要である。免許の有効期限は7年で、更新には安全講習の履修が必要である。

表3 プレジャーボート操縦免許制度の比較

	韓国	日本	英国
法的義務	○ 水上レジャー安全法	○ 船舶職員及び小型船舶操縦者法	×
名称	動力水上レジャー操縦免許	小型船舶操縦免許	
機関	国民安全処	日本海洋レジャー安全・振興協会	
区分	<ul style="list-style-type: none"> 一般操縦免許1級 レジャー事業用 一般操縦免許2級 全ての最大5hp以上動力水上レジャー機具(ヨット除外) 運航区域、操縦能力区別なし ヨット操縦免許 機関付きヨット 	<ul style="list-style-type: none"> 一級小型船舶操縦士 全ての水域で小型船舶航海可能 二級小型船舶操縦士 海岸～5海里航海可能 二級(湖川小出力限定) 5トン及び機関出力15kW未満 湖川及び一部海域限定 特殊小型船舶操縦士 水上オートバイ ※特殊小型船舶は保有免許のレベルを問わず運航区域制限あり 	操縦能力認定のためRYAが14種類の資格証発給
更新	7年 更新講習必要	5年 身体検査と更新講習必要	
事業免許	一般操縦免許1級	特定操縦免許 -操縦免許取得+小型旅客安全講習受講	AALAの資格証必要

2.3 活動に関する規制

2.3.1 安全遵守義務

韓国はプレジャーボート活動者の安全を守るため様々な規制を設定し、活動を制限してきた。プレジャーボート運航時の操縦者の安全遵守義務を主に

定めている法律は、水上レジャー安全法とその下位法令である水上レジャー安全法施行令と水上レジャー安全法施行規則である。

水上レジャー安全法で定めている安全遵守義務は救命胴衣などの安全装備着用、運航規則遵守、出発港から10海里以上運航時に必要な遠距離活動申告の義務、無免許操縦の禁止、夜間活動の禁止(夜間運航装備保有船舶は除く)、飲酒操縦の禁止等である。

水上レジャー安全法施行令により詳細な運航規則が規定されているが、その内容は運航時の見張り、船舶間の衝突を予防するための航法及び飛び込み台、係留場、橋梁から20m以内等の危険海域での低速(10ノット以下)運航、注意報以上の気象警報の発令時運航の禁止、0.5km以内の視程不良時運航禁止(レーダー及びVHF設置船舶を除く)などを含めている。

2.3.2 活動海域の制限

韓国に登録される船舶は、船舶安全法に基づきその大きさと航海装備の能力別に航行区域が指定される。航行区域は平水、沿海、近海、遠洋の区域に区分されるが、長さ12m未満の船舶は最も狭い範囲で、湖、河川、港湾の水域を含める平水区域に指定される。大半のプレジャーボートがこの区域に該当される。

韓国ではプレジャーボートに対しては航行区域の指定に加え、活動範囲を制限する規制として水上レジャー禁止区域と海洋レジャー許可区域を設定している。

水上レジャー禁止区域とは、水上レジャー活動の安全確保のため水上レジャー安全法に基いて、年中或いは一定の期間中の全てのレジャー活動を禁止する区域である。海洋警備安全署長又は自治体の長が指定する区域で、2015年末で全国の海水浴場の周辺等(164ヶ所)を中心に182ヶ所が指定されている⁽⁹⁾。

海洋レジャー許可区域とは、レジャー活動者の安全よりも海上交通秩序の確保のため、海事安全法によりレジャー活動が制限される区域である。海事安全法の第34条は港湾と漁港水域の中で、海洋警備安全署長が指定する一定海域での海上交通障害行為を禁じているが、この海上交通障害行為は海事安全法施行令で「水上レジャー機具を利用した活動」と明確に規定している。

海洋レジャー許可区域でのレジャー活動を希望する場合は、事前に管轄海洋警備安全署長の許可が必要である。活動希望者が許可申請書を提出し、その

活動が海上交通安全に障害をもたらさないと認められると活動許可書が発給されるが、この処理に最大5日かかる。

各活動区域制限の違反時には過料が科されるが、水上レジャー禁止区域は100万ウォン以下、海洋レジャー許可区域は300万ウォン以下である。

表4 プレジャーボート活動規制の比較

	韓国	日本	英国
法的規制	○ 水上レジャー安全法 海事安全法	○ 船舶職員及び小型船舶操縦者法	×
内容	・遵守事項 - 危険操縦の禁止 - 安全装備の着用、 無免許、飲酒操縦禁止、 遠距離活動の申告 (10海里以上航海時) - 夜間活動の禁止 (夜間航海装備 用意時可能) ・水上レジャー禁止 区域、許可区域指定	・最低限の遵守事項 - 飲酒操縦等の禁止 - 免許者の自己操縦 - 救命胴衣の着用 - 見張りの実施等	法的規制なし

2.4 海難の防止と対応

韓国におけるプレジャーボートの安全管理は国民安全処の海洋警備安全本部が担当している(以前の海洋警察庁から2014年のセウォル号転覆事故後の措置として組織改編)。プレジャーボートの安全管理は予防対策よりも、事故発生後の対応を中心に行われて来た。

個人のボートより事業場でのレンタルボートを利用する活動の割合が大きいため、海洋警備安全本部のプレジャーボート海難防止活動も事業場の施設点検と従事者対象の安全教育等の指導活動を中心に行われていた。

個人単位のプレジャーボート活動者を対象にする活動としては、遠距離活動申告船舶に対する出港前

安全点検と2015年から施行したプレジャーボート所有者への携帯電話メッセージ发送程度で、一般海域での活動者を対象にする海難防止活動はまだ十分とは言えない。

現状では海上でプレジャーボートの海難が発生した場合、現場の確認、人命救助や応急措置の初期対応から最寄りの港への曳航まで全てを海洋警備安全本部が担当している。

3. 外国のプレジャーボート関連政策

3.1 日本の政策

日本のプレジャーボート保有隻数は日本小型船舶検査機構の2015年末における在籍船統計データで、特殊小型船舶が62,109隻、プレジャーモーターボートが172,663隻、プレジャーヨットが10,243隻の計245,015隻で表1の韓国の登録隻数の13倍である⁽¹⁰⁾。

日本には韓国のようなプレジャーボートのみを対象にする法令はなく、小型船舶の一種として管理しているが、船舶の登録は小型船舶の登録等に関する法律、検査は船舶安全法、免許制度は船舶職員及び小型船舶操縦者法に規定されている。

小型船舶の登録と検査は日本小型船舶検査機構の主管で、総トン数20トン未満の船舶の中で、登録の対象類型を船体の大きさ、機関出力等により分離適用している。

検査は受検時期と内容で定期検査、中間検査、臨時検査、臨時航行検査に分けられ、船舶の種類によってその内容と期間が異なる。

小型船舶操縦免許は、1級・2級小型船舶操縦士と水上オートバイ用の特殊小型船舶操縦士免許に区分されており、操縦可能な船舶の種類と海域範囲の差でレベルが分けられている。事業者の場合、小型船舶で人を運送する旅客船、遊漁船の操縦には小型船舶操縦士試験の合格に加えて、小型旅客安全講習を受講し特定操縦免許を取得する必要がある。

免許の取得年齢は18歳以上であるが、2級小型船舶操縦免許と特殊小型船舶操縦免許は16歳以上で取得可能である。

免許の取得には、直接、身体検査、筆記試験、実技試験の小型船舶操縦士国家試験を受験する受験コースと、登録小型船舶教習所において一定期間講習を受講した後、国家試験と同等の内容の学科及び実技修了試験を受験し、合格すれば国家試験の学科と実技が免除される教習コースの二つの方法がある。

表5 プレジャーボート海難対応活動の比較

	韓国	日本	英国
政府活動	・国民安全処 - 事業場の安全指導 - 救助活動 (応急措置～曳航)	・海上保安庁 - 海難防止及び救助活動 - 沿岸域情報提供	・MCA - 民間活動支援
民間活動	・自律的安全活動不足	・小型船安全協会 - 海上安全指導員 - 日本水難救済会 - 水難救助活動 ・日本海洋レジャー安全・振興協会 - BAN(会員制救助システム)	・RNLI - 海洋救助活動主導

免許の有効期限は5年で、更新には身体検査と更新講習の受講が必要である⁽¹¹⁾。

日本においてプレジャーボートの活動を特別に制限する法律はないが、安全を担保するための最低限のマナーとして、船舶職員及び小型船舶操縦者法に飲酒操縦等の禁止、免許者の自己操縦、救命胴衣の着用、見張りの実施等の遵守事項を規定している。

また、活動地域によっては地方条例等の規則や自治体・関係団体等で自主ルールが運用されているところがある。

プレジャーボートの安全管理に関わる政府機関は海上保安庁で、プレジャーボート海難防止のため様々な活動を推進している。ライフジャケットの常時着用、携帯電話等の連絡手段の確保、海洋緊急通報用電話番号118番の認識を基本とする自己救命策確保キャンペーンを実施する啓発活動、ライブで海の安全に関する情報を提供する沿岸域情報提供システム(MICS)運用、機関故障海難を防止するための出港前点検の周知活動を継続的に実施している。

それらに加えて海上保安庁では、安全で秩序ある海洋レジャーの発展を図るためには民間主体の安全活動の展開が不可欠であるとして、各種民間団体と緊密な協力関係を構築している⁽¹²⁾。

プレジャーボートの運航者のための海上安全講習や安全パトロール活動を行う小型船安全協会の海難防止活動を支援し、特に沿岸域で発生する海難への円滑な救助活動のために、(社)日本水難救済会や会員制救助サービス(BAN)を運用している(一財)日本海洋レジャー安全・振興協会等の民間救助組織との関係の構築、発展に力を入れている(表2、表3、表4、表5参照)。

3.2 英国の政策

海洋国家と呼ばれる英国では、多数の国民がボート活動に参加している。英国海洋連合(British Marine Federation)、英国王立ヨット協会(Royal Yachting Association; 以下、RYAという)等の海洋団体が実施した2014年の調査結果では、英国でボート活動に参加している活動者は全成人人口の7.1%である約3,459,000人、保有隻数は1,214,154隻、世帯当り1.4隻であった⁽¹³⁾。

英国でプレジャーボートの安全管理を担当する政府組織は海事沿岸警備庁(Maritime and Coastguard Agency; 以下、MCAという)である。

MCAは各種民間団体と協力体制を構築し、民間団

体の活動を支援するシステムでプレジャーボートの安全を管理している⁽¹⁴⁾。

プレジャーボートの登録は義務ではなく、自主的登録を進めている。船舶の検査は、大きさ、使用目的、航行水域によって船級や民間団体で実施している。

英国ではプレジャーボートを操縦するための資格の取得を強制しないが、操縦能力の認定のためには、RYAが14種類の資格試験を実施、資格証を発給している。しかし、講習等の水上レジャーサービスを提供する事業者はAdventure Activities Licensing Authorityの安全管理システムの調査を受け、資格証を取得する必要がある⁽¹⁵⁾。

英国ではプレジャーボートの活動や事業に関する規制は存在しない。法的規制より教育活動を重視し、子供を対象とした安全教育、各種イベントを活用した親子教育などの実施で、長期にわたる安全文化を造成している。RYA等の民間団体はこのような教育訓練プログラムの運用、レジャー活動に関する情報の提供を主に行い、海洋安全活動を展開している⁽¹⁶⁾。

英国のプレジャーボート海難に対する救助活動はMCAも海洋救助調整センターを設置し行っているが、徹底して大部分を民間が主導している。特に王立救命艇協会(Royal National Lifeboat Institution; 以下、RNLIという)が主導的に活躍している。RNLIは政府の支援を受けず寄付金で運用される純粋なボランティア集団で3万人以上が活躍している。MCAと緊密に協力しながら海岸に救助要員の配置、救助艇を利用したパトロール活動等で全国的救助活動を展開している⁽¹⁷⁾(表2、表3、表4、表5参照)。

4. 韓国海洋レジャー発達のための提案

4.1 レジャー活動区域制限の廃止

韓国の海事安全法は、海上交通の秩序を確保する名目で港湾区域や漁港区域にレジャー活動許可区域を設定している。海上交通の秩序は交通主体相互の注意が要求されることであり、どちらか一方の排除のみで確保されることではない。海域は全ての利用者に公平に利用する権利があるにも係らず、現在の海事安全法は漁ろうや物の輸送という既存の海域の利用形態を優先していると考えられる。

また、許可区域での活動には事前により書面による許可が必要であるため、活動希望者の時間的利便性も、

場所的利便性も阻害されている。この時間的、場所的利便性が確保できないと、海洋レジャー施設に如何に莫大な予算を投入しても、政策的に活性化努力が継続されても、活動者は増え難く、その発達は遠のくであろう。海洋レジャーの活性化と海洋文化振興のためには海への距離を縮める必要がある。海への時間的、場所的距離を遠くする海洋レジャー活動許可区域は廃止する必要があるものと考ええる。

しかし、海洋レジャー活動許可区域の設定で、プレジャーボートを海上交通の頻繁な区域から遮断してきたことで、衝突など大規模なプレジャーボート事故は予防されてきたことは否定できない。船舶通行量の多い沿岸で行われる小型で速度の速い水上オートバイ等のプレジャーボート活動の増加は、海難やトラブルの可能性も高くする。日本の場合、プレジャーボートの活動範囲を制限せず、自由な活動を保障してきたが、水上オートバイの不注意な運航や悪質なマナーから発生する海難や被害の防止策として、地方条例を設定する自治体が増加している(北海道プレジャーボート等事故防止等に関する条例、宮崎県遊泳者及びプレジャーボートの事故防止に関する条例等)。

従って海洋レジャー活動許可区域の廃止を推進する為には、対象海域の現状を詳細に把握した上で、海難の防止方策も講じながら段階的に緩和を推進することが望まれる。海洋レジャー許可区域の廃止で予想される海難の防止には、海上交通量の多い海域の管制を徹底することや、警備艇のパトロール活動を増加させる等の監視システムの強化が必要である。また、プレジャーボートの活動に合わせた推薦航路や活動海域の情報を提供することで、危険海域への船舶の密集を防止することも可能である。このような政策的努力と活動者教育で安全意識を強化することは、海上交通の安全につながると考える。

4.2 利用者教育の強化

現在のプレジャーボート教育は免許取得教育と7年毎の更新講習に限られている。教育の内容は海事法規、プレジャーボートの管理、人命救助等の水上レジャー安全法上決められた内容で、一律に180分間行われている。義務的参加ではあるもののこの講習を効果的な教育にするためにはコンテンツの工夫が必要で、法に規定されている内容を含める受講団体、時期、海域別特性を考慮した分かりやすいコンテンツの補強が必要である。

免許の更新講習以外に、海洋活動に必要な安全意識を育てるための教育機会を拡大していくことも大事である。海洋レジャー活動に関心を持つ一般の人が簡単な検索で見られるように動画等の教育資料を製作し関連機関のウェブサイト上に公開することなども、必要者には利便性が高く教育の効果が期待できる。また、幼稚園、小学校の子供対象の水上安全教室を開催し、小さい時から安全を大事にする文化を作っていくことも長期的に効果があると考ええる。

しかし、韓国の海洋レジャー文化はまだ大衆化していない分、教育を担当する専門家の数も多くない。操縦免許の更新講習を代行している団体もまだ零細であることから、教育コンテンツの開発に多く投資することも容易ではない。従って、プレジャーボート活動者に対する質のいい教育が行われるためには、海洋レジャー分野の専門家養成のための努力と同時に政府主導の教育コンテンツの開発と普及が必要である。海洋レジャーの現場で活躍する専門家が増えることで、民間レベルの良質の教育活動が可能になっていくことが予想される。

4.3 海洋警備安全本部の変化と新たな沿岸救助システムの構築

プレジャーボートの安全を確保するため活動者の安全意識を高めることは何より重要なことではあるが、それは短期に達成できることではない。活動者の教育を進めながら、海難防止を目的にする積極的安全活動も必要である。現在、海洋警備安全本部の活動は、海難の防止よりは事故発生後の対応に、一般海域よりは事業場の対応に集中している。このプレジャーボートに対する安全活動を、事前予防を中心に、また一般海域活動者を対象にする活動へと方向を転換しなければならない。持続的パトロールで得られた海域情報をライブで活動者に提供するサービスで安全な活動を図り、プレジャーボートや海洋レジャー装備の発達に合わせた救助装備を拡充し、救助スキル向上のための訓練も強化しなければならない。上記のような努力で全国の沿岸で十分な効果を得るためには、海洋警備安全本部に十分な人材の増員と装備予算の投入が要求される。

しかし、政府の人材と予算の問題は複雑な調整が必要なため、プレジャーボート活動者の増加に合わせてすぐに救助勢力を増やすことは難しい。また、如何に救助勢力を確保したとしても、現在、1件の事故において曳航まで全てを負担するシステムでは、

低速で長時間を要する曳航の特性から、複数の海難発生時など、効果的な対応は困難である。

従って日本の(社)日本水難救済会や英国の RNLI のような民間勢力を活用した、新たな沿岸救助体制の構築が必要である。海洋警備安全本部と民間のコミュニケーションを緊密にし、沿岸の近い場所での単純漂流、機関故障などの軽微な事故発生時の曳航は救助能力のある民間の勢力が対応し、海洋警備安全本部は遠距離や緊急を要する海難の救助に集中するシステムの構築で効率のいい海難対応が可能になると考える。

4.4 民間の安全活動支援

民間の勢力を活用した沿岸救助システムの構築のためには、民間団体の活動を活性化する方策から考えなければならない。現在、(社)水上レジャー安全協会、韓国マリーナ協会、韓国海洋レジャーネットワーク等のプレジャーボート活動者の団体が設立され活動しているが、その活動は政府にからの操縦免許実技試験の委託や海洋レジャー体験等の活動を中心に行っている。親睦や情報交換を目的とした団体活動に、教育や救助活動を加えることによって公益活動としての側面を持たせることが団体の構成と維持に効果的であると考えられる。マリーナ等の組織化の促進が同好の志の仲間による相互扶助としての海難救助に役立つことが指摘されており⁽¹⁸⁾、義務として強制されない同好団体での教育や安全活動は、海難救助に大いに貢献するものと考えられる。このような民間の団体の組織化を図ることは海洋レジャーの安全確保に寄与するものである。

レジャー活動者の量的成長と共に活動者の安全

表 6 韓国の海洋レジャー発達のための改善策

主体	改善内容
政府 (自治体)	<ul style="list-style-type: none"> ・海洋レジャー許可区域制度の段階的緩和 ・海域管制や海上パトロールの強化、安全海域情報提供 ・利用者教育の強化 ・教育コンテンツの補強、教育資料の製作と一般提供 ・子供対象水上安全教室開催 ・海洋レジャー分野の専門家育成 ・沿岸救助システムの改善 ・救助人力増員や装備の拡充、救助スキルの向上訓練の強化 ・民間の安全活動支援 ・安全教育の資料提供、救助方法の指導 ・安全活動の実費支援 ・民間団体間懇談会開催等
民間団体	<ul style="list-style-type: none"> ・自主的安全活動の展開 ・救助活動や教育活動の推進
個人	<ul style="list-style-type: none"> ・航海知識や操縦スキルの訓練 ・安全意識の向上

意識の質的成長を促すためには、民間の自律的安全活動をサポートする必要がある。安全教育に必要な資料の提供、各活動の特性に合わせた救助方法の指導、法規改正などの情報提供などは安全で楽しい海洋レジャー環境作りに貢献するものと思われる。また、救助活動を実践する団体にガソリン代など安全活動の実費支援、海洋警備安全本部の公務員採用時ボランティア活動者にインセンティブ付与、団体間情報交流のための懇談会の開催など、政府の積極的支援が必要であり、その支援の下、自治体及び民間団体、個人による活動が不可欠である⁽¹⁹⁾(表6参照)。

5. 終わりに

韓国、日本、英国はプレジャーボートの安全を確保するために様々な努力を続けているが、国別に異なる形をしている。英国は法律や制度的規制は無く、活動者教育から救助活動までの安全活動のほぼ全てが民間団体の自主的努力で行われている。政府はその活動を尊重し、積極的にサポートしている。日本は最小限の安全を確保するため、法律や制度を設け政府の管理システムを運用しながら、活動者の自主的安全活動をサポートしている。韓国は政府が主導し、法律や制度で、事業者や活動者の活動を規制することで安全を確保している。プレジャーボートの活動を大衆化していくためには、英国と日本のように活動者の自主的活動を活性化する方向に向かうべきだと考える。

今後、韓国において安全で楽しい海洋レジャー文化が根付くためには政府の規制の力ではなく、個人の自主的努力で安全意識を高めなければならない。海上活動中発生するトラブルへの対応を政府の活動に依存することは、救助費用等の負担がないことから短期的には活動者に歓迎されるかも知れないが、自主的努力が欠けることで長期的に安全な海洋レジャー文化を造成するには望ましいことではない。安全な海洋文化を創るには次のような個人と民間団体と政府の努力を重ねなければならない。

まず、個人のスキルアップのための努力である。知識やスキルの不足は事故の原因となるため、常に搭載装備の取り扱い方の習得や、海域情報等を収集しなければならない。知識の習得と同時に重要なことが安全意識を高めることである。安全の確認には適当な妥協を排除し、抱いた疑問には責任を持って対応する習慣を身に付ける努力が必要である。

次に必要なことは民間団体の自律的安全活動展

開のための努力である。海上のボートを対象にする安全活動はその環境や装備の特性から、個人レベルでは限界があるので、団体レベルの体系的活動が効果的である。民間団体は救助活動等の共益活動を推進することで、活動の意味をより深くし、会員間の結束を強化し、安全意識を高める効果も期待できる。そのため、各団体はその規模と会員の力量を考慮した安全活動を進めていくことが望ましい。

最後は、個人と民間団体の努力を積極的にサポートするための政府の努力である。韓国政府は海洋レジャーの普及のための施設投資と共に、活動の障害になっている規制等の政策を検討していかなければならない。現在、海洋レジャー安全管理活動を政府が担当しているが、民間レベルの自主的安全活動の可能な施設の、制度的環境を創ることも政府の役割である。

このように個人、民間団体、政府の努力が調和を続けることで、韓国の海洋レジャー活動は少数の独特な趣味活動のレベルを超え、新しい文化として発展することができると考える。

参考文献

- (1) Chan-Ryong Kim・Jae-Hyung Lee :
A Course Development of the Marine Leisure Sport Policy,
Journul of Navigation and Port Research,
vol. 32, No. 5, pp. 418-420, 2008.
- (2) 국토해양부(国土海洋部) :
제 2 차 해양수산발전계획(第2次海洋水産発展基本計画), pp. 137-138, 2010.
- (3) 해양경찰청(海洋警察庁) :
2013 해양경찰백서(2013 海洋警察白書),
pp. 124-149, 2013.
- (4) 국민안전처(国民安全処) :
2015 국민안전처통계연보(2015 国民安全処統計年報), pp. 322-323, 2015.
- (5) Korea Maritime Institute :
Policy Direction for Promotion of Marine Leisure Sports, pp. 19, 29, 2013.
- (6) 上園政裕 : 海洋性レクリエーションの現状と展望, 船とレジャー, pp. 2-4, 関西造船協会, 1990.
- (7) (財)ブルーシー・アンド・グリーンランド財団 :
海洋性レクリエーションの現状と展望,
pp. 11-14, 2001.
- (8) 수상레저안전법(水上レジャー安全法) :
국가법령정보센터(国家法令情報センター)
<http://www.law.go.kr/lsInfoP.do?lsiSeq=170984&efYd=20151119>, 2016. 6. 30.
- (9) 수상레저종합정보(水上レジャー総合情報)
http://wrms.kcg.go.kr/wlh/jsp/wli/wli_prohibition.jsp, 2016. 6. 30.
- (10) 日本小型船舶検査機構 : 年度別統計データ
http://www.jci.go.jp/jci/pdf/toukei/year_zaiseki_h27.pdf, 2016. 6. 30.
- (11) 日本海洋レジャー安全・振興協会 : 免許の取得,
<https://www.jmra.or.jp/license>,
2016. 6. 30.
- (12) 海上保安庁 : 海上保安レポート 2014
- (13) Watersports Participation Survey 2014
http://www.rya.org.uk/SiteCollectionDocuments/sportsdevelopment/Watersports_Survey_2014_Executive_Summary.pdf, 2016. 6. 20.
- (14) 山地哲也 : 自己責任がベース 英国のプレジャーボートの安全対策, 海と安全, No. 515,
pp. 14-16, 2002.
- (15) 해양경찰청(海洋警察庁) : 수상레저활성화를 위한 중장기 발전방안 연구(水上レジャー活性化のための中長期発展方案研究),
pp. 37-42, 2012.
- (16) Royal Yachting Association :
Pleasure Craft Regulations,
<http://www.rya.org.uk/knowledge-advice/regulations/pleasure-craft/Pages/hub.aspx>,
2016. 9. 15.
- (17) Woo-Jeong Cho・Bo-Young Jang :
Analyses of the Advanced Countries' Related Regulations and Perceptions to Improvement Directions for Water Leisure Activation,
Journul of Navigation and Port Research,
vol. 37, No. 4, pp. 420-421, 2013.
- (18) 藤岡賢治 : 海難政策論(改訂版), pp. 157-158,
成山堂書店, 1994.
- (19) 藤岡賢治 : 海難における救助責任とその費用負担, 海上保安と海難,
pp. 9-10, 中央法規出版株式会社, 1996.