

## 安全・危機管理ワーキンググループ 議事概要

2014年9月22日

文責：坂谷定生

日 時 : 平成26年7月30日(木) 18:30~20:30  
場 所 : 株式会社トーヨーアサノ6F会議室  
出席者 : 植松副会長、坂谷常務理事(GR)、平井理事、守本理事、剥岩理事、川北理事、  
鈴木一行国際委員、大坪安全委員長  
合計8名

### 議事概要

- ・坂谷GR：前回の課題になっていた艇の中でのスキッパー、オーナーの責任等又海外の事情及び主催形態別の概念、現状、問題点及び解決方の有無などまとめていただきましたので、説明をお願いします。
- ・平井理事：艇の責任について以下の通り説明があった。

前回までのことを整理したが、一つ目はスキッパー責任についてです。責任者となり得る者として、①オーナー、②スキッパー、③ボースン・セーリングマスター等が考えられる。

これらの者がどのような法的根拠で責任を問われるかという点、不法行為があった場合で(民法709条)、それは第一に故意・過失があった場合が該当する。よって全く過失が無かったら責任を問われないということです。第二に違法性がある場合で、例えば予見可能性があったのに見逃した場合、事故原因から回避義務があったのに放置した場合等は責任を問われることになる。第三に因果関係がある場合、例えば艇に何らかの支障があるのを知っていたにもかかわらずレースを続行して事故に至ったような場合です。第四は損害の発生だが、これは身体や生命に対する損害で、近年は金銭に換算することが多い。

さて、ポジション別に責任について考えてみると、まず①オーナーは艇を安全に保つ義務、また安全に運航する義務があるので、艇の安全性の欠如、又は運航計画に不備があって事故が発生した場合、故意又は過失があれば責任を負う可能性がある。②艇長も艇を安全に運航する義務があるので、オーナーと同じ理由で責任を負う可能性がある。また、艇長はクルーを管理する義務があるので、クルーの過失によって事故が発生した場合でも、誤った指示を与えたり、誤った操作を修正しなかった場合で、故意又は過失があれば責任を負う可能性がある。③ボースン・セーリングマスター等については艇長や他のクルーと共に不法行為を行えば、共同不法行為責任を負う。特段の予見可能性がある場合は単独で責任を負う可能性がある。以上が責任を負う可能性があるものについて、ケースバイケースで考えた場合のパターンです。

ただよくあることで、クルーとオーナー・艇長の間で「一切責任を追及しません」といった免責合意を結ぶことがあるが、両者間に社会でも上下関係(雇用主と社員等)があり、免責を拒否できないような事情がある場合は、効力が否定される場合もあり得る。

二つ目としては主催等の定義と運用だが、基本的にはイベントを主体的に実行する者がイベントで発生した事故について責任を負うことになる。すなわち主催者、共同主催者がこれに該

当し、後援・協賛等はイベントを主体的に実行する者とは言えない。レース実行委員会等の組織については、その役割によって管理責任の不履行等があれば責任を問われることになる。

三つ目として加盟団体との覚書に関してだが、契約は権利と義務で構成される。

加盟団体の権利としては次のものが挙げられる。

- ・ 理事、評議員の選任について関与できること
- ・ 各種情報を取得し、通知を受領できる権利
- ・ 決算を見ることが出来る権利

加盟団体の義務としては次のものがある

- ・ 加盟料を納付する義務
- ・ 加盟団体経由の J S A F 会員を管理し、会計を取り扱う義務
- ・ J S A F から会員への通知を伝達する義務
- ・ J S A F 各種委員会への協力
- ・ 所轄地域でのセーリングの普及、会員の獲得
- ・ 主催するイベントに関する J S A F への報告
- ・ 安全思想の普及と啓発

以上がこれまでの協議の中で出て来たものを整理したもので、今後の協議に役立てばと思います。

- ・ 坂谷GR：これまで艇の中で起きることの全ての責任はオーナーにあるという概念を持っていたが、説明からすると「そうとは限らない」ということになります。少し考え方を考える必要があるのでしょうか。
- ・ 大坪委員：SRによると2004年までは艇の責任は全てオーナーにあると書かれていたが、2006年以降はオーナーではなくて「person in charge」となっており、考え方が変わってきている。
- ・ 剥岩理事：免責合意の効力のことだが、これは会社の上下関係あるいはヨット部の先輩後輩の関係も該当しますか。
- ・ 平井理事：可能性としてはあります。ただどれほど強い関係かということになるが、断り難い状況があったとすれば、否定されることもあると思います。
- ・ 植松副会長：事故が発生すると、艇（オーナー）と個人あるいは主催者との関係が出てくるが、これを断ち切るために何かいい方策はあるのか。よく主催者がオーナーと覚書を交わす場合があるがこれは有効なのか。
- ・ 平井理事：被害者は艇のオーナーあるいは主催者どちらでも訴えられるし、両者同時にも訴えられる。ただ、オーナーが主催者を訴えられるのを防止するには、免責合意を契約書で交わすしかない。しかしながらこれも主催者の過失が大きい場合は、裁判で否定されることは十分にあり得る。
- ・ 守本委員：これは他の事例の裁判でのことだが、訴える側は相手の過失を証明する必要がある中で、証明するというよりは弁護士の手法で、被害者の立場で記者会見を開きマスコミに訴えるということをやられたことがある。訴えられた方としてはそのような場合に対応すべき術を持

っていないと大変な事になると思う。

- ・平井理事：対応するためにはやることをきちんとやるのが大事で、免責合意のこともしっかりやった方が良く、かつ記者会見にも対応することが大事だ。
- ・鈴木委員：レースにおいてはRRSがありSRがあつて、レース公示、指示事項がる。外洋ロングレースで条件の厳しい時には、個別の契約を結ぶというような一連のもので脇を固めておくことが、リスクを避けることに繋がると思う。それでも訴訟が起こることからは逃れられないのも事実である。JSAFとしてはこのようなことに関して誰もが同じ意識すなわち金太郎飴であることがとっても大切である。
- ・坂谷 GR：我々はレースを主催するに当って、カテゴリーや安全に関することのレベルを少しでも上げる方向で考えているが、いざ裁判になったら主催者として努力したと思っていることが考慮されないということも聞いた。その事に関して外国の方へ質問してその答えももらっているということなので、鈴木委員から報告していただきたい。
- ・鈴木委員：イギリスにレースにおける条件の高低が、事故が発生し訴訟になった場合考慮させますかとの質問をしたところ、裁判においては事故における過失の大小が最も重視されるので、条件の高低は考慮されないということです。ただ、条件をきつくすることは事故に対する抑止力にはなる。
- ・川北理事：事故が発生した場合、主催者が過失を犯すこともあるが、一方で参加者が過失を起こすことがあるが、それに対してあるバーを決めていくということか。
- ・大坪委員：レースをカテゴリー3でやろうが4でやろうが事故が起きた時には過失の有無が問題になるだけで、カテゴリーの高低は裁判上では関係ないだろう。ただカテゴリーの高い方が事故が起き難いのは事実だ。
- ・植松副会長：JSAFの状況を見てみると、この頃の風潮として事故が起きないという前提でルールを決める傾向にある。例えばタモリカップでライフラインが無いのにOKとかジャパンカップの島周りコースのカテゴリーが4で良いんですかということですよ。
- ・平井理事：それは非常にまずいです。不適切なレギュレーションを使って事故が起きれば、主催者は指摘されるし、訴える側はそこをつくことになる。それが主催としての過失となる。
- ・坂谷 GR：主催者として関係する様々な項目を整理して、きちんとやるのが大切という事です  
ね。
- ・平井理事：そのとおりで主催者として過失を問われないように丁寧なレース運営をすることに  
尽きるということです
- ・坂谷 GR：では次に鈴木委員から報告してください。
- ・鈴木委員：私の仕事としてはレース事故の判例については、継続的に RYA 及びビッグボートの  
アメリカに依頼しているので、情報が入ったら随時お知らせします。また、「RYA セーリングレ  
ース、トレーニング及びイベントの運営管理に関する法的な側面」というものを今翻訳してお  
り、少し時間はかかるがいずれお示ししたい。これが利用できるものなら JSAF で利用しても  
らえれば良いと考えている。
- ・坂谷 GR：次に大坪委員より報告をお願いします。

・大坪委員：危機管理の観点から見たレース主催とはということで整理してみました。

- ①レースを「主催」するということは、JSAFが定める主催の定義に書かれているとおりレースイベントのあらゆる責任を負うということである。
- ②レースを「共同主催」するということは、名を連ねる全ての団体に「主催の定義」の要件が全て適用されるということである。
- ③単独団体による「主催」が奨励されているが、共同主催の場合には責任の所在を明確にするため、共同主催する団体間で契約書を交わすことを推奨する。
- ④実態の無い「名義のみ」の主催や共同主催を廃止していることから、「主催」「共同主催」に責任実態の無い団体名が入ることは無い。

次にJSAFが加盟団体や特別加盟団体と共同主催するレースにおける課題や問題点としては第一に「主催の定義」及び「注意の項の名義貸し廃止」でいう内容と、共同主催・公認・後援願い申請に認可条件として記載されている「大会に関する運営、事故、経費等に関する諸事項は・・・・・・貴連盟には一切迷惑、負担はかけません。」という字句は公認、後援はともかく、共同主催については大変矛盾していると思われる。

そもそも共同主催と公認・後援とは大きな違いがあるにもかかわらず、同じ書式で処理するというのが問題と考える。一切迷惑をかけませんという契約が成立していると仮定しても、第三者（訴えようとする被害者あるいは関係者）からすれば、同等の責任があると見るほうが自然なことであろう。

次に加盟団体、特別加盟団体が主催するレースにおいて、「主催の定義」に沿った状態であるかどうか疑問が残るものが見られる。一つはレースオフィサー制度が機能していない場合が見受けられる。また、加盟団体におけるレース運営のレベル低下や特別加盟団体の増加に伴い、主催者の責任自覚の低いレースが増加しているように思われる。

次に加盟団体と特別加盟団体の共同主催レースにおいては、共同主催団体間で責任の所在について話し合われていない場合があるように思う。

さて、主催するレース、共同主催するレースとしてリストアップされているレースにおいて、本当にJSAFが共同主催すべきレースなのかどうか検証する必要がある。また、ジャパンカップやパールレースに共同主催者としての責任を果たしているかということ、していないと言わざるを得ない。レース委員会がやってはいけないということをJSAF自らがやっているところに矛盾がある。

・坂谷 GR：以前川北さんはディングー系には共同主催という概念が無いと言われましたが・・・

・・・・・・・・

・川北理事：国体はレース委員会やルール委員会がメンバーを中央から派遣しており、JSAFとしてコントロールしている大会なので、この場合は共同主催者側が都道府県なので、JSAFに責任が無いと書くのには無理がある。

・大坪委員：ディングー系に関しては中央派遣しているので共同主催の実態があるが、外洋系に関しては、共同主催の実態が無い。JSAFが言っている「主催」について主催者の責任を曖昧にしたまま物事が進んでしまっていることが要因で、JSAFと加盟団体の共同主催には問題がある

ので、一度見直す必要がある。

- ・川北理事：オリンピックウィークについては、神奈川県連が JSAF の委託を受けて動かしているが、神奈川県連主催とはなっていないで JSAF 主催なので、そこは整理する必要がある。
- ・植松副会長：外洋レースの中でも、ある種のレースは JSAF がハンドリングしたほうが良いと思うときがある。一度皆さんの意見を聞きたいところです。
- ・川北理事：外洋としてどのレースを JSAF 主催でしようということを出してもらって、協議していけばいい話になるでしょう。
- ・植松副会長：今まで話したことは次の理事会にでも「こうやらないとまずいよ」とっておく必要がある。

この後、NRO についての話が出て意見を交わしたが、ディンギー系の描く NRO と外洋系が描くそれとは認識にかなり差があった。ディンギー系では NRO がレースイベントをコーディネートするまでの認識は無いとのことであった。

そこで、平井理事から極端なことを言えば、危機管理を徹底するためには、NRO にいろんなことを勉強してもらって立派な NRO に育ててもらい、その人がレースに就いていれば、間違いなく問題は減少するという発言があったが、出席者同意の様子であった。

ただ、これが理想だが現実はそうなっていないところに問題がある。ということで今後もいろんな角度から研究しようということを確認した。

後日レース運営規則で主催、共同主催の部分を確認したところ、添付の条文に変更されています（今回議論した主催の基本的な考え方の注意、レースの開催についてに記載されている内容は現時点では古いものであった。）ので、ご承知おきください。