

## 船と遊び

鈴木 武\*

遊びに使われる船について、その歴史をふりかえったうえで、現在の船遊びの形態・目的の整理を行うことによって、どのような船遊びがあるのかを紹介し、それらがどれだけ行われているかを国際比較を交えて紹介する。そして最後に、船遊びがかかえる主要な課題について言及する。

### Boating and Pleasure

Takeshi SUZUKI\*

With a historical look at boats used for pleasure through the years, we introduce what exists in the way of modern pleasure boats, which we have arranged by boat type and purpose. We also mix in a comparison of performance involving boats from overseas. And, we end up by alluding to significant themes relating to pleasure boats.

#### 1. はじめに

##### 1-1 船の特質

船を最も特徴づける特質は「水に浮いていること」である。水に浮かべることによって、

- ①非常に大きなものでも容易に浮かすことができる
- ②極めて容易に移動ができる

という利点を持つ。このため、いにしえの時代から、物質の輸送や水上における諸活動を実現するための道具として使われてきた。

##### 1-2 船の歴史

B. C. 1400年から1200年頃の様子を描いたエジプトの壁画に、船を用いている状況を描いたものがある。これには、

- ①ナイル川を船で運んできたものを陸揚げするという輸送に船を使っているもの

- ②パピルスの茎を束ねて造った葦船に乗って湿地帯で鳥を獲っているもの
  - ③船を使って戦闘を行っているもの
- の3種類の船の使い方が示されている。

ところで、遊びに船が使われたのはいつごろであろうか。これを考えるためには「遊ぶ」ということは何かを整理しておかなければならない。岩波の国語辞典によれば、「遊ぶ」とは、実生活と離れて物事を楽しむこと、好きなことをして楽しむこと、である。だとすれば、船がまだなかった頃には、船を造り、船を操ろうとすることは、当時の実生活ではありえないし、またその動機も楽しみであったに違いない。であるならば、B.C.1400年より昔、船の起源そのものが船遊びに源を發し、歴史にその証を留めていようがないが、それ以降船遊びは続けられてきたと考えることができる。

本格的な遊びのための船は、古くは、暇と金の十分にある権力者が、自分の勢力を誇示する目的を兼ねて建造している。古い時代、船より大きいものは建物や墓ぐらいで、品物として扱われたものでは船

\*国土庁計画・調整局総合交通課専門調査官  
Special Assistant Director, Integrated Traffic Policy  
Division, Planning and Coordination Bureau,  
National Land Agency  
原稿受理 1991年6月26日

がおそらく最大級のものであった。そして、それは移動することが容易であったため、それを広く人々に見せつけて自分の勢力を誇示するための道具として適していた。どこの国でもだいたい行われていたと思われるが、王様などが船に乗って領内を巡航し、自分の勢力を誇示し、あるいは国の様子を見て廻るという行為を行っていた。その時、王様はそれだけではなく、非日常的な行為を楽しんでいたのではないかと思われる。タイの王室用の船、イタリアのガレー船などがあり、日本でも、平安時代に貴族が使った竜頭鷓首の船、江戸時代に将軍が使った御座船などがある。

初期のヨットクラブは王侯貴族が結成した。それに富裕貴族のブルジョア階級が次第に参入していった。王侯貴族が中心になって行っていた時代のヨットレースは、小型軍艦や小型の税関監視艇がヨットとして使われていた。現在の感覚で言うところの帆船に近いものであったと考えられる。

最初のクルーズ専用船は、1885年に建造された「セイロン」であるとされている。船はこの時代における海を越えることができる唯一の交通機関であったため、金と暇のある貴族などが、船で地中海を周遊するというものであった。同様にこの時期は豪華客船の時代でもあった。これらの船はヨーロッパ・アメリカ間に就航し、蚕棚や移民のための設備と上流階級のための豪華な設備とを併せ持ったものであった。前者の船が移動より船内や寄航地を楽しむことに重点を置いているのに対し、後者は移動に重点を置いている点が大きく異なっていた。そして第2次世界大戦後、豪華客船は飛行機の普及にともなって衰退していった。

人々の収入が増加し、余暇が増えるにしたがって、船を使って遊ぶことが徐々に大衆化していった。特に増えたのが第2次世界大戦以降である。ヨット、漕艇、パワーボート、フィッシングボート、遊覧船、川下り船、屋形船、レストラン船などである。

## 2. 船遊びの種類

### 2-1 船遊びの種類

一口に船遊びといっても様々な種類がある。まず、船遊びに用いられる船に着目して、おおよその種類を次に挙げる。

ヨット

- ・クルーザー
- ・ディンギー

漕艇

- ・競技用舟艇
- ・カヌー
- ・ローボート

水上オートバイ

パワーボート

フィッシングボート

クルージング船

遊覧船

- ・水上艇
- ・砕水艇
- ・潜水艇

川下り用の船

水上で飲食をすませるための船

- ・屋形船
- ・レストラン船

見せる船

### 2-2 船遊びの目的

船遊びの目的は様々な要素が様々に絡みあって非常に複雑多岐にわたるため、そのままでは整理、分析することが困難である。このため、船遊びの目的を構成要素に分解し、それぞれについて考察することにより、その全体を推し量ることとする。船遊びの目的を構成要素に分解すれば、おおまかに「観る」、「移動する」、「船を操る」、「船を見せる」、「魚を獲る」、「飲食などをする」ことが挙げられる。

#### 1) 観る

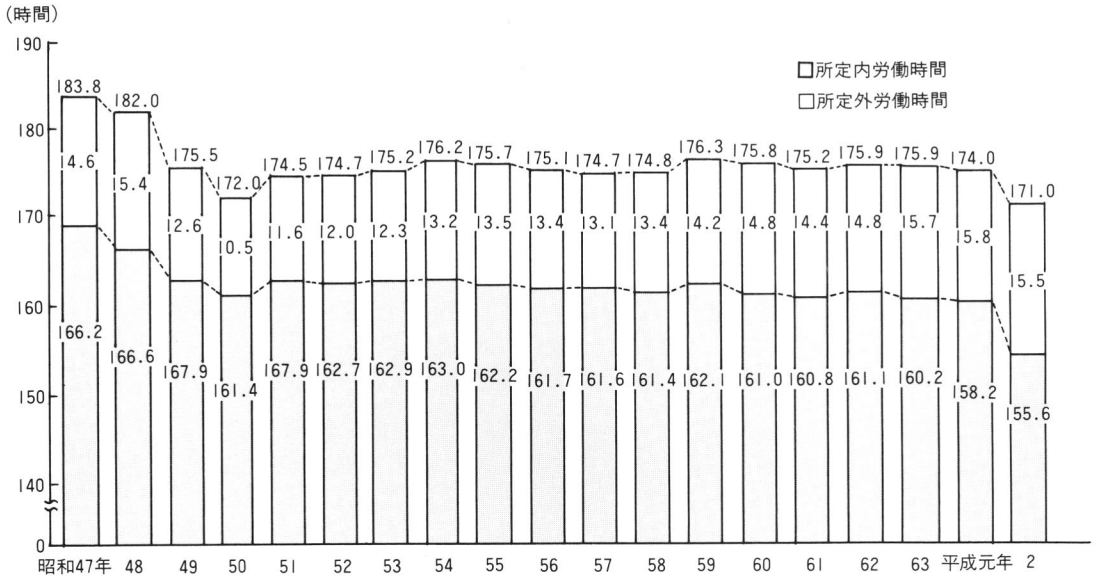
「観る」ことは、人間が陸上に住む生物であり、水上・水辺・船内外の景観・環境が日常的にはあまり享受することのできないものであるため、船遊びの場合の重要かつ基礎的な目的の構成要素になっている。近年は水中展望船、潜水艇という水中の景観を活用する船もできてきている。

#### 2) 移動する

「移動する」ことは、船の持つ基本的な特性であるが、「観る」に際しても船に乗って動きながら観ることができることがその価値を高めていると考えられる。また、クルージングのように複数の観光地を訪れるための手段としても有効である。特に乗下船は、人々が船のすぐ側まで来て情のこもった送迎をしたり、あるいは上陸用のボートを使って上陸したりするなど、ドラマティックな要素があるため、観光地を訪れるための魅力的な交通手段となっている。

#### 3) 船を操る

水上という環境は移動は容易なのであるが、波、



出典) 労働省「毎月勤労統計調査」平成2年平均結果より作成。

Fig. 1 1人当たり平均月間総実労働時間の推移

風、流れ、暗礁など陸上と大きく条件が異なることから船を自分の思い通りに動かすことは非常に難しい。しかし不思議なことに、人間はその「船を操る」ことの難しさを克服することに喜びを感じてしまうのである。しかもその環境は前述の通り非日常的なものであり、快いものであるから、困難を克服し、そのような環境の中を自由に動き廻れることはまた格別の喜びとなる。困難の克服による喜びを得ることを重視する人々は、その効用を増すため、体力、技術の相対的な優劣を明らかにし、その激しい力と技の競い合いを見せる、あるいは見るための競技会を開催する。また、自由に動き廻れることを重視する人々も多数存在し、様々な活動をしている。

#### 4) 船を見せる

「船を見せる」というのは、奇異な感じがするかもしれない。船は現在でも高価な品物で、少し高級なものなら数千万円以上の価格になってしまうし、その維持費もかなり高い。そこで船は、大きさが大きく、イメージ的にも高級とされる傾向もあり、自分や組織の財力・権力の証として建造・保有されるという要素がかなりある。例えば、昭和61年に(財)海事広報協会が首都圏在住の大学生および独身社会人を対象に行ったアンケートによれば、全体の48%が自家用の船をもっていることは一つのステータスシンボルであると答えている<sup>2)</sup>。

また、財力・権力の証としてではない要素もある。

船そのものが、あるいは船を使った行為が歴史的・文化的・宗教的に価値があるような場合で、佐渡のたらい船などはその趣旨で船を見せる端的な事例であろう。

#### 5) 魚を獲る

「魚を獲る」ことは、説明するまでもなく、魚は人間が古代より享受してきた水域の最大の資源であり、その魚を獲るために船を用いることが非常に効果的であったから、この点での船との関わりが最も深いのではないと思われる。知恵を凝らし、体力と忍耐の限りを尽くして、大きな魚、珍しい魚、おいしい魚を獲ったときの喜びは格別である。

#### 6) 食事などをする

「食事などをする」ことは、前述の構成要素と異なり、必ず船あるいは水上でなければならないというものではない。船上や水上であれば効用が高まるというものである。人間の欲望の最大のものは衣食住とされるが、このなかでは船上や水上で効用が明らかに高まるのが食であるため、それを代表させて「食事などをする」とした。食事のほかの行為としては、結婚式、パーティー、宴会、恋人たちの語りなど挙げられる。

### 3. 船遊びの現状

#### 3-1 社会的背景

わが国の労働者一人当たりの平均月間総実労働時

間は、昭和51年以降14年間にわたり175時間前後で横ばいであったものが、平成2年には171時間へと明らかな減少を示した(Fig. 1)。しかし、政府は、昭和63年に閣議決定した「世界とともに生きる日本——経済運営5ヵ年計画——」において、年間総労働時間1,800時間の目標を掲げており、現在の2,052時間ではまだまだ不十分ということになる。労働時間短縮はようやく動き始めたばかりである。

一方、人々が「今後どのような面に生活の力点を置こうと考えているか」について見ると、昭和58年

以降は「レジャー・余暇生活」を挙げる人が最も多く、その率も年々増加し、平成2年には37%に達している。

### 3-2 船遊びの現状

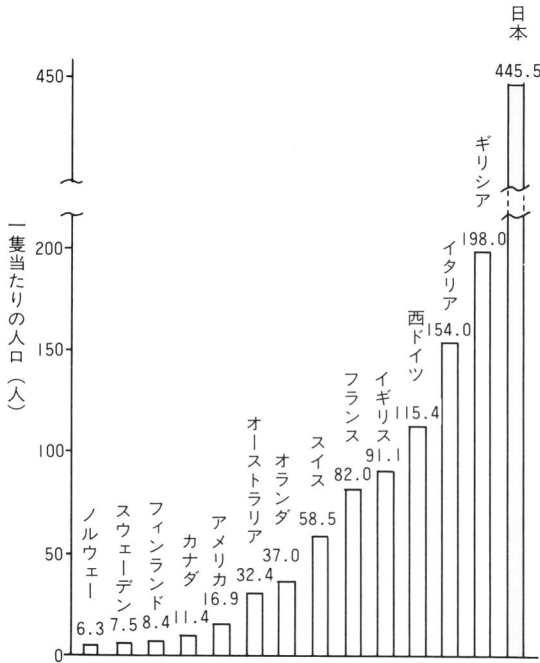
船遊びがどれだけ行われているかを把握するのは困難である。ここでは既存の資料を基に、間接的ではあるが、どれだけ行われているかを示すを試みる。

まず、船の保有状況で見ると、わが国では平成元年末で非営業用のモーターボートが21万隻 (S60年からH1年の年平均増加率2.5%)、ヨットが5.5万隻 (S60年からH1年の年平均増加率2.4%)、船外機付きゴムボートが一万隻 (S60年からH1年の年平均増加率0%)、平成1年度末で水上オートバイが2万隻 (S60年からH1年度の年平均増加率91.3%)、平成2年6月で国内クルーズ船が37隻、レストラン船が21隻あると推定される。このうち、ヨット・モーターボートの普及状況を国際的に比較すれば、昭和61年でヨット・モーターボート1隻当たりの人口は、日本は462人で、西ドイツの4倍、イギリスの5倍、フランスの6倍、アメリカの27倍にも達している (Fig. 2)。

次に、推進機関付きの小型船舶を運転するための資格である小型船舶操縦士免許の取得状況で見ると、平成1年度までで延べ193万人が免許を取得しており、そのS60年からH1年度までの年平均増加率は、3.8%と着実な増加を見せている<sup>3)</sup>。

また、船遊びを参加人口または参加人員ベースで見ると、わが国ではヨット、漕艇、ジェットスキー、パワーボートの競技人口がだいたい2千から1万4千人、船釣りの年間延べ人数が約1,000万人、日本人外航客船旅行者数が5万8千人の規模となっている (Table 1)。

これら船遊びに伴う海難の発生状況は、プレジャ



注1) 日本は平成元年、その他の国は昭和61年の数値である。

注2) (社)日本舟艇工業会の資料をもとに作成した。

出典) 「海洋性レクリエーションの現状と展望」平成2年9月、運輸省。

Fig. 2 世界各国のヨット・モーターボート1隻当たりの人口 (平成2年)

Table 1 船遊びの状況

種類	出所	項目	現数	時点
ヨット	(財)日本ヨット協会	登録会員数	10,567	H2.12
	(社)日本外洋帆走協会	登録会員数	4,154	H2.12
漕艇	(社)日本漕艇協会	登録会員数	14,100	H3.3
	(社)日本カヌー連盟	登録会員数	2,983	H3.3
水上オートバイ	ジェットスキー協会	登録会員数	1,836	H3.5
フィッシングボート	漁業センサス	船釣り延べ人数	1,000万	S63年
パワーボート	(財)日本モーターボート協会	レーシングライセンス数	832	H3.6
クルージング船	運輸省	外航客船旅行者数	58,100	H1年度

注) 会員登録、艇登録、レーシングライセンスは、それぞれの団体が主催する競技会への参加資格となっている。

ーボート等の場合、平成2年で602隻で、その79%が人為的要因によるものである(Fig. 3)。これらは要救助船舶隻数で、ここ2年間に年平均17.7%の増加を示しており、なかでも水上オートバイ、遊漁船、ヨットの増加が著しい。

4. 船遊びの課題

日本の国土が南北約3,000kmの細長い孤状列島であることからすれば、国民一人当たりの水際線延長は世界有数のはずであるが(ちなみに国民一人当たりの海岸線延長は28cmである)、にもかかわらず、わが国の船遊びの水準は国際的に見て低いのではないかと思われる。少なくとも、ヨット・モーターボートの普及率は欧米諸国と比べて非常に低い。イギリス、フランス並みに普及すれば現在の5倍から6倍になり、アメリカ並みになれば27倍になるはずであるが、現在は圧倒的に遅れをとっている。そこで、ヨット・モーターボートを中心として、決定的な普及をしていない理由は必ずしも明らかではないが、それらの抱える問題点のいくつかを次に示してみたい。

1) 船舶の係留・保管施設の不足

現在、わが国のヨット・モーターボートの保有隻数は約26万隻と推定されるが、これに対してマリナー等の係留・保管能力は約4万隻と圧倒的に不足している。ヨット・モーターボートを購入しても置くところがないのである。それも何年も先まで予約でいっぱいである。このため、マリナー等の早急な整備に迫られており、全国各地で整備が進められている(Fig. 4)。

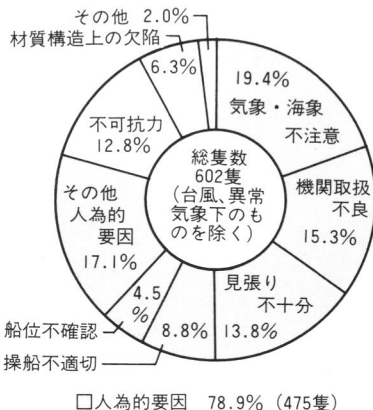
2) 船遊びをする水域の不足

わが国においては、水域の利用はこれまでほとんど漁業と貨物輸送だけであった。しかもわが国は、社会的にも相当手厚く既得権を保護してきたこともあり、既得権に対する執着が著しく強く、その水域に割って入ることは非常に困難である。全国民にとって最も効果的な水域の利用はなにかを考え、話し合い、調整する状況にはなっていない。さらに、わが国の河川は上流まで改修が進み、魚が釣れる、あるいはカヌーに適する溪流はほとんどなくなっているし、堰が多数できて船を走らせることができる区間も狭い。こうした状況を鑑みれば、今のところ、わが国においては自由に船遊びができる水域は実質あまりないのである。

漁業権については、沿岸、湖沼、河川にほぼ隙間

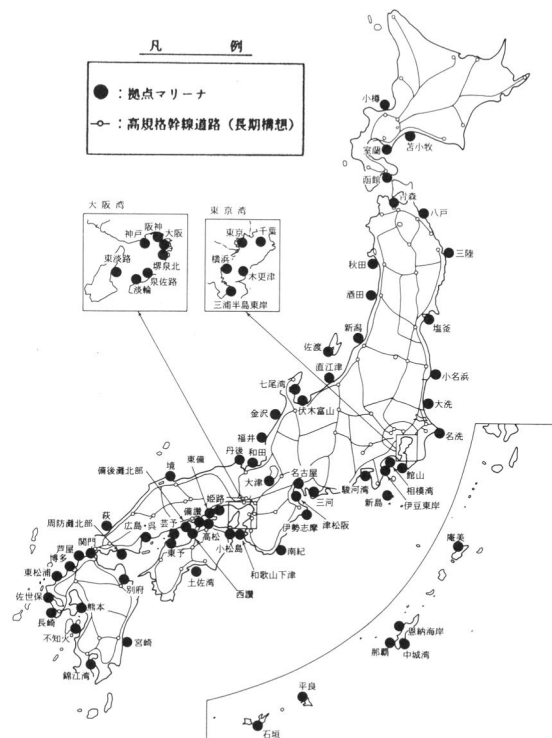
なく設定されており、ほぼ必ず調整が必要となるほか、法律によって強く保証されているので、調整は困難を極める。

商船については、図体が大きくて小回りが利かな



出典) 運輸省資料。

Fig. 3 プレジャーボート等海難要因 (平成2年)



注) 本構想図は、地元における計画・構想をも勘案して、現時点における拠点マリナー(大規模な拠点マリナーを含む)の配置構想を示したものであり、今後、地域需要や海域利用の動向等に応じて必要な見直しを行っていくものとする。

出典) 「全国マリナー等整備方針」昭和63年12月、運輸省。

Fig. 4 拠点マリナー全国配置構想図

いため、商船用の水域を確保して、それ以外の水域を使う形で調整するのが現実的ではないかと思われる。また、商船が主に運航するのが週日であり、船遊びをするのが主として休日であることを考えれば、水域利用のタイムシェアリングも可能性があるのでは、これを考慮した調整のあり方もあるのではないかと思われる。

一方で、船遊びのための水域の容量を超えたマリナー等の開発も見られるが、こうした開発は船遊びの振興にとってあまり有効ではなく、必要以上に自然を破壊することにもなるため、むしろ抑制して行くことが必要であろう。

3) きれいな水域・水辺の欠如

わが国の水辺は、高度成長の過程で、急速に生活・経済のレベルを高めるために海岸、湖沼・河川の多くの水際を無骨なコンクリート・工場などで固めてきた。船遊びがしたくなるような水辺は非常に少なくなかった。また、水そのものも、急速な人口・産業の集積にともない、閉鎖性の水域を中心にかなり汚れてしまった。昭和40年代に公害問題がクローズアップされたときに比べ水質は大きく改善しているものの、水に直接接して遊ぶにはまだ不十分なところが多い (Fig. 5)。閉鎖性水域では夏場に赤潮・青潮が発生し、水が茶色や緑色に染まる。このようなど

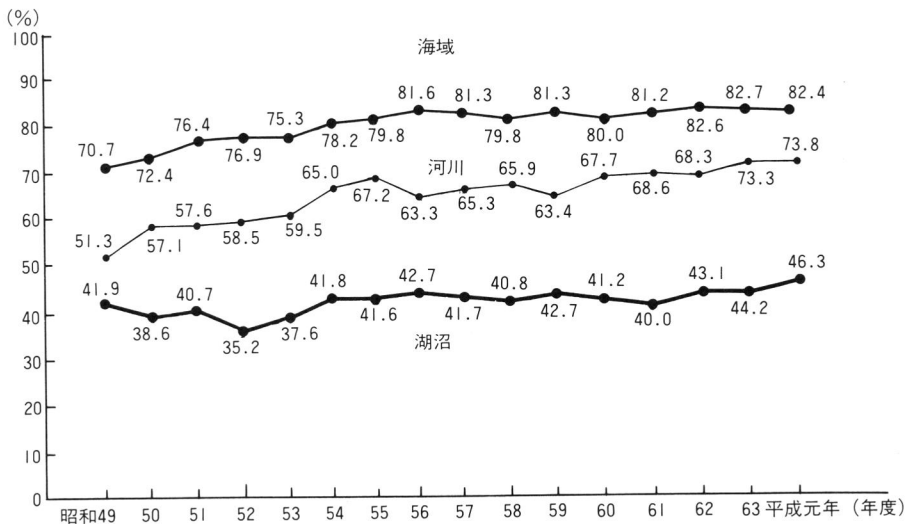
きはとても船遊びをする気にはなれない。

このため、水辺をきれいに整備するとともに、家庭・事業所排水の高次処理や有機汚泥の除去等による汚染源の削減、水交換やエアレーションの促進等による水の浄化能力の向上などによって水質の向上を図ることが必要であり、これらは全国的に取り組みがなされている。このうち水辺整備は、これまでのような金太郎館式の全国画一の整備ではなく、各地域ごとに特性を活かした個性のあるものにしなければ、価値の高いものにはならないことに十分留意してほしいと思う。

4) 船遊びに関する知識・情報の不足

わが国においては、人々の船遊びに対する知識・情報レベルは他の遊びと比べて高いとはいえない。どのような船遊びがあるのか、それはどのようなものか、どのようにすればやることができるのか、など十分には知られていない。言い換えれば、未成熟な分野であり、今後の成長が期待できると言えるのかもしれないが、今後の地道な普及活動が必要なのである。

水上の気象・海象条件、交通ルールは、陸上と大きく異なる。安全にかつ他に迷惑をかけずに船遊びを行うためには、これらに対する十分な知識と情報が必要であるとともに、それらを適切に判断する能



注1) 環境庁調べ。

2) 達成率は  $\frac{\text{環境基準達成水域数}}{\text{環境基準当てはめ水域数}} \times 100 (\%)$ 。

3) 生活環境項目に係わる環境基準は、利用目的に応じ、河川については6類型、湖沼については4類型、海域については3類型、設けられている。

出典) 平成2年度環境白書。

Fig. 5 生活環境項目に係わる水質環境基準の達成率の推移

力と自制心とモラルが不可欠である。このための教育も重要であろう。

### 5. おわりに

以上、船遊びについて歴史、現状、そしてかなり主観的ではあるが今後の課題を述べさせて頂いた。内容的には十分でないかもしれないが、この文章を関係者に見て頂くことが、我々の生活を豊かにする道具の一つになる「船遊び」の振興にわずかでも役に立てばと期待している。

なお、本文における事実以外の記述は、筆者個人の意見です。ご了承ください。

### 参考文献

- 1) 岩波書店辞典編集部『国語辞典第四版』  
岩波書店、P.18、1989年
- 2) 財海事広報協会『ヤングのマリンレジャー調査』  
P.20、1986年
- 3) 運輸省運輸政策局海洋・海事課『海洋性レクリエーションの現状と展望』1990年