



協会インタビュー

一般社団法人 全国海洋散骨船協会 理事長

志賀 司 氏

消費者の価値観が大きく変わるなか、埋葬手法も多様化の時代を迎えた。その代表格といえるのが、納骨堂や樹木葬、そして本誌21年3月号で特集した海洋散骨である。

本インタビューでは、2016年6月に海洋散骨事業に携わる旅客船事業者を中心に設立された一般社団法人全国海洋散骨船協会の理事長である志賀司氏に、協会の概要と去る4月1日、厚生労働省から公表された「散骨に関するガイドライン（散骨事業者向け）」についてお話を伺った。

法制化された、その先を見越し 船舶運航事業者を中心に協会設立

——協会の設立経緯等についてお聞かせください。

志賀 当協会設立の経緯の前に、まずは海洋散骨を巡る現状を理解しておく必要があります。ご存じのとおり、海洋散骨は法務省見解「葬送を目的とし節度を持って行う限り、死体遺棄には当たらない」と、厚生労働省見解「墓地、埋葬等に関する法律においてこれを禁止する規定はない。この問題については、国民の意識、宗教的感情の動向等を注意深く見守っていく必要がある」という2つ見解を参入事業者がどのように解釈するかによって事業方針が異なっています。

それゆえ、事業者の一部には、営利目的のためだけに参入するケースもあり、本来守るべき、洋上運航のルールや乗船されるお客様（ご葬家等）の安全管理義務を軽視する散骨が行なわれていました。

——そうした実情を踏まえ、志賀代表が協会立ち上げの音頭取りを行なったということでしょうか。

志賀 私の会社（セレモニー）では、当社が所

有する旅客船（営業船）で海洋散骨を行なっています。この船は、旅客船としての登録と不定期航路事業の許可も得ており、また当社は旅客船組合にも加盟しています。実は、その組合の加盟事業者から“散骨事業に興味があるものの、その実態があまりにも酷すぎる”といった声がありました。そこで、旅客船事業者として、洋上のルールを適切に守り、かつ、故人様の尊厳を守る葬祭事業者として、合法的な海洋散骨のあり方を求めていきたいと思いますという思いで、2016年6月に設立したのが当協会なのです。

——船舶事業者、葬祭事業者の両面から海洋散骨の適切化を求めていきたいという思いが協会設立の趣旨であったと……。

志賀 現在、海洋散骨には多くの事業者が参入していますが、仮に海上で不慮の事故が起きてしまったとき、海洋散骨事業者全体が風評被害にあってしまう恐れがあります。海洋散骨には、ご葬家とともに洋上に出て行なう散骨とご葬家の代わりに事業者が散骨を行なう委託散骨なるものがありますが、ご葬家を乗船させるという行為は、陸上でいうタクシー利用と同じです。旅客を同乗させて目的地まで送り届けることは、旅客の安全を担保する責務があります。

秩序ある海洋散骨を実現すべく 海洋散骨ディレクターの育成に 注力したい。



一般社団法人
全国海洋散骨船協会

海洋散骨事業者も、当然、同じ責務を負うこと
になりますが、海洋散骨を行なっている事業者
のなかには、旅客事業の資格をもたずにお客様
を乗船させている事業者も多く存在するのが実
情です。

——つまり、「白タク」営業と同じ事業者が多
いと。

志賀 おっしゃるとおりです。海洋散骨は、当
然ながら旅客（ご葬家）の生命を第一に考えた
行動指針に基づき実施されるべきものです。し
たがって、知り合いの漁船オーナーやクルーザ
ーオーナーをお願いして、散骨に出航してもら
うという安易な方法は、そもそも法的に違反し
ていることになります。一方、当協会加盟事業
者は、旅客船運航事業者としての許可を得てい
ますから、ご葬家を乗船させることにはまったく
問題がありません。もちろん、洋上で万が一
のことが起きてもしかるべき機関と連携して乗
船者全員の安全を守る体制がとれます。

そもそも洋上で遭難したとなれば、その危険
性は陸上に比べはるかに高い。明確なルールが
ないから何をやってもいいということではなく、
ルールがないからこそ、自主的に安心・安全
を担保した形で取り組むべき事業だということ
が理解されていないのが、これまでの海洋散
骨の実態といえるでしょう。

——現在、貴協会には何社が加盟されているの
ですか。

志賀 設立当初は6社でしたが現在は10社にな
りました。当初、葬祭事業者の加盟は当社（セ
レモニー）だけだったのですが、現在は、アル
ファクラブ(株)、(株)サン・ライフ、そして賛助会
員ではありますが東都典範(株)の4社が加盟して
います。

——洋上ルールのプロと葬儀のプロが融合した
組織体であることが理解できます。

志賀 そのように解釈いただけると幸いです。

現在、海洋散骨事業を手がける事業者のなか
には、洋上のルールも、ましてや故人様の尊厳
を守る葬儀社としての知識を有さない事業者も
あると聞いております。そうした事業者は、結局、
船舶を運航する事業者任せきりで実際に洋上
でのセレモニーについて理解している人は皆無
に等しいでしょう。一方、当協会加盟の事業
者の場合、海洋散骨を行なう運航スタッフはも
とからの乗組員ですから、洋上でのセレモニー
はお手のものです。

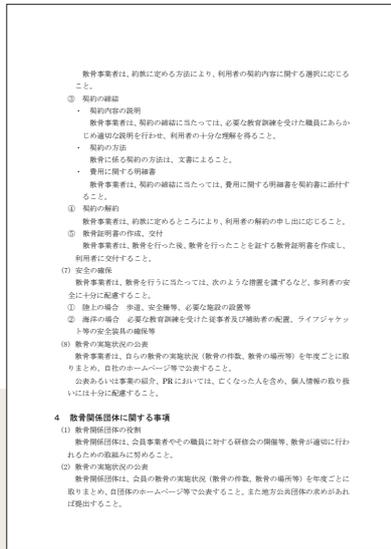
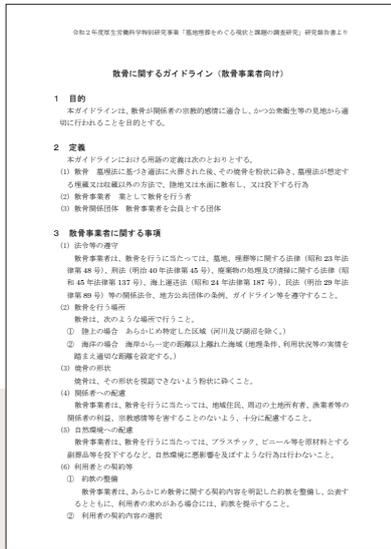
——船乗りとしてのしきたりと葬送を理解する
事業者がともに情報を共有しているからこそ、
明確なルール不在の海洋散骨をどうにかしたい
という思いが伝わってきます。

志賀 当社の海洋散骨では、散骨した後、洋上
に花等を撒いたあとに「八点鐘」を鳴らしま
す。船乗りの世界では船鐘を打つ回数は時間を
知らせるために、一点鐘から八点鐘までの計8
種類の鳴らし方があるのですが、八点鐘とは通
常「当直交代の合図」を意味します。つまり、
終わりという意味もあることから、最期のお別
れの際に八点鐘が鳴らされるわけです。

遠洋航海のとき、いまほどの冷凍・冷蔵技術
が進歩していなかった時代には、船内に遺体を
保全することはできませんでした。そのため、
船員法に基づき“水葬”が行なわれていたわけ
ですが、海洋散骨はその名残なのかもしれませ
ん。もちろん、現在、水葬は刑法190条の死体
遺棄罪に該当するとされますが、こうした船乗
りのしきたりと葬祭事業者としてのご遺族のケ
アという視点が折り重なって実施されるべき
ものが海洋散骨なのです。

——ところが、実態は現行の法制度からみても
明らかに違法行為の事業者が多い。

志賀 先ほども申し上げたとおり、旅客船事業
の認可を受けていない限り、旅客（ご葬家）を
乗船させることは違法なのです。では、漁船や



厚労省から公表された「散骨に関するガイドライン」(詳細はこちらのQRコードで確認できます)

遊漁船、プレジャーボートといった船舶ではどうかという議論になりますが、そもそも利用目的が異なるためこれも違法行為となります。つまり、適用される法律が違うのです。

参考までに、使用する船舶が遊漁船であった場合、海洋散骨時に何か事故が起こったケースでは保険は適用外となります。言い換えれば、大きなリスクを抱えたままの運用だということです。

——なるほど。海洋散骨の実態が浮き彫りになってきたようですが、貴協会加盟会社による海洋散骨の状況はいかがでしょう。

志賀 協会発足が16年と後発だったこと、さらに加盟会社のなかでも海洋散骨事業に参入する時期がまちまちだったこともあり、データとして公表できるのは直近2年間ほどのものになりますが、年間1,000柱ほどの海洋散骨を行っています。

昨年コロナ禍で春先から秋口にかけて外出自粛ムードの高まりなどもあり、年間800柱くらいでした。ただ、10月から年末にかけて、散骨希望者の声も高まり、当社でも年末ぎりぎりまで船舶を出航させていました。とはいえ、感染予防には万全な対策を施しながらの運行でしたので各社ともたいへんだったと思います。

厚労省発 散骨に関するガイドライン（散骨事業者向け）

——去る4月1日、厚労省から「散骨に関するガイドライン」が公表されました。この点に関して、貴協会ではどのように受け止めておられますか。

志賀 当協会としては大きな前進だと理解して

います。というのも、協会設立当初から「墓地、埋葬等に関する法律（以下、墓埋法）」の改正を進言し続けてきましたし、かといって、法律の改正には相当な時間を要することも理解しておりますので、今回のガイドラインは海洋散骨事業に携わるものにとっては、一定基準の方向性が示されたと理解しております。

——協会設立後から墓埋法の改正は希望されていたことだったのですか。

志賀 はい。実は協会設立直後から陳情に伺っていました。当協会として、最終的に目指すゴールは、海洋散骨の免許制ですし、私ども協会加盟会社は、設立時より、船舶・旅客関連等に関する現行の法律に則った範囲のなかで実行してきた自負がありましたので……。

——ちなみに、今回のガイドライン策定に関して貴協会はメンバーの一員だったのでしょうか。

志賀 いいえ。今回のガイドラインはあくまでも厚労省としての見解が示されたものであり、当協会から委員会メンバーとして参画しておりません。ただ、厚労省から現状ヒアリングという形で協力要請がありましたので、当協会認定制度である「海洋散骨ディレクター」のテキストを参考資料としてお渡ししました。

今回のガイドライン策定のなかで、最も重視すべきは「墓埋法に違反する行為は違法であり、処罰の対象にもなる。では、墓埋法に明記されていない行為であればまったくの無制限なのか。これが散骨をめぐる議論のすべてである」という指摘です。

このことが明記された資料が明確に残ることで、将来的に墓埋法自体に散骨について何らかの記載が行なわれる可能性が出てきたというこ

とになります。

——そうした意味において、今回のガイドラインは無法状態だった海洋散骨にある程度、クサビが入った形になるという理解でいいのでしょうか。

志賀 ある意味、そうした捉え方でよろしいかと思えます。いずれにしても、4月1日以降はこのガイドラインに基づいて散骨事業者が自主判断によって、この内容に則った行動指針がとれるのか、とれないのかが問われるということです。

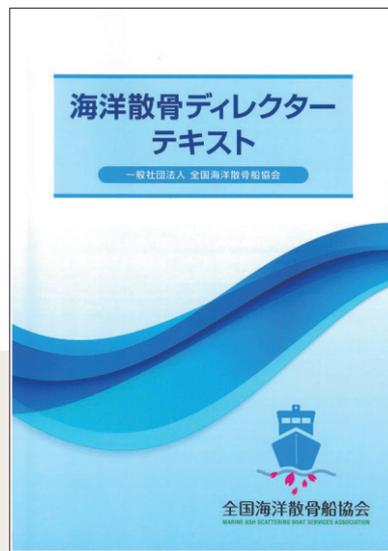
——なかでも論点となりそうなのは。

志賀 当協会加盟会社については今回のガイドラインに対して大きく構える必要はありませんが、他の事業者のなかで、最も懸念すべきが船舶の目的外使用。つまり、「白タク」営業である事実をどう捉えるかということが最大の焦点になると思います。

——散骨を行なう場所についてはどうでしょうか。

志賀 墓理法にもあるように、宗教的感情は大切です。害さないことと衛生その他公共の福祉に利することはとても重要です。たとえば、当協会では、汽笛を鳴らすとき、どのくらいの距離であれば汽笛が聞こえてしまうかといった地道な実験を繰り返してやっています。そのほか、どれくらいの距離を保てば、散骨をしている状況がみえないかといったことなど、さまざまな試験を繰り返すなかで、海洋散骨のルールづくりを行なってきました。もともと船のプロである当協会加盟社は、洋上養殖場近くでの散骨禁止などについては当たり前のこととして理解していますし、散骨に関して問題視されている六価クロムの問題に関しても、当協会では実験を繰り返しながら基準値を明確にしています。

——そのほか、散骨関係団体についても明記されています。



(一社)全国海洋散骨船協会が認定する「海洋散骨ディレクター」テキスト

志賀 海洋散骨に関わる団体として、明記された点については全面的に協力させていただく所存です。

特に旅客を乗船させて海上運航に携わるわけですから、乗客の安全管理については細心の注意が必要です。繰り返しになりますが、「白タク」事業者は決して認められるべきものではありません。

そもそも、海洋散骨は新しくはじまった葬送といえます。したがって、現状、決まったセレモニースタイルはありませんが、一方で需要は高まりつつあるのも事実です。こうしたニーズにお応えし、海洋散骨の監督、指揮、進行管理をするのが、当協会が認定する「海洋散骨ディレクター」であり、その育成にも注力することで“適切な海洋散骨”が行なわれるようお手伝いをしたいと思います。

——ちなみに、現在、海洋散骨ディレクターは何人おられるのでしょうか。

志賀 現在、約40人のディレクターが認定されています。まだ、スタートしたばかりですし、昨年はコロナ禍で試験そのものの延期・中止が続きました。

今年も数回、試験開催を予定していますので興味のある方はぜひ、当協会HPをご覧ください。日程などを確認いただければ幸いです。

——本日はありがとうございました。

■一般社団法人 全国海洋散骨船協会の概要

【所在地】東京都渋谷区東3-25-10

T&Tビル

【代表】志賀 司

【加盟数】10社(2021年5月現在)

