

油濁基金 だより

発行 財団法人漁場油濁被害救済基金

No. 30

東京都千代田区内神田2丁目2番1号

〒101 鎌倉河岸ビル6階

TEL (代) 254-7033

60. 11 発行



も く じ

I	中央審査会の動き	2
II	豊かな海づくり大会（漁場保全功績団体の紹介）	4
III	地域と食の文化	7
IV	基金の発足と機構（そのⅢ）	13
V	海洋汚染の現状について	20

I 中央審査会の動き

○昭和60年度第3回中央審査会

昭和60年10月3日本年度第3回中央審査会が開催され、青森県市浦村地区等3件の漁場油濁被害額の審査が行われた。

今回は、青森県下のむつ小川原石油備蓄基地、県水産増殖センター及びその他水産関係施設等の現地視察を兼ねて、現地で審査会が開催された。上程された案件は

昭和60年度第3回中央審査会上程分

県・地区名	発生年月日	推定原因 (申請)	発 生 場 所	関 係 漁 協
青森県市浦村地区	60. 7. 21 23	不 明	十三, 脇元漁協地先海岸	十三, 脇元漁協
長崎県長崎市地区	7. 30	〃	長崎市西部漁協舟溜り	長崎市西部漁協
鹿児島県種子島地区	8. 19	〃	南種子町地先海岸一帯	南種子町漁協
計				
60年度累計				

防除清掃関係のみのもの3件で、次のような指摘があり、審議検討された結果原案別表のとおり認定された。

- ・資材類の請求がされていない漁協があるが、作業のために使用した手袋等当然支弁されるべき費用については、他の組合と不公平にならないよう指導すべきだ。

単位：円

主な被害内容	申 請 認 定				備 考
	漁業被害	防除清掃	漁業被害	防除清掃	
防 除 清 掃	円 —	円 2,392,440	円 —	円 2,392,440	
”	—	186,300	—	186,300	
”	—	4,265,800	—	4,265,800	
防除清掃 3件	—	6,844,540	—	6,844,540	
漁業被害 1件 防除清掃 7件(1)	2,855,172	12,754,525	2,855,172	12,754,525	()は漁業被害を伴うもので内数である。

Ⅱ 豊かな海づくり大会

(漁場保全功績団体の紹介)

昭和60年9月9日(月)第5回豊かな海づくり大会が北海道サロマ湖畔において、盛大に挙行され、同大会において栽培漁業部門6団体漁場保全部門2団体が功績を認められ表彰された。

今回表彰された漁場保全部門の農林水産大臣賞と水産庁長官賞を受賞した2団体を次に紹介する。

農林水産大臣賞

北海道「野付漁業協同組合」

北海道野付郡別海町尾岱沼港町 177

組合長 戸田 信 竜

組合員数 正組合員 262名

准組合員 9名

(功績の概要)

ヒトデの大量駆除によるホタテガイ資源の回復

本組合の地先は5単協の共有漁場で、かつてはホタテガイの優良漁場であったが、害敵であるヒトデの異常増殖によって、ホタテガイの漁獲量は激減状態に陥った。この対策としてヒトデの徹底的な駆除事業を5単協の共同で行い、駆除漁場に計画的にホタテガイ稚貝の放流を行い、年間5,000トンのホタテガイ漁獲量をあげるに至った。

1. ヒトデの大規模駆除事業の実施

国の漁場保全対策費を導入する一方、多額の自己資金を投じて、昭和54～59年にかけて13,000トンをこえるヒトデを駆除した。

2. ホタテガイ稚貝の放流と輪採管理による資源の回復

ヒトデ駆除漁場に計画的に大量の稚貝を放流し、引続きヒトデ駆除につとめなが

ら輪採方式による漁獲を行っており、58年からホタテガイ資源の着実な回復をみている。

3. ホタテガイ共販事業

ヒトデ駆除の5単協による共同実施が契機となり、ホタテガイの共販事業が実現して、組合経営にも大きな成果をもたらしている。

4. ホッカイエビの資源管理

ホタテガイでの成果は、ホッカイエビの網目制限、漁獲規制、輪番操業等の漁業管理に好影響を与えている。

ヒトデ駆除とホタテ稚貝放流実績

	保全事業(補助)		29号(単独)		合 計		ホタテ稚貝 放流数量
	面積	ヒトデ 駆除量	面積	ヒトデ 駆除量	面積	ヒトデ 駆除量	
昭和54年	2,150ha	2,165t	1,200ha	462t	3,350ha	2,627t	88,445千粒
55	1,629	1,833	1,200	999	2,829	2,832	121,633
56	2,160	1,940	1,200	735	3,360	2,675	106,917
57	1,271	1,500	1,200	627	2,471	2,127	160,582
58	—	—	3,330	965	3,330	965	155,255
59	—	—	3,829	1,807	3,829	1,807	122,238

水産庁長官賞

山口県「川棚漁業協同組合 地域生活環境整備推進協議会」

山口県豊浦郡豊浦町川棚8406番地
会 長 寄 本 栄太郎

(功績の概要)

当推進協議会は昭和52年10月の発足であるが、その実質的活動歴は協議会の設立母体である川棚漁協婦人部の昭和40年代の活動にさかのぼり長い歴史を有してい

る。

特に、昭和40年代当時ゴミ捨場同然と化した海浜の浄化に地域ぐるみの取組みを進め、次の諸活動を着実かつ継続的に実施している。

1. 毎月1回の海浜清掃 ― 定例日を決め、毎回約60名が参加し4班に分れ実施。
なお年2回は全戸が参加している。
2. 合成洗剤の追放と粉石けんの利用促進 ― 粉石けん、台所用石けんの全戸普及を図っている。
3. ごみ焼却炉を2カ所に設け、その効果的な活用によってごみ処理を上手に行ない、海や川でごみを焼かない運動をしている。
4. 地域特産のらっきょうを海で洗わない申し合せをし、実行している。
5. 協議会発足時、昭和52年および53年に環境保全に関する標語、作文の募集とコンクールを実施、また53年より「推進会だより」を作成配布し、意識高揚を図っている。
6. 昭和53年、浜の一部に浜っ子広場を設け、毎月1回、担当会員が子供と一緒に清掃をし、浜をきれいにする啓蒙活動をしている。
7. 昭和57年より、豊浦町内5つの漁協で入網ごみ持ち帰り清掃を実施しているが、当協議会も積極的に取り組んでいる。

このような長年に亘る実践活動により、きれいな浜、そして海をとり戻した。その活動成果は「よみがえる浜」として高く評価されている。

Ⅲ 地域と食の文化

埼玉大学教授 秋谷重男

1. 食は均質・画一化したか

近頃はどこへいっても同じ風景だという。駅前の広場、広場をかこんでいる百貨店とスーパー、その傍のホテル、街の角のコンビニエンスストアとハンバーガーショップ、道路ぞいのドライブイン、そしてバイクで走りまわるパンクファッションの若者達、日本中どこへいこうが、金太郎飴みたいでどこを切っても同じだというのである。テレビが一家に2台になり、ジャンボ機が地方と大都市を結び、高速道路が関東と関西、太平洋と日本海を網目状につないでしまうと、情報はあつという間に拡散するから、沖縄から北海道まで似たような風景にぶつかることになる。

これは食についても云えることで、沖縄のかまぼこもスケソのすりみを原料にしているし、北海道の寿司屋でつまんだハマチは、香川県の養殖物であるといった話は、すこしも珍らしくなくなった。日本人の食生活は平準化されて、どこへいっても同じようになってしまい、地方性が稀薄になったと、よく云われる。

だが本当にそうだろうか。世間で云われるほど食生活は平準化し、同質化して、地方性が無くなってしまったのだろうか。どうもそうではなさそうである。食生活の地方性というのは、世間の人が思っている以上に根深いものがあるらしい。以下魚介類を中心に、気のついた事を述べてみる。

2. 東北のサケ喰いと西南のブリ喰い

昔から東北日本はサケ喰い文化で、西南日本はブリ喰い文化だと云われてきた。こんにちでは冷凍保管・低温輸送が発達して、サケは全国流通するようになった。ベニサケなどは東京築地市場よりも、大阪福島市場のほうが値を決める力が強い。九州や沖縄へもアラスカ物が販路をのぼしている。しかしそうであってもなお、サケは好んで関東・中部から北で消費されている。とりわけシロサケのときしらずと、秋味は、関東・中部以北での消費が圧倒的に多い。

家計調査年報で1世帯当たり年間の塩サケ(マスをふくむ)購入額をしらべてみると、表1.のようになる。すなわち日本で最も塩サケを多く買うのは秋田の人達であ

って、新潟、札幌、青森、仙台がこれに続いている。これに対して塩サケを買うことの最も少ないのは、宮崎の人で高知、鹿児島、佐賀、長崎がこれに続く。秋田では宮崎の5～6倍も塩サケを家庭で消化しているのである。日本中サケが流通しているといっても、北海道・東北と四国・九州では、これだけの違いがある。

塩サケと対照的なのがブリ（ハマチをふくむ）である。ブリは活・しめ技術の普及や魚箱の改良、養殖の発展によって、どこへいっても年中口にすることができるようになった。しかしそうはいつでも西南日本と、東北日本では、ブリ購入額は画然たる差をた

もっている。表2.によると、ブリを最も多く購入するのは富山の人達であり、これに続いて金沢、松江と日本海の諸都市が並ぶ。太平洋岸では和歌山、徳島と紀伊半島の西南側で、多くのブリが買われている。これと逆なのが、札幌、福島、静岡、山形、前橋の諸都市であって、富山と札幌では実に1.6倍の開きがある。なるほど日本中どこの寿司屋でもブリ・ハマチはすし種として登場してくるが、一般家庭の台所となると、日本海側でも、太平洋岸でも、西南対東北で購入額に大差のあることがはっきりする。

さて1世帯平均で年間に購入するブリが、塩サケを上回っているような都市を、ブリ文化の都市と名付けてみる。逆に年間に購入する塩サケが、ブリを上回っているような都市を、サケ文化の都市と名付けよう。このような区分けで日本列島を眺

表1. 塩サケの購入状況

(年間, 1世帯当り)

項目 順位	需要の強い地域		需要の弱い地域	
	都 市	金額(円)	都 市	金額(円)
1	秋 田	16,564	宮 崎	2,333
2	新 潟	14,874	高 知	2,349
3	札 幌	13,949	鹿 児 島	2,812
4	青 森	12,716	佐 賀	2,879
5	仙 台	11,373	長 崎	3,273

資料 ; 昭和59年度家計調査年報による。
沖縄を除く。

表2. ブリの購入状況

(年間, 1世帯当り)

項目 順位	需要の強い地域		需要の弱い地域	
	都 市	金額(円)	都 市	金額(円)
1	富 山	18,131	札 幌	1,151
2	金 沢	11,178	福 島	1,583
3	松 江	10,645	静 岡	1,775
4	和歌山	9,757	山 形	1,786
5	徳 島	9,456	前 橋	1,874

資料 ; 表1.に同じ。

表3. ブリ文化とサケ文化の境界線

項目 都市	ブリ 購入額円	塩サケ 購入額円	(ブリ)－ (サケ) 円	文化
富山	18,131	10,443	7,688	ブリ文化
新潟	7,269	14,874	(-)7,605	サケ文化
長野	2,951	10,945	(-)7,994	サケ文化
岐阜	3,075	4,997	(-)1,922	ややサケ文化
名古屋	5,484	5,742	(-)258	中立
大津	6,884	6,733	151	中立
静岡	1,775	6,450	(-)4,675	サケ文化
奈良	7,100	7,978	878	中立
岡山	6,452	5,047	1,405	ややブリ文化
和歌山	9,757	5,955	3,802	ブリ文化

資料；前に同じ。

めると、中部地方から近畿地方あたりで、日本の国はサケ喰い文化圏とブリ喰い文化圏に2分されていることが判明する。表3は、それをはっきりさせるために作成してみた。

表3によれば、富山はブリ購入金額が塩サケ購入金額を大きく上回るブリ文化圏であるが、新潟は塩サケ購入金額がブリ購入金額を大きく上回るサケ文化圏である。つまり富山市と新潟市の間には、食文化の境界線があることになる。同じように長野は、明確なサケ文化圏であり、静岡もこれまた同様にサケ文化圏である。こうみてくると新潟市、長野市、静岡市を結ぶ線から東北日本側がサケ文化圏に属していることが判ってくる。

これに対して、ブリ文化圏は日本海側では富山から西、太平洋側では和歌山から西、瀬戸内では徳島・岡山から西ということになる。そして、岐阜、名古屋、大津、奈良といった諸都市はブリ文化とサケ文化の混在地帯をなしている。

3. イモの食文化圏について

ブリとサケに代表されるような、食の地域差が、なぜ存在するのかとの質問に対して、いちばんもっともらしい回答は、その近くで獲れる物を、その近くの人達が口にしてきたからだという理屈づけである。

富山は氷見のブリ定置に知られるように、日本有数のブリ漁場がある。したがっ

て富山湾一帯から内陸にいたる地域では、昔からブリを生・塩の両面で様々な料理に活用してきたし、いまでも天然ブリが近くで漁獲されている。だから富山市の人達は日本で、もっともよくブリを買うのだというのである。

同じように新潟は、昔から三面川、信濃川のサケで名高く、秋田は雄物川で、札幌は石狩川でサケが大量に漁獲されていたし、いまでも日本海マスや秋味の産地でもある。だから新潟以北の人達は、よくサケを買うのだというのである。要するに昔から獲れていたとか、今でも近くで獲れているというのが、その魚がその地域で多く購入される理由になっている。

しかし産地が近いとか、昔から獲れていたという理由では説明のつかない物がある。農産物を例にとると、サツマイモとジャガイモがこれに当たる。サツマイモは東南アジア、中国から九州に入ってきて、江戸時代以降に関東以北でも栽培されるようになった。もともとは西南日本に縁の深い根菜であって、現在でも主産県は鹿児島である。他方ジャガイモは、これまた九州方面から入ってきているが、明治以降は寒冷地帯である北海道を中心に生産が伸びて、現在でも北見をはじめ北海道・東北に多くを産するのである。それならサツマイモの購入額の最も多いのは、鹿児島の人で、ジャガイモの購入額の最も多いのは、札幌の人かというところ、これが大違いなのである。

表4.にしめすように、日本でサツマイモの購入金額の最も少ないのは、大分の人達であり、鹿児島もふくめて九州地方の都市では、サツマイモをあまり喰べていない。鹿児島県はサツマイモの主産地ではあるが、イモの多くはアルコール原料に向けられるのであって、蒸したり、煮たり、焼いたり、揚げたりして鹿児島市の人達がたくさん喰べているわけではない。日本で盛んにサツマイモを購入しているのは、東北・福島の人達であって、大分・長崎の2倍以上を消化している。表4.で判るように概して、東北・北海道でサツマイモは好まれているといえよう。

ではジャガイモはどうか。

表4. サツマイモの購入状況

(年間、1世帯当り)

項目 順位	九州地方		北海道・東北地方	
	都 市	金額 (円)	都 市	金額 (円)
1	大 分	970	福 島	2,363
2	長 崎	1,106	仙 台	2,166
3	宮 崎	1,300	盛 岡	1,823
4	鹿児島	1,482	山 形	1,720
5	福 岡	1,602	札 幌	1,649

資料；前に同じ。

面白いことに、東北から北海道にかけての諸都市では、ジャガイモは家庭の食材としてあまり利用されていない。ジャガイモ購入金額の最も少ない都市は青森で、山形、仙台、盛岡もすこししか買わないのである。表5.で示すように、日本でジャガイモを最多購入するのは、福岡の人達であっ

て、神戸、大阪がこれに次ぐ。熊本の人達は、札幌の人達より、ジャガイモに多くを支出する。わたし達は、なんとはなしに北海道人がジャガイモをたくさん喰べているように思いがちであるが、数字の示すところでは実は、関西人や九州の方がたくさん買っているのである。

近くで穫れる、まわりで穫れる、だからよく買うという理屈があてはまらない代表例としてジャガイモとサツマイモをあげた。魚でも似たような例がある。

4. イワシとサバの食文化圏

わたしは東京日本橋で生まれて、少年時代を横浜市で過した。当時は東京湾内で新鮮なイワシが水揚げされていて、漁業者のおかみさん達がリヤカーを引いたり、ざるをかついだりして売り歩く風景があった。小型のイワシをひこイワシと呼んで「ヒコー」またはなまって「シコー、シコー」と早朝から声高く売り歩くのである。型の大きなイワシは、丸で買って家庭で開いて、軽く干して喰べることがしばしばであった。ショウガを入れて匂いを消して炊いたり、つみれ風にしてみそ汁に落したり、フライパンで油とこしょうでいためた

表5. ジャガイモの購入状況

(年間、1世帯当り)

項目 順位	西南日本		東北日本	
	都 市	金額(円)	都 市	金額(円)
1	福 岡	4,631	青 森	2,196
2	神 戸	4,509	山 形	2,694
3	大 阪	4,453	盛 岡	2,751
4	奈 良	4,319	仙 台	2,949
5	熊 本	4,009	札 幌	3,463

資料；前に同じ。

表6. イワシの購入状況

(年間、1世帯当り)

項目 順位	需要の強い地域		太平洋岸の東北部	
	都 市	金額(円)	都 市	金額(円)
1	鳥 取	3,558	水 戸	772
2	宮 崎	2,451	仙 台	937
3	佐 賀	2,225	横 浜	1,077
4	金 沢	2,178	千 葉	1,169
5	山 口	2,045	青 森	1,611

資料；前に同じ、塩干イワシ、シラス干を除く。

り、酢でしめたり、塩漬けにしたり、様々な料理方法でイワシは食卓に登場した。

そのイワシは、現在も日本近海で多獲されており、とりわけ釧路・八戸沖から銚子沖までの太平洋三陸沖で大量の水揚げがある。にもかかわらず、東北から関東にかけての諸地域で、イワシは思ったほど売れていない。

表6は、イワシ購入の状況をみたものである。これによると日本海西に位置する鳥取が、イワシ（生鮮・冷凍）を最も多く購入している。これに続くのが太平洋南に位置する宮崎で、以下佐賀、金沢、山口と並んでいて、日本の西南部でイワシが好まれている。佐賀市や山口市は、海岸から入りこんだ都市であるが、それでもイワシ購入は活発である。これに対して関東から北の地域では、その近海で多量のイワシ漁獲がおこなわれているにもかかわらず、購入額は少ない。仙台の人達は鳥取の3分1以下の購入であり、千葉の人達は山口の2分1の購入にとどまっている。近くで獲れるから、よく喰べるとは限らないのである。

概して云えば、青森から横浜までにかけての地域は、イワシだけでなく青物系の魚種を消化する力が弱いようである。サバの購入状況をみたのが表7であるが、購入金額の多い都市は日本西南部に集まっている。関東から北では、サバは腐敗が速く、食当りしやすいと敬遠されるが、そのサバが八戸・釧路・銚子などの漁港から、中国・九州へトラック輸送されて西南諸都市の家庭の食膳に登っているのである。珍説として、日本人は西南部と東北部では人種が別であって、東北部にはサバ・アレルギー反応体質が優勢な人達がたくさん棲んでいるのだという説がある。これなどいちがいに否定することは出来ないと思うのだが、食の地方差を解明する学問が進めば、いろいろな事象が説明づけられるようになるだろう。わたしもアマチュア食研究者として珍説を構築中である。またの機会に述べてみたい。

表7. サバの購入状況

(年間、1世帯当り)

項目 順位	需要の強い地域		太平洋岸東北部	
	都 市	金額 (円)	都 市	金額 (円)
1	鳥 取	2,959	水 戸	465
2	鹿児島	2,749	横 浜	828
3	松 江	2,385	仙 台	940
4	大 分	2,184	青 森	1,105
5	山 口	2,093	千 葉	1,176

資料；前に同じ。

Ⅳ 基金の発足と機構（そのⅢ）

（財）漁船海難遺児育英会専務理事 前田 優

（新制度移行への経緯）＝小委員会の審議経過。

原因者不明の漁場油濁被害救済対策は、昭和50年、51年の2年間に及ぶ暫定対策として発足しましたが、暫定期間後における制度をどうするかについて、自民党政務調査会水産部会内に設けられている「油濁および赤汐対策に関する小委員会」で検討することとなり、昭和51年10月14日第一回小委員会が開催されました。この小委員会は、8時30分から自由民主党本部706号室において開かれ、自民党からは浜田幸一小委員長、嶋崎均副委員長をはじめ、主だった水産関係議員の殆んどが出席し、官庁側から内村水産庁長官以下8名、柳瀬環境庁企画調整局長以下2名・傍聴者として浜崎全漁連参事以下4名油濁基金から3名が出席しました。

はじめに浜田委員長が発言し、過般の水産部会で委員長を拝命したこと、原因者不明の油濁被害対策について法律案が出された際に問題になることの説明を求められました。

先ず内村水産庁長官が過去の経緯について概要を説明したあと、森川漁場保全課長が、資料№1「原因者不明の漁場被害救済対策に関する経過概要」資料№2「漁場油濁救済制度の確立について」、資料№3「原因者不明の油濁救済制度に係る事業者負担についての水産庁の考え方について」、資料№4「油濁救済対策の恒久制度に関する52年度事業費とその考え方」について説明し、ついでこれに対する関係省庁の意見」を被露した。

また環境庁企画調整局長および名本企画調整課長より「物的被害救済にかゝる費用負担等検討委員会」の検討結果について発言があったが、このことは基金の法制化を検討するに当たって大きな影響を及ぼすこととなるので、発言内容を少しくわしく記しておくこととする。

（環境庁企画調整局長）昭和50年度予算を使って「物的被害の救済についての基本的考え方」を環境庁がまとめて検討することとなりました。従来健康被害については、健康被害補償法によって救済されていますが、物的被害については制度化されたものはありません。これについてどういうものゝ考え方をすべきか「物的被害救済に係る費用負担等検討委員会」を設けて検討を行ない昭和50年12月5日に

答申的なものがまとまりました。

その前から中央公害審議会に費用負担部会があって公害の費用負担をどうするか検討されてきましたが、物的被害の部分が検討委員会に委ねられ、12月5日に方向が出ましたので、全体の費用負担のあり方について検討され昭和51年3月10日費用負担部会の答申がありました。

内容の詳細は、担当課長から説明させますが、物的被害については、原因者が不明なものが一番問題で、原因者が判明していれば話し合いなり裁判にかけたりして解決出来ます。誰が原因者か分からないものについては、国は加害者ではないので救済の責任はないが、一定の条件のもとに国が負担することが必要な場合もあります。間接的に集団的に補償していく例は、健康被害の補償の場合もあり、自動車の負担については自動車重量税の一部を充当している。集団で間接的に費用負担を課することも場合によって必要な場合もあるというのが中心となっています。

(企画調整課長) 財産被害の費用負担はどうあるべきか? 昨年一杯かけて検討してきましたが、費用を負担すべきものはOECDから勧告された汚染者負担の原則に基づくものであり、汚染者を誰にするかで議論がありました。汚染者の範囲は直接の原因者と間接にやっているもの例えば物の製造業者を消費者も含めて汚染者として考える考え方もある。従ってその点から油濁被害について、原因者としては、船から流されたものについては船そのもの、陸上から流れたものは工場そのものとなるが、原因者不明の場合船・工場そのものに限らず原因となっている物質、従って油そのものに着目して金を徴収する考え方は成立し得るとしている。

その外に例えば自動車事故の場合運転者が加害者であるが、補償は自動車そのものからとることが制度的に確立している。よって問題をおこす原因となっている関係のあるところからとるということが制度的に可能ではないかと考えられる。従って水産庁の試案のように油・船舶からとることについては、理論的に十分成り立ち得ると思う。

環境庁としては、現在水産庁で考えられている制度をサポートして行きたい。

通産省は、漁業政策の問題だから一般会計から負担すべきだと云うが、検討委員会の中でもそのような議論があった。

たゞ現在水産庁で予定されている考え方は、加害者集団というものがあって、それに民事責任を追及するというで成り立っている原因者が不存在だからと云って放置されると問題があるので、政策的に何等かの手当をしなければならないとい

う考え方のもとにこのような考え方も成り立ち得ると思う。

水産庁で現在考えられている制度は、油を流した不心得者がいる。油を流した不心得者を集団としてとらえて賠償させるということ、自動車の引逃げ事故と同じで自動車を加害者集団としてとらえ損害を賠償させるということである。

通産省のいうように法体系から国が負担して政策的に救済すべきであるという考え方とは異った制度であると理解している。

一般会計からの費用負担であるが、ある程度は、なりたち得ると思う。というのは、水銀のヘドロの除去は公共事業であるが、公害防止事業者負担法というのがある。汚染の程度に応じ事業者負担させる一方、国・地方公共団体がこれを負担する制度がある。

なお、財産被害の制度について、環境庁としてどう考えるかと云うことになるが現実には、油濁の問題、赤汐の問題、カドミウム汚染の問題等があり一本の制度として考えるには、色々な資金を集める必要があり補償額も一率にならざるを得ない。また種々の政策を考慮しなければならないし被害の内容によって賠償の仕方もいろいろ違ってこざるを得ない。従って具体的な制度は各省庁で立案してもらい環境庁は、それを支援するほかは現在とり得ないと考えている。

以上が環境庁の担当局長・課長の発言内容であるが、これに対し意見又は質問された5人の先生方の発言内容は次のようなものであった。(A代議士)南西諸島では、廃油ボールによる海岸の汚れが甚しい。何とかしなくてはいけないと思うが、海上保安庁で如何に警戒をしても駄目だと云う。油の税金からとる以外にはないのではないか。もっと真剣に考えてほしい。(B代議士)誰から取るか問題だが、正しく法を守ってやっているものに負担させてよいというのは、法律論として割り切っているのか、社会学上の議論としてはよいかもしれないが、民法上は大変な飛躍をするわけだから法律論としてどうなのか?(C代議士)海の世界保全は、水産庁が担当しているような感じをうける。環境庁が主体であるとの心掛け・態度をみせてほしい。公害基本法からみて国には責任がある。環境庁は総合調整の機能を十分果してもらいたい。(D代議士)通産省・運輸省は、自分の傘下の業界の負担が増えるのに賛成するわけがない。あと残るのは、国が出すか責任集団かであるが、国が出すとすれば際限がないことになる。原因者不明の公害に国が金を出すのはよくないが、国は金をとる協力を行なって国の責任を果すべきと考える。

(E代議士)環境庁は、各省庁の総合調整するところだが、役所相互間の問題があり

権限争いもある。やはりこの小委員会で結論を出すほかはない。小委員会の存在価値もそこにある。

各先生方の発言の間浜田小委員長が議論をつなぎ、かつ、選挙期間もあるので嶋崎均先生に小委員長代理をお願いすることになった。次回は19日と定められたが、第一回の委員会で問題となった昭和51年3月10日中央公害対策審議会費用負担部会から答申のあった（公害に関する費用負担のあり方について）のうち（Ⅱ公害に関する費用負担の基本的考え方）から原因者不明の物的被害救済に関係があると思われる部分を参考までに抜粋する。先づ冒頭に、

（今後における公害に関する費用負担のあり方については、環境資源の有効利用、公平の確保、社会的正義の実現等の見地から、汚染者負担を基本とし、その具体化に当っては、次の縮点を考慮すべきである。）と述べ

1. 負担すべき費用の範囲 として、

- 汚染を防止するための費用
- 環境復元費用
- 被害救済費用 をあげ

2. 汚染者の範囲, 3. ナショナルミニマムの確保, 4. 汚染者負担の例外（公的助成関連）のあと, 5. 汚染者負担の追及が不可能な場合, として

公害に関する費用は、汚染者が負担することが原則であるが、汚染者が不明、不存在の場合、事実上負担の追及が不可能であり、その結果、状態が放置され、あるいは被害救済が行われないこととなる。この場合、農用地、河川、港湾等の汚染に対する原状回復事業や、健康被害、生業被害等深刻な被害の救済については、国民の生活の維持、民生の安定、不公平の是正、農漁業等の政策上の配慮等種々の観点から加害及び被害の態様にてらし個別に公費負担が妥当かどうかを判断する必要がある。また、これとあわせ、又は独立して民間団体からの寄付金等により救済を行っていくことも費用負担のあり方として考えられる。と述べている。

また、「物的被害救済に係る費用負担等について」が50年12月5日付で物的被害救済に係る費用負担等検討委員会から出されており、物的被害救済について平易に詳しく述べられているが、その内容は割愛することとする。

第2回小委員会は、10月19日自民党本部で嶋崎副委員長司会のもと、9人の代議士および農林・運輸・通産の3省担当局長出席して開催された。先ず、水産庁案に対する運輸省の考え方が発表された。

(運輸省) この問題については、私共も長年論議してきた。現在の水産庁案には、若干の問題がある。第1点：不特定多数の船から排出されるものが相乗して被害を起すケースと異り、特定できないけれど、ある単独の原因者がいて、それがわからないようなケースだと思われる。水産庁の考え方は、原因者たるべき可能性のある人達を集団としてとらえ、それに対して民事責任を問うているようで、観念上の立場に立っているようである。原因者たるべき人々を集団としてとらえることには、疑問があり、関係者を説得することも、自ら納得することもできない。

第2点：トン税から徴することは、一つの考え方と思われるが、関係各省と話がついているのかどうか？ 船舶の入港時に課徴される金には、トン税・特別トン税・固定資産税・最近課徴されることになった港湾の入港料等複雑で面倒な問題がある。これらはすべてそれぞれの立場から入港船舶に課徴されている。理論的には不可能ではないかもしれないが、実際には非常に難しい問題である。

(通産省) 原因者不明の漁場油濁被害対策は、運輸省と同様何等かの対策が必要と思う。然しこれは、原因者が不在ということではなくて、必ず原因者が存在しているにもかかわらず、個別に明らかに出来ないところに問題がある。このような問題は本来原因者を明らかにする対策を強化し、原因者不明というような事態をなくすることが必要と考える。又油濁被害の原因となる油という物質に対して、原重油関税を通じて油に費用を負担させるというもので、このような負担の方法は、油濁に全く関係のない者に費用を負担させることになり、なかなか困難である。その原因者となる当事者に負担させないで、原重油関税を通じて油に費用を課するという事は、その不法行為を行なった者に代って、油濁に全く関係のない企業者に負担させることにもなりかねないので、合理性を著しく欠くと思う。なお、現在の石油精製・石油化学等の陸上施設については、関係法の規制もあり、万一油が出た場合でも油膜の発見も早く、原因者をつきとめることは容易に出来る状況にある、石炭・石油特別会計の収入を原因者不明の油濁被害に使用することについては、特別会計運用上の面から賛成いたしかねる。この後関係3省と代議士の間で、①トン税、②健康被害、③原重油関税、④自賠責、⑤引き逃げ、⑥社会的合意 — 法律論・等について意見が交され、今回は本日の3省の外大蔵省・環境庁も出席することとして散会した。第3回小委員会は10月22日自民党本部に浜田小委員長以下12人の代議士および大蔵省・環境庁・通産・運輸・農林3省が出席して開かれた。先ず、この問題について大蔵省の見解が述べられた。

(大蔵省関税局) 漁場油濁被害救済制度のために、一つはトン税の引上げ、一つは原重油関税の収入の一部を充当したいとのことであるが、トン税というのは外国貿易船が入ってきて荷物の積みおろしをするが、それには利益があり、担税力があるから関税をかけており、目的税ではなく一般会計の収入である。税の政策からみて別の要素をつけ加えることとなる。又トン税は、船全体にかゝるのではなく、日本と外国の間を往ったり来たりしている貿易船にかゝっているもので、例えば、調査船や遠洋漁船には、トン税はかゝっていません。だから漁場油濁の対策にトン税を使用するために増徴することは、非常に困難である。

原重油関税については、世界で日本だけが財政関税としてかけている。日本以外では、アメリカが自国の石油産業の保護のため僅かにかけている。日本は石油産業保護ではないが実はあまり評判がよくない。そういうことから早く撤廃しろという要望が強いわけです。原重油関税は、原油に税金がかゝると当然ガソリン・灯油にもかゝり、重油の負担率よりLPGが4倍近く、ガソリンも重油より高い。漁場油濁の原因となる油と違うところに負担がかゝるということです。

一般会計からと云うことについては、PPPの原則がありますので、一般会計で救済するという事は困る。原因者不明の油濁被害救済対策については、委員会において、いろいろな公害救済分野について検討がなされ、新しい考え方の法律分野においても、むずかしいところです。現在予算編成期ですが、関係各省庁で十分な御検討をいただきたい。

このあと先生方と大蔵省の間で意見の交換が行なわれたが、浜田委員長は、特に運輸省の見解を求めた。

(運輸省) 原因者不明の漁業被害については、タンカーの比重が高く、社会的関連から応分の負担は当然と思う。負担の性格論としては、流す可能性があるという事で、流さないものまで集団として、ある程度負担をかけるには、例えば、自動車の引き逃げについて保険の一部を出している制度がある。負担の方法論だが原因者集団の中に外国船を入れざるを得ないのではないかと。トン税で外国船をとらえ得るが、船舶集団全体の負担の公平化の意味から一つの考え方だと思うが、タンカー過剰・海運界不況の現状から容易でないと思う。

第3回小委員会までの討議の内容は、水産庁原案である制度の法制化と財源を原重油関税およびトン税に求める方法について、環境庁・大蔵省・通産省・運輸省より夫

々見解が発表され、その見解についての質疑が交されたが、この段階では、前進と云える程のものは見出すことは出来なかった。

然し、この小委員会に出席された先生方は、浜田幸一小委員長をはじめ嶋崎均小委員長代理・中川一郎・阿倍晋太郎・林義郎・藤波孝生・細田吉蔵・桧垣徳太郎・遠藤要・小沢太郎・藤本孝雄・宮崎茂一・熊谷義雄・菅波茂・初村滝一郎・亀井久典・林田悠紀夫・伊東正義・斉藤邦吉・中西一郎・関谷勝利・青井正美の諸氏であり、終始熱心に討議に参加された。

第4回小委員会以降については、次回に述べることにする。



写 真 の 紹 介

本年7月30日長崎湾内において黒褐色の廃油による油濁事故が発生した。油は折からの上げ潮と風により長崎市西部漁協船溜りに流入、漁船等を汚染した。

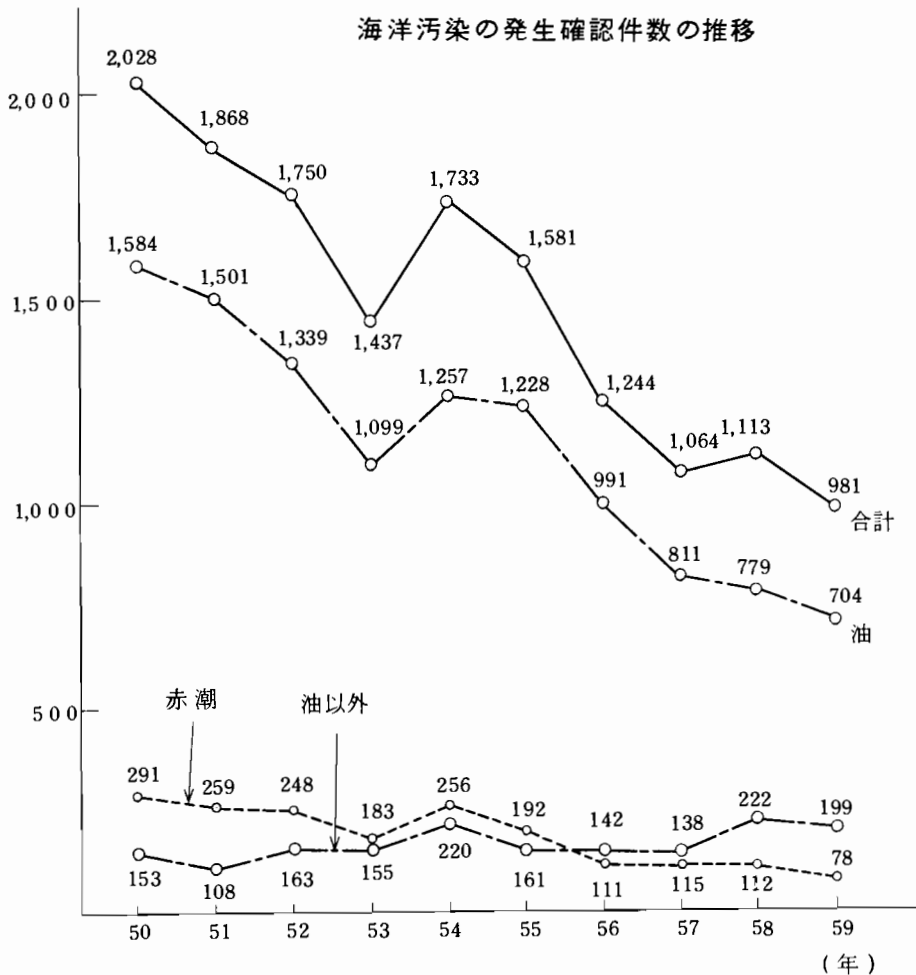
V 海洋汚染の現状について（昭和59年1月～12月）

海上保安庁（警備救難部海上公害課）は、毎年、前年1月から12月までの海洋汚染の発生確認状況を「海洋汚染の現状」として発表しているが、先般日本海難防止協会の「海と安全」により紹介されたので、その概要を見ると次の通りである。

海洋汚染の発生確認状況

1. 概要

海上保安庁が昭和59年1月から12月までの間に、わが国周辺海域において確認した海洋汚染の発生件数は981件であり、このうち油による汚染は704件、油以



外のものによる汚染は199件、赤潮は78件となっており、発生件数は前年の1,113件と比べ132件、約12%減少している。

2 油による汚染

油による汚染は前年の779件に比べ75件、約10%減少している。

海域別にみると、瀬戸内海（大阪湾を含む）が239件と最も多い海域となっている。

排出源別にみると、排出源の判明したものは510件で油による汚染の約72%であるが、排出源としては船舶からのものが480件と大半を占めており、陸上からのものが26件等となっている。

また、排出源不明のものは194件で、油による汚染の約28%を占めている。

なお、外国船舶からの汚染は123件で、船舶からの汚染の約26%を占めているが、これは前年の152件に比べ29件、約19%減少している。

さらに原因別にみると、原因が判明したものは482件で、排出源判明のもの約94%であり、このうち主な原因として取り扱い不注意によるものが196件、故意によるものが132件、海難によるものが124件となっている。

なお、故意によるものについては、前年の127件に比べ5件、約4%増加している。

3 油以外のものによる汚染

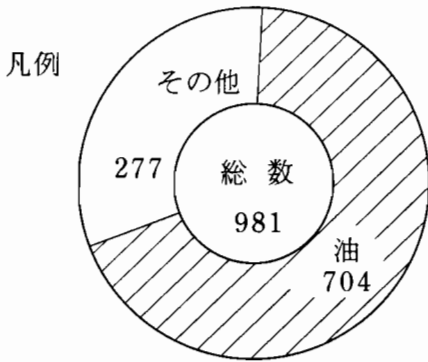
油以外のもの（廃棄物、工場排水等）による汚染は199件であり、前年に比べ23件、約10%減少している。

これを排出源別にみると、陸上からのものが172件、約86%、船舶からのものが26件、約13%となっており、その原因のほとんどが故意によるものである。

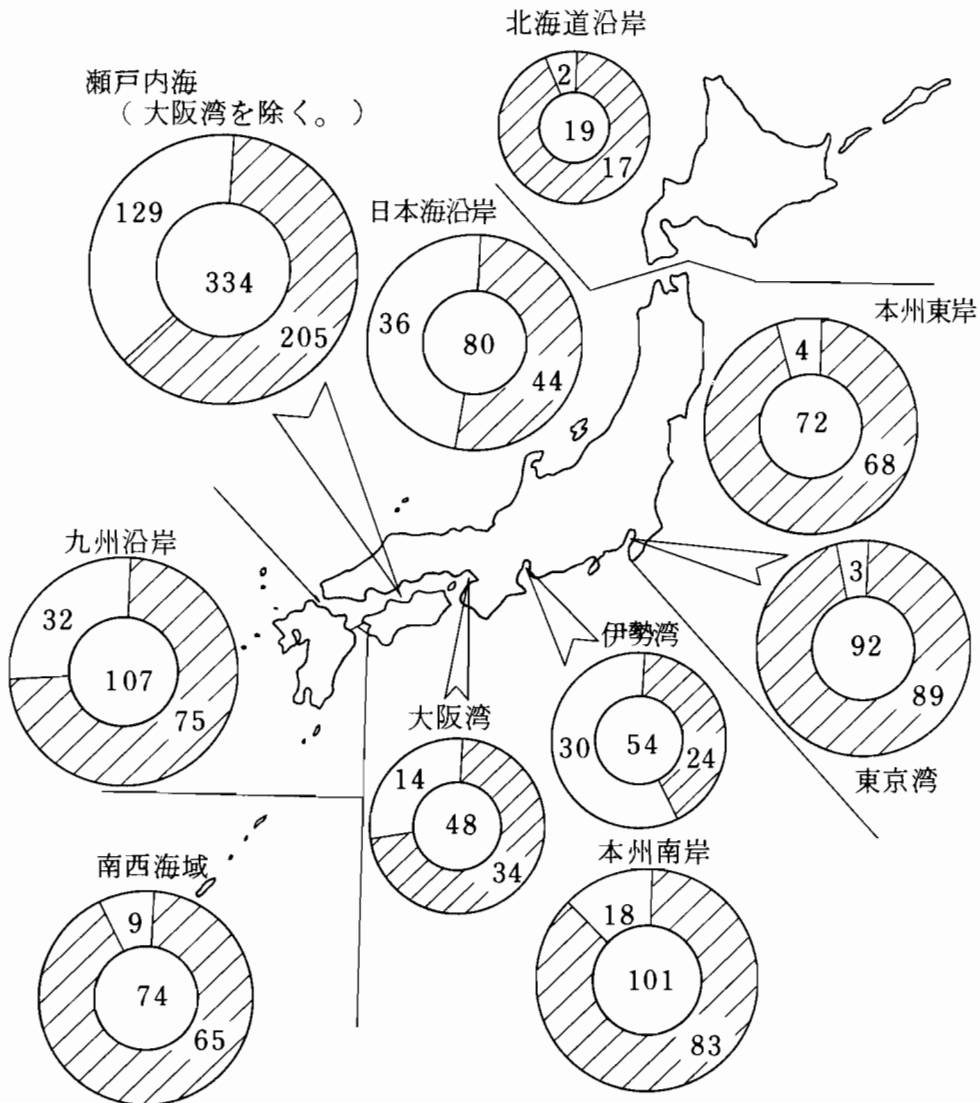
4 赤 潮

赤潮による海洋汚染は78件で、昨年に比べ34件、約30%減少している。

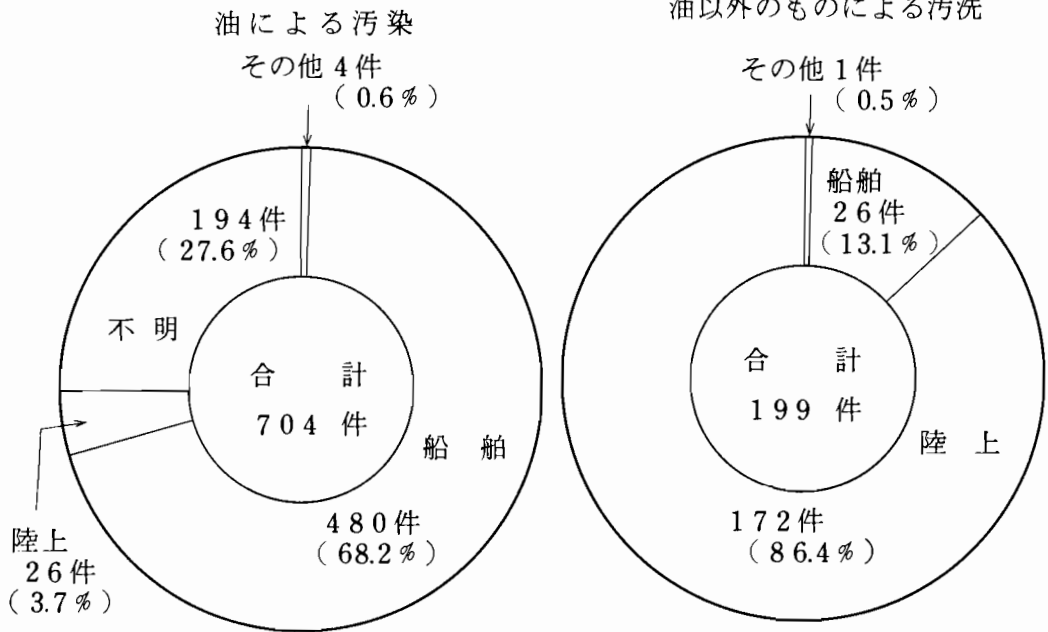
海洋汚染の原因別発生確認件数（59年）



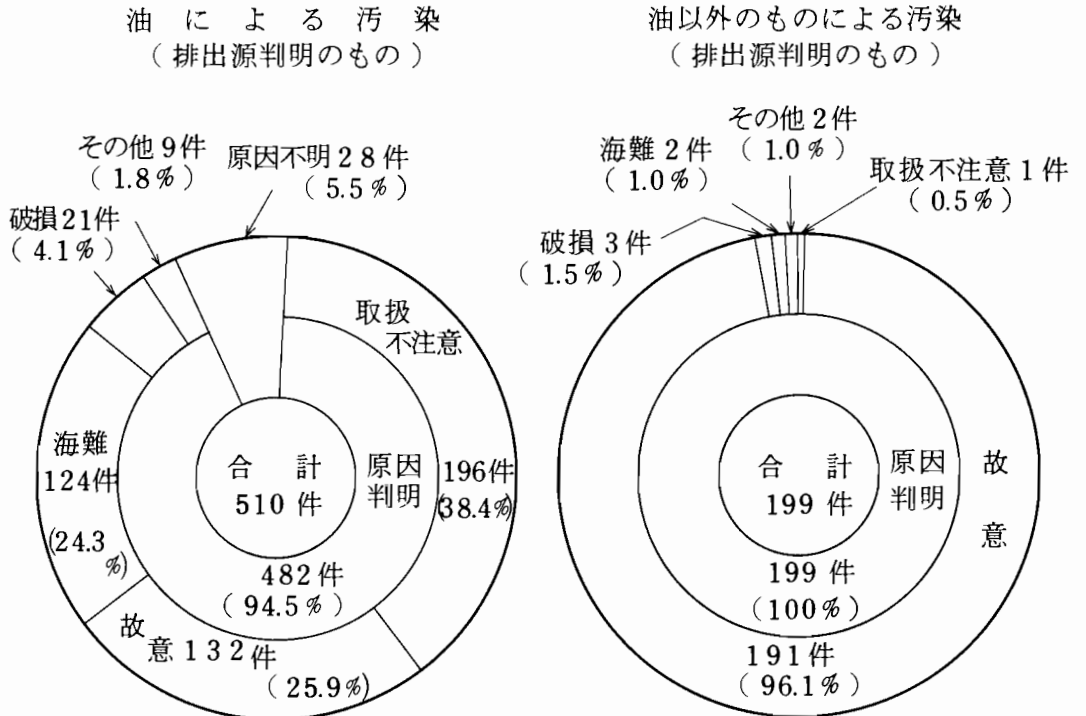
（注）その他は油以外のものによる汚染及び赤潮である。



海洋汚染の排出源別発生確認件数（59年）



海洋汚染の原因別発生確認件数（59年）



海洋汚染（赤潮を除く）の排出源別発生確認件数の推移

（単位：件）

年	排出源 種類	判					陸 上	明		不 明	合 計
		船		船				の 計	他		
		貨 物 船	タン カー	漁 船	そ の 他	小 計					
53	油	328	92	181	100	701	47	2	750	349	1,099
	油以外	6	0	4	6	16	134	1	151	4	155
	計	334	92	185	106	717	181	3	901	353	1,254
54	油	387	111	178	93	769	50	3	822	435	1,257
	油以外	11	0	11	12	34	177	0	211	9	220
	計	398	111	189	105	803	227	3	1,033	444	1,477
55	油	364	128	180	108	780	43	4	827	401	1,228
	油以外	2	2	4	3	11	146	2	159	2	161
	計	366	130	184	111	791	189	6	986	403	1,389
56	油	344	105	149	70	668	37	7	712	279	991
	油以外	2	0	13	10	25	113	4	142	0	142
	計	346	105	162	80	693	150	11	854	279	1,133
57	油	276	67	139	66	548	39	5	592	219	811
	油以外	8	3	5	5	21	114	0	135	3	138
	計	284	70	144	71	569	153	5	727	222	949
58	油	247	65	136	79	527	26	2	555	224	779
	油以外	3	0	5	10	18	193	0	211	11	222
	計	250	65	141	89	545	219	2	766	235	1,001
59	油	224	55	110	91	480	26	4	510	194	704
	油以外	3	3	15	5	26	172	1	199	0	199
	計	227	58	125	96	506	198	5	709	194	903