
油濁基金 だより

No. **51**
1992.12



財団法人 漁場油濁被害救済基金



回収したオイルボールの焼却風景
(平成4年1月29日～31日発生、鹿児島県西薩地区)

目 次

(寄稿)

1. 漁業被害解決の手引き(その2)/成田健治 1
2. 海洋汚染の現状について/三浦 兼 17

(基金記事)

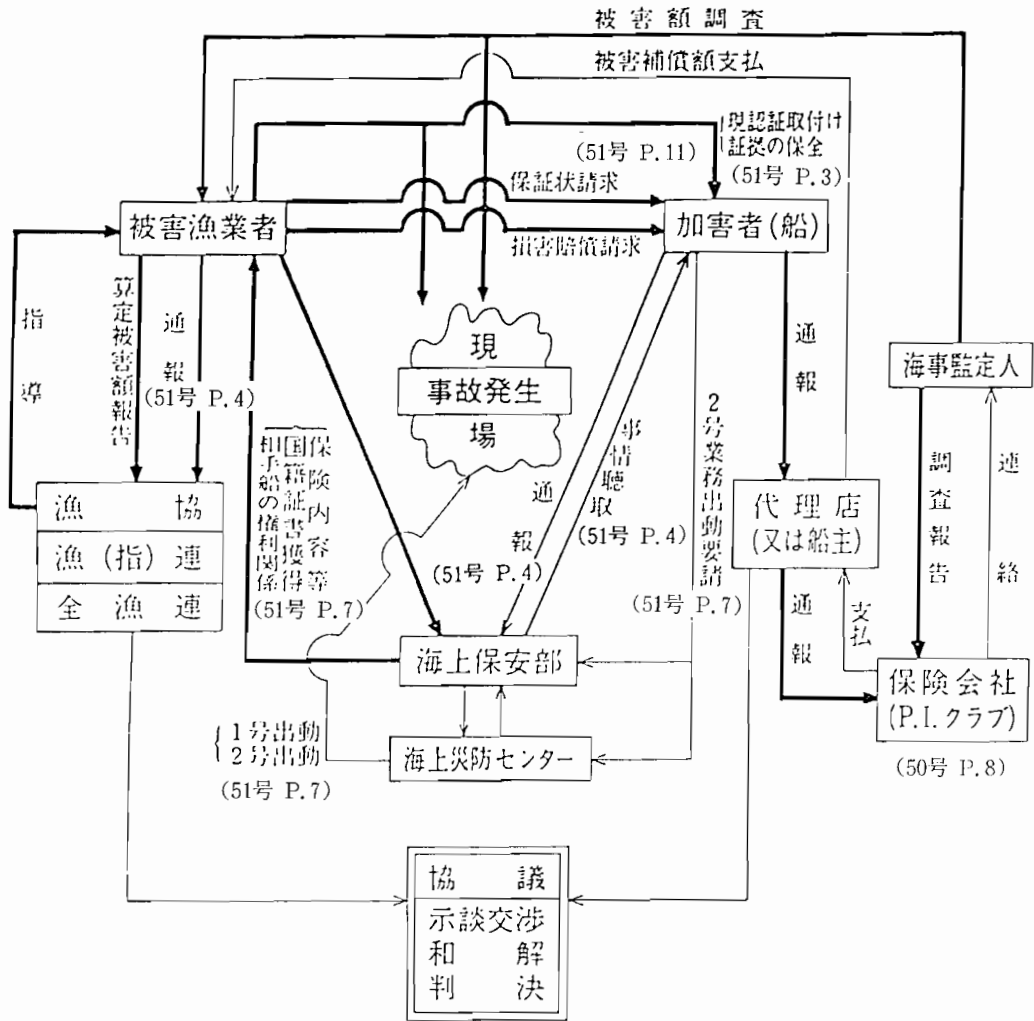
- 1 第12回豊かな海づくり大会について 23
- 2 中央審査会の動き 29
- 3 地方審査会の動き 31
- 4 グラビア特集 いつまで続く油濁被害 32
- 5 評議員の委嘱について 34
- 6 地方審査会委員名簿(追加) 35

(官庁等人事異動)

(編集後記)

(人物紹介) 山口県漁連/高木繁行

事故発生時の初動から解決に至るまでの体制図



(**➡** 当該ルートは特に重要な手続きを示しております。)

2. 現認証のとりつけ

「現認証」というのは、事故が起った場合、加害船（主として船長自身に）が、事故を起した事実を認める確認証のことで理解してよいでしょう。現認証は油濁事故に限らず、漁船との衝突事故、漁網を損壊された事故等、いずれの場合にも取得しておくことが望ましいものです。

これは、後に加害船から事故そのものを否定されたり、責任の所在を否定されたりして、因果関係の否認（前述）をされる場合の予防の意味が含まれており、衝突現場、座礁現場、或いは最初に相手方船長と対した時等、いずれにしてもできるだけ早く事故直後に取得しておく必要があります。現認証の記載には、次の3つの要件が必要です。

- イ) 事故発生の事実の確認、更にできれば当該事故により流出した油の量や、衝突時の状況についての確認
- ロ) 事故により漁業者に漁業損害を与えたことの確認
- ハ) 事故の原因が自船にあることの確認（すなわち、責任の所在等）

ただ、相手方船長は、なかなか自己の責任を認めようとしなないことは前述の通りですので、上記のうち、イ)の事故発生の確認だけでもやむをえない場合があります、この場合は、因果関係の争いは回避できたわけですから、ロ)及びハ)までの要求に応じない場合はイ)だけで満足すべきかと思えます。

更に、相手船船長が、そもそも現認証自体にサインをしない場合も考えられますが、（特に外国船のような場合）、その時は、事故の内容を記載し、その記載した文書を受領した旨のサインだけでもとっておくことが必要です。いずれにしても現認証取付不可能のような場合には、できるだけ手段を講じて、事故発生の事実を立証できる証拠資料をとり揃えておくべきです。

例

現 認 証	
〇〇漁業協同組合 殿	
平成〇〇年〇月〇日1730頃、兵庫県〇〇沖合NW〇〇マイル付近において本船の操船ミスにより、のり網を損壊し、漁業被害を与えたことを認めます。	
平成〇〇年〇月〇日	
機船〇〇丸船長 ○ ○ ○ ○	
（相手が外国船の場合は英文でもかまいません。現認証はCLAIM-NOTICEといえます）	

3. 証拠の保全

（写真報告書等の作成、準備）

証拠の保全とは、後々、加害船側から事実を否認されるのを防ぐためにするわけで、前述の現認証が獲得でき、因果関係の問題が起こらない場合であっても、被害の規模程度、被害漁網の数量、防除に出動した人員数、漁船数等につき否認されないよう証拠として残しておくということなのです。

勿論、現認証が獲得できない場合（こういう場合の方が実例としては多いよう

です。)には、この証拠保全は不可欠な作業になります。写真は通常の場合もとも有効で、被害の程度を視覚的に証明づけるものになりますので担当者はカメラの携行は欠かせません。撮影日時、撮影場所、撮影対象、撮影者、その際のコメント等は後に、写真を特定する意味で重要です。過去の前例では、この写真がなかったために、被害額の立証が疑わしいとして、相手船に損害を大幅に減額されたこともあり、少なくとも、被害の全てを客観的に把握できるように撮影しておくべきでしょう。

又、事故直後は情報が錯綜し、かつ防除作業等に追われるなどして、事件の対応をとかく忘れがちになることがあり、視覚的にとらえられない瞬時の事実、(例えば衝突時の状況など)については、その事実を目撃した者(本人でも、近くにいた僚船でもよい)に、記憶の新しいうちに、事故報告書、目撃報告書等の報告文書を作成せしめておくことも有効です。

次に、この証拠保全が不可欠の要素となってくるのは、船舶を差押える場合の裁判所に提出する証明資料(簡単にいえば、証拠のこ)になるということです。

尚、特別の場合にあたると思いますが、因果関係が否認されそうな場合(流出した油と漂着した油が違ふと相手船が主張してくるような場合)で、相手船の所在が現在は判明しているが、近日中に出航

して船内のタンク内の油を検体として採取する機会が失われてしまうおそれがあるようなときは、訴訟をおこす前の法律的な「証拠保全手続」がありますので、法律専門家にその手続をとってもらうこともできます。漁業者自身で強制的に乗船して検体の採取などは勿論できないことですので、海上保安部の協力なり、上記の如き、適当な法的手続の手段をとり得るよう努力することに注意したいと思います。

4. 組合、漁連、保安部等への通報

事故、被害発生の発見者又は当事者は、その規模の大小にかかわらずその所属組合へ、組合は県漁連、全漁連等の系統組織に事故内容と被害状況を通報することが必要です。これは、単協段階では外国船等の場合では、その権利関係、保険関係、代理店の地位等につきなかなか情報を得ることができないでしょうし、初動体制においてとるべき措置を失念してしまう場合もあるからで、系統全体の組織力、情報収集力に依存することが最も適切であろうと思います。

又、原因者不明の油濁事故の場合は、中央の財団法人漁場油濁被害救済基金への通報が義務づけられており、救済金の支給には必要要件になっていますので、事故の場合は、その体制を整えておくべきです。更に、海上保安部への通報も忘れてはならないもので、通常海難事故

の場合はほとんど犯罪を構成しますので（過失往来危険罪、過失往来妨害罪、業務上過失傷害罪、海洋汚染防止等の法律違反、各県漁業調整規則違反等、多数）、保安部にたいし捜査の着手と救難活動の着手を促す意味をもつこととなります。海上保安部は海上における陸上の警察と同様の権限を有していますので、保安部の捜査、証拠収集方法、事故に対する処置方法により、漁業損害事件が大きく左右される場合も多々ありますので、連絡は密にし、普段からも、漁連段階を通じて連携ができるような体制を整えておくことも必要です。県、市町村等の関係団体への通報も当然のことですが、注意すべき点は、事故現場の組合、漁連等における情報窓口の一本化をはかることで、いたずらな情報の混乱を避けるべきことはいうまでもありません。

5. 加害船の権利関係の調査

イ) 船主、船長名の調査

加害船が外国船等の場合は、そもそも誰が船主なのかさえ当初は不明なことが多く、ましてや船舶の利用関係などは判明し得ないことも多いようですが、船舶の差押え等の場合は、少なくとも船舶所有者が誰であるかだけは、絶対に必要になってきますので、海上保安部等への接触で、できる限りの権利関係を調査する必要があります。又、その際注意すべきは、その船舶の船長名です。船長は、船

籍港以外においては、船主を代表、代理し、その船舶に関する一切の権利と義務を有していますので、船長名の把握は是非とも必要です。更に、船主の住所地等の調査も忘れてはならず、日本船等のような場合には船舶の登記簿謄本（これは、船籍港の法務局にあり、誰でも入手することができます。）や、船主の会社登記簿謄本など（これも本社所在地の法務局で容易に入手できます。）も、速やかに入手しておく必要があるでしょう。（各種の登記簿は郵送でもとり寄せることができます。）

ロ) P・I 保険加入の有無及び加入 P・I 保険の調査

前述の通り漁業損害を補償するべき者は、一次的には船主ですが、現実に補償金の支払いをなすのは P・I 保険です。

従って、加害船が P・I 保険に加入しているか、又どこの P・I 保険に加入しているのか、その P・I 保険の日本の代理店（後述の代理店とは意味が異なります）はどこなのか等を調査することが何にもまして優先されるべきです。

(注) P・I 保険の日本における代理店には、ドゥウェル、コーンズ、オールなどが有名です。

ハ) 「代理店」等の意味

次に注意すべきは「代理店」についてです。外国船の場合、日本国内での入出港、その他の手続を代行するため、代理店、エージェント、オペレーター等の名称の者が事故の際に最初に表面化するこ

とがよくあります。しかし、この代理店はあくまでも代理店にしかすぎないもので、責任を負うとか補償交渉をすとかいった権限は全くなく、この代理店の所在がはっきりしているからと安心することはできません。漁業者としては、あくまでも真の補償責任者は誰なのかということを第一に考えて調査、情報収集にあたる必要があります。代理店を窓口として、船主名、船長名等の情報を入手することは大切なことですが、これも、単なる取次者であるという認識が必要です。(過去には、当初代理店が前面にでてきたため、全ての補償交渉をこの代理店と行ってきたところ、突如として、代理店は取次のみだと主張され、未解決のまま断念せざるを得なかった事例がたくさんあります。)

〔参考〕便宜置籍船

便宜置籍船 (FLAG OF CONVENIENCE) というのは、簡単にいいますと、実質上の船舶所有者はある国 (例えば、日本など) の大会社等であるにもかかわらず、中南米やアフリカ等の遠隔かつ、船舶の運航の法規制が比較的ゆるやかな国々に、形式的な会社を船舶所有者として登録し、船舶籍港 (船舶の本籍地と考えてよろしいと思います) をその国の都市として、つまり、このように便宜的に船籍を他国に置いて運航されている船舶をいいます。

この便宜置籍船の発生は、20世紀のはじめごろ、主として各国の海運労働組合や、ヨーロッパの船主達の非難から表面化してきたもので、その存在の主な理由は、前述の通り、その船舶の法制制がゆるやかであることなどがあげられています。この便宜置籍船の問題は、現在に至るまで、海運経済上の問題として、大いに議論されているところ

ですが、漁業者にとっても、果して真の船主は誰なのか、どのような方法、手続で補償金が獲得できるかという点で悩まされる問題を多く含んでいているといつてよいでしょう。

ただ、漁業者側として、この便宜置籍船の問題を考える際に、最も注意すべき点は、ただ一点、補償金が確実に獲得回収できるかどうかであることと理解する必要があります。つまり、いかに時間がかかって、複雑な手続 (例えば、船舶の差押、競売、証拠保全—前述等の手続) をとったとしても、相手である加害船が日本船舶であるとか、外国船でも定期的に日本に寄港する船 (これを定期船といえます) の場合は、最終的には、補償金の回収はできることになりましょう。しかし、不定期船で、かつ、この便宜置籍船のような場合は、一度日本国外へ出航してしまえば、補償の担保となるべき財産 (通常、その船舶自体が財産価値を有していますので、船舶が担保となります。) が何もなくなるわけで、リベリアやパナマまで追跡して補償金を回収するなどということは、実際上不可能になるという状況になります。

仮に、裁判所で全面勝訴の判決を取っても、その強制執行をするためにアフリカや中南米に行くことはできないでしょうし、又、仮にその国にいても、その船舶がそこにいるとは限りませんし、その便宜置籍船の船舶所有者たる会社も、前述のように形式的な会社 (このような会社を、ペーパーカンパニー、つまり、書類だけの会社といえます。) ですので、何らの財産もないという結果になり、結局補償金は回収できないということになるわけです。

ここに、便宜置籍船等の外国船の場合に対する漁業者側の初動措置が是非とも必要になってくる理由が存在します。

便宜置籍船に対する初動措置の主眼は次の2点に集約されるといってよいでしょう。

- (1) 補償金の回収を確実化しておくこと。
- (2) 当事者双方で原因、被害額について争いがおこった時に、最終的判断をする裁判所をどこにするかを確定しておくこと。(裁判管轄の確定といえます。外国船の事故の場合は、裁判権が日本の裁判所にあるのか、その船の所属する国

の裁判所にあるのか問題になることがあります。
後者の考え方を「旗国主義」といいます。)

これらの目的を達成するために、船舶の仮差押、船舶の任意競売申立、保証状の獲得等の措置が必要になってくるわけです。

6. 国籍証書の獲得（事実上、法律上）

船舶国籍証書というのは、船舶を特定するために、その船舶のあらゆる要件が記載された公文書をいいます。これは、国内船、外国船を問わず必ず存在するもので、船舶内に常備していなければならないもので、事故が発生した場合は、海上保安部、代理店などを通じて、或いは直後その加害船から入手することが必要です。この国籍証書には、船名、船の種類、船籍港、エンジンの構造、船体の総トン数、純トン数、船舶所有者名簿、今後の事件解決にあたって必要となってくるいろいろな情報が記載されています。船主責任制限法による基準トン数も、通常この国籍証書から算出するのが普通ですし、船舶の差し押え、競売等の場合にも重要な証拠資料として果たす役割は大きいのです。（巻末事例参照）

〔参考〕船舶執行申立て前の船舶国籍証書の引渡命令申請（民事執行法第105条）

従前までは船舶を法律的強制的に拘束する方法としては、船舶仮差押、又は任意競売申立による本差押しか法的手段はありませんでしたが、昭和55年に民事執行法が改定され、上記船舶執行をする以前に緊急性がある場合は、当該船舶の国籍証書の引渡しを求めることができるようになりました。

船舶国籍証書は、船舶が航行する際必ず本船内

に常備しておかなければならないものですので、この引渡命令がでると法律的に船舶は動けなくなる効果が発生します。

漁業者にとってこの方法をとる有利な点は、仮差押の場合の供託金、任意競売申立の場合の予納金（ケースによっては数千万円を供託、予納する必要があります）等が不要であるということです。

但し、上記引渡命令の有効期間は5日間ですので、この間に保証状等を獲得する必要があります。

平成〇年（モ）第〇〇〇号	
引 渡 命 令	
当事者	別紙目録のとおり
債権者らの船舶競売申立前の船舶国籍証書等引渡命令の申立てを相当と認め、下記のとおり決定する。	
主 文	
債務者は、債権者らの申立を受けた執行官に対し、別紙目録記載の船舶の国籍を証する文書その他の船舶の航行のために必要な文書を引渡せ。	
平成〇年〇月〇日	
東京地方裁判所民事第21部	
裁 判 官	
（注）当事者目録、船舶目録省略	

7. 海外災害防止センターとの防除契約

イ) 海上における大規模災害（漁業者にとっては油濁事故等）を防止するため、昭和51年海洋汚染防止法が改正され、海上災害防止センターが設立されました。同センターは設立後既に10数年に亘り、全国の大規模油濁事故等で油の防除作業等において多くの効果的な実績を有しています。

ロ) 漁業者にとって、同センターの意義は、加害船船主にかわって防除作業をしてくれるということで加害船が外国

船等の場合は、有効な防除作業が確実に期待できることとなります。

又、同センターの防除作業にあたっては、漁業者が防除作業実施者となる場合が多いので、漁業者が同センターの傘下に入り、防除契約を締結しておけば確実にその防除作業費（人件費、資材費、車輛、漁船用船費等）を回収することができます。

従って、加害船の責任制限額が少なく、漁業被害がこれを大幅に上回る事例であっても、少なくとも同センターと防除契約を結んでいれば制限額とは無関係に防除作業費のみは別枠で同センターより回収することができます。（契約上の債権ですの）

ハ) 上述の通りですので、大油濁事故が発生し同センターの出動があった場合、必ず漁業者は同センターと防除契約を最初にとりかわすべきです。

事故直後は、契約文書等、単価の決定等はなかなかできない状況ですので、簡単な覚書又は確認書程度のものでも同センターの責任者ととりかわす必要があります。（正式な契約書は後日、事件が一段落した際に作成締結すれば十分です。）

例

確 認 書

平成〇〇年〇月〇日〇〇県〇〇郡〇〇町沖合において、座礁した機船〇〇号事件に関する油防除清掃業務を甲は乙に委託し、乙はこれを受託したことを相互に確認する。防除費の単価、防除作業の内容等細目については後日甲、乙協議のうえ決定し、甲は乙が要した防除作業費を作業完了後速やかに支払うものとする。

平成〇〇年〇月〇日

甲 海上災害防止センター

防災部長 〇〇〇〇

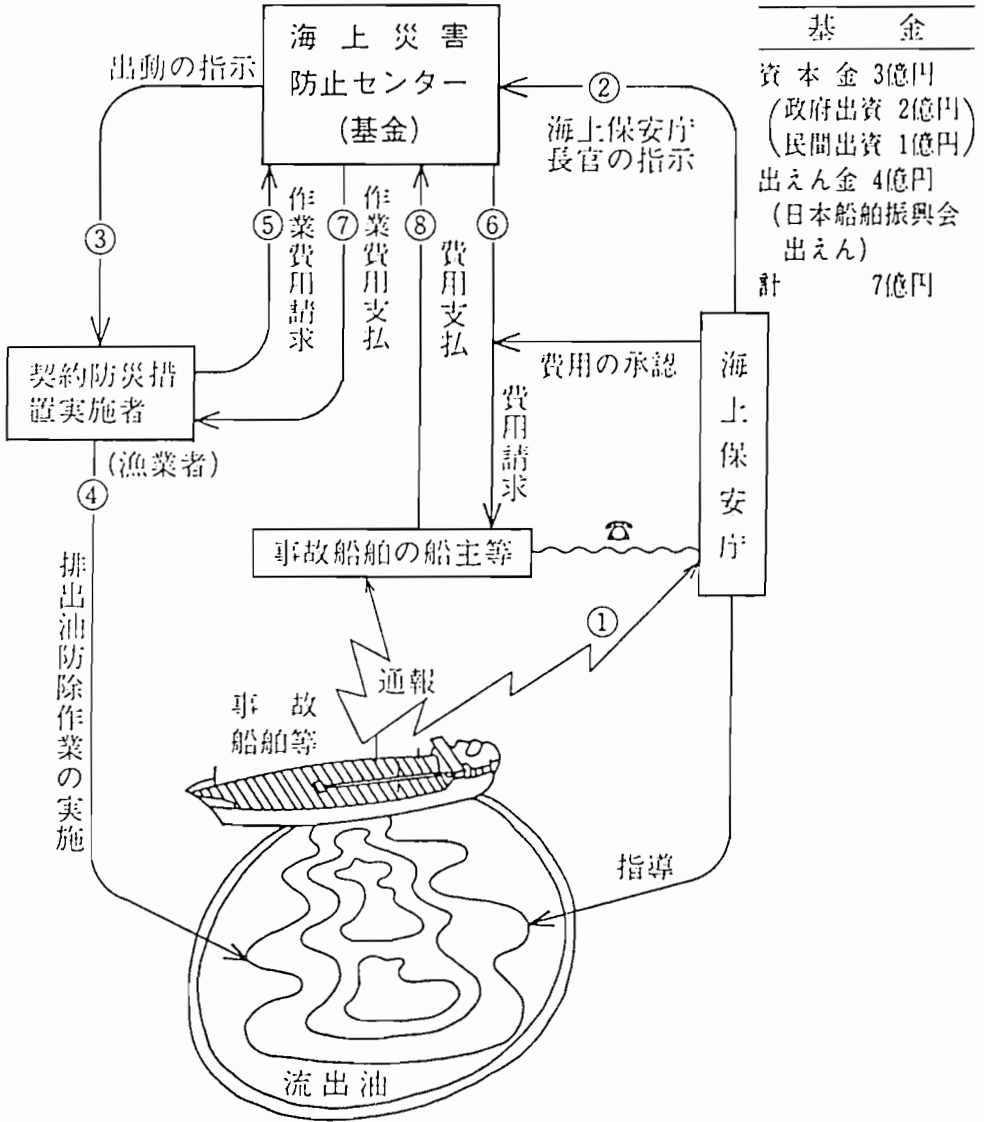
乙 〇〇県漁業協同組合連合会
及び傘下構成組合

〔参考〕海上災害防止センターの業務

- 1号業務 海上保安庁長官指示によるもの
- 2号業務 加害船主依頼によるもの

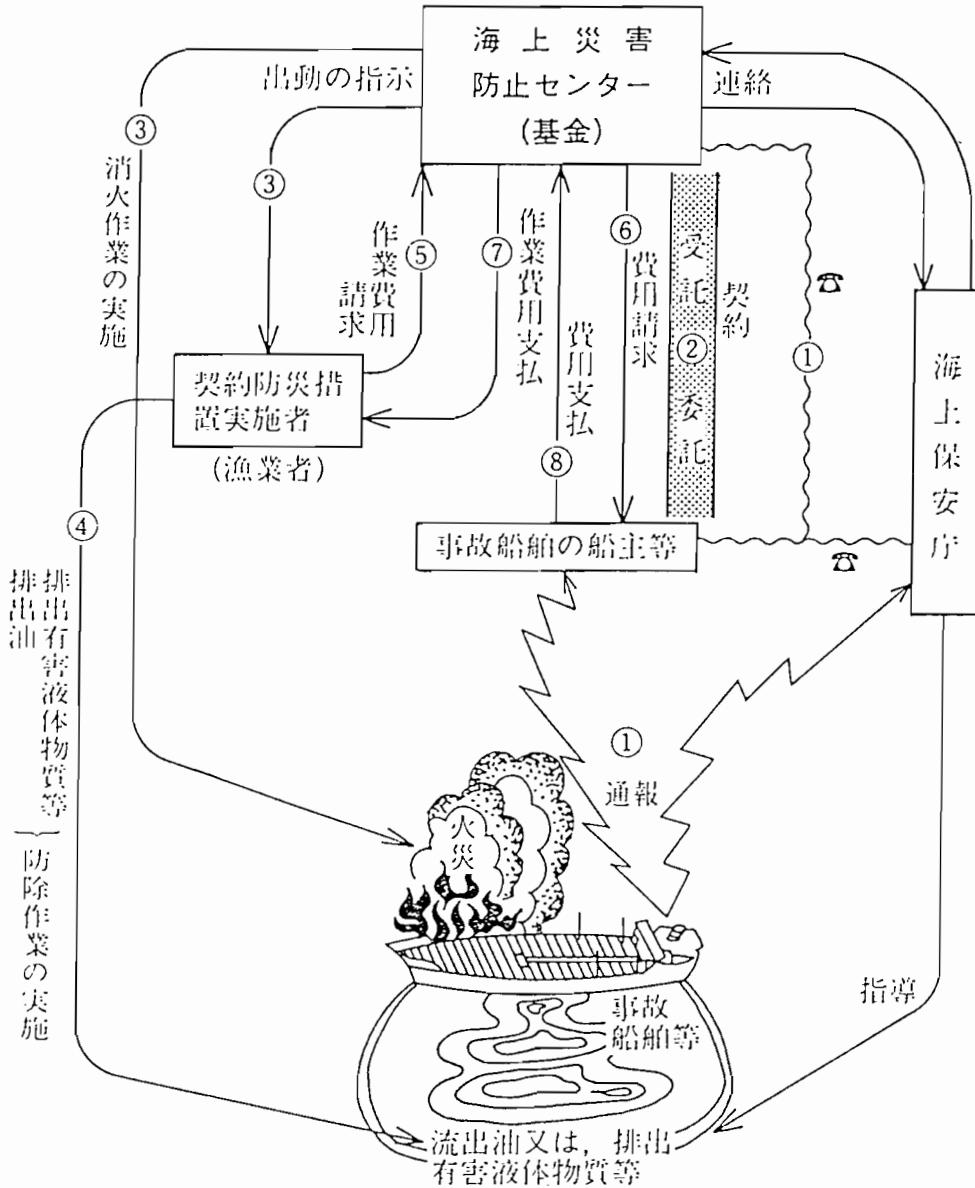
■ 1号業務

海上保安庁長官の指示に基づき排出油の防除のための措置を実施し、この措置に要した費用を原因者から徴収します。



■ 2号業務

船舶所有者その他の者の委託をうけて排出油又は、排出有害液体物質等の防除、消防船（東京湾に「おおたき」「きよたき」の2隻配備）による消化及び延焼の防止等の海上防災のための措置を実施します。



8. 保証状の獲得

保証状（英文では、Letter of Guarantee、略して L. G. といいます。）というのは船主にかわって、信用力のある者が損害賠償金の支払いを保証するための要件が記載された文書をいいます。（巻末事例参照）

保証状の作成者は、加害船の P・I 保険クラブ又は、その加害船が取引をしている銀行などの金融機関であることが普通で、（加害船主自身ではありません）宛先は、漁業協同組合とその傘下構成組合員に対して発行されるものです。

保証状は、このように世界的にも信用力があり、所在地も明確で、資産なども十分な者（上述の P・I 保険クラブなど）が、加害船主に代って支払いの保証をするもので、漁業者側の理解としては、資産状態や真の船主などがはっきりわからない加害船につき、大銀行等が支払保証をする文書と考えてよいでしょう。ただ、支払保証をするといっても、保証状の獲得時点では、当然漁業被害額がわからないわけですから、被害調査の進行等により、双方（漁業者と加害船側—実際には、保証状を出した P・I 保険）の合意によって決定した金額が終局的に保証されるわけで、争いが生じて合意が得られない場合には、裁判所の判断による金額を支払保証するという意味あいをもつことになります。保証状は、加害船の保険会社等が、自発的に発行することはありません

ので、漁業者としては、「保証状交付の要請」を強力になさなければなりません。前述した P・I クラブに加入している船舶については、要請をすれば最近では、大体、保証状を発行するようになりましたが、保証状の発行もなく、国外に出航して、逃げ切りをはかろうとする外国船等のような場合は、法律的手続に訴えても、この保証状を獲得しなければなりません。

(注) 保証状 (L. G.) に記載すべき要件④～⑩

- ④ 信用ある P・I クラブ等が船主に代って当事者の合意した金額又は、裁判所の判決した金額を漁業補償金として支払うことを確約すること（支払保証）
- ⑤ 紛争が生じた場合には、日本の法律によって争点を解釈すること（準拠法）
- ⑥ 訴訟になった場合は、日本の東京地方裁判所を管轄裁判所とすること（裁判管轄）
- ⑦ 補償金の確定、支払いは日本円においてなすこと（円建て）
- ⑧ 法律文書（内容証明、訴状、呼出し状）の送達先を明示し、送達者はそれらの文書を必ず受領すること（受領権限）
- ⑨ ある者（通常は、P・I 保険の代理人弁護士）が間違いなく、事件処理について、加害船主と P・I 保険より委任をうけること（委任確認）

のおよそ、6 点が漁業者側としては非記載せしめなければならない要件ですが、加害船側からは、次の 4 点も記載することを要求されるのが普通です。

- ⑩ 保証状を発行する条件として、漁業者側は、加害船或いは、その他の加害船主の持船等を差押えないこと（差押放棄）
- ⑪ 保証限度額を記載すること（限度額）
- ⑫ 責任制限をする権利を留保すること（責任制限留保）
- ⑬ 保証状を発行したことが、直ちに責任を認

めたことにはならないこと（責任留保）

㊤については、前述の通り、保証状の最大の目的でありますので、この旨の記載がない場合は、もはや保証状ということではできません。

㊤は、例えば、外国船どうしの衝突で、漁業被害が発生したような場合、はたして、事件をその外国船の所属する国の法律によって解釈するのか、日本法で解釈するのか問題になることがあるため、記載しなければならないわけです。海事紛争においては、加害船のフラッグ（旗一所属国）の法律で事件解決をするという考え方もあり、そうなりますと、漁業損害の算定評価の方法も、過失の判断の方法も異なってきて、いたずらに事件解決が長びくといった状況も出てくることになりますので、漁業者の納得いく方法で事件の争点を解釈する（つまり、日本の法律で）ことが必要になってくるわけです。

㊤の裁判管轄については、これも必須条件です。便宜置籍船のような外国船の場合に、日本法で解釈するとしても（前述㊤）どこの裁判所で紛争を解決するのかという問題も当然でてくることになり、リベリアやパナマの裁判所で、日本の漁業者が裁判をするわけにはいかないのですから、裁判所を特定する必要があるわけです。勿論、東京地方裁判所でなくとも、事故現場に近い地方裁判所を記載してもよいわけですが、単に日本の地方裁判所というような漠然とした記載方法はよくありません。通常は東京或いは神戸の場合が多いようです。

㊤の日本円建は当然のことですが（日本の漁業者の被害ですから）これも注意すべき点です。なぜなら、補償金額が確定してから、支払いまでには若干の時間がかかり、ドル建、ポンド建等にしておきますと、為替レートの変動で、現実に漁業者が受領する現金が目減りすることもありうるからです。更に㊤には保証最高限度額の記載をしますが、同じように為替レートの変動で、とれるべきものがとれなくなるといった現象も考えられますので注意するべきでしょう。

㊤の法律文書の送達、受領については、一見さして重要でないと考えられがちですが、手続的な面では極めて重要です。P・Iクラブが保証状を

出し、裁判管轄も日本の地方裁判所と決めても、裁判が開始するには、被告である加害船やP・Iクラブに漁業者側の訴状が送達されなければなりません。従って、外国船の場合、外国まで送達していたのでは、大変な時間と労力が必要になり、訴訟の土俵に乗るまで半年、一年と時間を経過してしまうこともあります。従って、送達先としてP・I保険の代理人たる日本在住の弁護士を明記しておくことが必要になります。弁護士がまだ相手方において選任されていない場合は、保険代理店等（担当者の氏名までも記載しておいた方がよい）でもかまいません。この法律文書の送達は、後述する時効の中断（請求権を時効で消滅させないこと）の際にも必要です。内容証明郵便一本で時効の中断はできますが、この宛先を明示せず、又相手方が受領を拒否した時などは、時効が完成し漁業補償の請求権がなくなってしまうことになり、ゆゆしき事態になりますので注意しましょう。

㊤の委任確認は、事件を解決するまでにさまざまな交渉がなされていくことになりますので、その交渉権限を有している者を確認しておくことに意味があります。通常は弁護士が記載されることになりますが、この記載があつてこそ漁業者は安心して、交渉を進めることができるわけで、その弁護士が前述した代理店の如き単なる窓口、取次者でないことを確認するわけです。

㊤は通常の保証状には常に記載されます。P・I保険としては、多大な責任を以って保証状を発行するわけで、終局的には金銭的負担を認めることになりますので、そのひきかえに、加害船主の資産（その船舶やその他の船舶・資産）の差押えなどの権利を放棄してもらいたい旨の要望があることは当然で、漁業者側としても、支払の保証があり、最終的には補償金の回収ができるわけですから、差押放棄は約束してもかまわないことになります。

㊤保証限度額は、事故直後でもあり、なかなか被害額が確定できませんので記載しない場合もありますが、通常は一応の金額を明示することが適当です。その際、漁業者としては、見込まれる最高の金額を相手方に伝達し、要請することが必要で、多少、多めの金額を提示するのが普通です。

ただ、この限度額はP・Iクラブがその金額を支払うということではなく、その金額を上限として、双方で合意、又は裁判所で認めたそれ以下の金額を支払うということで、この⑩の金額は、直接に補償額となることではないことを記憶して下さい。従って、相手方としては、過去の前例からみますと、大体、漁業者側の提示する金額をそのまま限度額として記載するのが実情です。

⑩あらゆる海難事故は、船主においてその責任を制限することができますので、この記載は漁業者としてやむをえないと理解するべきでしょう。ただ、責任制限をしますと、責任限度額が決定されますので、⑩との関連で、P・Iクラブ等が支払保証する金額は⑩の金額か⑪の責任限度額のいずれか低い方になり、その旨の記載がこの部分で明記されることもあります。これもやむをえません。⑩の金額の明示がない場合には、⑩において、“責任制限限度額を上限として支払い保証する”という文章になることがあります。

⑪保証状は、通常、事故直後或いは、加害船の出航する以前に入手することが多いため、発行する側においても、事故の責任が自船にあるかどうか（衝突等の場合）わからないままに発行するわけですから、後に、事故原因が自船に全くないということが判明した場合は、補償金を支払う必要がないわけですので、保証状は意味をもたなくなる場合もあるため、この⑪の記載がなされるのです。漁業者としても、無過失が証明された船舶側から補償金を獲得することは法的にもできませんので、この⑪は通常の保証状には記載されるのが普通で漁業者としても了解しなくてはなりません。

以上のように保証状の記載要件はいろいろありますが、ケースバイケースで獲得できる保証状をまず獲得しておく対応が必要でしょう。

但し、加害船が沈没してしまい、かつ、船主が一杯船主であった場合などは、P・Iクラブとしては差押えの危険がないため漁業者として保証状を獲得することが

困難になり、結局保証状なしで示談交渉をするといったケースも多くみられます。

9. 前渡金の獲得

前渡金というのは、事件の最終解決に至る前に、仮払いとして、ある一定金額（内金としての意味）を先払いしてもらう性質の金員で、過去の前例では、よくこの要求を行い、かつ実際に獲得した例もありましたが、最近では余り例をみません。（特に外国船の場合です。日本船でかつ、ジャパンP・Iに加入し、当該船舶の船主がしっかりしている場合には、最近でも多々前例があります。）尽大な被害を発生せしめる大海難事故が起こりますと、その防除清掃作業費や、当座の生活費に充当するための費用が漁業者にとって是非とも必要になることが多く、事件解決までに数ヶ月、数年を要する長期の時間がかかりますと、再生産のための資金不足になり、最終解決時点まで、待ってられないほど、漁業者がひっぱくすることがあります。このような場合、よく、県や漁連等の行政ベースで、緊急融資をする例がありますが、あくまでもこれは、事件当事者とは無関係ですので、ここに漁業者として、加害者側から内金を前払いしてもらいたい旨の強い要望がでてくることになります。しかし、前述の通り、外国船などの場合は、よほどのことがない限り前渡金（英文ではADVANCEといいます）を支払う姿勢は示

さないことが普通です。

ただ、漁業者としては、一応建前としてはこの要求はしてみるべきと考えます。

10. 時効中断

不法行為（前述）による損害倍償請求権は事故発生後3年間で、時効にかかりそれ以降は請求権は消滅することになります。（民法第724条）

どのような請求権であっても何の手続もしないままに放置しておくとその権利を失う（すなわち、時効で消滅する）ことになるのが、現在の法律の規定になっています。

海難事故による漁業補償の請求権についても全く同様のことがいえるわけですが、ただ、一般に損害賠償請求権の消滅時効と異なるのは、その期間（上記の3年）が大幅に短縮されていることが重要 です。

(注) ④商法第798条

〔短期時効〕共同海損又ハ船舶の衝突ニ因リテ生シタル債権ハ一年ヲ経過シタルトキハ時効ニ因リテ消滅ス

前項ノ期間ハ共同海損ニ付テハ其計算終了ノ時ヨリ之ヲ起算ス

⑤民法第724条

「損害賠償請求権の消滅時効」不法行為ニ因ル損害賠償ノ請求権ハ被害者又ハ其法定代理人カ損害及ヒ加害者ヲ知リタル時ヨリ3年間之ヲ行ハサルトキハ時効ニ因リテ消滅ス不法行為ノ時ヨリ20年ヲ経過シタルトキ亦同シ

従って、④により、船舶の衝突によって生じた損害賠償の権利は1年で時効消滅することになります。典型的な例は、漁船と貨物船が衝突し、漁

船が沈没して損害を受けた場合、1年間何もしないで放置しておく、そもそも損害請求の権利が失われてしまうということになります。頭書に〔短期消滅時効〕と記載があるように、通常の場合に比して、極めて短い期間に権利が失われてしまいますので注意が肝要です。このような短期消滅時効が特別に規定されたのは、海上事故の場合は、衝突の原因に関する証拠などのこん跡が全くなく、（交通事故のスリップこんのようなもの）証拠保全も容易でないこと、又海上企業は比較的定型的な形態で運営されているので、損害額の確定も他に比べて早くできることなどがあげられています。

しかし、④商法第798条はあくまでも、“船舶衝突”に限られていますので、座礁事故やバルブ操作ミスには適用がないと考えられます。従ってその場合は⑤の民法第724条の3年が消滅時効の期間となることとなります。

尚、因みに、船舶衝突の一方の船舶が公用船（例えば、水産庁の試験船、海上自衛隊の巡視艇等）の場合は、この規定は適用されず（船舶法第35条に規定されています）一般の3年が消滅時効の期間となります。このように、衝突事故による漁業補償請求権は衝突の場合は1年で消滅するわけですが、漁船が当事者とならない船舶どうしの衝突による流油で、漁業者が油濁被害を受けた場合、これも1年で消滅するのは、座礁事故や、バルブ操作事故の場合に比べていかにもおかしいことから、漁業者以外の船が原因となっているときは、仮に衝突事故であっても、3年と解釈すべきであるという考え方が発生します。そもそも、漁業者にも全く過失がないこと、一般に漁業被害は尽大で、その被害額も早期には確定しにくいこと、座礁と衝突で時効の差がでるのは合理的とはいいがたいことなどの理由で、油濁事故の場合は、3年を時効とみるのが妥当であろうと思います。ただ、実務上の処理としては、未だ争いがありますので、万全を期して、漁業補償請求権は1年で時効にかかるということを念頭に置いて、後述する時効中断の手続きをとる必要があります。

〔時効中断の方法〕

上述の通り、事故後一定期間（1年又は3年）に何らかの請求手続をしないと請求権が消滅しますので、この「手続」をする必要があります。これを時効の中断といいます。

時効中断は、漁業者にとって初動対策ではありませんが権利保全の措置に不可欠な手続です。

尚、時効の中断というのは、一時進行を中止するというのではなく、中断時点から、再び同じ期間が時効完成には必要だということですので注意しておきましょう。

① 時効中断書の作成

時効は、事故直後に加害船から、時効の利益は放棄するという一札をとっていても無効です。これは、債務者保護の発想からきているといわれています。従って、通常の漁業補償の交渉の場合は、1年近く時間が経過した時点で、漁業者と加害船側との合意により、すでに経過した時間の利益を放棄するという文書を交換するのが普通です。これを“時効中断書”又は“時効利益の放棄書”といいます。

尚、事件が何年にもわたって解決しない場合は、この時効中断書を何回も作成する（1年毎）こととなります。

例

時 効 中 断 書
〇〇漁業協同組合外12組合 及び該組合傘下各構成組合員殿
記
平成〇年〇月〇日〇〇県〇〇海峡において発生した機船〇〇〇〇〇号と機船〇〇丸との衝突事故により〇〇〇〇〇号より流出した油のため貴下らが蒙った漁業損害の賠償請求に関し、本書作成者たる前記両船船主代理人は、衝突事故発生後現在に至るまで経過した時間の時効の利益を放棄し、示談解決に努力することを確約する。
平成〇年〇月〇日
〇〇〇〇〇号船主代理人 弁護士 〇 〇 〇 〇
〇〇丸船主代理人 弁護士 〇 〇 〇 〇

② その他の方法

時効中断の方法が①のような相手方の合意が得られないために不可能なときは、一般原則にのっとり、「法律上の催告」をする必要があります。第一にするべきは、内容証明郵便をもって、相手方に補償金の支払いを催告（督促すること）することで、時効が中断しますが、これも6ヶ月間だけ中断するだけで、6ヶ月以内に事件が解決しない場合は、訴訟の提起等、裁判上の手続をとらなければなりません。（かつ、この催告は1回しか有効でないので、6ヶ月毎に内容証明郵便を送っていても2回目からは法律的には全く意味をなさないものになります。）前述しましたが、保証状の記載要件のうちで、内容証明郵便の受領を拒否されない状態を作っておくことの重要性がここ

において判明します。

尚、相手船側が海難審判ができるまで、補償についての回答の猶予を求めているときは、その期間は“催告”が継続しているとみなされますので、時効が完成することはありません。しかし、審判がでてから、6ヶ月以内に法的手続をしないと、前述の通り、補償請求権は消滅しますので、注意すべきでしょう。法的手続というのは、訴訟の提起、支払命令の申立、調停の申立等の手続をいいます

が、詳細は法律専門家に問い合わせるべきでしょう。

時効の問題は、このようにそもそもの権利消滅という重大問題を含んでいますので、漁業者としては、補償交渉を継続しているからといって、損害額の多寡のみに気をとられないよう注意するべきで、特に便宜置籍船等の外国船の場合は、当初から時効の点を意識しておくことが望ましいと思います。

海洋汚染の現状について

海上保安庁警備救難部

海上公害課 三 浦 兼

はじめに

本年は、6月にブラジルで「国連環境開発会議（地球サミット）」が開催されたことと相まって、地球環境問題がマスコミ等で大々的に取り上げられ、一般市民の環境問題への取り組みもますます活発になるなど、環境保全の気運が高まりを見せた年でした。海洋環境保全の分野でも、全国規模での海岸のゴミの実態調査・清掃が行われ、また、様々なキャンペーン活動が展開されるなど、読者の皆様方を含めた様々な方々による海洋環境保全のための取り組みが続けられているところです。

本稿では、昨年に引き続き、海上保安庁が収集したデータに基づいて、平成3

年における海洋汚染の発生状況を中心に、我が国周辺海域における海洋汚染の現状について述べさせていただくわけですが、これらのデータが、皆様方の活動の参考となれば幸いです。

1. 海洋汚染の発生確認状況

海上保安庁では、油、廃棄物、工場排水等による海洋汚染を、巡視船艇・航空機により監視し、または、皆様方から寄せられた汚染発見の情報に基づいてこれを確認することによって、我が国周辺海域における海洋汚染の実態の把握を行っています。

データを取りはじめた昭和46年以降昨年までの海洋汚染発生確認件数は、図1に示すとおりで、数年前までは減少傾向



ニューストネットによる漂流廃油ボール採取

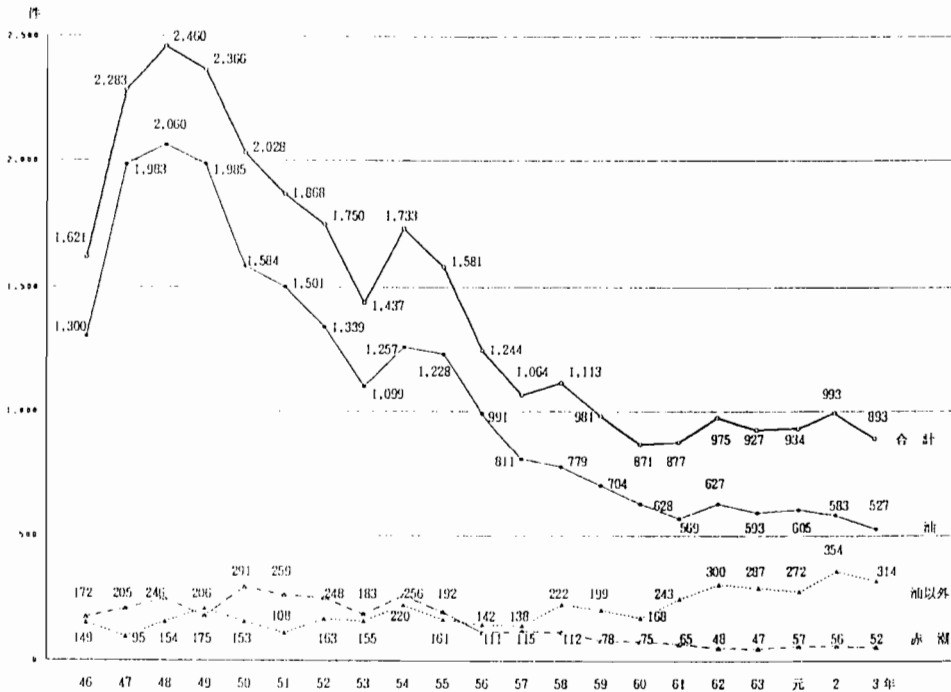


図-1 海洋汚染発生確認件数の推移

にあり、昭和60年には、ピーク時（昭和48年：2,460件）の1割弱に当たる871件にまで減少しましたが、その後は横這い状態での推移が続いており、海洋の汚染は、今後も予断を許さない状況にあります。

平成3年の状況は図2に示すとおりで、全体で893件（うち油による汚染527件（約59%）、廃棄物、有害液体物質等の油以外のものによる汚染314件（約35%）、赤潮52件（約6%））の汚染が確認されています。

これらを態様別にみると、

イ. 油による汚染

油による汚染527件の排出源別の内訳は、船舶からのもの419件（約80%）、陸

図-2 海洋汚染発生確認件数（平成3年）

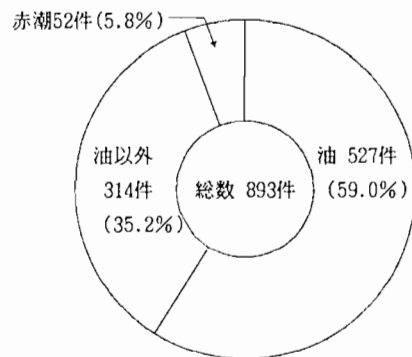
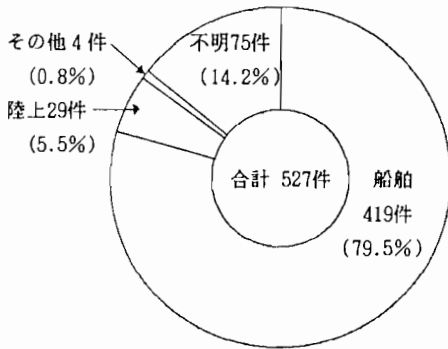
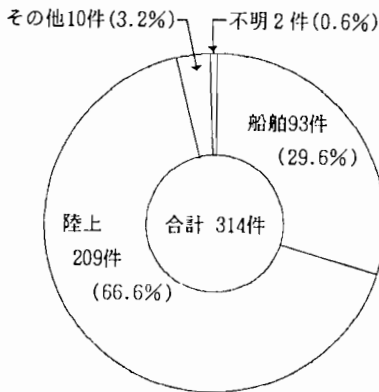


図-3 海洋汚染の排出源別発生確認件数(平成3年)

① 油による汚染



② 油以外のものによる汚染

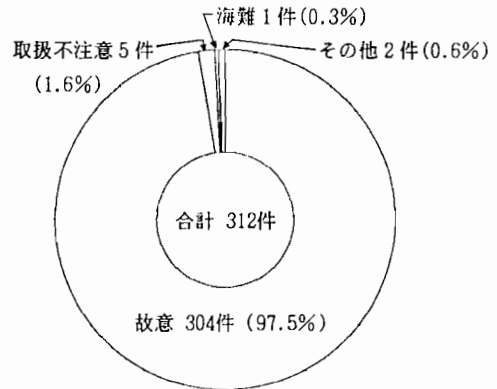


上や海洋施設からのもの33件(約6%)、排出源不明のもの75件(約14%)となっています[図3①]。排出源不明の油についても、そのほとんどが、発見場所、浮流状態からみて船舶から排出されたものと推定されることを考えれば、油による汚染の大半は船舶に起因するものであると言えます。また、排出源が判明している452件の汚染の原因別内訳は、バルブ操作ミス、タンク計測不適切等の取扱

不注意によるものが161件(約36%)で故意に排出したものが104件(約23%)

図-4 海洋汚染の排出源別発生確認件数(平成3年)

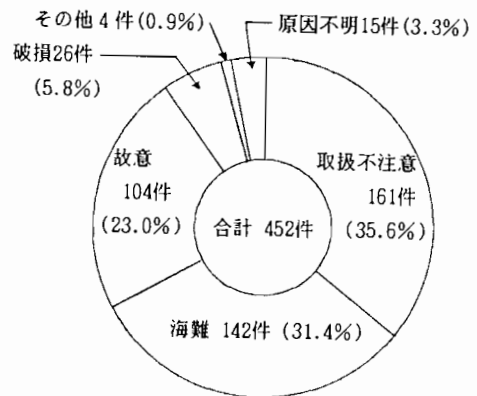
① 油による汚染



であり、人為的なものが大半を占めていることがわかります。[図4①]。

② 油以外のものによる汚染

(排出源判明のもの)



ロ. 油以外のものによる汚染

油以外のものによる汚染314件のうち209件(約67%)が陸上を排出源とするもので、そのほとんどは故意に排出したものであることがわかります[図3②、図4②]。

2. 廃油ボールの実態

海洋汚染の発生確認件数は、海洋に排出された油や廃棄物などによる海洋汚染を件数的にとらえたものですが、油による海洋の汚染状況を知る指標の一つとしては、この外に、廃油ボールの状況を観測する手法があります。廃油ボールは、昭和40年代前半から我が国周辺海域でも大量に見られるようになり、大きな社会問題ともなったことから、海上保安庁では、その状況を把握し防止策を講じるため、我が国周辺海域における廃油ボールの漂流・漂着状況調査を行ってきました。調査は、「国際連合教育科学文化機関・

政府間海洋学委員会（IOC）」が策定した「海洋環境汚染全世界的調査」（GIPME）」の一つである「海洋汚染モニタリング計画（MARPOLMON）」に基づく国際的に統一された観測手法を用いて行われており、具体的には、漂流調査は、我が国周辺海域に設けた15カ所の定線上で、巡視船が、定期的に、特殊なネットをえい航して廃油ボールを採取し、これらの重量を測定する方法がとられており、また、漂着調査は、我が国の主要海岸28カ所に設けた調査区域で、定期的に、漂着した廃油ボールの大きさ及び重量を測定する方法で行われています。

図-5 漂流廃油ボール平均採取量

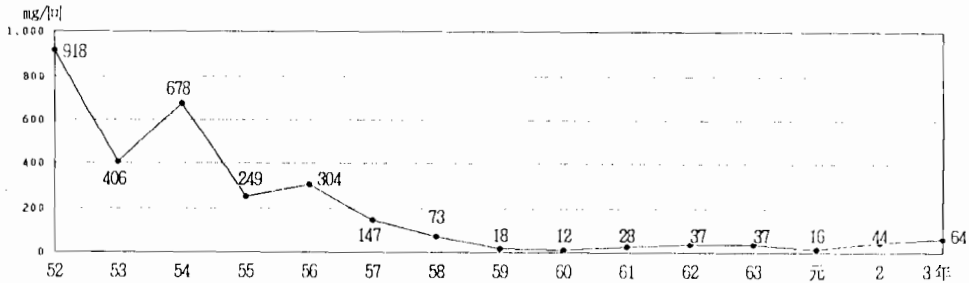


図-6 漂着廃油ボール総採取量

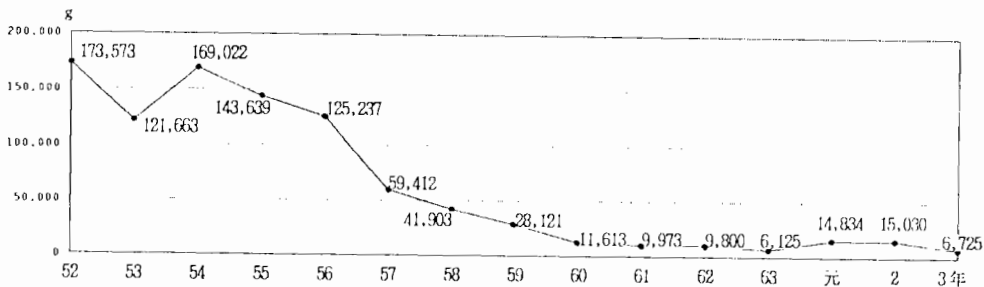


図-7 海域別漂流廃油ボール平均採取量

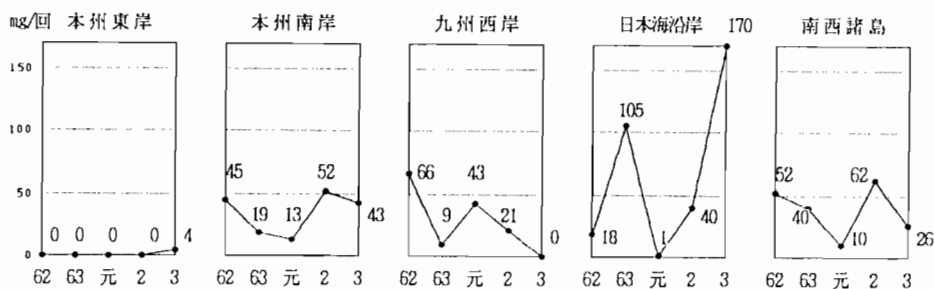
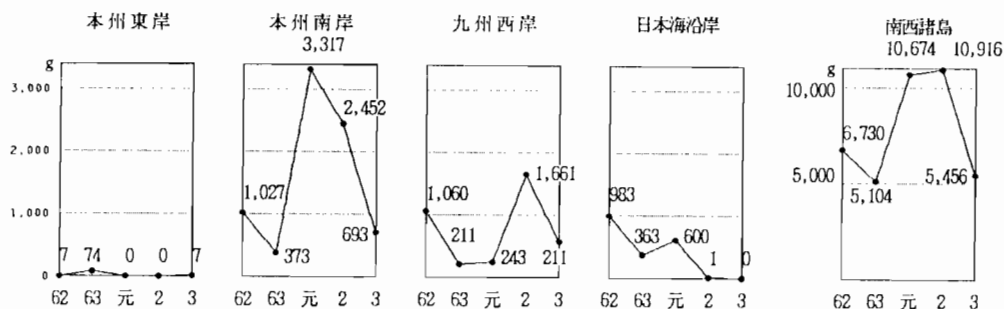


図-8 海域別漂着廃油ボール総採取量



なお、これらのデータは、海上保安庁水路部海洋情報課（日本海洋データセンター）を通じて世界各国に提供されています。

これまでの調査結果によると、廃油ボールの漂流・漂着量は、MARPOL 条約の規制及び監視取締りの強化等が功を奏してか、昭和50年代半ばから急激に減少し、昭和60年以降は、低いレベルで推移してきました。[図5、図6]。

近年の漂流廃油ボールの採取状況は図7に示すとおりで、平成3年には、日本

海沿岸海域での採取量が増加し、ここ数年採取量0が続いていた本州東岸海域でも一回平均4mgが採取されました。

また、漂着廃油ボールの採取状況は図8に示すとおりで、平成3年には、平成元、2年と採取量0が続いていた本州東岸の調査区域で7gが採取されましたが、他の調査区域での採取量は、平成2年に比べて減少しています。しかしながら、タンカールートに当たる南西諸島の調査区域での採取量は依然として多く、全漂着量の80%を占めています。

おわりに

海上保安庁は、今年も「未来に残そう 青い海」をスローガンに、6月の「海洋汚染防止推進週間」の諸行事をはじめとして、様々なキャンペーン活動等を実施し、海洋環境保護の重要性を訴えてきました。恒例の「海洋汚染防止講習会」も、11月までに全国11か所で開催され、多勢の方々の参加の下で成功裏に終了することができました。来年度の「海洋汚染防

止講習会」は、函館、気仙沼、千葉、蒲郡、堺、姫路、福山、大牟田、西郷、金沢、日南の11か所での開催を予定しています。「青い海」を未来に残すためには、皆様のご理解とご協力が必要なことは言うまでもありません。今後とも、上記行事への積極的な参加等、海上保安庁の海洋環境保全のための活動へのご理解ご協力を賜りますようよろしくお願いいたします。

第12回豊かな海づくり大会について

本基金もその構成メンバーとなっている「豊かな海づくり大会」推進委員会を中心となって「第12回豊かな海づくり大会」が、平成4年11月8日千葉県勝浦市において天皇陛下ご臨席のもとに盛大に

挙行されました。

この大会において、本基金事業と密接な関連のある漁場保全部門で大会会長賞他を受賞した3団体の功績の概要をここに紹介します。



大会会長賞

千葉県 夷隅地区漁協婦人部連絡協議会

千葉県勝浦市墨名707

(功績の概要)

当協議会は、勝浦市及び夷隅郡の沿海9漁協の婦人部の上部団体として昭和32年に結成され、部員11,000人を擁している。

当地区は、磯根漁業が極めて盛んであり、婦人部員自身がこれら漁業に携わっているケースが多く、かねてより、水質環境の保全に高い関心を持っており、海水の汚れやヘドロ、ゴミ等の増加を肌で感じていた。

一方、研修会等を通じて、海水の汚れが、家庭からの生活雑排水等に起因していることが部員の間にも、徐々に、認識されるようになった。

このため、漁村で生活しているもの自らが海の環境浄化に取り組むことによって、地域の環境保全と水産資源の保護増大に寄与しようとする機運が高まり、昭和50年ごろから海の環境浄化活動に取り組み、現在も各種の活動を積極的に展開している。

活動は、無公害石けんの普及を核にして始められたが、その後これを前進させ、部員自ら水質検査を実施し普及状況を確認するという手法をとったことが特筆される。また、婦人部内にとどまらず、夷隅郡全域の各婦人団体や学校にも働きかけるなど、積極的に漁村以外の地域にも理解協力を求める活動を展開している。

1. 無公害石けんの使用と地域への普及活動

当協議会は、昭和50年ごろから、千葉県漁協婦連とともにきれいな海づくりに取り組んできた。

特に無公害石けんについては、部員が率先して使用するとともにその普及に努め、海の環境浄化運動が大きな盛り上がりを見せている。平成3年の無公害石けんの使用量は、平成元年の2倍にあたる約4,000箱になる等、着実に活動の成果が出ている。

さらに、この普及活動を夷隅郡各市町ごとの産業祭りで行ったり、近隣の小中学校の児童生徒を対象に、合成洗剤による海洋生物への影響を観察させること等により、今では、夷隅郡市町の婦人団体

を中心にその主旨が浸透してきている。

また、食用廃油による汚濁負荷を軽減させるため、廃油を再利用した石けんの製造と普及をも併せて行っている。

2. 沿岸漁場に流入する河川の水質検査

無公害石けんの普及活動をさらに前進させるため、部員が生活雑排水の流れる小河川の水質を測定する体制を作り、河川をモニタリングすることにより、汚染防止と意識の向上に努めた。

この水質検査は平成元年から開始し、現在までに9組合が月1回の割合で、のべ約200回実施している。

この結果、無公害石けんに対する部員の理解がさらに深まり、水質の汚染防止に効果のある水切り袋や和布の使用促進が図られた。今では、約40%の家庭で和布を使用する等、海の環境浄化に努めた功績は大きい。

また、この水質検査活動は、他地区の漁協婦人部の注目するところであり、県下全域へと波及しつつある。

なお、水質検査は、部員、漁協が協力し別表の項目について実施されており、石けん普及運動の指標となる MBAS

検査項目	検査実施頻度	検査実施者等
水温、比重、pH、透視度	1ヶ月に1回	各漁協の婦人部員が、輪番制で採水及び検査する。
COD、BOD、SS、MBAS	3ヶ月に1回	各漁協が採水した後、保健所及び水産事務所等で検査する。なお、検査には漁協が輪番制で、手伝いをする。

*メチレンブルー活性物質：水中における合成洗剤成分（陰イオン系界面活性剤）の含有量の指標。

(合成洗剤成分(陰イオン系界面活性剤)の含有量)を始めとする検査結果は各部署の自由な閲覧に供され、運動の促進に役立っている。

3. 家庭排水の自主チェック

地域全体への無公害石けんの普及活動と並行して、各家庭から汚濁負荷の軽減化を図るため、生活雑排水クリーンチェック表を配布し、各家庭の自主的な環境浄化意識の向上に努めることにより、漁場保全に大きく寄与した。

〈参考〉生活雑排水クリーンチェック表の項目

台所仕事

- 食器類は、できるだけお湯で洗いましたか
- 食器洗いに、洗剤を使わず和布を使用しましたか
- 野菜や果物はできるだけ水で洗いましたか
- 食器類の油汚れは、洗う前に紙などで

ふきとりましたか

- 油をそのまま流しに捨てず、ごみとして出しましたか(紙や古布等にしみこませ捨てる)
- 野菜くず、茶がら、残飯等を、三角コーナー等へ入れましたか
- 三角コーナーに、ろ紙袋をつかいましたか
- お米のとぎ汁を流さずに利用しましたか

洗濯

- がんこな汚れは予洗いしましたか
- 洗剤は、計って使いましたか
- 洗剤は、わかしお石けんを使用しましたか

- 風呂の残り湯を使用しましたか

風呂

- 洗剤は、できるだけ少なく清掃しましたか

(注) 記入方法：それぞれの仕事をした日ごとに○、×とする。

農林水産大臣賞

三重県 三重県漁業協同組合連合会

三重県津市広明町323-1

(功績の概要)

三重県漁業協同組合連合会は、昭和24年の創立以来、幅広い事業展開を行ってきたが、三重県は臨海工業地帯、大都市圏を控えた伊勢湾を擁しており、漁場保

全には腐心を要する地域条件の下に置かれている。

このため、昭和37年、全国に先駆けて「三重県漁場を守る会」を組織して海の資源を守る運動を展開し、昭和44年には

これを「海と川を美しくする運動」に拡大発展させるとともに、この頃より表面化した企業進出、汚水問題等公害問題に対処するため、昭和46年には公害対策課を設置し体制を強化した。また、昭和48年からは、「合成洗剤追放運動」を開始し、さらに昭和54年からの「海の子作品展」、昭和60年からは、「三重県豊かな海づくり大会」の開催を毎年続けるとともに、平成4年度からの「海と渚環境美化運動」にも率先して対応した。

このように、永年にわたり、社会情勢の変化に機敏に対応しつつ漁場環境保全運動に取り組み、漁業者はもとより、児童・生徒、地域住民、臨海立地企業にまで幅を広げ、地域ぐるみ全県的な運動として盛り上げたことが特徴的である。

1. 「三重県漁場を守る会」の結成と「海の資源を守る運動」

昭和37年11月、全国初めての「三重県漁場を守る会」を組織、「海の資源を守る運動」を展開して、漁業者の先頭に立ち、特に臨海部企業の漁場公害への意識改革に大きな影響を与えた。

2. 「海と川を美しくする運動」

永年にわたり「海と川を美しくする運動」を展開している中で、海の記念日（7月20日）を期して、工場排水パトロールや陸・海上パレードによる「県下一斉海浜清掃」の啓発と実践により、県下全

漁協への浸透は勿論のこと、県、市町村をも参加させた地域ぐるみの運動として定着させた功績は顕著である。

3. 「合成洗剤追放運動」

漁村からの合成洗剤追放に目を向け、ポスター、パンフレット、ステッカー等を作成し、地道に一般住民にまで漁場保全を訴えるキャンペーンの展開、座談会の開催等を行っており、現在の地球環境問題への先鞭ともいえる運動として尽力している。

4. 「海の子作品展」と「三重県豊かな海づくり大会」

小・中学生を対象とした絵画・習字・作文の3分野にわたる「海の子作品展」の開催により、次代を担う子供たちへ漁場保全の大切さをアピールするとともに、全国豊かな海づくり大会のミニ版ともいえる「三重県豊かな海づくり大会」を提唱、昭和60年より引き続き開催しており、資源管理と漁場保全運動の基盤を確固たるものとした。

5. 「海と渚環境美化運動」

平成4年度から実施の全国運動「海と渚環境美化運動」にもいち早く対応、その推進母体を組織するとともに改めて環境美化運動に着手し、全県的な運動展開の中で大いにリーダーシップを発揮している。

水産庁長官賞

愛媛県 愛媛県漁業協同組合連合会

愛媛県松山市二番町4-6-2

(功績の概要)

愛媛県漁業協同組合連合会は、沿海漁協等87会員で構成されており、昭和24年の創立以来、幅広く事業を展開してきたが、とりわけ指導事業の重点課題として、漁場環境の保全や海浜の環境維持を目的とした環境整備事業に力を入れてきた。

その背景には、瀬戸内海の西部に位置する愛媛県の海域は、臨海工業地帯が広がり、また、多数の航行船舶から投棄されるゴミや沿岸都市部からの生活ゴミ等の流入が多く、漁場の荒廃が進んできたことがある。

同連合会は、昭和52年から「海と浜辺を美しくする運動」を開始し、小・中学校の協力も得て、地域ぐるみの運動を永年にわたって行ってきた。また、平成元年度からは、瀬戸内海域において、沿海漁協と協力して漁場内の廃棄物を回収する事業を実施し、漁場の保全と魚介類の生息場の確保に努めてきた。

このような永年の取り組みは、漁業関係者のみではなく、市町村や地域住民一体となったもので、これにより、広く漁場環境の保全や環境保護意識の向上が図られている。

1. 「海と浜辺を美しくする運動」

昭和52年から「海と浜辺を美しくする運動」を開始し、これまで沿海市町村にある延134校の小・中学校と協力して海浜清掃活動の実施、立て札・ごみ箱の設置や標語・作文・ポスターの作成による地域啓発活動を実施してきた。運動を開始して15年を経過し、協力校の情操教育だけでなく、地域ぐるみの運動として定着も見られるようになり、海と郷土の美化推進運動に大いに貢献しており、今年度も県下の10校（小学校5校、中学校5校）と協力して、この運動を展開している。

2. 「漁場廃棄物回収除去事業」

瀬戸内海は船舶の航行が多く、投棄されるゴミや沿岸の都市部からの生活ゴミ等の流入が多く、海底に堆積して漁場の荒廃を招いている。このため、平成元年度から漁船漁業の漁場を守るため瀬戸内海全域（燧灘・伊予灘）を対象として沿海漁協59組合と協力して「漁場廃棄物回収除去事業」を実施している。

この事業は、日常の漁業操業時に漁獲物とともに回収されるプラスチックやビニール等のゴミをもち帰り、市町村の協

力を得て焼却・埋設処分を行っており、これまで回収処分したゴミの量は約6,600トンと推定され、底びき網等の漁船漁業の漁場の保全を図るとともに魚介類の生息場の確保に努めており、漁業の生産性の向上に貢献している。

「海と浜辺を美しくする運動」協力校

年 度	小 学 校	中 学 校	計
S52	3校	3校	6校
53	3	3	6
54	3	3	6
55	3	3	6
56	5	5	10
57	5	5	10
58	5	5	10
59	5	5	10
60	5	5	10
61	5	5	10
62	5	5	10
63	5	5	10
H元	5	5	10
2	5	5	10
3	5	5	10
4	5	5	10

漁場廃棄物回収除去量

年 度	回 収 量
1	2,200 トン
2	2,200
3	2,200
4	2,200 (計画)

中央審査会の動き

○平成4年度第3回中央審査会

平成4年10月8日、本年度の第3回中央審査会が現地の漁業状況の視察をかねて沖縄県那覇市で開催され、鹿児島県種子島地区外6件の漁場油濁被害額の審査が行われた。

今回上程された案件は、鹿児島県種子島地区の定置網の汚染による漁業被害1件と防除清掃のみのももの6件である。漁業被害は設置中の定置網2ヵ統が汚染され、網の廃棄と休漁による被害であり、地方審査会の検討を経て上程された。これらの案件は次のような点について質疑応酬があり審議検討された結果、別表のとおり了承された。

- 定置網の耐用年数等について一定の質疑があり、これについては後日専門委員会を開催し決めることとされた。
- 長崎県対馬西海岸地区で休憩時間が1時間と2時間とっている組合があるのはなぜか。(1組合は昼休みと午前と午後30分の休憩をとっている。)
- 助燃材として普通灯油等を使うが、古タイヤが使われているのはなぜか。(現地では古タイヤが無償で入手でき、火力も強いので古タイヤも使っている。)

平成4年度第3回中央審査会上程分

県・地区名	発生年月日	発生場所	関係漁協	被害内容	認定額		被害状況
					漁業被害	防除清掃	
鹿児島県 種子島地区	4. 6. 11	南種子町地先海岸一帯	南種子町漁協	防除清掃	—	4,509,860	オイルボールが海岸に漂着、再流出して磯建網漁業や定置網に被害の恐れがあり清掃した。
鹿児島県 種子島地区	4. 6. 19	中種子町 東海岸定置漁場	中種子町漁協	漁業被害 防除清掃	13,194,864	484,015	柔らかい油が漂流して定置網を汚染し、海岸にもゴミと共に漂着した。
京都府 舞鶴市地区	4. 6. 22 ・24	舞鶴市小橋漁協地先海岸一帯	網野町漁協 小橋漁協	防除清掃	—	238,206	柔らかいオイルボールが海岸に漂着、再流出して近傍の採貝藻漁業に被害の恐れがあり清掃した。
鳥取県 岩見郡地区	4. 6. 25	福部村地先海岸一帯	福部村漁協	〃	—	68,080	柔らかいオイルボールが海岸に漂着、再流出して地曳網や採貝藻漁業に被害の恐れがあり清掃した。
鹿児島県 種子島地区	4. 7. 1	西之表市東海岸一帯	西之表市漁協	〃	—	2,075,500	オイルボールが海岸に漂着、再流出して磯建網漁業やトコブシ、天草に被害の恐れがあり清掃した。
長崎県対馬 西海岸地区	4. 7. 4 ～5	網島・峰町西部漁協地先一帯	網島漁協 峰町西部漁協	〃	—	4,868,167	柔らかいオイルボールが海岸に漂着、定置網を汚染し、各種磯根資源に被害の恐れがあり清掃した。
鹿児島県 種子島地区	4. 7. 20	中種子町東海岸一帯	中種子町漁協	〃	—	383,203	オイルボールが海岸に漂着、再流出して磯建網漁業やトコブシ、天草に被害の恐れがあり清掃した。
合 計					13,194,864	12,627,031	

地方審査会の動き

6月中旬、鹿児島県種子島東海岸に設置中の小型定置網2ヶ統が漂流油に汚染され、今年度初めての漁業被害が発生した。鹿児島県地方審査会が開催され、その検討結果が中央審査会に報告された。

○鹿児島県漁場油濁被害等認定審査会

開催年月日	検討内容
平成4年9月25日	平成4年6月19日、中種子町漁協地先海面に設置中の2ヶ統の小型定置網が粘性の強い油に汚染された。組合では関係機関に通報するとともに調査、協議した結果、箱網、登り網部分が使用不能と判断、撤去廃棄を決定した。 被害区分：施設の廃棄による被害 休漁被害 防除清掃費用

いつまで続く油濁被害 …



浮遊するオイルボール
(平成4年1月5日発生、
長崎県北松地区)



砂利浜に打ち上げられた
ソフトボール大のオイル
ボール
(同上)



岩場での防除清掃作業風景
(同上)



のり漁場を覆う油膜
(平成4年2月2日発生、
山口県防府し地区)



防除清掃作業実施前の点呼及び作業説明風景
(平成4年1月29日～30日発生、鹿児島県西薩地区)



油まみれの防除清掃作業風景
(平成2年12月17日発生、ワールドビクトリー号原油流出事故より、千葉県)

評議員の委嘱について

評議員

新	旧
田 辺 淳 也 日本内航海運組合総連合会 理事長	高 井 重 壽 同 左

高井重壽氏は平成4年10月1日付けをもって、当基金の評議員を辞任されたので、新任の田辺淳也氏を後任の評議員として委嘱し、平成4年10月1日付けで就任した。

新	旧
橋 萬 藏 (財)中央漁業操業安全協会専務理事	飛 田 勇 次 同 左

飛田勇次氏は平成4年10月1日付けをもって、当基金の評議員を辞任されたので、新任の橋萬藏氏を後任の評議員として委嘱し、平成4年10月1日付けで就任した。

地方審査会委員名簿（追加）

任期満了に伴う、都道府県の漁場油濁被害等認定審査会委員の委嘱については、既に油濁基金だより NO.50に掲載いたしました。船舶関係委員につきましては、次の方々が新しく追加委嘱されました。

任期：平成6年7月31日まで

都 県	氏 名	所 属・役 職 名
青 森	土 生 哲 夫	東北内航海運組合 専務理事
宮 城	土 生 哲 夫	東北内航海運組合 専務理事
千 葉	中 村 富 次	千葉県内航海運組合 事務局長
東 京	鹿 嶋 精 一 郎	関東沿海海運組合 専務理事
愛 知	加 藤 貢	東海内航海運組合 理事長
兵 庫	大 西 茂	兵庫海運組合 専務理事
岡 山	中 西 宝	岡山中部海運組合 理事長
広 島	木 村 和 三	中国地方海運組合連合会 専務理事
山 口	中 村 徹 哉	山口県内航海運組合 専務理事
島 根	板 谷 俊 雄	隠岐地区海運組合 理事長
香 川	雑 喉 平 三 郎	香川県海運組合 理事長
愛 媛	白 石 義 弘	愛媛地区海運組合 理事長
高 知	田 部 慶 喜	高知県海運組合連合会 理事長
福 岡	鈴 川 昭 典	九州地方海運組合連合会 専務理事
大 分	首 藤 秀 敏	大分県海運組合 事務局長
長 崎	大 久 保 栄	長崎県地区海運組合 事務局長
鹿 児 島	宮 四 郎 志	鹿児島内航海運組合 事務局長
沖 縄	与 那 嶺 繁	沖縄地方内航海運組合 事務局長

以上 18 名

官 庁 等 人 事 異 動

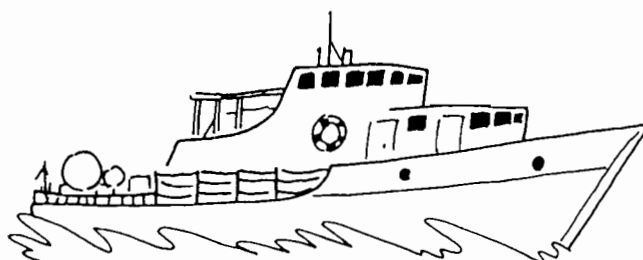
所 属	発令年月日	職 名	新任者名
運 輸 省	H 4 . 10 . 1	海上交通局 総務課 監理係長	今 元 順 一

(編集後記)

○ 当基金の中央漁場油濁被害等認定審査会委員である、成田健治弁護士に寄稿頂きました「漁業被害解決の手引き(その2)」は、前号より掲載をはじめて本号が2回目、3回に分けまして掲載いたしております。

掲載期間中に、この記事に関連いたしますご質問等がございましたら当基金宛にご連絡下さい。成田弁護士の指導のもとにご回答することと致します。

○ 本年度の、のり養殖も最盛期を迎え油濁事故の突発に気持ち張りつめてまいりましたが、例年のり養殖漁場に被害が発生しておりますので、各浜におかれましては、監視体制を強め、事故を未然に防ぐようお願いします。





油で汚染された、のり原藻の埋設廃棄処分風景
(平成4年2月2日発生、山口県防府市地区)

(人物紹介)



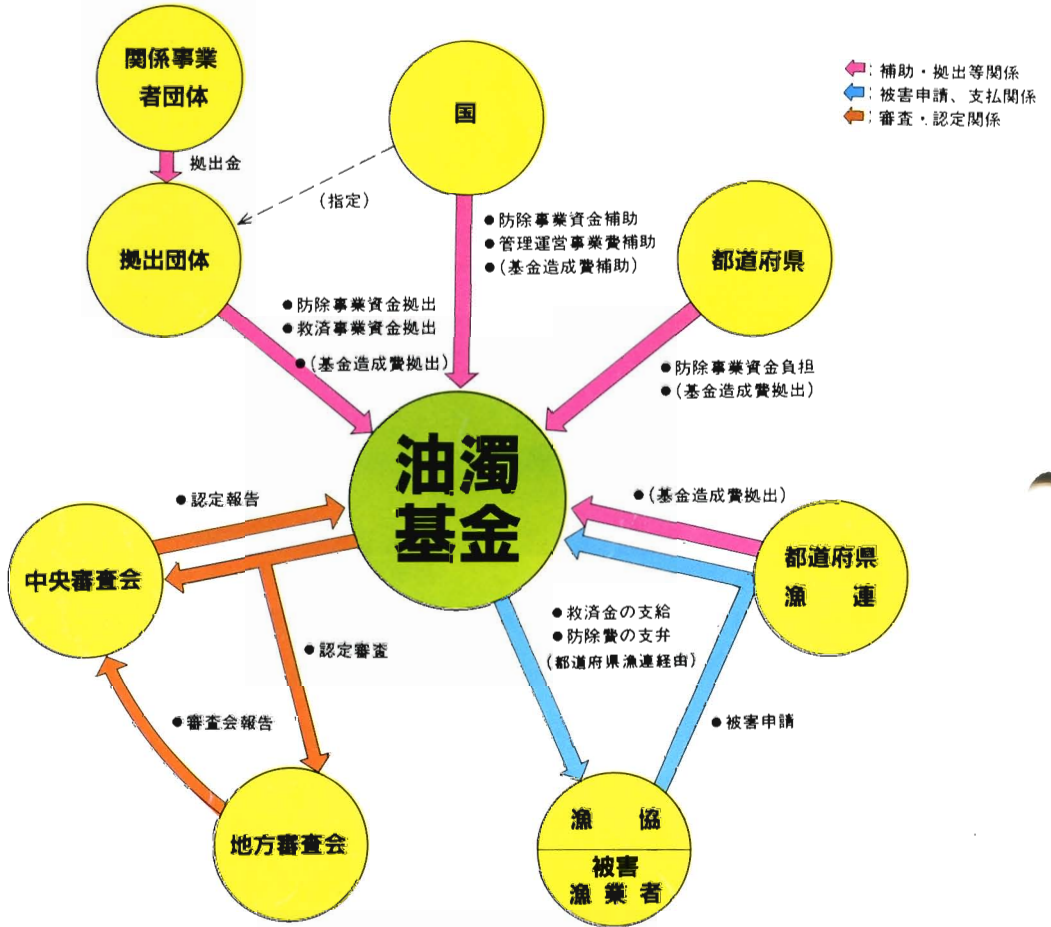
山口県漁業協同組合連合会
指導部漁政課 高木繁行

平成3年4月の人事異動により指導部漁政課に転属となり、始めて経験する仕事に戸惑いながらも、ようやく一年が過ぎようとしていた平成4年2月2日、のり漁場に廃油が流れ込みのり原藻やのり網に油が付着するという油濁事故が発生しました。

のり生産者の方々との協議の結果、油濁被害救済制度の適用を受けることとなりました。漁業被害の算定などの事務手続きがスムーズに遂行できるか不安でしたが、油濁基金の皆様の親切なご指導により無事に終了することができ、ありがとうございました。

今回の一連の仕事を通じて油濁被害救済制度は、被害に遭われた漁業者の苦しみを軽減してくれる本当に素晴らしい制度であることはわかりましたが、生産者自らが日々苦勞して育ててきたのり原藻を穴の中に埋めて廃棄する時の無念さや悲しさに満ちた表情を見て、こういう原因者不明による油濁事故がいつかなくなる日が来ればと切に感じました。

漁場油濁被害救済制度のしくみ



拠出団体

農林水産省関係
通商産業省関係

(社)大日本水産会
 石油連盟
 (社)経済団体連合会
 (社)日本貿易会
 日本アンモニア協会
 (社)日本ガス協会
 (社)日本船主協会
 (財)日本船舶振興会

電気事業連合会
 (社)日本電機工業会
 (社)日本産業機械工業会
 日本化学繊維協会

(社)日本鉄鋼連盟
 (社)日本自動車工業会
 石油化学工業協会
 (社)セメント協会

運輸省関係

日本内航海運組合総連合会

(社)日本旅客船協会

発行月 1992年12月
 発行所 財団法人 漁場油濁被害救済基金
 住所 〒101 東京都千代田区内神田2-2-1
 鎌倉河岸ビル6階
 電話 03-3254-7033
 ファックス 03-3254-3978 ㊞