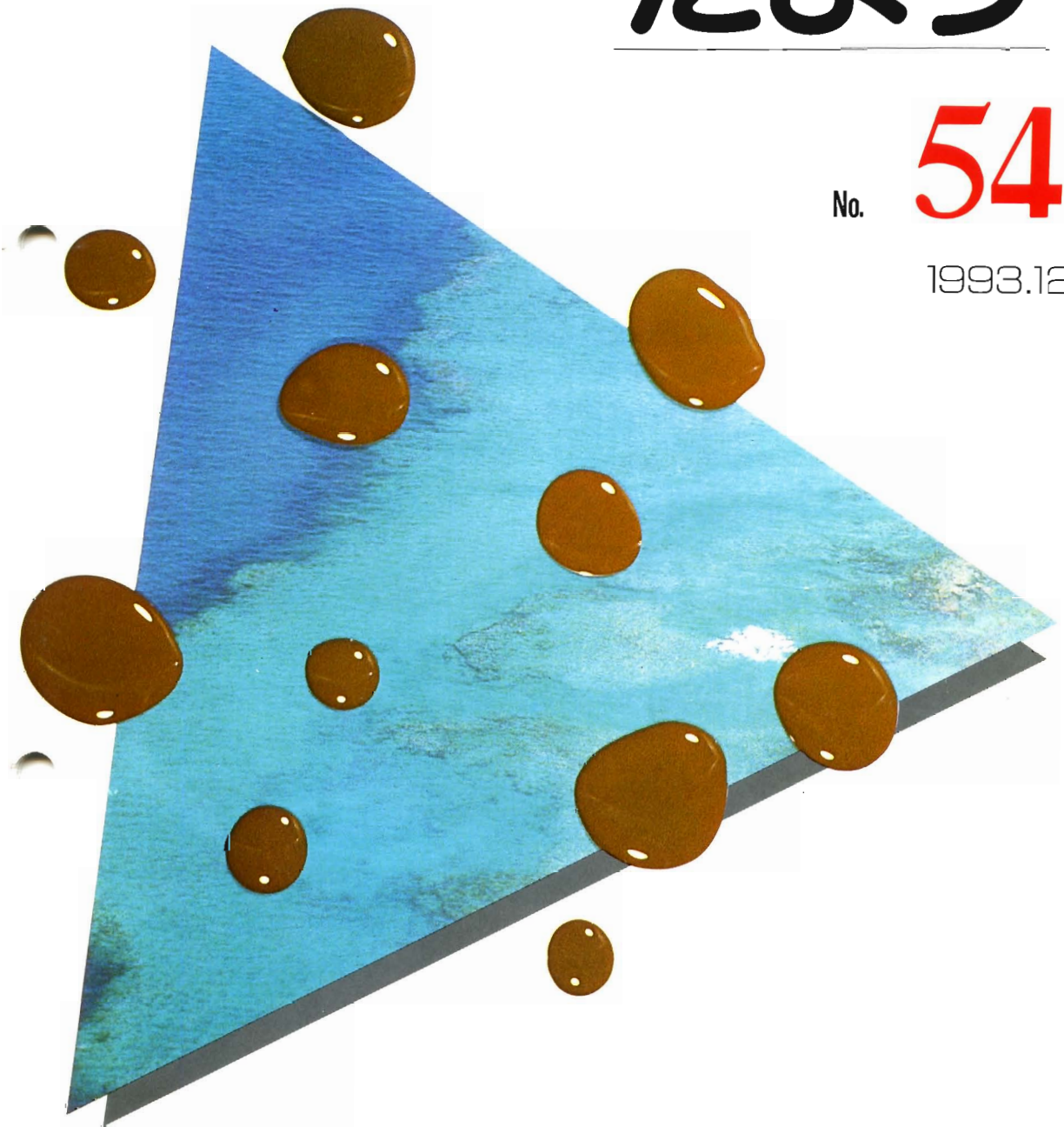

油濁基金 だより

No. **54**
1993.12



財団法人 漁場油濁被害救済基金



オイルボールの清掃作業風景
 (平成5年3月2日発生、島根県石見地区)

目 次

(寄稿)

- | | |
|--------------------------------|----|
| 1 国際油濁補償基金の解説(その1)/小川 洋一 | 1 |
| 2 海洋汚染の現状について/三浦 兼 | 13 |

(随想)

- | | |
|-----------------------|----|
| 怨めしやオイルボール/川南 隆 | 20 |
|-----------------------|----|

(基金記事)

- | | |
|---------------------------|----|
| 1 第13回豊かな海づくり大会について | 23 |
| 2 中央審査会の動き | 28 |
| 3 評議員の委嘱について | 31 |

- | | |
|-----------------|----|
| (官庁等人事異動) | 32 |
|-----------------|----|

(編集後記)

- (人物紹介) 財千葉県漁業振興基金/中山 伊知郎

(寄稿)

国際油濁補償基金の解説（その1）

弁護士 小川 洋 一



当基金の中央漁場油濁被害等認定審査会の委員である、小川洋一弁護士のご協力により3回のシリーズで掲載することを予定しており、今回はその第1回目である。

(その1) 目 次

— はじめに —

I 現行油濁損害賠償補償制度の成立 (民事責任条約、国際基金条約)

II 現行補償制度の適用範囲

1. 対象船舶の限定

- 空船タンカー／ガソリンタンカー・貨物船等の除外
- 港内のバンカー・バージからの油流出
- OIL BARGE
- 撒積でない持続性油積載船

2. 対象となる汚染損害

3. 油汚染損害防除費用

- 防除措置費用の相当性
- 防除措置により生ずる損害

III 現行補償制度の骨子

1. 油濁損害賠償責任の独立

2. 責任の集中

3. 厳格責任

4. 船主責任制限

5. 責任制限疎却事由（責任制限が出

来ない場合)

6. 国際基金による追加補償

7. 民事責任条約、国際基金条約の適用 のない場合

IV 国際基金の補償の前提

1. 船主が民事責任条約上責任を負わない 場合

2. 民事責任条約上船主が責任を負うが、 賠償能力がない場合

3. 民事責任条約上船主が責任を制限し た場合

V 国際基金の補償

1. 国際基金の補償の対象

- 基金条約締約国領域（領海）内の汚染損害
- 基金条約締約国領域外の防除措置
- 物理的の油汚染損害（直接損害）
- 油汚染が原因で発生する間接損害
- 風評損害
- 防除措置費用の相当性

2. 国際基金の補償限度額

— はじめに —

国際油濁基金が設立されてから早くも15年が経過して、その間日本に於いても、幾多の油濁損害賠償事件で、国際油濁基

金は船主の賠償責任を補完して被害者に損害の補償をしてきた。従って国際油濁基金の存在はわが国に於いても、水産、海運、石油の各業界で親しいものとなっている。しかし、日本に於いて国際油濁基金が関与した事件では、全てスムーズに解決したこともあって、国際油濁基金に関する理解が、単に船主の賠償責任制限額を超えて補償するという表面的な現象面の理解に留まっている感がある。しかし、国際油濁基金の補償は、補償資金の調達、支払い根拠、支払い手続き等一定の法的根拠に基づいて為されるのであって、決してサンタクロースではない。

そこで、油濁損害補償制度の中での国際油濁基金の位置づけ、国際油濁基金の制度、仕組みを、その成立理由も含めて検討するのが本稿の目的である。本稿が国際基金を中心とする油濁損害補償制度についての理解の一助となれば幸である。

1978年（昭和53年）国際油濁基金条約が発効し、油濁損害補償制度が一応整備された。それから早くも15年が経過し、その間幾多の事件を経験し、油濁補償問題にそれなりの貢献をしてきたが、一方制度の欠陥も分かってくるとともに、世界的インフレのため補償限度額不十分であることも認識され、近々油濁補償制度の改正が予定されている。この改正は、あくまでも現行制度を崩さず、その不都合な点を改正するものであるから、国際油濁基金（IOPC FUND）の役割、仕

組みの根幹は変わらない。従って本稿では、改正予定の新制度も併せて検討する。

1 現行油濁損害賠償補償制度の成立 （民事責任条約、国際基金条約）

事の始まりは、1967年（昭和42年）のTORRY CANNYON号事件であった。事件は、原油満載のVLCC（180,000 DWT）が英仏海峡の入口、英国南西端沖合いの暗礁に座礁し、船主が船舶救助を試みたが成功せず、大量の原油が流出し、船体は折れ、英国空軍の反復爆撃で残油を焼却した。約6万トンの原油がブルターニュ沿岸約100kmを汚染した。その損害は邦貨にして100億円を越えた。その当時は現在のような油濁損害補償制度が全く出来ておらず、当時有効であった1957年船主責任制限条約によると、船主の責任限度額は、邦貨約12.5億円であった。

この事件を契機に、海運、石油業界は油濁損害補償制度の欠如に重大な懸念と危機感を持った。それは、第一に1957年責任制限条約の定める船主責任限度額が、油流出の結果発生する損害と比較して、著しく低いこと、又は油流出タンカーに過失がない場合、タンカー船主は賠償責任を負わないこと、従ってこのような場合、被害者は救済されないことになるが、法律上の理屈はともかく、その様な結果が社会常識上認められるか、第二に被害者救済という見地から、様々な理屈で船

主自身の過失（乗組員の過失ではない）を認めて（当時の責任制限条約では、損害が船主の故意、過失によって生じた場合、船主の責任制限は認められない）、船主の無限責任が認められるおそれがあり、その場合船主の存立自体を危うくするという懸念であった。その何れにせよ、単に船主だけの問題ではなく、石油業界としてタンカーの安定供給が脅かされるという危機感であった。

そこで政府間海事協議機構—IMCO（現在の国際海事機構—IMO）に於いて、タンカー船主の責任とその責任制限を定める油濁に関する民事責任条約（CLC）が急遽作成され、1969年に採択された。更に、民事責任条約を定める船主の責任を補完するものとして石油業界の拠出金を基とする油濁補償に関する国際基金条約（FC）が1971年に採択された。民事責任条約は1976年に、基金条約は1978年にそれぞれ発効した。この二つの条約によって現在の油濁損害賠償制度が成り立っているが、その根底に油濁損害賠償問題が、単に船主（海運業界）だけの問題ではなく、油の荷主（石油業界）の問題でもあるという認識があった。

通称「民事責任条約」或いはCLCと呼ばれているのは、1969年に成立した「油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」（以下民事責任条約という）である。また、通称「基金条約」或いはFCと言われているのは、1971年

に成立した「油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約（1969年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約の補足）」（以下基金条約という）のことである。日本では、この両条約を一本にして国内法化して「油濁損害賠償保障法」（以下油賠法）となっている。

民事責任条約、基金条約の発効により油濁損害賠償補償制度が一応確立し、そのまま現行制度となっている。この現行制度は、近々発効が予定されている民事責任条約、基金条約の改正により変更されるが、その根幹は変わらないので、ここでは先ず現行制度を説明し、後に改正予定の新制度の改正点を検討することとする。

II 現行補償制度の適用範囲

現行油濁損害賠償補償制度は、民事責任条約と基金条約の2つで成り立っていると述べたが、全ての油濁損害に関してこの両条約が適用されるわけではない。その意味で、現行制度は、全ての油濁損害をカバーする補償制度ではない。

民事責任条約、基金条約が適用されるのは、「現に運送のために持続性油を積載している撒積み油の海上輸送のための船から流出、排出した持続性油による汚染損害とその汚染損害を防止軽減する為にとった措置費用」である。

持続性油というのは、原油、重油、潤

滑油等蒸発しにくい油である（詳細は政令で定められている）。日本で燃料油として使用されている A 重油、B 重油、C 重油、さらに GAS OIL が何れもこれに該当する。

1. 対象船舶の限定

- 空船タンカー／ガソリンタンカー・貨物船等の除外

現に持続性油を貨物として輸送しているタンカーからの油流出を対象としているので、空船航海中のタンカーやガソリン積載のタンカーが座礁して燃料の C 重油が流出した場合補償の対象にならない。持続性油を輸送中のタンカーからの流出であれば、流出油が、貨物油であろうと、自船の燃料油であろうと補償の対象となる。

貨物船とタンカーが衝突し、貨物船から燃料油の C 重油が流出した場合は、補償の対象にならないが、タンカーから A 重油が流出した場合、補償の対象となる。

- 港内のバンカー・バージからの油流出

条約が「油の海上輸送をしている船舶」を対象としているため、東京港内の補油船が、対象となるかどうかという疑問を呈する意見もある。これは日本法上「平水区域」なるものがあり、その区域が常識上海と考えられている区域まで含んでいるためである（東京湾では第三海堡まで）。しかし「平水区域」を内水としているのは運送法関

係についてのみであり、それを他の法律関係まで適用する合理性がない。従って常識的に海とみられる水域を航行する船舶は、条約のいう海上航行船である。従来も基金条約との関係で港内のバンカーバージを適用の対象としている。

- OIL BARGE

OIL BARGE は、貨物油を運送中という要件を満たせば、自航能力の如何を問わず適用の対象となる。

- 撒積でない持続性油積載船

貨物船に積載されていたドラム入り潤滑油が流出しても適用の対象とならない。

2. 対象となる汚染損害

対象となる汚染損害は、持続性油による汚染によって生じた損害である。直接の物理的汚染による損害（直接損害）だけでなく、汚染が原因で間接的に生ずる損害も含まれる（間接損害）。（この点は後に詳述する）

3. 油汚染損害防除費用

- 防除措置費用の相当性

油流出の原因となる事故発生後に汚染損害を防止軽減するためにとった相当な措置費用（防除措置の相当性については後述する）及び防除措置によって生ずる損害であるが、船主以外のものが防除措置をとった場合の防除措置費用（一般的には清掃費用といわれる）と船主が自発的にとった防除措

置費用（一般的に船主清掃費用といわれる）に分けられる。この区分けは船主の責任制限の場合には意味を持ってくるが、国際基金の補償という見地からは同じ扱いとなり（国際基金4条1(C)）、従って被害者の補償という面からは同じである。

• 防除措置により生ずる損害

防除措置としてとられた流出船の爆破、焼却による船舶損害、処理剤散布の結果生ずる漁業損害、防除作業に従事した船艇の油汚れ等防除措置をとった結果として発生する損害は防除措置費用として補償の対象となる。

III 現行補償制度の骨子

現行補償制度の骨子は次の通りである。

- (1) タンカーからの流出油による汚染損害を他の損害から切り放し、独立した損害賠償の対象とし（油濁損害賠償の独立）その賠償責任を油を排出したタンカーの登録船主とした（責任の集中）。
- (2) タンカー船主の責任について伝統的過失責任主義を捨てて、厳格責任とする一方、船主の責任制度を認め、その責任制限を金額主義（金フラン）とし、制限金額を当時の一般事故の責任制限額より高いものとした。
- (3) 2,000トン以上のタンカーの登録船主のその責任限度額までの強制保険を義務づけた。

（以上民事責任条約）

- (4) 上記の民事責任条約に定めた船主の賠償責任では、被害者が充分その損害を補償されない事態が生じた場合、基金条約に基づき、国際基金を追加して被害者に補償する。

1. 油濁損害賠償責任の独立

油濁損害（汚染損害、防除措置費用を含む）は、タンカーからの単なる油流出からも発生するが、船舶衝突によるタンカーの破口からの油流出からも発生する。この場合、タンカー船主は、油濁基損害賠償だけでなく、衝突の相手船の損害に対する賠償責任も負う。相手船が高価なコンテナ船であり、それが衝突の結果、沈没した場合などは、相手船主、相手船の積荷に対する損害賠償は膨大な額となることがある。しかし民事責任条約は、油濁損害賠償責任をその他の損害（相手船の損害、相手船の積荷損害等）から切り放して独立させているので、このような場合でも、タンカー船主の油濁損害の被害者に対する賠償責任は、相手船の損害等とは切り放して扱われる。従って油濁損害の被害者は、油濁損害以外の損害に影響されることなく、その油濁損害の補償を受けることが出来る。このように油濁損害賠償をその他の損害から分離、独立させたのは、油濁損害賠償責任には国際油濁基金（タンカーの積荷である油の荷主）による船主の賠償責任の補完制度があり、その補完制度は油濁損害にの

み関係する制度であるからである。

但しこのような独立の油濁賠償責任の対象となるのは、事故の時、現実に貨物油を積載しているタンカーに限られ、空船タンカーは除外された。従って空船タンカーから油流出があっても、それは特別扱いされることなく一般船舶と同様に扱われる。

2. 責任の集中

民事責任条約は、油濁損害賠償責任の責任主体を「油排出船の登録船主」と定めた。このことは個々の登録船主の内容（例えばペーパー会社）を問題にせず、船主の賠償責任の金銭的裏付けは強制保険により確保すること、国際油濁基金による補完を考慮して、責任主体を画一的に定め、油濁損害賠償問題に無用な混乱を招くことを防いだものである。

3. 厳格責任

油濁事故も法律的にみれば不法行為である。そして民事法の原則から考えれば、船主の責任は過失責任である。過失責任主義の下では、停泊中のタンカーの横腹に小型貨物船が見張り不十分で衝突し、タンカーから油が流出して油濁損害が発生した場合、タンカーには過失はないから、その損害賠償を負うのは小型貨物船である。民事責任条約は、責任主体を油排出船と定めた論理的帰結から、この過失責任主義を捨て、油濁損害賠償責任に厳格責任主義を採用した。従って上記の例ではタンカーに過失はないが、油排出

船ということでタンカーの登録船主が責任を負うことになる。

厳格責任主義は、絶対責任主義ではないから、油流出船がなんでもかんでも責任を負うというのではないが、その免責事由はきわめて限られている。民事責任条約では次の場合にのみ登録船主は責任を負わない。

- (1) 戦争、内乱、暴動の類、極端に異常な天変地異
- (2) 第三者の故意（損害を与えようとする意図）、例えばテロ行為
- (3) 灯台等航行援助施設の維持についての政府等の過失
- (4) 油汚染被害者が意図的に損害を生ぜしめた場合（例えば被害者が補償を目的として、故意に通常の油防除措置を執らなかった場合）

要約すれば、油濁損害の場合、登録船主は上記に示したような通常では考えられないような特異な事情で油濁損害が発生したことを証明しない限り、その責任を免れることは出来ない。

4. 船主責任制限

民事責任条約は、上記のように油排出船の登録船主に無過失責任（厳格責任）を課し、かかる登録船主の船主責任制限も当時としては一般の船主責任制度（1957年条約）より高額の責任制限額を定めた。即ち、責任制限額は、2,000金フランに船舶のトン数を乗じた金額で2億1000万フランを最高限度額とした。こ

の制限金額算定に当たってのトン数は、純トン数+機関室の容積をトン数換算したトン数とした（これを制限トン数という）。また金フランは責任制限基金を形成する時、形成する国の公定レートとした。油賠法上は、1金フランは16円と定められている。

日本における責任制限額

500トン ¥ 16M

1,000トン ¥ 32M

10,000トン ¥ 320M

50,000トン ¥1,600M

100,000トン ¥1,300M

5. 責任制限疎却事由（責任制限が出来ない場合）

民事責任条約は、船主の責任制限を認めているが、それは絶対的なものではなく、油濁損害をもたらす事故（例えば衝突、座礁）が、所有者自身の過失（ACTUAL FAULT OR PRIVITY）によって発生した場合、船主は責任制限できない。

「所有者自身の過失」というのは、「船長、乗組員の過失」ではなく、船主自身の過失であって、所有者が会社の場合、会社の役員、部長は勿論、船舶の運航、保守に関係する責任者を含む者の過失である。

船主海務監督が、灯台の位置が変更されたのに、それを示す新版の海図及び水路告示を供給しなかったため、本船が座礁した。

修繕に当たって、工務監督が完工検査を十分しなかったため、船体に亀裂が入り、本船が沈没した。

本船よりレーダー故障のため修繕要請が出されたにも拘らず、船主工務課員がそれを見過ごして、修繕しなかったため、レーダーに偽像が出て衝突した。

以上は「船主の過失」の例であるが、この様に事故について船主自身の過失が寄与している場合、船主は責任制限をすることが出来ず、無限責任を負うことになる。

6. 国際基金による追加補償

以上で述べたような民事責任条約に基づく船主の賠償責任では、油濁損害の被害者が充分補償されない場合、国際基金が、基金条約に基づいて被害者に追加補償する。従って、油濁損害補償制度の中での国際基金の立場は、第二次的なもので、第一義的補償義務は船主にある。

7. 民事責任条約、国際基金条約の適用のない場合

損害発生の原因となった油が持続性油積載タンカー以外の船舶から排出された場合、民事責任条約、国際基金共に適用がなく、一般の不法行為が適用され、船主の責任は過失責任であり、汚染損害以外の損害と同列に扱われる。その責任制限は、「1976年の海事債権についての責任制限に関する条約」、日本法では「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」

(以下それぞれ76年条約、船責法という)に基づき定められる。

岸壁係留中の貨物船にタンカーが操船ミスで衝突し、貨物船の燃料のC重油が流出した場合、汚染損害の賠償責任は油排出船である貨物船にはなく、衝突に過失のあるタンカーに課せられる。タンカーは汚染損害だけでなく、貨物船の船体損害等にも賠償責任があるが、これら損害は一本で扱われ、タンカーの船主が責任制限した場合、汚染損害も他の損害と同列に責任制限額の配分を受けることになる。この76年条約(船責法)上の責任制限は、一般的に「UNBREAKABLE LIMITATION 一打破できない責任制限」と言われるように、「船主自身の故意、損害発生のおそれあることを認識しながらとった無謀な行為」によって損害が発生したという極めて異常な事情がない限り、船主は責任制限できる。船主が責任制限した場合は、汚染損害被害者と言えども他の損害と同列扱いであるから、責任制限額以上の回収は出来ない。

IV 国際基金の補償の前提

民事責任条約上の船主の損害賠償では、被害者の損害を充分補償できない場合、国際基金は、基金条約に基づき被害者に対して補償する。この国際基金の補償は、基金条約の規定に基づいて為され、被害者の損害を常に、全額損害するわけではない。

民事責任条約上の船主の賠償責任では、油濁損害の被害者が充分補償されない場合というのは、単に被害者が船主の損害賠償では不満であるという事ではなく、民事責任条約上、船主が、(1)責任を負わない、(2)責任を負うが賠償の資力がない、(3)責任制限を認められた等の理由で、被害者がその被った損害の賠償を充分受けられなかった場合のことをいう。

1. 船主が民事責任条約上責任を負わない場合

船主が民事責任条約上責任を負わない場合は、前述(Ⅲ3. 厳格責任)したが、便宜個々に列挙して、国際油濁基金で補償されるものと補償されないものと対比する。

(イ) 戦争、内乱、暴動の類

国際油濁基金でも補償されない。

(ロ) 極端に異常な天変地異(例外的、不可避的且つ不可抗力的性質を有する自然現象)

国際油濁基金でも補償される。

(ハ) 第三者の故意(損害を与えようとする意図) 例えばテロ行為。

国際油濁基金でも補償される。

(ニ) 灯台等航行援助施設の維持についての政府等の過失

国際油濁基金でも補償される。

(ホ) 油汚染被害者が意図的に損害を生ぜしめた場合

船主が責任を免れた範囲で国際油濁基金も責任を免れる。

この問題は、実務的に極めて稀であり、過去に例がないので、詳述は避ける。

2. 民事責任条約上船主が責任を負うが、賠償能力がない場合

この問題も実務上あまり発生していない。民事責任条約上油濁損害賠償に関する強制保険が義務づけられているのは、2,000トン以上のタンカーであり、その金額も船主責任制限限度額までである。従って2,000トン未満のタンカーに強制保険は適用されない。しかし、実務上タンカー船主は、油濁損害に関する限り、高額の責任保険をPI保険に付保している。従って本項のような事態は従来生じていない。しかし、船主の油濁損害に関わる責任保険の限度額が、比較的low額であり、その責任制限が認められなかったような場合、或いはPI保険自体填保金支払い能力がなくなった場合には、今後発生しないとも限らない。

3. 民事責任条約上船主が責任を制限した場合

実務として、今まで国際油濁基金が補償をしたのは、全て船主の責任制限が認められた場合である。油濁損害賠償の重要性を認識しつつ、民事責任条約上船主責任制限を認めた必然の結果として、国際基金は、船主責任制限額を超過した油濁損害を基金条約に定める限度額まで補償する事としている。

V 国際基金の補償

1. 国際基金の補償の対象

国際基金の補償の対象となるのは、(1)貨物油積載タンカーから流出した油により生ずる締約国の領域（領海）内に於ける汚染損害、(2)かかる汚染損害を防止軽減するために取った措置費用、(3)タンカー船主が自発的にとった防除措置費用である。

・基金条約締約国領域（領海）内の汚染損害

国際基金が補償するのは、タンカーからの流出油で、基金条約締約国の領海を含む領域で発生した汚染損害である。流出の原因となった事故が領域外で発生しても、油が風潮流で領海内に到達し、領海内で汚染損害が発生すれば、国際基金の補償対象となる。問題となるのは、海洋の汚染の結果、操業が出来なくなった場合、操業が出来なくなった海洋汚染区域が領海外の場合（日本は12浬）には、その休業損害は国際基金の補償の対象とならない事である。

・基金条約締約国領域外の防除措置

国際基金の補償の対象となる汚染損害は、締約国の領域内で発生したものに限られるが、防除措置が締約国の領域外で為されても、それが締約国の領域内で発生することあるべき汚染損害の防除軽減のためであれば、国際基金の補償の対象となる。従って、日本の

領海外でタンカーが衝突し、油が流出した場合、その油が日本の領海内にはいるのを待つことなく清掃作業をすれば、その費用は国際基金の補償の対象となる。

- 物理的油污染損害（直接損害）

補償の対象となる汚染損害の内、物理的油污染による損害は分かり易い。海苔、わかめ、あわび、養殖ハマチ等の海産物が油に汚染され、損害が生じた場合、定置網、ホタテ貝養殖棚、ハマチ養殖網、漁船漁具、港内停泊船等が汚染された場合等がこれに該当する。これら直接の油污染による損害は、理論上は補償されることに問題はないが、その損害額の立証となると、多々困難な問題がある。海苔、帆立貝、ハマチのように純然たる養殖の場合、損害を立証する基礎データが揃いやすいが、あわび、貝類のような根付け資源の場合、損害を立証する基礎データの収集、分析がかなり難しい。さらに、漁業被害全般的に言えることであるが、漁業者の損害を立証する基礎となる漁業収入が必ずしも判然と把握できない、そのため損害の立証も難しくなる、という面もある（これは漁協を通さない、いわゆる浜売りの部分がある場合特に著しい）。

- 油污染が原因で発生する間接損害

直接の物理的汚染損害でなくても、汚染が原因で間接的に生ずる損害、例

えば、海面が汚染されその海域に出漁出来なかったために生ずる漁業者の休業損害（得べかりし利益の喪失）、海水浴場の砂浜が汚染され海水浴客が来なくなったために生ずる民宿、海水浴場の施設の営業損害も含まれる。このような間接損害は、物理的油污染による損害ではないから、油污染との因果関係が問題とされる。特に油污染以外の事情が介在すると因果関係が否定される。例えば荒天のため出漁できなかった期間の休業損害、天候不順で一般的に海水浴客が来なかった場合等である。さらに、被害者には損害軽減義務があるが、汚染海域で操業不能の場合、他の汚染されていない海域での操業が可能であったかが問題となり、可能であれば、他の海域で操業したならば得たであろう収入は損害から減額される。

この様な間接的損害は、自然的因果関係を追求するときりが無いという面倒な問題である。世界的にみてこの因果関係の問題は非常に難しく、文章で敢えて示せば、油污染の結果通常生ずるであろう合理的範囲の損害であり、被害者が損害を防止、軽減する方法がなかった損害ということになる。

- 風評損害

汚染が原因で間接的に生ずる損害の場合、往々にして問題となるのは、風評損害である。ある地域、海域が汚染され、それがテレビ、新聞等に報道さ

れたため、その地域で水揚げされる現実には汚染されていない海産物の価格までが下落した場合、汚染された清掃の結果現状に復帰した海水浴場や汚染砂浜に隣接する汚染されていない砂浜の海水浴場まで客が来なくなった場合の営業損害などである。この様な風評損害は、汚染事故が発生し、大々的に報道された時期と損害発生時期との関係、魚価の下落が市場での仲買によるもの場合は専門家が関係している事、海水浴場の保健所による遊泳禁止措置がない場合など様々の要因を考慮して、風評損害と考えられるものは対象にならないと思われる。

・防除措置費用の相当性

国際基金の補償の対象となるのは、相当の防除措置費用でなければならない、つまり合理的に出費した費用である。それは第一に防除措置自体が合理的であること、第二は防除措置に要する費用が合理的であることを要する。

防除措置の相当性、合理性は、流出油の量、性質（A重油とC重油では防除措置方法が異なる）、地域の特性（岩礁の多い海岸、海苔等の栽培施設に隣接している、内海、湾内、外洋に面している海岸）、気象、海象（濃霧、荒天、潮流、海流、風）、季節（海苔栽培季節、漁期）等様々な事情によって防除措置方法が異なるので、具体的現場での状況を勘案して考慮しなけれ

ばならない。防除措置の相当性、合理性は、必ずしも最善のものである必要はない。油流出事故は突然起きる。その初動においての混乱、天候の変化に伴う混乱等はやむを得ない。

防除措置費用の合理性というのは、個々の防除措置費用の合理性を意味する。例えば、海岸清掃の件費の単価、出動した防災曳船の単価、処理剤の単価等が合理的でなければならないということである。この費用の合理性については、「安ければよい」というものではない。この点は往々にして誤解があるように感じられる。油濁事故は人間が石油を主要エネルギーとしている限りなくなる。そのような長期的視野に立って、防除措置方法、その費用も考えなければならない。つまりその場限りの目先のコストだけを考えていたのでは、油濁損害防除措置の進歩も、発展も望めない。結局、長期的にみて防除措置が高く付くことになる。防除措置、及びその費用の相当性、合理性を検討するに当たっては、このような長期的視野も睨みつつ判断しなければならない。

防除措置費用の相当性、合理性で問題となるのは、過剰措置である。この過剰措置は様々な原因で生ずるが、多いのは、油防除対策に関する知識不足、各種方面からの圧力、マスコミ対策、地域住民対策等である。形態としては、

役に立たない資機材の使用（例えば波があると役に立たない油回収船の使用）、デモンストレーション的オイルフェンスの展張、不必要に過剰な処理剤散布、人員動員、防災曳船の出動等である。防除措置費用が相当か過剰かの判断は難しい。事後判断であってはならず、あくまでその具体的事情下での、その時点での判断を基準としなければならない。しかしその事情というのは、防除措置に関する物理的、自然的事情であって、政治的、政策的事情ではない。過去に過剰措置として問題となったのは、国際基金設立前の事であるが、某政府高官が現地視察をする予定日の直前、その現地近くで流出事故があり、地元関係官庁が大騒ぎとなり、おびただしい量の処理剤が使用され、多数の防災曳船等の船艇が動員され、油のない海面まで走り回ったことがあった。現在であれば、この費用は過剰防衛として補償の対象とならないと思われる。

過剰措置と認められた場合、その費用は補償の対象とならない。特定の防除措置が過剰措置と認められた場合（例えば役に立たない油回収船の使用）はその費用が除外されるが、処理剤の過大使用のような場合は、相当の措置と認められる範囲で防除措置費用として認められる。

2. 国際基金の補償限度額

国際基金の補償の限度額は、1事故当

たり450,000,000フランである。日本では、1フランは16円と政令で定められている（油濁損害賠償補償法施行令2条）ので、邦貨にすると72億円となる。この補償限度額は、民事責任条約に基づき船主が責任制限をしたときは、その責任制限額も含む額であり、責任制限の場合、国際基金からの追加補償の限度は、責任制限額を差し引いた額になる。1事故というのは、油濁損害発生の基となった衝突、座礁等の事故であり、各船毎に数える。2隻のタンカーが衝突し両船から油が流出した場合には1事故であるが、国際基金の補償の限度額は2隻分で2倍になる。タンカーと貨物船が衝突し、タンカーから流出した場合は、1事故で関連船舶も1隻となる。

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

海上保安庁では、海洋汚染の監視や各種の調査を通じて、海洋の汚染の状況の把握を行っています。

本稿では、これらの活動を通じて収集したデータに基づき、平成4年の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紹介します。

1. 海洋汚染の発生状況について

(1) 海洋汚染発生確認件数

海上保安庁では海洋汚染の発生の状況を把握する指標の一つとして、毎年、

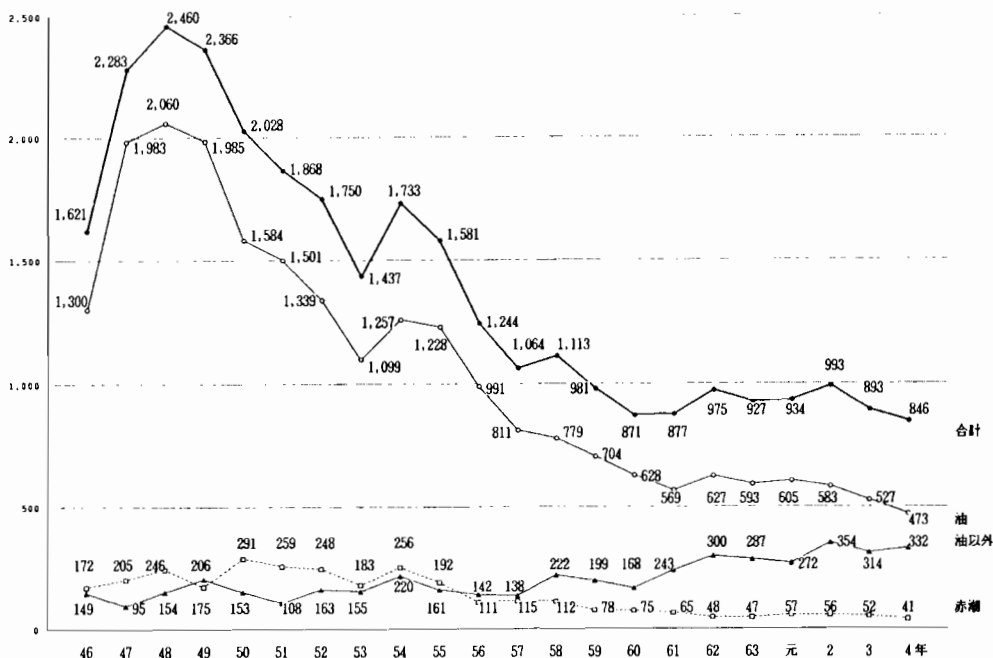
「海洋汚染発生確認件数」を集計し、公表しています。

「海洋汚染発生確認件数」は、我が国周辺海域で発生した海洋汚染について、巡視船艇、航空機等による監視によって、海上保安庁が自ら発見し、または、皆様からの海洋汚染発見の通報に基づいて巡視船艇、航空機等を現場に派遣してその発生を確認したものを、発生の件数の面からとらえたものです。

(2) 海洋汚染発生確認件数の推移

海洋汚染発生確認件数の推移は図1に示すとおりで、昭和48年の2,460件をピー

図1 海洋汚染発生確認件数の推移



クとして減少傾向を示しており、平成4年には、昭和48年の件数の約三分一である846件にまで減少し、過去最低の数値を記録しています。

これは、海洋汚染の大部分を占めている油による汚染の件数が20年の間に2,060件から473件に減少してきたことによるものです。

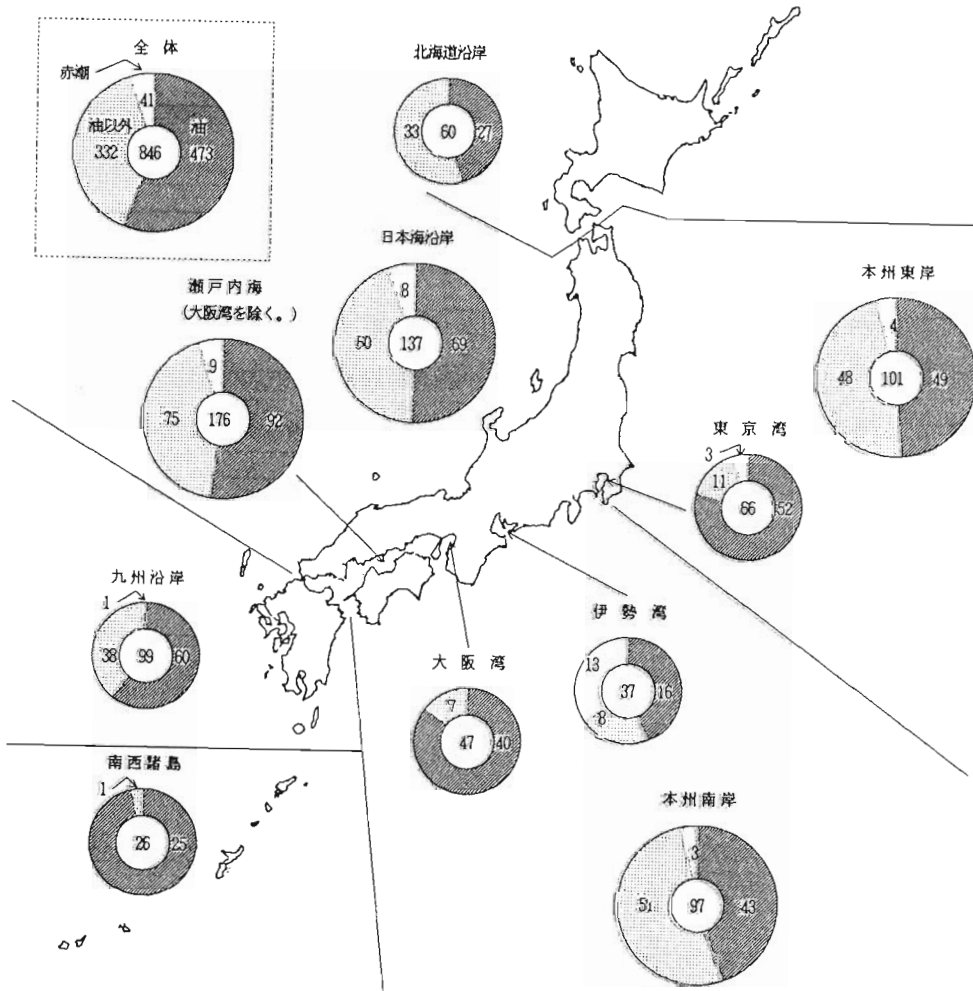
(3) 平成4年の海洋汚染発生確認件数

イ 油による汚染

平成4年における油による汚染は、473件で、海洋汚染発生確認件数全体の56%を占めています。

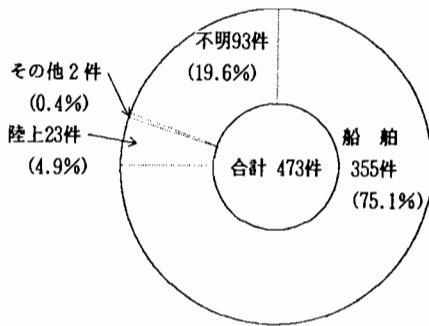
これを海域別に見ると、大阪湾を含む瀬戸内海がもっとも多い132件で、次いで、日本海沿岸69件、九州沿岸60件となっています。[図2]

図2 海洋汚染発生確認件数の海域別内訳（平成4年）



また、排出源別では、船舶355件、陸上23件、その他2件、排出源不明93件となっており、排出源不明のもの、そのほとんどが発見場所や浮流状態から見て船舶から排出されたものと推定されることから、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。[図3]

図3 油による汚染（排出源別内訳 平成4年）

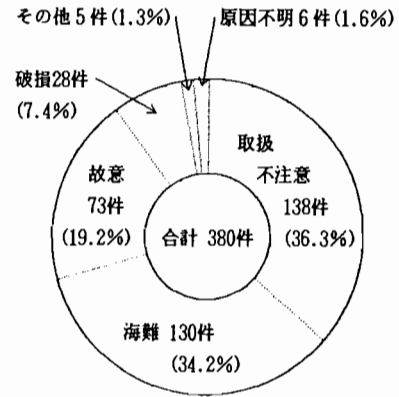


排出源が判明している380件についてその原因を見ると、バブル操作ミス、タンク計測不適切といった作業中の取扱不注意によるもの（138件）や故意排出によるもの（73件）など、人為的要因によるものが大半を占めています。[図4]

ロ 油以外のものによる汚染

平成4年における油以外のものによる汚染は332件で、海洋汚染発生確認件数全体の39%を占めており、その内訳は、廃棄物284件、有害液体物質29件、工場排水12件、その他7件となっています。

図4 油による汚染（排出源が判明したものに係る原因別内訳 平成4年）



これを排出源別に見ると、陸上176件、船舶51件となっており[図5]、その原因のほとんどが故意排出によるものです。[図6]

ハ 赤潮

平成4年における赤潮の発生は41件で、海洋汚染発生確認件数全体の5%を占めており、主として、伊勢湾、瀬戸内海、日本海沿岸で確認されています。[図2]

図5 油以外のものによる汚染（排出源内訳 平成4年）

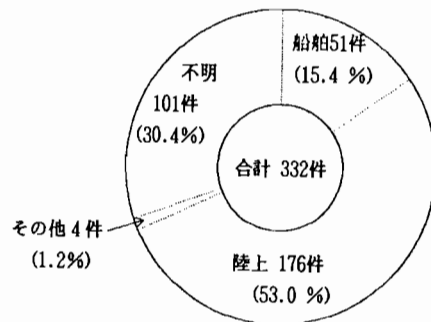
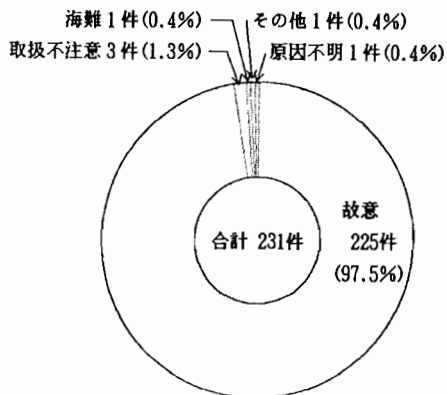


図6 油以外のものによる汚染（排出源が判明したものに係る原因別内訳平成4年）



2. 廃油ボール漂流・漂着調査の結果について

(1) 廃油ボール漂流・漂着調査

前述の「海洋汚染発生確認件数」は、海洋に排出された油や廃棄物などによる海洋汚染を発生件数の面からとらえたものです。海上保安庁では、このほかに、油による海洋の汚染の状態を知るために、海域や海岸線に一定の調査区域を設定し、その区域に漂流または漂着している廃油ボールの状況について定期的な調査を行っています。

図7-1 漂流廃油ボール調査平均採取量の推移

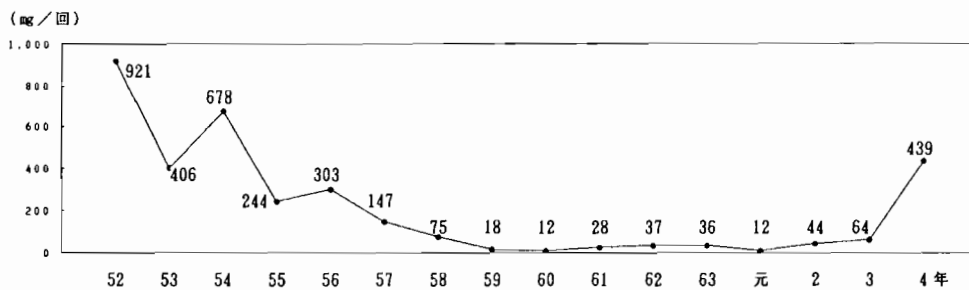


図7-2 漂着廃油ボール調査総採取量の推移

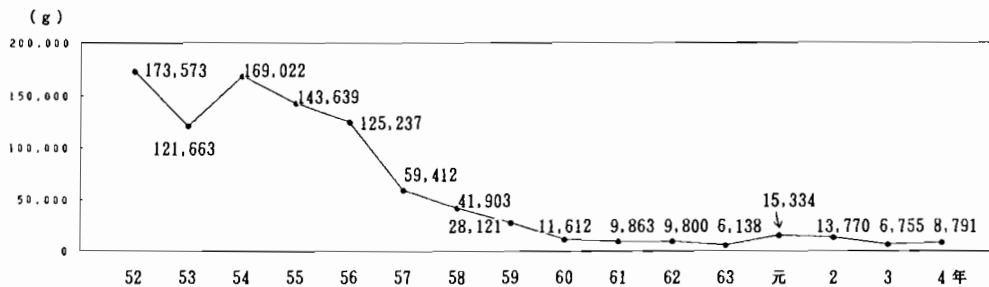
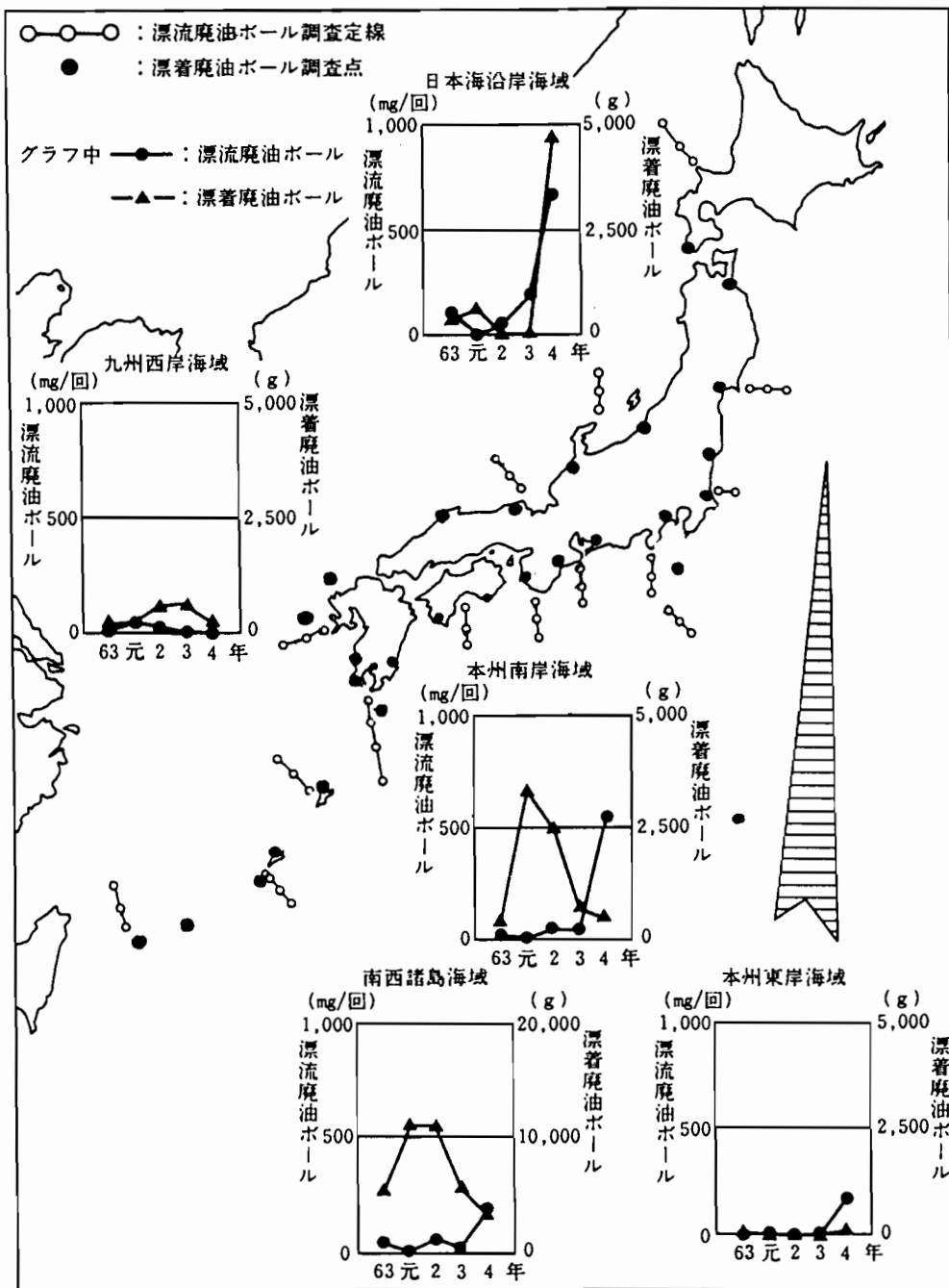


図8 日本周辺海域における廃油ボールの漂流・漂着調査結果



この調査は、「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）に基づいて行われているもので、国際的に統一された調査手法が用いられています。

具体的には、漂流調査については、我が国周辺海域に設定した15か所の定線 [図8] で、巡視船が、定期的に、特殊なネットをえい航して漂流廃油ボールを採取し、これらの重量を測定しており、また、漂着調査については、我が国の主要海岸28か所に設定した調査区域 [図8] で、定期的に、漂着した廃油ボールの重量を測定しています。

なお、これらの調査結果は、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。

(2) 廃油ボール漂流・漂着調査の結果

廃油ボールの漂流・漂着調査の結果は [図7] に示すとおりで、昭和50年代前半までは、かなりの量が認められていましたが、その後は急激に減少し、昭和60年以降は、低いレベルでの推移が続いています。なお、漂流廃油ボールについては、平成4年に、ここ数年に比べて増加が見られました。

また、海域別に見ると、廃油ボールの漂流・漂着は、タンカールートである南

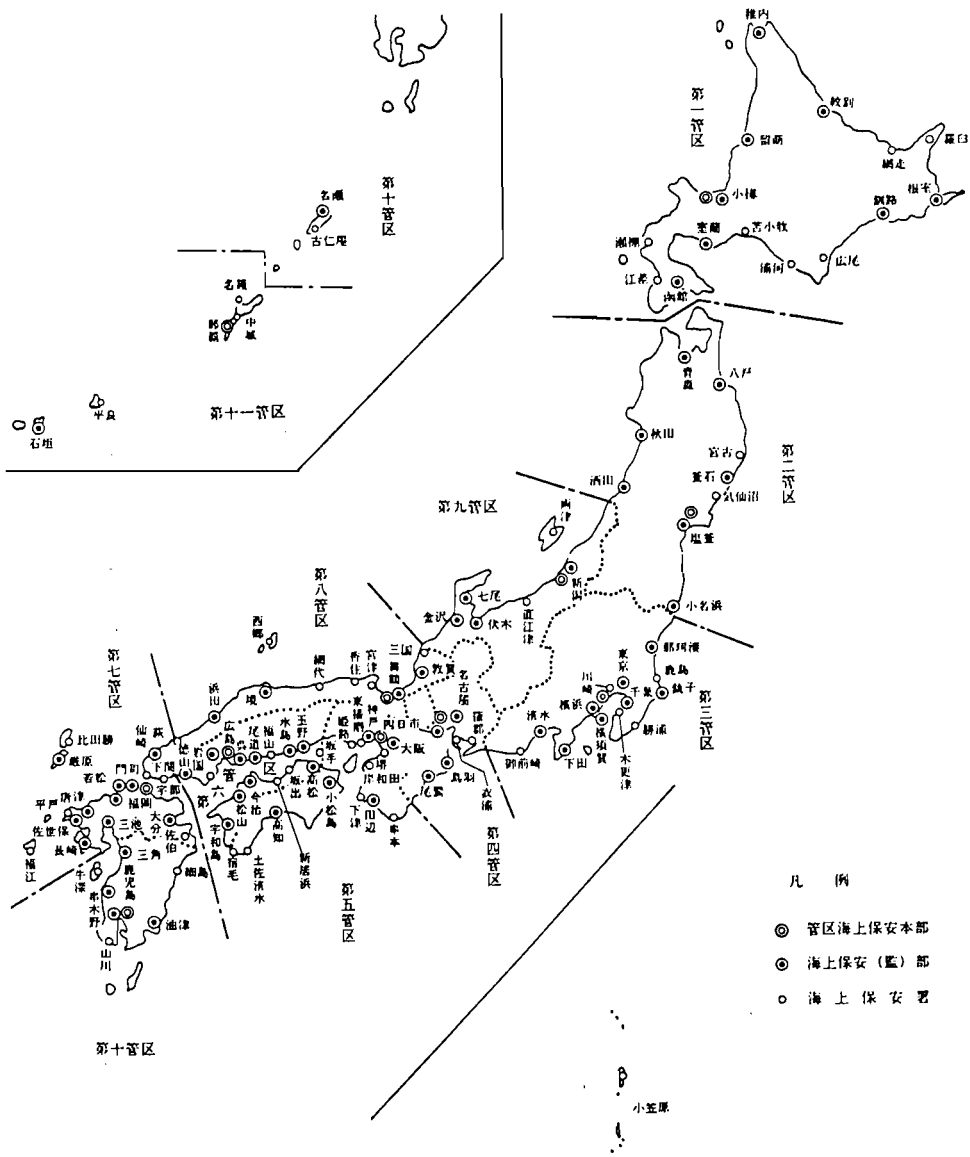
西諸島、本州南岸、日本海沿岸等で多く確認されており、特に、平成4年には、日本海沿岸等で多数漂流しているのが確認されています。 [図8]

おわりに

海上保安庁は、「未来に残そう青い海」をスローガンに掲げ、「海洋汚染防止推進週間（6月5日～11日）」に伴う諸行事の実施や「海洋汚染防止講習会」の開催等様々な活動を展開しています。

しかしながら、「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、上記行事への参加、汚染発見の際の最寄りの海上保安部等への通報等につきまして、皆様のご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。

参考 海上保安部等配置图



(随想)

怨めしやオイルボール

鹿児島県中種子町漁業協同組合

参事 川 南 隆

8月の中旬頃に、県漁連から「基金だより」に載せる原稿を書いてもらえないかとの依頼を受けました。

その理由は「種子島は全国でも一番のオイルボールの漂着地域であり、防除清掃作業費も多額にのぼっている。又、油濁の業務に一番長くたずさわっていて、色々と苦労談も多いでしょう」とのこと。

原稿は10月末までにとのことで、ずいぶん時間もあることだし、どうにかなるだろうと思って安易に引き受けたのですが、締切日が迫ってくるにつれて、気が重くなり、やっとの思いでペンをとりました。

はじめに、私の“ふるさと”を、次に今まで経験した中で最も印象深い油濁の事例を紹介したいと思います。

種子島は鹿児島市より120キロ、四方を海に囲まれた黒潮の打ち寄せる南海の島で、古来鉄砲伝来の地として、又、科学技術の先端を行くロケット基地のある島で知られており、1市2町の行政区に分かれ3つの漁協があります。

私達の中種子町は、この島のほぼ中央部を占め、北部は西之表島市、南部は南

種子町に接し、東は太平洋、西は東シナ海に面しています。地形は、北部に山林地帯が多く、中央部から南部にかけては比較的平坦で耕作地に恵まれています。海岸線は西海岸が単調な延々12キロ続く砂浜があり、直線的で穏やかであるのに対し、東海岸は、山が直接海岸にせまったところが多く、海蝕台地が絶壁をなし、奇岩や海蝕洞が多く見られ、荒々しくも美しい景観です。又、当地は“南海の黒豹”のニックネームで全国津々浦々の大相撲ファンを沸かせた、元大関若島津関のふるさとでもあります。

私の勤める中種子町漁協は、昭和29年にそれまであった浦組織が合併し、現在の本所1カ所（東海岸）、支所2カ所（西海岸）となりました。現在の組合員数は、正が142名、准が222名で、刺網漁業、一本釣漁業、小型定置漁業が営まれているものの兼業漁家が大部分です。又、漁船は3トン未満の小型船が、そのほとんどを占めており、年平均漁獲高は約3億5千万円弱です。漁協職員は7名で、信用、販売、購買、共済等全ての事業を営んでますが、今後は水揚げの増大は見込めず、各種事業も飛躍的に伸びる可能

性もありません。加えて、経営基盤も弱体なために現状維持さえ困難な状況になってきています。このため、県では平成2年度に種子島地区漁協合併推進協議会を発足させ、広域合併実現に向け努力をした結果、組合員の理解と納得を得ることが出来、今年12月には2漁協（西之表市漁協・中種子町漁協）の合併が実現します。

種子島は、夏、南の風、東の風が吹き、冬、西の風の季節風が強く、この季節風により押し寄せるオイルボール等の回収のための海岸清掃作業は夏場が東海岸、冬場が西海岸に集中します。

東海岸は、山が直接海岸に落ち込んで絶壁となっており、岩場が点在するため、オイルボールは熱い日ざしにより溶けて流れ出し、清掃作業は困難を極めます。

作業に立会う職員も出面の確認や、作業状況の写真撮影のために何キロも岩場を歩かねばならないので大変な苦労を余儀なくされます。

西海岸は、12キロにも及ぶ砂浜であるため、オイルボールの漂着状況は一目で判ります。この海岸沖合は、タンカーや貨物船の航路筋となっているため、オイルボールが頻繁に漂着。その特徴は、やわらかく、小指大の物が多く、砂浜に黒糸を引いたように漂着します。

私の少年時代の浜辺は、紺碧の海、どこまでも続く白い砂浜、波打ち際には浜鳥が戯れ、磯カニが遊び、白い砂浜が銀

色に輝く光景が浮かんできます。現在は どうでしょう。砂浜には木切れや、近代社会が生んだプラスチック、ナイロン、ロープが至る所に散在し、吹き溜まりはごみの山と化し、海浜はその輝きを失っています。

少年の頃、夏になると毎日のように海岸に行き、泳ぎ、砂浜に寝転び1日を楽しく過ごすものでした。

浜にオイルボールが現れることなどは一度もなく、予想さえもできませんでした。

あれは今を去ること3年前の平成2年の正月のことでした。正月2日、私達のところでは船持（船主）が、その年の大漁祈願と航海安全を願って祝をする慣習があります。私も祝いに行く準備をしているところへ「参事、早ようきてくれ。はもうー（浜辺）わざいかこてえーなっちょいろー（大変な事になっている）」と言う電話が鳴り、正月早々やっかいな物が漂着したもんだと内心想いながら、直ぐさま現場に行ってみると、今まで経験したことのない多量のオイルボールが波打ち際から砂浜一面に散在し、足の踏み場もないくらいでした。その長さは磯場も含めると19kmにも及ぶ広範囲の漂着状況でした。

一体これだけのオイルボールを何日で清掃したらよいのか、何百人の動員が必要なのか、色々なことを考え、途方にくれながら、組合長に実態を報告して、そ

の対策について協議しました。あいにくも役場や関係機関とは、明日までは連絡がとれないし、確認はどうすればよいのか、天候はここ2、3日は良いと言うものの、冬場の天候は一夜にして変わってしまう。西の風が吹けば一夜のうちに砂に埋もれてしまうか、又は高波がくれば再流出の恐れもあることから、早く対応しなければならぬことはわかっている、どうしてもならないことからいらいらだちが募るばかりでした。“日”があまりにも悪すぎる!!

“打つ手”がない、時の過ぎるのを待つのみでした。2日後の4日には、関係機関に連絡をとり5日、6日の2日間580名を動員し、清掃作業を実施することになりました。

当日は、鹿児島海上保安部の職員も立会ってオイルボールの採取や漂着範囲の確認をしてもらいましたが、一部はすでに砂に埋もれていました。

このような状況では、とうてい2日間で終るような量ではなく、加えて北西の風も出てきて天候も悪くなってきましたが、とにかく作業は終了しました。浜で作業が終って組合員みんなが言った「わざいか(すごい)量じゃったなあー」との言葉が今でも鮮明にうかんできます。

種子島地区は、不幸にして全国でも1位、2位のオイルボール漂着地と聞いています。幸いにして大きな漁業被害こそ出ていませんが、この制度のおかげで、

大変な恩恵を受けています。制度発足以来、十数年になり、拠出団体からいろいろな意見が出ていていると聞いています。

何の予告もなしに、突如として現れるオイルボールの漂着が続く限り、尚一層の制度の充実と強化並びに全人類の環境保全に対する意識の高揚を願う次第です。

“もらい公害がなくなるまでは!!”

最後に、(財)漁場油濁被害救済基金の職員各位のご壮健とますますのご活躍を祈念申し上げます。



種子島の見どころ

(基金記事)

第13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」推進委員会が中心となって「第13回豊かな海づくり大会」が、平成5年11月7日愛媛県伊予市森漁港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

愛媛県 愛媛県漁協婦人部連合会

愛媛県松山市二番町4-6-2

(功績の概要)

この連合会は昭和30年、設立されたが、現在では会員数5,771名であり、傘下にブロック協議会6と地区漁協婦人部59を有している。沿岸漁協婦人部の上部指導団体として長期にわたり漁場保全及び海岸美化運動を実施しているが、市町村や地域を取り込んだ積極的な運動により、地域全体における漁場環境保全等に対す

る意識の高揚に対し大きな功績があった。

連合会は、漁業者の生産活動の源である海を守り、子孫に伝えるため、海岸のごみ入れの設置、花壇づくり、啓発用ポスターや立て札の掲示等を自主的に行っているほか、昭和49年から全国に先駆けて合成洗剤追放運動等に取り組み、今では、企業・商店等にまで運動の対象を拡

大するなど住みよい地域づくりに貢献している。

1. 石けんの使用推進強化

① 学習会、地域講座会の開催

「合成洗剤の有害性、石けんの安全性」についての知識の普及を目的に、毎年先進地等から講師を招いて学習会やシンポジウムを開催したり、単協ごとの定期的集会の場などで啓発用スライド、ビデオを放映したりするなどして、環境に優しい石けんの使用への理解浸透を図っている。

② 石けん洗剤の実習会の開催

石けんの長所を生かした上手な使い方を知得するため、婦人部リーダーによる洗濯実習や洗剤の過度の使用を防ぐための計量カップの使用の指導を行ったりしている。

また、石けんに関する知識を身につけた地域の指導者（リーダー）を育成するため、県内の6ブロック協議会ごとに養成研修会を開催している。

③ 石けん洗剤の普及活動

環境問題と合成洗剤に関するパネルを作成し、各漁協や市町村主催の文化祭などの催し物への貸し出しを行ったり、参加者にチラシを配布するなどして石けん使用の普及啓発を行っている。

各漁協婦人部で石けんの巡回販売、注文販売等共同購入を積極的に行うほ

か、漁協総会等の記念品に石けんを利用し、普及を図っている。

④ 他の婦人団体や各種団体に対する呼びかけ

昭和63年から毎年12回地域婦人部や農協婦人部等の婦人団体と交流を持ち、漁協婦人部の活動内容を紹介することによって、漁場環境問題と合成洗剤について一般女性に理解してもらうとともに、石けんの使用を広く呼びかけている。

⑤ シャボン玉月間（7～8月）の制定 漁協関係者に月間中「一人一箱運動」として一箱ずつの購入を義務付け、合成洗剤から石けんへの使用の転換の促進を行っている。

この運動は、昭和54年に全国に先駆けて標語月間を制定したのを機に、全国運動として広がったものである。

⑥ 石けんの日（毎月20日）の制定

石けん使用の啓発運動として、漁協をはじめ関係団体に啓発用ポスターやシールを掲示している。

また、漁協婦人部員が各戸を巡回し、合成洗剤の回収や、石けんの取り替えを行っている。

以上のような運動を長年展開してきた結果、昭和56年には石けん普及率が全漁家の24.9%であったものが、平成4年の調査では61.3%（石けんのみ使用31.9%、合成洗剤＋石けん使用29.4%）となっ

た。

また、市町村によっては庁内はもちろん関係機関全体がこれまでの合成洗剤から石けんに切り替えたところもある。

2. 海岸清掃事業、漁港環境美化運動

- ① 各漁協ごとに月4回海岸清掃を実施するとともに、海岸に啓発用立て札やポスターを掲示したり、空き缶入れの設置を行う等の美化運動も行っている。

- ② 平成2年度に1ブロックで始めた漁協婦人部統一清掃日の設定による海岸清掃活動が全県下に広がり、平成4年度からは10月第1土、日曜日を「漁協婦人部渚のクリーンデー」として、同活動が全県下で一斉に実施されている。

- ③ 平成2年度から6地区においてモデル地区を設け、漁港の清掃及び花壇の整備、プランター等の設置による花いっぱい運動を展開している。

農林水産大臣賞

山口県 萩市大島漁協婦人部

山口県萩市大島5-7

(功績の概要)

萩市大島は萩市の沖合い8kmに位置する島であるが、敷網、建網、刺網、一本釣り等を主な漁種とし、後継漁業者も確保され島の条件を生かしながら安定した漁業が営まれている。

昭和56年頃より婦人部の組織化を図りながら、「住み良い大島づくり」「海を大切に活動」「漁業者の健康づくり活動」「雑魚の活用」等に取り組み、島ぐるみの活性化に向けての中核的な役割を婦人部が果たしている。特に生活の基盤である漁場の保全や海浜の環境美化に対し、島民一体（地域住民、関係機関及び関係団体が一体となった活動推進体制）となって永年その活動を行い、環境美化

に大きな役割を果たすことにより、きれいな海からおいしく安全な魚を供給することに努めている。

1. 魅力ある漁村づくりのための集落点検活動

海上が職場である漁業者にとって、海は生産の場であるとともに生活の基盤でもある。大切な海、きれいな海、安全な海を住民自らが守り育てる意識を高め、魅力ある漁村づくりを行うために、身近な自分達の暮らしの実態、漁場、景観、文化等の問題箇所、自慢箇所、保存箇所、必要な施設等を漁業者自身が点検し、その結果を点検地図に記してこれを話し合いの材料にし、改善案を提案することに

より実現可能な所から改善を手がけている。

2. 環境美化運動

集落内の海に面した空き地を利用したポケットパーク（ブランコ、鉄棒等遊戯施設やベンチを設置したもの）づくりをはじめ、年1回の島ぐるみでの海浜清掃、漁業者（島民の半数）総出による漁港周辺の海底清掃、行事や祭ごとに行う海浜・島の清掃などにおいて、婦人部は活動の中核的な役割を果たしている。このほか子供会と連携した花いっぱい運動や海を汚さないための天然石けんの幹旋及び手作り石けんの使用を続け、海上・海浜の美化保全に努めている。また、排水溜槽やごみ処理のための簡易焼却炉の設置なども行っている。

萩市大島漁協婦人部は環境保全に係わる活動のみならず、島ぐるみの活性化に

向けて以下のような活動も展開しているが、他の婦人組織や青壮年部とも連携を図りながら女性の力を地域に役立てるよう積極的に活動を行うことにより、活力に満ちた魅力ある漁村づくりをめざしている。

- ・県内でいち早く休漁日を設定
- ・漁村の青年と地元の女子短大生との交流会
（青年部が自由に使える時間が増え、後継者確保が実現）
- ・魚のさばき方や料理の講習会を開催
（島外からの花嫁を含む若妻組織の育成・魚食普及）
- ・島民全体の健康づくり活動
（定期健康診断及び健康相談の実施、島内大運動会の開催、若妻婦人部合同エアロビクス講座の開設など）
- ・地元の祭り等の企画への参画
（活気ある地域づくり）

水産庁長官賞

宮城県 松島湾内浅海漁場開発促進同盟会

宮城県塩釜市旭1-1

（功績の概要）

この会は、昭和34年、松島湾の浅海漁場の総合的開発を図るため、関係2市4町（塩釜市、多賀城市、利府市、七ヶ浜町、松島町及び成瀬町）の首長及び議会議長並びに15の関係漁業協同組合長によ

り設立された。

松島湾は、ノリ、カキ等の生産の場であると同時に、有用魚類等の天然幼稚仔保育場としての役割が大きい、閉鎖型の湾であるという地形的特徴がある。

同盟会は、産官一体となった組織の特

性を活かし、松島湾域の漁業生産基盤等を整備するための諸事業の導入を図るとともに、事業の円滑実施に必要な調整・受益体制の整備を行う等、一丸となって事業推進に取り組むことにより、湾内環境改善、漁場機能の回復・生産性の向上、周辺地域の漁業振興・経営安定基盤強化、さらには湾全体の環境保全等の推進を図り、地域活性化と環境保全に多大な成果を挙げており、その功績は評価される。

1. カキ養殖対策

昭和36年のカキの大量斃死を契機に、湾内の環境改善を図るべき事業の採択に向け、精力的に活動を進めた。

その結果、昭和38年から40年まで、県が事業主体となって沿岸漁業構造改善事業による湾北東部の水路掘削と作濤を行うこととなり、これにより外洋水の導入による漁場更生が図られ、カキの斃死発生は終息した。

2. ノリ養殖対策

昭和40年代には全国生産の5%を占めるまでに発展したが、その後漁場の老朽化と密殖弊害等により品質が低下した。その状況を改善するため、漁場改良、海水交換促進等の事業の導入に取り組んだ。

その結果、昭和45年度から52年度にかけて、松島湾地区浅海漁場開発事業、松島湾東部地区漁場造成事業及び塩釜地区漁

場保全対策事業が順次導入され、湾内の漁場機能が回復し、漁業生産が安定する等の成果を修めた。

3. 養殖場造成

その後、同盟会では湾全体にわたる漁場開発に取り組み、昭和58年度から平成元年度にかけて大規模増殖場造成事業の導入を実現し、現在、同湾は宮城県のアサリ生産量の61%を占める主要産地となっている。さらに、都市化の急速な進展等に対応して、平成2年度から4年度にかけて、松島湾内潜ヶ浦地区養殖場造成事業の導入による海水交換の促進を図り、湾東部地区の養殖漁場の開発・保全に努めた。

4. 湾総合リフレッシュ対策

漁業振興及び日本三景の一つ松島湾の環境保全の観点から、流入負荷量の削減、海水交換の促進、浄化能力の向上及び底土溶出量の削減を柱とする湾全体の総合的浄化の実施を湾総合リフレッシュ対策として関係機関に働きかけた。

この結果、同対策が宮城県の主要プロジェクトとして採択され、平成3年度から水産庁の大規模漁場保全事業、平成4年度から運輸省の海洋環境創生事業及び建設省の海域浄化対策事業の導入がそれぞれ実現したが、これを受けて新たに現地推進委員会を設ける等、同盟会一丸となって湾内の浄化を進めている。

中央審査会の動き

○ 平成5年度第2回中央審査会

平成5年7月29日、本年度第2回中央審査会が開催され、千葉県内房地区外5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防除清掃のみのものが6件である。これらの案件は次のような点について質疑応答が交わされ、厳正な審議検討の結果、別表1のとおり了承された。

- ・千葉県内房地区について、軟らかいC重油が広範囲に又大量に漂着しているが原因者については判らないのか。(現地の関係者の話だと、油は飛沫状で範囲も広いので、夜間、浦賀水道航路を出て全速で航行しながらたれ流したのだろうとのことである。海上保安部もヘリコプターを飛ばすなど調査しているが、まだ原因者はわからない。)
- ・鹿児島と沖縄では軽トラックの借上げ料が異なるが、基準はないのか。(基金として基準はない。従来より現地調達主義で行っている。)
- ・石川県能登沖地区について、漁獲物を焼却しているがその被害はどうなるのか。(被害額が50万円に満たないため、救済の対象とならない。)

○ 平成5年度第3回中央審査会

平成5年10月14日、長崎県長崎市で現地の漁業状況の視察をかねて開催された。今回上程された案件は鹿児島県種子島地区外1件の防除清掃のみのものであり、厳正に審議検討の結果、別表2のとおり了承された。



(別表1) 平成5年度第2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	
千葉県内房地区	平成5.4.8	鋸南町から館山市に至る内房海岸	富浦町漁協 外4漁協 注1	防除清掃	—	3,664,589	柔らかいオイルボールが広範囲に漂着、ヒジキや各種魚類養殖施設に被害の恐れがあり清掃した。
沖縄県池間島地区	5.4.13	池間島地先海岸一帯	池間漁協	”	—	2,750,158	オイルボールが海岸に漂着、再流出してモズク養殖や採貝漁業に被害の恐れがあり清掃した。
東京都新島地区	5.5.6	新島地先海岸一帯	若郷漁協	”	—	242,596	オイルボールが海岸に漂着、再流出してトサカノリやエビ網に被害の恐れがあり清掃した。
石川県能登神地区	5.5.20	能登半島神底曳網漁場	金沢市漁協	”	—	19,638	漁獲物にベトベトした油が混入して漁獲物、漁網、船体を汚染し清掃した。
鹿児島県種子島地区	5.6.21	中種子町西海岸一帯	中種子町漁協	”	—	742,025	オイルボールが海岸に漂着、再流出して根付資源や磯建網に被害の恐れがあり清掃した。
島根県隠岐島地区	5.6.27	浦郷漁協地先三度海岸	浦郷漁協	”	—	431,450	タール状の油が漂着、再流出して定置網や磯根資源に被害の恐れがあり清掃した。
合計						7,850,456	

注1. 申請漁協

富浦町漁協、保田漁協、勝山漁協、富山町漁協、相浜漁協

平成25年度第3回中央審査会上程分

県・地区名	発生日	発生場所	関係漁協	被害内容	認定額		被害状況
					認 漁業被害	防除清掃	
鹿児島県 種子島地区	平成5. 6. 28	南種子町地先海岸一帯	南種子町漁協	防除清掃	—	2,653,740	柔らかいオイルボールが海岸に漂着、再流出して根付資源や磯建網に被害の恐れがあり清掃した。
千葉県 館山市地区	5. 8. 16	相浜漁協地先海岸一帯	相浜漁協	”	—	19,320	柔らかいオイルボールが海岸に漂着、根付資源に被害の恐れがあり清掃した。
合計						2,673,060	

評議員の委嘱について

当基金の評議員に異動があり、次のとおり委嘱した。

新	旧
畔 柳 昇 電気事業連合会 専務理事 平成5年7月1日付け就任	高 木 勇 (同 左) 平成5年6月30日付け辞任
浜 本 敏 孝 (社)日本船主協会 法規専門委員会 委員長 平成5年6月29日付け就任	高 宮 信 夫 (同 左) 平成5年6月29日付け辞任
山 本 一 郎 全国共済水産業協同組合連合会 常務理事 平成5年7月1日付け就任	杉 本 晋 (同左 副会長理事) 平成5年6月30日付け辞任
石 井 實 也 全国漁業共済組合連合会 専務理事 平成5年7月1日付け就任	橋 本 隆 (同 左) 平成5年6月30日付け辞任
島 袋 真 栄 沖縄県農林水産部漁政課 課長 平成5年7月20日付け就任	平 良 幸 男 (同 左) 平成5年6月30日付け辞任

※ 以上5名の任期は、前任者の残任期間（平成7年3月5日まで）とする。

(官庁等人事異動)

官 庁 人 事 異 動

所 属	発令年月日	職 名	氏 名	備 考
水 産 庁	H. 5. 10. 1	研究部 漁場保全課 指導第二係長	鈴 木 光 夫	昇 格

基 金 人 事 異 動

1 異 動

発令年月日	新	氏 名	旧
H. 5. 9. 1	理 事	桑 原 忠 義	理事兼 総務部長

2 採 用

発令年月日	職 名	氏 名
H. 5. 9. 1	総 務 部 長	松 田 州 司

(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小川洋一弁護士に寄稿頂きました「国際油濁補償基金の解説(その1)」は如何でしたでしょうか。

この寄稿は、当基金が行う原因者不明の仕事とは、直接関連はありませんが、油濁の仕事にたずさわる方々には大いに参考になるものと思い企画いたしました。

紙面の都合で3回にわけて掲載いたしますが、この記事に関連いたしますご意見、ご質問等がございましたら当基金宛にご連絡下さい。

○ 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が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いたします。



砂浜に漂着した重油の除去作業風景（勿来海岸）
（平成5年5月31日発生、塩谷埼沖船舶衝突事故より）

写真提供：福島県

（人物紹介）



財団法人 千葉県漁業振興基金

業務課主事 中山伊知郎

年令 29才

趣味 スポーツ、読書

採用 平成4年6月1日

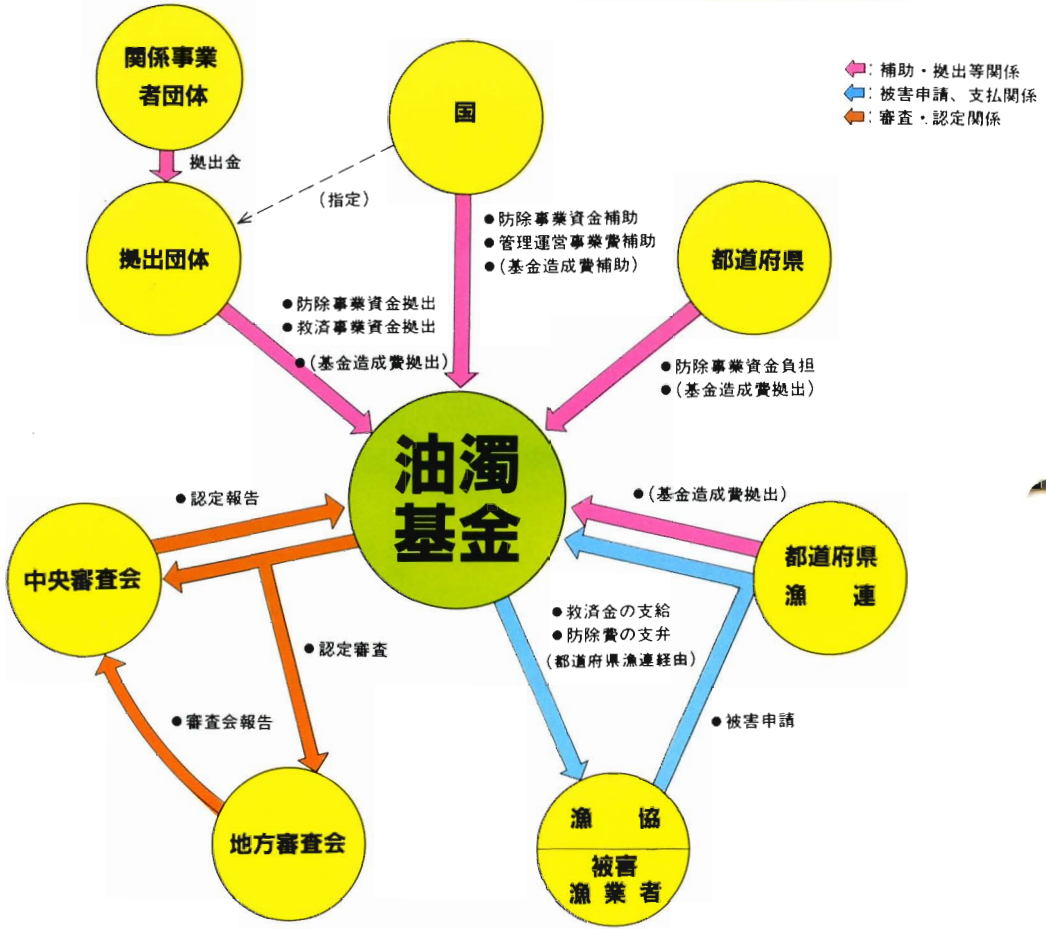
はじめまして、財団法人千葉県漁業振興基金の中山伊知郎です。今後様々な方面でご迷惑を、おかけすることもあるかもしれませんが、どうかよろしく願いいたします。

仕事として、油濁をどのように受けとめ、処理し、その体験を力にしてゆくか、を考えると、同じ職場の先輩方が経験的に持つに至った「客観的な尺度」が欲しいと思わずにはられません。

それをどのようにして手に入れるのか、これがこの仕事について1年余りの今の私のもっとも大きな課題のひとつです。

20年後にはそのことを……聞かれた場合に限って……後輩に話せるようになっていく予定であります。

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

- ㈱大日本水産会
- 石油連盟
- ㈱経済団体連合会
- ㈱日本貿易会
- 日本アンモニア協会
- ㈱日本ガス協会

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

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

運輸省関係

- ㈱日本船主協会
- 日本内航海運組合総連合会
- ㈱日本旅客船協会

発行日 1993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 ㊞