

2002 8

油濁基金 だより

No. 72



財団法人 漁場油濁被害救済基金

(寄稿)

P&I保険の概要（油濁関連を中心に）

日本船主責任相互保険組合
企画部長 小林卓視

はじめに

一般の方々にはP&I保険はそれほど身近ではないかもしれませんが、それでも海事関係に従事されていれば、船舶の事故やトラブルを通じてある程度のご理解はいただいていると思います。P&I保険は、このような船舶の事故やトラブルの処理に重要な役割を果たしており、まだ記憶に新しい日本海での“ナホトカ号”の油濁事故にも見られますように、船主に対する責任の追及、損害賠償の請求がますます厳しくなる中で、無くてはならない保険といえます。皆様のご理解の役に立てますよう、P&I保険を紹介致します。

I P&I保険の引受け

1 P&I保険とは

P&IとはProtection & Indemnity（保護・補償）の略称であり、船舶の所有、賃借又は運航に伴って生ずる船主責任を対象とする保険である。海上保険でも船舶保険や貨物保険が「物保険」であるのに対し、P&I保険は「賠償責任保険」であり船主の第三者賠償責任を対象としている。Protectionは「保護」を意味し、船舶の所有者、運航者又は

船員の雇用者としての責任、すなわち岸壁損傷、油流出、船員傷病などによって生ずる船主責任を対象としている。一方、Indemnityは「補償」を意味し、貨物の運送人としての責任、すなわち積荷の滅失、損傷などに関する責任を対象としている。

2 P&I保険の誕生

P&I保険は19世紀中頃に英国で生れた。当時の海上保険では引受けの対象としていなかった1/4RDC（Running Down Clause：衝突損害賠償金てん補条項）や人の死傷に関する責任などの船主責任を引き受けるための船主組合として、The Shipowners' Mutual Protection Societyがロンドンに設立され、1855年5月から事業を開始したのが始まりである。一方日本でも戦後の海運復興に伴ってP&I保険の必要性が認識されるようになり、1950年5月に「船主相互保険組合法」が施行されて、同年10月2日に「日本船主責任相互保険組合（ジャパンP&Iクラブ）」が誕生した。

3 国際P&Iグループ

P&I保険は、船主自身が組合員であると同時に保険者となり、通称P&Iク

クラブと呼ばれる船主組合形式の保険として引受けが行われている。現在世界中にはこのようなP&Iクラブが主なもののだけで13あり、この13クラブで国際P&Iグループを形成し、世界中の船腹量の90%以上といわれる引受けを行なっている。国際P&Iグループはロンドンに事務局を置き、ほぼ共通した内容でP&I保険の引受けを行い、定期的に会合を持って共通の問題に対処しているほか、共通の再保険機構を設けている。

国際P&Iグループに加盟している13のP&Iクラブは、ジャパンP&Iクラブを含め次のとおり。

アメリカンクラブ	米国
ガードクラブ	ノルウェー
スクルドクラブ	ノルウェー
ブリタニアクラブ	英国
ジャパンクラブ	日本
ロンドンクラブ	英国
ノースオブイングランドクラブ	英国
シップオーナーズクラブ	英国
スタンダードクラブ	英国
スチームシップクラブ	英国
スウェディッシュクラブ	スウェーデン
ユーケイクラブ	英国
ウェストオブイングランドクラブ	英国

4 組合組織

P&Iクラブは組合組織で運営されており、クラブ自体が事務局を運営しているものと、マネージメント会社に運

営を委託しているものがある。ジャパンP&Iクラブはその前者の形式で運営されており、約4,500名の組合員のうちから選任された組合長、副組合長、理事、監事、及び組合員以外の者からなる事務局（約120名）で運営されている。事務局は、理事長、常務理事、理事（以上「事務局理事」）、参事、顧問、その他の事務局員から構成されている。組合へのP&I保険契約の申込みにあたっては、まず出資金を支払って組合員になり、保険料を支払って保険契約が成立する。組合員は船舶の所有者、裸用船者、定期用船者、船舶管理者などに限られる。

5 相互保険

P&I保険の保険料は、一般的には80%程度の前払保険料（アドバンスコール）と、20%程度の後払保険料（サプルメンタリーコール）で構成される。保険契約を申し込む際、または保険契約を翌年度に更改する際には、前払保険料として、総見込保険料（エスティメイトッドトータルコール）の80%を支払い（分割払い可）、残る20%の後払保険料は、その保険年度終了後に支払う。この後払保険料は、クラブ全体のその保険年度の保険成績が良ければ、予定の20%が10%、又は0%で済むこともあり、一方保険成績が悪ければ30%又は40%になる可能性がある。このようにしてP&Iクラブは利

益も損失も生じないよう、非営利で運営されている。

なおジャパンP&Iクラブでは、外航船保険契約については上記の方式を採用し、内航船保険契約に関しては、後払保険料の生じない固定保険料（フィックスド プレミアム）方式を採用している。

6 てん補危険

加入船舶の運航に伴って事故やトラブルが生ずると、船主は思いがけない責任の負担や出費を余儀なくされる。そのようにして生じた船主の責任及び費用のうち、一定のものがP&I保険から保険金として支払われる。てん補される主な責任及び費用は次のとおりである。

- ・ 船員傷病、船客、その他の人身、密航者
- ・ 衝突責任
- ・ 岸壁損傷、船骸撤去費用
- ・ 汚濁損害、清掃費用
- ・ 曳航契約責任
- ・ 積荷損傷、回収不能の共同海損分担保額
- ・ 過怠金
- ・ 訴訟費用、弁護士費用、サーベイ費用

7 保険者免責

次のものは、P&I保険からはてん補されない。

- ・ 免責金額

- ・ 組合員の故意、不穏当な航海
- ・ 戦争危険、原子力損害、特殊作業危険
- ・ 他保険（船舶保険、船員保険等）対象損害、重複保険
- ・ 本船の運賃、用船料、滞船料、遅延損害
- ・ 現金、貴金属
- ・ 法律上の責任を超える部分
- ・ 責任制限法上の責任限度額を超える部分
- ・ 保険金額を超える部分

8 保険手続き

P&I保険への保険契約申込みから、保険事故が発生して保険金が支払われるまでの手続の概要は、ジャパンP&Iクラブでは次のとおりである。

(1) 保険年度

P&I保険の保険年度は毎年2月20日の12:00GMT (21:00JST) (*GMT=グリニジ平均時=世界時、JST=日本標準時…編集部。以下(*)は編集部注) から始まる1年間となっている。

(2) 保険期間

毎年2月20日の更改日から次の2月20日までの1年間が保険期間となる。途中で加入したときの保険期間は、保険契約開始日から次の2月20日までとなり、途中解約のときは、更改日(2月20日)から解約日までとなる。途中加入、途中解約では、保険料は日割り計算される。

(3) 被保険者

P&I保険契約の申込みにあたっては、先ず出資金を支払って組合員になる。組合員となった船主、用船者、船舶管理者などは、申込みを希望する船舶に関する所定のP&I保険料を支払って、自らを被保険者とする保険契約を組合と締結する。複数名の組合員を共同被保険者とする保険契約を締結することもできる。

(4) 保険金額

P&I保険契約に基づき1件1事故あたり組合から支払われる保険金の上限を意味する保険金額は、外航船保険契約では、油濁損害が10億米ドル（約1,250億円）、その他の損害が約45億米ドル（約5,600億円）である。内航船保険契約の保険金額は、契約申込時に1億円から80億円までの7種類の金額から選択できる。

(5) 免責金額

組合からの保険金の支払に際しては、免責金額として一定の金額が控除される。この金額は保険契約申込みの際に設定合意され、高額に設定すれば保険料が安くなり低額に設定すれば高くなる。

外航船契約の免責金額は、例えば次のような組み合わせで設定されるが、この組み合わせに限らない。

・ 船員クレーム

1件1事故当り \$500

・ カーゴクレーム

1 航海当り \$5,000

・ その他のクレーム

1 件 1 事故当り \$1,000

内航船契約の免責金額は、保険契約規定に原則として次のとおり規定されている。

・ 船員クレーム

1 件 1 事故当り 5万円

・ その他のクレーム

1 件 1 事故当り 10万円

(6) 保険料

年間保険料は、保険契約を申し込む船舶の総トン数、船種、カバーの範囲、保険金額、免責金額などに応じて設定される。1隻よりは複数隻の申込みの方が1隻当りの保険料は割安になる。その複数隻での加入を「フリート加入」と称しする。一方翌年度の保険料は、前年度までのフリート単位の保険成績（ロスレシオ）に従った調整がなされる。

(7) 事故通知

保険料を支払って保険契約が成立した後、その加入船舶に関してP&I事故が発生したときは、速やかに組合に連絡する。その際に組合事務局の事故処理担当窓口と、事故対応方法、サーベイ手配の要否、解決方向などに関して打合せを行なう。なお保険事故であるか不明な場合でも、事務局へ通知して確認しておくことが望ましい。

(8) 保険金の支払

組合に通知した事故に関して、もしくはは通知していない事故であっても、P&I保険のてん補対象となる責任又は費用の負担が生じたときは、船長等の事故報告書に加え、その責任又は費用の負担を示す書類を添えて、組合事務局に保険てん補請求を行う。事務局は届いた書類の内容を確認して、組合員に保険金を支払う。

(9) クレーム処理

金額が高額、事実確認が手間取る、責任関係が複雑、解決が困難といったときは、組合事務局がクレーム処理をアシストするのが一般的である。このようなクレーム処理にあたっては、早い時機に適切な対応措置を取ることが必要であり、組合事務局は必要に応じサーベイヤーを現地に派遣して、事実確認及び事故処理などを協力して行う。また訴訟が提起されたときなどは、組合員の利害を守るために弁護士を起用して応訴に当たる。組合員の責任が免れない状況であれば、できるだけ有利な解決に向けての和解、示談交渉などを行う。

(10) 保証状の発行

P&I保険事故を理由として加入船舶がいずれかの国で差押さえられ、もしくはは差押さえられようとしているときは、組合は組合員が負う責任の支払を保証する組合保証状（クラブL/G：

Letter of Guarantee又はクラブL/U：Letter of Undertakingという）を発行して差押さえを解除又は回避する。組合の保証状が受け入れられずに銀行保証状（B/G：Bank Guarantee）などの保証が要求されたときは、それらの発行段取りを進める。

(11) 法務代理人

各P&Iクラブは、世界各国の主な港に海事弁護士事務所などの法務代理人を選任し、経験のある弁護士、クレーム アジャスター、サーベイヤーなどによるP&I事故の処理対応を行っている。これらの法務代理人は、本船又は船舶代理店等から事故通報を受けて現場に駆けつけ、事実確認及び損害鑑定などを行い、事故解決までの対応にあたっている。法務代理人リストは毎年冊子（List of Correspondents）にして各クラブから発行され、必要部数が組合員へ届けられている。組合員はそのリストを各船に届けておき、緊急時に本船から直接最寄りのP&I法務代理人に事故通知を行い、協力を求めることができるようにしておく。

9 再保険

国際P&Iグループに加盟する13のP&Iクラブは、共通した再保険を手配している。まず各クラブの自己負担となる保有保険金額を、1件1事故あたり500万米ドルに設定している。それを超える3,000万米ドルまでの2,500万

米ドルはグループのプール再保険の対象とし、13の各クラブがクラブ毎に定められた割合で分担に応ずる。さらにその超過分の20億米ドルはロイズ等へ再保険手配されている。さらにその20.3億米ドルを超過する事故が生じた場合には、総額約45億米ドルまでの約25億米ドル相当分について、13の各クラブに同条件で加入している全船舶に割振られ、「オーバー スピル コール」と称する追加保険料形式で負担することとしている。

1件1事故あたり、油濁事故に関しては10億米ドル、その他の損害に関しては約45億米ドルまでがP&I保険の対象となり、それを超えるものはてん補されない。総額約45億米ドルのうちの、ロイズ等の再保険までの20.3億米ドルを超える約25億米ドルの正確な数値は、事故発生時に13クラブに同条件で加入している全船舶の、海事債権条約で規定された物損害に関する船主責任限度額の2.5%の総額として計算される。

ジャパンP&Iクラブでは、外航船保険契約は上記のとおり再保険手配しており、一方、内航船保険契約ではロイズへ再保険を手配している。

II P&I保険の主なてん補範囲

国際P&Iグループ加盟の13の各クラブでは、てん補対象となる、すなわちカバ

ーの対象となる組合員の責任及び費用をほぼ共通の内容で規定しており、ジャパンP&Iクラブの保険契約規定を例にとってその概要を紹介する。ただしここでの紹介は概要に留まるため、実際の案件での保険契約規定の解釈は、組合事務局への確認が必要である。

1 衝突損害

衝突事故が生ずると、両船それぞれに様々な損害が生じ、船舶保険関連の船体損害、貨物保険関連の積荷損害、P&I保険関連の人身、油流出、船骸撤去などのほか、いずれの保険の対象にもならない損害も生ずる。それぞれの船主は、衝突によって生じたこれらの損害について、衝突責任割合に応じて衝突相手船に損害賠償請求する。もしくは船舶保険者、積荷保険者などが保険てん補後、代位求償することも多い。

衝突責任割合は、事故発生原因、事実関係、海難審判の裁定などを斟酌して、各船の過失の程度をもとに判断される。例えば衝突責任割合が6：4で本船有利とした場合には、本船船主は相手船損害の40%を、一方、相手船船主は本船損害の60%を支払う。ただしこれらの賠償額が、船主責任制限法のもとで計算される船主責任限度額を超過する場合には、その船主は責任制限を主張することができる。

衝突事故によって生じた人身、油流出、船骸撤去などのP&I保険関連損害

については、各船主は、先ず自船のP&I保険から可能な保険てん補を受け、衝突責任割合に応じて衝突相手船に請求し、回収できた金額をP&I保険に返戻するのが一般的である。一方、衝突相手船に生じたP&I保険関連損害を請求されて本船船主が支払う賠償金も、RDC（一部P&I保険でも引受けている）ではなく、本船のP&I保険のてん補対象となる。ただし乗組員、船客等の所持品損害については、自船で生ずれば自船のP&I保険の対象となるが、相手船に生じたものの衝突賠償責任はRDCの対象となる。

衝突により生じた相手船の船体損害、不稼働損害及び相手船上の積荷、財物の損傷に関する衝突賠償責任は、保険取扱い上RDC（Running Down Clause：衝突損害賠償金てん補条項）の対象となる。日本の損保会社は、船舶保険でその全部すなわち4/4RDCをてん補の対象にしていることが多い。一方海外の保険者が引受ける船舶保険の多くはその一部、すなわち3/4RDCしかてん補対象にしておらず、残る1/4RDCはP&I保険のてん補対象となっている。ジャパンP&Iクラブにも1/4RDC（ときには4/4RDC）を付保している外航船契約は相当数存在する。

2 財物損傷

最も典型的なP&I保険事故の一つが、岸壁、栈橋などの財物（他物）損傷事故である。本船の離着岸作業に際し、操船ミス、過大スピード、見張り不十分などにより、岸壁、栈橋自体だけではなく、栈橋上の防舷材、車止め、ビット、クレーン、アンローダー（*荷役機械）、ローディングアームなどの設備にも損傷を与える。また錨泊中に走錨して、もしくは航行中に誤って防波堤などの港湾設備に損傷を与えたり、ブイ・ビーコンといった航路設備、海底ケーブル・海底送水管・空中ケーブル・掘削リグといった構造物にも損傷を与える。さらには定置網・生簀・海苔養殖場といった漁業施設に損傷を与えることもある。このようにして本船が与えた財物損傷に関する損害賠償責任が、P&I保険のてん補対象になる。

3 船骸撤去

本船が衝突、座礁、転覆、沈没、火災などの海難事故に遭遇し、生じた損傷がひどく、又は救助が困難などの理由で、船主が船舶保険者との話合いで本船の全損を決定したときは、船舶保険者は船主に船舶保険の全損金を支払う。船舶保険者は全損金の支払にあたって、船体自体の所有権が保険者に移転するよう保険委付を船主に求めることができる。ところが環境汚染問題が厳しくなった近年では、船体の所有権

移転に伴い負担するリスクが大きいとの判断のもとに、保険委付を受ける船舶保険者はほとんどいなくなった。従って船体の所有権は全損後も引続き船主に残ることになる。

このような状況下で全損になった船体、すなわち船骸を事故現場に放置して差し支えなければ問題ないが、次のような理由で放置できないことがある。

- ・船骸が港内又は航路筋にあって航行船の障害になる
- ・付近が底曳き網の好漁場であり、曳網中の漁網が船骸に引っかかるなど漁業権侵害にあたる

このような理由により船骸を放置することが困難な状況であれば、船主は専門業者に依頼して船骸を撤去せざるを得ない。このようにして生じた船主の船骸撤去費用が、P&I保険のてん補対象となる。

4 汚濁損害及び清掃費用

衝突、座礁、転覆、沈没などの海難事故に伴って、もしくは荷役中、給油中の監視ミスなどによって、積荷油、燃料油、ビルジ、(*油混じりの)ダーティー バラスト等の汚濁物質が船外に流出すると、漁業損害を始めとする様々な汚濁損害が生ずる。このような汚濁損害に関する船主の第三者賠償責任は、環境汚染問題がクローズアップされるにつれ、次第に厳しいものにな

ってきている。

1969年には油濁損害に関するタンカー船主の厳格責任を規定した油濁民事責任条約（CLC条約）が制定され、日本でも同条約を批准して国内法化した油濁損害賠償保障法（油賠法）が制定された。またタンカー以外の船舶による汚濁事故に関する船主責任についても、HNS条約及びバンカー条約などの条約が制定されている。世界各国でも船舶からの汚濁物質の流排出による汚濁損害については、船主に厳しい責任を課す法律が多く定められている。このような条約、法律、その他の法令のもとで負担した船主の汚濁損害に関する責任などがP&I保険のてん補対象になる。

本船から流出した油などの汚濁物質の防除清掃義務について、日本では「海洋汚染と海上の災害の防止に関する法律」に定められている。米国では1990年に油濁法（Oil Pollution Act 1990）が制定され、船主などに厳しい責任を課している。この他にも各国で、油流出事故に関する清掃義務、損害賠償責任、過怠金などを定めた法令が多い。このような法令に基づき船主が行なった汚濁清掃費用が、P&I保険のてん補対象になる。

油流出事故が生ずると、船長及び船主は様々な緊急対応を要求される。その主なものは次のとおり。

- ・海上保安部、コーストガード、その他の関係者への流出事故発生の通報
- ・さらなる流出を防ぐため、流出箇所を塞ぐ、及び流出物質を移送するなどの緊急措置
- ・流出した汚濁物質の清掃、除去

油流出事故にあたっては、乗組員及び現場関係者は直ちに手持ちの清掃用資材を使用して清掃作業を開始し、流出規模に応じて最寄りの専門業者に清掃作業を依頼する。効果的な清掃作業手配のため、及び汚濁損害調査のために、専門のサーベイヤーを現場に派遣して対応することが考えられる。また流出事故の規模によっては、地方行政当局又は国家としての対応も行なわれる。これらの事情は国によって異なるため、外地での油流出事故の場合には、最寄りのP&I法務代理人に通報して対応を依頼するとともに、サーベイヤー派遣などのアシストを要請することが望ましい。このような流出油清掃費用及び汚濁損害防止軽減措置費用がP&I保険のてん補対象になる。

5 過怠金

組合員に科された汚濁に関する規則の違反などの過怠金が、P&I保険のてん補対象になる。なお乗組員に科された過怠金でも、それを組合員が負担することが適当と判断されるときはてん補対象になる。

6 弁護士、サーベイ費用

P&I保険のてん補対象となる損害又は費用の発生が予想される事故に関して、組合員の責任を防衛するために要した弁護士費用、サーベイ費用、訴訟費用などがP&I保険のてん補対象になる。

III 油濁責任と補償制度

P&I保険では、油などの流出によって生じた汚濁損害に関する賠償責任及び清掃費用、過怠金などをてん補の対象にしている。

1 油流出時の対応

「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」(以下「海防法」)では、油、有害液体物質及び廃棄物の排出により海洋を汚染しないよう、汚染防止義務を課している。船舶からの油等の排出を禁止し、万が一排出があったときは、船長、船舶所有者及びその他の関係者に、排出された油等の防除措置を講じて、海上災害の防止に努めるよう義務を課している。

(1) 通報

海防法では、船舶からの油等の排出があったとき船長は、日時、場所、排出の状況、防止措置、その他の事項をただちに最寄りの海上保安庁機関に通報しなければならないと規定している。本船には通常、船主が用意した油流出時の緊急対応マニュアルが備えら

れている。船長はこのマニュアルに従って必要な措置をとり、保安部への通報に加え、船主、代理店、その他の関係者への緊急通報を行う。

(2) 防除

海防法では、本船からの大量の油の流排出があったときに船長は、引き続き流出の防止、流出油の拡散防止、及び流出油除去のための応急措置を直ちに講じなければならないとし、また船舶所有者も流出油防除のための必要な措置を講ずるよう規定している。油の流出があったときは、まずは原因を確認して、流出箇所からのさらなる流出を防ぐ措置を講ずる必要がある。衝突、座礁などの海難事故による船体破損箇所からの油流出であれば、破損箇所を塞ぐ作業が必要となる。また水没事故では、油タンクのエアーベントパイプを塞ぐ必要がある。このような状況では流出箇所を塞ぐ作業は本船乗組員では困難なことが多く、専門業者に依頼するのが効率的である。

(3) 清掃

船舶からの油流出は様々な原因で生ずる。衝突、座礁、転覆、沈没などの海難事故に伴って生ずることも多く、タンカー荷役中の貨物油の流出、一般船の燃料油補油中の流出も生ずる。このほかビルジ、ダーティーパラスト、船尾管のシール油、ハッチカバー開閉装置の油圧作動油などの流排出も考え

られる。このような油流出時の緊急対応としては、とりあえず可能な範囲で本船手持ちの清掃用資材を使用して清掃作業を行い、さらに代理店その他の最寄りの関係者に依頼して清掃作業の手配を行う。

(4) 災防センター

清掃作業は緊急性を要するので、本船乗組員及び最寄りの清掃業者による作業実施が効果的である。大量の油の流出事故であれば、海上災害防止センターへの依頼も考えられる。同センターの役割について海防法では次のとおり規定している。

- ・ 1号業務：海上保安庁長官の指示により、排出油の防除のための措置を実施する。
- ・ 2号業務：船舶所有者その他の者の委託により、海上防災のための措置を実施する。
- ・ 3号業務：海上防災のために必要な油回収船、オイルフェンス、その他の機器資材を保有し、船舶所有者の利用に供する。

(5) 罰金

海防法では、油を流排出させたときの罰金の上限額を次のとおり規定している。

- ・ 船舶からの油の排出禁止違反(故意)
上限額1,000万円
- ・ 同(過失) 同 500万円

- ・大量の油の排出時の通報義務違反
同 50万円
- ・大量の油の除去のための応急措置義務違反
同1,000万円
- ・大量の排出油の防除措置命令違反
同1,000万円

なお海防法では、1996年7月20日の改正時に、「外国船舶に係る担保金等の提供による早期釈放制度」を設けた。これは同法に違反した外国人船員について担保金の提供による早期釈放を認める制度であり、後日指定された期日に違反者が再出頭し、裁判が終結し、罰金納付が終了した時点で担保金は返還される。もし違反者が再出頭に応じなければ、担保金は返還されない。

(6) P&Iサーベイヤー

組員より油流出事故発生の通報を受けたP&I保険の事務局では、早急に専門のサーベイヤーを現地に派遣して、流出油防除清掃作業の手配にあたらせる。流出油対策に詳しい専門のサーベイヤーのアドバイスを受けることで、防除清掃作業が効率的に行えるばかりでなく、油濁損害のクレームが生じた際に、サーベイヤーが窓口となってクレームの対応及び調査も可能になる。クレームの対応のために、必要であれば弁護士を起用する。

発生現場が国外であれば、本船又は代理店より事故発生の通報を受けた最寄りのP&I法務代理人が、専門のサー

ベイヤーを現場に派遣し、その国の事情に合わせて必要な対応措置を取り、流出油処理、事故発生原因の確認、乗組員からの事情聴取などを行う。

2 油賠法

(1) 経緯

1967年に発生した原油タンカー・トリーキャニオン号による英国での巨大油濁事故は大きな波紋を投げかけ、タンカーによる油濁損害の賠償責任問題が国際的に取り上げられる契機となった。国際条約の締結が急がれ、1969年に「油濁民事責任条約」(CLC条約)、及び1971年に「国際基金条約」(FC条約)が採択された。日本ではこの両条約を批准して、1975年に「油濁損害賠償保障法」(油賠法)が制定された。なお両条約の補完的な役割を果たした民間自主協定であるTOVALOP及びCRISTALは、1997年2月20日をもって廃止された。

(2) 厳格責任

油賠法では、ダーティータンカーからの油流出によって油濁損害が生じたときは、油が積載されていたタンカーの所有者がその油濁損害の賠償責任を負うと規定している。その責任は過失の有無によらない厳格責任であり、民法上の不法行為責任よりも厳しいものである。船舶所有者に責任が集中されてはいるが、衝突相手船などの過失ある第三者へ求償する権利は認められて

いる。

なお船舶所有者は、次の場合に免責することができる。

- ・戦争
- ・不可抗力の自然災害
- ・第三者の作為、不作為
- ・政府による灯台等の管理上の過失

(3) 船主責任制限

油賠法には、船主責任制限法と同様の責任制限制度が導入されている。油賠法上の油濁責任を負った船舶所有者は、次の金額でその責任を制限することができる。

5,000国際総トン数まで：

3,000,000 SDR (約4.8億円)

5,000～140,000：

$3,000,000 + (\text{トン数} - 5,000) \times 420 \text{ SDR}$

140,000以上：

59,700,000 SDR (約96億円)

油濁損害を防止軽減するために要した船主の防除清掃費用も制限債権とみなされ、責任制限手続に参加することができる。なお船主責任制限法と同様に船舶所有者は、自己の故意により、又は損害の発生の恐れがあることを認識しながらした自己の無謀な行為によるときは、責任を制限することができない。

(4) 国際基金

油賠法に該当するタンカーが油濁事故を起こし、その油濁損害に関して船

主が責任を制限したため、又は船主が不可抗力などを理由として免責されたため、もしくは船主に十分な保険も支払能力もない、などの理由によって十分な補償を受けることができなかった油濁損害の被害者は、国際基金から直接、一定範囲の補償を受けることができる。国際基金による一事故あたりの補償限度額は総額135,000,000 SDR (約216億円)までであり、この補償のための基金は国際基金条約加盟各国から拠出されている。基金条約及び油賠法では、石油会社等の油の受取人に対し、受取量の割合に応じた国際基金への拠出金の納付義務を規定している。

なお、その後1992年CLC及びFC両条約の規定に従った手続きが取られ、これらの船主責任限度額及び国際基金補償限度額は、2003年11月1日より約50%増額される見込みとなっている。

(5) 強制保険

油賠法では、2,000トン以上の油をばら積み輸送するタンカーは、保険者等（ジャパンP&Iクラブを含む）と締結した油濁損害賠償保障契約書などの賠償資力を証明する書類を添えて当局に申請し、保障契約証明書（CLC証明書）の発給を受けて本船上に備え置かなければならないと規定している。この規定は日本籍船のみならず、本邦に寄港する外国籍船にも適用され、また日本以外のCLC条約批准国に寄港する

船舶も同様な扱いを受ける。

(6) 用語の定義

・油

原油、重油、潤滑油などの持続性炭化水素系鉱物油（特定油と称す）

・船舶

ばら積みの油の海上輸送のための船舶類（ダーティータータンカー（*重油を運搬するタンカー）及び鉱油兼用船などが含まれ、タンク清掃前の空船状態を含む）

・船舶所有者

船舶法又は外国の法令により、船舶の所有者として登録を受けている者

・適用水域

排他的経済水域（EEZ、200海里）

・油濁損害

船舶から流排出された油の汚染により生ずる、条約の締約国の排他的経済水域内における損害で、その損害を防止、軽減するために執られた措置に要する費用を含む

・トン数

「船舶のトン数の測度に関する法律」で規定される「国際総トン数」

・計算単位

SDR（Special Drawing Right）、すなわち国際通貨基金協定に規定する特別引出権に相当する金額（1SDR=@¥160として換算）

3 CLCタンカー以外の油濁事故

油賠法・CLC/FC条約の対象になるのは、持続性鉱物油を積荷とするダーティータータンカーによる油濁事故に限られ、クリーンタンカー、ケミカルタンカー、LPGタンカーなど、積荷が持続性鉱物油でないタンカー、及びタンカー以外の船舶による油濁事故は、油賠法・CLC/FC条約の対象にはならない。油賠法・CLC/FC条約の対象にならない船舶が起こした油濁事故における損害賠償責任は、民法の不法行為責任に関する規定によるところとなり、また船主責任制限法による責任制限の対象になる。

なおCLC/FC条約の流れをくむ条約として、CLC条約対象船以外の船舶からの有害危険物質の流出により生じた汚濁損害を対象とする「HNS条約」が1996年に採択されて発効を待っている。またCLC条約及びHNS条約対象船以外の船舶からの燃料油の流出による汚濁損害を対象とした「バンカー条約」が2001年3月に採択されている。

IV 損害賠償責任と船主責任制限制度

1 損害賠償責任

(1) 民事責任

P&I保険では、主に組合員の第三者に対する法律上の損害賠償責任、すなわち民事責任をてん補の対象にしている。そのほか組合員が負担した余分な

費用及び過怠金などが、一定の範囲で対象になる。刑事責任や行政処分の問題は、原則として対象にはならない。なお見舞金は、法律上の責任と言えるものでなければ対象にはならない。

(2) 不法行為責任、債務不履行責任

前述の民事責任としての損害賠償責任には、主に不法行為責任と債務不履行責任がある。故意又は過失によって第三者に損害を与えた場合の責任が不法行為責任であり、契約違反すなわち債務不履行によって契約相手に損害を与えた場合の責任が債務不履行責任である。組合員が負担したこれらの損害賠償責任が、保険契約規定に従ってP&I保険からてん補される。

民法ではそれぞれ次のとおり規定している。

<民法第709条：不法行為責任>

故意又は過失に因りて他人の権利を侵害したる者は、これに因りて生じたる損害を賠償する責に任ず。

<民法第415条：債務不履行責任>

債務者が、その債務の本旨に従いたる履行をなさざるときは、債権者はその損害の賠償を請求することを得。債務者の責に帰すべき事由に因りて履行を為すこと能わざると至りたるときまた同じ。

(3) 無過失責任

民法第709条の不法行為責任は、故

意又は過失がある場合に責任を負うとする過失責任を定めたものであるが、過失がなくても賠償責任を負うとする無過失責任を定めた特別な法令もある。油濁損害賠償保障法（油賠法）では、該当するタンカーの所有者は、一定の原因による場合を除き過失の有無にかかわらず、タンカーからの油流出によって生じた油濁損害に関して賠償責任を負うことが規定されている。なお油濁責任を負ったタンカー所有者から、衝突相手船などの過失ある第三者への求償は認められている。

また国によっては一切の抗弁を認めない絶対無過失責任を定めている場合も考えられる。過失の有無にかかわらず、このようにして油賠法その他の法令に基づいて負担した組合員の責任も、P&I保険のてん補対象になる。

(4) 使用者責任

座礁、衝突、岸壁損傷、油流出などの事故は、船員の過失によって生ずることが多い。民法及び商法では、船員の業務上の過失によって生じた事故による第三者への損害賠償責任を、その船員を雇用する船舶所有者又は裸用船者に負わせている。従って船舶所有者及び裸用船者がP&I保険の組合員となり、被保険者として保険契約を締結することによって、船員の業務上の過失によって生じた船主及び裸用船者の第三者賠償責任が、P&I保険でてん補さ

れる。

民法及び商法では次のとおり規定している。

＜民法第715条：使用者の責任＞

ある事業の為に他人を使用する者は、被用者がその事業の執行につき第三者に加えたる損害を賠償する責に任ず。

＜商法第690条：船舶所有者の責任＞

船舶所有者は、船長その他の船員がその職務を行うに当たり、故意又は過失に因りて他人に加えたる損害を賠償する責に任ず。

＜商法第704条：裸用船者の責任＞

船舶の賃借人が商行為をなす目的をもってその船舶を航海の用に供したるときは、その利用に関する事項については、第三者に対して船舶所有者と同一の権利義務を有す。

(5) 損害賠償の範囲

損害賠償請求の争いが生じて、請求する側とされる側との解釈に相違が生じ易い争点の一つが、損害賠償の範囲の問題である。債務不履行責任に関する損害賠償の範囲については、民法では通常損害と特別損害とに分けて次のとおり規定している。

＜民法第416条：損害賠償の範囲＞

・損害賠償の請求は、債務の不履行に因りて通常生ずべき損害の賠償をなさしむるをもって、その目的

とす。

・特別の事情に因りて生じたる損害といえども、当事者がその事情を予見し又は予見することを得べかりしときは、債権者はその賠償を請求することを得。

すなわち通常損害であれば賠償の範囲に入るとし、特別の損害であれば予見可能性のあるものに限って賠償の範囲に入るものと規定している。この規定は債務不履行責任に関するものではあるが、不法行為責任にも準用されると解釈されている。また「因りて生ずべき損害」を賠償すると規定されていることから、債務不履行又は不法行為と相当因果関係にある損害が賠償の対象になると解釈されている。これらの解釈に従った範囲の損害賠償責任が、P&I保険の対象になる。

2 船主責任制限制度

(1) 責任制限とは

P&I保険では、船主責任制限法のもとでの責任制限が可能なときは、責任限度額までをてん補の対象にしている。

船舶の運航は多くの危険性を伴い、事故の発生も避けられず、ときには巨額な第三者賠償責任を負わされることもある。このような危険性を伴う海運業の育成の観点から、海運各国では以前よりそれぞれ独自の方式によって、船主の第三者賠償責任を一定限度で制

限できるとする船主責任制限制度を採り入れてきた。

このような各国の船主責任制限制度を国際的に統一しようとする動きが起こり、1957年に「船主責任制限条約」が採択された。多くの国によってこの条約が批准され、条約を採り入れた国内法が制定されている。日本でもこの条約を批准して1975年に「船主責任制限法」が制定された。その後改正条約として1976年に「海事債権条約」が採択され、日本でもこの改正条約を批准して「船主責任制限法」を改正した。

各条約及び国内法の正式名称は次のとおり。

- ・「船主責任制限条約」：
海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約
- ・「海事債権条約」：
1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約
- ・「船主責任制限法」：
船舶の所有者の責任の制限に関する法律

(2) 制限債権

船舶所有者等又はその被用者等は、船主責任制限法に基づき船舶の運航に関連して生じた人又は物などの損害債権について責任を制限することができる。ただし、その債権が自己の故意により又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行

為によって生じた損害に関するものであるときは、責任を制限することができない。

(3) 責任限度額

①物の損害（次の合計額：A）

500国際総トン数まで：

167,000 SDR

500～30,000：

$(\text{トン数}-500) \times 167 \text{ SDR}$

30,000～70,000：

$(\text{トン数}-30,000) \times 125 \text{ SDR}$

70,000以上：

$(\text{トン数}-70,000) \times 83 \text{ SDR}$

例えば100,000トンの船舶であれば、その船主の責任限度額は次のように計算できる。

$167,000 + 29,500 \times 167 + 40,000 \times 125 + 30,000 \times 83 = 12,583,500 \text{ SDR}$
＝約20億円

②人のみ、又は人と物の損害（次の合計額：B）

500国際総トン数まで：

500,000 SDR

500～3,000：

$(\text{トン数}-500) \times 667 \text{ SDR}$

3,000～30,000：

$(\text{トン数}-3,000) \times 500 \text{ SDR}$

30,000～70,000：

$(\text{トン数}-30,000) \times 375 \text{ SDR}$

70,000以上：

$(\text{トン数}-70,000) \times 250 \text{ SDR}$

例えば100,000トンの船舶では次

のように計算できる。

$$500,000 + 2,500 \times 667 + 27,000 \times 500 + 40,000 \times 375 + 30,000 \times 250 = 38,167,500 \text{ SDR} = \text{約}61\text{億円}$$

③人の損害と物の損害とが一事故で生じた場合には上記責任限度額(B)が適用されるが、先ず人の損害額について(B-A)相当額を充当し、その残余と物の損害とを合算した損害額について(A)相当額を充当する。

④SDRとはSpecial Drawing Right、すなわちIMF国際通貨基金協定にいう特別引出権の単位をいう。毎日変動し、前日の換算レートが日本経済新聞の夕刊に掲載されている。ちなみに1SDR=160円で試算すると責任限度額はおよそ次のとおりとなる。

国際総トン数	物のみの損害	人と物との損害
500トンまで	0.27億円	0.80億円
1,000トン	0.40億円	1.3億円
10,000トン	2.8億円	9.1億円
100,000トン	20億円	61億円

(4) 責任制限の留意点

①直ちに手続をとることは少ない

衝突、岸壁損傷、人身損害などの事故で、損害賠償額が本船の船主責任限度額を超過することが明らかな場合でも、直ちに裁判所に責任制限手続をとることは少なく、責任限度額での示談解決を話し合うことが多い。このような話し合いによる方が解決も早く、手続費用、弁護士費用な

どが軽減でき、債権者も賠償金を早く受取ることができる。

②制限しないでの解決

岸壁損傷事故などの被害者の多くは船主責任制限法を知らず、責任限度額での解決には拒否反応を示すことも多い。それでも法律を説明した上で、責任限度額での解決を試みるが、それども納得が得られなければ制限手続を取ることになる。もし船主が様々な配慮から、これらの岸壁所有者などからの損害賠償請求に対し、責任制限を主張せずに、責任限度額を超えた金額を支払った場合には、P&I保険処理上の問題が生ずる。すなわち責任制限が可能にもかかわらず、制限せずに責任限度額を超えて支払った賠償金に関しては、その限度額超過分はP&I保険ではてん補されない。

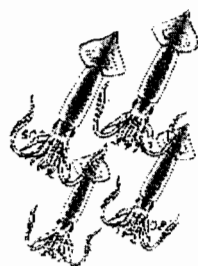
③国によって異なる

1957年の船主責任制限条約に比べ、その改定条約である1976年の海事債権条約では、船主責任限度額が高額になっている。どちらの条約を批准しているかなどで、国によって責任限度額が異なる。また船主責任制限制度が存在しない国もある。従ってどの国の法律が適用されるかで、船主の責任限度額も異なってくる。

④その他の責任制限

船主の責任制限を認めるその他の条約及び法律として、油濁民事責任条約及び油濁損害賠償保障法、ハーグルール及び国際海上物品運送法などがある。ダーティータンカーの油濁事故に関する船主の責任制限は、船主責任制限法ではなく油濁損害賠償保障法の規定によることになる。

また積荷の損傷に関し荷主に対して負う運送人の責任は、国際海上物品運送法に定めるパッケージリミテーションによって制限することができ、この場合は船主責任制限法による責任限度額と比較して、いずれか低い方の額で制限することができる。



(寄稿)

海洋汚染の現状とその防止対策

海上保安庁警備救難部 刑事課
環境防災課

21世紀は環境の世紀といわれ、人類あげて地球規模の環境保全に取り組んでいく必要があります。海洋環境の保全はその中でも重要なものと思います。海上保安庁は海洋環境の保全のため、我が国周辺海域における海洋汚染の監視取締り体制を強化するとともに、油、廃棄物、工場排水等による海洋汚染を巡視船艇、航空機等により発見し、また、海洋環境保全推進員、海事・漁業関係者等民間の方々の通報を受けてこれらを確認することにより、我が国周辺海域における海洋汚染の実態を把握してきました。

この成果は、毎年「海洋汚染の現状」として公表し、海洋汚染の状況を計る一つの指標として、海洋環境保全講習会等において広く利用されており、平成13年度における現状は次のとおりです。

I 海洋汚染の発生確認状況

海上保安庁が平成13年に我が国周辺海域において確認した海洋汚染の発生確認件数は486件であり、前年(610件)に比べ、124件減少しています。このうち油による汚染は327件、廃棄物、工場排水等の油以外のものによる汚染は122件、赤潮は37件となっています。海洋汚染の

発生確認件数は、海上保安庁が昭和48年に統計を取り始めて以来、最少の件数を更新しました。これは油以外のものによる汚染の発生確認件数が大きく減少したためです。(図1参照)

1 油による汚染

油による汚染の発生確認件数は327件で、前年(307件)と比べ20件増加しました。油以外のものによる海染が大きく減少したことにより、油による汚染が全体の約67%を占めるようになりました。

これを海域別にみると、東京湾が73件(前年78件)と最も多く、次いで、瀬戸内海(大阪湾を除く)が49件(前年44件)、九州沿岸が45件(前年31件)と続いています。

(図2参照)

排出源別にみると、船舶からのものが214件(前年217件)と約65%を占めており、陸上からのものが26件(前年25件)、排出源不明のものが83件(前年64件)となっています。

また、原因別にみると、取扱不注意によるものが104件(前年100件)と最も多く、次いで、海難によるものが65件(前年42件)、故意によるものが36

件（前年58件）と続いています。（図3、4参照）

2 油以外のものによる汚染

油以外のものによる汚染は122件であり、前年（272件）と比べ150件減少しています。

汚染物質別の内訳をみると、廃棄物によるものが103件（前年226件）と最も多く、次いで、その他（工場排水等）が11件（前年16件）、有害液体物質が8件（前年30件）となっています。

排出源別にみると、陸上からのものが85件（前年164件）、船舶からのものが14件（前年59件）と続いています。

原因別にみると、故意によるものが94件（前年233件）と約77%を占めています。（図3、4参照）

3 赤潮

赤潮は31件で、前年（26件）と比べて5件増加しました。海域別では東京湾で15件と、赤潮による汚染の約半数が東京湾で確認されています。

II 海洋環境保全に係る調査

Iの海洋汚染の発生確認状況は、海上保安庁が確認した汚染の件数の面から海洋汚染をとらえたものですが、海上保安庁ではこのほかに、海洋汚染の状況を知るために、さまざまな調査を実施しています。それらの代表的な内容及び結果は次のとおりとなっています。

1 廃油ボールの漂流・漂着状況の調査

海上保安庁は、廃油ボールの実態を把握するため、油、重金属等による海洋汚染を世界的に常時監視するための海洋汚染モニタリング計画（MALPOLMON）の一環として、国際的に統一された観測手法に基づき定期的に我が国周辺海域及び沿岸部における廃油ボールの漂流・漂着状況について調査しています。

漂流廃油ボールは平成11年まで増加傾向にありましたが、平成12年に大きく減少し、平成13年も低いレベルを保ち、本州南岸海域において僅かに採取されたのみとなっております。

平成12年まで増加傾向にあった漂着廃油ボールについても、平成13年は平成9年並に減少しました。海域別では南西諸島で多く採取されました。（図5参照）

また、平成13年3月までは、我が国周辺海域の15定線において定期的に調査を行っていましたが、平成13年4月からは調査の効率化を図るため、14定線において調査を実施するように改正しました。

2 海上漂流物の実態調査

海上を漂流する、発泡スチロール、ビニール、プラスチック等の廃棄物は自然に分解され難いものが多く海流に乗って海を巡り、それを摂取した海洋

生物を傷つけるなどの悪影響が懸念される。海上保安庁ではそれら海上漂流物の実態を把握するため、平成3年1月から我が国周辺海域の15定線において定期的に巡視船による目視調査を実施しています。

平成13年の海上漂流物の実態調査結果によれば、全体の約69%を発泡スチロール、ビニール類、プラスチック類等の石油化学製品が占めており、海域では日本海沿岸において多く確認されました。確認した10海里あたりの漂流物平均固体数は、12.8個と前年の3.95個に比べ約3倍に増加しました。(図6参照)

Ⅲ 海洋汚染の防止対策

1 海洋環境の保全指導

海洋汚染の大半は、油の取扱い時の不注意による排出、廃棄物の故意による投棄等の人為的要因により発生しているため、海洋汚染の防止のためには、海洋環境の保全に関する思想の普及が不可欠です。

このため、海上保安庁では、一般市民が海洋環境保全の重要性を認識し、海洋環境の保全活動を推進していくため、平成7年度から「海洋環境保全講習会」を開催し、海洋環境保全の意識の高揚を図ることとしています。

特に、6月の環境月間においては、訪船指導、海洋環境保全講習会の開催

等あらゆる機会を通じて、油、有害液体物質等の排出防止及びビルジ等の適正処理、廃棄物及び廃船の適正処理、ゴミの投棄防止等について集中的な指導・啓発を実施しました。平成13年6月に全国の部署で実施した講習会には延べ11,588名の方に参加して頂きました。

また将来を担う児童を対象に海洋環境教室の開催や各種イベントでの海洋環境保全コーナーの設置等により、広く一般市民を対象として海洋環境保全思想の普及も図っています。

近年、社会問題となっている船舶の違法投棄については、不要となった船舶の早期適正処分を指導する内容等を記載した「廃船指導票」(オレンジシール)を当該船舶に貼付することにより、廃船の違法投棄防止と投棄者自身による投棄船舶の適正処理についての指導を強化しています。

平成13年に確認した投棄船舶の隻数は、1,462隻(うち平成13年に新たに確認した投棄船舶(以下「新規確認船舶」という)は966隻)でした。この中の1,046隻(うち新規確認船舶681隻)に対して廃船指導票の貼付による適正処理指導等を行った結果、602隻(うち新規確認船舶742隻)が処理されました。

未処理の投棄船舶は平成12年に比べ多くなっており、関係機関等に対し、

協議の場を通じ、それぞれの地域に適した廃船の適正処理体制の確立を求めていくとともに、広く一般市民の間にも廃船問題に対する関心を高めていくこととしています。

2 海洋環境保全のための監視取締り

海上保安庁では、海洋汚染を防止し、美しい海を守っていくために、巡視船艇、航空機の効率的な運用等により、我が国周辺の広大な海域において発生する海洋汚染の監視取締りを行っています。

また、特に期間を定め、海洋汚染事犯や自然環境を損なう事犯といった海上環境事犯の一掃を図るために「海洋環境保全推進週間」「全国一斉取締り」等も実施しております。

海上保安庁が平成13年に送致した海上環境関係法令違反件数は、573件で、前年（694件）と比べ121件減少しています。

送致件数を法令別にみると、「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」（以下「海防法」という。）違反が336件（約59%）と大半を占め、次いで、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」違反が167件（約29%）、「港則法」違反が56件（約10%）、「水質汚濁防止法」違反が8件（約1%）等となっており、船舶からの油の不法排出、陸上や船舶等からの廃棄物の不法投棄、臨海工場からの汚水の不法排出等

の事犯が主なものでした。（表1参照）

3 外国船舶による海洋汚染の防止対策

海上保安庁が我が国周辺海域において確認した外国船舶による海洋汚染は、ほとんどが油によるものです。

平成13年に、我が国周辺海域において確認した外国船舶による海洋汚染の発生件数は41件（前年59件）で、そのうち油による海洋汚染は39件でした。船舶からの油による汚染発生件数228件（前年276件）のうち、外国船舶によるものが約18%を占めており、これを海域別にみると、我が国領海内で発生した汚染は29件（前年42件）、領海外（排他的経済水域又は公海）で発生した汚染は10件（前年9件）となっています。

外国船舶からの油による海洋汚染の原因としては、燃料油取扱い中及びピルジ処理作業中の初歩的なミスによるものが多くを占めています。

このため、機会あるごとに外国船舶の乗組員に対し、関係法令の周知、海洋汚染の未然防止のための具体的な対策を講じるよう油排出事故防止指導を行っています。

また、国連海洋法条約の締結に伴い、平成8年7月20日から、領海に加え、排他的経済水域にある外国船舶による海上環境事犯について、一定の条件下に海防法等を適用して取締りを行っ

表 1 海上環境事犯法令別内訳

(単位：件)

区分 令名	違反事項	送致件数				
		9年	10年	11年	12年	13年
海洋汚染及び海上 災害の防止に関す る法律	船舶からの油排出禁止規定違反	166	193	144	152	148
	船舶からの有害液体物質排出禁止規定違反	84	36	6	32	10
	船舶からの廃棄物排出禁止規定違反	73	39	66	35	16
	廃船等の投棄禁止規定違反	101	171	183	135	109
	その他の規定違反	80	61	86	58	53
	小 計	504	500	485	412	336
廃棄物の処理及び 清掃に関する法律	廃棄物の投棄禁止規定違反等	119	188	186	203	167
水質汚濁防止法	排水基準に適合しない排出水の排 出禁止規定違反等	16	14	14	8	6
港則法	廃物投棄禁止、貨物の脱落防止設 備規定違反等	121	106	78	66	56
その他の法令	都道府県漁業調整規則違反等	5	6	2	5	8
合 計		765	814	765	694	573

表 2 外国船舶による海洋汚染発生確認件数等の推移

		平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	
海発 洋生 確 認 汚 染 件 の 数	油によ る汚染	日本 の 領 海 内	57	55	40	42	29
		日本 の 領 海 外	23	22	16	9	10
		小 計	80	77	56	51	39
	油以外のものによる汚染		3	3	2	8	2
	合 計		80	80	58	59	41
	(船舶起因の汚染に占める割合)		(20%)	(22%)	(18%)	(21%)	(18%)
担 保 金 制 度 適 用 件 数		50	44	33	34	25	
旗 国 通 報 件 数		5	10	9	6	3	

ています。海上環境事犯を引き起こした外国船舶については、船舶の航行の利益を考慮した、いわゆる「担保金制度」が適用されており、海上保安庁が

平成13年に外国船舶に対し担保金制度を適用した件数は25件（前年34件）となっています。（表2参照）

IV 主な油排出事例

「バルブ操作ミスによる燃料油排出」

平成13年11月25日、四日市港において、貨物船機関長が停泊用発電機サービスタンクへ燃料油を移送後、同タンク入口バルブを閉鎖しておかなければならないのに、停泊期間が長いことから、同バルブを開放したままにしたため、主機サービスタンクの油面が下がり、燃料移送ポンプが自動運転され、燃料油であるA重油約2キロリットルを排出した。

「油量確認ミスによるもの」

平成13年10月5日、東播磨港において油タンカーから砂利運搬船に燃料油を搭載中、油タンカー船長が送油量に注意することなく漫然と送油作業を実施し、砂利運搬船機関長が自船燃料タンクへの搭載量を正確に把握しないまま漫然と作業を実施した過失の競合により、A重油約150リットルを海域に排出した。

V おわりに

海上保安庁では、「未来に残そう青い海」をスローガンとして、陸上・船艇・航空機の職員が一体となって、海洋汚染の監視取締りはもとより海洋環境の保全指導等海洋汚染の防止に取り組んでいます。海洋汚染の防止のため、その指導対象を一般の人々にまで広げ、啓発用資料を作成・配付する等の活動を積極的に展開しておりますが、環境保全のためには、皆様のご理解とご協力が不可欠であることはいうまでもありません。今後とも、海洋環境保全講習会や海洋環境保全推進運動等への参加、海洋汚染発見の際の「118番」又は最寄りの海上保安部署への通報等についてよろしく願いいたします。

なお、海上保安庁では、今後とも海洋環境の保全に向け、海洋汚染の監視取締りを行う一方、海洋環境保全についての指導・啓発の場を設け、海事関係者のみならず海洋レジャー愛好者等の一般市民、特に、次世代を担う青少年児童を対象に、海洋環境の保全に関する思想の普及にも積極的に取り組んでいくこととしています。

図1 海洋汚染の発生確認件数の推移（平成13年）

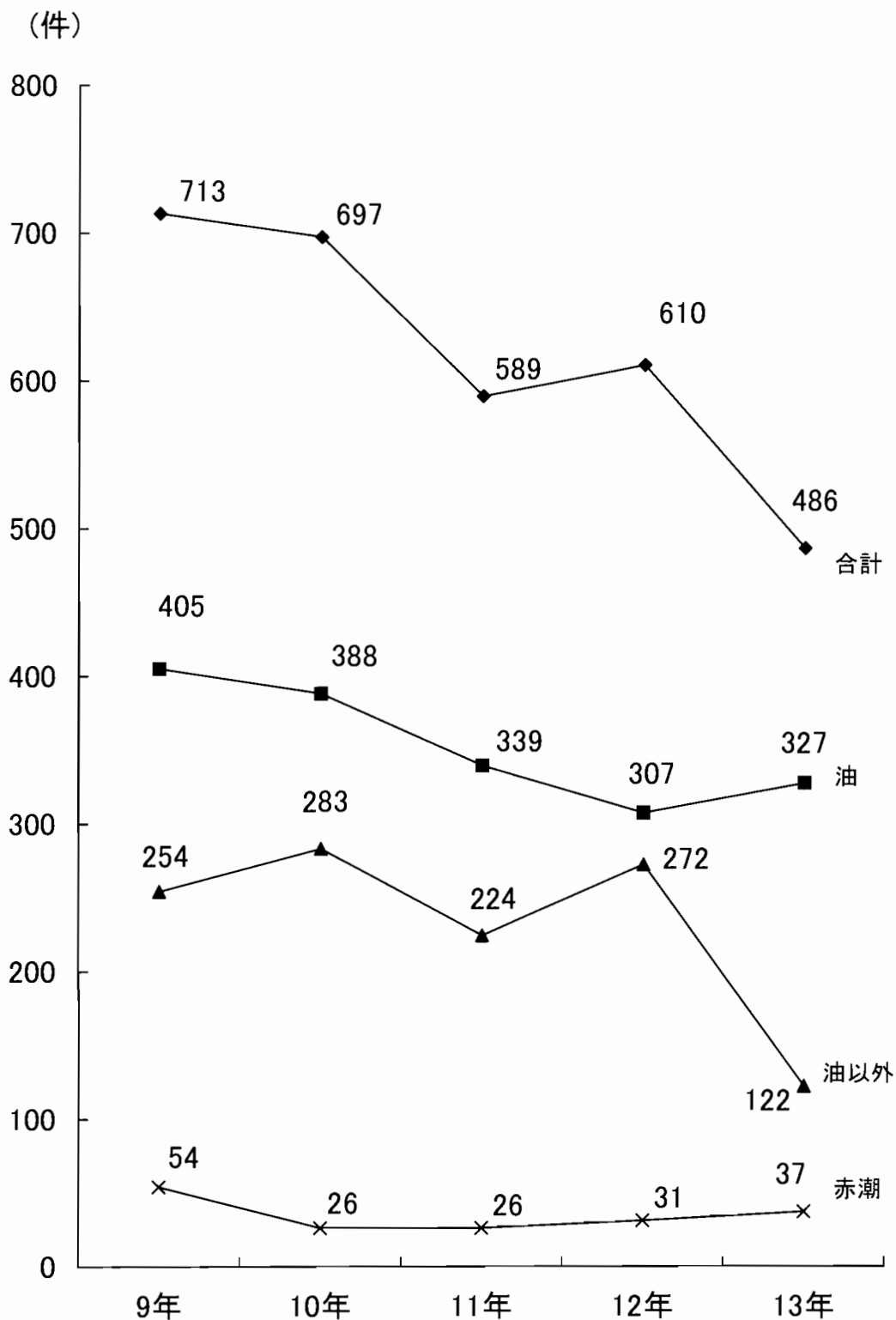


図2 海洋汚染の海域別発生確認件数（平成13年）

(注) 1. その他は、油以外のものによる汚染及び赤潮である。
 2. 数字は、件数を示す。

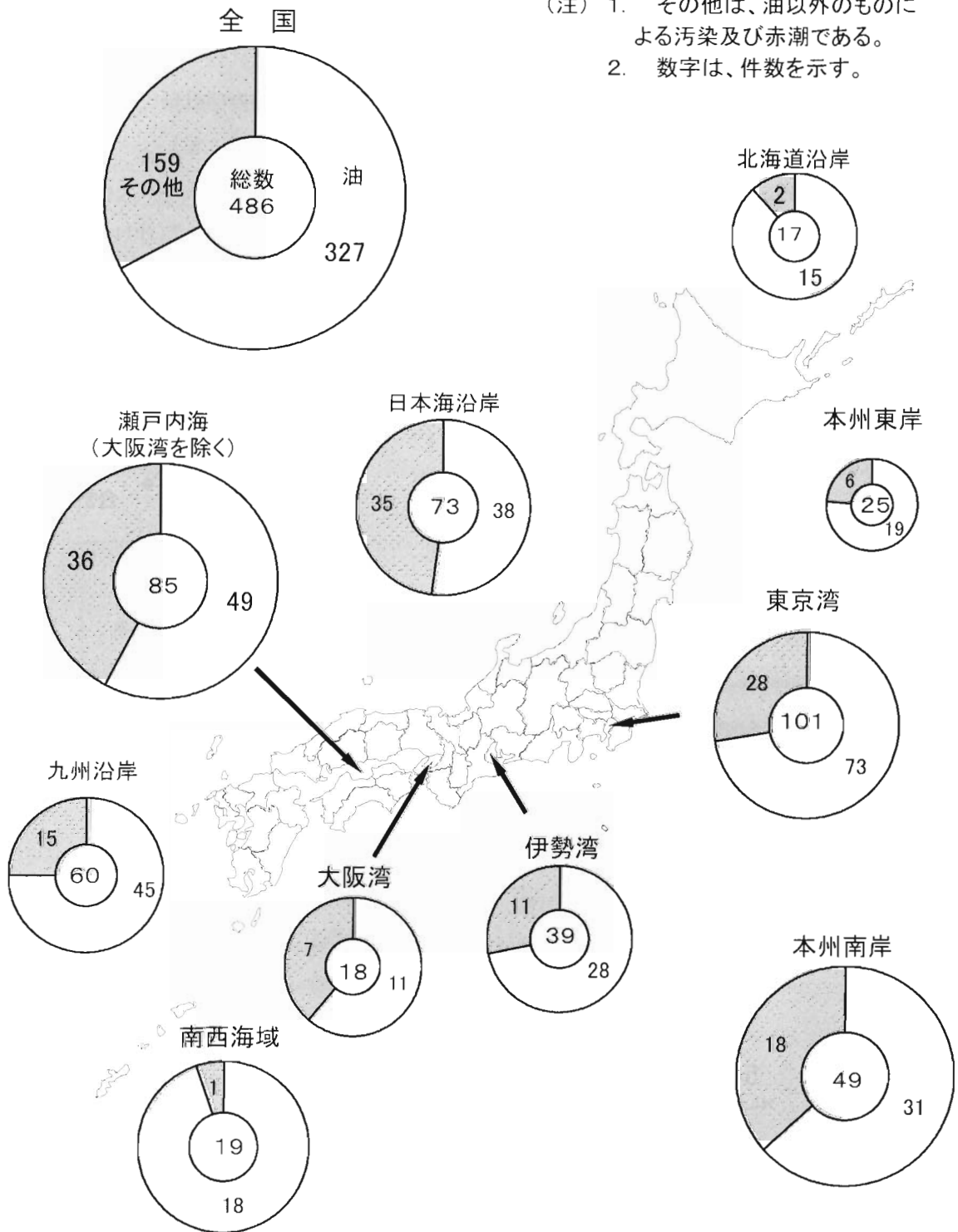


図3 海洋汚染の排出源別発生確認件数（平成13年）

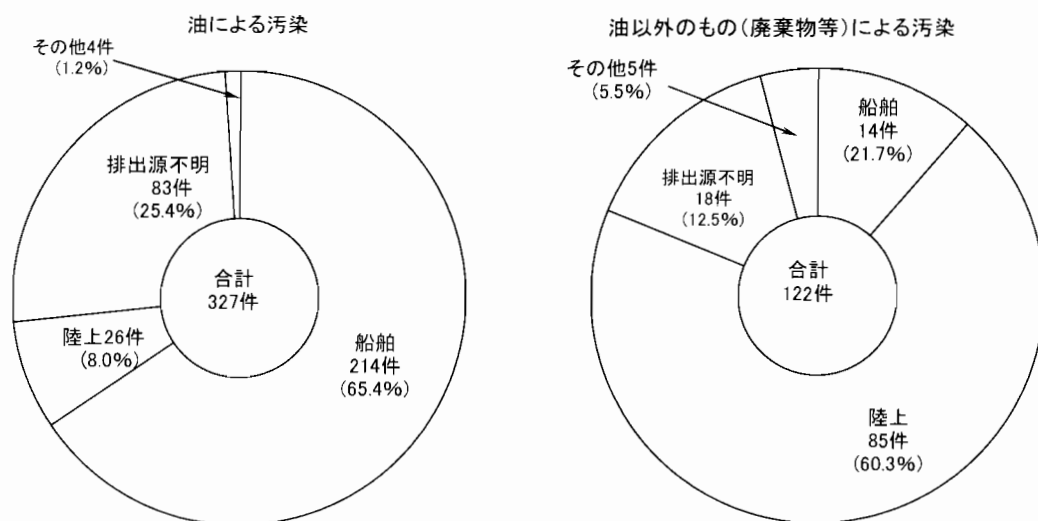


図4 海洋汚染の原因別発生確認件数（排出源判明のものに限る。）（平成13年）

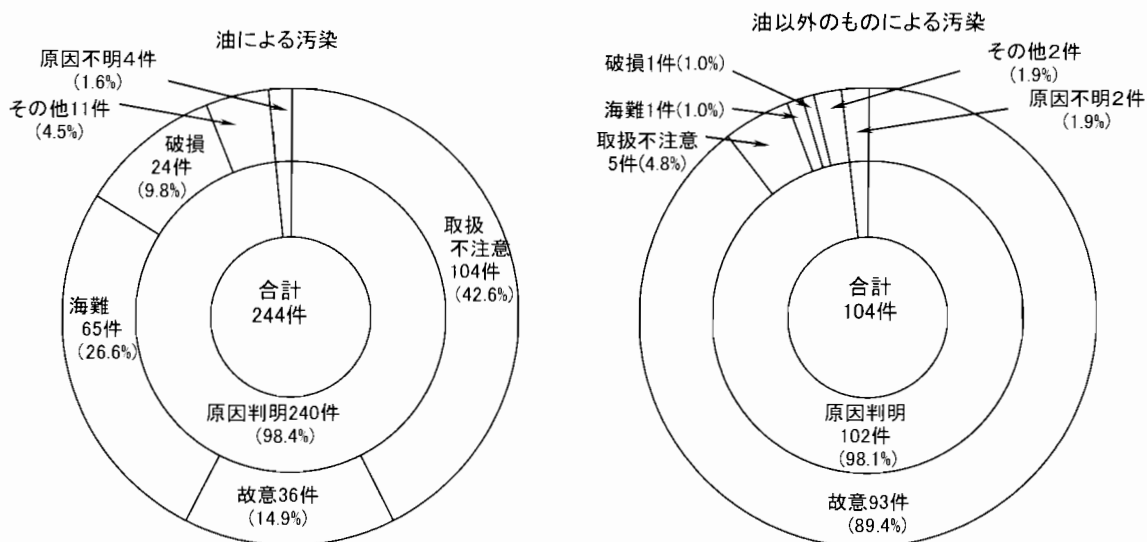
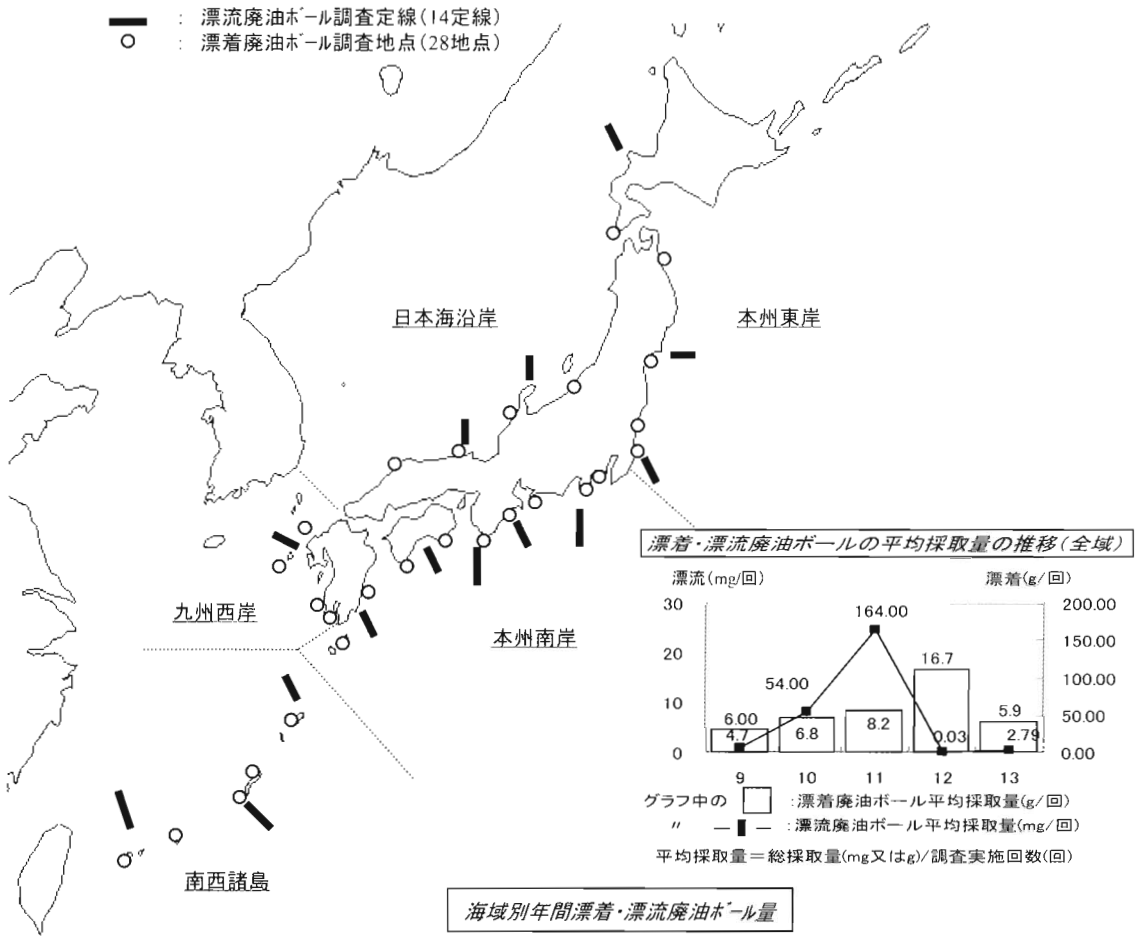
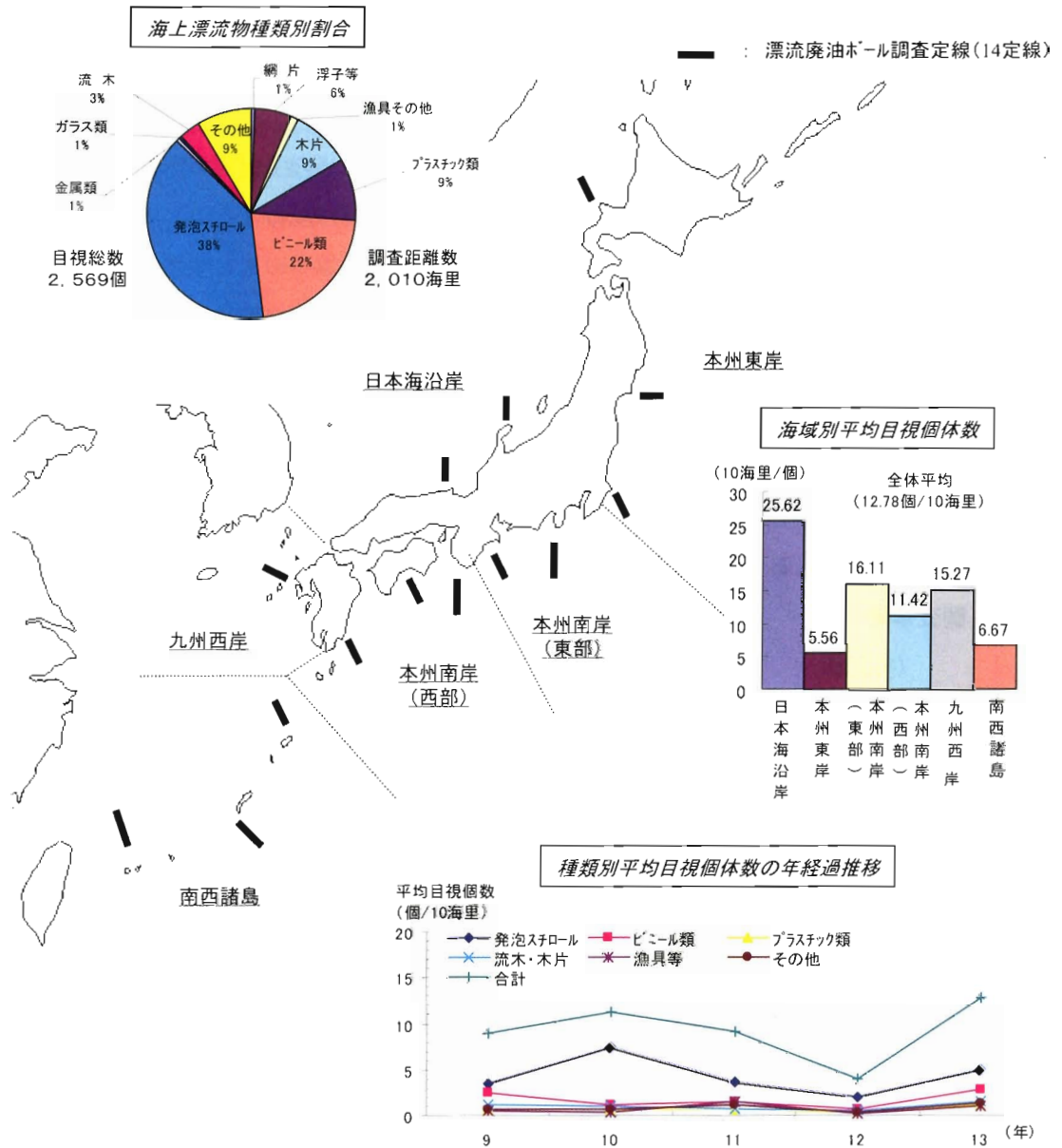


図5 日本周辺海域における廃油ボールの漂流・漂着調査結果（平成13年）



	漂流廃油ボール	漂着廃油ボール
	平均採取量(mg/回)	平均採取量(g/回)
日本海沿岸	0	0
九州西岸	0	4.32
本州東岸	0	0
本州南岸	5.77	1.73
南西諸島	0	22.32
全 域	2.79	5.93

図6 日本周辺海域における海上漂流物目視調査結果（平成13年）



(寄稿)

平成14年度漁場環境保全対策関係新規予算の概要

水産庁増殖推進部漁場資源課
指導第二係長 丸山徳仁

現在、漁場資源課は、大きく分けて漁場環境保全対策関係と資源調査等関係の2つの分野について事業を推進しているところですが、ここでは、平成14年度漁場環境保全対策関係の新規予算の概要について、いくつかお知らせ致します。

期解決のための手引書を作成し、地方公共団体等に配布することにより、関係機関との協力のもと座礁・沈船による漁場油濁等を早期に修復し、漁場被害の縮減を図ることを目的としております。

1 漁場環境保全調査等委託費のうち座礁・沈船による漁場油濁等実態調査事業

(委託費) 予算額 8,123千円

船舶の座礁・沈没事故が発生した場合、船骸の撤去に多額の費用を要する上、外国船籍、なかでも便宜置籍船の場合には、なおさら、手続きが複雑になる等の理由により船体そのまま放置されることや、また、撤去に至った場合でも相当期間を要する事例が多くみられ、燃料油の湧出や操業の阻害等、長期に亘り漁場環境を悪化させる要因ともなっております。

そこで、本事業は現在も全国の漁場等に放置又は撤去されていない座礁・沈船の漁場環境や漁業への影響及び過去の事故の解決事例等について実態調査を行うとともに、これらの事故の早

2 漁場環境保全対策事業のうち海と渚の清掃活動推進事業

(補助金) 予算額 5,688千円

海浜等におけるゴミの増加は、景観上のみならず、漁業の操業や海洋生物の棲息に対しても障害を生じ、深刻な問題となっております。このような環境の悪化は海洋の生態系を損ね、水産資源を脅かすものであり、水産資源の回復を図るためにはゴミ問題の解消に取り組むことが重要であります。

このような散乱ゴミの原因者は不特定多数であることから、国民全体の環境美化意識を高め、幅広い国民的運動のもとに、発生源対策も含め海と渚の環境の美化に取り組んでいくことが求められているところであります。

現状では海浜清掃参加者が概ね特定の地域関係者に限られているため、更

に多数のボランティア参加者を募り、海浜美化の取り組みを一層大きなものとする必要があることことから、以下の事業を行うこととしています。

①海浜美化指導育成事業

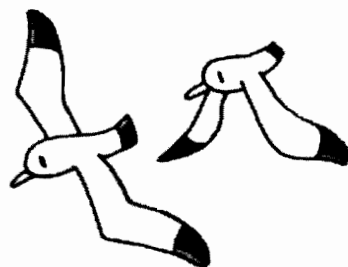
地域における海浜美化活動の中核となるマリンプルーレンジャーを認定するとともに、清掃用・啓発用資材の支給や研修を行うこと等によりその活動を支援する。

②海浜美化活動情報収集提供事業

全国の海浜美化活動についての情報や優れた活動事例等を収集、整理し、印刷物やインターネット等を通じて活動グループ等に提供する。

以上が平成14年度の漁場環境保全対策における新規予算の概要です。

なお、継続分を含めた全体の漁場環境保全対策関係予算につきましては、次頁のとおりであります。



平成14年度漁場環境保全対策関係予算

(単位：千円)

		14年度 予算額	13年度 予算額	(備 考)
漁場環境保全対策	(1) 漁場環境の保全			
	1) 漁場環境保全対策			
	漁場環境保全方針策定推進事業(委)	55,177	58,308	漁場環境保全方針を策定し、全国及び一定規模の本域ごとの漁場環境施策を推進
	漁場・干潟環境保全事業(委)	48,600	54,000	漁場・干潟の実態及び清化原因等に関する調査並びに一般市民への漁場環境保全のための啓発普及活動を実施
	漁場環境保全推進事業(補)	227,995	256,465	
	漁場監視、マリンエコトピア等	126,369	136,905	漁場環境監視体制の強化、廃棄物除去等の海浜・漁場環境の美化等を総合的に推進
	漁民の森づくり活動推進事業	101,626	119,560	漁民の森づくり活動を推進するため、全国的レベルでの情報・研究活動を推進
	漁民の森づくり推進事業(補)	8,785	9,761	漁民の森づくり活動を推進するため地域レベルの植樹活動等を推進
	海と渚の清掃活動推進事業(補)	5,688	0	海浜美化指導員の活動支援及び美化活動の情報の収集・提供による海浜美化活動の推進
	発電所取水内湾漁業影響調査(委)	18,415	20,461	内湾域において発電所取水が周辺海域の漁業に及ぼす影響に関する調査等
	2) 赤潮・貝毒対策			
	赤潮・貝毒被害防止対策事業(委)	81,836	92,510	赤潮・貝毒による漁業被害を防止・軽減するための調査・技術開発
	赤潮・貝毒防除基盤技術開発事業(委)	11,722	11,722	赤潮・貝毒防除のための基盤技術等の開発
	ケイ藻赤潮発生被害防止対策事業(委)	15,000	0	ケイ藻赤潮による漁業被害防止のための各種データの収集・蓄積及び予防技術の開発等
	閉鎖性海域赤潮被害防止対策事業(委)	40,001	0	各閉鎖性海域の特徴を踏まえた赤潮被害防止対策確立のための、各海域毎における総合的な調査
	赤潮防除技術開発・実用化試験事業(委)	30,000	0	赤潮防除手法の公正かつ科学的な検証及び開発・普及の推進
	3) 油事故対策			
	漁場油濁被害対策(補)	147,845	156,287	原因者不明の汚染漁場の清掃、油濁汚染防止の啓発・普及、油防除体制の強化等
	座礁・沈船による漁場油濁等実態調査事業(委)	8,123	0	座礁・沈船による漁場環境や漁業への影響及び過去の事故の解決事例等の実態調査
	4) 有害物質対策			
	ダイオキシン類等漁業影響調査(委)	248,738	165,825	魚介類中におけるダイオキシン類等の蓄積状況の全国的な実態把握及び魚介類中のダイオキシン類等の効果的な削減方策の検討等
	内分沁かく乱物質等漁業影響調査(委)	170,326	156,333	内分沁かく乱物質による海産生物への影響評価を可能とする手法の開発及び内分沁かく乱物質の魚介類への影響実態把握等
	有害物質漁業影響評価・対策調査(委)	4,965	5,841	有害物質による魚介類汚染の調査等
	持続的利用国際連携推進事業(委)	6,305	7,006	ワシントン条約の附録Ⅱ掲載基準の検討、国内外NGOとの連携等
	サメ・海鳥の保全管理プログラム調査(委)	9,109	10,121	サメ類の管理及び海鳥の混獲対策に関する行動計画の策定等
	海洋廃棄物生物影響調査(委)	62,074	62,074	海洋における廃棄物等の実態及びこれによる海洋生態系や水産資源への影響を調査
	海洋生物混獲防止対策調査事業(委)	43,237	57,000	混獲防止技術及び混獲対策増殖技術の開発及び実用化試験
野生水生生物共存対策事業(補)	26,180	30,800	トドによる漁具被害を防ぐため被害を受ける定置網の高強度化の促進	
野生水産生物多様性保全対策事業(委)	14,184	0	野生水生生物の多様性保全のための調査、保全手法の開発及び検討開発	
生物活用型漁場環境改善調査(委)	5,001	5,557	貝殻の環境浄化機能を利用した環境改善方策を検討するための調査	
海浜生物生息環境調査事業(補)	7,142	7,936	海浜生物の環境について、モランテア等を活用した定点調査等	
(前年度限りの経費)				
漁場環境保全総合美化推進事業(補)		6,320		
油汚染漁業影響情報調査等作成調査(委)		9,025		
希少水生生物保存対策推進事業(委)		14,184		
(他課計上分)				
水産基盤整備費補助(計画課計上)のうち漁場環境保全創設事業	3,451,000	2,295,000		
(事業費計)		1,296,448	1,197,536	※他課計上分は含まない
事務費				
一般行政経費		856	1,153	
油回収資機材整備費		12,495	12,495	
漁場環境保全対策費		75,502	75,607	
(事務費計)		88,853	89,255	
合 計		1,385,301	1,286,791	
漁場資源課総計				
事務費		1,009,483	1,023,278	
事業費		7,936,973	8,424,699	
合 計		8,946,456	9,447,977	

(随想)

遊子の婦人たち (その2)

前遊子漁業協同組合長
古谷和夫

1. 石けん使用推進活動

この「海をきれいに」の清掃活動で、「ゴミのない遊子の海」となっていたところ、昭和48年8月13日、宇和島港沖合の野島付近海域にみられた赤潮が遊子湾に侵入し、湾内が赤潮で埋まり、養殖ハマチが腹部を上にして生簀一面に浮上死し、被害は生魚10万尾余と稚魚も10数万尾と約半数が死ぬ大被害となった。赤潮はギムノディニウムであった。

婦人たちは「海をこんなにきれいにして来たのに、赤潮がなぜ発生したのか」と集まって協議し、水産試験場を訪ねたりして赤潮の学習を始めた。その原因は豊栄養化であり、発生の引き金となるのは「リン」であり、リンの供給は「合成洗剤」であることを知った。

婦人たちは養殖漁業者に粗養殖化を進めるよう要請すると共に、合成洗剤追放と石けん使用を議決して運動を開始した。先ず婦人部員の集落座談会の開催、説得の巡回を始めた。赤潮防止のためであれば農家や給料者が無関係との声が出るので、学習を深め、合成洗剤の害は皮膚障害や一部の内臓障害にも及び、特に水中の有益な微生物を死滅させる事などを報告して説得に努めた。集会者が少な

いところは何回も座談会を重ねた。

遊子地区は、山低く谷浅い地形状、早期、飲料に微少の海水混の地区があり、ある地区座談会で「海水混の飲料水では石けんの使用は不可だ」となり「安心して飲める水」を。お父さん方に一斉に訴える事となった。集落の正月の初寄りで、大井戸を掘る事が決まり集落総出で井戸を掘った。その「石けんの井戸」は今も漁協の裏手にある。

石けん使用運動で、合成洗剤の売上げ減少と将来を展望した農協から石けん使用への協力の申し入れがあった。漁協と農協が傘下諸団体を従え連合して、漁協の用意した石けん大箱とその家在庫の合成洗剤とを、一斉交換する全地区活動が展開された。

遊子地区の石けんの使用普及率は93.5%である。

2. 漁業家計簿記長を家計三費主計の活動

昭和47年、数年来勧めて来た家計簿記帳活動が定着しないので、生活改善資料作りとして、交際費・医療費・教育費の家計三費日の主計を立案し、併合で家計簿記帳推進の集落座談会を開催した。漁

家の交際がどれだけ無駄なのかを交際費で、漁業者の労働が健康にどれだけ影響しているかを医療費で集計し、検索検討して生活費を改善していこうと、座談会を開催した。

婦人部担当の職員中西スマ子は、三費目の集計には特に情熱を籠め、全の集計が揃うまで集落部員に執拗なまでに催促し、集計を続けて呉くれた。

三費目の集計を月や年毎に集落毎に適宜、線や円などのグラフに表し、費目毎に最高額と最低額そして平均額を算出し、集落比較や経年比較等を行って生活改善に利活用した。

交際費集計は進水式を大漁旗三本、親族親友の範囲で船着場で泡盛程度とする。他に冠婚葬祭の改善資料として提供、改善に役立てた。医療費集計は、繁漁期直後に医療費がピークとなることから、毎週漁休日の設置と健康保持の婦人定期検診を提唱実施、又船や養殖筏の上でも出来る健康体操を小学校の先生に依頼「遊子の健康体操」を実現した。

教育費集計は、子供進学に費用が嵩むことから、各家のライフサイクルを策定し、目的積立貯金を行う。でき得れば漁業技術と経営や生活の基本学習を、定期的に行うことなどを提唱するなどの生活改善が進んだ。

3. 婦人たちの営漁計画づくり

遊子漁協の自主再建五カ年計画は、第

一期が昭和41年～45年、第二期が昭和46年～50年で、10年間を要した。旧責務を全額支払いし、繰越欠損金も解消し漁協再建を達成した。魚類養殖や真珠養殖の業者も、漁協再建達成と業界好況の中で気が緩み、経営の危機意識が希薄となって、浮ついていた。このままで景気が下向いたら、経営は破綻して昭和36年にイワシ網が倒産したように、養殖業が倒産すると心配して経営者意識を休得さすべく、営漁計画制度を北海道の湧別漁協から導入し、実施しようというしょく組合員に諮ったが「不安定な養殖業に計画は不可、計画書の作製運用の能力なし、要るものは要る」と応じて呉れない。思案の末、婦人部の役員会に相談したところ、「営漁計画は家計簿の延長であり可能」である「お父さんに代わって私たちと後継者でやってみる」ことになった。平成13年度の今も営漁計画制度は、継承されている。

営漁計画制度は、一生の営漁と生活に必要な資金を収支計画に基づき、当座貸越口座で管理する制度である。収支予測は、期首棚卸の養殖水産物（種苗の魚貝類）の販売時を想定して試算する。出支予測は「収入以内を原則」に、前期の諸経費や生活費を参考に当該年の景気状況勘案して試算する。

諸経費等は、二宮尊徳の「分度の仕法」を導入して、水揚高を基準とし分度（%）を設定した。資本備蓄の犬引き貯金が

10%、設備資金借入金の返済金が10%、生活費が10%、諸経費が70%等である。これを厳守し、養殖業の経営の健全化を図った。

特に一割天引貯金は、経営の厳しい者は、期末に払い戻したが、ほとんどは順調に備蓄を行い、養殖者も漁協も財政の健全化が着実に進展した。

営漁計画制度の導入は、漁協再建の厳しい財政の中で「優秀な職員は、村の宝」と毎年一人を東京の漁業協同組合学校へ派遣入学させていた。その職員三人が、制度を理解し駆使したことと婦人部全員が家計簿に精通していたことの成果である。人作りの大切さを痛感した次第であった。

4. おわりに

遊子の婦人たちは、自らが気付いた問題を、自らが学習し究め、自らが果敢に

対処して新しい道を切り開いていった。信頼が地に落ちていた漁業を、凍結貯金を解除する活動の中で、漁協の組織信頼を回復し、壊滅的であった婦人組織を復活し、「海をきれいに」する活動を地区ぐるみの運動にまで発展させ、赤潮発生の原因追求の中から行けん使用の運動を起こし、家計簿記帳活動の中で、生活改善の運動を定着させ、さらに営漁を計画する大事業を成功させた。

この婦人部活動は婦人たち白らの意識変革の活動であり、自治の活動であった。

このような意識変革の自治活動は、漁業生産者の諸活動や漁業後継者活動にも大きく影響し、自主自立の組合員活動が主流となって、国や県の行政がサジを投げていた、遊子漁協の再建を、組合員と婦人たちを中心とする地域住民の「自力と協同」で達成でき得たのである。

退任にあたって

前（財）漁場油濁被害救済基金 専務理事
稲垣友三郎

この度、（財）漁場油濁被害救済基金の専務理事を退任いたしました。平成6年5月に就任して以降、8年間の長きにわたり勤めさせていただき、大過なく職務を全うすることができましたのも、偏に皆様方のご指導、ご鞭撻のお陰であり、心から感謝し御礼申し上げます。

日本経済の高度成長とともに頻発してきた漁場における原因者不明の油濁事故に泣き寝入りを余儀なくされていた漁業者を救済するため、主要産業界からなる拠出団体の善意の拠出金を始め、国、県からの補助金等により、昭和50年に漁場油濁被害救済制度が発足し、（財）漁場油濁被害救済基金が設立されました。

この制度により大きな後ろ盾を得て、漁業者は安心して漁業生産に励むことができるようになりました。以降26年間の1千件余の漁場油濁事故の発生に際し、被害救済あるいは油の防除・清掃等を行うことができ、漁業関係者一同、安堵するとともに制度を支えていただいている拠出団体等のご尽力に感謝している次第です。

近年、原因者不明の油濁事故も、関係法令の改正等による規制の強化、監視・取締体制の強化と関係者の取り組み努力、啓発等の成果により、制度発足当時に比しかなり減少してきていますが、この産業活動の停滞時においても、依然として毎年一定の事故が発生している状況を見ると、（財）漁場油濁被害救済基金による被害救済制度は引き続き重要な役割を担っており、今後とも継続される必要があると考えます。

現下の経済状況等により、産業界においても、国等においても種々の改革が行われつつあり、難しい局面が想定されますが、今後とも、この原因者不明の油濁被害救済制度が拠出団体、国、都道府県等のご理解とご指導により安定的に維持することができますよう、改めてお願い申し上げます。

なお、（財）漁場油濁被害救済基金では、油濁事故の防止と被害の軽減を図る観点から、各種の調査・研究、講習会、啓発等の事業を実施してきており、それぞれに関わってきた者として尽きぬ思い出がありますが、中でも感慨深いのは、油汚染漁業影響情報図の作成事業でした。

これは、油濁事故に対する国際的な準備対応・協力を内容とするOPRC条約を国内的に担保するため閣議決定された「国家緊急時計画」に基づき、水産庁で、漁業情報を調査し漁場の利用形態等のデータベースを作成することになり、（財）漁場油濁被害救済

基金がこれを受託し実施することになったものです。

平成9年度から5年間で、主要な5海域について、隔年1海域ずつ取りまとめることになり、まず、東京湾から着手すべく準備していたところ、新年早々日本海でのナホトカ号の油流出事故が発生したことから、急きよ、全国を17海域に分割しその全てをカバーすることになり、第2年度目からは各年4海域分を作成するという大仕事になった。

盛り込むべき情報・データの種類等は、専門家の方々の意見を聞き選定しましたが、これも又、広範、かつ、多項目となりました。膨大なデータは都道府県にもご協力をいただいで収集し、これを整理してデータベースとし、その内容は海・陸の地理情報とともに電子化してCD-ROMに取り込み、随時、パソコン上で検索・表示できる新しい方式としました。

作成作業は、データが膨大であったこと等から想像以上に難航し、加えて予算の削減も著しく、四苦八苦の5年間でしたが、予定通りめでたくこの春完成の運びとなりました。

この油汚染漁場影響情報図が、今後、有事の際に活用され、漁場油濁事故の拡大防止と被害軽減に貢献してくれることを願う次第です。又、この他の調査事業等についても、早く立派な成果が出ますよう期待しています。

最後になりましたが、在任中いろいろお世話になりました各界の皆様、有り難うございました。心から感謝申し上げます。そして（財）漁場油濁被害救済基金の役職員の皆様、公私ともどもお付き合いいただき有り難うございました。今後のご健闘を祈念申し上げます。

理事退任にあたって

一植義明

此度、5月22日をもって、常勤理事を退任いたしました。

平成11年4月就任以来3ヵ年でありましたが、所轄三省ならびに理事、評議員、審査委員の方々、各種委員会をはじめ、漁連や防災関係の皆様には大変お世話になりました。あらためてお礼申し上げます。

在任中の特徴は何といっても、油流出事故が最も少なかった時期にあたりました。昭和の時代に比べますと隔世の感があります。しかし、産業用、民生用に油は海上輸送が大半でありますから、いつ事故が発生するか知れません。油流出事故がないことを願う

ておりますが、万が一発生した時のための備え（心がまえと機材の確保）に万全を期すようにして下さい。

もう一つは行政改革に対応したことです。規制緩和、民間活力の発揮、国庫支出の縮減等により、油濁基金も平成14～17年度に補助金削減を受けることとなりました。

油濁基金はやはり小さいのですが、油被害を被った漁業者にとってはなくてはならない存在だと思っています。関係者の皆様のご協力を得て、効率良い事務局の運営と事故に対する適切な対応を行って、信頼を高めていただくよう切に望みます。

ありがとうございました。

専務理事就任にあたって

櫻井謙一

7月から稲垣前専務理事を引継ぎ本基金の専務理事に就任いたしました。

油濁事故といえば平成9年1月のナホトカ号の事故が脳裏に強烈に残っています。当時、私は水産庁の漁場保全課長で水産庁の担当課長として毎日真夜中まで対応に走り回っていました。その1年後の平成10年初春、石川県加賀の海岸及び福井県三国町の海岸は、まだ冬のなごりをとどめ、風は肌寒く波の音だけが聞こえていました。

加賀の海岸の砂浜は前年の重油が押し寄せていた状態から見た限りではすっかり回復しているようでした。しかしながら、砂浜をよく見ると小さな黒い粒の重油の固まりがまだ残っていました。そして、岩場では押し寄せてきた重油のなごりがかすかに黒く残っていました。また、ナホトカ号の船首部が漂着した三国町の沖合は埋め立てた取付道路もなくなり、表面上はすっかり元のとおりになっているようでしたが、海底は元には戻すのは難しく漁業面では影響が残っているとのことでした。様々な面で完全には回復していないものの、あれだけ大量の重油による汚染を1年後には完全ではないにしても見た目には元通りにしてしまう自然による浄化作用の偉大さをつくづく感じました。一方で、豆粒ほどの小さな黒い油の固まりが残っているなど完全には元の状態に戻ったとはいえ、一度汚染されたものが完全に元に戻るまでにはかなりの時間がかかるのだなといったことも勉強させられたことでした。

ナホトカ号は20年、30年に一度の大きな事故でしたが、油の流出する事故は船の衝突、座礁事故があるたびにおきています。6月までは漁船保険中央会におりましたので、どこかで漁船の座礁事故、衝突事故がおきるたびに、まず第一は乗組員が救助されたか否

か、次に船の状態、そして油の流出の有無、漁船保険での対応状況の確認をと事故情報に敏感に反応するようになっていました。そして、事故により漁船から油が流出していればその処理をまず第一に考えるのですが、やはり、海況条件、事故の発生場所などの要因でなかなか早期に処理し難いケースも出てきて、近くに漁場があれば出来る限り早く処理するようサルベージ会社に指示するようなことがありました。

しかしながら、これらは原因者がはっきりしていますから、保険で対応ができ、漁業被害の補償も可能なのですが、原因者がわからない場合はこういった保険による対応も出来ず、本基金のような制度がなければ、泣き寝入りするしかなくなってしまわないかと思えます。最近原因者不明の油濁事故も一時に比べ少なくなってきましたがなくなったわけではないので、漁業者にとって本基金の重要性は全く変わっていないといえるでしょう。本基金が少しでも漁業経営の維持安定に寄与していけるよう仕事をしていければと願っております。

また、本基金としても原因者不明の油濁事故の際の被害救済業務とともに油濁事故の防止、事故の起こった際の対応策等の業務にも力を入れていきたいと思っておりますので、今後ともどうぞよろしく願いいたします。

理事就任にあたって

楠木 攻

5月22日付けで全漁連から出向し、理事に就任いたしました。

全漁連在籍の直近時には、漁政部（漁場環境対策の担当）、海苔海藻部（海苔関係漁連協議会の担当）で仕事をしました。漁政部時代には、ナホトカ号沈没による日本海油流出事故、ダイヤモンドグレース号による東京湾油流出事故等が発生し、全漁連に設置された対策本部の事務局として奔走し、困ばいしたことを覚えています。海苔海藻部に移ると、有明海ノリ大不作がおこり、原因究明の調査は今もなお続いておりますが、これもまた対策本部の事務局でありました。何れも海の環境問題に関わる驚天動地の大事件であり、浜の苦悩をひしひしと感じた次第であります。

今回、当基金の仕事に就かせて頂いたことは、これらの経験も踏まえ、私なりに感慨の深いものがあります。微力ではありますが、基金の職務に全力を傾注して参りたい所存でございますので、何とぞご指導ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

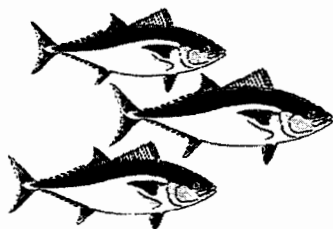
基金の設立経緯をひも解くと、昭和47年の海上交通安全法制定に係る附帯決議により、

翌48年に自民党水産部会に赤潮油濁対策小委員会が設置され、以降、基金の創設（及び現制度への移行）までには、原因者不明の油濁被害救済のあり方をめぐり、政・官・財界等を巻き込んだ先人の容易ならざるご努力があり、深く敬意を表する次第であります。

また、本制度が今日まで維持されて参りましたのは、偏に関係の拠出団体をはじめ国、県のご支援ご理解によるものであり、衷心より感謝申し上げます。

近年、保安機関等による監視の徹底や原因者究明技術の向上など関係者のご努力により、原因者不明の油濁事故は減少しつつありますが、依然として油による海洋汚染（最近5ヶ年の平均発生件数＜海上保安庁確認＞；362件／年）は後を絶っておりません。

今後とも、海の環境と漁場の保全のためには、本制度は不可欠なものであり、引き続き関係各位の格別のご高配を賜りますよう、お願い申しあげる次第でございます。



(基金記事)

油濁基金の平成13年度事業の概要

平成13年度事業計画に基づき、原因者不明の漁場油濁事故に対する漁業被害救済事業及び防除・清掃事業並びに漁場油濁の被害防止に関する調査啓発事業等を実施した。

漁業被害救済事業及び防除・清掃事業については、被害額等の認定のため中央漁場油濁被害等認定審査会（以下「中央審査会」という。）を開催し、慎重審議を行った。

基金は、中央審査会における審査結果を受け、被害額等を認定し、被害漁業者に対して防除費を交付し、3月末に発生した漁業被害については、救済金を支払備金に計上した。

調査啓発事業については、油濁被害の発生を未然に防止又は軽減する対策を確立するための調査研究、技術開発、漁場自衛計画（案）等の作成、ポスター等の発行、漁場自衛のための講習会及び会報の発行等引き続き油濁被害防止対策事業を実施した。

さらに、水産庁の委託を受けて、油汚染漁業影響情報図等作成調査事業を引き続き実施した。

1. 漁業被害救済事業

平成13年度（4～3月）の漁場油濁事故のうち、漁業被害救済事業の対象事故は、1件で救済申請額は135万円であった。

救済対象になったものは、平成14年3月下旬に愛知県西三河地区の小型定置網の漁場にC重油の廃油が流入した事故で、定置網を汚染し漁具被害及び休漁被害が発生した。漁具被害は121万円、休漁被害は13万円の合わせて135万円であった。

2. 防除・清掃事業

平成13年度（1～12月）に防除・清掃事業の対象となった事故は6件で、194万円を支弁した。

これは前年度に比べて、件数では同数、金額で382万円の減であった。

発生海域は、沖縄県海域（2件）、宮城県、茨城県、三重県及び島根県（各1件）であった。

油の性状は、オイルボールが三重県、島根県（各1件）、沖縄県（2件）、液状油が宮城県、茨城県（各1件）であった。

発生時期は、1～3月が1件、4～

6月が1件、7～9月が2件、10～12月が2件であった。

これらの漁場油濁事故に対し、漁業者等が沿岸漁場の磯根資源等への被害を未然に防止又は軽減するため、洋上で漁船の航走による油の拡散、吸着マット等による油の回収、海岸での漂着油の清掃、回収及び回収された油等の処理等防除・清掃事業を実施した。

3. 調査啓発事業

(1) 油濁被害防止対策事業

油濁被害の未然防止及び軽減のため、これらに関する調査研究及び漁業者等への指導等を引き続き実施した。本年度は、生物的油濁処理技術開発・効果的利用検討事業、漁業被害白衛計画策定指針等作成事業及び漁場油濁汚染防止啓発・指導者養成事業を実施した。

これらの事業の実施については、学識経験者で構成する検討委員会等をそれぞれ設置して事業実施計画、実施結果等、事業全般について広範、かつ、専門的見地から検討を行った。また、事業の一部については専門機関等に委託して実施した。その概要は次の通りである。

ア 生物的油濁処理技術開発・効果的利用検討事業

石油分解微生物の分解能力を向

上・活性化して漂着油を効率的に除去する技術を開発するため、前年度までに集積した知見に基づき栄養素を改良した処理剤を試作し、京都府舞鶴市の京都大学水産実験場の実海域において、漂着油に対する分解促進効果評価のためのフィールド試験を実施した。

イ 漁業被害白衛計画策定指針等作成事業

漁場油濁被害の防止、軽減を図るためには、漁場を利用している漁業者及び漁業関係者による迅速、かつ、的確な対応が重要であることから、各地域における漁業者の自主的な漁場白衛計画の策定を促進するための指針作りを実施するとともに、漁業被害白衛計画の実践に当たって必要とされる具体的な油回収、処理方法を解説したマニュアルを作成することとしている。

本年度は、漁場白衛計画及び計画作成上の留意点を内容とする漁場白衛計画策定指針（案）を作成し、検討を行った。

ウ 漁場油濁防止啓発・指導者養成事業

油による漁場汚染の防止のためには、関係者の法令遵守、一般市

民等の環境保全意識啓発が重要であることから、本年度も水産庁、海上保安庁等の協力を得て、日本語版、英文版及びロシア語版の漁場油濁事故防止啓発ポスター、パンフレットを作成し、関係者や外国船舶関係者等に配布した。

また、漁場油濁事故の被害未然防止や被害を最小限に食い止めるためには、地域の漁業者が事故現場で速やかに対処することが極めて重要であることから、油汚染防除に対処する現場の指導者を養成するため、油流出事故等に対処するため必要な基本的知識及び対応策について、現場における実技指導等を含め、神戸市、新潟市、札幌市及び東京都の4箇所で講習会を開催し、漁業関係者等249名の参加があった。

(2) 油汚染漁業影響情報図等作成調査事業

「油汚染事件への準備、対応のための国家的な緊急時計画（閣議決定）」により、各海域毎の諸情報を国の各機関が各分野毎に整理することが定められている。

このため、水産分野においては漁業に関する情報を収集・評価し、油汚染が発生した際に漁業被害が最小限となるよう、漁業者等の迅速な対

応に必要な情報図等を作成することとなり、平成9年度から水産庁の委託を受けて実施している。

本年度は、引き続き、学識経験者等で構成する「油汚染漁業影響情報図等作成調査検討委員会」において専門的見地から検討を行い、東北（日本海）沿岸域、四国（太平洋）沿岸域、九州南部沿岸域及び沖縄沿岸域の4海域について情報図及び電子化したデータベースを作成した。これにより全国沿岸域のデータベース化が完成した。

なお、この業務は関係都道府県の協力を得て実施した。

(3) その他

ア 防除費等配分状況の検査

防除・清掃事業等の円滑・適正な推進に資するため、前年度に支払われた防除費の交付金が申請者である漁協において被害漁業者に迅速かつ適切に配分されたかについて、当基金職員及び当基金の委嘱した漁連等職員により検査・指導を行った。

イ 啓発普及活動等

(ア) (財)千葉県漁業振興基金及び瀬戸内海漁場環境保全対策連絡会の東京湾及び瀬戸内海における漁場油濁事故の防止

対策に関するポスターの作成
に対し、引き続き後援した。

- (イ) 定期刊行物「油濁基金だより」を2回発行し、関係機関、漁協等に配布し、当基金の活動状況の周知、油濁事故の防止及び漁場環境保全意識啓発に努めた。

- (ウ) 瀬戸内海漁場環境保全対策連絡会が開催した会議に出席し、油濁防止対策に係る啓蒙活動に協力した。

- (エ) 全漁連・関係府県漁連で構成する「全漁連ナホトカ号油流出事故漁業被害対策協議会」等に参加し、協力した。



(基金記事)

漁場油濁被害等認定審査会の動き

<中央審査会>

平成14年度第1回中央審査会は、平成14年5月13日開催され、石川県能登半島地区他3件の被害申請に対して慎重な審査が行われ、下記のとおり認定された。

この結果、平成13年度の油濁事故は、漁業被害が1件、認定額1,354千円、防除清掃は既報のとおり6件認定額合計1,946千円となった。

No.	地区名	発生年月日	形状・状況	被害の種類	認定額(円)	備 考
1	石川県 能登半島地区 (蛸島漁協) (寺家漁協)	平成 14.1.21	直径15~20cm位の柔らかいオイルボールが油の付着した海藻等とともに海岸に帯状に漂着。	防除・清掃	1,194,152	近傍のアラメ、カジメ等の海藻類に被害のおそれがあった。
2	鹿児島県 奄美大島地区 (大和村漁協)	14.2.4	柔らかいオイルボールが油の付着した海藻等とともに海岸に巾3m、長さ延べ3.8kmにわたって漂着	防除・清掃	311,770	近傍の車エビ養殖や建網漁業に被害のおそれや漁船の上げ下ろしに支障があった。
3	山口県 光市地区 (光漁協)	14.2.5	室積湾内に重油と思われる油が巾200m、長さ2kmにわたって漂流。	防除・清掃	81,141	湾内で操業する小型底曳網、刺し網、建網漁業に被害のおそれがあった。
4	愛知県 西三河地区 (東幡豆漁協) (幡豆漁協)	14.3.26	廃油(C重油)が小型定置網漁場に流入、海岸にも漂着した	漁業被害	1,354,270	敷設してある小型定置網を汚染した。また、アサリ漁場に被害のおそれがあった。
				防除・清掃	4,824,365	
合 計				漁業被害	1,354,270	
				防除・清掃	6,411,428	

<地方審査会>

平成14年3月26日、愛知県幡豆郡幡豆町地先海面に廃油(C重油)が流入し、敷設中の小型定置網を汚染した。また、海岸にも漂着し、放置すると近くのアサリ漁場に被害を与えるおそれがあり、大規模な防除清掃作業が行われた。

このため、この被害に係る愛知県漁場油濁被害等認定審査会が5月9日に愛知県水産会館で開催され、検討結果が5月13日開催された第1回中央漁場油濁被害等認定審査会へ報告された。

開催年月日	検 討 結 果
平成14年5月9日	平成14年3月26日、愛知県幡豆郡幡豆町地先海面に廃油(C重油)が流入し、敷設中の小型定置網を汚染した。このため、被害の通報を受けた漁協では、関係機関に通報するとともに、現場調査、検討した結果、小型定置網の汚染部分の交換と二次被害の防止のため袋網の解放を行った。また、大がかりな漂着、浮流油の回収作業を実施した。 被害区分 漁業被害：網交換による漁具被害 袋網の解放による体漁被害 防除・清掃：回収作業に要した費用 回収した汚染物の処理費用

(基金記事)

労務費及び漁船用船費について

漁業被害及び防除・清掃作業に従事した場合の費用の支弁の額について、農林水産省統計情報部「漁業経済調査報告」及び厚生労働省編「賃上げの実態」等の資料に基づき算定した結果、労務費及び漁船用船費の支弁額の上限を、平成14年4月1日より次のとおり実施することとしました。

1. 労 務 費 (1時間当り)

	平成14年度	平成13年度
労 務 費	1,270円	1,180円

ただし、著しく危険若しくは汚染を伴う作業、又は高度の技能若しくは肉体労働を要すると認められる作業に係わる労務費については、最高1時間当り110円迄の金額をこれに付加し得るものとする。

2. 漁船用船費 (1日当り。前年と同額)

	平成14年度	平成13年度
1t未満船	20,400円	20,400円
1t～3t	25,200円	25,200円
3t～5t	42,200円	42,200円
5t以上船	58,200円	58,200円

(4時間以下は半額)

(基金記事)

役員の変更について

5月22日開催の平成14年度第1回評議員会及び理事会で専務理事稲垣友三郎氏と常勤理事・樋義明氏が退任し、常勤理事に楠木攻氏が就任、6月28日開催の平成14年度第2回評議員会及び理事会において専務理事に櫻井謙一氏が選任され、執行体制が下記の通りとなりました。

氏名	役職	所属
植村 正治	理事長	全国漁業協同組合連合会 代表理事会長
櫻井 謙一	専務理事	常勤 就任日：平成14年7月1日
安室 宏	理事	財団法人 千葉県漁業振興基金 理事長
永岡 哲雄	理事	山口県漁業協同組合連合会 代表理事会長
永松 恵一	理事	社団法人 日本経済団体連合会 常務理事
楠木 攻	理事	常勤 就任日：平成14年5月22日
吉崎 清	監事	社団法人 大日本水産会 専務理事

なお、理事及び監事の任期は、平成15年4月9日まで

(官庁等人事異動)

所属	発令年月日	職名	新任者	前任者
水産庁	H14.4.1	増殖推進部 漁場資源課長	重 義行	末永 芳美
国土交通省	H14.4.1	海事局 総務課 業務係長	橋本 直昌	竹田 優司
経済産業省	H14.5.1	産業技術環境局 環境政策課 事務官	田邊 国治	重力 芳雄
水産庁	H14.8.1	増殖推進部 漁場資源課長	小松 正之	重 義行

豊かな海を油汚染から守ろう

この海域は、魚の豊富な好漁場となっています。
 わずかな油でも、大きな被害が発生します。
 油を流出させないよう、注意しましょう。

油の流出、見たら通報を
 油を流出した場合または油汚染を
 発見した場合には、速やかに電話
118番で第一管区または第二管区
 海上保安本部へ通報して下さい。



主な漁場	
■	鱈目・鱈類・小形定置網など
■	養殖場
■	まき網漁場
■	碇つき網漁場
■	さし網漁場
■	いか釣り漁場
■	はえ網・一本釣り漁場

水産庁／第一管区・第二管区海上保安本部／(財)漁場油濁被害救済基金

この図は、各漁場の油に汚染してはならない、
 漁場別の色で示されています。

漁場油濁事故防止啓発ポスターです。13年度は日本語版の他、英語版、ロシア語版を
 作成し、東北、北海道の船舶関係者等に配布しました。

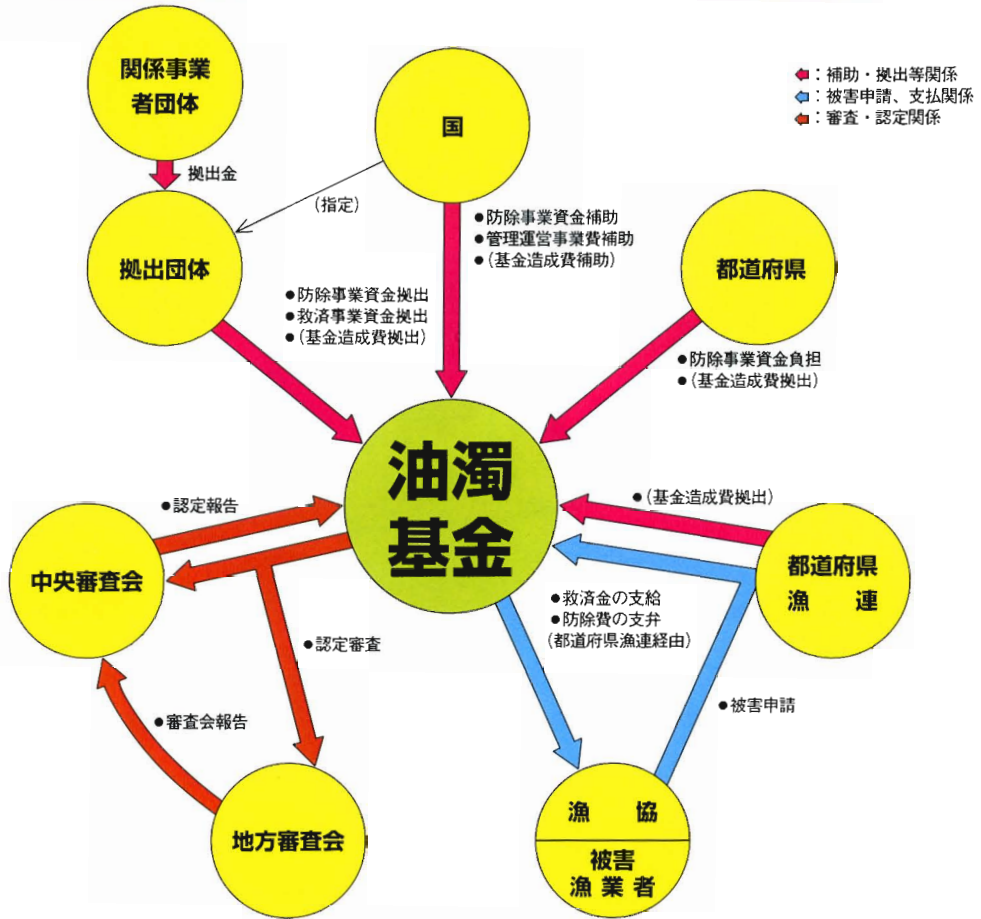


平成13年の大晦日、島根県益田市土田海岸等に8 kmに渡って軟らかい黒色オイルボールが漂着しました。冬の日本海特有の時化が続きましたが、天候の回復した1月11日に回収作業を行いました。

(編集後記)

- ◎1ヶ月余りに渡るFIFAワールドカップが終了しました。基金でも日本の16強入りで大いに盛り上がりましたが皆様は如何だったでしょうか。当初の目標だった予選リーグ突破も韓国の準決勝進出で少し色あせたように感じてしまったのは、私だけでしょうか。
- ◎本号では前号の小川弁護士の「油濁被害補償制度」の講演録に続きまして、「P&I保険の概要」を日本船主責任相互保険組合企画部長小林卓視氏に執筆していただきました。P&I保険について詳しく解説されていますので参考にさせていただければと思います。P&Iは一般損保会社も取り扱っていますが、世界のシェアの殆どを船主責任相互保険組合が占めていることを初めて知り、驚いた次第です。
- ◎基金では、専務理事が稲垣から櫻井へ、理事が一樋から楠木へと常勤理事二人が交代いたしました。新理事につきましても旧理事同様今後ともよろしく願います。

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
経済産業省関係

(社)大日本水産会
石油連盟
(社)日本経済団体連合会
(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
日本財団

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

国土交通省関係

日本内航海運組合総連合会

(社)日本旅客船協会

発行日 2002年8月
 発行所 財団法人 漁場油濁被害救済基金
 住所 〒101-0047 東京都千代田区内神田2-1-14
 イートピア内神田ビル10階
 電話 03-3254-7033
 ファックス 03-3254-3978 ㊦
<http://www.jf-net.ne.jp/yudaku/>
 E-mail: yudak@mxi.mesh.ne.jp