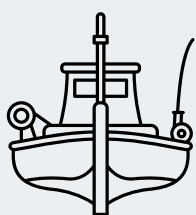
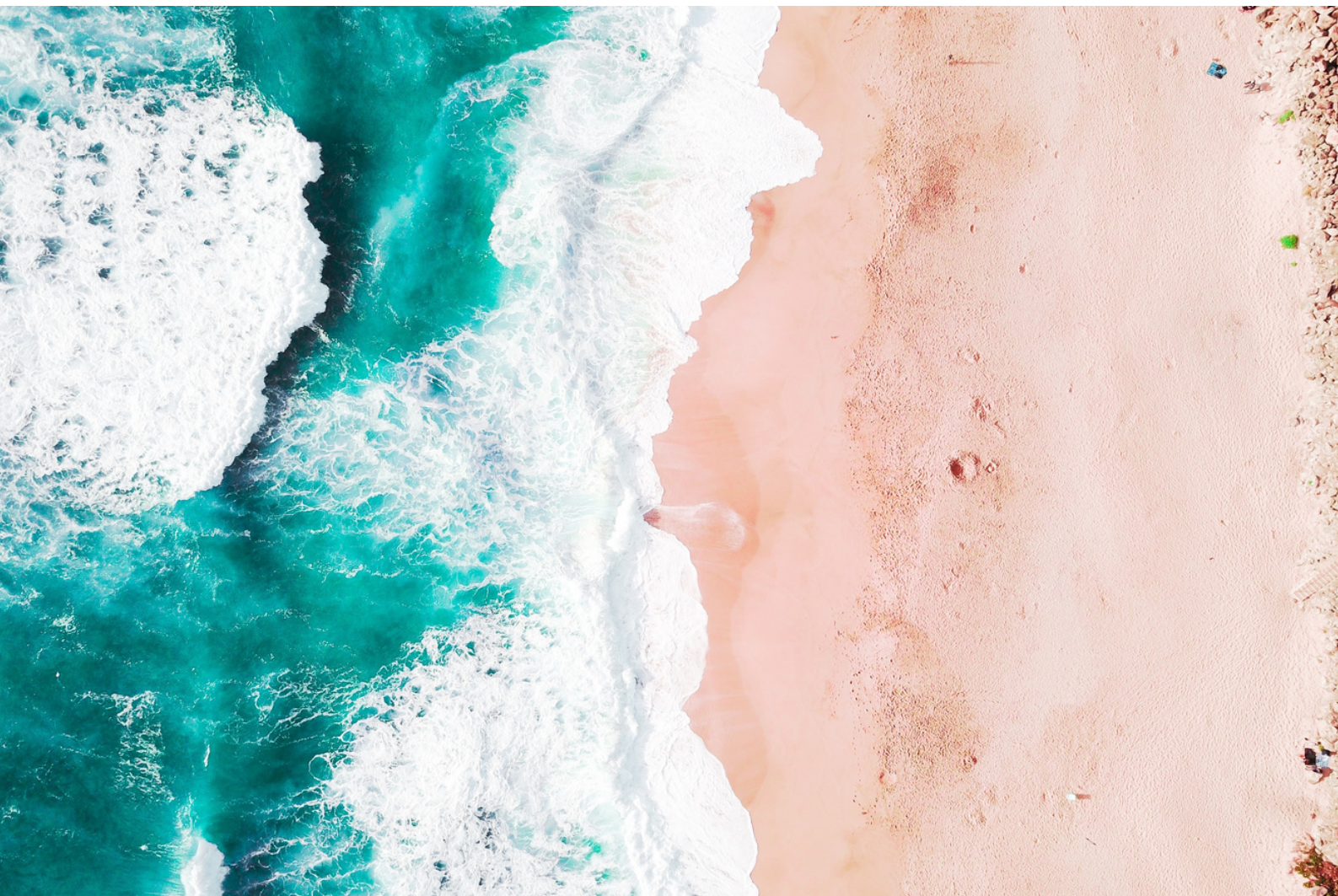


2023年08月

vol.24

# 油濁情報



## もしも油がながれたら

長崎県島原港  
「爛場島」油流出事故

島瀬勇二 | p. 1

油濁事故と  
漁業被害補償  
について

生明淳治 | p. 10

よくわかる  
油濁被害の申請

機構 | p. 17



## 目次

### 長崎県島原港 「爛場島(たてばじま)」油流出事故

---

当機構 漁場油濁被害対策専門家 島瀬勇二 01

### 特集記事 漁場油濁被害と救済制度

#### 油濁事故と漁業被害補償について

---

日本漁船保険組合 本所 審査部 部長 生明淳治 10

#### よくわかる 油濁被害の申請

---

(公財) 海と渚環境美化・油濁対策機構 17

たてばじま  
長崎県島原港「爛場島」油流出事故

公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構  
漁場油濁被害対策専門家 島瀬勇二



## はじめに

「爛場島」は島原半島の東にあり、面積0.03平方キロメートルの無人島で1792年の雲仙普賢岳の噴火によって眉山が崩れた際、陸が海に押し出され、沖合に形成された島原港周辺に浮かぶ九十九島という風光明媚な島々のうち、一番大きな島となっている。

有明海の中央部に位置する島原漁協では、ほとんどが小型の刺し網船と底引き船による活発な操業が営まれている。また、藻類養殖も盛んで、水揚げされるワカメ、コンブは全国に出荷されているほか、陸上養殖・加工場ではトラフグ・アワビ等の活物や加工品を出荷しているなど、湧水あふれる城下町の当地はその大地の恵みを受け、古より「宝の海」と呼ばれる有明海を舞台に四季折々の海産物を水揚げしている。

今回、これらの島嶼うち、最も陸岸に近い「爛場島」に数十年前から設置されていた重油タンクから油が流出するという事故が発生し、長崎県島原振興局から当機構あて専門家派遣の要請があり、この現地調査を行うとともに今後の油流出防除対策について、2名の専門家による指導・助言を実施しましたのでその概要を紹介します。



## 1 派遣に至る経緯

令和5年3月14日公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構より「長崎県島原振興局から同3月9日長崎県島原市湊新町にある爛場島の燃料油タンクから油（B重油相当）が流出、泊地の外にはワカメの養殖棚が設置されているほか、ヒジキの好漁場となっており、これらの汚染被害が懸念される。漁場油濁対策の専門家の派遣をお願いしたい」旨の連絡を受けたことによる。

## 2 事故の概要（3月16日）

### （1）海岸線の汚染状況（資料1参照）

現場は長崎県島原市湊新町地先の「爛場島」西岸ほぼ中央部である。周囲には重油特有の鼻を突く異臭が漂っており、当該油流出源のタンクを拠点として目測ではあるが、北方に約20m、南方に約60m、東西方向に約5～10mの範囲にある護岸と海岸線（大小の石が混ざった礫海岸）が油で黒く汚染されていた。

なお、当該約80mの汚染範囲の地形的特徴として、沿岸部が北から南側にかけて緩やかに傾斜している。

同汚染範囲内及び付近の海面にムース化した油は認められず、目視観察では重油の生油が海岸線一体に付着している状態であり、中には、まだ固まっておらず容易に拭き取れる油も認められた。

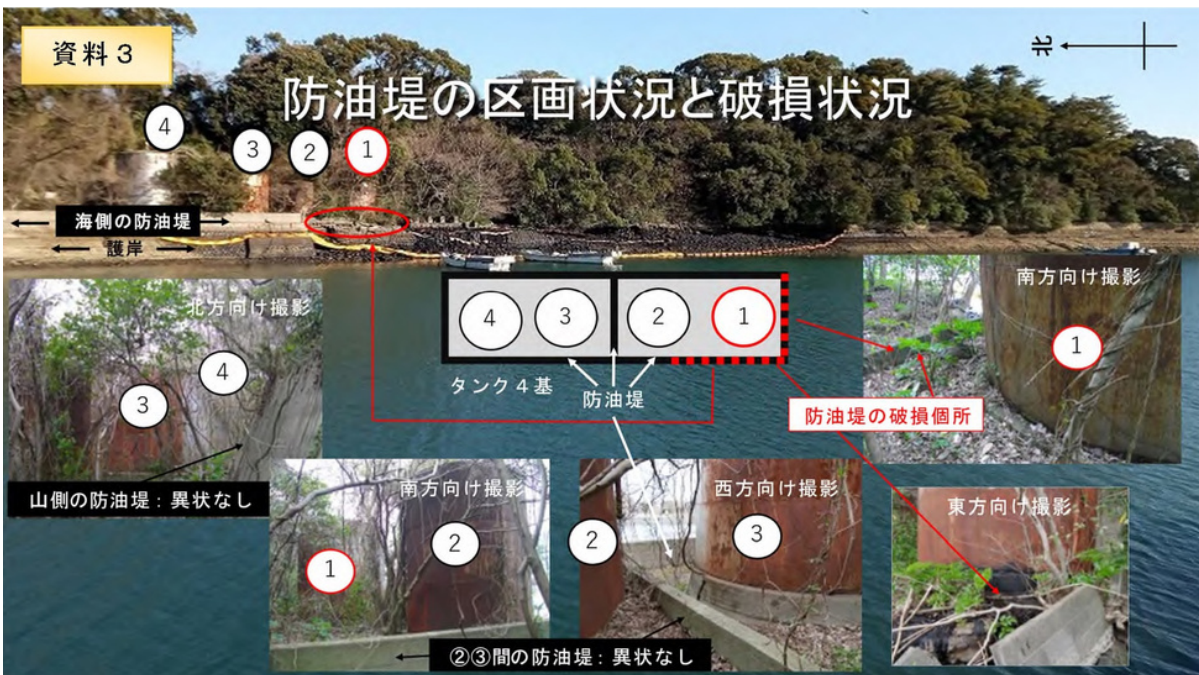
一般的な状況から、油は相当な時間をかけて当該タンク最下部の亀裂箇所から徐々に漏れ出し、地形的傾斜もあって、付近の地面、防油堤の破損箇所、直下の護岸、海岸の石ころ等を介し波打ち際まで、という経路で南方に汚染範囲を広げながら現在の規模まで達したものと推測された。



(2) 油流出源のタンク亀裂箇所と防油堤の破損箇所等 (資料2、3参照)

現場にタンクは4基あり、2基ずつ防油堤に囲まれている。海から向かって右側のタンク区画の防油堤の右角部とその周辺が破損しており、流出源はその区画内の一番右側にあるタンク下部の亀裂部（錆による腐食）からであった。

一見して同所から油が当該防油堤破損部を介し、海上に流出したものと容易に断定することができた。なお、調査当時、油の流出は止まっている状況であった。

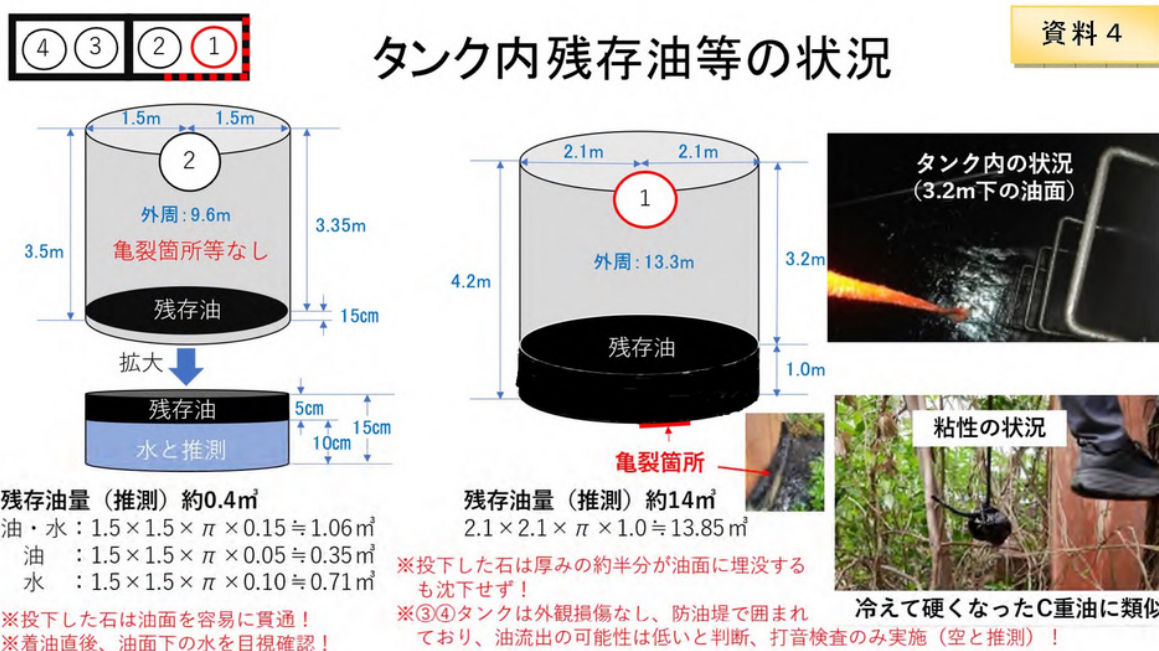


### (3) 油流出源のタンク内残存油等の状況 (資料4 参照)

当該タンク (高4.2m×直径4.2m) の内部を検したところ、粘性の高そうな重油が底部から約1 mの高さまで溜まった状態であり、拳2個大の石を投げ入れるも油面は硬く、石厚の半分程度が没したのみで沈下しなかった。タンクの大きさから残存油量は約14m<sup>3</sup>と推測された。

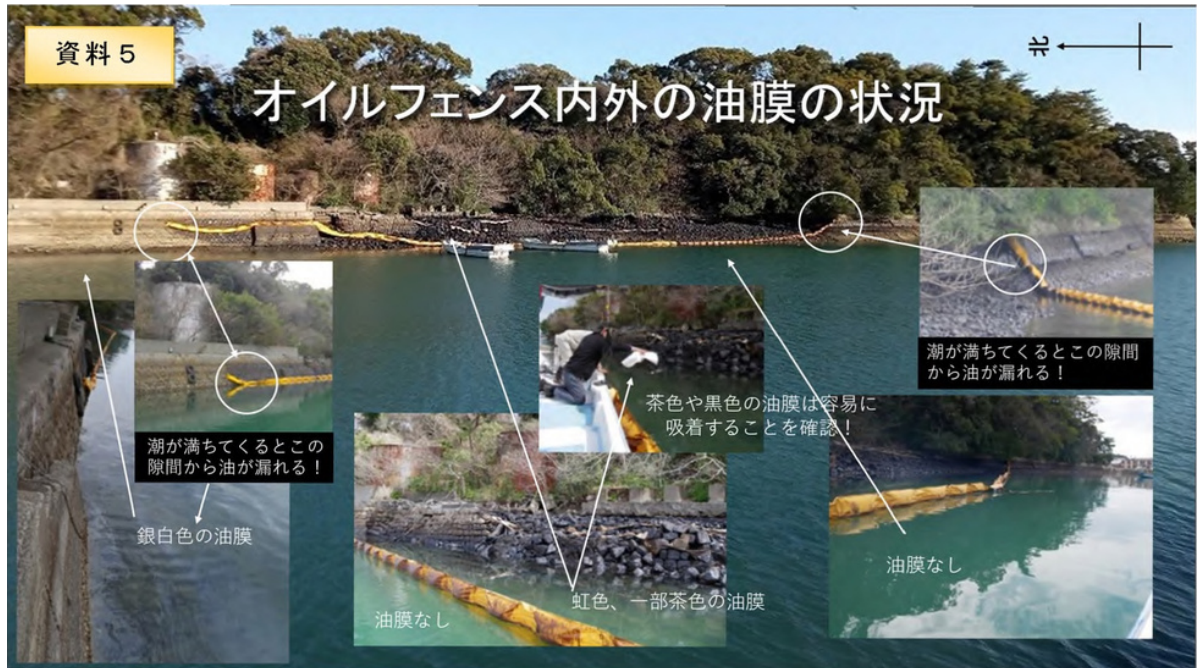
左側のタンク (高さ3.5m×直径3.1m) については、底部から約15cmの高さまでが油と思料されたが、拳2個大の石を投げ入れたところ容易に油面を貫通、油厚は約5 cmでその下は水であることが確認できた。また、タンクの大きさから、残存油量は約0.4m<sup>3</sup>と推測された。

なお、同タンクの外面全周に亀裂箇所等は見当たらず、油の流出痕も認められなかった。



島原武家屋敷 (写真はイメージで本文とは関係ありません)

(4) オイルフェンス内外の油膜の状況 (資料5 参照)



オイルフェンス内の海面には、主に虹色の油膜が浮遊していた。一部茶色や黒色の油膜が認められた為、マットにより吸着効果を試したところ容易に吸着した。

また、オイルフェンスの外側の海面には、銀白色又はそれ以下の油膜が小範囲で認められる程度であった。干潮に近い状態であった為かオイルフェンスの大部分が干上がった海岸に密着した状態で、その先の海面まで至っており、油漏れもなく、その効果が発揮されている状況であった。

なお、当該銀白色の油膜については、オイルフェンスの両端が「折返し係止」されていない為、満潮時にその両端の隙間から漏れ出ているものと推測された。

3 活動内容 (3月16日)

(1) 午前

- ・現場調査打合せ (島原漁協内)
- ・現場 (爛場島西岸) 調査実施

(2) 午後

- ・組合長、参事への調査結果報告
- ・組合理事会出席
  - 調査結果の詳細説明
  - 当面の油再流出の「応急的防止対策」と海岸清掃等の防除手法を指導・助言



### (3) 組合理事会での検討結果

同理事会には、各理事のほか、長崎県振興局建設部、長崎県水産部、島原市農林水産部、島原市市民部、島原地域広域市町村圏組合消防本部、島原消防署など関係機関の担当者も出席し、今後の対応について検討がなされた。

その結果、組合長等からの「原状回復していただきたい」という強い希望により、県と市と漁協が協力し合っ、最終的にタンク内の油の抜き取りと海岸清掃の完了を目標とし、しばらくの間、当方らが指導・助言した「応急的防除対策」(4項目参照)の手法を基に対処することとなった。

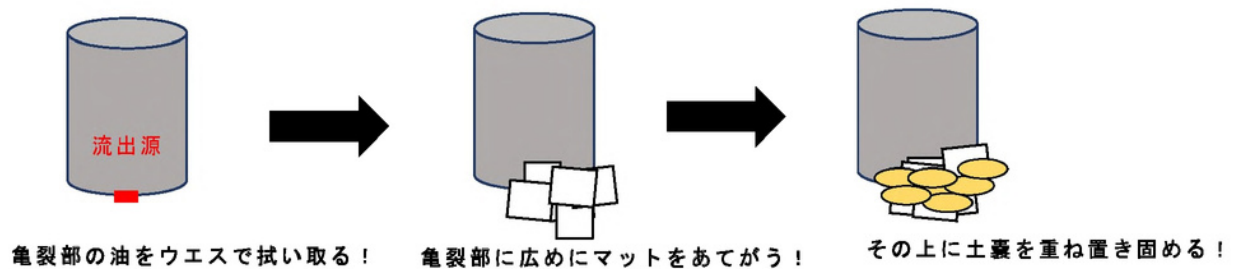
### 4 応急的防除対策(指導・助言事項)

最優先すべきことは、先ず油流出タンク内の残存油の抜き取りであるが、タンクの所有者(原因者)が不明であることから当該費用の負担者が決定されるまで時間を要する為、汚染被害拡大防止の見地から以下のとおり指導・助言を行った。

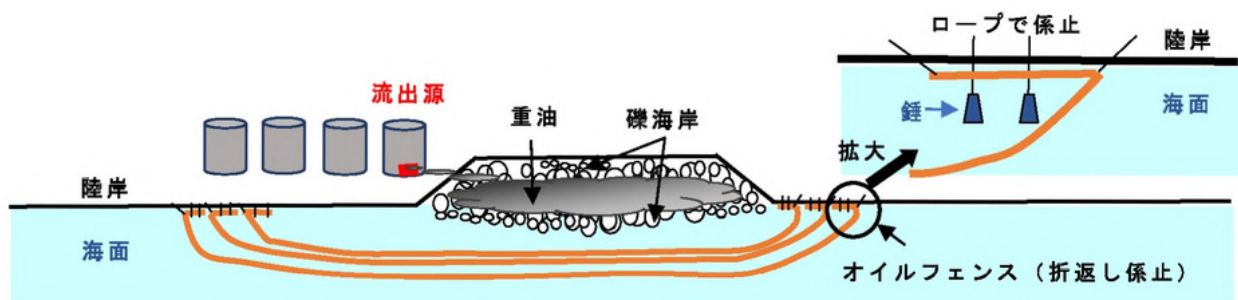
- ① タンク亀裂部の油をウエスで拭い取り、その箇所に吸着マットをあてがい、その上に土嚢を重ね置き、当該亀裂部を塞ぐ。

(注) 定期的な見回りにより、漏油確認と吸着マットの取り換えを行う。

(注) 台船に強力吸引車を乗せ接近、前面海域沖合から吸引する方法もあり得る。



- ② オイルフェンス両端の係止部は折り返して取り直し、満潮時でも護岸との隙間から油が漏れないようにする。



(注) 理想的にはオイルフェンスを50~100cmの間隔で三重展張とする。



③油処理剤の使用は、閉鎖性水域であり水深も浅い為、厳禁とする。



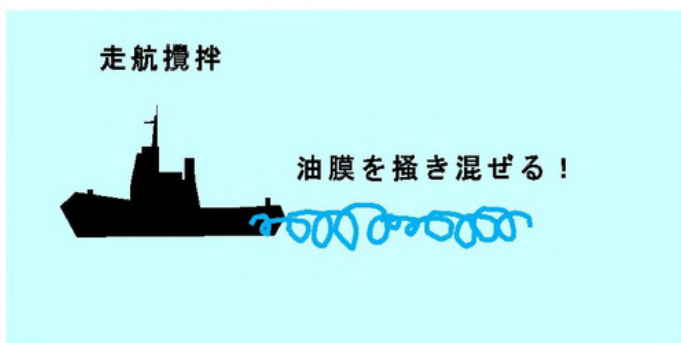
④オイルフェンス内外の黒色や茶色の油膜はマットで吸着回収する。

(注) 吸着後2～3時間で回収する。30時間放置すると再放出が始まる。



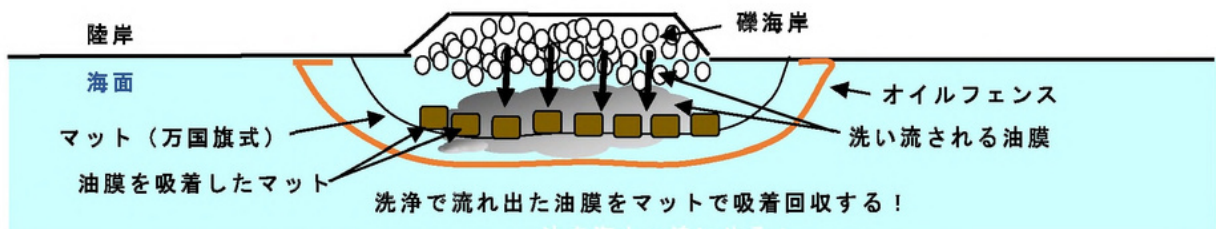
⑤オイルフェンス外の虹色や銀白色の油膜は船を走らせ航走攪拌させる。

(注) 油厚：0.25mm以下の油膜になるとマットは吸着しない。



⑥海岸清掃については、汚染された護岸や海岸の石ころは可能な限りウエス（ぼろ布）等で拭き取り、その後、海水で低温高压放水洗浄する。

(注) 洗浄して流れ出た油はオイルフェンスでキャッチし、溜まった油はマットで回収する。



### おわりに

本件流出油事故は油が流出したタンクの所有者を特定することができないという、近年では非常に稀な事例である。

現実に油が流出し海岸が汚染されているにも関わらず、地元の島原市の対応がなく、長崎県島原振興局建設部管理課が真摯に本事故に向き合っている状況であった。

また、油が流出したタンクの容量や油の種類を地元の消防に尋ねても、消防法の適用以前に設置されていたもののように把握していなということであり、タンクの残油量とか、今後の流出防止等の検討等が全くなされていない状況でもあった。

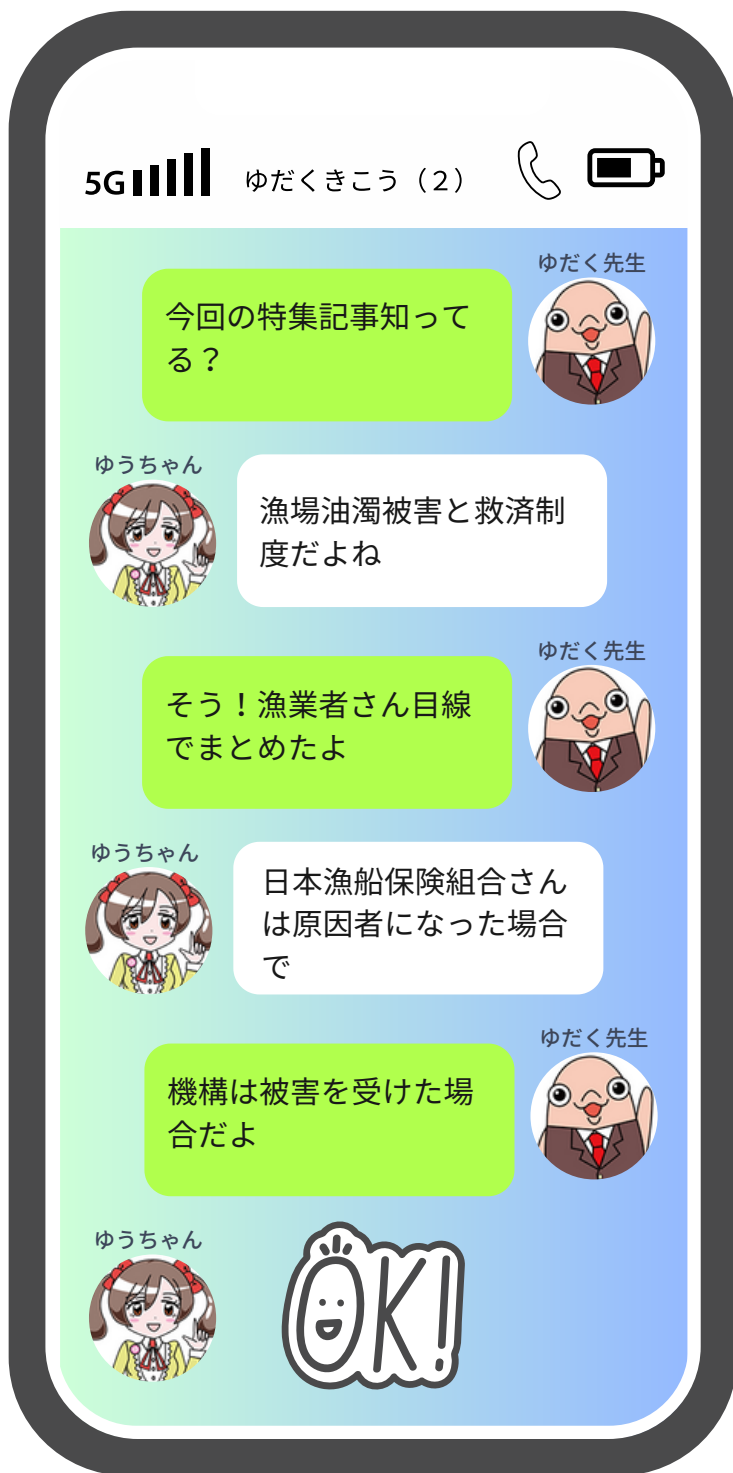
事故現場の海岸は目測ではあるが、南北約80m、東西約5～10mが高粘度油で汚染されており、この海岸清掃は基本的に人海戦術で対応するしかなく、相当な人数と期間を要することは明白である。さらに、タンク内の油の抜き取りは、油が高粘度化していることと、無人島であることからアクセスの問題もあり、重機の使用が簡単ではない為、解決には長期間を要するものと思料される。

しかしながら、今回の専門家派遣を切っ掛けに、県・市・島原漁業協同組合が一同に会し、事故の現状について、共通認識を持つことができ、漁協組合長をはじめとする漁業者の強い懸念が関係当局へ伝わったものと考えられる。

今後も引き続き、当該関係機関から派遣要請や質問等があった場合など、積極的に対処し、海洋の汚染防止のフォローアップに努めて参りたい。



うつくしい海（写真はイメージで本文とは関係ありません）



# 特集記事

---

# 漁場油濁

# 被害と

# 救済制度

---

# 油濁事故と漁業被害補償について

日本漁船保険組合 本所 審査部 部長 生明淳治



## はじめに

船舶は航海に伴い様々な危険に晒されていますが、その中でも、自船の油（燃油、潤滑油等）を流出させてしまった場合、周辺の海洋環境に重大な被害をもたらすことになります。また、生態系の損傷と同時に周辺で漁業・養殖業を営む漁業者の生計に影響を与え、油に汚染された海岸線近くに住む人々の生活の質を損なってしまうことがあります。

油の流出事故により発生した漁業被害については、船主責任保険（以下「船主PI保険」と言います。）によって、船主自身の賠償責任に基づき保険金をお支払いすることになります。

本稿では、油流出時の保険対応と漁船船主責任保険（以下「漁船PI保険」と言います。）の概要について説明いたします。

## 1. 油濁事故の原因者となった場合の対応

油の流出事故は、直近では令和2年7月25日、アフリカのマダガスカルの東に位置するモーリシャス島南東部にて貨物船「WAKASHIO」が浅瀬に座礁した事故が記憶に新しいところです。運輸安全委員会の経過報告によると、乗組員に死傷者はいませんでした。船体に座屈等が生じ、のちに燃料油（C重油）が流出しました（※1）。

また、日本国内で発生した重大事故としては、平成9年1月2日、島根県沖の日本海において、ロシア船籍タンカー「ナホトカ」号が航行中に船体破断、その後沈没した事故が思い起こされます。破断した船首部分は、北西の強い季節風の影響を受けて漂流したのち、福井県三国町に着底しました。流出した燃料油（C重油）約6,200キロリットルは、島根県から秋田県にかけての海岸に流れ着き、甚大な油濁被害が発生しました（※2）。重油が漂着した海域では、環境への影響はもとより、沿岸の採貝藻漁場や沖合での漁業操業への支障など大きな被害をもたらしました。



油流出事故（写真はイメージで本文とは関係ありません）

漁船において上記のような重大事故が発生した実績はありませんが、衝突事故や座礁事故の際や燃料補給時のオーバーフローによる燃料の流出事故が発生しています。

この場合、船舶所有者や運航者は流出した油を防除する責任を負うこととなります。具体的には、二次被害防止のために素早くオイルフェンスを展開し、拡散をくい止めるとともに、吸着マット等を用いて早期に回収することが基本となります。また、外洋で座礁事故や沈没事故が発生した場合には、残油の抜き取り、漏油の防止措置の実施のほか、流出してしまった油に自然の浄化力と揮発を促進するため、船舶によって航走拡散すること等の対応を諮ることとなります。

## 2. 漁業被害が発生した場合の対応

油の流出事故が発生した場合、藻類や貝類などの水産物及び定置網等の施設に油が付着する可能性があり、せっかく水揚げした漁獲物や漁労資機材が汚染されてしまうこととなります。その結果、漁労資機材等が清掃もしくは交換されるまで漁業活動が停止してしまうことも考えられます。さらに、実際に漁獲物等が汚染されていなくても、消費者は汚染地域からの海産物を買ひ控えるようになり、市場からの信頼を失うことも考えられます。

また、油の流出によって、回遊する魚等が長期的被害を受けることはないものと思われませんが、固定した場所で操業を行っている定置網や養殖漁の場合は、流出地点に留まってしまう油の影響を受けやすい傾向にあります。

こうした水産物等に与える影響から一刻も早く回復させるためにも、できる限り早期の対応、そして水産物等への損害の軽減または防止処置を講じることが望まれます。

なお、漁業被害防止への対応については、過去の「油濁情報15号」で説明されていますので、ご参照ください（※3）。

船主PI保険に加入している船舶に、このような油の流出事故が発生した場合、その防除費用や法律上の賠償責任は保険金のお支払いの対象となりますので、船舶所有者や運航者は、このような事故に遭遇したことによって生じた損害を担保する保険に加入し、そのリスクに備える必要があります。

なお、後述しますが、船舶所有者や運行者が負う損害賠償責任については「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」により一定額をもって制限できることになっています。



オイルフェンス展開（写真はイメージで本文とは関係ありません）

### 3. 漁船PI保険の概要（※4）

#### ※4 漁船PI保険リーフレット（日本漁船保険組合 R5.4）

**漁船PI保険（漁船船主責任保険）で大きな安心**  
 ～漁船の運航中に発生する事故に備えて～

**対人賠償**

- 衝突などにより相手の乗船者や遊泳者が負傷、死亡した場合の賠償損害（自船の利用者は乗船損害加入時）

●衝突による相手船の損害  
 ●養殖施設などに与えた損害  
 ●相手船乗組員等の所持品に与えた損害

●衝突によって生じた相手船の修繕費や積荷などの賠償損害

**費用損害**

- 乗組員や利用者の救助・捜索
- 船骸撤去・水面清掃
- 裁判等責任防衛

●官公署の命令等により船骸を撤去する費用や燃料油の流出などで汚濁させた水面を清掃する費用

●乗組員を救助するための費用（自船の利用者は乗船損害加入時）

●事故の相手との示談や裁判に要した責任防衛のための費用

**対物賠償**

●衝突による相手船の損害  
 ●養殖施設などに与えた損害  
 ●相手船乗組員等の所持品に与えた損害

●養殖施設や海産物などに損害を与えた場合の賠償損害

●遭難によって生じた乗組員の所持品の賠償損害（自船の利用者は乗船損害加入時）

**乗組員や船主の船上での不慮の事故に備えて**

●乗組員が船上での不慮の事故により死亡したり、行方不明になった場合又は後遺障害の状態になった場合に、乗組員に対して支払った給付金

●船主が船上での不慮の事故により死亡したり、行方不明になった場合又は後遺障害の状態になった場合に、予め決められた一定金額

**漁船PI保険** ●基本損害 基本的なリスクをカバーします。  
 ●乗船損害 漁船の利用者に対するリスクをカバーします。  
 ●人命損害 乗組員に対するリスクをカバーします。

**漁船乗組船主保険** ●漁船乗組船主保険 あなた自身の万が一を補償します。

漁船PI保険は、船舶所有者や運行者が、漁船の運航に伴って生じた自己が負担しなければならない費用、又は当該漁船の運航に伴って生じた損害につき自己の賠償責任について保険金をお支払いするものです。

漁船PI保険にてお支払いできる主な費用、又は損害は、以下の通りとなっていますので、概要を説明いたします。なお、お支払いできる費用、又は損害のうち、一部のものについては、お支払いできる金額に限度額が設定されているものがあります。

#### (1) 船舶との衝突に係る責任

漁船PI保険に係る漁船（以後「当該漁船」と言います。）が他の船舶と衝突したことにより、船舶又はその積荷に損害を与えてしまった場合、被保険者が、以下に掲げる費用の支出、又は責任を負担した場合について保険金をお支払いします。

- ・ 衝突された船舶及び積荷の損害
- ・ 衝突された船舶を使用できないことによる損害
- ・ 衝突された船舶又はその積荷について、法令等による責任を負った引揚げ又は撤去の費用

## (2) 財物に関する責任及び費用

被保険者が、主に以下に掲げる財物にかかる費用の支出、又は責任を負担した場合について保険金をお支払いします。

- ・ 港湾設備、養殖施設、漁業用施設、海産物等の財物に加えた損害
- ・ 他の漁船の操業中の漁具に加えた損害
- ・ 衝突以外の原因により、他の船舶等に積載した積荷に加えた損害
- ・ 当該漁船及び積荷について、法令等による責任を負った引揚げ又は撤去の費用
- ・ 他の船舶及び当該漁船に乗船している者等の所持品に加えた損害
- ・ 当該漁船から油その他の水面汚濁物質が流出し、又は排出されたことにより水面が汚濁した場合、法令等に基づき汚濁の防止又は軽減のため必要な処置を講ずるための費用
- ・ 当該漁船が他の船舶等と衝突、又は衝突以外の原因により、当該他の船舶等から油その他の水面汚濁物質が流出し、又は排出されたことにより水面清掃費用が生じ、被保険者がこれを賠償することによる損害

## (3) 人に関する責任及び費用

被保険者が、主に以下に掲げる人にかかる費用の支出、又は責任を負担した場合について保険金をお支払いします。

- ・ 乗組員が、乗組み中の漁船上において業務上死亡し、又は行方不明になったことにより、弔祭のため又は遺骸、遺骨若しくは遺品を遺族に引き渡すために要した費用
- ・ 当該漁船の乗組員等の人命救助又は遺体捜索につき被保険者が要した費用
- ・ 当該漁船の乗組員等が、他の船舶に救助され、又は遺体捜索されたことに伴い被保険者が要した費用

## 4. 責任制限について

船主PI保険は、船舶の運航に伴い発生した事故により船舶所有者や運行者が負う損害賠償責任や費用についてお支払いの対象となっていますが、船舶所有者や運行者が第三者に対して負う損害賠償責任の部分については、「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」に基づき、その責任を一定の額に制限する制度があります。ただし、船舶の所有者がオーダーした船骸撤去費用や防除・水面清掃費用などの費用損害については、制限はできません。



「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（昭和50年法律第94号）」に関しては、「1976年の海事債権についての責任の制限に関する条約を改正する1996年の議定書」の発効に伴い、平成27年6月8日に「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の一部を改正する法律」が施行されました。この改正により、船舶の所有者等の責任の限度額が一律1.51倍に引き上げられました。

具体的には、2,000トン以下の船舶の場合、対物損害であれば、1SDR（注）の151万倍、対物・対人損害であれば、1SDRの453万倍の金額が責任限度額として計算されます。つまり、1SDRのレートが200円と仮定すると、対物損害の場合は3億200万円、対物・対人損害の場合は9億600万円が責任限度額となります。

なお、詳細については、別添の「漁船PI保険基本損害増額リーフレット」（日本漁船保険組合 R5.4）をご参照ください（※5）。

（注） SDRとはIMF（国際通貨基金）の特別引出権をいい、供託の日において公表されている最終の額により計算します。

## 5. おわりに

油流出事故は、生態系に与える影響だけでなく、油に汚染された近くで漁業・養殖業を営む漁業者等に対して多大な損害を与えることになります。

ひとたび油流出事故が発生すると、油の防除、除去費用、その後の賠償等の多大な費用を要しますので、十分な保険金額の保険に加入することが必要となります。

## 参考資料

- ※1 貨物船WAKASHIO乗揚事故経過報告 説明資料（運輸安全委員会 R4.6）  
<https://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/p-pdf/keika20220630-0-p.pdf>
- ※2 ナホトカ号油流出事故における油濁損害賠償等請求事件に係る訴訟の和解について（国土交通省海上保安庁 H14.8.30）  
<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha02/10/100830.html>
- ※3 油濁事故対応時のポイント（油濁情報15号 R31.1）
- ※4 漁船PI保険リーフレット（日本漁船保険組合 R5.4）
- ※5 漁船PI保険基本損害増額リーフレット（日本漁船保険組合 R5.4）



打ち寄せる波（写真はイメージで本文とは関係ありません）

別添 ※5 漁船PI保険基本損害増額リーフレット（日本漁船保険組合 R5.4）

漁船船主責任保険

# 安心して操業できる 環境をめざして

もしものために安心できる保険金額でのご加入を!



## 船主責任制限法とは…

正式な名称を「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」といいます。この法律は、簡単に言えば、海上で船舶が賠償事故を起こした場合に、その賠償額を一定額（責任限度額）に制限できるというもので、海の世界として古くからの国際的なルールに従って定められているものです。

### SDRとは…

国際通貨基金(IMF)の特別引出権のことです。世界の主要通貨レートから一定の計算式で算出されるため、対円レートはその日の為替相場により変動します。

**責任限度額** 責任限度額は SDR を単位として計算します。

2,000 トン以下の船舶の場合（木船を除く）…1SDR=200 円のとき

対物損害のみ

1SDRの151万倍で

**3億200万円**

対物・対人損害

1SDRの453万倍で

**9億600万円**

※公用船とろかい舟及びもっぱら河川や港などの内水を航行する船舶を除く「航海の用に供する船舶」に適用されることとなっています。

## 漁船PI保険(基本損害)の保険金額はどのくらいなら安心?

海上における事故で、**第三者等に損害を与えた場合、船舶所有者等は責任制限法による責任限度額を支払えば賠償責任を免れることとなります**（ただし、船舶の所有者等の故意等から生じた損害は除かれます。）。

したがって、実際にはこの賠償額に加えて訴訟費用や弁護士費用等も必要になってきますから、最悪の場合を想定すると**基本損害の保険金額は、10億円に加入しておけばほぼ安心**と言えるのではないのでしょうか。

別添 ※5 漁船PI保険基本損害増額リーフレット（日本漁船保険組合 R5.4）

## 例えば、次のような事故の場合は…

漁船甲丸（4.9トン・FRP船・PI保険基本損害保険金額6億円加入）が、錨泊して遊漁中の遊漁船乙丸（9.7トン・FRP船・15名乗船・船体評価額8,000万円）に衝突。乙丸は、沈没し、乙丸に乗船していた釣り客3名が死亡し、乗組員を含む3名が後遺障害を残す怪我を負った。

### 対人賠償金は…

自動車損害賠償責任保険の基準（自賠責基準）により損害額を算定すると下記のとおりとなります。

#### <死亡による損害>

A氏(会社役員)55歳 年収2,000万円 妻・子2名あり		B氏(会社員)45歳 年収1,000万円 妻・子2名あり		C氏(自営業)35歳 年収1,000万円 妻・子2名あり	
葬儀費用	100万円	葬儀費用	100万円	葬儀費用	100万円
逸失利益	14,685万円	逸失利益	10,359万円	逸失利益	13,253万円
慰謝料	1,350万円	慰謝料	1,350万円	慰謝料	1,350万円
所持品	40万円	所持品	40万円	所持品	40万円
<b>A氏合計</b>	<b>16,175万円</b>	<b>B氏合計</b>	<b>11,849万円</b>	<b>C氏合計</b>	<b>14,743万円</b>

#### <傷害による損害>

D氏(自営業)35歳 年収700万円・妻あり 後遺障害等級1級に認定		E氏(会社員)30歳 年収600万円・妻あり 後遺障害等級2級に認定		F氏(乗組員)30歳 年収500万円・妻あり 後遺障害等級3級に認定	
治療費・入院費用等	300万円	治療費・入院費用等	250万円	治療費・入院費用等	200万円
逸失利益	14,272万円	逸失利益	13,300万円	逸失利益	11,084万円
慰謝料(受傷分)	84万円	慰謝料(受傷分)	76万円	慰謝料(受傷分)	67万円
慰謝料等(後遺障害分)	2,350万円	慰謝料等(後遺障害分)	1,578万円	慰謝料(後遺障害分)	1,005万円
所持品	40万円	所持品	40万円	所持品	40万円
<b>D氏合計</b>	<b>17,046万円</b>	<b>E氏合計</b>	<b>15,244万円</b>	<b>F氏合計</b>	<b>12,396万円</b>

6名分(A氏～F氏)の対人賠償金合計 …………… 8億 7,453万円  
 + 物損(乙丸船体評価額) …………… 8,000万円

## 総損害額 9億5,453万円

**逸失利益** 事故の被害者が、その事故がなかったならば本来得られたであろう収入に対する損害

$$\text{逸失利益(死亡)} = \text{前年度の収入} \times (1 - \text{生活費控除率}) \times \text{ライブニッツ係数}$$

$$\text{// (後遺障害)} = \text{前年度の収入} \times \text{労働能力喪失率} \times \text{ライブニッツ係数}$$

※ライブニッツ係数とは就労可能年数や平均余命年数に対する中間利息を控除した係数で逸失利益の算定に用いられます。

**慰謝料** 事故の被害者や被害者の遺族が被った精神的苦痛に対する賠償金

総損害額は**約9億5,000万円**となり、甲丸に責任制限法による責任制限が認められた場合でも、甲丸が負担する賠償額は責任限度額の9億600万円(1SDR=200円のとき)となります。**保険金額6億円でご加入の場合、甲丸の船主さんは、約3億円も自己負担しなければなりません。**また、損害賠償について被害者側との間で訴訟になった場合には、訴訟費用や弁護士費用等が上記損害額に加算されますので、その点についても考慮する必要があります。

参考：漁船PI保険（基本損害）の保険金額の全国平均…6億4,000万円（令和3年4月～令和4年3月）

### 万一の事故に備えて責任限度額以上の保険金額に！

安心して操業するためにも、あなたの加入している漁船PI保険基本損害の保険金額を確認され、**責任限度額以上の保険金額**にご加入されることをお勧めいたします。

## 日本漁船保険組合

## よくわかる 油濁被害の申請



油濁被害に遭遇された場合は、以下の「油濁被害の申請」を活用して当機構まで申請をお願いします。要件に該当すれば、防除・清掃した費用や漁業被害を補填する救済金をお支払いします。

公益財団法人海と清環境美化・油濁対策機構

令和5年度版



# よくわかる 油濁被害の申請

機構では**油**による被害に対し、  
防除・清掃作業費、漁業被害に  
対する**救済金等**の支給を行っ  
てるんだ！

え？そんな事業があったなんて知ら  
なかった！しかし、どういう流れで  
**申請**をすればいいのだろう？



\*本パンフレットでは油濁被害における救済金・防除費の申請等の流れをイラストつきで  
ご説明いたします。より詳しい内容につきましては「漁場油濁被害救済制度と申請の手引  
き」をご覧ください。

公益財団法人 海と渚環境美化・油濁対策機構

はじめに

申請から支給  
までの流れ

申請の条件

発生の報告

申請書の提出

認  
定

支給・支弁

配分と報告

配分検査

# 目次

- はじめに ..... 1
- 申請から支給までの流れ ..... 2
- 1 油濁事故の発生と救済の条件**
  - 申請に関する4つの条件（①申請者、②対象となる油種） ..... 3
  - 申請に関する4つの条件（③原因者の所在、④防除費の支弁対象） ..... 4
- 2 発生の報告**
  - 発生報告書 ..... 5
  - 事故対応 ..... 5
- 3 申請書の提出** .....
  - 救済金及び防除費の対象費用 ..... 6
  - 申請に必要なとなる書類一覧 ..... 6
- 4 救済金等の認定** ..... 7
- 5 救済金等の支給** ..... 7
- 6 救済金等の配分と報告**
  - 被害漁業者への救済金等の配分 ..... 8
  - 配分報告書の提出 ..... 8
- 7 救済金等の配分検査** ..... 9

巻末 油濁事故発生時確認表 救済金の財源について

## 公益財団法人 海と渚環境美化・油濁対策機構とは

機構は、海と渚の環境美化、水産資源の保護その他海洋・海岸環境の保全整備を推進し、「青く豊かな海・美しい浜辺」の保全、保存、整備、活用を図るとともに、船舶、工場等からの流出油による漁場油濁の拡大防止と漁場清掃の推進及び原因者が不明の漁業被害の救済を行うことにより、被害漁業者の迅速な救済と漁場の保全を図り、もって国民の福祉の増進及び漁業経営の安定に資し、併せて水産業の振興に寄与することを目的としています。

## はじめに

ある日、海上のどこからか油が流れてきて、漁業者は漁場を守るために防除・清掃作業を行わなければならないことがあります。

また、漁場では油による漁業被害が発生する場合があります。



本来は漁業を行い収入を得るはずだった時間を、油から漁場を守るための作業に費やし、販売する予定だった漁獲物や養殖施設は被害を受けてしまいました。

通常、これらの費用は事故を起こした原因者へ請求します。

しかし、原因者が判明しない場合は、どうすればよいのか？

当然、被害を受けたまま諦める必要はありません。

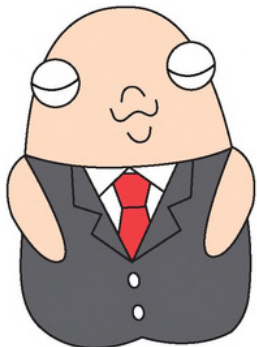
機構の漁業者の方々を救済する制度を利用してください。

被害に応じた救済金等を支給することができます。

また、原因者が判明している場合でも、原因者が責任を果たさない場合等はどうすればよいのか？

救済の対象となる場合があります。

機構にご相談ください。



## 申請から支給までの流れ

### 1 油濁事故の発生



### 2 発生の報告



### 3 申請書の提出



### 4 救済金等の認定



### 5 救済金等の支給



## 救済金・防除費について

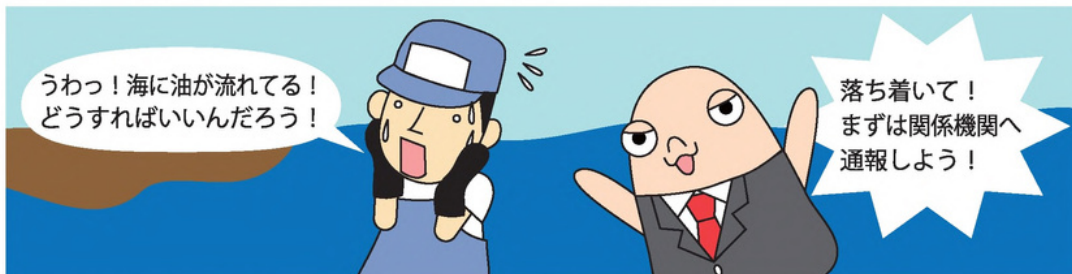
**救済金** 原因者不明の漁場油濁によって起きた漁業被害に対して支給される

**防除費** 防除・清掃作業を行った被害漁業者に対して支弁される

機構は原因者不明の漁場油濁事故に対する救済金の支給、漁場油濁の拡大防止及び汚染漁場の清掃に要した費用（以下「防除費」）の支弁を行っています。防除費については、原因者が判明していても、一定の条件を満たしていれば支弁の対象となります。（詳しくは「漁場油濁被害救済制度と申請の引き」P93をご覧ください。）



# 1 油濁事故の発生と救済の条件



油濁事故が発生した場合、まずは最寄の海上保安部(署)、関係行政機関、漁協・県漁連、機構、その他関係機関へ速やかに通報しましょう。被害の状況によっては、機構の職員又は油濁の専門家が現地調査を実施したり、基礎資料の収集等を行う必要も生じるため、機構への第一報は電話やFAXにより、できるだけ早めをお願いします。

## 【申請に関する4つの条件】

### 1 対象となる油種

原油、潤滑油、鯨油及び重油並びにこれらの油を含む油性混合物(オイルボール等)

\* ガソリン、軽油、灯油、食油等は対象外です。



### 2 申請者

救済金等の申請者は、**漁業被害を受けた者並びに防除・清掃作業を実施した者**で、下記(1)から(3)の者となっています。下記以外の者、例えば**市町村等は申請者になれません**。

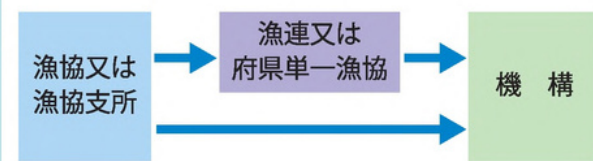
通常の場合、被害を受けた漁業者等が属している**漁協が被害漁業者**に代わって申請者となり、原則として関係都道府県漁連を通じて機構へ申請することになります。

- (1) 漁業を営む個人又は法人(水産業協同組合を除く)であって、漁協の組合員資格を有するもの
- (2) 前号の者が構成する社団で法人格を持たないもの
- (3) 水産業協同組合

漁協には申請の資格があります。



#### 申請の手続きの流れ



\*申請者が所在する都道府県に都道府県漁連が存在しない場合又は存在する場合であっても、申請者が都道府県漁連に属していないときは、申請者は、機構に直接申請することができます。申請に関する手続きは上記の流れに沿って行われます。

### 3 原因者の所在

機構では漁場油濁の**原因者が判明しない**場合を原則としつつ、**原因者が判明している**場合においても救済を行っておりますが、それぞれ申請の条件・内容が異なります。

#### 原因者が判明しない 油濁事故の場合

漁業被害に対する救済金、防除・清掃作業の費用、どちらも申請することが可能です。

救済金 = 申請可  
防除費



#### 原因者が判明している 油濁事故の場合

通常は支弁の対象外！原因者の賠償責任となる！！

しかし、原因者が判明している場合でも**対象となるケースが2パターン**あります。



- ▶ **対象① 原因者が対応しない**  
 保険未加入、保険会社の不払い等、賠償請求をしても原因者が防除・清掃作業をしない場合  
**防除費 = 申請可**（漁場油濁1件につき1都道府県あたり1,500万円まで）  
 ＊申請者が機構に代わって原因者に賠償請求をする必要があります。
- ▶ **対象② 船主の責任限度額を超えている**  
 原因者が防除・清掃作業を行っているが、その費用が船主の責任限度額を超えている場合  
**防除費 = 申請可**（漁場油濁1件につき1都道府県あたり5,000万円まで）

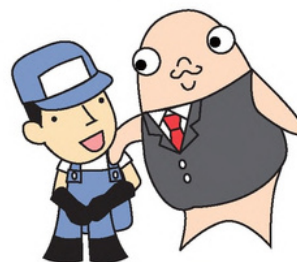
### 4 防除費の支弁対象

費用を支弁するには条件があります。

- ・被害漁業者等による防除・清掃作業であること。  
 例えば市町村等が主となって実施する防除・清掃作業は対象となりません。
- ・漁業被害の発生防止や漁場油濁の拡大防止のための防除・清掃作業であること。  
 環境美化活動の一環や港湾機能の維持管理上必要な防除・清掃作業は対象となりません。

**被害漁業者の行った防除・清掃作業で、漁業に何かしらの被害を受ける可能性があった場合、もしくは被害を受けた場合にのみ防除費は支弁されます。**

＊漁場ではなくても、漁港内に油が漂流・漂着して、水揚げや船の揚げ降ろし、航行等に支障がある場合も防除費の支弁対象となります。



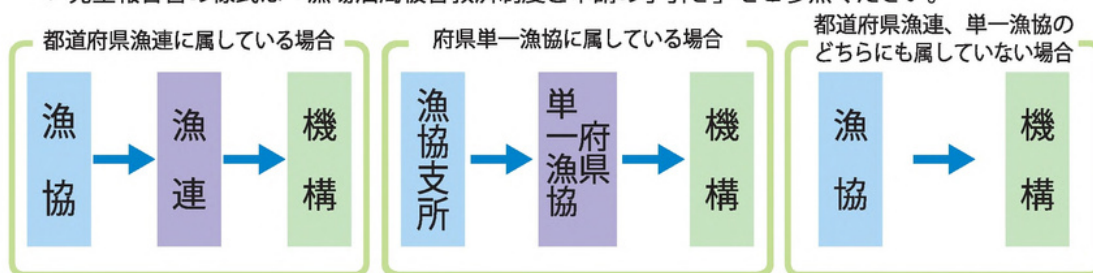
## 2 発生の報告



### (1) 発生報告書

漁場油濁が発生し、機構への申請条件に当てはまる場合、申請に先立って油濁発生の概要を記入した「発生報告書」を速やかに機構へ提出しなければなりません。発生報告書は、申請する漁協が漁連等に属している場合は漁連等を通じて機構に提出します。

\* 発生報告書の様式は「漁場油濁被害救済制度と申請の手引き」をご参照ください。



### (2) 事故対応

油濁による漁業被害を防止又は軽減させるために油の防除・清掃作業を行います。

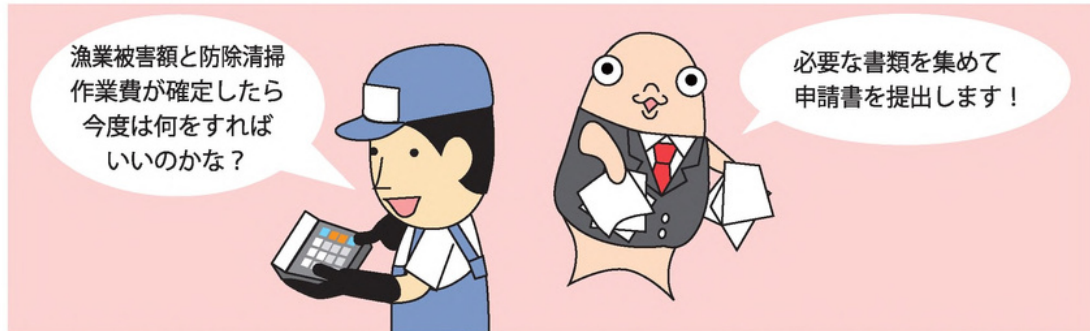
#### 救済金等の申請に必要な防除・清掃作業時の注意点

- ① 購入した防除資材等の請求書及び領収書の保管
- ② 防除・清掃作業の従事者名簿及び出面簿の作成  
(「漁場油濁被害救済制度と申請の手引き」に様式があります)
- ③ 被害状況、作業状況のわかる写真の撮影
- ④ 防除・清掃作業中の市町村等公的機関による立ち合い

①～③は次に提出する申請書に添付します。



### 3 申請書の提出



発生報告書を提出した後は、申請書を提出します。申請書は、油濁事故発生から**規定の期日（原則として原因者が判明しない場合は60日、判明している場合は180日）**以内に提出していただく必要があります。

#### (1) 救済金及び防除費の対象費用

救済金及び防除費の対象となるのは以下のとおりです。救済金及び防除費の算定方法については「**漁場油濁被害救済制度と申請の手引き**」をご覧ください。

##### 救済金

- ・ 養殖に係る水産動植物及び漁獲物の汚染、死亡及び生育の異状による損失
  - ・ 漁船、漁具及び養殖施設の損傷及び汚染による損害
  - ・ 漁業の操業の不能による収入の減少
  - ・ 漁業種類及び漁場の変更による収入の減少
- \* 被害額が**50万円**以下の場合は、申請の対象外となります。

##### 防除費

- ・ 労務費 ・ 資材費 ・ 回収油等の処理費 ・ 運搬車費 ・ 漁船用船費
  - ・ 保管料 ・ 避難のための漁具、養殖施設の移動、引き揚げ、沈設
- \* 油濁事故の規模に対し必要以上に資材等を購入した場合、**過剰購入分**に関しては**支弁の対象外**となります。

#### (2) 申請に必要な書類一覧

申請に必要な書類は以下のとおりです。原因者が判明している場合、申請者は原因者に賠償請求を行う必要があり、機構と信託協定を結ぶ必要があります。

##### 漁業被害があった場合

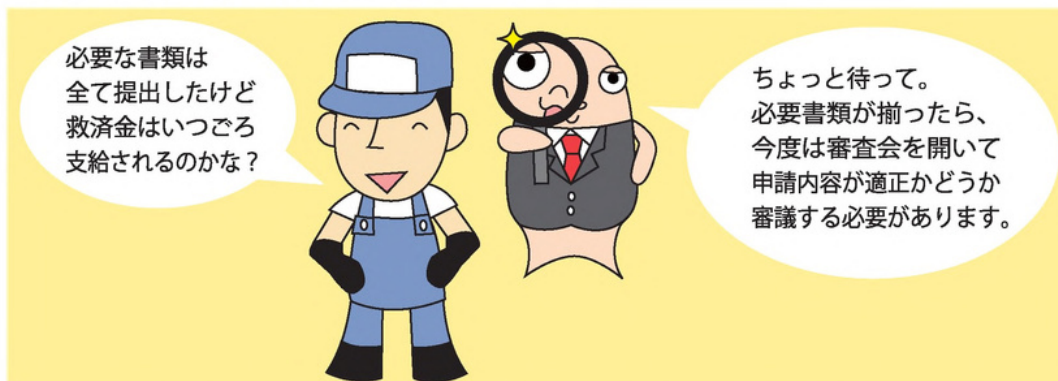
- ・ 申請書 ・ 漁業被害等明細書 ・ 被害漁業者名簿の写し ・ 油濁現場位置図 ・ 請求書及び領収書等の写し
- ・ その他参考資料 ・ 被害状況、作業状況がわかる現場写真（作業前、作業中、作業後のものを日付のわかるよう浜毎に）

##### 防除・清掃を行った場合

- ・ 申請書 ・ 防除、清掃事業明細書 ・ 作業従事者名簿の写し ・ 油濁現場位置図 ・ 請求書及び領収書等の写し
- ・ 出面簿の写し ・ 使用漁船名簿の写し ・ その他参考資料
- ・ 被害状況、作業状況がわかる現場写真（作業前、作業中、作業後のものを日付のわかるよう浜毎に）
- ・ 原因者が判明しているときは事故船舶の責任限度額がわかる資料

\* 申請書及び明細書の写し等の関係証票類は、組合に保存しておくとともに、申請書類の作成にあたって基礎となった数字、資料、証票等は、確実に記録として残し、整理・保存しておく必要があります。

## 4 救済金等の認定



救済金等の支給にあたっては、漁業被害額等の認定が必要になります。漁業被害額等は申請内容を中央審査会（拠出団体関係者、漁業関係者及び学識経験者で構成された第三者審査機関）で審議し、機構の理事会の議決を経て、認定されます。

また、特に大きな被害が発生した場合や、被害内容が複雑な場合には、中央審査会での審議の前に関係都道府県の地方審査会を開催し、現地調査、基礎資料の収集及び被害額を検討します。

\* 拠出団体については本パンフレット裏面を参照ください。

## 5 救済金等の支給

漁業被害等が認定されたら、救済金等の支給を行います。ここでは支給にあたり注意点を説明します。

- (1) 救済金等の支給は申請手続きの流れに準じて行われます。例えば、漁協から都道府県漁連を通じて申請が行われていた場合、救済金等は漁連を通じて漁協に支給されます。
- (2) 救済金等の支給が受けられる者は、原因者不明の油濁による漁業被害を受けた者及び防除・清掃作業を実施した者です。また、労務費については漁協の職員や市町村の職員等が防除・清掃作業を行った場合は支給の対象になりません。
- (3) 救済金等が支給されない場合や、既に支給されたものの全額又は一部を返還しなければならない場合があります。
  - ・ 不明であった原因者が判明したとき
  - ・ 被害漁業者等が損害の補てんを受けたとき
  - ・ 被害漁業者等が原因者以外の者から特定防除費の全額又は一部を助成されたとき
  - ・ 不正な手段により救済金の支給、防除費又は特定防除費の支弁を受けた者がいるとき

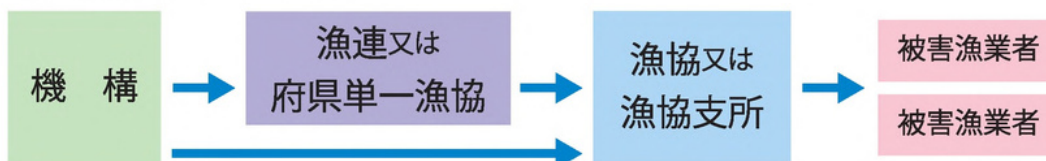


## 6 救済金等の配分と報告



### (1) 被害漁業者への救済金等の配分

救済金等の支給を受けた漁協は、あらかじめ機構が通知した認定額に従って個々の被害漁業者等へ責任をもって速やかに配分しなければなりません。また、配分にあたっては、機構の定める労務費等の単価を明示してください。



\* 救済金等の配分は必ず申請どおりに行ってください。手数料等を差し引いて支給してはなりません。現金、振込どちらの場合も労務費・用船費の受領書を作成し各被害漁業者等から受領印をもらうこと、振込の場合は振り込まれたこと分かる証拠書類（帳簿書類等）を保管してください。

### (2) 配分報告書の提出

救済金等の配分を行った後、漁協は遅滞なく機構へ「配分報告書」を提出する必要があります。配分報告書を提出する際、救済金については領収書の写しを添付します。さらに、資材費、用船費等の領収書の写し、及び、防除・清掃作業を実施した被害漁業者等の労務費についても受領書の写しを添付します。



## 7 救済金等の配分検査



漁場油濁による被害に対して支払われた救済金等が漁協から被害漁業者等へ速やかに、かつ、正しく配分されているかどうかについて、備え付けの帳簿等の検査が実施されます。  
 検査は原則として前年度（4月～3月）に救済金等の支給を受けた漁協を対象として実施します。  
 検査時には、**組合長又は参事等の責任者と実務担当者**の対応が求められます。検査事項、準備すべき書類等については、下記のとおり定められています。

### 検査事項について

#### ① 申請書等の備え付け状況

申請する際に必要となった書類一式が備え付けられているかを確認します。

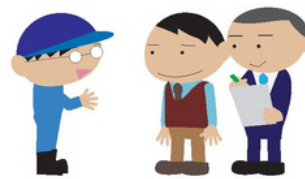
#### ② 漁協への入金状況

入金日等を入金伝票、通帳等で確認します。入金が漁連を経由している場合は、漁連からの入金日等を入金伝票、通帳等で確認します。

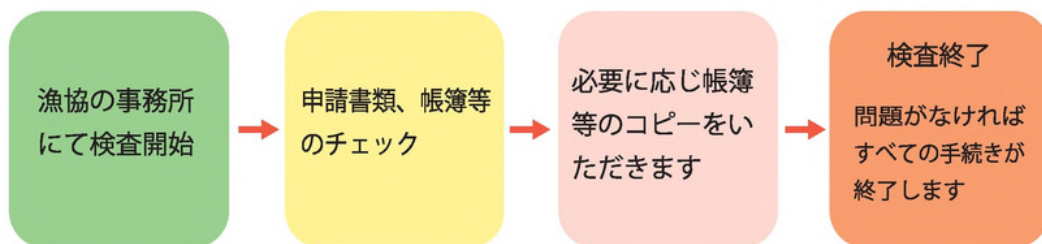
#### ③ 漁協から被害漁業者、作業従事者への配分状況

配分の状況、日時等を出金伝票、通帳で確認します。

#### ④ 配分報告書、受領書（領収書）等の備え付け状況



#### ⑤ その他、検査の目的を達成するために必要な帳簿等の確認



## 油濁事故発生時確認表

- 油濁事故発生について関係機関への通報  
 {  
 ・最寄の海上保安部（署） ・関係行政機関 ・都道府県漁連  
 ・機構 ・その他関係機関  
 }
- 原因者の究明
- 油種の特定  
 (対象油種：原油、潤滑油、鯨油、重油並びにこれらの油を含む油性混合物)
- 漁業被害の有無
- 防除作業者の作業日時、作業内容の把握  
 ＊労務費等の支弁対象となるのは近隣漁場を油濁被害から守るために作業を行った組合員であり、漁協の常勤役職員、市町村職員等は支弁対象外となるのでご注意ください。
- 油濁の状況のわかる現場写真の撮影
- 購入資材の請求書、領収書の保管
- 回収油、油混じりの資材等の処理  
 ＊産業廃棄物処理をすることとし、処理場までの運送料、処理費用が支弁対象となります。
- 支弁対象の油防除資材例  
 {  
 ・オイルフェンス ・油吸着材 ・油処理剤 ・手袋 ・長靴 ・ウエス  
 ・ひしゃく ・油回収容器（ビニール袋、ドラム缶等）  
 }  
 ＊購入したもので残存価格のあるものは、その残存価格控除後の金額が支弁の対象となります。  
 なお、物理的に再使用に耐えない状態のものは、購入価格が支弁の対象となります。

## 救済金等の財源について

漁場油濁被害救済事業は、国・都道府県及び拠出団体に支えられています。

- (1) 防除費の支弁に要する費用  
 原因者が判明しない場合：拠出団体 1/2、公費 1/2（国 1/4、都道府県 1/4）  
 原因者が判明している場合：国 1/2、都道府県 1/2
- (2) 救済金の支給に要する費用 拠出団体
- (3) 拠出団体一覧  
 農林水産省関係：（一社）大日本水産会  
 経済産業省関係：石油連盟、電気事業連合会、（一社）日本鉄鋼連盟、（一社）日本経済団体連合会  
 （一社）日本電機工業会、（一社）日本自動車工業会、（一社）日本貿易会  
 （一社）日本産業機械工業会、石油化学工業協会、日本肥料アンモニア協会  
 日本化学繊維協会、（一社）セメント協会、（一社）日本ガス協会  
 国土交通省関係：（一社）日本船主協会、日本内航海運組合総連合会、（一社）日本旅客船協会  
 （公財）日本財団

公益財団法人 海と渚環境美化・油濁対策機構

E-mail : info@umitonagisa.or.jp

TEL : 03-5800-0130 FAX : 03-5800-0131



---

ご感想、ご質問等ありましたらお気軽にお寄せください。



[info@umitonagisa.or.jp](mailto:info@umitonagisa.or.jp)

(公財) 海と渚環境美化・油濁対策機構  
業務部 業務1課



---

油濁情報 第24号 | 2023年08月

©2023 Clean Sea and Beach Foundation

発行 公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構

〒113-0034 東京都文京区湯島2-31-24

TEL 03 (5800) 0130

FAX 03 (5800) 0131

E-mail [info@umitonagisa.or.jp](mailto:info@umitonagisa.or.jp)

<https://www.umitonagisa.or.jp>

---