

# ナホトカ号重油流出事故における地方公共団体の補償請求の 査定基準について

矢崎 真澄\* 後藤 真太郎\*\*

キーワード：油流出事故、環境災害、被害補償、ナホトカ号重油流出事故

## 1. はじめに

海洋は重要な生物生産の場であり、海洋資源は古くから人間により開発されてきた。人間活動による汚染の拡大に伴い、海洋環境の保全は重要な課題になっている。たとえば、大型タンカーの航行や海底油田の開発に伴う海洋汚染が発生した場合、その被害は長期的かつ広範囲に海洋環境に深刻な影響を与える。

2004年に日本の周辺海域において海上保安庁が確認した海洋汚染の発生件数は425件で、2003年に比べ146件の減少であった。このうち、油による海洋汚染は、流出源および原因の不明なものを含め270件発生し、全体の63.5%を占めている。油を除く有害液体物質や廃棄物による汚染は104件、赤潮は51件である（海上保安庁、2004；海上保安庁、2005）。2004年の油による海洋汚染の発生件数は前年に比べ112件減少しているものの、およそ一日一回の頻度で油による海洋汚染は発生している。大規模な油流出事故は日本周辺のどの海域においても起こり得ることであり、その蓋然性は高いといえる。日本沿岸におけるタンカー事故は常に起こり得るものであると捉え、それを前提に油流出時の緊急時対策を早期に構築することが必要である。

日本の油流出事故発生に対する防除体制および資機材の整備などは、災害対策基本法（1961年）に基づく防災基本計画、防災業務計画、地域防災計画、環境基本法（1993年）に基づく環境基本計画、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律（1970年）に基づく排出油防除計画、石油コンビナート等災害防止法（1975年）に基づく石油コンビナート等防災計画、OPRC条約（1990年）に基づく油汚染事件への準備及び対応のための国家的な緊急時計画（以下、国家的な緊急時計画と称す）により具体的な対応が図られている。上記の国家的な緊急時計画は、1995年12月に閣議決定、1997年12月

に改正され、～の計画との調和を保ったものである。同計画は、これらと相まって油汚染事件に迅速かつ的確に対応できるよう策定するものとして位置づけられている。

しかし、関係機関を横断的につなぐシステム化の議論、迅速かつ総合的な油防除実施体制の充実・強化、官公民の広域的な連携の確立、近隣諸国との協力体制、ボランティアの活用体制の整備、流水海での防除対策の検討などはほとんどなされておらず、2003年4月総務省から発表された海上災害対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告（総務省、2003）にあるような実効のある海上防災対策の実施が望まれる。

油流出事故対策のうち、賠償問題は基本的に民事上の問題である。行政は油濁損害賠償保障制度に基づく民事上の手続が円滑に実施されるよう船主側に働きかけて適切な情報提供を行い、迅速かつ的確に対処する必要がある。日本の沿岸域は多様性に富み、生物と人間の重要な拠点である。日本の沿岸域において油流出事故が発生した場合、その初期の段階から迅速かつ効果的な措置を取ることが、海洋環境の保全並びに国民の生命、身体および財産の保護の観点から必要不可欠であり、被害により生じた損失に対しても同様の措置が求められる。

本稿は、ナホトカ号重油流出事故の被害により生じた損失を事例に、地方公共団体の補償請求の査定基準から、査定費目を整理し、ゼロ査定や低査定であった費目とその理由について考察することを目的とした。

## 2. ナホトカ号重油流出事故における補償請求

### (1) 油濁損害賠償保障制度の概要

油流出による油濁損害の補償は、国際海事機関（IMO）の支援の下で具体化された国際制度により管理されている。この制度の枠組みは、「1992年の油による

\* 独立行政法人科学技術振興機構、立正大学大学院地球環境科学研究科オープンリサーチセンター

\*\* 立正大学地球環境科学部

表1 ナホトカ号重油流出事故における被害の請求額および補償額

請求者	請求額	補償額	請求額に対する補償額の割合
国	15億1900万円	注1) 18億8700万円	124%
海上災害防止センター	154億2100万円	注2) 124億5000万円	81%
漁業者 注3)	50億1300万円	17億6900万円	35%
観光業者	28億4100万円	13億4400万円	47%
地方公共団体	71億4300万円	56億3800万円	79%
船主	11億2900万円	7億7400万円	69%
その他	27億4800万円	22億6500万円	82%
合計	358億1400万円	261億2700万円	73%

注1：債権管理法上必要とされる遅延損害金を含む。

注2：仮設道路に係わる補償額20億4800万円を含む。

注3：最終的な漁業関係の請求額は48億8000万円、補償額は16億7000万円である。請求額に対する補償額の割合は、34%である。

出典：国際油濁補償基金および石川県漁業協同組合連合会の資料により作成。

汚染損害についての民事責任に関する国際条約（1992年民事責任条約）および「1992年の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」（1992年基金条約）である。これら新油濁2条約は、1969年および1971年に採択された旧油濁2条約に置き換わるものである。

1992年民事責任条約は、タンカーによる油濁損害に関して船舶所有者に厳格責任を課すとともに、その責任を一定限度に制限することおよび強制責任保険を制度化したものである。

1992年基金条約は1992民事責任条約を補完するもので、タンカーによる油濁損害に関して船舶所有者による補償が十分でない場合に、補足的に被害者への補償を行う政府間組織の国際油濁補償基金（1992年基金）の設立を定めたものである。

両条約の改正は2000年10月に採択されている。船舶所有者の責任限度額および国際油濁補償基金（IOPC Funds）の補償限度額の合計額は、50%引上げられ約325億円になった。この増額は2003年11月に発効している。2003年5月、「1992年の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の2003年の議定書」が採択され、日本は2004年7月に同議定書に加入した。2005年3月、本議定書の発効により船舶所有者からの賠償および国際油濁補償基金・追加基金からの補償の合計限度額は約1,200億円になった。これに対応して、2004年4月に油濁損害賠償保障法は改正された（環境省総合環境政策局環境計画課、2005）。

(2) ナホトカ号事故における補償請求

ロシア船籍タンカー・ナホトカ号（13,157総トン、発

電用C重油19,000トン積載）は、ペトロハバロフスクに向けて航行中の1997年1月2日未明、島根県沖の公海で船首部が2つに折損し、積み荷の8,663kLと推定される発電用C重油を流出させた（佐尾ほか、1998）。この事故により日本海側の海岸線約1,300kmに重油が漂着し、地方公共団体を中心に地元住民や自衛隊員に加え、ボランティアによる回収活動が各地で行われた。被害総額は国際油濁補償基金の補償限度額を超え、解決までに5年8ヶ月を要し、環境・観光業・漁業資源などに甚大な油濁被与を与えた。

請求額に対する補償額の割合は、漁業者および観光業者を除き、請求額の約7割を超える補償額が確定している（表1）。一方、漁業者および観光業者の補償額は請求額の5割を下回っている。特に漁業者への最終的な補償額は、請求額の34%であった（矢崎ほか、2004）。被害補償は上記2.(1)の国際的な枠組みに基づいて行われ、実際の補償を受けるためには油流出事故により被害が生じたことを合理的に立証する資料の提出が求められた。ナホトカ号事故では、防除資機材の調達費・油分散剤の散布費用・回収油の処理費用など、海岸線に漂着した油を処理するための費用はその対象となっている。被害の請求額に対する補償額の割合をみると、地方公共団体の認容率は海上災害防止センターと同様の高い認容率になっている。

個々の被害者と船主・P&I保険会社および国際油濁補償基金は被害額を査定し、補償手続きを進め、国際油濁補償基金は補償問題の窓口となる弁護士を指定した。1999年11月、地方公共団体、漁業関係者、観光業者などは、福井地方裁判所において船主・P&I保険会社および国際油濁補償基金を被告とする訴訟を開始した。同

12月、国（海上保安庁、防衛庁、国土交通省）および海上災害防止センターは、東京地方裁判所に提起した。

その結果、2002年8月30日、ナホトカ号

国および海上災害防止センターが、ナホトカ号の船舶所有者に対して油防除により生じた損害賠償の支払いを請求した訴訟は和解した。これを受けて、地方公共団体、電力会社、観光業者並びに漁業関係者などが、船主・P&I 保険会社および国際油濁補償基金に提起していた訴訟も和解に至った。

### 3. 国際油濁補償基金による査定の基本的な考え方

国際油濁補償基金は、船主の責任限度額を超える被害が発生した場合に、船主責任限度額を超えるものについて、一定の範囲で被害者を救済することを目的として設立された。国際油濁補償基金の業務に必要な資金は、基金条約の締約国において、海上輸送された原油および重燃料油の抛出油を一年間に15万トンを超えて受け取った民間業者に課される分担金によって抛出されている。

国際油濁補償基金は、Claims Manual (International Oil Pollution Compensation Funds, 2005b) および『請求の手引』（国際油濁補償基金、1996）の中で請求の承認方針を示している。これらの手引は法的問題や補償支払いの義務に関する考察や解説は行っていない。基金は個々の請求をその固有の状況に照らして審査するとしており、1971年基金条約および1992年基金条約の関係国際条約に規定する油濁損害と防止措置の容認基準を満たす請求のみを承認することができるとしている。したがって、基金の採択した基準は相当の範囲内で柔軟な適用を許容している。請求は、損失または損害の金額が実際に証明された限りにおいて認められる。しかし、説明資料の提出要件は請求者や当該産業または当該国の特殊な事情などを考慮して、ある程度柔軟なものになっている。

### 4. 地方公共団体の請求に適用された査定基準

国際油濁補償基金の請求査定の基本的な考え方は上記の Claims Manual および『請求の手引』により整理した。ナホトカ号事故における地方公共団体の補償請求に適用された査定項目およびその査定率は、岡部・山口・相澤・戸塚法律事務所のヒアリング調査により整理した。同法律事務所のヒアリング調査で得た内容は、ある地方公共団体の査定結果を集約したものである。一部、微妙な問題を含む内容については、具体的な記述を避けさせ

て頂いた。

国際油濁補償基金の補償の対象となる請求は油濁損害と防止措置に区分できる。これらの請求は条約に規定された定義に当てはまるものに限り承認される。防止措置は油流出事故が発生した後に油濁損害を防止し、最小限にするために行われた油の回収・清掃などの防止措置に係る費用である。

油濁損害と防止措置に係る費用の合理性を判断するための具体的な査定基準は、Claims Manual および『請求の手引』の中に明記されていない。しかし、すべての請求にあてはまる一般的基準は以下の通り示されている。

- (1) 費用または損失は実際に発生したものであること。
- (2) 費用は合理的で必要のある措置に要したものでなければならない。
- (3) 請求者の費用、損失または損害は油汚染により生じたと認められる場合にのみ、またその範囲において認められる。
- (4) 請求に含まれる費用、損失または損害と油の流出による汚染との間には、相当因果関係がなければならない。
- (5) 請求者は、経済的損失（逸失利益）については金額的に算定できる損失を被った場合にのみ、補償を受けることができる。
- (6) 請求者は、適切な書類その他の証拠を提出し、損失または損害の額を証明しなければならない。

防止措置の具体的な作業には、油の防除に直接的かつ密接に関連する場合もあれば、関連性が間接的あるいは関連性がほとんど認められない場合もある。関連性は評価の問題であり、事故が起こらなければ対応措置をとる必要はなかったということだけでそれらの関連性があるとはいえない。また、油の防止措置に直接的かつ密接に関連する場合、その作業方法が当時の状況下で適切なものもあれば不適切あるいは過剰であると評価されるものもある。さらに、作業内容が適切である場合でも、その要した費用が妥当なものもあれば認められないものもある。査定は具体的に認容金額を算定する作業であるため、事故の個別の状況や上記のような要素が総合的に考慮される。その結果、請求額に対して、0～100%の査定割合で評価されることになる。

2006年現在、1971年基金および1992年基金は、請求査定中の事案を含め、世界で136件の油濁事故の補償を行っている (International Oil Pollution Compensation Funds, 2005a)。その内訳は1971基金の関与する事故が107件、1992基金の関与する事故が29件である。世界的

な基準となる合理性の判断は、これらの油濁事故を通じて蓄積されてきたものである。基金は前述の通り、条約によって設立された国際的な組織であり制度である。そのため、査定は基金が基準とする合理性を満たさなければならない。補償のための資金を拠出しているのは、条約加盟国の国内の民間業者である。これらの加盟国の政府や国内の油輸入業者が納得する査定でなければ補償金は支払われない。国際的な仕組みのため、日本の中だけに通用するような基準で査定することはできない。

ナホトカ号事故における地方公共団体の補償請求の査定では、事故が発生した地域の特殊事情と基金の要求する国際的基準および国際的合理性を考慮して調整された。表2は、地方公共団体の補償請求の査定項目、査定率、査定の考え方を示している。これらは、ナホトカ号事故時において地方公共団体の補償請求で適用された内容である。査定項目は8つに分類される。すなわち、(1)人件費、(2)重機車輛費および船舶費、(3)資材費、(4)食料費、(5)外注費、(6)通信費、(7)雑費、(8)弁護士費用である。地方公共団体の請求で適用される査定基準は以下の通りである。

#### (1) 人件費

現場作業の固定費および超過勤務費の査定率は90%程度である。固定費は事故が起こらなくても発生する費用である。作業には油の清掃作業との関連性が間接的なものや行政の本来業務にあたるものも含まれており、動員数や作業内容の合理性などについての検証が必要になる可能性もあることを考慮して、10%程度の減額で90%の査定率としている。本部の固定費の査定率は後方支援的な性格が強いため、現場作業の固定費に比べ70%程度と低率である。特別手当、出張費用、消防団出勤人件費は現場作業人件費と同率とし、油回収作業に直接関係ない作業であることが明白なものはゼロ査定である。

#### (2) 重機車輛費および船舶費の査定率

現場作業人件費と同様の考え方により90%程度である。車輛の修繕などは、油の回収作業との因果関係が明確にされない限りゼロ査定である。

#### (3) 資材費

油の清掃作業のために消費されたものは100%の査定とし、購入後に未使用で残ったものは、購入費用の60%程度の査定としている。資機材のうち、5,000円を超えるものは、残存価値を考慮して減価償却費に相当する金

額が認定される。

#### (4) 食料費

油の回収・処理との関連性を判断して査定する。現場で油の回収作業に従事した人員、現場または現場に近い場所で回収作業を指揮・調整した人員、現場作業のために資機材を調達・配送し、回収作業の段取り・手配・連絡などに従事した人員を対象として、地方公共団体が提供した弁当や飲み物などの食料が認容される。たとえば、現場で油回収作業に従事しているボランティア、地方公共団体職員、県の緊急対策本部の職員などの弁当や飲み物がその対象である。一人当たり1,300円を上限にその全額が認定される。アルコール飲料の差し入れ費用は否認である。

#### (5) 外注費

具体的な工事の内容、範囲、程度および金額の合理性を個別に判断して査定する。油の回収や清掃作業そのものに係る費用であれば、査定率は100%である。作業内容が油の回収に間接的性格の場合、査定率は低くなる。道路・フェンス・芝生などの新旧交換工事と油濁との因果関係を明確に証明する問題があり、場合によってはゼロ査定になる。

#### (6) 通信費

油の清掃作業に直接関連しないものや通常業務のものが含まれている可能性を考慮して70%の査定率である。

#### (7) 雑費

油の清掃作業との関連性の程度に応じて査定する。環境そのものの調査を目的とする環境影響調査費用は、油防除作業との関連性が低いため、基金の基準に照らし認定しない。海産物への影響に関する調査費用は一定限度で認定する。海産物の汚染自体は汚染損害であり、漁業被害として補償対象になり、その汚染調査費用は汚染損害の防止・軽減に関連性があると判断する。

#### (8) 弁護士費用

Claims Manual および『請求の手引』の中で、専門家の助言を受ける必要性、助言の有用性、助言の質、合理的な所用時間、同種の仕事に対する通常の料金などを考慮して、承認すべきか否かを査定するとしている。ナホトカ号事故において、地方公共団体の補償請求に係る弁護士費用はその損害請求の早期解決のため、弁護士に

表2 ナホトカ号重油流出事故における地方公共団体の補償請求の査定基準

費 目			査 定 率	査 定 の 考 え 方	
(1)人件費	現場作業	A	固定費 (事故に関係なく発生する費用)	90%	現場作業の固定費および超過勤務費の査定率は90%程度である。作業には油の清掃作業との関連性が間接的なものや行政の本来業務にあたるものも含まれており、動員数や作業内容の合理性などについて、検証が必要になる可能性もあることを考慮して90%の査定率である。本部の固定費の査定率は、後方支援的な性格が強いため、現場作業の固定費との比較から70%の査定率である。
		B	超過勤務費	90%	
	本部	A	固定費 (事故に関係なく発生する費用)	70%	
		B	超過勤務費	90%	
	特別手当、出張費用、消防団出動人件費			90%	
	油回収作業に直接関係ない作業			0%	
(2)重機車輛費および船舶費			90%	作業には油の清掃作業との関連性が間接的なものや行政の本来業務にあたるものも含まれており、動員数や作業内容の合理性などについて、検証が必要になる可能性もあることを考慮して90%の査定率である。車輛の修繕費などは、油の回収作業との因果関係が明確に証明されない限りゼロ査定である。発生した費用が油の回収・防除作業と合理的な因果関係がある場合でも関連性の濃淡によって査定率が異なる。	
車輛修繕費など			0%		
(3)資材費	油清掃作業のために消費されたもの		100%	油の清掃作業で消費された物品に係る費用は、100%の査定率である。購入後、使用せずに残った物品に係る費用は、60%の査定率である。資機材のうち、購入単価が5,000円を超える資機材は、残存価値が存在することを考慮して、使用期間に応じた減価償却費に相当する金額を損害として認定する。	
	購入したが使用されず残ったもの		60%		
	5000円超	A	ある程度低額のもの 残存価値を40%に設定		60%
		B	ある程度高額のもの 残存価値を10%に設定		定額法により減 価償却費の認定
(4)食料費	一人当たり1,300円の上限		100%	油の回収・処理との関連性を判断して査定する。現場で油の回収作業に従事した人員、現場または現場に近い場所で回収作業を指揮・調整した人員、現場作業のために資機材を調達・配送し、回収作業の段取り、手配、連絡などに従事した人員を対象として、地方公共団体が提供した弁当や飲み物などの食料が認められる。たとえば、現場で油回収作業に従事しているボランティア、地方公共団体職員、県の緊急対策本部の職員などの弁当や飲み物がその対象である。アルコール飲料の差し入れ費用は否認である。	
(5)外注費	油回収、清掃作業		100%	具体的な工事の内容、範囲、程度、金額の合理性を個別に判断して査定する。油の回収や清掃作業そのものに係る費用は100%の査定率である。しかし、作業内容が油の回収に関して間接的なものであれば、査定率は低くなる。	
(6)通信費			70%	油の清掃作業に直接関連しないものや通常業務が含まれる可能性を考慮して70%の査定率である。	
(7)雑費	写真代 (フィルム代、現像費、プリント代)		20%	油の清掃作業との関連性の程度を考慮して査定する。写真代は油の清掃作業に直接関連するものではないため、20%の査定率である。感謝状の作成、ボランティアへのお礼などはゼロ査定である。環境そのものの調査を目的とする環境影響調査費用は、防除作業との関連性が低く、認容基準から外れる。一方、海産物への影響についての調査費用は一定限度の査定率で認定する。海産物の汚染自体が汚染損害の補償対象になるため、その調査に係る費用は汚染損害の防止・軽減に関連性があると判断する。	
	感謝状の作成、ボランティアへのお礼		0%		
	環境そのものの調査を目的とする環境影響調査費用		0%		
	海産物への影響についての調査費用		一定限度の認定		
(8)弁護士費用			一定限度の認定	専門家の助言を受ける必要性、助言の有用性、助言の質、合理的な所用時間、同種の仕事に対する通常の料金などを考慮して査定する。	

出典：岡部・山口・相澤・戸塚法律事務所のヒアリング調査により作成。

よる取りまとめの必要性が国際油濁補償基金に承認された。

上記(1)~(8)の査定項目のうち、査定率が相対的に低い項目は、環境影響調査費用、残存価値の認められる資材費用である。まず、環境そのものの調査を目的とする環境影響調査に関連する費用は、防除作業との関連性が低いいため、国際油濁補償基金の査定基準では容認されない。一方、海産物への影響に関する調査費用は、一定限度で認定されている。認定の理由は、海産物の汚染自体が汚染損害として補償対象になり、その汚染調査に係る費用は汚染損害の防止・軽減に関連性があるためである。つまり、油流出後の環境調査が、油濁損害の性質と程度を把握し、復元のために何らかの防除措置を講じる必要性があるか否かを確認する目的で実施される調査であれば、国際油濁補償基金はその費用を認容することがあるとしている。また、残存価値の認められる資材費用は、購入単価が5,000円を超える資機材では、残存価値が存在することを考慮して、使用期間に応じた減価償却費に相当する金額を損害として認定している。残存資材の多い団体における最終的な査定率は、他と比較して結果的に低くなっている。

本章では、ナホトカ号事故を事例に地方公共団体の補償請求に適用された査定項目およびその査定率について整理した。現在起きている油流出事故の地方公共団体の補償請求における査定は、本章で整理した通り、ナホトカ号事故時の査定基準および査定率を可能な限り準用している。ただし、ナホトカ号事故は、広範囲かつ長期にわたる甚大な油濁損害を引き起こした事故であり、上記の査定基準および査定率は当該事故の状況や性格を反映したものであって、油流出事故に一律に適用されるものではない。

## 5. おわりに

事故後の補償請求の手続きを円滑に進めるためには、事故発生の初期の段階から、補償に関する情報収集を行い、作業内容と経費の記録を保存、整理して、関係団体で相互に連携することが求められる。

これまで筆者らは、ナホトカ号事故を事例に、漁業補償の現状を踏まえ、漁業補償の請求額と補償額の乖離の原因を整理し、補償請求の手続きで漁業関係者が提出を求められる漁業損害の種類を予め提示し、事故と損害の因果関係を証明する証拠書類の保存、整理が重要であることを指摘した(矢崎ほか、2004; 矢崎ほか、2006、印

刷中)。事故発生前に、漁業関係者が、事故発生から解決に至るまでの必要な措置を知っておくことは、事故発生後の様々な懸念を軽減し、不要な混乱を回避することにつながる。そのため、想定される必要な措置については、予め周知しておくことが求められる。

現在、ロシア極東のサハリン島東部の沿岸域で石油・ガス開発プロジェクトが進行している。第一期工事は終了しており、1999年から掘削リグで原油が採掘され、日本や韓国に原油をタンカー輸送している。冬季のサハリン島周辺海域は海水で覆われるため、タンカー輸送はできない。現在進行中の第2期工事では、島の南北に約800kmのパイプラインを敷設し、パイプラインの完成後は、通年の出荷を可能にする(村上、2003)。2008年には、サハリン島南部のプリゴロドノエから宗谷海峡、千島列島を経由して、アジアの諸地域やアメリカに向け、原油と液化天然ガスの供給が開始される予定である。

生産された原油を輸送する過程で事故が発生し、日本の海岸線を汚染する可能性は、タンカー航行の頻度の上昇に伴い、日本側の事故に対するリスクは高まるといえる。とくに、サハリン石油開発を対岸に控えるオホーツク沿岸都市において、海岸線の近傍あるいは広範囲の油流出事故の際、漁業・観光業の地域産業に与える被害は甚大であることが予測される。国・地方公共団体ともに過去の事故の事例を教訓とした抜本的な油防除体制の見直しが必要である。本稿が、補償手続きを円滑に進めるための一助になれば幸いである。

## 謝 辞

本研究は、独立行政法人科学技術振興機構の社会技術研究システムプログラム社会システム/社会技術論「油流出事故の危機管理システムに関する研究」(代表:後藤真太郎)として実施した。岡部・山口・相澤・戸塚法律事務所では、ヒアリング調査の際に種々御便宜と御教示を賜った。記して、厚く御礼申し上げます。

## 引用文献

- International Oil Pollution Compensation Funds (2005a): Annual Report 2005.
- International Oil Pollution Compensation Funds (2005b): Claims Manual.
- 海上保安庁総務部政務課編(2004):『海上保安統計年報』第54巻, 海上保安庁総務部政務課
- 海上保安庁総務部政務課編(2005):『海上保安統計年報』第55巻, 海上保安庁総務部政務課
- 環境省総合環境政策局環境計画課(2005):『平成17年版環境白

- 書].
- 国際油濁補償基金 (1996) : 『請求の手引』.
- 村上 隆編著 (2003) : 『サハリン大陸棚 : 石油・ガス開発と環境保全』北海道大学図書刊行会.
- 佐尾和子・佐尾邦久・沢野伸浩・石井純一・在田正義・青海忠久・中原紘之・馬場国敏・浦 環 (1998) : 『重油汚染・明日のために : 「ナホトカ」は日本を変えられるか』海洋工学研究所出版部.
- 総務省 (2003) : 『海上災害対策に関する行政評価・監視 - 油等流出災害を中心として - <評価・監視結果に基づく勧告>』  
<http://www.soumu.go.jp/> [2006年5月現在].
- 矢崎真澄・後藤真太郎 (2004) : ナホトカ号重油流出事故にみる漁業補償の現状. 立正大学大学院地球環境科学研究科, 立正大学大学院地球環境科学研究科紀要, 4号, 101-111.
- 矢崎真澄・後藤真太郎・沢野伸浩・佐尾邦久・佐尾和子 (2006) : ナホトカ号重油流出事故にみる漁業補償問題 - 請求額と補償額の乖離について. 地域漁業研究. 印刷中.

## Study on the Assessment for the Claim of Local Authorities in the Nakhodka Oil Spill Accident

Masumi YAZAKI\*, Shintaro GOTO\*\*

\*Japan Science and Technology Agency

\*\*Faculty of Geo-environment Science, Rissho University

Keywords: oil spill accident, environmental hazard, damage compensation, the Nakhodka oil spill accident