

[TAKUSUI]

[TAKUSUI]

[TAKUSUI]

[TAKUSUI]

[TAKUSUI]

水産

4

APRIL
1993



特集

漁業被害解決の手引き(その3)
船主責任制限法

No.438

COLUMN

チューリップ狂乱時代
 ◆千代は自分の後に多くチューリップを描くが、ヨーロッパでは大人の世界で熱狂的に受け入れられた時期があった。小アジアで発見された花が、トルコ／ペルシア／オランダとまるでピルルス風の如く拡がって「狂乱時代」を迎えるのである。一六二六年のオランダ。球根の球根一編が土地や富貴と交換され、一晩で富貴になったり致産者が出たりした。花の球根が経済を大混乱させたのである。この時代には白い虫の花が持てはやされたが

現代ではウイルス菌の罹患機として検出してしまう花である。「知らぬは音いなり」という事だ。
 ◆チューリップは、道形は単純だが色合いに驚異的な豊かさがあがり、至って清潔好きな感じが、いかにわしい場所に出没する麗女にも似ている。この神秘性が多くの男を夢中にし、理性を失わしめて、あの狂気に走らせたのである。まがい、◆和名を鬱金香というのは、日本に移入された当時は、黄色が主体だったためである。花言葉は「思いやり」だが、先の狂乱時代のこ

とを思えば種々しい花言葉ではあるまい。今は園芸種よりも農村な品種に人気が集まるといふ。余りにも改良し過ぎたために、その反動の塊れであるらしい。
 ◆俗にチューリップを「ハナの下が長い」と没頭人間の代名詞に使う。花とは正直に言えば生殖器である。動物のそれとは比較ならぬ程に、美しく輝かしいものだ。人は唯々、花の表面のみを賞賛しているに過ぎないけれど、花にとつては本質な事はなかなかならぬと時々思うのである。

拓水

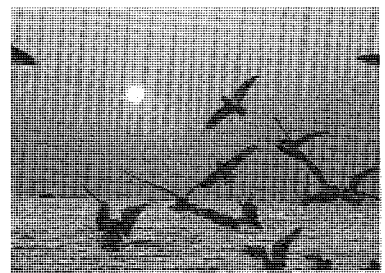
APRIL

CONTENTS

ESSAY	猫と民主主義	1
但馬漁保情報	漁業経営の安定を願って	
特集	漁業被害解決の手引き(その3) 船主責任制限法 (船舶の所有者等の責任の制限に関する法律)	2
インフォメーション	最近の天気予報の方法	7
水試ノート	ズワイガニ資源の増大を目指して (ズワイガニ種苗生産研究)	8
TOPICS	全国大会が東京で開かれる 漁村青壮年婦人活動実績発表大会 姫路で「いかなご料理教室」を開く	10
漁海況情報		11
海区漁業調整だより		
自動車税についてお願い		
栽培漁業センターです		12
普及員だより	婦人アイデア料理 魚食普及と新郷土料理に期待	
旬の美味い話	うまづらはげの湯びき	
兵庫JCC通信	野菜おやつコンテスト最優秀賞にピザ風クッキー 組合員の成長は、活動の中から	
こちら海ですロケだより	旬のイイダコ漁で出会った行者の漁師さん 明石市より	

今月の表紙

フォトギャラリー



表紙撮影
星尾国弘さん
 撮影地区
〈漁青連会長〉

フォト歳時記

「夕日とカモメ／白浜沖にて」
 水面が薄紅色に染まる。夕日を受けながら、港への潮路にエンジンの音も快調だ。船を追うようにカモメが群れ飛ぶ。波間に餌を漁り、呼びかわす鳴き声が猫に似ている。北へ帰る日も間近く、しぶきを浴びて波に低く飛ぶ。朱に輝いた夕暮れの空がスミレ色に変わり、やがて満天の星空が甦る。
 オリオンは西に大きく傾き、大犬・小犬があとを追う。北斗七星も上空にのぼり、出揃った春の星々が、明日のすばらしい好天を約束している。

表紙写真募集

アマチュアの方で、ご自慢の写真がございましたら、左のように明記して、お送り下さい。写真は必ずご返却いたします。①写真撮影場所②氏名(フリガナ)③郵便番号・住所④自宅電話番号(市外局番号も)⑤年齢・職業
 送り先

千六五二神戸市兵庫区中之島二丁目
 二一 県立水産会館
 兵庫県漁業協同組合連合会
 指導部指導課「拓水」係宛

猫と民主主義

但馬漁船保険組合
専務理事 山脇 日出男

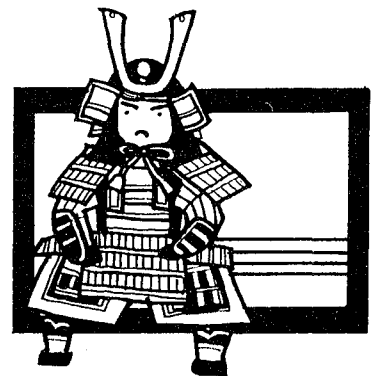
の寒い日に濡れネズミの様になってヨロヨロと足元に寄り添ってきた子猫を娘が拾ってきた二代目の猫（これ以前にも猫を飼っていた。）を飼っており、猫との付き合いは所帯を持ってからでも二十七年程になります。猫と猫と動物は我が家で、全く勝手きままな動物であるため、犬の方が好きです、と答えました。

その時の研修会は『社会のメカニズムと人々の意識』と題され、はじめを開いた早速の質問でした。そうしたら講師の先生はニヤリと笑い、資料の中の一つを手を持って、大阪私立大学教授・黒田了一先生が書いておられる『愛猫家と民主主義』には、こう書いておられます。と言ってその一部を朗読されたのです。

『犬の好きな人』手を上げて下さい。次に『猫の好きな人』手を上げて下さい。これは、或る研修会に出席した時に講師から受けた質問でした。私は、前段の犬の方に手を上げ、その理由は、我が家にも昭和五十六年の春、雨降り



その内容は『猫という動物は、犬と違ってまったく勝手きままな動物です。犬ならば尻尾を振ってどこまでも人に付いてきます。ところが、猫はメシを要求する時だけ足にまつわりついて、後は知らん顔です。寒ければ膝に乗り、無理やりに寝床の中まで潜り込むくせに、暑くなれば涼しい所、涼しい所に渡り歩いて昼寝の連続です。近頃ではネズミの番さえ忘れて、取ってくるのはスズメかトカゲかバツタばかりで、部屋中を汚して知らん顔です。犬は人にコビを呈し、ひたすらその愛撫を待つというポーズによって、我々の優越感をそれとなく満たしてくれまう。だからこそ、犬は万人から愛され、特に女、子供に好かれます。ところが、猫



は自主性が強く、常に全面的屈従状態にあるとは限りません。猫は己の意に反する事はあくまで拒否し、犠牲的精神などつゆほども有りません。あくまでも自由と権利を要求して他に屈しない強靱さ、誠にまならぬ動物です。だからこそ、猫ぎらいの人が多いのです。こういう勝手きまる動物を尙且つ愛するには、余程の忍耐と寛容さが必要で、他人の人格を尊重し、その自由な行動を認める寛容の精神の持主、つまり民主主義者にして初めて猫を愛し得るのです。民主政治が行き届き、万人がコンプレックスから解放されれば、猫はもっともっとと広く愛されるようになるだろう。』と。

犬の方に手を上げた私は、民主主義者ではなく、独裁者か……？。常勤理事の一人として言えば、暴君ネロやヒットラーの様な独裁者かどうかと思いますが、ある程度の独裁者的要素は必要であると思えます。読者の皆さんはどう思われますか……？。そして貴方は『犬の方が好きですか。猫の方が好きですか。』

漁業経営の安定を願って

但馬漁保情報

今年も新年度を迎え、庁舎内の官公庁事務所は職員の転出入でざわめきたっています。本組合は決算の締めと新年度の計画に追われ、多忙な毎日を送っています。

但馬の沖合漁船漁業は、船員不足等によってここ数年減少の一途を辿っていますが、本年度も大型漁船が何隻か減る様子です。

さて、こう船が減って四月から保険料が安くなると漁船保険としては痛手を感ずますが、でも『漁業者の為の漁船保険』がモットーの当組合としては、いかに漁業者の役に立つか、漁業者の為になるかを地道に考えながらやって行きたいと思っています。

因みに平成四年度の保険勘定は三百万円余りの赤字決算となりましたが、これだけ保険事故が多く、支払保険金が多額になった結果です。しかし、それだけ組合員の漁業経営安定に役立てたものと思ふ次第です。

近年修理代も年々高額になって来ている為船の価値（保険価値）に対する加入額（保険金額）を満額加入（付保率百パーセント）してもらい、もしもの時に漁業者の出費を軽減出来るよう、そして相手船に損害を与えた場合の損害賠償金も高額の一途をたどっているため、船主責任保険も一ランク上の加入を目指して推進して行きたいと考えております。

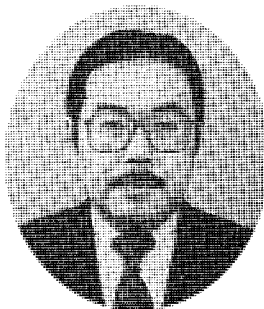
今年も一段と厳しさが増す漁業情勢と組合経営の中で、この荒波をなんとか乗り越えられる様頑張る所存ですので、皆さんも漁業に精一杯頑張ってください。

特集

漁業被害解決の手引き(その3)

船主責任制限法

船舶の所有者等の責任の制限に関する法律



(著者)
弁護士 成田 健治氏

責任制限制度は海上事故(油濁事故含む)において必ず適用されるものです。

漁業損害も責任制限の対象で人身損害、漁船損害等も同様。

3回のシリーズで掲載(今回で最終)してきましたが、関係者の座右の書として活用していただければ幸甚に思います。

一、制定、改正の経緯と背景

イ) 船舶の所有者が、海上における活動をすすめるにあたって、船舶の事故などにより、損害賠償責任を負うことになった場合、その責任を一定限度に制限して、責任を軽減できるというところは、古くから世界の海運界の慣行として認められていた経緯があります。これは、海上企業というものは、海況、気象などの影響で、極めて危険性の高いものであったことから、海上運送に従事する者の責任を軽くすることにより、海運業を保護し、その育成をはかるということに、最も大きな理由があったわけです。現在では通信設備等も発達し、危険を避けるためのいろいろな方法が見出されてはおりますが、海運業自体の危険性は依然として残っていることから、世界経済発展のため、現在においても、この船主の責任を制限するべしとの意見は、大きな地位を占めており、これが結局、船主責任制限制度となつたと考えてもよろしいでしょう。つまり船主の責任制限の理由は、一に「海運業の保護」という観点からとらえることができます。

次に、船主の責任制限の方法には、どのような種類があるかを列挙しますと、

イ) 委付主義

ロ) 船価主義

ハ) 金額主義

の三つが主なものとしてあります。

イ)の委付主義というものは、事故を起こした当該船舶を、被害者に委ねてしまい(つま

り、船舶を支払いの代りにあげてしまうという)こと、それ以上の責任を負わないという方法です。日本でも、船主責任制限法が成立した昭和五十一年九月一日まで(八月三十一日まで)はこの方法を採用していました。

ロ)の船価主義というのは、事故を起こした当該船舶の船価(つまり、その船舶の市場売買価格ということ)と同じ金額を被害者に支払えば、船主はその他の責任を免れるという方法をさします。

ハ)の金額主義というのは、事故を起こした当該船舶のトン数に一定の金額を乗じたものを船主の責任の限度とするという方法をさします。現行法は、この金額主義を採用しています。

ロ) 現行法は昭和五十年法律第九十四号を以て、翌年九月一日より施行されていた「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」が、昭和五十七年第九十六回国会において改正され、同年五月二十一日に公布になり、昭和五十九年五月二十日より施行され、現在に至っています。

もともと、この船主責任制限制度と呼ばれる制度は、上述の通り危険性の高い海上企業の企業主体たる海運業を保護することによって、海上企業、海上流通ひいては世界経済の発展をはかるものとして、古くから多くの国で唱えられてきたものであります。我々沿岸漁業者にとっては、旧法施行後、尽大なる漁業損害を蒙っても、この責任制限制度により、満足な損害の補償が受けられないまま泣

き寝入りをせざるをえないという多くの苦汁を味わってきたところです。

しかし、旧法(旧船主責任制限法を略称)は、一九五七年の「海上航行船舶の所有者等の責任の制限に関する国際条約」を、批准し国内法化したものであり、旧法成立時においてすでに、二十年の年月の経過があり、当時よりその改正を検討すべきところが少なかつたものです。その中心は、いうまでもなく責任限度額の妥当性でした。

又、漁業者側にとっては、油濁事故等における防除清掃作業費損害の明記、沈船撤去費用等についての非制限債権化の明記等も重大関心事となり、その改正を求める声も又、旧法施行直後より高まっていた経緯があります。

その後、一九六九年の船舶のトン数の測定に関する国際条約が成立したことによって各国におけるトン数の測定基準の統一が期待できるようになったこと等と相俟って、一九七六年の海事債権についての責任の制限に関する条約(海事債権条約と略称)が成立し、日本もこれを批准の上、改正法が成立し、昭和五十九年五月二十日より施行され現在に至つたものです。

二、責任限度額と算出方法

イ) 事故が発生した場合漁業者にとって最も重要な関心事は加害船の責任限度額が、いくらであるかということでしょう。算出の基本的事項を列挙しますと、

a、百トン未満の木船の場合は一単位(一SDR)の五万六千倍(特別扱い)

(注) FRP船は木船ではありません。

b、五百ト以下の船舶は全て基準トン数を五百トンとする。

c、一単位は一SDR(IMF特別引出権 Special Drawing Right)とする。

d、基準トン数は、トン数測定条約(昭和五十五年条約第三十号)に基づく、船舶のトン数の測定に関する法律(昭和五十五年法律第四十号)により算定する。

e、責任制限額は基準トン数×一単位の〇〇倍として算出する。

(注) 〇〇倍とするかはトン数毎に法律で定められています。

ロ) 算出方法

ISDR 187円 (昭和六十二年十月一日現在) とし、

(一) 物損のみの場合

(イ) 百トン未満の木船

一単位の五万六千倍の金額

187円×56,000=10,472,000円

(ロ) 五百トン以下の船舶

一単位の167,000倍の金額

187円×167,000=31,229,000円

(ハ) 五百トン超〜三万トン以下の船舶

上記(ハ) + 一トン当り一単位の125倍の金額

例 三万トンの船舶は
31,229,000 + (30,000 - 500) × 187 × 125 = 952,484,500円

(ニ) 三万トン超〜七万トン以下の船舶
上記(ニ) + 一トン当り一単位の125倍の金額

例 七万トンの船舶は
952,484,500 + (7万 - 3万) × 187 × 125 = 1,887,484,500円

(ホ) 七万トン超の船舶
上記(ホ) + 一トン当り一単位の83倍の金額

例 十万トンの船舶は
1,887,484,500 + (10万 - 7万) × 187 × 83 = 2,353,114,500円

(二) 人損発生の場合(人損のみ又は人損と物損両者共発生)

(イ) 百トン未満の木船の特例はない。

(ロ) 五百トン以下船舶
一単位の五十万倍の金額

187×50万=93,500,000円

(ハ) 五百トン超〜三万トン以下の船舶
上記(ロ) + 一トン当り一単位の667倍の金額

例 三万トンの船舶は

93,500,000 + (3,000 - 500) × 187 × 667 = 405,322,500円

(ニ) 三万トン超〜三万トン以下の船舶
上記(ハ) + 一トン当り一単位の五百倍の金額

(ホ) 三万トン超〜七万トン以下の船舶
上記(ニ) + 一トン当り一単位の三百七十五倍の金額

(ハ) 七万トン超の船舶
上記(ホ) + 一トン当り一単位の二百五十倍の金額

(三) 人損と物損の配分
最高限度額は上記(二)に記載した人損発

生の場合の各金額であり(二)〜(一)が人損部分に優先的に配分され、物損部分と未済人損部分が残額の物損のみの限度額(上記(二)に該当する部分)を比例配分することになります。

なお、注意すべき点は、物に関する損害が全く発生せず、人損のみが発生した場合です。

例 500トン船舶が無過失漁船と衝突し、乗組員2名死亡、漁船全員人損 100,000,000、物損 50,000,000円するとき
制限額 93,500,000円 内 { 人損分 62,271,000円
物損分 31,229,000円

人損回収額

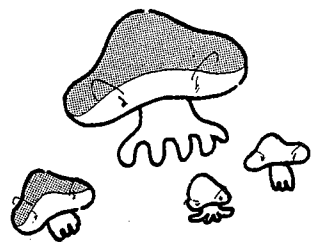
$$31,229,000 \times \frac{(100,000,000 - 62,271,000)}{(10,000,000 - 62,271,000) + 50,000,000} + 62,271,000 = 75,701,439円 \quad (A)$$

物損回収額

$$31,229,000 \times \frac{50,000,000}{(100,000,000 - 62,271,000) + 50,000,000} = 17,798,561円 \quad (B)$$

(A+B) = 93,500,000円 (差 0円)

漁業被害解決の手引き



でも、上記(二)記載の限度額がその対象となり、人損保護思想が表われていると考えることができず。

(四) 救助船舶以外の救助者の責任限度額
救助船舶による損害発生の場合は、該救助船舶のトン数により、上記(一)及び(二)と同様の通常算定方法によることになるので、本項該当の場合としては、陸上からの救助、若しくは、被救助船上での救助、ヘリコプター等による救助などが想定されることとなります。

(イ) 物損のみの場合
一単位の334,000倍の金額 (1,500トンに相当)
187×334,000 = 62,458,000円

(ロ) 人損発生の場合
一単位の1,167,000倍の金額 (同じく1,500トンに相当)
187×1,167,000 = 218,229,000円

[参考]

人と物に割当てられる責任制限の限度額の配分方法

1. 船舶所有者等(救助船舶による救助者を含む)がする責任制限の限度額

(1) 物の損害に関する債権のみの場合

国際総トン数(噸)	物損のみの場合
~500	167,000 (単位SDR)
501~3,000	167,000 + (噸 - 500) × 167
3,001~30,000	
30,001~70,000	
70,001~	5,935,500 + (噸 - 30,000) × 125
	10,093,500 + (噸 - 70,000) × 83

(2) その他の場合(人と物との債権が競合する場合)

国際総トン数(噸)	人損のみ又は人損と物損の場合
~500	500,000 (単位SDR)
501~3,000	500,000 + (噸 - 500) × 667
3,001~30,000	2,167,500 + (噸 - 3,000) × 500
30,001~70,000	15,667,500 + (噸 - 30,000) × 375
70,001~	30,667,500 + (噸 - 70,000) × 250

(注) 100トン未満の木船については56,000SDR

2. 人と物との債権が競合する場合の限度額の配分方法

- 人と物との責任制限の限度額(A)
物の "(B)
- (1) 第1次配分
物に対する配分額(B)
人に "(A)-(B)=(E)
- (3) 最終配分額
人に対する配分額(E)+(G)
物に "(B)-(G)

- 人の損害賠償請求額(C)
物の "(D)
- (2) 第2次配分
人に対する不足額(C)-(E)=(F)
人に " 配分額(B) × (F)/(F)+(D)=(G)

トン数	1 SDR=187円		
	⑤ 物 (b)	⑥ 人 (a)	⑦ (a)+(b)
300	3,123	6,227	9,350
400	"	"	"
500	"	"	"
1,000	4,684	10,902	15,586
3,000	10,930	29,602	40,532
5,000	17,176	42,056	59,232
10,000	32,790	73,192	105,982
30,000	95,248	197,734	292,982
70,000	188,748	384,734	573,482
100,000	235,311	478,421	713,732
200,000	390,521	790,711	1,181,232

(注) 1 SDR=187円は昭和62年10月1日現在

三、責任制限される漁業損害

責任制限制度は海上事故においては、必ず適用されるもので、その事故によって発生した漁業損害は全てこの対象になります。根付資源の損害、休漁損害、漁具等の損壊損害、養殖漁業の損害、漁業者が自発的になした防除清掃作業費損害、組合手数料損害、対策会議費等損害など全て責任制限の対象となります。

又、漁船と貨物船との衝突による人身損害、漁船の損害等も対象になります。

事故は油濁事故であろうと、物損事故であろうと全ての対象が含まれます。

もっとも、当然のことながら、船主等との請負契約による防除清掃作業費は、制限債権に含まれません。

更に、加害船がP・I保険に加入しているかどうかは別問題で、加入の有無にかかわらず、責任制限制度は適用されます。

〔参考〕—沈船撤去費用は制限債権か非制限債権か—

条約及び改正法の成立経過及び、その解釈からすれば、非制限債権と解することが妥当

でしょう。なぜなら、現行法の前提たる一九七六年海事債権条約の批准に際し、我が国は、同条約第十八条一の規定に基づき、同条約二条の一のうち、(d)及び(e)に関する債権(d)は沈没し、難破し、乗り揚げ又は放棄された船舶の引き揚げ、除去、破壊又は無害化処置に関する債権で、(e)は船積貨物の除去、破壊又は無害化処置に関する債権を指す)を国内留保して、制限債権に含ませないこととし、現行法第三条においてもその例記をしていますが、従って、船核等の撤去費は、制限できないとの解釈です。

これは、沈船撤去費用が制限の対象となると、港則法第二十六条、海上交通安全法第三十三条等による。沈船撤去命令の実効が担保されないおそれがあること、更に沈船撤去費は、通常相当の高額に達するから、これを制限債権として、制限基金に加入せしめると、他の基金に係る制限債権者(例えば漁業者)の分配額を減少されることになり、公平に反するとの思想からでたものと解されるからです。

而して、この点に關し、沈没船の船主が公法上の除去命令に基づき、該沈没船を撤去した除去費用を制限手続外で相手船に損害賠償請求をなした事件で一審(旭川地裁)と、二審(札幌高裁)で異なった判断がなされるに至り、海事業界においては、特に注目すべき事例となりました。

一審→沈船撤去費は非制限債権である。
二審→沈船撤去費は制限債権である。

最高裁→二審と同じ(60・4・26)判決

四、責任制限の単位

イ) SDR

責任限度が表示する単位は旧法時代の金フランから現行法ではSDRの変更しました。

旧法上は法第二条第七号において、一単位を「純分千分の九百の金六十五・五ミリグラムの価値に相当する政令で定める金額」と規定され、単位に金フランを採用し、政令にお

いて、実際には一単位二二三円と固定され運用されてきた経過があります。(通常一条約トン×二万三千円として計算した。)これは、金がIMF体制のもとで基軸通貨としての地位が認められており、その非加盟国においても、金が直接間接に自国の平価を定める基準となっていた間は金のフランを基準とする方式は合理性がありました。一九七一年の米ドルと金との交換停止を契機とし、一方で各国通貨は為替変動相場制の下におかれ、他方金の価値は自由市場の評価に従って、著しく変動する事態となったため、金を基軸通貨として採用することは、妥当でない結果となり、為替変動相場制の下でも影響を受けることの少ない「SDR」を価値基準とする方が合理性を持つとの認識が高まり、ここに、SDRを基準単位とするの合意があり、法第二条第一項第七号においてSDRが一単位として、採用されたものです。

法第二条第一項第七号
一単位は国際通貨基金協定第三条第一項に規定する特別引出権による一特別引出権に相当する金額をいう。

従って、政令により固定する方式(一単位二二三円)はなくなり、毎日毎日変動するSDR価値により、責任限度額は、常に変動する結果となっています。

現行法では、制限申立をする場合は、基金供託時において公表されている最後の一SDRの金額で確定することになっていますが、今後裁判外での和解解決の場合は、何時の時点のSDRを採用するかによって、責任限度額が異なることになり、恣意的にはなるまいとしても、前例の積重ねが要請される現状です。

〔参考〕SDR (IMF特別引出権Special Drawing Rights)

金やドルに次ぐ第三の通貨とみなされているもの。国際通貨基金(IMF)加盟国が、国際収支の悪化したときに、IMFから担保

なしに外貨を引出すことができる権利のことである。新通貨の発行総額は加盟国の話しで決まり、出資額に応じて各国に配分され、IMFの特別勘定という元帳に記載される。各国は国際収支の悪化した場合、自由による割当の範囲内で新通貨を引出すことができる。当初あった復元の規定(引出したものを返すこと)も、一九八一年五月以降撤廃された。またSDRは従来、その「価値」は十六カ国通貨の加重平均。その金利は五大国(アメリカ、イギリス、西ドイツ、日本、フランス)の短期金利の加重平均の八十%とされていた。しかし、このように価値と金利の内容が違っている複雑さは、SDRの信用を害するものと考えられ、両者を同質化するため、八十二年からその「価値」も金利と同じ五大国通貨の加重平均とすることに改められた。さらに金利も加重平均の百分となつた。

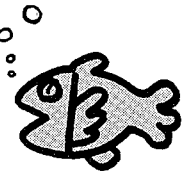
ロ) 基準トン数
基準トン数は、トン数測定条約(昭和五十五年条約第三十号)に基づく、船舶のトン数の測定に関する法律(昭和五十五年法律第四十号)により算定することになりました。この基準トン数は、基本的には、全ての閉開場所の合計容積すなわち、船舶の全体を外のりて測定した容積であり、従来の責任トン数、すなわち貨客を搭載すべき場所(純トン数)と機関室を内のりて計測した合計容積と比べると、相当の増トンが見込まれます。

五、加害船が責任制限が出来ない場合

イ) 旧法においては、その第三条において、責任制限できない場合として、

船舶所有者等→故意又は過失
船長等→故意

が阻却事由として明記されてきました。旧法が施行されてより、改正法が施行されるまでの約八年有余の間に、船主等の責任制



限申立が棄却された例は、ただ一件を数えるのみで(大分地裁、白杵支部昭和五十六年十一月一日決定)、責任制限阻却事由存在の立証責任が制限債権者にあることと相俟って、制限申立のほとんどの事件が開始決定に至るのが通勢でした。

ロ) 現行法で加害船が責任できない場合は、船舶所有者等も被用者等(船長等)も統一し、「自己の故意又は損害の発生するおそれがあることを認識しながら自己の無謀な行為による事故」と規定されています。すなわち、船主等については、単なる過失のみでは足りず、損害発生認識の無謀性が要件になったことから、責任制限阻却の場合が、より狭まり、船長等の被用者にあつては、従前の故意のみから、上記船主等と同様な無謀性の存在の場合には、責任制限ができないことになり、阻却の場合が拡大されたといえるのです。又、旧法との違いは、過失概念を放棄したことが最重要点です。現行法の趣旨は船長等については、責任制限阻却事由が拡大されましたが、上記無謀性の要件があるため、責任制限が容易にできることになると思われますが、責任限度額は大幅に引き上げられております。

旧法上の過失については、各国の裁判所でその判断に幅があり、又高度の判断に属するため、紛争の長期化の一因ともなっていたもので、海事債権条約及び改正法で調整をはかるとみるのが妥当です。

因みに、「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」とは、損害の蓋然性の認識が必要であり、その認識の下では、通常人なら到底行うとは考えられない思慮に欠けた行為を行ったことが必要と考えられる。「無謀」かどうかは、あくまでも客観的判断であると解すべきであります。

なお、現行法の国会審議にあたり、第九十六回国会、衆議院法務委員会(昭和五十七年三月十九日)において、法務省民事局長は、その政府答弁で、この「損害の発生のおそれ

を認識しながらした無謀な行為」の例示として、『暴風雨時で誰がみても出航できない状態であったのに、アラシの中へ出航しような場合』等を挙げているが参考になりましよう。

また、船主等についての上記無謀行為について判断要素となるべき物的堪航能力違反、人的堪航能力違反、情報提供義務違反等については、「漁業者被害補償ハンドブック」に既述してあるので割愛いたします。

六、責任制限申立をする者

事故発生後責任制限の申立をする者は、当然のことながらその加害船の船舶所有者等とその使用する者(船長等)となります。

申立は事故発生地の地方裁判所又は、加害船の船籍港の地方裁判所、若しくは加害船が事故後最初に到達した港の地方裁判所になすのが普通です。

〔参考〕救助者とP・I保険者の申立

責任を制限できる主体としては、旧法では、船舶所有者等(二条二号)と、その使用するものである船長等(三条)が認められていたが、現行法ではこれに「救助者及びその被用者等」が加えられています。(法三条二項) もっとも、旧法上も現行法上も救助船舶が事故を起こした場合は、救助船舶の所有者等は、責任制限することができのですが、救助船舶による救助作業中ではあったものの、救助船舶からはなれて、若しくは陸上、又は航空機上より救助作業をなしていた者の事故については、従前では、責任制限ができないとの英国貴族院(日本の最高裁にあたる)の判例もあり、(東城丸事件)このことから救助活動の円滑な遂行のためには、このギャップを埋め、作業が救助船舶上であるなしを問わず責任制限を認める必要が認識されるに至り新設されたものです。

なお、救助船舶が事故を起こした場合の責任制限額は、該船舶のトン数により算出し、救助船舶と以外の救助活動により損害を発生せしめた場合の責任限度額は、千五百トン

基準として、算出する旨の条項になっています。

また、旧法上は、責任保険の保険者(例えばP・I保険者)自らが責任制限主体として規定されていませんでしたが、改正法においては第九十八条二項が新設され、責任保険の保険者も又、責任制限主体として登場することになりました。もっとも、交通事故における自賠責保険の如く、被害者が責任保険者に直接請求できる規定はありませんので、上記九十八条二項を運用して、責任保険者が責任制限申立をなす例は、外国法適用になる場合を除き稀であります。

七、その他注意すべき事故

イ) 利息

旧法時においては、責任制限ができる時期又は期限が特に定められていなかったため、いつの時点でも制限申立可能と解釈され、事故後仮に何か月、何か年経過しても、申立権者の方針が定まらないという状態が起こり得ました。

しかし、これでは被害者たる制限債権者の救済が十分であるとはいいがたく、かつ、申立権者の恣意により、制限申立をするのかしないのか未確定のまま、不安定な状態が継続することになり、本案の解決にも資さない点が指摘されたため、現行法では、事故後制限申立をなし、基金形成時まで、年六パーセントの利子分の追加供託させしめるように改正されました。(法第十九条第一項)

この改正により、責任制限主体は、いたずらに制限申立を遅らせれば、その分利息が加算されるという不利益を蒙ることになり、その方針の早期決定をせざるを得なくなり、ひいては係争状態の確定を早める結果になると期待されています。常に被害者の地位に立つ我々漁業者側にとっては、利率の低さは否定し得ないとしても、前進と認識することができず。(なお、年六パーセントは、商事法定利率と同率である。)

漁業被害解決の手引き

旧法においては、旅客の死傷等による損害についての旅客船の船舶所有者等に対する債権は、一般の人の損害に関する債権として、同一に扱われるにすぎませんでした。現行法においては、第二条第一項第六号の二において、「人の損害」とは別に「旅客の損害」として定義を別設定し、かつ、旅客の損害についての債権についての責任制限と、その他の責任制限とは別に行われることを実体的に明らかにしました。

具体的にいうと、人に関する損害についての責任制限額については前述しましたが、旅客損害については、

イ、一単位の四万六千六百倍×旅客数
ロ、一単位の二千五百万倍

のいずれか低い方が、その最高限度となることになりました。(なお、イのうち旅客数とは、旅客定員数のことで、船舶検査證書に記載がある。)

但し、日本国内の各港間のみを航行する船舶の旅客の死傷による損害については、責任制限ができない旨の特例は、旧法と同一であります。(旧法第四条第二項、改正法第三条四項)

八、油濁損害賠償保障法との関係

油濁損害賠償保障法(油賠法)はタンカーの事故の場合に適用される法律でそれ以外の船舶の事故は、全て上述の船主責任制限法が適用されます。

従って、貨物船も漁船も船主責任制限法ということになります。

〔油賠法で注意すべき事項〕

イ) 対象となるタンカー
この法律の対象とするタンカーは「現に、貨物として原油又は重油を輸送している船舶」に限られます。

従って、第一に原油、重油以外の油を輸送するタンカー、例えばガソリン、LPG、灯油、ジェット燃料等のタンカーにはこの対象になりません。つまり、「黒もの」の輸送タンカーが油賠法の適用をうけるタンカーです。

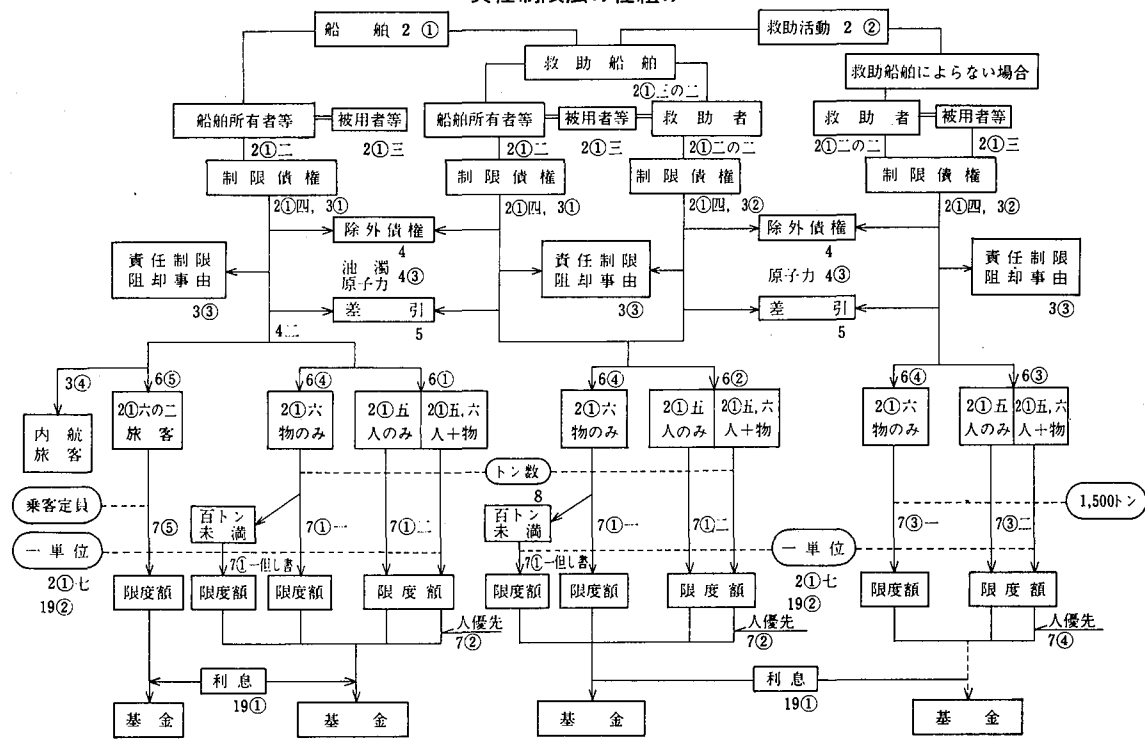
で、「白もの」の輸送のタンカーは、名称がいかにタンカー（LPGタンカーなど）であっても油賠法の適用がありません。

第二に、現に油を輸送中である必要がありませんので、大型タンカーであっても、ラスト航海中であるとか、空船の場合に事故

を起こしたような場合は、油賠法の適用をうけられず、一般法である船主責任制限法の適用になります。

因みに、タンカーが現に原油、重油を貨物として輸送中に事故を起こし、貨物である油は流出しなかったが、燃料油が流出したよう

責任制限法の仕組み



(注) 2①二は第2条第1項第2号を表示する。

漁業被害解決の手引き

な場合には、油賠法の適用があり、最終的には国際基金で補填されることとなります。このように、タンカーであっても「現に油を輸送中」であることが、損害補償の別れ目になりますので、事故発生にあらば、直ちに、その実態を確認する必要があります。

責任限度額はありますが、これを超えて損害が残存したときは、国際基金より未収損害の回収をすることができます。

従って、タンカー事故の場合は結局のところ、漁業損害は制限にかかわらず、全てを回収できると考えてよろしいでしょう。現に過去の事例では、責任制限の申立をタンカー船主は一応はしますが、漁業者側として、漁業損害額を全額回収しているというのが趨勢です。漁業者としては、タンカーの事故の場合は、余りこの制限額がいくらになるかを気にしなくてすむといってもよいでしょう。

ハ) 強制保険制度


タンカーによる油濁事故は、重大な発展

するおそれが多分にあるため、船舶所有者が無資力で、被害を適切に補償できないような事態になることを防ぐため二千トン以上のタンカー船には、油濁損害賠償保険契約（P・I保険のことです）を結ばなければ、航行できないことになっています。又、日本船以外の場合には、そのP・I保険をかけている証明がない限り、日本国内の港には入港できないように、強制保険が義務づけられています。

ただ、二千トン以下のタンカーについては、P・I保険に加入してもしなくてもよく、ここに問題が残るわけです。因みに、タンカー以外の船舶（船主責任制限法の方が適用される船舶のことです）については、トン数にかかわらず、強制保険制度がありませんので、P・I保険未加入船が沈没でもして、他に資産がない時など、ほとんど泣き寝入りの状態になることが予想され、現にそのような実例も全国で散見されます。

活魚時代の革命児

オゾン浄化システム




アクアリウムミニ (丸形) 水槽水量900L

特長

1. 殺菌効果が高い。
2. 透明度を高める。
3. 脱臭効果が大い。
4. 藻の発生が少ない。
5. 海水交換の頻度が少ない。

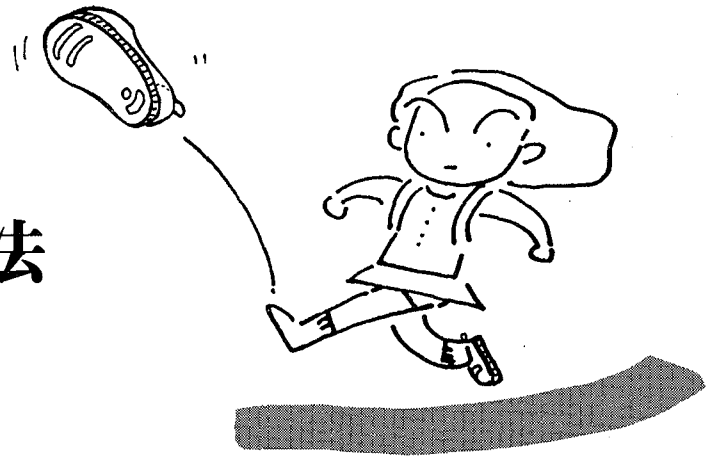
いま注目されています。

活魚の市場価値を高める新時代の水槽システム。各種水槽の設計・施工のご相談は兵庫県漁連へ。



株式会社高岳製作所

公共事業部・産業事業部
〒101 東京都千代田区神田神保町1-50
Tel.03-3292-6551



最近の天気予報の方法

舞鶴海洋气象台予報課

技術専門官 柴田 穰

最近「天気予報はよく当たるようになった」と言ってくれる人が多くなって来ました。その反面、予報がはずれた時の電話での苦情の内容もきびしいものになってきています。

実際、私たちも予報の検証を行っています。ですが、明日の天気予報に対しては八十五％位の精度となっています。これは本庁でスーパーコンピュータを使っているからではありません。

舞鶴海洋气象台ではこの二月から通信網の更新が行われ、新L/A（ローカルアデス）端末コンピュータが導入され、本庁の大型コンピュータと結んで数値予報資料の生のデータを直接取り込むことが出来るようになりました。

△新L/A端末システムの概要▽

今回の更新は大阪管区気象台管内の新L/Aというコンピュータの更新に伴うものであり、気象庁としては数年前から順次新L/Aの更新を進めていて、他の管区内ではすでに終わっています。

当台に導入された端末システムの概要は、日立の2050Gというコンピュータと21型のディスプレイとプリンタとで構成されるワークステーションが五台設置され、それぞれがLAN回線で結ばれていて、そして大阪管区の新L/Aへ、さらに気象庁の大型コンピュータへとつながっています。

これにより、本庁の数値予報モデルで計算されたGPV（格子点値）のデータを端末のワークステーションで直接利用出来るようになり、二十四時間先までの毎時の風や気温、雨などの予想を画面上で表示したり、四十八時間先までの地上や高層の予想図などを六時間ごとの動画で見ることが出来るようになりました。また、沿岸・近海波浪予報プログラム

により四十八時間先までの波浪予想図も表示出来ます。

さらに「お元気マップ」なるものも導入され、天気予報を出す上で参考になる資料がたくさん入手出来るようになりました。

このワークステーションはこの他にも様々なプログラムを内蔵しており、全国、世界各地からの観測データやアメダスのデータを読み込んで、地上実況図や高層天気図などをプリンターで自動的に印刷することが出来ます。また、地震があれば各地の震度をディスプレイの地図上に表示したり、地上気象観測装置から雲や視程などの目視項目以外のデータを自動的に取り込み、気象電報を作成・発信するとともに観測原簿等の印刷もします。

天気予報文もキーボードから入力すれば、自動的に電報文を作成・発信したり、予報原簿の印刷も出来るようになり、従来のような手で書く作業は少なくなっています。

このように、今回の新L/Aの更新で、従来に比べ格段に多い情報が入手出来るようになり、高度な情報提供サービスも可能となりました。

気象庁では平成七年度からメソ量的予報の業務化が計画されており、それに向けて様々な技術開発、体制づくりの努力がなされているところであります。

△数値予報について▽

地球をとりまく大気の流れも物理法則に従って変化しており、運動方程式や熱エネルギー方程式などの方程式によって表すことが出来ます。

数値予報とは数理計算によりこれらの方程式を解き、将来の大気の状態を予想する方法です。地球上の水平、鉛直上にたくさん格子点を作り、それぞれのポイントの風や気温などを計算する「格子

点法」と大気の状態をいくつもの波動の重ね合わせとして表していく「スペクトル法」とがあり、それぞれ膨大な計算が必要で、スーパーコンピュータがなければ不可能なことです。

現在、気象庁ではJSM（日本域モデル）、ASM（アジアモデル）、GSM（全球モデル）、TYM（台風モデル）の四種類のモデルがあり、一日二回（九時と二十一時の初期値）のルーチンで計算されています。

一週間先までの予報には格子点を粗くして地球全体にわたって計算し（小さな現象はとらえられない）、また二十四時間先までの詳しい予報には格子点を細かくして、日本付近だけを詳細に計算する（ノイズがふえる）など、予報の目的、対象によって使い分けています。

計算機にどのような初期値を入力するかは非常に重要な問題であり、不必要なノイズが出ないよう客観解析によって格子点上のデータを加工することを初期値化といいますが、最近、これらの技術が著しく改良され、発達してきています。

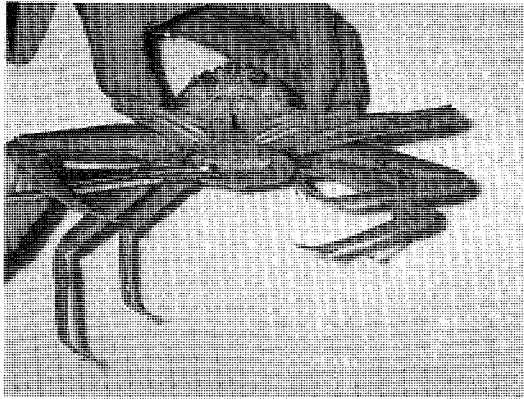
これらの技術は、これからもさらに改良され、発展して行くでしょうが、コンピュータですべての気象現象を計算することは不可能なことであり、機械が人間にとって代わるということとは出来ないうでしょう。注意報、警報をはじめ天気予報を発表する上では、地域的な局地現象なども考慮して、予報官の総合的な判断がやはり必要であります。

モデル名	予報領域	水平分解力 水分解力	鉛直層数	予報時間
GSM	全球	110km	21	3日、8日
ASM	アジア・太平洋	75km	16	48時間
JSM	日本周辺	30km	23	24時間
TYM	台風周辺	50km	8	60時間

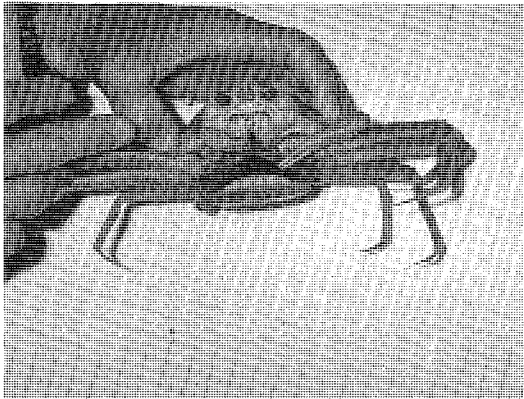
数値予報モデルの概要

ズワイガニ資源の増大を目指して (ズワイガニ種苗生産研究)

本県日本海漁業の重要魚種であるズワイガニ(マツバガニ)に漁獲量は、年々減少傾向にあり、第一図に示したように昭和三十〜四十年前半には四千〜六千トン漁獲されていたのが、平成二年には三百八十トンまで減少しています。このためズワイガニ資源保護とともに栽培漁業の推進が必要となっています。兵庫県ではズワイガニの移植放流や増殖場の造成を行うとともに、水産試験場では種苗生産技術の開発を図るため、平成二年度から十年計画でズワイガニ種苗生産研究を実施しています。今回はズワイガニの



(アカコ)



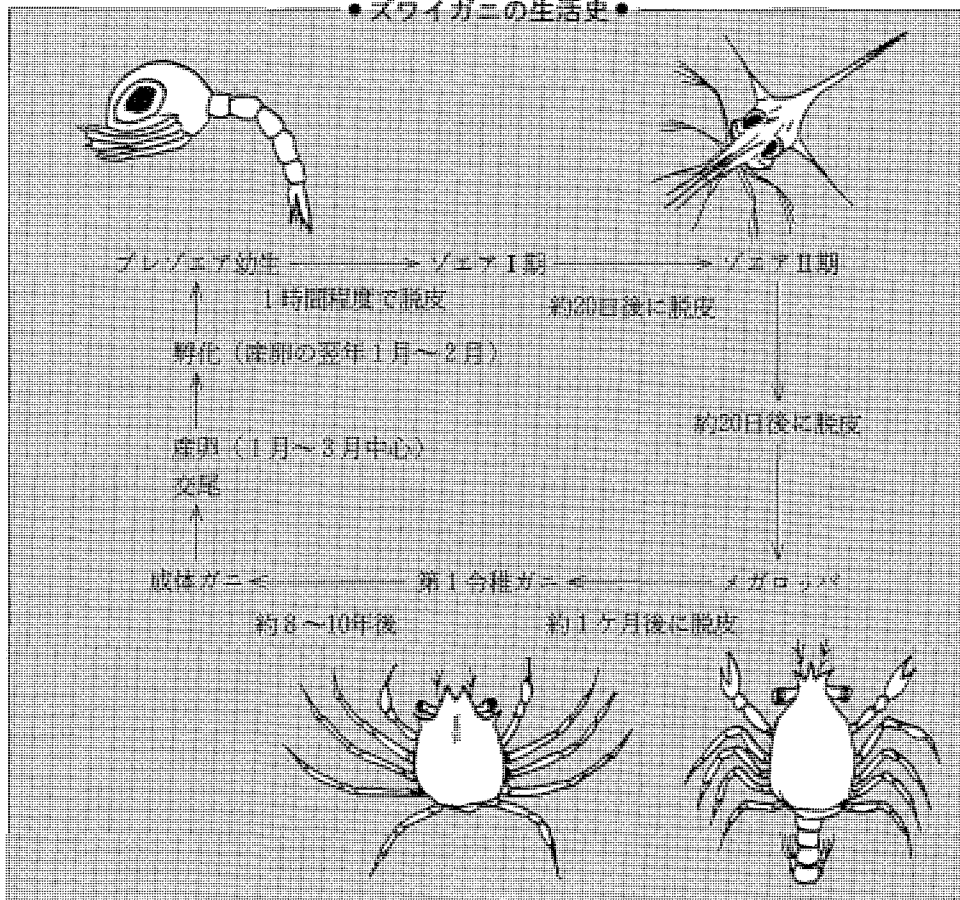
(クロコ)

生態と水産試験場で実施している種苗生産試験研究について紹介します。

兵庫県など山陰地方ではマツバガニ、北陸地方では越前ガニと呼ばれ日本海の冬の味覚を代表する魚種となっているズワイガニは、ベーリング海、オホーツク海、カナダ周辺の北大西洋、日本周辺では日本海、東北以北の太平洋などの水深二百〜四百m、水温一〜五℃程度の海域に生息しています。

ズワイガニの産卵は、通常年に一回、二月から三月頃に行われ、オレンジ色の卵を腹節(通称フンドシ)の内側に産み

●ズワイガニの生活史●



出し抱卵します。産み出された直後の卵はオレンジ色（アカコ）ですが、約一年の抱卵の間に発育して、翌年の一月から二月頃の幼生孵化直前には黒色（クロコ）に変化してきます。卵の孵化は夜間を中心に行われ、全長三mm程度のプレゾエアと呼ばれる幼生になります。プレゾエアは趨光性（光の方向に集まる習性）があり、孵化から一時間足らずですぐに脱皮を行って、次のゾエアと呼ばれる幼生に変態し、表層近く（水温十〜十五℃）まで浮上してくるようです。ゾエア期はI期とII期があり、遊泳肢と口器が発達してきます。人工飼育条件下（水温十一℃）では約二十日間で脱皮を行って、ゾエアI期からII期に変態します。ゾエアII期は体がかかなり大きくなる他は、形態的にI期と殆ど変わりません。ゾエアII期も約二十日間で脱皮を行いメガロップと呼ばれる幼生に変態します。メガロップになると歩脚と鋏脚を持ち、今までの浮遊生活から底生生活の過渡期の段階になり、約一カ月後に脱皮して、成体とほぼ同じ形態の稚ガニ（甲幅約三mm）となり底生生活を行うようになります。その後脱皮を繰り返して孵化から約八年後によく成体となります。またズワイガニの雌は稚ガニ以降十回脱皮を行って成体になり、その直後に交尾を行って生涯で最初の産卵を行います。一回目以降の産卵は交尾を伴わず、体内に貯えた精子を用いて産卵すると考えられています。そして雌ガニは成体になった後、脱皮を行わないため、繰り返し脱皮を継続して成長する雄に比べて小さいわけです。

水産試験場では、ズワイガニ二種苗生産研究として平成元年から親ガニの飼育を始め、まず平成二年から三年度は、親ガ

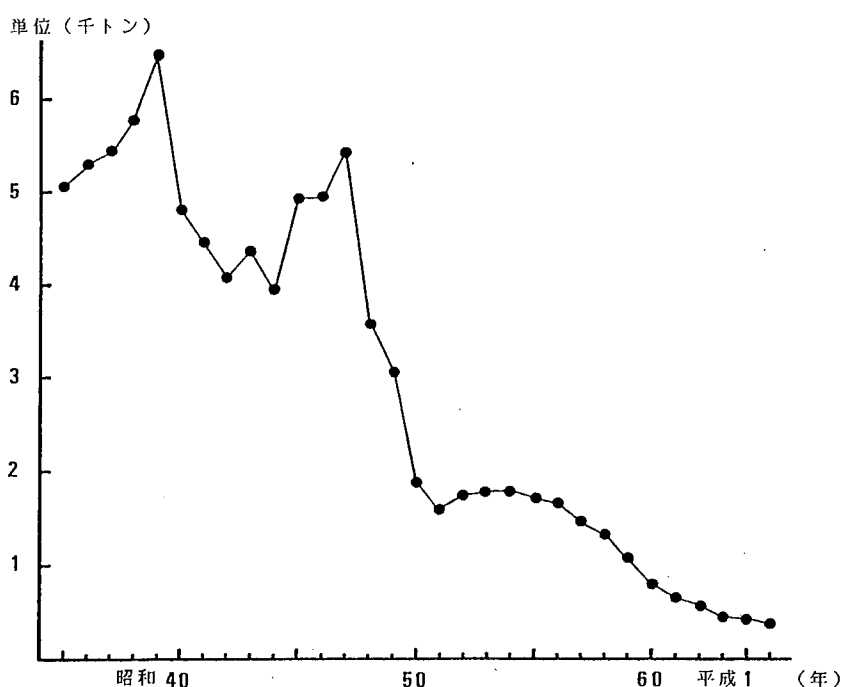
NOTE

ニの養成と産卵の適条件の把握を目的に、飼育水温別の親ガニの生残率、孵化幼生数および孵化幼生のサイズの検討などを行いました。その結果、親ガニの養成は水温一四℃では適切でないことが判明しました。また、五、八、十℃の飼育試験から、飼育水温が高くなるほど孵化幼生数は少なく、幼生のサイズも小型化し、孵化後から次の産卵までの期間が長くなること分かり、五℃での飼育が適当である結果が得られました。

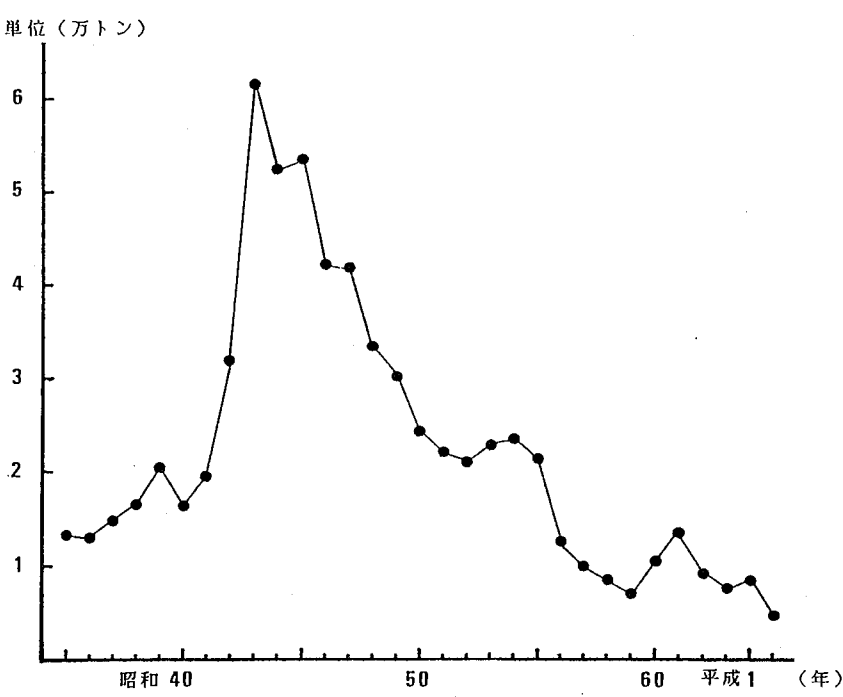
飼育条件の解明を目的に、投餌条件、飼育環境、餌料種類などの項目についてゾエア期を中心に試験を行っています。ズワイガニ二種苗生産研究は、日本海側の各県水試、日本栽培漁業協会などで行われてきましたが、これまでのところ稚ガニまでは生産できるものの生残率は低く、種苗の量産技術の開発には至っていないのが現状です。

今後試験研究を進め、資源保護と共に種苗生産技術の開発によるズワイガニ資源の増大を図りたいと考えています。

（増殖部 原田）



第1図 ズワイガニ漁獲量 (兵庫県)



第2図 ズワイガニ漁獲量 (全国)

TOPICS

全国大会が 東京で開かれる

漁村青年婦人活動実績発表大会
に香住町漁協青年部が発表

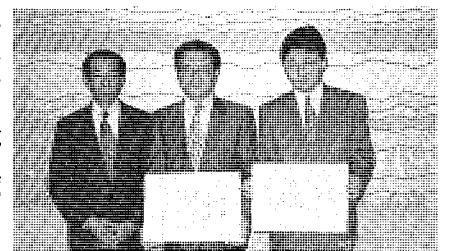
全漁連主催の第三十九回全国漁村青年婦人活動実績発表大会が、去る三月二日、三日の両日に東京・虎ノ門パスタルにおいて開催された。

この大会には、全国から漁協青年部関係三十五グループが参加して、漁業・資源管理、増養殖、経営部門の三分科会に分かれて活動実績発表と研究討論が行われた。

本県の代表として参加した香住町漁協青年部（発表者＝永田絃司さん）は、第二分科会（増養殖部門）で「稚ヒラメの海上小割網による中間育成から活魚出荷まで」を発表した。その概要を紹介したい。



同青年部は平成三年六月から「稚ヒラメの中間育成」に取り組み、日本海特有の海況による悪条件の下で、種々の困難を克服してきた。その一つは、海上小割網の飼育で起る波の影響



響による弊死の対策だった。あれこれ試行錯誤の結果、海上小割網から海中籠による飼育への発想を生んだ。

海中なら波による影響は解消できるであろうと、海中籠（収容尾数二千尾）での飼育を始めた。水深を加減し歩留りを測定した。海底籠の歩留りが成績よかった。また、籠に砂を敷いて、自然環境に近い状態にしたが、これが効を奏して餌の食いつきも順調に推移し、歩留り八十%の成果を得た。その中から大きい目のヒラメ五百尾を残して飼育を続行し、それ以外のヒラメを放流した。

出荷までの苦労はその後も続くが、二度の夏を越して、年末には大きいのは一・五〜二・五kgとなり生残数三百五十尾（歩留り七十%）を確認した。そしてやっと出荷するに至ったのだった。

この活動を通して同青年部では、企業化への気運も高まってきているのは確かだろう。なお、この発表で水産庁長官賞及び全漁連会長賞を受賞した。

姫路で 「いかなご料理教室」 を開く

春を運んでくる魚「いかなご」漁が解禁す

るや、垂水、明石の魚屋さんの店先には新鮮ないかなごが並ぶ。それと共に、近辺のご家庭からいかなごを炊くいい匂いがしてくる。濃い鉛色に煮立てたものは色も味も絶品で酒の肴に、ごはんのおかずにと食卓に彩りを与えてくれ、垂水や明石などでは「いかなごのくき煮」は季節の風物詩になりつつある。

ところが、同じ瀬戸内でも、姫路方面のご家庭ではあまり「くき煮」は炊かれていない様子。このため、県漁連では匂いが味わえてカールシウムが豊富な「くき煮」を賞味していたことを目的に、三月上旬から四月上旬にかけて、姫路市内二十六カ所において、一般消費者を対象に「いかなご料理教室」を開催した。この料理教室の話が新聞に掲載されるや県漁連（播磨支所）の電話は連日鳴りっぱなしで、対応に大わらわ。一週間足らずで予定の九百五十名を超す千五百名から申込みをいただいた。

料理教室の講師には、新鮮ないかなごを提供していただいている坊勢漁協の組合員の方、また家島漁協の組合員の方、そして県漁連の魚食普及スタッフがなり「失敗しない、いかなごのくき煮」の作り方や、釜揚げの方法（ゆでる塩加減がポイント）、いかなごのから揚げ（お子様のおやつとして、ご主人のビールのおつまみとして最適）などを作って、皆さんに試食していただいた。参加者から人気のおあった「くき煮」を実習してもらったところ、初心者が多いにもかかわらず、出来具合は上手に炊き上がった。参加者からは「とってもおいしい！ぜひ家に帰って炊いてみます。」「こんなに簡単にできるんですね。」という喜びの声があり、来春には姫路へも風物詩が伝わることを期待しています。



漁海況情報

兵庫県立水産試験場

海況

概況 水温はさらに低下しているが、依然として平年より〇・六℃程度高い値を示しており、灘中央部では十℃を上回るころも見られる。二月後半にまとまった降水があり、塩分はほぼ平年並みの値となっている。播磨灘全域で大型珪藻が多く見られ、栄養塩濃度が極端に低下している。しかし大型珪藻の分布状態から見て、現在は増殖の末期に近づいていると推測されることから、今後大型珪藻の消滅と共に栄養塩濃度は緩やかな上昇傾向を示すであろう。

水温 播磨灘中層平均水温は依然として平年値を〇・六℃上回っている。灘中央部および明石海峡付近で十℃を上回るところがある。

透明度 大型珪藻の発生、微細浮遊物質の減少に伴い、透明度は上昇し、平年を〇・九m上回った。灘中央部および南部海域では十m以上の高い値を示している。

プランクトン 栄養塩が少ないため、小型珪藻の発生量は少ない。灘全域に大型珪藻コシノディスカスが多く見られるが、表中層よりも底層付近の細胞数が多く、今回の発生が末期に近づいたことを示唆する。

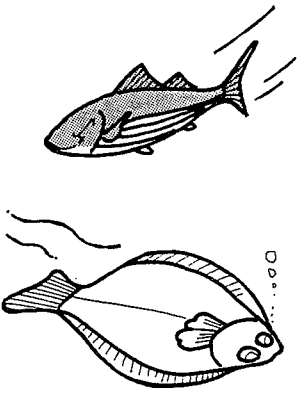
今後極端な発生は無いと予想されるが、灘北部では小規模な発生が恐れがある。

栄養塩 大型珪藻の発生、栄養塩吸収により加古川河口付近を除く播磨灘全域で低い値を示している。今後は大型珪藻の消滅に伴い、緩やかな濃度上昇が見られよう。

漁況
小型底曳網 明石海峡周辺を主漁場とする小型底曳網(ちん漕)では、イイタコ、メイタガレイ、マコガレイなどが主に漁獲されている。また、板曳網ではアナゴ、キスなどが主に漁獲されている。今月は天候が悪く出漁日数が少なかったこともあり全般に低調な漁獲で推移した。

一本釣・曳縄釣 明石海峡及びその周辺海域では、タチウオ、メバル、アイナメ、サバなどが主に漁獲されている。今月に入りタチウオの漁獲が減少したが、アイナメの漁獲が増加している。一方、紀伊水道北部では、マダイ、メバルなどが主に漁獲されている。

船曳網 イカナゴしんこ漁は、大阪湾、播磨灘、紀伊水道の三海域で網下ろし日を統一して二月二十日から始まった。網下ろし日から二、三日は好漁で推移した漁協が多かった。しかし、稚仔の分布調査や試験操業の結果から、今後の漁獲量は前年を下回ることも考えられる。



海区漁業調整委員会だより

三月二十二日

兵庫県瀬戸内海海区漁業調整委員会公聴会を中央労働センターで開催

瀬戸内海海区における共同漁業及び区画漁業の免許の内容となるべき事項について、関係者からの公述はなかった。

公聴会終了後、第二百十六回兵庫県瀬戸内海海区漁業調整委員会を引続き開催

一、兵庫県瀬戸内海海区における共同及び区画漁業の免許の内容となるべき事項等について
 審議の結果、原案どおりで差支えない旨答申することと決定。

二、平成五年度播磨灘及び小豆島北部海域における網口開板及び戦車マンガ漁業協定について
 香川、岡山、兵庫の三海域

操業協定について事務局から説明があり審議の結果、従来どおり平成五年四月一日付けで調印することを了承

三、兵庫県瀬戸内海海区漁業調整委員会運営要領制定について

服務規定、小委員会の設置、地区協議会の開催及び公聴会における傍聴者の注意事項について原案どおり平成五年四月一日から施行することに決定。

三月二十二日

但馬海区漁業調整委員会公聴会を但馬水産事務所会議室で開催

一、但馬海区における共同漁業の免許の内容となるべき事項等について

二、但馬海区における定置・区画漁業の免許の内容となるべき事項等について

三月二十二日
 第三百六十九回但馬海区漁業調整委員会を但馬水産事務所会議室で開催

一、但馬海区における共同漁業の免許の内容となるべき事項等について(諮問)

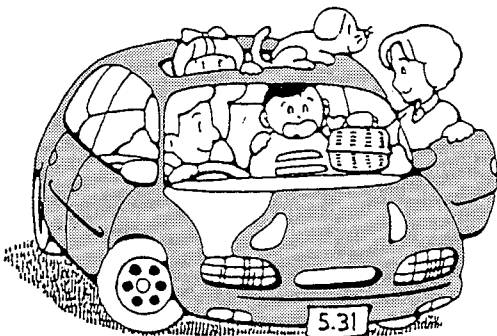
二、但馬海区における定置・区画漁業の免許の内容となるべき事項等について(諮問)

審議の結果、一、二とも原案通りで差支えない旨、答申することと決定されました。

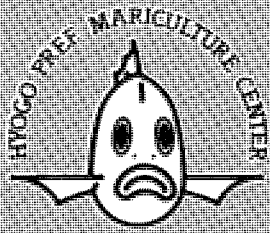
自動車税についてのお願い

自動車税の納期限は **5月31日**です。

納税はお近くの銀行・郵便局・農協などの金融機関、または財務事務所まで5月31日までにお忘れなく!

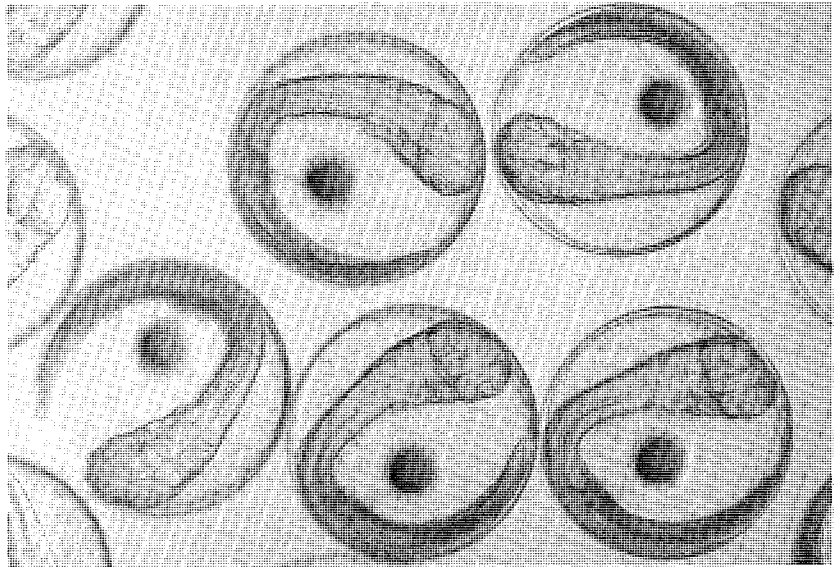


兵庫県・財務事務所



栽培漁業センターです

55

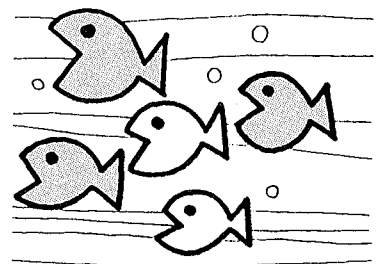


ヒラメのふ化直前の卵

きびしかった冬もようやくゆるみはじめ、春の気配が感じられるようになってきた。春になると多くの魚たちが産卵期を迎える。

栽培漁業センターでもヒラメの産卵が始まっている。ヒラメの成魚は普通、深場の砂質底にすんでいるが、水温十五℃前後になると浅場へ移動して産卵する。栽培漁業センターでは十二月下旬より早期採卵を試み、ヒラメ親魚水槽の水温を徐々に加温し、通常より二〜三カ月はやい二月上旬より産卵させることができた。ヒラメの卵は薄黄色で、直径約〇・九mmである。(写真)

この卵を三日間水槽内で管理(水温十四℃)すると、全長約三mmの仔魚がふ化する。ふ化仔魚はお腹に大きな卵黄を持っており、それを吸収して三日ぐらいいは餌無しで成長することができる。また、ヒラメの仔魚は生き餌しか摂餌せ



ず、約〇・二mmの動物性プランクトン(シオミズツボワムシ)を大量培養して給餌している。

一方、一月六日より飼育を開始したマコガレイの種苗生産は、三月四日に全長二十一mmの稚魚十七万尾を各市町に配布し、終了した。稚魚はそれぞれの地先に直接放流され、二〜三年後には二十mmぐらいいに成長するであろう。害敵に捕食されずに一尾でも多く生残してくれることを願っている。

(兵裁協 吉岡)

普及員だより

「魚食普及と新郷土料理に期待」

今日、魚介類は血管や心臓をいつまでも若く保つのに大切な栄養価が豊富にあることで見直されています。

このようなときに、淡路地区漁協婦人部連合会(会長 播磨よし子)が昭和六十一年から始めた「漁家婦人アイデア料理コンクール」で第一回から第三回までの入賞した作品をもとに「海の幸あわじ」の本が平成元年に発行されました。今ではこれが、話題になったのか地元消費者はもとより全国は幅広く活用されています。(県漁連機関紙「拓水」一旬の美味しい話で連載)

これまでに、同コンクールは六回開催されていますが、漁家婦人からの募集をしたのは第四回までで、それ以降には一般消費者を対象に募集。総出品数は二百五十点余のほりります。

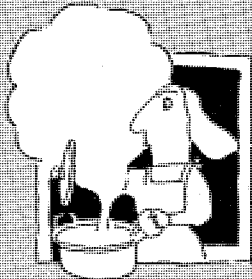
これをきっかけに、漁家婦人部では魚食普及に対する一層の向きの活動が見受けられるようになりました。東浦町・飯屋漁業協同組合婦人部では、若妻を対象に魚のさばき方や料理の講習会を行うなど地域住民との交流を深めています。また、北淡町・四ヶ浦(富島、浅浦、育波浦、室津浦)で構成する北淡町漁業振興協議会で発行している漁業者新聞「豊かな海」の中に、アイデア料理が紹介され、それぞれの魚食普及に努めています。同連では、二巻目の本(四回〜六回)を発行(平成五年度内)する予定で準備が進んでいます。前巻同様ますます活用されることはもとより、コンクールに出品された料理に、またひと工夫を加え、海と山がうまく調和した淡路らしい料理を生み出してほしいものです。さらに漁家婦人のアイデアコンクールを契機に、魚の消費が増えること、「新淡路郷土料理」として広まり定着することを願ってやみません。そして、普及員もその一貫を担うつもりで、漁家とともに頑張りたいと思います。

(北淡路農業改良普及所 渡辺)



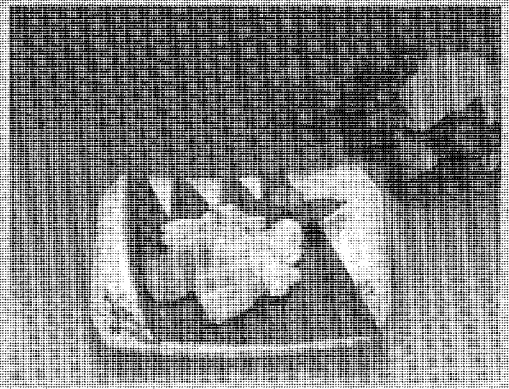
◆材料◆ (4人分)

はげ 500g からし 小さじ1
 白みそ 50g 砂糖 大さじ1
 酢 大さじ2 塩 少々



- ◆作り方◆
- ① はげは、皮をむいて二枚はおろし、適当な大きさに切る。
 - ② 煮えたった湯の中に塩を入れ、さつと①を湯でこしする。
 - ③ 湯を水水にとって、ザルにあげる。
 - ④ からし酢みそで③を混ぜ合わせる。

●つまづらはげの湯びき●

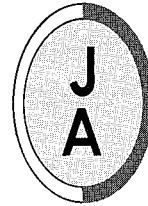


沼島漁業婦人部アイデア料理

旬の美味しい話 ⑥



兵庫JCC通信
 今、JA・生協では



組合員の成長は、活動の中から

兵庫連・第七回協同組合研究会を、二月二十五日、兵庫県民会館で「生協の組合員活動と主体形成」をテーマに開催しました。

講師の橋本吉広(名古屋勤労市民生協総合企画室次長)さんは、全国的に組合員活動が活発になっていく一方で、政策決定機能が組合員から離れている現状を指摘するとともに、組合員の主体形成を生活分野のみに限定した論議を批判し、協同購入を例にとり、組合員は生協の活動への参加を通じて主体を形成するとしました。橋本さんは、協同購入活動が、生協(企業としての)には組合員の無償労働で経済的な基礎となっている面があっても、組合員にとっては、その労働に参加することが喜びであることにも、その労働を通して、安心して買える物が手にはいるということもあわせ、自分自身の成長を確認し、自己の主体を形成できたことが、協同購入を維持させた源泉であると主張します。

野菜おやつコンテスト
 最優秀賞にピザ風クッキー



県知事賞に選ばれた
 山田さん

野菜を使った新しいおやつづくりのアイデアを募集していた「野菜のおやつコンテスト」(主催＝兵庫県、JA兵庫中央会、JA兵庫経済連)の入賞作品がこのほど決まり、最優秀賞の県知事賞には山田佳代子さん(加西市)の「ピザ風クッキー」、優秀賞には小牧ひろみさん(加西市)の「中華風三色ダンゴ」と中橋エツ子さん(稲美町)の「穴に入ってこっそりひとり占めしたくなるクッキー」がそれぞれ選ばれました。

健康ブームで野菜への関心が高まるなか、だれもが手軽に食べられるおやつやスナックに限定して、消費者の創意工夫を生かした作り方を開発し、消費拡大と産地振興につなげようと今年度初めて実施したものです。

県下各地から寄せられた作品献立表は全部で四百五十一点。小学生から六十歳代まで幅広く個性あふれる力作ぞろいでした。書類審査により選抜された作品を専門家が実際に調理する方法で行われた審査の結果、最優秀賞一点、優秀賞二点、アイデア賞および努力賞各十一点、特別賞一点が選ばれました。

山田さんの「ピザ風クッキー」は、ミニトマトとタマネギの甘さをほど良く生かし、かわいらしく仕上げたもの。三月六日に県農業会館で開かれた「ひょうごの食シンポジウム」会場でも表彰式が行われ、上位三品の作品の試食コーナーも好評でした。



協同購入のようす(コープこうべ)

また、協同組合の原理について個々の組合員の「出資」し、利用し、運営する「三位一体」の原則では不十分だとし、協同して出資をする、協同して使用する、協同して運営する、調査して活動するということを加えることが必要と指摘しました。

●サンテレビの

こちら 海です



Ritsue Saito

旬のイダコ漁で出会った
行者の漁師さん

魚は旬が美味しい!!

～明石市より～

93.3月21日放送
(第808回)

ロケだより

明石の「魚の棚」は、約三十軒の魚屋さんが並ぶ魚所・明石の魚所。いつも威勢のよい声に包まれ活気に満ちています。二月二十日解禁のイカナゴを焚く匂い。アー今年ももうそんな季節になったのか。と旬の匂いが季節を覚えてくれます。アブラメ・ヒラメ・カレイ。旬の魚色々ある中に、イダコも今が旬。二月の末頃からメスの頭に子(イイ)が一杯のイダコが桜が咲く頃まで並びます。この辺りでスポと呼ばれるオスはメスの三分の一位の値段、でも煮付けにするとオスも仲々の味。明石から高砂あたりまでの古代の遺跡からは真ダコの壺にまじって可愛い「イダコ」の壺も沢山出土しています。今でも鹿ノ瀬あたりの海底からは藤ツボをいっばいつけたイダコの壺が網にかかるそうです。イダコの子は成熟するとそのひと粒ひと粒がまるで米に見紛う様。そんな所から米飯を連想、イダコと呼ばれるようになったのでしょうか。

江戸時代の話をして伝えられるエピソードに、江戸の料理職人が明石の寿司屋に立寄り、寿司は江戸前でない、江戸の寿司の自慢をしたそうです。それを聞いた明石の寿司職人が飯の中にイダコの子を混ぜ、寿司を握ったそうです。それを食べた江戸の職人は、こんな美味い物をと江戸の寿司自慢をやめたのか。

イダコの漁は、昔は小さな素焼きの壺でしたがタコ壺を作る人も段々減り、ニシ貝に。しかしニシ貝も少なくなると今はウチムラサキの貝殻で獲るのがほとんどです。この「大貝」とも「ホンジヨ貝」とも呼ばれるウチムラサキを利用したイダコ漁は西二見が本

場ですが、明石浦漁業協同組合でただ一人、この漁をしている人が居ます。

松本晃さんがその人。松本さんは何んと大先達の資格を持つ山伏がもう一つの顔、おじいさんもお父さんも行者さんだった家系です。この辺りでは、行者の漁師さんとして仲々ユニークな存在の人です。松本さんがこの貝のイダコ漁を始めたのは十年程前、西二見へ行っては研究、見よう見真似で始めたそうです。しかし、松本さんの貝にイダコはほととぎす入らない日々、ベテランの漁師さんから十年早いと云われ、一念発起、その頃、夢の中に弘法大師さんが現れ、何か授かった気持ちになったそうです。それから松本さんは貝殻に赤いマジックで「南無大師遍照金剛」と書いて海に入れました。(今は弘法大師と書いています)すると何んとイダコが入るようになった。これは本当の話です。取材で漁に出た時も弘法大師と書いた貝はほとんどイイ持ち、書いてない貝はオスばかり、まさかと思うことがありました。漁が休みの日は、夕子ウオ釣りのイワシ等のエサを乾燥、それを肥料に梅や桃等の果実を育てるのが趣味と云う松本さん。寒い沖の船で「お疲れさん」と出された魔法瓶には、自分が育てた桃と梅の果実酒が。寒かった取材を暖めてくれました。イダコ漁が終わると奥さんと西国三十三所めぐりを楽しみにまわっていると云う、穏やかな漁師さん、旬のイダコ漁で出会った仲々ユニークな漁師さんでした。

(追記)こんなことを書くと「チョット変わった」と思われるのんと違うかと松本さんの弁)

1993年4月10日発行 通巻 438号
昭和32年10月18日 第3種郵便物認可

発行人 兵庫県漁業協同組合連合会

発行所

兵庫県漁業協同組合連合会
(別) 兵庫県水産振興基金

〒652 神戸市兵庫区中之島2-2-1

TEL 652-3424
FAX 671-6685

定価80円(本体78円)