

平成18年4月20日
経済産業省別館1029号室

水産政策審議会企画部会
第3回漁業経営・資源管理小委員会議事録

開 会

山下委員長 時間になりましたので、ただいまから、水産政策審議会企画部会の第3回漁業経営・資源管理小委員会を開催いたします。座って進めさせていただきます。

本日、今のところですが、12名の委員の皆様にご出席をいただいております。出席御予定の方で、まだおいでになっておられない方、おられますけれども、おいでになりましたら、また着席をしていただいて議論に参加していただくということにいたします。

前回に引き続きましてのことですけれども、この委員会では委員の間での積極的な御意見の交換をお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、先に水産庁から説明がございますけれども、説明の後、何か御質問などございましたら、この場で出していただいても結構ですし、詳細な事項については別途お尋ねいただければ、改めて、その資料等を用意して説明させていただくと。その方が議論の進行上、よいのではないかとということです。よろしくお願いいたします。

この委員会は公開されておまして、傍聴の方もお見えになっております。また議事録につきましても、すべて公開することになっております。

本日の会議ですが、午後4時くらいまでを予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局から、何か連絡はございますか。

坂井企画課長 委員長から話がありましたように、本日は中尾特別委員と渡邊特別委員は、追って見えられる予定でございます。お二人とも企画部会には出席をいただいておりますが、小委員会は今回初めてということで御紹介をさせていただきます。

それから、念のため、お手元のファイルですが、本日、お配りした資料を、お使いいただいた後に残していただければ、このファイルにとじて、次回の会合の際に皆さんの机の上に配付させていただきます。そういった意味で、ファイル本体は、この会議での使用ということで、お持ち帰りにならないようにしていただきたいと思っております。もちろん、今日の資料は、お持ち帰りいただいて、その次に持ってきていただいても結構でございます。

中尾特別委員、いらっしゃいましたので、御紹介をしたいと思います。中尾特別委員でいらっしゃいます。

中尾特別委員 本日は、おそくなりました。中尾でございます。よろしくお願いいたします。

坂井企画課長 事務局からは以上です。

山下委員長 ありがとうございます。

資 料 説 明

山下委員長 早速ですが、きょうの議題、漁船漁業についてでございます。事務局から資料を用意していただいておりますので、この資料に基づいて説明をいただきまして、その後、皆様方に議論をいただきたいと思っております。

それでは、事務局からお願いいたします。

宮原沿岸沖合課長 資料3をごらんください。漁船漁業ということで、かなりのページ数の資料を用意させていただきました。ただいまから御説明させていただきますが、余り説明ばかりに終始しても何ですので、できる限り簡略化してまいります。何かわからない部分がありましたら、後で御質問ください。どうかよろしくお願いいたします。

それでは、説明を始めさせていただきます。

まず1ページでございます。これは現在の水産基本計画の漁船漁業に関係した部分でございます。参考までにつけさせていただいたので、これは説明を省略いたします。

2ページ目をごらんください。漁船漁業の位置づけでございます。ここにありますとおり、漁船漁業で漁獲される魚の量は、量的に見ますと、総生産量の8割方になります。ただし、近年ですね、見ていただくとおり、特に沖合漁業の落ち込みが激しくて、総生産量の落ち込みを引き起こしている大きな要因になっているところがよくわかりいただけると思います。こういう状況にあるということでございます。

各漁業別の状況を説明させていただきます。まず遠洋の関係で、かつお・まぐろ漁業でございます。これにつきましては、17年の状況で600隻の許認可数がございますが、これから御説明してまいります各漁業の漁船の隻数はいずれも許認可隻数ですので、実態といえますか、実際に動いている船はこれより少なくなります。特にまぐろ漁業については現在、稼働している船はかなり落ち込んでいる状況でございます。それから、遠洋のかつお釣り漁業については、60隻ぐらいで横ばいの状況でございます。

そこで、船の年齢構成といいますか、どれぐらいの年の船で構成されるのかというのが3ページ目の右側の表にございます。このグラフにございます。山が15年より先の方にできているというのがわかりいただけると思います。新しい船の建造が進んでいないので、船が老朽化しているという状況がございます。

次のページをごらんください。まぐろはえ縄漁業につきましては、いわゆる刺身まぐろの冷凍のまぐろをつくっているわけですけれども、メバチと言われるまぐろの種類が漁獲の主体を占めます。ところが、最近はとれっぱりが余りよくない上に、魚価も下がっているということで、漁獲金額、漁獲量ともに下がってくるということで、経営が厳しい状況に陥っているということでございます。

かつお釣りににつきましては、でこぼこがあるものの近年は一応横ばいではございますが、かつお釣りにしても経営は決して楽ではないというところでございます。課題としまして、コスト削減のための外国人の導入ですとか、台湾等との競争をどのように乗り切って、供給自体が多過ぎる部分を減らしていくということ等々がございます。国際的な漁場で操業している船でございますので、国際管理の面でどういう生き残れる道を占めるのかというのが重要な課題でございます。

次に近海のかつお・まぐろ漁業について御説明申し上げます。これにつきましては、これもより一層経営の状況が厳しいということで、隻数が減ってくる状況でございます。20

トン未満、いわゆる19トン船と言われるものを除いた鋼鉄船につきましては、かつお釣り、まぐろはえ縄、いずれも減ってきております。船齢構成の部分を見ていただくとよくわかると思うんですが、最近の船、新しい船をつくるというのは、白抜きの部分のFRPでつくっている19トン船の部分だけが建造されておりまして、鋼鉄船の大きい近海かつお・まぐろ漁船については建造がとまっておりまして、どんどん老朽化が進んでいるという状況でございます。

次のページ、6ページをごらんください。近海のまぐろはえ縄漁業は、遠洋以上にたくさん種類の魚をとっております。メバチばかりでなくて、ピンナガ、最近ではサメ類ですとか、カジキ等々も漁獲しておりますが、水揚げ金額はだんだん減ってくる状況でございます。隻数が減っていることもございますが、値段も悪いという状況が反映されております。かつおにつきましても、価格はなかなか上がらないというところがございます、これも厳しい状況でございます。

近海のかつお・まぐろ漁業は、最近できました中西部太平洋のまぐろ類条約のもとで管理されておりまして、この中でどういう国際的な地位を確保していくかということがございますし、先ほどお話ししましたとおり、まだ建造ができる比較的経営の状況がいい19トン型の船への転換あるいはそういったもの、小型化していくというのも一つの課題でありましょうし、生鮮のかつお・まぐろ類を供給するというところで、その体制づくりが求められているところでございます。

次が海外まき網漁業でございます。これは単船の大型のまき網で、主として、かつお類をとる漁業、かつおとキハダを中心にとっている漁業でございます。この漁業につきましては、比較的経営はいいんですが、船齢別構成を見てのとおり、古い船がふえてきておりまして、代船建造をしなければいけない状況になってきています。

この海外まき網漁業でとられますかつお、キハダといったものは、加工用あるいは缶詰用ですとか、節ですとか、加工用のものが主体になるわけですが、加工物の原料ということで、国際市場の中での価格形成になりますので、各国のたくさんいるまき網船との競争が非常に厳しい問題になります。このためにコストの削減等々が課題になっておりますし、まき網船をふやしている台湾等との競争等々が非常に問題になっております。

次の大型いか釣り漁業に移らせてください。これは8ページ目でございます。大型いか釣り漁業につきましては、これも大変厳しい状況にございまして、許認可数は77隻でございますが、実態は、このうち58隻が、次に御説明いたします日本の200海里近辺で操業しています中型いか釣り漁船が兼業で許可を持っていますので、実態の本当の海外、いわゆるペルー沖ですとか、海外漁場に行く大型のいか釣り漁船は許認可数で19、実態で17だったかな、非常に少ない隻数になってしまっております。また、船齢の構成も、ごらんとおり、ほとんど新しい船の取得はございまして、古い船がたまってきている状況でございます。

大型いか釣りについては、日常、海外の漁場を使っているということで、今後の海外漁場の確保、それから燃油を大変使うというタイプの漁業ですので、LED等の燃油を使わない省エネ型の操業へ転換することが求められております。

次の中型いか釣りをごらんください。これは10ページ目でございます。中型いか釣り漁業につきましても、大変よくない状況にございます。中型いか釣り漁業は日本の200海里

の中とロシア水域という日本の200海里近辺で操業しておりまして、いか釣り機でいかを釣って、これを冷凍して刺身用に供給するというのが、この漁業でございます。

ごらんのとおり、10ページ目の左側の図にありますとおり、最近、いかの供給が少しタイトになったので値段が上がってきているということがございます。これで一息をついているということで、右側のグラフにありますとおり、1隻ごとの水揚げ金額は上昇してきているということは好材料なんです、いずれにしましても、水揚げ金額が8000万円と、1億円いかないような平均の水揚げですので、もともと大変厳しい経営になっているということになります。

許認可数につきましては、11ページにありますとおり、この7年間で半減いたしました。船齢構成は、この漁業が最も老齢化が進んでいる状況にございますが、ごらんのとおり、20年の後半のところは山がございまして、このままでは古い船で使えなくなってしまうところまで追い込まれております。

もともとこの漁業は中古船を取得して漁業をするということなんです、ほかの漁業の調子も悪いもので、中古船の取得ができなくなっているところ、この漁業にとっては致命的な問題でございます。また、この漁業も同様に集魚灯を使う関係からLED等々で省エネが迫られているところがございます。これらが課題です。

次に行かせてください。次は12ページ、大中まきでございます。大中型まき網につきましては、これも日本の200海里や近辺の公海等々で操業しておりまして、船団を組んで操業しているということでございます。そこにありますとおり、運搬船、火船、探索船等々で、4から6隻の船団で操業するということです。多獲性の魚種、アジ、サバ、イワシ、カツオ等々をとっております。漁獲金額については、そこにございますとおり、横ばいではございますが、たくさんの隻数を使うということで、次の13ページにありますとおり、最近の燃油高が非常に効いてきている操業でございます。

ここには15年の数字しか出ておりませんが、15年の数字で既に油代16%ですが、最近の油代の価格が約倍になった状況で、総コストの20%を軽く超える、金額でいえば2億円を超える油を使うということで、コスト的に非常に厳しい状況に入ってきております。

しかも、過去からの負債をかなり抱えている漁業経営体が多いということもございまして、この漁業については、早急に合理化して、油を使わないタイプの漁船にしなければならないというところが課題になってきます。ごらんのとおり、漁船の船齢も、13ページの右側のグラフにあるとおり、15年より後にピークがございまして、新しい船の取得が求められているところでございます。

最近の取り組み例については次のページ、14ページにございます。ここの中にございますとおり、運搬船を減らして大型の網船、漁労船を投入しまして、そこに自分の船で魚を抱えていられるように、魚槽を持っていられるようにということで、船の構成を2隻にしてしまうというミニ船団化の取り組みが始まっております。

それから、ここまで合理化を進められなくても、たくさん運搬船を使用している船団が複数の船団、例えば四つの船団なり五つの船団なりで運搬船を共用して、できるだけ効率よく回しながら運搬船の隻数を減らすとか、漁船の構成隻数を減らすという取り組みも行われているところでございます。いずれにしましても、高コスト体制と燃油を使い過ぎるという状況を早く打破しなければならないという状況にございます。

次に、15ページからが沖合底びきでございます。沖合底びき網漁業につきましては、漁法のイメージ図のところにかきましたとおり、主として3種類、タイプがございます。この中ではかけ回しというタイプの漁船が一番多いんですが、いわゆるトロールで開口板を使うもの、それから、2そうびきといったものもございます。

地方、地方でやり方が違いますし、漁船の規模も違っているということで、沖合底びき漁業については、全国を一まとめにして御説明するというのは非常に難しい漁業でございます。ただし、全体の許認可隻数については、ほかの漁業と同様に、どんどん減ってきている状況でございます。

代表的な操業の形態については、そこにお示ししました北海道の1そうびき、トロール型の船、日本海では高い魚、ずわいがに等々をねらう1そうびきかけ回し、それから山口県根拠の2そうびきというのも特徴的な漁業体でございます。

次のページをごらんください。16ページに生産量と生産額の推移がございます。この業態等々の生産額は、そこにごらんになっていただけるとおりなんですが、一つだけ誤植がございます。申しわけないんですが、上の四角で囲んであります二つ目の丸は「平成15年は567億トン」となっていますが、これは金額ですので、「567億円」でございます。申しわけございません。

それで、年齢構成のところ、一番右のグラフを見ていただければよくおわかりになるとおり、この漁業についても船の老朽化が非常に進んでいるというのがおわかりいただけると思います。

今後は、資源的にも厳しい状況にある地方が多いということでございますので、資源を何とか保存して、とれる状況を続けながら、かつ少ない量でも高いお金で売れるような対策をしなければなりませんし、同時に、この漁業についても省エネ・省コスト化対策をして、何とか新しい船をつくれる状況に持っていきたいということが課題になっております。

そこに取り組みの例がございます。資源回復についてはスケトウダラ、ホッケの例、北海道について御説明しました。岩手の資源管理の推進の例、山口の例についても記述させていただきました。

次に、駆け足で進ませてください。水政審でも何度か話題になってきておりますサンマの漁業でございます。18ページでございます。サンマの漁業につきましては、季節的な操業でございます。夏から秋にかけて操業するというので、ほかの漁業形態、例えばさけ・ます漁業ですとか、いか釣りといったものと複合の経営をしているということですので、これだけ取り出して説明をしております。経営を見る場合は全体を見なければならぬというところを御注意ください。

サンマ漁業については、棒受網で御存じのとおり、サンマをとっております。その漁獲量と魚価のところを見ていただければわかるとおり、サンマの資源は近年、非常に安定していい状況にございまして、よくとれるんですが、よくとれると魚が安いというのがここに出てございます。

1隻当たりの漁獲金額につきましても、そこにありますとおり、最近是比较的いい状況にはあるんですが、とれ過ぎて値段が安いという状況が出てきております。この部分を何とかしなければいけないということで、水政審の中でも御議論いただいたとおり、漁期をどうするのかですとか、分離機なり選別機なりをどう扱うのかといったことが話題にな

っていたところでございます。

許認可隻数については次のページの19ページにございます。これもだんだんに減ってきている状況でございます。船齡構成も、特に大きい船が古くなっているというのがわかっていただけるかと思えます。基本的に、サンマの漁業につきましては、資源はたくさんあるんですが、隻数が多過ぎるということがございまして、生産調整をする場合に、それが非常にネックになることがございます。

それから、これも燃油をたくさん使う集魚灯を使うタイプの漁業ですので、この部分についてLED等の省エネの取り組みが必要でございますし、兼業業種が非常に悪いもので、サンマだけで何とか経営を立て直そうというんですが、これはわずか3カ月、4カ月の操業ですので、とても1年間の経営を支えることはできません。こういうことで、兼業とどういう周年の計画を立てるのかというのが大変難しい問題となっております。

それから、市場にあわせた供給体制については、先ほど御説明したとおり、漁期をどうするかという問題でございます。

それで、20ページ、最後は沿岸漁業でございます。沿岸の漁船漁業については、ここで一口に御説明するのはかなり無理があると思えます。というのは、大変多種多様な漁業を含んでおります。小型の漁船漁業と言いますと、浮魚、底魚あるいは、いか、たこ、エビ等々いろんな魚を対象にしまして、さまざまな漁法でとられております。総体としましては15年で96万トン、金額では3860億円ということでございますが、全体を一つの形で説明するというのは難しい状態にございます。ただし、ごらんのとおり、小型の漁業でございますけれども、全体として減ってきてしまっているというのと、生産額はどんどん減ってくるという状態にあるということでございます。

この漁業につきましても今後、21ページに書きましたとおり、沿岸の漁家全体の漁業所得は減少の傾向にございまして、他の産業の収入で支えるという大変厳しい状況にある中で、種々雑多な漁業について、どういうてこ入れをしなければならないのかというのは大変難しい問題となっております。同時に、経営体が小さくて非常に脆弱ですので、最近の燃油高の影響も大きく受けているということで、省エネ・省コスト対策も早急に進めなければならないという課題を抱えております。

22ページ、23ページには、現状の経営対策の概要を記させていただきました。これについては書いてあるとおりでございますし、今後、どういう対策をするのかというのを御議論いただかなければいけないところでございます。現状のところは余りくどくど説明してもしょうがないかと思えますが、ここに書きましたとおり、漁業経営の改善については、それぞれの場面にいろいろ対策を打ってはございますが、これをうまく使いこなして全体で、先ほど申し上げたとおり、どの漁業でもどんどん古くなってきている漁船をどうやって更新させていくのかとか、省エネ化させるのかということについては、これがまとまった有機的な対策になっていないという悩みがございます。

これについては今後、官民連携を取りながら、まとまった対策として、できるだけ早い時期に対策をとりたいということを検討しているところでございます。この点を申し添えまして、説明を終わりにさせていただきます。

ありがとうございました。

山下委員長 ありがとうございます。

たくさん資料を用意していただいたんですが、20分ほどで説明をしていただきました。

意見交換

山下委員長 きょうは、この説明を受けまして、今後の漁船漁業に関する施策のあり方などについて、委員の皆様方の相互の議論を期待しております。

そうは言いましても、質問等もおありかと思えます。質問はなるべく早い時間にさせていただいて、3時以降ぐらいになりましたら、意見を言えるような体制にしたいと思えます。それから、先に退出される委員もおられると聞いておりますので、そういう方は早目に意見をおっしゃってください。

いかがでしょうか。

婁委員。

婁特別委員 先に質問ということですので、質問を一つお願いします。

21ページに沿岸漁船漁家の経営状況の推移というグラフがあります。一回、申し上げたこともあったと思うんですが、漁業外所得という部分があるんですが、この中身は一体どういうものなのかというのを知りたいなというのがあるんです。

山下委員長 漁業外所得の中身ということですが、今あるいは別途ということですが、いかがでしょうか。

竹谷漁政部長 一部、年金収入というのは書いてありますけれども、漁業外所得ですね。それは、加工業とか、えさに加工する事業というふうに言われております。詳細は、また調べてみたいと思えます。

婁特別委員 お願いします。

あと意見でもいいですかね、先に申し上げたいと思えます。

漁船漁業の問題は、私が思うには、基本的には資源、コスト、もう一つは価格の問題だと思うんです。この三つの問題を解決すれば問題がないと思うんですが、その中でも特に価格の問題はどうしても大事ではないかなと思っております。

というのは、今の説明をお聞きしても、魚価が低下した魚種というのは、皆さん経営がよくないという状況があります。だから、漁船漁業をいかに振興していくかというのは、もしかすると、本体をいじるよりは市場にどうアプローチするかというのが一つの視点かなというふうに思っております。

先ほど説明の中でサンマという例がありましたけれども、これも結局、市場の問題であって、従来、大型サイズで生鮮刺身用とか、そういったマーケットが12、3万トンぐらいの規模と言われていたのが、短期集中で18トンとか19万トンも集中しちゃったら、価格は当然落ちると言われております。

したがって、そういう状況にどう対処するかというか、対処できる対策というものが私は大事かなと思っております。普通に考えれば、加工業者が買えばいいというふうに思われがちなんですが、加工業者を調べてみたら、自分の加工の缶とか、こういったトレーのサイズを変えるよりは、ほかの魚種を調達して、あるいは加工からやめてしまうという変な一つの行動原理があって、逃げ足が非常に速いということで、結局、行き先がないとい

う状況が出てしまうというのがサンマ漁業の去年の状況かなと思っております。

したがって、市場という問題に漁業者自身がどうやっても対処できないという部分はあるかもしれませんが、何か頑張っても対処できるという部分もあるので、その部分についていろいろ考え方があったら、お聞きしたいなと思うんです。

山下委員長 意見じゃなくて、御質問ということでしょうか。今、意見だったように思ったんですけれども。

何かお答えがありますでしょうか。水産庁の方でも、また、ほかの委員の方でも結構なんですけれども。

宮原沿岸沖合課長 一言だけ。

先生がおっしゃった御指摘の点は大変大事なところで、今漁期をどういう体制で魚をとり、それをどう水揚げし、売っていくかというのを検討している段階でございます。来週、サンマの対策会議を北海道でやるわけですけれども、一つは、今回、去年のような問題があるとされた漁期の後、スーパー初め関係のところをかなり集中的に調査いたしました、地元の市場を含めまして。

どういうことが一番大事かというところは幾つかわかってきております。簡単に言えば、要は季節感がある魚だから、うまく季節感にあわせて、消費者にあきられないように流通させろということなんです。言うのは簡単で、これはなかなか難しい話ですね。どういう体制を取るかというのを、生産者と水揚げをする市場、それから、東京の荷受けまで含めて相談をしているところでございます。いずれ結果が出てきたところで御報告したいと思っております。

山下委員長 ほかに。宮原委員。

宮原委員 要望になろうかと思えます。

今、説明を聞いていますと、サンマ以外はほとんど資源状況が悪いということでございます。来年、漁船漁業の一番大切な一斉更新がなされるわけでございます、8月だと思えますが。これに当たりまして、資源状況に見合った生産構造をつくっていただく必要がある、いわゆるグランドデザインをつくっていただかなければならないと思うわけでございます。

それにあわせて、経営状況が大変悪化しておるわけでございます。漁船漁業を何とか維持、安定させていかなければ自給率の65%目標も達成できないことになってしまうと思えますので、こういう漁船漁業に対しますところの集中的な政策の支援というか、そういったものを御検討いただきたいという要望を2点、申し上げます。

山下委員長 今のは要望でしたね。

ほかにはいかがでしょうか。

吉岡委員。

吉岡特別委員 まず御質問をさせていただきたいと思えます。

私、特に沖底の関係でございますので、宮原委員も発言なさっておったわけでございますが、今後の課題ということで、資源管理の推進、付加価値向上のための対策、あるいは省エネ・コスト削減の取り組みということがうたってあるわけでございます。

字句にしますと非常に簡単であるわけでございますが、現実問題として、水産庁として、どのようなお考えなのか。特に燃油の高騰によって、果たして漁船漁業は採算が合うのか

合わないのか、戸惑っている一番危機的な状況にあるわけでございます。そういう中で、どの冊子を見ましても、どの意見の中でも、省エネだとかコスト削減ということが盛んに騒がれますけれども、現実問題として、どのような格好のものを省エネとして指導させようとされておるのか。

私も2年前に95トンの船をつくって、2年目になるわけですが、あらゆる角度から私も省エネ対策につきましては力を注いできたわけでございます。これ以上、省エネをすればと言いましても、自分のことを考えますと、これ以上することないという思いがしておるわけでございます。

今でも、簡単な話が、エンジン回転を落として漁場につくのも同じですから、2時間前に出航させる。これも省エネ対策だと思っておるわけです。漁業者は、あらゆる努力をしておりますが、水産庁として、どのような省エネだとかコスト削減ということをお考えになっているのか、御質問させていただきたいと思っております。

竹谷漁政部長 私、この会議、あと40分ぐらいしたら中座させていただくんですけども、政府全体の省エネの会議も開かれることになっております。

昨年、すごく油が上がりまして、さらに、今年の年初からじわじわと上がってきて、ここへ来て、4月以降、非常に上がってきているということで、値の上がりぐあいからして、燃油対策というのは、高どまりどころか、一段高の様相を呈してきているという非常に厳しい状況だというのはよく認識しています。

ただ、漁業は燃油代のコストの比重が高いんですけれども、ほかの業種もそれなりに影響があるわけです。したがって、去年も、秋に漁業者の方々からは、直接的に漁業者に燃油代を補てんしてもらえないかという声があるわけですが、国のお金を使って漁業者だけに直接補てんするという事は不可能なわけです。

そういう中で、漁業者の方々に取り組んでいただける取り組みというのは、回り道のようなであっても、一つ一つ省エネの取り組みをしていただくしかないのかなど。ただ、省エネの取り組みをする際には、特別に補正予算を組みましたから、そういう設備を入れかえる、あるいは省エネのための取り組みを、みんなで研修会を開くとかいったソフト面の取り組みも含めて支援させていただくということと、油の約半分は漁業系統で供給していますから、その供給体制の見直しをして、地域によっては既に1割程度の油代の削減にこぎつけた地域もあります。ですから、そういう取り組みを応援していく。省エネ活動と燃油流通効率化の2本柱を進めていただくしかないというのが現状です。

現場でどんな省エネ活動をするのか。いろいろな漁業種類があるんです。例えばサンマの話、先ほど出ましたけれども、いか釣りとか、電灯を使う系統のものは発光ダイオードを使うとか、それに切りかえるとかという可能性はかなりある。今、沖底の話がありましたけれども、吉岡さんのところの沖底は、技術的にどういう技術を使うのかというのは難しいなというのは率直に思います。

一番考えられるのは、ソフト面では漁場に、吉岡さんの方は既に実践されているというお話でしたけれども、低速で航行される。あるいは、もう既に実践されているんだろうと思いますけれども、船底の装置とか、船の積み荷のぐあいのバランスをよくして、滑らかに運航できるような日々の点検等を行うとか、そういったことがとりあえず考えられるわけです。

本当は、それを乗り越えるような技術的なテーマがないのか、技術的な課題がないのかということも考えています。それにつきましては、ちょうど明日ですけれども、技術的な課題を募集して、乗り越えていくような取り組みを集めていきたいと思っています。沖底がというわけではないんですが、漁業一般についてですね。次なる省エネ対策取り組みの技術的な新しいものを見出していきたいと思っています。ただ、これ一発で片づくというのではないというのが正直なところです。

山下委員長 野村委員。

野村委員 私、何度も同じことを言って大変恐縮なんですけれども、今の説明全体を聞いていまして、全部供給側の中で堂々めぐりしているような感じがしまして、非常に手詰り感があるんですね。もちろん供給側の体制、構造をどうしていくか、あるいは、それに国がどうかかわっていくかって非常に重要な問題ではありますけれども、もう一方の問題として、需要というものをこれからどのように、何ていうか、つかむだけじゃなくて、変えていくかと、場合によっては積極的にですね。そういうことが、魚の専門家である供給側に対して求められていると思います。

これは魚の例じゃなくて肉の例で、しかもアメリカの例で大変恐縮なんですけど、アメリカの牛肉の輸出組合があるんですが、そこは世界各国の管理栄養士を招いて、牛肉の調理法とか、アメリカの牛肉のメリットといったものを、アメリカに管理栄養士を呼んでやっているんですね。これは生産側がやっている。これから水産には、そういう対策が求められるんじゃないかなというふうに思うわけです。

市場対策とかいろいろ言葉は出ているんですけれども、需要構造とか、需要者の動きとか、あるいは需要者に直接対応している流通、スーパーとかですね、そういうところの問題点を分析、評価して、生産側として何をどのように供給していいか、そういう対応が両輪のもう一方の立場として必要なんじゃないかなというふうに思いますので、ぜひそこを取り組んでいただきたいと思います。

山下委員長 需要面から見た対策ということですね。

玉田委員。

玉田特別委員 私も全く同感でして、過去ずっと振り返ってみたときに、ある一つの事例として見たらいいのかどうかということで、私なりに思う商品がありますので、説明したいと思います。それはかつおのたたきという商品です。

昭和50年中旬ぐらいに、原料となる魚は一本釣りした空冷の魚しかなかった時代に、とてもじゃないけども、これでは拡販に結びつかないということで、いろんな問題があって、その問題に対して、その当時に、漁業者、加工業者、全漁連、それから量販のバイヤーですか、この4者が一体になっていろいろ研究した結果、B1というかつおのたたきの原料をつくられて、それから冷凍物流して今日に至ったんですね。

その間に何があったかといいましたら、その後ですね、加工工程での改善ということで、当初ガス焼から出発したのが炭になったり、わらになったりということで、陸上での工夫ということと、もう一つ、沖合での問題として漁場の開拓ですか、そういうことで東沖の漁場の開拓とかがあって順調に発展しておったんですね。

ところが、最近、店頭を見ましたら、消費者の視点からしたら全くわからない状態で、98円、198円、258円という三つの価格帯でかつおのたたきが販売されているというところ

なんですね。

何が言いたいかといいましたら、そこにもともといろんな問題があってつくられた B 1 という一つの標準比みたいなものなんですけれども、それと異なる原料が来た結果、98円というものが出てきて、逆に、それに引っ張られていくという形で、マーケットが店頭では崩れていったというふうな認識は、小売サイドにいと非常に強いものがあります。

ここへきて、流通過程に対して J A S 規格ということで、ひょっとしたら、B 1 という規格のものが認証されることによって、一つの差別化ということで、一つの地盤ができるかもしれないんですけれども、何にしても、そういったものができたときに、それに準じたものが、なかなかうまく説明ができていない状態で店頭で普及して行って、悪貨が良貨を駆逐するというわけじゃないんですけど、いつの間にかそういうふうな状態で崩れて行って、せっかく平成の初期ですかね、船が珍しくふえたという時期があったと思うんですけど、逆に今は減船せざるを得ないというところがある。そのあたりで、何でこうなってしまったんだろうという思いが今でも非常に強い。

それから、先ほどサンマの事例の話があったんですけども、このサンマも店頭の状態から見ますと、販売している姿はどんどん変わっている。例えば2年前ですね、ある大手のナショナルチェーンの店頭での販売の形態がどうだったかということ、40%ぐらいがドレスのサンマ。要するに、内臓と頭を取ったサンマが4割ぐらいの売上があったという。逆に、それがなかったら、売上は6割しかなかったということですね。さらに2年した後、どうなったかといいましたら、ある近畿の大手のリージョナルチェーンですけれども、60%がドレスのサンマになっているということです。要するに、店頭で購買する動きがどんどん変化している。

それと、量販の店頭的环境なんですけど、基本的には商圈の中で繰り返しお客さんが来るということに対して、買っていただくという、そのような販売になっていますので、需要が出たときに、その需要に瞬間的に即応できるような形に対応できなければ、それがそのまま消えてしまう。そこで、難しいと思うんですけども、サンマにしても、流通する形態というのはいつまでもラウンドだけでいいのかということがあるんじゃないかと思えます。

以上です。

山下委員長 今のお話で、B 1 とか P S マーケットというお話があって、それが何のことなのかということのを少し補足説明を。

玉田特別委員 P S のことは言わなかったんですが、B 1 しか言わなかったの。

B 1 というのはブラインという食塩水ですかね、それを冷媒にして効率よく凍結かけるという技術ですね。

以前は、刺身に向く魚として、釣ったやつをまぐろと同じように空気をかけて、空気で凍結かけたものでなかったら、色、鮮度というのは保持できなかったというときに、つくったものが加工向きにしか使うことができなかった。冷媒の中に一気に釣った魚を入れて、効率よく凍結かけて保存するという。

鮮度のばらつき、それから、冷媒の中に温かい魚を入れますから、温度をやり取りする過程でどんどん温度が上がっていくということで、要するに凍結状態が悪くなるということで、加工向きにはそれでよかったんですけど、そこに条件をいろいろ工夫して、刺身と

して使えるという、要するに、死後硬直以前の状態の魚がそこで効率よく安価にできると、しかも加工向きから生鮮向きになりますということで魚価も上がって、生産者の手取りがふえるという。

そういった技術で開発されたのはB1という活動ですね。要するに、ブラインの1級品というふうに名づけした人から聞いています。

山下委員長 ありがとうございます。

今、漁船漁業の話といいながら、とった後の最終消費者に届くまでの話が重要であるというところに議論が移りつつあるかと思えますけれども、いかがでしょうか。

福島委員。

福島委員 漁船漁業のものと話ですね、原点。

先ほど来、課長から説明があった内容に、日本ではおおよそ耐用年数を超えている船歴の船がどの魚種にも当てはまっているんじゃないかなと思うんです。B1にしる何にしる、それをつくるものをとってくる船が今後、どのように新しく建造されるというふうな過程をつくっていくのか、その辺ですね、筋書きがもしあったら教えてもらいたいなと思います。

山下委員長 恐らく今のにに関してだと思えますが、小野委員、続けてお願いします。

小野委員 同じようなことを質問しようと思っているんですが、その対策というか、やり方として、漁船のリース船を随分推進しようと言われてます。

今日の説明で、ほとんどの魚種で船齢が高くて代船建造が近づいているということだったんですが、リース船は魚種によってかなりばらつきがあるんでしょうが、どういう進捗ぐあいで、どういうふうに進んでいるのか、説明をいただければと思います。あるいは、今後、どういうふうに行こうとしているのかという。なかなか重要な仕組みだと思えます。

竹谷漁政部長 まずリース船の話からしますと、データのものは別途、後日そろえたいと思えますけれども、日かつ連が遠洋のまぐろ漁業用にリース船を所有し、それを傘下の組合員に貸すという形のもののが圧倒的にリース船の使われ方としては多いわけでございます。若干沖合漁業の取り組みにおいて、沖底の船についてやっている場合があります。この場合も、船を持っている主体が県漁連でありまして、その船を傘下の組合員が借りるという形をとっております。

すなわち、リース船の場合は、ある事業主体がリース船を所有されまして、所有された船を漁業者が借りるということです。ですから、金融機能的には、御案内の方が多いわけですけれども、念のため申し上げますと、個々の漁業者の方では船を買うだけの資金的な余裕がないと、借りるにしても担保的な資産がないという状況下において、間に日かつ連なり団体が入ってリース船を買って、その信用力をもって、あるいは担保力をもって船を買って、その船を漁業者にリースして、漁業者の方々はお金を返すのと同じように、リース料を支払うことによって船が持てる、船が運航できるという形であります。

ただ、今度、道筋の話にも絡みますけれども、このリースの話はなかなか難しい時期に来ています。日かつ連自身も、皆さん御案内のように、3月をもって新しい体制に移っていきまして、漁業者団体としても経営が厳しい。リース事業のせいというわけではなくて、販売事業あるいは購買事業の関係があって経営がなかなか思わしくないということがあっ

て、新体制に移ったわけでございます。そういう中で、遠洋のまぐろ事業について、今後リース事業をどういうふうに運営していくのかというのが一つ課題になっております。

それから、県漁連でやっている方式も、手元にデータがないのですが、非常に限られた一、二の県だけでやっています。ほかの県でも、かつお漁業についてリースをやってはどうかと県なり国なりも非常に勧めたんですけども、漁業者団体の方が持ち切るだけの自信がないということで、間に入る団体として難しいという場合が多いわけです。

したがって、リース事業は一つの処方せんということで進めてまいったわけですが、残念ながら、間に入る団体のところが非常に難しくなっているというのが今の状況であります。ですから、今後、このリース事業をどういうふうにもううまく運営していくのかということも考えなければならぬ。

それから、もともと代船する手法がもう一つありますのは、個々の漁業者がお金を借りて、そのお金で漁船を買う。もちろん自己資金があればすぐ買えますけれども、それはさておきまして、多くの漁業者は船を買うためのお金を借ります。借りるお金につきましては、政策金融ということで農林漁業金融公庫あるいは系統金融に利子助成などがつきましますから、通常の金利よりは安い金利で借りられます。

ただ、今までずっと低金利が続いていましたから、金利の利子補給のメリットはそんなに大きくなかったんですけども、長い融資期間、15年とか、そういった融資期間がつきますから、比較的返済しやすいということで、経済全体が右肩上がりの時期におきましては返済もしやすかったということもあって、この融資の手法もずっと利用されてきたわけですが、バブル崩壊以降は、金融機関の厳しさもありまして融資が滞る。政策金融機関といえども、それ相応の担保設定を要求するということから、この金融の道もなかなか厳しいということなのです。

なぜかというところ、申すまでもなく、漁業経営自身が収入というのは非常に不安定であるというところがありまして、借りられるだけの担保力、収益力というところで、金融機関自身も非常に厳しい経営もあって、審査が一層厳しい中で、こちらの道もなかなか厳しくなっているというのが実情であります。

したがって、リース、金融いずれにしても現在、非常に厳しい状況にあるということです。

あとは中古船なりを購入するという手法もあるわけですが、ほかの漁業種類から出たものを買いますので、改造等を伴いますし、漁業種類ごとの規制との抵触関係といった問題もあるので、今後、クリアしていかなければならない課題が幾つかあるかなと思っています。

ですから、個々の経営者の方、これまたさっきの省エネと同じになってしまって恐縮ですけれども、苦しんでおられますが、これという道筋がないというのが今の状況というところでございます。個々の経営者の方でそれなりに工夫をされて何とか代船にこぎつけているというのが現状でございます。

福島委員 部長の最後の言葉の中に、中古船改造ということがありました。具体的に、この問題ということじゃなくて、中古船を改造した場合でも、トン数ランクの問題であわなないということもあろうかと思いますが、その辺は柔軟に考える余地はあるんですか。

竹谷漁政部長 ですから、そういうことも含めて課題だなと受けとめています。同時に

漁業調整問題とも密接に関連する部分がありますので、単に規制緩和すればいいというだけで済まないところがあります。

福島委員 先ほどの8ページの大型いか釣りの中には、許認可が中型の方にも移っているということもありますので、しかも隻数は昔から比べると大分激減しているという格好になっていますので、さっき経営課長から説明があったように、私は待ったなしだと思うんですね、船が古いですから。余り時間かけてやっていると、船の方が持たないと思うんですね、どんどん老朽化していますので。いろんな手続もありますでしょうけれども、ある手続を超えられるような方策があるのであれば、早急にそれは進めてもらいたいなど、このように思います。

以上です。

五十嵐資源管理部長 この基本計画の見直しの中で、将来的にどういう経営体が生き残っていくのかというのを、ある程度モデル的なものを描いていく。モデルになるのかわかりませんが、そういうことになると思うんです。

福島委員がおっしゃった代船をどうやって円滑にするかとか、許認可をどうするかというのは、まさにツールでありまして、我々の立場から、多くのジャパンフラッグを残していくかということを考えていくというのが最優先であります。それがなしでツール議論が先行するというのはいないんだと思うんです。何をやるべきか、そのために必要なものは何かという順番で考えていくということになると思います。

山下委員長 婁委員。

婁特別委員 効率化の議論に関連するかどうかわかりませんが、我々、経営の効率化をしていく、あるいは競争力を高めていく、総論としては私も大賛成です。というのは、どうしても経営の論理というのはあるわけですが、経営を維持していくということが一つの大前提です。

ところが、実際は、もちろん我々は自然を相手にしますが、資源の論理というのもあると思っております。資源の論理を考えた場合に、余りにも効率化していくというのは、場合によってはよくない。本来ならば、この産業が資源のキャパシティを超えたものを効率化していくというのは、資源管理という点ではマイナスという面があるんですね。これは理論的にも明らかになっていることです。

私が問題にしたいのは、もう一つなんですね。ちょっと申し上げづらいんですけども、総論としての効率化はいいけれども、各論になりますと、ある漁業種類の効率化というのは、もしかすると、ほかの漁業種類の非効率化なんですね。

それは多分あって、非常に申し上げにくいんですけども、そうなったときに、私たちは一体何を選ぶか。つまり、非常に効率的に大規模になった経営体を残すか、あるいは地域にあった一つの経営体、集団を残すか。そこら辺の選択というか、そこら辺のバランスだと思うんですけども、そういったところの議論もする必要はあるかなということで、意見ですけども、以上です。

山下委員長 ありがとうございます。

今の話は、五十嵐部長がおっしゃったグランドデザインというか、何を残していくかということと関連するかと思うんです。言いにくいことも、お互い利害が対立することもあるかと思えます。

吉岡委員。

吉岡特別委員 先ほどから福島委員なりいろんな方々から、あるいは小野委員からも話があったわけでございまして、先ほどの課長からの説明では、これは石油が高騰する前の資料なんですよね、正直申し上げて。ですから、この数字より燃料が上がっているだけ、経営としては悪化しているという判断をしなければならんだろうと、このように認識するわけでございます。

そういう中で、先ほどから出ておりますように、何と申し上げましても、代船建造をいかにして国が面倒を見るのか、市町村が面倒を見るのか。その中で、先ほどからリースという話もあったわけでございます。

それで、私はいろんな情報を聞いた中でお聞きしたわけでございます。省エネ対策10%する場合におきましては、国が支援するとかというふうな話も現実にあるんですか、ないんですか。私は知りませんが、そのような代船建造する場合に。今より10%の省エネ対策を考えるなら、国なのか県なのか知りませんが、なんぼか補助という面があるということもお聞きするわけですね。それがリースにかわった方向性なのかもよく知りませんが。

ですから、私はきちっとした対策を考えていただくことができないのかなという思いがしますのと、ここまで、どの業界も、沿岸漁業を除いてすべてが15年、20年というお話を聞きますと、非常に胸が痛くなる思いがするわけでございます。

聞くところによりますと、自民党の中でも漁業再生のための施策ということもいろいろ話題になっておるようでございますが、そうしたものが仮におりてきたときには、どういうものか知りませんが、水産庁として、国として、本当にどこまで支援ができるのかなという思いをお聞きしたいというのが一点。

それから、私は、前の更新のときも、ちょっと言っておしかりを随分と業界から受けておったんですが、全底でいいますと、来年度が一斉更新の年になるわけです。今までですと、すべて決算資料まで提出して許可を受けるという非常に煩雑な、県だろうが、役所だろうが、大変な損だと思っただけですね。

収支決算書まで出して、この経営は続けさせるべきか、あるいは廃業させるべきか、あるいは減船させるべきかと、いろんな思いがあったと思うんですが、言い方乱暴ですが、書類を出したら、ストレートに、すべて出したものが許可されておるとというのが今までのやり方じゃなかったかなという思いがするわけです。一歩先走った、もっと先見性のあるやり方をやっていけば、すべての業界の経営状態がここまで落ち込まなかったんじゃないかなという思いがするわけでございます。

大変乱暴なことを申し上げて失礼でございますが、今後の考え方あるいはシミュレーション、そうしたもののお考えがあるとするなら、お聞きをしたいと思うわけでございます。

竹谷漁政部長 さっき申しましたように、省エネの会議に出なければならないので、あと数分で失礼しますので、先に申し上げます。

省エネの場合に、10%かどうかあれですけども、ある程度の省エネをしましたら、代船そのものに対する補助ではありません、経産省のNEDOという新エネルギーの機構があるんですけども、その団体から、省エネ設備、エンジン等を入れかえるという、機関的な設備も入れかえる場合に、船の設備を入れかえる場合に、それに対してNEDOから

助成が出るという話が恐らく吉岡さんの方に伝わっていったのではないかと思います。それは省エネ対策の一環の中で取り組む話として、そういうものでございます。ですから、先ほど来、申し上げている省エネ対策の一環で、船の中の機関設備の入れかえについても3分の1助成のスキームはありますということを最近アナウンスしたはずでございます。

それから、代船そのものに、今の国の方では個人補助はできない。国はいろんな補助金を出しておりますけれども、個人補助をする、あるいは特別な企業に国が直接助成するというスキームは持っておりません。したがって、代船をするからといって、リースとか金融という手法は今まで積み重ねてきておりますけれども、直接お金が個々の事業者に行くというスキームはないというのが現状でございます。

それから、一斉更新でどういう方針で臨むのか。一斉更新に臨むに当たって、前回も相当議論があったわけですし、今回も相当議論したい点であり、また皆様方にこの点について吉岡委員のように御提言をいただき、またこの委員会、さらには企画部会等で御議論いただいております。そのために、また御議論をいただいているというふうには私も考えている次第でございます。

すみません。時間がないので、ここで失礼いたします。

山下委員長 中尾委員、お願いいたします。

中尾特別委員 長崎県の中尾でございます。

先ほど今後の課題というところで発光ダイオード集魚灯への転換ということが述べられました。この円滑なる転換に向けて国の助成といいますか、そういうものはどのようなお考えがあるのか、お尋ねしたいんです。政策支援といいますか。

といいますのは、農業も外国からの輸入にさらされていますが、減反政策の合間を縫って品目横断的経営安定政策などというのが打ち出されまして、本当にきめ細かにやる気がある農業者は、認定農業者であるとか、きちんとフォローができつつある体制ができております。漁業に関しましても、このままだと沿岸漁業者はどうなるのかなど。

私、前回も区画整理を見直す時期ではないのかという大変申し上げにくいことを申し上げたんですけれども、今回は、漁業者の省エネ、発光ダイオードに転換するための国としての施策、支援をお伺いしたいんです。農業に比べまして、実態よりおくられていると思うんですね。もし何かございましたら教えてください。

宮原沿岸沖合課長 LEDの導入につきましては、先ほどからお話に出ていました経産省関連のNEDOという機関があって、そこから3分の1の補助が出るということになりますが、実際にはLEDをどういう形で使うのかということについて、まだ結論が出ていません。その試験については水産庁の関係機関等々で、実験といいますか、実際に使ってみる調査をやっていますし、漁業者に直接使ってもらおうということもやっております。

それから、我々が考えていなかった以上に、意外に技術というのはどんどん進んでいるもので、電球を変えるだけで、LEDの電球が出てきそうだとということで、これも今度の漁期に間に合うように試験的に使ってもらおうという試みもしております。これでいけるということになれば、先ほどの3分の1の補助の対象として考えられるということでございます。

山下委員長 この席の順番といいますか、並びが委員対水産庁みたいになっているので、

そうすると、ついつい水産庁に対するお願いとか質問というのが一方通行になりがちです。次回は、もしできましたら、並び方を変えて、委員同士が向かい合えるようにしていただくといいのではないかと思います。

といいますのも、お願いをすることは大事かと思えますけれども、まずビジョンがあって、そしてお願いをすると。いろいろな人がお願いをすると結局、声の大きい人のお願いだけが通って、まだ何も漁業に入ってきていない、例えば潜在的な漁業者というのがあるとしても、そういう方がお願いする場はないわけです。そんな人はいないだろうとおっしゃるかもしれませんが、その芽さえ摘んでしまうことになるので、そういう意味では、まず既存のものが調整をし合うといいますか、こういうふうに自分たちはやっていくんだというのがあるのをお願いではないかと私としては思います。

そういう意味では、先ほど竹谷部長、この間もおっしゃったんですが、個人に対する補助はできないということですね。言いかえれば、団体であれば補助できるわけです。そのときに、いろいろな団体がいて、みんながおっしゃると、そこに一々補助をつけていただくと、迷走してお互いのつぶし合いになってしまうという面もあるのではないかと。漁業全体として何かビジョンがつけられるような団体としてのまとめとといいますか、統合化なり、一緒に集まって話し合うなり、そういうことをする場があってもいいのではないかとこのように、個人的な話ですが、感じております。

一つ漁船漁業の船齢の話で質問というか意見があります。遠洋沖合漁業の船齢出ています。これで言うと、15年から20年なんですね。そこにばあっと集中している。15年、20年前って何かというと、実はバブルのときなんですね。平成の初めといいますか、1987年から93年くらい、ここではあっと新船が建造されたんだということがわかるわけです。

何らかの新しい船をお持ちになった方もいらっしゃるんですが、これをみんな更新すると、15年後に同じ問題になるので、こういうのってどうなんだろう。もう少しコンスタントにみんなが少しずつ更新していけるようなシステムの方が健全なのか、それとも、こうやって景気のいいときに、お隣もやるから、うちもやるみたいにやっていくのがいいのか。

変な話かもしれないんですけども、船も設備投資なんですけど、一般の企業でいう設備投資というの、すごく波があるんですね。その波は14年と言われていています。だから、漁船漁業の漁船というのは生産設備だから同じなんだなと思いついて見たりしているわけです。

そういう意味では、こういうふうに波があるのが当たり前なのか、それとも、これをもう少しコンスタントにならしていく方が漁業の将来にとっていいのか、その辺を自分としては迷うところといいますか、どんなものだろうなと思っているところです。

済みません、自分でしゃべってしまいました。

吉岡委員。

吉岡特別委員 委員長がバブルのときにこうなったんじゃないかとおっしゃいますけれども、たまたまこういうことになっておるだけのことであって、漁業者としては、あるいは一挙に造船場でも何でもできるわけではないわけですので、船台から何かして。検査を基準にして考えながら、漁業者は中間検査あるいは定期検査を考えながら建造というものに向かっておるのは事実だろうと私は認識しておるわけですが、今現在でも

つくりたいという人もあるわけですよ。

しかし、最初に申し上げましたように、これだけ燃料が上がってきて、先はどうなるんだという心配の中で足踏みをされておる方も随分とあることは事実でございます。ですから、いろんな業界の中でも、そういう思いはあろうと思っております。

またリースの問題でございますが、兵庫県はそういうことなかったわけですが、隣の県だとかいろいろありましたけれども、リースがつぶれましたのは、漁協の問題、保証の問題。ですから、最近におきましては、リースどうだという組合員がおることも事実でございます。漁協の合併ということの中で、前よりは前向きな姿勢があることは事実でございます。しかしながら、市町村が、リースを受けてきても財政がとて持てないということで、市町村から逆に、ボイコット、合併とあるのが去年あたりの流れのように私どもはお聞きをしておるわけでございます。

リースがいいのか悪いのかということは別問題として、個人ではリースの金が行くということは、最初からあり得ん問題ということは考えておるわけでございます。ですから、漁協なり漁連なり、あるいはそうした全底なり、いろいろとれるなら私はスムーズにいくと思いますが、国の今の財政からして、今までのような補助率はとても出せないというようなことの中で流れたということも、どこまで本当なのか知りませんが、そういうお聞きもするわけでございます。

いずれにしても、漁業者としてつくりたいのはやまやまなんだけども、資金的に難しいということの中で、本当に省エネ対策を真剣に考えて補助が少しでもいただけるなら緩和だということは、前向きな方も出てくるんじゃないかなという思いがするわけでございます。

ですから、何が省エネなのか、コスト削減をどこまですれば本当に採択されるのかということ、少なくとも早目に知らせてやる責務があるんじゃないかなという思いがするわけでございますので、ひとつ御指導方をお願いしたいと、このように思います。

山下委員長 ほかには何かよろしいですか。

長谷川委員。

長谷川特別委員 漁業のことを全く知らないものですから、的外れかもしれないんですけども、中尾委員から農業の経営安定対策と直接支払いのようなお話も出ておりますけれども、私もどうしてそういうのがないのかなと思っておりました。

これまでの検討資料等を見ますと、経営体が減少しているとか、資源が減少しているとか、生産額が減少しているとか、そういうお話はたくさんあるんですけども、お一人お一人の漁業者の暮らし向き ちょっと失礼かもしれませんが、お話が全然なくて、どんな漁業をなさって、どういう暮らしをしていらして、それは私たちの暮らしとすごく密接に関係があるにもかかわらず、そこが見えなくて、消費者から言いますと、先ほど市場や価格の話というのがありました、私個人の考えとしては、持続可能な生産のためにある程度の価格負担は消費者もするべきだと思っております。でも、漁業者の暮らしですとか、漁業者の日々の漁業の状況が消費者にわからないところでは負担できないだろうなと思っておりますので、お一人お一人の顔が見えると、よく農業で申しますけれども、そういったお話がどこかであっていいのかなという感想を持ちました。

以上です。

山下委員長 ありがとうございます。

きょうの会議の初めに婁委員が兼業の状況がどうなっているかという質問をされたところの意図も もういらっしゃらないので憶測ですが、そのようなところにあるかと思えます。漁業経営と漁家の暮らし向きとか経営とか、そういったものとの関係について知りたいということだったのだと思えます。

実際のところは、今度、兼業の資料など出していただくとおもいますが、沿岸漁業については兼業している方が多いと、年金等の収入も含めてですけれども。そうして、沿岸沖合漁業の方は、経営体ではついこの間、あることがあって調べたんですが、ほとんど兼業というのではないわけですね。あっても加工ですね。加工屋さんを兼営しておられるとかいうことはあるけれども、それ以外の事業を兼業しているということは余りない。4%か5%とか、そういう数字だったように記憶しています。

入江委員。

入江特別委員 私たち、遠まきとって日本遠洋まき網漁業協同組合という団体なんですけれども、遠まきの観点から説明させていただきたいと思えます。

17年度は約18万トン水揚げされて、金額で約220億の水揚げをしています。単価的には、数年来、ほとんど変わっていないというか、平均単価で135円ぐらいの推移をしている状況です。御多分に漏れず、遠まきも、船が老朽化して、最近の燃料の高騰化、非常に苦しい経営をやっているのが現実です。

私どもの提案として、5隻体制で火船なんかが魚群を探索しながら走り回っている状況で、探索の面からもうちょっと効率的な方法はないものかということが一つ。最近では人工衛星等を利用した探索も開発されつつあると思うんですけれども、ここら辺の開発を国の長期的な戦略として考えられてはいかかかという要望をいたしたいと思えます。

もう一点、私は4月の初めに長崎県の対馬の沿岸をずっと回って、いろんな漁業者との話をしてまいったんですけれども、対馬の沿岸漁民の老齢化、高齢者が非常に多いということも一点。

それと、彼らが釣ってきた魚を買付ける仲買さんが、本来は漁協あたりが買付けてくれるのが本筋でしょうけど、漁民が釣ってきた小さくて数の少ない魚でも一生懸命買い上げてくれるという状況を見まして、これは非常にいいことだなと思って、積極的に国や県がバックアップしながら、こういった仲買さんの経営を押し進めたらどうかという感じを受けました。

将来的には、沿岸漁民が消えていくんじゃないかという危険を現状はしているという状況です。

以上、2点ほど。

山下委員長 今回の御提案は、仲買を支援するという意味なんですか。

入江特別委員 こういった買付けなんていうのは、漁協あたりが漁民から買い上げてやった方が一番ベターなんだろうけど、そこら辺が非常に行き届いた買付けというかな、そういうのが非常に手薄になっているというのが目に余る現状です。

山下委員長 先ほど来、魚価の話が出ていますけれども、きょうここに出ている魚価というのは恐らく産地価格だと思うんですね。それとは別に消費者価格も、店頭での価格というのがありまして、小売価格ですね。消費者としては小売価格は安い方がいいと思うわ

けですし、産地としては生産者価格は高い方がいいと思うわけですね。

実際には、そこに割にギャップが多くありまして、消費者価格を今のまま保ちながら産地価格を上げる余地というのは、価格だけ見るとあるんですね。その間に、どこがどうマージンを取っているのか、あるいは廃棄しているから、その分が無駄になって消費者価格が高くなっているのか。そういったような価格の差といいますか、ギャップというのもしばしば問題になるところです。

脈絡がなかったかもしれませんが、仲買の話が出たりしましたので。

入江特別委員 私たち遠まきグループの中の卸売業なんですね、西日本魚市とって。我々、4年前ぐらいから、自分たちのとった魚は自分たちで売ろうという観点から首都圏に進出しまして、現状、販売しているんです。自分たちの努力が漁民にも少しは足りないと思います。そういう観点から、今後はもう少し目を覚まして、自分のとった魚は自分で売っていくような営業展開をやっていかないと、漁民はつぶされていくと思うんですね、今の現状では。だから、そういった努力も大切じゃないかなという気はしています。

五十嵐資源管理部長 今、入江委員と山下委員長から、そういうお話をしていただきましたので、ちょっと補足をさせていただきたいと思います。

入江委員が例に挙げられた仲買さんは大変奇特的な、ある意味で珍しいタイプの仲買さんだと。実態は、その反対の方がほとんどだろうと思います。

消費者価格と産地価格のお話がありました。今年の白書でも取り上げておりますが、消費者価格に占めます産地の手取り分は20%から30%と言われております。したがって、生産者の手取りを10%上げようという場合には、この手取り分を20から22あるいは30から33に上げるということでございます。この10%上がるというのは、今の時代では大変なことだと思うんです。仮に5%にしても、それぞれ1%なり1.5%の取り分の変更をするということだろうと思います。今の世の中でいろいろな流通チャンネルがあり得る。そういう中で、いろいろ工夫をしながら、20%のものを21%にしていく、あるいは30%のものを31.5%にしていくということについては十分努力をしていく価値のあることではないかなと私どもとしては思っております。

山下委員長 小野委員。

小野委員 きょうの漁船漁業というのは、漁業種類ごとといたしますか、業種にまとめて、業種ごとの状況と課題という形で整理されていると思うんですが、それと同時に、個々の業種の経営といたしますか、個々の経営がどういう問題を持っているかということをもう少し突っ込んで考える必要があると思うんですね。

漁業種類ごとに、例えばどれぐらいの水揚げ金額が必要で、こういう点が問題になっているというふうに、経営単位でモデル的に考えてみる必要があるんじゃないかと思うんです。きょう出ているのは、業種としての形ですけれども。

そうして、個々の漁業種類として今後、どういう方向を目指していくかということを考える必要があるんじゃないでしょうかという提案です。

山下委員長 漁業種類ごとで、しかも経営体別ということですか。

小野委員 乗組員の問題はここへ出ていませんけれども、例えば乗組員の数によって水揚げもこれぐらい必要であるとか、資源状況によって、こういう問題があるとか、一つの個別経営に立ち立った経営モデルを考えてみる必要があるんじゃないかという提案です。

五十嵐資源管理部長 ただいまの小野委員の御指摘は、そのとおりだろうと思います。ただ、実態として個別経営というところにいきますと、例えば漁業をしながら片方で不動産業をしているとか、陸上で不採算の加工部門をかなり抱えているとか、こういう実態がかなりございます。

我々としては、残したいのは日本の水産業、日本の漁業でありますので、逆に、その部分ではできるだけ取捨しながら、どういう漁業経営体がモデルとして構築できるのかというのを考えていきたいなと思っております。

ともすると、現在ある、あるいは、いらっしゃる漁業者をどう残すかという話と、それから、日本としての漁業をどう残すかという話が混在をしているのが実態でございます。私どもは後者に議論を純化していきたいなと思っております。

山下委員長 野村委員。

野村委員 もう一つ、これは前にも言っちゃったのかもしれませんが、漁業白書などではきちんと書かれているんですけども、あるいは、先ほど農業の問題がありまして、農業対策ではそういう認識がきちんとなされて、それに応じた対策がとられているんですが、漁業は社会的な存在意義というんですか、こういったところに対する政策上の検討というか、進化ですか、この辺がまだ弱いなという感じがするものですから、その辺も少し考えていただきたい。経営と同時にですね。

というのは、漁業というのは、場合によっては農業以上に国土の保全とか国民の安心な暮らしという意味では重要な意義を持っていると思うんですね。とりわけ、今日のテーマの漁船漁業というのは、社会的存在意義はかなり大きいと私は思います。地域の問題あるいは沿岸の安全の問題ですね。

したがって、その辺の役割というのも経営問題と絡めて対応すべきであり、そういうところに対しては、農業もそうですけれども、環境問題や地域の問題として、国として何らかのサポートをするということは考えるべきだなというふうに私は思います。

山下委員長 宮原委員。

宮原委員 全漁連の立場でこういうことを言うのはどうかと思うんですが、漁船漁業全般で問題になっているのは、規制が厳しいということではないかと思うんです。例えば、このペーパーの中にもありますように、乗組員の問題、外国人船舶職員制度の導入による規制緩和とか、そういうふうなことが書かれております。

それから、先ほど吉岡委員のお話の中にも船舶検査の問題が出ておりました。こういったものをもっともっと規制緩和して、漁業経営に余り負担をかけないような形でやれるように、これは国土交通省の関係だと思えますけれども、こういったことをやっていかなければならないと思います。

特に沖合漁業については、地域産業の中心になっていると私は思っておりますので、沖合漁業を全漁連が決して敵視しているわけじゃなくて、適切な繁栄をしていただかないと漁村の振興ということにならないわけでございますので、沖合漁業が、規制とかそういったものを緩和することによって、それから、トン数規制の問題もありますので、そういったことも漁船の改革の検討を水産庁でもなさっているわけございまして、そういった大胆な提案をしていただきたいなと思うわけでありまして。

また、そういった技術革新をしていくに当たっては、融資と保証の関係を別途新たに仕

組みをつくっていただきまして、新技術導入船に対する保証は別の考え方を導入するとか、そんなことを考えないと、このままでは沿岸も沖合もじり貧ということで壊滅的な状況を迎えてしまうのではないかと、そういう危惧をしております。

五十嵐資源管理部長　ただいま宮原委員から大変心強いお言葉をいただいたと受けとめております。

今日は漁船漁業が厳しいというお話を申し上げ、また委員の皆様方からもそのような御発言があるわけでございます。こういう中で、水産庁の規制もございまして、国土交通省の規制もございまして、少なくとも水産庁の規制だけをとってみましても、今までのような個別個別になっている許可のあり方がそれでいいのかどうか。先ほど兼業を充実させるという話もありましたけれども、そういう観点からして、そういうのがいいのかどうかということもございまして。

また、身内のことを申し上げるようで恐縮ですが、水産庁の関係の団体を見ましても、かなり細かく分かれているという状況でございまして、このような実態が柔軟な状況に見合った対応の阻害になっているという面もあるのではないかと私どもも考えております。

一方で、調整問題をどうするかということは確かにございまして、ある意味で、かなり勇気を持って、これから取り組んでいきたいなど。そのためには、ここにお集まりの委員の方々、それから、こちらに関係の団体の方もいらっしゃいますけれども、その辺の御理解をいただきながら進めていきたいなと思っております。

山下委員長　今、調整問題の話が出たんですけれども、調整問題については沖合と沿岸ですね、個別のものと大きなものとありますけれども、これは常に頭が痛い。それが健全な競争に結びつくのならともかく、これによって、やっているロスですね、時間的なロスもですし、資源を取り合いするというような、場所の取り合いですとか、そういったロス。それから、実際に資源管理をする上で、どちらが悪者かという言い方になって、非常に不毛だと思っております。

さっき関係団体という話が出ましたが、関係団体の調整で済むのであれば、こういう機会にそれを考え始めていただきたいと思えますし、それ以外の何かもっと根深い問題があるのであれば、制度設計なりデザインの上で、日本漁業全体として平和的に、前向きにやれるような仕組みがないだろうかと思っております。と、具体的にないんですが。

平野委員、どうぞ。

平野特別委員　先ほど野村委員からも言われましたけれども、漁業の多面的機能ですか、重要性、そこら辺を国民の皆様理解していただくために、教育の方から、小学校5年生課程で地域の産業とか何とかいろいろありますよね。その中でも、多面的機能に対して、特許業者がこれだけ重要な役割を果たしているんだよというふうな、教育の方でも理解してもらおうようなこと、食育なんかでもやっているように、併用してやってもらえないかなと思えます。

山下委員長　宮原委員。

宮原委員　23ページに漁業経営の改善なり、漁業経営のリスク提言、人材の育成及び確保ということで整理をしていただいているんですけれども、ここで今後とも重要なのは担い手の確保ということに尽きるのではないかと思います。また、新規参入者がどんどん入ってくるような産業にしていかなければならないと思えます。

そういった意味で、 の2の「災害時による損失の補てん」というところにセーフティネットのことが書かれておりますので、担い手の育成にもこのセーフティネットを活用するような考え方を導入していただきたいというふうに要望を申し上げます。

山下委員長 今の担い手の確保にセーフティネットを入れるということですか。

宮原委員 新規参入者にも。

山下委員長 予告編ということですね。

吉岡委員、どうぞ。

吉岡特別委員 こういう場で述べるのは場違いかもしれませんが、きょうの各団体におきましても、資源が減った、減ったということが、すべてがあるわけですが、私も以前に言ったこともあるわけですが、海域の中で主要魚種につきましてはTACだとかTAE等で管理がなされるわけですが、それ以外のものについては全く生態調査もわかってないという問題が各地域であろうと思うわけです。

これだけ資源が減ってきますと、そうした生態調査をきちんとやっていただくことによって、この魚は、この時期に、この場所で産卵するとか、わかるべきいろんな方法があると思うんですね。産卵場所については避けるとか、操業を自粛するとか、いろんな方法があると思うわけですが、こうした生態調査をすることによって、資源が少しでも減少しないような考え方をすべきじゃなからうかなという思いがするわけです。

例えての例を申し上げます。今、我々の方でホタルイカが富山湾の方で少ないということで、ホタルイカを集中的に水揚げいたしております。ところが、一方の漁業者は、「今年、ハタハタが少ない。ハタハタが少ないのはホタルイカを大量にとるから、えさがないからハタハタが少ないんじゃないの」と、こういうふうな。現実の問題として、本当にハタハタがホタルイカをえさにしておるのかどうかという、我々としても率直なことも聞いたわけですが、「それははっきりわかりません」と、我々の地域ではおっしゃるわけです。

エテガレイがそうでございます。あるいはキスがそうでございます。あるいは、珍しいことに、山口県の沖合では我々、今年はニシンを随分と持ち帰っております。今までなかったことでございます。

海況がそれだけ変わっておるのかなという思いもするわけですが、各府県の調査船によって、ただ実験だけをするのでなしに、総合的にローテーションを組みながら、そういう生態調査をしていただくことによって、できるだけ漁業者も産卵場所等については避けさせるような、規制をかけるようにすることによって、資源が少しでも減少しないような考え方をお互いがしなければならぬ時期じゃないのかなという思いがしますので、こうした場所で言うのは変かもしれませんが、一応要望だけは上げさせていただきたいと思うわけでございます。

山下委員長 資源管理小委ですから、この場がふさわしいのではないかと思います。資源の調査というのは国レベルでも、また都道府県、市町村のレベルでも行われている場合があるかもしれません。限られた予算の中で行われることですので、情報を隠さないでというか、重複しないように、うまくやっていけるといいのではないかなというふうにも思います。

田谷委員。

田谷特別委員 ちょっと角度は違いますけれども、漁業、とることと経営に集中してお

りますけれども、食の安全という意味から、要するに、鮮度維持をするために漁業者は、ある意味では薬品を使っております。それが船上でラフになることがあります。水産庁は、特にサンマの亜塩素酸においては十分、三、四年前に調査は済んでいると思います。けれども、厚労省にいった場合に、実質イオンクロマトを入れて対応している市場もありますから、その辺の指導を、きちっと許可をとるならとる。または、しょせん残存は何 ppmの話ですから、沖でのラフな添加物の使い方に対しては十分注意を喚起して、食の安全という一番大事な問題を提示しておく必要があるのではないかと思います。

山下委員長 新しい話ですが、食の安全についての意見が出ました。

田谷特別委員 サンマの刺身が食えるようになったのは、この10年くらいじゃないですか。それまでは、サンマの刺身なんていうのは本当の食える人間とか、そこしか食べなかったんですよ。今、東京のスーパーで食べられるということは、鮮度保持するのに、どういう努力をしているか。その辺も水産庁は三、四年前に全部調査していますけども、どうしても船の中のラフさというものは……。

サンマであれば、漁船員と船主とトラブルておろされる、内部告発をする、そういうことが現実に起きてきちゃっているんですよ。特にサンマの鮮度保持においては、亜塩素酸というものを使っているんだと思います。塩素系というのは世界でかなり認めているし、水道にも入っているという、その辺をきちっと厚労省とも……。要するに、食の安全というのを一つもうたっていないので、エビなんかもそうですね。刺身で食べるために、いかに鮮度保持をするため努力をしているか。船上での努力の仕方は、どうしてもラフになるんですよ。

だから、食の安全というものも水産庁としては今後、十分念頭に置いておく課題じゃないかと思えます。

以上です。

山下委員長 食の安全というのは、例えば加工流通小委員会とか、そちらの方で検討する課題だったりするんでしょうか。

田谷特別委員 でも、とる方からもありますから。一般消費者は船上で来ているものは新鮮なもので来ていると思っておりますから、実際は。加工屋に渡って初めて添加物その他を使っているんだと思いますけれども、既に船上で使っていて、ダブルに使う場合もあるわけです、結果的には。

その辺は余り問題にしちゃいけないのかもわかんないけども、食の安全というのは、何もかにもうるさいときですから、水産庁としても……。とる側にも一つの負荷になっちゃいますけれども、その分が。

宮原沿岸沖合課長 それは大事なポイントなんですけれども、我々としても、市場をH A C C P対応にするだとか、いろんな話が出てきておりますが、システム全体として、漁場から消費者に渡るまで全部を改善すべき点がかなりあるし、それが安全を生むようにならなければいけないし、コスト的にも効率的なものにならなければいけないという考え方になってきております。そこにどういう支援を持っていけるのか。

それから、この間も八戸の方々と話しているときに、ばらばらに、例えば漁船の部分だったら漁船の部分だけ考えるんじゃないくて、製品に至るまでの全体のシステムとして考えて対策を打ちましようという話を御示唆いただいていたところなんですけれども、そうい

うことを今後考えて、漁船のあり方自体も考えていくべきだというふうに考えております。
山下委員長 福島委員、お願いします。

福島委員 ちょっと加工もやっていますので、今、課長から話ありましたように、加工をやっていると、鮮度の悪い魚が浜に上がって、それでいい製品をつくってくれと言われても、もともとできの悪いものは悪いんですね。本当なんです、これは。私つくっていますから。そういう意味では、海から吸い上げた状態で浜で販売したときに、まだしっかりした鮮度を保っているというものはでき上がりがいいんですね。

もう一つ申し上げたいのは、さっきどなたかHACCPの話をしましたけれども、これはアメリカ対策ですが、牛肉とか鶏の話が出てから、EU、ヨーロッパが非常に厳しくなりまして、全国的に見ても、これに対応する設備を施しておられる業者は、私、八戸ですけれども、一人もおりません。一社もありません。だけど、今後、国内の安心・安全もさることながら、海外に物が出ていくことを想定しますと、HACCP以上にEUのことも十分に頭の中に入れて考えていかないと。

そのためには、さっき言いましたように、原点は海から魚をとってきたということが一番始まりですから、そここのところですね。17ページの底びきのところに付加価値向上というふうなことの対策というのがありますけれども、これが大変重要な問題になってくるんじゃないかなと、このようにも思います。

長谷川特別委員 教えていただきたいんですけれども、農業でいいますと、GAPってございますね、適正農業規範。漁業には、そういうものはないのかということ。

それから、先ほど野村委員がおっしゃってました環境に対する視点で言いますと、MSCですとか、漁業として、省エネの取り組みはいろいろ伺いましたけれども、ほかに環境対策でどういうことをやっていらっしゃるのか、そのあたりの資料を少しいただければと思います。

山下委員長 それについては、次回、資料を用意していただいて、漁業と環境というような課題かと思えます。

あと10分ほどなんですけど、実は前回幾つか質問が出た分について、きょう何かお答えがあるのであれば、お話をさせていただきます。なければ、そろそろ終わり始めたいと思うんですが、いかがでしょうか。 よろしいですか。

きょうも幾つか課題など出ましたし、質問なども出ましたので、それについては今後、適宜対応していただくということにしたいと思います。

前回に引き続いて、司会進行がのろのろしていて、余り意見を集約するという感じにならなくて申しわけなかったんですが、きょうは第3回目でございますので、第4回目は5月25日でございます。このときのテーマが沿岸漁業でございます。

それから、企画部会ですね。こちらはそれより少し前、5月18日に漁業保険制度というテーマで行われます。加工流通消費小委員会も並行的に走っております、そちらは5月26日、産地の販売力強化への取り組みと平成17年度水産白書をテーマにして開催される予定となっております。

その後の具体的な予定については、委員の皆様のご都合を伺った上で、文書にて御案内差し上げることになります。

資料2をお配りしていると思いますが、それを見ながら説明を申し上げるべきだったん

ですが、済みません。資料2の4月の漁船漁業でした。今度、5月が沿岸漁業で、これが5月25日という意味でございます。その後は、また日程調整をさせていただくということです。

きょうは、ほかに何かございませんでしょうか。よろしいですか。

事務局からは何かありますか。

坂井企画課長 ございません。

山下委員長 ございませんか。

閉 会

山下委員長 本日、これにて閉会といたします。どうもありがとうございました。