

○事務局 それでは、お時間ですので始めさせていただきます。本日は10時～11時半のお時間をいただいております。水産庁より、平岩課長、井上室長においでいただいております。事前に質問状を出しております。その回答を伺った後に意見交換とさせていただきます。

時間ですが、内部の打ち合わせを入れたいので、11時20分ぐらいを目処に終了させていただきます。

なお、議事については公開とさせていただきます。

それでは、早速ですが、事前にお送りした質問に沿って御説明をお願いします。目安30分程度でよろしくお願いします。

○平岩課長 よろしく申し上げます。事前にいただいた御質問の順番に即して御説明をさせていただきます。

最初は、燃油高騰水産業界緊急対策で、①～⑥までございますけれども、各内容についての説明、併せて構造改革に伴う措置が取られているかも説明するよという御質問でございます。

この対策につきましては、御承知のとおり、本年の6月26日に政府が全体としてとりまとめをしました「燃油等価格高騰対策」におきまして、漁業分野で実施を検討することとなっていた事項について、具体の対策をとりまとめたものでございます。

対策の内容といたしましては、1つは、省燃油操業実証事業の創設でございます。燃油の消費量を1割以上削減するような操業の実証を行う漁業者のグループに対しまして、燃料費の増加分に着目して支援を行うというものでございます。増加分といいたしても、水揚げして、それを売った金額が従前より増える場合は勿論助成の対象から除外いたしますけれども、それでも不足をする燃油の増加分の9割を補てんをしようというものでございます。

次が、省エネ機器等導入の支援でございます。これは、沿岸漁業改善資金という無利子資金が従前からございますけれども、その要件を今回、緊急の措置ということで見直しをいたしまして、従前は1回しか借りられなかったものを、同じ漁業者が繰り返して、省エネ施設ですとか機器を導入する際に融資を行うものでございます。

3番目が省エネ操業の支援でございます。これは、省エネ操業を行う場合に必要になる運転資金を無利子で融資をする。無利子の融資の枠を設けて貸付を行うものでございます。償還期限の延長ですとか、貸付限度額の引上げも併せて行っております。

それから、休漁あるいは減船等の支援対策でございます。燃油の高騰の状況を踏まえまして、従来ですと漁業者にも一定割合の負担を義務づけているような減船対策等があったわけでございますけれども、それを漁業者の負担を義務づけないような形で、漁業種類の実情に応じながら、休漁・減船を行う場合に支援を行うものでございます。

国際漁業対策も、減船ということでございますけれども、国際的な規制という部分に加えて燃油高騰というものも減船の要因として対象にしていくこととしたものでございます。

次のページになりますけれども、最後に、流通の多様化などを通じた漁業者の方の手取りの確保でございます。手取りの確保という観点から、漁協が水産物を買取って、それを直接実需者に売っていくというような形の取引を促進するというところで、産地市場とか、あるいは消費地の市場を

通さないということになるわけでございますけれども、その水産物の買取規模の拡大ですとか、そうした直接取引を促進するような支援措置、ソフトの部分かと思えますけれども、それから、養殖用の餌として漁獲した魚を売っていく、その場合の直接取引をも支援するという事で、多様な形で流通を促していこうというものでございます。

いずれにしても、全体としてこれらは、漁業者の方が個々ばらばらに操業されるという形ではなくて、グループ化をして、より効率的な操業に努めてもらうですとか、あるいは燃油の消費量とかコストを削減するといった行為について、漁業者に対して支援を行うものでございます。省エネ型の漁業への転換ですとか、流通の改革といったような構造改革を促すようなものでございまして、燃油高騰という、言ってみれば今日大変な異常事態にあるわけでございますけれども、その下でも持続可能な経営体への転換を図っていく、促していくという目的で措置をしているものでございます。

それから、御質問の2つ目でございますけれども、緊急対策は、省エネ操業への転換を目的と言いつつも、実質的には燃油費の直接補てん、ばらまきではないのかというマスコミの一部で報道、批判がされている面があるのではないかと。その場しのぎの対症療法で、本格的な漁業の再生、自立への効果という意味では疑問があるのではないかと御趣旨かと思えます。

また、燃油高騰というのは全国いろんな業種、産業において影響がある中で、水産業のみ直接補てんすることについて、妥当性をどういうふうに説明するのか、国民の理解を得られるのかという御質問であるわけでございます。

これについては、漁業をめぐる情勢を改めて申し上げるまでもございませぬけれども、過去に類を見ないような未曾有の原油価格高騰がございまして、A重油の価格が昨年末から半年間で4割近く上昇するという極めて厳しい、異常なものになっているわけでございます。

燃油価格の高騰という非常事態に対処して、国民に対して食料の安定供給という観点で水産物の安定的な供給というのは非常に重要なわけでございますけれども、それを引き続き継続的に可能にしていくためには、支出に占める燃油費の割合が高い、漁業というのはそういう姿があるわけでございますので、この際、加速的に省エネ化の推進などの構造改革を図っていくことが緊急、喫緊の課題であるわけでございます。

こうした状況の中で、もし経営改善努力をするか、しないかにかかわらず、個々の漁業者に対して燃油高騰の部分を直接的に、それこそ単に補てんをするということでございまして、現状の脆弱性のある漁業構造というものをある意味、温存してしまうことになってしまうわけございまして、それは単に問題を先送りするだけになってしまうというふうに認識をしております。

他方で、緊急対策のうち、先ほどの①でございました省燃油操業実証事業は、漁業者の方々が新しい形での省燃油操業形態の実証を協同して行うような場合に支援をすることになっているわけございまして、我が国の漁業の構造を将来にわたって持続可能なものへ転換するという事を促していくものでございますので、単純な意味での直接補てんということとはかなり性格が異なるかと考えております。

こうした事業の基本的な性格ですとか、あるいはこの事業が国民に対して水産物の安定供給の確

保に資するということからすれば、国民の方々の御理解も得られるのではないかと考えております。

今日是用意しておりませんが、8月4日付の日経新聞にも関連の記事が出ておりまして、私ども注目して見ておりましたけれども、燃油高に関して、日経新聞さんの方で調査会社のマクロミルさんを通じてインターネットで1,030人ぐらいの方を対象にした調査の中でも、一斉休漁に対してどう思うか、あるいは漁業危機に対応する方法として望ましい方法はどうかということ、記事では2つほど御質問の中身が書いてございました。

一斉休漁についての御理解という意味では、7割5分ぐらい、4分の3ほど、やはり同情的に理解が得られているという数字がございます。

また、そうしたことへの対処の方法としても、政府や自治体の助成で燃油代の一部を補てんするというような選択肢について、複数回答ではありますけれども、35%の方から〇がついているというか、そうしたことへの妥当性というものを認めていただいているということもございまして、御批判もございまして、御理解を得られているところもあるのではないかなと考えているところでございます。

3番目でございます。省燃油実証事業の①の部分でございますけれども、多くの漁業経営者が債務超過で、累積損失も抱えていて、破綻とか、実質破綻みたいな状況になっているというのが公庫の調査でもあるのではないかと。累積損失の解消ですとか経常収支の解消を要件にしなければ、経営改善という意味では効果がなくて、焼け石に水のようなことになってしまうのではないかと御指摘でございます。

これについては、水産庁としては、最近でも、平成19年度から漁船漁業構造改革総合対策事業を行っております。これは、収益性が高い新たな操業・生産体制への転換を構造的に促すものでございます。これによって、漁船を使った漁業の収益性の改革に取り組んでいるところでございます。

他方で、最近の燃油価格の高騰は、ある意味で外部要因というか、予期し得ぬような形で、漁船漁業全体の収益性を悪化をさせて、これまで取り組んできています収益性の改革、これは計画的にやっといこうということなんです、その計画を策定をしにくくしていることなどを踏まえて、緊急の措置として、今般、燃油使用量の少ない操業体制への転換を加速的に促すということで、省燃油操業実証事業を創設をしたところでございます。

今後、本事業により経営状況を回復をさせていった上で、引き続き先ほど申しました漁船漁業の構造改革総合対策事業などを活用して、抜本的な意味で収益性の改革を進めることとしていきたいというふうに考えておるところでございます。

御質問4-1の②の省エネ機器導入の支援についてでございますけれども、融資可否は、あくまで融資機関でございます金融機関が漁業者の経営、あるいは財務状況を踏まえた上で判断をするものであるのか。通常では、融資困難な経営とか財務状況の漁業者に対しても、融資を助長するような、ある意味、融資すべきかどうかの判断をゆがめるように働いてしまっているのではないかと御指摘であるわけでございます。

今般の対策のうち、②の省エネ危機導入の支援は、省エネ型の漁業構造への転換を促進するために、沿岸漁業改善資金という従来からの機器とか設備の導入に対する無利子資金があるわけでござ

いますけれども、これに関しまして、省エネ機器等の導入を図る場合に、先ほど申しましたけれども、今まで原則1回限りの貸付だったものを、回数制限を撤廃するという措置を取るものでございます。

この資金の貸付者は都道府県でございますけれども、貸付の決定に当たりましては、水産事務所、あるいは普及指導員、市町村ですとか漁協などの関係者によって組織をされます運営協議会が設置をされることになっておりまして、そこでそれぞれの立場から慎重に意見を出し合って検討する。その中で、申請者の経営状況などを従前と同様、ある意味、従前以上に厳正に審査を行って、貸付の適否を判断をしていくということ、そういうプロセスが行われておるところでございます。

また、貸付に当たっては、この資金の基になっている沿岸漁業改善資金助成法に基づきまして、担保ですとか保証人も徴することになっておりますので、債権保全という措置も取られているところでございます。

こうしたことから、この資金の貸付に当たりましては、貸付者である都道府県が、漁業者の返済能力、あるいは債権の保全措置、そういったものを緩和しながら審査、承認を行うこととなっておりますので、御指摘をいただいた融資判断をゆがめるといような観点の懸念は私どもとしてはないのではないか、大丈夫ではないかと考えているところでございます。

なお、申し上げますと、この資金はそもそも沿岸漁業者の自主的な形での経営改善などの取組みを積極的に助長するための措置でございまして、新技術の導入などの経営改善に資する機器ですとか設備等の設置費用を対象にして無利子で貸付を行う制度でございます。これ自体、そもそも漁業者の経営効率化への取組みを阻害するものというわけではないと考えております。

4-2の③省エネ操業の支援についてでございます。これも先ほどの②と同様の御趣旨で、融資に関しての懸念ということでございます。

この資金については、融資の審査ですとか、融資の決定の権限はいずれもリスクの負担の最大の当事者でございます融資機関が持つこととなっております。また、当該融資については、漁業信用基金協会の保証に付する場合もあるわけでございますけれども、その場合には、協会と融資機関の両方で審査、承認を行うこととなっております。

この無利子資金の貸付条件については、申請者は、漁業経営の状況ですとか、燃油の消費量の削減に向けた取組状況、あるいは収支計画、資金償還計画を内容といたしました省エネ計画を策定をする必要があるわけでございます。

また、5%ないしは10%の燃油の消費量の削減の確実な達成が見込まれることも貸付の条件となっております。

更には、燃油消費量の削減の取組みの内容が具体的で明らかなものであること、あるいは資金、既往の借入金の返済財源の確保が確実に見込まれること、あるいは無利子資金を借り受ける者については、これらに加えて5%のコストの削減を行うことも条件として更に付け加えられております。

融資機関は、省エネ計画につきまして、必要に応じて、技術者、専門家ということになろうかと思っておりますけれども、第三者の意見を聞いて、先ほどの貸付条件に関して厳格に審査を行うことになっております。

更には、省エネ計画の承認自体も、当事者の方が計画の達成に向けて努力が足りないようだとか、あるいは申請に当たって虚偽とか、不実の記載があるような場合、あるいは貸付用途以外に使用したとき、ある意味、当然と言えば当然でございますけれども、計画を取り消すことも措置としてあるわけでございます。

こうしたことから、この資金の融資におきましては、融資機関が金融機関として、独自の立場といたしますか、まさに金融機関としての独立性を保ちながら、返済能力ですとか、返済の計画の確実性、あるいは妥当性について、金融機関としての専門的な判断で審査、承認を行うわけでございますので、不適當な融資が行われるのではないかという御指摘については、私どもとしてはやはり大丈夫ではないかと考えております。

自助努力を阻害するのではないかということについても、この融資はあくまで燃油費の高騰に対応した掛増しの運転資金に対する融資であります。更には、省エネ型の漁業への転換を促進するという性格のものでございますので、漁業者の経営効率化への取組みを阻害することにはならないのではないかというふうに私どもとしては考えておるところでございます。

5番目は、ある意味、客観的な数字のお尋ねでございますけれども、休漁・減船等支援対策、あるいは国際漁業対策の中での減船はどれくらい見込んでいるのかということについてのお尋ねでございます。

今回の④あるいは⑤に当たるそれぞれの事業に対応して、業界の要望などにもよるところは勿論でございますけれども、当面、合計で50隻程度の減船を見込んでいるところでございます。

最後の(6)でございますけれども、流通の合理化というのは、勿論、水産業の経営上、大変大きな課題であるということは承知をいただいていることではございますけれども、そもそもは漁業者自身、あるいは漁業者団体自身が自助努力で行うべきものであって、これを政策として支援するということは、経営収支改善に向けた根本的な解決策にはならず、逆に漁業者とか団体の合理化意欲を阻害するような形に働いてしまうのではないかという御指摘でございます。

これについては、国産の水産物は、現在その多くが、先ほどもちょっと申しましたけれども、産地市場とか消費地市場を経由して流通をしているという実態があるわけでございます。このような流通構造を改革をして、水産物流通の合理化を図っていくことが国産水産物について課題となっているわけでございます。

今回、この緊急対策の一環として講じます流通対策は、多様な形での流通経路の1つとして、漁業者団体と小売業者等の実需者の方との直接取引を推進をすることを目的としております。漁業者の団体の方々が直接取引に自主的に取り組む場合に、経費の一部を支援をするというものでございます。

このような漁業者の方々の自主的な取組みを推進することございまして、水産物の流通コストを縮減をして、漁業経営の安定、あるいは水産物の流通の合理化に資するように、この事業を有効に活用していくことを図っていきたくと考えておるところでございます。

事前に御提示をいただきました御質問については、かなり読み上げるような形で恐縮でございましたけれども、とりあえず以上でございます。よろしく願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

続きまして、意見交換に移りたいと思います。先生方、御質問等があればお願いいたします。

○八田主査 私から1つだけ伺いたいと思います。減船のやり方なんですけれども、減船に対して補助をするのか、船を買い取ってしまうのか、そういう手続はどういうふうになさる予定ですか。

○平岩課長 1つは、国際漁業対策の方の減船ですけれども、スクラップ処分をすることについての処理費の交付金を交付をする。それから、勿論、計画をつくってやるんですけれども、その計画に従って減船を行った方に対して、救済費というような形で、のれん代と言っていいんですかね。

○井上室長 5番に関しましては、国際交渉の結果として継続はできなくなった、ある意味、国の責任があるということでもありますので、通称のれん代と呼んでおりますけれども、一定の方式、例えば、過去の例で言いますと、過去1年間の利益の額について、一定の計算式で測った分について、国の政策で、国策で負けたということについて、それを支払うという部分がありますが、それ以外については、4番の国内の減船、5番の国際減船も、いわゆるスクラップ代金、船体の残存価格についてお知らせして、基本的にはスクラップにするときの費用に当てていただくことになっていきます。ですから、買取りというよりは、船をスクラップにするときの費用を助成するということになります。

○八田主査 そうすると、船主さんにとっては、今回の対策で、スクラップはお金をかけずにできるようになるが、それ以外はプラスは入らないということですか。

○井上室長 少なくとも4番の国内に関しては入りません。5番に関しては、さっき述べたものが入ると思います。

○八田主査 5番は、今回の緊急対策以外にも、もともとあるものですね。

○井上室長 そうです。従来からあるものです。

○八田主査 したがって、今回は、特に5番が強まるわけではない。

○井上室長 5番も従来からあるのですが、今回は、マグロが非常に燃油の消費量が多いということで、マグロについても減船をしたいという要望があるので、このスキームを使ってということです。

○八田主査 今までのスキームでの支払額が増えるだろうということですね。

○井上室長 はい。

○八田主査 スクラップ処理のお金は、今まで日本の国際ではない減船に対しては支払われたことはなかったんですか。

○井上室長 いえ、これも従来からございます。今、我が国の沿岸漁業は、資源水準が極めて低いところがございますので、それについては、やはり減船をして、資源に見合った船の数にする必要があるということで、減船に関しては、従来から国内についても政策がございます。

○八田主査 そうすると、これも従来スキームで、支払額が増えるだろうという話ですね。

○井上室長 そうですね。先ほどちょっと御説明しましたけれども、今までですと、漁業者が義務負担があったんですが、漁業者の義務負担があると、漁業者が負担能力がなくなできないという場合もございますので、今回、義務負担を外した。その結果、どうなるかと申しますと、例えば、国

が一定の補助率であって、残りを漁業者が負担する場合に、漁業者の負担は必要ないということになりますと、総額は国の負担分しかなくなって減ってしまいますけれども、それでもやりたいという場合についてもできるようにしたということでございます。

○八田主査 そっちの部分は、緊急対策の期間だけやるのか、それともこれからずっとそういう方針でやるのか、どういうお考えですか。

○井上室長 今回、基本的には、そういうスキームに変えたということなので、ずっとできるということにはなりません。ただ、この緊急対策が終わったときに、そういう要件でなくて出てきた場合に、新たな条件を課すかとか、そういうことについては今後の検討課題だと思っています。

○八田主査 わかりました。

○小松専門委員 今回の関連ですけれども、4番と5番はどういう業種で、大体何隻ぐらいなんですか。それぞれ想定される金額、これは3分の1負担だと思うんですが、例えば、置き底、巻き網、カツオ・マグロ漁業、それぞれ幾らぐらいずつもらえるんですか。

○平岩課長 とりあえず隻数でございますけれども、先ほど全体で50隻と申し上げました。漁業者の方々の要望にもよりますけれども、事業の設計の段階では、休漁・減船と、④の方の対策で沖合イカ釣り漁船20隻程度、国際漁業対策の⑤の方で遠洋マグロ延縄漁船中心に30隻程度を設計としては考えております。

○小松専門委員 金額はどのくらいですか。漁業者の関心は、もう唯一、一隻当りの金額ですね。

○井上室長 遠洋マグロ延縄漁船等30隻となっておりますが、こちらに関しては、一応、事業費45億円を見込んでいますので、単純計算すると、1隻当たり1億5,000万ということで計算をしています。ただ、御存じのとおり、これも、彼らの船の船価とか、船齢とか、のれん代などというのは過去の利益ですから、それをどう積算するかで変わってきますけれども、一応、現在のあらあらの目安としては、マグロに関しては1隻1.5億円。沖合イカについては、正直なところ、細かい積算は積んでいませんけれども、20隻程度があるのではないかと考えています。

○平岩課長 20億ですから、単純計算だと1億になります。

○小松専門委員 それぞれ、沖合イカと遠洋カツオ・マグロの許認可はどうするのか。許認可は抹消するのか。

○井上室長 原則は抹消です。

○小松専門委員 抹消することが大事ですね。

○井上室長 そうですね。そうでないと、また参入できるということですね。

○草刈議長 今の話に関連するんだけど、それがいいかどうかは別にして、これは燃費対策でしょう。減船の対象ということからすると、今の種類がどうのという話は、今までの継続した5番ですか、この流れは1つあるにしても、燃費対策だとすれば、極めて燃費効率の悪い船を潰すんだというのが常識論だと思うんです。それではなくては筋が通らない。そこのところはどういうふうに判断するんですか。つまり、老朽船の方が当然のことながら燃費が悪い。それから、エンジンの種類によったり、いろいろあると思うんですが、その辺の判断基準は何かあるんですか。

○井上室長 そこはなかなか難しいところでございます。漁業をやめるというのは、ある意味、そ

の人にとって生業を止めるということなので、基本的にはだれが応募するかというのは個人の判断です。ただ、応募があったときに、その人がこの事業に乗るかどうかが、適正かどうかを判断するのはこっちですけども、そもそもやめるとするのは個人の判断なので、その辺は出てきたものの中で、勿論、国として、適切なものはどれかという判断はある程度しますけれども、基本的には個人です。

ただ、1点申し上げられるのは、沖合イカ釣り漁業、遠洋マグロ・カツオ延縄漁業、これはいずれも我が国の漁業の中では最も燃費効率が悪いというか、操業に占める燃油費の割合が構造上どうしても大きくなってしまっている漁業であることだけは確かでございます。

○草刈議長 それはわかるんですけども、燃費が悪い船を強制的にスクラップするとかいうことではなくて、もうかなわないからやめたいなと思った人が手を挙げると、こういうことですか。

○井上室長 そうですね。これから具体的に決めますけれども、従来ですと、やめたいときには、特に国際減船などですと、本人の希望でやめるということで、あとは条件に合っているものを単純に出しているんですけども、そこに今、御指摘になったような条件を含めるかどうかは今後検討していく必要はあるとは思いますが、従来のスキームでいくと、条件に合ったもので、本人の希望がある方を対象にしているということです。

○長谷課長 漁業者の意思というのは当然そういうことなんですけれども、漁業者と船がセットになるわけですが、通常の場合は、船もどんどん老朽化していて、新しい船もつけれないという状況ですから、その中で比較的新しく、また燃費の効率もいいような船があれば、その船は残して、船が入れ替わるような形で、古い船を抱えて廃業していくというようなことが、漁業者間のやりとりとして行われています。

○草刈議長 漁業者間のやりとり。それは水産庁が判断するのではなくて、漁業者間。

○長谷課長 役所が強制的にこの船を潰せとかいうような話ではなくて、コマーシャルベースの話として、残る漁業者がいい船を使いたがりますから、そういう形で進んでいくということになります。

○草刈議長 私が基本的に疑問があるのは1番なんです。素人でよくわからないのに生意気なことを聞いて申し訳ないんですが、実証事業の創設とあります。つまり、これは何かというと、今まで燃費削減の努力を一定程度していたにしても、こういう状態になっているわけだから、これは漁業に限らず、内航船でも外航船でも全部そうです。外航船などはこんなものではないです。去年から3倍ぐらいになっています。

それは置いておいて、大変失礼な言い方かもしれないけれども、この実証事業というのは、ものすごく文学的に言うと、要するに、燃費削減のために、こういうふうなやり方をします、それによってこういうふうな効果が出てきますということ、そういうものを証明とか、提案して、それが1割以下であれば、それは実証事業として認めましょうということなんだろうと思うんです。だから、考え方としてはわかるんですけども、では、そういうノウハウが一体漁業者側にあるのか。

私も船をやっているからわかるんですけども、これを1割減らす、あるいは2割減らしていくというのは、A重油とC重油の違いはあるにしても、ものすごく大変なことなんです。事業をやっ

いる人たちに、グループをつくってやりなさいと言って、本当にそういうものが出てくるのかねというところについてはどうですか。というよりも、むしろそれはノウハウを持っている人たちが、それこそ官庁などが、そういうものを指導的な立場でいろいろ提案なりアドバイスなり指導してあげないと、恐らくそういうノウハウはないんじゃないのかという疑問がまず1つある。

それから、エンジンをイノベーションしましょうなどと言っても、くっついてしまっているんだから、いきなりできません。新しい船はできるかもしれない。それは多分無理でしょう。そうすると、水産庁さんとしては、考えられる主な手段は何を想定されているんですか。これが1点。

それから、1割減らしますよと、これは結果がそうならなければ何にもならないです。それをどうやって検証されるのかというのが2点目。

それから、その場合の増加分を9割払ってあげますよというんだけど、そのときの基準値はどこに置くんですか。この3点を教えてください。

○長谷課長 省エネの取組みについては、漁業の特性といたしまして、漁業種類により、地域により、いろんなやり方があるので、それぞれの実態に合わせて工夫していただきたいというのが基本的な考え方ですけれども、例えばという話で、イカ釣りですとか、サンマ棒受け網漁業のように、光を焚いて魚を集めて釣ったりというような漁法があります。こういうものについては、LEDというようなものに変えていくとか、あるいは協同して約束事をして、全体で光力を落とすというような取組みをすとかです。今までもそういう取組みはありますので、この機会にそれを大々的に、全国的にということを考えている、そういうパターンとか、あるいは、どうしても漁業者の場合、独立心が強くて、それぞれ一杯船主で、船を自分の思うがままに動かして、自分の裁量で魚を探しに行き、そこで魚群に当たったから漁をするというようなパターンがあるわけですけれども、そこを、魚の探索活動みたいなものをグループで、原則5人以上のグループでという形にしているんですけれども、5人がそれぞればらばらに探し回るのではなくて、1隻2隻が代表してまず魚群を探す活動をし、魚群に当たったらグループに連絡して営漁する、そういうような取組み。ほかにもあると思いますけれども、そういうものをそれぞれにやっていただくということを想定しております。

○草刈議長 私はそんなことで10%、20%削減できるとは思えないんです。今、おっしゃっているのは、イカ釣りとか、ああいうものの電力消費でしょう。それはあるんだけど、本命は何かというと、今、2番目に言われたのはそれだったんだけど、走る距離をどれだけセーブできるかという問題です。マグロ延縄とかは、そんなに簡単に走る距離がセーブできるとも思えない。エンジンの消費量をどれだけ減らすかという問題が一番重要なんです。

私は漁業のエンジンのことはよくわからないんですが、要するに、スピードをが一んと落としてしまうと、それは燃費効率としてもすごく効いてくるはずなんです。その辺のことをノウハウを教えてあげないと、そんなことできないのではないかというのが疑問で、水産庁さんとしては、そういう指導的なアイテムをちゃんと用意しているのか、そうでなかったら実現できませんよということなんだけれども、その辺はどうなんですか。

○井上室長 その辺については、昨年の補正予算の102億円基金の中でも、当然あれも燃油対策なんで、そういう工夫を取り入れる事業が一部ございますので、ノウハウがある程度たまっておりま

す。また、今回も早々と申請しているところからはいろいろノウハウが回ってきますので、そういうものについてはこちらで整理して、逆に全国の漁業者に流すということも、情報の流通とか、そういうことはきちんとしていきたいと考えています。

○草刈議長 わかりました。検証をどうするかというのはどうですか。

○井上室長 今回は、燃油を漁協から買っていけば、燃油のお渡しする量を、こちらで漁業者との契約で制限する、漁協にそういう契約を結ばせます。そもそも9割未満しかその期間に積ませないということになっていますので、量そのものは担保できる。あとは、きちんと毎日操業をやっているかどうかとか、そういうことについては一定のチェックをしていく中で、省エネが図られていくことを確認していくことになると思います。

○草刈議長 アブログのチェックはやらないんですか。アブログというのを知っていますか。

○井上室長 回転数の。

○草刈議長 いえ、違います。要するに、どれだけ燃費を使って、どういうふうにエンジンを動かして、どういうふうになったかというものです。それを出させないと、実際にどれだけの実績があったかがわからないんです。外航船の場合は、アブログのチェックを必ずやるんです。いい加減な検証をして、何でもかんでもいいや、やったことにしようと言ってお金を払ってしまうんではたまらないよねというのがあるんで、そういうことを言っているんです。

それから、補助するといっても、例えば、一昨年ぐらいの燃費、あるいは去年の燃費水準だったら、何も補助などはしていないわけでしょう。だから、そのときの基準値は幾らにするんですか。

○井上室長 基本的には、昨年、19年の歴年1年間、もしくは、これはほかの漁業共済事業でもありますけれども、異常年みたいなどころ、普通と操業形態が違った年ということになれば、その前の年のをやるか、その前の2年間の平均を取るかという形で決めます。

それと、さっきのアブログの話なんですけど、漁船はほとんど積んでいないんです。ついていけばそれが一番確実なんですけれども、小さな船はそういうものがついていないんです。

○草刈議長 そんなものがなくてよく検証できるねというのが私の感じですが。だって、わからないではないですか。

○井上室長 ただ、さっきも言ったように、まさに回転数を落とす、航行速度を落とすのが一番効く部分があって、それについては、データとして、何トンのときにどのくらいというのは、私どもにも研究所があります。

○草刈議長 そこをちゃんと見ておかないと、本当にちゃんとやったかどうかわからない。私はA重油で動かしている漁船の燃費効率、つまりスピードと燃費の相関関係が余りわからないんですけども、同じエンジンですから、スピードを1ノット落とすと三乗になって効いてくるというのは普通です。そこが一番ポイントだと思います。

○井上室長 そこはちゃんとデータございまして、それについてはきちんと周知をしていきたいと思えます。

○草刈議長 それはわかったけれども、私が基準値と言っているのは、例えば、去年の平均値がA重油だと幾らぐらいになるんですか。300ドルぐらいですか。

○井上室長 基準値というのは価格の方ですか。価格は、昨年 12 月の価格を上回っている部分について助成をします。

○草刈議長 基準値はそこだということですね。

○井上室長 そうです。決まっています。

○草刈議長 それ以下だったら、何もしない。

○井上室長 逆に、今後どんどん下がって行って、昨年以下だったら、この事業は自動的に止まる。

○草刈議長 止まるというか、逆にもらってしまえばいい。つまり、援助するんだから、その逆に取り上げる。変な言い方だけれども、要するに、バンカー・アジャストメント・ファクターという、よく私たちがやっているものなんです。これは漁業と違うから、そんなことを言ってもとおっしゃるかもしれないけれども、例えば、新日鉄が船をつくります。そのときに、基準値を決めるわけです。それから上をいったものは運賃として払ってもらいます。下へいったものはうちが運賃を下げますと、こういう構造になっているわけです。だから、これをやるんなら、上へいったものだけ払うのではなくて、下へいったときはどうするのという問題が当然出てくるのではないか。そういう意味で基準値と私は言ったんです。

○井上室長 その基準値は変えていませんけれども、さっきも申しましたけれども、9割を支援するということは、赤字部分の9割を国が払うことになります。ただし、黒字になった場合は、黒字部分の9割を国に返還していただくことになっています。黒字になった場合は、1割しか残らないという形にしています。そこでバランスを取っております。

○本間専門委員 その事業のそもそも論なんですけれども、こちらの質問の(2)に対するお答えが全然お答えになっていないと思うわけです。直接補てんをする理由がどうも納得できない。融資をすること自体にも、4-2 辺りで指摘しているような問題があるにしても、百歩譲って、まず行うべきは融資であって、直接補てんというのはできるだけ避けるというのが、いわゆる経済効率といえますか、あるいは産業調整の観点からしたら望ましいというのは明白なわけで、なぜ融資だけではだめで、いきなりセットで直接支援が必要であるか、その説明が全然納得できないんです。

それから、世間の見方で日経の記事を引用されましたけれども、35%も理解しているのではなくて、35%しか理解していないんです。明日は我が身ですから、こういう補てんも必要だよねというふうに思う人はたくさんいるわけです。同じような状況にある、困っている人たちには手を差し伸べるなどという話は幾らでもあるわけです。ですから、賛成するのが35%というのは決して高い数字ではないと思うので、これをもって国民が理解しているという解釈はいかがなものかと思えます。

後半の方はいいんですけれども、なぜ融資だけではだめなのか。我々が指摘したように、結局はモラルハザードが起きる。本来、こういう事態は構造改革のチャンスでもあるわけです。優秀な水産業者と、そうでない業者にマーケットが選別していく非常に有効なチャンスなのに、条件はつけているにしても、直接補てんで延命させて、本当に重要な構造改革の芽を摘むとまでは言いませんけれども、遅らせることになりはしないか。その辺りの判断はいかがなんでしょうか。

○平岩課長 一般論的になる部分もあるんですけれども、水産の分野でも、構造改革とかを進める政策手法としても、補助事業もございますし、これは無利子資金ですので、通常の融資と補助事業

の間に位置するような過渡的な姿のものです。無利子融資、あるいは通常の融資、更には一般に勝手に借りてくださいということで利子助成もしない、いろんな形があると思うんです。一般に構造改革を進める中でも、産業の体質の強弱、あるいは置かれている厳しさなどで、水産業の場合、どうしても補助事業が多いというものがあろうかと思えます。

農水省もずっと同じものに補助しているわけではなくて、なるだけ補助対象を先進的なものだけに限定するとか、そういう見直しは随時行ってきまして、なるべく融資に回すとか、そういうことは一般的傾向としてやっているわけでございますけれども、今回のものは、そうした構造改革は当然、漁業者の方の自助努力を促進する形でやっていくわけですが、漁に出れば、その都度赤字になっていくという、本当に緊急の事態があるわけでございます。こういう事態をとりあえずしのがないければいけないという、緊急事態ということがあるものですから、今回の事業は、無条件に所得補てんをするということではなくて、一定の取組みに対して支援をするという形も勿論入れているわけでございますけれども、燃料を供給するというような緊急避難的な形で、漁業者の経営を当面維持をしていくという緊急の必要性があるということで、この形を取らざるを得ない、取る必要があるという判断です。

○本間専門委員 だから、それはどうして融資ではだめなんですか。赤字になっているのはわかります。それで運転資金がショートするという場合に、融資で行っていくというのは一番考えやすい話であって、将来的にそれが返せないということを念頭に置いたら、やはりやめますね。だから、そういう判断が重要なのであって、とりあえず今、補てんされる、しかも上昇分の9割も補てんされるということであれば、条件をクリアすれば、それは続けますよ。融資であれば、自分の今後の経営方針、あるいは原油を含めた見通しだとか、いろんな情報を集めて、それで判断が働くわけです。そうではなくて、とりあえずの延命ということは、ばらまきと言われてもしようがないんじゃないかという気がする。なぜ融資だけではだめなのかというところがどうもわからないんです。

○平岩課長 構造的な改革を進めるというのは、今までも勿論取り組んでいきましたし、今後も継続してやっていくプロセスにあるわけでございますけれども、この緊急の事態で、将来、担い手として育てていこうという人も含めて、そうした人であっても倒れてしまうような緊急の事態ということがあります。

○本間専門委員 担い手は融資で十分なんです。そういう形で育てていくからこそ、今、ある程度の資金供与して、将来返してくれればいい話なんだから、そこはやはり経営判断に基づいて借りるか、借りないかするわけで、それでない支援というのは、まして、それがなぜ漁業だけかということは置いておいても、直接補てんという政策手段がどうしても望ましいとは思えないんです。

○平岩課長 どんな業種の方も苦しいというのは勿論ありますので、水産だけがということでは勿論ないんですけれども、漁業経営の置かれている厳しさ、あるいは今回の状況の極端さといいますか、そここのところの判断をどういうふうに見るかという部分もあろうかと思えます。おっしゃるような御指摘は当然あるかと思えますけれども、水産庁としては、融資という形ではなくて、燃油代の助成、あるいは燃油代をとりあえず立て替えてあげるといったような、かなり極端な形ではあるとは思いますが、それを取らないと、この事態をしのげないばかりか、先ほど申し上げました

ように、今まで継続的にやっている構造改革事業にかなりのお金を使わせていただいているわけですが、これも現時点で担い手の方も含めて倒れてしまうと、今まで、ある意味、公的資金を使わせていただいたものも無駄になってしまうというものもございますので、ここはとにかく緊急対策として、この形でしのがせていただくということしかないという判断の下でやらせていただいたところでございます。

○八田主査 第1に、今までにお金を無駄に使ったからといって、さらに無駄を重ねることは避けなければなりません。今まで失敗したから更に金をつぎ込むということはずまい。

第2は、燃料の値段が高いときには、燃料を節約すべきだというシグナルなものですから、実際にかかっているよりも安く買わせて操業させてはまづい。一斉に休船、休業させるべきです。それによって魚の値段が十分上がって、それだけ高いのならば消費を節約しようと消費者に思わせて、漁業に使う資源を節約するということが最も重要だと思うんです。おっしゃるように、緊急事態では、融資をなかなか銀行がすぐできないだろうから、政府が一時的にそういう融資をするということはいいだろう。しかし、融資の仕方としては、休業に対する融資でなければいけないと思うんです。

このような場合の対策としては、減船と休業が一番大切なのに、それに対する金額が最も少ないというのが私はびっくりしているんです。休業に対する手当てというのは、どういうふうになさるんでしょうか。

○井上室長 休漁の規模をどうするかというのは、まさに政策判断であって、大き過ぎれば、漁業者が困るだけではなく、消費者も困ってしまう。

○八田主査 漁業者は、政府が何もしなくても休業に追い込まれるのだから、減船・休漁が支援あればあるだけ助かるのではないですか。燃費が高く魚価が高いときに、消費者が困るのは当然です。それは減船・休漁支援するしないとは関係ないと思います。しかし燃料補助をして、魚価を引き下げ、消費者が困らないようにしてはまづい。

○井上室長 最近、魚離れとかいう話もあって、輸入品との競合もあるので、どこまでするかという判断はありますけれども、そこは置いておいて、減船・休漁支援に関していうと、この骨子の紙をごらんになったんだと思うんですけれども、これについて言うと、省燃油実証事業は確かに減船・休漁よりも多くなっていますが、無利子融資と買取りは、それぞれ融資枠、買取り枠を記載しているのであって、融資に必要な原資は20億円、買取りに関しても、必要な原資は40億円ということで、これはあくまで融資枠ということでございます。

○八田主査 休業のやり方に対する補助というのは、どういう形でなさるんですか。

○井上室長 基本的には、休漁期間中に、本来出漁しているときに得られる水揚げの一定割合を計算しまして、それについて助成をする。

○八田主査 これは融資ではない。

○井上室長 融資ではないです。補助です。

○平岩課長 それと、申し上げて恐縮な部分もあるんですけれども、1つは、例えば、価格なり採算性、あるいはコストをきちっと把握をし、それに基づいて経営判断、操業についても判断するというのは当然、重要なことではあると思うんですけれども、国産の水産物を国内の消費者に対して

安定的に供給するという観点では、あるときはすごく取って供給するんだけど、あるときは経営上成り立たないんで全く供給しないという極端な姿が、農業もそうなんですけれども、食料の場合、それが現実問題として妥当かどうか、あるいはあるべき姿かというところは、なかなか判断が難しい。ある意味では、安定的な量の供給を支えていく方が政策としては必要性があるんじゃないかということも考えております。

○八田主査 消費者の観点から必要だというんですか。

○平岩課長 はい。

○八田主査 消費者は、高いときには魚は食べないで、安いときにいっぱい食べるというのが一番望ましいんじゃないですか。

○平岩課長 そうしたら、価格が安くなってしまったのでだれも漁業をやらなくなってしまったときに、高くなったら急にやってもらえるかというのと、一定の施設を持ちながらやっていますので、なかなかできない。

○八田主査 そういうことを見込めるときにはみんなやめないでしょう。要するに、休業はするけれども、廃業はしないと思います。だから、そこには経営判断が入ると思います。そこは国が介入すべきではないと思います。

○平岩課長 御趣旨はわかります。なるべく市場メカニズムを活用するという御趣旨かと思います。

○小松専門委員 今の話は、魚種毎の資源の状態による、ケース・バイ・ケースです。だから、資源状態の悪いマサバを取るのをやめるとか、資源の豊富なサンマはきちっと取らせるだとか、資源が良くて少ないクロマグロを巻き網で取るのはやめさせて、安定的に釣りを取らせるだとか、それを考えるだけでももう省エネは確実にできるわけです。

それから、一番最後の燃油費増加の表なんですけれども、19年12月時点で774万円とあります。燃油価格の上昇による増加分が351万円あって、差額の9割を補てんします。そうすると、引き算して35万円が上乗せされる。19年の12月、18年、17年と、多分、日本の漁業はほとんどすべての階層で赤字です。これまで日本漁業は省力化、省人化を推進し、結局、多燃料消費の方に持っていった。人件費削減のために。19年の12月の時点で日本の漁業が、多エネルギー消費型で赤字体質です。実証化事業で燃油価格・コストの上がった分の9割を補てんしても、燃費の10%はプラスされる。つまり、日本の漁業が赤字体質ではなくて、黒字体質になるためには、当然のことながら、この774万円のコストをかけている現状の漁業経営に切り込んでいかななくてはならない。

つまり、操業の構造、設備の構造を抜本的に、めりはりをつけて変えるということです。2の答の4番目か何かで構造を変えんと言ってはみても、実証化事業ではあくまで暫定的で、燃油コストの上がった分の9割を吸収しますということです。

だから、今後大事なことは、いかにこの現在の漁業の体質を反映したコストである774万円を、半分にするだとか、3割削減するだとか、是非そこを早急に考えていただきたい。漁船の設備の問題、漁業の操業の在り方、根本的な制度の問題があると思います。水産物の安定供給を確保するのは法制度の改正の問題です。まずそれが第1点。

第2点目は、私も幾つかの国は知っているんですけども、諸外国は今度の燃費対策で、どこの

国が具体的に何をどうやったのか。私の知っている国は、燃油対策については何もしない。直接聞いていますが。というのは、彼らはすべての産業に燃油コストが上がるからということで、漁業者も自助努力する。政府も、漁業者が要求しても認めるつもりはないと明確です。世界のことなので、どこかの国はもしかしてあるかもしれないので、その辺を是非教えていただきたい。

3点目は、1割だとか、5人だとか、90%だとか、どこから出てきた数字か、説明をお聞きしたい。

それから、流通の方ですけれども、市場開設者があって、そこに荷受けが入る場合、鹿児島だとか、釧路だとか、新潟は、漁協のほか一般の民間会社が荷受けです。釧路はミツウロコがあるが、彼らを経由して、例えばスーパーに売る場合はどういう対象になるのか。それは除外するのか。

それから、農林水産省として、流通の合理化と称し、流通を漁業者が飛ばすということだが、産地の仲買人・買参人に対する対策を一体どうするのか。しかし、消費者市場、産地市場とも、仲買人・買参人の合理化は必要でしょう。漁業者対策のために、あなた方流通は飛ばすから、あとは勝手にやってくださいと理解される。流通は農水省全体の所管でしょうから、対策が必要です。これは水産庁を超えるが、農水省としてどうお考えなのか、お聞きをしたい。

5点目で、さっきのマグロ漁業に1億5,000万円の減船交付金という話ですけれども、例えば、イカ釣りでも、カツオ・マグロでも、1隻当たりの負債は幾らあるのか。複数持っている場合があるから、1隻当りどれくらいか教えてほしい。

それと、カツオ・マグロ漁業の場合は、皆さん、知恵を絞って、国際規制に加えということやるんだらうけれども、どう見ても国際規制が直近の理由ではないと思うんです。そこをどういうふうに国際対策の中で整理されたのか、その辺もお聞きしたい。

○井上室長 答えられる範囲で答えさせていただきますと、まず、外国に関しては、今、各国に調査訓令出して、調べて、とりまとめている最中ですが、大きなところで言いますと、御存じのとおり、EUは対策を打っている。漁船漁業だけです。EUに関して言うと、基本的には、休漁と減船が主力です。ただ、フランスは日本と同じことをやりましたが、EUとの漁業政策の整合性で交渉が終了してなくて、まだスタートしていない。

韓国は、燃油高騰にかかわって、低所得者層への一定部分の減税を行うとか、あとはトラックの燃油の減税を行うとか、そういう並びで漁船についても燃油費の補てんを行うという施策をパッケージで打ち出しています。

○小松専門委員 韓国は、漁業は減税ではなくて、燃油費補助ですか。

○井上室長 減税と補助と両方です。減税は多分、従来の継続だと思います。

○小松専門委員 それがどの程度の補助内容なのか、対象者がどうなのかなど、後で教えてください。

○井上室長 燃油費の補助はまだ動いていないみたいです。当然、減船もパッケージになっていません。そこはわかり次第お知らせします。

○小松専門委員 詳しくお願いします。

○草刈議長 要するに、皆さんが言っていた部分で言うと、国がお金を使う場合はそれなりの、ア

メとムチではないけれども、構造改革、構造改革というけれども、具体的にもっとシビアなものをパッケージにして一挙に構造改革を図っていくとか、そういう絵が見えないと、アメばかり並べているように、どうしてもそういうふうに見えるんです。

さっきEUの話が出たけれども、例えば、日本でも内航で、暫定措置事業というものがあるんです。あれは、やめると言ったら奨励金を払う。その代わりに、つくるという人から上納金を召し上げるという制度なんです。ところが、不況で誰もつくらなくなってしまった。だから借金がたまってしまったわけです。つまらないことをやって、銀行から借金して奨励金を出したりしている。

そうではなくて、緊急に金を使って、一挙に構造改革を図るんだという意図がそちらにあるんなら、減船をどんどんやらせてしまうために、いわゆるインセンティブをつけるというやり方だっているわけです。新しくつくるものは放っておくとか、かなりシビアなパッケージを出せば、それなりに国民の理解も得られると思うんだけど、9割部分をやってあげますよみたいなことばかり浮き上がってしまっているから、そのところは我々としても非常に問題意識を感じざるを得ないところがあるんだと思います。これは一般論ですけども。

○井上室長 減船は、個人がやめるか、やめないかという判断があるので難しいところがあるんですが、ある意味、水産庁の施策の一端は減船の歴史でございまして、減船事業はずっと継続してやっているんで、そこを今後どう取り組むかというのは当然あると思っています。

あとは、厳しい側面ということ言うと、これが厳しいという皆さんの評価になるかどうかは別なんですけれども、今回、この事業に乗った方は、この事業が終わった後も、この事業で考えられた操業形態を引き続き守っていただくという条件でないと、この事業には乗れないということにはしております。

○長谷課長 あと、答えられる話ということで、1割、5人、9割の話ですが、昨年の補正予算でできた対策で、小規模の同じような取組みをする、5人以上で1割の省エネをする場合、油代だけではなくて、経費全体を見る形でチャーターしますという先行事業があったので、それを引いた形で5人だとか、1割、9割というのが出てまいりました。

○吉田参事官 1点よろしいですか。これは既にとりまとめられた対策と承知しているんですが、他方で与謝野大臣が月内にとりまとめ予定の対策がございまして。それとの関係はどういうふうになっているんでしょうか。

○平岩課長 現在、確かに経済対策として盛り込むべき事項についての調査、調整というものが行われつつありますので、その議論の中でどういうふうにするか決めていきたいと思っています。

○吉田参事官 月末まで、もうあと10日ぐらいですね。

○平岩課長 そうですね。非常にショートノーティスということで、依頼元からも話があるんですが、まさに今後調整をする事項になります。

○吉田参事官 場合によっては、こういうのが対策の中で拡充されるということも想定されるんですか。

○平岩課長 そうです。検討の中ではそういうこともあります。

○吉田参事官 その蓋然性が高いと思っておけばよろしいんですか。

○平岩課長 そこは調整次第だと思います。今、断定的に私どもが申し上げることはできないんです。

○八田主査 もしそう組み込まれるとすると、ここの一部が縮小されるということではなくて、要するに、どこかが拡大されるということですね。

○平岩課長 7月の末に決めまして、今、まさに始めようとしているところですので、少なくともすぐ縮小というのではないかなと思います。実施時期というのはあると思います。

○事務局 1点だけお聞かせください。3番の後ろに書いたんですが、漁業の経営状況をいろいろ勉強させていただきました。数字で言えば、勿論バランスシートをつくっている企業体が前提ですので、つくっていないようなところはわかりませんが、全体の6割が金融機関の観点から見れば破綻懸念、実質破綻で、要管理先と言われる管理部門に属するところを含めて、全体の9割が赤字体質の可能性があり、半分ぐらいは瀕死状態にある。この調査は恐らく平成18年の調査でして、価格高騰前の状態だと思います。

要するに、価格高騰前でこういうような破綻懸念、累積損失を抱えている状態があつて、ここに来て、燃料高騰で更にその赤字が拡大した格好になっていると思います。控除分の9割を補てんしたところで、この累積損失や破綻懸念、実質破綻状態にあるところの状況は実質的に何も変わっていない可能性もあるだろうと。

なおかつ、そういう可能性があるところは全体の半分ぐらいあると推測される中において、この回答として、本事業により経営状況を回復した上で、今後抜本的な収益性の回復を進めるとお答えをいただいているんですが、何ら回復がされない可能性も大いにあると、更に、今、参事官おっしゃいましたけれども、補正でまたこのガソリン補てんを続けるということになると、この補助を使って累積損失が拡大し続ける、経常収支の赤字が拡大し続けるという側面も片方には絶対にあると思います。補助金を使って累積損失を拡大する、経常経費の赤字を拡大するといったことは避けるべきではないかと思うんですけれども、そこら辺は調査なさっているのでしょうか。

○平岩課長 それは公庫の調査で、内部資料ではないかと思いますが、私どもは拝見したことはないで、そこは具体的に申し上げられないんですけれども、先ほど申しましたけれども、今回の緊急措置というのはまさに現在の緊急事態に対応するための措置ということでございますので、確かにベースとして、水産業全体として経営が芳しくないということはあるわけでございますけれども、とにかくまず今の緊急事態をしのがなければいけないということで打つ部分でございます。構造改革のための事業というのは、従来からやってくるものがあるわけでございますので、これはより効果があるものに見直しながら、引き続きやっていくわけでございます。

今、通常の状態とは掛け離れた状態になってしまっているのと、とりあえずそのための緊急対策として限定的にやるものですので、これだけで経営を改善、あるいは黒字に大々的に転換していくということを担当のものではない。通常が赤字ですから、ちょっとあれですけれども、通常の状態まで引き戻すぐらい、更なるマイナスを引き戻すぐらいの効果を当然目指しているわけでございますので、これで抜本解決だということではないというところは御理解いただきたいと思います。

○小松専門委員 だから、数字が物語っているように、直ちに実施すべき抜本解決策とパッケージ

でないと、この緊急の燃油対策は意味がないとの認識は皆さん重々お持ちだという理解を私たちはしますから、早急に燃費大幅カットなどに切り込む抜本策をしていただく必要があると思う。このまま1年、2年、ずるずる同じ対策を続けるということは、皆さんも、問題のただの先送りであるという理解だろうと思います。

○井上室長 燃費に限らず、操業にコストがかかり過ぎている。だから、赤字というのは、コストがかかり過ぎているか、収入が足りないか、結局、どちらかでしかない。

○小松専門委員 いろんな地域から上がってくるでしょうし、私も実際に船も乗ってみましたけれども、投網、曳網、網の大きさ、エンジンの大きさ、就業等、すべてを抜本的に見直して、LEDの開発も結構でありますけれども、開発しなくても法律の整備で省エネはできるのでありまして、こんな単純なことはない。各県の調整規則を全部見て、一番底辺に合わせるとか、みんなでやれば、あつという間に数分の1にコストが削減できます。

ちょっとテクニカルな質問なんですが、この省エネ事業は漁協の自営漁業も対象になるんですか。例えば、底置みたいなものも対象になるんですか。

○長谷課長 制度上、排除はしていません。

○小松専門委員 理屈の上ではあり得る。実際対象になったことは、102億円の補助のときもあつたんですか。

○長谷課長 底置はないです。5人で10%というものはですね。

○小松専門委員 もう一つ、本件事業の実施のために、現場に協議会をつくりますね。あれは大体、漁協のメンバーが中心なわけですね。協議会の方から補助金の申請か何かが上がってきますね。

○井上室長 協議会は基本的に県レベルでつくって、県の職員とか、系統団体の役員とか、あとは学識。

○小松専門委員 補助金申請者はだれになるんですか。漁協ですか。

○井上室長 申請は漁協でよろしいですか。

○長谷課長 漁協です。

○小松専門委員 わかりました。国民の関心も非常に強いので、漁協はこう使いましたと、きちっと第三者性をもって公表するシステムを直ちに導入してほしい。それが国民の理解を得る上では、ますます貴重、重要になるのではないかと思います。要するに、補助金が適切に使われましたということを第三者に、ほかの漁協の事業と併せて公表するというところをやる時期にきたかと思えます。

○事務局 先生方、そろそろお時間ですが、よろしいですか。

ありがとうございました。