

規制改革会議

第2回 農林水産業TF 議事次第

平成21年4月13日(月) 15:00～17:00

永田町合同庁舎2階 A会議室

〔議題〕

○ 漁船漁業の在り方

(議事録公開)

〔出席者〕

◇ 船橋漁業協同組合 協同組合長 大野一敏氏

○小松専門委員 大野さん、どうもありがとうございます。それでは、1時間ぐらいでお話をいただいて、後半1時間と書いてありますが、質疑応答をお願いします。

今日は漁船漁業を中心に、貝もありますから、あとは最近ノリも頑張っていますよね。全般的にいろいろと漁業の様子を制度の在り方等も踏まえて、東京湾の場合は大体漁業権放棄している部分が多いんですけども、それが現状と相当合わない部分が多いんじゃないかと思うんですが、環境の変化等も併せてお話を総合的にいただければと思います。よろしく願いいたします。

○大野氏 ただいま御紹介いただきました大野です。よろしくお願いします。

船橋市という位置は御承知のとおり、今日も総武線で西船まで出て1駅ですから、そこから東西線に乗って日本橋まで来て、銀座線で赤坂見附まで来て、永田町駅からここに来たということです。1時間あれば楽に来られるという位置です。そこで、漁業が今も盛んに行われているというのは、皆さん余り信用しないんですけども、そういうことで漁獲の実績、過去5か年の数字をお持ちしました。

今、うちの組合で問題にしていますのは、やはり海況が安定しないということです。漁師というのは時の利、人の利、地の利ということで考えると、やはり漁場がすごく大事でして、その漁場が安定していれば何も難しいことを考えなくても毎日生活できるということです。

必ず年に2回ほど大規模な貧酸素水が発生します。青潮と言っていますけれども。河川から酸素の少ない水がどんどん東京湾に流入していますので、それが海底、ちょうど東京湾の中央部に蓄積されると。春・秋表層水と海底の水が上下するとき、これは温度差ですけども、接近していくとがらっと入れ替わります。そのときに海底の酸素の少ない水が海表面に出てくると。それが魚族を追い出したり、あるいは逃げられないプランクトンやアサリの幼生、あるいはアサリとか固定されたものは大体死滅してしまうということを繰り返しています。

東京湾はスズキの大産地です。日本で一番漁獲があります。これをごらんになるとわかるとおり、ほとんどスズキですよ。スズキ、フッコ、セイゴとあります。また活魚でスズキ、フッコとなっています。その中で船橋漁協は内湾でも一番スズキの水揚げをしています。毎年スズキが揚がるんですね。本当は夏が旬ですけども、今は春・秋と全部スズキを追いかけています。というのは、やはり種が昔と比べて激減していますので、スズキはいるわけです。なぜスズキがいるかということ、スズキの食性、小さいときに卵を産むのは浦賀水道ですけども、それが孵化して北上してきます。今とんどん上っています。浅い海でほとんどアサリの幼生とかそういう小さな生き物の卵、幼生を食べて、それを食べに来るカタクチイワシも内湾域は魚群探知機で真っ赤っかになるほど生息しています。あとは、そういうものがないとベントス類、ゴカイの類を食べています。えさがたくさんあるものですから、カタクチイワシ、サッパ、西の方ではママカリと言っていますけれども、そういったものがまき網やほかの網職の漁獲対象にはなっていません。まき網で一番

小さな目が14節です。大きな目は8節です。ですから、カタクチイワシが全部抜けていくということをやっています。ほかの稚魚もとっていません。その14節に収まるのはマイワシのコバと言ってもごく小さいものではなくて14節に収まるもの、マイワシ対象。昨年はチュウバイワシが1,750tほど2か月で揚がりました。そういった海です。いいときはいいけれども、悪いときは悪いと。

横断道路ができる前は、まき網は大体年間2億から2億5,000~6,000万円、小型まき網ですけれども、5t未満の漁船2隻で網を積んで、附属船として20t未満の運搬船が3隻。それはちょうどイワシが大量にとれる、1カ統で揚げるときは一日100tないし200t、そういう船団を組んでいますけれども、スズキ漁のときは活魚をやりますので附属船は1隻、あとは、裏こぎをやるテンダボートが1隻、4隻で1船団。ゆうべはうちで5tのスズキ、フッコ類を揚げています。そういう漁が毎日行われています。

今、問題にしているのは、全然漁獲が伸びません。5t以上とったので、明日は漁を休もうと言っています。そういうことを春はしばらく繰り返していきます。ほとんどとんとんです。給料が上がって経費が出るか出ないかでやっていきます。最盛期、真夏になるとスズキの相場がある程度倍になってきますので、それで息をつく。うまくすれば秋にサバ、イワシ、カマスといった魚が北上してきますので、それらをとります。

その船団方式がいいかということ、今回の原油高騰で改めなければならないなということを考えています。当然ノルウェーの例がありますので、できれば単船操業に切り換えたらどうか。今は5t未満のまき網ですけれども、合わせて10t、あと運搬船が60tといった船団を組んでいます。それが20tの運搬船1隻で網も魚も積むということになると、現在片船で6名・6名、運搬船に2名で14名で操業していますけれども、それを5名ぐらいに減らすことができる、省力化もできる。それから、省エネもできる。そうすると、今度は2隻でまくよりも1隻でまくのは能率が下がりますから、漁獲が半分とれればいい。半分とっても今度は人数が3分の1ですから、それから、メンテの経費も大体2分の1、あるいは3分の1になるので、それでやっていけるのではないか、そのように考えています。

ただし、今の制度では5t未満の網船を20tにするのは増トンということになります。要するに、免許を書き換えるか、20t未満の中型を取らないとできないと。要するに、構造改革ではないという見方をされています。今、片方では資源を保護しよう、それから、乗組員の待遇をよくして増やしていこうと。要するに乗組員の育成といいますか、後継者の育成、それから、燃油を使わない、要はコストを下げるといったことを考えれば、いいこと尽くめなんですけれども、そういう許認可の問題になると、それらは片方へ追いやられて、従来の明治時代から考えてきた増トンだとか、あるいは許認可の中型が何隻とかそういう発想になっていきます。

ちなみに、中型の免許になりますと、今度は網船を20tギリギリ最大限にして、できるだけ大きな網を積んで重装備にして、また、そこに20tの運搬船を何ばいもつけていくのが今の中型のやり方です。ですから、構造改革という話は一つも見えません。

そういった中で、ここにお示ししてありますけれども、大体東京湾奥の最盛期は5～9月ぐらいです。まき網は船橋は3カ統あります。1カ統はそういうこともあって、小型を中型にしました。先だつての燃油の高騰で馬力数も引き上げ、船も多少大きくしたので、経費的にはすごくマイナスになりました。だから、大きいことはいいことではないと私は考えています。

それから、底曳網もあります。底曳網は船橋で大体35隻ぐらいありますけれども、やはり終年スズキを追いかけています。なぜかという、東京湾の場合は海底部分が大変痛めつけられてきたものですから、底ものが少なくなっている。例えば、シャコだとかカレイだとか、タイラギだとかアカガイ、トリガイといった海底のものが少なくなっている。やはりスズキ資源を追いかけています。スズキというのは春・秋、海底部分を泳いでいます。底はまだ水がいいものですから。それが夏の間になると半分酸素があつて、半分酸素が少なくなるので全部浮いてきます。そうすると、今度はまき網が有利になってきます。

それから、活魚はほとんどまき網でやっています。刺し網もスズキを追いかけています。スズキというのは沿岸域で生活するときと、中央に出てくるときと南北に移動するとき、あるいは東西に移動するといったときがありますけれども、もともとは根魚ですから、刺し網でよく栈橋の間だとかそういう障害物のあるところで漁が行われています。

船橋は江戸時代から大変盛んになった漁村です。それは産業として100万都市の江戸村を控えていました。ですから、家康が来てからは江戸城御用達の浦として、御菜浦という位置付けで家康の直轄下で、天領ということで漁業をやっていましたから、江戸時代から船の数も300隻と多く、日本橋の魚河岸まで直に取引をしていました。そういう関係もあつて、今でも船橋に水揚げするよりも築地に水揚げする方が多い。

今年すごく困っているのは、名古屋地区のトヨタ自動車が大変不景気なので、スズキという魚は名古屋地区で大変消費されます。タイよりも消費が高いわけですし、一大市場を形成しています。そういうことで、今年は大変値段が伸びていけないということがありません。

そして近年、特筆すべきは、アサリは黒ダイヤと言われているわけですがけれども、三番瀬という浅海域、1,800haの広さがありますけれども、そこに江戸川の放水路が口を開けていまして、大雨が降ったり、台風が来て江戸川がピンチになる前に、そこから放水すると。そうすると、今まで海だったところが突然田んぼになってしまうと。ヘドロと淡水化してしまう。そして、アサリが全滅するということが繰り返されています。

この中に、最近ではビノス貝というのが出てきました。これはアメリカからの外来種ですがけれども、10年間ほどで少しずつ市場を広げています。大変おいしい貝です。マンハッタンではクラムチャウダーで食べています。貝の方もぼちぼちやっています。

こういう不況の中で、私は漁業組合というのは準漁村といいますか、地方のまさに漁業を基幹産業でやっている町とか村と違って、船橋は大都市の真ただ中に位置しています。

そういった中で、漁場環境を守るのも大変困難です。ですから、市民を巻き込んでいかないと漁業が続けられない、そういう位置付けにあります。それも歴史があるから漁業者が腕を突っ張って生きるということではなくて、やはり海については漁師が専門家ですので、海については我々がどんなサービスをしていけるのかと。そういう必要性とといいますか、周りから必要に迫られないと、うちは60万都市ですけれども、その中では生きていけないのではないかと考えています。というのは、組合員は昭和48年には1,200名いたんですけども、現在は200名ほどに減っています。特に、衰退しつつあるとといいますか、後継者がいないのは貝漁です。ノリの方は、過大な設備投資をしないとできない商売ですし、やはり海が不安定です。昔はなだらかな海岸線、要するに地形も関東平野の先端にありますから、徐々に水温が下がって、また、徐々に水温が上がっていくという安定した海況でしたけれども、現在では全部直立護岸になってしまって、4～5mのところでは海岸線がずっと連なっているわけです。

それから、水というのは河川から流入している水と沖から来る水、いろいろあるわけですが、それらが常に混ざり合うかということとそうではなくて、必ず水塊で動いています。ですから、今日の海況と明日の海況ががらっと変わるときがあつて、ノリも大変困難な技術が必要になってきています。

ただ、ノリというのはもともと汽水域、真水と潮水が混ざるところで栽培されるわけですが、塩分が強いとノリは黄色になってしまいます。リンと窒素が足りないものから。そのリンと窒素が多いと、植物ですから光合成して、あれは紅葉素と言いますが、それで黒いノリがとれるということになります。

船橋では今はおいしいノリがとれています。ただ、やはり生育が不安定です。昔は幕張辺りまで、ちょうど東京都が最高のノリ漁場でした。大きな河川が皆口を開けているわけですから。そして、人口も多いという形で。ところが、今は富津の先、竹岡まで黒いノリがとれるようになったということは、富栄養化したということの証です。水産庁が遠洋漁業を奨励して、オイルショックで沿岸に戻ってきたときに、沿岸がほとんど埋め立てられて、大した漁場がなくなってしまう。そして、今度はつくる漁業となったときに、千葉県知事はそのとき川上さんという人でしたけれども、東京湾漁業を後退させないという宣言をしています。その証に今、千葉県ではノリが基幹産業になっています。ノリ漁業というのは農業と全く変わらないですからね。ところが、漁船漁業というのはまさに海況の是非を問うものだと思います。

ただ、東京湾のありがたいところは地形がすごく単純ですから、長軸が南北方向にあつて、季節風の吹く方向に湾が位置しています。ですから、海表面が季節風で移動しますから、それによって対流なり環流が起こって、酸素が供給されていくと。それから、よく好漁場は200mの大陸棚と言われてはいますが、富津崎を超えると100、200、300、400、500、その先に至っては水深800mあります。そういう谷間になっていますから、富津崎を超えるとほとんど太平洋と変わらない。湾奥は狭くて浅い海域という関係で、えさが豊富

ということで、金サバとかあるいは金アジとか黄金アジという魚が、みんな湾にえさを求めて回遊してきます。神奈川の底びき船などは漁がちょっと不漁になるとサバを湾内まで一本釣りに移動してきます。そういった海峡があります。

では、組合の経営はどう考えているかといいますと、組合の場合は固定費があります。給料を払わなければならない、税金を払わなければならない、施設を維持していかなければならない。安定した漁協経営をするために、先ほど申し上げましたとおり市民にサービスということで、県が建設したんですけれども、不法係留のプレジャーボートを集めて、うちの漁港の外の公共埠頭に大体 200 隻ほど係留できる施設をつくりました。そこを管理入札で落として、組合が今管理しています。

また、そこは大体入るボートの大きさが 25 フィート以下ですから、それ以上のボートを預かるような施設も組合として考えています。県と共同でやるような方向に今あります。

あとは、若いお母さんたちが東京湾の魚を好んで食べない限り相場も上がらない。今、安全・安心という中で、いかにイメージを高めていくかということが漁業者の立場ですから、人様にこうしてくれ、ああしてくれと言ったってやってくれないわけですから、今組合がやっているのは、組合の会議室、大体 70~80 名入れる会議室ですけれども、そこを使って地元の郷土史というのをやっています。要するに漁業史を月 1 で市の広報で募集して続けています。

それから、近くにららぽーとがあって、そこによみうり文化センターというカルチャー教室があります。そこで江戸前漁業という講座を 1 つやっています。そこでは当日あるいは前々日にとれた漁獲物を試食してもらうことと併せて宣伝をやっています。お母さんたちの食文化というのはほとんど新聞の折り込みになっていまして、スズキというのは江戸時代から高級魚として名が通っているわけですが、そういうことも今の若いお母さんたちは理解していない。それはそうですよね。教わっていないし、食べてもいないわけですから。そういうことを嘆いていてもしょうがないので、そういうことをやっていかなければならないと。PR というのは大変お金がかかりますから、いかに安くやるかということ、そういう講座だとか教室だとか、あとは漁場見学とかエコツアーとか漁労の見学とかそういうこともやっています。

あと、テレビの取材は断らないようにしています。東京から近いわけですから、どんな取材でも OK してやっています。いつどうなるかわからないんですけども、今日本の海況は魚が帰ってこられないような状態なんですよね。だから、魚が喜んで帰ってくるような海にしていくということは、昔には戻らないわけですが、やはり河川を改善していくということが一番大事なと。ほとんど U 字溝になってしまっていますからね。それから、雨水を排泄するために深くしています。やはり川は浅くないと酸素が供給されないわけですから、そういったことで川の上流に遊水池なり何かをつくっていただいて洪水を防いでもらうというようなことをしていってほしいなど。船橋の真ん中に流れる小さな川ですが、海老川はそういう方向にあります。

あとは、当然、後継者の育成、私のところは株式会社ですから制限なく人を雇い入れています。今年は不景気ということで食品会社あるいは水産加工場もつぶれたりしています。その若い連中を今年6人ほど雇いました。大変な負担なんですけれども、当然、年寄りですと辞めていく人も何人かいますし、そういったことで優秀な人材を今のうちに確保しようかなということで、四苦八苦していますけれども頑張っただけでやっていこうと。

あと、日帰りですし、船橋は遊ぶところもたくさんあります。競馬もオートもストリップもパチンコもあります。稼ぐとみんな潔くお金を使います。これが本当は浮揚策なんですけれども、お金は回らなければしょうがないので。私が一番やったことは、イワシがとれ始めたときに銀行へ行って金をストップしないでくれと。というのは、問屋に金が回らない、あるいは加工場に金が回らないと、我々が一日200tとか300t揚げるイワシがはけなくなってしまうということで、お金をとめないでくださいということをまず最初にやりました。船橋は古い漁村です、何百年ということで不況も経験してきています。不況はお金だけではなくなんいなんですけれども。海さえよければ魚はとれるわけですが、その海が荒廃していくというのはやはり漁師だけではとめられないので、何とか皆さんに理解していただく。そのために知っていただいて食べていただく。

最近、ボラ学会というのを始めました。もう10年になりますけれども、江戸時代にボラが大変食べられていて、身近な環境とボラというのはかなり密接な関係がありまして、ボラが食べられる環境というのは海としては最高にいいわけですから、あるいは河口域にしても。そういうことで、今ボラ学会というものもやっています。

いろいろございますけれども、大体概要はそんなところですよ。

○小松専門委員 ありがとうございます。

○本間専門委員 単船操業の方向になかなか乗ってこない。それは、船橋の場合というか、ほかでも当てはまるわけですね。要するにそういう方向に持っていけない大きな理由というのは何なのでしょう。話をお聞きすれば、相当いろいろなメリットがあつて、ただ、形の上での農水省が言っている構造改革にはならないけれども、これだけのメリットがあることをどうしてもっと強く出す方向に向いていかないのでしょうか。

○大野氏 実は、水産システム協会さんの前身、漁船協会のときに既に報告書もつくつてあるんですけども、当然ノルウェーのやり方がどちらかというとわかりやすい。それから、当時人を雇うのが大変な時代でもありました。うち辺りもブラジルの人たちが来ていたことがあるんですけども、自動車産業が景気よくなったら一晩でいなくなってしまうんですよ。そんなこともあつて、人が少なくて効率よくというか、魚はとり過ぎれば安くなるわけです。とり過ぎるといことは漁師が損することなんです。船橋市のまき網はもう20年も前から日曜、祭日は全部休んでいます。あと、1月、2月は休漁してメンテナンスをやっています。だから、なるべく働かないようにしています。というのは、資源が枯渇しないように。だから、ミリオネラーにはなれないです。

そういう中で、今システム協会さんと組んでそういう方向でPRしたいなど。県の水産

局とも話をしたりしているんですけども、役人自体が理解しません。要は、うちは試験操業したいと。今 20 t の運搬船を使っているわけですから。底を改造して網を積みば試験操業をやるわけですよ。ところが、それも要は普通の中型まき網の許可を取りなさいと。そうすると、その許可を探して、だから構造改革という意味ではなくなって、それだったらちゃんとした性能のいいものということで、また性能競争になってしまって、それはおかしいなど。今頓挫しています。試算もして、見取り図とか平面図とか構造図とかも全部つくって提出してあるわけですけども。

○吉田参事官 増トンというのは簡単にできないものなんですか。今、免許のお話がありました。要は、もう権利というものがあって、どこからからその権利を探して買ってくる、要するに、スクラップ・アンド・ビルドみたいな仕組みになっているということですか。

○大野氏 そうですね。それで大型まき網にしろ、中型にしろ、小型にしろ、要はキャパシティは決まっているわけですね。その中で移動するわけです。先ほど船橋の江戸時代のことを申しあげましたけれども、6人網から抜けていないんですよ。当時6人網というのは、片船6人の省力化をして、当時アグリとか巾着と言ったわけですけども、それをやっていたわけで、今もその6人・6人です。でも、今は省力化して4人・4人でもやるんですよ。やはり交代要員もいないといけないので、そういう形でやっています。

○本間専門委員 単船操業に船団方式から切り換えたときは、組合としてのトン数はむしろ減るわけですよ。

○大野氏 ですから、単船にすれば仮に私のところは株式会社大平丸ですけども、今、6隻なら6隻を毎年メンテナンスをやっている。保険料も払うし、機関の整備もやるし、燃料も食うし、人も乗せるし、それが1隻になってしまうわけですよ。これはかなりのメリット。ただ、周りが2そうまきで競争力が落ちると、果たして目的の半分の漁獲量が得られるかという懸念もあります。だから、ノルウェーのすごいところは総漁獲量を決めてあるというところですよ。それから、ある程度価格の下支えの制度もあって、それで完璧なんです。そんなことを言っていたのでは不況のときに過ごせないで、要するに、いいときに悪いことを考えていないとまずいので、そういうことで考えています。

もう一つは、皆さんから「後継者育成」という言葉をいつもお伺いします。でも、我々の職場というのは騒音、震動、高温あるいは低温と、すごく職場環境が過酷なんです。ですから、居住空間というものを漁労の場合は考えないで後継者を育成しろと言ったって何もならないですよ。だから、船はやはり安全・安心で、ゆったりとした環境で漁労ができる。ノルウェーなどは300 tでも大体10人ぐらいでやっていますからね。そういうことと言えば、すごく貧しいなという考え方です。まして、5 t未満というのは大体幅3 m、長さ12 mですから、そこにサイドローラー、パワーウインチ、ネットローラー、網さばき、あとは魚を探す電子機器を積んでいるわけですから、乾舷ゼロですよ。だから、波が一発来ればズブツといってしまう、そういう船を使っています。そういう船じゃないと許可に

ならないですから。

○本間専門委員 大野さんのところは株式会社で、後継者はそう不安はないというお話でしたけれども、船橋の組合全体ではどうなんですか。

○大野氏 まき網3カ統は大いに後継者はいます。乗組員は大体10代後半から40代までが占めています。各船に4～5人の経験者がいて、それらが技術の維持をやっています。網の修理とか。それから、荒天運用とかそういうことを教えています。

底びきは今、1人で1船操業なんですよ。親子でいれば子どもを乗せる人もいるけれども、それがいつまで続けられるか、当然コスト的には最高にいいわけですけども、すごく危険ですね。富津で2回ほど遭難があって、2人死んでいます。

○吉田参事官 安全上の規制はないんですか。それは1人で大丈夫なんですか。

○大野氏 1人で許可になっています。ただ、それは操船の誤りですよ。高いマストがあって、ここにウインチがあって網を揚げて、最終的にはデリックを使って揚げるわけですけども、これがぼんと外れて上にいってしまうと、風が来たときに今度は上から。大型船もそうですけれども、そうなったときにはコロッといきます。

それから、ウインチの安全装置というのは今、千葉県では漁船・漁業に対して振興基金という制度があって、大体基金が150億円ぐらい積んであるのかな。ノリもアサリも含めて。それらの利子で補助事業をやっています。大した事業はやっていないんですけども、それも足しにはなっています。

○本間専門委員 受入れのところでプレジャーボート200隻、これはちょっとよくわからなかったんだけど、要するに管理しているということですか。

○大野氏 そうです。だから、私のところは管理に対して入札価格を提示して、うちに落ちたと。ですから、決まったお金をもらってここを管理しているという形です。

○本間専門委員 普通はこういうプレジャーボートとかはどういうところが管理しているんですか。

○大野氏 今まで全部不法係留なんです。勝手に河川に停めて、あるいは漁港に停めて、それから、御商売をやっている人たちも無断で商売にして。でも役所というのは面白いもので、商売にして時間が経つと何とか許可しなきゃという発想があるんですよ。だから、そういうところは許可されるでしょうし、組合も海洋基本法ができてから港の景観とか、あるいは整備とかそういうことが目的になっていますので、国交省はそれを一生懸命やっています。

うちの港は漁港じゃないんですよ。農林水産省の予算でつくっていないわけで、当時の運輸省の指定港湾ですから、その指定港湾の中の漁船だまりというか、漁業基地という形。ですから、道路標識も漁港という標識が法的になかなか建てられない。一方では、漁業の振興とかちょっと笑っちゃうなというところがあるわけですよ。

千葉県の水産局に行くと千葉県の漁港案内というのがあります。各港に「○」をつけてあるんですよ。湾奥部で浦安、市川市行徳があるわけですけども、船橋は「○」がない

んですよ。うちは水揚げだって10億から、いいときは15億、20億あるのに、隣は百姓漁師なのに、どうしてそっちが「〇」がついているのかと言うと、これは農水省の予算じゃないからと。では、うちは青丸でなくていいから、赤丸で注書きして国交省の予算と書いてくださいよと言ったら、それは余り目立つからだめだと。

○本間専門委員 港の整備や何かは例えば漁業者用にといいか、国交省がちゃんと面倒を見てくれるんですか。

○大野氏 係留の港だけです。だから、そこには係留料も払っています。それから、岸壁使用料も払っています。何トン上げると幾らという手数料があるので。それから、トン数によって係留料を払っています。陸上施設は拠点整備事業、これは農林水産省ですけども、冷蔵庫と荷さばきがあります。今度は県単で業具倉庫もあるし、貝類をやっていますから、貝類を加工用に原料をつくるのに蒸気で蒸かして殻と身を別にする前処理施設もあります。それから、給油施設もあります。だから、施設は充実しています。

ただ、一般市民に対する市場をまだつくっていないので、それはすごく有効だとは思っています。近隣の大体半径1km以内に数万人住んでいますから。高層建築が建っているわけです。

○吉田参事官 船橋は海岸線が何キロあるのか存じ上げないんですが、全部農水省が管理している港湾はないんですか。

○大野氏 三番瀬という海域、これは歴史に残った江戸前の海ですけども、そこは市川と船橋が分けて使っています。そこは養殖場であり、要するにそこに区画漁業権と共同漁業権があります。その外は入会ですけども、それが組合の免許になっている海域です。その海岸線というのは当然市川の境まであります。船橋の場合は港湾が入り組んでいますから、これも入り組んでいる海岸は全部国交省です。

○吉田参事官 幾つかよろしいですか。組合員200名とおっしゃられたんですが、その中で大野さんのところみたいに株式会社でやっておられるのはどれくらいあるんですか。

○大野氏 漁業会社は有限会社1社、株式会社2社です。あとは加工をやっている組合員が会社制度でやっています。それが4社ぐらいありますか。貝類です。

○吉田参事官 株式会社に变换されたのは、いつごろの話なんですか。

○大野氏 私のところは昭和50年です。

○吉田参事官 そんな早くからですか。

○大野氏 横断道路とかいろいろな漁業交渉が内湾は多いんですよ。そうすると、必ず資料の作成、漁獲のきちんとしたものがないとあれなので、それから、経費も税金もきちんとやらないと。あとは当然、後継者に引き継ぐときに株式会社の方がいいので。

○吉田参事官 私はよく存じ上げないのですが、株式会社にするのが広まっていけない理由は何ですか。

○大野氏 やはり零細だからですね。

○吉田参事官 株式会社に転換されたときは、大野社長のところはそこその規模でやっ

ておられたんですか。

○大野氏 私のところはずっと立派なものですよ。

○吉田参事官 昔から網元みたいな。

○大野氏 網元というよりも、漁業というのは例えば豊田という家があって、それが代々続いていく、当主がそれを継ぐというような漁業というのは職業じゃないですよ。腕がよくないととれないですから、本家筋でも腕が悪ければつぶれるんですよ。でも、家族が大勢いて、その中で賢い男がいれば、それを分家でも引き継いでいくというような形で船橋はずっと続いています。

○吉田参事官 あと、無知なんですけど、スズキというのは例えば、稚魚か何かを放流してというようなことをやっておられるんですか。

○大野氏 稚魚の放流は昭和 60 年辺りから 5 年ほど前までやっていました。今はやっていないです。というのは、試験場で稚魚をとる親の数は 5 匹ぐらいなんです。水槽の中に 2 匹なら 2 匹入れる。それで卵をとって孵化させていく。それで 20~25 万匹ぐらいとるんですよ。でも、海の中には数え切れない親がいて、海況さえよければ。

○吉田参事官 では、資源が不安定だとおっしゃっていましたけれども。

○大野氏 スズキ資源はどういうわけか豊かで安定しています。それは、こういうこともあると思うんですよ。サンクチュアリがあるんですよ。東京都の海はほとんど過酷な漁労をやっていないんです。スズキというのは、障害物とか入り江があったりすると、そういうところでも生息しますから、資源は確保されています。

○吉田参事官 では、そういった意味で言うと、メインとなるのはスズキだとおっしゃっていて、そのスズキについては資源の枯渇みたいな問題とか不安定な変動というのはそんなにないと。極めて恵まれたところだと。

○大野氏 そうですね。ただ、価格が 20 年前からすると 3 分の 1 ですよ。官民あるいは官官とか接待が厳しく言われて料亭が不景気になってからは、ダーッと下がってしまいました。

○吉田参事官 日本の中で関アジ、関サバではないですけども、ブランドスズキというのはありますか。

○大野氏 ないです。よくブランド、ブランドと言いますがけれども、うち辺りは幕末、明治とずっとやってきたわけで、それですと引き継がれている家訓は、一に鮮度、二に鮮度、三・四がなくて五に鮮度。それから、とるより売り。要は、どんな魚も顔で売らんじやないと。要は鮮度が悪ければどんな魚だって最低だと。それをやっている、大平の魚だと必ず言われるようになるんです。「あそこの魚だったら」と、これがブランドなんですよ。

○吉田参事官 その地域でつくるというよりも、社長の会社のスズキということでやると。

○大野氏 そういうふうにやってきました。

今、ノリは三番瀬ノリと言ってブランドになっています。おかげさまで水産庁の方にも

お世話になって、本場の本物というレッテルを張らせてもらっています。

○吉田参事官 ノリは大平丸さんでもおやりになっているんですか。

○大野氏 ノリはうち昭和 50 年に辞めました。

○吉田参事官 余り養殖もやって、それもやってというところは多くないんですか。

○大野氏 昔はやれたんですよ。季節労働者がいて労賃が安かったので、それから、ほとんど人力でやっていましたし、機械化されたときもしばらくやっていましたけれども、今度はそういう設備投資が大半を占めるようになって、それから、今度は市場がいいノリ、いいノリと言って、高レベルに全部集中されたので、高価格のノリではなくて、ある一定からずっと平らになってしまったんですよ。ノリの消費量が増えてきたのは、コンビニとかそういうところのおにぎり、要するに業務用であって、一般の人にはけなくなってしまった。だから、そういう形からすると、ノリの相場もかつてからすると全然伸びていないです。

○吉田参事官 差し支えなければ、新人が 6 人もお入りになったということですがけれども、従業員というのはどれくらいおられて、会社の売上げというのはどれくらいなんですか。

○大野氏 今年も赤字ですよ。去年は大分稼いだんですけども、みんな使ってしまった。というのは、3 か月間漁がなかったんです。12～2 月は休漁ですから。その 3 か月間で 1,000 万円給料を払いますから、そういった形です。

○吉田参事官 どれくらい雇っておられるんですか。

○大野氏 うちでは 17～18 名ですよ。もっと省力化すればあと 6～7 人切れるんですけども、今の社会情勢からして余りあんなことはできないなど。

○本間専門委員 組合の方に話を戻したいんですけども、かつては 1,200 名いたのが 200 名ぐらいと。それで漁業権が組合員に付されていたものをどういう形で譲り受けて来られたんですか。その辺りの経緯を教えてください。

○大野氏 漁業というのは漁業権漁業とうち辺りでやっている許可漁業があります。漁業権漁業というのは江戸時代に船橋村あるいは船橋村の地つき漁場と言いますか、そこは村つきの船橋浦というのがあって、船橋浦が明治以降に今度は国に召されてまたすぐ払い下げられて、そこが権利という形で船橋においては共同漁業権、これはアサリ、魚をとる漁業ですけども、決められた船橋浦という海域の中で船橋の組合員だったら魚をとることができる、これが共同漁業権です。

区画漁業権というのは、宅地の区画整理と同じように区画割りをして、シーズン個々の組合員に貸し与える。当然、賃借料を取って、要するに場代というものを取って、シーズン中ノリをつくってもらって、これが区画漁業権です。その漁業権の放棄というのは漁業権漁業を放棄することです。ですから、組合員で反対者が 1 人でもいると放棄できないんですよ。だから、必ず放棄するときには短くて 2～3 年、長ければ 10 年もかかっているいろいろな紛争をやって漁業権を放棄してきました。漁業は肉体的な力のない者、それから、意思のないもの、勘の悪い者は、オリンピックですから漁がないわけですよ。だから、そう

いう人たちはいつも最低の仕事をして、最低の収入でやってきたわけです。漁業権というのは全部平等に補償金があったわけです。だから、賛成する人の方が多かったわけです。ところが、がっちり漁業をやっている人たちは当然、漁業補償が少ないわけですから、場がなくなってしまうというのは漁業を辞めるということですから死に物狂いで反対した。だけれども、そこには今度、今の東南アジアの方でやっているような紛争があったり、大変でした。それを放棄するというのは、場から漁業者がまず引き上げられるということですよ。場は残っているわけです。漁業者が1人もいなくなるわけです。これを今度は土地を扱う人たち、公有水面埋立法ですけれども、これを今度は転業させる義務があるんですよ。漁業補償として10年間の生産補償を出します。これはダムをつくる補償と同じだと聞いていますけれども、とにかく転業させなければいけない。ちょうど船橋の放棄は昭和48年で、第1次オイルショックでした。今まで右肩上がりだった我が国の産業が下がってきたわけですよ。千葉県方式というのは、お金があって埋立てしたわけではなくて、埋立てを先にして企業に買っていただくという方式をとっていましたから、土地が売れなくなってしまう。そこで埋立てがストップしました。その後、社会情勢というか、アメリカでもいろいろな消費者運動が起こったり、環境問題が起こったり、我が国でも須磨の入浜権だとか、あるいは業務補償の問題もいろいろあって、そういう中で環境、野鳥の会とかそういうものが台頭してきて、ぐずぐずしているうちに今度は土地がまた値下がりし、また、オイルショックがあったり、そういう形で現在、一旦放棄された海面がいまだに残っています。

これは転業させないと、これを路頭に迷わせるわけにはいかないんですよ。1,200のうち400ほど転業させたけれども800ほど残りました。その800は漁場が残っている間、漁業をやらないと食えないわけです。それから、漁場があるということは国家として遊ばせるわけにはいかないんですよ。海が悪いわけではなくて、生産があるものを遊ばせるわけにはいかないということで、短期免許と称して1年切替え、今の借地法ではないけれども、1年1年の切替えでずっと30年やってきています。

30年経つと、生まれた子どもは30歳になってしまうんですから世代変わりしています。それから、投資もしています。隣の組合は船橋が放棄したときに、小さな海面なんですけれども、放棄せずに転業資金というものを借りて、45億円ぐらいですかね。利子が50億円を超えてしまって大変な問題になっている。この間解決しましたけれども、三番瀬という海域はそういった状況です。

ただ、東京湾の性格としてそういう浅海域に、今はやりの言葉で言えば生物の多様性ですから、スズキならスズキが頂点にいれば、それらを補う生物がうようよいるわけですから、それらがなくなると東京湾の漁業というのはゲームオーバーです。現在残っているのは湾奥で三番瀬、三枚州、今度は盤州、そういったところだけです。

永久免許にしようという動きがあります。これは事例があって、富津はそういうことをやりました。だから、幾ばくかの賦課金か何かを取ってやると思うんですけれども。

それから、今流で言うと、隣にディズニーランドがあるわけです。あそこにディズニーシーという海があって、まさにプラスチックの海ですが、その隣に江戸時代からの三番瀬という海域があって、これは江戸文化を引き継いでいるわけで、陸上だったら史跡か何か建っていると思うんですけども、水に覆われているものですからありませんが、そういう地形が残っているわけで、それは貴重だと思います。だから、使い方によっては、これから我が国の資源はともかく、やはり人の生きる癒しだとかあるいは文化、あるいは食文化ということになると、使い方によってはすごく有益かなと考えています。

○小松専門委員 今の短期免許のことですけれども、今、富津で5年にしたというのは外湾の方ですか、内湾の方ですか。

○大野氏 内湾です。

○小松専門委員 外湾の方は最初から漁業権はどうなっていたんですか。

○大野氏 なかったんです。

○小松専門委員 だから、そこに設定するのは別に特段問題はなかったと。

○大野氏 ただ、漁業補償をもらわないで、あそこへ出ていったのは青堀辺りの人たちが多かったですから、当然、前面海域はちょうど新日鐵がつくられた地域ですから、そこを放棄して新たに向こうをくれたと。それは、全然漁業補償なしに行ったわけではなくて、当然、造成地だとか漁場をつくるための堤防だとか。

○小松専門委員 営業できなくなる部分に相当する補償は名目上もらわなかったということですか。

○大野氏 それはちょっとわからないですけども、港をつくったりいろいろ。

○小松専門委員 だから、新しく営む部分についてはもらったけれども、原則として。

○大野氏 損害補償は多少もらっていると思います。

○小松専門委員 損害補償ももらっている可能性がある。新富津の方も。

○大野氏 それは、保証された営業ではないですからね。まだ不安定ですから、必ずここへ行って……。

○小松専門委員 迷惑料ですよ。別なところに行くわけですからね。

富津の方は一部補償金を返したわけですね。

○大野氏 そうですね。

○小松専門委員 それもノリ漁場ですか、共同漁業権ですか。

○大野氏 ノリ、それから、貝類。富津は潜水で貝とっているんですね。

○小松専門委員 短期はある程度5年の許可にしようという船橋の三番瀬の辺りは貝とノリの両方ですよ。それはどういう話になっているんですか。

○大野氏 今、埋立て問題は企業庁が管理しているんですよ。企業庁が3～4年の間に採算が合わないので解散するんです。要するに漁獲ですね。そういう中で、今度は管理部門も変わっていく。それから、内湾漁業を考えると、やはり生態系上浅海域は欠せないという考え方があるわけですから、それをどういう形で残すのか、今は残す方向にあります。

○小松専門委員 残すのはいいんですけども、5年という通常の許可に戻すというのは、誰が一番県庁の中では一生懸命やってくれているんですか。

○大野氏 余り見当がつかないですね。

○小松専門委員 水産課はどう言っているんですか。

○大野氏 水産局は残そうと言っています。

○小松専門委員 残そうというのは、要するに長期の許可にしたいということですか。

○大野氏 そうですね。そう言わないと、彼らの仕事もなくなってしまうわけですから。

○小松専門委員 内湾は彼らは死んだとは思っていないんですか。

○大野氏 一時は死んだと思っていましたけれども、これだけの漁獲がありますからね。船橋のすごいところは、まき網と底びきは全面放棄したときも残留漁業者という覚書を交わして、仮に三番瀬がなくなっても船橋市の漁業権漁業がなくなっても、この許可漁業は残るという契約をしています。33カ統かな。だから、これが核で船橋の組合は解散しなかったんです。

○小松専門委員 それから、組合がさつきも有限会社、それから、大野さんのところも含めて株式会社ですね、それから、加工、これは多分、准組合員だろうと思うんですか。

○大野氏 正組合員もいます。

○小松専門委員 加工でですか。

○大野氏 はい。

○小松専門委員 私の質問は、加工業者だと准組合員ですよ。だから、何か工夫をしているか、漁業者の扱いをしているんだろうと思うんですが、昔、船橋浦をとって見たって漁業者はいっぱいいたわけですよ。大半が漁か加工業というか水産に関連していて、戦後直後を見ると8割ぐらいが普通の浦・浜社会は漁師かその関連者だったんですが、今見ると大体13~16%なんです。地域で生き残っていくためには、協同組合でもいいんですけども、もっと地域組合にしていく必要は私はあるんじゃないかと思うんですが、大野さんの組合は既にそうなっているのか、または、なっていないでもそういう考え方ですよ。関連産業も含めて。

○大野氏 地域組合って初めて聞いたんですけども、どういう形なんですか。

○小松専門委員 漁業をやっている人が核でいいんですが、加工だって要するにアサリがとれないと生きていけませんよね。それから、もう一つは、関連の造船だとか漁網だとか本当はありますよね。更に観光がありますよね。そうすると、物を扱っている人が、例えば漁業の場合だと90~120日あるんですけども、同じように物を扱っているのがとった漁獲物を扱っている人がどういう決め方をするかわかりませんが、ある程度扱っているのだったら1年の営業のうちのそのぐらいだとか、金額にするのか、量にするのか、そういうのは決めようだろうと思うんですが、言ってみれば運命共同体になるわけですよ。または、振興を一緒にやりましょうというポジティブな集合体になるんですが、そういう1つの新しい形の協同組合にしたらどうかと、これはポジティブに考えられると。

そのときの問題点は、漁業者から言わせれば漁業権が新たな人に配分として可能性が出てくるわけですね。特に、田舎はみんなそう思うと思うんですよ。船橋はそう思わないかもしれないかもしれませんが、1回捨てたものだから、もらったものだから、みんなに分け与えましょうと思うかもしれませんが、そこの考え方をどう整理するのかということですね。

もう一つは、販売と漁業権管理も含めて、別に漁協だけで漁業権を管理する必要はないと。それから、漁協を通じてだけ販売する必要もないと。農業で言えば農事生産法人でしたか、ああいうものをつくらせて売って、いい意味で競争しようじゃないかと。しかしながら、資源の競争もやらせてはだめだと思いますけれども、さっきも家訓にありましたよね、売って何ぼだと。

今いろいろな考えを言いましたが、余り言うとおれですから、前段の協同的なもうちょっと開かれた漁業者だけではなくて投票権も与える、もうちょっと関連の人も入れましょうという組合にするという考え方は、どういうふうに使われますか。

○大野氏 船橋においては、先ほど申し上げましたとおり、都市漁業というか、もう一つは海を生かしたまちづくりという構想もあります。それはモデルになるのがフィッシャーマンズ・ワーフ構想ですけれども、公共埠頭を借りてそこに市を建てると。船橋市はかつては九日市と漁師町は言っていたんですね。古い大神宮がありますけれども、その地元は五日市と言われていました。だから、市がもともとは建ったところなんです。それらも実験的には今、港祭りというものをやっています。だから、今、小松さんがお話しになったのは、そういう方向もあるなということで勉強になりました。考えてみます。

○小松専門委員 もう一つは、さっきのトン数の話ですけれども、私に言わせればあんなのは旧態依然のやり方で、要は漁獲努力量規制というのは網船の規制だったわけですよ。その名残なわけですよ。網船を抑えれば、とる数量は規制されるというイコールの概念だったわけです。運搬船をいくら大きくしたって、それは関係ありませんよということなのですが、それでトータルのトン数が網船と運搬船で20t、20tですか、5t、5tで現行が50tあるわけですか。それをトータルで20tにしましょうというのは、どう見たって減っていくわけですよ。しかしながら、既存の人たちは沿岸の小さい人、例えば大野さんの海域であるとするれば、スズキを競合している人たちが富津にいるのか、神奈川側にいるのか知りませんが、必ずみんな一応反対はすると思うんですよ。北部まき網の船が大型化したときも、要するに6隻体制ぐらいのものを1隻か2隻にするのに、主船が大きくなるだけでみんなが反対するわけです。特に、全漁連が反対するわけです。だから、同じ話だろうと思うんですよ。やはりこんなことをやっていたって意味がないので、私から言わせればこの規制は時代遅れのごみです。こんなものをいつまでも持っていてもしようがないので、そのときにさっきノルウェー型と言っていましたけれども、要はとって何ぼと売って何ぼなわけです。むしろとる量を決めてしまっただけで売って何ぼだとすれば、私はどこかで早めに大野さんの大平丸が何トンなら何トン、それから、刺し網船だとかほかのまき網船が何トンなら何トンと決めるといって、実際に漁業者である大野さん辺りが、我々

が言っているノルウェー型がやっている個別割当制度をやってみる気はありますかということをお聞きしたいんですよ。やってマイナスはないと思うんですよ。プラスがどれだけあるかということだと思えます。特に、販売金額としては、ゆっくりとれるわけですから伸びていくということと、経費が確実に削減ですよ。漁獲量は伸びないかもしれませんが、あとはみんなが守るような制度にしてもらえば、千葉県庁に無理やり条例をつくらせて、神奈川と一緒にして、東京は漁業者がいないからほとんど要らないのだろうと思えますけれども、両県で何とかやらせれば、うじゃうじゃ言う奴は放っておいて、こういう場合は両方の知事にしゃべった方が私は早いと思うんですよ。その際に、実際の漁業をやっている人がやる気があるかどうかなんです、どうですか。神奈川がやる、それから、千葉の関係者がやると言ったら、やる気はありますか。

○大野氏 今、まき網は船橋が3カ統、富津が私たちと同じ形態で動いているのが2カ統、これで5カ統です。それから、神奈川は1カ統あったんだけど辞めてしまいました。面白いことに東京に1カ統あるんですよ。

○小松専門委員 羽田ですか。

○大野氏 葛西かな。これがまき刺し網と言っているんですよ。

○小松専門委員 いまだに活動しているんですか。

○大野氏 しています。

○小松専門委員 葛西、考えられないですね。

○大野氏 三枚州でやっているんです。

○小松専門委員 それは何トンですか。小型ですから5t未満ですか。

○大野氏 5t未満です。

○小松専門委員 では、東京も入れなくては行けないか。

○大野氏 それから、神奈川は鴨居に豊丸という日本一魚をとるところです。

○小松専門委員 鴨居だけでも内湾に許可を持っているんですか。

○大野氏 持っています。この豊丸というのは、やはり恵まれていますよね。ほかに競争相手がないんですから。向こうは切り立ったところだから魚が上り下りするのが頻繁で、大きな網を使いますからね。

○小松専門委員 そうすると、全部で千葉が5カ統、東京が1カ統、神奈川が。

○大野氏 その豊丸が内湾、ここは大きいので中型です。

○小松専門委員 これは内湾に入っただけですか。

○大野氏 入ってきます。大体、横浜前辺りまでですけども。

○小松専門委員 神奈川の許可なんですね。

○大野氏 中ノ瀬にも来たことがあるかな。

○小松専門委員 この7カ統か何かでスズキの漁獲量の何パーセントとっているんですか。

○大野氏 7カ統で50%はとっていますよ。

○小松専門委員 たった50%ですか。

- 大野氏 それは最低で、あとは底びきだから。
- 小松専門委員 千葉などもシャコがないから、結構スズキを狙っていますよね。
- 大野氏 だから、大体 70%ぐらいはとっていると思います。でも、まき網の場合は、例えばサバが来ればサバ、アジがいれば価格を比べて相場のいい方をとりますから。この表を見ていただくと平成 20 年の漁獲ですが、前年度のスズキの活魚、フッコの活魚。
- 小松専門委員 スズキ、フッコ、セイゴ、3 つですよ。フッコとセイゴはどちらが大きいんですか。
- 大野氏 フッコの方が大きいです。
- 小松専門委員 また別に活魚があるんですか。そうしたら、何ぼとっているんだ。
- 大野氏 ほとんどスズキですよ。
- 小松専門委員 その他もそんなものでしょう。
- 大野氏 その他の中はカマスとかタチウオとかアジとかイシモチとか。
- 小松専門委員 これは漁法別にはなっていないんですよ。
- 大野氏 はい。活魚はほとんどまき網ですから。
- 小松専門委員 だから、資源管理まではうまくいくかどうか分からないですけども、経費と価格調整はできますよね。5～7割の船団でね。
- 大野氏 10月、11月、平成 20 年度は前年に比べて活魚がかなり少ないでしょう。このときはイワシをとっているわけですよ。1,100 t とか 313 t とか。だから、スズキをとらずにイワシをとっているということです。
- 小松専門委員 だから、とる気があればとれたということですね。
- 大野氏 この分、スズキは今年残っています。
- 小松専門委員 だから、大型船というか、まき網船とさっきの東京の葛西の刺し網だけでもやってみればというお気持ちはありますか。原則、実績だろうと思うんですが。ただ、実績の計算の仕方ですけれどもね。でも、方法論でけんかすることはどこでもあることだから、やり方にまず合意して、そこから後は何トンになるのかというのはゆっくりけんかしてもらえればいいと思うんですよ。
- 大野氏 そういう話は今までしたことはありませんから、やる必要はありますよね。
- 小松専門委員 集めて、こういう制度ですと。最初からなかなか合意はしないでしょうけれども、頭を少しずつという感じで。東京湾の人たちは早いと思うんですよ。商売っ気があるでしょう。値段と経費に敏感。特に値段に敏感だと思うんですよ。
- 大野氏 東京湾のいいところは、漁業者が徐々に減っていくということですよ、自然淘汰されて。
- 小松専門委員 どこでも減っていきますけれども。
- それから、最近心配なのは、いい面と悪い面があるのでしょうかけれども、ビノスですよ。ビノス貝についてはどう思われますか。ほとんどなかったものが突然とれ出して、平成 18 年辺りからちょっと顔を見せてきて、最近になったら場合によってはアサリをしのい

でいるという感じですよ。

○大野氏 そうですね、アサリがとれないですからね。

○小松専門委員 これは何かをやっているということなんですか。輸入種で、確かに北米の東西の両岸のキャンベルのクラムチャウダーとかありますよね、あれと全く同じだという見解ですから、変なものではないだろうと思うんですが、いずれにしろ輸入種ですよ。だから好ましくないことは好ましくないんだけど、今更好ましくないと言ってもね。

○大野氏 でも、大量にわいてるんですよ。それはとらないと増えるばかりですよ。

○小松専門委員 やはり東京湾の羽田沖などの貝の打ち上がったものを見ると、ビノスの死んだものが結構多いんですよ。

○大野氏 ビノスという名前を出さないときは、みんなシロハマグリと。

○小松専門委員 そこまでやると問題だろうけれども。

○大野氏 それで水産庁からクレームが来て、当然シロハマグリなんて言わなくてもいいんですよ、食べてなればおいしいわけですから。食べ方によってはハマグリよりおいしいですよ。ハマグリよりも扱いやすいし。強いですから。すごく貝の締まりがいいんです。だから、貧酸素水に対しても結構抵抗力があります。死ぬことは死ぬんですけども。

○小松専門委員 要するに泥に強いんでしょう。悪い言葉で言うと、汚いものを食って元気に生きている。

○大野氏 えさはみんなそうなんだけれども、それが食循環なんだけれども。

○小松専門委員 だから、言ってみれば浄化にも別の意味で役に立つと。だから、これをうまく管理してプラスになれば。

○大野氏 ビノス貝がいるところは深いところではないんです。上がり口です。

○小松専門委員 何メートルぐらいですか。

○大野氏 深いところで2 mですね。1 m50 cmぐらいか。

○小松専門委員 これはやはり今後とも生かして上手に大事に。

○大野氏 これはやはりみんなに知ってもらって、先生、食料は足りないんだから食べた方がいいですよ。

○小松専門委員 だけれども、生息場を聞いたら何となく食べる気はしないですよ。

○大野氏 でも、これは毒物検査も重金属検査もみんなやっています。アサリと一緒にパスしていますから。今の風潮としては、やはりそういうものを抜けては売れないですよ。

○小松専門委員 そうですよ。やはり真実というか、情報開示をきちんとしてね。

○大野氏 それもシロハマグリではだめで、全部ビノスでちゃんと出しています。

○小松専門委員 だから、アメリカではこういうふうに使ってますとか、そういうことを当たり前になら。

それから、販売の事業なんですけれども、ノリはこの前誰か若い人に聞いたときは、要は7軒か何かが残っていますよね。それぞれがみんな種から栽培から工夫しているというんですよ。ところが、1回組合で集荷してしまうわけですか。

○大野氏 ルートは2つあるんですよ。直売りもありますし、千葉県の基幹産業ですから、当然共同販売もある。そのルートにも乗せます。そうしないと生産額が出ていかないし。共同販売というものを千葉県で始めたのは船橋が最初なんですよ。それが県の事業になるんですけども、そういう場所もありますし、だから余り厳しく言っていないです。組合員が食べられるように。

○小松専門委員 何割ぐらいを持って行って、何割ぐらいが個人で売っているんですか。

○大野氏 詳しい数字はつかんでいないです。

○小松専門委員 米の場合も大体本間先生に聞くと7対3ぐらいで、3割ぐらいが自主流通米から一般に売っていくと。

それから、広島圏だとか関西圏だと、漁協を通さないで売ってしまう例というのは多いんですよ。理由が2つあって、1つは手数料を払うのがばかばかしいというだけけれども、2つ目は結構儲かっている人は税金逃れだということですよ。そっちの方が組合は困ってしまうのかもしれませんが、船橋の例は知りませんが、やはりある組合などだと何もしないのに手数料ばかり取っているケースがあるわけです。だとしたら、やはりそういうのは両方競争できるようにして、組合もほかのルートに負けないような販売力、ただ事務だけをするだけではなくて、手数料を5.5%もらうだけではないという思いもあるんですけども、組合長としてはなかなか言いにくいところでしょうが、一方で、御自分で商売していれば、さも当然と思われるでしょう。

○大野氏 お陰様で三番瀬という名前が今から20年前ごろからずっと浮上ってきて、三番瀬は全国レベルのブランドになっているんですよ。

○小松専門委員 なおかつ、その人たちは個人の名前で売りたいと言うんですよ。俺はほかの奴よりいいノリをつくってるのに、何であいつのと混ざるんだと。共同販売だと混ざっているわけではないですか、それが嫌だと。牛乳もそうですよね。

○大野氏 それはそれでいいと思いますよ。今、小松さんがおっしゃったのが真実なんですけれども、組合に手数料を払うのはばかばかしいという風潮もあるわけですよ、実際は。ところが、私も組合の中に入っていてわかるけれども、組合制度が全部のロータリーになっているわけですね。行政の施策だとか、あるいは許認可だとか保険だとか、事務員が絶えずそういう仕事をやっているわけです。そうすると、組合の固定費があるわけですよ。だから、それを理解させると。それから、宣伝活動は個々もあるけれども、ほとんど私が中心で組合レベルでやっているんですけども、本当はPR活動も国に言いたいのは、魚はサンマとサバを食べようというのではなくて、あれは不平等だなど思いましたけれども、もっと東京湾のスズキだって言ってもらわなければ困ると思ったけれども、そういうようなレベルの話もあるわけですよ。不平等という。だから、なるべく組合の事業というのは平等にやっっていかなければならないし、みんなが幸せになるにはどうしたらいいかと考えるのが組合ですから、それを今度組合員に理解してもらわなければならないので、組合がつぶれてもいいことはないですよ。かといって、事務所が黒字で、組合員が赤字でみんな

つぶれていくようでは、そんな組織は要らないわけですから、うちの組合で今やっているのは、黒字になればそれをどうやって配分していこうかということをやっています。

○小松専門委員 あと、話は三番瀬に戻るんですが、放水路が常に行徳の堰で閉じていますよね。一方で、また堰自身の道路の幅が狭いですよね。車の通行もままならんと。だから、新しい堰をつくりましょうという動きがありますよね。一方で、三番瀬のあそこをとめられていたら、あんなものは瀬ではないわけですよ。瀬だとか州というのは連続があって涌水が入ってきてということだろうと思うんですけども、東京湾の将来を考えたら、都市型の快適空間と人間と自然の調和、漁業だけではなくて、その2つの観点が大事だと思うんですが、新しい堰を計画では膨大なあれでしょう、でかい計画ですよ。そういうものに対して今どういう動きがあるんですか。トンボの生息地を守れだとか言っている人もいますけれども、何か迫力がないですよ。

○大野氏 あれも河川の1つですから、まして、三番瀬の中央を支配しているわけです。あとは、東京湾自体が河口湾です。要するに、東京湾自体が川と考えてもいいんですよ。ところが、川がみんなせき止められている、これは致命的なんです。要するに、表層水が走らない限り対流なり環流は起こらないですから、耐えず水は流れていってほしいんですよ。そういうダムであれば大きい、小さい関係なく、やはり水は流しておいてもらわなければ困るとというのが我々の主張です。陳情もそのようにやっています。

それから、お願いしたいのは、漁業関係の造船所だとか、機械屋さんとかみんなつぶれていってしまうんですよ。漁師が困るのは船の修理とかあるいは新しい船をつくるにも、あとは、トータルマネジメントというか、我々の漁業も船をつくる時にフィードバックして、これでいいのかというプロジェクトが欲しいですよ。今の装備でいいのか、むだはないのか、もっと住める場所はないのか、それから、例えば流体力学的に言って経済的なのか、総重量はもっと軽くできないのかとか設計段階でやる必要がある。それから、我が国の船関係は全部艀装がすごく貧弱ですよ。うちなどは小型船ですから、ほとんど大型ヨットの滑車を使ったり、そうすると強力でチタニウムだとか軽量なものを使っていますから、価格は高いけれども仕事はいいんですよ。それから、ヨットの張りなどのロープをよける装置だとか、そういうものを転用していますけれども、そういう点では研究が足りないし、組織がきちんとしていないですね。漁業の振興は、人間は陸に住むものですから、船に乗ったら船が快適で性能がよくなければだめですよ。その代わり、とるだけとるのではなくて、余った時間はもっと文化的に使うようにしてくれなければ、事業は人ですからね。

○小松専門委員 私もノルウェーがつくったアイスランド船に乗ったんですよ。2,800 tですよけれども、やはり船にいるときから快適なんですよ。事務室があるし、ベッドは2つですよけれども、ダブルワッチで24時間操業なので結局個室なんですよ。船の安定性はあるし、スペースは広いわけで、若い人たちの平均年齢が28歳ぐらいですかね。今のお話みたいなことまではいかなかったですよけれども、去年から漁船も取り上げたんですよ。ただ、

去年は大型のマグロ船の話だけで、沿岸の小さい船の話、例えばトータルの話は全然していませんよね。ただ、今の話は規制の話だけではなくて、予算だとか研究システムの話ですから、この委員会になじむかどうかは別なんですけれども、ただし、トータルとしてもものを言いながらということからすれば、非常に大事な話なので。

○大野氏 それから、もう一つあるんですけれども、やはり税制改革ですよ。漁業は今の皆さんの税制にはそぐわないと思うんですよね。というのは、当然今回の大不況は予測外ですけれども、多くの事業は予測がつかますよね。相手がいて契約してやっていくわけですから。ところが、大平丸はイワシとは契約できないですから、明日のことは全然検討がつかないんですよ。特に漁業は。それは当然そういうリスクを楽しみながらやっているし、それが長い歴史で培った技術だし、胆力だし、勘でもあるわけですから、そこで優劣がつくんですが、資源を守って価格も考えて、それから、後継者も育ててということになると、やはり運転資金というか、そういうものがなくなるときがあるわけです。ということは収益をすべて税で払ってしまうと半分しか残らないでしょう。要するに、留保は。そうすると、それでは足りないときがあるわけです。そうするとどうするかというと、借金してまた設備投資するとか、それが今度漁があるわけでしょう。だけれども、漁がなければ借金だけ残っていく。そんなばかなことをずっとやっているわけですよ。

○小松専門委員 私は自分の税金についても同じことを言いたい。

○吉田参事官 株式会社だったら、欠損金の繰り戻し還付とか御利用はできないんですか。

○大野氏 でも、普通の加工業とかあるいは先読みができて、地産地消なりができればいいんですけれども、できませんから。

○吉田参事官 だけれども、皆さんではなくて、殊大野さんのところの大平丸について言えば、まさに中小企業なども同じですよ。欠損金が出たときに、いいときは税金が上がってしまうけれども繰り戻ししてくれとか、そういうような要望で相当政治力も使いながら、いつか税制改正で手当されていく、またはされる方向だったけれども、漁業者は違うんですか。

○大野氏 そういふのはないですね。初めて聞いた。

○小松専門委員 だから、資源変動だとか収穫の変動に対しては農業と似たところがあって、漁業の方がもっと変動が大きいんでしょうけれども、1つは共済ですよ。農業と漁業は独特の融資になっているはずなんですけれども、弾力的ではないというのがありますね。更に我々が導入しようと思うのは不確実性ですよ。変動というのは不確実性なので、100ある不確実性を20ぐらいに減らしているのが、今のノルウェーだとかアイスランドのIQ・ITQ方式になってくるわけですよ。更に、それにプラスアルファして税制も変えるということも予防したいというのだったら、どこがどういふふうという理屈付けが要りますよね。あと、農業がどういふ税制制度になっているのか。大した制度はないですよ。というのは、最初から農家も漁家も税金を払う人がいないじゃないですか。登録免許税だとか何かちまちました税制の要望しかないんですよ。

- 大野氏 私は、個人でも会社でも税金を払っていますよ。
- 小松専門委員 だから、払う人について対策を講ずることも大事と言えば大事ですよ。払わない人ばかりだから、どうでもいいと思ってやってきたから。
- 吉田参事官 16~17 人もお雇いになってやっておられる、でも定義上は中小企業者になってしまうと思うんですけれども、この規制改革会議でも何で農業者が中小企業の金融を使えないんだと言うじゃないですか。だけれども、欠損金の取扱いは中小企業の定義に該当するのであれば、差を設けているはずがないんじゃないかという気がするんですけれども。もし法人だったら受けられるのであれば、まさに漁業みたいなリスクの高いところについて言えば、大野さんみたいな株式会社にすれば若干税制上もよくなりますとか、ならないですと整理しておいたらどうなのかと。
- 小松専門委員 面白いと思うんですよね。ほかの例と多分全然違っているケースで、一部八戸の例を見れば、似たようなケースに近いのかもしれないけれども。
- 吉田参事官 多分どこにしても中小企業者は税金を払わないという前提でこの制度をつくっているからなんだけれども。
- 小松専門委員 むしろ、税金を払うんじゃなくて補助金をもらってばかりいるのが問題だとやっているから、今日の話というのは当たり前のことだけれども。
- 大野氏 船橋市の理屈はこうですよ、税金を払っているんだから補助金ぐらいももらなければしょうがないじゃないかという話ですから。
- 小松専門委員 うちの女房も定額給付金がそうでしたよ。俺は要らないと言ったら、何言ってるんだ、税金を払っているんだからもらえと。そのとおりだと思います。だから、言ってみれば当たり前のことを当たり前に言われたということですから。
- 吉田参事官 だけれども、社長がおっしゃられたみたいに、まさに変動があるからこそ欠損金の繰越しとか繰戻し還付とかそういうものが普通議論されるんですよね。
- 小松専門委員 多分、変動があってもギリギリ利益を出しているんですよ。今まで払ったものを何とか減免させてもらえないかということだろうと思うんですけれども。税金ががっばりいくと、確かにそんな部分があるんだったら、何かちゃんとした投資だとか従業員のために払いたいと思うだろうと思うんですよね。そうでしょう、そういうことじゃないですか。
- 吉田参事官 やはり法人経営になっているから、どうしても悩みなんですよ。
- 小松専門委員 悩みじゃなくて、やはり税金を払うとなったら腹立つよね。公務員にいくのかとかさ。
- だから、そこは各論でちょっと。どうせ株式会社だから帳簿つけておられて、それも税務署に行っているんでしょうから。
- 吉田参事官 でも、税金って中小製造業者より農業者の方が優遇されているし、多分漁業者で税金の話聞いたのは初めてです。
- 大野氏 農業は優遇されていますよ。国会で出る話も農業しか出ない。漁業の話なんか

出たことはない。

○小松専門委員 税制で優遇されていますか。

○吉田参事官 だって、事業承継税制というのは農地などがステート・オブ・アーツででき上がっていて、あれを見ながら中小企業者は何でああいうふうに税制の根底は農業だけなんだと。

○小松専門委員 だから、そういうところではなくて、日々の経営という面で余り優遇されていないんじゃないかな。

○吉田参事官 でも、まさに税金を払っているかどうかですね。

○小松専門委員 だから、根本的なところにおいては払っていないから優遇も何もないと。

○吉田参事官 農家の方から言ったら、事業用の土地、資産というものをどうやって円滑に承継するかというのが大問題なんだけれども、暗にあるのを税金でいっぱい取られて…

○小松専門委員 商売をやっていないから。

○吉田参事官 でも、法人経営になっていけば、どんどんそういう問題……。

○小松専門委員 今みたいな当たり前の疑問とか要望が出てくるんじゃないかと思います。ノルウェーなどに行ったら、そういう悩みはあるかもしれないですね。聞いてみようかな、税制をどうしているか。

○大野氏 うちは、ずっと黒字のときは税金はやはり払いたくないと。そこにまた借金を乗せて設備投資して、今度ガクンと来ると借金だけ残ってしまう。

○小松専門委員 だから、やはり怖いですよ。あと、従業員に何かちょっとベースアップしてやると、それが後で効いてくると。ボーナスなどでも何となくそれがプラクティスになっていくと、また欲しい、また欲しいになってしまうから怖いですよ。

それでは、いつかなるべく早めに、大野さんのところかどこかで1回船主さん方に集ってもらうか、こっちが声をかけるようにして、少しくオーター議論をやりましょうかね。最初はだめもとでいいと思います。

あとは、漁業権の許可のある程度永久化で補償は求めないと。補償を求めないというのは一つの矜持として必要だろうし、伸ばすときに必要だろうと思うんですよ。

○大野氏 でも、1965年にサンフランシスコでは埋立てをとめたんですよ。東京オリンピックが1964年ですから、その明くる年。でも、我が国はいまだに埋立てをやっていますからね。ということはどういうことかということ、やはり湾の大きさだけキャパシティがあるわけですから。そこで漁業をやるということは、やはり生産にかなり影響するわけですから、これは埋立てをやらせたらとんでもない話ですよ。

○小松専門委員 わかりました。ちょっとその辺は2段階でいって、私もこの前、第4滑走路とかD滑走路を見てきたんですけれども、これから航空需要も減っていくだろうし、あれは確実に成田を自然死させる方策ですよ。リニアモーターカーも入れて。やはり国家としてビジョンがなさ過ぎるんですよ。それで、東京湾はもう生産力が落ちてい

くと。

○大野氏 それから、直径1mの杭を600本打ってるんですよ。そうすると、最初打ったときはツルツルですから当然水切りはいいです。要するに、新しい船と同じですよ。ところが、浮いていれば全部水生生物がつくわけですから、船だって突然ガクンと走らなくなるわけです。ということは実際は水が通らないんですよ。それが通るふりをしているわけです。だから、あれはかなりきついですよ。実際は川の流れをせき止めてしまうんですから。

○小松専門委員 藻がそれだけつくといえぱつくんですかね。今のところ実感がわかないけれども。

○大野氏 うちなどは揚げる船は3~4回全部船底を掃除するわけですけども、そうしなければ船は、要は水抵抗があるということですよ。立ってれば船と同じですから、全部につけば水抵抗があって、ちょっと川の流れがあれば橋桁なんかすっ飛んでしまうんだから、それだけ抵抗があるものを600本も打っているわけです。

○小松専門委員 D滑走路の途中までは全部埋立てですしね、そういうことがあるし、いまだに真ん中は浚渫工事をやっているでしょう。また300mの船を入れるだとかやっているから。

○大野氏 というのは、サンフランシスコ湾では1999年に、やはり国際空港の拡張計画があったんですよ。だけれども、それはいまだに科学者会議をやって了承されないんですよ。というのは、サンフランシスコの場合は埋立てをやる場合には、湾の面積は減らさないという原則があるから、それを戻さない限りはだめだという。

○小松専門委員 もう一つ悪いのは、公有水面埋立法なんですよ。

○大野氏 もう一つ、彼らは食料輸出国ですけども、サンフランシスコ湾が海の農園になるかもしれない。それは、カリフォルニア1州だけではなくて全米、そして、世界に貢献する海になるんだと。それは人口の増加で食料が足りなくなる、そういうところに目標を置いて湾の管理をやっているわけです。それで法律をつくっているわけですから、そういう点では我が国は将来を全然見ていないですよ。開発が一方的だから、バランスをとればいいんです。三番瀬は残さなければならぬし、それは当たり前の話なので。

○小松専門委員 だから、それを称して中谷巖さんなどは本で、日本は環境を大事にして自然と調和していますと書いてあるんですよ。こんな環境破壊がすさまじいところもないですよ。全然とまらないですからね。

○大野氏 ただ、東京湾のすごいところは、イワシが昨年1,800t、船橋で2か月で揚がったということは、まだ湾は生きてるんですよ。

○小松専門委員 だから、60の河川が入るから強いわけですね。

少し人が増え過ぎて、雨水の流入量が一時に比べてやはり相当多いらしいですけども、それも考えようですよ。昔は大利根川が入っていたわけだから、どっちがいいのかというのわからないですけども。

○吉田参事官 ちなみに、社長のところのブランド化したスズキというのは、どこに行けば食べられる可能性が庶民にはあると思えばいいですか。

○大野氏 スズキはブランド化なんかしていないですよ。イワシはブランド化したことがあるんですよ。青山だとか、築地田村とか、全部テレビ放映されました。うちの青箱だって、これを使っていますと。

○吉田参事官 スズキは。

○大野氏 スズキはブランド化していません。結構内湾全体でとれているし、どこでもとっていますから。海のは加工しない限り鮮度だけなんです。みんなブランドという名前に踊らされているけれども、何か軽薄な感じがしますね。

それから、漁師はレシピ、食べ方を教えて売る必要がありますね。パリの女性はヒールによってパンツの丈を調節するのがおしゃれです。彼女たちはみんな包丁を使うわけですから、パリで売っているのは氷の上に乗せてお魚1匹のままです。パンはこんなに長いもの、肉は骨つきのブロック。だから、料理というのは本当はそういうものですよ。そういう点では、日本は余りにも怠け者に合わせ過ぎですよ。もっと本当のことを教えなければだめですよ。

○小松専門委員 それから、イメージで売らなくちゃならないのに、この前もあるところに行ってスズキというのは昔と同じような煮魚で出てくるんですよ。上の方にクリームか何か塗ったような食べ方なんですけれども、もうちょっと若い女性に似合うようなサラダであるとか、カルパッチョだとか、何かイメージで売っていったらどうでしょうかね。

○大野氏 でも、地中海料理、イタリア料理はすべて魚を使っていますから。我が国ではフィレにして3枚におろさなければならないという。

○小松専門委員 スズキはそうして売っていますか。どうも焼き魚と塩をした魚と、皮膚が黒く焦げたようなスズキが出てきて、これも東京湾かと思って食べてるんだけど。

○大野氏 あれだと輪切りでもいいんですよ、ステーキとかあるいは焼き魚にするにしても。サケ・マスはそうやっているわけですから。サーモンステーキだって輪切りで。だから、余りにも固定観念があり過ぎますね。包丁を使うというと3枚におろすとか。グイヤベースなんて全部輪切りですから。それでいい出汁が出るわけだから、そういうことを奨励すれば。あと若い人には、ハーブを上手に使った食べ方がいいですよ。それはワインに合うわけです。魚というのは実際はみんな酒の肴だから、日本酒に合うか、焼酎に合うか、ビールに合うか。

○小松専門委員 どっちでもいいんだと思います。大分日本は外国に遅れましたよ、乱獲している間に食べ方まで。

○大野氏 乱獲はしていませんよ。生まれるところをみんながなくなったから。

○小松専門委員 相当乱獲した部分が多いんですよ。だから、東京湾は新たなやり方で、ここは商売っ気のある人がいるわけだから、新しいシステムを東京湾なりに導入していくということが大事ではないかと思えます。

○大野氏 御支援をお願いします。

○小松専門委員 ありがとうございます。