

第4回水産ワーキング・グループ 議事概要

1．日時：平成29年10月27日（金）15:00～17:15

2．場所：合同庁舎第4号館11階共用第1特別会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子（議長）、金丸恭文（議長代理）、野坂美穂（座長）
原英史（座長代理）

（専門委員）泉澤宏、中島昌之、本間正義

（事務局）平井内閣審議官、田和室長、窪田次長、佐脇参事官

（ヒアリング出席者）

本間漁業株式会社 本間新吉代表取締役

福一漁業株式会社 近藤太一郎常務取締役

4．議題：

（開会）

1．沖合漁業者からヒアリング

2．遠洋漁業者からヒアリング

（閉会）

5．議事概要：

佐脇参事官 それでは、定刻となりましたので、「規制改革推進会議水産ワーキング・グループ」を始めます。

長谷川委員、林委員、有路専門委員、下芋坪専門委員、花岡専門委員、渡邊専門委員は、本日所用により御欠席でございます。

また、大田議長、金丸議長代理に御出席をいただいております。

それでは、進行を野坂座長にお願いいたします。

野坂座長 ありがとうございます。

議題に入る前に、本日は初めて中島専門委員に御出席いただいておりますので、御挨拶を頂戴したいと思います。お時間も限られておりますので、1分程度でお願いできればと思います。

それでは、中島専門委員、よろしくをお願いいたします。

中島専門委員 初めまして。マルハニチロの中島でございます。これまでこの会を欠席いたしまして、この場をお借りして心からお詫び申し上げます。

マルハニチロは、2007年10月1日に100年の歴史があります旧マルハとニチロが統合いたしまして、今年でちょうど10年を迎えました。マルハニチロは、冷凍食品、缶詰、魚肉ソーセージを初めとする食品部門と私が担当しております水産部門が大きな2つの事業で

ございます。私は入社以来、長年にわたりましてエビの輸入に携わってまいりました。それで、今、水産部門を統括、をしているという立場にございます。

今、私どもが抱えている課題は2つございます。まず1つは、日本国民の魚離れでございまして、1人当たりの消費が2000年頃から下がっておりまして、その当時、1人当たり40キロ以上あった消費量が今は25キロを割り込んでいるということで、それになかなか歯止めがかかっていない。それを何とか歯止めをかけて、もう一度増やすというのが私が取り組んでいる仕事の一つかなと思います。

もう一つは、皆様も何度か聞かれたことがあると思いますけれども、水産業は今、買い負けという危機に面しておりまして、なかなかおいしい魚が買えない。これは世界的に水産物の需要が高まっておりまして、日本がそれについていけないというところでございます。

端的な例は、オーストラリアのメロ、銀ムツという高級魚がございましてけれども、私どもはその会社に出資しておりまして、そこは大体2,418トンの漁獲枠を持っておりますけれども、そのほとんどが中国、アメリカに売られている。売り値も32~35ドルということで、量販店に並ぶときはキロ1万円という高級魚になります。今、日本に持ってきている量は100トンにも満たないということで、この辺も消費の減につながっているのかなと思っております。

こういったおいしい魚をこれからもっともっと日本で拡販できるように、そういう体制づくりを今後やっていきたいと思っております。今回のこの会議を参考にさせていただきながら、水産業を復活させたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

野坂座長 ありがとうございます。

それでは、本日の議事に入ります。最初の議題は、「沖合漁業者からのヒアリング」です。本日は、本間漁業株式会社より本間新吉代表取締役にお越しいただきました。沖合漁業の取組の経緯や進捗、課題等について、忌憚のない話をお伺いできればと思います。

早速ですが、30分程度で御説明をお願いいたします。

本間代表取締役 最初に御挨拶させていただきたいと思っております。本日はこのような場で発言をする機会を与えていただき、大変光栄に思います。上手に皆様に伝わるようにお話ができるかどうか、大変緊張しております。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

まず、私の資料を1枚めくっていただきますと、要目表という船の写真と細かな機器類の説明が入ったものがありますが、私どもはこの船を使って沖合底びき網という漁業を営んでおります。イメージとして思っただけであればいいと思います。

早速本題に入ります。沖合底びき網漁業の現状と課題ということですが、最初にお断りしておきたいのは、沖合底びき網漁業は、全国各地で地元の港を根拠地として、船の大きさ、漁法、対象魚種も異なるものですから、今回お話しするのは私が操業している室蘭地区のみの話であって、他の地区等は立地条件や船の大きさ、それぞれいろいろ違うことがありますので、現状と課題も異なるということが考えられます。まず、私のほうからはそ

れをお断りして、お話を進めさせていただきたいと思います。

私ども室蘭地区の底びき網漁船は、ここにありましており5隻あります。水揚げのよくない北海道で、本当に一番よくないという状態が長く続いたものですから、この先どうしようかということを考えて、平成7年頃から沖に出ている船頭さんと陸の会社の人間とが一致団結して話し合いを行い、この先どういうふうな操業をしようかということのいろいろ検討して、それを実践してきました。

最初に決めてやったのは、平成8年から漁期中は全船全期間プール操業ということで、共同操業を行っています。これは当時、沿岸漁業への漁具被害も多少あったものですから、これをゼロにするという第一目標をまず立てて、全船にて沿岸の敷設漁具を確認し、それを沖合で情報を交換し、共有するということをしました。

プール操業に当たっては、調査、探索時間が短縮されるということもあり、無駄な燃油を使わずに済むということで、燃油の経費も節減されました。資源、漁場の有効利用のため、分散操業という形が可能になります。

漁が終わって荷揚げ作業に入るわけですが、入港時間が多少前後しますので、先に荷揚げ作業の終わった船は、後から入ってきた船の荷揚げの手伝いに回るということで、次の話に続くのですが、人が少ない中でいろいろとメリットがあるということをお伝えしたいと思います。

続いて、省人・省力化の取組ですが、もうかる漁業という水産庁がやっている補助事業の中に2隻チャレンジして、省人・省力化によって収益性を向上するというところを行いました。省人・省力ということですから、漁具を小型にしたり、網揚げ作業で最も人手を要する引き網を巻き戻すという作業があるのですが、それをロープ巻取り機というものを作りまして機械化しました。

また、陸で荷揚げ作業をするときに、そのままパック詰めしないで、入ったまま陸で荷揚げして、これはスルメイカですが、スルメイカを箱詰めするという作業を岸壁でやるわけですがけれども、それをするのに、今までは岸壁に立ち膝をして座っていたものを、作業台、これくらいの高さのテーブルですけれども、相当大きなものですが、そういうものを製作して効率化を図るということを行いました。

あと、ここ最近ですが、開発調査センターと共同で網揚げ作業の機械化を行いました、Vローラーと称していますが、1枚めくってもらって、「各機器の船上配置」という写真の入ったものがありますが、これがVローラーの本体、左上の写真がこの形で網を巻くということで、網揚げの作業の写真がここについていると思います。

Vローラーとパワーブロックを使って機械化し、整反作業その他を行った結果、次のページをめくっていただきますと、データ結果です。当初は作業に慣れないということもあり、時間はかかったのですが、作業に慣れてくると、従来の網揚げの作業時間とほとんど変わらず行えるという状況になり、センターさんの実証化事業が終わった後も、自分たちでそのまま毎年問題点があったところを改良して、今はこの2台あるものを1台でも網が

巻けるという状況になったものですから、1台取り外して、今、それを使っているという状況です。

あと、船を造るときに、エネルギー使用合理化事業者支援事業という、通称NEDOの省エネということに関して補助事業が有りまして、それを活用して船を3隻建造しました。うち、組合の自営船が1隻あるのですが、その船も含めて4隻、室蘭地区では省エネの補助を受けて建造しています。

北海道の沖合底びき網漁業で獲れる魚があるのですが、次に資源管理についてお話ししたいと思います。我々の北海道の太平洋側の沖底漁業では、水産庁が行っている資源管理や沿岸との操業協定等で操業や漁獲量が制限されています。TACという言葉で、アウトプットコントロールされている魚種がスケトウダラとスルメイカ、これだけで全体の90%を占めるという状況ですので、いろいろ規制されている中で、乗組員の安全性や作業環境、居住性の向上、省人・省力機器を導入ということを見ると、インプットでコントロールされているトン数規制とか馬力制限をもう少し規制を緩和していただけると、魅力のある船が造れるのではないかと考えています。

ただ、新造船をするといっても、御存じの方もいらっしゃるかと思いますが、我々のクラスの船を造れる造船所が全国で今10カ所程度になりまして、今、手を挙げて船を造りたいといっても、なかなかすぐにはできない。3年や4年先になるというのが現状です。

続いて資源管理のほうですが、IQという制度が随分注目されているようですが、我々の地区としてはIQの制度は適さないのではないかと考えています。それは、沖底の大臣管理であったり、沿岸の北海道ですと北海道知事の管理で配分されているスケトウダラなのですが、配分比率も沿岸の道南太平洋地区と全底の管理である太平洋地区は、特別なルール、自主的なルールを作って、それで配分を行っています。配分ということを考えたら、大きい意味での自主的なIQという形になっているのではないかと考えています。

沖底では、まず全底連から太平洋5地区に、これが仮にスケトウダラに関していうと配分されます。その後、北海道機船連という我々の北海道の上部団体で、太平洋側4地区へ仮配分されています。道南太平洋の知事管理のほうも、胆振・渡島地区という部分と日高地区というところに、漁獲実績に応じてそれぞれ仮配分されています。

沖底では、配分漁の中で各地操業を行い、漁獲状況に応じ、まずは北海道で北海道機船連が中に入ってもらって、獲り過ぎたり、自分の仮の配分量を超えそうなときには、そこで横の調整をできるように柔軟な管理をしています。

その後、北海道の枠を超えそうなときには、全底のほうで他県の部分と横の調整をしてもらって、それを仮配分という形でやります。それがここにある「太平洋スケトウダラに係る沖合底びき網漁業のTAC管理」という図面になっているとおりです。これを見てもらえれば、自主的な管理の方法が分かってもらえるのではないかと考えています。

知事管理のほうも、今言いましたように同様に管理されている中で、沖合底びき網漁業、沿岸が協力して操業に当たっている。時には牽制をし合うこともありますが、協力して漁

獲を行っているというのが現状でありまして、IQが導入されてがちがちに固定されてしまうと、人は人、自分は自分というような形になってしまって、今までの協力して操業しているという関係が崩れていってしまうというデメリットが大きいのではないかとということもありまして、私個人の考えとしては、IQという部分は私の地区では馴染まない、あまり適していないのではないかと考えております。

先ほど、いろいろな操業協定ということをお話ししましたが、最後の資料に、これだけ各地区との沿岸漁業と協定を結んで操業しているというのが実態であります。

説明が後先になりましたが、これはあくまでも紳士協定ということで、沿岸漁業者と沖合漁業者が話し合った中でこういう協定を結んでいるというものですので、それを承知していただきたいと思っています。

そんな中で、今後、沖合底びき網漁業を続けていくという部分に当たって、今話題になっているのは担い手の確保でありまして、幸い私どもの地区の乗組員の平均年齢が47.7歳で、若いほうには入っていると思うのですが、中身を見ますと、60前後の人がいて、20代がいてという、かなり両極端な年齢比率になっています。ですから、先ほど話しましたとおり、機械化、省力化ということで、高齢化している中でも作業効率を上げるというか、労力を下げるといって、なるべく長く船に乗っていただきたいという部分を今一生懸命取り組んでいるところであります。

ただ、その中でも、今来るのは未経験の人、若い人は当然なのですが、船に乗ったことがない、初めて船に乗るといって人が来ますので、ベテラン船員がとにかく今はかなり必要ということで、漁業の継承をしていく上で、いかにベテランを上手に長く乗ってもらおうかということも大事だなと思っています。

そういうことも含めて、私の個人的な考えとしては、ある程度は先ほどお話ししてきた省人・省力化のためにやってきた機械化を今、室蘭地区全船に搭載して、魅力ある職場という形でやっていきたいと思っています。

正直な話、水揚げのいいところには黙っていても人は来るのです。ただ、水揚げの悪かった時期を私どもは経験していますので、まず一度来てもらった乗組員さんたちを定着させるということも含めて、ほかにはない魅力のある職場を目指して、日々、沖の船頭さんたちと話をしながら、いろいろ出てくる問題点を長引かせることなく改善していったら、現状いろいろなことに取り組んでいます。

その中でも乗組員という部分では、乗組員基準というのですか、免状を持った人間が最低限これだけ必要ですという形が随分障害になっていまして、我々の船ですと、海技免状の甲板、航海のほうですね、まず船長さんクラス、船長さんが1人必要です。そのほかに機関長、一等機関士と、機関部の免状持ちが2人、それに無線士、通信士が1人、これを最低限乗り組ませなければ駄目だという基準になっていますが、これが現状、海技免状を持っている人間が少ないということで、業界を挙げていろいろと、私どもは6、7、8と3カ月休漁期間がありますので、労働組合である全日本海員組合と協力して、何人以上集

まると講習が開けるということがあるものですから、太平洋地区は全船一斉に6、7、8が休漁ですので、地区ごとに希望者を募って海技免状を取りに行くということをやっております。

機関部のほうは、先ほど2名と申し上げましたが、20条特例という特例があって、機関長1人だけども、機関部当直という、これは部員ですが、免許がなくても機関部員という形の間人が2人いれば、1人でもいいよという特例も設けてもらっていますので、私どもとしてはまずこのルールを変えるというのは漁船だけの問題ではないので、やはり国交省の管轄ですから、貨物船なり何なり、船全体を含めての海技資格ということですので、漁船だけ特別ではないものですから、まず今の基準に合った人員を確保するのは、免状持ちがないと船が止まってしまうから、その辺を一生懸命後継者というのですか、資格保有者を、免状を使わなくても資格を持っている人間は何人が予備で乗っているのですが、そういう人間を常に作っておくということに努めて、今、乗組員のいろいろな資格を取りにいかせるということを会社のほうでも推奨してやっているところであります。

無線のほうも、今、実際のところ、漁船というのは陸上の漁業無線局に加入しなさいということになって、陸上と沖との連絡を取り合うようになっているのですが、海岸局が極端に少なくなってきていまして、私どもは太平洋で操業しているのですが、日本海側にある余市の漁業無線局に加入しているという現状です。

今、国際通信のルールでGMDSSという規格がありまして、船間での連絡はそこで装備しているもので大体用は足りるのです。更に、今は衛星の船舶電話になっているものですから、航海中、操業中、ほぼ全ての海域で電話が通じるものですから、無線のほうもこの規模の船にはこのくらいの無線の装備をしなさいという部分があるのですが、もう少し簡素化して経費の節減ができればいいなと思っています。

最後になりますが、沿岸漁業を初めとした他漁種との共存ということに関して触れてみたいと思います。先ほどもお話ししましたとおり、地区ごとに操業協定を締結して操業しているというのが実態であります。

沿岸、沖合という言葉で使い分けていますが、ことスケトウダラに関しては同じ海域で操業しています。ですから、プール操業で沿岸の敷設漁具を確認するというのは、漁具被害を無くすという意味もあってすごく有効なのです。胆振、渡島を合わせて私どもの地区は、底びき5隻に対してスケトウダラの刺し網の許可を持っている船が約700隻います。その中で網の入っていないところを操業するというのが私どものスタイルですが、プール操業を始める前はやはり漁具被害があったり、いろいろな部分でトラブルがありました。ただ、同時期に、平成9年からTACという制度がこの地区にも導入されましたので、スケトウダラに関しては、まず沿岸と底びき業者とが顔を合わせて話し合う場が相当増えてきました。その中で、お互いに顔が見える関係、信頼関係を今築くことができ、まず網の敷設状況も沿岸のほうからここここに入っているという情報が提供されるようになり、私どもとしてもそれに対して、まずその場所は曳かないということをしめますので、プール操業

で確認という部分はありますが、それ以上にそういう情報を先に教えてもらえるということで、ロスもなく、いろいろな部分で信頼関係の中での共存ということで、ほぼトラブルは今なくなっています。

短いですが、私の説明はこんな感じですが、何かあったら質問していただければ、答えられるものは答えたいと思います。

野坂座長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明について、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

なお、御発言を希望される際には、お名前が書かれているプレートを立てていただきますようお願いいたします。

では、中島専門委員、お願いいたします。

中島専門委員 年間の漁獲量、水揚げの推移でございますけれども、27年、28年で約7,000トン減っているわけですが、これはやはりスルメイカの減少ということによろしいのでしょうか。

本間代表取締役 そうですね。スルメイカが少なくなったというのがありますが、スケトウダラ自体も、スケトウダラ管理が4月から3月という形になっていますが、3月の時点で時化が多くて出られない日が続いたという部分も大きく影響しています。

中島専門委員 今年の漁獲の現状と、やはり今年も大きく量が上回っていないのではないかなと思いますけれども、それに関する資源調査とか、そういったことはやられているのかどうか、その辺をお聞きしたいのです。

本間代表取締役 まず、我々のシーズンは9月がシーズンインということで考えて、9月から5月までというのが大体シーズンなのですが、9月の時点でまずスルメイカに関しては昨年度とほぼ同等の漁獲をしています。スルメイカが獲れている間はスケトウダラのほうにはなるべく手をつけないようにしています。というのは、私どもの地区は北海道の中でも珍しく抱卵、要するにタラコが入るスケトウダラが獲れる地区なのです。そうすると、今獲ると、現状、キロ70円前後のスケトウダラが150円、時には200円するというのもありまして、資源的にTACで数量は管理されているということですから、いかに水揚げ金額を上げるかということで操業の計画を立てて、まず9月、10月はイカを獲るということで、混獲で多少は入りますが、スケトウダラに関しては手をつけていないということがあります。

資源調査に関しては、私ども漁業者レベルではやっていないのが実情です。ただ、スケトウダラに関してはTACで指定されていますので、国のほうが資源評価しますから、そちらのほうでは資源調査はしています。

以上です。

中島専門委員 今、TACを上回ることはないのではないですか。TACを上回るような漁獲ということはありますか。

本間代表取締役 無造作にとれば、スケトウダラに関しては太平洋は獲れると思います。それ以上獲ることは可能か不可能かと言われれば可能です。獲れます。

野坂座長 よろしいでしょうか。

ほかにいかがでしょうか。泉澤専門委員、お願いいたします。

泉澤専門委員 御説明ありがとうございます。

私のほうから、もうかる漁業で建造し、更新をした船舶についてですけれども、長年、経営不振というか、水揚げ不振が継続をしていたというふうになっているのですが、平成28年の1万1,000トンの21億円は、採算上、どういうふうな水準なのでしょう。

本間代表取締役 当時、経営状況、水揚げ状況が悪かったときは、金額は半分ぐらいですね。ただ、資源状況もありまして、スルメイカなんていうのは、私も船には乗っていたのですが、乗っている頃は本当に数えるくらいしか入らなかったものが、魚種交代という形の中で、底びきで獲れるようになるというのは思ってもいなかったです。ただ、当時と今では値段が違う。スルメイカは特にそうなのですが、不足という部分で10倍ぐらい価格がはね上がりました。ですから、新造して、もうかる漁業のほうできちんと収益性を上げて、現在は大きな数字ではないですが、会社のほうとしては金額的には赤字にはなっていないという状況です。

泉澤専門委員 そうすると、例えばもうかる漁業という補助事業を使って船舶を造って、これを使わないと当然船舶の更新ができなかった状態だったわけですね。そうすると、現在の21億円の水準というのは、近い将来、また船舶が老朽化すると、これを更新できるぐらいの水準なのですか。

本間代表取締役 今の状況でなくて、一昔前は年間の水揚げ金額が新造船を造るときの船価にほぼ等しいということが言われていたのですが、その当時は5年から10年で船を造り変えるというサイクルでしたが、今ですと平均25年は使うということも考えて、年間の水揚げのほぼ倍ぐらいの船価でも償却していけると自分としては思っています。もうかる漁業を使ったことによって金融機関の融資が100%受けられるとか、いろいろな特例があったものですから、まずそれがきっかけとなって船を造れたというのも事実です。

私ども北海道の沖底業界で、今、高船齢の船が多くなっていますが、親方が代替わりして、自分の代で船を造ったことがないという人が結構います。そういう人たちには、私の経験から、造ってみれば何とかなるからと、ちょっと乱暴な言い方になるかもしれないですけども、きっかけだったり、後ろから誰か押してくれる人がいれば、そういう判断ができるのかなと。実際に数字を拾って、無理なところは無理ですけども、まず自分で造ってみるということを思わない人が多かったのも事実なのです。だから、もうかる漁業というきっかけをもらって私のほうは造ることができて、その後は何もなくて、NEDOの省エネの補助だけで船を1艘更新しました。

泉澤専門委員 船舶についてもう一つだけ御質問します。先ほど言われたように、例えば次世代の船舶を建造するに当たって魅力のある船というのは、本間さんから見てどのよ

うな船なのか。それと、現状、140トンでしたか、魅力ある船、次世代船のイメージというのを具体的にトン数とか馬力を教えていただければと思います。

本間代表取締役 魅力ある船ということで、まず自分が乗りたいなという船でなければいけないと思います。現場を経験してきている人間から、ベテランの船員まで、この船に乗ってみたいなと思わせるような船でないといけないという部分では、北海道では160トンタイプが多いのですが、この140トンというのは船のトン数として、船型としては一回り小さいのです。その中で作業をするスペースが狭いということもありまして、要するに作業性の向上とさっき言いましたが、作業スペースをもう少し大きくしたいという部分と、居住環境が、今は大体4人1部屋という形で船のほうはできているのですが、それを可能であれば個室にしていきたいという部分ですね。そうすると、やはり船のトン数が大きくなっていくのです。今、トン数規制されているという部分がありまして、なかなかそれが実現できないというところがあります。だから、魚を獲るほう能力はそのままにしておいて、そういう面を広くしたい、大きくしたいということがあります。そうすると、船の馬力はやはりそれに合った適正な馬力というものがあると思うので、この馬力を規制されていると、必要以上に器は大きくてエンジンが小さい。そうすると、燃費が悪くなりますよね。そういうこともあるので、全体的なバランスを見ての規制緩和をまずやってみたいなと思います。

泉澤専門委員 ありがとうございます。

もう一ついいですか。漁具の競合ということですが、例えば沿岸漁業では、同じ漁業海域でそれぞれ別の漁法が至近距離で操業していると思うのです。先ほど言われた刺し網の問題があると思うのですが、そのほかにもかご漁とか、はえ縄とか、そういった同じ海域で漁業を行う、漁法があると思うのです。

室蘭海域では、私は確認していないのですけれども、例えば東北沿岸の漁具被害は、トロール、あるいはまき網船による漁具の紛失、流失というのがかなり報告されているようですけれども、そういうことに関して、協定を結んで云々ということになっていますけれども、技術的に沖でそういう漁具の被害を防ぐような方法、あるいは手だてと申しますか、そういった取組を何かされているのであれば教えていただきたいと思います。

本間代表取締役 まず、漁具には必ずボンデンといって目印のさおがついています。ただ、それも水深200メートルから上に伸びてきているので、潮流によってはどっちにそれがなびくかと言うこともありまして、私どもはまず全船に潮流計をつけました。漁獲には全く必要のない機器ですけれども、潮流計をつけて下の潮の流れを確認して、我々が底びきで操業するということです。

はえ縄は我々の海域ではほとんどないのですけれども、そういう中で、プール操業する前はそれぞれが同じ漁具をそれぞれが行って確認するというところだったので、それを確認するだけでかなり時間がかかりました。でも、今はグループごとに、ここからここはこの船、ここからここはこの船という形で、全部漁具を確認して操業に入るの、無

駄な部分もなくなるし、確実にそれが実行されて、沖のほうで船間連絡をとって、その位置をプロッターといって、緯度経度で全部指示するとそこにマークが入るようになっていくのです。だから、そのマークを朝、全船で入れるということで操業して、それでもごくたまに漁具被害を起こすことはあるのですが、それはもうお互いに顔が見える関係で、この船頭の船へ引っかけたというのが分かれば、洋上ですぐそこに直接船のほうから連絡を取って、陸に入港するまでにきちんと解決しているというのが現状です。

泉澤専門委員 分かりました。

もう一つだけ、IQについてお尋ねしたいのですが、IQは自分たちには、あまり向いていないというお話でしたけれども、例えばプール操業で5隻操業している場合に、5隻分の年間総水揚量の枠と申しますか、そういったものが多分自主的に配分されているということだと思っておりますが、例えばIQでも個別に船舶ごとにクォーターを配分するだけではなくて、グループに対して5隻合計したクォーターを割り当てるという方法もできると思うのです。だから、今やっていることとIQということについてはあまり矛盾がないのではないかと思うのですけれども、やはりIQは向かないという具体的な理由が御座いますか。

本間代表取締役 まず、基地別とか地区ごとというIQであれば、それは可能かと思えます。ただ、そこまで制度化して、今までやっていることとどう違うかというところもあると思えます。

我々、沖合の大臣許可のほうだけがIQということには多分ならないと思うのです。同じ海域で沿岸の刺し網漁業がありますが、そこはどの単位で配分するのだろうか。組合単位なのか、地区ごとなのか、そういう部分で、全て100%反対しているわけではなくて、運用がどのようにされるのか。IQになってがちがちに固定されてしまうと、今、横の関係をうまく調整している枠というのがあって、結局、そうであれば、私の室蘭地区なら室蘭地区の資源評価ができるのかどうか。

スケトウダラは広域回遊魚ですから、年によって回遊ルートが違ったりする中で、私どもが操業できる海域というのは割と狭いのです。許可上は広くあるのですけれども、昔からの取決めというのか、自主的ルールで、ここの室蘭であれば、胆振、渡島沖という海域を使ってやるのですが、それ以上は行かないということになってしまうので、そうであればその海域だけの資源評価ができて、そこに対してのTACの中でのIQという割り当てが実際にできるのかどうか。運用で今までみたいな横のやりとりができるということであれば、IQという名のもとにそういう制度があっても対応はできるとは思います。

泉澤専門委員 分かりました。ありがとうございます。

野坂座長 では、本間専門委員、お願いいたします。

本間専門委員 御説明ありがとうございました。

今、泉澤専門委員の最後の質問は私もしようと思っていたことです。今日のお話ではプール操業が結構機能しているということでしたが、回遊が広域ということなので、ここだけでは資源管理そのものがないということで、今日のお話としてはプール操業の利点

は、むしろ効率化、省力化という点に重点が置かれたと思います。これを例えば全国展開をするということであれば、プール操業といったことがまさに資源管理に有効な手段だと思ふのです。それが北海道の室蘭地区だけではなくて、もっと輪を広げて日本全体を含むような形でできるのであれば、IQは自主的な形でできると思ふのですが、そういう声といひますか、これはどこが担当なのか、全漁連が手を挙げるべきなのか、あるいは発議すべきなのか、よく分からないのですけれども、そのあたりについて全国展開のプール操業についてどう思われるかということが1点。

もう一点は、この間の日本の漁獲高の減少について、やはり天然現象だとお考えなのか、あるいは何らかの制度的な問題である種の乱獲等が発生しているということが大きな原因なのか。つまり、漁獲高の減少の原因についてどうお考えか。その2点をお聞かせください。

本間代表取締役 最初にプールの全国展開ということですがけれども、これは相当難しいと思ひます。室蘭でプール操業ができたのは、経営体が少ないということかできた原因の一つです。始めた当初は3社ありましたが、それでもみんな相当抵抗はありました。その中で我がほううまくいったのは、一番沖で漁をする船頭がよしやってみるというふうに言ってくれたのがまず大きな原因の一つです。

だから、よその地区でも、全期間ではないのですが、期間的にプールをやっているという地区が北海道の中にはあります。ただ、それも限られた時期だけです。そういうことで、まず全国展開というのはほぼ不可能ではないかと自分は思ひます。

あと、魚の減少ということですが、全部がそうということではないですね。今、減少が北海道で叫ばれているのはホッケ資源だったりしますが、これは海洋環境の変化だと自分は思ひています。それに対応して漁業者が今自主管理をして、漁獲努力量を相当減らしている取組をしていますが、それでもなかなか増えてこないという部分では、やはり海洋環境の変化なのかなと思ひます。

あと、今、TACで指定されている魚種については、獲り過ぎたという部分が過去にはもしかしたらあったのかもしれないですがけれども、現在、やはり管理されている数量の中でやっているということで、太平洋のスケトウダラについてはすごく安定した資源状態というふうに聞ひていますので、これはTACの管理がうまく機能しているのかと思ひます。これで答えになっていますか。

本間専門委員 ありがとうございます。

初めのプール操業の全国展開ができるかできないかということで、難しいということであると、やはりIQ等の何らかの割り当ての導入が必要になってくるのではないのでしょうか。資源管理がどれくらい有効かということについてはいろいろ御意見もおありのようですが、これからの天然資源、海洋資源の管理という意味では、何らかの形で割り当てを導入する。しかし、それは先ほど泉澤さんが言われたような、地区で割り当てる、きちっと船にということではなくて、例えばプール操業の実績のあるところはその地区に割り当

てをもらう。本来、みんなで協力して、共同して資源管理を全国的に行うというのが望ましいと思うのですが、協力体制が作れないということになりますと、資源管理という点から見た場合には、様々な形のIQのあり方を検討する時期ではないかなと個人的には思います。

野坂座長 では、大田議長、お願いいたします。

大田議長 今日はありがとうございました。

2つお聞きします。1つは、乗組員基準で免許保有者比率が阻害要因になっているということでしたが、これは漁船ということを考えて別途の基準があったほうが良いとお考えなのか。何か御要望があれば、お聞かせいただきたいというのが1点です。

それから、魅力ある船のイメージを実現するのに、トン数規制があって実現できないということでしたが、トン数規制みたいなものが必要なのでしょうか。素人目に考えますと、人手不足で、免許保有者が少なくなっている、あるいは乗っている人もやはり個室が良いということになってくると、大きい船を造って集約して漁業をやったほうが良いのではないかとも思えるのですが、そこはいかがでしょうか。

本間代表取締役 まず、乗組員基準の話ですが、漁船だけを考えて言えば特別なルールがあってもいいのかなと思います。それも海域別というか、操業海域を決められている船に、これだけの基準を満たしていればこういう特例がありますよ、みたいなことがあれば、すごく理想的かなと思います。

今は休漁期間を使って海技免状を取りにいけるという時期が私どもはありますから、差し当たり不足ということではないのですが、周年動いている船はなかなか難しいと思うのです。そこから乗組員を1人下船させて講習に行き免状を取らせるということは難しいですし、最初から資格を持っている人間、例えば水産高校あたりにPRをしていったときでも、やはり魅力ある船であれば、この船なら乗ってみたいということにもなると思うので、2つ目の質問につながりますが、トン数規制という部分では、これは昔から、うちの祖父の代から、まず日本の漁船はトン数ありきで、この漁業には何トンの船ですよ、これを超えてはいけませんよというルールですから、今年の春ですか、水産基本計画の中で一応うたわれたことはうたわれたのです。居住性、作業性に対する補充でトン数が大きくなる部分に関しては、漁獲努力量が高くない部分については認めるという話が出てきているので、水産庁のほうも全く駄目という形ではなくなってきているので、実際にその形で船を造ってみたいなと思って造船所をいろいろ当たってみても、やはり3年先とか、そういうことになってしまう。

今、いろいろな要望をまとめて、造船所さんにこういうことを考えているのだけれども、できますかといっても、やはり造船所のほうがトン数のことをまず気にしてくるのですね。ですから、水産庁のほうでこういうことで規制緩和になって、この部分はオーケーだから、作業場と居住区、そういうところを拡大する分には大丈夫なのだと言っても、造船所のほうがクエスチョンマークみたいな状況にあるものですから、トン数規制がなくなる、そ

れは多分沿岸漁業との調整ということもあると思うのですね。トン数が大きくなると、同じ海域で私どもは操業していますから、大きい船であればやはり危機感を持つのではないかなと思います。だから、もっともっとトン数が大きくなっても能力は変わらない、まして漁具、底びきで使う網なんかは今までのものをそのまま使うのだよという形で、地元を回って歩いて了解をもらえればなと思っています。

野坂座長 ありがとうございます。

では、原座長代理、お願いいたします。

原座長代理 大変ありがとうございました。ちょっと本筋からずれるところかもしれませんが、1点だけ私から。

先ほど、無線設備についてコスト増の要因になっているという御指摘があったと思いますが、これは必ずしも通信用に必要な設備が求められているということなのでしょう。それは船に対して求められていて、また無線局が減っているというお話がありましたが、それは漁協さん共通で費用負担をされているものですか。それも必要になっていて、それが減っている、そういうことなのでしょう。

本間代表取締役 無線設備については、航行区域、航行海域によってこの機械とこの機械、要するに決められた機械をつけなさいというふうになっているので、実際のところ、今はまずほとんど使うことはないのです。そういうものまで装備しなければならないということで、まずコスト的に、今、無線機も結構値段は高いですから。

ちょっと特殊な話になるのですけれども、スプリアス対策といって無線機の基準が変わってくるのです。そうすると、それに対応にした無線機に全部入れ替えなさいと。装備しているものを全部入れ替えなさいという話になってきているものですから、その部分での費用負担がかなり大きいと思います。

漁業無線局ということであれば、大体漁協が運営しているのですけれども、そうであったり、漁協が何組合が集まって共同で出資して無線の組合を作ったりということで、海岸局を運営しているというのが事実なのですが、やはり利用する船が減ってきて、その会員になると手数料だったりという部分が少なくなってきた、要するに維持していけないということで、どんどん減っているというのが現状です。

野坂座長 ほかにはいかがでしょうか。

金丸議長代理、お願いいたします。

金丸議長代理 ありがとうございます。

最初に船のところをもう一度聞きたいのですが、この写真のような船の仕様の中で、室蘭地区特有のカスタマイズしているような仕様というものはあるのでしょうか。

本間代表取締役 まず、140トンという型自体が室蘭仕様です。このトン数であるのは、太平洋、広尾地区にもう一つありますが、我々の水産庁さんからもらっている許可というのは125トンなのです。それに対して、これも多少安全性、復元性を考慮した増トンという形で、140トンにしてオーケーですよという許可をもらっています。

あと、釧路とかオホーツク、稚内、その辺の船は特定漁場といって着氷水域、氷がつくところに行く船については35トンまで認めますということで、160トンという形になっています。

室蘭地区特有のカスタマイズという部分では、先ほどもうかる漁業の中に出ていたロープ送り機という機械を、これは室蘭の地区では全船につけています。省人というか、省力という部分ではすごくこれは有効でして、その作業をするのに最低5人必要だったものが、今は機械で巻いてもらうので2人ずつ、4人いれば済むということです。

金丸議長代理 ありがとうございます。

室蘭地区で水揚げになった魚をより高く売ろうとされる工夫は、何かされているのでしょうか。

本間代表取締役 これも付加価値向上ということで、もうかる漁業のほうで、2艘目のほうでチャレンジしたのですが、今までスケトウダラというのはモッコ揚げといって、ばらばらのまま袋状の網の中でトラックに直接移すということだったのですが、これをフレキシブルコンテナバックという名称で呼んでいるのですけれども、そこに全部四角くシートをあてがいはして、魚が直接圧迫されないような形で持ってくるということを試みて、なおかつそれが一つの魚槽の升の中に対して4つに分割されているので、そこに今までと同等な氷をかけるのですけれども、空気の流れができるものですから、氷が解けず鮮度が保持されるという効果があります。

ただ、実際にそれで単価が上がりましたかと言われると、なかなか反映するまでには至っていません。ただ、間違いなく加工場に行った時点で鮮度はいいという評価はもらったのですけれども、なかなか単価にはね返らないという現状です。

金丸議長代理 それは、販売は誰がなさっているのですか。

本間代表取締役 組合が自前で荷捌き所、市場を作って、組合が仲買さんに販売しています。

野坂座長 ほかにはよろしいでしょうか。

金丸議長代理 本間さんから室蘭地区の漁業協同組合に対する要望はないですか。

本間代表取締役 私どもの組合は、もともと底びき専門の組合だった室蘭機船漁業協同組合と室蘭沿岸の室蘭漁協とが11年前に合併してできている組合なのです。だから、もともとから一緒の組合ではないので、業務も職員も、当時からいた人間とで何となく二分割になっているような組合なのですけれども、うちの機船組合というのは業種別組合です。

そういう中で、我々の組合は年間30億～35億前後の取扱いがある中で、20～25億が底びきで揚げられる。沿岸のほうは10億ぐらいなのです。その中で運営していくのに、協同組合という性格上、水揚げは別にして一票は一票なのです。そういう部分では理解を得るのにかなり時間はかかりましたけれども、事あるごとに集まりなんか顔を出して自分のことを知ってもらおうということをしていますので、今は円滑な運営がされていて、組合に対

する要望は何もありません。

金丸議長代理 ありがとうございます。

野坂座長 それでは、本日は所用により御欠席されておりますが、有路専門委員よりあらかじめ御意見を頂戴しております。この場で座長である私より御紹介させていただきませぬ。こちらにつきましても、本間様から御意見をいただきたいと思ひます。

有路専門委員からは2点、御質問を頂戴しております。

まず1点目として、プール制を導入されている範囲は室蘭地区のみなのか、また、その地域とほかの地域の沖合底びき網漁業との操業ルールがどのような内容に定められているのかを御教示ください。

2点目として、プール制は先取り競争を経済インセンティブ構造で抑制する非常に有効な資源管理手段であり、効果を上げることで知られておりますが、そこまでの合意に至るのは非常に難しいと言われております。どのような経緯でプール制の導入に至ったのかを御教示ください。

以上、有路専門委員の問題意識を御紹介させていただきました。こちらにつきましても、本間様より御意見をお願いしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

本間代表取締役 先ほど来、話が出ていたと思ひますが、まずプールについては室蘭だけかということですが、全期間、全船というのは、北海道では室蘭だけです。私が知っている限りはほかではありませぬ。

もう一つは何でしたか。

野坂座長 プール制を導入するに当たり合意形成が非常に難しいということで、プール制を導入するに至るまでどのような経緯でということですか。

本間代表取締役 分かりました。

確かに大変でした。昔から沖の船頭さんたちは獲ってなんぼという人たちが多かったものですから、自分が獲ってきたものが何でほかの人に、要するに獲らない人のほうに回るのであるという話があった中で、当時から室蘭地区は人が少なく、私が乗っていた頃は、通常14~15人で沖に行くのですけれども、9人、10人という状態が相当続きました。ですから、まずそういう部分を改善する。実際に沖に出られないというような人数にまで減った船もあつたりして、そういうことが問題となつて、船頭たちのほうも、そうしたらどうすればいいかということで、まずプールという話が出てきたのです。

そうすると、今度は会社の経理担当が出てきまして、その中でどういうふうにするという実際の金の流れを協議するというので、まず沖での船頭さんたちの時化休みを利用した協議があり、陸上はそういう会計部門の人間の協議をして、それで最終的には親方がこうするああすると船に取決めしたことをまず説明して、了解をもらつてやったということで、大変な苦勞はありましたが、最終的には今となつては導入してよかったよねということになったというのも一つあります。

ただ、当時の漁労長さんの能力というのがほぼ拮抗していたというのも事実です。その

中で漁労長会という会があって、その会長さんが音頭を取って、やってみようかと言ってくれたことがすごく大きなうまくいった要因だと思っています。

以上です。

野坂座長 ありがとうございます。

それでは、そろそろお時間になりましたので、本議題については以上といたします。

本間様、ありがとうございます。どうぞ御退席をお願いします。

(本間代表取締役 退室)

(近藤常務取締役 入室)

野坂座長 それでは、本日2つ目の議題として、遠洋漁業者からのヒアリングを行います。

本日は、福一漁業株式会社、近藤太一郎常務にお越しいただいております。南太平洋諸国での海外まき網漁の現状を踏まえ、遠洋漁業に関する人材確保や、水産物の輸出に関する認証制度等の諸課題や、その解決に向けて取組の内容について御説明いただきたいと思っております。

それでは、30分程度で御説明をお願いいたします。

近藤常務取締役 ただいま紹介いただきました福一漁業の近藤太一郎と申します。本日は、重要なワーキング・グループにおいて発言の機会をいただき、厚く御礼申し上げます。

普段はただの漁業者で、このようなたくさんの有識者の皆様の前でお話しすることはありませんので、お聞き苦しい点もあるかと思いますが、漁業者の現場からの視点で、今どのような問題が起こっているのかということ、なるべく分かりやすく資料を作成したつもりですので、どうぞよろしく申し上げます。

本日は、「南太平洋諸国における海外まき網漁業の現状について」、「遠洋漁業における人材確保の課題と対策について」、「水産物の輸出に係る認証制度等の課題と対策について」、以上3点についてお話をさせていただこうと思っております。

弊社では、現在、海外まき網漁業の船のみしか運航していませんので、海外まき網漁業中心のお話になってしまいますが、遠洋漁業共通の課題も含まれるように資料を作成いたしましたので、有識者の皆様には今後の規制改革推進会議において少しでも参考となってくれれば幸いです。

最初に、南太平洋諸国における海外まき網漁業の現状についてお話しします。

3ページをお願いします。私ども海外まき網漁業は、我が国を基地とする単船式のまき網漁業によって、中西部太平洋の漁場において、台湾、韓国、中国、欧米諸国等の漁船と競合しながらカツオを中心に漁獲をする漁業です。過半数の船員は日本人であり、基本的に毎回内地に帰ってきて、水揚げ、補給、休養を行うことで、国内の多数の関連企業と関わっています。

漁場としては、中西部太平洋海域にある島国、パプアニューギニア、ミクロネシア、パラオ、マーシャル、ソロモン、ナウル、ツバル、キリバス、この8カ国の島国の200海里水

域内が主な漁場になります。この8カ国の島国は、漁業資源によって自国の利益を最大化するべく結成された連合体として、Party of Nauru Agreement、略してPNAと呼ばれています。

4ページをお願いします。次に、海外まき網の操業形態を簡単に説明させていただきます。海外まき網漁は、日本を出港して1週間から10日程度で漁場に到着し、主にカツオを狙ってまき網漁業を行っています。700トンから1,000トンほどで満船となり、満船になりますと日本に漁獲物を持ち帰って水揚げをしております。出港から入港までの期間を1航海として30日から50日ほどのサイクルになり、年間7航海から8航海をこなしています。このような漁業を行っている会社が日本には現在14社、船の数では28隻います。

弊社では、この28隻のうち5隻の海外まき網船を運航しています。日本の海外まき網漁業で獲られたカツオは、国内のカツオブシ原料の約7割を占めています。また、ツナ缶などにも海外まき網漁業のカツオを原料にしているものもありますので、皆様も和食に使われているだしとかシーチキンなど、何らかの形で弊社の船がとったカツオを食べたことがあるのではないかと思います。

5ページをお願いします。次に、海外まき網の中西部太平洋における資源管理方法を説明します。資源管理の方法は、2007年を境にそれ以前とそれ以降で大きく変わっています。2007年以前はこの海域で操業できる船は205隻までと船の隻数を制限することで資源管理が行われていましたが、2007年以降はこの隻数制限が撤廃され、船が操業できる日数を制限することによって資源管理が行われています。

この操業日数制限の仕組みは、Vessel Day Scheme、略してVDSと言われています。VDSが始まる前のPNAの島国は205隻という隻数制限があったため、自分たちの資源であるカツオについて自分たちで漁業開発ができず、既得権のある日本・台湾・韓国・中国や欧米等の漁業国によって資源を獲られて金もうけの道具にされていると、苦々しく思っていたと言われています。このため、VDSという仕組みが島国主導で考えられました。

現在、VDSの仕組みは海外まき網漁業に対してのみ行われている特殊な資源管理方法ですが、最近の動きとしては、マグロはえ縄や一本釣りにもこのVDSの仕組みを取り入れていきたいという島国の思惑があると言われています。

6ページをお願いします。次に、VDSの仕組みについて説明します。VDSとして中西部太平洋での操業可能日数は4万5,000日ほどです。この数字をどのように決めているのかは分かりませんが、毎年この4万5,000日程度が各島国に振り分けられています。

この中で2017年のソロモンを例に説明しますと、中西部太平洋の4万5,000日のうち、ソロモンには約4,000日程度が振り分けられました。この4,000日をまずアメリカ、それから漁業国と島国の合弁船に優先的に振り分けられました。その後、日本・台湾・韓国や中国といった漁業国に振り分けられました。

振り分ける日数を決める際には、基本的に日本から水産庁の国際課と私たちの代表である海外まき網漁業協会が現地の島国に赴き、二国間の交渉にて日数と金額を決めてきてく

れます。

2017年はソロモンの日数を140日購入することができました。この日数を日本船の隻数で均等に分けます。日本船は2017年は28.5隻でしたので、140日割る28.5隻で、1隻当たり4.9日間、ソロモンで操業できる権利を得ることができました。28.5隻という中途半端な数字になっているのは、今年の6月に海外に転籍した船があったので、このような中途半端な隻数で割り算しています。このように、操業日数を管理して資源管理をする仕組みがVDSという仕組みになります。

7ページをお願いします。次に、入漁料の仕組みについて説明いたします。入漁料は、先ほどからお話ししているVDSの日数を島国から毎年購入してお金を支払うことが入漁料ということになります。このとき購入する日数は、次の年に必要となるであろう日数を予測して、次の年の分の日数を購入することになります。先ほど、2007年に隻数の制限が撤廃されたと言いましたが、VDSの仕組みが導入される前は、水揚げした金額の5～6%を島国に支払うのが入漁料の基本でしたので、相場に連動する入漁料の仕組みとなっていました。

VDSの仕組みに変わってからは、中西部太平洋の中で操業するまき網船は増加の一途をたどっており、漁業国で日数の取り合いになっている現状があります。日数の取り合いになるとどうなるかという表がこの年表で、船の隻数が増加しているのに対して操業できる日数は限られていますので、需要と供給のバランスが崩れて、1日当たりのVDが毎年のように値上がりしているのがよく分かります。2007年までは1隻年間4,000～5,000万円程度であった入漁料が、2017年には5倍ほどの2億3,000万円程度かかるようになっているのが分かります。

私たちは、魚の相場と燃油の相場、為替の相場と漁獲量の変動の相場の中で商売をしています。例えば油が高くなれば魚価が上がるとか、漁獲量が増えれば魚価が下がるとか、割と連動している相場の中で不安定ながらも商売が成り立ってきました。これが全く相場に連動されずに、ただただ高騰する入漁料の仕組みが導入されてしまったため、最近ではこの入漁料の経費の増大に耐え切れず倒産してしまう会社も出てくるようになってきました。ここ3年で、日本の海外まき網漁業の会社が3社倒産しています。

ただ、島国も、漁業国の会社が倒産したので、このあたりが入漁料でとれる限界と感じているのか分かりませんが、来年も1日1万ドル程度で二国間交渉がまとまっているようですので、有無を言わず値段を吊り上げてきた入漁料もそろそろ高止まりしてきたような雰囲気があります。

8ページをお願いします。これまで説明してきたことがグラフにされた資料がありましたので、添付させていただきました。少し古い数字になりますが、大まかな流れが見やすくまとまっています。

左上のグラフは漁業国のまき網船の隻数になります。この表は2015年のものなので、日本船が33隻になっていますが、2017年には28隻まで減っています。日本人はよく中国船が

乱獲して資源がどうこうと言いますが、海外まき網船の場合は、国ごとの船の隻数は実際はこのようになっていきます。この中にキリバス、マーシャル、ミクロネシア、ソロモン、ツバルという島国の国籍の船がありますが、これらの船が漁業国と島国の合弁会社の船です。

次に、右上のグラフは、日本のまき網船と世界のまき網船の隻数の推移になります。この表も2015年のものですので、最新のものですと日本船が28隻で、総合計が310隻に変わっています。このグラフを見て分かるように、日本は隻数が減っているのに対し、世界全体ではまき網船が増えていることが分かります。

これは、世界の資源管理が日数管理の中、日本は変わらず隻数制限をして資源管理をしていること、それから海外まき網の会社自体に資金力がないことや、日本国内の法律によって外国船に比べて船の大きさ等が劣っているので漁獲能力が低いこと、それから組合の力が強く、人件費が高かったりして、日本船の採算分岐点が高いことから、新しい船をなかなか造れないことなどが理由にあると思います。

それに対し、外国の海外まき網の会社は、企業母体が巨大であるため、資金力が豊富で、新しい船に投資することができ、漁獲力の高い船はそれだけ漁業日数が少なくて済むので、日数を余分に買わなくてよいことや、乗組員は幹部をほんの少数にして、安い労働力をたくさん雇えるので、採算分岐点が低く、船への投資のサイクルが健全であることなどが理由だと思います。さらに、日本やほかの漁業国から入漁料の安い島国との合弁会社に転籍している船があることも、日本船が減り、外国船が増えている原因になっています。

左下のグラフは、日本のまき網船が島国に払ってきた入漁料の推移です。すごい勢いで値上がりしているのが分かります。2017年はまだ2カ月あり、追加のVDを年末に向けて買ったりしなければならぬので、どうなるか分かりませんが、恐らく60億円は超えていると思います。

右下のグラフは、日本のまき網船の漁獲量と世界のまき網船の漁獲量の推移になります。日本は横ばいですが、世界全体で見ると右肩上がりになっています。このグラフから分かることは、もし漁獲量を増やさないための資源管理方法をしたのであれば、日数管理よりも隻数管理のほうが適しているということが言えると思います。

9ページをお願いします。次は、各島国が最初に持っている日数を1VD110万円として掛け算をすることによって、入漁料による歳入の割合を計算してみました。この数字の入漁料の歳入割合のパーセンテージを見ると分かるように、パプアニューギニアとパラオとソロモンはそうでもありませんが、そのほかの島国は入漁料が占める歳入の割合が非常に高いことが分かります。

島国に出張に行きますと、道路、港湾設備、冷蔵庫、発電所など、日本からたくさんの資金がODAとして投入されていることがよく分かります。そして、日本の海外まき網漁業も、島国にとって歳入の大きな部分を占める入漁料を支払っています。この入漁料が一方的に値上げされ、海外まき網漁業者が本当に苦しんでいます。最近では倒産する会社もちらほ

ら出てきました。倒産すると、前の日までふざけて話し合っていた同業者が急に連絡が取れなくなったり、倒産した関係会社も連鎖で倒産したりするのも見てきました。島国がODAや入漁料で潤う一方で、漁業者が入漁料の高騰によって苦しめられている現状を見ますと、何とも言えない気持ちになります。

10ページをお願いします。次は、対策というか、要望事項を書いてみました。図々しいことが書いてありますが、一応読ませていただきます。

外務省管轄のODAは原則、漁業と切り離して考えられています。ODAにはもう少し漁業との関係を持たせるようにし、例えば3年に1度行われる島サミット等でアピールしていただきたく思います。また、アメリカ政府がVDの購入を金銭的に支援しているように、遠洋漁業の漁場を国策として長期的に維持、確保していくような支援も必要かと考えます。

個人的な考えですが、島国の国民は性格的に、島国の人間だけで船の運航をして商売をするということは不可能だと思います。これはパプアニューギニアだけは除きますが、国土が非常に狭く、人口も少ないパプアニューギニア以外の島国では、入漁料収入や先進国の支援でこれまで成り立ってきたという島国の地理的、歴史的背景があるため仕方がないことだと思います。

しかしながら、逆に日本の立場から言えば、お金さえ払って島国と仲よくしている限りは、島国にとっての大きな収入源である漁船を追い出すことができず、漁場を締め出されるようなことはないということだと思います。国内の需給率を下げないためにも、その源となる漁場をアメリカのように日本国全体として守っていくことも大切かと思えます。

国内の新しい補助金制度を作る。現在でも様々な補助金制度があり、本当に助けられています。例えば、最近では燃油の金額が急激に変動しませんので発動はしていませんが、経費の増大に関する補助金に、漁業経営セーフティーネットという燃油の急激な高騰に対する補助金制度があります。

この仕組みができた背景としては、恐らく日本に様々な漁業種がある中で、平等に補助金を配ろうと思うと、全ての漁業者が使うであろう燃油に対しての補助金の仕組みができ上がったのだと思います。しかし、様々な漁業種がある中で、それぞれ特有の経費の増大の悩みを持っていると思います。したがって、燃油の経費増大に対する補助金だけでなく、外的要因によって急激に増加した経費に対する補助金制度のような、漁業者全体に平等な仕組みを新しく作成してもらい、これによって入漁料の高騰もカバーしてもらい、補助が出るような仕組みができ上がれば非常に助かります。どうぞよろしくをお願いします。

11ページをお願いします。次は、遠洋漁業における人材確保の課題と対策についてお話をさせていただきます。この問題も、海外まき網漁業を例にとってお話しさせていただきますが、全ての遠洋漁業に関係する話であり、個人的には遠洋漁業の抱える最も重大かつ早急な対策が必要な課題だと思っております。ぜひ御理解していただけるとありがたいと思います。

12ページをお願いします。まず、海外まき網を例にとってお話しします。海外まき網の

船には、このような職種の乗組員が乗船しています。読みます。

漁労長、漁労における責任者で、船の中で一番偉い人。

船長、船の責任者。

一等航海士、船長の補佐・代行をする航海士。

二等航海士、一等航海士の補佐・代行をする航海士。

機関長、機関場の責任者。

一等機関士、機関長の補佐・代行をする機関士。

二等機関士、一等機関士の補佐・代行をする機関士。

通信長、通信部の責任者。

甲板長、甲板部の責任者。

司厨長、厨房の責任者。

そして、甲板員、機関員と、このように様々な肩書の人々が乗船しています。

この中で、法定職員という法律で絶対に乗船させなければならない職員があり、海外まき網漁業では、船長、一等航海士、二等航海士、機関長、一等機関士、二等機関士、通信長、この7人は必ず乗船させなければならない法定職員になります。この法定職員というのは、国土交通省が定めた船舶職員法という法律によって決まっています。

13ページをお願いします。では、船舶職員法がどういうものかを簡単に説明いたしますと、操業区域、船の大きさ、エンジンの出力によって、乗船させなければならない法定職員の数が決められているというものです。操業区域、国際トン数、エンジン出力は、ここに書かれているように段階的に分類されています。海外まき網船を船舶職員法上で分類すると、左側の地図である乙区域で操業する船の大きさが500トンから1,600トン未満、エンジン出力が1,500KW以上3,000KW未満という分類の船に船舶職員法上では分類されます。

14ページをお願いします。次に、この表が船舶職員法の乗り組み基準の表になります。海外まき網船と乙区域で操業する500トン以上1,600トン未満の船ですから、この緑の部分に該当しますので、船長として3級（航海）の免許1人、一等航海士として4級（航海）の免許1人、二等航海士として5級（航海）の免許を持つ1人を乗せなければなりません。機関場も同じように、乙区域で操業するエンジン出力1,500KW以上3,000KW未満のところを見ますと、機関長として3級（機関）の免許1人、一等航海士として4級（機関）の免許1人、二等機関士として5級（機関）の免許1人を乗船させる必要があります。

これとは別に無線部もあるのですが、無線部の話をしますと少しややこしくなりますので、本日は割愛させていただきますが、海外まき網漁業では3級（電子通信）の免許を持つ人間を1人乗船させなければなりません。これが船舶職員法になります。

15ページをお願いします。次に、この4級とか3級の免許はどのようにしたら取得できるかという説明をします。この表は4級の免許を取得するための進路表です。表の中で1点間違えていた部分があるので訂正をお願いします。水産高校を卒業して就職した場合、乗船履歴2年で筆記試験免除と書いてあるのですが、ここは筆記試験免除ではありません

でした。ただ、在学中に筆記試験のみを受験し、筆記試験のみ合格して卒業してくる子は多いです。申し訳ありませんが、訂正をお願いします。

この表の中で、例えば海外まき網船の場合では、水産高校出身の人が水産高校在学中に4級の学科を合格した状態で弊社に就職して、1年9カ月以上弊社の船に乗船して、その後、口述試験と身体検査を行って4級を取得する人が弊社の場合では多いです。

それから、例えばここにいる皆様を例にいたしますと、普通大学を卒業している方が多いと思いますから、そういう人がもし4級の免許を取得して一等航海士になりたいと思った場合は、漁船に就職し、3年間乗船して乗船履歴をつけてから国家試験を受験するか、海上技術短期大学に2年間通い、そのうち9カ月の乗船実習を経て国家試験を受けるかのパターンになるかと思います。

16ページをお願いします。次は3級ですが、海外まき網船の場合では水産高校の専攻科を卒業し、3級の免許を持った状態で就職される方が多いです。これも皆さんに当てはめて考えますと、3年間乗船して乗船履歴をつけてから国家試験を受けるか、海上技術短期大学に2年と海技大学に2年通い、乗船実習で1年3カ月の乗船履歴をつけてから国家試験を受けるかのパターンになると思います。この3級の免許を取得して、ようやく海外まき網漁船で船長や機関長をやる資格を得ることができるようになります。

この表はインターネットで調べたり、船舶職員法の本を読んだりして私が作成したのですが、船舶職員法の本は法律の本なのでとても分厚く、情報量が非常に多かったり、インターネット上でも、この法律が複雑なせいか、かなり情報が少ないこと。それから、急に特例ができて乗船履歴が短縮されたりするので、もしかしたら乗船履歴のところで間違えている部分はあるかもしれませんが、御了承願います。

17ページをお願いします。この表は、全国でどれだけ遠洋漁業船に乗りたいと思っている高校生がいるのかという表です。どれだけ遠洋漁業の漁師が人気がない職業なのかというのを伝える参考になると思って作った表になります。

説明いたしますと、平成28年の高校生は全国に約330万人いました。そのうち水産系の学校に通っていた生徒は9,196人と全体の0.3%の人数しかいませんでした。さらに、水産系の学科といっても船に乗りたいという人は少数で、加工や流通や販売などの水産関係の勉強をしたいという人が大多数です。

例えば、私の地元である焼津水産高校の学科別の割合を見てみますと、平成29年は生徒数が617人いますが、このうち専攻科という遠洋の大型船に乗りたい人が行く学科は27人しかおらず、水産高校の生徒の4.3%しかいません。さらに、この専攻科の27人には商船に乗船したいという人もいますから、ここから遠洋漁業の漁船に乗りたいという人はさらに人数が減ります。以上から分かるように、遠洋の漁船は若い人にとって圧倒的に人気のない職業であるということが分かると思います。

そのため、若い資格を持った人材が新規には入ってきませんので、既存の免許を持っている高齢の人を乗船させるしかなく、どんどん乗組員の高齢化が進んでいきます。どうし

ようもないときは、70歳を超えるような人を船の上で何も仕事をしなくてよいからといって、免許の頭数だけそろえるために雇い入れをして乗船させるようなこともあります。船舶職員を集められなくて何週間も出港できずに、港に船を係船させていることも過去にありました。これが現実です。

漁船漁業の中でもトップクラスに乗組員の収入がよいと言われている海外まき網漁業でさえ、このように乗組員を集められない状況ですから、マグロはえ縄船や一本釣りの船などはもっときつい状況ではないかと思います。

ここには書きませんでした、会社間で乗組員の引き抜き工作も行われたりするようです。弊社では仁義を切ってそのようなことはやっていませんが、このようなことが全国的に行われているとすれば、漁業者同士で非常に仲が悪い状況になってしまうと思います。

このような中で自分たちができる対策としては、免許を持っていない比較的若い乗組員を会社命令で下船させ、給料を保証しながら国家試験を受験させるような取組を行っています。

18ページをお願いします。対策としてお願いしたいことは、船舶職員法における乗組員基準の緩和や、漁船に対する特例の充実、それから船舶職員を育成する企業への補助金等の対策をお願いしたいと思います。遠洋漁業を衰退させないという思いをもし国が本気で思っているのであれば、最も重要かつ早急に取り組まなければならない課題だと思います。

「企業は人なり」という言葉がありますが、「漁業も人なり」だと思います。法律の改正の話ですから、補助金のようにお金がかかることでもありませんし、国として最初に手をつけてほしいところだと私は思います。

もう一つ、遠洋漁船のイメージ改革も重要だと思います。遠洋漁業に対しては日本人が持っているイメージが非常に悪く、例えば借金がどうしてもなくて漁船に乗る、学生るときどうしてもないやつが就職できなくて漁船に乗る、陸上の仕事に嫌気が差した、もしくはリストラされたので漁船に乗るといったように、漁船を更生施設のように勘違いしている人が一定割合いるのが事実です。

原因としては、漁船の仕事の内容が分からないこと、船舶職員になる仕組みが複雑で一般的でないため、職員になることの大変さを知らないこと、漁業のテレビ番組を作成するとき、過酷な現場風景のほう絵になること、漁師自体も知り合いに仕事の話をするときに、過酷な話をするほうが盛り上がるため、過酷な話をするなどがあると思います。

このようなイメージを少しでもなくしていくために、自分ができる対策として自社ホームページの充実をしていこうと考えています。現在、漁師になりたいと思う中学生や高校生がどうしたら漁師になれるかをインターネットで検索しようとする、たどり着くサイトが断片的な情報しかなかったり、見にくかったりして、情報収集が非常に難しい状態になっています。これを弊社で見やすく、分かりやすく、情報収集が全てできるようなホームページを作成して、漁師になりたいと思う学生は全ての人が弊社のホームページを見たことがあるような状況を作っていきたいと考えています。また、そのホームページには、

若い人たちが海外まき網に魅力を持ってもらえるような工夫をしていきたいと考えています。

そのほかとして、ここには書いていませんし、自分の力ではどうしようもないことなのですが、例えば「海猿」という海上保安官の映画がヒットしたときに海上保安官の就職希望者が増えたように、漁師を題材にした名作映画やアニメなどを誰かが作ってくれば、漁師の就職希望者が増えてくれると思うので、ぜひ誰かにやっていただきたいと思っています。

19ページをお願いします。最後に、水産物の輸出に係る認証制度等の課題と対策について説明いたします。国策として水産物の輸出を増やしていくということを、最近、たまに耳にするようになりました。輸出を増やすためにはどうすべきか、私が思うことを説明していこうと思います。

20ページをお願いします。委員の先生の中に環境NGOの花岡さんのような、私より余程詳しい方がいらっしゃる中で説明させていただくのも変な話なのですが、漁業者の立場からMSCというエコラベルの話をさせてもらいたく思います。

まず、このマークは海のエコラベルといって、一般的にMSC認証と呼ばれています。日本ではあまり身近なマークではありませんが、イオンなどの水産物に貼られているようです。一方、ヨーロッパやアメリカなどではかなり認知度の高いマークになっています。右側の写真は海外のものになりますが、アメリカのウォルマート、ヨーロッパ、アメリカ、カナダ、ブラジルのマクドナルド、全世界に展開するハイアットホテル等の大きな企業でたくさんの実績があるマークになります。

このマークがあることで、持続可能な漁業で獲られた水産物ですよという環境に優しいことをアピールして、商品に付加価値をつけましょうというマークになります。世界でとられる天然漁獲物のうち、既に10%がこのMSCの認証を受けている状態だと、MSCの2016年度の報告書には書かれています。

21ページをお願いします。次に、MSC認証の仕組みを説明します。まず、漁船で審査を行い、その漁船は持続可能な漁業で、資源に優しい漁獲をしていますよという認証を受けます。次に、MSC CoC認証といって、MSC認証を受けた漁船で獲られた漁獲物がほかの魚と混ざらないようにきちんと管理されていますよという認証を加工業者や小売業者が取得します。この道筋を通ってきた漁獲物のみMSCエコラベルを張って、スーパー等で販売できるという流れになります。

22ページをお願いします。次は、日本にもMSCと同じようなマークがあるのですよという話をさせてもらいます。MSC以外に、日本にもMELという海のエコラベルがあります。これもMSCと同じで、持続可能な環境に配慮した漁獲物に対して貼ることができるエコラベルです。

ただ、MSCと違うところは、このマークは国際的には今のところは全く通用しないマークだということです。日本から水産物をヨーロッパやアメリカに輸出しようとしたとき、

MELのマークがあってもほとんど意味はなく、MSCのマークがあるかないかが非常に重要になってきます。

23ページをお願いします。では、何が違うのかということです。MSCはWWFという環境団体系のエコラベルであること、GSSIという世界水産物持続可能性イニシアチブというFAOのガイドラインに基づいた機関から認定されていること、ISEAL(国際社会環境認定表示連合)のメンバーになっていること、それから多くの審査項目と厳しい審査基準のため、環境配慮への信頼性が高いということが挙げられる一方、MELの場合はもともと大日本水産会という漁業者の社団法人系が発行するエコラベルであり世界の機関からは認定を受けていないということが、このマークの格の違いとして海外のバイヤーに認められない一番の原因だと思われます。

24ページをお願いします。次に、MSCを取得するためのコストを説明します。まず、漁船や工場がMSC認証を取得する審査に数千万円かかると言われています。次に、毎年行われる年次審査では数百万円かかると言われています。そして、エコラベルで使用料として、売上高によって数万から20万円かかってくるそうです。これらの資金は、環境団体であるWWFの資金源になっていると漁業者は認識しています。

この資金源になっているという点については、花岡先生より事実と違うという御指摘を事前にいただきましたが、漁業者はそのように認識しているということで発言させていただきました。

このように非常にコストがかかるエコラベルですが、MSCのマークがないとヨーロッパやアメリカの消費者に買ってもらえないのが現実です。ですから、高いコストをかけてMSCの認証を取得する漁業者や流通業者が増えてきていると聞いております。

25ページをお願いします。環境団体の方からはそれは違うという意見も出てきそうですが、私の意見を述べますと、日本としてはMELにもっと力をつけてもらうことが重要だと思います。MELが世界で認めてもらえないのは、今のところ国際機関に認められていないからだだと思います。

現在、MELもMSC同様にGSSIに認定されるよう動いているという話を聞いております。MSCと同レベルの審査基準を設け、国際基準に合致したマークとなり、少しずつMELが国際的に力をつけ、金もうけのための資源保護活動ではない、本当の意味での資源に優しいマークとして世界に認知されるように願います。

それにはきちんとした審査が必要になってくると思いますので、審査にかかる人員や費用も多くかかってくると思います。したがって、国策として輸出を増やそうとすれば、ぜひ国からもMELへの資金的な支援の増額、もしくはMELを取得しようとする漁業者への補助金等を検討していただきたく思います。

以上で、私からの発表を終了させていただきます。

これから質疑応答の時間になると思いますが、冒頭でも申し上げましたように、基本的に私は決められた資源管理のルールの中でいかに効率よくたくさんの魚をとって、いかに

利益を上げるかを一年中考えているような、ただの漁業者ですので、あまり難しい質問は答えることができないと思いますので、その辺、どうぞお手やわらかによりしくお願いします。

以上です。

野坂座長 ありがとうございます。

ここで、本日は所用により御欠席されておりますが、花岡専門委員より本日の資料についてコメントが寄せられておりますので、座長である私より御紹介させていただきます。

まず、資料24ページのMSCに要するコストについてですが、正確には漁業認証審査費用として、漁業の規模、複雑さ、情報の有無により異なるものの、数百万から2,000万円、また、漁業認証年次監査費用として数百万円、ラベル使用料のロイヤリティーとしてラベル付製品の販売額の0.5%、加えて年間商標使用料として最大1,600英ポンドが必要になりますということです。

また、サプライチェーン上の工場や小売業者は、CoC認証審査費用として1カ所当たり20~30万円ほど、CoC認証年次監査費用として1カ所10~20万円ほどが必要になりますが、日本国内では140ほどの事業者がCoC認証を取得しています。

また、漁業認証については、審査費用の最大50%までを出す基金、Sustainable Fisheries Fundがあり、農林水産省の補助金もあります。

以上、花岡専門委員からの御指摘ということで御紹介させていただきました。

それでは、ただいまの近藤常務からの御説明について、御意見や御質問がございましたらお願いいたします。

なお、御発言を希望される際には、お名前が書かれているプレートを立ててくださいますようお願いいたします。いかがでしょうか。

では、泉澤専門委員、お願いいたします。

泉澤専門委員 御説明ありがとうございます。一つ御質問したいと思います。

VDSについてですが、6ページにある「VDSのしくみ」というところで、ソロモンの配分について例が示されておりますけれども、その中で合弁船、アメリカ、それからその他というふうな配分方法は、優先順位と違って結構なのでしょうけれども、これはほかの国もこのような優先順位で配分をしているのでしょうか。

近藤常務取締役 お答えします。

まず、このような優先順位が設けられている理由としては、アメリカからの地域的な、ODAのようなものが多分あると思うのですけれども、その額が日本に比べて大きいということがまず優先の理由だと思えます。

それから、合弁船に関して言いますと、これはちょっと複雑なのですが、ポイント制というものがあまして、例えば島国の乗組員を何人以上乗せれば何ポイントあげますよとか、島国の港で水揚げをすれば何ポイントあげますよとか、そういうポイント制度がありまして、そのポイントが、何ポイントか忘れましてけれども、25ポイントぐらいを上回る

とVDを分けてあげますよとか、漁業権をあげますよみたいな仕組みになっています。ということで、島国に落ちるお金としては割と大きいものになってきますので、優先度が高いという仕組みになっている。

あとのそのほかの漁業国に関しては、それぞれ親日的であるとか、そういう関係があるのかもしれませんが、基本的には同じような順位で平等に振り分けられる。ただし、日本の得意な漁場だとか、韓国や台湾が得意な漁場だとか、少しずついたりしますので、日本は割と西側の漁場で漁獲をするのが得意なので、あとは漁場が日本から近いということもありますし、PNGとかミクロネシアを多く買う。韓国とか台湾は、割と東側が得意なので、そっちの日数を多く買うとか、そういう違いはあります。

泉澤専門委員 ありがとうございます。

その中で、今の話で言うと、合弁船とアメリカの優先というのは、ほかの国でも変わりが無いということでしょうか。アメリカはやはり優先されているわけですか。

近藤常務取締役 どちらのほうの優先順位が高いかというのは分かりかねるのですが、恐らくアメリカのほうの方が重要と思っているのではないかと思います。

泉澤専門委員 それはどこの国でもそういうことだということですね。他の諸国よりもアメリカが優先されているということでしょうか。

近藤常務取締役 この表が分かりにくいのですが、まず、この8カ国はアメリカ用として日数をそれぞれの島嶼国が拠出するのです。その次に、合弁船用としてそれぞれの島嶼国が日数を拠出して、日数を先に取ってしまいます。残りを各漁業国に二国間交渉によって振り分けている。そういうイメージで考えていただければいいと思います。

泉澤専門委員 分かりました

それから、現在、入漁料が非常にものすごい金額になっているわけですがけれども、かなりの負担だと思われるのですが、差し支えなければ教えていただきたいのですが、これは年間水揚げの何割ぐらいを占めるようになっていきますか。現在、1隻あたり年間で2億3,000万円ぐらいですか。

近藤常務取締役 はい。これはカツオの相場によって変わってきてしまうのですが、例えば今年に関して言うと割と魚価がよくて、入漁料の占めるパーセンテージは小さくなってしまっているのですが、水揚げ金額の20%ぐらいと考えればいいと思います。

泉澤専門委員 分かりました。

その2割というのは、経営的には相当大きな負担ですか。

近藤常務取締役 そうですね。ここ3年で3社倒産したというお話をしましたけれども、17社しかないうちの3社が倒産しているということで、相当な割合だと思います。だから、本当に苦しい状況だと思います。

泉澤専門委員 分かりました。

それから、VDSについてもう一つですが、このクォーターというか、漁獲できる日にちの交渉に当たるのは、日本も他国に対して、水産庁が日本の国を代表して一本でもって交渉

しているわけですか。例えば10ページのアメリカの例が記載されていますけれども、補助金が政府から入っている。これを一括して交渉するのは、アメリカ政府が島嶼国と交渉すると。その漁獲量というか、操業可能日数を確保した上で、国内で個別に日数を配分するという方法はアメリカと日本も変わりはないわけですか。

近藤常務取締役 すみません。アメリカはどういうふうに行っているかわからないのですが、日本に関しては水産庁とか海外まき網漁業協会が各島嶼国と二国間交渉をやって決めてくれています。アメリカのことは勉強不足でわかりません。

泉澤専門委員 分かりました。

ただ、アメリカの場合は、この表にあるように入漁料に対して1年間で2,100万ドルの補助が出ているということなのですね。日本では全くそういうことはないということでしょうか。

近藤常務取締役 日本で入漁料の補助はありません。

泉澤専門委員 分かりました。

それから、この補助や規制緩和というのは、基本的に漁業の場合はやはり資源管理と一体のものだと思うのですが、例えば南方においてカツオの資源管理を、日本の船が何か積極的にやられていることがあれば教えていただきたいと思います。

近藤常務取締役 南方漁場の漁業、海まき漁業に関しては国際的な漁業になりますので、国際的なルールに則って漁業を行っていくというのが基本なのですが、日本は日本独自のルールがあります。例えばさっきの船舶職員法の問題とか、船の大きさも、例えば南方漁場だと80メートル未満の船は1VDとして価格が計算されるのですが、80メートル以上の大きい船は1.5VDになるとか、船の大きさがそこで基準が違うのです。海外の船の標準の大きさが79メートル級の中、日本の場合だと、一般的な海外まき網漁業の船は69メートルぐらいの船の大きさしか、今の法律上、乗れませんので、海外と比べると資源に優しいというか、国際競争力のない中で漁業をしています。そういう意味では日本の船独自の資源管理をしているといえるのではないかと思います。

泉澤専門委員 最後に、日本の漁船が資源に優しいということは、例えば戦闘能力がほかよりも低いということだとは思いますが、例えば今後こういう状況で続けていくに当たって、オリンピック方式で他国の船と同じ漁場で獲り合うわけですから、そういったことにおいて、今後これを続けていくためには戦力的にどういう船舶が必要なのかというのを、分かる範囲でいいのですけれども、実際に漁場で他国の船と入会でもって競合していることにおいて、どういった船をこれから必要とされるか教えていただければと思います。

近藤常務取締役 まず、船の大きさですけれども、他国と同等、79メートルぐらいの大きさの船で戦わせてもらえれば、日本は海外の船と同じスタートラインに立つことができ、間違いなく国際競争力に打ち勝っていけると私は思います。

ただ、水産庁さんも一生懸命いろいろ調整してくれて、だんだん大きい船が造れるような感じにはなってきています。もっと具体的に言いますと、今年の8月の一斉更新で、69

メートル以下の船を1隻潰せば、79メートルまでの大きい船を3隻造っていいですみたいなものができたりしていますので、そういう意味ではもっと水産庁さんに頑張っていたら、世界の漁業者と戦えるような船を造らせてもらえるようにしてほしいと思います。

泉澤専門委員 ありがとうございます。

野坂座長 では、本間専門委員、お願いいたします。

本間専門委員 ありがとうございます。

VDSのところで私も質問なのですが、合弁船の具体的な内容といいますが、漁船国と島国の合弁というお話でしたけれども、どういう国か、基本的にアメリカなのか、どういう国と合弁をしているのか、それが何隻ぐらいあるのか、まずその点はいかがでしょうか。

近藤常務取締役 お答えします。

島国と合弁をしている国は日本もあります。日本とか韓国、中国も多分あると思いますけれども、そういう国と島国が合弁会社を作って、その島国の旗で島国国籍の船として運航しています。

本間専門委員 それは、日本が例えば合弁できる条件といいますが、島国のほうでいろいろ条件を出すのかもしれませんが、日本の場合、それはどういう経緯で合弁会社を作れたのか。

近藤常務取締役 これはどこの国でも同じだと思うのですが、先ほども申しましたようにポイント制というものがあまして、そのポイントをクリアすることによって漁業許可がもらえますので、どこの漁業国でも合弁船の運航はできることだと思います。

隻数ですが、現在の隻数を数えていないのですが、多分60を超えたぐらいではないかと思っています。

本間専門委員 全部で、ですか。

近藤常務取締役 はい。

本間専門委員 日本はそのうち。

近藤常務取締役 弊社でも以前やったのですが、これは失敗して撤退しているのですが、今はマル八さんがやっている船だけなので5隻です。

本間専門委員 分かりました。

それから、福一さんの仕事ではないと思うのですが、こういう合弁船で島国に利益をもたらすというのも一つの方法なのですが、もっと長期的に考えたときには、彼らが独自に漁獲できるような技術を身につけるといって、つまり日本が向こうの漁師ないしは乗組員を育てるようなODAのあり方というのも一つの方法ではないかと思うのです。島国が育ち過ぎて日本の獲る量が少なくなるという心配もあるかもしれませんが、短期的に合弁会社を使って利益の分け前を半分はあっちにということよりも、もっと島国全体の経済発展とか漁業発展に資するような投資とかODAのあり方というのも一つの方法ではないかと思うのですけれども、そのあたりで何か御意見があれば伺いたいです。

近藤常務取締役 私は人種差別的な人間ではないのですが、島国の人たちは性格的にそ

ういうことは無理だと思うのです。本当に支援で暮らしているような人たちなので、昼間はずっと寝ていて、夜になると活動しだすみたいな国民が非常に多いという問題が一つ。

あと、国土が狭くて、漁船漁業というのは船があるだけではできなくて、例えばドックがなければできないとか、加工場は最近できてきたりはしているのですが、加工場から消費地まで遠いんですから、そういう地理的な問題もありますし、なかなか難しいと思います。ただ、キリバスなんかは日本のODAというか、日本のお金で作った船員を育てる学校みたいなものもありますし、そういうところで船員を育てるといような支援はどんどんやっていったらいいのではないかと思います。

野坂座長 大田議長、お願いいたします。

大田議長 大変充実した資料を御用意いただいて、分かりやすい御説明をありがとうございました。勉強になりました。

私もVDSに関連して幾つかお尋ねしたいのですが、79メートル級の船があれば戦えると。今、水産庁もそれを拡大させる方向だということでしたが、この船の大きさの規制は日本の規制ですか。

近藤常務取締役 日本国内の規制で69メートル級の船を79メートル級に大きくするにはさまざまな規制があります。一方中西部太平洋の規制では、80メートル以上が1.5VDの金額がかかるとされています。

大田議長 では、79メートルだったらいいわけですか。

近藤常務取締役 79だったら1日分、だから今なら1日1万ドルぐらいです。

大田議長 では、今でも79メートル級を造ろうと思えば造れるのですか。

近藤常務取締役 今、日本でそれをやろうとすると、小さい船を1隻潰さなければできません。そうすることによって、代船を建造する際に3隻大きい船を造ることができるようにこの8月になりました。

大田議長 それは水産庁が決めたわけですね。

近藤常務取締役 そうです。

大田議長 分かりました。

あと、水産庁が日数を交渉するときに、ODAを絡めて交渉するということは今はやっていないのですか。

近藤常務取締役 水産無償と外務省のODAと別に考えられているようなところがあると思います。水産無償というのはどんどん小さいものになっていると思いますから、そういう面であまり強く交渉の場でそのようなことを言っても、ほかの中国とかのほうももっと大きなお金で支援したりしているんで、あまり交渉の際の武器にはならないと思います。

大田議長 それから、入漁料は基本的に言い値ですか。PNA 8カ国の言い値なのか、それとも交渉の余地があるのですか。

近藤常務取締役 基本的には言い値です。だけど、もう少し何とかしてよみたいな交渉を、4日間とか5日間とか、水産庁国際課の人たちが私たちのために少しでも入漁料が安

くなるように交渉を頑張ってくれています。

大田議長 最後に1つ。船舶職員法における乗組員基準の緩和、それから漁船に対する特例の充実ということですが、具体的に言うと、漁船の場合に乗組員基準をどんな具合に緩和すればいいでしょうか。何かお考えがあればお聞かせください。

近藤常務取締役 例えば、専攻科を卒業してきた子、3級の免状を持っていますけれども、そういう新規で入ってくる新入社員よりも、現場で10年も20年も働いている人のほうが技術的には力があるわけですが、免許がないため船舶職員として雇い入れることができない。その辺、実力がある人はちゃんと免許が簡単にもらえるような仕組みがあればいいなと思います。

大田議長 ありがとうございます。

野坂座長 ほかにいかがでしょうか。

では、私から若干質問させていただきたいのですが、認証制度についてですけれども、MSCもMELも今年の8月に日本水産が消費者調査を対象とした認知度の調査においては、いずれも5~6%ということで、非常に認知度が低いということですが、こちらについてどのように普及していけばいいのか、漁業者の立場からどのように考えられるかという点です。また、認知度が向上したとしても、資源に優しい消費行動を消費者がとるかどうかということについて疑問を感じております。

2点目ですが、MELの制度が現在GSSI、国際機関に認定されるように申請しているということですが、GSSIに認定されるとすれば輸出が促進されるのかどうかという点をお伺いしたいと思います。

3つ目ですが、海技士の資格の保有者が少ない、その確保に非常に困っているということですが、外国人船員の海技士の資格保有者の割合はどのくらいであるのか。御社のケースでもよろしいのですけれども、そこでの規制というか、ハードルがあるのかどうか。この3点についてお伺いしたいと思います。

近藤常務取締役 まず、認証制度をどのように普及すればよいかという話だったのですが、私は別に日本の中で普及しなくてもいいと思っていますのです。何でこれが必要かというと、輸出するためにこれは必要なわけで、輸入する側のバイヤーが必要とするものなのです。そういう意味でこのエコラベルは必要だと私は思います。消費者がどうとるかということも同じで、日本の消費者が別にどうとってくれても構わないと思います。

これをとったことによって輸出が可能となるかどうかですが、これは分かりませんが、バイヤーと交渉をするときの手段にはなり得るので、このマークはGSSIというすばらしい機関に認められているのだから、これでいいにしてくれよと、そういう輸出をする際のバイヤーと交渉する武器にはなると思います。

次に、海技士の外国人の資格ですが、弊社では外国人で資格を持っている人はいません。

以上です。

野坂座長 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

泉澤専門委員、お願いいたします。

泉澤専門委員 最後に1つだけ。PNAの海域において漁業されているわけですが、長年カツオを獲ってこられたと思うのですが、その中で例えばカツオは減っているように思いますか、増えているように思いますか。

近藤常務取締役 あまり減っているような感じはしないですね。増えているとも思わないです。さっきの漁獲量の変動のグラフを見ても分かりますけれども、20万トンぐらいで日本船はずっと推移していますので、そんなに資源的には変わっていないのではないかなと個人的には思います。

泉澤専門委員 分かりました。ありがとうございます。

野坂座長 ほかにいかがでしょうか。御質問、御意見がございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

では、本日は所用により御欠席されておりますが、有路専門委員よりあらかじめ御意見を頂戴しておりますので、この場で座長である私より御紹介させていただきます。こちらにつきましても、近藤様から御意見をいただきたいと思っております。

有路専門委員からは、2点、御質問と御意見を頂戴しております。

まず1点目として、日数制限及び日数を入漁料として管理するVDSは、漁獲量と関わらず設定される制限であるため、管理する諸国としては運営コストが押さえられる方法であるものの、漁業経営体側からすると非常にリスクの高い方法であると感じます。このリスクに対する対応の現状を御教示ください。

2点目として、認証制度がないと輸出が困難であるという状況は大変参考になります。MELがGSSIを取得することに加え、どのような方法がMELの国際的な認知度を高めるために必要なのか、御意見をいただければと存じます。

以上、有路専門委員の問題意識を御紹介させていただきました。こちらにつきましても、近藤様より御意見をお願いしたいと思っております。

近藤常務取締役 まず、VDSの入漁料のリスクに対する対応ですが、もうかる漁業のしくみを使って有志の6社が会社の垣根を越えてVDをプールするという試みを行いました。これによって先ほど説明したソロモンのように1隻あたり4.9日というVDでは日数が少なすぎて1隻単位ではつかいものにならなかったようなVDも有効に使うことができました。そのほかには漁業共済とかの仕組みに入って、共済の仕組みで、収益がすごく下がってしまったときには積み立てに補助金をプラスしてもらえとか、そういうような日本国内の仕組みを使ってリスクの分散をしているようなことをしています。ですが、入漁料の高騰に関しては根本的な解決方法がないのが現状です。ですから、こうやって海外まき網の漁業者が倒産したりするのです。

もう一点、MELの認知度をどのように広げていけばいいかでしたか。

野坂座長 そうですね。国際的な認知度を高めるために、どのような方法が必要である

かという御質問です。

近藤常務取締役 これはやはり数の勝負だと思うのです。MSCは本当に世界に浸透しつつあるエコラベルなので、これが世界を席卷してしまう前に早くMELに力をつけてもらって、MELのエコラベルが貼付された製品の数をどんどん増やしていくことが大事だと思います。

野坂座長 ありがとうございます。

そろそろお時間となりましたので、本日はここまでにしたいと思います。

本日は、お忙しいところ、ありがとうございました。

最後に、事務局から何かございますでしょうか。

佐脇参事官 次回の日程につきましては、後日、御連絡いたします。

野坂座長 それでは、これで会議を終了いたします。ありがとうございました。