

施策の展開 VI 「国への働きかけ」

～「沖合・遠洋漁業の経営安定と水産物の流通における安全・安心の確保、
そして広域資源管理へ向けた地域要望の発信」（条例第8条第2項関係）～

【取組状況・成果】

政府要望、全国知事会、北海道・東北自治協議会等を通じて、随時国への要望活動を行いました。

1 国際的に対応が必要な取組について

イ 本県はのり養殖業が盛んであり、全国的にもノリの主要な生産県となっています。ノリには輸入割当制度（IQ制度）が設けられていますが、この制度が撤廃された場合は、本県のはのり養殖業の衰退を招く恐れがあることから、輸入割当制度の堅持について要望を行いました。

ロ WTO（世界貿易機関）交渉では、漁業補助金制度の規律作成や撤廃が提案され、議論となっていますが、漁業補助金は資源管理や漁村振興に貢献しており、今後も必要であることから、WTO交渉において一律に排除されないことがないように要望を行いました。

ハ 本県の基幹産業である遠洋まぐろはえ縄漁業は、国際的な資源管理の強化や世界の漁獲能力増大による資源状態の一層の悪化、長期に亘り継続している燃油高騰等により深刻な状況が続いています。

この極めて厳しい経営環境にさらされている本県漁業の維持存続を図るため、関係する道県と連携のもと、IUU漁船の廃絶、畜養及び養殖用まぐろ種苗の無秩序な漁獲禁止、公平公正な資源管理体制の構築、さらには、漁船漁業の構造改革推進とトン数規制や各種検査等に関する規制緩和、さらに、燃油価格高騰対策としての省エネルギー化（燃油節減対策等）に向けた技術開発と実用化促進について強く要望を行いました。

また、宮城県では、長年にわたりまぐろはえ縄漁業等で漁獲されサメ類を多様に活用していますが、ワシントン条約により、一部のサメ類を対象に、科学的根拠がないまま取引規制が強化されていることから、十分な科学的根拠に基づくものになるとともに、不当な規制が拡大されないことがないように国に対して要望しました。

ニ 沿岸小型捕鯨は、商業捕鯨モラトリアムの継続により、存亡の危機にあります。

このような中、平成18年6月に開催された第58回国際捕鯨委員会（IWC）年次会議において、IWCが本来果たすべき機能の正常化を求めた「セントキッツ・ネービス宣言」が採択されたことは、鯨類の持続的な資源利用を推進する国にとって歴史的な一歩であり、これを契機として沿岸小型捕鯨の早期再開に向けた更なる取組が求められています。

このことから本県は国に対して、科学的な根拠に基づいた鯨類の持続的な利用を強く主張し国際的な理解を得ること、また、鯨類と漁業との競合問題等を解決するため、周辺海域での捕獲調査の充実を図り、石巻市鮎川等を基地とする沿岸小型捕鯨の再開を実現することを要望しました。

2 水産物の安全・安心に関する全国的な取組が必要な事項について

現行の食品表示については「食品衛生法」、「JAS法」等多数の制度があり複雑で分かりにくいことから、生産者、事業者、消費者が理解しやすい食品表示制度を構築するとともに、輸入食品の安全検査体制の充実・強化を図るよう、関係省庁へ要望しました。

3 広域的な資源管理が必要な取組について

我が国周辺海域の資源水準の回復のための漁業管理の強化について、国への働きかけを行いました。

4 燃油価格高騰への対応について

漁業や水産加工業において、その経費の中でも大きな比重を占める燃油の高騰が経営に重大な影響を及ぼしています。

また、包装資材等二次製品価格や輸送価格の上昇等、本県の中心的水産都市では地域経済全体への深刻な影響が懸念されています。

このため、漁業及び関連産業の維持存続のため、燃油高騰について抜本的な対策を講じるよう、本県業界団体と一体となって国へ強く要望しました。

○漁業用燃油価格の高騰について

(関連事業：漁船漁業構造改革支援事業)

1 燃油価格の推移と漁業に与える影響について

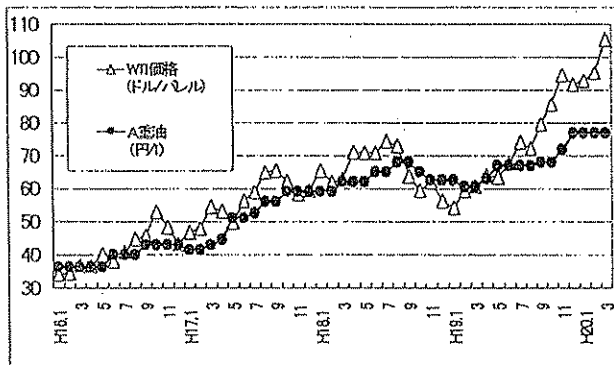
漁船漁業は、燃油代が経営コストの約3割を占める燃料多消費型産業であり、燃油高騰の影響を受けやすく、また、コスト増加分を販売価格に転嫁することができないという構造的な課題を抱えております。

漁業者は、これまで、生産体制から販売に至る生産体制を改革する漁船漁業構造改革や省エネ機器の導入・減速航行による省エネ対策等によるコスト削減に懸命に取り組む、自助努力を重ねてきました。

しかしながら、漁業用燃油（A重油）価格は、平成16年1月には3万7千円/k1であったものが、平成19年11月に採算ベースの7万円/k1を超え、さらに高騰を続けており、漁業者の自助努力で対応できる範囲を遙かに超え、漁業経営に大きな打撃を与えております。

仮に、燃油価格が1万円/k1上昇した場合は、1経営体（漁船漁業）当たり年間65万から1千万円の負担増となり、県全体の主要漁業では、燃油を13万2千k1使用していることから約13億円の負担増となります。

(図) 燃油価格の推移



(表) 漁業種別毎の年間燃油消費量

主な漁業種別	稼働隻数(隻)	年間燃油消費量(t)	1隻当たりの年間燃油消費量(t/隻)	総経費に占める燃油費の割合(%)
沿岸漁船漁業(従来業を含む) ※小型底曳網漁業	—	約25,000	約65※	30※
沖合底曳網漁業(65t)	15	約15,000	約1,000	26
近海マクロ延縄漁業(119t)	24	約16,800	約700	27
遠洋マクロ延縄漁業(400t)	76	約76,000	約1,000	29
合計	—	約132,000	—	—

(注) 沿岸漁船漁業(従来業を含む)欄の※1項目は、小型底曳網漁業(巨理地区)で試燃油費の割合は平成18年データ

2 県の対応について

燃油価格高騰は、全国的な問題であることから、食糧産業としての水産業を維持・存続するといった視点からの国の抜本的な対策が必要であり、国に対する強力な働きかけが必要であると考えております。

県としては、平成19年12月に農林水産省等に対し、燃油価格調整基金制度の創設や省エネルギーエンジンの開発等についての要望を行いました。

また、県議会、JFみやぎ並びに関係道県と連携した要望活動も行ってまいりました。

これによって、国において、漁業者の経営体質強化や省エネルギー型操業への転換を促進するための緊急対策として、19年度補正で102億円の「水産業燃油高騰緊急対策基金」が創設されました。

3 今後の取組

国の基金事業を活用した支援をするとともに、本基金事業をより使いやすくする為の拡充や燃油価格調整基金制度の創設などを国に対して引き続き要望してまいります。

(水産業振興課)