情勢

漁船漁業構造改革対策事業の現状と課題

専任研究員　出村雅晴

はじめに

2007年４月，水産政策の指針となる水産基本計画の変更計画がスタートした。水産基本計画は，水産基本法（02年４月施行）に基づいて今後10年程度を見越した中期的な計画として策定されることとなっているが，前回計画がおおむね５年経過し，また，水産業・漁村をめぐる情勢が変化したことを受けて見直し，変更されたものである。

今回の計画では，「水産に関し総合的かつ計画的に講ずべき施策」として６項目が列記されているが，当初の基本計画との対比で見れば，「国際競争力のある経営体の育成・確保と漁業就業構造の確立」が漁業生産により直接的にかかわる新たな政策指針となっている。

とりわけ，07年度から実施された収益性重視の操業・生産体制の導入等による経営転換を促進する「漁船漁業構造改革対策」と08年度から実施された積極的かつ計画的に経営改善に取り組む経営体を対象に収入の変動による漁業経営への影響を緩和する「経営安定対策」の２本が大きな柱といえる。中小漁業(注1)に対しては「漁船漁業構造改革対策(注2)」，沿岸の漁家漁業に「経営安定対策」を推進することで，わが国の漁業生産体制を確立しようとするものである。

こうした現在展開中の漁業政策は，漁業環境の変化や利用者のニーズに対応して拡充されつつあり，政策の有効性にかかる早期の検証もそれなりの意味があるものと考えられる。本稿は，こうした視点で，個別事例についての調査も踏まえ，先行実施された「漁船漁業構造改革対策」事業についての現時点での評価と課題を整理するものである。

（注１）やや規模の大きい漁業程度の意味合いで使用しており，「沖合漁業と遠洋漁業」のイメージに近い。

（注２）09年度以降は，養殖業も含めた沿岸漁業も対象に加えて「水産業体質強化総合対策事業」として政策体系が一本化され，「漁船漁業構造改革総合対策事業」「沿岸漁業等体質強化緊急対策事業」「省エネ対応・資源回復等推進支援事業」が具体的な事業として盛り込まれた。

１　「漁船漁業構造改革対策」事業の意義

わが国の漁業構造改革の起点は，農林漁業基本問題調査会の答申「漁業の基本問題と基本対策」（1960年）にある。同答申に基づいて，沿岸漁業については「沿岸漁業等振興法」（63年），中小漁業については「中小漁業振興特別措置法」（67年）が相次

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

いで制定され，わが国の漁業政策の基本的な方向づけがなされたが，その基本は，生産性の向上と経営の近代化を柱とする構造政策であった。すなわち，沿岸漁業については「沿岸漁業構造改善事業」（第１次1962～72年，第２次73～82年）がその後も名称を変えながら継続実施され，また，中小漁業に関しては「中小漁業振興計画」の名の下に経営規模の拡大，生産過程での協業化，資本装備の高度化等経営の近代化が進められた。

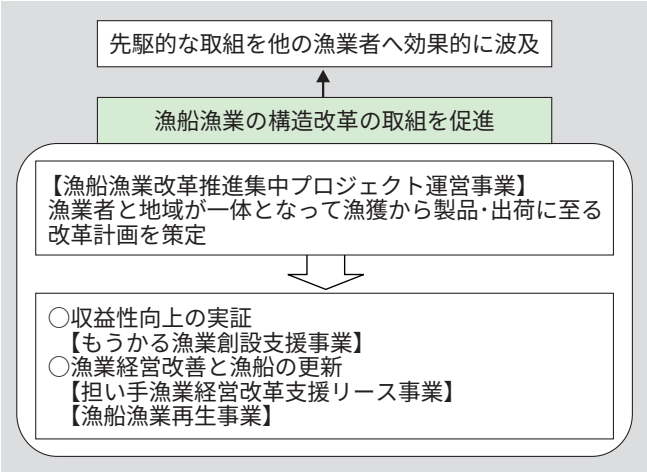
中小漁業に関しては，その後「漁業経営の改善及び再建整備に関する特別措置法」（76年「漁業再建整備特別措置法」として施行され，02年に目的規定も含めて改正）に引き継がれるが，この法律は，困難化する漁業経営の改善や再建に必要な資金の融通や特定の漁業にかかる漁船隻数の縮減等の整備を円滑に実施するためのものであり，一部漁船建造等の“前向き”な資金用途も含まれるものの基本的には“後向き”の資金を措置するものであった。この法律により，民間資金としては固定化債務等の借替のための「漁業経営維持安定資金」が創設され，公的資金としては，借入金償還の円滑化あるいは減船や休漁などを実施するための長期運転資金などを資金用途とする「漁業経営改善支援資金（経営改善・整備）」が創設された。こうしたこれまでの漁業構造改善に向けた政策は，“前向き”“後向き”の違いはあるが，漁業生産の範疇にとどまるものであったと言っても過言ではない。

この点，収益性重視の経営への転換を図るため，漁獲から製品・出荷に至る生産体制の改革など，操業形態や流通・販売も含めた幅広い分野を改革の対象とする今回の「漁船漁業構造改革対策」は明確に異なる。

2　「漁船漁業構造改革対策」事業の概要

本事業は，漁船漁業の現状分析を踏まえて，高齢漁船の更新と収益性の向上が課題であるとして「収益性重視の経営」への転換を図ることとしたものである。そして，これを実現するための改革計画を策定する「漁船漁業改革推進集中プロジェクト運営事業」を基礎に据え，その上で当該計画に基づく取組みを支援するものとして「もうかる漁業創設支援事業」（地域プロジェクトによる実証事業）と二つの助成事業（「担い

第１図　漁船漁業構造改革対策事業の概念図



資料　水産庁ホームページ
（http://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/kyouka/pdf/1.pdf）
「水産業体質強化総合対策事業」における支援措置のうち,本稿が対象とする漁船漁業構造改革対策事業関係部分を抜粋して作成。

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

手漁業経営改革支援リース事業」および「漁船漁業再生事業」）を措置している（第１図）。本事業は，「水産物の安定供給の確保の観点から国として漁船漁業の構造改革を早急に実現するために必要な事業」[注3]とされているが，代船取得を促進する多様なメニューがそろえられており，この点濱田（2008）が指摘するように「本質的には代船問題への対応」の意味合いが強いともいえる。

（注３） 18水管第4158号農林水産事務次官依命通知「漁船漁業構造改革総合対策事業実施要綱」（第１趣旨）参照。

⑴　もうかる漁業創設支援事業

「もうかる漁業創設支援事業」は，その趣旨を「省エネ，省人，省力化型の改革型漁船等新しい操業体制の収益性を実証することにより，地域・グループの漁業者の新しい操業体制への転換を促進しようとするものである」（同実施要領）としており，改革型漁船を軸にした収益改善の実証が第一義的な目的となっていた。この事業は，漁協等の事業実施者に対して，当該漁船の用船料のほか燃料費等の漁労経費や販売管理費等の運転資金を助成金として交付し，漁獲物等の販売代金によってそれを返還させる仕組みであり，最長３年間実施できる。ただし，当該期間中に漁獲物の販売代金が助成金を上回った場合は，その年で事業終了となることも規定されている。

当該漁船の所有者は，この期間用船料を受け取ることによって，資金負担をせずに新しい漁船で操業することができ，さらにその収益面での効果も確認できる。とはいえ，漁船建造に当たっての資金調達が必要であり，このための担保提供も含め，一定の信用力のある漁業者に限定されるのではないかという懸念も残る。この点は事例調査において確認したい。

このほか，当該漁船の所有者が負担するリスクとしては，漁獲物等の販売代金が助成金を下回った場合に負担する当該差額金の１／２相当額[注4]と４年目以降の事業継続の成否がある。前者は，事業期間中の建造漁船にかかる減価償却費が相対的に大きい定率償却となることから容易に発生することが予想されるが，減価償却費の大きさゆえに資金ベースで実際に負担が発生することは極めて稀であろう。一方，後者については，当該漁船取得にかかる借入金の負担に直結するだけに，事業参加を判断するうえで重要なポイントとなる。すなわち，当初３年間は受け入れる用船料で賄えるが，それ以降は償却前利益で借入金の償還財源を確保しなければならない。事業実施期間の３年間でその先10年前後の見通しを立てなければならないわけで，一定のリスクの存在が想定される。その意味では，ある程度体力のある経営体に限定される懸念もあり，前述の資金調達の問題とあわせ，この点も事例調査で確認したい。

なお，このような点については，08年の燃油高騰を契機に「採算が悪化している漁船の収益性回復の実証事業」（通称「もうかるマイルド」）がその後追加され，一定程度カバーされることとなった。この事業は，燃油使用量の10%削減または生産性の３%

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

向上を要件に，現有漁船を使用した操業体制等の改善をも対象に加えるものであり，用船期間は２年間と１年短縮されるが，新規に漁船建造する余力はないが現状の収益状況を改善したい経営体にとって有効なものとなろう。(注５)

「もうかる漁業創設支援事業」は，09年３月３日現在24地域・グループのプロジェクトが進行しているが，漁業種類としては大中型まき網漁業と沖合底引き網漁業が多い。また取組内容としては，生産面では，大中型まき網の場合は船団組成を中心とする操業形態の見直し，沖合底びき網の場合は省エネ船等への切り替えが中心であり，流通・販売面では，いずれの場合も高鮮度での流通や新しい販路開拓等の付加価値向上策が盛り込まれている（第１表参照）。なお，この時点では改革計画策定済みの案件がなかった「もうかるマイルド」は，その後紀伊水道地域（和歌山南漁協）における中型まき網漁業の船団数削減およびスリム化（９隻→７隻）を内容とする改革計画が承認されている。

（注４）実施要領では，事業実施者負担もうたわれているが，「所有者と協議の上，所有者にその一部又は全部を負担させる」ことができるとの規定もあり，実態として所有者負担が想定される。とはいえ，当初３年間は減価償却費が相対的に大きく，資金的な負担はそれほど大きくはないものと見られる。

（注５）「省燃油操業実証事業」も追加措置されたが，「収益性重視の経営」とはやや趣旨が異なるため本稿では省略する。

⑵　担い手漁業経営改革支援リース事業

この事業の内容は，「漁船の入手コストの軽減や入手方法の多様化」（同実施要領「趣旨」）手段の一つとしてリース事業を位置づけるものである。基本的な仕組みは先行実施されている「担い手代船取得支援リース事業」(注６)と同じであり，その拡充版と位置づけられている。具体的には，漁協などが漁業者に代わって漁船を取得し，漁業者（「借受者」ないし「使用者」）にその漁船をリースする場合に，国がリース料の助成と当該漁船建造資金を債務保証する基金協会への交付金交付（リース漁船の建造資金融資の円滑化が目的）を行うというものである。

リース料の助成はリース期間（上限15年）を通して行われるが，「リース料総額から取得価格を控除した額」が助成額の算定基準とされており，漁船建造費以外の手数料，保険料等付加部分が助成対象となっている。漁業者にとっては，①自ら漁船取得する場合に必要な自己資金が不要，②漁協等リース事業者の信用力による漁船利用が可能（自己の信用力，担保力の不足が問題にならない），③法定耐用年数（鋼船の場合９年）を超えるリース期間の設定により費用軽減が可能(注７)など，助成以外のメリットも多いものと考えられる。

しかし，漁協等リース事業を行う者にとっては，自市場への水揚げを義務づけることによって当該漁船の水揚関係手数料の収入も期待できるが，漁船取得資金を借り入れする負担等むしろデメリットが大きい。すなわち，リース先となる漁業経営の成否が漁協の経営に大きく影響することになるからである。漁協自身の経営状況も厳しいなか，その地域にとっていかに重要な漁業

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

第1表　漁船漁業構造改革総合対策事業進捗状況

地域グループ概要		事業実施者	漁業種類		取組内容		改革計画認定日（実証開始）
					＜生産に関する事項＞	＜流通販売に関する事項＞	
1	八戸（青森県） ＜八戸 漁業指導協会＞	青森県 旋網漁協	大中型まき網		・ミニ船団化 （4隻，乗組員52人→2隻，33人） 居住環境改善型網船，探索兼運搬船導入 ・より高鮮度，高品質を保持した漁獲物運搬体制の導入	・大型コンテナボックスによる水揚げ導入（鮮度保持向上を目的） ・資源量が安定し，かつ更なる付加価値向上が見込める魚種に関するビジネスモデルの構築及び実証化	07.6.25 （08年4月）
2	北海道機船漁業 ＜北海道機船漁業 協同組合連合会＞	室蘭漁協	沖合底びき網	室蘭地区	・省コスト共通船型，省エネ船建造 （燃油消費量330kl／年→256kl／年） ・ロープ巻き取り機導入による省人化（16人→14人）	・冷海水利用による活魚装置の導入 ・市場ニーズに合わせた受注出荷体制の導入 ・韓国向けスケトウダラ発泡スチロール箱詰めの取組み	07.9.19 （08.9）
3		小樽機船 漁協		小樽地区	・減船による生産体制の合理化 ・協業化，省エネ・省人・省コスト化	・地域ブランド，新製品の開発，販路拡大 ・漁獲物の高鮮度保持	08.6.24
4	賀露（鳥取県） ＜鳥取県 漁業協同組合＞	鳥取県漁協	沖合底びき網		・省エネ船（大口径プロペラ，低抵抗船型等）による燃油消費量7.8％減 ・自動曳網装置の導入による船員数の削減（10～11人→9～10人） ・活魚槽拡大，シャーベット海水氷活用による活魚出荷比率の向上（31％→40％）	・滅菌海水，シャーベット海水氷を使用した漁獲物の適切な流通 ・冷凍庫整備による加工原料等の安定供給 ・ハタハタ等の加工品の全国ＰＲ	08.1.21 （08.9）
5	北部太平洋大中型 まき網漁業 ＜北部太平洋まき 網漁業協同組合 連合会＞	北部太平洋 まき網漁連	大中型 まき網	大津地区 （茨城県）	・探索兼運搬船導入による操業形態合理化 （4隻，乗組員46人→3隻，41人） ・高度衛生化のための魚そう縁取りのステンレス化 ・冷却海水装置及びシャーベット海水氷の導入による高鮮度保持 ・洋上活け締め製品の生産	・洋上活け締め品の開発によるブランド化 ・シャーベット海水氷を用いた保冷による鮮度向上 ・観光事業とのタイアップ，学校給食への食材提供	08.1.21 （08.10）
6		はさき漁協		波崎地区 （茨城県）	・網船兼運搬船導入による操業形態合理化 （4隻，乗組員50人→2隻，35人） ・鮮度保持と衛生管理向上設備の導入 ・乗組員の労働環境の改善	・地域ブランド商品の開発 ・高鮮度化による付加価値向上	08.6.11
7	石巻（宮城県） ＜石巻市 水産振興協議会＞	宮城県 旋網漁協	大中型まき網		・単船化による操業の合理化 （4隻，乗組員52人→1隻，25人） ・衛星情報の活用による操業システムの開発	・新製品の開発によるカツオ他の付加価値付けで地元の産業強化 ・地域加工業者の連携した取組みによる製品の付加価値向上 ・フィッシュポンプによる鮮サバの水揚げ等，市場設備の改善	08.2.15
8	千葉県 ＜千葉県 水産振興公社＞	銚子市漁協	沖合底びき網		・現行の4経営体を生産組合化 ・漁船の小型化 （50～70トン→19トン） ・旧船スクラップ ・船上処理の工夫（箱詰め，流水かけ流しによる活魚出荷比率の向上）	・居酒屋チェーン，宅配業者と連携した漁獲物の直販 ・入札業務の電子化，活魚を中心とした高鮮度出荷の取組み	08.2.15 （08.6）
9	遠旋組合 ＜日本遠洋旋網 漁業協同組合＞	日本遠洋 旋網漁協	大中型 まき網	海区併用 型操業	・居住環境改善型網船及び探索兼運搬船導入 （5隻，乗組員55人→4隻，48人） ・より高鮮度，高品質を保持した漁獲物運搬体制の導入	・魚体温の上昇防止や鮮度保持向上を目的とした大型コンテナボックス利用による水揚げ導入 ・資源量が安定し，かつ更なる付加価値向上が見込める魚種に関するビジネスモデルの構築及び実証化	08.2.15 （09.1）
10	香住（兵庫県） ＜但馬 漁業協同組合＞	但馬漁協	べにずわいかご		・活魚倉の導入による高品質化，高付加価値化 ・乗組員の作業性，安全性の向上	・活ガニ出荷を核とした関係者の協力体制の強化，ブランド化 ・香住漁港に水揚げする大型船等他の船も含めて協同で取り組む	08.7.31 （08.9）
11	境港（鳥取県） ＜境港 水産振興協会＞	鳥取県漁協	べにずわいかご		・省エネ・省コスト化漁船	・エコラベル取得による差別化	08.11.14

資料　水産庁および（社）大日本水産会のホームページ（2009.3.3現在の進捗状況）より作成
（注）　地域グループ概要欄＜　＞内は地域プロジェクト運営者

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

といえども，安易に取り組めるものではない。このため，先行事例となる「担い手代船取得支援リース事業」における実績も，日本鰹鮪漁業協同組合連合会（現日本かつお・まぐろ漁協）や北海道の落石，日高中央両漁協など限定された範囲にとどまっている。

なお，落石漁協の場合は，リース先に対して１年分のリース料に見合う貯金預け入れを義務づけ，さらにリース先から定置漁業権や宅地等の不動産を担保徴求するなど，漁協借入金（約５億円）のうち1.5億円程度の保全措置を講じており，その意味では漁業者に一定程度の経営内容が求められているといえよう。（注８）

（注６）「漁業経営の改善及び再建整備に関する特別措置法」を前提とする「担い手確保・育成漁船建造等推進事業」の一環として02年度に創設され，現在も継続して展開されている。

（注７）08年の税制改正により，リース取引は売買取引として取り扱われることになり，これまでのリース料としての経費処理に代わって①リース資産の取得，②同資産をリース期間定額法で減価償却，という処理を行うこととなった。中小企業の場合は賃借料としての経理処理も可能であるが，税務上は減価償却費として取り扱われる（法人税施行令第131条の２第３項）。

（注８）加瀬和俊（2005）「漁船リース制度－北海道・落石漁協さんま船の事例－」『沿岸・沖合漁業経営再編の実態と基本政策の検討－平成16年度事業報告－』（財）東京水産振興会

⑶　漁船漁業再生事業

漁船隻数の削減や船団の縮小等経営の合理化を促進する事業であり，新たな漁船の取得に伴って不要となる漁船のスクラップ等の処分に際して，基本的には減少した漁船トン数（以下「合理化トン数」という）を対象に交付金を支給するものである。

交付金の金額は，対象漁船の漁業種類，漁船の構造（船質），船齢，総トン数等によって決まる。また，スクラップ等の処分内容は，解体もしくは焼却，あるいは沈船して魚礁として利用のいずれかと規定されており，どの処分方法とするかで費用も異なるであろう。

いずれにしても，交付金と処分費用の差額が新船取得に際しての自己資金として充当できるわけで，この点では代船取得を促進する効果がある。しかし，残額を借入金で調達する場合には相応の経営内容，信用力が求められることに変わりはなく，この場合も利用できる漁業者は限定的なものとなる。

さらに，沖合底引き網漁業等の場合は大幅な小型化以外ほとんど「合理化トン数」は見込めず，結果として大中型まき網漁業での操業形態の見直しによる船団組成の変更（減隻）の場合に限定されるなど，かなり限られた範囲での施策といえよう。また，地方公共団体に財政的な余裕がなく，結果的に都道府県負担分（２／９）や市町村負担分（１／９）が交付されず，スクラップ代の国負担分（４／９）しか交付されない場合もあるという問題点も指摘されている。

３　「もうかる漁業創設支援事業」の取組事例

前述したように，「担い手漁業経営改革支援リース事業」は先行実施されているリ

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

ース事業の拡充版であり，「漁船漁業再生事業」も「もうかる漁業創設支援事業」推進策の一環と位置づけられる内容である。その意味で，「漁船漁業構造改革対策」における新機軸は「もうかる漁業創設支援事業」にあるともいえ，当該事業に限定して事例調査を実施することとしたものである。

「もうかる漁業創設支援事業」については，現在11地域・グループが改革計画の認定を受け，うち７地域において実証事業が開始されている（前掲第１表参照）。実証事業の開始時期は，08年４月と６月の２件を除けばいずれも同年９月以降であり，十分な実証期間が経過しているとは言いがたい状況にあるが，前述のように，政策の有効性にかかる早期の検証もそれなりの意味があるものと考えられることから，２地域の個別事例調査を行った。

(1) 銚子地域の事例

銚子地域の沖合底びき網漁業は，「資源の減少と過当競争，それに伴う経営の悪化から経営体数の減少が続き，昭和38年に40隻あった漁船が現在では実動隻数５隻にまで減少している」(注9)。しかし，多様な魚種を提供するなど地域にとっては依然として重要な漁業として位置づけられており，加えて長期低落傾向にあった水揚げも近年は安定的に推移するなど環境も変わりつつある。こうしたなか，当該漁業存続に向けた代船建造が大きな課題として浮上していた(注10)が，過去の成績不振が重石となり，個々の船主が対応するのは困難という状況にあった。

今回の事業も，当初は漁船リース事業を利用した代船建造を検討したとのことであるが，事業主体となるべき漁協の経営状況から県の承認を得られず断念し，折よくスタートした「もうかる漁業創設支援事業」の活用に切り替えたものである。当事業における用船料や漁労経費相当の助成金については，「漁船建造費に対する一種の助成金」とも考えられるとして，前向きな評価をしている。改革計画の中心に据えられたのが，協業化と漁船の小型化を内容とする漁業生産の合理化である。協業化は，４人の船主が漁業生産組合を新設してそれぞれの漁業経営を一本化することによって管理経費の削減を図るものであり，漁船の小型化は，70トン型漁船の代船を19トン型漁船とすることで，水揚げの減少分を上回る経費の削減効果を狙ったものである。具体的には，乗組員２人減（７人→５人）による人件費のほか燃油代や船舶検査費用の節減(注11)である。

当事業を開始するに当たって最大の課題となったのが，漁船建造資金の調達だった。融資機関との折衝では，債務過多の状況にある個々の船主の経営状況が協業体（漁業生産組合）の経営に影響を及ぼすことへの懸念が示され，このため，新船（19トン型）は漁業生産組合の所有，残り３隻（70トン型）は漁業生産組合が船主から借り上げる経営形態として，個々の経営からの独立性を高めたとのことである。さらに，融資機

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

関からは，償還財源が保証される[注12]実証事業期間内に返済を極力前倒しすることが求められ，借入金１億２千万円の返済条件は，実証事業期間（当初３年間）に６千万円，残る６千万円はその後の９年間で返済することになった。

漁船の小型化に伴っての乗組員対策も大きな課題となった。一つは，当然のことながら乗組員７人のうち２人を削減することだったが，もう一つは引き続き残る乗組員の給与問題だったとのことである。漁船の小型化に伴う水揚の減少が，歩合制となっている自分たちの給与の減少に直結するのではないかという問題[注13]であり，最終的には一定の賃金を保証することで決着したが，船主である漁業生産組合にとっては水揚げが不透明ななかで決断を強いられたわけで，その意味で大きなリスクだったという。また，作業に慣れたのか，現在ではそうした声もなくなったが，操業開始後は漁船の使い勝手に関しても「選別作業をする場所が狭い」等の苦情があったとのことである。

幸い，実証事業の実績そのものはおおむね順調に推移している。漁業生産に関しては，金額ベースではほぼ計画通りの実績を確保し，さらに経費の節減についても燃油使用量の３割削減等十分効果が出ているようである。流通・販売に関しては，まだ試行的な段階にあるとはいえ，ヤリイカの加工品の開発など高付加価値販売に向けた各種の取組みが開始されている。

（注９） 千葉県地域漁船漁業改革推進集中プロジェクト「銚子地域沖合底引網漁業改革計画書」の地域の概要より引用。

（注10） 本事業による漁船建造について，銚子市漁協のホームページ「銚子の底魚－取り組み」で「銚子で25年ぶりとなる沖合底びき船の竣工」と記述されているように，沖合底びき漁船の老朽化が進んでいる。

（注11） 20トン未満漁船については，船舶検査義務が免除されている（船舶安全法第32条）。

（注12） 新船の減価償却費（定率法，法定耐用年数５年）は用船料の対象であり，基本的には３年間助成金として交付される。

（注13） 今年７月に開催された「漁船漁業改革活性化シンポジウム」において，まき網漁業におけるミニ船団化の実証事業に取り組んでいる福島漁業（八戸）からも同趣旨の報告があった。

(2)　室蘭地域の事例

室蘭地域も実証事業の対象は沖合底びき網漁業であり，当地域の場合も同漁業をめぐる状況は銚子地域と同様である。すなわち，ピーク時には50隻を超えた船が現在では６隻に減少しているが，数量ベースで８割弱，金額ベースで６割強を占めるなど，依然として地域漁業の重要な柱として位置づけられている。また，近年は比較的安定した業況で推移している。とはいえ，90年代の厳しい経営環境から経営体力の疲弊状況が続いており，こうしたなかで平均船齢25年を超える漁船の代船取得が大きな課題となっている。

今回，「船主としてはむしろリース事業の方が有利か」としながらも，「もうかる漁業創設支援事業」の利用を決めた背景には，沖合底びき漁船の建造費負担（５億円程度）を考えると，沿岸漁協の場合は体力や公平性の問題から漁船リース事業の利用は困難との判断があった模様である。「も

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

うかる漁業創設支援事業」においても，用船するのは沿岸の漁協であり同種の問題があるが，当地域の場合は沖合底引き網漁業の比重が大きく，しかも漁協自らも自営船を有しているという事情が当事業の採用に有利に働いたものと思われる。

漁業生産面における事業改革は，共通船型の採用による設計料の削減，船型改良等による省エネ効果（燃料の22%削減），ロープ巻き取り機の装備（漁労の効率化）による乗組員の削減（16人→14人）に加え，漁場探査や漁場利用の効率化を目的とする共同操業の実施等である。当地域の事例に関しては，地域プロジェクト運営者からの聞き取り調査にとどまったため実績に関する話は伺えなかったが，流通・販売面の取り組みも含めおおむね初期の目標は確保されているようである。

当地域では，「この事業の利用に当たっては，船を１隻しか持っていない漁業者が抱える他の負債の返済をどうするかということ」が問題点として指摘された。多くの船主がこうした負債を抱えているが，実証事業における水揚代金はすべて事業主体である大日本水産会が運営する事業基金に返還するため，返済財源は減価償却費と修繕費の減少分しかなく，代船建造資金の前倒し返済が要請されるなかでは他の負債の返済余力が乏しいとの指摘であり，こうした点も利用に当たっての制約となるという趣旨である。

また，実証期間中に漁獲物の販売代金が助成金を上回った場合は，その年で事業終了（当該年の助成金は返還）となる規定に関しても問題提起があった。たまたま魚価の上昇でこれに該当することになったが，例年通りの魚価であればこうした事態にはならず，「これで事業打ち切りとはいかがなものか」との問題提起である。当地域においては，今後２隻体制下でのコンテナ荷役方式によるスケトウダラの鮮魚出荷の実証試験を予定していることもあり，なおさらその気持ちが強いのであろう。

４　「漁船漁業構造改革対策」事業の課題

漁船漁業構造改革対策事業は，直接的には個別の漁船漁業経営体の構造改革を促進するためのものであるが，同事業の概念図（前掲第１図）に示されているように，こうした「先駆的な取組を他の漁業者へ効果的に波及」させることが政策目的となっている。しかし，この「他の漁業者への波及」という点に大いに疑問が残る。

事例調査を踏まえてまず指摘されるのは，「もうかる漁業創設支援事業」として計画が認定されることと，その中核となる漁船の建造資金が調達できることとはまったく別の問題ということである。すなわち，改革計画の実現性がいかに高くとも，漁船を建造する経営体の金融上の信用力が乏しい場合には，実証事業そのものに取り組むことができない。このため，事業に参加できる経営体は上位階層にランクされる経営体に限定され，そうでない経営体は事業に

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

参加すらできないという状況である。[注14] しかも，実証事業に参加した経営体が収益性に優れた漁船を手にする一方で，事業に参加できない経営体は代船建造がままならず，その経営格差はいっそう拡大する。「他の漁業者への波及」どころか，むしろ事業に参加できない経営体の脱落を通じて漁業再編を促進する効果を持つのではないだろうか。

この点に関しては，「担い手漁業経営改革支援リース事業」の原型である「担い手代船取得支援リース事業」の事例調査を踏まえて，「･･･今回の事業は各地区の生産構造の再編を促進することになるのではないかとの懸念がもたれる」と板倉（2005）も指摘しているところである。[注15] 理屈としては，リース事業者の信用力に依存し，漁業経営体側に自己資金の負担がないなど，個別経営体の経営状況にかかわらず漁船取得が可能となるものであるが，希望者全員が利用できるものではない。すなわち，リース料支払い能力等についてのリース事業者（漁協等）による一定の与信判断が前提となるため，これまでの経営実績等が一定水準以上を確保していた漁業経営体に限定される。この意味では，「もうかる漁業創設支援事業」と同様の問題点があるといえよう。

筆者としては，沖合底引き網漁業や大中型まき網漁業等，これらの事業が主に対象とする比較的規模の大きな漁船漁業における個別経営体の経営困難化の基底には，魚価問題とともに資源問題があると認識しており，こうした漁業の再編は農林水産大臣ないし都道府県知事の許可を通じて行うべきものとの立場である。すなわち，資源量に対応した漁業構造のあるべき姿に向けて漁業許可等の変更や取消し，あるいは行使の停止によって漁業の再編を行うべきであり，しかもその場合は，損失の補償を規定した漁業法（第63条）や水産資源保護法（第11条）によって対応すべきと考える。[注16] このような事業を使った漁業再編，すなわち力のない漁業経営体の自然死を待った「結果としての再編」には異論があるといわざるを得ない。

また，理想とする漁業構造が描かれていないことをより基本的な問題として指摘できる。政策は「理想と現実の関係を繋げる手段」であり，「（理想と現実が不一致の場合には）理想と現実の乖離を埋めることが政策の目的」だとすれば，まず「理想」とする漁業の将来構造が描かれていなければならない。[注17] この点については，JF全漁連「漁業・漁村の活性化方策に係る有識者検討会」の答申「漁業・漁村の活性化に向けた課題と対応」（17頁）も指摘しているところである。

遠洋・沖合漁業等の漁船漁業については，資源状況に対応した生産構造の策定を急ぐべきであろう。

（注14）「事業に参加できたのは，自己努力でも代船建造ができた比較的余裕のある漁業者ではなかったのか」「自己資金がない漁業者や固定負債を抱えた漁業者の事業参加は不可能な状況」（2009.7.7開催の「漁船漁業改革活性化シンポジウム」における本間新吉氏の報告）

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。

（注15） 板倉信明（2005）「漁船リース事業の効用と課題」『沿岸・沖合漁業経営再編の実態と基本政策の検討―平成16年度事業報告―』（財）東京水産振興会

（注16） 出村（2006）「漁業再編における政策対応」『調査と情報』３月号参照

（注17） 宮脇　淳（2005）「公共政策とは何か」『PHP 政策研究レポート』Vol.8 No.91，PHP総合研究所

<参考文献>

・赤井雄次（2008）「戦後水産政策の変遷と課題－漁業構造政策を中心として－」『北日本漁業』第36号，北日本漁業学会

・漁業・漁村の活性化方策に係る有識者検討会（JF全漁連）答申（2009）「漁業・漁村の活性化に向けた課題と対応」

・（財）東京水産振興会（2005）『沿岸・沖合漁業経営再編の実態と基本政策の検討―平成16年度事業報告―』

・濱田武士（2008）「漁業生産構造改革の課題と展望－代船問題に着目して－」『北日本漁業』第36号，北日本漁業学会

（でむら　まさはる）

ここに掲載されているあらゆる内容の無断転載・複製を禁じます。