燃油価格高騰の漁業への影響

専任研究員　出村雅晴

原油価格の高騰は、漁業に限られる問題ではないが、EUでもストや抗議行動を契機に漁業支援策が検討されるなど、漁業分野での影響が大きく取り上げられている。わが国でも、今年７月15日、沿岸から沖合・遠洋漁業、さらには養殖漁業に及ぶ大半の漁業団体が一斉休漁に踏み切り、「漁業経営危機突破全国漁民大会」を開催するなど、燃油高騰下での漁業の窮状を訴える行動を展開している。

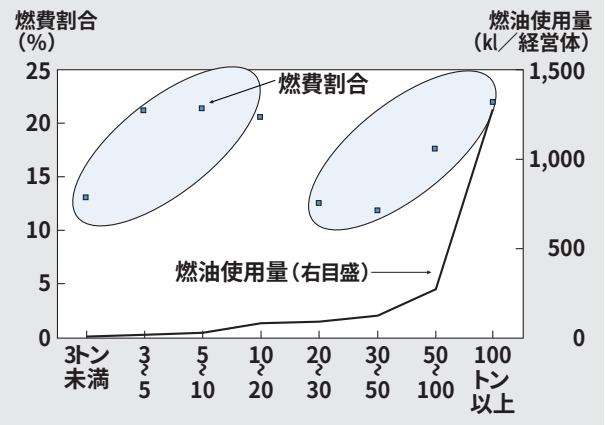
本稿では、漁業における燃油価格高騰の影響がどのような状況にあるのか、整理する。

1　漁船の規模と燃料消費

わが国の漁船隻数19万隻強のうち動力船（無動力船と船外機付き漁船を除く）は11万２千隻強であるが、20トン未満漁船が98％を占めるなど小型漁船主体となっている（2005年、以下同じ）。漁船の規模別では、３～５トン未満階層が４万４千隻（構成割合39％）と最も多く、次いで１～３トン階層３万６千隻（同32％）となっている。

こうした漁船は、推進機関としてディーゼルエンジンを搭載しており、その燃料としてA重油ないし軽油を使用している。近年、沿岸の小型漁船を中心に軽油使用船の割合が増加しつつあるが（注1）、地域差もあり、全体としてA重油を使用する漁船の割合が大きいという状況に変化はないものとみられる。

第1図　燃費割合と燃油使用量（漁船規模別）



資料　農林水産省『平成18年（度）漁業経営調査報告』
（注）燃費割合＝油費÷漁労支出×100
燃油使用量＝油費÷65.8千円／klで算出。

燃油の使用量は、漁船の規模に相関して増加し、燃費割合（漁労支出に占める燃料費の割合）もほぼ同様な関係にある。ただし、燃費割合に関しては、たとえば10～20トン漁船（20.6％）と20～30トン漁船（12.5％）が逆転するなど、20トン未満漁船層と20トン以上漁船層とでは大きな格差がある（注2）（第１図）。

2　漁業の種類と燃油割合

農林水産省『平成18年（度）漁業経営調査報告』によれば、漁船漁業を営む個人経営体における燃油代は、平均して漁業支出の18％を占めるが、当然のことながら漁業種類によっても異なる。一般に、集魚灯や網を引くために発電機を利用するイカ釣り漁業や底引網漁業などで燃油消費量が多い。

ちなみに、今年６月18、19日の両日、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。

の窮状を訴えるため先行して一斉休漁に踏み切ったイカ釣り漁業で試算すれば、３～５トン漁船では燃費割合31％、年間の燃料消費量21kl、10～20トン漁船では同27％、144klとなる。同年のＡ重油価格（65.8千円／kl）を今年７月の見込価格（115.4千円／kl）に置換すれば、年間それぞれ1,066千円、7,153千円の費用増となり、燃費割合もそれぞれ45％、40％（他の経費に変更がないとして試算）と大幅に上昇する。

３　漁業経営への影響と漁業者の対応

近年、魚価が横ばいで推移するなか燃料価格の上昇が続いており、水揚増等でカバーできない漁業の特質もあって、漁業経営は厳しい状況が続いていた。今回の燃油価格の上昇局面は04年に始まっており、漁業者も近い漁場への変更、経済スピードでの航行、往復の燃料を節約する「沖泊まり」、あるいは漁模様を見ながらの出漁や操業時間の短縮などの対応を行ってきた。さらに、国の燃油高騰対策事業の認定を受けて、燃料消費量を10％以上削減する省エネ型操業への転換に取り組む漁業者もいる。

第１表　漁業経営への影響

（単位　千円）

	3～5トン漁船		10～20トン漁船	
A重油価格（千円/kl）	65.8	115.4	65.8	115.4
漁労収入	7,162	7,162	30,333	30,333
漁労支出	4,519	5,240	26,098	30,143
うち油費	957	1,678	5,366	9,411
漁労所得	2,643	1,922	4,235	190

資料　農林水産省『平成18年（度）漁業経営調査報告』
（注）1　2006年（平成18年）のA重油価格65.8千円／kl、08年7月見込み価格115.4千円／kl（全漁連資料）。
2　漁労所得には家族労賃を含む。

しかし、今年に入っての燃油高騰はまさに異常であり、とても個々の経営体で吸収できる状況ではない。燃油価格高騰は、漁業においては①経費の大きな部分を占める、②漁獲増によるコスト吸収が困難、③入札・セリが基本のため価格転嫁が困難、など特有の事情も影響する。自分や家族の労賃も賄えない状況であり、漁業そのものの存続が危うい（第１表）。無限に再生産可能な天然資源を対象とする漁業のわが国食料戦略の中での位置づけを明確にし、構造改革やエネルギー転換等長期的な対策と合わせて、当面の支援策を講ずる必要がある。今回の燃油高騰が、第一次・第二次石油危機と違って一過性のものでないだけに、この点を踏まえた措置が求められる。また、消費者、流通業者の理解を得て、漁業者を含めそれぞれが応分の負担をする仕組みの実現にも期待したい。

（でむら　まさはる）

（注１）漁業関係者は、①軽油引取税の免税措置によって価格差がほとんどない、②エンジン内の汚れなど耐久性が違う、③エンジンの値段が違う、をその背景として指摘した。①に関しては、７千円／kl程度軽油が高いとするところもあり、地域差がある。また漁業種類による違いもある模様で、昨年訪問した漁協でも、軽油使用割合が高い千葉県、Ａ重油使用船がほとんどの長崎県など差があった。

（注２）農林水産省『平成18年（度）漁業経営調査報告』の個人経営体調査数値を使用しており、１経営体１隻経営とみなして試算。20トン漁船を境とする燃費割合の格差に関しては、雇用労賃の違いが大きく影響しており、その意味で家族型漁業と雇用型漁業の分岐点ともいえる。

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。