

令和3年11月29日

東京都知事  
小池 百合子 様

東京都漁業協同組合連合会  
代表理事会長 関 恒美

### 令和4年度東京都予算編成に対する要望について

平素より、東京の漁業振興に関し特段のご理解、ご支援を賜り、厚くお礼を申し上げます。

東京都漁業協同組合連合会は、島しょ及び東京湾地区の17の漁業協同組合等を会員とし、会員に対する漁業経営に関する指導や漁業用燃油の供給、また会員から委託された水産物の販売などを行っています。

東京の漁業は東京湾から小笠原までの広大な海域で行われており、特に島しょの海域は複雑な海底地形と黒潮の流れにより、日本有数の好漁場となっています。

しかし近年、海の環境変化や漁業資源の減少、漁労支出の約2割を占める燃油については、原油価格の高騰から価格の上昇が予想されるなど様々な問題が山積しています。

加えて新型コロナウイルス感染症による不安定な社会情勢の中、魚価はコロナ禍以前の水準にまでは回復せず、漁業者は厳しい経営を強いられています。

こうした中、都は本年度、「水産業振興プラン」を改定し、今後都が重点的に取り組む施策などを明らかにしたことは当会でも大いに期待しているところで、当会といたしましても東京における持続可能な漁業の実現と水産業の競争力強化に向け、都や関係機関と連携のもと積極的な取組を進めて参ります。

つきましては、令和4年度東京都予算において、下記の主要な事項についてご支援賜りますようお願い申し上げます。

## 1 水産資源の持続的な利用の推進（新規）

キンメダイやクロマグロ等、都の主要魚種の資源管理について、漁業者が率先して取り組めるよう、より精度の高い資源評価の実施、漁業監視・取締体制の強化を図っていただきたい。

都の主要魚種であるキンメダイについて、国は資源が減少傾向にあることから、資源の維持・回復には現状より漁獲量を3割以上削減する必要があるとしています。

しかし、我々漁業者はこれまでもキンメダイ資源の持続的な利用を目指し、小型魚の保護や禁漁期・禁漁区の設定などに努めております。

また、クロマグロについては、国により大型魚・小型魚、それぞれに都道府県ごとの年間漁獲枠が設けられ、私たちは掛かったクロマグロを放流したり、漁を切り上げることで厳しい規制を遵守しております。

水産資源の減少は、海洋環境の変化によることの影響が大きいとの研究報告もあり、一層の資源管理強化に向けては、まず都県の海域ごとの詳細な資源評価やその原因分析、特に他県漁船や大型船も操業する東京都海域で、都の漁業者が不公平を感じず資源管理の実効性を担保するための調整、漁業監視・取締体制の強化を図ることも重要です。

昨年12月に施行された改正漁業法でも、水産資源の保存・管理は国及び都道府県の責務であると規定されています。東京における持続可能な漁業の実現を図るため、重点的な取り組みをお願いしたい。

## 2 漁業の担い手確保・育成

本年度立上げの東京漁業就業支援センターを核とする就業希望者の募集から定着、中核的漁業者となるまでの一貫した支援により漁業者の確保・育成を着実に図っていただきたい。

都の漁業者の高齢化と減少が急速に進行する中、新規漁業就業者の確保・育成は喫緊の課題です。

就業希望者の募集から独立、中核的漁業者となるまでの切れ目ない支援策と、東京漁業就業支援センターを核とする支援体制の構築により、就業希望者の募集から定着、中核的漁業者となるまでをトータルサポートする体制を強化し、漁業就業者の確保育成を図っていただきたい。

### 3 東京産水産物の海外販路開拓（継続）

東京産水産物の海外での販路を開拓するため、都による海外市場等調査や試食会開催、展示会出展補助、鮮度保持技術の導入等へ支援をお願いしたい。

国内の水産物需要が減少する一方、世界の水産物市場はアジア等で拡大しています。

今後、成長の見込まれる世界市場に向けて東京産水産物の販路を開拓し、販路の多角化を図ることは、漁業者等の所得向上や、東京の水産業の競争力強化にもつながる重要な手段の一つです。

キンメダイや、近年漁獲が増えているクロマグロなどの東京産水産物を国内はもとより、広く海外にも発信できるよう支援をお願いしたい。

### 4 東京産水産物の PR

消費者の認知度向上と固定客の獲得を目的として、小売店・料理店等で定期的な PR 等を実施していただきたい。

全国から多くの水産物が集積する東京では、東京産水産物の認知度や評価は必ずしも高くありません。

今後、水産資源の管理強化も求められる中で、漁家収入を維持していくためには、魚価の向上が不可欠です。

これまで、都には小売店でイベント的に PR を行っていたいただきましたが、来年度は、小売店や飲食店での季節ごとの定期的な PR 実施も検討いただきたい。

本年度は新型コロナウイルス感染症の影響で実施できなかった市場関係者向けの PR も併せて実施できるようお願いしたい。

## 5 漁業施設及び漁場の整備

各漁協等が要望している漁業施設の整備や、漁場造成等について、現行の補助率維持を含め、予算の確保をお願いしたい。

漁業生産を支える冷蔵施設など、各漁協の漁業関係施設が老朽化してきており、更新の時期にきています。

島の周囲に生息するイセエビ、貝類等の磯根資源は、漁業者自らがルールを決めて資源を管理していますが、海洋環境の変化の影響もあり、大きく減少しています。

特に、かつては全国有数の生産地であった伊豆諸島産テングサについては、生息域が大幅に縮小しています。

このため、環境変化に対応した水産資源の増大に向けた研究を進め、イセエビ等の生息場所の整備や島周辺の漁場を造成するとともに、テングサの種苗移植等の具体的かつ早急な対応が必要です。

## 6 漁業用燃油に係る運搬船運賃補助

島しょ地域への漁業用燃油運搬船の運賃補助については、高騰時だけではなく、本土との格差是正の観点から通常時においても継続して実施していただきたい。

平成20年に燃油が異常高騰した時に開始されたこの事業は、島しょの漁協に燃油を運ぶ運搬船の運賃に対する支援です。この事業により、漁業者へは運搬船の運賃が差し引かれた価格で燃油が供給されます。

この措置は燃油の高騰時に適用されるため、漁業者の購入単価が一定価格を下回った場合は、その年度で事業終了となります。

島しょの燃油は、この補助が無いと運搬船の運賃が上乘せされ、常に本土より高い価格となります。

現行例	東京～伊豆大島間運賃	10,900 円/kl
	東京～小笠原母島間運賃	24,600 円/kl

## 7 島しょ地域における貨物運賃補助

コロナ禍のもと、キンメダイをはじめとする水産物の価格低迷が続いています。魚価がコロナ禍以前の水準に回復するまでの間、拡充された島しょ地域からの海上輸送費補助を維持していただきたい。

コロナ禍以降、当会ではこれまでに取引のなかった地方市場との取引や、加工品開発等による新規顧客の開拓に努めていますが、依然として魚価はコロナ禍以前の水準にまで回復していません。

また、操業にかかる経費として大きな割合を占める燃油価格の高騰により、漁業者の利益率はさらに低下しています。

このため、漁業者は収益を確保するためには、漁獲量を増やさざるを得ない状況です。

キンメダイ等の資源減少も指摘される中、都の漁業活動を支えるためにも、魚価が回復し、燃油価格が安定するまでの間、現在の水産物の海上輸送費補助を継続していただきたい。

## 8 栽培漁業センターの機能強化（新規）

更新期を迎えている栽培漁業センターについて、海洋環境や漁業者ニーズの変化に対応した機能強化を図っていただきたい。

東京都栽培漁業センターは整備から約30年を経過し、施設の老朽化が進んでいます。

施設更新にあたっては、現在行っているアワビ、トコブシ等貝類の安定生産に加え、漁業生産力の向上につながる魚類や激減するテングサ等海藻類の種苗生産についても事業化に向けた検討を進めていただきたい。