

# 燃油価格高騰対策

## ～その仕組みの考察～

濱田武士（東京海洋大学）

E-mail: bqx11300@kaiyodai.ac.jp

### 1. はじめに

2008年7月15日、燃油価格の高騰を背景に、その窮状を訴えるべく、また、燃油価格高騰対策を要求するために、全国の漁業団体による一斉休漁が実施された。その時の漁業者の燃油購入価格は2004年1月時の約3倍の価格となっていた。直後、政府は「燃油高騰水産業緊急対策」を講じた。

この緊急対策では、新設事業として「省燃油操業実証事業」が盛り込まれていた。この事業は、当初、実質、価格補填という見方が強かった。しかし、直接価格補填を求めた漁業者サイドからは「救済措置に値しない」などの辛口の評価がでるなど、さまざまな議論を呼んだ。

だが、この事業の仕組みをよく見ると、一元的な見方ではその特徴を捉えることはできない。漁業者からの緊急的な要望を受け入れている側面、財政出動の制約が表れている側面、既存の施策や水産基本法との整合性が図られた側面などがあり、捉えどころが難しいためである。

緊急対策ではあるが、公募提案型の事業でもあるこの事業をどうみるかは、近年の漁業経営関連施策の在り方を考える材料ともなる。

小論では、近年講じられてきた燃油価格高騰対策の展開とその内実を整理しつつ、「省燃油実証事業」の特性を明らかにし、緊急対策が漁業経営の在り方にどのような影響を及ぼすのかを考察する。

### 2. 燃油価格高騰対策の展開と政策立案の背景

燃油価格の高騰は2004年から始まり、2005年には顕著となっていた。漁業用燃油価格（A重油：円/k1）は、2003年が3万8,963円だったのが、2005年には5万9千円に跳ね上がっていた。

2005年10月から漁業者団体は政治行動を起こした。それが受け入れられ、11月に燃油価格高騰対策が閣議決定され、そして2006年2月に「経営体質強化緊急総合対策基金（別名：平成17年度対策）」が造成された。

平成17年度対策は、当時、大型クラゲ発生に伴う漁業への被害も深刻化していたことから、燃油価格高騰対策と併せた基金造成となった。総額約51億円であり、その内、燃油対策として約36億円が充てられ、さらにその内訳として「燃油流通効率化対策」（約10億弱）と「漁業者協業化取組支援対策（通称、協業化事業）」（約27億円）が設置された。前者は、物流施設や管理システムの整備を助成するもので、後者は、省エネ操業体制に取り組む協業組織に対して省エネ機器の導入の助成を行うものである。

2007年に入り、燃油価格はさらに高騰、6万9千円となる。これを受けて、2008年3月に水産業燃油高騰緊急対策基金（約102億円）が創設された。この基金では、輪番休漁を行い休漁者が漁場生産力向上の活動をおこなうグループに助成する「省エネ推進協業体活動支援事業（約40億円）（通称、輪番休業事業）」、省エネ型操業への転換を実施するグループに支援する「小規模漁業構造改革促進対策事業（約39億円）（通称、備船事業）」、そして、省エネ機器を導入し省エネ操業体制を構築する協業組織に助成する「漁業経営体質強化事業（約21億円）（通称、協業化事業）」が実施されることになる。「漁業経営体質強化事業」は平成17年対策の「漁業者協業化取組支援対策」とほぼ同様の内容である。

2008年夏季に向けて、燃油価格がさらに暴騰（2008年5月9万4400円、6月10万4600円）した。7月15日、漁業者団体は全国一斉休漁を実施し、窮状を訴える行動にでると、政府は、それに応える形で、7月28日に補正予算額745億円の「燃油高騰水産業緊急対策」を公表した。

この対策では、あらゆる既存の施策を燃油対策用に置き換えたり、予算を拡充したりしたが、新たに設置された「省燃油操業実証事業（以下、省燃油事業）」（結果的に550億円：沿岸250億円、沖合・遠洋300億円）が、緊急的な対策として目玉事業となった。

以上の展開は、窮状を訴える漁業者団体による政治行動の成果として受け取られている。特に、省燃油事業の予算が当初公表の80億円から550億円に拡充されたのも、政治行動による結果であった。このような燃油高騰に対して政府支援を求める政治行動は、我が国の漁業者だけではなく、フランスなど諸外国でも見られた社会現象であった。そのこともあり、メディアを通して、比較的好意的な世論形成がなされていたし、当時の福田内閣も積極的な支援をする姿勢を見せていたのである。

だが、省燃油事業に550億円という巨額な基金造成が施された裏側には、政治と財政を巡る複雑な様相がある。それは、漁業界が2007年の参院選で10万票を集めたことから、政権政党は次の国政選挙を睨みながら行動せざるを得ない一方で、燃油に依存する産業が他にもあることから、政府としては、他産業あるいは国民からの批判に耐えうる対策を創出せざるを得なかったことである。

省燃油事業は、以上のように、燃油価格が暴騰し、政治行動が活発化する中で、短期間に立案された事業であるが、突然、湧いてできたものではない。それまでの燃油価格対策と何らかの関係性をもって創出されてきた事業と思われる。

### 3. 対策の内容と特性

燃油価格高騰対策には、省エネ技術開発、金融支援、魚価対策、燃油物流対策などさまざまな側面があるが、ここでは、平成17年度対策からとられている省エネの取組に対する漁業者への支援事業について見ていきたい。

#### 1) 協業化事業

まず、平成17年度対策にとられた「協業化事業」である。この事業は、沿岸漁業（漁船規模20トン未満）では、5人以上の漁業者が省エネ操業体制を取り組むための協業組織を結成し、省エネ操業形態に必要な機器（省エネ機器）の導入に対して助成するというものである。沖合遠洋漁業者には、省エネ操業のための共同操業に要する、共同漁場探索船、共同漁獲運搬船の導入に対する支援であった。助成率は50%と漁業者にとってはこれまでにない有益な支援であった（省エネ機器の導入事業についてはNEDOが先に行っているが助成率は1/3）。

省エネ機器などへの助成を受けるための要件は、燃油使用量が10%以上削減できるような協業操業体制を計画できていることであった。単に、省エネ機器を導入するだけでなく、操業計画に協業的要素が含まれていなければならなかった。沿岸漁業者からの申請は、船外機船の入れ替え申請（2ストローク船外機から省燃費の4ストローク船外機への入れ換え申請）が圧倒的に多く、その他としては、新船建造における省エネ部分（船体、エンジン、プロペラなど）や魚群探知機などの電子機器の導入申請もあった。

こうした機器導入を申請するに当たっては、申請者は申請計画書において、それらの機器を用いた操業が燃油使用量を10%以上節減できるという、客観的な裏付け資料や科学的な裏付けを示さなくてはならなかった。そのことが計画書に整理されていなければ、申請が認定されないため、事業申請書は、漁業者や所属漁協の職員だけでなく、機器メーカーや販売業者も含めた体制で作成された。

当初、この事業は省エネ操業体制試験への支援といった性格が強かったことから、同じ内容の取組を同じ漁業地区の漁業者グループができないなど、さまざまな制限があった。また、導入できる省エ

ネ機器は船舶機器に限られていた。しかし、燃油価格の高騰が止まらなかったことで、この事業の活用希望者が増えていたことから、漁業者団体がこの事業の拡大を要望し、その後、要件緩和がなされた。地区範囲の定義が見直され、それまで助成対象外だった陸上機器（例えば、昆布養殖やノリ養殖において利用されている乾燥機など）についても助成対象となったのである。

平成 19 年度対策においても、漁業経営体質強化事業（以下、こちらも協業化事業）という名目で、ほぼ同様の事業が実施された。平成 17 年対策、平成 19 年対策の両基金における協業化事業の 2008 年度実績をみると、助成対象グループは 149 グループに至り、助成対象となった設備台数は、船外機が 2000 台、昆布乾燥機が 172 台、ノリ乾燥機が 4 台、機関換装が 21 台となった。予算は若干の執行残を残しほぼ消化された。

この事業は、言うまでもなく、グループ操業による省エネ効果が見込まれている。だが、この事業の省エネ効果の確実性は、省エネ機器の導入にあらう。省エネに対して協業化の意義がどこまで見出されるかは、それぞれのグループの取り組み意欲に委ねられるところである。

## 2) 輪番休業事業

平成 19 年度対策の輪番休漁事業は、輪番休漁して省エネ効果を講じさせるものである。助成対象者は、5 名以上の漁業者で構成されている漁業者グループであるが、実質的な助成は、休漁した漁業者が行う、漁場生産力を高める取組に対してであった。

この事業を活用したグループは 225、取組人数は 16,023 にまで至った。休漁中に行う取組とグループ数は、漁場整備：23 グループ、清掃活動：103 グループ、監視活動：47 グループ、放流活動：12 グループ、害敵駆除：23 グループとなった。

取組に対する助成は、活動に対する労務手当、船舶借料、指導・監視員雇用などである。これらの項目に対しては定額で助成され、その他に係る経費の助成率は 50% であった。省エネのために輪番休漁し漁場保全活動する漁業者に人件費が拠出されるという点は多くの漁業者に受け入れられた側面である。

しかしながら、漁業者自らが本来やらなければならない諸活動に手当を付けるというところへの批判、戸惑いもあった。この点は離島交付金と同じ葛藤を抱えたところでもある。

この事業は、他の事業と異なり、構造改革を図るものではない。燃油高騰時、操業を行うと赤字が出て、休むと収入が得られない漁業者の事情に鑑みた事業であった。その意味では、バラマキの批判がでないわけではないであろうが、しかし、この事業の背後には、水産業の多面的機能に対する支援という別の施策思想が絡んでおり、政策理論としてははっきりとした裏付けがある。

## 3) 備船事業

備船事業は、省エネ対策に意欲的な漁業者にとっては利用価値が高い事業であり、予算消化が早かった事業であった。

この事業は、減船への支援も含まれるが、特徴的なところは、漁船漁業構造改革総合対策事業に組み込まれている「もうかる漁業創設支援事業」の仕組みが応用された点であった。その内容は、事業実施者となる漁協等が省エネ操業転換に取り組む漁業者グループ（5 隻以上）に対して備船契約を結び、備船料を漁業者グループに支払って、一事業期終了後、売上金をもって返還するという事業である。備船料が事前に漁業者に支払われることから、漁業者は思いきった省エネ転換操業に踏み込むことができる。まさに、セーフティーネットであった。

また、事業予算が消化されても、後に、売上金が返還され、それが積み立てられることにより、その返還金をもって、次の事業対象者を支援できるというものである（実施期間の 2 年間）。基金が減っても事業の普及を行え得る基金循環型の助成事業でもあった。

この事業の利用状況は、28 グループ、延べ 430 隻である。北海道、宮城県、石川県、島根県、山

口県、長崎県、宮崎県におけるイカ釣り漁業、底曳網漁業、刺し網漁業、旋網漁業、一本釣り漁業が参画した。これらの漁業では、光力削減、減速航行、揚網作業の行動化、漁獲物の共同運搬などが取り組まれている。

この事業への批判は、次のような点がある。事前に備船料が支払われることから、漁業者の操業意欲が喪失するという点である。事業対象者である漁業者に課せられた客観的な要件が、取組みにより燃油使用量を10%以上節減し、その操業で計上された売上金を返還するということになっているためである。計画に則した省エネ型操業体制を実践しているかどうか、その体制が今後の省エネ型操業体制への移行につながるかどうかは、事業実施者である漁協等の管理能力・指導力が問われるところである。

#### 4) 省燃油事業

平成19年度対策は、平成17年度対策と同様、すべて燃油使用量10%削減が課せられている。しかし、それでも定額助成であったり、機器導入では50%助成であったりと、財政支援としてはこれまでにない恵まれた助成率であったことから、漁業者サイドには一定の評価を得ていたものと考えられる。

ところが、全国一斉休漁の後に講じられた「省燃油事業」はそれまでの事業とは異なる複雑な評価が現場になされていた。予算措置としてはこれまでを遙かに上回る金額ではあったものの、漁業者がこの事業の実質補助を受けられる条件は限られていたからである。また、実質助成金の算定のしくみが燃油費増額分ということから実質価格補填という見方もあったが、決してそうではなかったからである。

その内容は、燃油の使用量を10%削減する漁業者グループの取組(低速航行、船底・プロペラ掃除、休漁、集魚灯光力削減など)に対して、燃油費の増加分に着目した支援を行うというものである。具体的には、事業対象者である漁業者グループが事業実施者である漁協と事業契約を結び、事業実施者が事業費として基金から拠出された一事業期の予定燃油費を燃油販売業者に支払い、そして省エネ操業を行い、取組終了後、販売代金から所定の金額を返還するという手続きになっている。その返還額は基準年の燃油費から見た増額分の90%を除いた金額である。すなわち、基準年の増額分の90%が実質助成額ということになる。しかしながら、基準年の水揚げ金額を上回った場合は、その増額分は90%の助成金から差し引くという条件が付されている。すなわち、この内容は、燃油使用量10%以上を削減する努力をしてもなお、燃油費が基準年よりも増加する場合(燃油価格が11%以上上昇する場合)にのみ、財政支援が働くしくみになっており、しかも、その場合でも、魚価が高騰して水揚げ金額が前年度よりも上回った場合は、その増額分が差し引かれ、さらにはその増加分が燃油費の増加分を上回れば、財政支援が全く働かないという仕組みになっている。実質助成金が発生する条件は極めて限られていた。その後、燃油価格が急落したが、その現状が続けば、漁業者への財政支援は全くなく、省燃油操業体制の実証試験をやらなければ、漁業者団体に支払われる予定の事務経費(事業費の2%)でさえ、拠出されない内容となっている。

ただし、この事業は、事前に燃油費分を支給されるということから、資金繰りに困っている漁業者にとっては、出漁を継続するためのつなぎ資金の借り入れと同じ意味を持つ。すなわち、燃油価格が落ち込み、実質助成金が発生しなくても、また、燃油使用量10%以上節減が達成されなくても、事業終了後、事業費を返還するだけであるから、資金の調達コスト分(利子)が助成されたことと同じ意味となる。この事業は、省エネ型操業体制への移行事業ではあるものの、燃油高騰により体力を失った漁業者への資金繰り対策としても機能する側面もあったことも特筆すべき点である。

そこで、2008年度内のこの事業の申請状況と交付状況(資料:全漁連)をみると、次のようである。

事業実施者	グループ数	隻数	金額
-------	-------	----	----

申請状況	445	1,158	33,267	776 億円 (申請額)
交付決定	395	1,062	30,898	701 億円 (交付決定額)
中止	103	225	5,751	33 億円 (返還金)
継続	297	837	25,147	375 億円 (第一次交付額)

予算 550 億円に対して、交付決定が 700 億円を超えている。予算を申請額が上回るわけは、実際に交付される金額が 1 年を通した燃油費ではなく、区間を区切った燃油費分だからである。最初の交付額は約 375 億円 (2009 年 3 月末まで) であった。申請したが、交付に至らなかった漁業者グループや、交付決定を受けたが事業を中止したグループがある。その理由については、明らかになっていないが、燃油価格の下落に伴い事業活用のメリットが薄れたことと、漁協等の管理体制 (経理処理、水揚げ管理) が行き届かないといったことで、取り下げたことが想定される。

いずれにしても、2009 年 3 月末日で、事業を継続している漁業者グループが 297 あり、25,147 隻がこの事業を活用しており、この事業が完全に意義を失っているとは言い切れない側面もある。資金繰り対策として、機能した側面も否めない。

なお、事業は継続中であり、まだ実績は出ていない。

## 5) 財政出動制約

財政出動には、目的と制約が伴う。燃油対策関連において一貫している制約は、支援対象者が 5 隻 (名) 以上の協業組織であることと燃油使用量 10%以上削減が課せられている点である。なぜ協業組織なのか、なぜ 10%削減なのかが疑問視される点にある。また、省燃油事業では、燃油価格の基準が既に価格が高騰していた 2007 年 12 月時に置かれていた。基準価格がもっと以前の時点に置かれていれば、漁業者への実質助成が発生したのに、なぜこの時点の価格が基準となったのか、この点も疑問視される点である。以下ではこれらの財政出動制約となった点について触れておきたい。

### (1) 漁業者グループ (協業組織) への支援

協業組織の支援については、財政出動が基本的には直接個人 (自然人) に向けることができないという点にある。このことは、漁業への支援に限らず、財政支援の原則のようなものである。個人が直接に近い形で財政支援を享受できるのは、利子補給支援を伴う制度資金ぐらいであろう。

「協業化事業」は、個人へのハード整備の助成に近いものであるが、協業操業体制とその体制を担保する協定書の作成まで義務づけられている。本来は、協業操業体制に必要なハード整備に対して支援を施すというのがこの事業の建前であるが、目的と手段が逆転し、ハード整備のために協業操業体制が構成されるという方向でこの事業は進んだ。協業組織は、支援の受け皿として構成せざるを得ないのである。なお、5 名 (隻) という数値は、施策が指示する協業組織としては、少ない数値である。中核的漁業者協業体は 10 名以上であった。

### (2) 燃油使用量 10%削減という要件

燃油使用量 10%削減については、漁特法との関係であると言われている。燃油価格高騰により漁業支出に占める燃油費が約 30%になったとすると、燃油使用量を 10%削減すれば、年間、漁業支出が 3%削減されたという計算になる。

一方で、水産基本法制定時に、漁特法が改正され、そこでは認定される漁業者は 5 年間で付加価値生産額を 15%改善しなければならないことになっている。1 年換算すると 3%である。すなわち、燃油使用量 10%削減と 1 年当たりの付加価値生産額 3%改善と同義として扱われていたのである。

### (3) 燃油価格の基準時

燃油価格の基準に関しては、基金造成と運用通知との関係にある。省燃油事業（沿岸対策）の運用通知は、平成 19 年度対策の小規模漁業構造改革促進対策事業の運用通知に盛り込まれた。すなわち、備船事業と並んだ事業として設置された。もちろん、予算は小規模漁業構造改革促進対策事業に造成されたことになる。それゆえに、燃油価格の基準値は、平成 19 年度対策が閣議決定された 2007 年 12 月時の燃油価格となったのである。なお、沖合・遠洋に対する省燃油実証事業は、もうかる漁業創設支援事業の中に位置づけられた。こちらの閣議決定は 2007 年 3 月であるが、もうかる漁業創設支援事業が元々燃油対策でなかったことから、平成 19 年度対策に準じたのであろう。

事業の効果や実質助成に左右する条件は、以上のように、漁業者にとって厳しいところに落ち着いた。このような状況は、財政支援の原則、水産政策の基本姿勢に従うところと、そして財務当局の財政出動抑制姿勢が現れたところと考えられる。

#### 4. 実施体制に関する検討

燃油価格高騰対策の実施体制は、事業主体が造成された基金を管理し、事業補助者が事業の公募・評価・認定機関となり、そして事業実施者や事業対象者を選定するという体制であった。事業主体は、大日本水産会、事業補助者は、全漁連や業種別漁協の中央団体など、事業実施者は漁協等、事業対象者が漁業者グループである。

ここで、見落としとしてはならないことは、備船事業や省燃油事業には、漁協など漁業者団体が事業の実施者となっている点である。事業実施者は、事業の計画と申請を行うだけでなく、省エネ操業に努力する漁業者グループを取りまとめ、事業で活用する資金の出入り（事業費と返還金）を管理しなければならないのである。すなわち、漁業者グループの取組みの管理・運営に関する責任は漁協等であり、漁協等に指導力、統制力、管理力と事務能力がなければ事業が進まないということになる。協業化事業は、漁協が事業実施者になってはいないが、漁業者グループの取り纏め、計画策定、事業管理の実施者とならざるを得ず、事実上、事業実施者のようにになっている。

事業実施者（あるいは対象者）は、燃油使用量 10%以上の削減計画を立てて、提案申請（計画認定申請書を提出）しなければならず、そのためには、さまざまな客観的な裏付けを短期間で準備しなくてはならない。人材、事務処理能力が乏しい漁協においては、意欲がある漁業者がいても施策活用ができなかったり、うまく漁業者グループを取りまとめることができなかったり、ということが想定される。事実、2008 年度の夏から秋にかけて、燃油対策の事務処理だけで、漁協職員が忙殺され、漁協事務が麻痺していたとの話をよく聞く。結局、漁業者グループの取りまとめに充分に対応できず、計画認定申請書がうまくまとまらなかった事業実施者や、計画認定申請書作成に当たってただだ「雛形」を利用し「努力」が形骸化しているようなグループもあった。グループの協定書、計画認定申請書の作成で躓く漁協が少なくなかったのである。このことは、「各漁協、生産者の問題」と切り捨てることができるが、漁協あるいは系統組織は、合併や合理化など、組織の立て直しを図り、もがいている最中だっただけに、省燃油事業の実施はその煩雑な状況に追い打ちをかけたのである。漁協職員数が減少する見通しの中、このような事業の実施体制が事業遂行の実効性を維持できるのかどうか、またこうした施策を通して漁協組織の事務処理力強化を図るべきとの前向きな意見を取り入れていくべきなのか、今後、検証してみる必要がある。

また、沿岸漁業の場合、事業がうまく推進されるかどうかは、系統三段階（全漁連、県漁連、漁協）の関係性にも影響する。すなわち、事業実施者たる全漁連と単協とのやり取りは各県漁連を介して行われる。県漁連段階で、事業参画の意欲が薄ければ、末端の漁業者まで施策の意図や事業そのものの存在が行き渡らないということも考えられる。実際、事業を活用した地域（圏域）とそうでない地域（圏域）に格差が生じている。例えば、省燃油事業では、事業申請さえしなかった県が 3 県ある。

ともあれ、事業の公募・提案・評価・認定方式と団体による事業管理など、施策の実施体制の在り

方については、漁協および系統団体の今後の在り方と併せて、議論をする余地がある。

## 5. 問われる水産基本法の理念と漁業経営の在り方

燃油価格高騰対策は、事業によっては、漁業者の窮状に比べ得る側面を持っているが、総じて、救済的措置を好まない水産基本法の理念が強く出ている。要するに、基本理念に反した救済的な対策ではなかったということである。基本法第 21 条に示す「効率的かつ安定的漁業経営の育成」のために講じており、第 6 条と第 7 条から読み取れる「水産業者の努力とその支援」という理念が強く踏襲されていた。

2008 年夏季の燃油価格の異常高騰という社会現象をもっても、緊急的に創設された省燃油事業は基本理念から逸脱しなかった。こうした政府の対応を批判的に取り上げるなら次のことが挙げられる。異常事態という認識で基本理念の縛りを一時的に解除して、直接価格補填など、窮状へ対応した救済措置をとるべきではなかったのか、ということである。ただ、事前に燃油費が事業費として支給される省燃油事業は、燃油価格高騰で資金繰りに困っている漁業者に対しては緊急金融措置(資金の融通)に近い効果が働くことから、救済的側面も持っている。

ともあれ、基本理念を踏襲した上で施策を創出すべきか、あるいは解除して直接価格補填を打つべきであったか、という議論に関しては、「財務当局が許さない」、ということ以上に議論は進まない。“価格補填”というのは、市場原理を重んじなければならない政策立案サイドからすれば禁じ手だからである。

だが、その一方で、宮城県気仙沼市や長崎県小値賀町において、基礎自治体が燃油の直接補填をする動きがあった。部分的な動きとは言え、国が直接価格補填を実行し得ないということを見込んだ動きであった。こうした動きは、水産基本法に縛られた施策創出の限界、中央集権的な施策体制の限界、そして異常事態であっても市場原理に反した保護主義的施策を打てない政府への失望感を、示唆しているとも考えられる。

次に、基本理念に従った事業の仕組みが、効率的かつ安定的な漁業経営の育成を果たすものなのかどうか、という議論が出てくる。

まず、2008 年時点で、グループの取組による燃油使用量 10%以上削減が本当に経営体質の強化になるのかと言う点である。2007 年を基準にすると、その時期まで燃油削減を実施していた漁業者が更に燃油使用量の削減を実施できる余地があったかどうかという疑問がでる。グループ化により競争緩和を進めることにより、さらにコスト節減できるという論理も考えられるが、すでに省エネ対応を進め、限界にきている漁業者らに対しては経営体質強化の措置にはならないことを意味している。

また、燃油使用量 10%以上を削減するために漁業者の操業が窮屈(出漁も控えたりする)になる傍ら、空いた漁場で、燃油費が掛かっても自由に操業を行い、収益力を伸ばす漁業者の存在も想定される。

省燃油事業は、先述したとおり、当面の燃油費のつなぎ資金の貸し出しという点では一定の価値が発生している。しかし、燃油価格が下落した現状では、もはや実質補助がでないことから、燃油使用量 10%以上の削減の動機が失われている。世界金融危機以後の消費低迷が直撃して、魚価が低迷すると、CPUE(単位漁獲努力量当たりの漁獲量)を高める保証がない燃油使用量 10%以上削減の取組によって、漁業者は収益力を落とすことさえ考えられる。

せっかく造成された 550 億円もの基金は、事務経費以外は返金されると予想されている(すでに次の活用方法が検討されている)。今となつては、燃油価格の乱高下がより問題を複雑にしている。直接価格補填ができないのなら、燃油価格の乱高下を安定させる仕組みづくりを考える必要がある。また、これまでの経験を教訓と考えれば、差し当たり、経営構造を改革するための省エネ機器導入事業、イノベーション政策、技術開発政策を推進することも肝要かと思われる。

付記：本論は、2009年5月31日開催された漁業経済学会第56回大会シンポジウム「新規漁業政策の再検討」における講演「燃油価格高騰対策の検討」の要旨である。この時点では省燃油事業はまだ実施中であった。その後の経過も含めた本内容の詳細については、発刊予定の「漁業経済研究 54(2)」を参照されたい。