

平成19年12定環境農政常任委員会

此村委員

電気自動車の普及推進に向けて、かながわ電気自動車普及推進方策の素案が本委員会に報告され、今後はこの推進方策に基づき、初期需要の創出と充電インフラの整備など進めていくと、このように書かれております。私も読ませていただきまして、率直に、非常に良くできているなと思いました。更に何かないのかというようなことも考えましたけれども、本当に良くできていると思って、これが着実に進められていくということが非常に大事だと思っているわけですが、その上で、少し気が付いたことを申し上げて御検討いただければと思っております。

まずはじめに、県は今年の9月に、富士重工業(株)と東京電力(株)で開発した電気自動車を導入し、業務やPRに活用しているわけでありますが、その活用状況についてお伺いをしたいと思います。

電気自動車担当課長

現在実証試験を行っております電気自動車2台の活用状況でございますけれども、現在、県で1台、そしてもう1台は藤沢市に10月初旬から貸与しまして、市町村の業務での実証試験を実施しております。11月末現在での利用回数、走行距離でございますけれども、県での実証試験につきましては、出動回数延べ73回、走行距離約2,200キロメートルでございます。藤沢市では、試験開始から1箇半月ということもございますので、出動回数が38回、走行距離約800キロメートルとなっております。それぞれ、立入検査ですとか、パトロール、連絡業務に使うほか、環境イベントですとか、環境学習・教育、そういった場においても活用させていただいております。

此村委員

電気自動車の良さとか、性能については、実際に業務に利用して分かるわけでありましてけれども、実際に業務で活用している職員の皆さんは、どのような評価をしているかお聞かせをいただきたいと思っております。

電気自動車担当課長

実際に業務で利用している職員の評価でございますけれども、電気自動車の利用に当たりまして、運転する職員に簡単なアンケートをしております。まず、加速性能や運転中の静かさ、静粛性については、ほとんどの職員から良い評価を得ております。特に、従来の電気自動車に乗ったことのある職員からは、格段に性能が上がっているということでございます。また、走行中にエンジン音がしませんので、歩行者や自動車に気付いてもらえなかったというような、そうした感想も寄せられております。あと、充電のときの操作でございますけれども、家庭の100ボルトのコンセントで充電でき、操作が簡単だという評価をいただきました。また、現在実証試験を行っております電気自動車につきましては、東京電力(株)での業務に合わせまして、1回での充電の走行距離が80キロメートルの設定になっております。この設定の中での実証試験ということでございますので、県での実証試験では、県庁から横須賀ですとか、県西部の業務、そうしたところの利用もございますので、出先での追加充電を必要としており、急速充電

器の一定の配置といった必要性が感じられております。ただ、藤沢市で実際今やっけていただいている範囲では、行動範囲が市内の区域に限られているということもございますので、走行距離につきまして支障はないということでございます。

此村委員

一定の限定付きとはいえ、評価は高いのかなと思っけているわけではあります、推進方策の中で、12 ページに、大手業者に対する普及啓発活動の記載がありますが、どのように考えているのか、もっと具体的な形でお聞かせをいただきたいと思っけています。

電気自動車担当課長

事業者の方々に対する電気自動車の導入の働き掛けでございますけれども、推進方策の素案では、2009 年度後半の市販開始を想定しておりますので、その前年度の 2008 年度に、初期ユーザーの開拓、獲得、そういったことを積極的にアピールしたいと思っけております。中でも、業務用の車両を多く持っけていらっしゃる事業者の方は、有望な初期ユーザーとしてとらえておりますので、今回行いました調査結果でも、現在開発中の電気自動車の走行性能ですとか、100 ボルトや 200 ボルトのコンセントで充電ができるといった点について、まだまだ市販化前の段階で知られていない、周知されていないという状況になっております。そこで、今回の方策でも、大手ユーザーを対象にしまして、普及啓発として、まず事業者の方に実際に電気自動車に乗っけていただくという観点から、実証試験車の貸与ですとか、イベントでの展示、試乗などを実施していきたくと思っけております。

此村委員

次に、燃料代が高いとか、いろいろなこともありまして、非常に今、軽自動車個人ユーザーに普及してありますね。そういったことを考えると、この個人ユーザーにも電気自動車を普及していくということをも具体的にもどのように考えているのか、お聞かせいただきたいと思っけています。

電気自動車担当課長

これまでも、個人ユーザーへの普及啓発については、例えば電気自動車のフォーラムの際にも、実際に電気自動車に触れていただく機会を設けましたし、市町村の環境イベントなどにも参加しながら進めております。今回の方策でも、こうした県民の方を対象にした普及啓発などにつきまして、やはり引き続き電気自動車の体験乗車ですとか、イベント、フォーラムを実施したいと思っけておりますし、また、市販後に電気自動車を運転していただくようなモデル事業の実施について検討していきたくと思っけています。

此村委員

この方策を策定することによって、県内ではある程度の普及が図られると思っけていますが、電気自動車の普及をも更に加速させるためには、八都県市などの広域的な取組が必要と考えます。かつて、神奈川県が七都県市に働き掛け、低公害車の指定制度を発足させたことにより、その後グリーン税制が導入されたという経緯があるわけではあります、そこでまず、このグリーン税制では、現在開発中の電気自動車について、どのような取扱いになるのか伺いたいと思っけています。

電気自動車担当課長

電気自動車に対するグリーン税制における税制面の取扱いでございますけれども、電気自動車につきましては、低公害車の特例措置ということで、最も高い軽減措置が講じられております。現在開発されている軽乗用車タイプの電気自動車に対する軽減措置で申し上げますと、自動車取得税でございますが、通常は税率が3%のところ、10分の1の0.3%の税率が適用されております。なお、この電気自動車に対する軽減措置は、現在、環境性能の面から普及が進んでおりますハイブリッド車の税率は、3分の1の1%ということでございますので、これよりも高い軽減率になっております。

此村委員

既存の税制においても、電気自動車に対する優遇が図られておりますが、今回の普及推進方策では、ユーザーが税制面で更にメリットを感じるような取組も必要だと、このように思いますが、どのように考えておりますか。

電気自動車担当課長

今回の方策の素案の中で、グリーン税制で軽減されました自動車取得税につきまして、本県独自の措置としまして、更に90%の減額をすることにしております。具体的に申し上げますと、現在開発が進められております軽タイプの電気自動車の販売価格を300万円と想定しますと、電気自動車にかかる自動車取得税でございますけれども、グリーン税制による軽減措置によりまして、0.3%の9,000円に減額されております。さらに今回の方策によりまして、その90%を減額するというところでございますので、900円まで引き下げ、ユーザーの方々にメリットを感じていただきたいと考えております。

此村委員

一つグリーン税制を例に挙げましたけれども、他県とも連携した結果、税制面で低公害車の普及に大きな成果を上げることができたと考えております。今回の推進方策にあるように、究極のエコカーである電気自動車の普及推進、促進を進めるに当たって、八都県市に働き掛け、広範囲な取組をしていくことが重要だと、このように考えておりますが、今後どのように取り組もうとされているのかお伺いしたいと思います。

電気自動車担当課長

八都県市での広域的な取組でございますけれども、この電気自動車を普及させていくためには、県境を越えた取組というのは大変重要な課題だと思っております。この辺につきましても、国において、首都圏など特定の地域を対象とした、普及に向けたプロジェクトが提案されております。八都県市への働き掛けにつきましても、推進方策の素案の中で、県境を越えた普及の取組として位置付けさせていただいておりますので、今後、こうした八都県市の首脳会議におきまして、協議会での取組成果や、現在検討を進めております具体的な支援策等につきましてアピールを行いまして、普及が広域的になるように働き掛けをしていきたいと思っております。

此村委員

推進方策として、今回の素案の中で、電気自動車の更なる性能等の向上、初期需要の創出、充電インフラの整備、県民意識の醸成と四つ掲げられていますが、特に、初期需要の創出のための取組ということが非常に大事であり、どんなに環境を整えても買ってくれなければ進まないわけであります。100万円で買える軽自動車と、電気自動車の場合、様々な補助を活用したとしても150万円ぐらいになってしまうという、50万円高い車をユーザーは買うということになるわけですね。採算だとか損得だけ考えていけば、だれも買いません。買うのは何故かと言ったら、やはり環境問題に高い関心を持っている、環境問題にできるだけ積極的に協力をしたいという、そういう事業者であり、また個人であると考えますと、今申し上げた様々な施策とともに、もう一つ何か必要ではないかと考えます。それは何かということをご提案させていただきたいと思うのですが、例えば、子育て支援ということで、子育てを支援する企業、事業者に対するインセンティブとして、子育て支援に協力した事業者を県が認証し、県のホームページに掲載をして、この企業は本当に子育て支援を一生懸命やっていますよということを県民に周知する。そしてまた、県の制度融資等でも優遇措置をするなど、本当に県が重要な課題だと考えて、こういう方策を幾つかとっているわけですね。

今回の電気自動車を普及するということは、大変重要なことだと私は思っておりますので、そうした意味から考えると、あらゆる手段を使って、何かできることはないかと考えることは大事なわけですね。その一つの方策として、電気自動車を購入する事業者、個人に対し、例えば県で認証制度を作って、環境に対し非常に協力的な事業者、個人であることを認証し、それを県のホームページ等に掲載する。そしてまた、それが中小企業等であれば、例えば県の制度融資で優遇措置を受けられるような方策も必要ではないかと思っておりますが、どのようにお考えでしょうか。

電気自動車担当課長

今回お示ししました方策の素案にも、導入補助ですとか、税の軽減、また優遇駐車場ですとか、高速道路の料金割引等を掲げさせていただいております。また、電気自動車を購入する事業者や個人の方が、他の自動車を購入する事業者よりも、経済的、また社会的に有利になるような推進方策というものを、今後引き続き検討していきたいと考えております。

こうした中で、今御指摘のありました中小企業の制度融資ですが、現行の制度融資の中でも、「フロンティア資金」といたしまして、地球環境保全対策として低公害車の購入補助がありますけれども、これは自動車NOx・PM法の観点からになりますので、貨物車が対象になっております。現在のところ、軽乗用車タイプの電気自動車は対象になっておりません。こうしたことから、今後中小企業の地球温暖化対策全体を進める課題としまして、電気自動車の購入時の価格ですとか、国の支援、あと市場動向など見きわめながら、関係機関と十分議論、検討を進めていきたいと考えております。

また、電気自動車の購入の際の認証制度やホームページへの掲載を含め、インセンティブにつきまして、かながわ電気自動車普及推進協議会で今後も引き続き検討させていただきたいと思っております。

此村委員

金銭的ないわゆる損得というのですか、そういった形のインセンティブも必要でしょうし、また、そういった本当に環境問題に協力していこうという、気持ちにこたえるという、そういう面も非常に大事だと思いますので、そういったことも含めまして、あらゆる方策を用いて、電気自動車が普及していくように、今後とも御努力をいただきたいと思います。

引き続き、エコツーリズムの推進についてお伺いしたいと思います。

4年前にドイツへ海外調査に行ったときに、アグリツーリズム、それからグリーンツーリズムについて、実際にそういったところに泊まり、体験をしてまいりました。帰国後、早速その成果を踏まえ、本会議で、神奈川県でもそういったことを参考にして様々な手を打つようにということを提案させていただきました。

今回そういったことを踏まえ、先日オーストラリアに行つてまいりまして、エコツーリズムということについても調査をしてまいりました。ちょうどこのエコツーリズムというのは、今年の6月に国会において議員立法で、自然を守りながら自然と触れ合い、遊び、学ぶエコツーリズムを推進するため、いわゆるエコツーリズム推進法が制定されまして、来年の4月から施行されることになっております。これにより、豊かな自然観光資源を有する本県において、エコツアーが各地で実現されるということが期待されているわけでありまして、県でも、丹沢・大山において、登山型のエコツーリズムに取り組んでいると聞いているわけでありまして、そこで、何点かお聞きしたいと思っております。

まずはじめに、このエコツーリズム推進法の成立した背景や目的などについて、分かる範囲でお伺いをしたいと思います。

緑政課長

この法律が成立した背景でございますけれども、国内において、身近な環境保護の意識、あるいは自然と触れ合う体験、そういった要求、ニーズの高まりの中で、これまでの観光とは異なり、地域の自然環境に配慮しながら時間をかけて自然と触れ合う、エコツーリズム型の旅行が多く事例として出てまいりました。こうした中で、地域への配慮を欠いた、単なる自然体験ツアーというのものが結構散見されるようになりましたので、観光活動の過剰な利用により自然環境が劣化する、そういった事態を踏まえまして、適切なエコツーリズムを推進するための総合的な枠組みを定める法律ということになっております。

この法律の目的は、地域の自然環境に配慮しつつ、地域の創意工夫を生かしたエコツーリズムを推進するための具体的な推進方策、エコツーリズムを通じた自然環境への配慮、観光振興、あるいは地域振興への寄与、環境教育への活用を図るものとされています。

此村委員

私も、オーストラリアでいろいろと話を聞き、また調査をしてまいりまして、オーストラリアは非常に観光ということ、それから自然の保護ということに力を入れておりまして、それはそれはうるさいぐらいにきちんとやっているなど、実感を持ってまいりました。我が国も観光立国、それから環境立国、また本県でも観光立県、環境立県、こういうことを打ち出しているわけですが、ともするとこれは相反する作用をしてしまつて、観光が盛んになると自然環境が衰えるというような、また自然を大事にすると観光に踏み入れられないようなことがある

わけです。

自然環境を保ちながら、また、歴史や文化をたしなみながら、そして、かつ観光を推進していき、人々の、県民の楽しみも広げていくということで、大変重要なことではないかと思っ

緑政課長

この法律では、国と市町村の役割が明示されていまして、国の役割は、法律の基本理念に基づきまして基本方針を定める。併せて、地域での取組に対する技術的助言、広報により支援を

県の役割は、法律上は地方自治体の役割ということで、国や市町村とともに広報を担ってい

此村委員

議員立法でつくった法律ということで、県の役割が非常にあいまいといえますか、軽くみ

緑政課長

導入の背景でございますが、丹沢山の自然環境の衰退に歯止めが掛からないということで、平成 16 年度、17 年度に、丹沢・大山の総合調査として、登山道の荒廃の状況の調査、あるいは登山者の調査、ごみの状況の調査、こういった面を調査いたしました。全体としては年間で 30 万人ほど登山者がいると推定されてお

導入の目的でございますが、こうしたことから、オーバーユースなどの丹沢・大山が抱える自然環境の問題に対して、登山者の適正な利用を導く一つ的手段としてエコツーリズムに着目

此村委員

オーストラリアは、正にエコツーリズムの取組の先進国と言われておりまして、今、世界に広がりつつあるのですね。オーストラリアで見たのは、とにかく東京ドーム何十個分ぐらいの一つの庭園みたいなところでどうするかというもので、やはり日本とは違うのかなと思います。そこで、現地の人達といろいろと懇談する中で、日本としてエコツーリズムを推進するために、例えば日本型というものがあるだろうけれども、皆さんの立場から見たらどんなものがあると思うかと、質問をしまして、いろいろな御意見を聞いてきました。

その中で、一つ、今回審議されております里地里山というのは、やはり日本固有の非常に独特なもので、そういった自然を、歴史を、文化を守りながら、また、適度な観光資源として使っていくことも、一つはエコツーリズムに入るのですという、幾つか具体的な例をお聞きしてまいりましたが、現在の神奈川県具体的な取組についてお聞きしたいと思います。

緑政課長

今取り組んでいるのは、丹沢・大山の登山型ツーリズムでございますけれども、初年度に観光業者から具体的にどういう課題があるのか、どういうニーズがあるのかなど事例調査をいたしております。事例ですけれども、観光業者からは、やはり自然環境をガイドするような人材、そういうものが需要だという御意見もいただいております。併せて、丹沢・大山のエコツーリズム実現可能性と担い手、人材育成に関して、どうサポートできるかということで、検討委員会を設置して検討を重ねております。具体的には、日本エコツーリズム協会などの専門家の方を座長といたしまして、観光業者、NPO、県の観光振興担当課長、市町村を含めた関係者によるエコツーリズム検討委員会を設置しております。

さらに、平成18年度からですが、2箇年のガイドの育成講座をしております。この育成講座について、初年度は24名の方でしたが、現在はリタイアされた方がおりますので21名で、登山のガイド、安全、救助、丹沢・大山の動植物・歴史、他にエコツアー実施に当たっての課題等を学ぶ講座で、2年間で40講座設定いたしまして実施しているところでございます。

併せまして、本年度は、育成講座の参加者が、西丹沢で4件ほどエコツアーのモニターツアーを実施しております。これについては、(株)小田急トラベルと連携した温泉とセットのツアー、あるいは西丹沢自然体験ツアーということで、山北の歴史や、里山のことも含めてエコツアーを実施しております。そのほか、小中学生向けの自然学校的なものも実施する中で、どういう形が丹沢・大山のエコツアーにふさわしいのか、今検討している最中でございます。

此村委員

今、登山エコツーリズムを中心にお話をいただいたわけですが、これはインターネットなどにもありますけれども、そのほかに水辺の自然学校だとか、海釣りを絡めたエコツーリズム、三浦半島シーカヤックツーリングなど、いろいろなものがあり、これらも出てくると思います。ただし、どこまでがエコツーリズムなのかどうか、よく分かっていない。魚釣りがエコツーリズムとどう関係があるのかなど、その辺を整理しないといけないのではないかと思います。

登山型の、丹沢のエコツーリズムについては県が管理して一定の行政的な指導をしているわけですが、後は自然発生的にでているわけで、エコツーリズムという中にいろいろなものが入っている。今後、エコツーリズムという名を借りて、旅行業者が違った形でやるということも将来的に考えられます。

特にこれからエコツーリズムが国民の中で浸透していきますので、従ってそれにだまされないように、健全なエコツーリズムが育つような方策を行っていく必要があります。

そのための法律ができたとも解釈できるのですが、議員立法でつくったエコツーリズム推進法は、国と市町村が主で、県はほとんど役割を担っていないに等しいような状況になっております。別に国会議員を批判するつもりはもちろんありませんが、趣旨は非常に良いわけですが、県がもっと、健全なエコツーリズムを推進していくために積極的な関与、そういう一つの取組も必要ではないか。例えば、そういった県が推進協議会を、神奈川県内のエコツーリズムを推進していくための協議会をつくる。神奈川県は環境立県、観光立県を掲げているわけですから、一定のルールというものをつくるとか、そういった取組が必要ではないかと、こういうように思いますが、いかがでしょうか。

緑政課長

ルールに関しては、丹沢のルールと海のルールとでは地域特性によって違うのかと思います。まず私どもの方としましては、丹沢大山でいろいろな検証をさせていただいて、地域の推進協議会をどうするかなどを検討していく中での課題として考えていきたいと思っております。

併せて、国の基本方針も、これからつくるようございますので、そういったことも踏まえて検討していきたいと思えます。

此村委員

私もエコツーリズム推進法そのものは良いと思ったのですが、中身を見たら、大幅に抜けているところがあるので、それはきちんと県がカバーするような形にさせていただいて、健全な観光、健全な環境を守るというような視点から、取組をお願いしたいと思えます。

もう一つ、今、丹沢の話が出ましたけれども、丹沢にいるニホンジカの害、実は市町村の予算のヒアリングなど、市町村のいろいろな会合に出ますと、とにかくニホンジカを何とかしてもらいたいという要望が大変に強いわけでありまして。別にニホンジカそのものを絶滅させろという意味ではなくて、ニホンジカが増え過ぎて、そしてまちに下りてきて人間生活に害を及ぼしているわけでありまして。

ニホンジカの保護管理については、第2次ニホンジカ保護管理計画に基づき、しっかりと取り組んでいただきたいわけでありまして、この計画では、今後数年間にわたり、毎年相当数のニホンジカを管理捕獲や狩猟で捕獲することになっております。こうして捕獲したニホンジカの処分については、現在、一部は狩猟者が食用としているが、他の大部分は山中に埋設をするということになっております。しかし、他県では、食肉として販売するといった取組が行われておりますし、本県においても検討を進めることができるのではないかと思います。そこで、捕獲したニホンジカの有効活用についてお伺いをします。

はじめに、第2次ニホンジカ保護管理計画では、第1次計画の期間中に比べて捕獲数を増やしていくとのことで、平成19年度は大幅に増やしていると思えますが、どのような考え方で捕獲計画数を増やしたのかお伺いしたいと思えます。

緑政課長

捕獲強化の考え方でございますが、平成 15 年度から 18 年度までの第 1 次の保護管理計画につきましては、平成 14 年度末の生息数が 2,400 頭から 4,200 頭と推計し、その下限値であります 2,400 頭を個体数調整、狩猟及び捕獲の基数といたしまして、地域個体量の存続のために必要とされるおおむね 1,500 頭に向け、その差 900 頭を調整するため捕獲を行ってまいりました。

しかし、こうした取組にもかかわらず、丹沢・大山の自然植生の衰退、一方で農林業被害も恒常化しております。こうした状況から、第 2 次の保護管理計画では、改めて生息状況の調査をしまして、具体的には 3,700 頭から 4,500 頭いるのではないかとということでございました。こうしたことから、今回、捕獲強化するという観点から、従前は下限値を採用しておりましたが、中央値である 4,100 頭を個体数調整の基数といたしまして、1,500 頭に向け、その差 2,600 頭の範囲で個体数調整を実施していくこととし、捕獲を大幅に強化したということでございます。

此村委員

捕獲したニホンジカの処分は、狩猟者が一部食べるか、あとはほとんど埋めていると聞いています。場合によっては、埋めているところが掘り返されるなどして、登山客に不快な思いをさせているというような、そんなことも一部聞いているわけでありまして。今までは埋めていたというのが、今度は食べられる、それから売れるとなれば、狩猟者も積極的になり、狩猟者の一つの励みになるのではないかと思うわけです。東京都では、奥多摩町で、食肉化に取り組んでいると聞いています。

洋の東西を問わず、古代からシカというのは、御承知のように、エジプトであろうと、中国であろうと、四、五千年前の壁画を見ると、みんなシカを追い掛けている絵が描かれています。日本でも、古代の壁画には、シカが描かれています。要するにシカ肉を主たる食肉として食べていたという歴史的な事実があるわけで、もともと人類が一番最初に肉を食べたのは、シカ以前にあったのかもしれませんが、記録に残っているものではシカが一番古いと思います。

ヨーロッパなどでは、シカ肉はワインに良く合うということで日常的に食されているわけでありまして、日本でも、屋久島では屋久シカを食用として出している店があるなど、いろいろところでシカが食べられている現状もあるわけでありまして。そういった中で、東京都の奥多摩町がシカを処理する施設を造って、それに対し都が補助をしている。それで、奥多摩町ではそれを町おこしに使っている。そういった意味からするならば、シカを一定の量まで削減すること、そしてまた、その肉を有効活用するという、それから、例えば奥多摩町にしる、長野にしる、北海道にしる、町おこしにも使っている、こういう一つの連動したものが期待できると思っているわけです。そこで、身近なところである奥多摩町での取組状況について、把握しておられたらお聞かせをいただきたいと思っております。

緑政課長

奥多摩町の取組の状況ですが、これも東京都シカ保護管理計画に基づきまして、管理捕獲しましたシカの有効活用を図ろうということで、平成 17 年度に 3,800 万円ほどかけまして、シカ専用の食肉加工施設を建設し、平成 18 年度から食肉の販売に取り組んでいるところでございます。これについて、公設民営の形をとっておりまして、町が地元の畜産業者と施設の賃貸借契約を結んで運営させているという状況でございます。

具体的に加工するシカについては、今申しましたように、町が地元の猟友会に委託して、土日に行われております管理捕獲により捕獲された個体を対象としておりまして、食肉加工処理施設の従業員が捕獲現場まで取りにいき搬入して食肉にしている状況でございます。処理可能な頭数は、従業員が1人で処理していますので1日2頭ということでございます。平成18年度は、管理捕獲数360頭のうち158頭を施設に搬入し、食肉の処理量は458キログラムで、町内の民宿、飲食店で販売したと聞いております。

此村委員

このような取組をしているところはほかにもあると思うのですが、その状況はいかがですか。

緑政課長

奥多摩町のほかでございますのは、北海道、長野県の大鹿村、あと兵庫県の川西市でも実施していると聞いております。特に北海道については、全道挙げて行っておりまして、具体的には北海道では年間7万頭ほど捕獲されており、このうちの1割程度を食肉として活用していると聞いております。食肉処理は、民間の食肉処理施設で行っており、多くは自家消費の延長でやっていると聞いております。また、北海道としては、シカ肉を広く流通させるために、平成18年度にエゾシカの衛生処理マニュアルを作成し、食品衛生等、品質の確保に努めているようです。次に、長野県の大鹿村ですが、これは村内の建設業者が、事業の多角化の一環で、シカ肉専門の加工施設を平成15年に建設しておりまして、昨年度の実績ですと、全体管理捕獲が700頭から800頭ぐらいですが、500頭ぐらい持ち込んで処理しているという状況でございます。次に、兵庫県の川西市でございますが、民間の処理施設がシカ肉加工・販売をしておりますが、これについて、特に兵庫県ではマニュアルは作成しておらず、業者が独自の基準を定めていると聞いております。

此村委員

私が調査したところでは、長野県知事が、シカによる害で私たちは苦しんでいるのだというメッセージと、このような活用の仕方があり、それで町おこしにも取り組んでいるのだということをお伝えたいがために、長野に来た総務大臣にシカ肉を出したという記事を見ました。それぞれ、そういったシカの害に悩み、それを何とかマイナスをプラスにどう変えていこうか、それを町おこしまで持っていくかということに取り組んでいる。こういう事例が他にもあるということをお知らせいたします。

そして、事業化するには、ある程度の売上げがないと難しいわけですが、奥多摩町では、シカを食肉として売る場合に、1頭当たりどの程度の売上げになっているのか、もし分かったら教えてください。

緑政課長

奥多摩町の例でございますが、シカについては家畜と異なりますので、食肉として販売できる量は1頭当たり体重の12.5%程度と聞いております。ですから、体重40キログラム程度のシカでございますと、食品として使えるのは4キログラムから5キログラムぐらい。販売価格は、奥多摩町の例で、部位ではロースが一番高くキログラム当たり5,000円、あばらの部分だと2,000円ということで、1頭当たり1万5,000円程度で販売していると思われれます。平成18年度の例では約150頭を処理ということなので、年間の売上げとしては200万円程度という結果になっております。

此村委員

先ほどから申し上げていますように、シカを商売として、これでもうけようということではなくて、町おこしなど違う立場で申し上げているわけでありましてけれども、シカを売るに当たってどのような課題があるのか、お聞かせいただきたいと思っております。

緑政課長

まず、安全性の確保ということで、シカについてはと畜場法に基づく家畜に該当しないため、と畜場に持ち帰ることができません。このため、食品衛生法上に基づく食肉処理場において解体を行う必要があります。新たに食肉処理場を設置するか、既存の食肉処理業の許可を得ている業者に依頼することになります。と畜場で解体される牛や豚の家畜については、様々な衛生検査があるのですが、これから外れることとなりますので、独自にウイルスや寄生虫の衛生検査、あるいは処理履歴などのトレーサビリティの取組も必要であると考えております。また、捕獲場所で血抜きは可能なのですが、内臓を切り取ることはできませんので、捕獲場所と処理施設が比較的近いところになければならないということが一つ課題でございます。あと、一般的に販売するとなると、食肉販売業の許可が必要になってきます。ほかに採算面ではどれだけ安定的に供給できるかということが課題でございます。保護管理計画により、今年 820 頭を捕獲しているのですが、このまま計画が順調に進むと、最後には、年間 200 頭程度となり、安定的な供給面というのが、最後一番課題になると考えております。

此村委員

採算面では、いろいろと問題があると思いますが、今、人間に害を及ぼしているシカをどう駆除していくか、駆除をしたそのシカをどのように有効利用していくか、地域が限定されているわけでありまして、地域おこしに活用できないかと、こういう視点でございます。たとえば県の管理捕獲では年間 1,500 万円という費用を使っている、当然市町村も費用を出している。それが、多少なりとも、どういう形であれ返ってくるという、こういう面があるということも考慮して考えていかなければならないと思うわけです。