

平成 26 年第 3 回定例会 環境農政常任委員会

平成 26 年 12 月 22 日

高橋(稔)委員

それでは最初に、本県のポリ塩化ビフェニル廃棄物処理計画の変更素案について、何点か伺ってまいりたいと思います。

先週も議論がございまして、本県におきます PCB 廃棄物の処理が進んでまいると思いますが、まず現在、国主導で日本環境安全事業(株)が施設を造って処理をしているわけですが、この処理方式の概要と安全対策について確認させていただきたいと思います。

廃棄物指導課長

本県を含め 1 都 3 県の高濃度 PCB 廃棄物を処理する日本環境安全事業(株)東京事業所の PCB 廃棄物処理施設は、東京都江東区中央防波堤の内側の埋立地に設置され、平成 17 年から処理を開始しております。

この処理施設は、まず搬入されたトランス、コンデンサを解体、切断し、石油系の溶剤によりまして 3 回洗浄を行います。この洗浄を行って溶剤に PCB を溶け込ませ、PCB が溶け込んでいる溶剤から蒸留精製処理によって PCB を分離します。この分離回収した PCB は、水熱酸化分解法という化学的な方法により、高温、高圧で塩化ナトリウム、二酸化炭素などに分解し無害化処理されます。

安全対策としては、外気と遮断された状態で行うことを基本に、地下浸透防止対策として不浸透性の床の上にオイルパンや防油堤を設置するとともに、排気対策として処理した排気を活性炭に通すというような PCB を外部に漏らさない対策がとられているということです。

高橋(稔)委員

参考資料の 6 ページを見ますと、今おっしゃった水熱酸化分解法という方式が東京 PCB 廃棄物処理施設では行われているということで承知しているわけですが、それでは、北九州 PCB、北海道 PCB、それぞれの処理施設では処理方式が違うわけですが、この違いはどのような理由が生じているのか確認させてください。

廃棄物指導課長

PCB の処理につきましては、化学的処理ということで国がいろいろな技術の提案を募集しまして、いろんなメーカーの提案がありました。それを基に各事業所別で採用を決めたということで、方式が各事業所によって若干違ってきます。

高橋(稔)委員

水熱酸化分解法、脱塩素化分解法、プラズマ熔融分解法と 3 種あって、国主導で決めているんでしょうけれども、東京 PCB は水熱酸化分解法ということですが、これはこの 3 方式の中で評価はどうなのでしょう。どういうふうに比べられるんですか。

廃棄物指導課長

この水熱酸化分解法、それから北九州で行っております脱塩素化分解法は、

化学的処理ということで、薬剤とか高温高压で安定的にPCBを分解してしまうという化学的方法でございます。これに対して北海道のプラズマ溶融というのは、高温でPCBを溶かしてしまうという分解法です。今回、小型の安定器は北海道に送ったということになりますが、前処理とかがいらぬ点では、このプラズマでみんな溶解してしまう、この方法の方が効率的な方法になっていると今考えております。

高橋(稔)委員

物によっては、高压処理方式の違いに応じてそれぞれの処理施設に運び分けると、こういうことになっているわけですね。

そうしますと処理費用のことが気になりますが、処理費用が高額になると予想されるわけですが、PCB廃棄物の処理費用についてはどの程度かかるのか、確認させていただきたいと思っております。

廃棄物指導課長

PCB廃棄物の処理料金はトランス、コンデンサ、安定器等の種類別に、また重量区分ごとに料金が定まっております、全国一律の料金体系となっております。

一例を申し上げますと、約300キロの高压トランスの処理料金は147万2,000円、また50キログラムの高圧コンデンサは74万4,000円、2キログラムの安定器は6万480円になります。また、この他にも、各保管場所から処理施設までの収集運搬費用が事業者の負担となります。

高橋(稔)委員

今、大体の数字を聞いたんですけども、本県の保管量及び処分見込量といった数値が出ているわけですが、これを処理費用に換算するとどのようになるんですか。

廃棄物指導課長

料金が重さによってかなり違いますので、処理量全体の料金というのは推計しておりません。

高橋(稔)委員

保管量、処分見込量とか出ているわけですが、一例で安定器だけをとって見てとか、何か具体の数値が出せますか。

廃棄物指導課長

安定器は、台で数字が出ておりますが、処分見込量が58万7,000台ぐらい、約60万台としますと、重さがいろいろあるんですが、大体一つの安定器が2キロになりますので、約360億円程度かかると思っております。

高橋(稔)委員

安定器だけとっても360億円ということで、大変な処理費用ということは今伺ったわけですが、保管事業者にとってPCB廃棄物を処理することは、ある面で長期間の保管から解放されるということになりますが、処理時には処理費用が大変かかってまいります。そういった意味では、中小企業にとってのこの負担は大きなものになってくると思っておりますけれども、この処理に当たっての保管事業者への支援の仕組みについて伺っておきたいと思っております。

廃棄物指導課長

中小企業や常時就労する従業員の数が100名以下の法人等は、日本環境安全

事業(株)とPCB廃棄物処理の委託契約を行う前に申込みをし、処理料金を70%軽減する制度が利用できますので、実際には30%の負担で処理することができます。この処理料金の軽減制度は、国及び都道府県からの拠出金により、PCB廃棄物処理基金が創設されておりまして、この基金を管理している独立行政法人環境再生保全機構から軽減分の70%の料金が、日本環境安全事業(株)に助成されることとなります。

高橋(稔)委員

そうしますと、平成13年ぐらいからポリ塩化ビフェニル廃棄物処理基金というものが創設されて、そこに国、県が拠出しているというふうに承知していただけますけれども、県として、これまでどのぐらいの拠出金額になるのか確認させていただきたいと思います。

廃棄物指導課長

処理基金には、平成13年度から22年度まで毎年度、国が20億円、都道府県が20億円拠出しており、本県の拠出額は、1年当たり1億3,400万円でした。また、平成23年度から25年度までは、国が15億円、都道府県が15億円拠出しており、本県の拠出額は1年当たり1億50万円でした。本県の平成25年度までの拠出の累計額は、16億4,150万円となっております。

また、今年度からは、国7億円、都道府県7億円の拠出により、560億円の造成を平成30年度に完了することとし、今年度の本県の拠出額は4,682万6,000円となっております。

高橋(稔)委員

先ほど、安定器だけを取り出して、360億円という処理費用を伺ったわけですが、これでこれからの処分見込量、こういったものを照らし合わせて、処理費用のかい離は生じないんですか。十分に担保されているというふうに考えてよろしいんですか。

廃棄物指導課長

この処理基金、当初は国20億円、都道府県20億円でやっていましたが、だんだん処理が進むにつれ、金額が変更になっております。国の方も全体の処理の割合とか助成の金額等を勘案しまして、こういう数字になってきていると考えておりますので、この金額で助成ができるかと考えております。

高橋(稔)委員

3割は中小企業の負担ということですよ。その3割を負担できて初めて、今のおっしゃっていただいた処分の完結というふうにストーリー立てていけるんだと思いますけれども、その3割負担というのが現下の経済情勢と勘案して、倒産した事業者や処理費用を自己負担できない、そういう状況が生まれたときに、そのストーリーが崩れやしないかなという懸念を持っているんです。その一方で、期限内に処理を行わなくてはならないという、こういう課題も突きつけられているわけですが、この辺のいわゆる中小企業の経営実態及び自己負担できないことへの懸念、そして一方で処理期限内に行わなくてはならないということ、そういったことを考え合わせますと、中小企業者に対してのかなり計画的な予算立て、ないし、周知徹底を図りながらのしっかりした管理運営の在

り方、こういったことに非常に県としても大きな指導性を発揮していかななくてはならないんじゃないかなと考えますけれども、どのような見解なのか伺っておきたいと思います。

廃棄物指導課長

先日も御答弁いたしました。この進行管理につきましては処理業者、保管事業者の一覧表を作りまして、進行状況を把握しております。その上で、中小企業を含めまして少量の保管者を含め説明会を開催し、個別に説明を行い、処理に向けた対応をとっていただくように、きめ細かい対応をとっていきたいと考えています。

高橋(稔)委員

是非、そういった対応をしていただきたいです。関連の中小企業の方に限りませんが、保管事業者については、やはりそういうことの話合いの場も結構あるでしょうから、是非、情報の私どもへの提供もお願いしたいと思えます。分かりやすい資料も作っていただければ有り難いと思うんですけども、一方で、やはり倒産というのは懸念が全く払拭できないわけですね。ですから、国負担で一定の倒産の場合のフォロー策も考えられていると思うんですけども、この辺を確認させてください。

廃棄物指導課長

処理料金の軽減について、今年度から解散又は事業を廃止した方が継承して保管している場合などについて、処理料金の95%に相当する額を割り引く措置が追加されております。この措置によりまして負担することが難しい方も5%の料金で処理が可能となりました。

また、今後、PCB廃棄物の処理が進むにつれて、5%であっても支払ができない事業者というのでも出てくる可能性も考えられます。このような問題、全国的な問題であることから、期限内に処理が進むよう、引き続きPCB廃棄物の処理体制の整備充実につきまして、国に対して要望してまいります。

高橋(稔)委員

国に対して、どういう要望を具体的にするかというところが問題になってくると思うんですが、基金への拠出で国と都道府県が一体になって取り組んでいることは理解できるんですけども、不法投棄の問題について、届出されているから、それは心配ないかもしれませんが、まだ未届けのものがあつたりすると不法投棄ということも全くないわけではないので、そういったことを考えると、やはり基金の拠出という手法のみならず、一方で具体のフォロー策をしっかりと講じていく必要もあるかなと、この辺の具体的なことについては何か考えていらっしゃるんですか。

廃棄物指導課長

全国的な問題なので、いろいろな意見があります。例えば不法投棄とか行政が保管しているものについて、国に対して無償とか補助をしてくれとか、それから最終的に処理ができない者に対する助成制度をどうするんだとか、いろんな意見が出ておりますが、まだ今のところ国の方もそれについていろいろ検討はしているということなんです。その方向ははっきり出ておりません。実はまだ、1都3県につきましても処理が半ばということもありますので、こ

の処理期限がだんだん近づいてくると、そういう問題がまた顕著になってくるかなと考えております。それに向けまして情報交換を行いながら、国に対して都道府県等でまとまっているいろいろな要望していきたいと考えています。

高橋(稔)委員

今こういうスキームで動き出しているわけですから、善意の方々が保護されるような運用の仕方をしながら、しっかりそういった先々の課題についても懸念を持ちながら鋭意取り組んでいただくことを要望しておきたいと思います。

続きまして、PM2.5の低減対策について何点か伺ってまいります。

過日、他の委員からも質疑が出ていましたので、PM2.5というよりもガソリンペーパー対策について伺っておきたいと思います。

ヨーロッパでは、ガソリンスタンド側でこのガソリンペーパー対策の規制が行われているということではありますが、その理由について確認させてください。  
大気水質課長

欧州で取り組んでいるということですのでございますけれども、やはりヨーロッパは我が国よりも緯度がかなり高いということで、内陸のところはかなり寒冷地で気温が低いというようなことがあります。光化学スモッグの関係につきましましては、地中海沿いの比較的温暖な地域で問題になっているというふうに伺っております。このため、欧州全体を対象として車全部を規制するというのではなくて、地域からの取組としてガソリンスタンド側での対応を行っているというふうに承知しております。

また、欧州では乗用車がガソリン車よりも、ディーゼル車の方が最近では普及してきているということでありまして、ディーゼル車の方の燃料は軽油ということで、ガソリンに比べまして大気中に揮発しにくいというようなこともありまして、車の対策がとられていないというふうに考えているところでございます。

高橋(稔)委員

そういう状況であることを踏まえて、地球規模でこういったガソリンペーパー対策に取り組んでいる、国の事情がそれぞれあるんだなというような思いで今伺ってございましたけれども、それでは、ガソリンスタンド側で対策をした場合と自動車側、つまりORVR車で対策した場合とのメリットとデメリットについて確認をさせていただきます。

大気水質課長

まずは、車側で対応した場合でございますけれども、メリットといたしましては、一番はやはり給油時だけでなく、駐車時、走行時を含めてあらゆる場面で回収ができる、さらに、回収したガソリンペーパーを自動車の燃料として使えるといったところがメリットでございます。さらに、大気の関係でいきますと、広域的な対応ができるということと、あとコストの負担が自動車ユーザー一人一人ということになりまして、これは割とペーパーを出しているから負担するというので、そういったところが分かりやすいということが言えます。

デメリットといたしましては、やはり小型車につきまして、大型の容積を占める回収装置を付けることが今のところ実現はちょっと難しい問題もある、さらに、新車販売時での対応でしか難しいところがございますので、その普及に

時間がかかるといったデメリットを認識しております。

一方、ガソリンスタンド側で対応した場合でございますけれども、メリットといたしましては、計量機を一斉に交換できれば、かなり即効性があるということはあると思います。また、ヨーロッパでありますように地域で対応ができるといったところがメリットでございます。

デメリットといたしましては、ガソリンスタンド側の対応でありますと給油時しか対応できない、さらに、やはり中小企業の多いガソリンスタンドにとって非常に経済的負担が大きい、こういったようなところが挙げられます。

本県では、こういったことを総合的に踏まえて、やはり車側の対応が現実的ではないかと考えているところでございます。

高橋(稔)委員

そうしますと、車側の対応ということなんですけれども、ガソリンスタンド側での対応も併せて行っていくと、相乗効果が出るかなという思いもあるわけなんですけれども、その辺のミックスした考え、ORVR車の普及に当たって、ガソリンスタンド側での対応も必要ではないかと、こういった考え方は成り立たないのですか。

大気水質課長

アメリカも最初はガソリンスタンド側で対応していて、今は車側の対応に変わったということなんですけれども、ガソリンスタンド側の方の対応も、計量機を一挙に切り替えない限りは効果あまり見込めず、例えば計量機の更新のときに替えていこうとすると、結構時間がかかるというところはございますので、やはり車側で新車対応の中で対応していくということが一番現実的なのかなと考えているところでございます。

高橋(稔)委員

過日シンポジウムを行いましたよね。そのときに、この給油機メーカー側からのいろんな御意見もあったと伺っておりますけれども、このシンポジウムを踏まえて、これからガソリンベーパー対策について取り組んでいくということの動機付けは、ある一定の目的は達成できたかなと思うんですけれども、このシンポジウムを通じて、更に大きな広がりを見せていくといいますか、こういった対策を講じていくことの必要性をアピールしていくとが必要になってくるかなと思っているんですけれども、このテーマの選定というのは非常に重要になってくるかなと。今伺っていますと、経済的な負担というのが伴ってくるわけですし、環境面のみならず経済活動への影響を、どういうふうに捉えてガソリンベーパー対策というものを理解促進していくかということを考え合わせますと、シンポジウムのテーマは非常に大事だなと思うんですけれども、今後、このシンポを更にもう少し広げていく必要性も感じておるんですが、どんな風に今構想を練っておられるんでしょうか。

大気水質課長

今年1月のシンポジウムで、日本で初めてこの問題を取り上げて議論したわけなんですけれども、業界の方からは、やはり科学的知見をもう少し踏まえて対策を考えていきたいというお話はございました。しかし、全体的な方向として、特に欧米は対策をとっていて、更に中国とか韓国でも動きがあるという中では、

日本も遅れをとってはいけないということで進めておりますけれども、今後のテーマの基本的考え方といたしますと、一つは環境推進会議で知事も話しておりますけれども、やはりコンパクトカーのところはかなり問題があります。ただ、これは逆に捉えれば、新たなこういう普及策を入れていくことによりまして、ある意味それが国内、国外も含めてできれば、それが日本メーカーの強みにもなってくるということも考えられるということで、もちろんユーザーの方にとっても影響が減るなら乗ってもいい、そのようなところもあると思います。そういったようなところを分かりやすく説明する中で、いろいろ討議を重ねていく、それによって規制をかければどうしても負担が出るという悪い面が先行してしまうかもしれませんが、こういった良いところもあるということをも十分アピールできるような、そういった討議の場というのを考えていくといいいのではないかと、そのように考えているところでございます。

高橋(稔)委員

私が申し上げるまでもなく、車というのは非常にユーザーも個々の意見があって、環境に対する考え方も非常に高低浅深、いろんな価値観で御見解、御見識を持っている方が多いんですけれども、メーカー、ガソリンスタンド側としてもやはり、例えば売り方一つにしても、セルフがあったりフルスタンドがあったり、供給側も様々な形態があるわけです。そうなってくると、このガソリンペーパー対策は、人それぞれの価値観、そしてまたガソリンメーカー側の供給者側のそういう論理をいろいろミックスすると、非常に複雑化してくるかなという思いもしております。特に、ガソリンスタンドのセルフとフルスタンドだと、先ほど給油機のところで何か施策を展開しなきゃいけないと言われましたけれども、セルフとフルスタンドでは微妙に手法が違ってくるんですね。

大気水質課長

私どもが考えておりますガソリンペーパー対策の中で車側の対策を進める場合には、基本的にはスタンド側での対策はとらなくていいというふうに考えておまして、ただ、シンポジウムの際の細かい話とすれば、流速を少し遅くして内圧が上がって吹き出さないようなところの仕組みが必要だということも聞いておりますので、そういった点につきましては、重々注意しながら探っていく必要があるかなと思っておりますけれども、基本的には車側だけで対応ができると考えているところでございます。

高橋(稔)委員

フルスタンドとセルフでは流速が微妙に違うんですね。そうすると、対応がどう違ってくるのか確認させてください。

大気水質課長

そこについては、問題があるということを確認はしておまして、シンポジウムの後、給油機メーカーの方に、問題があるかどうか確認してみたんですけれども、セルフスタンドはかなり流速が遅く設定されておまして、最大1分35リッターというふうに聞いております。フルスタンドの場合は、やはり給油のスタッフがおりますので、最大では45リッターで対応していると聞いております。セルフスタンドの今の流速であれば、特にORVR車の給油は問題がないと伺っております。

ただ、フルスタンドの流速は少し速過ぎると聞いておりますので、こういった点は微妙な調整が必要かなと思っておりますけれども、聞く範囲におきましては、ポンプを交換するような大がかりなところは必要なくて、あくまでも流速の調整を行っていただければと伺っているところでございます。

高橋(稔)委員

流速の調整だとか、そういう課題も含めて、例えば先ほど申し上げましたようにメーカーサイド、そしてユーザーサイド、やっぱりいろんな方々が入った上でのシンポジウムの在り方とか、学識経験者が入ることももちろん大事なんですけども、そういう幅広い方々の理解の促進のためのシンポジウムの在り方、そういったことも来年に向けて、是非追い求めていくことを要望しておきたいというふうに思います。

これは非常に大事な政策展開だとも思っていますので、是非発信力を高めていただくことを重ねて要望しておきたいと思えます。

続きまして、報告事項等ではなかったんですが、新聞発表されるということで御案内を頂きましたので、確認をさせていただきたいと思えます。

うしおに代わる調査船についての御報告を頂きました。水産技術センターが所有する漁業調査船が老朽化しているということで、新しく建造して船名も新たに公募していると、こういう御報告を頂いたわけでございますけれども、このことについて何点か伺っておきたいと思えます。

多くの議員の方も既に御承知ですが、そもそも漁業調査船うしおといった船はどのような船なのか、確認をさせていただきたいと思えます。

水産課長

現在の漁業調査船うしおでございますけれども、総トン数が19トン、長さにいたしまして約20メートルの強化プラスチック製の船でございます。小田原市早川の水産技術センター相模湾試験場に配属されておまして、母港は小田原漁港ということでございます。

活動範囲でございますけれども、沿岸域でございます定置網漁業、あるいは沿岸の漁場環境を中心に本県で水深の浅い場所を守備範囲として活動してございます。

平成3年2月のしゅん工でございますので、建造後23年という月日がたっております。

高橋(稔)委員

建造後23年ということで、非常に活躍されたということが思われますけれども、このうしおは、どのような業務に従事し、これまでどのような成果を上げているのか、これも併せて確認させていただきたいと思えます。

水産課長

まず、相模湾におきましては、本県沿岸漁業のいわゆる漁獲量のおよそ7割を占めております定置網漁業を支援するため、網の張り立て位置や方法、あるいは適切な業務の維持管理に関する調査研究を行っております。また、東京湾におきましては、重要な水産資源でありますアナゴとかシャコの資源量の調査、あるいは浅い海域の環境調査等を行っております。その他にも、赤潮とか海水の溶存酸素の調査、水産資源の餌となります生物の調査など、沿岸域での幅



広い業務を行っているところでございます。

成果といたしましては、潮の流れに強い定置網の開発や対象魚種に適した定置網の開発等を行ってまいりました。それによりまして、漁獲量が倍増した定置などもございます。その他、水域環境や漁業資源に関する情報を随時提供しておりまして、効率的な操業とか資源管理の効率的な実践に役立っているという状況でございます。

高橋(稔)委員

先ほど申し上げました新しい船が建造工事中だというふうに思われますが、工事の進捗について伺っておきたいと思えます。

水産課長

今年の7月8日に三浦市の石黒造船(株)と工事請負契約を締結いたしました。10月8日には造船所におきまして起工式を行い、11月末には上甲板上の船体部分が完成してございます。

現在は、ブリッジなど上甲板上の構造物の建造を行っておりまして、今後は、機関とか油圧機器の搭載、下甲板の設置などが順次行われる予定でございます。

予定では、2月末に完成いたしまして、その後、県へ引渡しが行われるという状況となっております。

高橋(稔)委員

この新しい船が建造された場合、現在のうしお、23年経過しているわけですが、これはどのようにしていくのか、併せて伺っておきます。

水産課長

現在のうしおでございますけれども、船体、エンジンともに相当の老朽化が進んでおりまして、これまでも度々運行の支障、若しくは浸水のような状況が頻発してございまして、売却せずに解撤する予定でございます。

高橋(稔)委員

つまり壊して解体するということですね。

水産課長

解撤いわゆる壊すということで、スクラップにするということでございます。

高橋(稔)委員

現在のうしおと比べて、今回新たに建造する調査船の大きな特徴はどのようなところにあるのでしょうか。

水産課長

まず、船体に関してでございますけれども、現在のうしおは、一般の沿岸漁船と比べまして船体の水面下部分、いわゆる喫水の部分ですけれども、これが深く、なかなか小回りがきかなく、浅いところでの海域での調査、あるいは定置網に接近するということが不得意な状況でございます。また、船速も遅く移動に時間がかかるため、調査の効率も悪いという課題がございます。

これに対しまして新造船は、水面下の部分、いわゆる喫水が浅く、船体を真横に移動することのできるサイドスラスタという装置を備えてございます。また、通常の舵と比べまして、非常に利きが良い二段式の舵を装備しておりまして、いわゆる旋回性、操作性も格段に向上しているという状況でございます。エンジンにつきましても、新しいエンジンは非常に環境対応型でありまして、

窒素酸化物などの排出規制もクリアしております。それから燃費も非常に改善されたという状況でございます。

最後に、調査機器でございますけれども、多くは前の船の使えるものを移設いたしますけれども、複数の機器の情報化を一元できるマルチファンクションディスプレイというものを今回は装備してございます。

高橋(稔)委員

その搭載機器の充実というのは、非常に大事かなというふうに思っております。やはり船体が新しくなるとともに、海中深いところの調査、これが一層デジタル的に把握できるようになっていくことが求められているかなというふうに思っております。

ところで、この予算は総額幾らぐらいで、どのような国、県の補助比率になっているのか、確認させていただきたいと思えます。

水産課長

契約金額でお答えさせていただきます。今回の新造船は、1億2,690万円ということで契約をさせていただいております。予算でございますけれども、今回、防衛省の民生安定施設助成事業という事業を活用させていただきまして、国の補助率といたしましては3分の2の補助を頂いております。

高橋(稔)委員

私も水産技術センター所属ということで、水産庁の予算なのかなと思っていれば防衛省ということで、非常に珍しい予算立てだなと、各方の努力が非常ににじんでいるなというふうに思ったわけですがけれども、どこにアンテナを張り巡らせて、そういうところの予算を引っ張ってきたのかなと、非常に敬意を表するわけですがけれども、一方で、防衛省の予算で調査船を造るといって、何かサンゴ礁の問題など、そういうことへの対応ですとか、何か防衛省から求めが来たときにどういうふうになっていくのかなと思いつらしてしまっただけですが、そういうミッションは全くあり得ないんですね。

水産課長

防衛省の支援事業ということなんでございますが、基本的にどういう場合に支援事業を受けられるかということをお説明させていただきますと、いわゆる神奈川県内には米軍とか自衛隊基地がございます。そういう基地がありまして、更に海ですと潜水艦の訓練水域等もございます。このようないわゆる米軍が、若しくは自衛隊の活動上に一般の生活が阻害、あるいは支障が出てくるような状況の場合に、それを改善する、若しくは支援する場合に、一部国の方から支援を得られるという中身になってございますので、今お話がありましたサンゴ礁という部分には、特に活動範囲が入ってこないというふうに理解してございます。

高橋(稔)委員

サンゴ礁という例の出し方が悪かったんですけれども、環境調査を行うという意味では、資源量の調査等そういった環境調査を行うということでは、当然サンゴ礁がどうなっているかということも調査対象にはなり得ると思うんですけれども、派生してどこまで調査内容が広がっていくのかということについては、なかなかこういった使命もあるかなというふうに思ったんですけれども、

今お答えいただいた、あくまでも漁業環境へ与える影響に対する調査ということの定義だけでしたら、非常にスムーズに、それは調査船の目的ですねということと理解できるんですけども、その漁業環境に与える調査という定義が人によって広がっていく可能性がないかなということ懸念するわけですけども、そここのところの歯止めと言いますか、しっかり一定のある程度のメルクマールというか、そういう基準があるのかどうかということを確認させていただきたいんですけども、その辺はどういうふうになっているんですか。

水産課長

今回のいわゆる事業計画をつくった中で、本県が米軍、自衛隊の影響を受けた中で、どういう影響を受けているのかというのがまず基準でございます。そういう中で、例えば潜水艦水海域のところは操業ができないという時期がございます。そうすると、その代替漁場を探さなきゃいけないと、そういうためには調査船が必要であると、あるいは資源の状況を把握することによって、そういう場所も探すことができるということの計画をつくっておりますので、限定的な範囲内の事業計画というふうになっていると思いますので、その辺は今お話しさせていただいたような状況の中で、ある程度の範囲内というふうに言えると思います。

高橋(稔)委員

そういった影響を勘案して漁業環境をしっかり確保していくということが大事ですので、そのために調査をしていかなきゃいけない、海底、海中はどういう環境になっているのか見えないですから、しっかり精度を高めて、本当に搭載機器の充実、高度化を図りながらしっかりした調査ができるようにしていただきたい、これは強い要望なんですけれども、そのお金の出所が防衛省と聞いたものですから、非常に違うミッションを押し付けられても困るなという思いもあったんですけども、それは素朴な問題意識かもしれませんけれども、こういう防衛省の関連予算で補助が3分の2付いたというのは、他県でも例はあるんですか。

水産課長

私が承知している範囲内では、宮崎県で過去にやはり同じような調査船の建造で支援を受けていると聞いてございます。

高橋(稔)委員

大体同タイプの調査船というのは、宮崎、それから私の知るところですと、地方独立行政法人大阪府立環境農林水産総合研究所でも、やはり19トン、21メートルの調査船があるんですけども、今のところ防衛省の関連予算で補助を受けているのは宮崎県だけなんですかね、その辺のところは細かには承知していないんですが。そういった意味で、本県においても水産庁が本当はしっかり予算立てして、我が国のこの水産漁場の環境整備のために一層の充実した予算立てをしてほしいなという部分は本筋では強く思っているんですけども、しかし、冒頭申しましたように、予算のない中でいろいろなところから予算をとってきて、緊急のこの課題に対応していくと、このことは大事なことかなというふうにも評価をさせていただいているところでございます。

いずれにしましても、そういう状況下にあって海洋環境が非常に侵害される

ようなことが現実的になっている状況下で、漁業環境を守るという意味で、確かに調査船の使命を果たしていただきたいなというふうに思っております。

ところで、新しい調査船ができることによりまして、どのように試験研究の充実が図られていくのか、ここが非常に今後の漁業の発展のためにも必要かと思っておりますので、確認をさせていただきます。

水産課長

新しい調査船でございますけれども、先ほどからお話しさせていただいておりますように、いわゆる操作性が向上して非常に小回りがきくようになったということから、いわゆる岩場とか浅瀬の近くを調査することができるようになりました。さらに、定置網がたくさん存在するようなところでは、なかなか今まで船が入りにくかったんですけれども、そういうところにも入ることによって調査の威力を発揮するのではないかと考えております。

また、いわゆる磯焼けと言われております磯根の部分の海藻が消滅してしまう水域がございます。そういうところもなかなか調査に入れなかったんですけれども、今回の船ですと、ごく浅い海域でも入れるということから、そういう調査にも対応が可能かなと考えてございます。

最後になりますけれども、今までもやっています一番大きな定置網につきましては、水深が30メートルの大型定置を中心に調査してございましたけれども、今後はそれよりも浅いところの小型の定置についても幅広い調査、指導が可能というふうに考えておりますので、今まで以上に技術支援ができるのではないかなと考えております。

高橋(稔)委員

こういった新しい船を建造しているということでございますので、しっかり漁業の発展に資するように取り組んでいただくように期待しまして質問を終わります。