

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	第 208 回国会法律案等 N A V I 「漁船の安全のためのケープタウン協定」
著者 / 所属	荒木千帆美 / 外交防衛委員会調査室
雑誌名 / ISSN	立法と調査 / 0915-1338
編集・発行	参議院事務局企画調整室
通号	444 号
刊行日	2022-4-14
頁	53-54
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/rip_pou_chousa/backnumber/20220414.html

※ 本文中の意見にわたる部分は、執筆者個人の見解です。

※ 本稿を転載する場合には、事前に参議院事務局企画調整室までご連絡ください (TEL 03-3581-3111 (内線 75013) / 03-5521-7686 (直通))。

漁船の安全のためのケープタウン協定

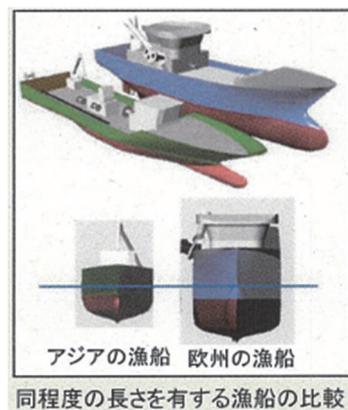
1. 船舶及び漁船の安全に関する国際的取組の概況

船舶の安全に係る国際約束としては、国際海事機関（IMO）によって作成された「1974年の海上人命安全条約」（SOLAS条約）がある。しかし、一般的な船舶と異なり漁業活動も行う漁船については、商船並みの規制をかけた場合、漁船の建造・運用コストの大幅な増加につながる懸念から、同条約附属書第5章（航行の安全）を除き適用がなかった。このため、IMOは別途漁船の安全についての国際約束を検討し、1977年4月2日、「1977年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約」（トレモリノス条約）を採択した。

しかし、トレモリノス条約は漁船の長さのみを測定の基本として規則を定めており、同じ長さの欧州の漁船と比較し幅が狭く、容積の小さくなるアジアの漁船は（図表参照）、同条約の定める設備（救助、無線）等の搭載が困難な点で、同条約の基準を満たすのに不利な状況が発生していた。このため、同条約には日本、中国、韓国や東南アジア諸国が参加せず、未発効の状態が継続した。1993年4月2日、同条約の規定を修正、実施するための「1977年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約に関する1993年のトレモリノス議定書」（トレモリノス議定書、以下「議定書」という。）が採択された。ところが、議定書もトレモリノス条約と同様、漁船の長さのみを測定の基本としたため、アジア諸国の署名は進まなかった。

2008年以降、IMOは議定書の早期発効を目指し、各国への働きかけを行った。各国間の協議及び作業部会による検討の結果、2012年10月11日、「1977年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約に関する1993年のトレモリノス議定書の規定の実施に関する2012年のケープタウン協定」（以下「本協定」という。）が採択された。本協定は、2013年2月11日から2014年2月10日までは署名のため、その後は加入のため、開放されることとなった。

図表
アジアと欧州の漁船比較



2. 日本における漁船の安全に関する取組

2019年10月21日、本協定について2022年10月までの発効を目指す「トレモリノス宣言」が発出され、51か国が署名した（日本は署名せず）。トレモリノス宣言の発出により、本協定の発効の見込みが立つこととなったが、本協定は、未締約国の漁船が締約国の漁船と比較し、いかなる有利な待遇も受けることのないようにしなければならないと定めている（議定書第4条（7））。日本が本協定に加入しない場合、本協定に規定される国際漁船安全証

書を保持しない日本漁船が締約国に寄港した際、寄港国が上記の規定を理由に日本漁船の出航を差し止める可能性がある。こうした事情を踏まえ、本協定発効時からの日本による国際漁船安全証書発給体制を確保すべく、本協定は2022年3月8日、第208回国会（常会）に提出された（閣条第6号）。なお、本協定の求める漁船の安全の具体的内容は、我が国の船舶安全法により既に担保されている。

3. 漁船の安全のためのケープタウン協定の主な内容

本協定は前文、本文4か条及び末文並びに一の附属書からなる。本協定の各条、議定書第2条～第8条及び第11条～第14条、議定書附属書及びトレモリノス条約附属書の各規定は、本協定に定める修正に従うことを条件として単一の文書として読まれる（本協定第1条（2））。本協定の適用対象は原則24m以上の新船とされ（議定書第3条（3））、うち議定書附属書第7章の一部、第8章、第9章及び第10章等は現存船にも適用される。また、排他的経済水域（EEZ）や共同漁獲水域において、関係国が国際法に従って漁船を運航する場合、議定書附属書の規定の適用が不合理かつ実行不可能であると認められた際は、当該規定を免除することができる旨定められている（議定書附属書第1章第3規則）。

アジア諸国が加入する際の最大の障壁であった測定の基礎については、それぞれ長さ24mを総トン数300トン、45mを950トン、60mを2,000トン、75mを3,000トン（総トン数はいずれも国際トン数）相当と読み替えることとされた（議定書附属書第1章第1規則）。これにより、アジアの漁船の特徴に見合う適正な基準のもと、必要な設備等を搭載することが可能となった。

また、締約国による漁船の定期的な検査に関しては、救命設備、無線設備、船体等について5年以内の更新検査を行うよう規定している（議定書附属書第1章第6規則～第10規則）。また、検査結果が規定に適合する場合、締約国は当該漁船に対し5年を超えない有効期間での国際漁船安全証書を発給する（同章第11規則～第13規則）。

このほか、救命設備について、長さ75m未満の漁船については漁船の各舷において少なくとも総乗船者数を収容できる救命艇又はいかだを備えるよう規定されていた（議定書附属書第7章第5規則（3））。本協定に基づく修正により、この要件を満たすことが困難な場合は、片舷のみに総乗船者数の2倍以上の人員を収容できる救命艇又はいかだの設置に代えることができる旨追加された（同規則（5））。また、無線設備については、附属書に定める要件を満たしていると認められる場合に限り、現存船において、新たなシステムの設置に代わり現存の無線通信システムを継続して利用することができ（附属書第9章第1規則）、現存船における新たなコストの発生を防ぐ手段が設けられた。

本協定は22以上の国であってその漁船総数が3,600隻以上となるものが締結した日の12か月後に発効する（本協定第4条）。本協定の署名国は3か国、締約国は16か国、対象漁船総数は1,907隻（2022年3月1日現在）となっており、発効に当たっては米国（対象漁船総数1,499隻）、中国（同1,516隻）、日本（同582隻）等の加入が必要となる。

あらき ちほみ
（荒木 千帆美・外交防衛委員会調査室）