

参議院常任委員会調査室・特別調査室

論題	S T C W－F 条約の概要 －漁船の安全等に関する国際協力と条約実施のための国内措置－
著者 / 所属	藤川 隆明 / 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	475 号
刊行日	2025-4-25
頁	80-87
URL	https://www.sangiin.go.jp/japanese/annai/chousa/ripou_chousa/backnumber/20250425.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 75020) / 03-5521-7686 (直通))。

S T C W－F 条約の概要

— 漁船の安全等に関する国際協力と条約実施のための国内措置 —

藤川 隆明

(外交防衛委員会調査室)

1. はじめに
2. 漁船に関する S T C W－F 条約の発効及び改正並びに国会提出
3. 第217回国会（常会）に提出された S T C W－F 条約の概要
4. 条約実施のための国内措置
5. おわりに——論点に触れて

1. はじめに

本稿で紹介する「千九百九十五年の漁船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（以下「S T C W－F 条約」という。）は、国際海事機関¹（以下「I M O」という。）の下で採択された条約で、その名称のとおり、「商船員」ではなく、「漁船員」を対象とするものである。本条約は、日本が主導して包括的見直しの必要性を提起したことを契機に、最終的に、I M Oの第108回海上安全委員会において、日本の主張が反映される形で条約附属書の改正及び新コードの採択がなされた。日本政府は、早期締結を望んでいる。

本稿は、日本政府が締結を目指している S T C W－F 条約の概要を紹介するものである。その際、S T C W－F 条約が留意している「千九百七十八年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（以下「S T C W条約」という。）についても簡単に触れることとし、S T C W条約発効から S T C W－F 条約の発効、改正に至るまでの経緯等も概観する。最後には、S T C W－F 条約の実施のための国内措置についても簡単に触れることとする。なお、文中の名称、肩書等はいずれも当時のものである。

2. 漁船に関する S T C W－F 条約の発効及び改正並びに国会提出

S T C W－F 条約には、この条約の締約国は、S T C W条約に留意して、漁船に雇い入

¹ 船舶の安全等、海事問題に関する国際協力を促進するための国連の専門機関。

れられる乗組員の訓練及び資格証明並びに当直に関する国際基準を設定することで、海上における人命及び財産の安全を更に増進すること並びに海洋環境の保護を更に促進することをうたっている（STCW-F条約前文）。この点、証明書について、この条約より先に発効したSTCW条約との互換性に係る規定が各所に存在するところである。

そこで、以下、簡単に、STCW条約の発効からSTCW-F条約の発効、改正までの経緯を概観し、さらにはSTCW-F条約の締結を求める政府の説明を確認する。

（１）商船に関するSTCW条約について

過去、船員の訓練資格等に関する分野は、国により制度が大幅に異なることもあり、国際基準を設定しようとする努力があまり払われてこなかった。しかし、1967年に英仏海峡において発生したタンカー、トリー・キャニオン号の座礁事故²を契機に、船員の資質の向上についての国際的な要請が高まり、海上における人命及び財産の安全の確保並びに海洋環境の保護の促進を図るため、船員の技能に関する国際基準を設定する必要性が認識されるに至り、1978年7月、IMOでSTCW条約が採択され、1984年4月に発効した³（2025年4月現在の締約国数は167か国である）。一方、STCW条約は商船の船員を対象とし、漁船の船員は、適用が除外される。この点、政府は、漁船は、運航が通常の船とは違い⁴、漁業に従事するという点で就労条件も違うところ、条約に記載されている条件を全部適用するのは適当でないという観点から除かれている旨説明した⁵。

（２）漁船に関するSTCW-F条約について

STCW-F条約は、漁船員の訓練、資格証明のための要件及び当直の基準等について定めるもので、IMOにおいて1995年7月7日に採択され、2012年9月29日に発効している⁶。日本は未締結だが、2025年2月現在の締約国数は36か国⁷である。STCW-F条約は、

² 原油を満載した大型タンカー、トリー・キャニオン号が、英国に向けて航行中、英国南西部のシリー島とランズエンドの間の浅瀬に座礁した事故。貨物油は壊れたタンクから流れ出し、離礁作業が難航する中、油の流出が続いた。英国政府は船内に残った4万トンの原油を燃焼させるために本船を爆破することを命じている。流出した油は119,000トンに及び、英国の南西部とフランスの北部沿岸部に深刻な被害を及ぼした。事故の原因は、予定されたコースを変えて航行した船長にあるとされている（国土交通省ウェブサイト〈https://www.mlit.go.jp/kaiji/seasafe/safety11_.html〉（2025.4.3最終アクセス、以下URLの最終アクセスの日付はいずれも同日。））。

³ 日本は、STCW条約について、発効当初から締約国である。同条約は、その締結について承認を求めるため、第96回国会（1981年12月召集の常会）に提出され、衆参両院において、全会一致で承認されている。

⁴ 運航に関する漁船と商船の違いについて、漁船は、一般に、自分の国の港から漁場に出かけ、また自分の港に帰ってくるという運航が通常だが、いわゆる商船は、ある港から出て、いろいろ港に寄ってくるというのが商船の一般的な運航の実情である旨言及している答弁が存在する（第140回国会衆議院外務委員会議録第9号10頁（1997.4.16）朝海和夫外務省総合外交政策局国際社会協力部長答弁）。

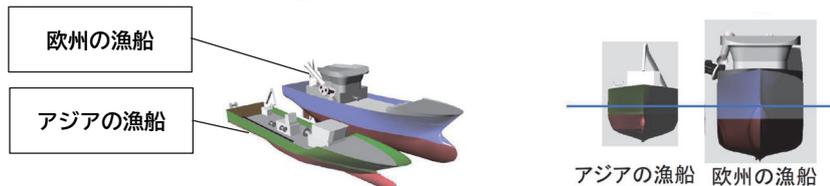
⁵ 第96回国会衆議院外務委員会議録第7号25頁（1982.4.9）都甲岳洋外務大臣官房外務参事官答弁

⁶ STCW-F条約が発効する2012年までに、STCW条約は、包括的改正が2回（1995年及び2010年）なされており（国土交通省ウェブサイト〈<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001732864.pdf>〉）、2010年の改正において、STCW条約及びコードの包括的見直しはできる限り10年ごとに行うこととされている（国土交通省ウェブサイト〈<https://www.mlit.go.jp/common/001289404.pdf>〉）。

⁷ 2025年2月6日現在、ベルギー、カナダ、コンゴ共和国、デンマーク、フランス、ガンビア、アイスランド、インドネシア、ケニア、キリバス、ラトビア、リトアニア、モーリタニア、モロッコ、ナミビア、ナウル、オランダ、ニュージーランド、ナイジェリア、ノルウェー、パラオ、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、

1995年の採択以降、2024年の改正に至るまで一度も改正されず、改正前のSTCW-F条約は、漁業の現状に鑑みて、古い規定や不足内容が多かった。また、船体の長さのみを適用対象の基準としていたため、欧州の漁船と比較して細長い傾向にある日本を含むアジアの漁船（図表1参照）は、比較的トン数の小さい（が細長い）漁船にも厳しい要件が課されるなど、日本にとって不利な状況が想定された。

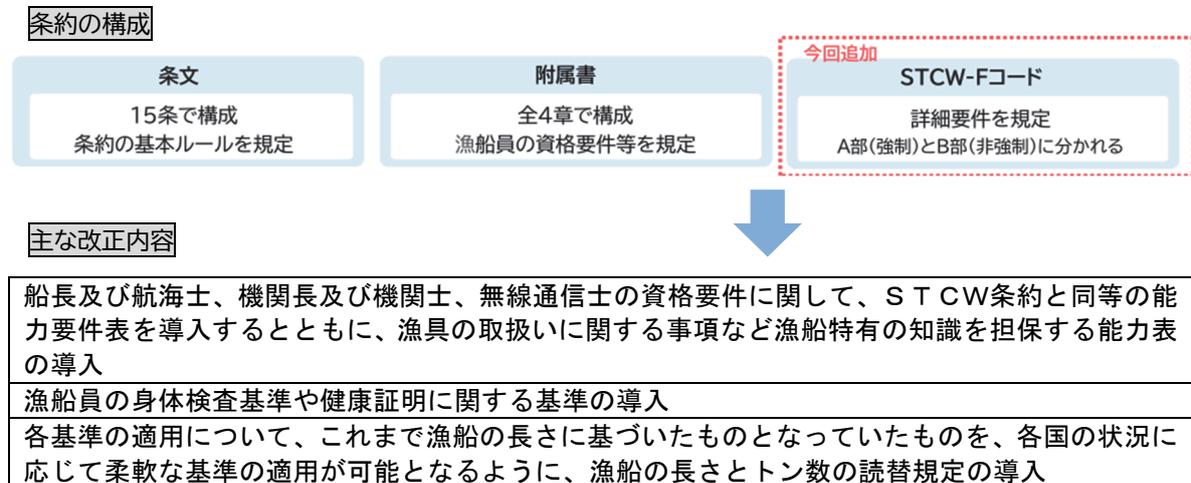
図表1 同程度の長さを有するアジアと欧州の漁船の比較（イメージ）



（出所）外務省資料を基に筆者作成

そこで、2015年に、日本が主導して包括的見直しの必要性を提起し⁸、2024年5月15日から24日にかけて開催されたIMOの第108回海上安全委員会において、日本の主張が反映される形で条約附属書の改正及び新コードの採択がなされた。これら（図表2参照）は、2026年1月1日に発効予定である。

図表2 改正後のSTCW-F条約の構成及び主な改正内容



（出所）「第177回船員部会資料 船員関係制度の見直しについて⁹」及び「IMO関係報告（MSC108報告）¹⁰」を基に筆者作成

政府は、STCW-F条約の締結について、①漁船の安全の国際協力を推進し、日本の漁船員の安全を含む海上の生命・財産の安全及び海洋環境保全を促進することは重要であ

ロシア、セントルシア、サンマリノ、サントメ・プリンシペ、シエラレオネ、南アフリカ共和国、スペイン、シリア、チュニジア、ウガンダ、ウクライナ、ウルグアイの36か国が締結している。

⁸ アイスランド、カナダ、ノルウェー及びニュージーランドとの共同提案であった。

⁹ 国土交通省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001844234.pdf>>

¹⁰ 国土交通省ウェブサイト<<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001750737.pdf>>

り、また、本条約の改正の議論を主導した国として、漁船の安全に関する国際的なルール作りにも積極的に取り組む姿勢を対外的に示すためにも重要であること、②日本が条約を未締結の場合、STCW-F条約が規定する漁船員の証明書を保有しない日本籍漁船の国外における漁業活動に支障が出るのが懸念されることから、証明書の発給に係る体制を早期に構築することは不可欠であるとして、STCW-F条約の早期締結の必要性を訴えている。STCW-F条約は、その締結について承認を求めため、2025年3月28日に、第217回国会（常会）に提出された（閣条第13号）。

3. 第217回国会（常会）に提出されたSTCW-F条約の概要

（1）適用対象等

この条約は、締約国を旗国（船舶が登録されている国）とする海上航行漁船において業務を行う乗組員に適用される（第3条）。「海上航行漁船」とは、漁船¹¹のうち、内陸水域又は外洋の影響から保護されている水域若しくは港湾規則の適用水域若しくはこれらの水域に近接する水域のみを航行する漁船以外のものをいう（第2条1.8）。

また、この条約の適用上、主管庁¹²は、全ての章について、測定の基礎として、**図表3**のように、長さ（L）に代えて、総トン数（国際トン数）を使用することを決定することができる（附属書第1-2規則2）。

図表3 長さ（L）と総トン数の読み替え ※トン は国際トン数

長さ（L）二十四メートルに相当するものとみなされる総トン数三百トン
長さ（L）四十五メートルに相当するものとみなされる総トン数九百五十トン

さらに、締約国の主管庁は、専ら自国の港から運航し、かつ、限定水域¹³内で漁獲を行う長さ四十五メートル未満の漁船において業務を行う乗組員に対し、一部の要件の適用を除外することが可能である。この場合において、主管庁は、当該乗組員の訓練及び資格証明に関して自国がとった措置の詳細をIMOの事務局長に報告する（附属書第1-2規則1）。

（2）締約国に求められる主な処置等

漁船員は、この条約の附属書の規定に基づき証明書¹⁴が与えられ（第6条）、各締約国は、そのための国内制度を整備する。加えて、締約国は、寄港国として、証明書の確認をする等により、いわゆるポートステートコントロール¹⁵を行う。

¹¹ 漁船とは、魚類その他の海洋生物資源を採捕するために商業的に使用する船舶をいう（第2条1.7）。

¹² 漁船の旗国である締約国の政府をいう（第2条1.2）。日本の場合は国土交通省となる。

¹³ 締約国の主管庁が定める締約国の近傍の水域であって、当該水域内ではある程度の安全が認められており、全ての漁船員の能力及び資格証明の基準につき、当該水域外における業務のための基準よりも低い水準に設定することが可能であるものと定義される（附属書第1-1規則1、1.17）。なお、IMOの見解として、「限定水域」とは、EEZ（排他的経済水域）を超えない範囲で、主管庁の裁量に委ねることとされている。

¹⁴ 例として、本稿では、資格証明書（ア）、健康証明書（イ）、技能証明書（ウ）を挙げる。「証明書」とは、名称のいかんを問わず、この条約の規定に従って発給され、又は承認される有効な文書で、受有者に対し当該文書に記載する業務又は国内法令に規定する業務を行うことを認めるものをいう（第2条1.3）。

¹⁵ 自国の港に入港した外国籍船が国際条約に定める基準に適合しているかについて検査をすること。

ア 資格証明書発効のための資格要件

図表 4 のとおり、船長、甲板部の当直を担当する職員、機関部職員（図表 4 ⑤、⑥又は⑦の規定で資格を有する職員）及び無線通信士が有すべき資格の要件が、附属書に規定されている。なお、長さ二十四メートル以上の漁船の船長（図表 4 ①又は③）や甲板部の当直を担当する職員（図表 4 ②又は④）で、STCW条約に基づく資格証明書を受有している者は、同条約においてSTCW-F条約と同等以上の要件が定められている能力について、再評価される必要はないとされ、能力要件の一部に互換性が認められている（附属書第 2-1 規則 3、第 2-2 規則 3、第 2-3 規則 4 又は第 2-4 規則 3）。

図表 4 船長、甲板部の当直を担当する職員、機関部職員及び無線通信士の資格証明規定

①	無限定水域において運航する長さ二十四メートル以上の漁船の船長の資格証明のための最小限の要件（附属書第 2-1 規則）
②	無限定水域において運航する長さ二十四メートル以上の漁船において甲板部の当直を担当する職員の資格証明のための最小限の要件（附属書第 2-2 規則）
③	限定水域において運航する長さ二十四メートル以上の漁船の船長の資格証明のための最小限の要件（附属書第 2-3 規則）
④	限定水域において運航する長さ二十四メートル以上の漁船において甲板部の当直を担当する職員の資格証明のための最小限の要件（附属書第 2-4 規則）
⑤	三千キロワット以上の推進出力の主推進機関を備えた漁船の機関長及び一等機関士の資格証明のための最小限の要件（附属書第 2-5-1-1 規則）
⑥	七百五十キロワット以上三千キロワット未満の推進出力の主推進機関を備えた漁船の機関長及び一等機関士の資格証明のための最小限の要件（附属書第 2-5-1-2 規則）
⑦	七百五十キロワット以上の推進出力の主推進機関を備えた漁船において人員の配置がされる機関区域の機関部の当直を担当する職員又は定期的に無人の状態に置かれる機関区域の当番に指名される機関部職員の資格証明のための最小限の要件（附属書第 2-5-2 規則）
⑧	漁船におけるGMDSS無線通信士の資格証明のための最小限の要件（附属書第 2-6 規則）

また、機関長¹⁶、機関部職員又はGMDSS無線通信士（図表 4 ⑧の規定で資格を有する者）においては、STCW条約に基づく資格証明書は、漁船について相当する証明書とみなすとされている（附属書第 1-3 規則 7）。よって、これらの者は、既にSTCW条約に基づく資格証明書を有していれば、漁船に搭乗することが可能である。

イ 健康証明書

規定に従って発給された証明書を受有する乗組員であって海上において業務を行っているものは、有効な健康証明書も受有していなければならない（附属書第 1-12 規則 3）。各締約国は、漁船員の身体適性の基準及び健康証明書の発給のための手続を定める（附属書第 1-12 規則 1）。なお、STCW条約の附属書の規定に従って発給された健康証明書は、漁船の乗組員について効力を有する（附属書第 1-3 規則 8）。

ウ 訓練及び技能証明書

漁船員は、船内におけるいずれかの任務を割り当てられる前に、主管庁により承認さ

¹⁶ 漁船の推進機関に関し責任を有し、並びに漁船の機械装置及び電気設備の運転及び保守に関し責任を有する首席機関部職員をいう（附属書第 1-1 規則 1.7）。

れた基本的な訓練及び船上の安全について精通するための訓練を受ける。証明書が発給されるために必要な資格に基本的な訓練が含まれない場合、当該証明書の受有者が基本的な訓練の課程を良好に修了したことを示す技能証明書が発給される。なお、証明書を得ようとする者であって、STCW条約に従って発給された有効な技能証明書を受有しているものは、STCW-F条約のコードに定める能力に係る基準であって、相当するSTCW条約の証明書の発給のために同等以上の水準が要求されたものについて、再評価されることを要しない（附属書第3-1規則1~3）。

エ 資格証明書の発給手続及び他の締約国等の資格証明書の承認手続等

漁船員の資格証明書は、附属書の規則に定めるところにより業務、年齢、身体適性、訓練、能力及び試験に関する要件を満たしている場合にのみ、主管庁が発給する（附属書第1-3規則1）。締約国は、①当該締約国が発給する資格証明書には、当該資格証明書の発給を証明するため裏書をする（附属書第1-3規則2）。また、②他の締約国等が発給した資格証明書を承認する場合、主管庁は、その承認を証明する裏書をする（附属書第1-3規則5）。②の場合に満たすべき要件も、規定がある（附属書第1-7規則）。

また、各締約国は、資格証明書及び裏書等の登録簿の管理並びに他の締約国が要請する場合におけるこれらの情報提供を求められる（附属書第1-6規則2）。

オ 国内制度の整備¹⁷

各締約国は、自国が発給した証明書又は裏書の受有者の能力の欠如、作為又は不作為に関する公平な調査を行うための手続及び手続並びに当該証明書を撤回し、停止し、及び取り消すための手続及び手続を設ける（第7条1）。また、各締約国は、自国を旗国とする漁船又は自国が正当に証明書を与えた漁船員に関し、この条約を実施するための国内法令が遵守されていない場合における罰又は懲戒処分について定める（第7条2）。

カ ポートステートコントロール

各締約国は、外国の漁船に対して、いわゆるポートステートコントロールを実施する。この条約により、漁船は、他の締約国の港にある間、当該他の締約国から正当に権限を与えられた監督官¹⁸の行う監督に服する（第8条1）。漁船員には、この条約の附属書の規定に従って証明書が与えられ（第6条）、監督官は、船上で業務を行う者のうち、この条約により証明書が与えられることを要求されている全てのものが、当該証明書を与えられ、又は適当な臨時業務許可書を受有していることを確認する（第8条1）。監督を行う締約国は、漁船において、要件の不備が是正されていない場合（当該要件の不備のために人命、財産又は環境に対する危険がある場合に限る。）には、当該危険が除去される程度に当該要件の不備が是正されるまでの間、漁船を航行させないための措置をとる（第8条2）。なお、附属書には、締約国の監督官が漁船において、要件の不備を発見した場合の措置が規定されている（附属書第1-4規則2）。

キ 情報送付・技術協力促進

各締約国は、この条約を十分かつ完全に実施するためにとった措置に関する報告等の

¹⁷ 日本の場合、この条約の実施のため、船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法が改正される（4. 参照）。

¹⁸ 監督官は、日本の場合には国土交通省職員の外国船舶監督官となる。

情報をIMOの事務局長に送付する(第4条)。事務局長は、締約国が要請する場合には、送付を受けた情報を当該締約国に提供する(附属書第1-5規則)。

また、締約国は、この条約の目的を推進するため、IMOと協議し、可能な場合には、事務職員及び技術職員の訓練、漁船員訓練機関の設立、漁船員訓練機関に対する設備及び施設の供与、適切な訓練計画の開発等について、技術援助を要請する他の国に対する支援を促進する¹⁹(第9条1)。

ク 当直

この条約は、当直体制は、当直を担当する乗組員がその任務の遂行に適している状態にあるように編成することを規定している(附属書第4-1規則)。また、安全な当直が常に維持されることを確保するために遵守すべき要件、原則及び指針を踏まえ、全ての漁船の船長が漁船の安全のために適切かつ効果的な当直が常に維持されていること等を確保することを規定する。なお、限定水域において運航する極めて小さい漁船に対してはこの原則の完全な遵守を免除することができる(附属書第4-2規則2及び3)。

(3) 他の条約及び解釈

この条約において、漁船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する従前の条約及び取極であって締約国の間において効力を有するものは、この条約が適用されない漁船員等について引き続き十分かつ完全な効力を有し(第5条1)、この条約に明文の規定がない事項²⁰については、締約国の法令に従うこととなっている(第5条3)。

4. 条約実施のための国内措置

この条約の実施のため、船員法等の一部を改正する法律案(閣法第58号)が、2025年3月28日に、国会に提出されている。STCW-F条約に関係した改正は、①非常時における安全衛生確保のための訓練の実施義務に係る規定の整備²¹(船員法第81条の2~第81条の5)や、②一定規模以上の漁船に船長又は航海士として乗り組むための要件(乗船履歴(業務経験)の保有・漁ろう操船講習の修了)を満たした者を乗り組ませることの義務付け(船舶職員及び小型船舶操縦者法第18条)、③日本に入港する外国漁船がSTCW-F条約に適合しているかの検査を実施するための規定の整備(船員法第120条の3及び船舶職員及び小型船舶操縦者法第29条の3)となっている。

図表5
基本訓練の一例



(出所) 国土交通省資料

¹⁹ STCW条約にも同様の規定があり、日本の支援の一例としては、ODAの一環として、アジア地域の船員教育者を受入れ、研修を実施していることが挙げられる(独立行政法人海技教育機構のウェブサイトには、2024年度の研修実施が報告されている<<https://www.jmets.ac.jp/news/n-2024121301.html>>)。

²⁰ 例えば、船舶職員の配乗基準が挙げられる。この点、日本では、4. 記載の②の規定が整備される。

²¹ なお、①訓練の実施施設について、収容能力に限られ、地域にも偏りがあるところ、(日本国内の滞在期間に限られる遠洋漁業では、確実な履行に不安を抱えるなど、)運用には更なる調整が求められる旨、②乗組員の講習が求められるところ、受講費に交通費や宿泊費も加算され、経済的負担が大きい旨指摘する報道がある(『日刊水産経済新聞』(2025.3.25))。

5. おわりに——論点に触れて

以上、STCW-F条約の内容について、STCW条約も踏まえ概観し、条約実施のための国内措置を簡単に確認した。STCW-F条約は、1995年7月に採択されてから、2012年9月まで発効しなかった。また、同条約は、発効時点で、改正がないまま採択から約17年が経過していた。2012年までに、STCW条約が、包括的改正を2回経ていることを加味すると、STCW-F条約は、必要な改正がなされず、見直しが必要な状態だったのだろう。その点、2012年に発効した同条約について、2015年に日本が包括的見直しを提起したことは、適切なタイミングなのかもしれない。一方で、実際に改正が採択される2024年5月までに、約9年が経過している。相応の時間なのかもしれないが、費やした時間を含め、日本は、この改正をどのように評価するのか、注目されるべき点である。さらに、注釈6に示したように、STCW条約は、できる限り10年ごとに包括的見直しが行なわれるとされ、今後も時宜にかなった内容となり得る。STCW-F条約はどうだろうか。STCW-F条約の継続的アップデートに、日本政府が主導的な役割を担うのかは着目に値するのではないか。

果たして、STCW-F条約は、どこまで国際社会に受け入れられるだろうか。同条約の締約国数は、STCW条約より、約130か国少ない。現時点では、アジアの国々も少ない。漁船が欧州と比較して細長い傾向にある国は、締結を見送っていたのではないか。国際社会において漁船の安全等を推進する意味で、この点は課題である。ただし、日本が主導した改正により、締約国数が増える可能性はある。今後注目したい。

STCW-F条約の締約国数が増えるならば、条約に基づくポートステートコントロールを行う国が増えることを意味する。この場合、日本籍漁船の国外における漁業活動への影響はどの程度のものだろうか。注釈4の国会答弁によれば、漁船の中には、自国の港から漁場に出かけ、他国の港に寄らず、帰ってくる形態も存在するようである。このような漁船には、影響があるのか。さらに言えば、現状、日本は、STCW-F条約を締結していないが、条約自体は2012年に発効している。今日まで日本籍漁船は国外で漁業活動をしていただろうが、何か不都合があったのだろうか。本文の2(2)最終段落において、政府が早期締結を目指す理由を確認したが、特に②との関係で重要である。

最後に、条約締結に伴い生じ得る負担は、どのように評価すべきか。注釈21からは、漁業従事者への経済的負担が想起される。また、例えば、遠洋漁業を営む者にとっては、日本に滞在する時間が有限であるところ、STCW-F条約により必要となる訓練について、その確実な受講のためには、訓練実施施設の地域偏在や収容能力が懸念点ではないか。加えて、上記のように、外国の港に寄港しない漁船にとっては、他国のポートステートコントロールを受けないにも関わらず、負担が増すことになるのだろうか。これらについて、いわゆる「現場で働く者」はどのように受け止めるのだろうか。そして、政府は、いわば「現場からの声」をいかに加味して政策を講ずるのだろうか。政府の説明が注目される。

(ふじかわ たかあき)