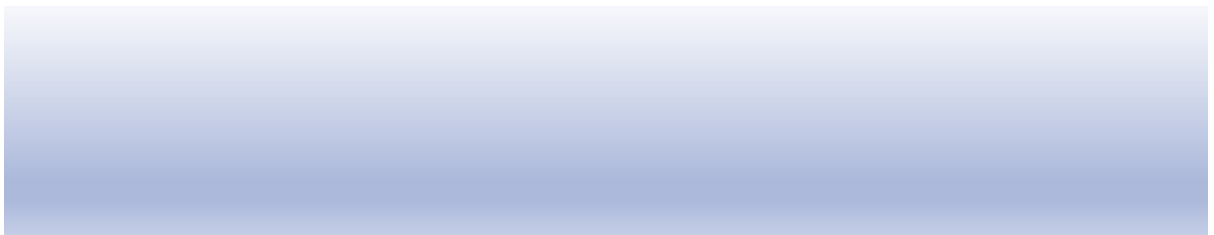


# 漁ろう操船講習 教本

---



一般社団法人  
大日本水産会



# 漁ろう操船講習 教本

---







# 目次

はじめに.....	1
第Ⅰ章 STCW-F 条約と漁ろう操船講習 .....	3
(1) STCW-F 条約について.....	4
(2) STCW-F 条約の締結に基づく義務.....	4
(3) STCW 条約と STCW-F 条約.....	5
(4) 漁ろう操船講習について .....	5
第Ⅱ章 漁ろう操船に関する知識 .....	7
1. 我が国の漁業 .....	8
(1) 我が国の漁業の概要 .....	8
(2) 主要な漁船漁業 .....	11
(3) 漁業をめぐる国際環境 .....	34
2. 漁船事故の現状と安全対策について .....	41
(1) 漁船における事故等の状況について .....	41
(2) 漁船の安全対策 .....	42
(3) 漁ろうに起因する事故事例と再発防止策 .....	53
3. 漁船の運航の注意 .....	62
(1) 推進器、舵への巻きつき防止 .....	62
(2) 漁具投入時、回収時の操船上の注意 .....	63
(3) オッターボードの転倒防止 .....	64

(4) 漁獲物積載の注意 .....	66
(5) 他国の漁船との事故防止 .....	67
4. 漁具の固着の際の対応 .....	68
(1) 漁具等の交錯への対応 .....	68
(2) 海底障害物への固着の対応 .....	69
(3) ロープの破断の危険性 .....	69
5. 船体の安定性の確保 .....	70
(1) パワーブロックによる安定性の変化 .....	70
(2) 船体改造や漁具変更による影響 .....	72
(3) その他の注意すべき事項 .....	72
 第Ⅲ章 関係法令・制度 .....	 75
1. 国際関係 .....	76
(1) 船舶・船員関係 .....	76
(2) 漁業関係 .....	77
2. 国内関係 .....	82
(1) 船舶・船員関係 .....	82
(2) 漁業関係 .....	84
 第Ⅳ章 漁船員条約資格証明書の発効手続き .....	 87
(1) 漁船員条約資格証明書について .....	88
(2) 交付申請手続き .....	88





## はじめに

平成 7（1995）年に採択された「1995 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」（STCW-F 条約）は、海上における人命及び財産の安全を増進し、海洋環境の保護を促進することを目的として、漁船員に必要な訓練及び資格証明並びに当直の国際的な基準等を定めた条約です。

本条約については、平成 24（2012）年 12 月に（一社）大日本水産会より漁業条約（STCW-F 条約、トレモリノス条約及び ILO 漁業労働条約）について、批准・国内法制化に関する業界意見をとりまとめた要望書が提出されたことから、平成 27（2015）年に設置された「STCW-F 条約国内法制化検討会」での官労使の関係者による議論を踏まえ、令和 6 年 8 月に国内法制化に関するとりまとめが行われました。また、並行して、我が国主導の下、国際会議の場において STCW-F 条約の見直しに向けた作業が進められ、令和 6（2024）年 5 月の国際海事機関（IMO）の第 108 回海上安全委員会（MSC108）において改正条約が採択されたことから、本条約の締結及び国内担保法（船員法等の一部を改正する法律）の手続きが進められ、令和 7（2025）年通常国会において成立、令和 8 年 1 月に本条約が発効されたところです。

本条約の締結は、我が国漁船の労働環境を国際水準まで高め、もって人材の確保に寄与するものであることに加え、PSC（ポート・ステート・コントロール）の円滑化等、条約批准国を海外基地とする我が国漁船の漁業継続の面でも必要です。

一方で、本条約中に規定される「漁船特有の知識」については、我が国ではこれまで体系的に整理されていなかったことから、これらを整理し、本条約発効後の新たな海技資格の構築を行う必要がありました。このため、水産庁、国交省、水産業界や学識経験者等により、当該知識に関する整理及び海技資格取得のための講習内容の検討を行い、今般、本書としてとりまとめたところです。

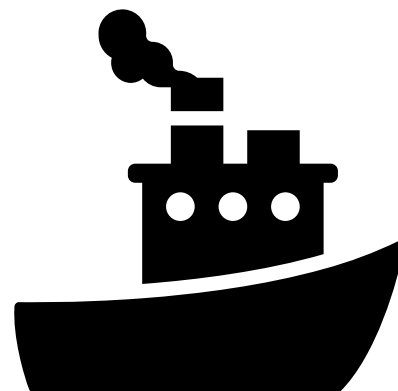
改正された船舶職員及び小型船舶操縦者法においては、「漁ろう操船講習」の規定が設けられ、漁船に乗り組む船長及び航海士については、漁船特有の知識の講習を修了することが求められることになります。当該講習の実施に際し、関係者の皆様が本書を参考にしていただければ幸いです。

なお、本テキストを編集するに当たって、水産庁、国土交通省および国立研究開発法人水産研究・教育機構水産大学校に監修をいただいたほか、資料提供その他の面で漁業団体ほか多くの方々から御援助を寄せていただいたことを、ここに付け加えます。



## 第Ⅰ章

# STCW-F 条約と 漁ろう操船講習



## 第 I 章 STCW-F 条約と漁ろう操船講習

### (1) STCW-F 条約について

STCW-F 条約は、海上における人命及び財産の安全を増進し、海洋環境の保護を促進することを目的として、漁船員に必要な訓練及び資格証明並びに当直の国際的な基準等を定めたものです。STCW-F 条約では、締約国による漁船員に対する証明書の発給、締約国の港における漁船の監督、漁船員（船長、甲板部職員、機関部職員、GMDSS（＊１）無線通信士）の資格証明のための要件、漁船員に対する基本的な訓練及び安全に関して精通するための訓練、当直の維持等に関して遵守すべき基本原則等が規定されています。令和 7（2025）年 11 月現在の締約国数は 39 か国です（＊２）。

STCW-F 条約の締結については、これまで水産業界からも要望がされていた経緯があります。令和 6（2024）年 5 月に国際海事機関（IMO）において STCW-F 条約の附属書の改正が採択され、我が国の漁船も受け入れられる内容となったことから、我が国も令和 7（2025）年 11 月、本条約に締結しました。

＊１ GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) : モールス通信等を衛星通信技術やデジタル通信技術等を利用した通信に置き換えた全世界的な海上遭難・安全システム。

＊２ 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、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、タンザニア、バヌアツ、日本

### (2) STCW-F 条約の締結に基づく義務

締約国は、STCW-F 条約の適用対象となる自国籍の漁船について、STCW-F 条約及び附属書に定められた漁船員の資格証明、訓練及び当直の基準に関する規則の規定の適用を確保する義務を負うこととなります。このため、我が国においても、STCW-F 条約の締結に伴い、国内法により、漁ろう中の船舶の航行の安全に関する講習や生存訓練や消火訓練の実地訓練などについて、船舶所有者や乗組員に対し義務付けがされることになりました。



### （３）STCW 条約と STCW-F 条約

昭和 42（1967）年 3 月の英仏海峡における大型タンカー「トリーキャニオン号」の座礁事故を契機として、船舶の航行の安全を確保するための船員の質を向上すべきという世論が世界的に高まったことを受け、昭和 53（1978）年 7 月に、船員の訓練及び資格要件に関する国際基準を設定することにより、人的な面からの海上における人命及び財産の安全を増進することを目的とした「1978 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」（STCW 条約）が IMO において採択され、STCW 条約は昭和 59（1984）年 4 月に発効し、令和 7（2025）年 11 月現在、167 カ国が批准しています（日本は昭和 57（1982）年に批准）。

STCW 条約が商船を対象としていることに対し、STCW-F 条約は漁船（漁ろうに従事する船舶）を対象としており、我が国では、船舶職員及び小型船舶操縦者法において、商船・漁船の別にかかわらず、STCW 条約の規定に準拠した同一の資格体系、乗組み基準としています。

なお、STCW-F 条約では、一定規模以上の漁船に乗り組む甲板部の職員（船長、航海士）について、一定の漁船等における乗船履歴と、漁船特有の知識の習得が求められる点で、STCW 条約と異なっています。

### （４）漁ろう操船講習について

本条約においては、商船の条約である STCW 条約上では規定されていない、本条約特有の規定である「漁船特有の知識」が存在します。

図 1 STCW-F 条約における「漁船特有の知識」

STCW-F 条約における 漁船特有の知識	知識の内容	知識の担保状況
航海に関する緊急時の対応	・漁具が海底又は他の障害物に固着した際にとるべき非常措置に関する知識	水産教育機関においては、座学（漁船運用学、漁船安全学、漁具力学等）及び関連の実験科目、乗船実習で担保可能
海上における人命の安全確保と海洋環境の保護のための法的要件と手段に応じた管理と監視	・漁船の安全に関連した国際条約に基づく責任 ・漁船内の人員の安全及び健康に関する国際文書の知識 ・水産資源の責任ある保全、管理及び開発に適用可能な原則及び国際基準 ・違法・無報告・無規制（IUU）漁業との闘いに関連する主要な国際文書及びツールに関する知識	水産系教育機関においては、座学（漁船概論、漁船運用学、漁船安全学、国際漁業論、資源管理論、漁業情報解析学等）及び乗船実習で担保可能
漁船の操船	・操業中の漁船の安全に悪影響を及ぼす要因に特に注意した操業中の操船に関する知識	水産系教育機関においては、座学（漁船概論、漁船運用学、漁船安全学、漁具漁法概論、漁具力学等）、及び関連の実験科目、乗船実習で担保可能
汚染防止要件遵守の確保及び海洋環境の保護	・漁業が環境に与える影響に関する知識	水産系教育機関においては、座学（漁船概論、漁具漁法概論、水産資源環境学、海事法規一般等）、乗船実習で担保可能
船舶の耐航性の維持	・復原性データ、復原性・トリムに関する表及び事前に計算された運航条件を利用する能力 次の知識： ①載荷重量が復原性に及ぼす影響、②漁具の操作が復原性に及ぼす影響、③追い波及び横波におけるリスク	水産系教育機関においては、座学（漁船運動力学、漁具力学等）、乗船実習で担保可能 ※ なお、①と③については、水産系教育機関の先生方からは共通との意見もあり
法的要件を遵守するための監視	・違法・無報告・無規制（IUU）漁業との闘いに関連する主要な国際文書並びに水産資源の責任ある漁業及び開発に関する関連国際文書での基本的で実践的な知識 ・水産業の持続可能な発展の重要性の理解	水産系教育機関においては、座学（漁船概論、国際漁業論、資源管理論、漁業情報解析学等）及び乗船実習で担保可能
漁労に従事する場合において、当直の職員が適切に措置すべき事項	・漁労に従事する他の船舶及びその漁具並びに自船の操縦性能（特に、漁具を舷外に展開した航海速度時における停止距離及び旋回径） ・残骸その他漁具に危険を及ぼす恐れのある水中障害物	水産系教育機関においては、座学（水産音響学、漁船概論、漁船運用学、漁船安全学、漁船運動力学、漁具力学等）、乗船実習で対応可能。 ※ 1については、漁船特有だが、商船においても共通と考えられる知識があるとの意見もあった。 ※ いずれも乗船実習や各漁船の漁法に応じた対処方法の習得等で対応することが必要

出典：国土交通省「STCW-F 条約国内法制化検討会とりまとめ」より抜粋

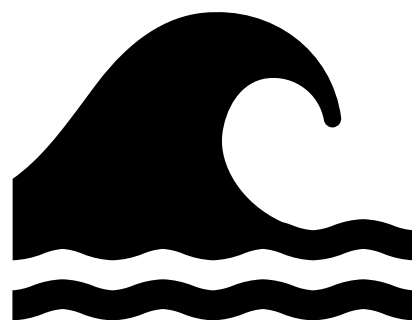
漁ろう操船講習において習得する内容としては、例えば、

- ・ 網を曳いたり漁獲物を船上に上げるときの漁船の復原力の確保
  - ・ 漁具が水中障害物に引っ掛かった際の適切な非常措置
- などの知識が挙げられます。

STCW-F 条約の締結に伴い、船舶職員及び小型船舶操縦者法では「漁船特有の知識」を学ぶための「漁ろう操船講習」に関する規定が設けられています。当該法においては、一定規模以上の漁船に船長や航海士として乗り組む者に対し、漁ろう操船講習を受け、修了することが義務付けられます。

## 第Ⅱ章

# 漁ろう操船に 関する知識



## 第Ⅱ章 漁ろう操船に関する知識

### 1. 我が国の漁業

#### (1) 我が国の漁業の概要

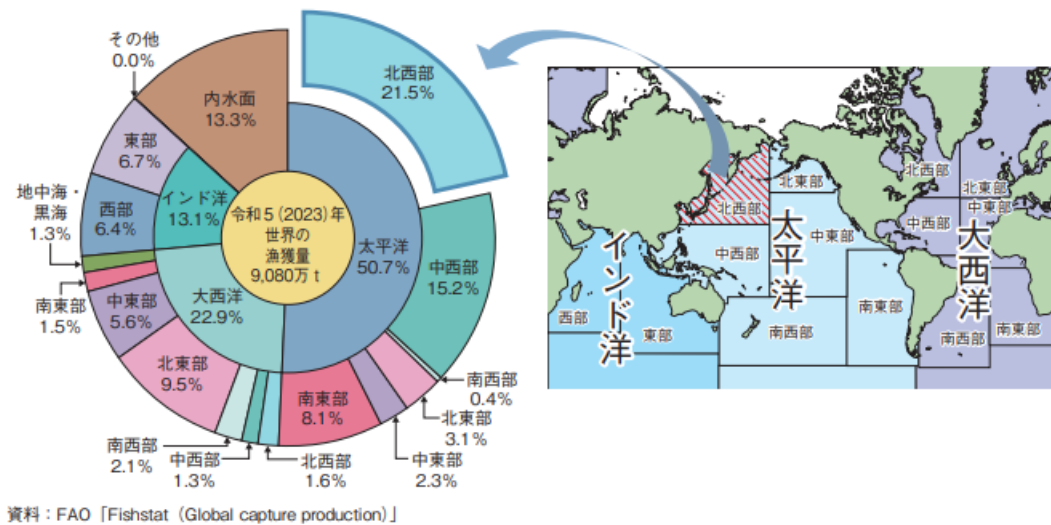
四面を海に囲まれている我が国では、多種多様な水産物に恵まれ、古くから水産物は国民の重要な食料として利用されてきており、地域ごとに特色のある料理や加工品といった豊かな魚食文化が形成され、現在まで継承されています。水産業は、国民の健康を支える水産物を供給する機能を有するとともに、水産加工業や高鮮度な水産物を国民に供給するために発達した流通業も含め地域経済の発展に寄与している重要な産業です。

我が国周辺水域が含まれる太平洋北西部海域は世界で最も漁獲量が多い海域であり、令和5（2023）年の漁獲量は、世界の漁獲量の21.5%に当たる1,955万tとなりました。

この海域に位置する我が国は、広大な領海及び排他的経済水域（EEZ）を有しており、南北に長い我が国の沿岸には多くの暖流・寒流が流れ、海岸線も多様です。このため、その周辺水域には、世界127種の海生ほ乳類のうちの50種、世界約1万5千種の海水魚のうちの約3,700種（うち我が国固有種は約1,900種）が生息しており、世界的に見ても極めて生物多様性の高い海域となっています。このような豊かな海に囲まれているため、沿岸域から沖合・遠洋にかけて多くの漁業者が多様な漁法で様々な魚種を漁獲しています。

我が国の漁業は操業海域から「沿岸漁業」「沖合漁業」「遠洋漁業」の3種類に大別されます。我が国の漁業は、戦後、沿岸から沖合へ、沖合から遠洋へと漁場を拡大することで発展してきました。また、沿岸では「養殖業」も各地で営まれています。

図 2-1 世界の主な漁場と漁獲量



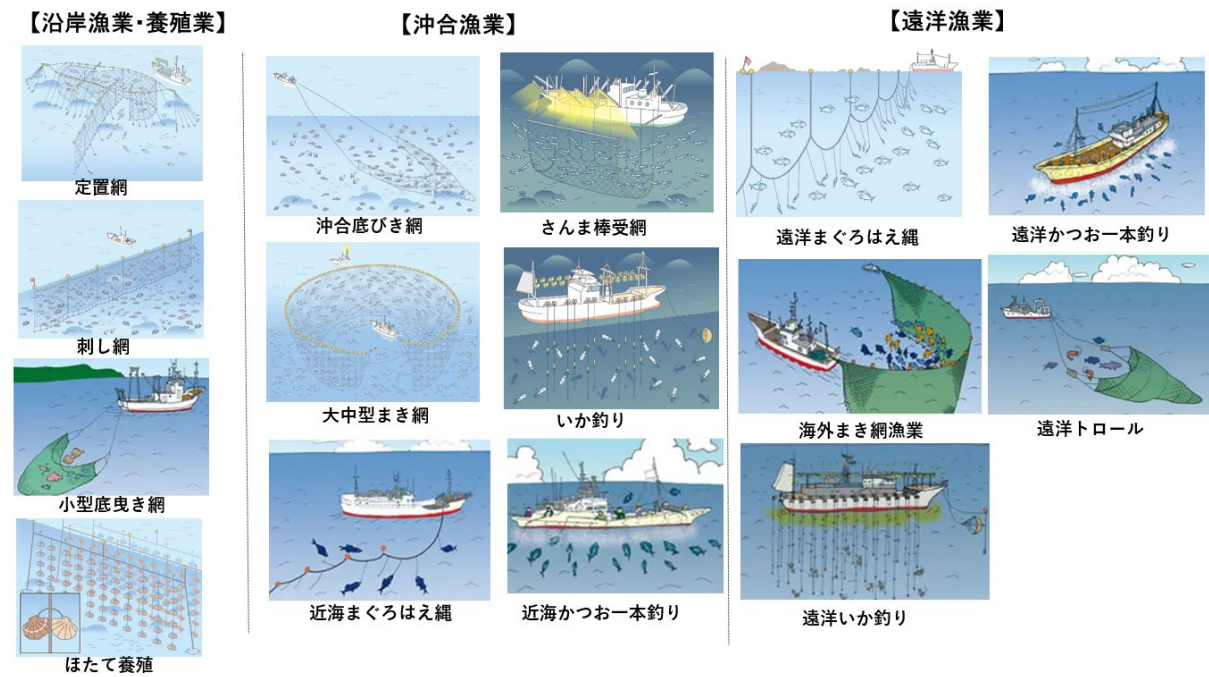
出典：令和6年度水産白書

図 2-2 我が国の漁業の概要

【沿岸漁業】	【沖合漁業】	【遠洋漁業】	【養殖業】
<p>【漁場】 ・港から近く日帰りができる漁場での操業。</p> <p>【操業日数】 ・操業日数は1日単位が基本。但し、操業時間帯は未明～昼、夕方～夜、日中だけと漁業種類によって異なる。</p> <p>【漁船】 ・5トン未満で乗員1～2名程度の小型漁船がほとんど。</p> <p>・多くは個人経営体で家族経営が多い。</p> <p>【漁獲対象】 ・地域や漁業種類によって様々。アジ、サバ等の魚類やイカ・タコ・貝類も対象。</p> <p>【主な漁業種類】 ・定置網、刺し網、小型底びき、まき網、釣り等</p>	<p>【漁場】 ・我が国200海里水域内。操業範囲は漁港から数時間のものから沖合や隣国の水域に近い場所まで幅広い。</p> <p>【操業日数】 ・漁場により異なる。</p> <p>・まき網で1～2日、いか釣り等で数日～1か月、底びきで日帰り～2週間</p> <p>【漁船】 ・沿岸から近い漁場で操業するものは20～30トン、長期にわたるものは120～200トン程度。</p> <p>【漁獲対象】 ・アジ、サバ、サンマ、イワシ等。底引きではエビ・カニ等。</p> <p>【主な漁業種類】 ・大中型まき網、沖合底びき、いか釣り、さんま棒受け等</p>	<p>【漁場】 ・南太平洋、インド洋、大西洋等の遠洋の漁場。</p> <p>【操業日数】 ・漁場が遠方となることから、日本出航後は短くて一か月、長いと1年半程帰国しない。</p> <p>・他国への入港や船員が航空機で移動するケースもあり。</p> <p>【漁船】 ・操業期間中の漁獲物を冷凍して積み込むため船体は大型(300～500トンが中心)。</p> <p>【漁獲対象】 ・マグロ、カツオ、イカ等。</p> <p>【主な漁業種類】 ・遠洋・近海まぐろはえ縄、遠洋・近海かつお一本釣り、海外まき網、大型いか釣り等</p>	<p>【漁場】 ・沿岸のすぐ近くに設置した生け簀等。</p> <p>【操業日数】 ・養殖場との行き来のため日帰り。</p> <p>・生き物相手のため魚の状態や設備のチェック、赤潮や台風等の自然災害対応が必要となるため、休日返上・不規則な勤務となることもある。</p> <p>【養殖対象】 ・給餌養殖(ブリ、マダイ等の魚類)、無給仕養殖(ホタテ、カキ等の貝類、ノリ、ワカメ等の海藻類)。</p>

出典：(一社) 全国漁業就業者確保育成センター資料を元に水産庁で作成

図 2-3 漁業種類の例



出典：農林水産省ホームページ、（一社）全国漁業就業者確保育成センター資料



## （２）主要な漁船漁業

我が国において、一定以上の漁船の規模で、かつ EEZ 外で操業を行っているのは遠洋・沖合漁業です。主要な漁業としては以下が挙げられます。

### ①遠洋まぐろはえ縄漁業

#### 【概要】

- ・ 浮きはえ縄を使用してマグロ、カジキまたはサメを釣獲する漁法。
- ・ 高度回遊性魚類であるマグロ類を主要な漁獲対象とすることから、操業海域が公海を含む全世界に及んでいる。

図 2-4 遠洋まぐろはえ縄漁船の例

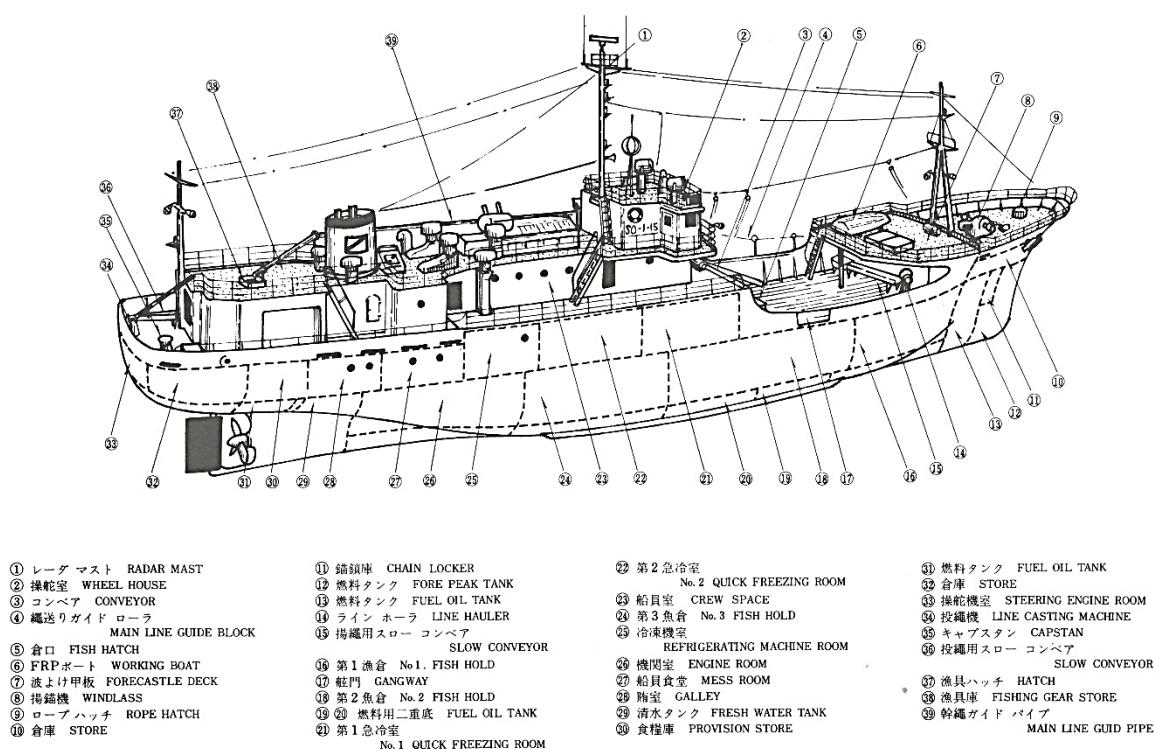


提供：（一社）海洋水産システム協会

#### 【漁船・漁具の構造】

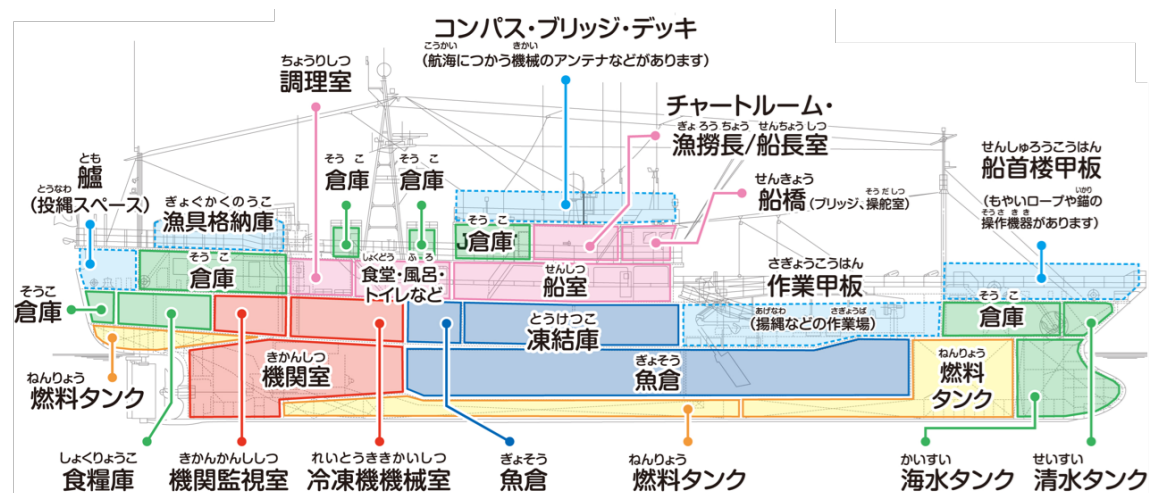
- ・ ブリッジの右舷に漁獲したマグロを引き上げるための切り込みがある。
- ・ 甲板上に投縄機、枝縄巻き上げ機、幹縄を揚収するラインホーラーを装備。また、回収した幹縄と枝縄を後部甲板に送るコンベアが装備されている。後部甲板には漁具庫がある。
- ・ 漁具は、幹縄、枝縄、釣針、浮縄、浮標（ボンデン）から構成される。漁具の規模や構造は目的とする魚種等により異なる。連続した幹縄に約 350m 間隔でボンデン用浮縄が、約 50m 間隔で枝縄が取り付けられる。枝縄の先には釣針がある。
- ・ 幹縄には主にマルチナイロン製のテグスが用いられている。枝縄にもテグスが用いられている。

図 2-5 遠洋まぐろはえ縄漁船図面



出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

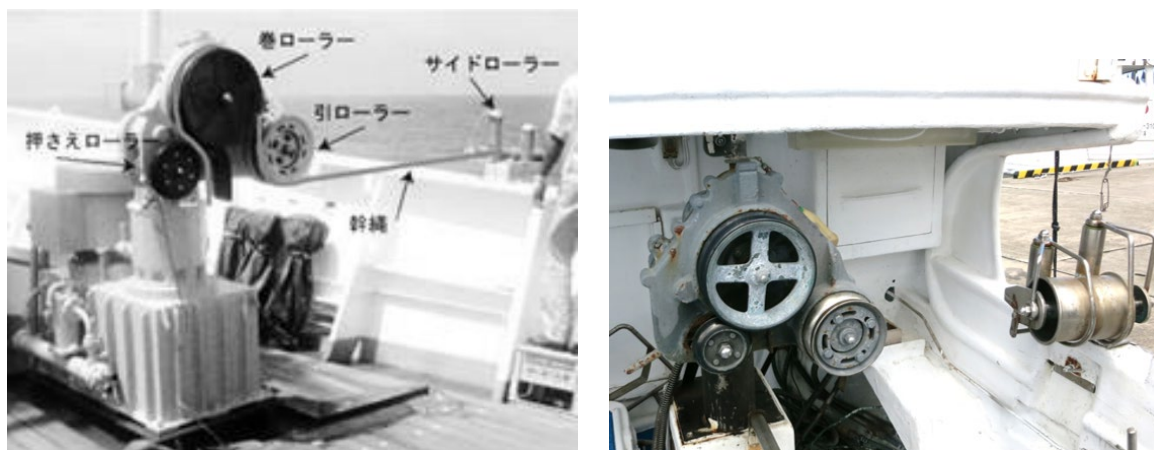
図 2-6 遠洋まぐろはえ縄漁船側面図



出典：日本かつお・まぐろ漁業協同組合資料



図 2-7 ラインホーラー

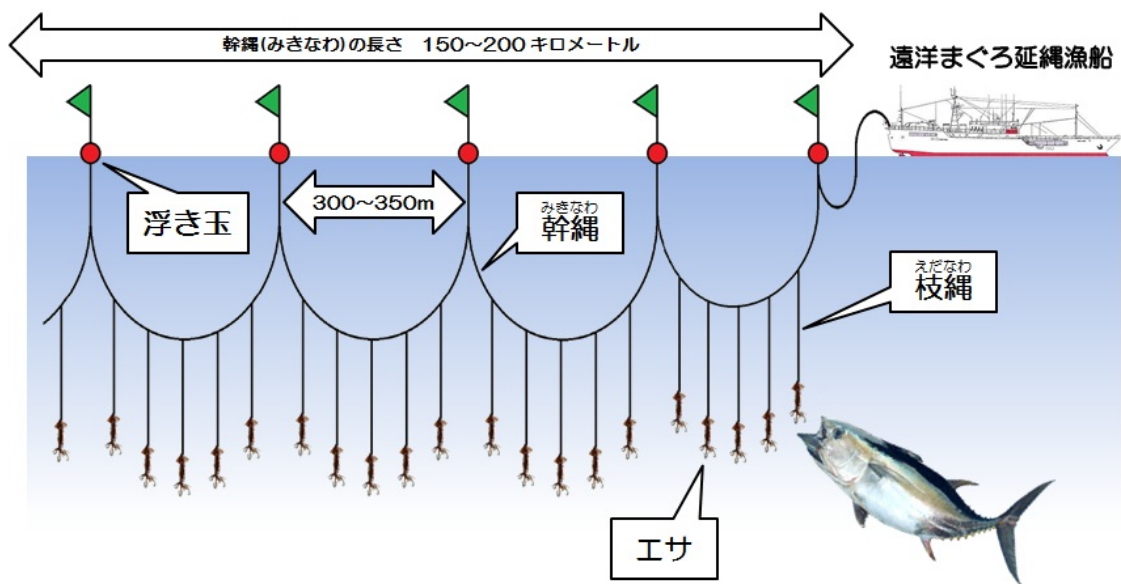


出典：（一社）大日本水産会資料

## 【操業形態】

- ・ 夜明け前に投縄準備に入り、完了次第、一斉に作業を開始する。
- ・ 全長 150km にも及ぶ長い幹縄に目印となるラジオブイや縄を浮かすためのビン玉を付けると共に、釣針の付いている枝縄に素早くイカ、サンマ、アジ、サバ等の餌を付け、海中に投入する。針の数は 2,500～3,000 本、時間にして約 4 時間。
- ・ 投縄終了後、マグロがかかるまで 2～3 時間程度待機し、揚縄作業に入る。揚縄には 10 時間～12 時間程度を要する。
- ・ 漁獲されたマグロ類は、全海域で操業する船の場合はえら、内臓、ひれを取り除き、血抜きを完全に行った上で、マイナス 60℃の超低温で急速冷凍される。「近海」又は「小型」の船の場合は、魚種及び水揚げまでの時間により洋上での処理状況が異なるものの、冷海水で保存され生のまま水揚げされる。
- ・ 全海域で操業するまぐろはえ縄船の場合、大西洋やインド洋等の遠洋で操業するため、1 回の航海は約 1 年程度に及ぶ。
- ・ 操業海域は全世界に及ぶが、近海のまぐろはえ縄船については、日本周辺海域を中心に公海及び外国 200 海里水域を含む中西部太平洋で操業する。

図 2-8 遠洋まぐろはえ縄漁船 操業概念図



出典：日本かつお・まぐろ漁業協同組合資料

## ②かつお一本釣り漁業

### 【概要】

- ・ 代表的な釣り漁業。カツオ及びビンナガを主として漁獲し、主に生鮮生食用や冷凍生食用（タタキ等）として利用されている。
- ・ 日本周辺海域を主漁場とするものと、中西部太平洋及び日本周辺を含む北西部太平洋を主漁場とするものにより行われている。

図 2-9 遠洋かつお一本釣り漁船の例

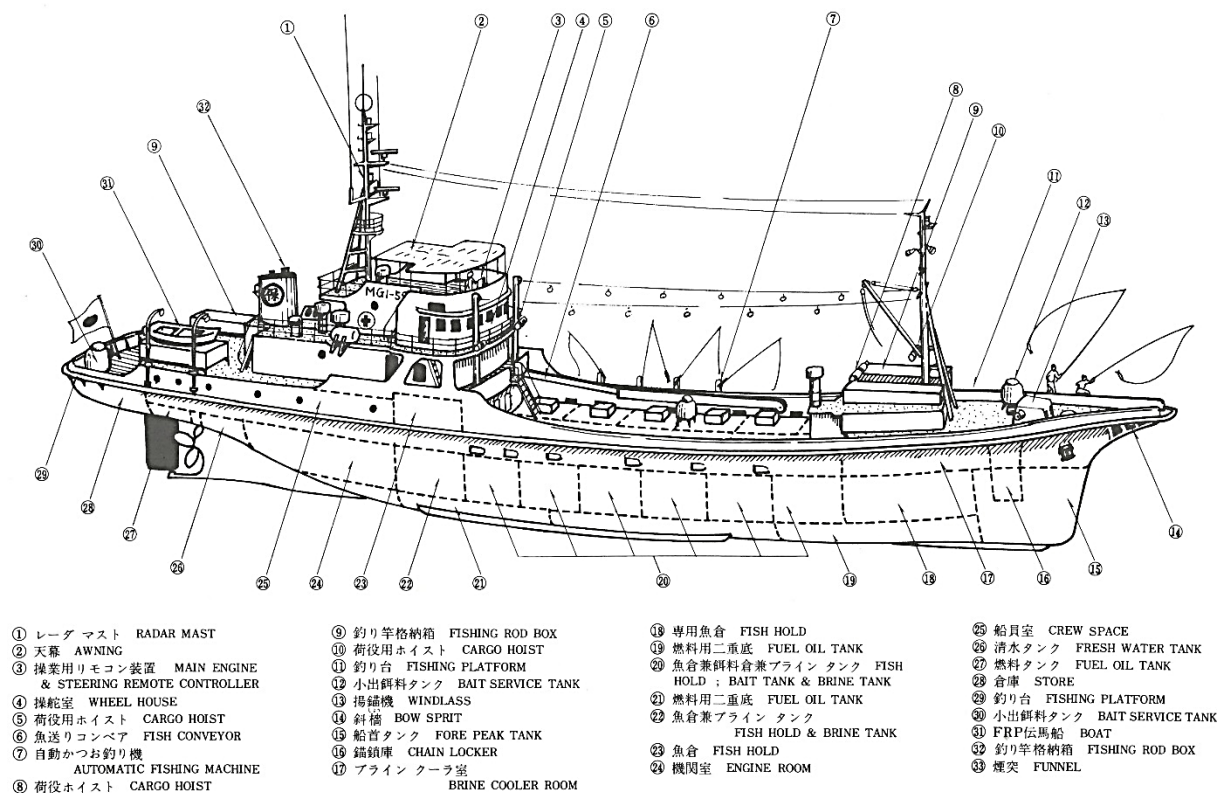


提供：（一社）海洋水産システム協会

## 【漁船・漁具の構造】

- ・ 全体が平たく、ブリッジが後方寄り。また、魚群を見つけるための見張り台が備え付けられている。
- ・ 前甲板とブリッジ下に魚倉がある。
- ・ カツオを漁獲する際に使用する散水装置が装備されている。
- ・ カーボンやグラスファイバー製で4～6 mの釣竿に釣糸と釣針を取り付ける。釣針は擬似餌と餌針の両方で用いられるが、擬似餌の針にはかえしがなく、釣り上げたカツオが空中で釣針から外れるようになっている。
- ・ 自動かつお釣り機を搭載している漁船もある。

図 2-10 遠洋かつお一本釣り漁船図面

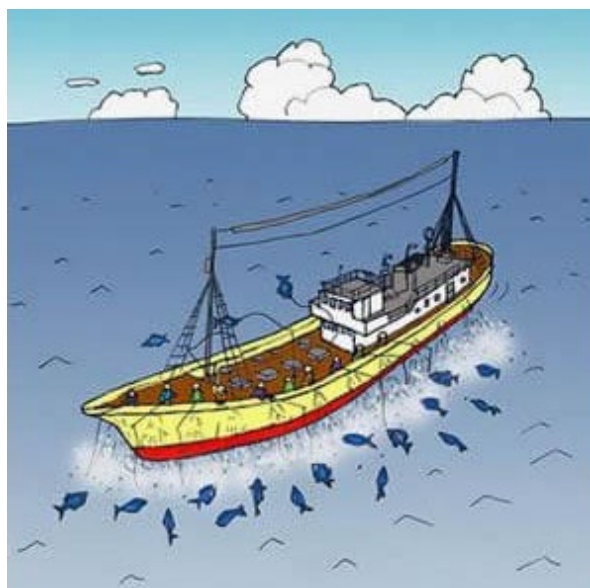


出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

## 【操業形態】

- ・ 出航後、撒き餌に使う生き餌を船内に積み込み、漁場へ向かう。
- ・ 漁場でカツオの魚群を探索し、魚群を発見すると全速力で魚群に近づき、撒き餌（活きイワシ）を撒くと同時に散水機で水しぶきを発生させる。
- ・ カツオが集まったところで、主に左舷舷側から一斉に擬似針で一匹ずつ竿釣りする。釣り上げと同時に、魚を頭上に跳ね上げるようにして針から魚をはずす「跳ね釣り」と呼ばれる釣り方が主流である。

図 2-11 遠洋かつお一本釣り漁業 操業概念図



出典：（一社）全国漁業就業者確保育成センター資料

図 2-12 かつお一本釣り漁船の散水機と漁獲の様子



出典：（一社）大日本水産会提供資料

### ③まき網漁業

#### 【概要】

- ・ 带状の1枚の網で魚群を取り囲み、網の下部を引き締めてから徐々に網の包囲を縮小して漁獲する漁法。
- ・ 漁業許可上は大中型、中型、小型に分類される。大中型まき網漁業は主に網船が総トン数40トン以上の大船許可漁業であり、そのうち、大型かつ単船でカツオ・マグロ類を漁獲することを目的として遠洋で操業するものは海外まき網漁業と呼ばれる。
- ・ 遠洋・沖合・沿岸の漁場の違いによって漁具の大きさや操業方法は異なる。大



中型まき網漁業では網船、運搬船、魚探船（灯船）からなる船団を構成して操業する。海外まき網漁業は単船で操業を行う。

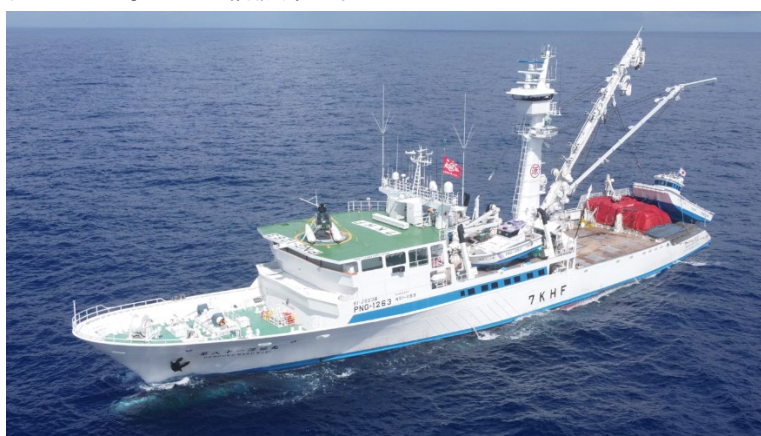
- ・ 沖合・沿岸のまき網漁業は、我が国周辺水域において、イワシ、アジ、サバ、カツオ、マグロ、ブリなどの浮魚類を主たる漁獲対象として操業を行っている。主な水揚げ港は、釧路港、八戸港、銚子港、境港港、松浦港などで、漁獲物は、生鮮、加工、冷凍、フィッシュミールなど幅広い用途に向けられている。
- ・ 海外まき網漁船は、中西部太平洋の漁場において、カツオを主な対象魚種としてまき網の周年操業を行っており、水揚げは焼津港・枕崎港・山川港の3つの港で行っている。水揚げされたカツオは、国内では主に加工原料として販売しており、主な用途はかつお節原料である。

図 2-13 大中型まき網漁船の例



提供：（一社）海洋水産システム協会

図 2-14 海外まき網漁船の例

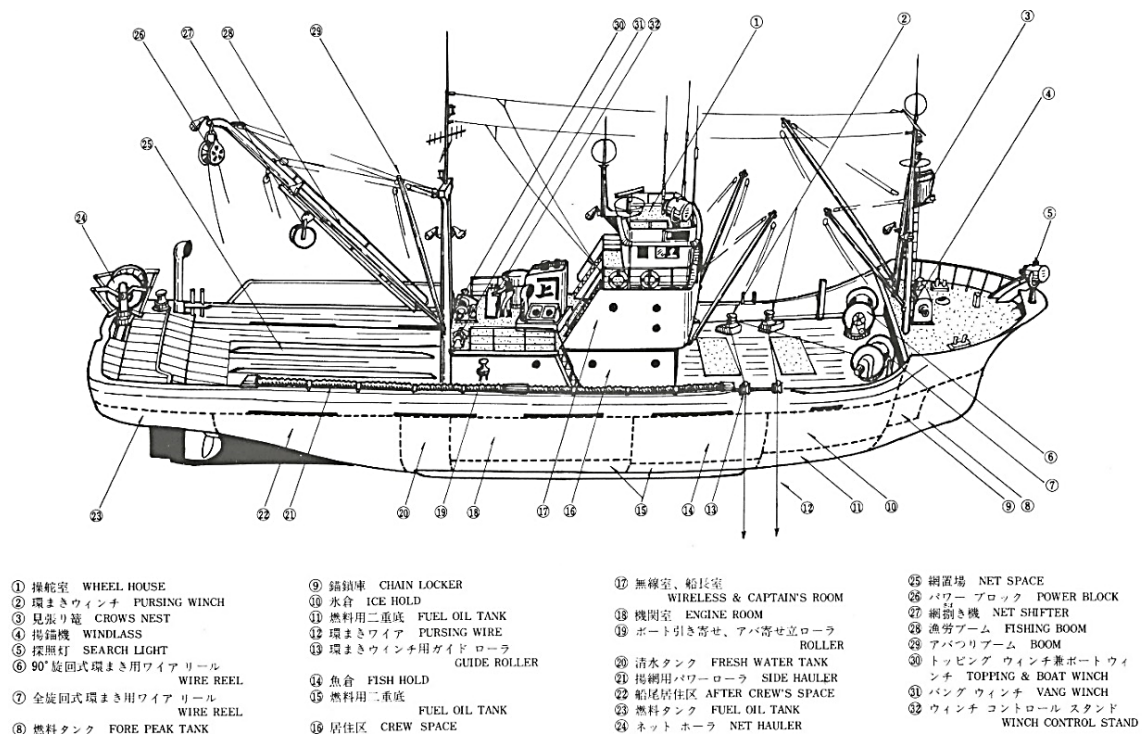


提供：（一社）海外まき網漁業協会

## 【漁船・漁具の構造】

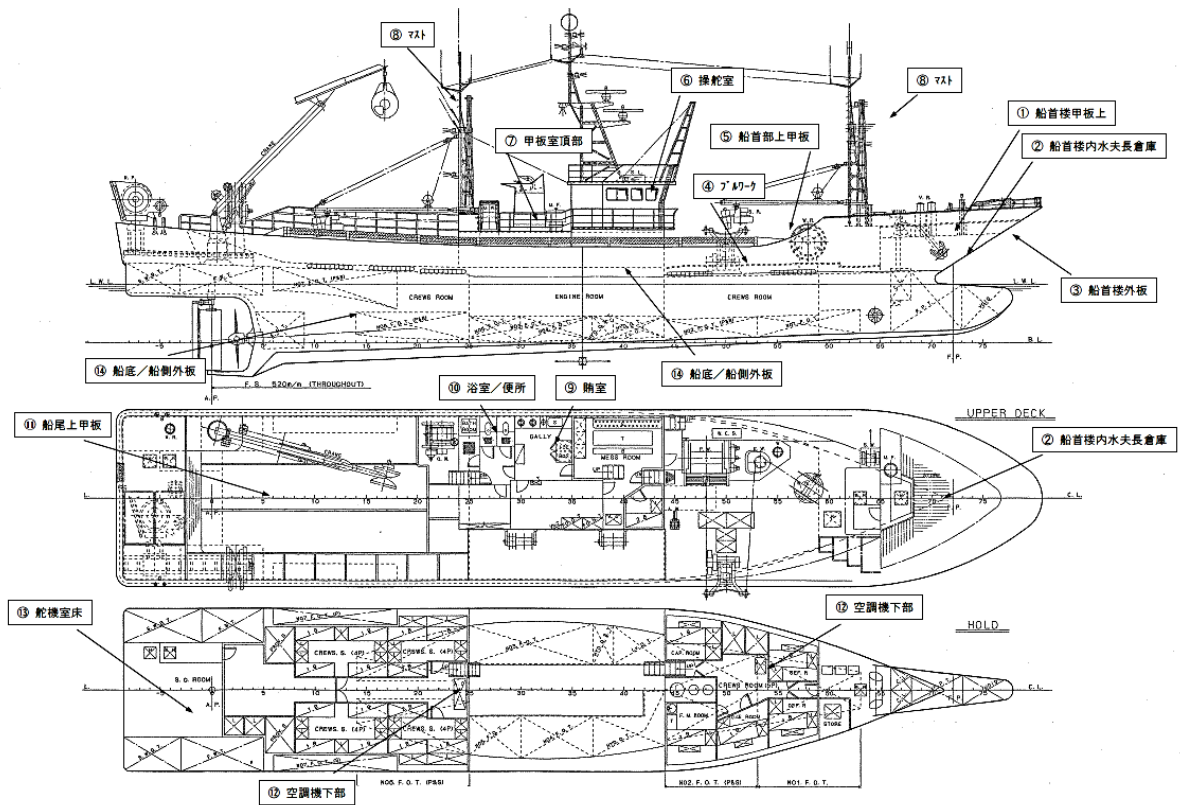
- ・ 網船の後部は網を置くスペースがある。また、網を巻き上げるネットホーラ、網をさばくパワーブロック、デッキクレーンなどの機器を装備している。
- ・ 海外まき網では網を巻くためのレッコボートを搭載している。また、ヘリコプターを搭載している漁船もある。
- ・ 網の大きさは対象魚種、漁場状況で異なるが、1そうまきでは1,600～2,000m程度、2そうまきでは長さが1,000m程度。深さはいずれも100～250m程度。

図 2-15 一そうまき網漁船図面



出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

図 2-16 135 トン型まき網漁船図面



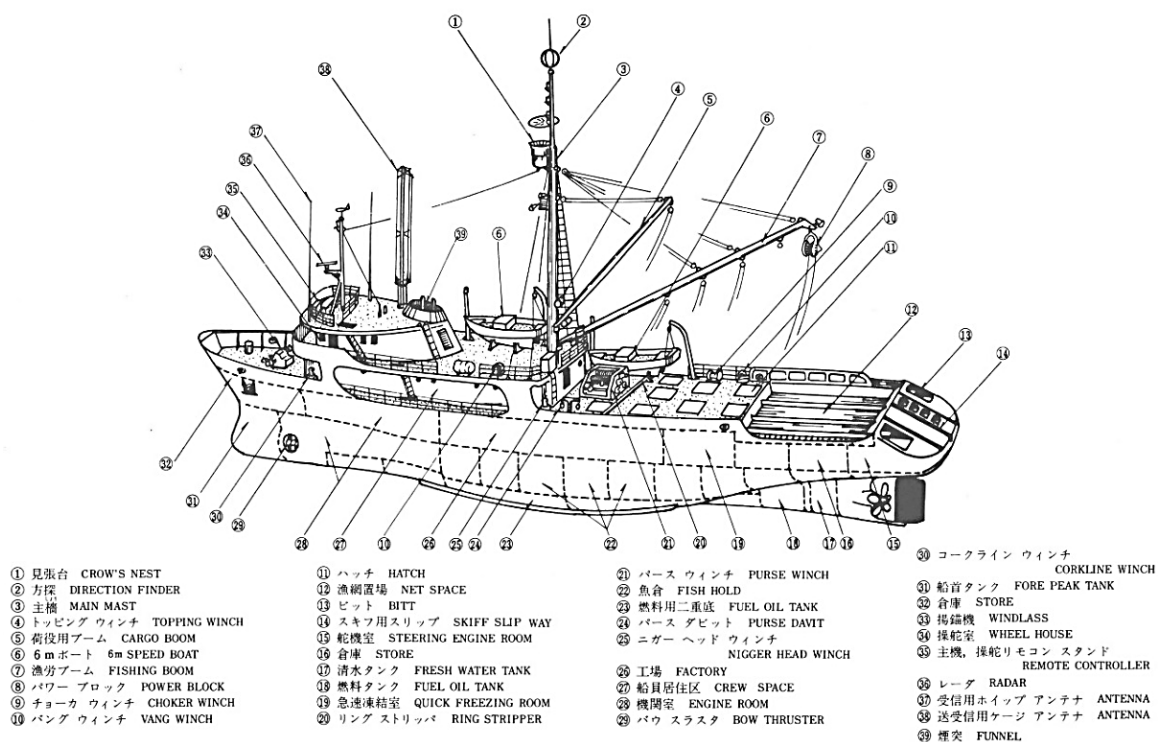
提供：日本遠洋旋網漁業協同組合

図 2-17 199 トン型まき網漁船図面



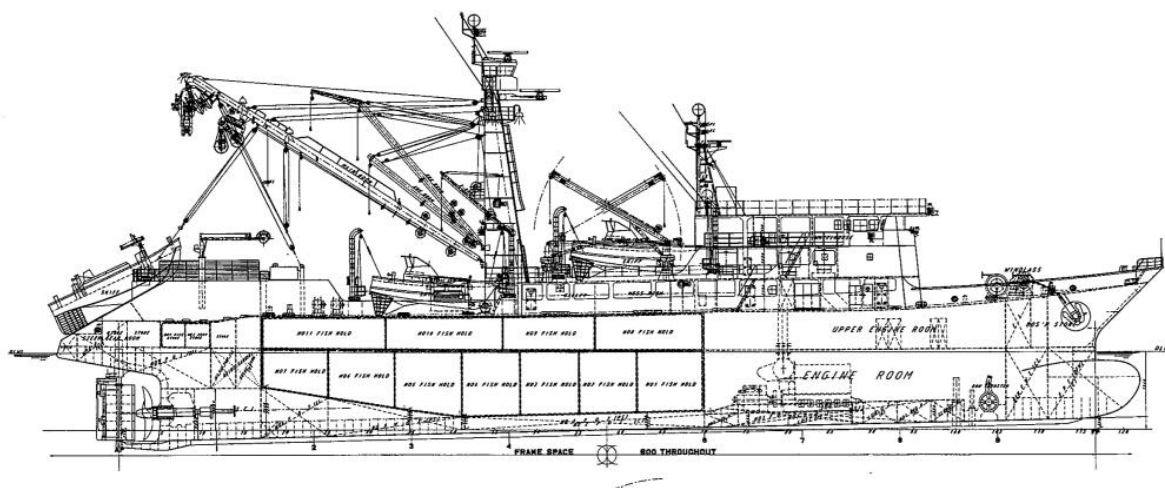
提供：長崎造船株式会社

図 2-18 海外まき網漁船図面



出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

図 2-19 海外まき網漁船側面図



出典：（一社）海外まき網漁業協会提供資料



## 【操業形態】

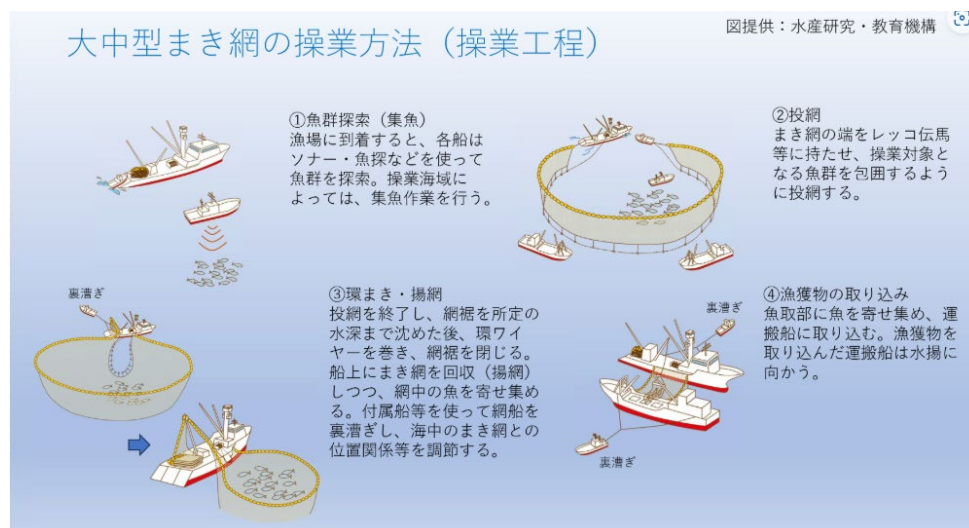
## 大中型まき網

- ・ 魚群探知機、ソナー、目視などで魚群を発見したら、旋回して網を投入する。通常は時計回りに投網を行う。
- ・ 網裾に通した環ワイヤーを絞り、網裾を閉じた後、漁網を船上に回収しながら魚群を魚取部に集め、運搬船に取り込む。
- ・ 操業方法により、1 そうまき、2 そうまきがあり、サバやアジ類のような光に集まる習性を持つ魚種を対象とする操業では、集魚灯の使用が認められている場合もある。
- ・ 大中型まき網漁業のトン数階層は網船が 15 トン以上 760 トンまでで、船団構成は操業の方法、船の積載量（網や漁獲物）等により網船、探査船、運搬船、レッコボートの数隻からなっている。

## 海外まき網

- ・ 単船による 1 そうまき漁法で、漁船には投網に利用するレッコボートをはじめとした 3～4 隻の補助船が搭載されている。魚群探索に用いられるヘリコプターを搭載した漁船もある。
- ・ 対象資源（カツオ、キハダ）を発見すると、網漁具の端部を取り付けたスキフボードを船尾から降ろし、投網を開始する。投網は、漁船が対象資源を取り囲むように反時計回りに旋回しながら行われ、投網後、網裾が対象資源の遊泳水深以上に沈降したことを確認して、網裾に取り付けられたパースリングに通したワイヤーを巻き上げて対象資源を包囲する。FADs（Fish Aggregating Devices、浮漁礁・集魚装置）に集魚された魚群を対象に操業が行われることもある。
- ・ 投網後、網漁具を揚網し、対象資源をタモですくって船内に取り込む。船内に取り込まれた対象資源はブライン凍結され、冷凍保蔵される。

図 2-20 大中型まき網（船団操業） 操業概念図



出典：（一社）全国まき網漁業協会資料

図 2-21 海外まき網漁船 操業概念図

### 操業方法について



出典：（一社）海外まき網漁業協会提供資料

図 2-22 海外まき網漁船の操業の様子



出典：（一社）海外まき網漁業協会提供資料

## ④底びき網漁業

### 【概要】

- ・ 漁船から伸ばした曳き綱（ワイヤー等）に連結した漁網を曳航し、漁獲を行う漁法。底びき網漁業では網口を開口させるために金属やFRP製等のオッターボード（開口板）を用いるオッタートロール漁法とFRPや金属製のビームを用いるビームトロール漁法がある。また、漁業として、沖合底びき網漁業、以西底びき網漁業、遠洋底びき網漁業、小型機船底びき網漁業等の種類がある。
- ・ 沖合底びき網漁業には「1そうびき（かけまわし）」、「1そうびき（オッタートロール）」及び「2そうびき」の3種類の漁法がある。
- ・ 「沖合底びき網1そうびき（かけまわし）」は、漁船から伸ばしたひきづなに連

結した袋状の漁網を曳航する漁業で、ひきづな・漁網・ひきづなの順にひし形に海に投入した後、二本のひきづなを漁船に固定して曳航し、主に、海底付近に生息している魚類や甲殻類（カレイ類、ズワイガニ、エビ類）などを漁獲する。「沖合底びき網2そうびき」及び「以西底びき網」は、1つの漁網を2隻の漁船が一定の間隔を開けて並んで曳航する漁法であり、主に、タイ類、カレイ類、アンコウ、アカムツなどの魚類を漁獲する。

- ・ 遠洋底びき網漁業（遠洋トロール漁業）は、漁船の後部から海中に網を入れ、魚群を捕獲する。操業の方法は、沖合底びき網漁業における「1そうびき（オッタートロール）」とほぼ同様である。甲板に準備したトロール網にペンネット（網と曳索またはオッターボードをつなぐロープ）を通してオッターボードを両脇に取り付け、ワープ（曳索）をウインチで引っ張り、主に海底、中層付近の魚類やイカ類を漁獲する。遠隔漁場で操業するため、漁獲物を冷凍保存する必要があるため、船体は比較的大型で、冷凍パンに漁獲物を並べて凍結し、冷凍魚倉に保管する。ドレス加工、フィレ加工など簡単な加工をすることもある。主要魚種は、クサカリツボダイ、キンメダイ、カラスガレイ、アカウオなどである。

図 2-23 底びき網漁船の例



提供：（一社）海洋水産システム協会

図 2-24 遠洋トロール漁船の例

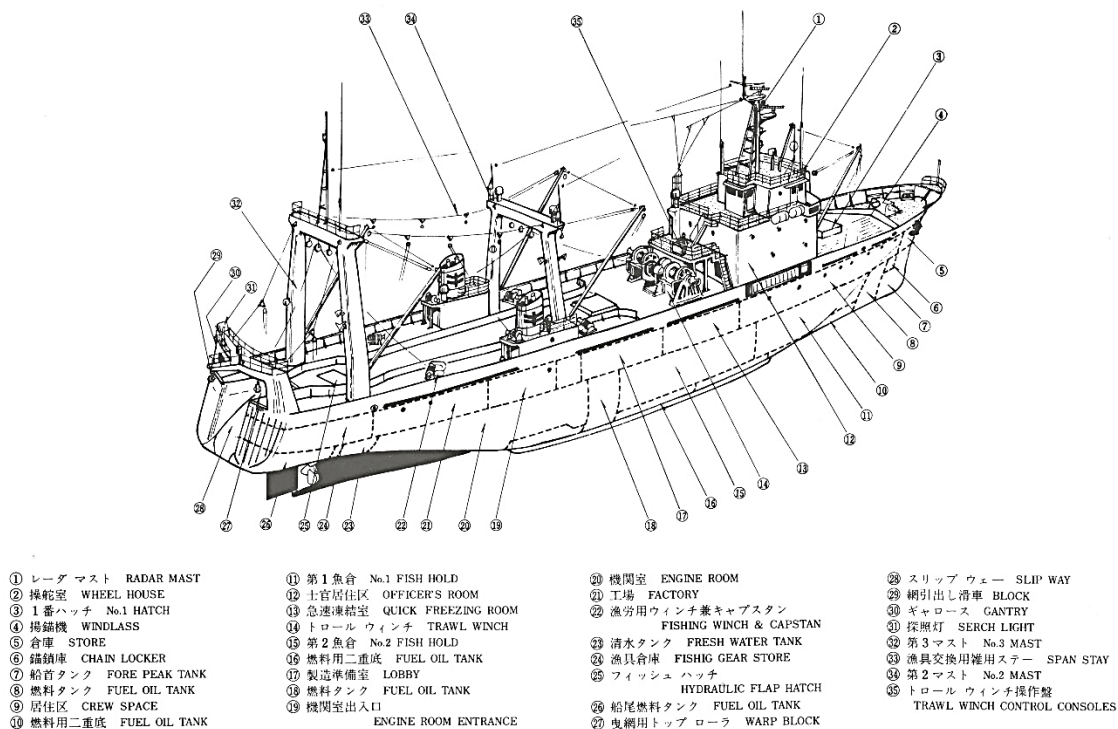


写真：（一社）日本トロール底魚協会提供

## 【漁船・漁具の構造】

- ・ 網は網口前方の魚を集約するための袖網と身網、集約された魚を蓄積するため身網の末端に取り付けた袋網（コッドエンド）で構成される。網はコッドエンドに近づくにつれてその断面積が小さくなるよう設計されている。使用される網地はポリエチレン系繊維やナイロンが主で、目合は袖網の先端部から徐々に小さくなり、コッドエンドで最小となる。網糸は海底と接触する部分やコッドエンドには十分な強度を持たせるため太いものが使用される。
- ・ 曳網中の網高さを確保するため、背網と腹網の間に数条の脇網を入れたり、網口まで誘導された魚が逃避するのを防ぐ天井網を付けているものもある。
- ・ 袖網の先にネットペンメント、ハンドロープ（手綱）、オッターボード、ワープ（曳索）が連結されている。
- ・ 両袖と網口の上辺には、網高さと網成りを保持するために沈子を付けたヘッドロープ、また、下辺には網の安定を保つとともに網の破れを防ぐために沈子を通した沈子網（グランドロープ）が付けられている。ヘッドロープとグランドロープ手綱（たも）における杵の役目と同様に開口部に作用する力に対して十分な強度を持つように設計される。

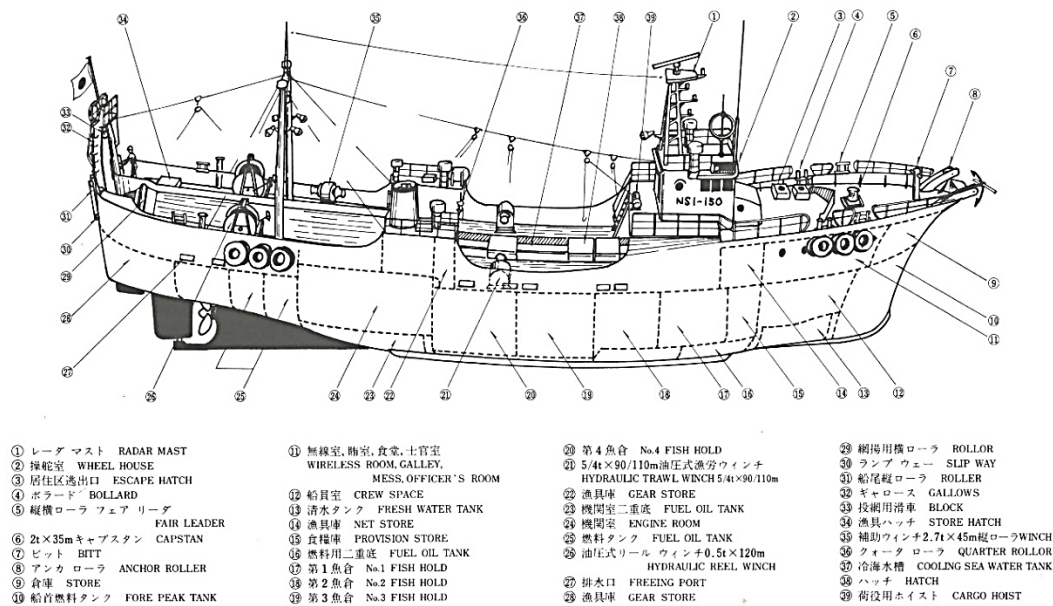
図 2-25 遠洋トロール漁船図面



出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著



図 2-26 底びき網漁船図面

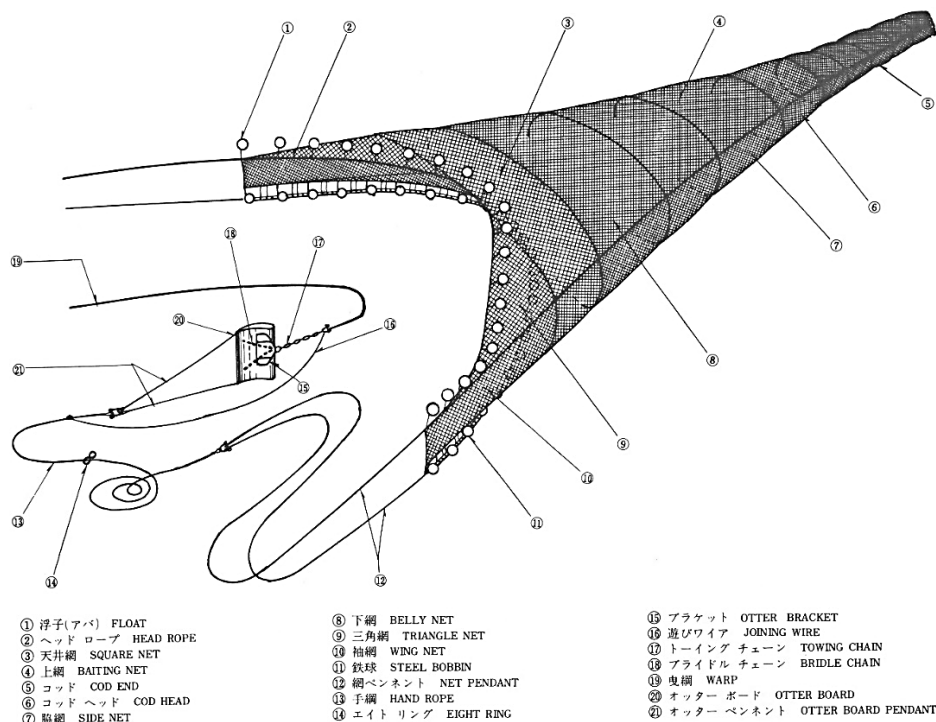


出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

### 【操業形態】

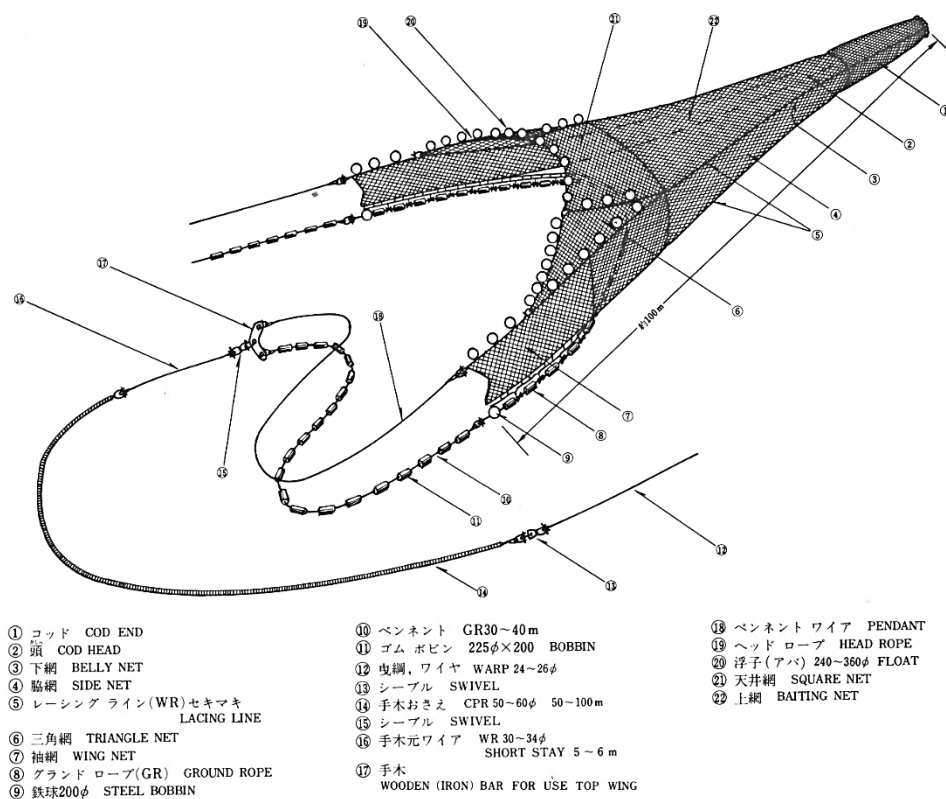
- ・ 魚群探知機を用いた魚群の探索、選定。
- ・ 魚群へ接近し、船尾スリップウェイからの投網。
- ・ 曳き網により漁獲。
- ・ 船尾スリップウェイから網揚げし、漁獲物を選び分ける。

図 2-27 トロール漁網



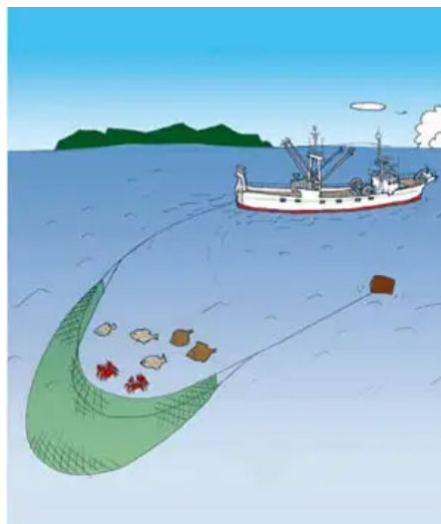
出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

図 2-28 以西底びき網の漁網



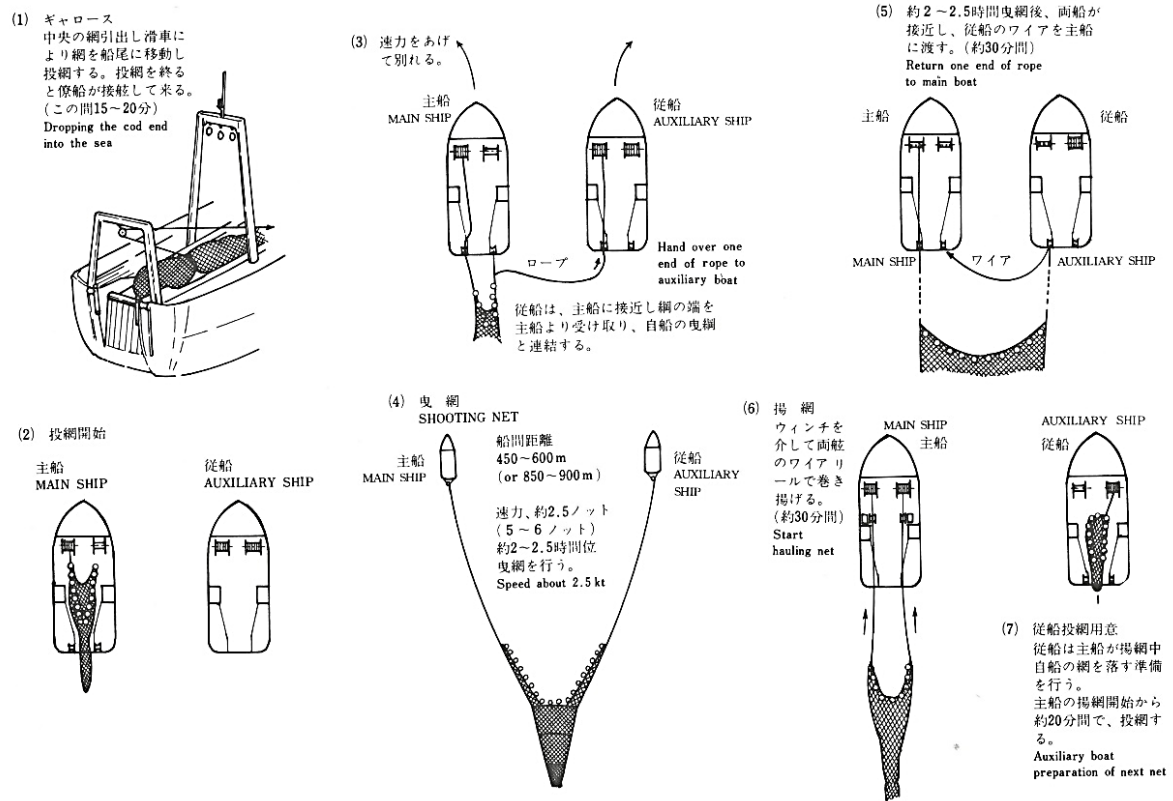
出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

図 2-29 かけまわし（1 そうびき）の操業概念図



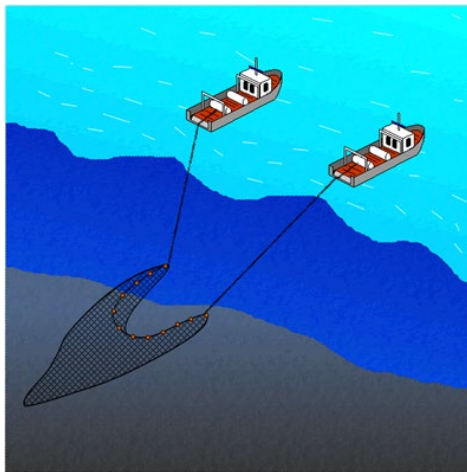
出典：（一社）全国漁業就業者確保育成センター資料

図 2-30 以西底びき網漁業の操業順序



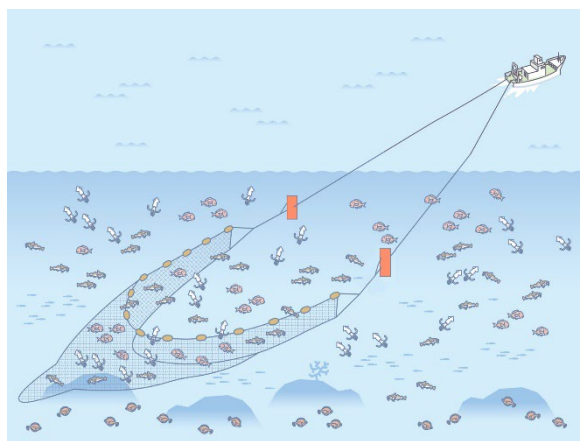
出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

図 2-31 以西底びき網 操業概念図



出典：（一社）全国底曳網漁業連合会

図 2-32 遠洋底びき網 操業概念図



出典：（一社）全国漁業就業者確保育成センター資料

## ⑤いか釣り漁業

### 【概要】

- ・ 自動いか釣り機によりイカ針(疑似餌)を海中に投入し漁獲する。夜間の場合は集魚灯を点灯させ、光に集まるイカを漁獲する。
- ・ 総トン数 30 トン以上 199 トン未満のいか釣り漁船（中型船）については、日本近海に回遊するスルメイカ、アカイカ、ヤリイカを漁獲するほか、日本海のロシア排他的経済水域でスルメイカや北太平洋に広く分布するアカイカを漁獲。
- ・ 総トン数 200 トン以上の漁船（大型船）については、南米太平洋側に広く分布するアメリカオオアカイカやニュージーランド周辺のニュージーランドスルメイカを漁獲していたが、近年は中断しており、主に北太平洋においてアカイカを漁獲している。
- ・ 中型船、大型船ともに自動いか釣り機、船内冷凍設備を装備し、釣り上げたイカを一尾ずつ凍結し、鮭、刺身原料として評判の高い高品質な急速凍結の IQF（一尾凍結 Individual Quick Frozen）製品と、加工原料向けのブロック凍結を製造している。

図 2-33 いか釣り漁船の例



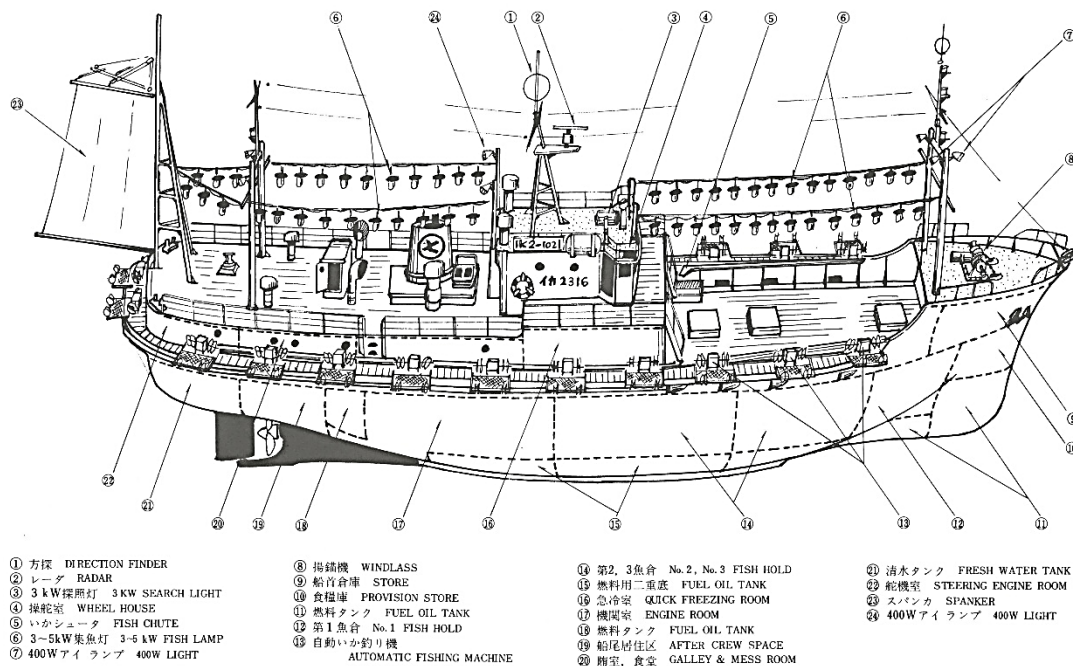
提供：（一社）海洋水産システム協会

### 【漁船・漁具の構造】

- ・ 自動いか釣り機、集魚灯、魚群探知機、シーアンカー等を搭載している。
- ・ おもりを付けた釣り糸に約 1 m 間隔で 30～50 個の疑似餌を取り付け、リールで巻き上げる。巻き上げ操作によって疑似餌にかかったイカが船上まで釣り上げられる。



図 2-34 いか釣り漁船図面

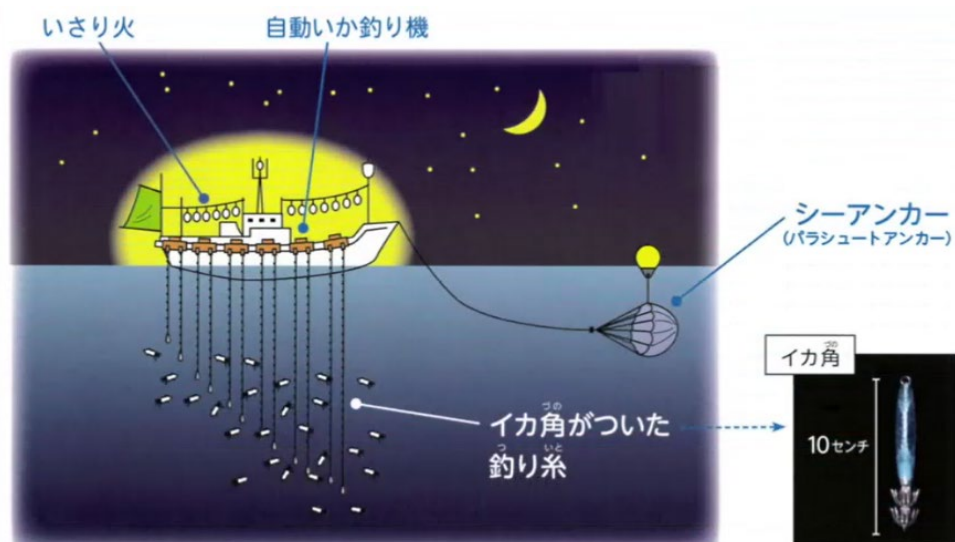


出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著

### 【操業形態】

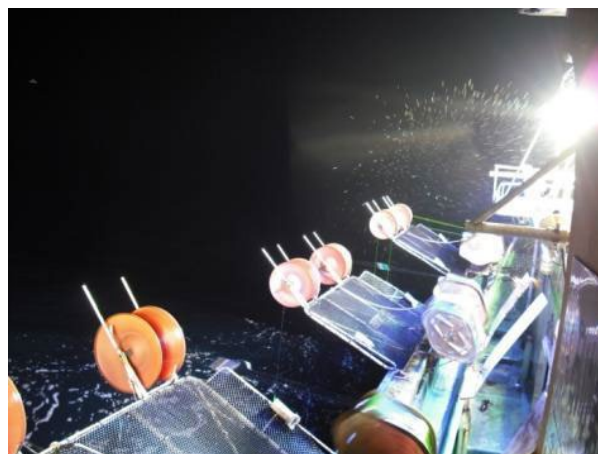
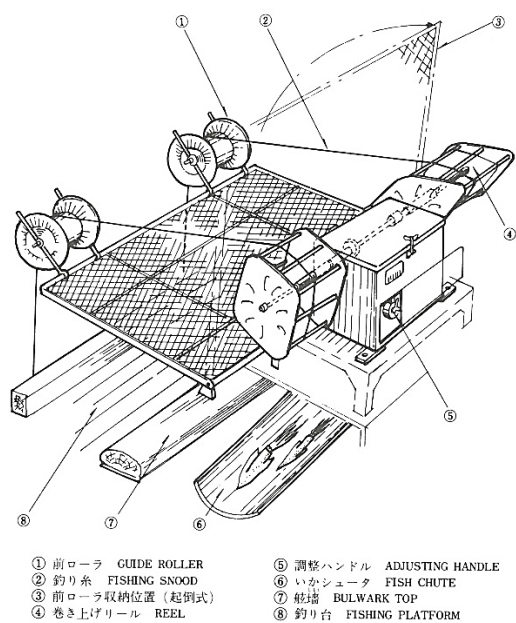
- ・ 日没前に漁場に到着するようにし、夜間に強力な集魚灯を点灯し、それに集まったイカを自動いか釣り機で漁獲する。

図 2-35 いか釣り漁船 操業概念図



出典：（一社）全国いか釣り漁業協会資料

図 2-36 自動いか釣り機



出典：成山堂書店「日本漁船図集（四訂版）」 津谷俊人 著、（一社）大日本水産会資料

## ⑥さんま棒受け網漁業

### 【概要】

- ・ 夜、海面に光を当ててサンマを集め棒受け網ですくい取る漁法。
- ・ 北海道の東方沖合をサンマが南下をはじめる夏以降、北海道の沖合から東関東の沖合にかけての太平洋の海域を主漁場として行われている。近年は、漁場形成が遠方になっており、公海での操業が増えている。
- ・ さんま漁業は大きく分けて、総トン数 10 トン以上の漁船により棒受網を使用してサンマを獲る大臣許可漁業の北太平洋さんま漁業と 10 トン未満の漁船により棒受網や刺網を使用する知事許可漁業がある。

図 2-37 さんま棒受網漁船の例

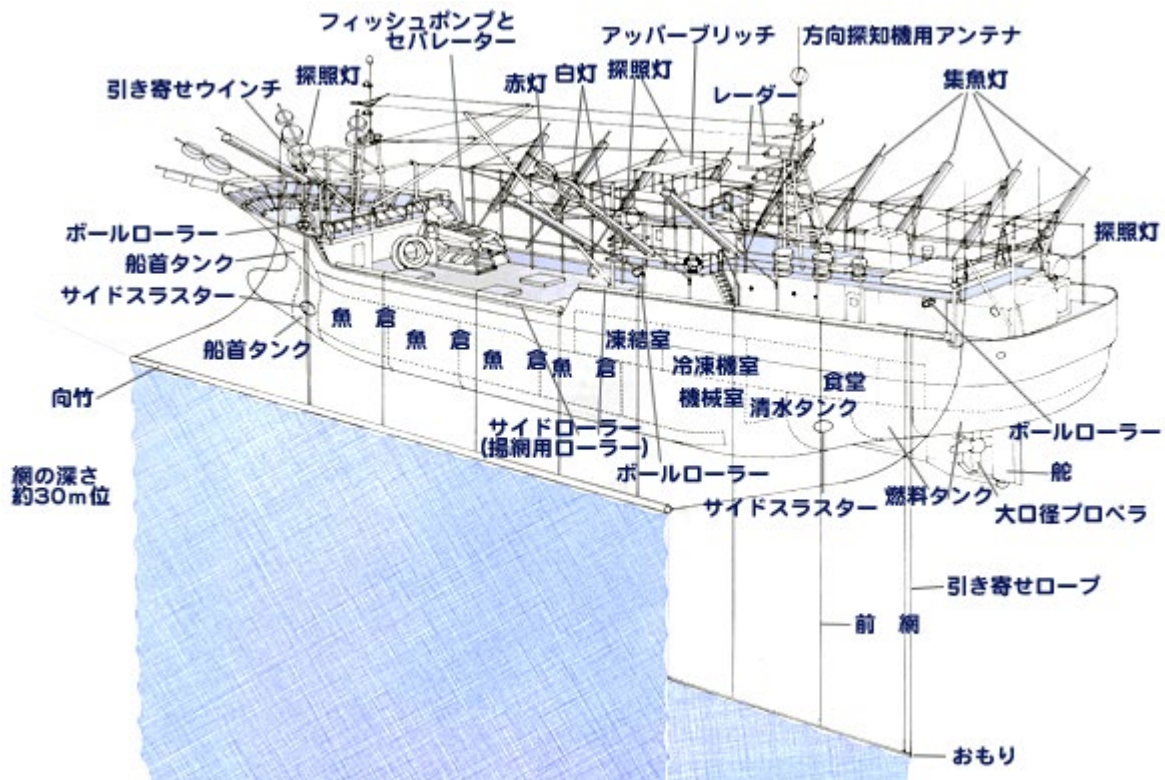


提供：（一社）海洋水産システム協会

## 【漁船・漁具の構造】

- ・ 左舷側で網操作を行う。網の一端を向竹（むかいだけ）といわれる長い棒で方形または長方形の網を支え、もう一端の端に沈子鋼を配置している。網の大きさは漁船の大きさによって異なる。
- ・ 集魚灯は探索と集魚に使われる。近年はLED 集魚灯の使用が進んでいる。
- ・ 巻揚機については、巻揚げる網の位置によって、サイドローラー、棒受け網用巻揚機（6～8本巻きウィンチ）、引き寄せウィンチがある。
- ・ フィッシュポンプで網の魚捕部からサンマを船上に汲み上げる。

図 2-38 サンマ棒受網漁船図面



出典：全国さんま棒受網漁業協同組合資料

図 2-39 多段式巻き上げウインチと向竹



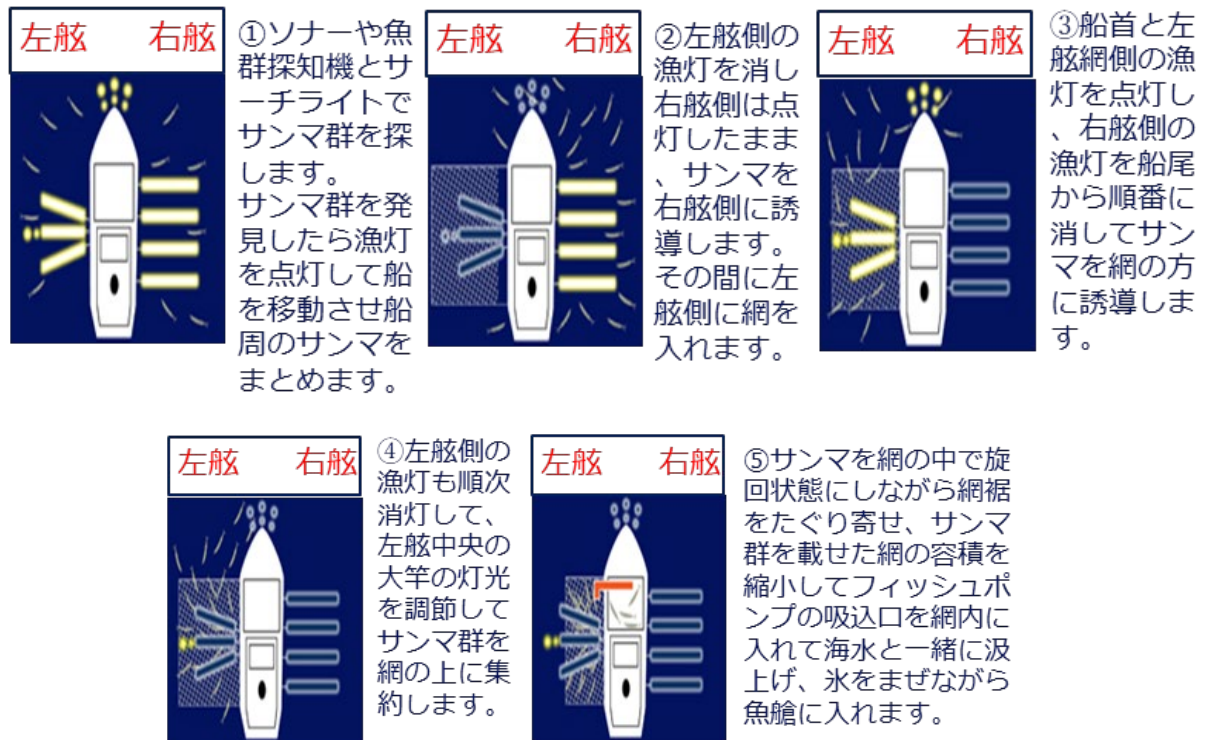
出典：（一社）大日本水産会資料

### 【操業形態】

- ・ ソナーや探照灯を用いて魚群を探索する。群れを発見したら集魚灯を点けながら群れまで船を移動させサンマを集める。
- ・ 左舷側の集魚灯を消し、右舷側だけを点けてサンマを右舷側に集める。その間に左舷側に網を入れる。
- ・ 船首と左舷網側の漁灯を点灯し、右舷側の漁灯を船尾から順番に消してサンマを網の方に誘導する。
- ・ 左舷側の漁灯も順次消灯して、左舷中央の大竿の灯光を調節し、魚群を網の上に集める。
- ・ サンマを網の中で旋回状態にしながら網裾をたぐり寄せ、サンマ群を載せた網の容積を縮小してフィッシュポンプの吸込口を網内に入れて海水と一緒に汲み上げ、氷を混ぜながら魚倉に入れる。
- ・ 操業後陸揚げ港に帰港する。漁場によって操業日数は異なる（3～6日、日帰り操業など）。



図 2-40 さんま棒受網漁業概念図



出典：全国さんま棒受網漁業協同組合資料

### (3) 漁業をめぐる国際環境

#### ①国際的な資源管理の推進

サンマやサバといった我が国漁業者が漁獲する資源は、外国漁船も漁獲するものが多いことから、我が国の資源管理の取組の効果が損なわれないよう、我が国としても国際的な資源管理にも積極的に取り組む必要があり、国際的な資源管理が適切に推進されるよう、地域漁業管理機関の場や二国間での交渉に努めてきています。

国連海洋法条約では、沿岸国及び高度回遊性魚種を漁獲する国は、資源の保存及び利用のため、EEZ の内外を問わず地域漁業管理機関を通じて協力することを規定しています。この地域漁業管理機関では、沿岸国や遠洋漁業国などの関係国・地域が参加し、資源評価や資源管理措置の遵守状況の検討を行った上で、漁獲量規制、漁獲努力量規制、技術的規制などの実効ある資源管理の措置に関する議論が行われます。特に、高度に回遊するカツオ・マグロ類は、世界の全ての海域で、それぞれの地域漁業管理機関による管理が行われています。また、カツオ・マグロ類以外の水産資源の管理についても、底魚を管理する北西大西洋漁業機関 (NAFO) 等に加え、近年、サンマ・マサバ等を管理する北太平洋漁業委員会 (NPFC) などの新たな地域漁業管理機関も設立されています。我が国は、責任ある漁業国として、我が国漁船の操業海域や漁獲対象魚種に関し設立された地域漁業管理機関に加盟し、資源の適切な管理と持続的利用のための活動に積極的に参画しています。

#### ②カツオ・マグロ類の地域漁業管理機関

世界のカツオ・マグロ類資源は、地域又は魚種別に5つの地域漁業管理機関によって全てカバーされています。このうち、中西部太平洋まぐろ類委員会 (WCPFC)、全米熱帯まぐろ類委員会 (IATTC)、大西洋まぐろ類保存国際委員会 (ICCAT) 及びインド洋まぐろ類委員会 (IOTC) の4機関は、それぞれの管轄水域内においてミナミマグロ以外の全てのカツオ・マグロ類資源について管理責任を負っています。また、南半球に広く分布するミナミマグロについては、みなみまぐろ保存委員会 (CCSBT) が一括して管理を行っています。

図 2-41 カツオ・マグロ類を管理する地域漁業管理機関と対象水域



注：( ) は条約発効年

出典：令和6年度水産白書

### ＜西太平洋におけるカツオ・マグロ類の管理（WCPFC）＞

太平洋の西側でカツオ・マグロ類の資源管理を担う WCPFC の水域には、我が国周辺水域が含まれ、この水域においては、我が国のかつお・まぐろ漁船（はえ縄、一本釣り及び海外まき網）のほか、沿岸はえ縄漁船、まき網漁船、一本釣り漁船、流し網漁船、定置網、ひき縄漁船等がカツオ・マグロ類を漁獲しています。北緯 20 度以北の水域に分布する太平洋クロマグロ等の資源管理措置に関しては、WCPFC の下部組織の北小委員会で実質的な協議を行っています。特に、太平洋東部の米国やメキシコ沿岸まで回遊する太平洋クロマグロについては、太平洋全域での効果的な資源管理を行うために、北小委員会と東部太平洋のマグロ類を管理する IATTC の合同作業部会が設置され、北太平洋まぐろ類国際科学委員会（ISC）の資源評価に基づき議論が行われます。その議論を受け、北小委員会が資源管理措置案を決定し、WCPFC へ勧告を行っています。

### ＜東太平洋におけるカツオ・マグロ類の管理（IATTC）＞

IATTC は東部太平洋のカツオ・マグロ類資源の長期的な保存及び持続的な利用の確保を目的とする地域漁業管理機関です。東部太平洋のカツオ・マグロ類の資源管理を担う IATTC の水域では、我が国のまぐろはえ縄漁船が、熱帯性マグロ類（メバチ及びキハダ）、メカジキ等を対象に操業しています。

### ＜大西洋におけるカツオ・マグロ類の管理（ICCAT）＞

ICCAT は、大西洋におけるマグロ類資源を最大持続可能な漁獲量を可能とする水準に維持することを目的として、大西洋のまぐろ類の保存のための国際条約（International Convention for the Conservation of Atlantic Tunas : ICCAT）に基づき設立された地域漁業管理機関です。ICCAT の水域では、我が国のまぐろはえ縄漁船が、大西洋クロマグロ、メバチ、キハダ、ビンナガ等を対象として操業しています。

### <インド洋におけるカツオ・マグロ類の管理（IOTC）>

IOTC は、管轄区域(インド洋及び必要に応じ接続する諸海)における高度回遊性魚類(マグロ、カツオ、カジキ類)の保存及び最適利用の促進を目的として、インド洋まぐろ類委員会の設置に関する協定 (Agreement for the Establishment of the Indian Ocean Tuna Commission:IOTC) に基づき設立された地域漁業管理機関です。IOTC の水域では我が国のかつお・まぐろ漁船（はえ縄）が、メバチ、キハダ、カジキ等を漁獲しています。

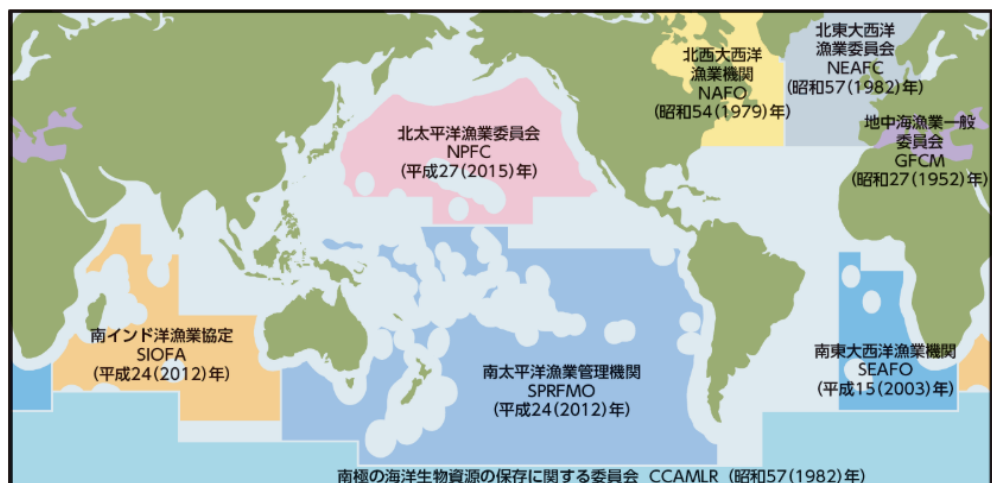
### <ミナミマグロの管理（CCSBT）>

みなみまぐろ保存委員会（CCSBT）は、ミナミマグロの保存及び最適利用の確保のために設立された地域漁業管理機関です。南半球を広く回遊するミナミマグロの資源は CCSBT によって管理されており、同魚種を対象として我が国のまぐろはえ縄漁船が操業しています。

### ③サンマ・マサバ等の地域漁業管理機関

北太平洋漁業委員会 (NPFC) は、北太平洋の海洋生態系を保護しつつ、条約水域(北太平洋公海)における漁業資源の長期的な保存及び持続可能な利用の確保を目的とする「北太平洋における公海の漁業資源の保存及び管理に関する条約」(北太平洋漁業資源保存条約)に基づいて設立された地域漁業管理機関であり、サンマやマサバ、キンメダイ、クサカリツボダイ等の資源管理が行われています。

図 2-42 カツオ・マグロ類以外の資源を管理する主な地域漁業管理機関（NPFC 等）と対象水域



注： 1) 我が国はSPRFMO及びNEAFCには未加盟。GFCMについては令和2（2020）年に脱退。  
2) （ ）は条約発効年。

出典：令和6年度水産白書



#### ④IUU 漁業の撲滅に向けた動き

各国や地域漁業管理機関等が国際的な資源管理に向け努力している中で、規制措置を遵守せず無秩序な操業を行う IUU 漁業は、水産資源に悪影響を与え、適切な資源管理を阻害するおそれがあります。このため、IUU 漁業の抑制・根絶に向けた取組が国際的に進められています。

例えば各地域漁業管理機関においては、正規の漁業許可を受けた漁船等のリスト化（ポジティブリスト）や IUU 漁業への関与が確認された漁船や運搬船等をリスト化（ネガティブリスト）する措置が導入されており、さらに、ネガティブリストに掲載された船舶の一部に対して、国際刑事警察機構（ICPO）が各国の捜査機関に注意を促す「紫手配書」を出すなど、IUU 漁業に携わる船舶に対する国際的な取締体制が整備されてきています。また、いくつかの地域漁業管理機関においては、漁獲証明制度\*1により IUU 漁業由来の漁獲物の国際的な流通を防止しています。

ネガティブリストについては、例えば NPFC では、令和 6（2024）年 12 月末時点において 40 隻が掲載されるなど、着実にリストが充実されてきています。

二国間においても、ロシアで密漁されたカニが我が国に密輸出されることを防止する我が国とロシアの間の二国間協定が締結されています。また、EU、米国及びタイと IUU 漁業対策の推進に向けた協力を確認する共同声明を出すなど、IUU 漁業の抑制・根絶を目指した取組が行われています。

また、締約国が IUU 漁業に従事した外国漁船の寄港を禁止すること等の寄港国措置を通じて、IUU 漁業の抑制・根絶を図る違法漁業防止寄港国措置協定\*2により、広い洋上で IUU 漁業に従事している船を探すのではなく、寄港地において効率的・効果的な取締りを行うことが可能となっています。

さらに、特定水産動植物等の国内流通の適正化等に関する法律（令和 2 年法律第 79 号）において、国際的な IUU 漁業防止の観点から特定の水産動植物等の輸入に際し、外国の政府機関が発行した証明書等の添付を義務付けることとしており、この法律の適正な運用を通じて、IUU 漁業由来の漁獲物の我が国への流入を防ぐこととしています。

\*1 漁獲物の漁獲段階から流通を通じて、関連する情報を漁獲証明書に記載し、その内容を関係国の政府が証明することで、その漁獲物が地域漁業管理機関の資源管理措置を遵守して漁獲されたものであることを確認する制度。

\*2 正式名称：違法な漁業、報告されていない漁業及び規制されていない漁業を防止し、抑止し、及び排除するための寄港国の措置に関する協定

#### ⑤二国間等の漁業関係

##### <ロシアとの関係>

我が国とロシアとの間では、サンマ、スルメイカ、マダラ、サバ等を対象とした相互入漁に関する日ソ地先沖合漁業協定\*1、ロシア系サケ・マス（ロシアの河川を

母川とするサケ・マス)の我が国漁船による漁獲に関する日ソ漁業協力協定\*2、北方四島の周辺 12 海里内での我が国漁船の操業に関する北方四島周辺水域操業枠組協定\*3の三つの漁業に関する政府間協定が結ばれています。また、これらに加え、民間協定として、北方四島のうち歯舞群島の一部である貝殻島の周辺 12 海里内において我が国の漁業者が安全にコンブ採取を行うための貝殻島昆布協定\*4が結ばれています。

\*1 正式名称：日本国政府とソヴィエト社会主義共和国連邦政府との間の両国の地先沖合における漁業の分野の相互の関係に関する協定

\*2 正式名称：漁業の分野における協力に関する日本国政府とソヴィエト社会主義共和国連邦政府との間の協定

\*3 正式名称：日本国政府とロシア連邦政府との間の海洋生物資源についての操業の分野における協力の若干の事項に関する協定

\*4 正式名称：日本漁民による昆布採取に関する北海道水産会とソヴィエト社会主義共和国連邦漁業省との間の協定

### ＜韓国との関係＞

我が国と韓国との間では、日韓漁業協定（漁業に関する日本国と大韓民国との間の協定）に基づき、相互入漁の条件（漁獲割当量等）のほか、日本海の一部及び済州島南部の水域に設定された暫定水域における資源管理と操業秩序の問題について協議を行っています。

韓国との間においては、我が国のまき網漁船等の操業機会の確保の要請がある一方で、我が国 EEZ における韓国漁船の違法操業や、暫定水域の一部の漁場の韓国漁船による占拠の問題の解決等が重要な課題となっています。

### ＜中国との関係＞

我が国と中国の間では、日中漁業協定（漁業に関する日本国と中華人民共和国との間の協定）に基づき、相互入漁の条件や東シナ海の一部に設定された暫定措置水域等における資源管理等について協議を行っています。

近年、東シナ海の暫定措置水域等において非常に多数の中国漁船が操業しており、水産資源に大きな影響を及ぼしていることや、日本海大和堆周辺の我が国 EEZ における多数の中国漁船による違法操業の問題が課題となっています。

### ＜台湾との関係＞

我が国と台湾の間での漁業秩序の構築と、関係する水域での海洋生物資源の保存と合理的利用のため、我が国の公益財団法人交流協会（現在の公益財団法人日本台湾交流協会）と台湾の亜東関係協会（現在の台湾日本関係協会）との間で「日台民間漁業取決め」が署名されています。この取決めの適用水域はマグロ等の好漁場で、

日台双方の漁船が操業していますが、我が国漁船と台湾漁船では操業方法や隻数、規模等が異なることから、一部の漁場において我が国漁船の円滑な操業に支障が生じており、その解消等が重要な課題となっています。このため、我が国漁船の操業機会を確保する観点から、本取決めに基づき設置された日台漁業委員会において、日台双方の漁船が漁場を公平に利用するため、操業ルールの改善に向けた協議が継続されています。

### ＜太平洋島しょ国等との関係＞

カツオ・マグロ類を対象とする我が国の海外まき網漁業、遠洋まぐろはえ縄漁業、遠洋かつお一本釣り漁業等の遠洋漁船は、公海だけでなく、太平洋島しょ国やアフリカ諸国の EEZ でも操業しています。各国の EEZ 内での操業に当たっては、我が国と各国との間で、政府間協定や民間取決めに締結・維持され、二国間で入漁条件等について協議を行うとともに、これらの国に対する海外漁業協力を行っています。

特に太平洋島しょ国の EEZ は我が国遠洋漁船にとって重要な漁場となっていますが、近年、太平洋島しょ国側は、カツオ・マグロ資源を最大限活用して、国家収入の増大及び雇用拡大を推進するため、入漁料の大幅な値上げ、漁獲物の現地水揚げ、太平洋島しょ国船員の雇用等を要求する傾向が強まっています。これらに加え、太平洋島しょ国をめぐっては、中国が、大規模な援助と経済進出を行うなど太平洋島しょ国でのプレゼンスを高めており、入漁交渉における競合も生じてきています。

### ⑥SDGs

SDGs は、平成 27 (2015) 年 9 月の国連サミットで 150 を超える加盟国首脳に参加のもと、全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に掲げられた、「持続可能な開発目標 (Sustainable Development Goals)」のことです。

SDGs は、先進国・途上国すべての国を対象に、経済・社会・環境の 3 つの側面のバランスがとれた社会を目指す世界共通の目標として、17 のゴールとその課題ごとに設定された 169 のターゲット (達成基準) から構成されます。それらは、貧困や飢餓から環境問題、経済成長やジェンダーに至る広範な課題を網羅しており、豊かさを追求しながら地球環境を守り、そして「誰一人取り残さない」ことを強調し、人々が人間らしく暮らしていくための社会的基盤を令和 12 (2030) 年までに達成することが目標とされています。

図 2-43 SDGs（持続可能な開発目標）17 の目標と 169 のターゲット



漁業に関連する目標としては、「14. 持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する」があります。これらには、海洋・沿岸生態系の保全と持続可能な利用の推進、過剰漁業や違法・無報告・無規制（IUU）漁業及び破壊的な漁業慣行を終了、海洋汚染の予防等が掲げられています。

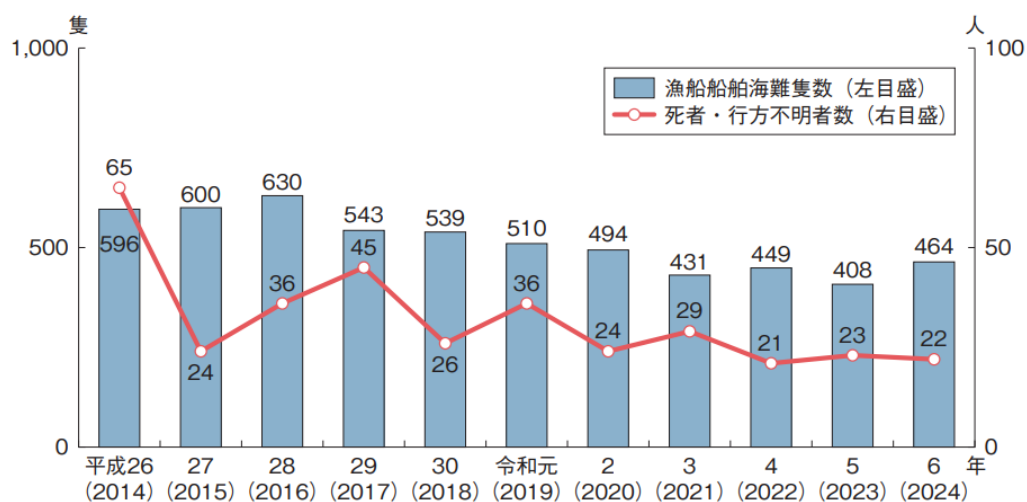
## 2. 漁船事故の現状と安全対策について

### (1) 漁船における事故等の状況について

令和6（2024）年の漁船の船舶事故隻数は464隻、漁船の船舶事故に伴う死者・行方不明者数は22人となりました。漁船の事故は、全ての船舶事故隻数の約3割、船舶事故に伴う死者・行方不明者数の約4割を占めています。漁船の事故の種類としては衝突が最も多く、その原因は、見張り不十分、操船不適切、居眠り運航といった人為的要因が多くを占めています。また、船体機器整備不良や気象海象情報の確認不足といった発航前検査の不十分による事故も多く発生しています。

漁船は、針路や速力を大きく変化させながら漁場を探索したり、停船して漁ろう作業を行ったりと、商船とは大きく異なる航行をします。また、操業中には見張りが不十分となることなど、商船にはない事故リスクを抱えています。

図 2-44 漁船の船舶事故隻数及び船舶事故に伴う死者・行方不明者数の推移



資料：海上保安庁調べ

出典：令和6年度水産白書

船上で行われる漁ろう作業では、不慮の海中転落\*も発生しています。令和6（2024）年における漁船からの海中転落者数は63人となり、そのうち38人が死亡又は行方不明となっています。また、海中転落以外にも、漁船の甲板上では、機械への巻き込みや転倒等の思わぬ事故が発生しており、漁業における労働災害発生率は、陸上における全産業の平均の約4倍と、高い水準が続いています。

\* ここでいう海中転落は、衝突、転覆等の船舶事故以外の理由により発生した船舶乗船者の海中転落をいう。

図 2-45 船員及び陸上労働者における労働災害発生率

(単位：千人率)

	令和3 (2021)	4 (2022)	5年度 (2023)
船員（全船種）	8.1	7.3	7.1
漁船	12.9	10.8	9.7
一般船舶	6.2	6.4	5.9
陸上労働者（全産業）	2.3	2.3	2.4
農業	5.8	5.6	5.8
林業	24.7	23.5	22.8
運輸業（陸上貨物）	9.1	9.1	9.0
建設業	4.6	4.5	4.4

資料：国土交通省「船員災害疾病発生状況報告（船員法第111条）集計書」に基づき水産庁で作成

- 注：1) 陸上労働者の災害発生率（暦年）は、厚生労働省の「職場のあんぜんサイト」で公表されている統計値。  
 2) 労働災害発生率は、船員・陸上労働者数に占める職務上休業4日以上の死傷者数の割合。

出典：令和6年度水産白書

## （2）漁船の安全対策（出典：水産庁ホームページ）

漁船で起こる船員災害については、主なものとして「機械へのはさまれ・巻き込まれ」「転倒」「海中転落」等が報告されています。もし、事故に遭ってしまった場合、怪我による後遺症や精神的ダメージだけでなく、被災者の休業による経営や収入への影響が生じます。さらに、「漁業は事故が多い産業」とのイメージが付くことは漁業の担い手確保へ悪影響をおよぼすと考えられます。このため、漁業に携わるにあたっては、常日頃から安全に対する意識を持ち、行動することが重要です。

## ○事故の種類



※割合は、国土交通省の把握する漁船の船員災害（令和2年度）に占める割合。

## ○事故が起きた場合の影響

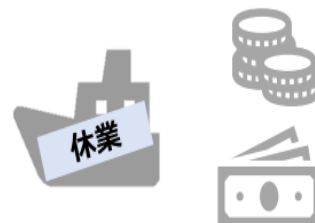
### 肉体的・精神的な ダメージ

- ・ ケガをするだけでなく、後遺症や精神的なダメージが残る



### 経営や家族への影響

- ・ 休漁により収入が減ってしまう
- ・ 最悪の場合、漁業をやめなければいけなくなる
- ・ 家族に大変な思いをさせたり、悲しませることにもなる





## 地域漁業への影響

- 漁業の担い手がなくなると、地域の産業への影響も大きい



**安全な産業になり、後継者に漁業を継いでもらうことが重要**

事故にあわないためには、「事故は決して他人事ではない」と認識し、安全第一を心がけることが重要です。操業にあたっては、まず、「安全な服装・装備を徹底する」「危険箇所を改善する」「ヒヤリ・ハットは必ず振り返りを行う」ことを意識することが、事故を防ぐことにつながります。



## ○安全な服装・装備を徹底する



## こんな行動、していませんか？

- 港に近づくと、**面倒なので**ライフジャケットを脱いでしまうことがある
- 長靴がすり減っているが、「**そのうち交換しよう**」と思いながら、そのまま使っている
- クレーン作業時、面倒なのでヘルメットは被らない。

このようにすることで、  
事故を防ぐことができます。

- 水上では、ライフジャケット着用を徹底
- ライフジャケットは作業内容にマッチしたタイプを着用する
- 安全装備は、メンテナンスをしっかりと行ったものを着用する
- 頭部の保護のため、ヘルメットを着用する

## 作業内容にあったライフジャケットの選択

固定式



- 防寒性がある

膨張式



- コンパクトで作業を妨げにくい

空気密封式



- 柔らかく動きやすい
- 引っ掛かりにくい
- 防寒性がある



クレーン作業や落下物のおそれ  
等がある場合のヘルメット着用

## ○危険箇所を改善する



### こんな行動、していませんか？

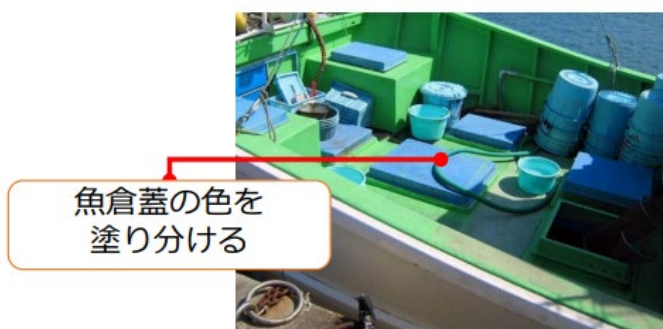
- ・ 滑りやすい箇所や、段差がある場所、ぶつかりやすい突起などがあるが、「わかっているから大丈夫」とそのままにしている



### このようにすることで、 事故を防ぐことができます。

- ・ 直せる危険箇所は、あらかじめ直す
- ・ 直しづらい箇所は、色を塗り分けるなどして視認性を高める

急にバランスを崩した際の事故を防ぎやすくなります。



## ○ヒヤリ・ハットは必ず振り返りを行う

また、漁業は、船舶はもちろんのこと、漁業機械を使う漁業種類も多くあります。これらの船舶や機械は、故障や不具合、使い方の誤りなどで大きな事故につながりかねません。船舶や機械の点検を十分に行うこと、より安全な機械や技術を知る・導入すること、機械を正しく使うことが重要です。



### こんな行動、していませんか？

- ・ 「ヒヤッ」としたことがあったが、「たまたま起きたことだ」とそのままにしてしまう
- ・ 恥ずかしいので、他の人には言わないでおくことがある



### このようにすることで、事故を防ぐことができます。

- ・ 事故にはならなかったとしても、同業者や他の作業者に話したり、簡易的にメモなど記録を残す
- ・ ヒヤリ・ハットを乗務員に報告してもらい、事故につながらないように、対応策を皆で検討する場を設ける



ヒヤリ・ハットのメモから  
対策を検討

ヒヤリ・ハットを共有する



○船舶や機械は点検を必ず行う



**こんな行動、していませんか？**

- 出航前点検は、音などに異常があるときだけ実施している
- 一部の項目のみ確認している
- 漁労用の機械（ウィンチ、ローラー、クレーンなど）を使っているが、特に点検する機会がない



**このようにすることで、  
事故を防ぐことができます。**

- 出航前点検は、推奨されている項目について毎回行う
- シーズン前など、船の定期点検時等、船と同様のタイミングで、漁労用の機械についても、造船所等に点検してもらう

### 発航前検査チェックリスト

- ☐ 船体に亀裂や破口はないですか。
- ☐ エンジンルームや船底のビルジ（汚水）の量は普段より多くないですか。
- ☐ 航海計画に見合った燃料は十分にありますか。  
燃料コックは開いていますか。
- ☐ 燃料フィルターやセジメンター（油水分離器）にゴミや水分の混入はないですか。
- ☐ エンジンオイル（潤滑油）の量は十分ですか。

...

○より安全な機械や技術を知る・導入する

## たとえば、こんな技術もあります

### 海中転落時の自動通報システム

- ・ 海中転落した際に、落水をセンサーで感知し、管理部門に通報する仕組み

### 漁労機器の緊急停止装置

- ・ 巻き込まれそうになった際に、音声で緊急停止できる装置や、緊急停止レバーなどの装置の後付け

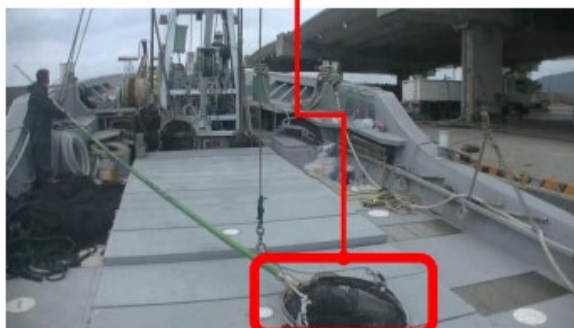
### 海中転落時の自動通報イメージ



### 漁労機器の緊急停止装置

「止まれ」の声でウィンチ停止

緊急停止レバー





○機械を正しく使う



こんな状況に、なっていませんか？

- 単純な機械のため、使い方は十分わかっており、**心配ない**と思いがち
- 取扱説明書があるが、見る機会は少ない



このようにすることで、**事故を防ぐことができます。**

- スイッチを色分けすることで、慌てているときやとっさの指示が必要なときにもわかりやすくする
- 忘れがちな声掛けなどの手順を身近なところに記載しておく



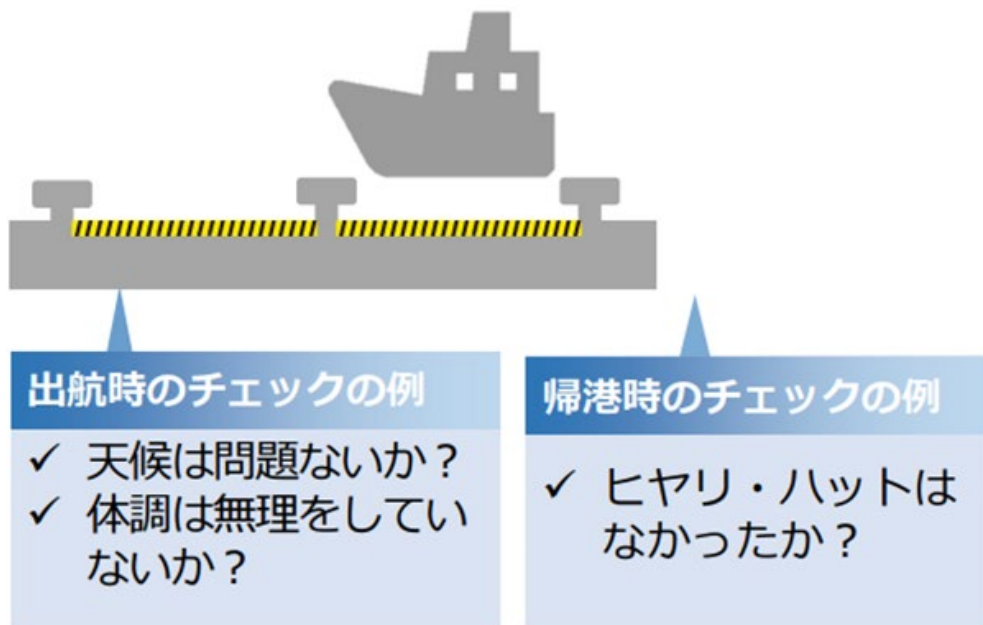
機械のスイッチを色分け

遠隔操作盤の近くに  
取扱方法や注意点を掲示

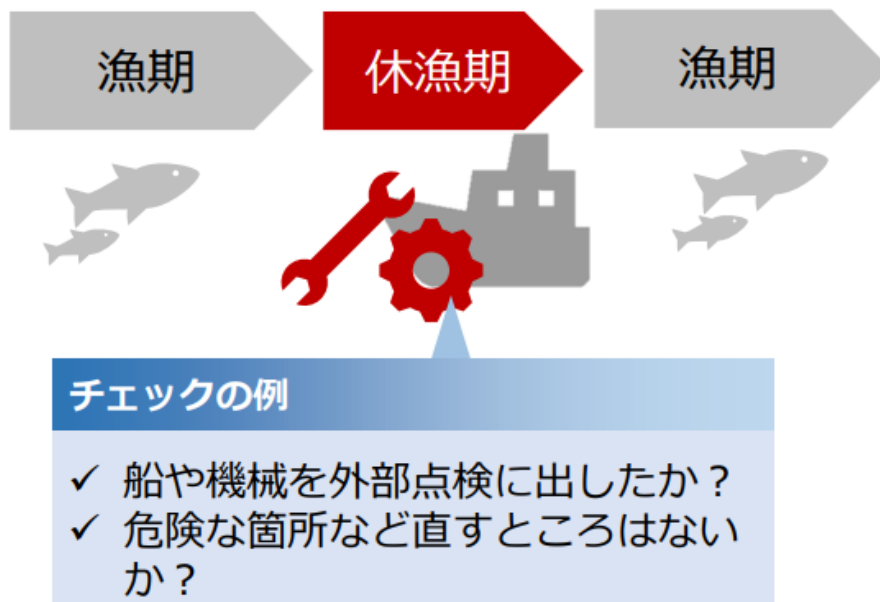


○（最後に）安全について考える機会を設けましょう

### 日々のチェック



### 年1回のチェック



出港時、帰港時における天候や乗組員の体調などに関する日々のチェック、また、休漁期などを活用した年一回の機器の点検・整備等、安全な操業を行うための確認を行うように心がける必要があります。

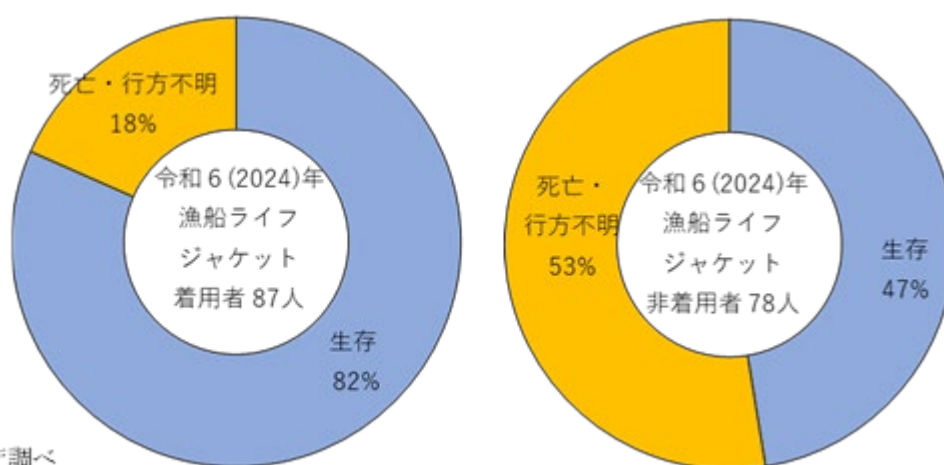
また、海中転落時には、ライフジャケットの着用が生存に大きな役割を果たします。令和6（2024）年のデータでは、漁業者の海中転落時のライフジャケット着用者の生存率（82％）は、非着用者の生存率（47％）の約1.7倍です。

ライフジャケットの着用については、原則、船室の外にいる全ての乗船者に着用が義務付けられるとともに、乗船者に着用させなかった船長（小型船舶操縦者）に対し、違反点数が付与されます＊。

しかしながら、令和6（2024）年の海中転落時におけるライフジャケット着用率は約5割となっており、着用義務付けから6年が経過しているにも関わらず、依然として未着用による死傷災害が頻発しています。漁ろう作業を伴う漁業では、一般船舶に比べ海中転落の危険が高いことから、命を守る手段として、ライフジャケットの着用を徹底することが極めて重要です。

＊ 着用義務に違反した場合、船長（小型船舶操縦者）に違反点数が付与され、違反点数が行政処分基準に達すると最大で6か月の免許停止（業務停止）となる場合がある。

図 2-46 ライフジャケットの着用・非着用別の漁船からの海中転落者の生存率



資料：海上保安庁調べ

出典：令和6年度水産白書



### （３）漁ろうに起因する事故事例と再発防止策（出典：運輸安全委員会公

#### 表資料）

漁ろうに起因する事故については、以下のような事例が起こっています。

#### ○帰港中に転覆した事案

海上強風警報が発表され、南方から発達中の低気圧が接近する状況下での航行中、左舷側からの横波を受けて横揺れを生じ、左舷側（風上側）に最大限横揺れした時点で突風が吹き、風による傾斜モーメントが急激に増大し、ブルワーク没水角を超える右舷側への傾斜が生じたため、右舷ブルワークが水没し、転覆したと考えられる。これは、本船が、左舷側から風及び波浪を受ける針路及び速力で航行していたことにより起きたものと考えられる。

このような事故を防ぐためには、航行中、荒天に遭遇した場合、甲板上への打込みが発生しないよう操船に留意するとともに、横波を受けると転覆の危険性が増加することから、横波を受けることがないよう風上に船首を向けるなど適切な針路を選定して航走するか、風波が収まるまで船体を風波に立ててその場に留まり、転覆の危険を回避することについて、船長及び乗組員に対し指導する必要がある。

#### ○手をウインチドラムとパラシュート部の間に巻き込まれた事案

技能実習生が、右手でパラシュート部を掴んだ状態で、ウインチドラムを急速に巻き込む方向へ回転させたことにより事故が起こったと考えられる。

当該技能実習生は、乗船期間が約 10 日間であり、日本語による意思疎通もまだ十分にできない状況であり、船長が身振り手振りを交えた日本語による指導を行っていたものの、巻き揚げたパラシュート部をウインチドラムから外す作業に習熟しておらず、また、同作業の危険性を十分に認識していなかったことが要因として考えられる。

このような事故を防ぐためには、技能実習生の監理団体及び実習実施者は、実習生の安全を確保する観点から、次の取組を推進する必要があると考えられる。

- （１）技能実習生に対し、安全確保に必要な指示用語等の指導を繰り返し行ってその理解を徹底するとともに、危険を伴う作業や漁ろう機器の操作方法について繰り返し指導すること。
- （２）技能実習生に対しては、日本語による意思疎通が十分にできない場合があることから、危険を伴う作業について、母国語によるマニュアルや注意喚起表示の作成を検討すること。
- （３）船員労働安全衛生規則等の労働関係法令の規定を再確認し、当該規定に従って技能実習生に作業を行わせること。

### ○航行中に沈没した事案

夜間、海上強風警報が発表された状況下、漁獲物を満載し航行中、打ち込み波により砕氷機室の蓋板が外れて同室に海水が流入し、船首トリムとなり、かつ、復原性が低下していた状況で、本船の甲板上に打ち込み波による滞留水が発生したため、船首部右舷側ブルワーク上端が海面に浸かる状態となり、船体内部への浸水が進行し、浮力を喪失して沈没したと考えられる。

砕氷機室の蓋板が外れたのは、同蓋板が、覆布並びに栈木及びくさび等の締具により固定されておらず、堅固に密閉されていなかったことによるものと考えられる。

このような事故を防ぐためには、船舶の復原性を担保するため、次の項目を、船長及び乗組員が遵守するよう指導する必要がある。

- (1) 航行中は、いかなる状況でも船内に浸水しないよう、全ての倉口の蓋板が外れないよう覆布並びに栈木及びくさび等の締具により固定して堅固に密閉すること。
- (2) 荒天時には、甲板上への波の打ち込みを考慮し、容易に船首トリムとならないよう、清水や燃料等の積載状態についても十分に注意すること。
- (3) 荒天時の波の打ち込みを考慮し、もっこ等の甲板上の積載物が移動しないよう固縛すること。
- (4) 荒天時には、打ち込み波による滞留水を軽減できるよう、波浪を船首 20～30° 方向から受けるように針路をとることが望ましい。

### ○傾斜の増大により転覆した事案

夜間、沖において波高約 2～2.5m の状況下、本船が左舷側を僚船にロープで引かれながら、横揚げ作業中、復原性が低下した状態となるとともに傾斜外力が働いたため、右傾斜が増大して転覆したことにより事故が発生した。

復原性が低下及び傾斜外力が働いた要因として、網の中の魚群の一斉降下が発生して右舷側が下方に引かれたこと、海水が上甲板上に打ち込んで滞留したこと、バラストタンクに注水がされていなかったことが考えられる。

このような事故を防ぐためには、船舶が持っている復原性能を理解したうえで、

- (1) 魚群の一斉降下等により漁網に下向きの力が働いた際に大傾斜が発生して大量の海水が打ち込む場合があることを想定し、大傾斜発生の防止策を検討して乗組員へ周知徹底するとともに、漁網を切ったり、繰り出すなどの大傾斜が発生した場合の対応策を検討して訓練を行うことが望まれる。
- (2) 風浪がある状況で揚網中、船尾方から波を受けている態勢から裏こぎで船尾を振る場合、波を受ける態勢によっては、横傾斜時に大量の海水が上甲板上に打ち込んで滞留するおそれがあることに注意して操業することについて、周知及び指導を徹底する必要がある。
- (3) 網船のバラストタンク、クレーン等の横傾斜に影響を及ぼす可能性のある機器類が故障した際には、操業前に修理などの措置が必要である。

### ○係留作業中に鉤が外れ人に直撃した事案

速い潮流がある状況下で、船長が、作業中に定置網のアンカーロープに投げ鉤を引っ掛け、緊張したロープをウインチで巻いて船尾を回そうとしたところ、投げ鉤がアンカーロープから外れて飛び、甲板長の胸部を直撃した。

このような事故を防ぐためには、船の方向を変える作業を行う際、潮流が速く他船で引くことにより方向を変えられない場合には、ロープを結んだ投げ鉤を使用し、方向を変えようとせずに、作業を中止することが必要である。

運輸安全委員会では、ホームページにおいて船舶の事故防止に向けた安全啓発資料や再発防止策を掲載しています。安全な操業を行う上では、このような情報を知っておくことが大事です。

### 掲載されている内容の例

- ・ 燃料油漏えいによる火災事故の防止
- ・ 電気配線の点検不備による火災と防止策
- ・ 漁船の転覆防止に向けた注意喚起
- ・ 漁船の衝突防止に向けた注意喚起

図 2-47 運輸安全委員会ホームページ

運輸安全委員会  
Japan Transport Safety Board

English

国土交通省  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

航空 鉄道 船舶

船程量取力機等の安全な航行のために  
適切な事故を防止するために  
ボーターの安全運航のために

船舶事故ハザードマップ  
複数モード船舶検索

運輸安全委員会について  
安全へのツール  
安全情報  
報道・会見  
業務改善の取り組み  
申請・お知らせ

運輸安全委員会トップページ > 船舶

## 船舶

- 報告書検索**  
これまでに公表された報告書の検索ができます。
- 死傷等事故（船内労働災害を含む）に関する報告書検索**  
これまでに公表された報告書を災害種類に応じて検索ができます。
- 調査中の案件**  
現在調査中の案件の一覧と調査の進捗状況を確認できます。
- 事故の統計**  
運輸安全委員会発足時からの事故統計について、年ごとに一覧がご覧いただけます。
- インシデントの統計**  
運輸安全委員会発足時からのインシデントの統計について、年ごとに一覧がご覧いただけます。
- これまでに行った経過報告一覧**  
運輸安全委員会設置法第25条第4項に基づいた経過報告の一覧
- 勧告・意見・安全勧告**  
これまでに行った勧告・意見・安全勧告の一覧
- 運輸安全委員会ダイジェスト**  
船舶事故事例、及び各種統計に基づく分析など
- 地方事務所における分析**  
各地方における船舶事故事例、及び各種統計に基づく分析など
- 関係行政機関等への情報提供**  
調査途中段階において判明した事実情報であって、運輸の安全のために有益な情報として関係行政機関等へ提供したもの
- 動画一覧**  
コンピュータグラフィックスによる事故状況の再現など

出典：運輸安全委員会ウェブサイト（<https://jtsb.mlit.go.jp/shipmenu.html>）

図 2-48 漁船の転覆防止に向けた注意喚起（抜粋）



### ①適切な操船を行きましょう

荒天に遭遇した場合、甲板上への海水の打込みが発生しないよう操船に留意し、また、横波を受けることがないよう、風上に船首を向けて航走するか、風波が収まるまで船体を風波に立ててその場に留まり、転覆の危険を回避しましょう。



### ②出港の可否判断を適切に行いましょう

出港前に入手した気象及び海象情報から、自船の堪航性等を十分考慮した上で、出港の可否を適切に判断しましょう。



### ③早めの帰港判断を行きましょう

入手した気象及び海象情報を適切に判断し、航行に危険が及ぶことがないよう、早めの帰港判断を行きましょう。



### ④魚倉への漲水は復原性能へ影響があります

魚倉への漲水は、船型、魚倉の大きさ、配置などにより、復原性能への影響があることに留意し、有効性については、事前に十分な検討を行しましょう。



### ⑤放水口の整備を行きましょう

甲板上に打込み水が滞留すると、初期復原力が減少する可能性があることに留意し、打込み水が滞留しないよう、常に放水口の整備を行しましょう。



図 2-49 漁船の衝突防止に向けた注意喚起（抜粋）

（事故の背景要因）

A 船の操舵室右舷側（操縦場所）からの見通し状況は、視界を遮るものがない船主右方に対し、集魚灯等により正船首方は見えづらい状況だった。また、A 船の船長は、多数のヨットレーダーでは確認しきれないと思い、目視のみで見張りを行っていた。



（事故の要因）

A 船の船長は、集魚灯等により正船首方は見えづらい状況下、船主右方のブイを中止して航行を続けていた。B 船の船長は、接近する A 船が B 船を避けてくれると思って錨泊を続けていた。

（再発防止策）

- ・航行中は、一方向だけを注視せず、レーダーを併用して、常に周囲の見張りを行いましょう。
- ・錨泊中に接近する他船を認めた場合は、他船が避けてくれると思い込まずに、必要に応じて衝突を避ける措置をとりましょう。


出典：運輸安全委員会ウェブサイト（<https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/localanalysis/01hakodate/20220823hdanalysis.pdf>）を加工して作成



図 2-50 漁ろう中の揚網機器等への巻き込まれ防止対策


## 漁船の安全運航のために


～漁労中の揚網機等への巻き込まれ事故防止～



**揚網機等への巻き込まれ事故が多く発生しています！**

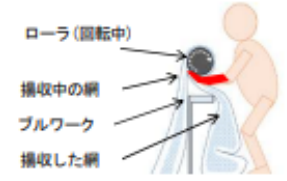
**揚網機等（揚網機、揚錨機）への巻き込まれ事故で、過去5年間に、乗組員が死亡・負傷した事故が100件以上発生しています。巻き込まれ事故の約7割は漁網や錨などを揚げる作業中（揚収中）に発生し、約2割は海中に投入作業中（投入中）に発生しています。**






### 単独で作業を行い負傷


× 他の人に気を遣い、一人で作業を行いました。






### ゴム手袋がからまって負傷


× 慣れた作業だったので、ゴム手袋を着用していました。






### 揚網機等を正しく使用せず負傷


× 取扱説明書の注意事項を読まず、間違った方法で使用しました。






### 手元を見ず負傷


× 漁の状況が気になり、手元から目を離しました。







### 思わず手が出て負傷

× 網がローラから外れたので、思わず手を出してしまいました。






### ロープをまたいでしまい負傷



### 船が揺れバランスをくずして負傷



### 揚網機等の整備不良により負傷

※ 画像はイメージです。

59

## 揚収中の事故の防止対策

### ～巻き込まれ事故の特徴～

多くの事故は、漁網等の整理作業に集中している状況で、回転中の揚網機等に接近、もしくは手を近づけたことにより発生しています。報告書の防止策では、作業者の意識及び行動により防止することができる対策が大半です。

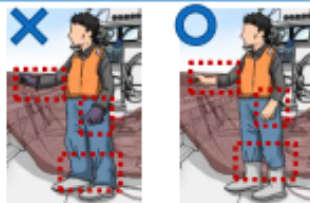
今立っている場所・今行っている作業の安全を確認することが大事です。

船長や漁労長は次のことを指導し、乗組員全員が徹底しましょう。



### 作業体制について

- ・すぐにローラを停止できるよう、複数人で作業しましょう。
- ・ローラに触れる場合は、必ずローラを停止させて作業しましょう。
- ・お互いに声を掛け合って作業しましょう。



### 服装について

- ・裾や袖口をしっかり押さえましょう。
- ・網の固定を行う際は、手袋を外しましょう。



### 揚網機等の使用方法について

- ・取扱説明書のとおり正しく使いましょう。

## 予期せずとつさに手を伸ばしたときの事故を防止するために

- ・網やロープの逆巻きの未然防止に努めましょう。
- ・ローラの緊急停止装置や網の固定専用機器を導入するなど、安全性向上に努めましょう。

ケガをせず漁から戻ってくることを  
ご家族は待っています。  
～ 安全第一に! ～



運輸安全委員会事務局

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-2 中央合同庁舎 2 号館

TEL: 03(5253)8823 e-mail: hqt-jtsb\_analysis@ml.mlit.go.jp



船舶事故  
ハザードマップ

～地図から探せる事故と  
リスクと安全情報～

<https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>



船舶事故ハザードマップ  
モバイル

<https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/mobile/index.html>



出典：運輸安全委員会ウェブサイト ([https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/keihatuleaflet/images/pwc3\\_attention\\_leaflet.pdf](https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/keihatuleaflet/images/pwc3_attention_leaflet.pdf))

図 2-51 再発防止及び被害の軽減に役立つ事項

運輸安全委員会の事故調査報告書では、「再発防止及び被害の軽減に役立つ事項」が指摘されており、漁労中事故の減少につなげることができると思われますので、主な対策を紹介します。

### ～落水～

- 漁具を海中に投入する際、ロープ等が手足に絡まないよう注意。
- 救命胴衣等の適切な着用。
- 投網を行う際、救命胴衣や着衣に漁具が絡まないよう注意。
- 防水型携帯電話を所持するなど連絡手段を確保。
- 小型漁船で操業する者は、船体動揺に注意。



### ～巻き込まれ～

- 巻揚げ中の揚縄機に手を近づけない。
- 水揚げ作業を行う際は、ロープと共に揚網機に巻き込まれないように着衣の状況等に注意。
- 作動中の漁労機器にはみだりに近づかず、異常等が生じた場合は、機器を一旦停止して対処。
- ドラム等の漁労機器を操作する者は、他の作業を並行して行わず、漁労機器の操作に専念。
- 漁労機器を操作する際は、船長の安全に関する指導内容を厳守。



### ～接触～

- 定置網の撤去作業を行う際は、ヘルメットを着用。
- 緊張しているロープにはできる限り近寄らない。
- ロープ付近で作業中、不測の事態に備えて十分な注意を払い、ロープにかぶさるなどの体勢をとらない。
- ロープ類に張力をかける場合、張力の限界を超えないよう注意。



### ～挟まれ～

- ドラムでロープ等を巻き揚げの際は、安全を確認した後に操作。
- 緊張するロープの内側には入らない。
- 甲板作業を行う際は、ロープ等を跨<sup>また</sup>がないよう、常に周囲や足元の状況を確認。
- 漁具等の撤去作業を行う際は、ヘルメットを着用。



出典：運輸安全委員会ウェブサイト（<https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/localanalysis/01hakodate/20240227hdanalysis.pdf>）を加工して作成



### 3. 漁船の運航の注意

漁船は漁業種類毎に船型、漁具、操業海域が様々であり、更に気象、海象条件も加わり、それらの諸条件が複合された条件下で安全に操船を行なう技量が求められるのが漁船の航海士です。まず船の復原性に影響を与える諸条件を理解し、船体の安全を確保した上で、作業者の安全を守る操船を心懸けましょう。各船で船型、漁ろう設備、作業手順は異なりますが、一般的な事例として諸注意を記載しましたので参考にしてください。

#### 基本事項

1. 全航海期間を通じて常に安全な復原力を確保する。
2. 漁ろう作業に限らず、常に作業者の安全に配慮した操船を行なう
3. 事前に操業海域の各種情報を集め、予測されるリスクに対して準備を行なう。
4. 常に周囲の状況を把握し、危険を早期に察知して適切な対応を行なう。
5. 航海術や操船技術に関する深い理解と実践経験を積むことを心懸ける。

#### (1) 推進器、舵への巻きつき防止

推進器(主にプロペラ、プロペラシャフト部)や舵に漁具が巻き付くと航行不能や操船不能となり、転覆や座礁事故を招く危険があるため、予防が不可欠です。

漁船の場合、特に漁場及びその周辺海域では、航行中に漂流ロープや投棄漁具・漁網が巻き付くリスクに加えて、自船の漁具が推進器・舵に絡まる事例もあります。

#### 操業中の巻き付きの例

##### ① はえ縄漁業

揚げ縄中に漁具展開延伸状況を誤認し、自船が漁具上を通過。その際、推進器・舵に漁具が巻き付く。

#### <予防対策及び巻き付き発生時の適切な対応例>

- ・ 操業開始前に目視、レーダー、無線等で操業予定海域の他船の操業状況を把握し、操業開始位置を決定しましょう。
- ・ 操業中は厳重な見張り体制を維持し、余裕をもって対応できるように心がけましょう。また他船漁具の早期発見を行う上でも、周囲の見張りは重要です。
- ・ 揚縄中の自船の漁具についても風、潮流の影響、サメ混獲の影響で想定外の屈曲した漁具展開になることも多々あります。常に先々のボンデンの発見を心懸け、安全に作業を継続して行えるように針路、速力の調整をこまめに行ないましょう。
- ・ 薄明時や夜間はボンデンの発見が難しくなります。発見が遅れ、やむなく機

関を後進にかける場合は、船尾付近に漁具がないか十分注意しましょう。

## ② 底びき網漁業

荒天時の揚網作業中に、波浪やうねりにより対水速力が急速に低下し、漁具（ロープ、網）が船底下に入り、舵、推進器に絡まる。

### <予防対策及び巻き付き発生時の適切な対応例>

- ・ 操業中に予想される気象、海況の変化に留意して、曳網コースの検討、操業実施の可否を判断しましょう。
- ・ 操船指揮者と船尾作業指揮者のコミュニケーションを緊密にして、船体と漁具の位置関係、漁具の状態を情報共有し、安全に作業しやすい船体動揺の少ない針路速力を保持しながら揚網作業を行ないましょう。

巻き付きトラブルで操船不能状態となった場合、巻き付いた漁具を除去できるまでは漂流することになるため、荒天に遭遇すると船体が風波を真横から受け、転覆のリスクが高まります。推進器や舵に巻き付いた漁具等を、船体が波やうねりで動揺する中で完全に除去することは困難であるとともに、危険を伴います。また、サメなどの海洋生物による危険もあるため、乗組員を安易に潜水させず、速やかに救助を要請してください。

救助を待つ間はシーアンカー等を活用して、船首を風やうねりに向けることで、転覆を防止しましょう。また、水深が浅く、投錨可能な海域では、錨の使用も検討しましょう。漂流して浅瀬に接近する前に投錨できるように準備を整えることで、座礁や定置網等沿岸施設の損傷を防ぐことができます。

## （２）漁具投入時、回収時の操船上の注意

漁船では、漁具投入作業中や回収作業中に作業者に関わる事故が多数発生しています。その中には適切な操船が行なわれていれば事故を未然に防止できたケース、被害を小さくできたケースも多数見受けられます。

### ① 底びき網漁業

投網作業中、揚網作業中に作業者がロープ類に跳ねられる事故が発生しており、過去には死傷事故も報告されています。

### <予防対策>

ロープ類の付け替え作業やオッターボード周辺作業を行なう際は作業者の安全を第一に考え、針路、速力の調整を行ないましょう。

### ＜操船例＞

**投網時：**網が速やかに船尾から離れて後方延びるように対応する上で、対水速力5ノット程度の速力が必要です。ただし、甲板でのロープ類の付け替え作業時は水中の漁具から掛かる張力が過度にならない様に、保針可能な最低速力2.5ノット程度を維持しロープ類が左右に動かないように保針して作業者の安全を確保します。ロープ類付け替えワイヤー作業が終了しオッターボードを投入できる段階になったら再び5ノット程度まで増速（ワーブが船尾船体角に接触しない速度）してオッターボードの繰出しを開始します。

**揚網時：**甲板作業者が安全に作業できる体勢を維持できる針路、速力になるように操船しましょう。対水速力の下げすぎは針路を不安定にして、船体動揺を大きくし、ワイヤーが暴れる原因になります。特に漁獲物が多い場合は漁具抵抗も大きく、作業中のロープワイヤー類に掛かる張力も大きくなるので注意が必要です。

## ② はえ縄漁業

投縄作業中、揚縄作業中の海中転落、作業者の負傷、漁ろう設備の損傷等の事故発生事例があります。

### ＜予防対策＞

**投縄時：**作業者が作業可能な針路速力で作業を開始しますが、一般的に投縄は船速5ノット以上で行なっています。もし、何らかのトラブルで漁具を繰り出せなくなると、既に投入済みの漁具に対して過大な張力がかかるので、速やかに減速する必要があります。

軽度なトラブルの場合、速やかに減速することで船尾の作業者が自ら漁具を切断することなく、復旧再開できます。

**揚縄時：**荒天海域での揚縄操船は作業者の安全を最優先する上で船体の動揺を抑え、漁具、漁獲物取り組み口から大量の海水をすくい込むことのないように、細心の注意を払い針路、速力の調整を行ない操船しましょう。

## （3）オッターボードの転倒防止

底びき網漁業において、網口を開口させるためのオッターボードは、大型の網を用いる際には、大きく、重量も重たくなることから、取扱いに注意が必要です。

着底トロール漁においては、投網からオッターボード着底・曳網中・離底までの各段階で、漁具の対水・対地速力およびワーブ（曳索）長を適切に制御しなければ、オッターボードが転倒し、網口形状を保持できず漁獲効率が著しく低下します。さらに、付属ワイヤー類や漁具自体に捻れや擦れが生じ、損傷や耐用年数の短縮につ



ながる可能性があります。

図 2-52 オッターボード



出典：（一社）大日本水産会資料

図 2-53 ワープ（曳索）ウインチ



出典：（一社）大日本水産会資料

### 操業前の対策

- ・ 曳網予定コース付近の水深、海底の起伏、障害物の有無を事前に確認。
- ・ 適切なワープ長の決定（着底トロールの場合、一般的には水深の3倍程度）。

### 操業時の注意事項

- ・ 投網時は、オッターボードの急激な沈下と着底時の衝撃を避けるため、本船の対水速力とワープ繰り出し速度の調整が必要。
- ・ オッターボードやトロール網にセンサーが取り付けられている場合は、深度情報等を有効に活用し、水深と予定ワープ長の関係から求めたラインに沿って沈降するように対水速力を調整。
- ・ 曳網中に進路変更を行う際は、ワープの弛みによるオッターボード転倒を防ぐため、出来るだけ大舵角による操船を避け、操舵を小角度・小刻みに行う。
- ・ 魚群探知機・漁具モニターで海底障害物、ワープ張力の変化、漁具形状を常時監視。
- ・ 狭い漁場を往復しながら曳網する場合はオッターボードのトラブルを防ぐた

め両舷のオッターボードを完全に巻き上げて回頭する方法や片舷のオッターボードを巻き上げ、反対舷のオッターボードは水面に保ちながら回頭する方法、深海域では漁具を海底から 100m 位離して回頭する方法がある＊。

＊「漁師」実践トロール漁法 ― ある漁撈長の独白 ― (P. 64-67) 西牟田力雄 著

2007 年 11 月 独立行政法人 水産総合研究センター 開発調査センター

#### (4) 漁獲物積載の注意

洋上での漁獲物の漁船内への積載については、過積載になると乾舷が減少し、横傾斜における復原力が著しく低下するなど、転覆リスクが高まります。一例として、長期航海を行なう場合、燃料、水、食糧を満載にして出港しますが、航海前半で予想以上の好漁に恵まれた場合、過積載になるリスクが高まります。漁獲物を積載する上で、特に船体が計画満載喫水線より沈み込むことが無いよう、漁獲物の積載状況の把握が必要です。

各船により魚倉配置、漁獲物の冷蔵、保蔵までの作業工程も異なりますが、過積載および積付け不良による復原力の低下には、十分な注意が必要です。

##### 過積載の防止

漁獲物を積みすぎると、重心の上昇や乾舷の減少など、船体の復原性能を低下させる原因になります。特に横傾斜時に舷側から海水が流入しやすくなり、転覆のリスクが増します。

##### 積付順序と積付け状態の管理

漁船に積載する漁獲物は、漁船内の複数の魚倉に保管することも多く、積載量や数量などの積付計画を立てるとともに、計画を厳守することが重要です。また、魚倉内の漁獲物が荷崩れを起こすと、船体横傾斜を誘発するなど転覆リスクが増します。日々の漁獲状況を見ながら、計画的に積付け作業を行い、荷崩れの原因となる隙間が発生しないように配慮するなど、バランス良く各魚倉に積付ける必要があります。



### （５）他国の漁船との事故防止

我が国は近隣諸国（韓国、中国等）と海を隔てて隣接しており、我が国漁船と他国の漁船で漁場が競合している海域があります。このような海域では他国の漁船との操業のトラブルが生じる可能性があることから、漁船間での事故防止のために、民間協議等により当該海域での操業時におけるルールを定めています。

例えば、日韓の関係では、操業時における両国間の漁船の距離、漁具の設置方法などの操業秩序維持のための具体的な遵守事項について細かく定めているほか、洋上での錨泊、緊急避泊の要件などについても遵守事項を規定しています（大日本水産会と韓国水産会との間における両国の漁船間の操業の安全及び秩序の維持に関する民間取り決め）。また、日中間においても、操業にあたって遵守すべき原則や衝突を避けるための操船（避航）等について民間での取り決めがなされています（日中民間漁業安全操業議定書）。このような海域で操業する場合には、事故防止のために、このようなルールをよく理解して操業を行う必要があります。

#### 操業に関するルールの例

日韓・日中関係においては、操業にあたり以下のようなルールが決められています。

##### ① 日韓

- ・ まき網漁業に従事している漁船は、夜間においては漁網のまわりに概ね等間隔に3個以上の白灯をもって漁具の位置を明らかにしなければならない。刺し網漁業、延縄漁業、鯨鯨網漁業及びかご漁業（筒漁業を含む。以下同じ。）に従事する漁船は、おのおのその漁具の位置を明らかにするため、定められた場所に標識をつけなければならない。灯火は、夜間においては少なくとも2海里の距離から視認できるものでなければならない。
- ・ 漁船は、漁ろう作業中の漁船の正船首前方で投錨、投網、投縄等を行うことにより、当該漁船の漁ろう作業を妨害してはならない。曳網中の漁船は、前方を曳網している他の漁船を追い越し、その正船首前方で曳網してはならない。
- ・ 曳網中の1そう曳き、2そう曳きまたは트롤漁船の正後方において、投錨、投網、曳網等の行為をしようとする漁船は、当該曳網中の漁船との間に1,500m以上の距離を維持しなければならない。
- ・ 2統の漁船が並行して曳網するときは、一そう曳漁船にあつては800m以上、二そう曳又は트롤漁船にあつては300m以上の間隔を維持しなければならない。
- ・ まき網漁船が集魚を開始するとき、他に既に集魚灯を利用して操業している漁船がある場合は、当該集魚中の漁船から600m以上の距離をおいて集魚しなければならない。ただし、同一網船に属する灯船の相互間においてはこの限りでない。

まき網漁船は、投網に際し、他のまき網及び他の漁具との間に約 300mの間隔を維持するものとする。

- ・さんま棒受網漁船が集魚を開始するとき、他に既に集魚灯を利用して操業している漁船がある場合は、500m以上の距離をおいて集魚しなければならない。漁ろう作業中のさんま棒受網漁船の近くを航行する漁船は、当該漁ろう作業中の漁船の操業に支障をきたさないよう適当な距離を維持し、かつ、必要最小限に消灯して通過しなければならない。

## ② 日中

- ・漁船は、曳網中の漁船の正船首前方で投錨・投網等を行うことにより、当該漁船の漁ろう作業を妨害してはならない。
- ・曳網中の漁船は、前方を曳網している他の漁船を追い越し、その正船首前方で曳網してはならない。
- ・双方の漁船は、曳網中の漁船正後方漁具の延伸区域 1,500メートル以内での投網・投錨・曳網およびその他当該漁船の操業の妨げとなる行為をしてはならない。
- ・双方の漁船は、延縄・流し網・刺し網・簗・壺類および帆張網の通常の操業の範囲に留意し、注意して避航するものとする。
- ・延縄・流し網・刺し網・簗・壺類・帆張網およびその他の受動的漁法の漁船は、漁具を敷設するときには、できる限り曳網漁船が交錯して操業している漁場を避けるものとする。
- ・2そう曳き漁船同士が平行して曳網するときは、300メートル以上の距離を保つものとする。1そう曳き漁船が平行して曳網するときは、1,500メートル以上の距離を保つものとする。
- ・操業中にあっては、双方の集魚灯まき網漁船団の灯船間、あるいは集魚灯まき網漁船団の灯船とその他の漁業種類の漁船の間は、1,000メートル以上の距離を保つものとする。
- ・操業中の漁船は、故障（ロープ切れ・漁具かかりその他）を生じた漁船を避けるものとする。前方で漁具を喪失して捜査中の漁船を発見したときは、適切に転針して相互の漁具のからみを避けるものとする。

## 4. 漁具の固着の際の対応

### （1）漁具等の交錯への対応

好漁場では、自国、または自国船以外の漁船がさまざまな漁法で操業しており、漁具の設置位置などの情報把握も困難なため、予期せぬ漁具交錯が発生することがあります。



- ・ まぐろはえ縄漁場などでは、特に自国船以外の漁船の動静把握が難しく、漁具等の交錯に注意が必要です。
- ・ 漁具等が交錯した場合は、推進器や舵への巻き込みを防止するため、自船と他船の漁具の延伸方向・張り具合を確認し、双方の漁具損傷が最少となる交錯解消作業が行えるように、本船の船首方位、対水速力の制御を行います。
- ・ 交錯が解消できない場合、自船の漁具を切断します。やむを得ず相手漁具を切断する場合は、漁具を紛失することの無いように、必ず結び直しを行なってください。

## （２）海底障害物への固着の対応

底びき網漁業において、海底障害物に漁具が固着すると、使用しているロープ類の張力が急激に上昇し、強いてはロープ類の切断など、重大事故につながる可能性があります。

- ・ 曳網中はワープの状態、ワープ張力、船速の変化などに常に注意を払い、漁具監視装置等を活用してオッターボード間隔、網口高さ、魚群探知機によって海底の状態を監視します。
- ・ 海底に障害物が事前に発見された場合、船速の増速とトロールウィンチによるワープ巻き込みの併用で、速やかに漁網を離底させる方法が有効です。
- ・ 張力が急上昇した場合は、直ちに船速を減速するとともにワープ繰り出しを行い、張力の上昇を止めます。
- ・ 固着解消の基本手順＊
  - ① 船が停止したらワープの進出を止め、機関停止（クラッチオフ）。
  - ② ワープや漁具が船底方向に吸い込まれて、推進器や舵に絡まらないように、過度の惰力がかからないように、ゆっくりワープを巻き込みながら障害物の真上まで微速で移動。
  - ③ 固着地点の直上付近で取り外し作業を開始。

＊ 船尾トロール漁業入門(P.92) 津田初二中谷三男 1981年9月成山堂書店

## （３）ロープの破断の危険性

漁ろう作業では多種多様なロープ類を使用しますが、以下の要因により重大事故を引き起こす可能性があります：

- ・ ロープ類の劣化の見落とし
- ・ ロープの安全荷重を超える張力の過負荷
- ・ ロープの摩擦による擦れ

作業中に繊維ロープやワイヤーロープが破断すると、以下の事故が生じる恐れが

あります：

- ・ 漁具の亡失や重量物の落下
- ・ 切断されたロープの反動による人的被害

過去には、破断したロープに作業員が跳ね飛ばされて海中へ転落し死亡、または滑車落下による死亡事故などが報告されています。特に漁具の操作時には、ロープには大きな張力がかかっており、破断しない場合でも、ロープに跳ねられ、重傷を負う事故も発生しています。

また、ロープ類と設備間に身体や手指を挟まれるなどの危険もあります。張力がかかっているロープ類を跨がないなど、作業時には注意が必要です。

ロープの破断による事故を防ぐためには、漁具の適正な利用・管理や作業前後の点検を怠らないことが重要です。また、作業中は、ロープ類に張力をかける場合は張力の限界（安全荷重）を超えないよう注意すること、緊張しているロープ、緊張が予想されるロープには近づかないこと、破断の恐れがある場合は直ちに作業を中止する等の対応が必要です。

## 5. 船体の安定性の確保

### （１）パワーブロックによる安定性の変化

漁船の船型は、従事する漁業種類ごとに、特徴を有しています。まき網漁船（網船）の船型は作業性に配慮し、底びき網漁船と比較して船幅が広く、喫水が浅い傾向があります。搭載する漁網の規模も船体に対して大きく、作業中は片舷で巻締め、徐々に網を巻き込んで網を狭めていきますが、その際、稼働しているのがパワーブロックです。パワーブロックは高所に設置され、重量も重く、船体の重心を上昇させる一因となります。また、作業中は漁網の水中重量や抵抗、網の中で遊泳する漁獲物の影響により傾斜モーメントが発生します。これら重心上昇や傾斜モーメントの発生により船体の復原力が低下した状態となり、強いては転覆リスクが高まっていることへの注意が必要です。

- ・ 漁ろうブーム先端に装備されたパワーブロック（大型の場合 500kg 以上）は、船体中心線上から舷側に移動して使用されるため、その重心移動と漁具・漁獲物の荷重が加わることで傾斜モーメントが増大して横傾斜が強まります。
- ・ 揚網作業中は、風やうねりに対応した船首方位の変更が難しいので、付属船による反対舷からの曳引（裏漕ぎ）等で船体傾斜を抑制する必要があります。



図 2-54 パワーブロック



出典：（一社）大日本水産会資料

図 2-55 パースウインチ



出典：（一社）大日本水産会資料

図 2-56 まき網船の水揚げの様子



出典：福一漁業株式会社提供資料

## （２）船体改造や漁具変更による影響

船の安定性や復原性等の安全に関わる船体性能は、建造時の船体構造・漁具・積載能力・操業方法・操業海域などの基礎データに基づいて計算され、復原性資料として船内で管理されています。

船体性能に関しては、その他にも操縦性など様々な性能により評価されますが、長年の運用の中で、作業性や利便性を優先して船体改造や漁具の大型化を行うと、次のような問題が生じる可能性があります。

- ・ 船体重心の前後・上下方向の変化による予想外の復原力低下。
- ・ 乾舷が減少して操業可能な気象海象条件が厳しくなり、結果的に操業機会が減少。
- ・ バウダイビング（船首が波浪に突っ込んだ状態）など航行時の影響。

特に漁船では、航海中に復原性へ影響を及ぼす漁ろう作業や漁獲物積載があるため、船体の改造は慎重に検討すべきです。

### 改造に関する留意点

- ・ 軽荷重量や重心位置が変化した場合、一定条件下では復原性試験（傾斜試験）や復原性資料の更新が必要になります。
- ・ 建造造船所に相談のうえで改造を行うことで、安全性確保が可能となります。

## （３）その他の注意すべき事項

- ・ 一般に漁船は、投揚網など漁具を用いた操業の効率化から、乾舷は小さく、底びき網漁船では船尾にスリップウェイを有しています。それら漁船の特徴から、船内への海水の流入への対応は、常に注意が必要です。
- ・ 操業時は洋上で開口部の開閉の頻度が高く、人の出入り、資材の出し入れの頻度が高くなりますが、平穏な海況でも、予期せぬ大きな波が来ることがあります。閉鎖を怠り、船内に大量の海水が流入すると、転覆、沈没等の海難の原因になりますから、毎回、水密扉、ハッチの閉鎖は確実に行いましょう。

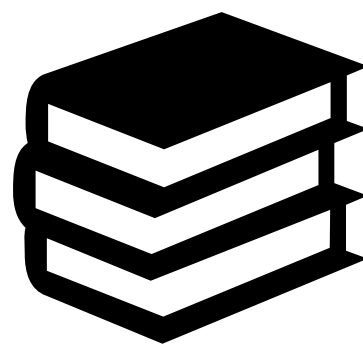


- ・ 排水口は常に迅速に排水できるよう、こまめに点検・清掃を行きましょう。排水口の詰まりや、大波等により流入した海水が排水能力を超えることで起きる排水不良は海水の甲板上への滞留を招きます。海水が甲板上に滞留すると、作業者の転倒や固定されていない物品が移動して危険を生じるだけでなく、船の復原性が低下する恐れがあります。
- ・ 船体の動揺による網や積載物の移動に伴う傾斜や復原性の低下を防ぐための収納場所の確保、横ずれ防止板の設置、ロープによる固定などの対応策をとるようにしましょう。
- ・ 船に持ち込んだ荷物により乾舷が減少することから、定期的に乗組員の私物も含め、不必要な荷物は船から下ろすようにしましょう。



## 第Ⅲ章

# 関係法令・制度



## 第Ⅲ章 関係法令・制度

### 1. 国際関係

#### (1) 船舶・船員関係

##### ①STCW 条約、STCW-F 条約

第 I 章に記載のとおり。

##### ②MARPOL 条約

正式名称は「1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書」であり、本条約の附属書 I から VI において、船舶の航行に起因する海洋環境汚染（油、有害液体物質、危険物、汚水、廃棄物及び排ガス（NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>、CO<sub>2</sub> 等）の排出による汚染）を防止するため、船舶の構造・設備、船舶からの排出等に関する基準が定められています。また、SOLAS 条約（1974 年海上人命安全条約）と同様、主管庁又は認定された団体による定期的な検査の実施、証書の発給、寄港国による監督（ポートステートコントロール：PSC）などの規定が定められています。

特に、本条約附属書 V（船舶からの廃棄物の排出規制）では、海難事故等の不測の事態を除き、漁具を含む全ての廃棄物やプラスチックについて海洋排出を禁止しています（ただし、海洋排出が禁止されている廃棄物には、航行中に行われた漁ろう活動又は水産物の養殖活動から生じた生鮮魚及びその一部は含まれません。）。また、不測の事態における漁具の流失又は排出で海洋環境又は船舶航行に相当な脅威を及ぼすものについては、当該船舶の旗国に通報する必要がある、さらに、当該流失又は排出が旗国とは別の沿岸国の管轄水域で発生した場合には、当該旗国に加えて当該沿岸国にも通報する必要があります。

##### ③SOLAS 条約

船舶の堪航性（航海に堪えること）及び旅客や船員の安全を確保するために必要な船舶の構造、救命設備や航海道具などの技術基準について、国際的に統一された基準を定めるとともに、登録国又は委任された団体による定期的な検査の実施、証書の発給、寄港国による監督（ポートステートコントロール）などの規定が定められています。



#### ④漁船の安全のためのケープタウン協定

「一九百七十七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千九百九十三年のトレモリノス議定書」（未発行）の早期発効を目的として、当該議定書の規定条項の修正したものです。本協定では、長さ 24m 以上かつ公海上で運航するとして承認する漁船に対し、安全性や堪航性を高めるための設備の実装を義務付けるものとなっています。

我が国は協定について締結しているものの、現時点（令和 7（2025）年 11 月現在）では協定の発効要件（22 ヶ国以上、対象漁船総数が 3,600 隻以上）を満たしていません。

#### ⑤ILO 漁業労働条約

平成 18（2006）年に採択された、海上労働条約が適用されない漁業従事者に国際的な保護を提供することを目的とした、漁業労働に関する包括的な条約であり、締約国に対し、漁業者のディーセント・ワーク（働きがいのある人間らしい仕事）の確保について定めるものとなっています。自家消費のための漁やレクリエーションとしての釣りを除く漁業活動に従事する漁業者（水先人、軍艦乗組員、政府に永続的に勤務するその他の者、漁船上で仕事を遂行する陸上を拠点とする者、漁場観測者を除く）と漁船が対象となります。

条約では、例として以下のような事項が定められています。

- ・ 漁業者の最低年齢は 16 歳とすること。ただし、一定の条件下においては、15 歳以上であれば可能であること。安全と健康を損なう業務については、18 歳以上とすること（9 条）。
- ・ 船上労働のために健康検査の実施と健康証明書の取得が必要であること（10－12 条）。
- ・ 十分かつ安全に乗組員が配乗され、船長によって適切に管理され、漁業者が安全及び健康確保に十分な休息時間が定期的に与えられること（13－14 条）。
- ・ 漁業者及び被扶養者が、自国の他の労働者よりも不利でない条件で社会保障による保護の利益を享受し、最低でも業務関連の疾病、負傷や死亡の場合の保護を付与すること（34 条－39 条）。

### （2）漁業関係

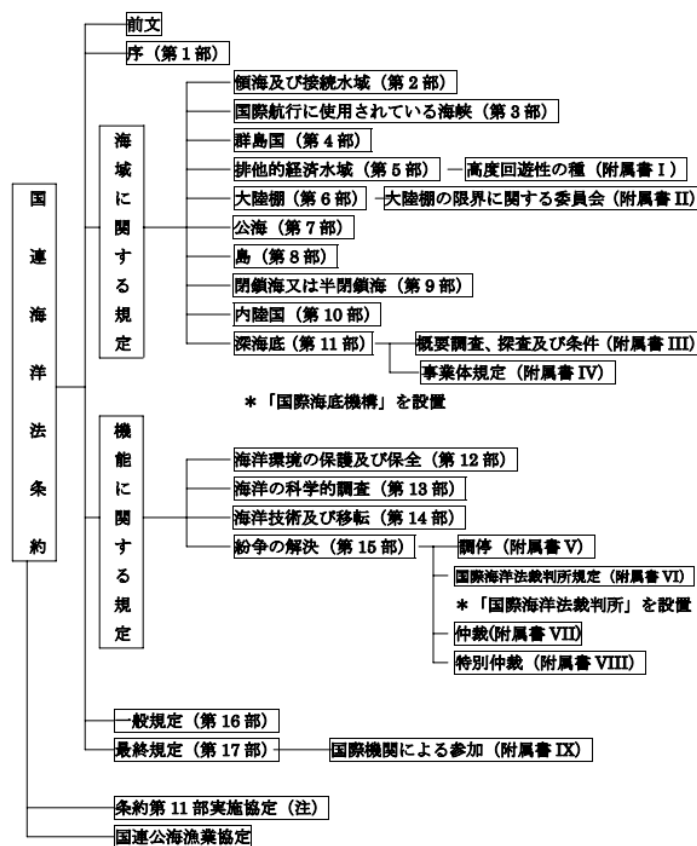
#### ①国連海洋法条約

昭和 57（1982）年に採択され、平成 6（1994）年に発効した条約で、今日の国際的な海洋秩序の礎を成しているものです。我が国は、平成 8（1996）年にこの

条約を批准しました。本条約は海の憲法とも呼ばれ、領海から公海、深海底に至る海洋のあらゆる領域における航行、海底資源開発、科学調査、漁業等の様々な人間活動についての規定がされています。

漁業に関しても、本条約が基本的なルールを提供しています。沿岸国は排他的経済水域（EEZ）内の水産資源の探査、開発、保存及び管理について主権的権利を有しており、入手可能な最良の科学的証拠を考慮して、適当な保存措置及び管理措置を通じ、自国の EEZ 内の資源が過度の漁獲によって危険にさらされないことを確保します。また、二つ以上の国の EEZ 又はある国の EEZ と公海水域にまたがって分布する資源（ストラドリング魚類資源）については、関係国がその保存等のための措置について合意するよう努力することとされています。マグロ類等の高度回遊性魚類の資源については、EEZ の内外を問わず、関係国が保存・利用のため国際機関等を通じて協力することとされています。公海では全ての国が漁獲の自由を享受しますが、公海における資源の保存・管理に協力すること等が条件として付されています。また、公海上の漁船に対し管轄権を行使するのはその漁船の船籍国（旗国）です。

図 3-1 国連海洋法条約概念図



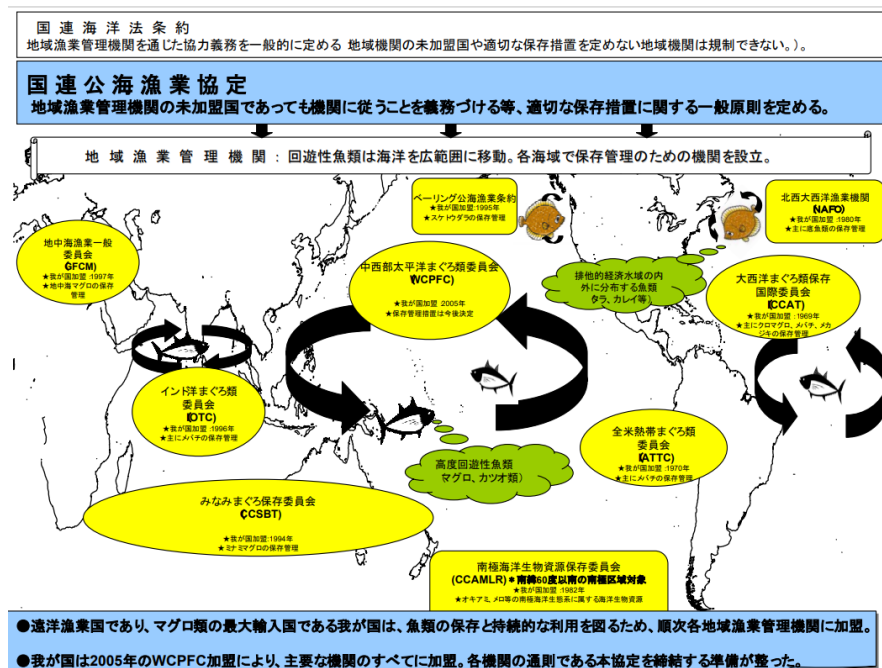
(注) 「深海底」について規定する「条約」第11部は、「実施協定」により実質的な改正がなされている。「条約」と「実施協定」の締約国数には相違があるものの、深海底に関する規定は、「実施協定」により改正された内容で国際的に適用されている。

出典：外務省ホームページ

## ②国連公海漁業協定

国連海洋法条約を効果的に実施し、ストラドリング魚類資源および高度回遊性魚類資源の保存と持続的な利用を確保することを目的としており、EEZ 内外での保存管理措置の一貫性の確保、実質的な利害を有する国の地域漁業管理機関(RFMO)への参加及び保存管理措置を実施するための協力義務、転載規制、旗国以外の検査官による乗船・検査制度の導入等の規定があります。

図 3-2 国連公海漁業協定概要



出典：外務省ホームページ

## ③FAO 責任ある漁業の行動規範

「責任ある漁業のための行動規範 (Code of Conduct for Responsible Fisheries)」は、国際的に合意された漁業資源の保存措置等を害するような無秩序・無責任な操業（便宜置籍船による違法操業、規制違反等）が問題化したことを受けて、環境や次世代の人類にも配慮した水産資源の持続的開発と利用を漁業者及び漁業に関係する国々が自ら責任を持って実現する漁業の体制を確立するために、平成 7（1995）年に国連食糧農業機関（FAO）の総会で採択された行動規範です。

本行動規範は法的拘束力を持たない自主的な規範と位置付けられており、主な項目として、一般原則（乱獲及び過剰漁獲能力の防止、科学的根拠に基づく管理など）、漁業管理（資源の持続的利用のための措置の採択、関係国の協力、データの収集など）、漁業操業（旗国による操業許可等の記録、適切な漁具・漁法の利用

など）等が規定されています。

さらに平成 13（2001）年、FAO は、この行動規範の枠組みの範囲内で、IUU 漁業に特化した「違法・無報告・無規制漁業の防止、抑制及び廃絶のための国際行動計画（IPOA-IUU）」を採択しました。IPOA では、IUU 漁業を防止・抑止・排除するため、旗国の責任や、寄港国措置、沿岸国措置、市場関連措置、国民が IUU 漁業を支援または関与しないことを確保するための措置が決められています。また、各国に対し、行動計画を策定し、それを実施する上での RFMO における役割について決めておくことも求めています。

図 3-3 責任ある漁業の行動規範（概要）

**FAO の「責任ある漁業のための行動規範」**

- 環境や次世代の人類にも配慮した水産資源の持続的開発と利用を漁業者及び漁業に関係する国々が自ら責任を持って実現する漁業の体制を確立するための行動規範。
- 法的拘束力のない宣言的、プログラム規定的な規範。

(1) 策定の経緯

- ・ 国際的に合意された漁業資源の保存措置等を害するような無秩序・無責任な操業（便宜置籍、規制違反等）の問題化を受けて、1992年5月に「責任ある漁業に関する国際会議（カンクン会議）」が開催され、FAO に「責任ある漁業のための行動規範」の策定を要請。
- ・ 同年11月、FAO 理事会において、FAO による行動規範の策定を承認。
- ・ 1995年10月、FAO 総会において、「責任ある漁業のための行動規範」を承認。

(2) 規範の概要

【目 的】 漁業の重要性を認識し、資源の持続的利用の促進のための責任ある漁業体制を確立。

【主要項目】 ・一般原則（乱獲及び過剰漁獲能力の防止、科学的根拠に基づく管理など）

- ・漁業管理（資源の持続的利用のための措置の採択、関係国の協力、データの収集など）
- ・漁業操業（旗国による操業許可等の記録、適切な漁具・漁法の利用など）
- ・養殖（適切な餌料、餌料添加物、薬品の使用、遺伝的多様性の保全など）
- ・貿易及び漁獲魚処理（資源の保存・管理措置への合致など）

出典：水産庁ホームページ

#### ④FAO/IMO/ILO コード（漁船員および漁船の安全に関する規則）

IMO が FAO および ILO と協力して作成した漁船員および漁船の安全に関する規則です。船舶の安全、火災予防措置及び消火活動、漁業作業と魚の取り扱いにおける安全性、救命器具及び緊急事態、健康及び医療などについての規則が設けられています。

例えば、漁業作業と魚の取り扱いにおける安全性の部分では、テンションがかかった時の漁具使用の注意点、事故を防ぐための漁具の及び関連機器の事前の点検、漁具の投入時及び曳網時の危険性、網が海底の障害物に掛かった時の対処、はえ縄を使用する際の注意点等についての記載がされています。



## ⑤フラッキング協定


正式名称は「保存及び管理のための国際的な措置の公海上の漁船による遵守を促進するための協定」。公海の資源管理規制から逃れたり、安価な外国人船員の雇用を目的として規制を行う能力あるいは意思のない国へ船籍を移し替える（リフラッグ）行為の取締りをねらいとした公海における国際保存・管理措置の遵守を促進するための協定です。

旗国主義（船籍を有する国がその漁船の漁業活動を管理する）による漁業管理の徹底がはかられ、大型漁船に船籍を与える場合、公海における漁業許可と連動させるべきこと、船籍国は不法行為の経歴がある漁船について船籍を与える場合は、よく吟味し不法行為を行う漁業者が操業をコントロールし続けられないようにすること等が規定されています。

## ⑥PSMA 協定

「違法な漁業、報告されていない漁業及び規制されていない漁業を防止し、抑止し、及び排除するための寄港国の措置に関する協定」の略称で、違法、無報告、無規制（IUU）漁業の防止・抑止・排除や、これらによる海洋生物資源及び海洋生態系の長期的な保存及び持続可能な利用を確保することを目的として、IUU 漁業に対する効果的な寄港国の措置の実施等について定めています。具体的には、IUU 漁業に従事した漁船に対する入港拒否や船舶検査の実施等が規定されています。

図 3-4 PSMA 協定の概要

背 景	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地域漁業管理機関(RFMO)の保存管理措置を遵守しない等の違法な漁業、報告されていない漁業及び規制されていない漁業(IUU漁業)が海洋生物資源の持続可能な利用に対する大きな脅威に。</li> <li>■ 2009年、国際連合食糧農業機関(FAO)の枠組みの下で本協定が採択。 2016年6月に発効、2022年11月現在、締約国は73か国・1機関(日本、米国、EU、露、豪、韓国等)</li> </ul> <p style="writing-mode: vertical-rl; position: absolute; right: 10px; top: 50px;">寄港国措置の有効性の確保の高まり</p>
主な内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>入港拒否</b>: 入港を希望する船舶がIUU漁業等に従事したことの十分な証拠を有する場合(RFMOが作成するIUU船舶の一覧表に掲載されている場合等)、<b>入港を拒否</b>。【第9条】</li> <li>■ <b>港の使用の拒否</b>: 入港した船舶がIUU漁業等に従事したと信ずるに足りる合理的な根拠がある場合、魚類の陸揚げや燃料補給等のために<b>港を使用することを拒否</b>。【第11条】</li> <li>■ <b>船舶の検査</b>: 協定が定める基準に従い、特に自国の港に入港した船舶が、IUU漁業等に従事したことがあると疑うに足りる明白な根拠がある場合、当該<b>船舶を検査</b>。【第12条】</li> </ul> 
本協定の意義	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>世界の水産資源の持続可能な利用の促進</b>: 本協定はIUU漁業対策の一環として、寄港国による措置に主眼を置く初の多数国間条約。IUU漁業対策の実効性を確保する上で<b>国際社会が連携して寄港国としての措置を実施することが不可欠</b>。</li> <li>■ <b>責任ある漁業国としての貢献</b>: 我が国は世界有数の漁業国として、RFMO等でIUU漁業対策を推進。この協定をとおり、我が国がIUU漁業対策に引き続き積極的に取り組む姿勢を内外に示すことにより、国際社会に貢献。</li> </ul> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>我が国による最近の取組例</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ー2016年4月: G7広島外相会合において、IUU漁業の防止に向けた対策等の重要性を強調。</li> <li>ー2016年8月: 北太平洋漁業委員会(NPFC)第2回委員会会合において、IUU船舶の一覧表の作成手続等を定めた我が国提案の保存管理措置が採択。</li> <li>ー2017年5月: 本協定を締結。</li> <li>ー2019年4月: 本協定に基づき、入港を要請することができる港(44港)を指定、公表。</li> <li>ーまた、非締約国に対し、二国間及び多国間の枠組み等を通じ、随時、加入を働きかけている。</li> </ul> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>漁業秩序の維持</b>: IUU漁業の存在は我が国の水産資源の適切な保存・管理にとり脅威。我が国の漁業秩序の維持のためにも本協定が重要。</li> </ul>

出典：外務省ホームページ

図 3-5 IUU 漁業の現状と対策

経済局漁業室  
令和7年6月

**違法・無報告・無規制 (IUU) 漁業の現状と対策**

**IUU漁業の概要とその対策**

**1 国際社会の共通の課題**

- **違法・無報告・無規制 (IUU: Illegal, Unreported, Unregulated) 漁業**は、無許可操業、無報告又は虚偽報告された操業、無国籍の漁船、地域漁業管理機関非加盟国の漁船による違反操業など、各国の国内法や国際的な操業ルールに従わない漁業活動のこと。
- IUU漁業は、水産資源の持続可能な利用に対する深刻な脅威であり、**国連持続可能な開発目標 (SDGs) 14. 4**に位置づけられる国際社会の共通の課題。**違法漁業防止寄港国措置協定 (PSM協定)**、**WTO漁業補助金協定**、**地域漁業管理機関 (RFMO)**、二国間の枠組み等を通じ、国際的な対策が進められている。

**2 我が国の立場**

我が国は責任ある漁業国として、RFMOIにおける**保存管理措置**や**IUU船舶リスト**の作成、途上国への関連支援、PSM協定及びIUU漁業由来の漁獲物の我が国への流入防止に係る取組の着実な実施等を通じてIUU漁業対策に積極的に取り組む他、我が国が議長を務めた**G20大阪サミット首脳宣言 (2019)**を始めとする国際フォーラムの各種会合において**IUU漁業対策の重要性を明記する等**、国際社会における議論をリードしている。

**【参考1: 国際会議等で採択されたIUU漁業対策に関連する主な目標、方針等】**

- **多国間:** FAO・IUU漁業対策行動計画 (2001)、国連持続可能な漁業決議、PSM協定 (2016)、G20首脳宣言 (2019, 2020, 2021, 2022, 2023)、G7首脳成果文書 (2018, 2021, 2022及び2023)、東アジアサミット (EAS)議長声明 (2021, 2022, 2023)、APEC首脳宣言 (2021, 2022, 2023, 2024)、アフリカ開発会議 (TICAD)横浜宣言 (2019)、チュニス宣言 (2022)等。
- **二国間:** 日EU (2012, 2021, 2022及び2023)、日米 (2015)、日タイ (2017) の間でIUU漁業対策で協力する旨の共同声明を採択。

**【参考2: 我が国による途上国へのIUU漁業対策に関する協力事例】**

- 能力構築支援・研修の実施: 全世界 (太平洋島嶼国・東南アジア・中南米・アフリカ諸国等)
- 船舶・関連機材の供与: 全世界 (太平洋島嶼国・東南アジア・南西アジア・中南米・アフリカ諸国等)

**違法漁業防止寄港国措置協定 (PSM協定)**

- IUU漁業対策の一環として、**寄港国による措置に主眼を置く初の多数国間条約**。2009年採択、2016年発効。**締約国は81か国・1機関** (日本、米国、EU、中国、ロシア等。) (2025年6月現在)
- 我が国は2017年加入。我が国の漁業秩序の維持や、責任ある漁業国としてIUU漁業対策を進める観点から本協定の実効性確保は重要であり、**未加盟国に加入を働きかけている**。
- IUU漁業等に従事した証拠がある船舶の**入港の拒否** [第9条]、**港の使用拒否** [第11条]、**船舶の検査** [第12条]等を定める。

出典：外務省ホームページ

## 2. 国内関係

### (1) 船舶・船員関係

#### ①海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律

この法律は、船舶から海洋に油、有害液体物質等、廃棄物及び有害水バラストを排出すること等を規制するとともに、排出された油、有害液体物質等、廃棄物その他の物の防除措置等について規定することで、海洋汚染等及び海上災害を防止し、あわせて海洋汚染等及び海上災害の防止に関する国際約束の適確な実施を確保し、海洋環境の保全等に資することを目的としたものです。

具体的には、船舶からの油・有害液体物質等・廃棄物・有害水バラストの排出の規制 (第2章～第3章の2)、船舶からの排出ガスの放出の規制 (第4章の3)、船舶における油・有害液体物質等・廃棄物の焼却の規則 (第4章の4)、船舶の海洋汚染防止設備等の検査 (第4章の5)、海洋の汚染及び海上災害の防止措置 (第6章) 等の規定が定められています。



## ②船舶職員及び小型船舶操縦者法

船舶職員及び小型船舶操縦者法は、船舶職員として船舶に乗り組ませるべき者の資格並びに小型船舶操縦者として小型船舶に乗船させるべき者の資格及び遵守事項等を定め、船舶の航行の安全を図ることを目的としており、船舶職員の資格要件（海技士の免許、小型船舶操縦士の免許）、船舶の航行区域・従業区域に応じた乗組み基準（配乗基準）等を定めています。

なお、船員法等の一部を改正する法律（令和7年法律第32号）により、改正船舶職員及び小型船舶操縦者法及び施行規則においては、①排他的経済水域外において航行する総トン数20トン以上の漁船、②排他的経済水域内において航行する国際総トン数950トン以上の漁船（①又は②に該当する船舶を「特定漁船」という。以下同じ。）には、次の要件に該当しない者を特定漁船に船長又は航海士として乗り組ませてはならない旨を新たに規定することとなりました。

### ○必要な乗船履歴を有すること

- ・総トン数5トン以上の船舶で2年以上の乗船履歴 又は
- ・学校教育法第1条に規定する高等学校、大学（水産に関する学科を置くものに限る）又は国立研究開発法人水産研究・教育機構として、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則別表第6の単位数の欄に掲げる数習得した者にあつては、1年以上乗り組んだ履歴

### ○漁ろう操船講習の課程を修了したこと

- ・漁獲物の曳網、揚網などが漁船の傾斜や復原性に及ぼす影響
- ・漁具に危険を及ぼす恐れのある水中障害物についての知識 等

加えて、特定漁船において航海士から船長となるためには、1年以上の乗船履歴（このうち6月以上は5トン以上の漁ろうに従事する船舶に船長又は航海士として乗り組んだ履歴）が必要となります。

## ③船員法

海上労働の特殊性（孤立性、自己完結性、危険性、職住一致）に基づき、労働基準法（陸上労働者に適用）とは別に、船員の労働基準について規定する労働保護的な性格を有するとともに、船長の職務権限規定といった海上交通安全法的な性格を有する法律で、船長の職務及び権限、船内規律雇入契約等、給料そのほかの報酬、労働時間、休日及び定員、有給休暇、食料並びに安全及び衛生、災害補償、就業規則等について定めています。

なお、今般の船員法等の一部を改正する法律により、船員法では、船舶所有者

に対し、非常時における安全衛生を確保するための訓練（基本訓練）の実施義務に係る規定が追加され、一定規模以上の漁船に乗り組む船員については、基本訓練のうち生存訓練及び消火訓練について、実技講習での実施と、5年ごとの能力維持証明等が必要となりました。

#### ④船舶安全法

船舶の堪航性及び人命の安全を確保することを目的として定められた船舶安全法は、船舶の構造・設備に関する技術基準を定め、船舶の就航前及び就航後の一定期間ごとにこの基準への適合性を確認するため、船舶所有者が検査（定期的検査）を受検することを義務付けています。定期的検査のうち定期検査に合格した船舶には、船舶の航行上の条件を定めた船舶検査証書を交付することとされており、有効な証書を受有しない船舶は、航行することが禁止されています。

### （２）漁業関係

#### ①水産基本法

水産に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、水産に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための法律です。

水産物は、良質なたんぱく質の供給源であるとともに優れた栄養特性を有しており、国民の食生活に不可欠の食料です。また、水産業や漁村は、こうした水産物の供給のほか、都市住民に対する健全なレクリエーションの場の提供等を通じ、豊かで安心できる国民生活の基盤を支えています。本法は、「水産物の安定供給の確保」と「水産業の健全な発展」を基本理念として、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的として制定されています。

また、本法第 11 条の規定に基づき、水産に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、政府は水産基本計画を策定することとなっています。本計画は、水産をめぐる情勢の変化を勘案し、また、水産施策の効果に関する評価を踏まえ、おおむね 5 年ごとに変更されることとなっています。

#### ②漁業法

漁場の総合的な利用による漁業の発展を目的とし、水産資源や漁場の利用など、漁業に関するルールを定めた法律です。本法では、漁業権や漁業の許可、漁場の利用、水産動植物の採捕に関する制限等について規定しています。

平成 30（2018）年 12 月に漁業法等の一部を改正する等の法律（平成 30 年法律

第 95 号) が公布、令和 2 (2020) 年 12 月に施行され、漁業法等が 70 年ぶりに大改正されました。新たな漁業法では、「漁業が国民に対して水産物を供給する使命を有し、かつ、漁業者の秩序ある生産活動がその使命の実現に不可欠であることに鑑み、(中略) 水産資源の持続的な利用を確保するとともに、水面の総合的な利用を図り、もって漁業生産力を発展させることを目的とする」とされており、適切な資源管理と水産業の成長産業化を両立させるため、資源管理措置、漁業許可、免許制度等の漁業生産に関する基本的制度の見直しが行われました。

### ③水産資源保護法

水産資源の保護培養を図り、その効果を将来にわたって維持することにより漁業の発展に寄与することを目的とした法律です。水産動植物の採捕の制限、保護水面の指定など、水産動植物の保護培養に関する措置を定めています。

### ④まぐろ資源の保存及び管理の強化に関する特別措置法

我が国が世界において、歴史的にまぐろの漁獲及び消費に関し特別な地位を占めていることにかんがみ、まぐろ資源の動向、国際協力の進展等のまぐろ漁業を取り巻く環境の著しい変化に対処して、まぐろ資源の保存及び管理の強化を図り、まぐろ漁業の持続的な発展とまぐろの供給の安定に資することを目的とした法律です。

政府がまぐろ資源の保存及び管理の強化を図るための基本方針を定めること、外国の漁業者によるまぐろ漁業の活動が、保存管理措置の有効性を減じていると認められるときは、国際機関へ当該活動の抑止等を要請するとともに、当該国に対して改善を要請しなければならないこと等の規定が定められています。

### ⑤漁船法

漁船建造の調整、漁船の登録及び検査、漁船に関する試験等について定められた法律です。動力漁船の総量規制や建造・改造の許可、登録制度、漁船建造等後の認定・登録票の検認制度等について定められています。

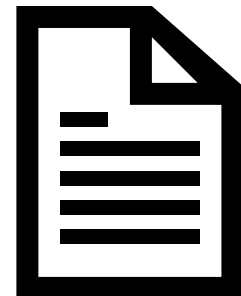
本法において、漁船とは、

- ① もっぱら漁業に従事する船舶
- ② 漁業に従事する船舶で漁獲物の保蔵又は製造の設備を有するもの
- ③ もっぱら漁場から漁獲物又はその製品を運搬する船舶
- ④ もっぱら漁業に関する試験、調査、指導若しくは練習に従事する船舶又は漁業の取締に従事する船舶であって漁ろう設備を有するものと規定されています。



## 第Ⅳ章

# 漁船員条約 資格証明書の 発効手続き



## 第Ⅳ章 漁船員条約資格証明書の発効手続き

### （１）漁船員条約資格証明書について

STCW-F 条約締約国は、自国に寄港した外国漁船に乗り組む船員が、STCW-F 条約が求める要件等に適合しているか立入検査（PSC）をすることができ、この際、STCW-F 条約が求める要件等に適合している旨の証明書を受有していれば PSC は短時間で終了するところ、当該証明書を受有していない場合は、PSC に時間を要し、その間の出港を禁止される等の可能性があります。

このため、外国で PSC を受けた場合においても我が国の漁船が PSC を短時間で終了することが可能となるよう、希望者には STCW-F 条約が求める要件等に適合していることを証明する書類（漁船員条約資格証明書）を国土交通省において発行しています。

### （２）交付申請手続き

#### ア 申請窓口

以下の地方運輸局、運輸支局又は海事事務所で申請手続きをすることができます。

#### イ 申請方法

下記のウに記載の提出書類を整えた上で、次のいずれかの方法で行います。

- ① 本人が地方運輸局等の窓口で直接申請をする方法
- ② 本人が地方運輸局等の窓口宛に書類を郵送して申請する方法
- ③ 申請を海事代理士に代行してもらう方法

#### ウ 提出書類

- ① 漁船員条約資格証明書交付申請書
- ② 漁船員条約資格証明写真票
- ③ 海技免状又はその写し
- ④ 漁ろう操船講習修了証明書 ※乗組みの日前 5 年以内に交付されたものに限る。

#### <申請窓口一覧> ※印の運輸局等は即日交付に対応

国土交通省 100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3 03-5253-8655

#### （北海道）

北海道運輸局※	060-0042 札幌市中央区大通西 10 丁目	011-290-2772
札幌運輸支局	065-0028 札幌市東区 28 条東 1	011-731-7166



函館運輸支局※	041-0824 函館市西桔梗町 555-24	0138-49-9903
室蘭運輸支局	051-0023 室蘭市入江町 1	0143-23-5001
苫小牧海事事務所	053-0004 苫小牧市港町 1-6-15	0144-32-5901
釧路運輸支局※	084-0906 釧路市鳥取大通 6-2-13	0154-51-0057
旭川運輸支局※	097-0023 稚内市開運 2-2-1	0162-23-5047
帯広運輸支局	080-2459 帯広市西 19 条北 1-8-4	0155-33-3286
北見運輸支局	090-0836 北見市三輪 3-23-2	0157-24-7631

## (東北)

東北運輸局※	983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町 1	022-791-7524
気仙沼海事事務所※	988-0034 気仙沼市朝日町 1-2	0226-22-6906
石巻海事事務所	986-0845 石巻市中島町 15-2	0225-95-1228
青森運輸支局※	030-0843 青森市大字浜田字豊田 139-13	017-739-8112
八戸海事事務所	031-0831 八戸市築港街 2-16	0178-33-0718
岩手運輸支局	027-0038 宮古市小山田 1-1-1	0193-62-3500
秋田運輸支局	010-0816 秋田市泉字登木 74-3	018-863-5812
山形運輸支局※	998-0036 酒田市船場町 2-5-43	0234-22-0084
福島運輸支局	971-8101 いわき市小名浜字船引場 19	0246-54-2311

## (関東)

関東運輸局※	231-8433 横浜市中区北仲通 5-57	045-211-7232
川崎海事事務所	210-0865 川崎市川崎区千鳥町 12-3	044-266-3878
茨城運輸支局※	310-0844 水戸市住吉町 353	029-247-5348
鹿島海事事務所	314-0103 神栖市東深芝 9	0299-92-2604
千葉運輸支局※	261-0002 千葉市美浜区新港 198	043-242-7336
東京運輸支局※	135-0064 東京都江東区青海 2-7-11	03-5530-2327

## (北陸)

北陸信越運輸局※	950-8537 新潟市中央区美咲町 1-2-1	025-285-9159
富山運輸支局※	933-0105 高岡市伏木錦町 11-15	0766-44-1367
石川運輸支局※	926-0015 七尾市矢田新町二部 172	0767-53-1120

## (中部)

中部運輸局※	460-8528 名古屋市中区三の丸 2-2-1	052-952-8027
静岡運輸支局※	424-0922 静岡市清水区日の出町 9-1	054-352-0174
下田海事事務所	415-0023 下田市 3-18-23	0558-22-0517
三重運輸支局	510-0051 四日市市千歳町 5-1	059-352-3386

鳥羽海事事務所※	517-0011 鳥羽市鳥羽 1-2383-28	0599-25-4790
福井運輸支局※	914-0079 敦賀市港町 7-15	0770-22-0003
(近畿)		
近畿運輸局※	540-8558 大阪府中央区大手前 4-1-76	06-6949-6434
京都運輸支局※	624-0946 舞鶴市字下福井 901	0773-75-0616
和歌山運輸支局※	640-8404 和歌山市湊 1106-4	073-422-5828
勝浦海事事務所※	649-5335 和歌山県東牟婁郡那智勝浦町 大字築地 8-5-5	0735-52-0260
神戸運輸監理部※	650-0042 神戸府中央区波止場町 1-1	078-321-7053
姫路海事事務所	672-8063 姫路市飾磨区須加 294-1	079-234-2511
(中国)		
中国運輸局※	730-8544 広島市中区上八丁堀 6-30	082-228-8707
尾道海事事務所※	722-0002 尾道市古浜町 27- 13	0848-23-5235
因島海事事務所	722-2323 尾道市因島土生町 1899-35	0845-22-2298
呉海事事務所	737-0029 呉市宝町 9-25	0823-22-2520
鳥取運輸支局	684-0034 境港市昭和町 9-1	0859-42-2169
島根運輸支局※	690-0024 松江市馬潟町 43-3	0852-38-8111
岡山運輸支局※	706-0011 玉野市宇野 1-8-2	0863-31-4266
水島海事事務所	712-8056 倉敷市水島福崎町 2-15	086-444-7750
山口運輸支局	745-0045 周南市徳山港町 6-35	0834-21-0180
(四国)		
四国運輸局※	760-0019 高松市サンポート 3-33 高松サンポート合同庁舎南	087-802-6831
徳島運輸支局※	770-0941 徳島市万代町 3-5-2	088-622-7622
愛媛運輸支局※	791-1113 松山市森松町 1070	089-956-9951
今治海事事務所※	794-0013 今治市片原町 1-3-2	0898-33-9002
宇和島海事事務所	798-0003 宇和島市住吉町 3-1-3	0895-22-0260
高知運輸支局※	780-8010 高知市棧橋通 5-4-55	088-832-1175
(九州)		
九州運輸局※	812-0013 福岡市博多区博多駅東 2-11-1	092-472-3176
下関海事事務所※	750-0066 下関市東大和町 1-7-1	083-266-7151
福岡運輸支局※	801-8585 北九州市門司区西海岸 1-3-10	093-322-2700

若松海事事務所	808-0034 北九州市若松区本町 1-14-12	093-751-8111
長崎運輸支局※	850-0921 長崎市松が枝町 7-29	095-822-4403
佐世保海事事務所	857-0852 佐世保市干尽町 4-1	0956-31-6165
大分運輸支局※	870-0906 大分市大州浜 1-1-45	097-503-2011
佐賀運輸支局	847-0861 唐津市二夕子 3-214-6	0955-72-3009
熊本運輸支局※	869-3207 宇城市三角町三角浦 1160-20	0964-52-2069
宮崎運輸支局※	880-0925 宮崎市本郷北方字鵜戸尾 2735-3	0985-63-2513
鹿児島運輸支局※	892-0812 鹿児島市浜町 2-5-1	099-222-5660
(沖縄)		
沖縄総合事務局※	900-0006 那覇市おもろまち 2-1-1	098-866-1838
宮古運輸事務所	906-0013 宮古島市平良字下里 1037-1	0980-72-4990
八重山運輸事務所	907-0002 石垣市字真栄里 863-15	0980-82-4772

# 漁ろう操船講習 教本

編著者：一般社団法人大日本水産会

監 修 水産庁、国土交通省、国立研究開発法人 水産研究・教育機構  
水産大学校

発 行：一般社団法人大日本水産会





