HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	国際競争下での日本遠洋漁業の維持存立策：漁船の2重国籍問題,船籍登録と所有権
Author(s)	岡本, 純一郎; 吉村, 美香; 木村, 暢夫
Citation	北海道大学水産科学研究彙報, 66(1), 47-50
Issue Date	2016-03-18
DOI	https://doi.org/10.14943/bull.fish.66.1.47
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/61068
Type	departmental bulletin paper
File Information	bull.fish.66.1.47.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

北 大 水 産 彙 報
66(1), 47–50, 2016.
DOI 10.14943/bull.fish.66.1.47

国際競争下での日本遠洋漁業の維持存立策
—— 漁船の 2重国籍問題，船籍登録と所有権 ——

岡本純一郎[1)]・吉村　美香[2)]・木村　暢夫[3)]

(2015 年 11 月 24 日受付，2015 年 12 月 25 日受理)

An Approach towards Resilient Japanese Far Seas Fishing under the Increasing International Competition
—— Dual nationalities, registration and ownership of fishing vessel ——

Junichiro OKAMOTO[1)], Mika YOSHIMURA[2)] and Nobuo KIMURA[3)]

Abstract

According to the maritime norm, the nationality of ship is authorized with the registration of ship by the state concerned, and the ship registered is allowed to fly the flag of the state. The Japanese legislation for the registration of ship requires that the nationality of the ship shall be genuinely linked with the nationality of owner(s) of the ship, and does not allow a bareboat chartered-out vessel to the foreign state to temporarily terminate the registration of the ship in Japan. Under the regime of EEZ, many Japanese far seas fishing vessels (FSFVs) were decommissioned or forced to transfer of ownership to the coastal state if they wanted continuation of fishing operation in the EEZ of coastal states concerned, which led drastic reduction of Japanese FSFVs. The UN Convention of the Law of the Sea (1982) which stipulates the status of ships in Article 92 does not regulate the linkage between nationality and ownership of ship, and the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships (1986), while not in force, clearly recognizes the case of registration of the bareboat chartered-in ship. Some states (Canada, New Zealand, England, etc.) allow the bareboat chartered-in vessel to register it with their registration of ship. As the short-term bareboat chartered-out would be one of breakthroughs for the plight of Japanese FSFVs loosing fishing opportunity in the high seas, it is keenly requested that Japanese policy of ship registration allows temporary termination of the registration of Japanese ship for bareboat chartered-out.

Key words : Registration of ship, Ownership of ship, Bareboat charter, Far seas fishing vessel

は　じ　め　に

海洋水産資源のほぼ 90% 以上が沿岸国の 200 海里以内で漁獲生産されているという。しかし，我が国漁業についてみると 200 海里体制定着及び国際的漁業管理規制強化の過程で，我が国漁業生産の 41% (1972 年) を外国 200 海里水域，公海で生産してきた多くの日本漁船が漁場を失い減船廃業を余儀なくされる事態となり，結果として多くの日本漁船が失われ日本遠洋漁業の衰退をもたらした。また，引き続き外国 200 海里水域で操業を継続しようとする漁船の多くも現地合弁の設立などを通して売却され，外国籍に移転 (転籍) するなどで多くの日本の遠洋漁船が失われた。遠洋漁船は，その漁船設備，乗組員資格などの面においても我が国の漁業関連産業を牽引する要素であったが，漁場喪失に伴うその衰退が，関連産業へも大きく影響を与えていると言える。

遠洋漁業に従事する漁船隻数は，1978 年の 3,455 隻から 2013 年には 268 隻まで減少した (平成 26 年度水産白書)。加えて TPP(Trans-Pacific Partnership Agreement : 環太平洋連携協定) 交渉妥結を受け，我が国漁業は輸入圧力により，より厳しい国際競争に曝されることは必然である。また，地域漁業管理機関の下で年々規制が強化される公海操業と沿岸国の 200 海里内入漁操業に依存せざるを得ない遠洋漁業は，200 海里体制の下での漁場確保が益々厳しいものにならざるを得ないことは論を待たない。しかし，200 海里体制の下で我が国の遠洋漁業の厳しい環境に対する操業機会の確保に向けた制度的対応策がないのかどうかを改めて検証することも必要である。

[1)] 一般社団法人日本トロール底魚協会
(*Japan Overseas Fishing Association*)
[2)] 北海道大学大学院水産科学院
(*Chair of Fisheries Engineering, Graduate School of Fisheries Sciences, Hokkaido University*)
[3)] 北海道大学大学院水産科学研究院
(*Laboratory of Fisheries Engineering, Faculty of Fisheries Sciences, Hokkaido University*)

200 海里体制下の遠洋漁業の操業機会確保 (ニュージーランドの事例)

これまで多くの沿岸国は，200 海里体制の導入時は自国漁業を育成発展させるまでの間，2 国間の漁業協定に基づき入漁料との見返りで日本漁船の操業を認めてきていた。入漁料は，漁業国にとっては外部不経済そのものである。ニュージーランド (NZ) も当初は 2 国間の漁業協定に基づき外国漁船の直接入漁を認めてきたが，他の沿岸国と同様に自国民による漁獲割当の独占政策をとるようになった。しかし，NZ では，漁獲割当は譲渡性個別割当 (ITQ) 制度により自国民に配分したものの，それに見合う自国の漁獲能力が無く，漁獲割当所有者は外国籍漁船を用船する形で漁業割当を消化してきた。NZ は 200 海里内で外国籍漁船のまま操業できた数少ない国の一つであった。このような制度の下で 2015 年まで我が国のマグロはえ縄漁船，イカ釣り漁船，トロール漁船が操業してきた。我が国の他にも韓国，ウクライナなどの漁船が，NZ で用船される形で操業を続けてきた。しかし，2011 年，NZ の Auckland 大学が，NZ で用船されて操業していた K 国漁船に配乗していた外国人乗組員が逃亡し，奴隷労働の実態を訴える内容を報告したことから NZ 国内での外国籍船の労働環境が問題となった。加えて，NZ 政府が労働法令違反として関係する K 国漁船に対して調査に入ろうとしたところ当該 K 国漁船が NZ200 海里外に逃亡し，NZ 政府が対応できない事態を生じさせた。このことが契機となり，NZ 国内で用船され操業する外国籍漁船の取締りの観点から，用船され操業する全ての外国漁船を NZ 籍化すべきとの政策判断が行われた。このような NZ 政府の動きに対して我が国政府は，問題は一部の外国漁船によるものであり，全ての外国漁船に NZ 籍化を求める不合理を訴えてきたが，NZ 国内で自国漁船を使って操業する漁業者と外国漁船を用船して操業する漁業者との対立も絡んで，最終的に NZ は 2016 年 5 月以降，NZ200 海里内で操業する船は，全て NZ 籍化することを条件とする法律を 2014 年に制定した。

このような NZ 政府の政策変更により，従来，日本船籍の下で操業してきた我が国漁船は，NZ 船籍に転籍して操業を続けるか，または，NZ 漁場を放棄するかの判断を迫られた。現在まで，周年用船され操業を行ってきたトロール漁船は，最終的に漁船の所有権を手放し NZ に転籍して活路 (操業機会の確保，雇用の維持など) を見出す方向を決めたが，短期用船され他の漁場との組み合わせで操業してきたマグロはえ縄漁船，イカ釣り漁船は，転籍の可否判断を行えないでいる。漁船の船籍を転籍するためには，幾つかのハードルがある。通常は，転籍する場合には，漁船の所有権の外国企業に対する移転を伴うが，短期操業のための所有権の移転を伴う転籍手続きを毎年繰り返すことは，多くの場合，売買契約の締結，輸出入手続，船舶登録手続，船体検査手続や特に抵当権が設定されている漁船の抵当権抹消などを考えれば物理的，手続的に可能とは考えられない。その他，転籍国の船員資格にあった乗組員の配乗，船体の安全基準への適応が求められる。NZ の場合は，本題で後述するが，従来通り NZ 側に裸用船 (漁船の所有権の移転を伴わないで乗組員の配乗権も含めた船舶の運航権限を付与して貸し与える用船) される漁船にも NZ 船籍登録を認める制度がある。このため関係業界として，これまで政府に対して漁船所有権の移転を伴わない裸用船の下での NZ への転籍が可能になるよう，日本船籍の一時停止措置 (サスペンド) または一時取消を可能とする措置を求めてきた。しかし，現在まで日本政府の反応は，国際法上 2 重国籍が禁止されているとして受け入れてもらえていない。このためトロール漁船は所有権移転による転籍を選択した面もある。また，転籍により NZ 籍の船となる以上，NZ 国内法に沿った船員配乗要件に従わざるを得ず，また，船体の安全検査も NZ の基準に適合することが求められる。

船員配乗要件については，通常，国際的に「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：通称 STCW 条約」に基づき，2 国間で相互の船員資格の認定を行うことで対応する。一方，漁船には，いわゆる漁船用の STCW-F 条約 (我が国は批准していない) が適用されるが，我が国は商船，漁船共通の船員資格であることから STCW 条約に基づく相互認証を準用することも可能であると考える。今回転籍問題の前衛となったトロール船の転籍に当たり，NZ との間では国土交通省の尽力により，2 国間の覚書により日本の船員資格を NZ 側が認める措置を取ることが出来た。また，船舶安全基準については，我が国の漁船は，国際トン数制度と異なった国内制度によるトン数制度 (国際トン数に比べて著しく小さいトン数となる) で安全検査基準が決められており，NZ 側の安全基準に適合するためには，NZ 特有の基準に加え国際トン数に適合した安全検査を受けることが必要になろう。特に短期用船による転籍の場合は，NZ 側の検査を受けるための日程上の障害も問題となるため，船員資格認証と同様に 2 国間の行政当局による相互安全検査認証制度の構築も考えてもらうことが必要になる。

船籍登録と 2 重国籍問題

(1) 船籍登録と船舶の所有権

我が国では船舶登録の要件として，船舶法第 1 条で日本船舶の定義として日本国民・法人の所有する船舶として定め，第 2 条で日本船舶以外は日本国の旗を掲げてはならないとし，加えて 4 条及び 5 条で船籍港を定め，船籍港において船舶原簿への登録を義務付けている。一方，船籍登録を抹消する要件として第 14 条において概略，船舶の滅失，解撤，日本国籍を失った時 (日本国民の所有に帰属しないものとなったとき) のみ定めている。即ち，我が国の船舶法は，船舶の船籍登録を船舶の所有者と厳密

に関連付けており，日本国民・法人が所有する船舶は自動的に日本船籍の船として位置づけ，船籍登録の手続きによって変更されるものではないとの考え方に依っていると言える。このため船舶の所有権を維持したまま裸用船で外国に貸し出す場合にあっても，日本の船舶登録は維持され，日本船籍の船と位置づけられている。

船舶の国籍問題として，一般的に漁船も含む船舶の2重国籍は国連海洋法条約で禁止されていると認識されている。このため従来日本漁船を外国籍に転籍する場合は，このような2重国籍を回避するため船舶所有権を外国に移転し，日本船籍を抹消して転籍を行って来た。しかし，国連海洋法条約の採択以降に採択された「船舶の登録に関する1986年国連条約 (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships：採択されたが発効していない。)」では，船舶の登録に関して各国の事情に応じて船舶所有権の移転を伴わない裸用船した外国の船舶に対しても当該外国が船籍登録 (自国籍船として旗を掲げる権利) を保留していることを条件に自国船として登録する考え方を認めている。また，裸用船した船に一時的にでも自国の船籍登録を認めることは，英国をはじめ英連邦の国々 (NZ，カナダ，豪州) の法令において認められている。更に2重国籍禁止の説明に用いられる国連海洋法条約の関係条文を読めば，92条は，「船舶は，一国のみの旗を掲げて航行するものとし，国際条約またはこの条約に明文の規定がある特別の場合を除く他，公海においてその国の排他的管轄権に服する。船舶は所有権の現実の移転または登録の変更の場合を除く他，航海中または寄港中にその旗を変更することが出来ない。2以上の国の旗を適宜に使用して航行する船舶は，そのいずれの国の国籍も第3国に対して主張することが出来ないものとし，また，このような船舶は，国籍のない船舶と見なすことが出来る。」としているが，これは航海中に一国のみの旗を掲げることを規定しているのみで，各国の船籍登録のあり方，運用を規定しているものではない。一般的に我が国も含めて各国の船籍登録においては，船籍登録をした場合，その国の旗を掲げる権利を認めている。従って，船籍登録は，国際的にはその国の旗を掲げる権利を与える条件となっている。

このため前述の英連邦の国々においても裸用船した外国が所有する船舶に，用船期間中に限り自国の船籍登録を行う場合にあっても，当該船舶が航行中，2以上の国の旗を使用することを避けるために，元の登録国 (通常は，船舶所有者の国) からの船舶登録の抹消証明又は一時停止 (サスペンド) 証明の提出を求めて，自国以外の旗を掲げることを禁止する措置を取っていることが多い。ただ，英国自身は，そのような元の登録国からの船籍登録一時停止や抹消証明の提出を必要とはしていない。これは裸用船を受け入れる場合に必要な資料として裸用船契約と元の船籍国の船籍登録の証明 (船舶所有者の特定) を提出させることとなっており，元の船籍国も英国で登録されることを認識することとになるので，元の船籍国が当該船に自国の旗を掲げることを認めない措置をとることが期待できるからとしている[1)]。

(2) 裸用船に貸し出した漁船のいわゆる2重国籍を回避する措置

国連海洋法条約第92条1項は，公海では旗国の排他的管轄権に服し，登録の変更の場合を除く他，航行中，寄港中にその国の旗を変更してはならないとしているのみで，繰り返しになるが船舶登録の運用を規定しているものではない。また，第92条2項は，2国以上の旗を適宜使用して航行する船舶は無国籍とみなすとしているが，例えばNZのように沿岸国の排他的管轄権の下，200海里内のみで操業するため漁船が短期用船であれ関係国間が認めた正当な理由に基づく登録により旗を変えることは第92条2項に言う適宜使用 (私的利便性に使用) には当たらないと考えられる。

国際的に認められている裸用船される船舶について船舶所有国が，裸用船期間中の船籍登録の一時的停止または抹消措置を取れば，船舶所有国がその船舶に自国の旗を掲げる権利を認めていないことを証明するものであり，2国以上の旗を適宜使用して航行する船舶には該当しない。

実際，これまでNZの水域でウクライナ籍のまま用船され操業してきたウクライナは，自国民が所有する漁船を外国に裸用船で貸し出す場合には，自国所有船であっても船籍登録の一時的抹消制度を有しているとされ，ウクライナはNZに対して既に暫定的船舶登録の抹消証明を出している。世界的に安全保障等の観点から自国籍の船舶の維持を図ろうとする動きが強まっている。我が国においても海運業については平成24年海上運送法を改正し，我が国法人の海外子会社が所有する外国船籍の船舶であっても準日本船舶として認定し，有事の際に円滑に日本船籍の船舶に転換できる措置を講じた。このような中で，漁業において漁船を維持するため，外国200海里水域内での操業機会の確保を模索する漁船の船舶所有者が，現行の船舶登録制度の下では相手国政府が認める裸用船による一時的転籍が出来ず，みすみす船舶所有権を放棄しなければならないという我が国の制度現実は極めて時代要請に合わない皮肉な制度であるといえる。加えて，裸用船による外国200海里水域内での操業機会確保の必要性は，200海里体制の下での漁業特有の問題であり，公海を運航海域とする一般商船では生じない問題である。これまで我が国の船舶登録制度は，このような漁業特有

[1)] 照会した英国の担当者によれば，英国自身は自国所有の船舶を裸用船で貸し出すことを認めていないので船舶登録の一時停止制度は設けていない。但し，漁船については英国の漁業許可を持っている船については，船舶登録を認める措置があるが，漁船についても裸用船での貸し出しは認めていないとのこと。

の問題に対する考慮がされてこなかったと言わざるを得ない。この度の NZ 船籍化の義務付け問題を契機として改めて我が国の遠洋漁業の生き残り策として，時期を失しないタイミングで我が国の漁船に係る船舶登録のあり方の見直しを求める時に来ている。このためには政府において船舶法に船舶登録義務または船舶登録の抹消規定に特例措置を設けるか，特別法として漁船に関する船舶登録の一時停止または抹消に関する特例法を定めることを検討する必要がある。

(3) 船舶に対する管理責任

裸用船による定期的な船籍の移転は漁業管理当局にとっては，今話題の便宜置籍船による IUU(Illegal, Unreported and Unregulated Fishing：違法，無報告，無規制漁業) 漁船としての操業を誘引しかねないとの懸念があるかもしれない。国際法上，公海上の船舶の管理責任は，船舶所有国ではなく旗国に在ることは明確にされている。それでも船舶所有国としての管理責任を意識するのであれば，単純な船籍登録の抹消であれば日本船籍への回復には再度船主による申請手続きが必要となるが，用船契約期間中のみの船籍登録の一時停止 (サスペンド) であれば，用船期間が終了すれば行政当局による船籍登録を回復させることは可能と考えられ，仮に船籍登録サスペンド期間中に悪意のある船主による裸用船契約内容を逸脱した違法操業 (例えば公海漁業操業など) が行われた場合においても日本船舶に対する処置は可能となる。即ち，IUU 漁業誘引の形式的可能性，性悪説をもって日本の遠洋漁業において今必要とされる合理的な生き残り漁業活動を縛る必要はなく，懸念される事態に対しては裸用船契約内容と船舶登録の一時停止期間を関連付けるなど様々な手続きや必要な罰則規定をもって悪意ある船主などに対処することは可能であると考える。

お わ り に

我が国の遠洋漁業は，200 海里体制という沿岸国の漁場，資源の囲い込みによって漁船を縮減せざるを得ない状況に追い込まれてきた。しかしながら 200 海里体制の定着から四半世紀以上を経て我が国の遠洋漁業界は，後発の中国はもとより韓国に比しても著しい衰退に追い込まれていると言っても過言ではない。我が国遠洋漁業の衰退の原因は，漁場・操業機会の喪失のみならず我が国固有の漁業経営上の問題もあるが，漁場・操業機会の確保に当たって我が国においても国際漁場における我が国所有漁船の生き残りのための工夫が必要であると言わざるを

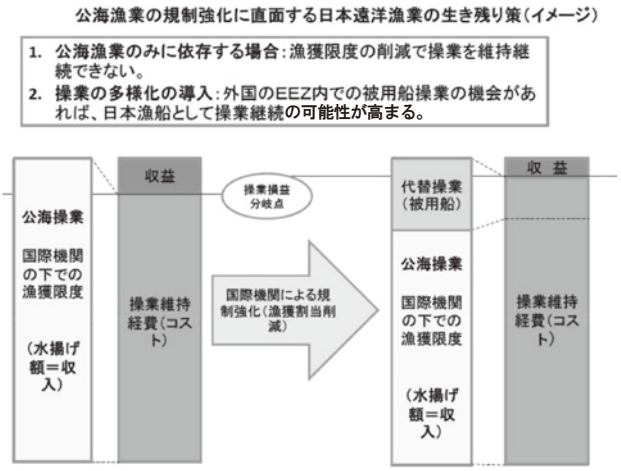


Fig. 1. The need to enhance the resilience of Japanese far seas fishing in the face of strengthened regulation against fishing in the high seas.

得ない。NZ の問題では，短期間の転籍であっても正攻法の所有権の移転を伴う NZ への転籍を行い，必要な時に日本船に戻すときはその手続きを迅速化して対応するという声もあり，所有権の移転を伴う転籍は現実的ではない。輸出入手続きに加えて，多くの漁船が建造時において担保が設定されており，所有権の移転は，その担保を外す必要があり，金融機関との調整問題が生じる。

200 海里体制の下にあっても漁業資源の変動は頻繁に起こり，資源に合わせた漁獲能力の調整は，各国政府の大きな課題である。このため NZ のように EEZ 内の漁獲割当は自国民に配分するが，資源状況が変動する以上，投資額が巨大となる自国所有の漁獲能力を固定化しないで用船した外国船を裸用船活用した資源利用を認める国や漁業者も存在する。このような動きは，公海漁業規制が強まる中で我が国の遠洋漁船にとっては漁場・操業機会の確保及び合弁事業形態の多様化を可能とし，死中に活を見いだせるものである (Fig. 1)。もし，真剣に我が国遠洋漁業の維持存続を考えるのであれば，裸用船に対する我が国の船舶登録制度の運用変更 (裸用船に対する船舶登録の一時停止または抹消措置の導入) は，今このタイミングで是非検討することが求められていると言える。

参 考 文 献

水産庁 (2015) 水産白書 (平成 26 年度)，(http://www.jfa.maff.go.jp/j/kikaku/wpaper/).