



違法漁業の国別リスクおよび市場保護 対策について

寄港国措置協定を実施する影響が最も顕著な地域が調査結果により明らかに

概要

海洋の健全性に対する最大の脅威の一つ、違法・無報告・無規制 (IUU) 漁業に対する有力な解決策として、寄港国による措置は重要な役割を担っています。この違法行為により世界の漁業は持続可能性に圧力がかかり、健全な魚類の個体群に依存する沿岸諸国の経済に有害な影響が及びます。

2016年に発効した国連食糧農業機関の寄港国措置協定 (PSMA) では、違法漁獲物の国内市場および国際市場への流入を防ぐために、港湾で魚を水揚げまたは積み替えしようとする外国籍船の管理を強化することを加盟国に求めています。

国家がどのように港湾を管理しているか、IUU漁獲物が流入するリスクに対してどの程度脆弱であるか、さらに国家がこの問題に対処する上での進捗状況について客観的な知識が限られていたため、協定の履行を支援する国際社会のイニシアチブが妨げられていました。

「窮余の策: 世界の最重要港における船舶活動およびIUU漁獲物の通過リスク (Vessel Activity and the Risk of IUU-Caught Fish Passing Through the World's Most Important Fishing Ports)」というThe Pew Charitable Trusts が支援し、*海洋・沿岸経済学雑誌 (Journal of Ocean and Coastal Economics)* に掲載された、査読済みの調査では、どの国の港湾が違法漁獲物の通過のリスクが最も高く、PSMAの導入効果が最も高いかを示しています。

リスクを定量化するために、ポセイドン水産資源管理 (Poseidon Aquatic Resource Management) および OceanMindの研究者たちは、2017年に漁船および運搬船によって送信された自動識別システム (AIS) 位置データを利用し、外国船および国内船の寄港頻度、船舶の積載量に基づいて140か国の沿岸国の漁港のランキングを作成しました。さらに、国内および国外のリスク要因の指標を使用して、IUUで漁獲された魚が入港する可能性、およびこの種の漁獲物を運搬する外国船が入港したり、港湾サービスを利用したりしないようにするための十分な法令や規制があるかどうかを確認する評価ツールを作成しました。個々の港湾を選定して分析した結果、主要なPSMA規定がすべて履行されている港湾は1つもなく、世界中で改善の余地があることが明らかにになりました。このプロセスでは、寄港国がどのような措置を講じ、どの程度効果的に実施されているかについての透明性を高めることから始めることができます。

船舶寄港数と積載量に基づく港湾ランキング

世界のほとんどの地域は、外国漁船と運搬船の寄港数、外国漁船の積載量、外国運搬船の積載量でランキングされた上位10位の港でカバーされます。北米、中東、およびオーストラレーシアの海岸線にある港は、ランキング上位に出てきません。有名な北米やオーストラレーシアの港が出てこないのは、これらの地域を旗国とする船舶が通常同じ国内の港に戻ることで原因と考えられます。

研究者たちはAIS搭載の漁船や運搬船の寄港数に基づき、世界の上位10位の港湾は、すべて中国にあることを発見しました。中国の大規模な漁船団は主に国内の港で運航されているため、この所見は納得がいくものです。これらの港湾への寄港はほとんどすべて国内船によるものです。

大型の外国漁船や運搬船の多くは、マジュロ港 (マーシャル諸島)、スバ港 (フィジー)、ポートルイス港 (モーリシャス) などの海の真ん中の港湾を利用して漁獲したマグロを積み替えたり、水揚げしたりしますが、巻き網漁船の活動は太平洋中西部およびインド洋の公海では許可されていません。主要な漁場の近くにある欧州港は、欧州船団にとって便利な水揚げ地点となります。たとえば、大西洋南部のラスパルマス港 (スペイン) やバレンツ海のキルケネス港 (ノルウェー) があります。

釜山 (大韓民国) には、かなりの積載量のある国内および外国船舶が頻繁に寄港しますが、外国からの寄港の91%はロシア、中国、およびパナマ船籍の船舶によるものです。同様に、中国、中国台湾省、そして大韓民国の3か国は、スバ港への外国船の寄港の94%以上を占めています。

外国漁船積載量の上位10港には、漁船が運搬船に漁獲物を積み替えるオフロード港と、加工のために魚を水揚げするターミナル港の両方が含まれています。その中には多くの外国運搬船が寄港する西アフリカ本土のアビジャン港 (コートジボワール)、ウォルビスベイ港 (ナミビア)、ヌアジブ港 (モーリタニア) が含まれています。外国運搬船積載量上位10位以内の港は、ほとんどがターミナル港です。その中には運搬船が頻繁に訪れ、世界のマグロ漁獲量の約4分の1が入荷するバンコク (タイ) が含まれます。

表1
船舶の寄港数

順位	港	国	寄港数
1	舟山	中国	59,830
2	温州	中国	20,874
3	蘭山	中国	11,579
4	日照	中国	9,501
5	東山	中国	9,406
6	泉州	中国	8,826
7	厦門	中国	7,649
8	青島	中国	6,842
9	上海	中国	6,834
10	汕頭	中国	6,032

表2
外国船舶の寄港数

順位	港	国	寄港数
1	釜山	大韓民国	1,528
2	マジュロ	マーシャル諸島	1,168
3	キルケネス	ノルウェー	1,148
4	ヌアディブ	モーリタニア	1,078
5	スバ	フィジー	983
6	ポートルイス	モーリシャス	957
7	ヴィラ・レアル・デ・サント・アントニオ	ポルトガル	683
8	マンタ	エクアドル	634
9	ダカール	セネガル	614
10	ラス・パルマス	スペイン	601

表3
外国漁船の積載量

順位	港	国	合計m ³
1	マジュロ	マーシャル諸島	943,000
2	マンタ	エクアドル	761,748
3	ダカール	セネガル	561,418
4	釜山	大韓民国	545,080
5	ヌアディブ	モーリタニア	468,553
6	キルケネス	ノルウェー	381,074
7	ウォルビスベイ	ナミビア	375,292
8	アビジャン	コートジボワール	335,405
9	ポンペイ	ミクロネシア連邦	331,692
10	ポートルイス	モーリシャス	319,985

注:合計は港に係留されるすべての漁船の積載量を表します。

表4
外国運搬船の積載量

順位	港	国	合計m ³
1	釜山	大韓民国	4,152,292
2	ラス・パルマス	スペイン	2,397,544
3	大連	中国	1,943,959
4	舟山	中国	1,391,968
5	高雄	中国台湾省	1,299,084
6	アビジャン	コートジボワール	1,002,135
7	マジュロ	マーシャル諸島	912,474
8	ラバウル	パプアニューギニア	908,397
9	バンコク	タイ	826,104
10	ポンペイ	ミクロネシア連邦	816,970

寄港国リスク指数

IUU漁業により捕獲された魚が140か国の港湾を通過するリスクを評価する指数は、AISによって検出された寄港国の船舶トラフィックのレベルと国内リスクおよび国外リスクの要因を組み合わせで算出しています。国内リスクの指標には腐敗認識レベル、国外リスクの指標にはIUU漁業に従事する可能性が高い船舶の寄港数などがあります。各寄港国に適用される完全なリスク評価基準を以下に示します。

表5

寄港国におけるIUU漁業リスク指数の元となる指標

カテゴリー	AISベース	優先順位	説明
一般	はい	該当なし	1. 漁船が操業する商業港を運営
国内	はい	高	2. 商業漁港の数
	いいえ	中	3. PSMA加盟国
	いいえ	中	4. 地域漁業管理機関(RFMO)の加盟国または協力的非加盟国による拘束力のある寄港国措置決議および透明性のあるコンプライアンス監視
	いいえ	高	5. RFMO寄港国による拘束力のある保護および管理の措置についてのコンプライアンス記録
	いいえ	中	6. トランスペアレンシー・インターナショナルの腐敗認識指数ランキング
	いいえ	低	7. EUによって識別される寄港国のステータス*
	いいえ	低	8. 米国によって識別される寄港国のステータス*
	いいえ	中	9. RFMO内の寄港国のステータス*
国外	はい	中	10. 外国漁船の寄港数
	はい	高	11. 入港する便宜置籍船(および海上移動業務識別コードが不明な船舶)
	はい	高	12. 入港する漁船の旗国の平均ガバナンス指数 [±]
	はい	高	13. IUU登録漁船が入港
	はい	中	14. EUカード旗国の漁船が入港
	はい	中	15. 米国カード旗国の漁船が入港
	はい	中	16. 漁船が入港する寄港国の平均国内リスク(指標1-9)

注:この表の「漁船」とは、漁船および運搬船を指しています。

* 寄港国が欧州連合(EU)、米国、またはRFMO機構によってパフォーマンスが低いと識別されたか、または警告が発せられたことを示すステータス。

± 特定の港に入港した外国船旗国についてのトランスペアレンシー・インターナショナルの平均腐敗認識指数スコア。



スコアに基づくリスク調査結果

報告書のIUUリスク指数（図1および2に表示）では、国内リスク、国外リスク、および総合リスク（2つのリスクの平均）に基づいて港湾国のスコアを付けてランキングしており、スコアが低いほどリスクが低いことを示しています。国内リスクスコアの世界平均は2.30で、最低スコアはグレナダの1.21、最高スコアはパプアニューギニアとロシアで3.38です。国外リスクスコアの世界平均は2.48で、アンティグア・バーブーダの1.76からロシアとベネズエラの3.41まで分布しています。総合リスクスコアの世界平均は2.40で、グレナダの1.55からロシアの3.39まで分布しています。

国内リスクまたは国外リスクのカテゴリーの1位となった国は通常いずれかの分野であり、両方で1位になることはほとんどありません。国内リスクは、1～3.5のスコアの範囲で均等に分散されていますが、国外スコアは2～3の間に集中しています。調査結果にはIUUリスクのエクスポージャーが国家や地域によって異なることが示されていますが、リスクに対応する方法が国家によって違うことも考慮する必要があります。寄港国措置は国内法を策定し適用して管理を強化できる一方、国外リスクは国内の法令で部分的に緩和できるに過ぎません。

地域ごとの指数ランキングは左から順に高リスクとなります。

近東 > アジア > 南西太平洋 > アフリカ > 南米 > 欧州 > 北米

全体として最も状態が良いのは北米で、欧州がそれに続きます。他の国を評価するEUや米国のIUUコンプライアンスシステムでは多少自国に有利な判断になる傾向がありますが、国内リスクの平均スコアが最も低いこれら2つの地域の寄港国はPSMAに沿った法令を採用しており、RFMO機構の中でもよい状態にあります。アジアと近東は最も状態が悪い地域です。近東では国内リスクの重要度が増しており、アジアでは国外リスクの重要性が増していますが、それは一般に旗国の管理が弱いことが原因となっています。アジアには世界的に重要な水産市場があり、さまざまな船籍の非常に異なる船舶を多数受け入れているため、後者の結果は驚くべきことではありません。



Shutterstock

図1a

国内リスクスコア



国内リスクスコア上位5件

スコア	国
1.21	グレナダ (GRD)
1.31	スロベニア (SVN)
1.44	サントメ・プリンシペ (STP)
1.50	ベルギー (BEL)、ウルグアイ (URY)
1.56	アルバニア (ALB)、フィンランド (FIN)、 ニュージーランド (NZL)、 スウェーデン (SWE)

国内リスクスコア下位5件

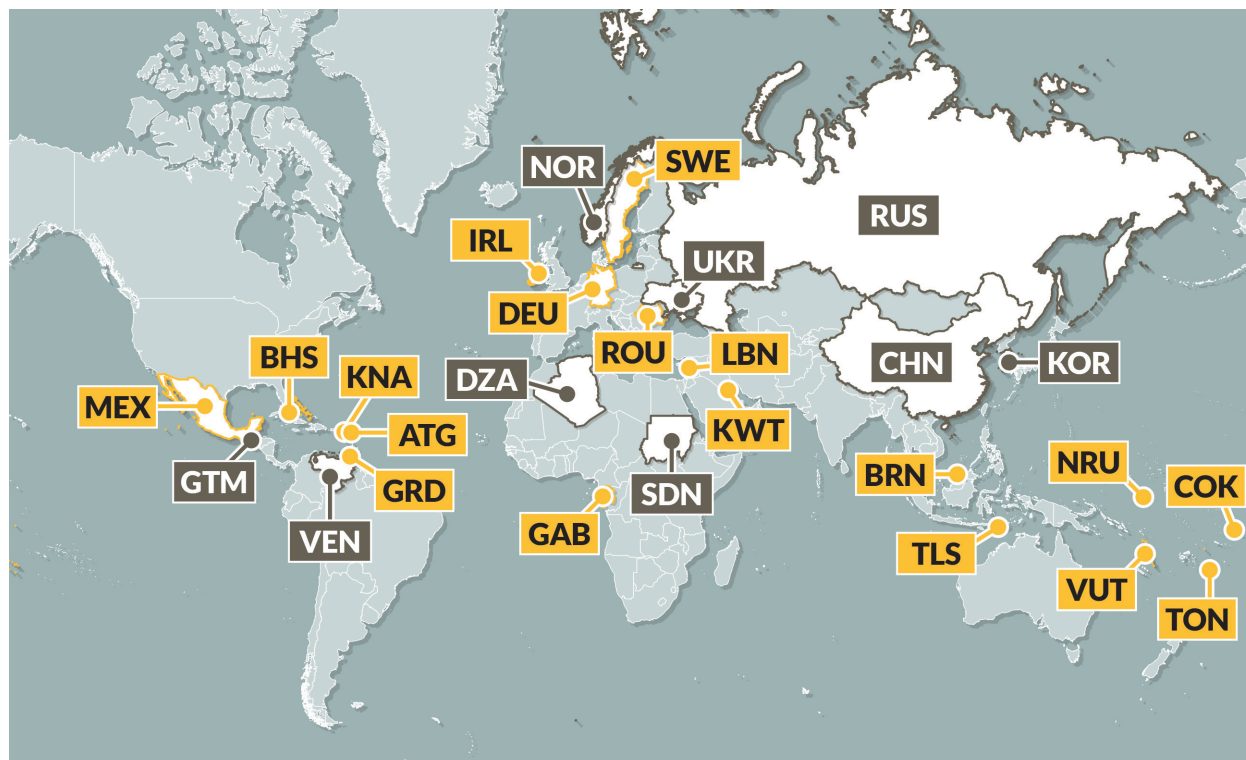
スコア	国
3.06	メキシコ (MEX)
3.08	イラク (IRQ)、朝鮮民主主義人民共和国 (PRK)、アラブ首長国連邦 (ARE)
3.15	バーレーン (BHR)、コンゴ民主共和国 (COD)、コンゴ共和国 (COG)、 ドミニカ共和国 (DOM)、クウェート (KWT)、ソロモン諸島 (SLB)
3.31	ベトナム (VNM)
3.38	パプアニューギニア (PNG)、 ロシア (RUS)

注:国内リスクスコアでは、IUU漁業のリスクを軽減する対策を国が備えているかを評価しています。各国名の後の3文字は、国際標準化機構により使用されているコードを表しています。

© 2019 The Pew Charitable Trusts

図1b

国外リスクスコア



国外リスクスコア上位5件

スコア	国
1.76	アンティグア・バーブーダ (ATG)
1.88	クック諸島 (COK)、グレナダ (GRD)、セントクリストファー・ネイビス (KNA)、バヌアツ (VUT)
1.94	メキシコ (MEX)、ルーマニア (ROU)
2.00	スウェーデン (SWE)、トンガ (TON)
2.06	バハマ (BHS)、ブルネイダルサラーム (BRN)、ガボン (GAB)、ドイツ (DEU)、アイルランド (IRL)、クウェート (KWT)、レバノン (LBN)、ナウル (NRU)、ティモール・レステ (TLS)

国外リスクスコア下位5件

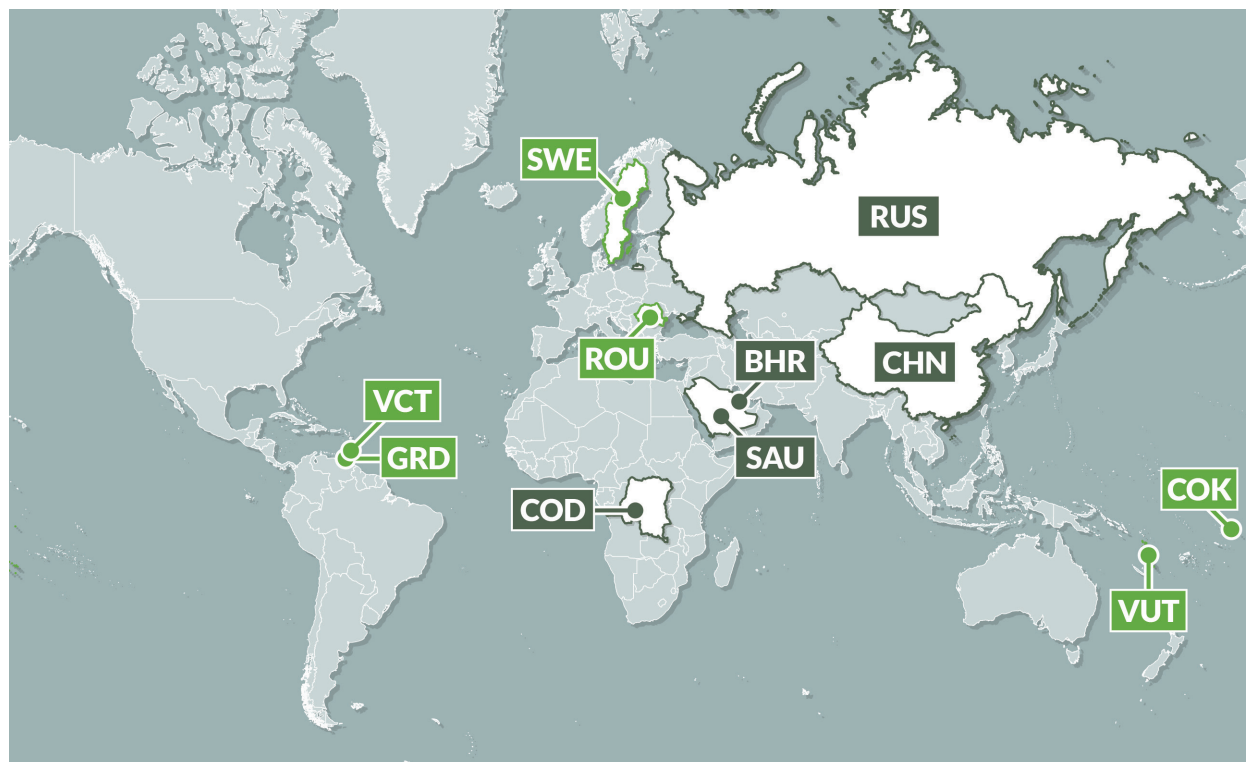
スコア	国
3.06	グアテマラ (GTM)、韓国 (KOR)、ウクライナ (UKR)
3.12	アルジェリア (DZA)、ノルウェー (NOR)
3.18	スーダン (SDN)
3.29	中国 (CHN)
3.41	ベネズエラ (VEN)、ロシア (RUS)

注: 国外リスクスコアは、入港を試みるIUUの魚運搬船に関連するリスクを評価します。各国名の後の3文字は、国際標準化機構により使用されているコードを表しています。

© 2019 The Pew Charitable Trusts

図1c

総合リスクスコア



総合リスクスコア上位5件

スコア	国
1.55	グレナダ (GRD)
1.69	セントビンセント・グレナディーン (VCT)
1.78	スウェーデン (SWE)、ルーマニア (ROU)
1.83	クック諸島 (COK)
1.85	バヌアツ (VUT)

総合リスクスコア下位5件

スコア	国
2.97	サウジアラビア (SAU)
2.99	コンゴ民主共和国 (COD)
3.08	中国 (CHN)
3.15	バーレーン (BHR)
3.39	ロシア (RUS)

注:国内リスクスコアでは、IUU漁業のリスクを軽減する対策を国が備えているかを評価しています。国外リスクスコアは、入港を試みるIUUの魚運搬船に関連するリスクを評価します。各国名の後の3文字は、国際標準化機構により使用されているコードを表しています。

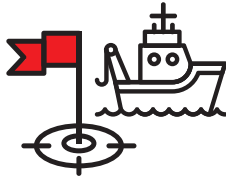
© 2019 The Pew Charitable Trusts

表6
リスクカテゴリー別世界ランキング

順位	国内リスクスコア	国外リスクスコア	総合リスクスコア
1	欧州 (2.06)	南西太平洋 (2.31)	北米 (2.24)
2	北米 (2.06)	北米 (2.41)	欧州 (2.27)
3	アフリカ (2.22)	中南米およびカリブ海地域 (2.42)	中南米およびカリブ海地域 (2.35)
4	中南米およびカリブ海地域 (2.26)	近東 (2.47)	アフリカ (2.40)
5	アジア (2.48)	欧州 (2.48)	南西太平洋 (2.41)
6	南西太平洋 (2.51)	アフリカ (2.54)	アジア (2.54)
7	近東 (2.68)	アジア (2.59)	近東 (2.65)



リスク評価結果



寄港国の国内リスクが上昇すると、国外リスクも上昇

立場の弱い漁船は、強力な港湾管理を備えた寄港国を避ける傾向があるため、それらの寄港国では外国船の入港リスクが少なくなっています。

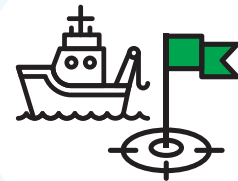
PSMA加盟国の国内および国外リスクスコアは低くなっている
通常、PSMAの順守により寄港国措置の改善につながり、寄港国の措置の改善により順守されるようになる良い循環が生まれます。



寄港国のパフォーマンスの決定要因となるガバナンスの品質

腐敗の度合いが高いと思われる国では、IUU漁業による漁獲物の入港リスクの効果的な対策を打ち出すことができず、多くのリスクにさらされていることが分かっています。

国内リスクの低い寄港国に国内リスクの低い旗国の船舶が寄港
寄港国のガバナンスが改善されると、強力なガバナンスを持つ旗国の船舶が寄港する可能性が高くなります。



寄港国のパフォーマンスを決定する重要な要素となる国家収入

アジアおよび近東の国々を除き、国家収入が高い国では通常IUU漁業による漁獲物が入港するリスクを下げるために、より多くの措置を講じています。



選定港湾の詳細分析

研究者たちは詳細な分析を行うため、食糧農業機関（FAO）の7つの主要な地域¹のそれぞれから2つ、合計14の漁港を選定しました。各地域において研究者たちは異なる収入レベル、マグロを水揚げする港とマグロ以外を水揚げする港の組み合わせ、荷揚げ港と積み替え港、および国内船が多いまたは外国船が多い港の選定を試みました。港湾と国家の両方が寄港国措置をどの程度導入しているか、またAIS監視のもと入港した漁船と運搬船の識別情報を調べました。寄港国の分析の場合と同様に、港湾リスクの評価では、実際にどのように実施しているかではなく、設定されたフレームワークと対策のみが評価されます。

偶然である場合を除き、港湾は必ずしも国家または地域の実態を代表するものではないことが明らかになっていますが、主要なPSMA規定をすべて履行している港湾は1つ也没有。

- 外国漁船が入港する目的で国内法により正式に指定された港を設けているのは3か国のみでした。
- 過去の船舶運航の公的な履歴を備えていたのは4つの港のみでした。
- 港湾や国家には、指定された港湾のリストや適用可能なPSMルールを含む情報源がほとんどなく、リソース不足だったといえます。
- 調査結果における唯一の明るい材料:10か所の港で事前通知と入港の許可が求められていました。

研究者たちが詳細に調査した代表的な港湾の組み合わせを考えると、国家および個々の港湾が主なPSMA規定を履行するためにすべきことがあることは明らかです。情報源やリソースの公開は、FAOにより（主な条約規定で）示されているものの、限られています。

推奨事項

国家に向けた主な推奨事項を以下に示します。報告書には推奨事項の完全なリストが含まれています。

AIS利用に関する推奨事項

1. 漁業を監視するための費用対効果の高い方法として、政府はAISシステムの改ざんを防止し、操業船の位置情報と識別情報の操作を禁じることを検討すべきです。これによりAISの利用の信頼性が船舶監視システムと同程度に高まります。
2. 船舶が特定の地域で合法的に運航されているかどうかを判断しやすくするために、各国は国内の登録情報を公開し、AISの運用に必要な許可されたすべての船舶の海上移動業務識別コード (MMSI) を含む船舶記録を最新の状態に保ち、「漁船、冷蔵輸送船および補給船のグローバルな記録 (Global Record of Fishing Vessels, Refrigerated Transport Vessels and Supply Vessels)」を含む船舶データをFAOに提供する必要があります。
3. 旗国は海域を離れる漁船と運搬船に対してAISの利用を義務付けるべきであり、港湾国/沿岸国も管理海域に入る外国船舶に対して追跡テクノロジーの使用を義務付けるべきです。

寄港国への推奨事項

1. 港湾国は、外国船が入港する可能性のある港湾を正式に指定し、しっかりした事前通知および許可体制を整備する必要があります。
2. PSMAを批准した寄港国は、指定港に関する情報を含め、公開受け入れ情報に関連するPSM情報をFAOに提出する必要があります。
3. 寄港国は、国内向けにPSMA関連のWebポータルを開発し、第三者が港湾国家の規則、指定港、入港条件、フォーム、連絡先に関する包括的なリソースにアクセスできるようにし、すべての港湾当局に簡単なウェブ検索で検出できるWebサイトを運営させる必要があります。

さらに、FAOは情報システムを強化し、加盟国がPSMAをどのように実施しているかに関するデータを公開する必要があります。データには国家が利用可能にしているならばPSMAが求める最小要件を上回るものも含まれます。

まとめ

この調査では、各地域で違法漁獲物の入港や市場に侵入するリスクをどの程度軽減できるか、またIUU漁獲物の運搬船が寄港するリスクがどの程度あるかについて重要な相違が明らかになっており、すべての地域でパフォーマンスの弱い港湾と強い港湾があることを示しています。主要なPSMAの規定を国内慣行に取り入れる点では大いに改善の余地がありますが、港湾を指定し、措置に関する情報を公開することから始める必要があります。

この調査では、IUUリスクの分布が明らかになっただけでなく、収入や腐敗などの要因との関係を示すことにより、これらの漁業以外問題が条約の義務を履行する国家の能力の妨げとなる可能性があることも示しています。ただし、調査結果によると国家がコンプライアンスを改善すると、リスクの高い船舶が寄港する可能性が低くなり、PSMAを完全に実施する方がいいという確固たる論拠となることが明らかになっています。

調査手法

この調査では、2015年のPoseidonによる過去の評価、「世界の商業漁港における水揚げ (Fish Landings at the World's Commercial Fishing Ports)」に基づき、あらゆる産業規模の船舶によって水揚げされた商業漁獲高によって世界の上位100港をランキングしました。

この新しい研究では、OceanMindとPoseidonの研究者たちがAISを他のデータソースと組み合わせ、港湾リスクを判断するための指標を作成しました。2017年の全世界のAISレコードを分析し、漁船や運搬船が沿岸から12海里以内で停船したタイミングを特定しています。これらの停泊港は、寄港数を表すためにアルゴリズム的にグループ化され、通常利用される港湾と停泊港を表す場所にリンクされます。船舶積載量は、国内か外国かに関係なく、世界中の3,000を超える港湾と停泊港の分類に使用されました。

AISデータについての分析:

- 大型船ではAIS送信機を搭載しているため、AIS受信機で検出される可能性が高くなります。このバイアスにより、外国船寄港数に関する調査結果の信頼性が高まりますが、中小の地元の船舶による国内港の入港が過小評価されます。
- AISはすべての国家で義務付けられているわけではありませんが、米国や欧州など一部の国や地域では、特定の船舶サイズに対してAISを義務づける規制があるため、AISを運用する漁船が多く報告されています。
- 一部の地域では、地上側の受信機の数に制限があり、トラフィック密度が高いため（マラッカ海峡や英国海峡など）、または操業船が海賊攻撃のリスクを減らすためにAISをオフにしているため（ソマリア付近など）、AISデータの信頼性がしばしば損なわれます。
- 送信された一部のAISデータは、品質が低い（位置が無効、AIS IDが同じ複数の船舶がある、漁船または運搬船を識別するのに不十分なID情報を送信しているなど）、研究者たちは分析から除外しています。AISデータ品質の問題は特にアジアでよく見られます。

変動する衛星の補足範囲と、AISの利用、データ品質を考えると、この分析では、機能的なAIS応答装置を装備した漁船であっても、世界中のすべての漁船を捕捉できるわけではありません。

異なる国/地域の港湾に独自の特性がある場合、アルゴリズム分析をグローバルに適用することには限界があります。一部の事象は特定の港湾に不適切に関連付けられているかもしれず、港湾への船舶の寄港をまとめることができなかったため、寄港国レベルで寄港数が重複している可能性もあります。World Port Index³にリストされている港湾に割り当てることができず、不明の港湾または停泊地への寄港数として分類された事象も多くありましたが、外国船籍で不明の港湾への寄港はわずか8.5%でした。これらの問題は、範囲が広がれば相殺される傾向があるため、グローバルな分析ではほとんど影響がありません。

港湾のランキング、特に積載量に基づく港湾のランキングは慎重に利用する必要があります。これらの値は推定値であり、比較目的でのみ使用すべきです。積載量に基づくランキングは、漁獲物の積み込み、積み下ろし、または積み替えの可能性の合計を表すため、関心の的となりやすいものの、港湾の荷揚げ高または積み替え高の推定値として解釈されるべきではありません。

この調査で選択された153の沿岸国のうち、AIS搭載の漁船の入港を検出できなかった13か国（バルバドス、ベリーズ、ボスニアおよびヘルツェゴビナ、カンボジア、ドミニカ、エリトリア、ハイチ、ホンジュラス、ヨルダン、モナコ、ニカラグア、ニウエ、およびセントルシア）は排除されています。AISデータに基づき、操業中の漁港が識別された140の沿岸国のうち、3か国（バーレーン、コモロ、セントビンセントおよびグレナディーン諸島）では外国のAIS検出船舶の寄港がありませんでした。バルバドスやカンボジアなど、除外された沿岸国の一部は明らかに港湾国であり、世界中の漁船でAISテクノロジーの利用率が低いことによって生じる限界の一部がすでに表れています。

指標に使用されるAIS以外のソースデータの品質は信頼性が高く、これらのデータを作成および運用する個々の組織によって適用されるプロセスに依存します。さまざまなソースからの情報のスタイルや内容に矛盾が見つかった場合、研究者たちは控えめに見積もりを行い、各国のスコアが本来のスコアよりも良くなるようにしました。

巻末注

- 1 アフリカ、アジア、欧州、中南米およびカリブ海、近東、北米、および南西太平洋。
- 2 地域漁業管理機関（RFMO）許可リストなどの漁船リストに載っている船舶、またはAISで漁船として自己報告している船舶。
- 3 World Port Indexは、アメリカ国家地球空間情報局が作成したデータセットで世界有数の港湾が含まれており、https://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal?_nfpb=true&_pageLabel=msi_portal_page_62&pubCode=0015からアクセスできます。

詳細については、次のウェブサイトを参照してください:

pewtrusts.org/endillegalfishing

pewtrusts.org/psma

連絡先: コミュニケーションオフィサー、Kimberly Vosburgh(キンバリー・ボスバーク)

Email: kvosburgh@pewtrusts.org

プロジェクトウェブサイト: pewtrusts.org/endillegalfishing

The Pew Charitable Trustsは知識の力で今日における最も困難な課題の解決を目指します。Pewは緻密な分析手法をもとに、公共政策の改善、社会一般への情報提供、市民社会の活性化に取り組んでいます。