

シンポジウム 海洋国家日本の進路

～日本の海洋政策はどうあるべきか～

主催：太平洋学会 後援：産経新聞社

日時：平成 18 年 11 月 27 日(月)午後 2 時～午後 5 時

会場：住友新宿ビル 4 7 階 「住友スカイルーム」

モデレーター

斎藤 勉 (産経新聞社正論調査室長・論説委員)

パネリスト：

河内山典隆 (海事ジャーナリスト)
桜林 美佐 (キャスター／ライター)
中島 洋 (太平洋学会専務理事)
寺島 紘士 (海洋政策研究財団常務理事)
濱口 和久 (日本政策研究センター研究員)

司会

落合 裕子 (キャスター)

○司会 本日は、平日のお忙しい時間帯に、また、お足元の悪い中をご来場くださりまして、まことにありがとうございます。

朝は激しい雨が降っておりましたが、シンポジウムの時間に合わせたように雨もやみまして、47階から見ます遠い空も少し明るくなってきたように感じます。きょう、ご来場いただきました皆様方のお心がけのよさを拝察いたします。

これより、シンポジウム「海洋国家日本の進路」を開会させていただきます。

本日司会を務めさせていただきます落合裕子と申します。どうぞよろしくお願いいたします。(拍手)

まず初めに、主催者を代表しまして、太平洋学

会の友田好文副会長からご挨拶をいただきます。

友田先生は、学士院会員で、東京大学名誉教授でもあります。地球物理がご専門です。1950年に東京大学ご卒業後、同大学に勤務されまして、半世紀にわたって、太平洋はもとより、インド洋、南極海と、地球重力の計測に当たってこられました。東京大学海洋研究所の教授としてもご活躍なさいました。

それでは、友田副会長、よろしく願いいたします。

○ 友田 きょうは、こういう高い場所へ、よくお出でくださいました。本来だと会長がご挨拶するはずでしたが、骨折したという話で、私が代りにということです。

かつて日本は海洋国家だった

私が子どものころは、本日のシンポジウムのタイトルにあるように、日本は海洋国家であったわけですね。小学校の教科書を見ましても、私たちが習ったころは、「海」という題目がありまして、それは「風」、「時化」の2編からなっていました。それから、「海の生物」という題目もありまして、これは「海の動物」、「海の植物」の2編からなっていました。もう少し上級生になると、「トラック島便り」という題名で、南方の島の様子を書いた手紙、こんなものも小学校の教科書で学んだわけですね。

戦後、突然に日本は小さな島国になってしまっ

たわけですが、海に囲まれた自然環境のために、本来は平和であるはずですが、意外にいろいろなトラブルがありました。それは領海が3海里時代から12海里時代になる、そういうときでありまして、戦後初めてのそういうことに関連した事件がアラフラ海の真珠貝の採集で、これはオーストラリアとの問題で、日本の真珠貝の採集船をアラフラ海から追い出そうということになったわけです。

世界中の海に国境ができる時代

それから、日本のサケ・マスの船団をアラスカ湾から追い出そう、これがアメリカの主張で、国際法の学者たちが、それを支持していたわけです。それから、アラフラ海の事件からちょうど10年、今度はニュージーランドとの問題があって、日本のアカダイの漁船をニュージーランドの12海里の外へ追い出そうという紛争がありました。

このような事件が相次いで、12海里の漁業水域、大陸棚というのがだんだん抵抗できないような概念になってきたわけです。そういうことに関連して、1976年から2003年まで、27年間、国際司法裁判所裁判官という役をしておりました小田滋さんという方がいらっしやって、今、回想録を書いておられますが、「世界は大陸棚概念を誤解している。200メートルの水深もしくは開発可能性という大陸棚条約は、世界の海のすべての分割につながる」ということをいっておられます。

世界の方々に、この条約はこのままではいけないということで、小田滋さんは尽力されましたが、結果的には、レーニンの『帝国主義論』に「なぜ国は領土を広げようとするのか」ということが書いてありますけれども、それと同じように、まさに海を世界が分割する時代に入ってしまったわけです。

きょうのお話は、それよりはもうちょっと複雑な経済水域のお話で、技術が進歩すれば、どんな海底でも開発できる、そういう経済水域によって、ますます海に国境ができる時代になってしまったわけです。

1960年代に12海里の問題が出てきたときに、ちょうど今と同じように、海が大事だということで、海洋開発ということが盛んに叫ばれたのですが、叫ばれただけで、しばらくして静かになってしま

いました。私から見ると、今回が2度目のような気がします、海洋を何とかしようという機会がもう一度来たわけで、実によいタイミングにこの会が開かれると思っております。

立派なパネリストもおられます。よい成果が上がることを期待しております。(拍手)

○司会 友田副会長、ありがとうございました。

ここで、このあとの予定をご案内申し上げます。まず、パネリストの方5名に問題提起していただきまして、大体3時15分ごろに休憩時間となります。そのときに、お手元にご置きます質問票を回収させていただきます。ぜひそれまでにご記入いただきますようお願いいたします。そして、閉会は、大体5時ごろとなっておりますので、よろしくようお願いいたします。

ここからは、モデレーターの産経新聞社の斎藤正論調査室長に進行をお願いしてまいります。よろしくようお願いいたします。

○斎藤 斎藤でございます。座ったまま失礼いたします。お許してください。

きょうは天気の悪いところをこんなにたくさんの方々が見えるとは、実は私自身、思っていませんでした。というのは、お恥ずかしい話ですが、きょう出てくる前に新聞社で、上司が「どこに行くんだ」と聞くものですから、「海洋のシンポジウムです」といったら、「カイヨウ？ がんの方か」というんですね。「いや、海ですよ。海」といったら、「何でおまえが海に関係あるんだ」、「いや、これから私は海を目指します」といって出てきました。

私は産経新聞で特派員を長くやっていましたが、事ほどさように、海洋ならぬ大陸のロシアが長く、海洋についてはほとんど考えたことがないという人間でございます。たまに米ソが潜水艦で北極海やら太平洋やらで、いがみ合っているというのを聞いた覚えはあるんですが、きょうお話しされるような環境問題とか資源問題とかは全く書いたことがないというド素人でございます。きょうは、皆さんと一緒に、一からこの問題を考えていきたいと思って参りました。

考えてみれば古くて新しい問題で、拉致問題も北朝鮮から日本海を渡って犯人が来たわけですし、つい最近北海道で、日本領土海域でロシアによ

る銃撃事件が起きたばかりでありまして、常日ごろ、我々にとっては切実な問題が起きているわけですね。マラッカ海峡では、海賊、テロ、そして太平洋では中国が資源漁りに躍起になっている。

海洋をトータルに考えよう

ところが、日本政府には、それをトータルに考えていこうという役所が1つもないわけですね。これも最近知ったことで、偉そうに知ったかぶりですけれども、9つの省庁に分かれていて、一本化されていないという問題があるわけですね。

そういう中で、本日は、この問題をオールジャパンといいますか、官民挙げて一刻も早く考えていただきたい、そのための先駆けとなって、火つけ役となるようなシンポジウムであってほしいなと思って参りました。きょうのパネルの先生方、皆さんそれぞれ海洋の分野で大専門家でございますので、ぜひじっくりとお話を聞いて、一助にしたいと思っております。

最初に、パネリストの方の簡単なご紹介をさせていただきます。

私のお隣から、寺島紘士さんです。海洋政策研究財団常務理事でいらっしゃいます。皆様のお手元にある「海洋と日本 21世紀の海洋政策への提言」をお書きになった方でございます。トータルに海洋政策を考えておられる第一人者ということでございます。

そのお隣は、海洋ジャーナリストになって早くも40年という大ベテランでいらっしゃいます河内山典隆さんです。本日は、内航・外航航路の問題点を、ぐさりと抉っていただこうと思っております。

お隣は、濱口和久さんです。日本政策研究センター研究員でいらっしゃいます。竹島に大変造詣の深い方です。上坂冬子さんが北方領土に本籍を移したというお話がございましたけれども、濱口さんは竹島に本籍地を移した方で、大変熱心な活動家でいらっしゃいます。

お隣は、本日の紅一点でいらっしゃいます桜林美佐さんです。キャスター並びにライターで、あらゆることを活発にやっておられる女性で、今月、『奇跡の船「宗谷」』という立派な本をお出しになりまして、大変人気が高く、売れております。産経新聞でも、早速宣伝をさせていただいております。

「宗谷」という船は、知ってそうで意外に知らないですね。私もびっくりしましたが、これほど書き込んで取材された方は、多分初めてじゃないかと思えます。

お隣は、中島洋さんです。太平洋学会の専務理事でいらっしゃいます。太平洋については我が国の第一人者で、太平洋における日本の民間大使みたいな方でございます。

それでは、順番に10分ぐらいずつお話をいただいて、その後、休憩の時間に質問を受けて、それをもとに、休憩後、ディスカッションをしてまいりたいと思えます。

最初に、寺島先生にお願いいたします。お手元に1枚紙のレジュメがいらっしゃいますけれども、とても10分ではお話し切れませんので、そこに書いてあることを踏まえながら、お聞きいただければと思います。それではお願いします。

○寺島 寺島でございます。

日本は海洋国家かという質問をしますと、「いやあ」ということをいう方が非常に多いと思えます。それで、私は、敢えてきょうの話のテーマを「島嶼国家から海洋国家へ」というタイトルにしてみました。では、何が海洋国家かということでございますけれども、それをこれから4点ほどに分けて、レジュメに従ってお話ししたいと思います。

広い海ですが、その周辺にいろんな国があって、それが海といろいろな交流をしているわけですが、その中で最近起きた非常に大きな変化の1つが、国連海洋法条約です。これは先ほど友田先生のお話のころから国連が海洋法会議というのを設けて、実に9年間かけて、第3次国連海洋法会議で議論をできた条約ですが、これが発効したのが1994年です。

海洋の自由から海洋の管理へ

レジュメに、抽象的に『海洋の自由』から『海洋の管理』へ」と書いておきましたけれども、それまで海というのは、陸から3海里ないし6海里を主張する国とか12海里を主張する国もございましたが、とにかく陸からほんの先の海が領海で、その外側は公海。公海は、だれでもが自由に使用し得るというステータスでございました。

国連海洋法会議は、いろいろな議論の結果、領

海がまず 12 海里に広げられましたが、その外側 200 海里までは沿岸国の排他的経済水域であるということにしております。さらに、大陸棚につきましては、その前に条約がございましたけれども、改めてこの国連海洋法条約で、実際の地形が大陸棚があろうとなかろうと、200 海里まで沿岸国の大陸棚、実際に大陸棚がそれよりさらに延びている場合には 350 海里までは沿岸国の大陸棚だということを決めております。したがって、沿岸国の管轄海域が非常に大きく拡大しました。

もちろん、この国連海洋法条約は、それだけを定めているのではなくて、一方において、海洋環境の保護・保全というようなことも沿岸国に義務づけております。それから、海洋の管理というのにはお金も技術も非常に必要ですから、その協力ということを非常に強く定めています。最後に、もめたときはどうするかということで、紛争の平和的解決ということも定めている条約です。

国連海洋法条約が国の形を大きく変えた

いずれにしても、今、我が国にとって非常に大きなインパクトがあるのは、沿岸国の管轄海域が拡大したということでございます。そこで何が起こるかといいますと、我が国の 200 海里と、中国、韓国、ロシア、フィリピン、台湾、それから、何とアメリカとの間でも 200 海里が重複しております。重複している場合には、これについて境界線を引かなければいけないということになっております。

ところが、我が国は島国ですから、国境線というのを引いたことがほとんどない。中国や大陸の国であれば、どこで国境線を引くかというのは大変重要なことで、歴史上、ずっとやってきたわけですね。国境線という国際法学者の先生に怒られますけれども、我が国は海に囲まれているので、とにかく境界線を引くということをやったことがない。しかし、今は、それが必要な時代になっているわけです。しかも、これは何も一方的に引くのではなくて、どの国もこの条約に基づいて、最大 200 海里までの海域を管理するためには境界線を引かなければならないという状況で、何と沿岸国の管轄海域を全部足しますと、広い海の 4 割は、いずれかの国の管轄海域に入る、そういう時代になっております。

お手元に、先ほどご紹介のありました「提言」がありますが、この「提言」の 31 ページに、我が国の管轄海域の図が載っております。これをよく見ていただきますと、私どもがおなじみの日本の国というのは陸域中心でございまして、島の周りに狭い領海がついているというイメージです。ときどきありますが、国連海洋法条約によりまして、そこにグレーで塗ってある部分、これが我が国の管轄海域でございます。これは何も平面だけじゃありません、海というのは、そこに水がたまっている上部水域と、その下の海底、これは陸域から続いているわけでございます、海底とその下という三次元の構造でございます。そういう海域を我が国は管理していかなければいけない。

だから、この新たな「国土」、国土に準ずるという意味でかぎ括弧をつけておりますが、この「国土」の開発、利用、保全、管理、これが非常に大事だということでございます。つまり、国の形を国連海洋法条約が大きく変えたのだということ、まず申し上げたいと思います。

遅れている日本の海洋対策 行政機構の整備が必要

2 番目に、この排他的経済水域というのは非常にいろいろな可能性を持っております。時間の関係で、最初のところでは余り触れませんが、とにかくそこにはいろいろな水産資源、鉱物資源、いわゆる微生物遺伝子資源、自然再生エネルギー、そういったものがいろいろ詰まっている。

ただし、これは簡単には利用できません。海というのは、光も底まで届きませんし、電波も使えない。しかも、大変高圧な空間であるということ、これを陸上と同じように利用することはできません。だから、それを研究して技術開発をして、我が国だけでなく、人間社会にとってこの海洋の空間をどうやって使っていくのか、海洋の資源をどう使っていくのか、これがこれから大変大きな課題であろうかと思っております。

国連海洋法条約ができて沿岸国の管轄海域が非常に広がったわけですから、世界の国は、この海域を利用しようということで非常に熱心に取り組んでいます。最近、中国との間で、資源の問題とか、いろいろ問題が起きていますが、これはある意味で当たり前といいますか、中国は自分たちが

海洋法条約で得られた権益をいかに実現するかということに熱心に取り組んでいるということでございます。これは何も中国だけでなく、韓国もそうですし、ほかの国でもそうでございます。

技術力があって、かつ経済力がある、そういう国は海洋の開発、海洋の利用に熱心に取り組んでいる。もちろん、それだけでなく、まず政策があって、ちゃんとした法制度をつくり、それを運用する行政組織をつくってやっていく。日本の場合には、それがいずれもできておりません。特に、行政組織、海を包括的に見る組織がない。我が国は、今、国際的にいろいろな会合があっても、出ていく役所の部局がないというような状況でございます。大変立ち遅れております。

何とか一刻も早く国家海洋政策を確立し、海洋基本法を制定して、この問題に取り組むべきだ。そのためには、やはり行政機構の整備というのが大変重要であると思っております。

海洋の管理と国際協調

もう1つは、冒頭にも申し上げましたが、これは国連海洋法条約という条約でできた法的な枠組みでございます。したがって、各国が海域を囲い込めば、競争という要素がございますが、同時に、海は非常に大き過ぎて、環境の問題にせよ、資源の問題にせよ、海域に線を引いたとしても、汚染も魚も、そんなことはお構いなしに行ったり来たりしますので、どうしても協調して海の問題に取り組まなければいけないという要素がございます。

そういう意味では、我が国は、海をどうやって管理していくのかという点について、もっとリーダーシップを発揮していくべきだというふうに考えております。ODAなども、今は、お金は出さなくても、中身のことは一緒になって考えてやるというような体制には余りないように思いますけれども、共通の問題を一緒になって考えるというような形での国際協調と国際協力を、もっと行なうべきではないかと考えております。(拍手)

○河内山 河内山です。

今、寺島先生がお話しになったような海洋国家とか、そういう大きな意味とか広い視野の問題で話すのは、私の役目ではないと思っております。それで、私が一番身近にやってきた話として、日

本海運の現状というか、危機管理体制、そういうことについて若干お話ししたいと思っております。

私は、昭和40年から海運界の仕事に入りましたけれども、自衛隊法の改正というか、もう少し細かいところを決めようという話があって、有事法制研究中間報告というのが1981年に出ました。そのとき初めて私は、それまでは余り気にしてなかったのですが、有事の場合、船舶を徴用して使うというような話が出てきましたので、びっくりいたしました。そのときは、これは大変なことだなと思ってちょっと研究したら、昭和38年に「三矢研究」というのがあったということを知ったわけです。

昭和38年ですから、東京オリンピックの前の年ですけれども、「三矢研究」というのは、北朝鮮が再び韓国を攻めてきたときの事態を想定して研究した総合防衛図上研究で、それを見ると、戦前の国家総動員法とほとんど変わらないのじゃないかというようなことがあります。僕はびっくりしまして、こんなことをやったら、日本の海運は、またまた船員も徴用されて、いつかきた道になるのではないかというような立場で、いろいろ考えておりました。

ところが、湾岸戦争などが起きて、国際情勢やら何やらいろいろ変わってきますと、どうもそうばかりもいってられないんじゃないか、有事法制の整備というのは必要なんじゃないか、そういうふうにし少し考えを改めてきたということです。

そういう観点から、日本海運のことについてお話ししたいと思います。

便宜置籍船と外国人船員に偏重した 憂慮すべき日本の外航海運

日本の海運には、大ざっぱに言って外航海運と内航海運と2つあります。外航海運で今一番問題になっているのは、皆さんもときどき新聞などでごらんになるかもしれませんが、日本の商船隊は2,000隻以上ありますけれども、ほとんど日本人は乗ってないわけですね。便宜置籍船といって、中南米とか税金の安いところに船の籍を移して、そこで外国人の船員さんに乗せて、安く使っている。

外航海運は、本来はそういうことじゃいけない。日本人の船員がちゃんと運んでいないと、日本の

貿易を守るということにはならないのではないかと、ということが基本にあると思いますけれども、外航の経営者さんたちは、そういうことをやっているとは儲からない、経営が発展していかないというように、次第に安い外国人の船員さんを使ってやっていくようになりました。

規制緩和というのは、それはそれで経済を活性化させるためにはいいことだと思いますが、余り規制緩和をやり過ぎて、日本籍の船が今や100隻にも足りない、船員さんは2,000人ぐらいしかいない状況です。そんなことでは、一旦、有事のときにはどうしようもないのではないかと、私の懸念しているところです。

しかし、考えてみますと、一方では、戦争なんか起こるわけじゃないかという考えがあると思います。恐らく日本の外航海運の経営者さんたちは、核戦争はもちろんないけど、通常兵器を使った戦争もない、そういう想定のもとに、脱日本人船員政策をとっているんじゃないかなという気がしております。それには、僕はちょっと反対というか、余りいいことじゃない。これをどうするかということが、外航海運については一つのテーマだと思います。

内航海運のほうになりますと、今度は全く話が逆で、内航海運というのはカボタージュというのがあります。カボタージュというのは、外国船が国内の貨物を輸送するということです。そういうことをすると、日本の国内船も仕事がなくなってしまし、あるいは、外国船ばかりが国内の荷物をどんどん運んでいけば、安全保障上も困るじゃないかというので、カボタージュというのを規制していて、外国船には国内の輸送はやらせないということで、今の内航海運船は成り立っています。

内航船は船員不足、外航船は日本人不要

船員の給与というのはいまだに安いと私は思いますけれども、一般論でいうと、日本人の船員をたくさん乗せれば乗せるだけ、コストがかかって儲からない。内航船でも大型のところは労働組合もちゃんと組織されていますから、いいのですけれども、小型船で未組織船員が乗っているようなところは、経営がどんどん成り立たなくなっている。そういうところには、船員になろうという人が寄ってこない。だから、今、内航船の船員は足

らない、足りないといひ出した。

その一方、外航船の方は、日本人船員は要らないというわけですね。どこか矛盾していると思いますけれども、こんなことで日本の海運は、一旦有事のときの危機管理というのは大丈夫なのかなというふうに思います。

内航海運に外国人船員を導入したらいいじゃないかという説もあるんですけども、そうすると、内航海運の日本人船員はますます要らなくなってしまうわけで、それをやるとカボタージュ規制がしり抜けになって、全然、経営が成り立たなくなるのじゃないかというように、内航海運のほうはもめているところです。

とにかく日本の海運は、外航海運の日本人船員がいなくて、有事危機管理において、そういうことでもいいのでしょうかという疑問だけを呈しておきたいと思います。(拍手)

○濱口 濱口和久でございます。

きょうは、海の話をするのに、なぜか47階という、海とは全く遠く離れたような高いところでシンポジウムが開催されて、ちょっと時代が変わったのかなというようにも思っています。

実は私、お手元のパネリストの略歴に書いてありますように、元陸上自衛官でございます。なぜ陸上自衛官が海に関連した話をするのかということですが、冒頭、斎藤正論室長の方からお話がありましたけれども、私、領土問題、特に韓国によって不法占拠されております竹島問題というものを長年いろいろ調べ、研究をしてくる中にありまして、何とこの国というのは領土問題に対して手薄といいますか、脆弱なのだということがわかりまして、平成16年の3月に、家族4人で竹島に本籍を移しました。

海洋政策と安全保障

きょうは、海洋政策というよりも、私も元陸上自衛官でございますので、安全保障、そして領土という問題の立場から、若干お話をさせていただきます。と思っています。

先ほども寺島先生からもお話がございましたが、日本は、国土は38万平方キロメートルということで、世界の国の中で59番目でございます。ところが、平成6年(1994年)にできました国連海

洋法条約により、沿岸から 200 海里が、他国が手出しができない自国領、排他的経済水域となったことによって、日本の海の面積は約 447 万平方キロメートルと、世界で 6 番目の広さを持つ国家になったわけです。これは国土の 11 倍という広さですね。

では、実際これだけの広い海を抱える日本が、どれだけの人員によって守られているのかということ、悲しいかな、がっかりするような人員でございます。

今、海の守りの海上保安庁の定員が、陸上勤務を含めて約 1 万 2,000 人です。海上自衛隊は、一応定員が 4 万 5,000 人です。では、東京都の警視庁の警察官の数は何人いるかというと、4 万ちょっとで、海上自衛隊と海上保安庁を合わせた数と余り変わらない。この程度の人員で、果たして 447 万平方キロメートルもの広大な海を守ることができるのだろうかと思っております。

後ほどまた詳しくお話をいたしますが、とりあえず私は、海上自衛隊もしくは海上保安庁の人員と装備というものを、体制を含めてしっかりと築いていくべきだと思っております。

そういう中にありまして、私、今、領土問題という話をいたしました。日本には、皆様ご承知のとおり、北から南まで、北方領土問題、あるいは竹島問題があり、政府は領土問題とっておりますが、尖閣諸島の問題、あるいは沖ノ鳥島の問題等々があるわけです。尖閣に関しましては、中国、また親日国家であります台湾までもが、いつも虎視眈々と狙っているというのが現状ではないかと思っております。

しかしながら、そういう状況にあつて、日本という国は、この領土問題に対して全くといっていいほど司令塔となる部分がない。司令塔なき国家ではないかと私は思っております。もつといえ、本来行使すべき主権までも放棄している国家ではないのかというふうに思っております。

最近の話であります。先ほど斎藤さんからお話がございましたが、ことし 8 月、北方領土の沖で起こりました銃撃事件を見ましても、日本政府の対応は、私は主権国家としてどうしたのかなと。もう総理は替わりましたが、当時の総理は、あの銃撃事件が起こったときにどうしていたのか。新聞報道を見ますと、官邸で夏休みはごろ寝、それが終わったら京都見物ということでしたが、その

とき、既に 1 人が亡くなり、3 人が抑留されていたわけです。しかし、国家のトップがそういうスタンスだった。

竹島で無用な妥協をするな

竹島に関しても、ことし 4 月に竹島周辺海域で日韓の衝突が起こるのではないかとというようなことがありましたが、最終的には日本の妥協による合意ということで終わったわけですね。日本政府は、公式には、竹島は歴史的に見ても、国際法的に見ても、日本の領土だということをいっているにも拘わらず、しかしながら、最終的に調査船を出さなかった。本来は正々堂々としてもいいにも拘わらず、出さなかったのです。

皆さんもご承知かもしれませんが、昭和 40 年、日本と韓国が日韓基本条約に基づいて国交を正常化するときに、日韓の間で、竹島問題に関しては今後二国間で解決できない場合には第三国もしくは第三者機関に判断を委ねるということになっているわけです。しかしながら、それ以降は、韓国は、領土問題は一切存在しないということで、竹島問題に関しては、日本政府が何をいっても一切相手にしませんでした。

ところが、今の盧武鉉政権になりましてから、向こうから竹島問題をいつてきています。だから私は、向こうがいつてきているのだから、今こそ日本の正論をしっかりといつてきではないのかと思っております。

尖閣に関していうと、私はびっくりしたんですが、尖閣というのは、行政区は沖縄県石垣市ですが、その石垣市議会の議員さんが尖閣に行政視察に行きたいと思つても、行けないわけです。もし本当に行こうとすれば、軽犯罪法で罰金を取られる。自国の領土です。おまけに、石垣市という行政区の市議会議員さんが、その島に調査に行きたい、視察に行きたいという行動をとった場合に、軽犯罪法で罰金を取られてしまうというような現状が、果たしていいのか、おかしいのじゃないかと私は思います。

先ほど、領土問題、領海問題に関しまして日本という国は司令塔なき国家だといいました。それを象徴するような話が、尖閣に関連していつてきますと、東シナ海のガス田の問題です。ガス田に関しては、今は一方的に中国の独壇場になっています。

日本の経済産業省は、今は甘利さんという方が経済産業大臣ですが、その前が二階さん、その前が、今の自民党の政調会長の中川さん、その前が、今一番話題になっております平沼赴夫さんですね。平沼さん、中川さんまでは、ガス田の試掘をすべきということで、役所としても何らかの形で動くとしておりました。

ところが、二階さんになりましてから、試掘はしないと。本来、政策の継続性からいえば、試掘をするということが、本当の意味で国家として主権を行使するということからしても、継続性があると私は思っております、まさに司令塔なき国家を象徴するような事案ではないかと思っております。

台湾有事は日本有事

それに加えて、台湾海峡の問題ですね。日本の海上防衛、シーレーン、あるいは海上交通を考える上で、台湾海峡の問題も非常に重要になってくると私は思います。もし仮に台湾海峡で有事が起これば、在日米軍が始動すると私は思います。そうなった場合には、日本はどうするのでしょうか。放っておくのでしょうか。

私は台湾有事というのは日本有事と同じという解釈をとっております。そのときには、一面においては集団的自衛権の問題も出てくるかもしれませんが。集団的自衛権ということになれば、憲法問題にまで発展をしてくると思います。

ですから、領土問題、領海問題というのは、単に海の問題というだけではなくて、自衛権の問題、あるいは憲法の問題にまで発展してくるんだらうというふうに私は思っております。

この辺については後ほどまた話をしたいと思っております。(拍手)

○ **桜林** 私は、今回、『奇跡の船「宗谷」』を書いたことがきっかけになりまして、こちらに呼んでいただくことになりました桜林美佐と申します。本来は、このような席にいるような立場ではないかと思っておりますけれども、高いところから大変失礼を申し上げます。

幸運な船「宗谷」

ことは、日本の南極観測が始まって50年という記念すべき年に当たります。実は、昭和31年から行なわれた南極観測というものは、戦後10年目でございますから、日本の復興を象徴するような画期的な出来事でした。このとき南極観測船として選ばれたのが、今回、私が書かせていただきました「宗谷」という船だったわけです。

なぜ「宗谷」が選ばれたのかといいますと、耐氷構造であったということもあったのですが、実は「宗谷」がたぐい稀な強運の持ち主であったことが理由ではなかったかとも考えられます。私はこの点に着目いたしまして、本を書いたわけです。「宗谷」といいますと、南極観測に行った船としてよく知られているわけですが、私が本に書いたのは、主にその前や後のことでございます。

実はこの船は、昭和13年に、そもそもソ連からの発注で造られました。しかも、造船業を始めただばかりの、当時まだ名もない造船会社で建造されまして、その後、紆余曲折があつてソ連には引き渡されずに海軍に売られまして、思いもかけずに軍艦になったという数奇な運命をたどってきました。

軍艦といいますが、主に測量業務などをする特務艦で、全長82メートルという小さな艦体です。ちなみに、長門や大和が大体220~260メートルぐらいですので、その中にいると、まことに小さい船で、速度も8ノットぐらいしか出なかったと聞いております。

しかし、当時、海図を作成するという非常に重要な任務を担っていましたので、「宗谷」は常に大きな場面にいまして、ミッドウェーの海戦などを初めとします多くの大きな作戦に参加してきました。普通なら木っ端微塵になるような戦火を何度も浴びたのですが、その都度、奇跡的に生還する。そうすると、いつもさらに次の試練が待っていて、終戦間際には、守勢に回った戦局を受けまして、戦時下の危険な地域で輸送業務をするという、特攻輸送などと呼ばれた極めて危険な仕事をするわけですが、ここでもまた、周りの船はみんな沈められてしまうのに、「宗谷」だけは不思議と無事だったという艦なのです。

戦後は、すぐに引き揚げ輸送に駆り出されまして、昭和23年までに南方、北方に赴いて、実に1万9,000人もの人を祖国に送り届けております。

私は、この船を「日本人のお父さん」というふ

うに表現したわけですが、苦勞を重ねながら、ひたすら勤勉に働き続けた、そういう姿が、単なる1つの船としてではなく、日本人そのもののように感じられたわけです。日本の子どもたちは、ぜひ「宗谷」を見に船の科学館に出かけることを、授業の一環に入れてほしいなと思うぐらいでございいます。

考えてみますと、この船は日本そのものといってもいいようにも思えてきています。それは、日本という国が非常に勤勉で、また、たぐい稀にラッキーな小さな船のように見えるからなんです。私にとって、「宗谷」と日本はそっくりというふうに認識しております。

「宗谷」に関しては、詳しいことはぜひ本を読んでいただければ嬉しいなと思うわけですが、きょうの問題は、「宗谷」にそっくりな日本という船の来し方行く末ということで、この点について私の感じるところを短く述べていきたいと思ひます。

私は、ときどき地図をぼんやり見ることがありますが、あるとき、大陸側から日本列島を見たときに、言い方は悪いのですが、日本というのは本当に邪魔なんですね。大陸から見ると、本当にそういうふうに感じているのだらうと思ひます。ほんの小さな船のようにしか見えませんが、この小船が経済的にも文化的にも大国で、やたらと存在感が大きい。

そして、小船の中にさらなる小さな船、つまり領土も一生懸命に守って、確固たる主権を保っているわけです。大陸側の他国が海洋進出を考えますと、日本を押さえたり、あるいは取り込んだりしたら、随分楽なのだらうなというふうに思ひますが、しかし、そうはさせじと、実に堂々たる存在を保っていると思ひます。

ところが、今、この船に乗っている私たち国民が、日本という船の乗員であるということをすっかり忘れていような気がしてなりません。また、そのように感じさせる出来事も、多々あります。

よく海なし県などといひますけれども、日本は海に接していない県がそれほどに少ないということで、海と密接だったわけです。私は東京生まれ、東京育ちで、近くに海はありましたが、実はそんなに実感もなく育ちてきて、魚はスーパーで切り身になって売っているとか、石油はタンカーで運ばれてきていることを知らないとか、とにかく身近ではない海に関して思ひが及ぶということ

がほとんどなかった。漁師さんのご苦勞だとか、海の安全だとかいうことを考えるのは、随分後になってからですね。

東京九段の灯台跡

それを考えるようになったきっかけというのが、町を歩いていいたときに、ふと九段の坂を登りますと、靖国神社の前、武道館の入り口あたりに灯台跡があるんです。調べてみますと、かつて実際にここで灯台が使われていたということがわかりまして、東京湾を出入りする船が、この明かりを頼りにしていた。現在、九段界限を歩いて、海を意識するようなことは全くないわけですが、昔は九段の坂の上から海が見渡せたのだということを考えますと、忘れていた海ということをはたと思ひ出したような気がしまして、少しずつ海を意識するようになりました。それまで私も精神的な海なし子だったのじゃないか。そのような子ども今は多いのではないかと思ひております。

灯台についていろいろ興味を持ち始めたことがきっかけで、「喜びも悲しみも幾歳月」にありますように、灯台守の人々が、外部と非常に隔絶された中で孤独と闘いながら、間隔を狂わせることなく毎日明かりをともし続けているということを知りました。ここは港を目指す船にとって、どんなに心強い場所だったか、灯台守は、海の民を守り、そして日本を守っていたということも知ったわけです。

灯台は、戦争中は敵艦見張りの役も担っていましたので、米軍機は灯台を集中的に襲いました。徹底的にやりましたから、殉職した方もたくさんおられましたし、また、灯台守は家族と一緒におりましたので、かなり被害に遭ったと思ひます。日本の国防を考える上でも、いかに灯台が大きい存在だったかということは、戦後、GHQが復興の第一歩であります「一般命令第1号」の中で、自分たちが壊した灯台の速やかな復旧の指令を出したということからも、よくわかるような気がいたします。

戦後になりますと、灯台は海上保安庁が一元管理して、再び灯がともったわけですが、このとき、今お話にありました漁船銃撃事件が起きた貝殻島に我が国の灯台がありまして、そこに灯をともしにいった海上保安庁の職員が、ソ連から機関銃で

銃撃されたということもあったようで、戦後になっても、こうした危険はあったわけですね。このように、危険を顧みず、私の時間を投げ打った無私の精神で、戦後も多くの灯台守の家族たちが、この海を守ってくれた。ちなみに、「宗谷」は灯台守の家族に物資などを運ぶ灯台補給船としても活躍しているわけです。

こうして長年海を守ってきた灯台守も、今月、長崎県は女島の灯台が自動化されたことによって、今、すべての役割を終えています。

それから、海を守るといいますと、漁師さんもそうなのではないかと思えます。敵の接近、あるいは不審な船の接近の第一発見者が漁船であったというケースは、探せば枚挙にいとまがないのではないかと思います。例えば、昭和17年にアメリカのドゥーリトル中佐率いる陸軍の爆撃機B25の16機が、ホーネットやエンタープライズといった空母から発艦して東京を空襲しましたが、このときアメリカ機動艦隊を最初に発見して打電したのが、第二十三日東丸という漁船でした。

当時、この船は海軍のもとにありまして、監視の役を担ってはいたのですが、漁船は漁船ですので、もちろん戦うような備えはないわけです。ところが、この第二十三日東丸は、単身で敵艦に接触して、機銃1丁で30分も交戦したのです。結局、戦闘むなしく撃沈されて、総員14名全員が戦死したということです。そして、このことで米軍は予定よりも早く攻撃を開始しなければならなくなり、B25爆撃機が攻撃した後には不時着せざるを得なかったことにもつながったといわれています。

これ以外にも、日露戦争の際の宮古島の漁師さんの活躍なども、皆さんご承知のとおりだと思います。

国防を担った漁師さんたち

このように日本の漁師さんというのは、食を支えただけではなく、国の防衛という観点でも意識を高く持っている漁師さんが多かったということは想像できます。最近になってみますと、国防意識の薄れなどということ以前に、自衛隊などの海上訓練の妨げになるような事例も間々見受けられるようなことで、これはちょっと残念なことです。

漁師さんも、今は非常に減少しているというこ

とで、これも第一次産業につく人がそもそも減っているということ、それから、それが比較的軽んじられたということを含めて、問題ではないかと思えます。

私は友人にテレビディレクターが多いのですが、六本木ヒルズに住むような人たちの取材ばかりしていた友人が、漁船に乗り込んで取材をしましたところ、何日も乗っているのに1尾も魚が獲れなかった。しかも、獲れて売れても、大した儲けにならない。これを目の当たりにして、非常にショックを受けたといっておりました。同時に、今まで考えたこともなかったこういう人たちへの感謝の思いも生まれてきたということで、やはりメディアというのは、漁船に乗り込んだりすると非常に経費も労力もかかるので、敬遠されがちですけれども、こうしたことも必要になってくるのかなと思えます。

最近では、漁師さんになりたい人を漁村に紹介して、研修期間を6カ月ほど設けるといような施策も行われていると聞きまして、これは明るいニュースなのではないかと思っております。

話は戻りますけれども、こうした灯台守や漁師さん、また、それだけではなく日本の海に従事したあらゆる人々の今昔を考えてみますと、かつては小さな船で日本を懸命に支えようとする人々がいて、国民もそういった意識が強かったわけですが、最近の日本人は、日本という船に乗っていることをとかく忘れがちで、海に思いを致すこともなくなってしまった。それは、国を意識することがなくなってしまったということと同じではないかと思えます。

戦後、日本の船は国旗を掲げることが許されませんでした。外航船の国旗掲揚が許されることになったのは昭和26年のサンフランシスコ講和条約締結後です。それまでの間、日本人船員は非常につらい思いをしたわけですが、それが今となっては、外国籍の船が大半となって、日本の国旗を掲げない船が重要物資を積んで、しかも海賊が出るという危険なマラッカ海峡を通過して、日本の国民の営みを支えるようになってきた。乗員はほとんど外国人である。船会社として非常に切実な事情もあるとは思いますが、過去からのこうした経緯にかんがみますと、非常に切ない気持ちもいたしております。

海に守られ、海で戦ってきた日本人が、その海

を忘れ、悲願だったにも拘わらず国旗を他国の国旗に変えてしまう。国籍不明のさまよえる船になってしまったら、海洋国家日本の行き先も不明になってしまうのではないかと思います。私は、まず、日本人が海を忘れた民になってはならないということ、そして、それはとりもなおさず歴史を重視することであると考えております。

法の整備を急げ

日本はよくも悪くも法治国家で、中国の海洋進出などがじりじりと迫っている周辺海域、あるいはマラッカ海峡などのシーレーンも視野に入れての法の整備は急がれるところだと強く感じます。しかし、さきの北朝鮮の核実験などを考えましても、船舶検査をする、しないで議論が紛糾するなど、個々の事案においても法の不備が発端となる問題が出てくるのが現実でございまして、やはり、今ある法律を駆使してやっていくことも現実問題としてはあり、そうであるからには、そういうスペシャリスト、専門家の存在がますます求められてくるのだらうと思います。

やはり国家としての海洋政策づくりを進めると同時に、海について起こり得るさまざまな事案に関しての対処、法的根拠などの分析・解釈ができる人材の確保というのは、国家戦略として大切なのではないかと思います。

ただ、最後には、この海洋国家日本を支え、守ってきたのは、海にまつわる法律ももちろんですが、海にかかわる人々の命であった。血を流して守ってきた。だからこそ、これからも守らなければ申しわけないという感覚は、あつて然るべきではないかと思っております。また、そうしたことを動機づけにしまして、私たちは海洋国家日本の国民であることを胸に生きていくべきなのではないかと思っております。(拍手)

○中島 中島でございます。

寺島さんから桜林さんまで、各分野のいろいろなお話をなさいましたけれども、国防問題、日本人が海を意識するというのは、私どもが子どものころは、先ほど友田副会長からもお話がありましたように、小学校の教科書にも海という問題が入っていましたし、学校の唱歌でも「我は海の子」というのがあったり、いろいろ海ということを意

識させられていたわけです。

河内山さんからは、外国航路のお話がありましたけれども、これも私たちが小学生のころは、日本の保有船舶量がイギリスを抜いて世界一になった、そういう時代で、非常に誇らしく思ったことを覚えております。

日本国憲法と海洋基本法は両立するのか

日本では、憲法といいますと9条の話ばかりになってしまいましたが、前文に「平和を愛する諸国民の公正と信義に信頼して」我が国の生存を任せることを決意したというように書いてあるんですね。ですから、よその国を一切警戒しない、これが憲法の前文にあるわけですから、これを外さない、日本人はなかなか目覚めないと思いません。

憲法の趣旨からいいますと、日本へやってきて、日本人を攫うような国があるなどということは想定していないわけですね。尖閣諸島の話は我々の子孫に任せましようといっておいて、次の年には国内法で自分の領土に入れてしまう、そんな国があるということも想定外。あるいは、日本がポツダム宣言を受け入れて停戦した。その交戦しないところに攻めてきて、取った北方四島をいつまでも返さない、日本の漁船が行ったら銃撃して殺してしまう、そういうおかしな国があるということは想定していない。

「諸国民の公正と信義に信頼して」ということになっているわけで、それがやはり基本的に1つ大きな問題であると思えます。

現在、政府が海洋基本法をつくらうとしている。自民党が海洋政策研究会特別委員会をつくっている。それから、寺島さんの財団が海洋政策について提言をされた。そういうことが行われておりますから、間もなく海洋基本法というのはできると思うのですが、やはり海洋政策というのは国防の一環でなければおかしいですね。国防という強い意識がなくて海洋政策だけということはありません。

太平洋における中国の巨大なプレゼンス

ところで、第2次大戦後の20世紀後半の50年というのは、世界中で戦争が200以上あったとい

われておりますけれども、米ソ対立の冷戦というものがありましたから、地球の国際情勢の動きが非常に緩やかでした。しかし、ベルリンの壁が崩れたりして、21世紀に入りますと、20世紀後半の50年と21世紀前半の50年の変化のスピードは、全然違うと思います。

例えば、今月の16日にトンガ王国で暴動がありまして、首都の中心部分が破壊されたり、火をつけられたりしまして、この復旧に日本円にしたら200億円ぐらいかかるんじゃないかといわれております。トンガ人のお店、あるいは銀行や政府の建物もやられましたけれども、集中的に被害に遭ったのが中国人のお店なのです。4月にも、ソロモン諸島のカダルカナル島にあります首都のホニアラでも暴動がありまして、中国人のお店が集中的にやられた。

4月のときも中国政府はチャーター機を雇ってホニアラに入れて中国人を避難させておりますし、トンガの場合も、やはりチャーター機を飛ばして中国人を救出しております。

昔は、例えば1900年の義和団事件では、8カ国が共同して中国に出兵したわけですけれども、そのほかに日本も、中国で何かあると邦人保護ということで軍隊を出すということがあったわけです。今、フィジーの南太平洋大学の先生だとか、オーストラリアの国立大学の先生たちの中には、このままの状態が続くと、中国が、自国民の保護、自国民の財産の保護というようなことから、太平洋に非常に介入してくるのではないかと、そういう予測をしている人も多い。

現に、例えば、かつては日本が国際連盟の委任を受けて統治しておりましたミクロネシア連邦の首都は、昔のポナペ島(現ポーンペイ島)のバリキールにあります。ここの大統領官邸、副大統領官邸、国会議長官邸、司法長官官邸、これは全部、中国政府が寄贈しています。

それから、太平洋の島嶼国では、オリンピックのように4年ごとに南太平洋競技会というのがありまして、これはオリンピック並みに種目が多い競技会ですが、来年7月には第13回大会がサモアの首都のアピアで開かれます。サモアは主催国ですから、金メダル、銀メダルを1つでも余計に欲しいわけですが、その選手の強化をするためのコーチ20人全員を、何と中国から呼んでいます。

サモアのスポーツというのは、歴史的にずっと

オーストラリアとかニュージーランドのコーチが育ててきたのですけれども、南太平洋競技会的主催国という非常に大事な場になると、中国からコーチを呼んでいるんですね。なぜかという、陸上競技場も、室内プールも、政府の総合庁舎も、中央銀行と大蔵省が入っている建物も、全部中国の供与です。そのぐらい中国が進出しています。

それから、太平洋の島国は、今申し上げたサモアはちょっと例外ですが、非常に政治が腐敗しておりまして、ある意味では日本並みといってもいいでしょうけれども、ここに中国人がつけ入る非常に大きなすき間がある、こういうことも心配されているわけです。

台湾海峡も、バシー海峡も、マラッカ海峡も大事ですけれども、やはり太平洋という広大な海、日本はそれに面しているわけで、これが民主主義で安定した海でないと、日本は到底やっていけないわけですね。漁業もありますし、海底ケーブルの問題もありますし、今後はエネルギー問題、あるいは資源問題もあります。例えば、パプア・ニューギニアの石油とか、金、銀、天然ガス、これらには、今、中国がどんどん資本投下をしております。

こういうことを日本の政治家も無関心、新聞もテレビも非常に無関心なのは非常に恐ろしいことで、産経新聞も、少し書いていただきたいと思えます。

とりあえず、以上、申し上げたいと思います。
(拍手)

○齋藤 5人の先生方、大変ありがとうございます。海と同じで、非常に多岐にわたる広い問題が、これほどあるとは思っておりませんでした。

お手元に質問用紙があると思います。これから15分間、3時半まで休憩をとりますけれども、その間に、ご遠慮なくご質問を書き添えて、恐れ入りますが、私のところに持ってきていただければ幸いです。3時半から、それをもとにディスカッションをしまいたいと思います。

それでは、前半はこれで終わりたいと思います。休憩に入ります。どうもありがとうございました。

[休憩]

○齋藤 1人の方で4つ、5つ質問をくださって

いる方もありまして、すごい質問の数で、ちょっと整理に手間取ってしまいました。お名前を書いたいただきましたけれども、敢えてここでは申し上げませんで、質問だけにいたします。

まず、中島先生に、「中国の太平洋諸国進出の話がありました。明治時代以降の日本の海外発展の計画として、北進論、南進論がありました。北進論は結果的にシナ大陸進出で失敗したわけですが、南進論で本格的に太平洋諸国に進出した場合、どのような可能性があったでしょうか」というものです。

お答えは、できるだけ簡潔にお願いいたします。

『蘭領ニューギニア買収論』

○ **中島** 昭和9(1934)年に、当時、南洋興発の社長であった松江春次さん、今も、サイパン島に銅像が立っていますが、この方が『蘭領ニューギニア買収論』という本をお出しになって、政府の要路に配ったことがございます。これは市販したのではなくて、政府、特に海軍の上層部、そういうところに配ったものようです。

今はパプアといっておりますが、一時はイリアン・ジャヤといいましたが、戦前は蘭領ニューギニアといったのですが、ニューギニア島の西半分です。ここをオランダから買う。オランダは、そこを植民地として持っていて全然儲からないので、日本に売る可能性があるということで、そういう本を出版し、また、ニューギニア開発の映画も製作したようですけれども、この提案は全く取り上げられずに終わりました。

しかし、あそこに本格的に進出していけば、当時の日本の人口過剰の解決にもなったでしょうし、今、石油、金、銀、銅、天然ガス、みんな出ておりますし、森林資源も豊富ですし、随分違った展開にはなったかもしれませんが、歴史にイブはないわけですから、やむを得ないことと思えますね。ただ、そういう先見の明がある人がいたということです。

○ **齋藤** 次に、桜林先生に、「商業捕鯨の再開についてのお考えを聞かせてください。漁獲量の減少はクジラの増え過ぎも一因ではないでしょうか」というご質問です。

○ **桜林** 私は漁業の専門家ではありませんので、感想というようなスタンスで聞いていただきたいと思いますが、漁業をこれから活性化していくためのいろいろな試みがあるというふう聞いております。例えば、漁船が老朽化しているので、ヨーロッパなどではかなり近代化していて、コンピューター1つで魚が獲れるようになっている、そういうことを取り入れてやっていったらどうなのかというような、まだ提案のレベルであるとは思いますが、そのようなこともされていると思います。

そうしたことで活性化にすぐ結びつくのかどうかということも疑問はありますけれども、やはり今、漁獲量という問題、きょうもマグロの問題が出ておりましたけれども、魚を食べる国家が増えてきたということで、日本人は魚を一番消費しているといわれますので、その辺のところも考えていかなければいけない問題だとは思っています。

クジラのことですけれども、やはりクジラというのは今まで非常に政治的に利用されて、問題視されてきたものではないかというふうに認識しております。私の周りの水産に携わっている方に聞きますと、クジラが増えたということも、イワシとか、そのほかの魚の減少につながっている可能性もあるということは聞いております。しかし、この問題は、非常に政治的なニュアンスが含まれているのではないかと感じております。

外航船の日本人乗組員を増やせるか

○ **齋藤** 次に、河内山先生にですが、「外航海運で、日本人船員を増やすための具体的方法をぜひ教えていただければと思います」という質問です。これは大変な問題ですけれども、よろしく。

○ **河内山** それを今、ここで答えろといわれても、妙案というのは、僕はないのじゃないかと思うのですが、問題は、船会社さんの方が本気で日本人船員を使ってちゃんとやるんだという意識、それが無い限り、増えようがないです。

ごく最近、外国船の中に国際船舶制度というのをつくって、日本人の船長と機関長だけ乗れば、あとは外国人でよくて、日本籍船であるということにすれば、先ほどいいました便宜置籍船と比べると、コストはツーカーでやれる、だからいいの

ではないかというので、国交省が認めてやっています。

それがまた最近になって、日本人の船長、機関長も乗せなくていい、労使が合意をしていればいいといい出しているわけです。片一方では、日本人船員を育成してくれとっているわけですが、何のことをいっているのか、私にはよくわかりません。関係者は、ちゃんと理屈を通してとおっしゃるかもしれないけれども、ちょっと理解できない話だなと思います。海運経営者が本当に日本人船員を乗せて、シーレーンも政府がちゃんと護るのだということにならないと、日本人外航船員は増えないと思います

シーレーンにしても、今はアメリカが多少守ってくれているのかもしれませんが、もしアメリカが手を引いたら、日本の海上自衛艦が行ってシーレーンを守らなきゃならぬ。そういうときに、日本人がだれも乗っていない日本船をどうするのですかということです。僕は、今のところ日本人外航船員が増える妙案はないと思います。

○齋藤 ありがとうございます。質問がすごく長い場合がありますので、その場合には半分だけ読ませていただきます。

寺島先生に、「日本の安全保障を語る上でシーレーンの問題を認識せざるを得ない。現在、石油、LNGといった資源エネルギーの我が国への輸送路が確保されることは、我が国の経済、否、国の存立にとって欠かせないファクターではあるが、近未来で見ると、エネルギーの供給源は核エネルギーが主流となり、また代替エネルギーの開発によって供給ルートに変化がもたらされることとなるものと見られる。したがって、将来の状況を見据えてのシーレーン戦略が行われているのかどうかをお聞きしたい」ということです。

シーレーンと沿岸国の主権

○寺島 シーレーンの問題というのは、余り表立っては議論されていないと思いますが、大きく分けて2つあるのではないかと思います。

1つは、よく聞かれるように、マラッカ海峡は非常に狭い狭水道ですけれども、そこをどうしても通らなければならない場合があります。これについては、特に国連海洋法条約ができてからは、

ほとんどが沿岸国の領海です。したがって、そこを日本が、あるいは日本でもなくてもアメリカの軍隊とか海軍が行って直接守るということは、沿岸国の方が認めません。自分のところの領海については、沿岸国の主権の範囲内だから、我々がやると。

ただし、やろうと思っても能力がないから、船を協力してくれとか、装備を協力してくれとか、レーダーをつくる金を協力してくれという話につながってきます。

特にマラッカ海峡の場合には、日本は前から日本の生命線とっていますが、今、中国を初めアジアのほかの国々がこれだけ発展していると、アジア諸国ないしはそれに依存している世界中が、マラッカ海峡の安全問題に影響を受けるという状態です。これについては、従来は沿岸国が安全の責任を持つという約束ですけれども、そうはいつていられないので、利用国あるいは利用者も費用負担をして海峡の安全を守るという仕組みをつくらうというのが今、進んでいます。

そういう狭いところではなくて、広い海のシーレーンの問題ももちろんあります。ただ、これは今のところ、余り大きな問題にはなっておりません。それから、ご承知のように、日本の場合にはアメリカの傘の下にいて、日本から遠いところはアメリカに依存してシーレーンの安全を守るという状態できていたのではないかと思います。その辺のところは、日米関係がどう変わるかによって、みずから我が国の商船隊の安全を守るという方向も、一方で頭に入れておかなければならないと思います。

シーレーンの護衛も考えて対応すべき

ついでに申し上げれば、第2次大戦のときには、海軍の損傷率よりも輸送に従事した商船隊の乗組員の損傷率の方が、4割とか5割という大変な数字で非常に大きかった。これはなぜそういうことが起こったかということ、我が国の海軍は、艦隊決戦の方に熱意があって、商船隊の護衛ということには余り熱を示さなかったといわれています。

それがトラウマになって残っておりまして、いざというときに、日本船が戦地へ行って、船員だけが犠牲を強いられるのは困るという空気が非常に長いこと続いています。ですから、もし日本が

日本の商船隊で本当に大事なときに自分たちの物資を運ぶということであるならば、シーレーンにおける護衛ということも十分考えて対応すべきではないかと思えます。

○齋藤 ありがとうございます。

さて、中島先生に、「先ほどご発表になった中国の太平洋地域の国家ベースの進出について、もう少々お伺いしたいです。中国の国家主席、首相のアフリカ地域への歴訪やアフリカ・サミットの開催などが行われておりますが、太平洋への中国の国家レベルでの進出についてお伺いしたい」との質問がきています。

将来を見据えた中国の戦略

○ 中島 ことしの4月、中国の温家宝首相が外務大臣、商務大臣を連れてフィジーに行きまして、太平洋の島嶼国で中国と国交を結んでいる8カ国の国家元首あるいは政府首班を招いて、2日間の会議をやりました。この会議には、オーストラリア、ニュージーランドからは外務大臣あるいは通商産業大臣クラスの人が出席しました。

先日、安倍首相がハノイに行かれるので、日本の財界人を100人連れて行きたいということでしたが、実際に日本の財界人は何人行かれたのか知りませんが、温家宝は、このフィジーでの会議に中国の財界人を400人連れてきました。

これに対抗して9月に台湾の陳総統が、台湾と国交を結んでいる国の元首をパラオに招きまして、ここで首脳会談、サミットをやったわけですが、台湾と中国とは太平洋で非常に激しい外交競争をやっています。ただ、中国の場合、宇宙と海へ進出するというのは国是として非常にはっきり打ち出しておりまして、特に太平洋では第1列島線とか第2列島線というものを決めて、日本の主権などはほとんど認めていない軍事戦略を立てているわけですが、それと同時に、進出戦略の息が非常に長いです。

例えば、胡耀邦さんという1970年代の初めに失脚した国家主席がおられますけれども、こういう人もフィジー辺りまで出かけているのです。李鵬さんも行っております。

日本の現職の大臣が、ことしは珍しく2人、小池環境大臣がフィジーとトゥヴァルへ行き、それ

から、国家公安委員長を兼ねている特務大臣がミクロネシア連邦とマーシャルに行かれましたけれども、これは何と日本の現職閣僚の太平洋諸島訪問としては19年ぶりなのです。中国はほとんど毎年、それこそ1960年代の終わりから現職閣僚クラスあるいは国会議長クラスの人が太平洋へ行っております。非常に目立つ大きな援助を次々とやっていくのが中国の特徴です。

中国は非常に息の長い、恐らく20年、30年先を考えて太平洋の島にいろいろな手を打っていると思います。たとえば中国は、サモア、ヴァヌアツ、トンガの各首都にテレビ局を開設して、中国中央テレビの第9チャンネル（英語）を24時間放送しています。日本は非常に間を開けられてしまっているといえると思います。

ところで、トンガで今月16日に暴動がありました。オーストラリアとニュージーランドは、翌々日、一応、トンガ政府の要請ということで、治安回復のための軍隊を派遣しております。ソロモン諸島には既に2年前から軍隊を送っていますけれども、これなども太平洋の島嶼国地域が安定していないと、オーストラリア、ニュージーランドの安全保障上非常に問題があるという意識があるので、すぐ軍隊を送っているという状況です。

○齋藤 中国に絡んで寺島先生に関連質問が来ています。「日本は、中国の大陸棚の延長上につかっているのであるから、日中大陸棚境界面定は中間線ではなく、ほとんど中国側のものだ」という中国の主張に合理性はあるのか」というご質問です。

国連海洋法条約の大陸棚定義

○寺島 大陸棚については、大陸棚条約というのが1958年にできています。それは先ほどちょっとお話に出ましたが、水深200メートル、開発可能なところまでというのがその大陸棚の定義になっていたのですが、その後できた国連海洋法条約は、その定義を変えています。

それはどういう定義かということ、岸から200海里まで。大陸棚は現実にそこまで延びていなくても、200海里までは大陸棚。現実に延びている場合には、それは350海里まではその国の大陸棚と認める。こちらの方は今、日本が一生懸命調査をして、大陸棚限界委員会にデータを出して、そこ

で認められれば日本の大陸棚になるというものです。

したがって、大陸棚には地質学的な定義と法律的な定義があります。法律的な定義は、今いったようなもので、必ずしも地質学的な定義にのっとっておりません。

境界画定についてはどうかということですが、境界画定の場合、つまり両方の200海里が重なっている場合の境界線を引く場合には、そういう地質学的事実は考えなくてもよろしいということになっています。公平な解決を図るようというものが凡例で出ております。そこからいきますと、中国のいつているのは大陸棚条約時代の考え方です。

その当時の考え方ですと、沖縄トラフという中国側、琉球列島の東シナ海側にあるくぼみまで大陸棚が延びているのか、それとも琉球列島を越えて、琉球海溝の方まで延びているのか、大きな論争だったわけです。しかし、法律的な大陸棚の定義が変わったので、今、そこで議論をするのは必ずしも適切ではないと考えています。

○齋藤 ご質問の中に、中国問題、中国の脅威、介入を懸念する声が多く、また、やはり濱口さんへの竹島に関する質問も多いのです。

まず1つは、「竹島の最終的な解決の落としどころはどのあたりになるのか。今後、韓国が問題解決の場に出てくるような材料はあるのか」、これがまず1点。お答えいただきたいと思います。

あらゆる機会に問題を提起すべき

○濱口 解決の落としどころというのは、竹島問題の場合、北方領土もそうだと思うのですが、実は非常に難しいと思います。

私が残念だと思うのは、先ほどもお話をいたしました、ことし4月の竹島周辺海域での日韓がぶつかるのではないかとということがありますが、敢えてあそこで海上保安庁の調査船は、調査水域までちゃんと行くべきだったと思います。もし、その水域に行ったときに、仮に韓国から拿捕ですとか、銃撃、臨検、そういうことがあれば、どちらがおかしいかというのは世界じゅうに公になるわけです。ですから、私はあのときになぜ行かなかったのかと、私が後悔してもしようがない

のですが、そういうふうに思います。

中国は、日韓の竹島周辺海域の衝突で、日本が妥協したと見ておきまして、東シナ海のガス田開発をめぐる日中間の対立問題で、やむを得ない場合、中国は海上で日本と対抗する決意がある。一切の代償と犠牲を惜しまない韓国の強硬姿勢は、中国が手本とするに値すると、中国国家海洋局のソン局長がいわれておるのですが、まさにあの4月の日本の政府の対応、最終的に調査船を出さなかった。日本側の妥協によって合意したということが、竹島だけではなくて尖閣にも、あるいはガス田の問題にもすべて派生をしてくると思いますし、じゃあ竹島を見たときに落とすところはどこかということなのです。

落とすところは、確かに国際司法裁判所への提訴というのもあるのですが、裁判はお互いの国が同じ土俵に上がらなければ成立しませんし、仮に裁判になったとしても、強制力がない。ですから、ある方は竹島を爆破してしまえばいいのではないかとか、竹島は韓国に上げてしまえばいいじゃないかといわれた某マスコミの方もおられました。私は、日本は国際社会に向かってPRを全くやっていないと思います。韓国はいろんな手段を使って、韓国では竹島のことをトクド(独島)といいますが、トクドのPRをやっています。

日本海の名義問題もそうです。韓国は「東海」と主張して、いろんなところで徹底的にアピールしています。ところが日本は、竹島の問題も含めて、国際社会に対して全くアピールをしていません。

ですから、国連総会等で我が国の総理大臣が演説をする機会があれば、そういう場でも、こういう問題があるのだという話をすることによって、まず、そういう問題があるのだということを、世界中の人に知ってもらふ必要があると思います。

その中になぜ日本がそういう主張をするのかということも、英語で、日本語でいってもしようがないので、英語でしっかりと世界に発信をしていくしかないと思います。韓国側が提示している資料はほとんど反駁できます。それも含めてしっかりと世界に向けて発信をしていくところから始めなければいけません。やはりいまだに多くの国民の方々が、竹島に限らず領土問題に対してほとんど関心がありません。

竹島まんじゅうが松江では買えない

竹島問題を抱えます島根県においても、まあ県議会は竹島のひどい条例をつくりました。島根県民の中で、そこまで竹島という問題に対して何とかしたいと思っている人がいるかということ、私はどうなのかなど。私は島根県と東京を行ったり来たりしていますが、そういうふうに感じますし、実はこの会場に「竹島まんじゅう」というまんじゅうをつくられた社長さんが先ほどまで来ておられたのですが、この「竹島まんじゅう」というのを、なぜか島根県の松江市では売ることができません。

これが「竹島まんじゅう」です。こういう「竹島まんじゅう」をつくられた会社があるのです。お子様ランチのように日の丸のついたつまようじもついておりますが、実はこの「竹島まんじゅう」は、靖国神社で売っています。あと、隠岐島で売っています。

では、なぜ島根県の県庁所在地である松江市で売ることができないのかということ、これは理解できないのですが、こういうまんじゅうを売ったら韓国からの観光客が減るといいます。私は逆だと思ふのです。こういうのをちゃんと売ったほうが、私は韓国からも観光客は来ると思ふのです。竹島問題を抱える島根県でさえそういう感覚ですから、もっといえば日本全国では「竹島」といっても、あるいは北方領土といっても、ほかの領土問題もそうですが、関心を盛り上げるためには何とかしなければいけない。

拉致問題みたいに、日本人の命、国民の生命が既に現在進行形として侵されているという状況とはニュアンスが違うかもしれませんが、私はやはり国民1人1人が、北方領土もそうですが、竹島も含めて、しっかりとした理論武装をして、そして世界に向けて日本の主張というものを、まずは発信していくところからスタートをしていかなければ、何も始まらないと思っています。(拍手)

○齋藤 大変明快なお答えをありがとうございます。

濱口さんには、質問というよりも、心強いメッセージといった方がいいかもしれないものが幾つか来ているので、ご紹介します。

「竹島にしても、北方4島にしても、日本の海を守る、国土を守るといふのは、海洋基本法の制定の問題というよりも、結局は日本の領土、領海を死守する日本政府の姿勢、国民の意識、決意の問題ではなからうか。英国のサッチャー首相がフォークランドを多大な犠牲を払って取り返した。それを英国国民が熱狂的に支持したことを思うとき、平和ボケの日本政府、国民にそれだけの覚悟があるだろうか」という、これは質問というよりも、決意表明といった方がいいかもしれません。

もう1つ、「日本の海洋政策の無策ぶりは、戦後の偏った平和観念と日本人の気質がかなり影響していると思いますが、濱口さんはどうお考えですか」と、我が社の「正論」路線そのものといってもいいご意見もあります。ありがとうございます。

この関係のご質問を全部読んでしまいます。「政府は、竹島の領土権を主張しているだけで、何ら具体的措置をとっていません。このままでは永久に解決しないでしょう。先生は竹島を取り戻すために、政府は具体的に何をすべきであるとお考えでしょうか。」「尖閣への渡航が犯罪になってしまう論理とは？ またその裏にあるであろう政府の意図は？」これをちょっとまとめてお答えいただきたいと思ふます。

注目すべき中国の潜水艦勢力

○濱口 なぜ尖閣に行くとき軽犯罪法で罰金を取られるかという理由はわかりません。しかしながら、日本国内のそういう姿が中国なり、私は台湾は大好きな国ですが、尖閣に関しては台湾も虎視眈々と狙っているのですが、そういう中国や台湾からしてみれば、異常に狙いやすい状況になっていると思ふます。

ちょっと話が脱線しますが、現在、中国の潜水艦の動きが非常に活発です。今、中国というのは、潜水艦を70隻持っております。そのうち原子力潜水艦が6隻です。これは実は世界的に見たときに、かなり多い潜水艦保有国なのです。

平成16年、宮古島と石垣島を1回も浮上しないで中国の潜水艦が通った事件がありましたけれども、かなり今、中国の潜水艦能力は技術的にも先を走っている。先般も、米軍空母のキティホークを追尾した中国の潜水艦がりましたが、太平洋、沖縄、尖閣周辺も含めて相当な数の潜水艦が

日本近海に潜っている。その先には、1996年の台湾危機の二の舞を踏まないための相当な訓練なり海底地形の調査もやっていると思います。

先ほど尖閣に行くと、軽犯罪法で罰金をとられるといいましたけれども、そういうことをしていると、いつでも中国の潜水艦が尖閣の目の前まで来て浮上して、いつ上陸されてもおかしくない。もし本当に上陸されてしまえば、まさに北方領土あるいは竹島と同じようなことが起こってしまうと思います。

実は私も桜林さんと同じく、チャンネル桜で「防人の道～今日の自衛隊」という番組をやっております。桜林さんが木曜日で私が金曜日ですが、私は先週、外交評論家の加瀬英明先生をお招きしまして番組を進めました。尖閣というのは埼玉県の新大塚の結婚式場の経営者が土地を所有されている島です。今、外務省が借り上げをしている。

しかし、借り上げをしているのに、日本人は尖閣に行くことができない。であるならば、もう一回その埼玉県の結婚式場の方に話して、外務省との契約を一回終わってもらって、沖縄の米軍基地の1坪地主というのがありますが、尖閣も1坪地主みたいな形で、民間の力で尖閣を守るということも一つの手ではないかと思えますし、場合によっては自衛隊の1個中隊ぐらいの常駐は、私は尖閣には必要だろうと思えます。

それをしなければ、北方領土や竹島と同じようなことがまた繰り返されるのだらうと思えます。

日本という国家への国民の意識

○齋藤 先ほど来、政府の姿勢、領土問題に関して、国を思う気持ちがないんだというご質問が盛んに寄せられていますけれども、桜林さんに、その関係で質問が来ています。「あなたが『国』を意識し始めたのはいつごろで、そのきっかけは何だったでしょう。(日本人に国の意識が薄いと指摘されたことに関連して)」とございます。よろしくお願ひします。

○桜林 私が国を意識したのは、いつだったかといわれましても、具体的には思い出せないのですが、やはり正直申しまして、学生時代まではなかなかそういう感覚は薄かったと思えます。

ただし、社会人になりまして、いろいろな仕事

をしていく上で、海外に取材に行ったりしたときに、日本のパスポートを持っているということがこれほどに心強いものなのかということを感じたりですとか、いろいろな国柄を見ていると、日本というのは本当にいい文化を持っていると感じるようになったわけです。外を見て、日本の国旗というものに改めて目を向けるようになったというのが正直なところだと思います。

ただ、いくら海外に行くようになったといいますが、私と同世代の友人などは、やはりどちらかというところ、世界は一つの教育を受けた世代でございますので、なかなか国境とか国家、国益という言葉を使いたがらない世代なのです。

例えば、領土の問題などに関しましても、やはり半分ずつにすればいいじゃないかとか、上げちゃってもいいんじゃないかとか、一緒に共同開発した方が経済的にはいいのではないかという声の方が断然多くて、正直に申しまして、私の周りでも「領土を守れ」と声高にいつているような、もちろん濱口さんは別ですけども、同級生のお友達なんかでは、なかなかいないわけでありまして。例えば、年配の方にしましても、「もういいんじゃないの」みたいなことをおっしゃる方もいます。

ただ、私がいろいろ自分の国の歴史を振り返ってみたり、外から自分の国を見て、やはり先ほど申しましたように、自分のお墓とか家をずっとお父さん、おじいちゃん、そのひいおじいちゃん先祖代々守ってきたものを上げてしまうということが、単純に許されないというだけの話であって、一緒に住めば幸せになれるとか、ほとんど感覚が麻痺しているという問題ではなくて、あくまでも主権の問題だと思うのです。

ですから、私としましては、同じ世代の仲間たちにも、そういう感覚をぜひ知っていただければいいなと思っております。

日本の外航海運を守る手立てはないか

○齋藤 桜林さんには、「海の男が血を流して守ってきた海運日本を守ろうに感動しました。ありがとう」というメッセージが、川島国際船長協会連盟名誉会長から届いております。ありがとうございました。(拍手)

今のは川島さんのご質問状の下の部分ですが、上の部分と、河内山さんに対する他の方の質問の

内容がダブっておりますので、一緒に河内山さんに答えていただきたいと思ひます。

「日本人船員不足を解消するためには、給与の一部に補助金を出したらと思ひますか」という質問と、「現在日本は外航海運好況を謳歌しているが、その中身は、日本人船員は極めて少ない。さらに、限りなく減少しつつある。いわば日本外航海運は限りなく外人部隊化しつつある。このままでよいのか。このままでは海国日本が危ない。国の指導により一定規模の日本人海員を確保することが必要である」という2つの質問で、河内山さんの後に桜林さんのご意見も、もう一回お聞きしたいと思ひています。よろしくお祈りします。

○河内山 先ほど、外航船員を増やす手だてはないのかといわれたときに、妙案はありませんと申し上げたのですが、川島さんのご質問に敢えて答えるとすれば、もう先進の海運国というのは、船員に対する国の補助がないと成り立たないと思ひのです。そうして、そうなると、戦前のことを思ひ出します。高級船員を養成する高等商船学校ですけれども、そういうところは授業料もただとか、そういうことで国が全面的に補助して育成をしていた。だからこそ、そういう人たちは戦争が始まれば、海軍予備士官として応じて、軍艦に乗って戦争をやらなければならなかった。そういうことを思うと、私はそれしかないとはいいい切れなわけです。

ということは、僕は海運の経営者は、これは日本人を乗せなきゃだめだから、国に補助をお願いする、国の養成機関にもちゃんと授業料も出して養成してくれということをお祈りなす。もしそれをいって、政府が、じゃあそうしましょうということになると、今度は過日の徴用ではありませんけれども、そういう宿命、責任を負わされるということになるので、そこら辺が僕自身も解決できないというか、よくわからないところなんです。

我々のような年寄りではなくて、若い人たちがそういうことでもいいのだと考えて、国に陳情でもしなきゃ事態は解決しないのではないかなと思ひます。

国家を意識する教育が必要ではないか

○桜林 私が答えられるのかどうかわかりませんが、戦前、この国の男の子に、将来何になりたいのかと聞きますと、必ず第1位は連合艦隊司令長官だったと聞いたことがあります。それだけに、この国に生まれた子供たちは皆海にあこがれを持ち、この国を、海を守るんだという意識が自然発生的にあつて、強かったのだということを感じるわけです。

ところが、先ほども申しましたように、今は海という感覚、国という感覚がございませんので、やはりそれを持つてもらうためには、教育が必要だと思ひます。

そして、船員が不足しているということでそれを養成する先生もいない、少ないと聞いておりますので、やはりそのあたりは充実させていくべきだとは思ひますが、それ以前に小学校とか中学校とか、義務教育のレベルで、この海がいかに大切かということ、海洋国家であるということはどう心がけなければいけないのかという現状なども含めて、またもっと簡単にいえば、海に行つて社会科見学みたいなことをすることでも構わないと思ひますけれども、やはりその意識を持たせるということは、小さいときから必要なのではないかと思ひております。

河内山先生もおっしゃいましたように、諸外国では、例えばドイツですとかイギリスでしたでしょうか、韓国でもそういう自国の船員を増やすために補助金を出したりということも聞いておりますので、国としての戦略として、海に従事する人材を育成するという意志が必要なのではないかと思ひております。

○斎藤 これに関連しまして、寺島先生にも一言お聞きしたいと思ひます。よろしくお祈りします。

一定数の船舶と船員の保有が必要

○寺島 船員問題の一番のポイントは、日本人船員は、人件費が高い。そうすると、国際競争場裏で競争するとき、船員コストを切り詰めなければいけないということで、外国人船員を雇うようになったという経緯がございます。今も基本的にはその問題が続いていると思ひます。

ただ、それでは日本人船員が本当にいなくなつていいのかというと、これは別の問題として、船

会社としてもいわゆる船舶を運航するその船員のスキルとか知識がなくなって、本当に船会社ができるのかという会社レベルの問題もありますし、国としてもちゃんとした海運があるからこそ我々は不自由を感じていないわけですが、その海運がなくなったときに、果たして日本経済として競争していくときにいろんな不利が起こるのではないかということとは心配されています。

ですから、基本的に一定規模の船員を確保することが必要だということになっているのだと思います。ただ、どうやって確保するのかということになると、それはいわゆる船会社の計算だけではなくて、国が何らかの形で関与するということだと思います。

ただ、単純に補助金を出すということについては、国の方も簡単には、いいよという話しになりません。したがって、また有事の話に戻りますが、有事のときにちゃんと危険も顧みず行ってくれるということと引きかえに補助金を出そうという話に戻っていったときに、先ほど河内山さんもいっておられましたけれども、戦争のときのトラウマが非常に残っているから、果たしてそれで実際に船員さんがちゃんと受けるのかという問題が1つございます。

ただ、その辺については、大分、時代が経過してきているということと、その問題だけにポイントを絞るのではなくて、先ほどいいましたように、その商船隊の安全を確保するような方策を合わせて考えるということをやってくれるというのが1つの方策ではないかと思えます。

ちょっと申し上げたいのは、さっきの話では、韓国では国家必須船舶制度という一定数の船舶を運航するという数字を決めて、そのために運航するのに必要な船員についての補助金、給与の一部を国家が補助するというような制度もあります。ただ、これがすぐ日本にできるかどうか。

今、私は割と現実性があるなと思っているのは、日本の船主協会あるいは海運会社はトン数標準税制というのを要求しています。これはある意味で、ヨーロッパの国なんかでかなり導入されている制度です。細かくいうといろいろあるようだけれども。

イギリスの場合には、トン数標準税制を認める代わりに、船員を一定数雇用するようというところでその制度を運用しています。今、海運会社は

高収益を上げています。そのときにトン数標準税制というのは、その収益にかかわらず、トン数で課税するということは、船会社にとって非常にメリットがあるということは、税務当局にとってはデメリットがあるということですから、イコールフットィングという理由だけでは認められないと思いますけれども、そういう形で税制とか、そういったことも含めて制度を考えるということはある得るのではないかと思います。

○**斎藤** 本当は私が質問してはいけないのでしょうけれども、極めて素朴な質問です。空を飛ぶパイロットはものすごく給料がいいですね。額はいいのですけれども、船員の方々の給料というのは、どの程度の水準なのでしょう。

○**河内山** 詳しくはわからないのですが、飛行機のパイロットよりはずっと安いと思います。所定内賃金というのですか、そういう基本的なことだけいえば40万とか、そんなようなことを聞いております。私の知っている組合の方もいらっしゃるので、そちらの方が詳しいと思いますが、そんなに高くももらっていないと思います。

○**斎藤** でも、危険という面から見たら、パイロットと同じぐらい危険で、待遇はよくてもいいと、新聞記者はすぐグスの勘ぐりでそういうことになってしまいます。

寺島先生に引き続き答えていただこうかと思えます。「行政機構の整備について、政府内、自民党の動きを教えてください」。

海の問題に

総合的に対応できる体制が必要

○**寺島** 先ほど来、国防の話も含めて海の問題が日本でうまく対応できていない大きな原因は、部門別縦割りといわれていますけれども、どの省庁もある部分だけなのです。ところが、海の問題というのは非常に相互に関係していますので、それだけでやろうとしてもうまくいかないということで、船に何かが起こってから後追いになるケースが非常に多い。

そういう意味では、我が国として海の問題に総合的に対応できる体制をつくる必要がある。これ

は必ずしも我が国だけではなくて、どの国でも苦勞しているところですが、少なくとも総合的に対応する体制をつくらうということについては、我が国よりももっと明確に位置づけてやっています。例えばお隣の韓国は海洋水産部というのを1996年につくりました。それから、中国は、よく名前を聞くとと思いますが、国家海洋局というのがある。中国の行政組織も非常に縦割りですけれども、海の問題の窓口、あるいはリードエージェンシー的な役割を果たしています。アメリカでいうとNOAA（商務省海洋・大気圏管理局）です。

日本の場合には、水産だったら水産庁、海運だったら国土交通省ですけれども、海洋法にあるような総合管理について会議をやるからという、国連でやる限りは外務省が出てきますけれども、一般的な民間も含めた会議みたいなところでは役所は出ていくところがありません。したがって、情報も入ってこないという状況になっています。

したがって、我が国としては一刻も早くそういうことに総合的に対応する体制をつくるべきだということで、海洋基本法をつくらうという動きがようやく動き出しています。自民党は海洋政策特別委員会を政調の中に設けまして、そこは次期通常国会に法案を出そうという動きが出ています。公明党も、海洋基本法プロジェクトチームをつかってやっています。民主党もこのことについて余り異論はないのだろうと思いますが、むしろそれ以外の与野党対決、そういうムードになっていますので、余り正面からの動きというのはありません。

ただ、この問題はそういう党派ごとの思惑ではなくて、国益として対応すべきである。そのために私どもでも海洋基本法研究会に各党の国会議員にも入ってもらって、基本法をつくるという研究会をやっています。

○齋藤 肝心の小泉さんは、この海洋問題への取り組みはどうであって、現在の安倍さんはどうなんでしょうか。感じだけでもいいのですが、教えていただければと思います。

外圧から海洋基本法成立へ

○寺島 難しい質問ですが、小泉さんは余り関心があったようには見えません。

ただ、先ほどから出ています東シナ海での石油ガス田の開発問題、それから韓国では竹島とその周辺の海洋調査の問題、北方四島でのあの銃撃事件、あるいは中国が沖ノ鳥島を単なる岩だといつて、日本はEEZを持ってないと主張していることとか、海洋調査は日本の周辺海域で相当やっています。そういうのがボディーブローのように効いてきまして、個別の法案だけでは対応はできないし、個別の対応だけでもできない、総合的にやらなきゃいけないという理解が全般的に広がってきております。

安倍政権でもかなりそういう方向での動きが出てきております。安倍さんが直接海の話を中心にのところで取り上げたというのは、残念ながら今のところは余りないですね。

○濱口 海洋基本法に関連してというわけではないのですが、日本にはいまだに領海侵犯を処罰する規定が正式にないわけです。ですから、平成11年に石川県能登半島沖で北朝鮮の不審船事案がありました。それに関しましては、結局北朝鮮の工作船の追尾をする根拠となったのは何かというと、海上保安庁の漁業法違反容疑です。おかしいと思いませんか。なぜ不審船を追尾する根拠なるものが漁業法違反行為なのか。

海洋基本法も大事なのですが、それプラスこういう国家の主権にかかわる問題に対する領海侵犯に対しての規定が整備されていない。私は独立国として非常に恥ずかしい状態だと思います。

○寺島 全く同感ですが、海洋基本法がないと、そういう問題にも対応できません。

それと、もう1つ、まさにおっしゃるとおりで領海侵犯でだめならば、あれは日本のEEZの中の話ですから、一番やりやすいのは、国際法的に言えば無国籍船なんです。中国の旗を掲げていたけれども、中国に問い合わせたら、あれはうちの船じゃないといわれた時点で、あの船は無国籍船ですから、無国籍船に対しては国際法上どの国も取り押さえていいわけです。ところが、なぜそれでやれなかったかということ、やっぱり国内法がない。

つまり海上保安庁の行動は法令の執行ですから、海上保安庁にそれを授權するような、国内法の法律がないというのが欠点です。そういう意味では、

いろんな法整備をするべきです。

もう1つ例を挙げますと海賊です。海賊は非常に悪いことだということになっていますが、海賊行為ということでは日本に海賊を罰する規定はありません。ですから、人を殺したとか物を奪ったというところを挙げて取り締まらざるを得ないということです。そういう意味では、いろいろと抜けている点が多いのではないかと思います。

○齋藤 ありがとうございます。政治家では大変海に詳しいと思われるのは、ヨットなんかを持っている石原慎太郎さん、ああいう人を巻き込んだらどうかと思うのですが、どの程度のご関心を持っているのでしょうか。

○寺島 石原さんは海に非常に関心を持っていると思います。沖ノ鳥島が問題になったときにも、すぐ東京都で漁業を支援するというのをやられております。

ただ、石原さんはどちらかというところ非常にタカ派です。もちろんそれも大事ですけども、それだけではなくて、海の管理というのは国際的な枠組みの中でやる。それは一方で競争であり、もう一方は協調だと思うのです。

協調というのは単に仲よくするのではなくて、同じ枠組み、同じ基盤の上で協力してやりましょうということ。論理は両方に働くわけです。中国が日本に対していろいろやってくるのであれば、日本も同じ論理を中国に対して返す。その中で、落ちつくところへ落ちつく。だから、20世紀前半の武力を背景にして、力で押すというのは、その部分では基本的に考え方が変わってきている。20世紀前半と後半の違い、あるいは20世紀後半と21世紀の違いは、基準となる枠組みがあるということです。その中でいかにしてうまく、あるいは強く立ち向かうかということではないかと思えます。

○齋藤 多分これに関係するのでしょうかけれども、中島先生に質問が来ていまして、「国際社会で日本の味方をたくさんつくらなければならないが、国際協力を国益確保の武器として、事あるごとに消極的な意見を持つ役所があるようだが、(協力=博愛主義) どう思いますか」という大変いいご質問でございます。

太平洋への戦略を持って

○中島 私の守備範囲の太平洋のほうは、外務省ではアジア大洋州局の大洋州課というところが担当です。

昔は、外務省の大洋州課は何をやっているかというと、仕事の90%がオーストラリアとの交渉、5%がニュージーランドとの外交交渉、残りの5%で太平洋の島を全部ひっくめて面倒見ると、よく悪口でいわれておりましたが、最近は改善されています。

とにかく太平洋の島嶼諸国は、日本が国連で提案するとか、ほかの国際会議で提案した場合に、ほぼ必ず賛成票を入れてくれると、非常にありがたい存在です。太平洋島嶼諸国は12カ国ありますから、これがまた島嶼国同士でインド洋の島国とかカリブ海の島国を誘ってくれるものですから、日本に賛成するのが一遍に何十票とまとまるので非常にありがたい。それでODAなんかもちきんと供与するのだという考え方だったわけです。

1997年からは、太平洋島サミットというのがあります。日本の総理大臣が太平洋島嶼国の首相とか大統領を呼んで3年に1回、会議をやっております。ところが、日本の外務省というのは人数が少ないものですから、大体2年ぐらいで大洋州課の課長にしても課員にしても替わっていくのです。ですから、太平洋の島国を詳しく知っている人というのは、通常、まずいないわけです。これは仲間をたくさんつくるといふか、日本に賛成してくれる国をたくさんつくるといふことは非常にいいことですが、もっと戦略的にきちんと方針を立ててやるべきだと思います。

オーストラリアの 領海監視艇供与プログラムの卓抜性

例えば、オーストラリアの場合は、さっき申し上げた太平洋島嶼国12カ国とクックを入れて13カ国が持っている領海監視艇というか領海警備艇は、全部オーストラリアの提供です。オーストラリアが建造して、受容国の人をオーストラリア海軍が訓練して、船ができて差し上げるときには、その国の乗組員が乗って航海して帰る。その国に着きますと、そこにオーストラリアの大使がいて、

正式な贈呈式をやるわけですが、船ですから、定期的にドックをしなきゃなりません、そのドックも全部オーストラリアへ行って、オーストラリアの費用で行なっている。

島嶼諸国の領海を見張っている監視艇の乗組員、あるいは指揮官とオーストラリア海軍は非常に仲がいい。そういうことになってくるのです。これも1つのオーストラリアの外交政策ですけど、日本の場合、こういうのが全然ないのです。もっときちんとした方針を立てて、長い目で、20年、30年したら大きな成果が出るようなODAの組み方が必要です。

そのためには、外務省の外郭団体で国際問題研究所などがありますけれども、そういうところでもいいと思いますが、外務省の大洋州課をバックアップする必要があります。大洋州課の人がどんどん変わっても、何年前はこういうことがありましたよときちんと見ていてあげる人が、委員会でもいいのですけれども、必要ではないかなという気がしております。

○齋藤 同じ方の質問で、外務省に絡む話なので、濱口さんに「領土問題解決は、現外務省には能力も期待もできないが、どのような形をとれば解決の方向を位置づけられるのか。司令塔がないからできないのか、司令塔があれば解決するのか、ならば司令塔はどんなイメージのものなのか」という質問です。

○濱口 北方領土に関しては北方対策本部があります。ところが、竹島に関しては何もありませんが、一応あるのです。外務省に片手間に兼務で竹島を担当している人が1人おられます。これはどういう人かといいますと、防衛庁から、陸上自衛隊から出向している三佐クラスの方が、兼務で竹島担当ということをやっております。

なぜ出向してきた人間が竹島担当兼務なのかということで、外務省のあるプロパーの方にお話を聞く機会がありました。名前を出すと差し支えるのでいいませんが、プロパーの方には「外務省としては、竹島問題は解決しっこない。そんな問題に対してプロパーの人間を当てるのはもったいない」と言われまして、非常に日本的な発想かなと。

しかし、お隣の国、韓国から見れば、外務省に陸上自衛官が竹島担当で出向しているわけですか

ら、ほかの国から見れば軍人です。軍人が外務省に出向して竹島兼務といえども担当しているということは、自衛隊が竹島を奪還に来るのじゃないかと逆に見られてもおかしくない。ほかの国からいけばそういう感覚だと思うのですが、日本ではプロパーにさせるには値しない、だから陸上自衛隊から出向している人間に任せればいいという状況があるのです。

領土問題には統括組織で対応すべき

どうすればいいかということですが、組織も含めてですが、私はとりあえず領土問題というのは個別に単発に、北方領土だ、竹島だ、あるいは尖閣だ、沖ノ鳥島だと、別々にやっても意味がないと思っておりまして、もしやるのであれば、すべての領土問題を統括するような組織をつくる必要があると思います。同時にやらないとなかなかこの問題というものは前進をしないと思いますし、今、現実には北方領土の返還運動もすごく停滞しています。ご存じのように。ある意味で違憲化しています。

ですから、本当はもう少し組織の再編ではないですけども、停滞というかマンネリ化という形ではなくて、新しい組織をつくと税金がかかるとかいろいろありますけれども、新しい領土問題すべてを統括する、先ほどの海洋問題を管轄する大臣の話ですとか役所の話もありましたが、領土問題に限っていえば、領土問題全般を統括するようなセクションなりをつくる。そのメンバーに関しては、それこそ役人がいいのかどうかわかりませんが、そういう専門家を集めて問題に対処していく。

領土問題というのは、ある意味長期戦です。さっき中島先生がいわれたように、2年、3年でこころ転勤だ、あるいは配置替え、部署の変換ではしようがないわけで、そういう専門家をしっかりとつくりつけて、そういう人たちを組織に入れて交渉する。理論武装も含めてやっていくことから始めるべきではないかと思えます。

○齋藤 時間がだんだん迫ってきたのですが、濱口先生に、「大陸国家と係わる、または連携すると、日本は失敗してきたと思います。したがって、シナとは一線を画すべきだと思いますが、ご意見を

賜りたい。司令塔をつくるために、我々市井人ができることは何でしょうか」という質問が来ています。簡単をお願いします。

中国とはほどほどに

○濱口 中国とはほどほどにつき合っておけばいいかなとは思っております。日米安保条約も未来永劫続くとは思いませんが、日本の歴史、近現代史といたしますか、幕末から明治維新以降の歴史を見たときには、私はとりあえずは中国と本当に仲よくするというよりは、ほどほどにつき合っておいて、とりあえず今の日本の平和と安全を守る上では、私は日米安保条約というものをしっかりと堅持をしていくことを選択する。

将来はわかりませんが、今、日本の平和と安全を守る上では、日米安保条約というものをしっかりと堅持をしながら、ビジネスの世界でも、その他の分野でも、中国とほどほどにつき合っていたほうが、後々しっぺ返しは少ないと思っています。

○斎藤 まだ質問が残っているのですが、河内山さんに「商船大学の現状について一言」というご質問が来ています。

○河内山 商船大学というのは、何年か前までは東京商船大学と神戸商船大学がありまして、それはいずれも昔の高等商船学校の伝統を継いできた大学だったのですが、それぞれが普通の大学と変わらないような教育になって、スペシャリストだけを養成するような学校ではなくなったわけです。

今は、東京商船大学というのとはなくなって、2003年に東京水産大学と一緒にあって東京海洋大学になった。神戸の方も神戸大学と一緒にあって、その海洋学科とかになっています。

もう1つ、商船高専というのがありまして、これは高等専門学校の形をとっている国立ですけども、それが今は全国で6校か何かあるわけです。そちらの方がむしろスペシャリスト養成学校だと思います。だから、商船大学は日本にはなくなったんだというふうに思っていたきたいと思います。

○寺島 事実関係だけちょっと補足させていただきたいと思います。東京商船大学と東京水産大学が合併して、東京海洋大学になりました。その中の旧商船大学の部分は海洋工学部ということになっていますが、船員教育をやめたわけではありません。それから、神戸大学と神戸商船大学が合併しまして、海事科学部という学部になっていますが、これも船員教育をやめたわけではありません。ただ、船員教育という狭い分野だけにずっと特化してきたところが、もうちょっと、いわゆる本当に船を動かす船員だけではなくて、海事技術者を養成するという方向での発展を、今、考えていると思います。

それから海の船員、海事技術者だけではなくて、いわゆる海運経済だとか法律だとか、海洋のほかの自然科学の分野、そういうものとの融合をした形での海事教育の模索は行なわれています。もちろん、高専も大事ですが、旧商船大学系でも船員教育はやっているということだけは補足させていただきます。

○斎藤 大体質問は読み終えたと思います。

最後に、北方領土の問題、靖国の問題がいくつかかかっているのですが、ご質問だけご紹介します。

「ソ連が一方向的に不可侵条約に反して満州に侵入し、50万人の日本人を拉致し、シベリアにて強制労働させた罪を問いただし、また、8月18日、既に終戦後、北方四島に侵入して居座っている日本固有の領土である北方領土の返還を迫ることが日本の国威を高め、日本国の誇りを取り戻す大きな機運になるのではなからうか。この案件を平和のうちに解決してこそ、世界の紛争を平和に解決するお手本となると思うが、いかに」。そのとおりです。

「2. 靖国神社の鎮霊社には、日本の敵国の戦死された外国人もお祭りされています。敵国の戦死者もお祭りしている日本の平和を大切する文化を、世界各国、特に中国、韓国にPRする必要があるかと思うが、いかに」。そのとおりです。ありがとうございます。

そのほか、これは最後にいっておきたいという先生方はいらっしゃいますか。

集团的自衛権の確立を視野に入れよう

○**桜林** 最後に、この海洋国家日本を守るに当たって、やはり先ほどから濱口さんからありますけれども、集団的自衛権の行使というのは憲法下で行なっていくべく、安倍政権もそのようにしておりますけれども、大変重要なことになってくるのではないかと思います。

今、5000にわたる有人、無人の島を抱えている日本列島ではありますけれども、例えば陸上自衛隊の西部方面隊はそこだけで200の有人島の守りの9割を担っているということで、かなり負担が大きいことになっております。例えば、そうした守りを担う保安庁もそうです。海上自衛隊もそうですけれども、この2つの法的な整合性、調整はとれているのかですとか、そこで法的な根拠としまして、警察官職務執行法というのが適用されているようですが、本当にそれで十分なのかどうか。

先ほどもありましたけれども、海賊が窃盗罪にしかならないということで、本当にそんなことでもいいのかどうかということをお互いの、そして解決を急がなければいけない問題があるのだと思います。

海洋基本法といった大きな枠組みとしての法整備は、本当に大切なことだと思います。その両輪で何か起きると、今、特措法という処置をとっておりますけれども、平時から、今ある法律に不備がないかどうか、例えば今いった海事と海法の整合性も含めまして、研究し修正していく必要があるのではないかと感じております。

国際協力備蓄船団の提案

○**中島** ここにご出席の方々のご存じだと思いますが、アメリカにはマリタイム・プリポジション・シッピング、日本語では前置集積船とか前置備蓄船といわれるものがあります。海兵隊用の場合は、5隻1組で3船団、太平洋ではグアムとサイパンで1船団、インド洋に1船団、地中海に1船団。7～8年前までは9隻で1船団だったのですが、今はそれぞれが大型になって5隻で1船団になっています。

太平洋の海兵隊用の備蓄船団は、最近サイパン沖にいますけれども、これは沖縄駐留のアメリカの海兵隊の約1万7,000人が、どこかに派遣されて、40日間戦えるだけの戦車、車両、砲弾、臨時滑走路をつくる鉄板とか、食糧、飲料水、弾

薬はもちろんですが、発電機だけで150台、ものすごい量の車両や物資を積んでいます。

1隻の維持費が日本円で1年間25億円ぐらいかかっていますから、5隻だと125億円ぐらいいくります。イラクの戦争とか何かというときには出動するのですが、それ以外は、例のインドネシアのスマトラ沖の大津波、こういうときにも援助のために出る行くのです。そうしますと、大量の食糧を持っていますし、1隻の荷物を全部おろしてしまえば、400床のベッドがある病院船に変わる船もあるのです。

日本の場合は、戦車とか大砲を乗せる必要はありませんけれども、日本のODAで食糧とか水とか、台風で家屋や学校が飛んでしまったのを直す材木、セメント、そういう物を積んだ何隻かで1船団になったものを、国際協力で、太平洋だけではなくて、東南アジア向けもあっていいのですけれども、こういう船団を持つてはどうかと思います。

4隻か5隻で1船団として、3船団ぐらいいあって、アフリカぐらいいまでカバーしても、現在の船はコンピューター化が進んでいて、それほどの船員数にはなりませんから、さっきの日本の船員さんの確保には余りならないと思いますけれども、多少のきっかけにはなる。全部日本人の船員さんに乗せておくこともできるのではないかと思います。

地球表面の管理への日本の権利と責任

○**寺島** 私は最後に、先ほど冒頭にいいましたけれども、提言の31ページの我が国の管轄海域図というのをもう一回皆さんに見ていただきたいなと思います。

この447万平方キロメートルという海域は、日本の太平洋側は深いところもありまして、体積では世界で4番目といわれています。ただ深いだけではなくて、海山とか海嶺がありますから、起伏に富んだ海域です。この海域にいわゆる鉱物資源とか、メタンハイドレード、鉱物資源でも石油ガスではなくて、銅とかレアメタルだといったものがかなり有望。特に銅は、あと十数年もするとなくなってしまうのではないかとということをお互いもいるぐらいですから、この海域は資源、空間的にも非常に大事な海域だと思います。

もう1つ忘れてはならないのは、そういう権益だけではなくて、海洋関係の保護ということについては、日本はこの海域を管轄しているわけですから、責任を持っているわけです。ですから、単に海域は領土の延長というだけではなくて、むしろ、ある意味で分担してその地球の表面を管理するという時代になっている。そういう意味での権利と責任というものを踏まえてやっていくのが本当の海洋国家ではないかなと思いますので、ぜひその辺もご理解いただきたい。

ないない尽くしからの脱却を

○齋藤 最後に、寺島先生が私に代わってまとめをしてくださいました。私のような下素人がまとめると、あらぬ方向に行ってしまうところを大変お上手にやっていただきまして、ありがとうございます。

ただ1ついえるのは、きょうのご意見を聞いていて、ないない尽くしなのです。政策はない、国の役所はない、船員さんもいない。ない、ない、ない。隣の中国や韓国には既にしっかりした機構があるわけです。これは靖国や反日でやられっ放しだった日本が、さらに今後危なっかしい状態にあるなという危機感是非常に感じました。

きょうはたまたま新聞を見ていましたら、27日にシンガポールでマラッカ海峡の海賊を取り締まる国際機構の会合が開かれまして、日本人の方が国連の公使、日本の伊藤さんという方が事務局長に選ばれましたけれども、そういうリーダーシップを日本人も握れるんだというところを、やっと思わせてくれた。今後はそういうイニシアチブをどんどんとって、日本が海洋政策でアジアを、また世界を引っ張っていかなきゃいけないという時代が来なきゃいけないなと実感しました。

今まで海に守られてきた日本ですけれども、海をきちんと守って管理していかなきゃいけない時代がやってきた。そのためには、冒頭にもいいましたようにオールジャパンで、みんなで政府を突っついてやっていかなきゃいかんだろうという気がします。

きょうのシンポジウムは、3時間足らずというささやかなものでしたけれども、日本で、こういうシンポジウムというのはほとんど例がなかったらしいです。ですから、今後これを皮切りに、皆

様にもきょうの勉強の成果をあちこちで宣伝していただいて、今後日本の生きていく道は海洋だと、これは本当にそう思います。産経新聞も心を入れかえたい。(笑)

明日、わずかに報道はさせていただきますけれども、それも理解できた範囲の報道ですので、今後はオールジャパンで、この場ばかりではなくて、海洋政策研究財団を中核に、ここにいる5人の先生を中心に、盛り上げていきたいなと思っております。

きょうは本当にありがとうございました。

(拍手)

○司会 ありがとうございます。齋藤正論室長、楽しく進行していただいて、ありがとうございます。パネリストの皆様もありがとうございました。

皆様も長いお時間ありがとうございました。いかがでしょうか。内容の濃いディスカッションができたかと思えます。満席に近い状態で、このような熱気に溢れたシンポジウムを開催させていただきました。心から感謝申し上げます。海洋政策を考えずに明るい未来はありませんので、また来年もこのような機会がございましたら、ぜひご参加ください。

それでは、これをもちまして、シンポジウム「海洋国家日本の進路」、閉会させていただきます。本日はお忙しい中、どうもありがとうございました。

(拍手)

午後5時 閉会

【編集注】

このシンポジウムで話題となった我が国の「海洋基本法」は、平成19(2007)年4月3日、衆議院国土交通委員会で委員全員の賛成で可決され、同日、本会義に上程、可決、参議院に送られた。参議院では、4月19日、国土交通委員会で審議の上、賛成多数で可決し、翌20日、本会議で可決し、平成19年4月27日法律第33号として成立した。

本法は、同年7月20日に施行され、初代担当大臣に冬柴国土交通相が任命され、さらに同日、内閣官房総合海洋政策本部が設置され、2008年の「海洋基本計画」策定に向け、同計画の原案作成が開始された。