

海洋・国境・離島

いま日本の周縁で何が起こっているのか

山田吉彦

「国境」を具体的に目にするのができない海と島の国・日本。しかし、そのラインは海上に歴然として存在し、最前線に立たされているのが島である。北方領土から与那国島まで、隣国との接点にあたる島々の現状はどうなっているのか。海洋問題に造詣の深い山田吉彦氏に、国境周辺の島々の実態を語ってもらった。

そもそも日本人自身が日本に目を向けていないのではないのか、日本という国を知らな過ぎるのではないのかと、私はつねに感じています。日本は四方を海に囲まれており、国境線が目に見えません。日本の国境線はすべて海の上にあります。目には見えない国境やその向こう、すぐ隣で何が起こっているのか、ほとんどの方が知らない。二〇〇七年四月に「海洋基本法」（注1）が制定され、七月から施行されていますが、この新法の存在をご存じの方もほとんどいないのではないのでしょうか。

そんな状況のなか、いま日本を取り巻く海がどうなっ

ているのか、島に住まわれているみなさんに期待されていること、それに対して私たち東京、あるいは大阪など都市にいる人間が何をすべきなのかということをお話ししていきたいと思えます。

世界有数の広大な海域に囲まれた日本

私たちが暮らす日本は、北は北方領土の択捉島えとろふ島から南は沖ノ島島まで、とても広い国であるといえます。海岸線の長さは三万三三八八九キロ、そのなかに周囲一〇〇メ

1ト以上の島が六八五二あるといわれています。冬には気温がマイナス20度から30度にもなる択捉島、一方、冬でも摂氏30度の沖ノ鳥島と、とても幅広く豊かな自然を有する海に囲まれた国、それが日本です。

この日本をぐるりと囲むように展開しているのが200カイリ排他的経済水域、EEZといわれる部分です(図1、注2)。これは沿岸から200カイリの領域を表す線であり、他国を排して経済的特権が認められる地域、海域です。この海域では大きく分けて三つの特権が認められています。一つは海底資源を開発する権利、もう一つは海洋調査権、そして漁業管轄権。それゆえに、この排他的経済水域というのは非常に重要になってきます。なにせ日本の国土のうち七割は山、わずかな平地に田畑を開拓すると同時に、青森県の三内丸山遺跡からも分かるように、古くから漁業を中心に国の礎をつくってきました。その漁業の権利を確保するためにこの排他的経済水域というのはとても重要なのです。漁業の権利だけでなく、海底資源の権利についても同じことがいえます。

例えばメタンハイドレートというガス層(注3)。これは海底下にメタンガスの層がシャーベット状になって眠っているものですが、このメタンハイドレートだけでも約一億二〇〇〇万人の日本人が一〇〇年間生活するだけのエネルギー量を有しています。外国に経済を遮断されて追い込まれたとしても、自分たちの海のエネルギー

表1 世界の200カイリ排他的経済水域面積

順位	国名	面積(万km ²)
1	米国	762
2	オーストラリア	701
3	インドネシア	541
4	ニュージーランド	483
5	カナダ	470
6	日本	447
参考	旧ソ連	449

を開発していくことで、この国は少なくとも一〇〇年は安全に暮らしていくことができる。これが日本の海域、海底に眠っているエネルギーです。

この排他的経済水域の面積だけを比べてみますと(表1)、一番広いのは米国、次いでオーストラリア、インドネシア、ニュージーランド、カナダ、そして四四七万平方キロの日本は六番目に位置します。ちなみに隣の大国、中国は約九〇万平方キロ。中国は三〇〇万平方キロあるといっていますが、それはわが国固有の領土である尖閣諸島をはじめ、台湾、南シナ海にある西沙諸島、南沙諸島も含めてのものであり、実際に海洋政策研究財団で計算したところ、九〇万平方キロぐらいであることがわかりました。ですからいま、中国では海洋進出をもくろんでいます。内陸の資源だけでは国民の暮らしを支えきれないからです。一三億とも一五億ともいわれている人口を抱えて、物を食べさせていくためには、無尽蔵に近いかたちで供給される水産資源に目をつけたわけですね。その結果、乱獲をして、漁業を先細りさせているというのが現状です。

図1 日本の領海・200カイリ排他的経済水域概念図



残念ながら日本は、海流からいうと中国の下流域に位置するため、上流で全部獲られてしまったのでは、日本に来る魚の量が減ってしまいかねない。しかも中国の汚染が東シナ海に流れ、その影響で越前クラーゲが大量発生

し、海流に乗って対馬を超え、日本海へ入ると直径二メートルにもなるお化けクラーゲになってしまう。現在のところその原因のほとんどは中国沿岸部の富栄養化、栄養分が川から伝って海に流れ過ぎるためだといわれています。隣の大国がどのような動きをしているのか、つねに見ていかなければいけないと感じております。

排他的経済水域の面積のランキングには、じつは海洋大国でもあるイギリスとフランスが入っていません。この二つの国は、南太平洋やカリブ海、大西洋にも海外領土として小さな島々をいくつか持っていますので、それらを足し合わせていくと恐らく四位、もしくは五位になるであろうといわれています。しかし排他的経済水域は、自分たちのものだと宣言した段階で初めて認められる性質のものであって、イギリスとフランスが管理できないもの、あるいは近国との領海紛争で火種となりかねないような海域は、自国の排他的経済水域とはしていません。彼らにとっていまま必要なものは自分のものだと言っていない。そのためイギリスとフランスの排他的経済水域というのは少ない状態になっています。

一方、日本は七つの国、ロシア、北朝鮮、

韓国、中国、台湾、フィリピン、アメリカといった、大
国や領土紛争を抱えた国々と海を介してつながっている
ため、明確に排他的経済水域を主張していかなければい
けない。自分たちの権利というものを確立していかなけ
れば、一億二〇〇〇万人の日本人の生活を守ることはで
きません。とくに私たちの子ども、孫の世代が安心して
暮らしていくためにはとても重要なことであり、いま
「海洋基本法」を一つの柱にその流れをつくっていくこ
うとしていくとあります。

ロシアの本格的な経済開発が始まった 北方領土

私は二〇〇六年八月、日本最北端の択捉島へ行ってきました。二〇〇五年には最南端の沖ノ島島、今年是最西端の与那国島に行かせていただきましたので、これで日本
の北と南、西の果てを回ったことになりました。最東端
の南鳥島へ行くためには、少々手続が必要になるので
数年はかかるかなと思っていますが、私がこれまでに実
際に見て聞いてきた話、体験をもとに、いま日本の周り
の海がどういう状況になっているのかをお話ししてい
きましょう。

まずは北方領土くふほりょうどの国後島、ロシアに占領されている日
本の領土の中では最も本国に近い場所であり、根室から
も十分見える範囲です。この国後島の中心的な港である



国後島・古釜布の港内。
沈没船がそのまま放置
されている。

古釜布ふるかまぶ（ロシア名ユジノクリリスク）の湾内は、じつは沈没船だらけなんです。船のメンテナンスが悪いうえに、沈んでしまったらほったらかしにしています。ですから、私たちが船で行っても港に入ることはできません。沖で止まって台船に移って、タグボートに曳かれて上陸しました。以前、日本サルベージの社長にお会いしましたときに、こんな話をしました。「社長、準備しておいた方がいいですよ、北方領土が返ってきたら最初に儲かるのは社長の会社ですから。」

まずは港の沈没船を撤去しなければ大型船が入ることができない。古い船を全部引っ張つていかなければいけないですよ」と、それぐらいの状況なんです。この港の近くには「日露友好の家（日本人とロシア人の友好の家）」があります。通称「ムネオハウス」と呼ばれているものです。私が上陸したのは二〇〇六年八月二五日、その九日前の八月一六日に根室のカニかご漁船「第三一吉進丸」の一人の船員の方が、ロシアの国境警備隊によって射殺されるという

悲しい事件がありました。その直後でもあったので、日露友好の家には私が行く前日まで、第三一吉進丸の船長と二人の船員の方が抑留されていました。

この日露友好の家ですが、建築費は二億円だとか三億円だとか言われていますが、軽量鉄骨のプレハブづくりなので、自分で算段してみると、五〇〇〇万円程度かなと。そこで以前、根室の建築業者の人に「こんないいとこ五〇〇〇万円じゃないの」と言ったら、そうだと。



国後島にて、役場前に残されたレーニンの像。

日本でつくったら五〇〇〇万円
なんだけど、ここでつくるから
二億円かかっちゃうんだという
話でしたね。ODA（政府開発
援助）で、日本の建設業の方々
に仕事を与える、仕事を確保す
るといふ命題も背負ってここに
つくったわけで、建設作業員の
方はみんな日本から連れていき
ました。皆さんが船の上に寝泊
まりしながら、いちいち上陸し
てこの建物をつくったために二
億円かかったといわれています。
またこれは、レーニン像の写
真です。このレーニン像は旧国
後島の庁舎、役所前の広場に建

っていましたが、数年前のサハリン地震で役場が一部倒壊し、役場は引越したんですが、悲しいことにレーニン像は連れていってもらえませんでした。すでに国後島にも資本主義経済が入っているの、レーニン像はいまの役所には必要のない存在になってしまったのでしょうか。

雑草の中で、落書きまでされて一人で立っていました。とても象徴的だなと感じましたが、実際に択捉島でも国後島でも土地の個人所有が始まっています。もう資本主義の流れが入っている。投資も行われて権利が発生してきている。しかも個人の権利まで発生している。つまり、はっきりいってロシアには北方領土をそう簡単に返す気がないのです。

もっと具体的に言いますと、二〇〇六年八月四日、ロシアはクリル諸島(注4)の「社会経済発展計画」を発表しました。これは、ロシアもかつては貧乏国だったんですが、石油が高騰した影響でEU諸国に対する借金を返済し、いまは石油成金の国になっています。その中で



択捉島の風景。

状ですね。その企業を中心に、他の企業も相乗りしたかたちで択捉島の開発が進んでいます。国家予算である七六〇億円に、民間も加えると一〇〇〇億円を超える金額を投入したものを、そうたやすくは返してくれない。開発が始まっているということは、とり返すのがより難しくなっているということです。

そこでどういう交渉が必要なのかということになります。この話には、第三一吉進丸の事件とじつは関

彼らはクリル社会経済発展計画を進めているわけです。およそ七六〇億円相当のお金を投入する計画で開発を進めています。今年度はすでに八〇億円相当を投入しています。おもに択捉島の開発です。択捉島にはギドロストロイ社という水産加工業者がいます。サケやマスの缶詰、イクラなどを日本に輸出していますが、いまでは択捉島で建設から金融業まで手を広げ、事実上、島の経済を支配しているともいえます。二割ぐらいの島の人がギドロストロイ社の世話になって生きているという現

係してきます。どういうことかといえますと、クリル社会経済発展計画が議会で議論されるようになってから、ギドロストロイ社をはじめとする企業側は、マフィアの討伐をロシア当局に要求してきたんです。密漁マフィアたちはカニやサケ、ウニなどの値段相場を崩しているの、開発をやるんだから、密漁マフィアをどうにかしろというわけです。そこでロシアの国境警備局は、二〇〇六年から税関やサハリン州政府、警察と力を合わせて「プロジェクト国境」を立ち上げ、徹底的な密漁マフィアの討伐を行っています。実際、二〇〇六年六月までの段階で自国の船を六〇隻拿捕して、そのうち九隻は銃撃でとめて、引つ張っているんです。このロシアの状況を稚内わらなの人たちはよく知っていました。サハリンの沖合で怪しい船が出ていて、警備隊の人たちがいろいろやっているなど感じてい

やまだよしひこ
山田吉彦

昭和37年千葉県生まれ。学習院大学卒業。金融機関を経て日本財団に勤務、海洋船舶部長、情報グループ広報チームリーダーなどを歴任。平成20年4月から東海大学准教授。日本の海洋や海上国境、現代海賊問題など国家安全保障政策に精通、海洋基本法制定にも尽力。著書に『海のテロリズム』（PHP新書）、『日本の国境』『海賊の掟』（新潮新書）など多数。



たんです。さらに稚内の人たちはサハリンと貿易上のつながりがあるので、以前から年一万円ずつお金を出し合ってサハリンの新聞やテレビなどから日本関係のニュースを入手して、それを日本語に訳して独自に機関誌をつくっていました。それによって年明けのニュースから、すでに頻繁に銃撃戦や拿捕が起きているということを知っていた。ロシアとの中間線は決して越えちゃいけない、自分たちの身を守るすべを心得ていたんですね。しかし、根室の人たちにはこの状況が伝わっていません。

第三一吉進丸を私も見てみましたが、携帯電話が通じる範囲で漁をする船にしては、とてもアンテナが多い。船の中には通信機がたくさん入っていました。実際、船長はロシア側では罪を認め、罰金を払って釈放されています。日本側では証拠不十分で不起訴になっています。ロシアにいたときは、「おれはもう三回目だから慣れてる」などと豪語していたそうです。根室の花咲にある造船所を何軒か回ったのですが、彼の所属している漁協の船は基本的には直さない、ドックには入れないということでした。みんな苦しいところで、ぎりぎりのところで漁をやっているんです。お互いの生活が守られる範囲で、細々とした調整をしながらやってきたわけですが、第三一吉進丸だけは遥かに越えてしまったようです。恐らく密告だったと言われていますが、彼らの居場所に、

霧の中、ゴムボートに乗った国境警備隊が待ちかまえていたというのが実状のようです。

その背景に、先にお話ししたクリル社会経済発展計画があることは明白でしょう。ロシアが本格的に北方領土の経営に乗り出したために、残念ながら一人の方が犠牲になってしまった。政府も外務省も、もう当然分かっていることだとは思いますが、北方領土の本格的な開発が始まっているという事実を十分認識しておかなければいけない。隣国がどのようになっているのか、それをつかんでおかなければ非常に危ないと思います。

漂着ゴミ問題を抱え、 韓国人観光客が増加する対馬

隣国との問題は北方領土だけではありません。長崎の対馬も同じではないでしょうか。対馬と朝鮮半島との歴史は、戦いと和平の繰り返しともいえます。対馬には、六六七年に築城された金田城かねだのきよの城山がいまでも残っていますが、これは六六三年の白村江はくすみのえの戦いの際、斉明天皇没後の中大兄皇子政権下の日本軍が海を越えて朝鮮半島まで遠征して、百濟再興のために戦いますが、唐と新羅の連合軍に敗れてしまい、逃げ帰ったときに対馬海峡を守るためにつくられた山城です。そのとき城に防人が置かれて、日本の沿岸警備が始まります。その後、和平の時代も来るのですが、鎌倉時代には二度にわたっておび

ただしい数の元軍が来襲する元寇という悲惨な事件がおきます。多くの島の人たちが殺戮されて、山に逃げた若干の人々だけが生き残るといような惨状でした。

このような激動の歴史を歩んできた対馬で、いまもつとも問題になっているのが漂着ゴミです。島根県隠岐島や、他の島の方々も同じ悩みを持っていらつしやると思いますが、対馬全域に流れ着いている漂着ゴミを処理するだけで十数億円かかるともいわれています。なかには医療廃棄物もかなり含まれており、去年一年間で一五〇本を越える注射針が鳥じゅうの浜辺に流れ着いています。話を聞いた市のゴミ担当の方は、どこに何が落ちていのか分からないので、子どもたちも裸足で浜には入っていませんとおっしゃっていました。西海岸や東海岸、いたるところにゴミが漂着しているんです。医療廃棄物の多くは中国から流れてきているようですが、どこか近くの海で捨てているのではないかと考えられます。そうでなければこんなに頻繁に流れ着くはずがないんです。対馬だけではなく、佐賀県の唐津あたりにもかなり流れてきています。自分たちが出したゴミでもないのに、何で日本が処分しなければいけないのか、そのお金をどこから出すのか。膨大な額の運搬費や処分費を含めて、国にどうにかしてくれないかと要求すると同時に、長崎県では海岸でのゴミ焼却を認めてもらう構造改革特区申請をしましたが、国はなかなか重い腰を上げてはくれませ

ん。流木などの浜焼きについては現行法規の範囲内で認められているようですが、ゴミの問題は非常に悩ましいところでは。

一方、うれしい反面悩ましいのが韓国人旅行者のことです。ある出版社の取材で韓国の釜山ぶさんからフェリーに乗り、韓国人のお客さんと一緒に対馬に渡って見たことがあります。釜山のフェリーターミナルには、登山の装備をした人たちが釣り道具を持っている人たちが列をつくっていました。ほかにも比較的若い人たちが手ぶらでまじっていました。ちなみに対馬には二〇〇六年、年間で約四万二〇〇〇人の韓国人観光客が来島しましたが、そのうち二割は日帰りなんです。乗ってきたフェリーで帰っていくわけですから、滞在時間は三時間ぐらい、対馬の港からの移動距離を考えると行ける場所は限られてしまう。一体何をやっているのかなと思いました。

そこで彼らを観察してみると、釜山港で出国手続きすると、みんなが免税品受取所に行き、両手いっぱい免税品を受けとるんです。すべてのお客さんがたばこやお酒を持っている。そして対馬に着くと、それらの免税品を集めて来る人がいるんです。たばこやお酒を集めて持って行ってしまいました。ウイスキーだけでも私が数えた限りで六〇本はありましたね。この話のあるテレビ局の人にしたらと、後日、取材にやってくる、免税品の行方を追いかけてました。その結果、たばこはまとめて大



対馬の海岸に漂着した医療廃棄物。

阪に送られ、大阪のバッタ屋からパチンコ屋と飲食店に流れているのが分かりました。ウイスキーは福岡の韓国クラブに持っていかれるそうです。

また、若い女性で免税品をたくさん持っている人がいます。同行していた出版社の担当者が韓国語を話せた

こともあって、いろいろと聞いてもらいました。それによると、まず、業者を通して彼女たちのところにメールで注文が入る。たとえばヴィトンのバックを免税品店でこの金額で買ってくれと。その注文を受けたら、釜山にある大型の免税品店と交渉をして、注文通りの金額で買えたら、そのバックを持って対馬に渡ってくる。これを「ボッタリさん」というらしいんですが、自己使用を装っていますからノーチェックで入ってくるわけです。対馬に入ってしまうえば、そこから宅急便で注文主に送るので、輸入コストはゼロ、税金もゼロになります。しかも釜山では値切って買ってくる。何となくみんな得をしている気分になるんですが、厳密にいうとこれは個人消費ではない販売目的ですから違法です。それに関してはテレビで違法じゃないのかということをやりましたところ、申し訳ないことに対馬に来る観光客の方が若干減ってしまったそうです。これには私、地元の観光業者には怒られました。不純な目的で来る人を排除することができてよかったです。ではないかと思っています。

もう一つ、韓国人の釣り客が「撒き餌」を大量に使って釣りをしたり、アワビやサザエを密漁している問題があります。その番組でマナーが悪いことも取材してもらったところ、釣り客も若干減ったそうですが、漁協からお礼の電話をいただきました。テレビ効果でマナーの悪い釣り客が減ったことで、しっかりと受け入れ態勢

を整えることができる。島のルールを理解してもらわなくてはいけないという気運が高まってきています。対馬市としても、受け入れ方をようやく模索し始めたところではないでしょうか。韓国からの観光収入は年間一〇億円ほどもあるため、市民にとっては貴重な収入になり



対馬にて、「元冠」上陸地の浜。

ます。これからはお互いの立場を理解し、日本のルールに従っていただくというかたちで、日本を楽しんでもらう。日本の自然を愛していただける方を受け入れるという態勢になっていくのではないかと思います。

ただ、韓国の方々の努力にも非常にすばらしいものがあります。対馬に來る韓国の旅行者の一番人気は登山なんです。対馬の山々は、五〇〇メートルから六〇〇メートルほどの低山ですが、島の人にとっては神の山、聖なる山という存在であって、一般には山に入らなかつた。入つたとしても下草を刈るなど山を清める程度だつたので、観光用の登山マップはありませんでした。しかし、人があまり入らなかつた分、自然が豊かに残っているの、いまでは韓国からの登山客の人氣が高まっています。その人氣に着眼したのが、対馬に進出してきた韓国資本のフェリー会社が経営するホテルのマネージャーです。自分の部下を毎週山へ行かせて、自らの足で確認しながら展望スポットや危険地域などを書き込んだ登山マップを作成したんです。さらに、マップをもとに、天候や季節に即した観光案内まで行い、在日の方が運営するバス会社や弁当屋なども提携して、彼らの間で観光事業、お金が回っていく仕組みをつくっている。一方、対馬の方々、地元の人たちはどう対応したかという、残念なことに韓国からの観光客を利用しようとは考えなかつたんです。見事に先を越されてしまったところでしょう。

ようか。

いまだ韓国旅行者相手の事業に参入していくのは容易ではないかもしれませんが、先にもお話ししたように、対馬市としても受け入れ態勢を整えようとしている。行政と民間が足並みを揃えて、観光事業に取り組むことが肝要です。みなさんもすでにお感じになっているように、民間が動いて初めて本格的な流れができると思うんです。かといって、すべてを民間だけでできるわけでもない。離島の場合とはくに、官民の協働関係をどう築いていくかが重要になってきます。互いに議論を尽くして知恵を絞って、少しずつでも外国の観光客、あるいは本土の観光客を呼び込んでいただけたらと思います。

韓国による実効支配が進む 竹島

次に日本海の竹島問題です。竹島の領有権に関しては、正直いつてかなり厳しい状況にあります。日本が実際に竹島を統治したのは一九〇五年から太平洋戦争の終わる一九四五年まで。李承晩ライン（注5）が引かれたのが一九五一年、それから二〇〇七年の今日まで韓国は武力によって実効支配をしています。現在も韓国海洋警察庁の守備隊と土産物屋の人たちが住んでいます。このような状況のなかで、どうやって返還交渉をしていくのが課題です。かつて日本が国際司法裁判所にこの島の領有

権問題を持ち込もうとしたときに、韓国は反対しました。国際司法裁判所にしても国連海洋法裁判所にしても、関係する両国の合意がなければ持ち込むことができません。当時は韓国に反対されて諦めてしまいました。近年韓国では日本海の呼称問題（注6）も世界の舞台に引き出そうとしています。いまの韓国は、国連の事務総長を出すほどの国です。ならば国際舞台に立つて決めようじゃないかと再び提案すべきでしょう。いまだあればそう簡単に断るわけにもいかない。お互い先進国同士としてアメリカや中国にも話をつけて、国際舞台で話し会おうと提案すべきです。この島の領有権を争って武力衝突がおこっては大変なわけです。どちらのものなのか、歴史的な叡智を互いに競い合って、そろそろはつきりとしてもいい時期ではないのかと思います。

そのためにも、自分たちの権利と、なぜこの島が日本にとって必要なかということとを政府をはじめもつと真剣に議論して、説得力のある結論をつくっておく必要があります。国際司法裁判所に持ち込めば、おそらく和解勧告のような提案がなされます。すぐに白黒つけるわけにはいかないので、お互いで話し合ってくれということになる。そのときどういふ交渉をするのかも含めて、政府としてシナリオをつくっておかなければいけないでしょう。その際、有効な手立てとなるのが「海洋基本法」です。外務省や国土交通省、水産庁を含めて、あるいは

地元の自治体も加わって議論を尽くし、竹島がなぜ日本固有の領土なのか、国際舞台でも十分に説得力のある理由をつくっておかなければいけないと思います。

—— 経済水域の確保対策が急がれる 沖ノ鳥島

さて、日本の最南端に位置するのが沖ノ鳥島ですが、数年前、中国は沖ノ鳥島について「岩であって島ではない。岩であるから排他的経済水域は認められない」といつてきたんですね。その根拠として持ち出してきたのが国連海洋法条約（海洋法に関する国際連合条約）第二条一条です。そこには「島とは、自然に形成された陸地であって、水に囲まれ、高潮時においても水面上にあるものをいう」と記されています。高潮時においても水面上にあるものとは、一年でいちばんの大潮のときにも水面から頭が出ているのが島であるという意味ですが、ご安心ください、沖ノ鳥島は高潮時でも海面から一六センチ出ています（注7）。ただし、条約の第三項には、このように書かれています。「人間の居住又は独自の経済的生活を維持することのできない岩は、排他的経済水域を有しない」と。この第三条をとりあげて、中国は沖ノ鳥島には排他的経済水域は認められないといつてきたわけです。実際のところ、人間がこの上で生活するのはちょっと厳しいかと思いますが、日本の領土であるという

ことにはどこからもクレームをつけられたことがありません。沖ノ鳥島は明らかに日本の領土です。当然ながら、領海一海里は認められています。領土の利用の方法を考えるのは国家主権であって、他国がものをいう話ではない。日本が決めればいいことなのです。

では、この小さな島をどうやって利用していけばいいのか。そこで、私ども日本財団では民間視察団を組織しまして、この島へ二回派遣しました。沖繩本島と南大東島、北大東島をつないでいる大東海運の船をチャーターしまして、那覇からの所要時間は三六時間の予定でしたが、実際には四〇時間かかり、平均波高は四メートル強。私が出ていられたのは最初の三〇分ぐらいです。あとはほとんど寝ていました。私は視察団の事務局長だったので、会議中も伏せつつまま。総合海洋政策本部の参与で元慶応大学教授の栗林忠男先生や、海洋政策研究財団の寺島紘士常務理事など、還暦を超えてらっしゃる方も乗っていたのですが、寝たままの私は冷たく扱われまして。なさけない限りですが、それでもなんとか到着し、話し合いのなかで、いろいろな案が出てきました。

そこで、まずは灯台をつくらうじゃないかと。わが国の権利権原を明確に主張するには、沖ノ鳥島が日本の領土だということを世界中の海図に示すことができる灯台をつくらうという提案をしました。ではどこに灯台を建てるのか。すでに国では三〇〇億円ほどかけて、沖ノ鳥

島の東小島と北小島を守るためにコンクリートで島の周りを固める工事を行っていて、その内側にチタン製のフレームを乗せてあります。ちなみに、このチタンのフレームだけで八億円かかっています。これだけの国費をかけて守っているわけですが、当初はこの真上に灯台をつくらうと考えていました。しかし、海上保安庁に頼みに行ったら、三〇億円ぐらいかかるから考えさせてくれ、ほかに案はないのかと言われました。

次に交渉に行ったときは、実際に灯台をつくる実務者の方に同行していただきまして、もっと安く上げる方法はないものかと相談しました。その話し合いのなかで、島をコンクリートで固める工事をしたときに使っていた作業小屋を活用できないかという案が出てきたんです。現在その作業小屋には観測基盤という気象や海象の観測をする機材が置いてあります。沖ノ鳥島は台風シーズンになると波高十数メートルもの高波が襲う島ですが、この建物の高さは二メートル以上あるので波をかぶることがありません。そこにソーラーバッテリーを設置し、ここから島の映像をずっと撮っています。付近に怪しい船が来ないか映像とリーダーで監視をしている場所ですが、結果的に灯台をこの作業小屋の上につくらうということまでゴーサインができました。二〇〇七年の三月には工事が終わりました、もう光がついています。総工費はなんと三〇〇〇万円。どうして三〇億円が三〇〇〇万



沖ノ鳥島全景。



沖ノ鳥島・東小島を覆う
チタン製カバーと一等三角点。



高潮時には海面から6cm、
沖ノ鳥島・東小島の頂。

円なのかといえますと、高ささえ確保してしまえば、いまは光源は小さくてもいいものがたくさんあるんですね。七〇キロずつに切り分けた部品を背負い上がっていき、それをネジでとめて、念のために溶接して、くっつけてでき上がり。総工日数二日、総工費三〇〇〇万円の灯台の完成です。すでに海図にも灯台表にも「沖ノ鳥島灯台」という名前前で載っています。

これで、経済水域確保に向けて第一歩の権利主張はできました。次なる課題は地球温暖化です。沖ノ鳥島は海面から一六センチしかないのです、温暖化でこのまま水位が上がりますと、四〇年ほどで水没してしまうと言われています。そこで、サンゴ礁の研究をしていらっしやる大森信先生（東京海洋大学名誉教授、阿嘉島臨海研究所長）の協力を仰ぎ、サンゴを育てるという取り組みに着手しました。サンゴは生き物なので、育てば海面までどんどんと伸びてくる。沖ノ鳥島にプールをつくり、サンゴを育てて増やしていこうというわけです。大森先生によると二〇年あればどうにかなるだろうということなので、水産庁に二年間にわたって五億四〇〇〇万円ほどの研究費をつけていただきまして、沖ノ鳥島のサンゴを沖縄県慶良間諸島の阿嘉島に運びましたところ、無事に産卵して受精しました。今後はある程度の大きさまで沖繩で育て、将来的には沖ノ鳥島に移植して陸地していく予定です。

サンゴとあわせて研究しているのが星の砂です。星の砂といっても実際には有孔虫、虫なので、サンゴと同じく育てていくことができます。星の砂を育てて、波の力を借りて吹き溜まりをつくっていく。吹き溜まりができたなら、陸地として固めていくという方法もあります。護岸整備した部分も、すべて陸地として認められますから。砂を集めて陸地をつくる、そういう研究をしていこうではないかと。できれば日本人だけではなく、外国の研究者も呼んでやりたいですね。南太平洋の島々、温暖化による海面上昇で将来なくなってしまうといわれている国々に関係する研究者も呼びたい。世界中の研究者が集うフィールドとして沖ノ鳥島を位置づけていけば、経済的生活を維持していく島として主張することができようか。

台湾との国際交流を模索する 与那国島

最後に、沖縄県の与那国島について考えていきたいと思えます。与那国島は日本最西端の島ですが、その島の上空、空の半分は台湾の防空識別圏（注8）です。空にもじつは目には見えない線が引かれています。そのため、上空の西側は台湾の管轄になるので、日本の自衛隊の飛行機は飛ばません。戦後、米軍の支配下にあった

ころ、米軍によって事務的に引かれた線が残ってしまったため、いまだに自国の領土の真上を飛べないような状態になっています。飛んだらどうなるのかといえますと、台湾から戦闘機がやってきてスクランブルをかけられる。もし台湾が大陸側と一緒にになったら、中国側の飛行機にスクランブルをかけられる事態になってしまうというわけです。

与那国島と台湾は昔からつながりがあり、とくに一番つながりが深かったのは戦後まもなくの時期、密貿易の中継地として大いに栄えた歴史があります。その当時の人口は一万二〇〇〇人ほど、さらに常時二万人ぐらいの人が出入りしていたそうです。それがいまでは一万人どころか島の人口は一八〇〇人ぐらい。島を維持するだけでも大変なうえに、産業といっても与那国島には耕地も少ないし、つくっても島外に出すのに流通コストがかかってしまう。身近な石垣島までも一二〇キロ、那覇までは五〇〇キロもあるのに比べて、台湾までは一一〇キロしかない。台湾の方が近いんです。

そこで、与那国町では台湾との交流を推進していく「国境交流特区提案二〇〇六」という構造改革特区申請を二〇〇六年に行いました。五つの提案で構成されていて、まず一つ目は「国防防災協力特区」。これは例えば台風や津波で大きな被害を受けたとき、沖縄本島や本土、内地からの救援を待っていたら時間がかかってしまうの

で、台湾から救援物資や救援隊を派遣してもらうことができないかと。与那国町は台湾の花蓮市（かれん）と提携をして、情報共有もしていきたいと考えています。離れた本土、東京ではなく、似ている環境や生活条件にある台湾と相互交流することで安全を守っていこうという内容です。

二番目が「国際交流支援・短国際航海安全航行促進特区」です。分かりにくい名称ですが、要は与那国と台湾との間の貨物船の行き来をもう少し自由にできないかというものです。沿海と近海（注9）を航行する場合、それぞれに国土交通省の異なる認可が必要なため、与那国島の船は海を越えて台湾に行くことはできません。この規制を緩和することで、交流を促進してもらえないかという内容が盛り込まれています。三番目の「どなん海人特区」は二番目と一体になっているもので、与那国島を起点とした小型貨物船、貨客船の航路を促進してほしい、台湾に行かせてほしいというものです。台湾から輸入品を運んだ方が安く、手に入れるのも容易なのではないかというわけです。

四番目が「クリアランス船等受入れ促進特区」。まずクリアランス船の説明をしますと、中国と台湾との間では現在、直接貿易は原則として認められていません。三通（通商・通航・通郵）として若干の船と積み荷、航路も限定した特設交流は認められますが、ほとんどが認められていない。そのため台湾からの船は石垣島にい

つたん来て通関手続をするんです。つまり、第三国でクリアランスをしてから中国に向かう。逆に中国の船は石垣に来て、通関手続をして台湾に向かう。これらの船をクリアランス船といまして、石垣島はそのメッカでもあります。台湾と日本、日本と中国の貿易、中国と日本、日本と台湾の貿易になるわけで、その都度、トン税と特別トン税を徴収します。特別トン税は市町村に交付されるので、石垣市には約二億円が入ってくる。かつては丸々もらえましたが、最近は何国でも目をつけてしまっています。地方交付税の方から調整されてしまうこともあるようですが、金額的にかなり大きいことは変わりません。さらに、通関手続きをするために通関業者が間に入ります。年間で約五六〇〇隻のクリアランス船が石垣島に入り、一隻につき一〇万円ほどの手数料を払っていきますので、合計で約五億六〇〇〇万円が通関業者の収入になるという計算です。

そこで与那国町では、自分たちにも一枚かませてほしいということで手を挙げたわけなんです。与那国島には検疫施設もないし、税関の役人もいないので石垣島などから派遣を受けなければならぬ。何より船を入れるだけの港がない。じつは石垣島にも港があるわけではなく、島蔭に船を置いてやっています。与那国島は孤島なのでそれすらできない。つまり、リスクが大きい。さらに言えば、台湾と中国の間を行き来する船はボロボロ



与那国島の新名所、ドラマ「Dr.コトー診療所」のロケ地。

の船も多いようです。石垣島では船舶検査も行われな
ため、老朽化した船で来ていますから。船籍も中国は
ちろんカンボジア、いまはなくなりましたが北朝鮮船も
かつてはあり、何とモンゴル船まであるんです。モン
ゴルは海のない国なので港もない。検査なんてどこでも
らないんですよ。そんな船が来て手続をして、手数料や
特別トン税が入るからといっても、それでいいものなの
か疑問です。近い将来、台湾と中国との間で直接貿易が
始まれば、この事業自体成り立たなくなっていくます。
ですから与那国町の町長には、クリアランス船の受け入
れはあまり得策ではないと助言させていただきました。

五番目に「期間限定トライアル開港」というものがあ
りますが、結果を申し上げます、この二〇〇六交流特区
の申請は、ほとんどが認められませんでした。ただ、防
災協力特区は前向きに考えていくことになりまして、交
流促進に向けて動き始めているところです。

島を守るための 具体的な海洋施策を

北方領土から対馬島、竹島、沖ノ島島、与那国島と、日本
周辺の海域の状況をお話ししてきましたが、これらを踏
まえて島の問題をどう考えていくのか。そこで重要にな
ってくるのが、海洋基本法第二六条「離島の保全等」です。
「国は、離島が我が国の領海及び排他的経済水域等の保

全、海上交通の安全確保、海洋資源の開発及び利用、海
洋環境の保全等に重要な役割を担っていることをかんが
み、離島に関し、海岸等の保全、海上交通の安全の確保
並びに海洋資源の開発及び利用のための施設整備、周辺
の海域の自然環境の保全、住民の生活基盤の整備その他
の必要な措置を講ずるものとする」と法律で決めたわけ
ですから、国はこの通りにやらなければいけない。では
国は何をすべきなのか、みなさんにぜひお願いしたいの
がここです。その要求を具体的に突きつけてください。

いまは海洋基本法に基づいた海洋基本計画を作成する
段階に入っています。月末には第一案が提案されますが、
その内容は玉虫色、どうとでもとれるような内容になっ
てしまっている。現実性や具体性がない限り、中央の人
たちはのらりくらりと逃げて、なかなか動いてはくれな
いものです。現実には約束をとっていかないといいな
絵に書いた餅ではなくて、できるだけ具体的に、本当に
島のみなさんが求めるものは何なのかを声を上げていか
なくてはなりません。島で生きている人たちがいなか
ればこの国が守れないと国が認めているんですから。これ
までお話ししてきたように、わが国の国境地帯や海の向
こうではいろんなことが起こっている。その最前線にみ
なさんが暮らしていることで、この国は成り立ってきた
んです。島のみなさんの先祖の方たちが守ってきた国な
んです。

ならば、島を守っていくために具体的に何をするのか。これは中央の人間には分かりません。何度話したって、現場を、島を見に来ようとしてもしない人たちに分かるはずがありませんから。だからこそ、島に住んでいるみなさんに声を上げていただきたい。東京にいる人間、あるいは県庁にいる人間を引っぱり出して現場を見せ、島で生きていくためには何が必要なのかを考えてもらわなければいけません。

私たちのような民間団体を使うことも一つの手だと思います。いまはどここの島でも高齢化の問題で悩んでいます。島で最期まで生きていくために何が必要なのか、何が足りないのか。子どもたちが島に帰ってきて、また子どもをつくり、安心して子育てができる社会をつくるためにどうしていけばいいのか。一つひとつの島の声と、いうのはなかなか聞いてもらえないかもしれませんが、

海洋基本法があるじゃないかと。行政に、どんどんぶつけて、いい国をつくっていったきたいと思えます。きれいな海があって、おいしい魚が食べられて、本当に日本はいい国だと思います。その国を支えているのが島のみなさんです。島からの生の声を、私のところでも結構ですのでどんどん届けてください。そして、海洋島嶼国家日本の将来を一緒に考えていきたいと思えます。

※

本稿は、平成一九年一〇月一九日、全国離島振興推進員連絡委員会総会において行われた特別講演「国境・海洋・離島」の講演録に加筆訂正したものであり、時制などは当時のままとしました。
(文責…本誌編集部)

注1 海洋基本法…これまでわが国には海に関する基本的な法律や海洋政策の統括機関が存在せず、海の安全・災害は国土交通省（海上保安庁）、海底資源は経済産業省、海洋科学政策は文部科学省、防災は各地方公共団体など、縦割りで管理されていたものを一元化、海洋政策の基本方針を全体的な観点から策定する目的で二〇〇七年七月に施行された。「海洋基本計画」の策定と五年ごとの見直しを規定、内閣総理大臣を本部長とする「総合海洋政策本部」を設置、海洋に関する国の計画や政策等を一次的にとりまとめることとしている。第二六条には「離島の保全等」として、離島の海岸等の保全、海上交通の安全確保、海洋資源の開発・利用のための施設整備、周辺海域の自然環境保全、住民の生活基盤整備などが規定されている。

注2 二〇〇カイル排他的経済水域（EEZ: Exclusive Economic Zone）…「国連海洋法条約」に基づいて設定される自国の経済的主権がおよぶ海域（海底・海底下を含む）。沿岸国は同条約に基づいた国内法を制定することで自国の領海基線から二〇〇カイル（約三七〇キロ）内の水産資源および鉱物資源などの非生物資源の探査と開発に関する権利を得、資源の管理や海洋汚染防止の義務を負う。日本では一九九六年に同条約を批准している。なお、「領海」とは、領海基線から二カイル（約二二キロ）以内の海域を指し、沿岸国の主権が及ぶ範囲は領海とその上空・海底・海底下を含む。

注3 メタンハイドレート…メタンが低温・高圧下でシャーベット状になった物質で、見た目は水に似ているが、火をつけると燃えることから「燃える水」とも言われる。燃焼時の二酸化炭素排出量が石油や石炭に比べ半分ほどしかなく、地球温暖化対策としても有効な新エネルギー。ほとんどが深海底部に存在しており、日本列島近海の埋蔵量は国内の天然ガス消費量九〇〜一〇〇年分に相当する七・四兆立方メートルと推定されている。

注4 クリル諸島…北海道の東、根室海峡からカムチャツカ半島の南までの間に連なる島々のヨーロッパ側の呼称。かつて日本側では千島列島と呼称していたが、時代によってその範囲は異なる。一九五一（昭和二六）年のサンフランシスコ平和条約調印によって、日本は千島列島および北緯五〇度以南

の南樺太の権利権原、賠償請求権を放棄したが、日本側が指す千島列島とは択捉島の北、ウルップ島以北の島々であり、現在の北方領土について日本は権利権原を放棄していない。

注5 李承晩ライン…一九五二（昭和二七）年一月一八日、韓国大統領・李承晩の海洋主権宣言に基づき、日本海・東シナ海・黄海の公海上に韓国側が一方的に設定した境界線。ラインの内側には竹島が含まれており、日本政府は抗議を続けたが、一九六五年に日韓漁業協定が成立するまでの一三年間で、同ライン付近で操業する多くの日本漁船と乗組員が韓国側によって不当に銃撃・拿捕・拘留された。

注6 日本海の呼称問題…これまで国際的な慣習として「日本海」（Sea of Japan / Japan Sea）と呼ばれてきた海域の呼称を、韓国や北朝鮮が一九九二年の国連地名標準化会議や二〇〇七年の国際水路機関（IHO）総会などで問題提起、「東海」（East Sea）などへ変更、または日本海と併記させようとする動きをみせている。

注7 沖ノ島島の二つの島…干潮時には、東西約五キロ、南北約一・七キロにおよぶサンゴ礁が海面上に姿を現すが、高潮時に沈まないのは東小島、北小島と呼ばれる二つの島のみ。高潮時の海面からの高さは、東小島が約六センチ、北小島が約一六センチ。

注8 防空識別圏…防空上の理由から設定された空域。他国機による領空（領海上空）侵犯を確認してからでは防空の対応が手遅れになることから、領空の外側一〇〇〜六〇〇キロの空域に防空識別圏を設定し、届けのない航空機が防空識別圏に進入した場合、空軍力などによる強制措置を含む対応がなされる。現在、日本最西端・与那国島の西側上空約三分の二は、台湾側の防空識別圏に含まれている。

注9 沿岸と近海…船舶安全法施行規則に定められた船舶航行海域の一区分。「沿海」は沿岸から二〇カイル（約三七キロ）以内の水域を指し、その外側海域が「近海」となる。近海を航行する船舶は、船の仕様や設備、構造基準、船員の定数や資格基準などに沿海より厳しい規制がある。