



特集
—
海と島の日本・II

- ・「特別対談」目覚めよ、海と島の日本
寺島敏士／長野 章……………29
- ・海洋基本計画と離島振興
田中健治……………54
- ・「獲り過ぎない」に徹してきた姫島の漁業
本誌編集部……………65
- ・「秋の瀬つきあじ」ブランド化への取り組み
中村勝雄／貞光一成……………76
- ・海と島を蔑ろにしてきた日本人の精神構造
菅田正昭……………84



「特別対談」

目覚めよ、海と島の日本

海洋政策研究財団常務理事 寺島 絃士
公立ほこだて未来大学教授 長野 章

七〇〇〇ちかくの島々からなり、世界第六位の広大な排他的経済水域をもつ海洋大国・日本。昨年、海洋基本法が制定され、今年三月には海洋基本計画も閣議決定されたが、海洋の管理と活用に関する取り組みはまだ途についたばかりである。新しい国際海洋秩序のなかで、わが国はどのような国家像を描き、どのような戦略のもとに生きてゆくべきなのか。海と島の連続からなる海洋島嶼国家の現状と将来を、海洋と水産について造詣の深いお二人に余すところなく語っていただいた。

- ― 山国の情念、海民のダイナミズム
- ― かつては国の基軸だった離島航路
- ― 危機感を背景に制定された海洋基本法
- ― 漁港・漁場・漁村の一体的整備で地域の活性化を
- ― 沿岸域と島が支える「国土」としての海洋
- ― ようやく認識され始めた新しい国際海洋秩序
- ― 島を拠点とした海の管理と活用に向けて
- ― 交流と協力を軸に海と島の復権を
- ― 「海洋共同体」を志向する国家を目指して

山国の情念、 海民のダイナミズム

—— 今日はお忙しいところ全国の島々のために、海洋の寺島さん、水産の長野さんという、斯界しかいの先達にテーブルを一つにしていただき、ありがとうございます。

長野 私のふるさととは瀬戸内海、愛媛県の今治で、海賊の末裔なんです(笑)。水産と造船、海運が盛んな海の町で、島もたくさん抱えている。かつては毎朝、島々から無数の渡海船とくあせん(注1)が今治港に集まって来て、商品を仕入れ、昼過ぎ頃いつせいに島に帰る光景が見られましたね。

父方の叔父は越智大島おちの椋名むぐなです。今治に帰るたび、大島へは今治から本四架橋を渡って行くんですが、帰りは下田水したみの港から来島海峡くるしまをフェリーで渡ったりする(笑)。

母方の叔父も、造船所や海運業を営んでいる海の民です。叔父がやっていた海運と造船の会社は、いまではずいぶんと大きくなりました。高校時代の友人の海運会社も大きく伸びている。今治造船をはじめ、液晶用の放電灯で有名なハリソン東芝ライティングや、業務用調味料でトップシェアの日本食研など、今治に本社を置く会社はとて元氣です。知人に聞いた話ですが、今治に

行ったら、よぼよぼのおじいさんが携帯電話で億単位のお金の話をしている(笑)。これはすごいところだと。

ところが、経済のほうはいいのですが、地域に元氣がない。市内の商店街はほんとうにシャッター通りで、二〇万人都市にはなつたものの、大学すらありません。誘致話もあるんですが、海事関係ではなく畜産の大学だというから、ちよつと驚きました。

寺島 東京にいとよくわかりませんが、やはり地方に元氣になつてもらわないと。しばらく前までは「国土の均衡ある発展」が国土政策の基本でしたが、いまは死語になつた感があります。その本来の意味を、金太郎飴みたいな画一的な整備と曲解してしまつたところに問題があるのかもしれないですね。

私は山国、信州の生まれです。
だから、海に対する
あこがれのような
想いがあります。

—— 寺島

長野 今治でも島の人口は減っていますが、しまなみ海道の通行料を市で負担できれば、また多くの人が島に住むようになるかもしれない。たいした負担じゃないから、今治の造船会社が架橋基金として少し寄附でもしてくれたりいのですが(笑)。

寺島 こういう時代ですから、船や飛行機などの移動に対

しては、ある程度思い切った施策が必要かもしれませんね。私は長野さんと違って山の国、信州の生まれです。だから、海に対するあこがれのような想いがあります。そういう意味では、海を見る眼がどこか観念的なものかもしれません。

海ですぐ思い出すのは武田信玄です。甲斐から信濃を攻め、駿河にも進出、とにかく何とかして海に出ていこうとしたのですが、結局果たせなかつた。いま、全国的にみて、船員などは数でいえば圧倒的に西日本、沿岸部の人が多いように思いますが、商船の名船長と言われる人の中には、長野や山梨のような「海なし県」出身の人が結構いますよ。長野 私のふるさとでは、村上水軍の頭領だった久留島氏

私のふるさとは

瀬戸内海、

愛媛県の今治で、
海賊の末裔なんです。

長野

乗せて大分あたりに上陸させ、二、三ヶ月後に迎えに行きます。その間に行商させるんですね。それで日田や阿蘇の小国など、山の中に家を建てて定着した親戚がいまでもい

ます。

寺島 海から山へというのは、信州でも重要なテーマです。古くは安曇族が、九州北部、山陰から海岸沿いに越後まで来て、糸魚川沿いに山に分け入って安曇野へたどり着き、さらに諏訪湖まで来た。長野には「信濃の国」という有名な歌がありますが、その一番の結びは、「海こそなければ物さわに萬ず足らわぬ事ぞなき（海はないが物産も豊かで足りないものは何もない）」。やはりどこか海を強く意識しているんですね。

かつては

国の基軸だった離島航路

寺島さんは、お若いときに離島航路問題に直接携わっていらつしやいましたね。

寺島 運輸省時代、離島航路の仕事と三回も縁がありました。昭和四〇年の入省当時、海運造船合理化審議会の離島航路部会で離島航路制度について議論しており、そのお手伝いをしたのが最初です。当時の審議会では自治省などとも丁々発止とやりあっており、すごいなという印象を持ちました。

それから昭和四九年、ちょうど中長距離カーフェリーが出てきたころでしたが、当時の定期船課で離島航路補助を担当し、監査などの仕事でずいぶん離島に行きましたよ。

いちばん印象に残っているのは、沖縄本島に近い古宇利島を訪ねたときのことです。定期船がドックに入っていたので、漁船をチャーターした。ちょっとした屋根があるだけの小さな船で、おまけに向かい風。波をじゃんじゃんかぶって、シートを屋根へかぶせて手で押さえていたんですが、隙間から水がぼたぼた落ちてくる(笑)。乗っている時間はわずかなものですが、東京から行った人間としては、かなりしんどい。帰りは追い風で楽でしたが、なんと私たちと一緒に二頭のヤギまで乗ってきた(笑)。ヤギはどんな舷側へ追いやられていくんですが、島育ちだからでしょうか、船には慣れているようで、器用なものでしたね。

宮古島の北にある池間島へ渡った経験も印象的です。棧橋から乗るのだろうと思ったら、船は岸から離れた海の中であって、あそこまで歩いてくださいといわれて(笑)。靴を脱いでじゃぶじゃぶ歩きましたよ。島の北端に灯台があつて、米軍の爆撃跡がまだ残っていましたね。

西表島に行ったときもすごかった。帰りはかなりシケていて、船が出せるのか、というほどの天候でした。私たちはそれを監督する部署にいたわけですが、運航すべきでない、などと言うと帰れないものだから(笑)、冷や冷やしながら戻ってきたことがあります。離島ではいろいろな経験をしましたが、とくに沖繩が印象に残っているのは、本土より航路が多彩だったからかもしれません。



新しい海洋秩序の中で島の役割はどんどん大きくなっている、と語る寺島紘士氏。

五島列島の福江島では遣唐使船が寄航した三井楽や、富江の黒島にも行きました。当時はまだフェリーの数も少なかったもので、島に車そのものがあまりなかった。そのためでしょうか、車が走っていてもお年寄りが平気でゆっくり道を横切る(笑)。やっぱり島は違うんだなと実感した覚えがあります。

それから、官房審議官をしていたとき、離島航路の補助問題にかかわった。そのときの改正が島にとってよかったのかどうかわかりませんが、航路事業欠損の定率補助から経営モデル化と欠損標準化による補助という国庫支援のあり方に大転換するような、制度上の改正を行ったことを覚えていきます。

仕事ですので、こんなこと言っではいけないのかもしれないかもしれませんが、正直、島に行くのはとても楽しかったですね(笑)。今回の海洋基本計画をつくるとき、申し訳ないことに、はじめは島に住む人々のことをあまり意識していませんでしたが、離島センターから島の話聞いて、はっと思いましたよ。あつという間に昔に戻りました。

長野 海外では航路の補助をもっと手厚く実践しているように感じますが、どうですか？ ヨーロッパなどには、離島航路が途切れると国土の管理が成り立たなくなるというすぐれた視点があるように感じますが。

寺島 そうですね。日本でも戦前、隠岐諸島などへの航路は国の命令航路(注2)でした。運輸省に入つたとき、当時の海運局ですが、結構、国が離島航路に力を入れていました。いまの離島航路という感覚ではなく、島も本土と同じ扱いといえますか、日本は島々の集合によって成り立っている、そんな意識をもって取り組んでいたように感じます。

そのころに比べるといまは、島の問題は民生対策の一部になってしまい、矮小化^{わいしょうか}され過ぎていのではないのでしょうか。ですから、日本が海で生きていくのであれば、島の問題をきちんと新しい海洋秩序の中で位置づけていく必要があると思うんです。

——寺島さんにおっしゃっていたように、かつて

この国には、日本の国土とは本土と海、島との連続空間であるという意識、大きさにいえば国家の意思があったように感じます。

明治二〇年代のころでしょうか、すでに当時の樺太、沖縄航路も含めて国の命令航路になっていて、大きな汽船会社が参入していました。旧鉄道局の設立から見ると、離島にも国が線路を延ばす感覚で駅を置き、チッキ(鉄道手荷物)の扱いなどをしていたんですね。しかし現在は、民生上の対応より、経済原則がすべての前提になってしまった。先の五〇数年間は、離島振興公共事業の国家予算が組まれてきましたが、ピーク時に比べますといまは半分以下、四割台にまで下がってきています。



国境の監視など島の果たす国家的役割をより具体的に示すべき、と話す長野章氏。

長野 最近は、中央官僚が日々の政治家への対応、国民への対応に労力をとられ、根源的な国家観を論じる気風がなくなっているように感じます。明確な国家観がなくなってしまう、とにかく経済

原則で数字を出せばいいという流れになってきていますね。費用対効果も問題です。離島や水産業でも、なかなか数字を出せない、というより、いまの数字

を基準に費用対効果を考えても意味がない。一年や二年の費用対効果で計算して、これはダメ、これならいいというやり方は、現役時代から不満に思っていました。

寺島 もう一つの問題は予算制度です。完全に各省ごとに予算を決めていて、対前年比の予算の増減も各省ごとで計上されている。増えているならいいですが、いまのように減る一方の時代は、問題をその省だけで解決するのは難しくなっています。

とくに海の場合には、海だけを所管する官庁が少ない。水産庁は珍しく海だけにかかわる官庁ですが、水産庁だけではありません。いまの予算制度のなかで海の問題をやるうとすると、予算面でのハンディが非常に大き

い。総合的な政策を立てて海の問題に取り組むためには、予算制度を変革するような勢いがなくては難しいと思います。

島の問題を きちんと新しい海洋秩序の中で 位置づけていく必要が あると思うんです。

寺島

うな形で交付する。アイルランドもイギリスとずっと仲が悪かったんですが、その政策のお蔭で割合最近はいいらしい。多くの国々が一つにまとまっていくためには、こういう施策が必要なのでしょう。たしかに、これ以上EU内で地域格差や不均衡が大きくなったら、一度にパンクしてしまいそうな感じがします。

寺島 いまのEC（欧州委員会）の委員長バローゾさんはポルトガルの人、海洋政策を担当しているボルジさんは地中海の島国マルタの出身です。EUではイギリスやドイツ、フランスだけで実権を握らず、小さな国々をなるべく引き上げて、うまく人を使いながら運営していますね。

長野 わが国では、農業や漁業に関する施策は、かつての

ように国から都道府県、市町村、そして農協や漁協という縦のルートが利かなくなってきました。たとえば水産庁が予算をとって、新しい事業を立ち上げても途中で切れてしまうことが多い。県が財政負担できないこともあって、下のほうにまで施策が届いていかないんです。離島も市町村合併が進んだこともあり、そういう状況がより強くなっている。これからは国の考える施策を地域に反映させる新しい方法論を考えないといけない。

寺島 アメリカでは、NOAA（米連邦海洋大気局）が沿岸域の計画管理を始めたんです。アメリカには連邦と州がありますね。州や地域が沿岸域の計画をつくり、それをNOAAに提出します。議論がなされて計画が認められると、連邦から財政などの支援がある。さらに、連邦のほかの部局もその計画を尊重しなきゃいけないという効力が付与される仕組みなんです。

いまのお話を聞いていて思ったんですが、たとえば「沿岸域」という言葉を「離島」に置きかえてみる。離島振興計画で国が大きな指針を示して、それにしたがって地方が「〇〇島離島振興計

画」をつくる。それが認められたら国が支援をして、なおかつその内容を国のほかの部局もある程度尊重しなきゃいけないという効力を与える仕組みができれば、市町村合併などによって少し複雑になった現状に、もう一度筋道をつけることができなかなとも思います。

長野 なるほど。そうですね、もう少し離島振興計画の効力が強くなればいいですね。

危機感を背景に制定された 海洋基本法

——一九八二（昭和五七）年に国連で海洋法条約（注3）が採択され、わが国は一九九六（平成八）年に批准、二〇

明確な国家観がなくなってしまう、
とにかく経済原則で
数字を出せばいい
という流れになってきていますね。

——
長野

〇海里排他的経済水域（EEZ）宣言をして以降、寺島さんには長い年月をかけて海洋基本法の制定まで導いていただきました。激動する政局のなかでまさに無から有を生じた。たいへんご苦労があったと、いまだに私たちもいろんな人たちに語っているところです。

寺島 海というのは、ある一国の問題ではなく国際的なものであり、しかもそれを国連海洋法会議で議論して海洋法条約をつくったというのはすごいことだと思います。

ところが残念なことに、

海洋国であるはずのわが国では、海洋法条約の発効後しばらくは国内の議論が盛り上がりませんでした。実際、私は九〇年代の後半から二一世紀に

かけて国際的な会議に出席する機会が多かったのですが、

日本の存在感が非常に薄い。漁業関係の会議にはもちろん水産庁が出ておられますが、排他的経済水域をどうするかなど、海洋の全般的な問題を議論する場では存在感が薄いという印象でした。

とくに政府からあまり出てこない。それは、ある意味で当然ですね。海洋を担当する具体的な部局がないんです。

外務省でも出てこなければいけないんですけど、外務省はどちらかというときと大きく構えているので、なかなか海の関係者が集まるような会議には出てこない。日本はこんなことではないのか、というのが率直なところでした。

そこで平成一〇年、日

海洋に関する法律を

しっかりとつくりたいという

潜在的なニーズがあったからでしょう。時代がそれを求めていたともいえます。

寺島

本財団にいたころから私なりに勉強を始めて、一七年に海洋政策研究財団として「21世紀の海洋政策への提言」(注4)をまとめました。ちょうどそのころは、東シナ海で中国が石油ガス資源の開発を始めており、さらに沖ノ鳥島は単なる岩だからEEZは認められないなどとわが国の二〇〇海里問題に干渉してきていた時期とも重なり、日本の政治家も危機感を抱いていました。そのような時期に提言を出せたのは、タイミングがよく、幸運でしたね。

その提言は政府にお持ちしました。当時の官房長官は安倍晋三さんで、話を聞いてくれたがそれ以上あまり進展しなかった。そこで自民党として考えてくださいと中川秀直政調会長(当時)のところへ申し入れしました。このあたりから具体的に動き出して、すでに党内にあった海洋権益特別委員会を海洋政策特別委員会にされたんです。その委員長が武見敬三さん(参議院議員・当時)です。

武見さんは偉かったと思いますね。海の問題は国民的課題である、党利党略で



はなく、超党派で取り組
みたいと言ってくれて。
私どもも最初はぴんとこ
なかつたんですが、自民、
民主、公明からあわせて
一〇人ぐらい国会議員を
集めるから、海洋関係の
各分野の専門家を一〇余
人集めて勉強会をやろうと。
八年二月くらいでしようか。四月には「海洋基本法研究会」
を立ち上げて動き出しました。



勉強会は四月から一二月まで一〇回行い、政治家や有識者、さらに海洋関係省庁の局長クラスにもオブザーバーとして参加していただき、一二月に「海洋政策大綱」をまとめました。これがいまの海洋基本法のベースになったんです。部分的には異論も多少はあったと思いますが、海洋政策についての共通認識ができました。ただ、この段階で法案の内容を詰めてしまうのはよくないだろうと、研究会では法案の概要だけをつくり、あとは議員立法で進めよう

—— 社民党が不賛成。それは何か明確な理由があつたのでしょうか。

寺島 中国を気にしていたようです。「安全水域法」(注5)という法案を同時に審議していましたので、中国の意向を気にしてうまく乗れなかったということなのですが、結局は圧倒的多数で可決されたわけです。われわれが提言を行つてから自民党で検討し、超党派になり、有識者や関係業界、学会などが参加して、徐々に広がりをみせてきました。

基本計画は行政府がつくることになります。それには、省庁の縦割りという既存の仕組みを排除してやらなくてはいけなくなる。

長野

海の関係者というのは、非常に大勢います。その人たちが集まってきて法案をつくり、法律が成立したら今度は海洋基本計画をといて流

れができたのは、やはり海洋に関する法律をしっかりとつくりたいという潜在的なニーズがあったからでしょう。時代がそれを求めていたともいえます。

長野 議員立法だということで寺島さんは美しい物語にさ
れていますが（笑）、どの省庁も火中の栗を拾いたく
なかつたように感じますね。法律は議員立法でできますが、
基本計画は行政府がつくることになりました。それには、省
庁の縦割りという既存の仕組みを排除してやらなくては
いけなくなる。基本計画づくりはかなり苦勞されたんじゃない
ですか。

寺島 おっしゃる通り、基本計画のベースは政府がつくる
わけです。海洋政策本部の事務局がまずは関係省庁とやり
とりしますが、省庁だけではいままでの縦割り感覚を寄せ
集めたものになると懸念しまして、関係業界や学会、ある
いは全国離島振興協議会のような海や島にかかわる地方自
治体の関係者などにも声をかけました。海洋基本法ができ
て海洋基本計画をつくるのですから、皆さん意見を出しま
しょうと。とにかくそこに、理屈ではない、生のニーズが
出てこなくては意味がない。議員立法は政府提案ではない
ので、徐々に勢いがなくなるおそれがありますから。

長野 実効性のない議員立法はたくさんありますね。

寺島 ええ。それでとにかく基本計画ができた。当初は平
成一九年中には固めると言っていました、さすがにそれ

は無理で二〇年の三月に完成しました。作成にあたっては、
パブリックコメントとして意見を求め、個人、法人あわせ
て一〇二人、五七八件の意見が集まった。

長野 私もそのひとりです（笑）。

寺島 そうでしたね。これらの意見は海洋政策本部のホー
ムページで公表されています。法律施行からわずか八ヶ月
で基本計画を作成できたのは、いまの段階としてはまあま
あかなと思います。

ただし、内容的にすべて評価できるというわけではあり
ません。先ほど長野さんがおっしゃったように、総合的に
やるというところをもっとプッシュしないと実のあるもの
にならない。離島のように保全・管理方針を策定し、振興
施策を講じる旨が基本計画に書き込まれたものは、それら
を足がかりに引き続き中身の充実を図っていかなくてはな
りません。

海の問題をこれからどう捉えてゆくのか。わが国が海洋
基本法を必要としたように、国際的な秩序は確実に変わっ
てきています。そんな新時代に対応できるよう、新たな概
念をもって海洋について考えてゆく必要があると思います。

漁港・漁場・漁村の一体的整備で 地域の活性化を

——長野さんはお若いころに離島振興課で漁港を担当さ

漁港漁場整備法が 議員立法というのは 知りませんでした。

寺島

です。

長野さんも平成一三年の「水産基本法」(注6)制定にあわせて、懸案だった「漁港漁場整備法」を厳しい状況の中でつくられた。里山や河川から、漁港と漁場、そして漁村の問題を一元的に考えるんだと大きく舵を切られた。明らかにこれは一部改正の話ではなく、大きな路線の切りかえだと理解しています。

長野 「水産基本法」は、昭和三八年の「沿岸漁業等振興法」に替わる水産政策の柱となるものです。背景には、自国二〇〇海里体制への移行と遠洋漁場の縮小をはじめ、水揚げの減少、漁業者の高齢化、漁業経営の悪化などの、水産をめぐる環境が大きく変わってしまい、旧法での対応が難しくなったことがあったんです。水産物の安定供給などを目標とする新しい基本法ができるのであれば、旧来の漁港法も、漁港だけではなく漁場

や漁村も一体的に整備できる法律にしなければと、そこから始まったわけです。

政府提案ということで、最初は皆さんつき合ってくださいなのですが、法にもとづく長期計画について「国会承認を必要とする」という一項を外そうとしたんです。当時、一〇以上あった公共事業の長期計画のなかで唯一、国会承認事項があり、それを何とか外そうとした。ところが、内閣法制局などから、国会に楯突くようなことはできないと言われ、われわれは捨て子みたいに路頭に迷ってしまったんです(笑)。そこで、議員立法しかないということで、「地方分権」を切り札に運動し、やっとまとまったんですが、国会では全会一致が条件だった。一つでも質問があったら取り下げると。それで全会が賛成できるものとし、議論の余地がないように駆けずり回りましたね。

この「漁港漁場整備法」、一三年六月に成立し、すぐに私たちが長期計画をつくることになったのですが、今度は経済財政諮問会議から突然、「公共事業の長期計画策定はまかりならん」というお達しが出た。そこでまた一年、折衝を重ねることになったのですが、全省庁の公共事業の担当者から注目の

さこまごまなハードルを
乗り越えてきたことで、
霞ヶ関の縦割りの仕組みに
風穴をあけたようにも思います。

長野

的でしたね。何とか突破できて、条件は金額は入れないということと、アウトカム（成果目標）をつくれという二つでした。

そのとき、最後までもめたんですが、下水道普及率が漁村の整備目標にしたいんです。法律には下水道の整備については何も書いてない。案の定、国土交通省から「条文にないものを長期計画の目標にするのはおかしい」という話が出て、そこも何とか話をして認められたんですけど、法制定から計画策定まで、さまざまハードルを乗り越えてきたことで、霞ヶ関の縦割りの仕組みに風穴をあけたようにも思います。

事業の目的は、漁港と漁場、漁村の一体的整備と地域全体の活性化にあります。成果は総合的に考えますから、これまでのように防波堤や岸壁の整備だけではなく、GDPが増えたとか、補助費目も情報通信や海洋深層水など新しいものをどんどん盛り込んでいかないと、成果目標が出ないのではないかと思います。いまは、それを研究面で応援しようという大学の方にいるわけです。

寺島 漁港漁場整備法が議員立法というのは知りませんでした。

長野 内閣法制局はじめ農水省官房など、みんなに忌避されましたから（笑）。結局、在来政策スキームのなかでとらえられる話ではないからですね。海洋基本法もそういう

ご苦労をされて、基本計画をつくるときにはかなり苦労されたということはいへんよくわかります。

沿岸域と島を支える 「国土」としての海洋

寺島 おっしゃるとおりです。海洋基本計画では一二の基本的施策（注7）の中で、「沿岸域の総合的管理」と「離島の保全等」を挙げていますが、海を管理するという面で、海洋法条約の批准前は陸地から三海里先はもう公海なので、海のウエイトが非常に低かった。沿岸域の役割は国の端っこという位置づけで、離島はさらにその先という感覚だったんです。今度の新しい海洋秩序では領海は一二海里、二〇〇海里までは排他的経済水域であると。国際法学者は、これは厳密な意味で国の領域ではないといいますが、資源に対する権利と環境に対する管轄権を持ったら管理責任と権利が発生するのです。ですから私は、国土に準じる括弧つきの「国土」だと思っています。

つまり、島や沿岸からの距離を測って国土を決めるわけですから、国土管理という意味からいえば、沿岸地域と島は国の骨格部分を占めるようにならないといけない。そうでなければ、国の権利として与えられ、責任として課せられた海域を管理できないのではないか。

そういう意味で、沿岸域と島とを一二の基本的施策の中

に入れたことは、とても重要なことです。ただ、沿岸域にはすでに人が住んでいて、権利も錯綜^{さくそう}しています。言葉で沿岸域の総合的管理というのは簡単ですが、実際はなかなか難しいので、今後もしっかりと議論していかなくてはいいけません。

これらの点からも、漁村の問題には新しい光をあてて、沿岸域や島にしっかりとらわなければ。過疎化や高齢化など、漁村や島が抱える課題解決に総合的に取り組んでいくことも大切です。

長野 海洋基本法には、「管理」「交流」「環境」の三本柱が必要だと思えます。諸外国が権益を主張していることから管理面が重要になりますが、管理の線を引く基準になる離島は、交流や環境保全の面からも、とても重要になってきます。民俗学者の宮本常一さんがおっしゃったように、島は交流の基点でもありますからね。

もちろん現行の海洋

基本法でも環境について記されていますが、温室効果ガスや温暖化のことには触れられていません。いまは水産庁など一部の人間が主

国土管理という意味からいえば、沿岸地域と島は国の骨格部分を占めるようにならないといけません。

寺島

ニズムがまだよく解明されていないので京都議定書(注8)にも入っていませんが、陸上より多く炭酸ガスを吸収していることは事実です。海がCO₂の吸収源だと認識されて、温室効果ガス排出権取引の対象となった場合、島は大金持ちになるかもしれません。管理、交流、環境という視点からも、島は日本の将来を左右する生命線といえるんですね。

寺島 環境問題は非常に奥が深く、島とも深い関係があると思いますね。たとえば、コンブなど海藻類を養殖することで、単にCO₂を海中に貯留するだけでなく、生態系全体にいい影響を与えているわけです。ですから、もつと環境の問題を取り上げるべきだろうと私も思っています。

いいかえれば、その海域なり、その島なりが、その国のものだと主張するためには、いまの制度では環境という言葉が一番使いやすい。環境

管理の線を引く
基準になる離島は、
交流や環境保全の面からも、
とても重要になってきます。

長野

問題は、海域の管轄権に大きく影響してきますから。

長野 環境をテーマに語るべき、よく使われるのが海や島がもつ「多面的機能」です。海や島には環境と深く関わる多面的機能があるから重要なんだ、という主張ですが、多面的機能という曖昧な表現では、国民の理解を得ることはできない。もっと具体的にこんな機能がある、と示していく必要がある。

そこで私たちは、沿岸市町村の財政状況を調べて、統計をとって数値化していくという取り組みを続けています。たとえば、沿岸地域には国境監視機能がある。実際に監視をしているのはその地域に暮らす人ですから、人口や漁港の数などを調べていく。それらの統計を積み重ねていけば、おのずとその地域の財政必要額も見えてきます。国境を監視するという、国にとって大切な機能を担っている地域の財政状況が厳しければ、国家として補助していくのは当然だという根拠にもなると思っています。

寺島 これまでは、陸域だけが市町村や都道府県の範囲でした。漁港、港湾は別にして、海域全般を管理するのは国です。しかし、海

域を管理する法律があるわけではなく、強いて言えば「国有財産法」なのかもしれませんが、いまは領海も広くなり、その外側に排他的経済水域が展開している。海域の状況が大きく変化してきているにも関わらず、海に市町村域がまったくない。まして都道府県がどこまで海域を管理するのかという根本的な線引きが明確ではないんです。海域をめぐる新しい状況に対応して、市町村や都道府県の範囲を海まで伸ばしていく必要があるのではないかと思います。

その際には、国を交えて、市町村、都道府県それぞれの管轄、責任の所在を明らかにしていく。実際のところ、市町村や都道府県の方々は、海洋に対してどこまで自分たちでやるべきことなのか、国との関係はどうなるのか、困惑しながら対応しているという面もあるのではないのでしょうか。管轄がはっきりすれば、海洋を管理するという当事者意識にもつながります。

**韓国は半島の前に日本列島が
連なっているから、
排他的経済水域は二〇〇海里まで
絶対に伸びない。中国も同じです。**

寺島

長野 国の政策が末端まで届かない時代になってきているからなんですよね。総合的にみんなで目標をつくって、それがちゃんと地域に届くような仕組みをつくらないといけない。

—— 地方財政を考えると、地方交付税算定の基本的な考え方については、戦後の人口急増への対応などが根底に

あるようです。また、たとえば、列島上を構成する一村、群島あるいは複数の島々で一町を構成するような自治体面積の中に海域が入っていない。一方で、琵琶湖など多くの内水面の水域はちゃんと入っている(注9)。このように、中央の地方自治に対する感覚も海の存在をほとんど無視している。やはりここから問題の指摘を始めていく必要があると感じるのですが。

寺島 ご指摘の通り、内陸の湖沼ならば、水面に境界線が引かれ、沿岸自治体の面積に参入されているものもありますが、さすが、隠岐諸島のような群島水域は入っていません。陸域だけです。海洋法条約では群島国家という概念をある程度認めていて、一定の条件で島が連なっていれば、「群島水域」(注10)ということ、その国の主権を認めています。したがって、インドネシアなど群島水域内での海賊には、ほかの国が手を出せない。そういうマイナスの面もありますが、日本も離島に対しての地方交付税を考えるとときには海域も含めていくべきなのではと思います。

寺島 敏士

海洋政策研究財団常務理事。昭和16年長野県生まれ。同40年東京大学法学部卒業、運輸省入省。離島航路をはじめ、外航・内航海運、海上安全、港湾、物流、海洋調査、海上保安などの業務に関わり、「海の日」の祝日化にも取り組む。平成6年日本財団(日本船舶振興会)常務理事、海洋・船舶事業を担当。海洋問題を総合的に論ずる国際会議でのわが国のプレゼンスのなさ、時流に後れた縦割り機能別の取り組みに驚き、海洋政策研究に取り組む。同14年シップ・アンド・オーシャン財団海洋政策研究所長を経て現職。



ようやく認識され始めた 新しい国際海洋秩序

—— 海洋問題を語るとき、海底エネルギー資源をはじめ、貴金属、重金属といった鉱物資源、水産生物などの管理、環境の保全と、さまざまな事柄が関わってきますが、国際

的な海洋秩序の変動のなかで、諸外国と日本の海のとらえ方、その決定的な差異についてどう感じていらっしゃいますか。

寺島 いま、海洋管理の面では、世界共通のフレームワークができてきていると思います。「国連海洋法条約」とは、海洋についてどう秩序を構成するかということ初めて明文で定めた条約で、これは一五五カ国が認めています。国連加盟国は一九二カ国、そのうち内陸国が四〇カ国です。アメリカのように入っていない国もありますが、それらの国も深海底の開発に関するものを除いて国際慣習法として認めていますから、ほとんどの国が認めています。少なくとも平成六年の発効以降は、そ

の枠組みは共有されています。

さらに、政策的に何をやるかということについては、平成四年、リオデジャネイロの地球サミットで「アジェンダ21」という行動計画がつけられました（注11）。少なくともこれまでのところは、「アジェンダ21」の一七章（注12）をベースに積み上げていこうという共通認識はできていると思います。漁業を例にすれば、FAO（国連食糧農業機関）があり、大枠は共有されている。さまざまな国が密接に関連してくる海洋問題は、総合的に取り組むべきだと。

法的には海洋法条約、政策的には「アジェンダ21」、さらにそれを進めるためにGEF（地球環境ファシリテイ1注13）などに先進国が資金を提供し、その資金を利用して、世界銀行、国連開発計画、環境計画、あるいはアジア開発銀行などが国際的な政策を支援する支援援助システムもできています。

ところがわが国は、こういう国際状況のなかで、非常に鈍感というか、特異な立場に置かれていると思う。お隣

ながの あきら 長野 章

公立はこだて未来大学情報アキテクチャ学科教授。工学博士。昭和21年愛媛県生まれ。同45年北海道大学大学院工学研究科修士課程1年修了、水産庁入庁。長崎県水産部漁港計画課長、(財)漁港漁村建設技術研究所調査研究部長、北海道開発局水産課長、水産庁漁港漁場整備部長などを歴任。専門分野は水産業を核とする地域振興、水産土木、海にかかわる産学連携など。現役の役人時代、漁港・漁場・漁村の一体的整備と活性化策に力を注ぎ、いまなお水産や離島振興に対するボルテージは高い。



の中国、韓国は、海に対してはとても熱心ですね。韓国は半島の前に日本列島が連なっているから、排他的経済水域は二〇〇海里まで絶対に伸びない。中国も同じです。台湾がその一部だとすれば、少し北西太平洋に広がりますが、日本の比ではありません。

さらに、日本はGEFなどでは世界で二番目の貢献国です。その資金を使って、途上国では実際に合意された政策が実施され、支援が行われているのに、日本の国民はその現状をほとんど認識していない、というのがこの一〇年です。ですから、海洋基本法ができるまでの間を私は、「失われた一〇年」と呼ぶんです（笑）。

長野 秩序をつくるということは、線を引き管理を行うということですが、たとえば、長崎県の野母崎の漁業者などは、嵐になると台湾の一番北の港に避難して遊んで帰ってくる、なんていうことを二〇〇海里制定以前は頻繁にやっていたわけです。これも言い換えれば交流であって、新しい秩序のもとで、それができなくなれば、一つの負の要素ともなります。秩序を守ると同

時に、交流をどう進めていくのかが問われてくるのではないでしょうか。

寺島 ええ、そうですね。海はひとつですから、はっきりと垣根を設けられない部分もあると思います。管理の面では、それぞれの沿岸国にある程度任せたとしても、最終的には協力してやっていくという考え方は絶対必要です。

長野 二〇〇海里が導入される際、TAC（漁獲可能量）を決め、まず国内で分けて、余った部分を海外に獲らせようという高邁な考え方があったのですが、実際は自分たちで分配する仕組みになってしまっている。権益を守って秩序をつくるのとあわせ、海外との交流などに対する余裕がないといけないと思います。

寺島 新しい秩序を導入した際、水産業の問題が一番難しいでしょうね。海との関わりが深いぶん、余計にそうだと思います。

島を拠点とした

海の管理と活用に向けて

長野 漁業に関して離島や沿岸地域では、海洋基本法を踏まえた新しい秩序づくりはまだほとんど進んでいません。ただ、私はいま、函館に住んでいます、私の生まれ故郷

権益を守って

秩序をつくるのとあわせ、海外との交流などに対する余裕がないといけないと思います。

長野

をしていける可能性が、水産業や離島地域にはあるはずですよ。

寺島 海洋に関わる産業は、全国に点在していますね。とくに西日本は今治をはじめ、瀬戸内海地域には造船業だけではなく、いわゆる船用機器をつくるメーカー、それこそ世界の数十パーセントのシェアを占めるような企業があります。このような産業があることによって、日本はバランスを保っている。あえていえば、海洋とのつながりが、それを可能にしているのかもしれない。

長野 以前、水産庁にいたとき、今治でこんな話を聞きました。最近では船の乗組員の質が落ちて航海日誌も書けず、外国の港に入港するときに必要な書類は、データ類をすべて人工衛星経由で今治の本社に送り、本社で作成した書類を再び船に送り返し、入港の手続を行っていたそうです。そのために、船の中に五〇〇ぐらいの計測機器を据えてい

て、それらがすべて人工衛星で本社とつながっていて、何の問題もなく動いている。これには驚きました。船舶には、すごい技術の蓄積があるんだなど。

寺島 海運や造船も含めた海事産業、水産業などは、まさに地域の特徴を活かすことができる分野だと思えます。東京を中核にする必要はない。かた苦しい言葉を使えば、沿岸域や離島での、海洋国日本の発展の基盤、とでもいいましょうか。

長野 先ほど温暖化の話をしました。海が多く、炭酸ガスを吸収しているというのは紛れもない事実です。しかし、この効果についての説明が進展しない背景には、ほとんど海域を持たないような諸外国の存在があるからではないかと思っています。温室効果ガス排出権取引に、海のもつCO₂削減効果が入ってきた瞬間、京都議定書の枠組みが崩れるおそれがありますからね。

寺島 学者のなかには、森林のほうがCO₂を固定するには適していると語る人もいますが、森林を育成していくためには、三〇年、五〇年とかかります。一方、海藻類などには早いもので一年、わずかな期間で生長し、CO₂の固定にも役立ってくれる。サンゴなども含め、陸上の森林より、海の森を形成していくほうが効率がいいのかもしれない。**長野** 「大陸棚ポンプ」(注14)という理論を語る学者もいますね。大陸棚がポンプのような役割を担っていて、大

海の表面だけではなく、海中の空間と、その下の海底まで含めて考えていかなければいけない。

寺島

陸棚の棚に沿ってCO₂を深海に落とし込んでいくそうですね。その効果は実測もされていて、中国でも以前は調査を行っていたと聞きます。

寺島 そういうことを、CO₂の議論の中で語る人がいませんね。海洋がもつ機能、可能性を語っていかないと、国際的な議論のなかで取り残されていくように感じます。

—— 以前、寺島さんに、海水がなくなったときのことを想像してみなさい、と問われたことが印象に残っています。海底下の資源などを含めた国土の有効利用をどう考えるのか、という問いかけでもある。やはり、離島がその拠点になるでしょうと強調していただきましたね。

寺島 海域には当然、海水が満たされていますが、海水を取り払った状態を想像すれば島も本土と地続きです。水面に出ているのが島ですから。しかも、これまでは三海里より先は公海で島は飛び地だったわけですが、二〇〇海里制定以降は、それぞれの国の国家領域として、管理権、管轄権、あるいは資源についての主権的権利が認められてい

ます。これはある意味で国土と同じように考えるべきです。したがって、海の表面だけではなく、海中の空間と、その下の海底まで含めて考えていかななくてはいけない。

ここまで科学技術が発達してくると、海底に石油があれば、三〇〇〇メートルでも掘ることができる。あるいはマングラムが転がっているなら、それらを吸い込む機械、技術なども開発されている。どこの国でもできることではありませんが、それこそ日本のように、ある程度の経済力、技術力もある国がまず開発をして、ほかの国とも共有していく。まさに交流と協力ですね。日本がリーダーシップを発揮するには非常に良いきっかけではないでしょうか。その場合、拠点となるのは島だと思います。

ですから島を中心に、周辺の海域を開発利用するための拠点として強化していく。これは島のためだけではなく、わが国の国益に関わることでですから、国が財政的な支援をするのは当然です。日本は世界で六番目に広いEEZをも

先ほど温暖化の話をしました、海が多くの炭酸ガスを吸収しているというのには紛れもない事実です。

つ国です。この広大な海域を、例えば海域特性に応じて七つか八つに区分して、島を拠点に海域の開発、利用、保全を行うなど、もっと具体的に論じていく必要があると思います。

交流と協力を軸に 海と島の復権を

——いま、意外にも瀬戸内海の全貌を語れる人が少ないように思います。せいせい里海、里浜の感覚で、瀬戸内海全体をどう理解するかということは、じつはいつも問題になります。長野さんは今治のご出身なので、海と島との関わりという視点で、少しお話いただけませんか。

長野 地理的な感覚だけで、離島を外海離島、内海離島に分けることには違和感があります。実際、瀬戸内海の島の人たちは、古くから長崎や大分、対馬方面、朝鮮近海まで漁に出ています。移動手段が船ですから、海を介して技術交流も行われています。そういう意味で内海も外海も同じだと思いますね。

瀬戸内海では、かつては船での行商が盛んで、九州方面へもずいぶんと進出していました。長崎で気づいたことですが、港湾業者の大半が漁業出身なんです。潜って仕事をしますから。生月島いづもしまや平戸島に長崎の大きな港湾業者があったりします。いわゆる二次産業にも関係していて、それ

長野

もまた離島の出身者が多い。島は産業や技術の移転も早く、とてもダイナミックな印象があります。

また、佐世保には通販で有名な「ジャパネットたかた」の本社があります。社

長は平戸の出身ですが、平戸の人だからこそ、ああいう発想で事業を始めたのかもしれない。いま、今治の町があまり繁栄していないのは、海を介してモノを移転すること、

交流そのものを楽しむことを忘れ、財を増やすことに力を入れすぎているからのように感じます。

寺島 与えられた条件のなかで、どんどん自由に行動していく、そんな文化が島では長年の間に培われてきたように思いますね。

長野 私などは「海賊」と言われてもまったく違和感がないんです。東京あたりで、「うちの先祖は海賊だ」というと驚かれますが、むしろ今治では海賊という名誉なことのように思われている（笑）。

——水軍の人たちは徹底して外に出てゆきますね。文化の伝播を含めて、技術と一緒に動く。だから、塩飽本島が

良い例ですが、ストックとしてはあまり残らない。非常に瀬戸内海らしいという感じがします。

長野 対馬の西南部、韓国を望む側に阿連あれという集落があります。いま、マグロの養殖で知られるようになってきたのですが、養殖の稚魚であるヨコワの漁獲に関わっているのは高知県の漁業者なんです。対馬と高知地理的にはすごく離れているのに、漁業を通してお隣同士みたいな感じなんです。

——寺島

また、高知のカツオ船が対馬にまで周航しているのをよく見かけました。技術面でも交流があつて、高知の漁業者の方が、潜行板を使う高知の曳き釣り——ヨコワ漁の曳き縄です。この釣り方を教えたのは俺たちだと言っていました。海を介した産業や技術の伝播はほんとうにダイナミックです。

寺島 昔はおそらく、船を使って自由に海を行き交うこと自体がたいへんな技術だったのではないかと思えます。陸域ではなく、海域を支配できるというのは、たいへん尊敬される対象だったのではないのでしょうか。

海域には、そういう意味での自由さがあつて、同時に発展の可能性を秘めていたと思えますが、近代国家が形成されて以降、体制の枠組みがしっかりとできたことで、逆に

海が狭まってきた。体制を固めれば固めるほど、外へ出ていくことを抑制しますから。

しかし、これからはむしろ、再び海を活用しなければいけない時代になってきます。狭い三海里の中

に閉じこもっていたらダメだと、もう一度、

海を囲い込んで出ていこうというのが海洋法条約の理念ですから。

しかも、海上に一所

懸命線を引いても、陸

上と違ってきちんとした線は引けないので、さまざまな紛争があります。でも、争っているばかりでは進展は望めないわけで、交流や協力という視点が重要になってきます。そのためにも、島の役割はどんどん大きくなってゆくはず

「海洋共同体」を志向する

国家を目指して

——さて、最後になりましたが、今回の座談会のテーマでもある「海洋国家」、わが国の国家観についてご意見をお聞かせください。

寺島 私の考えでは、海洋国家とは何重にもさまざま

な家観が重なったものだと思いますね。最初の出だしはやはり島嶼国家、島国です。認めたくない人もいるかもしれま

せんが、日本は島国で、大陸国家ではありません。島国であることによって

海から豊かな産物を得てきた。

そして明治以降、いわゆる貿易国家、通商国家というものが加わってきます。

島嶼国家の上に通商国家が重なり、さ

長野

らに同時並行で昭和のときに進んだのが、いわゆる軍事力で海の空間を支配しようという考えです。ただし、これ

は海で生産性を上げようというよりは、交通を確保しようという軍事国家的な海洋国家論であったと思います。

軍事の問題を除き、島嶼国家プラス通商国家、そしていま、私たちがもう一つつけ加えているのが海域国家です。

つまり管理を海まで広げる。海の資源、いわゆる水産資源、鉱物資源、エネルギー資源の管理までやると。日本は世界で六番目に広い海域国家になったわけですから、さまざま

な可能性を秘めています。

さらに、もう一つ加えらるれば、海域を利用した海洋共同体を目指すような国家。やはり海洋国家を考える場合、基本的に「共同体」という発想を入れないと成り立たない

海洋国家を考える場合、基本的に「共同体」という発想を入れないと成り立たないと思います。

寺島

と思います。だから、交流、助け合いという視点も入れた国家。すなわち、私たちが目指すべき海洋国家とは、島嶼国家、通商国家の上に、新たに海域国家、そして共同体志向国家を加えたものではないかと思っています。

長野 海洋国家というくりのなかで、権益を設定して管理するだけでは、少々さみしい気がしますね。水産業でも、魚を獲ることだけでは発展の余地がありませんが、新しい情報技術を活用しながら流通を含めて取り組めば、十分、一つの産業として将来性のあるものになっていくと思うし、やはり国内だけでなく、外国との交流があつてこそその海洋なのではないか。そして、次にくるのが環境というキーワードです。

寺島 そう、まさに共同体的な発想の原点にあるのが環境だと思えますね。自分たちがよければいいというものではなく、共同体として取り組んでいかななくては。諸外国との関係だけではなく、国内でもそうですね。家庭で使った合成洗剤が海を汚してしまうように、環境という

つながりを意識しないと、結果的に自分たちの生存基盤を壊してしまうことになる。ただ、海洋国家論というのは、国際政治学者の高坂正堯こうさかまさたかさんが『海洋国家日本の構想』（中央公論社、昭和四〇年）で語って以来、あまり進歩していませんね。

—— いわゆる知識人たちのほとんどは、その後の八〇年代、九〇年代に共同体再編というようなことを言い始めますが、海や島のことを、都会の第三世代、第四世代の人たちにはなかなか理解していただけない。島は非日常という存在にすらなっているように感じます。

寺島 まさに海は「異質の空間」なんです。物理的に異質なことは間違いありませんが、島はオアシスで、その周りが砂漠だという感覚で見られているのではないか。しかし、島の周りの海は、陸よりもっと可能性がある。本当は緑豊かな畑で、いろいろなものが実っている部分です。一般の人にも分かってもらうためには、このような海や島

外国との交流があつてこそその海洋なのではないか。そして、次にくるのが環境というキーワードです。

長野

の豊かさを共有できるようなイメージが必要なのではないのでしょうか。

——今日は、たいへん深く、かつ非常に具体的にのご示唆をいただきました。来年あたりから始まる次期離島振興法

の骨格づくりに向けて、島をとりまく大きな枠組みのご提示と、つねに念頭に置いておくべき数々のキーワードをいただきました。ありがとうございました。

■ 対談を聴いて

わが国周辺海域における無国策状態を憂い、ナショナルセキュリティから資源開発、離島振興までが国家的基本政策であることを初めて恒久法の海洋基本法に謳った寺島紘士氏。かたや漁場・漁港・漁村の関係を「森林から海底に至る面空間」として捉え、農林本省・林野庁を巻き込み、わが国で初めて新しい水産業像・漁村像を削出した長野章氏。両氏の表情は穏やかそのもの。だが、無から有を生じせしめた現状変革者である。

現代の海洋問題は資源開発の視点が優先する中で、寺島氏の語った「海洋共同体」概念には目から鱗が落ちた。私たちは確かに前回離島振興法大改正に際して、離島の国家貢献に関する訴求においてE・E・Z等狭隘な例示ではなく、究極、一国存立を担保する国防上の概念である国家「領域」保全への離島貢献を主戦武器とした。だが、氏の言う海洋共同体とは、多国間管理調整が必要となる東アジア海洋事情を踏まえれば、そうかこれはEUのように多国間エリア的な空間的広がり有する「海洋の東アジア版EU」なのだと言ひ出て来るのだ。しかもこの概念を現実社会に写像するものこそ、長野氏が既に伏線化し、且つ水産庁宿願大望成就した、環境と交流までを視座にし、多国間共同管理をめざすべき海洋直轄事業だったとは！ 両者はコインの裏表である。今後私たちの目指す離島定住の国家的評価を勝ち取るための最大の政策的キーワードこそ、日本の将来自像を根底から覆す「海洋共同体」なのだと言ひした。

(進行／大矢内生気 全国離島振興協議会)



注1 渡海船・・「とうかいせん」ともいう。瀬戸内海の越智諸島と今治、総那諸島と松山など、島々(の各港)と本土主要都市とを結ぶ小型貨客船。総じて各島の個人事業者が運航、乗客定員は一人以下、一般定期船より運賃も安い。人と物を運ぶだけでなく、島の住民の要望に応じて生産物の販売代行、生活必需品の購入代行の役割を担うなど小回りの利く地域密着型の「海を渡る島の便利屋さん」として昭和三〇～四〇年代を中心に永く利用されてきたが、道路整備や架橋など時代の流れとともに運航回数の減少や廃止が進み、隻数は激減している。

注2 命令航路・・戦前の国庫補助航路。「通信省命令航路」と「国庫補助地方庁命令航路」があり、明治二十九年以降、指定航路の運航受命会社に対して国から補助金が支給されたことされる。「通信省命令航路」は国際航路のほか鹿児島那覇線、大阪那覇線などの国内幹線航路、「国庫補助地方庁命令航路」はおもに離島航路や沿岸航路が指定された。離島航路への補助は「遠洋航路補助法」(明治四二年)の拡大適用が最初とされ、北海道・新潟・東京・島根・長崎・鹿児島などの地方庁が維持の必要性を認めた離島航路を地方庁命令航路に指定、汽船会社など受命者の運航費欠損に対して国庫補助金を交付していた。

注3 海洋法条約・・「海洋法に関する国際連合条約」。海洋を人類の共有財産とし、沿岸国の資源開発などの権利と、平和利用や環境保全などの義務が規定されている。沿岸国の領海を二海里(約二二キロ)にまで拡大、その外側に二〇海里排他的経済水域(EEZ)と大陸棚を規定、沿岸国の主権が及ばない海域の海底と海底下を人類の共同財産とする深海底制度などが設けられている。ほかにも海洋の科学的調査の実施促進、海洋紛争の手続きまでも含む包括的内容で、「海の憲法」ともよばれる。一九八二年の第三次国連海洋法会議において採択、一九九四年に発効。現在、一五五の国・地域が批准している。わが国は一九九六年に批准、領海とEEZを合わせた管轄海域面積は、陸域三八万平方キロの約二倍にも相当する四四七万平方キロとなり、世界第六位の海洋大国となった。

注4 21世紀の海洋政策への提言・・真の海洋立国を目指して国際社会と協調しつつ、海洋政策の確立と実行に早急に取り組むべきとの問題意識から、有

識者による二年間余に及ぶ議論を経て、「海洋政策大綱の策定」「海洋基本法の制定」「海洋担当大臣の任命等行政機構の整備」「海に拡大した(国土)の管理」を骨子として平成一七年に海洋政策研究財団がとりまとめた。

注5 安全水域法・・「海洋構造物等に係る安全水域の設定等に関する法律」。東シナ海の石油・ガス田開発など、わが国の排他的経済水域内で試掘作業を行う場合の安全確保を目的としている。平成一九年四月、海洋基本法と同時に成立。

注6 水産基本法・・新たな国際海洋秩序の導人と定着、漁業生産の減少と自給率の低下、漁業者の減少と高齢化など水産をめぐる状況が大きく変化するなかで、水産物の安定供給の確保と水産業の健全な発展を骨子として平成一三年六月成立した。また同法の示す施策の方向にあわせて、漁業法、海洋生物資源の保存及び管理に関する法律、漁船法、漁港法といった主要水産関係法の改正も行われた。

注7 海洋基本計画の二二の基本施策・・平成二〇年三月閣議決定された同計画には、「沿岸域の総合的管理」「離島の保全等」を含めて二二の「政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策」が明記されている(詳しくは本号特集「海洋基本計画と離島振興」を参照)。

注8 京都議定書・・地球温暖化の原因となる二酸化炭素(CO₂)など六種の温室効果ガスについて先進国における削減率を個別に定め、期間内に目標値を達成することが定められている。気候変動枠組条約に基づき、地球温暖化防止京都会議(一九九七年)で議決された。先進国が途上国で削減事業を実施その削減度を自国削減量としたり、目標以上に削減した国から余剰枠を売るなど、他国での削減量を自国の削減量に換算できる措置が盛り込まれている。

注9 内水面の境界確定・・わが国で境界未確定となっていた内水面のうち、市町村界が確定した湖沼には、中海(鳥取県・島根県、四市三町、平成四年)、六道湖(島根県、二市三町、同八年)、猪苗代湖(福島県、二市一町、同一一年)、琵琶湖(滋賀県、一〇市四町、同一九年)がある(関係市町村数は官報告示当時)。なお、ふつう内水面とは河川や湖沼などを指すが、漁業法では琵琶湖、霞が浦、中海など九湖沼は海面として扱われている。

注10 群島水域・・フィリピンやインドネシアなど多くの島々が構成される国

を「群島国」(島々や水域などが本質的にひとつの地理的・経済的・政治的単位を構成しているか、歴史的にそのような単位として認識されているもの)とし、群島外郭の島の外側の点を結ぶ直線の「群島基線」を設定、その基線で囲まれた内側水域を「群島水域」としている。群島国の主権は群島水域の上空(領空)、海底、海底下、その資源にまで及ぶ。群島国は群島基線の外側に領海、接続水域、経済水域を設定できる。

注11 「アジェンダ21」…一九九二年にリオデジャネイロで開催された国連環境開発会議で採択された文書のひとつで、二一世紀に向けて持続可能な開発を実現するための具体的な行動計画が明記されている。

注12 「アジェンダ21」の第一七章…海洋や海域、沿岸域の保護、生物資源の保護、合理的利用と開発に関する条項。

注13 GEF…国連開発計画、国連環境計画、世界銀行を実施機関とし、地球環境保全に関する開発途上国などへ国際的な協力と、それに伴う資金の流れを活発化させることを目的に設立。一九九一年から実験的に運営開始。開発途上国が地球温暖化防止やオゾン層保護、砂漠化対策など地球環境の保全・改善に取り組む費用を賄うため、原則として無償資金を供給している。

注14 大陸棚ポンプ…海洋の表層から深部へ炭素が取り込まれる、地球表層の炭素循環理論の一つ。人間の活動によって大気に放出された二酸化炭素の相当部分を海洋が吸収しているとされる。深度の浅い大陸棚では外洋より冷却度合いが大きく、低温化によって比重が増すことで二酸化炭素を多く溶かして深層へと沈み、堆積物として海底に固着されたり、さらに外洋の深層へと送り込まれるという。