

2010 日本海学シンポジウム
「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅰ「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

2010年12月18日(土) 13:00～17:00
タワー111 (インテックビル) スカイホール

講演Ⅰ「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

講師 社団法人日本船長協会会長
森本 靖之 氏

1. はじめに

日本船長協会の森本です。本日は海、船、あるいは海運、それから海賊の話などをさせていただきたいと思います。

せっかく富山に参りまして、一番初めに富山県民、市民の皆さんに厚く御礼を申し上げたいことがあります。今から48年前、私が初めて太平洋を渡ってアメリカに連れていってくれた船が、今富山にあります海王丸です。あの船で3カ月近く船上生活を過ごしました。私の青春時代の素晴らしい思い出が詰まった船です。それを見事に保存していただいて、本当にありがたいと思っています。どうもありがとうございます。



最近の子供たちの教科書に海や船など海運がほとんど登場しなくなってきていますので、私どもの協会の方から小学校、中学校に出張って行って、海、船などの話をしています。

講演の最後に質問を受け付けますが、子供たちに私がうっと詰まるような質問をされたことがあります。それは「世界中で一番小さな海はどこにある何という海ですか」という質問で、これはいまだに私にも分かりません。

岩手県の山あいの小学校に行ったときに、「まだ海を見たことがない人はいますか」と言うと、3分の1の子供たちの手が挙がりました。私たちの時代と違って、臨海学校なども最近ではPTAの人が海は危ないからやめておこうとか、教育委員会も同じようなことを言っているという話を聞きますが、海を知らない子供たちが出てきているということは、やはり非常に寂しい感じがします。

2. 私たちと海

私が子供たちに話すときは必ず、一番初めに三好達治さんの詩を紹介します。日本の「海」という字の中にはお母さん、「母」がいるのだよ、フランス語では母を表す「Mere」という単語の中に海、「Mer」があるのだよと。

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

それは科学的にも証明することができるのです。よく私たちは「母なる海」という言葉を使いますが、私たちがこの世に生まれてくるまでの約 10 カ月間、お母さんの体内で優しく大切に育てられています。そのときに私たちを包んでくれている羊水という水の主要成分は、海とほとんど同じで、言わば私たちは海から生まれたという言い方もできるという話をしますと、子供たちは身を乗り出して聞いてくれます。

今から 50 年近く前に初めて地球を宇宙から見た人は、ご記憶されている方も多いと思いますが、ロシア（当時はソ連）のガガーリンという少佐です。彼が人工衛星で宇宙から地球を見て、帰ってきたときの第一声は「地球は青かった」でした。本当にものすごくきれいな星に見えたようです。現在は大変進歩した光学望遠鏡や電波望遠鏡ができていますが、どこを探索しても、こんなにきれいな青く輝く星はまだ見つかっていません。地表の 70% が海であるために、こんなに素晴らしい色に見えるのです。

ついでながら申し上げますと、今の地球温暖化は炭酸ガスが要因となっていますが、その炭酸ガスの約 70% を海が吸収してくれています。海の中にある植物性のプランクトンの光合成によって、海が炭酸ガスを食べてくれている。そういう大事な海です。従って、私たちは海を大事にしなければならないという話もしています。

(図 1) の濃い部分、領海はご存じのとおり沿岸から 12 海里 (22km) のところですが、1994 年、国連海洋法条約で新しい概念の海が誕生しました。それが、ここにある排他的経済水域というものです。これはどういう意味かといいますと、公海でもない、その国が管轄する海という意味です。従って、この大きな薄水色の中にある排他的経済水域の地下に眠っているいろ



(図 1)

いろな鉱物資源、エネルギー資源は、その国、この場合は日本の所属になるということになります。最近、尖閣諸島のある辺りでいろいろ問題になっているのは、こういう新しい水域が誕生したため、そういう紛争のタネができたからです。

排他的経済水域がなかったこれまでの時代、わが国は隣の国と陸地を接することがなかったので、領土を争うような紛争には一切巻き込まれませんでした。言わば海に守られていたという言い方ができます。ところが、新しい概念として経済水域が誕生したために、日本は北から言えば

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

ロシア、中国、北朝鮮、韓国、南では台湾など六つほどの国と、国境ではなく排他的経済水域で境目を接するようになったために、そういう意味では海に守られていたというところから、これからは海を守る立場に変わったという言い方ができると思います。

そういう大切な海を、決してこんな状態にしてはならないという話もします。例えばジュース 1 杯の水を再び魚が棲めるような状態にするために、どれだけの水で薄めてやらなければいけないかという、お風呂で 13 杯分の水が必要です。あるいは、てんぷら油を使って捨てたとすると、なんと 330 杯分のお風呂の水で薄めてやらないと、再び魚が棲めるような状態にはならない、帰ったらお母さんに言うておいてねというような話もしています。

今、私たち、子供たちだけではなく大人も含めて使っている電気やガスは、それぞれ電気会社やガス会社を作っているものだと思っていらっしゃるでしょう。作って直接送っているのは確かにそういう会社ですが、その前の部分が忘れられています。私たちが使っているエネルギー、天然ガス、石炭、石油、あるいは鉄を作る鉄鉱石は、ほぼ 100% 近くを輸入に頼っています。食糧に至っても、カロリーベースで約 6 割近くが外国から来ているのが実態です。

そして、それを運んでいるのは船です。今、わが国はエネルギー関係の第 1 次産品の約 8 億 t を輸入に頼っています。そして、それを製品にして、外国に約 1 億 t 輸出しています。合計 9 億 t もの海上物流が日本を取り巻いています。

そして、その 9 億 t もの荷物を効率よく運ぶということで、いろいろな大型の専用船があります。こういう船、そして、それを動かす船乗りがいないと、私たち日本人の生活は成り立ちません。そういう話もします。子供たちは教科書にないような話に目を丸くして聞いてくれます。

3. 船旅の魅力

3-1. 世界の客船

それでは本日のメインテーマである客船の話に入りたいと思います。今わが国で日の丸を揚げて走る客船は、飛鳥Ⅱ、パシフィックビーナス、にっぽん丸、にっぽん丸は今、船体を黒く塗り替えて、きれいな船になりました。それからふじ丸、この 4 隻だけです。

クルーズ人口は、世界的に見てみますとやはりアメリカが一番多く、カナダを含めてなんと 1600 万人です。これは、アメリ

表1 地域別クルーズ人口 (2007年)

世界計	1,666万人
アメリカ、カナダ	1,165万人
ヨーロッパ (イギリス以外)	260万人
イギリス	134万人
アジア (日本以外)	60万人
日本	18万人
オセアニア	30万人

(図 2)

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

カのすぐ隣にカリブ海という常夏の素晴らしい海がある、それから太平洋岸を北の方に上って行けば、アラスカという、今はアメリカの領土ですが、素晴らしい氷河が見られる海域もあるという地理的なアドバンテージもあって、アメリカのクルーズ人口は圧倒的に多いのです。ヨーロッパがそれに続いて、わが国はどうかと言えば、残念ながら 20 万人にまだ至っていないという状況です。

今就航している客船を大きい順に一覧表にしてみました。カリブ海を走っている客船はほとんどが 11 万 t を超えていて、22 万 t の客船が今一番大きいものです。一昔前なら大型客船の代名詞のように言われていたクイーン・エリザベス 2 世号 (QE2) は 7 万 t で、今や 20 位のランクにも入りません。まだまだずっと下の方になるぐらい、世界中には大きな船が走っているという状況です。

順位	船名	会社名	就航年	総トン数(万トン)	全長(m)	乗客定員(人)	乗組定員(人)
1	オアシス・オブ・ザ・シーズ	R. カリビアン Int.(米)	2008年12月	22万トン	361m	5,400人	2,165人
2	インデペンデンス・オブ・ザ・シーズ	同上	2008年5月	16万トン	339m	3,634人	1,360人
	他2隻						
5	クイーン・メリー 2	キュナード・ライン(英)	2004年4月	15.1万トン	345m	2,592人	1,253人
6	マリーナ・オブ・ザ・シーズ	R. カリビアン Int.(米)	2008年11月	13.8万トン	311m	3,114人	1,185人
	他4隻						
11	MSC ファンタジア	MSCクルーズ(イタリア)	2008年4月	13.4万トン	333m	3,274人	1,325人
12	カーニバル・ドリーム	カーニバル・クルーズ(米)	2008年9月	13万トン	306m	3,646人	1,369人
13	セレブリティ・ソルステイス	セレブリティ・クルーズ(米)	2008年12月	12.2万トン	315m	2,050人	1,246人
14	セレブリティ・イクス	同上	2008年7月	同上	同上	同上	同上
15	サファイア・プリンセス	プリンセス・クルーズ(米)	2004年9月	11.6万トン	290m	2,670人	1,230人
	ダイヤモンド・プリンセス	同上	2004年2月	同上	同上	同上	同上
16	カーニバル・スプレnder	カーニバル・クルーズ(米)	2008年6月	11.3万トン	290m	3,006人	1,150人
	クイーン・エリザベス2 (QM2)	キュナード・ライン(英)	1989年	7万トン	293.5m	1,778人	
	飛鳥Ⅱ	郵船クルーズ	1990年	5万トン	241m	800人	470人

(図 3)

(図 4) が一番大きな 22 万 t の客船で、オアシス・オブ・ザ・シーズというロイヤル・カリビアン・クルーズの客船です。なんと高級マンションが 2 棟、もう一つ同じ構造物が向こう側にもあるわけです。

(図 5) のように、この中はずっと吹き抜けになっていて、上からのぞいてみると、上にプールがこちらにもあちらにもあります。それから、ものすごく大きな中庭があって、およそ乗っている人たちは客船という感じがしないほど大きな構造物です。アメリカ人は本当にこういう大きなものが好きな国民ですね。



(図4)



(図5)

先ほど紹介しました QE2 はいよいよその次の代のクイーン・エリザベス、QE3 になるのかといえそうではなくて、また改めてクイーン・エリザベス号になりました。これは9万tの船です。つい先日、命名式が行われました。女王様も臨席されています。クイーン・ビクトリアという船は同じく9万tで既に就航しています。こういうふう大型の客船は、イギリスでは女王臨席の下に命名式が挙行され、まさに海の国を感じさせる光景があります。

3-2. クルーズの楽しみ

ここで、クルーズとは一体どういうものなのかを少し分析してみたいと思います。クルーズはリゾートの三つの要素であるホテル、レストラン、それから来る人を楽しませるエンターテインメントという三つの要素を包含しているビジネスだから、トータル・リゾート・ビジネスとも言われています。

陸上のリゾートホテルにもこういう要素がありますが、根本的に陸上と違うところは、船上では安全がしっかりしていてこそ初めて三つのリゾートの要素が生きてくるということです。安全とは、航海上の安全もあります。冬場のすごく荒れる北太平洋、北大西洋に航海計画を立てるようなことはしません。それから、後でお話ししますが、海賊が出てくるような海、あるいは以前のイラン、イラクが紛争をするような戦争の海、あるいは治安が悪い、衛生状態が悪いという所も、寄港地の対象としては選びません。ただ、十分に調査して行っても突発的にそういうことの起こる可能性がありますので、船が動いている間は十分に世間の動きに注目しています。

海にはパトカーも救急車も消防車も来ません。何かあれば全部、船長以下の乗組員で対処しなければならないのです。ですから、絶対に事故を起こさせないように、常に注意をしなければなりません。一番怖いのはやはり火災です。火災は水の上に浮かんでいるから勝手に消えるだろうということは絶対にありませんので、十分に注意しています。ただ、お客さまがうるさいと思うような事細かな注意はしません。それは乗組員が黙って点検して目配りをするという形

2010 日本海学シンポジウム

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

でやっています。

ここで日本人のお客さまの特徴を申し上げます。まだクルーズの経験のない方に、「クルーズに対してあなたはどんなイメージを持っていますか」という質問をしますと、大体「船酔いするのではないか」「船の上で退屈するでしょう」「いい服を着ていないと乗れないんじゃないの」と、乗船することをちゅうちょさせるようなイメージが先行しているようです。

高級服の話をする、十数年前の話ですが、飛鳥が初めて北海道の東端の根室という港に入るので、私は先に現地へ入り、市長さんと一緒に大勢の市民とともに飛鳥入港の歓迎式に参加しました。岸壁では珍しい海産物をドラム缶で浜焼きしたり、地酒を用意したりして、お客さまを歓迎しようと市民の方がたくさん待ってくださっています。そこへ船が入ってきて、タラップが下りて、お客さまが降りてこられました。すると、後ろの方で市民の方が何かぼそぼそおっしゃっています。何を言っているのかと思うと、タラップを降りてくるお客さまを見て、「何だ、ただの人じゃないの」と。どんな人が降りてくるか、ドレッシーな人が降りてくると想像なさったのかもしれませんが、イメージとしてそういうものがある。どうも新聞や雑誌などでは「豪華客船」というように何でも必ず「豪華」が付いているので、それが少し誤ったイメージを与えているのかもしれない。

ロングクルーズになりますと、日本人の勤勉さがそう言わしめるのかもしれませんが、休暇を取ることにちゅうちょします。「よその人が働いているのに、おれは乗れないよ」というようなことですね。それから、ロングクルーズでお年を召した方が多くなりますと、やはりどうしても外国語に弱いというところがあります。食事は日本食です。洋食を連続など絶対に出せません。洋食を連続で出せば、頼むからお茶漬を食わせてくれと言われることになります。それから、やはり清潔にしておかないといけない。それからショア・エクスカージョン、バスに乗って寄港地でいろいろな観光に行きますが、必ず事前にトイレ休憩の場所を確保しておきます。そして、次が一番日本人の特徴と言えらると思いますが、安全に対して能天気といえますか、自分の身を自分で守るという意識が非常に希薄です。

その一例ですが、1997年にエジプトのルクソールというハトシェプスト神殿がある所で、イスラム原理主義のテロリストが観光客を機関銃で乱射したことがあります。そのときに、60の方がその場で射殺されて、そのうち10人が日本人だったのです。では、あの観光地を訪ねているお客さまの6分の1は日本人かと言えば、決してそうではありません。欧米の人たちが中心で、日本人はほんの2%ぐらいしかいない。それにもかかわらず、それだけの日本人の犠牲者が出たのはなぜでしょうか。機関銃を乱射したときに、欧米の人たちはばっと身を伏せたのです。日本の観光客は、機関銃の音ももちろん聞いたことがないでしょうし、何だ何だとぼおっと立っている間に弾に当たって、犠牲者が多くなったという話があります。

それから、先ほど治安も事前に調査してと言いましたが、入港中には自由行動を取られるお客さまもいらっしゃいます。そういう方のために市街地図を準備していて、それには治安が悪いか

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅰ「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

ら行かないでくださいという場所に斜線を引いてあります。それから、パスポートは全部船で預かっています。コピーしか持ってもらわないということで、一応安全対策をしていますが、600～700人のお客さまがおられると、必ず天のじゃくといいますが、せっかく来たのだからそういう所へ行ってみようという人がいるのです。案の定、巻き上げられてすごすごと帰っていらしたというケースもあります。もちろん船に一言も文句はおっしゃいませんでしたが。われわれの方からは、無事に帰ってこられて良かったとしか言えません。

大体世界一周クルーズといえますと、103日ぐらいで30の港、20ほどの国に寄っていきます。いろいろな所でその土地のエンターテインメント、中国では雑技団、スペインではフラメンコ、メキシコへ行けばマリアッチ、ハワイではフラダンスと、その国での素晴らしい芸能を船の大ホールでやってもらいます。

洋上の生活も結構長いですから、いろいろなエンターテインメントを準備しています。専門のインストラクターに乗ってもらってお客さまを指導しますので、決して退屈はしません。お客さまの中にはなぜこんなに忙しいのかと。お休みになればいいのですが、やはりメニューとしてその日の予定表を配りますと、必ず出てこられるのです。世界一周クルーズももう6回目ぐらいのときに、今日は何もイベントがありません、もちろん食堂で食事はいつものとおりしてもらいますが、自由にお過ごしくださいというノーアクティビティデイを作ったところ、結構評判が良かったです。そういうことをノウハウとしてわれわれも新しく勉強しました。

少し船内生活をのぞいてみますと、コラージュ、ヨガ、マジック、お茶。このお客さまは耳が全く聞こえないのです。奥さまが通訳をなさるわけですが、この人に手話教室をやってもらいました。

約100日ありますと、相当に上達します。乗ってこられたときに、70歳近くでダンスなどできるかとおっしゃっていた人が、奥さまに嫌々引っぱり出されてやっている間に

はまってしまって、航海の終わりごろになると、しなを作って踊るぐらいまで上達されます。航海の終わりぐらいになると、いろいろな教室の発表会をします。これは船がやれと言うのではなく、お客さまが自主的にされるものです。



(図6)

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

(図7) は赤道祭で、船長がプールに放り込まれます。(図8) のように、運動会もあります。もちろんお客さまの年齢に合わせて、騎馬戦や棒倒し、綱引きなどはゲームの中に入れておりません。



(図7)



(図8)

(図9) は何をやっているところかよく分かりませんが、70歳ぐらいの人がばか騒ぎをしています。本当に童心に返ってこういうことができる。陸上でこんなことをすると、少しおかしいのではないと言われるますが、船の中では全然それがおかしくないのです。

また、20年ほど前ですが、それぞれ別々のご夫婦で乗ってこられた方々がおられました。それから6年後ぐらいだったか、男性の方が一人で乗ってこられました。どうしたのかというと、奥さまを亡くされたわけです。そのうち、ある女性の方が一人で乗ってこられて、どうしたのかと聞くと、旦那さんを亡くされた。それから3年後だったか、二人一緒に乗ってこられました。そのうち、どうも子供さんの手前がなくて結婚式を挙げていないと聞いた船長が、それではサプライズで船内結婚式をやってもらおうということで、めでたく船上で結婚式を挙げられました。



(図9)

4. 海上の危険－海賊問題とその対策

先ほどクルーズは安全がしっかりしていないと成立しないというお話をしましたが、海上にはいろいろな危険があります。そのために、いろいろな保険も存在しています。ただ、保険があっても、戦争、内乱、ストライキなどについてはききません。戦争については、非常に高い特別料

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

金を支払う戦争保険が一応出来上がっています。しかし、先ほど少しだけ触れた海賊についての保険はありません。海賊は新しい海上の危険なのです。

私たち船乗りが海の上での危険は何かと言えば、一番怖いのは荒天です。(図 10) よりもっとすごい写真がありますが、今日は客船の話をしていますので。客船はめったにこういう海域には行きません。しかし、たまに思わぬ所に大きい低気圧が発生したりして、大型客船でもホールのグランドピアノが動きだして、そこら中を壊しまくったというほど揺れると



(図 10)

きがあるのです。ですから、航海計画はできるだけこういう海域を避けて立てます。

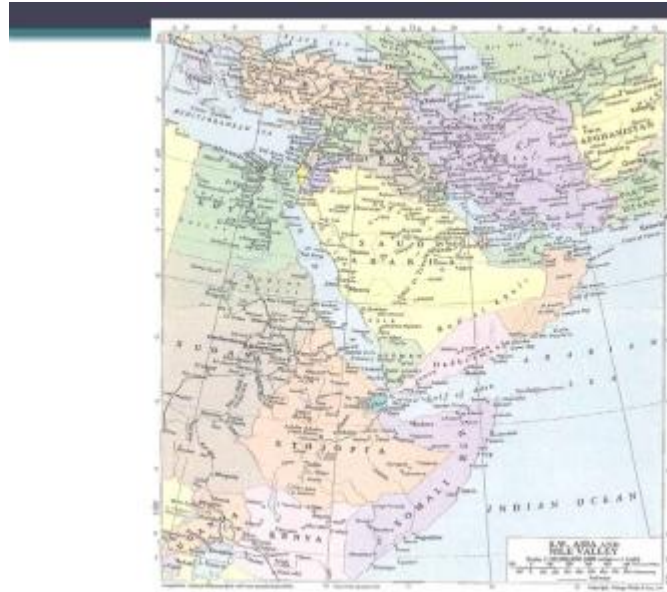
こういう危険に新たに加わったのが海賊です。二十数年前から、少し治安の悪い港に停泊していると、停泊中夜陰に乗じて、こそどろ的に船長の部屋に行き、ナイフで脅して船内の金庫を開けさせて船用金を持っていくという事件はありました。あるいは、船の倉庫からロープ類や金目の船具を持ち出して盗っていくと。それがだんだんと大胆になってきて、ピストルを持ち、堂々と強盗していく。さらに、そのうち停泊中、あるいは沖で錨泊中の船だけではなく、動いている船にまでそういう行為をするようになりました。

日本から割合近い、東南アジアの東シナ海の辺りの国、あまり実名を出したくはないのですが、インドネシアには 1 万以上の島があって、完全にそれぞれの島を統治するのは不可能です。隠れ家に非常に適当な島が散在しているので、海賊が巣くうチャンスがあるわけです。

そういう中で最近特にわれわれが一番頭を悩ませているのは、(図 11) の地図中のアフリカのこちらにあるこの辺です。ここの発生率が一番高いのです。少し見にくいのですが、ここにマラッカ海峡があって、東南アジアでも出没していますが、一番たちが悪いのはソマリアの海賊です。

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
 講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

これはアフリカの角（つ
 の）と言われている角（かど）
 です。こちらがペルシャの方
 です。これがイエメン、サウ
 ジアラビア。この海を通過、
 ここにスエズ運河がありま
 す。スエズ運河から地中海に
 入って、ヨーロッパの方に行
 くわけですが、ソマリアとい
 う国はこんな格好をしてい
 ます。これがソマリアで、海
 岸線が 2000 kmあります。こ



(図 1 1)

のいろいろな所に海賊の巣があるのです。特にガルフ・オブ・アデン（アデン湾）は、日本からヨーロッパに行く貿易の重要なルートにあたります。日本に限らず、アジアからヨーロッパへの貨物は必ずここを通らなければなりません。そういう所に海賊が出没するようになっているのです。

海賊と言えば、皆さんは眼帯をしてどくろのマークを入れていると思われるかもしれませんが、それはかなり昔の時代の話で、(図 1 2) が現代の海賊です。かなり高性能の船外機を付けて、速い船ですと 23 ノットぐらいで追い掛けてくるのです。手に何か怪しげなものを持っていますが、これは対戦車ロケット砲です。この辺に機関銃をたくさん隠しています。漁



(図 1 2)

船ならばしごは要らないのですが、これは海賊で、襲うときに、相手の船によじ登っていくために持っているわけです。ですから、上空から見れば海賊か漁船か簡単に区別がつかます。

最近では、先ほどお見せしましたようにソマリアから東側に大きなインド洋が広がっていますが、ソマリアからなんと 2000 km離れた所にまで海賊が出張ってきています。ですから、インド洋はほとんど安心して通れる所がなくなってきているのです。先ほど紹介しましたアデン湾は各国

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

の貿易の重要なルートですから、後で申し上げますが、各国から監視船を出して警備体制を敷いています。ところがインド洋は大き過ぎて、全部の船は守れません。

これは海賊に追い掛けられて、必死になって海賊を寄せつけまいとして水幕を張っているところです。タンカーはバラストを積まなければなりませんので、大型のバラストポンプを持っています。だから、こんなふうに船体に水幕を張るぐらいの能力があるバラストポンプを持っていますが、普通の貨物船にはできません。海賊に追い掛けられたときに、こんなことに注意し



(図 1 3)

ろとか、こういうことをしようというものはありますが、やはり商船は丸腰ですから対戦車砲や機関銃には残念ながらありません。

そういう中で、3年ぐらい前からソマリアの海賊に各国が注目し、何とかしなければならないということで、国連の安全保障理事会をベースに対策を練りました。一昨年、2008年に安全保障理事会で、2回にわたって満場一致で決議したことがあります。それは、各国から艦船を出して警備活動にあたってくれと。それから警備活動の際に必要なであれば武器を使用してもよろしい、ソマリアの領海の中に入っていて、そういう行為をしてもよろしいと。これを満場一致で国連の決議として2回も決議しているわけです。ご存じのとおり、安全保障理事会で満場一致というのは非常に

ソマリア海賊への国際的対応

1. 国連の対応：2008年安保理決議 第1816号, 1838号
 - ①国際法規に従い海族制圧の目的で**同国領海内に侵入**すること
 - ②海賊制圧の為に、**必要なあらゆる措置**を行使すること
 - ③海軍軍艦や軍用機を展開し、公海における対応に積極的に参加
 - ④加盟国に対して、国際法規に準拠して必要な措置をとる
2. 各国及び地域機構の対応
 - ①米第5艦隊と合同任務部隊 (CTF-150) による哨戒
 - ②米中央海軍による「海洋安全哨戒海域」(安全回廊)の設定
 - ③EU, NATO, ロシア, インド, マレーシア, ノルウェー, 中国, 韓国など艦船派遣
(2009年初頭段階で、日本は自衛艦派遣を検討中)

(図 1 4)

珍しいことです。例えば北朝鮮がテポドンを打ち上げた、あるいは核実験を行った、それを非難

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

するために決議しようと思うと、必ずどこかから反対や棄権が出ますが、こと海賊についてはどの国も完全に賛成に回っています。要するに、それほど丸腰の商船隊に対する平和な海の上でのこういう行為は絶対悪であるという共通の認識が、世界中の人々に持たれているという言い方ができると思います。

それで、各国はどういうことをしたかといいますと、特にアメリカ、ヨーロッパ、EU の国は、自分たちの国から艦船を出して警備活動を開始しました。そのうちインドが出動し、中国も出動しました。わが国はと言えば、09 年 1 月の時点でもまだ検討中という段階でした。大変な貿易量がヨーロッパとの間にあるにもかかわらずです。そこで、ついに国会でも何とかしなければいけないという話になりまして、やっと 09 年 3 月 13 日に自衛艦 2 隻が PC3、2 機とともに現地に行ってくれました。

ところが、海上自衛隊法の第 82 条により、海上自衛隊が守れるものは、日本人の生命と財産だと、1975 年当時に丸山防衛局長が国会で答弁しているのです。一方、ソマリア沖の海域では、日本の VLCC 大型タンカーが海賊に撃たれて、燃料タンクに穴が開いて油が漏れました。燃料は C 重油ですから非常に爆発しにくい油で助かったのですが、必死になって逃げているときに船長が発した SOS で急を聞いてすごい速さで駆けつけてくれたのは、ドイツのエムデンという巡洋艦でした。帰ってから、「本船の乗組員はエムデンという名前を生涯忘れないだろう」と船長が言っていました。それほど本当に必死な状況で船を動かしたということが船長の言葉でよく分かりました。ほかにも例えば北朝鮮の船をアメリカの軍艦が救出した、あるいは台湾の船を中国の軍艦が救出したなど、救出活動は国籍を超えて行うことが海上のルールになっています。それにもかかわらず、この 82 条は、日本と関係ない船に対しては知らんぷりをしなさいということなのです。そういう状態で国際的な活動ができるのかということで、こと海賊に限って言えば、何とかしなければならないと国会でも問題になりました。

一方、私たち船乗りには、船員法という船乗りの行動規範を律している、船員の憲法のようなものがあります。その第 14 条には、よその船の遭難を知ったときには、自ら操船している船に急迫した危険がない限り、必要な手

現行法下での海賊対策

「海上における警備行動」(自衛隊法82条)

防衛大臣は、海上における**人命若しくは財産**の保護又は治安維持のため特別の必要がある場合には、内閣総理大臣の承認を得て、自衛隊の部隊に海上において必要な行動をとることを命ずることができる。

***1975年 丸山防衛局長答弁：**
「**生命、財産とは 通常日本人の生命と財産を指している**」

警護対象船： 日本籍船/日本人搭載船/日本船社運航船/日本貨物積載船
(対象以外の船舶から 救助要請があっても関知できない !?)

船員法第14条

船長は、他の船舶又は航空機の遭難を知ったときは、人命の救助に必要な手段を尽くさなければならない。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険がある場合及び命令の定める場合は、この限りでない。

船乗りの仁義 (Seaman-ship)に反することは、国際的に通用しない

(図 15)

段を尽くしなさい、救助に行きなさいと明記しています。これは船員法の第 14 条ですが、国際的

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

な船乗りのルールなのです。それと 82 条はどうしてもつながらないということで、国会の方でも、この 82 条を補完するために海賊に限って特別な対処法を作るべしということで、新法案が衆議院に上程されました。

私も国会に参考人として招致を受けまして、今言っているような現場の話もさせていただきました。私が申し上げたのは、今のような、よその困った船があれば助けに行くのが船乗りの義務であり、仁義であると。そこでシーマンシップという言葉を使いたかったのですが、シーマンシップよりも日本人の議員には「仁義」という言葉の方がより訴える力があるだろうと思



(図 1 6)

って、私自身も本当にそう思ったから言ったのですが、「それは海の男の仁義だ」と申しあげました。そうすると、非常にスムーズに衆議院は通りました。ほとんど質問は出なかったです。

その海賊対処法の骨子を少し見ていただきたいと思います。プリントにもありますが、新しい法律ができると、その法律は何のためにできたのかというその法の目的がまず書いてあります。

これは当たり前です。その次に、これは私自身も大変驚いたことですが、海賊という言葉は「ピーターパン」や「宝島」でも使われていて、子供でも十分知っている普通に使っている言葉ですが、わが国にある憲法をはじめとするいろいろな法律、あるいは何十何百とあるいろいろな規則、施行令など、わが国の法律のどこを探しても海賊という文言

新法の骨子

「海賊行為及び海賊行為への対処に関する法律」案要点

1. 目的：経済社会・国民生活における航行安全確保、海賊行為への処罰、効果的対処に必要な事項を定め海上の安全と秩序の維持を図る。
2. 海賊の定義：船舶乗組／乗船者が私的目的で公海、日本領海で行う行為。
①船舶強取・巡航支配 ②船上財物強取等 ③船内にある者の略取
④人質強要を目的に船舶侵入・損壊、他船への著しい接近、凶器準備航行
3. 罰則：①～④（無期/5年以上懲役）
負傷（無期/6年以上） 死亡（死刑/無期懲役）
4. 海上保安庁による海賊行為への対処：
（自衛官には司法警察権が付与されていない）
海賊行為への対処は海上保安庁が必要な措置を実施し、保安官は警察官職務の規定により武器を使用、他船接近防止に必要な場合の武器使用

(図 1 7)

は出てきません。そこで、海賊とは何かという定義をしないと、その次に続かないわけです。で

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

すから、海賊の定義ということで、船舶の強取、海上財物の強取、あるいは船内にある者の略取など、こういういろいろな行為を海賊と言うのだとまず説明しています。それから、海賊行為に対する罰則などは、今まで最高裁の判例を見てもありませんので、その罰則の基準も設けていません。もし人質を死亡に至らしめた場合は、死刑もしくは無期懲役であるということまで書いています。そういうことは私も初めて勉強してよく分かりました。

その後、めでたく日本の客船のすぐ近くを自衛艦が護衛してくれました（図18）。

もちろんこの後ろに船団を組んでいる船も通っています。船上には、平均年齢70歳のお客さまですから、非常に感激されて、涙を流される方もいらっしゃいました。お客さまの自発的な発意で、遠い所でご苦労さま、頑張ってくださいという激励の横断幕を作って、自衛艦に見えるように広



(図18)

げました。それを見た自衛隊の人たちもまた涙を流す人がおられたと、帰って来た隊員の方が報告に来てくれました。このように現場海上ではエールの交換もありました。

ところが、こういうふうに各国が警護活動にあたってきているにもかかわらず、先ほど言いましたように、海賊の活動範囲が非常に広がってきました。相変わらず昨年も200件以上の船が乗っ取られ、人質に取られ、中には290日も拘束された船があります。その間、乗組員は水も食料も非常に制限された中で生活を余儀なくされました。身代金を払わない限り、絶対に解放しないので平均2カ月以上はかかるのです。

そういうことで、欧米の国に属する船は、こうなれば自分たちの手で守らなければ海賊は排斥できないということで、商船の武装化を進めだしました。私は個人的にはまだそういう段階ではないと思っています。船長協会としても、生兵法は大げがのもとであるということでそれに対しては反対の意思表示をしていますが、これからまだ被害が増えていきそうであれば、私も船員を守るためにももう少し効果的なことをしなければならぬのかという気持ちになっています。

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演 I 「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

(図19)は私見ですが、地中海文化、イスラムとキリスト教文化のせめぎ合いに非常にお詳しい塩野七生さんという今イタリアに住んでいらっしゃる作家が、十字軍は海賊を捕まえて山間部に送って土地を与え開墾させ、農民として定着させた、再び海賊として戻って来ることがないような政策を取ったとおっしゃっていました。やはりソマリ

今後いかに対処すべきか (私案)

- * 国連の強力な指導の下に、各国が派遣する艦船を統一組織として、危険水域に効果的に配備する。
(地球外生物の攻撃に対処する地球軍の構成)
- * 同時に、国連の強力な指導の下、ソマリアの自立に向けて、同国を支援する。(長期戦)
- * 捕捉した海賊を解放せず、教育的施設に収容する。
(農業/漁業教育、基礎教育etc)

(図19)

アの人たちも、過去の歴史を見てみると、ソ連が入って傀儡政権を作り、そのソ連が出ていった後はアメリカが入り、やがて米ソの冷戦状態が終わって米国が去り、ソマリアに残ったのは何かと言えば、豊富な武器と混乱だけでした。やがて海賊稼業に乗り出して来た。捕まえた海賊は武器を捨てさせて解放している例が多く、彼らはすぐまた海賊として戻って来ているのが現状です。そういうものをやめさせて、塩野七生さんのお話ではありませんが、国連が管轄するどこかの施設に収容して、そこで基礎教育、あるいは農業、あるいは漁業を教えて、海賊にはもう戻ってこないというようにすればいいのではないのでしょうか。そのための国際連合だと思しますので、そういう働きをしてほしいと願っています。

5. 北前船が再び活躍する時代に

さて、話はがらりと変わりますが、今日は富山という日本海に面した港に来させていただいていますので、せっかく来た機会に、これも資料に付いていますが、いま中国が世界の工場と化しているというのは新聞に載っているとおりです。確かに1990年ごろまでは、日本の太平洋側の大きな港四つが世界コンテナ取扱量ではベスト30の中に入っていました。中国は、当時、香港はまだ返還されていないのですが、2位の香港以外、中国は一港もありませんでした。それが、2008年になりますと、日本ではかろうじて二つの港、東京港と横浜港だけが残っていますが、中国は六つの港がベスト30に入っていて、なんとベスト5の中に、2、3、4位と三つも入っているのが現状です。

では、太平洋を横断していく海上物流はどうなっているのかを見てみますと、日本に出入りするコンテナの合計は年間約100万TEUです。一方、中国の場合は、ほとんどが輸出ですが、780万TEU近くあります。それだけの物流がどこを流れているか。今言いました香港以外の中国の主要港、大連や深圳、天津などの港はすべて黄海 (Yellow Sea) にあります。そうすると、中国の

「海と船が教える、本当の人間力～暮らしの知恵から共生社会を担う指導力まで～」
講演Ⅰ「人生を豊かにする船旅の魅力と船乗りの作法」

工場から出ていったものは、日本の太平洋側に寄ってアメリカに行くのか、あるいは日本海を渡って津軽海峡から出ていくのかというと、ほとんどが日本海側を航行していると思われます。約8割の物流が、日本海を通っている。しかも太平洋ルートよりもコンテナ船で約10時間航海時間が短い。だから、能登半島の北側の海には、膨大な海上物流が流れているのです。最近では日本のカーゴでも、ここにある釜山にフィーダーサービスで持って行って、そこからこのルートに乗せているという流れも結構あります。

私が何を言いたいかといえば、日本海にこれだけの物流があるということは、現代の北前船がまた再び活躍できるチャンスがあるのではないかということです。そういうことで、富山県民の皆さんには大いに元気を出していただきたいと思っています。

取りとめもない話になりましたが、これで終わりたいと思います。どうもありがとうございました。