

広島大学学術情報リポジトリ  
Hiroshima University Institutional Repository

Title	日本における船舶と日本人：主に法律と歴史を通して
Author(s)	アーロン ペーシェンス,
Citation	日本語・日本文化研修プログラム研修レポート集, 18期: 204 - 209
Issue Date	2004-03-31
DOI	
Self DOI	
URL	<a href="https://ir.lib.hiroshima-u.ac.jp/00038866">https://ir.lib.hiroshima-u.ac.jp/00038866</a>
Right	
Relation	



# 日本における船舶と日本人 ―主に法律と歴史を通して―

アーロン・ペーシェンス

## 0. はじめに

日本の歴史は海や船を抜きにして語ることはできない。島国で暮らす日本人にとって、船は交通の面でも生活の面でも、なくてはならないものである。

## 1. 日本における船舶

### 1.1 日本の船舶の歴史

飛行機も自動車もない江戸時代までの暮らしでは、国内や国際貿易と言えば船に頼るしかなかった。海だけではなく、川も湖も今日の道路と同じ役割を果たしていた。

地中期から瀬戸内海を中心に発達した弁才船(図1)は国内海運の主役として活動していた。一般に弁才船と呼ばれる船は様々あったが基本のデザインは木材の船体にぎっしり編んだ綿でできた帆を立てていた形であった。樽廻船という弁才船がお酒を江戸に運送した商船であった。



図1：樽廻船 (船の科学館の資料から)

明治時代になると(鎖国後)和洋折衷の弁才船が登場した。明治天皇の開国法-明治憲法-の影響で方帆の弁才船がスクーター式みたいに真帆船となった。「合の子船」(図2)と呼ばれた弁才船はその一つであった。船首三角付け(スピニカー)で、舵も舳先も非常に洋

風であったが船体と帆の生地は変わらなかった。

こういう弁才船は木、綿、油、しょうゆ、紙などの日用品を大坂（大阪）から江戸まで運送する商船であった。明治時代の政府の欧化政策はデザインに反映していた。

明治時代には日本では同時期に弁才船にくわえて鉄船と鋼船が製造されるようになった。これは日本の造船業の転機と言えるだろう。嘉永6年（1853年）ペリーの黒船の来航によって鎖国の夢を破られた日本はそれまで徳川幕府によって禁じられていた大船の建造を解いた。明治5年、新丸が日本の鉄船として建造された（図3）。17年後（明治23年）大阪商船会社は日本の最初の鋼船を製造した。

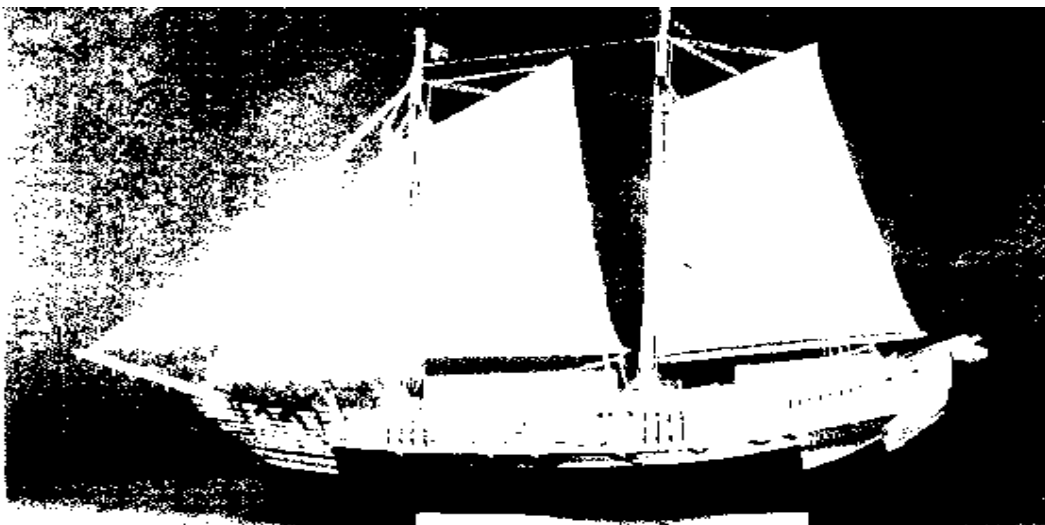


図2：1000石の合の子船



図3：筑後丸、610トンの日本の最初の鉄船

## 1.2 日本の戦艦

明治38年まで日本の鋼船が世界的になってきた。明白な証拠は日本海海戦時には、戦艦

三笠を初めとするいわゆる六六艦隊を編成し、露西亜のバルチック艦隊を撃退し、日露戦争を日本の勝利に導いたことである。世界ではじめて東洋の国が西洋の国に対して勝利を収めた。

日本の戦艦造りは昭和 16 年にピークに達した。史上最大の戦艦として歴史に名をとどめるのが、日本海軍が建造した 64,000 トンの戦艦大和である（広島県呉市呉海軍工廠進水）。しかし進水してから 4 年後（昭和 20 年）、沖縄に出撃中、米国の航空母艦による攻撃を受け沈没した。戦後、マッカーサーの管理によって書かれた日本国憲法の 9 条の影響を受けて日本の自衛隊（1954 年設置）は防衛以外の軍艦造りを禁止された。

## 2. 日本における海洋法の歴史

「日本橋より唐（中国）阿蘭陀、境なしの水路なり」-林子平（寛政三奇人の 1 人）が北海道、長崎などを調査して執筆した国防を論じた「海国兵談」の一部である。海国の日本に適した国防をするように論じた。寛政改革（1787 年-1793 年）のおりに、発禁となり、林は謹慎を命じられた。1841 年（天保 12 年）罪料が解かれて、同書も復刻した。

### 2.1 日本の領海

領海というのは国の主権が及ぶ沿海である。日本は 1870 年（明治 3 年）から 1977 年（昭和 52 年）まで領海の幅として 3 海里を保っていた。3 海里領海はもともとオランダの cannon shot rule（着弾距離規則）から採られた。

着弾距離規則と言うのは、陸地にある大砲の最大到達距離からきた。その距離は明治時代にだいたい 3 海里だった。日本政府が最初に 3 海里領海を宣言した理由はおもに普仏戦争であった。仏蘭西とプロシアが日本の近くで海戦をする可能性があったのでそれを禁止するため 3 海里領海を実施した。第 2 次世界大戦後 3 海里領海が変わらなかった。その時、アメリカ、イギリス、仏蘭西などの領海はすべて 3 海里であった。世界中の基本ルールであった。

50 年代から国際連合の国々が 12 海里の領海を協定し始めた。最初は日本がこの新しい距離に反対した。世界の国々の領海の幅が広くなれば、なるほど、世界の公海が限られていく。その上、漁業の自由は限定される。その時日本の漁業会社は日本政府を圧迫したが世界からのプレッシャーも重かった。

12 海里の領海がないと、日本の周りの魚は露西亜または韓国の漁業船に取られる可能性が非常に高かった。日本政府は選ばなければならなかった - 日本の領海を広げるか 12 海里のトレンドに反対するか。1971 年まで 45 か国が 12 海里の領海を実施していた。これから他の国もきっと 12 海里の領海を採用するだろうと日本政府が考えた。反対してもこれ

からの方向が変わらないという事を理解してきた。ということで、1977年に日本の漁業を守るため、日本の領海を3海里から12海里まで広げた。

## 2.2 漁業と排他的経済水域 (EEZ)

日本は1977年に漁業水域暫定措置法を定めた。この法律によって日本の漁業水域が12海里から200海里まで増やされた。1970年代に200海里体制が世界標準になった。排他的経済水域というのは基線から200海里までの領海の外にある海域で、沿岸国は漁業資源の漁獲量の配分と操業活動について一方的に決定できる権利を持つ。はじめに、日本は排他的経済水域に反対した。しかし、露西亜が1973年に200海里の排他的経済水域を設定し、露西亜の回りの公海が突然露西亜の漁業水域になった。その結果日本の漁船はある程度狭くなりそうだったので漁業を守るため日本は排他的経済水域体制に入った。結果的に日本の基線より200海里まで外国の漁業船は許可がないと漁することが国際法では違法になった。

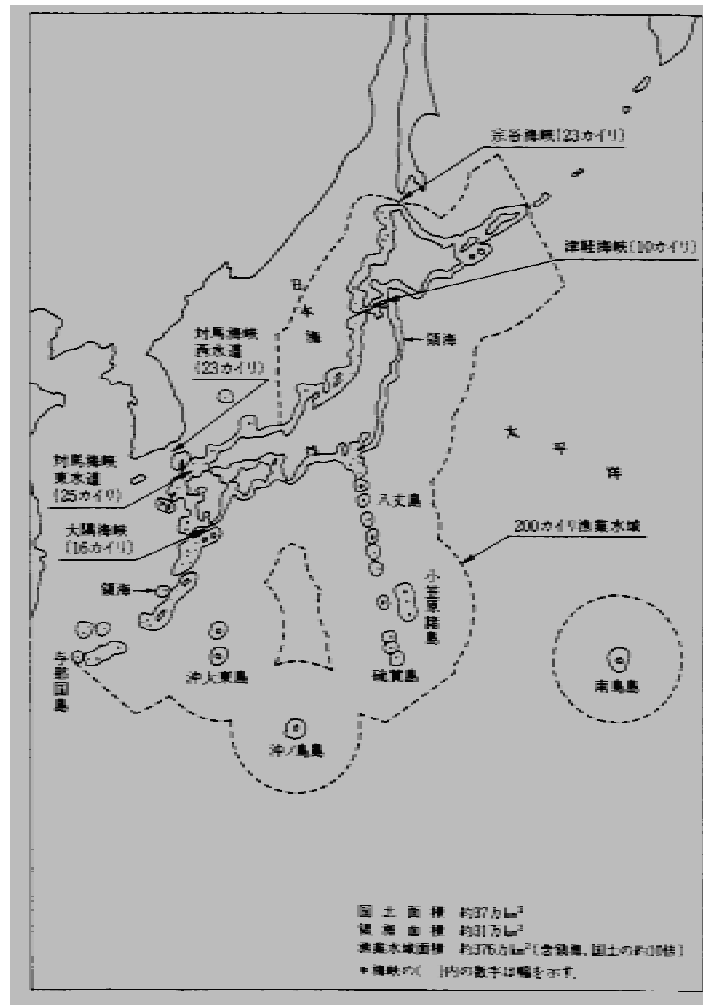


図4：日本の排他的経済水域、「日本と海洋法」から、p 75

1973年に第3次国連海洋法会議が行われ、1974年には排他的経済水域制度へのコンセンサスができ、1982年に完成した。露西亜の漁業船だけは日本のEEZ(Exclusive Economic Zone)に入ることを禁止された。1983年まで中国や韓国の漁船は自由にEEZ以内漁をする事が出来たが1983年に国内の漁業会社の要請により日本政府が完全に水域を排他的に定めた(図4)。

### 2.3 日本国憲法の第9条

第9条では「日本国民は、正義と秩序を基調とする国際平和を誠実に希求し、国権の発動たる戦争と、武力による威嚇又は武力の行使は、国際紛争を解決する手段としては、永久にこれを放棄する。2前項の目的を達するため、陸海空軍その他の戦力は、これを保持しない。国の交戦権は、これを認めない。」となっている。

日本の交戦権は、陸海空軍その他の戦力を保持しないが日本政府は自衛権を法的に有効と認めている。しかし、どこまでが自衛かという疑問点がある。日本の海上自衛隊が潜水艦を22本、駆逐艦を51本、フリゲート艦を10本と飛行機200機保持している(海上自衛隊のパンフレット、2000年発行)。また、45,000人以上が海上自衛隊員としてつとめている(2000年)。ただの自衛のためにこのような力を持つ事は極端ではないか?という意見がある。一方、日本は四面を海に囲まれた島国で、日本に対する脅威が常に海を経由して来ることを意味する。その上、日本の1億3千万人の人権と盛んな経済を守るため、穏当な軍事力がないと日本の国民と貿易は害されるかもしれないという心配もある。日本国民の間にはこれらの二つの意見がある。

### 2.4 海洋法と船舶の関係

日本政府は第9条を防衛の権利をあたえていると解釈しているが、海上自衛隊を調査すると、この防衛は限られているようだ。飛行機を遠くまで運ぶ航空母艦がなく、海上自衛隊の戦艦は主に対潜戦、防空戦、対水上戦及び機雷戦などの対攻撃役割を務めている。その上、日本の非核三原則も船造りを制限している。日本政府が1971年に、この原則を採用し、核兵器を持たず、作らず、持ち込ませずという三つの原理を設定した。因みに、核兵器を持つ戦艦を建造することは違法である。さらに、外国戦艦の日本領海の無害通航権は核兵器を持つ戦艦を含まない。しかし、横須賀や佐世保に入港する米軍戦艦に関して、米軍は核兵器を持っているかどうかを否定も肯定もしていないことから、米軍がこの非核三原則に服従していない可能性が指摘されている。

国際条約も海洋法と船舶に影響をあたえる。2004年に発効する海上人命安全条約（SOLAS条約-Safety Of Life At Sea Convention-）はその一つである。この新法が厳密な安全基準を船舶に押しつけて、日本製の船舶も日本に入港する外国船舶もこの基準に従わなければならない。名の通り、SOLAS条約は船舶に乗船したり働いたりする人の健康や安全を守ろうとする法律である。2003年6月、富山県は北朝鮮船の富山港への入港を事実上拒否した。SOLAS条約が日本の法律に含まれると、このような危険船入港拒否事件はきっと増えるだろう。

### 3. 結論

日本船舶は江戸時代から明治時代にかけて、木材の漁船や商船から鉄鋼の客船や世界的な戦艦へと変わった。海洋法に関して、日本は19世紀から領海設定を世界基準に合わせた。1970年代になってからも、世界の多くの国と同様に排他的経済水域の200海里制度に入った。第二次世界大戦以前は日本国は世界基準の戦艦を所有していたが戦後憲法第9条の規制により、以前のような世界基準の戦艦を建造することが出来なくなった。現代の海洋法に関して、日本の海員を守る法律が増えている。

これから、北朝鮮からの脅威の為、日本政府が防衛を真剣に考えざるを得なくなると筆者は考えている。日本での魚類の消費量は、自国の200海里の経済水域内の漁獲量だけでは不足している。よって、日本漁船は南太平洋をはじめとする南半球の海域での自主的な漁獲またはその周辺各国からの水産物の輸入を必然的に行うこととなる。従って、日本は水産資源を今後も益々、諸外国に依存する割合が増加していく。

海洋法は、以前と同じ船舶の建造や漁業などに影響を及ぼしてくることだろう。しかし、以前にも増して日本政府は世界の情勢を踏まえて、海洋法を整備する必要があるだろう。

### 参考文献

- 防衛庁海上幕僚部編 2000「JMSDF Japan Maritime Self Defense Force 海上自衛隊」  
水上千之 1995「日本と海洋法」1-26; 61-78 有信堂  
水上千之 2003「現代の海洋法」208-213 有信堂  
日本海事科学振興財団 2002「船の科学」1-36 日本財団  
Saunders S. Ed. *Jane`s Fighting Ships* 105 Ed. 2002, 377 - 378, Jane`s Information Group  
杉原高嶺 et al. 1995「現代国際法講義」第2版 111-176 有斐閣  
上野喜一郎者 1990「船の世界史」中巻 212-214 舵社