

2006年6月6日

村田良平

海洋・沿岸域政策について

20年以上も前から国としての一元的海洋政策の必要性を主張し、近年拙著「海洋をめぐる世界と日本」、その改訂版たる「海が日本の将来を決める」（ともに成山堂書店）で日本政府の総合的海洋政策の必要性を説いてきたてきた私としては、今般の海洋基本法の成立を衷心より慶賀している。なお、安全水域法の制定も海洋法条約上の権利であり、もっと早く制定されるべきものであったと思う。

とはいえ、海洋の多面性から、どの国もタテワリ行政の克服、海洋問題担当者による総合調整に苦勞している。言うは安く、実行は難しい。各省の「国益中心」の施策を期待する。

法第三章に列挙されている12の基本的施策はすべて重要であるが、私個人の考える国土交通省にとっての優先事項は次の通りである。

1. 基本は海の安全対策である。具体的には、海上保安庁を、人員、物（巡視艇、航空機、兵器等）の両面で充実すべきである。米国のコースト・ガードは陸、海、空、海兵とならぶ第五の軍隊である。護衛艦、特に高価なMD用イージス艦一隻建造の費用で、海上保安庁の体制は随分強化されるはずである。（現に今般の北朝鮮からの亡命船の発見が十分早くなく、またやすやすと接近を許したこと一つをとっても、改善の要がある。）海上保安庁と海上自衛隊、航空自衛隊との責任分担と連絡は、近時改善つつあると仄聞するが、一層の相互協力を求めたい。
海賊対策を含め、ASEAN諸国の指導、支援、あるいは、インドのコースト・ガード等との協力も強化して欲しい。
2. 海運については、この際抜本的に施策を改め、イギリス、ドイツ並みに、自国籍船優遇、自国の船員の養成、確保に、税制優遇を始めとして思い切った施策を講じてもらいたい。
3. 海および沿岸域の環境保全に引きつ好き努めてもらいたい。60年度、70年度の高度成長時に始まり、更にそれ以降、膨大な公共投資が港湾整備、護岸工事等々について実施され、結果として自然美の破壊が進み、沿岸の多くの水産資源も絶滅の危機に瀕している。一度壊れた環境はもう取り戻せないとの認識のもとに、公共投資の対象選別に沿岸の環境保全を重視してもらいたい。防災対策などは、今後も充実すべき分野だと思う。なお、離島への漂着ゴミは手つかずとなっている由であるが、

国の支援が望ましい。

詳述しないが、地球温暖化防止のために、国土交通省の果たすべき役割は大きい。一層の努力をお願い致したい。

4. 日本国民一般の海事思想の不足は、目をおおうばかりである。テレビでも、ドラマや子供用海洋動物の紹介で海は取り上げられてはいるが、もっと、教育的な内容の放送計画があってよい。文部科学省、農水省とも協議し、NHKは勿論、民放にも検討を求めて欲しい。

以下は、国土交通省の主管ではないが、手短に一言述べたい。

- イ. 文部科学省に働きかけ、子供、中学生に海への親しみを持たせ、また日本の海洋関連の歴史と現在の問題を高校レベルで教えて欲しい。そのためには、依然日教組等の影響力がのこっている教科書の書き換えが必要と考える。
- ロ. 内閣官房の大陸棚調査室の責任事項であるが、予定どおりの調査を完璧に行なってほしい。
- ハ. 対馬海峡の東西両水道、大隈、津軽、宗谷各海峡計五海峡の幅員を3海里にとどめた(77年の領海・接続水域法)が、非核三原則の第三原則のためと考えられ、同原則が領海を単に通航する外国軍艦にも適用されるといふ考え方自体おかしいので、これらの海峡の幅員を日本の主権が全面的に及ぶ12海里へ広げろべきものとする。
- ニ. 国民の祝日たる「海の日」はもとの7月20日に戻すべきである。3連休を造り国民にリクリエーションの機会を増やすなどの口実はおかしい。一体国の祝日を何と心得ているのかと感ずる。商業主義の匂いすらする。7月20日は(同日が日曜の場合月曜を休日とするのは差し支えない)由緒ある日で、この日を祝日にするため、先人は昭和16年以来努力してきた。
国と地方の公共の建物にはすべて国旗と「海の日」の旗を掲げて欲しい。また、戦前には「われは海の子」その他の良い歌があったが、これらのうち一つを「海の日」の歌に指定するか、あるいは「海の日」の歌と作曲を公募し、制定して、式典で歌うようにして欲しい

以上

『海の日』の由来

村田 良平 著

「海の日」の由来

村田 良平

「国民の祝日に関する法律」（以下略して祝日法）の改正法が平成八年一月一日に施行されたことにより、同年から、七月二十日が第十四番目の国民の祝日たる「海の日」となった。その後の祝日法の改正の結果、「海の日」は平成十五年から七月の第三月曜日と変更された。よって本十八年は七月十七日が「海の日」となる。祝日法の規定によると、「海の日」は海の恩恵に感謝すると共に、海洋国日本の繁栄を願う日とされている。

「四面海もて囲まれし、わが敷島の秋津島」と謳われるように、日本は四つの大きい島と、約六、八〇〇の島々から成る島国である。全世界に島国は決して少なくはない。しかし、その中で、海洋国の名に価する国は多いとは言えない。明治中期以降の日本や十五世紀以降の英国は島国であると共に海洋国家でもある。十六世紀末にスペインからの事実上の独立を果したオランダは、島国ではなかったが、独立後二世紀以上にわたり、

こと造船、海運に関しては、時として、英仏をしのぐ世界第一位を占めたこともある海洋国家であった。アメリカも島ではないが、世界の大海洋国家である。

海洋国家たる要件は何か。祝日法に言う“海の恩恵に感謝する”だけでは足りない。日本列島は海流のおかげで温暖な気候に恵まれ、漁業や沿岸航行をはじめとして、古代から海のおかげで国民生活が豊かとなったことは、確かだ。加えて、祝日法でいう“海洋国としての繁栄”も重要要件である。海洋国家でも、重要視し、また得意としている分野は国毎にある程度異なるのだが、日本については、海とその上空における国土防衛、国際海路の秩序の維持と安全の確保、海運業・造船業・漁業など海にかかわる産業の発展と廣域な展開、海水や大陸棚からの資源の獲得、海洋環境の保全などが特に重要であろう。平成八年、日本が国連海洋法条約を締結したことにより、日本は世界第六位、約四四七万平方キロメートルという広大な排他的経済水域(EEZ)へ条約の定める権限を行使できることとなった。これも日本が海洋国家たる裏付けである。

祝日法によつて、「海の日」を国民の祝日とすることについては、海洋と関わりを持つ有識者の努力、政界への働きかけがあった。実は、昭和十六年に、時の逓信大臣 村田省蔵氏を中心とする海事関係者の努力により、海洋に関する国民の関心を高め、海を

活用して世界に雄飛する精神を涵養するために「海の記念日」を定めること、その日として七月二十日を選定することが決定され、以後ずっとこの日は、海事関係者にとつて大切な記念日となつていて、各種行事も行われていた。このいわば業界中心の祝日を、より広く国民的なものとし、国を挙げて海への感謝の意を表する日を持つとうとの気運から三十年以上にわたつて行われた諸運動が実つて、政府、国会を動かした結果、「海の日」が国民の祝日となつたのである。海に関して記念日を持つ国としては米、英、中国、韓国なども挙げられるが、海を「国の祝日」としているのは、世界広しといえども日本のみである。なお、IMO（国際海事機関）は毎年九月の最後の週の適当な日を選び、「世界海の日（World Maritime Day）」として、本部や世界各地でさまざまな行事を行っている。国際機関の定めた「海の日」である。

昭和十六年に七月二十日が海の記念日とされたのは、明治九年六月から七月にかけて、明治天皇が関東、東北、北海道へ巡幸された際、帰路はその二年前英国で建造された明治丸という船に座乗され、七月二十日御気嫌うるわしく横浜へ帰着されたことに基く。この青森↓函館↓横浜の航海は、明治天皇にとり、初めての軍艦以外の船への座乗であつた。往時を偲んで関係者がこの横浜御到着の日を記念日と定めたのである。海路

は陸路より迅速とは言え、なお充分安全とは言えなかったのに、明治天皇が明治丸を用いられたのは、当時はなお島国にすぎなかった日本を、海洋国家として発展させるとの意気込みを示される意味があつた。

「海の日」が国民の祝日となつたのを記念して、「海の日」の旗が定められた。絵柄は一般募集され、その中から最優秀賞に選ばれた作品が採用された。それは折り紙でつくつた帆船の姿で、白色の背景に、赤、青、緑の三原色と黄色を用いて、船体と帆が画かれている。また、海の日制定の機会に「日本の渚百選」が行われ、全国から百ヶ所の景勝の浜辺が選ばれた。

海の日が七月の第三月曜とされたことにより、毎年三連休の三日目となるので、七月二十日という海の日の日取り選定の本来の由来がともすると見失われるおそれがある。よつて、国土交通省や関係海事団体は、七月一ヶ月を「海の月間」として、全国で様々なイベントがとり行われることを奨励している。

私たちは、今後「海の日」をより盛大に祝賀し、この日にはできる限り「海の日」の旗を揚げるべきであろう。

ここで、「海の日」の制定の歴史的経緯をふりかえり、併せて若干のエピソードを紹介することとしたい。

祝日法の改正により、七月二十日が国民の祝日たる「海の日」として、はじめて祝われたのは平成八年であるが、この祝日の根源は、その五十五年前に遡る昭和十六年六月五日の次官会議が毎年七月二十日を海の記念日とすると決定したことにある。

七月二十日は、前述のとおり、明治九年、明治天皇が関東・東北・北海道御巡幸の帰路として海路をとられて、無事横浜に安着された日である。このとき座乗された御召船は、灯台巡視専用船として、明治七年に英国で竣工した明治丸という船である。明治丸は一〇一〇トン、二本のマストのスクーナ帆装の鉄船であつて、公船ではあるが軍艦ではない。明治天皇が巡幸の際、軍艦以外の船に乗られたのはこの時が初めてであつた。欧州では王室専用船をロイヤル・ヨットと呼ぶが、そもそもヨットとは語源的には帆船に限らず、かつては国王などの貴賓用に特別に建造された船を意味してもいた。明治丸は、普段は灯台を巡視し、時に測量も行ったが、皇室及び外国貴賓が座乗されることも予想した外装、内装を備えていた。「海の日」の由来となつた日本初のロイヤル・ヨットたる明治丸は明治三十一年に商船学校に移管され、練習船にあてられた。今ではかつ

て御召船であったことを記念するため、東京海洋大学の越中島構内に大切に保存されている。

ところで、古代から奈良朝迄の間、天皇や皇室が海と関わりを持たれた例はあるものの、その殆んどは伝説及び伝承で、十分な歴史的な裏付けはない。神武天皇の東征はこの一例だ。なお周知のとおり「建国記念の日」は、紀元前六六〇年一月一日に神武天皇が大和を平定して、橿原宮で即位されたとの伝承に立つもので、陰暦を太陽暦に換算するとその日は二月十一日となる。よって同日を国民の休日としたものである。

桓武天皇が平安京を開かれてから明治天皇が都を東京へ移されるまで千七十四年間、天皇は原則として山城の国の京都の皇居にお住いで、原則として、幾内の行幸もなかった。又壇の浦での安徳天皇の入水、保元の乱の際の崇徳上皇や、承久の乱の際の三上皇や、建武の新政直前の後醍醐天皇の配流のように、事変により渡海を余儀なくされた僅かな例を除くと、日本が島国であり乍ら、歴代の天皇や上皇はそもそも航海されること自体がなかったといえる。これは、天皇は支配者というより最高位の神官に近いお立場であられた期間が長く、武家政治の開始以降は、各幕府が、天皇を京都にお閉じ込める政策をとったからであろう。平安後期から鎌倉にかけて熊野詣をされた何人かの法

皇、上皇が、はるかに紀州沖を眺められたことはあつたようだ。

明治元年鳥羽伏見の戦のあと、明治天皇は、大阪親征の際、三月二十六日天保山沖で初めて海（瀬戸内海）を觀られた。同年八月、江戸は東京と改称され、九月二十日から十二月二十二日までの第一回の東京行幸が行われた。天皇は、往路十月一日、静岡沿岸の汐見坂から、日本国天皇として初めて、宏漠たる太平洋を御覽になつたのである。

明治二年の第二回の東京行幸以降東京へ遷都するといふ發表は特に行われなかつたが、東京は日本の首都となつた。

明治五年、明治天皇は、いづれ全国を巡幸するとの方針を發表されると共に、まず五月二十三日から四十九日間にわたつて、中部と西部日本の主要都市を訪問された。この巡幸は移動自体は主として海路で、各要地で下船されるという形で行われた。座乗されたのは軍艦龍驤で、随行は西郷隆盛以下七十名余、主要な巡幸先は伊勢神宮、大阪、京都（この時京都へ還幸でなく行幸という言葉が使われた）、長崎、熊本、鹿児島、丸亀、神戸であつた。

次の長期巡幸迄には若干の時間を置かねばならなかつた。一々列挙しないが、外交、内政が多事であつたからである。漸く若干の余裕ができたのは明治九年であつた。既に

その前年ロシアとの間で千島樺太交換条約が締結され日本の北方は一応安定を見た。又明治九年二月には朝鮮との国交も樹立された。よって全国巡幸計画の第二回として、関東、東北、北海道への巡幸が決定されるに至った。戊辰の役の終了以来、既に七年を経っていたが、訪問先には明治元年から二年にかけて戦場となつた場所も含まれていた。この巡幸は明治元年奥羽越列藩同盟を形成した地域も、廃藩置県の結果、完全に中央集権の日本国の一部となつたことを天皇が親しく確認される意味合いもあつた。出発は明治九年六月二日、閣僚、侍従をはじめとして随行員は二三〇名という大がかりなものであつたが、至る処で天皇の行列の道筋には、歓迎申し上げる民衆が列をなした。

青森から最後の訪問地函館へは、明治丸に乗られた。明治天皇は、函館でアイヌの代表の拝謁を受けられ、幕府軍が最後迄抵抗した拠点である五稜郭を訪問された上で、七月十八日御召船明治丸は函館を抜錨、途中の海は荒れ、随行員にかなり船酔いが出たのだが、流石に海路の速度は早く、天皇は出発二日後の七月二十日には無事行幸を成功裡に終えて横浜へ帰着されたのであつた。

それ以降の日本は、日清戦争、日露戦争を通じて急速に極東の軍事大国となつたが、これと併行して、海洋と関連する産業の発達も著しかった。政府は明治二十九年、造船

奨励法及び航海奨励法という二つの法規を制定して、造船と海運を支援した。その結果船舶の国産化が進み、大正時代以降はすべての軍艦は国産となったし、又商船についても、日本の造船業は明治四十一年に初めて一万トンを上廻る客船の建造に成功し、その後日本の商船を建造するのみならず、第一次大戦勃発以降は外国の客船、貨物船の建造注文も急増した。又海運業も、大阪商船、日本郵船の両社を中心に急速に伸びた。

日本の漁業も捕鯨を含めて着々と発展拡大した。明治時代は沿岸漁業の域を脱して遠く北洋（オホーツク海、北部太平洋等）へ進出を果し、昭和に入って日本の遠洋漁業は文字どおり全世界の七つの海へ進出したのである。

昭和十六年当時、村田省蔵氏（大阪商船社長、日本船主協会会長等を歴任、第二次、第三次近衛内閣の逋信大臣、戦争開始後はフィリピン駐在大使）が中心となって、海の記念日を制定しようとの動きが推進され、遂に同年六月五日の次官会議で、七月二十日を選んで海の記念日とすることが決定された。その背景には、明治初年以来、それ迄の島国日本が海洋に関する三大国の一つと雄飛したことを喜ぶと共に、さらに日本の将来の活路を海洋において開く決意を示す意図があった。

海の記念日よりもずっと早く、日露戦争における日本海会戦の勝利を記念して五月二

十七日は「海軍記念日」として毎年国民が祝う日となっていた（敗戦と共に廃止）。第一回の海の記念日が祝われた昭和十六年七月二十日は、既に日米関係は緊張の度を高めていた時期であつたし、それから半年も至らず大東亜戦争が始まつたわけだが、村田省蔵氏はじめ民間の海事関係者が、海軍とは又別に海の記念日を設けて、民間中心の国民全体の立場から「海国日本」の成長を念願したことは意義深いことであつたと言えよう。七月二十日という日の選定も、明治天皇の数多い船を用いての巡幸のうち比較的初期の明治九年に戊辰戦争の戦場となつた場所を含む地域の巡幸を選んだこと、又この時は明治天皇が、軍艦でなく明治丸という英国製のロイヤル・ヨット風の船を用いられたことを充分承知の上で、日取りの決定が行われたことに、昭和十六年当時の民間海事関係者の気概が感じられる（国内巡幸等の際の天皇専用の軍艦としては「迅鯨」が、東北、北海道巡幸が終了した明治九年七月の二ヶ月後に、横須賀造船所で進水している）。幸い海の記念日は敗戦後も、しばらくの間実質的行事はなかつたものの、継続されてきた。

この民間の海の記念日設立の運動に対し、当時の軍がいかなる見解をとつたかの記録は見当たらないが、次官会議の決定があつたことからみて、陸軍省、海軍省ともに賛成

したことは確かだ。なお、昭和十六年頃の日本海軍の錚々たる提督のうちには、米内光政（岩手）、山本五十六（新潟県長岡）、井上成美（宮城）、及川古志郎（新潟県長岡）など、戊辰戦争当時幕府側に立った藩の所在地からの出身者も少なくない。

なお明治丸は灯台巡視船でもあったのだが、徳川時代は灯明台という小規模の灯りが、幕末の時点で全国に約百ヶ所あったにすぎなかった。慶応二年、幕府は英、米、仏、オランダの四ヶ国と結んだ条約で灯台設置を約し、第一号は三浦半島の観音崎に建設された。明治政府は灯台技術に秀れている英国人とフランス人を招いてその指導の下に次々と灯台をつくった。明治九年頃には、これら灯台関係の外国人を解雇し帰国させ、あとの灯台は自力で建てるに至った。明治丸はこれら既設の灯台とその後建設されて行く灯台を視察する任務を持つ船でもあったのである。現在の日本には、三、〇〇〇以上の灯台がある。

戦後海の記念日を、国民の祝日とする運動は昭和三十四年に始まって、三十六年間続いた。海事関係の主要団体が要望書を政府に提出するのみならず、笹川良一日本船舶振興会会長、根本二郎日本船主会会長、永井典彦日本海事広報協会会長等々の有力者の政

府、国会への働きかけがあり、国民の祝日「海の日」制定推進国民会議の会長職に山下勇氏、次いで稲葉興作氏の如き有力者が就任して広く世論に訴えるに及んで、遂に平成六年末国会が祝日法の改正に動き出すに至ったのである。

国民の祝日として「海の日」が設けられたことは喜ばしいが、私には不満がある。それは、この祝日が、なお実質上は海洋関連の省庁、企業、団体中心に祝われていることで、真に国民全体の祝日として充分意識されているかは疑問なしとしないからだ。平成十七年には小泉純一郎総理の祝詞が発出されたが、「海の日」が国民の祝日となつてやつと十年目に総理大臣の祝詞が出されたということ自体に、私は政府全体の海との取り組み振りの不足を感じたし、又祝詞自体も、敢えて批判すれば、一億二千七百万人の国民に対する強いアピールではなく、平凡な作文の域を出ないとの印象を受けた。私は本年一月、成山堂書店から海に関する書を上梓したが、「海が日本の将来を決める」との題名とした。近時の中国の海・空軍の動向や東シナ海における資源開発ぶり、本年四月の竹島をめぐる日韓間の摩擦、マラッカ・シンガポール海峡での海賊問題など、すべて海に関連する問題であり、国民はもっと関心を持つべきなのだ。

思うに日本という国は、その長い歴史の中で海洋国家的な行動をとったこともある

が、島国にとどまった期間の方が相対的には長かった。この点明らかに英国や米国に較べて見劣りがする。この原因として、日本は国内だけでも、天然の物産が欧州などよりはるかに恵まれていたこと、周囲の海、特に東方の太平洋は日本での近海でも荒れ勝ちであったことなども挙げられるし、敗戦による断絶も部分的にはあったといえる。今や世界情勢は、特に冷戦終了後大変化をとげており、一九九四年の国連海洋法条約の発効により、海に関する既存の法的枠組みは大きく変って、日本は国土の約十二倍という広大な海域を管理する立場となった。日本の安全保障は一義的に海及びその上空での防衛に基いているし、主要資源や食糧の輸入と製品の輸出による貿易立国の姿は、二十一世紀に入っても、前世紀後半と基本的には変っていないが、加えてつい十数年前までは、日本を含む先進国が支配的地位を占めていた海運、造船等の産業も、又海軍も、今や中国、韓国、インドを始めとする新しいプレイヤーが次々と登場しており、漁業に至っては途上国のシェアは増加する一方である。更に、日本を含む人類全体の幸福の為には、海の資源の一層の効率的な開発入手と、海洋に深く関連する地球規模の環境問題への対応の成否が、決定的な意義をもっている。

私は、いささか海と国際関係について知るところのある一人の日本人として、日本国

民が、明年以降、新しい気持ちで七月の第三月曜を祝ってくれることを切望する。

(了)

村田良平（元外務事務次官、元駐米・駐独大使、元日本財団特別顧問）

「海の日」の由来

平成18年7月7日発行

著者 ©村田良平

編集・発行

〒135-8587 東京都品川区東八潮3番1号

財団法人日本海事科学振興財団 船の科学館

tel:03-5500-1113 学芸部