

# 講演録

「多様化する海上事案－海の安全への挑戦－」

(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長代理  
(前海上保安庁長官)

石川 裕己

(於. 海運ビル2階「海運クラブ ホール」)

平成 19 年 12 月 4 日 (火)

【石川】 ただ今ご紹介いただきました石川でございます。私はこの7月まで海上保安庁長官を3年とちょっとの間やらせていただきました。海上保安庁は私が就任する3年前の平成13年12月に発生しました九州南西沖工作船事案で戦後初めて日本の公的機関が外国船に警告射撃のみならず、正当防衛射撃し、自沈した工作船を引き上げて多くの証拠と事実を解明したということで、海上保安庁に対する存在というものが認知をされ始めたところでもありますし、また映画『海猿』というものが上映されて、若い海上保安庁の保安官の人たちの生き様というものが国民の共感を呼んだという時期でもあります。それから3年間の具体的な事案などを振り返りながら、今日本の周辺の海でどのようなことが起こっているかということを中心に話をさせていただきたいと思っております。

私が就任した16年7月1日でございますけれど、実は海上保安庁の海の安全について、2つのことがございました。1つは7月1日でございますけれど、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律というものが7月1日に施行されました。これによりまして、わが国に入港するすべての外国船は24時間前に船名などを海上保安署に通報するということになりました。これを受けて海上保安庁は必要がある場合には、立ち入り検査などをやっております。平成18年の10月9日に、北朝鮮が核実験を実施したことによって、特定船舶入港禁止法が適用されて、北朝鮮の船が日本に来なくなりました。それまでの間海上保安庁は、実はすべての北朝鮮の船に対して立ち入り検査をやっております。年間延べ1千隻にわたる北朝鮮の船に対して、立ち入り検査をしてきたわけでございます。

それからもう1つ同じ7月1日では、東京湾海上交通センター、ここで船舶自動識別装置、AISの運用が始まった日でもあります。

AIS はご存じの通り、陸上の基地局のレーダーがカバーしている範囲において、船舶の動向を直接把握することができます。併せて船舶同士がお互いの船舶の位置を確認することができます。船舶交通の安全上、非常に飛躍的に安全が向上するものでありまして、海上保安庁はその後東京湾に限らず、日本近海においてこの基地局の整備を進めております。これからは日本海、あるいは北九州、北海道というところのエリアまで含めて、この AIS の基地の整備を進めていくことが望まれております。そういう中でこの AIS については、特に漁船、それから 499 トン型以下の内航船というものがさらに搭載してくれるということが大事だろうと思っております。

海では非常に厳しい自然の状況の中で、海難事故が実は私の 3 年間の間にも多く発生をいたしました。最初が平成 16 年の 10 月 20 日でございますけれど、台風 23 号の影響で、海王丸が座礁しました。167 名の生徒、乗組員がこの船内におりました。全員救助できました。特救隊の大変な活躍などがありまして、本当に誰一人亡くなることなく、行方不明になることなく、救出できたわけでありまして、これはまさに奇跡的なことだろうと思っております。ただこの練習船が非常に木造で強い構造を持っていたということで、船がここで破壊をされなかったということが極めて幸いだったと思っております。その 1 カ月ぐらい後に、同じように貨物船が走錨（海底に下ろした錨が移動して機能しなくなり、船が流されること）したものについては、貨物船は割れてしまったということがありました。

それから平成 17 年 7 月 15 日ですけれど、濃霧の深夜に尾鷲沖で内航ケミカルタンカーの旭洋丸と日光丸が衝突した事案がありまして、旭洋丸のベンゼンに引火して火災が発生して、しかもこの船が漂流するということになりました。陸上の火災ですと延焼を防止するというのが大きいわけですが、海の火災の場合には、船が漂流

するという、極めて危険な状態になったわけであります。このときは、実は深夜に私のところに電話がありました。炎上したままの船が漂流して、陸岸に向かっている。この船にワイヤーを取り付けるなどして、巡視船で漂流を止めなければいけないと。ただし現在火が強くて、手が出せない。全力を尽くすけれど、このまま漂流したら陸の住民に避難勧告を出さなければいけないというふうな話を、深夜私のほうに直接話がありました。幸いにしてその後ワイヤーを取り付けることができ、この船を外に引き出すことができましたけれど、やはりこのような深夜の電話というものが大変私としては印象に残っております。

それから18年10月ですが、強烈な低気圧によって気仙沼沖、あるいは鹿島港外などで漁船の遭難、それからジャイアントステップ号などの鉱石運搬船などの座礁などが相次ぎました。これも実は横浜の特殊救難隊が横浜から飛んで行って、活躍をいたしましたけれども、結果的には43名を救助することができましたけれど、33名が死亡または行方不明になってしまったという、極めて大きな海難事故が連続したわけであります。このような自然状況の悪いときというときは、早目に避難をするとか、航行を停止するとか、あるいはスピードをダウンするとか、あるいは避難についてどう考えるかとか、あるいは当時もありましたけれど、気象予測をどのように理解するかとか、それからもう1つはやはり時間に間に合わせなければいけないというふうな内航海運業の実態、これをどう考えるか。さらには鹿島港を中心とする港湾の構造をどう考えるかと、さまざまな問題を提起した事案が続いたと私は思っております。

それから漁船と商船との衝突というのもございました。これは平成17年9月28日に根室沖で起こりましたサンマ漁船、第三新生丸とイスラエルのコンテナ船ジムアジア号の衝突であります。これも深夜に発生したものであります。これについても1名は海上保安庁

が救助しましたが、7名の漁船員が亡くなりました。当初漁船は転覆した格好になったんですが、相手船がどういう船かというのは分かりませんでした。海上保安庁は総力を挙げて捜査をしたわけですが、疑わしい船が韓国の釜山に入っているという情報がありました。たまたまですが、当時神戸で北太平洋海上保安機関長会議というのを、6カ国の海上保安庁の長官が集まって、私も含めてやっておりました。そこにいた韓国の海洋警察庁のリーという庁長に対して、直接協力を求めました。リー庁長は直ちに韓国本国に協力を指示してくれまして、釜山で相手船の塗膜片を回収することができました。そこで回収した塗膜片と新生丸についていた塗膜片を、海上保安研究センターというところで鑑定をして、ぴったり一致したということで、これでイスラエル船のジムアジア号が衝突相手というふうに断定をしたものであります。

それから今年の2月には九州でマグロ延縄漁船の幸吉丸と貨物フェリーのたかちほが衝突をいたしました。この映像は皆さん方、テレビでご存知だと思いますけれど、72時間ぶりに乗組員等3名を救出したわけでありまして、この場合は実は海上保安庁の海洋情報部が行なった漂流予測というのが大変役に立ちました。こういう事故があったときに、当時の海流、風の流れ等々を予想して、この辺に流れているのではないかとということのある程度推測をして、そこを集中的に捜索することによって、この船を見つけることができたわけでありまして。同じように、その漂流予測というのが、実はこのような漂流者の予測だけではなくて、漂流する木材、あるいはコンテナというものに対しても有効でありまして、これが同じ18年の4月9日に発生しました高速船トッピー、これが流木にぶつかって大変な負傷者を出したんですが、これも最初は鯨ではないかとかいろんな話がありましたが、やはりその数日前に発生した流木の事件を勘案して、流木の流れ方も把握した上でさまざまな

ことを検証して、これが流木であるということが分かったわけであり  
ます。

このような衝突を予防するためにどうしたらいいかということ  
がありますけれど、外国船に対して日本の漁船の実態をどういうふ  
うに説明するか、インフォメーションするかということが大事だと思  
いますし、一方で漁船のほうでも自動操舵に安住して、ほとんど  
居眠り運転をしているというふうなことも問題だろうと思ってお  
ります。それは漁船だけではなくて、内航船もかなり居眠り運転が  
行なわれているということがあります。これはいろんな事情がある  
と思いますけれど、やはりそれぞれのところできちっとした安全対  
策を講じることが大事だと思います。

加えて先ほど外航海運の9割が外国人だという話がありました  
けれど、内航海運については現在もちろん日本人がやっているわけ  
ですが、ほとんどの船員が高齢化をしています。もうあと数年もす  
ると内航海運の船員もかなり實際上確保することが難しい状態に  
なると思いますし、併せて日本の漁業ですけれども、日本の沿岸漁  
業につきましても、実はかなり外国人が研修という名目で入ってお  
ります。私どももびっくりするようなところで、びっくりするよう  
な国の人が日本近海で魚を獲っているということもあるわけでご  
ざいます。そのほか多くのそういう意味で数多くの日本の沿岸では  
外国船が運航しておりますけれど、大きな事故がなかったという意  
味では、幸いだったかなと思っております。

それからもう1つは、東京湾、伊勢湾などの輻輳する海域におけ  
る航行安全。これについては海上保安庁の航行援助センター、ここ  
が日夜業務をしておりますが、先ほどもお話がありましたような備  
讃瀬戸などのキビナゴ漁。まさに大変難しい問題でありまして、あ  
れにつきましても、現実には現場の海上保安官がそこに出て、具体  
的な交通整理をしているということをやっておりますけれど、私よ

く言うんですが、特にああいうところは高速道路で田植えをしているようなもので、大変危険な状態にあることはご指摘の通りだと思っています。そういう中でお互いにお互いのルールを守りながら、具体的な航行ルールを作り、守っていくことが大事だろうと思っております。

それから海の安全を考えるとときに大事なものは、灯台であります。これは全国で5,500ほど海上保安庁は灯台を含めた航路標識というのを設置しております。そういう中で特に光波灯台と言われている灯台がありますけれど、GPSが現在相当普及してまいっております。こういう時代にこういう光波灯台がどこまで意味を持つかという議論があらうかと思えますけれど、このような灯台については、私としてはむしろ単なる情報発信機能だけではなくて、灯台、あるいはこのような航路標識も含めたものが、情報収集機能を持つべきだろうというふうに考えております。こういうところにカメラを付けたり、さまざまな格好で、5,500あるポジションをうまく活用したらいいんじゃないかなというふうに思っております。

尚、去年の暮れに女島灯台が自動化をしまして、ついに139年の長い歴史の中で、灯台守がいなくなったというのも、1つの時代の流れだろうと思っております。またちょっと視点が変わりますけれど、やはり離島、あるいは国の辺境で、こういう魚釣島であるとか、あるいは沖ノ鳥島とかこういうふうなところで、海上保安庁が設置管理する灯台というのがあるというのは、かなり意味があるんだろうと思っております。それから海図の世界ですけれど、海図の世界というのもかなり進歩しております、ご案内の通り電子海図というのが出来ております。大変優れたものだと思っておりますが、この電子海図というのを日本の近海だけではなくて、先ほどもお話がありましたマラッカ・シンガポール海峡の近辺における電子海図の策定というのについても、進めていかなければいけないというふうに

考えております。

それから排他的経済水域の問題でいうと、二百海里の問題ですけど、ご案内の通り二百海里を超えても、大陸棚の延長の同一性が認められるということであれば、最大三百五十海里までの距離で新たに排他的経済水域ができるということになります。細かい説明は省略いたしますけれど、現在この科学的な調査というものを海上保安庁が中心に、内閣官房のとりまとめの中でやっております。これがうまくいけば今の陸域に匹敵するぐらいの新たな排他的経済水域を日本は確保することができるということだろうと思っております。

そういう中で、海洋調査というのも極めて大事でありますけれど、やはり私の3年間の在任期間中で忘れることができないのは、韓国との間での緊張でございます。18年の問題でありますけれど、海の表面というのは非常に平でありますけれど、ご存知の通り海の底というのは、山もあり谷もあります。海の底にも山があり、谷があります。その中で、竹島を不法占拠しております韓国は、この竹島周辺の海底地名についても韓国風の名前を付けたいというふうな動きがありました。私どもの抗議を無視して海洋調査も繰り返し行いました。そういう中で韓国流の命名をしようとしております。さらには現在そこにあります対馬海盆という国際的に名前が決められている海盆についても、韓国流の名前に変えたいというふうな動きをとりました。それに対して私ども、どうするかということで、海上保安庁の中で原案を作り、外務省、内閣官房とも相談して、これは18年4月の話でありますけれど、私どももそこにありますような調査海域、調査区域にこれは日本の排他的経済水域の中であるという、われわれはこの青いところが日本の排他的経済水域だと理解しております。ちなみに韓国側は竹島を向こう側のところを彼らは韓国の排他的経済水域と考えているわけでありまして、一部重複

しておりますけれど、そこに日本の測量船2隻を出して、調査をしようというふうに考えたわけであります。これを4月14日に官報公示をしました。韓国が猛反発をしてきました。今申しあげましたように、私ども国際法上なんら問題がないということで計画通り進めるといことで東京から2隻の調査船を境港まで回航しました。そうしましたら韓国側は日を追って反発の度合いが強まりまして、ついには大統領まで熱くなって、「けしからん」というようなことを言い始めてしまいました。

境港の港に付けた2隻の測量船に対して、マスコミは大変な取材活動があり、まさに日本海海戦でも行なわれんばかりの報道がありました。そのときに実は小泉総理からも、「なんで日本海側のこういうところについて海洋調査をしていなかったのか」というようなご質問というか、お叱りがありました。私は、「これは海上保安庁としては、測量船が限られておりますし、船舶交通量の多いところから優先的に海洋調査をしております」と公式には答えましたけれど、やはりどうしてもこの部分がいろんな形で調査が遅れていたということだろうと思います。

それに照らしましてもまさに日韓が相戦わんという感じになりまして、そのような中で外務省も大変心配して谷内事務次官が直接韓国に行って、韓国の外交通商部のリュウ次官と直接交渉するということになりました。私は谷内事務次官にこの境港の海象状況が悪いから1日は出航を見合わせるけれど、そこから先は出航を見合わせる理由はないから、だから交渉するなら交渉するで、秘密交渉ではなく、オープンに交渉してくれというふうに話をしました。交渉は数日間時間がかかりましたけれど、結果的には日本は今回の調査を中止する。韓国は6月に国連の海底地名小委員会でも韓国サイドの韓国地形名の提案を行わないという形で、いわば妥協いたしまして、それに従って私どもは2隻の船を東京に戻したということがあり

ます。

それから韓国は日本海という名称に対して、東海という名称に変えろということはかなりしつこくいろんなところで言うております。最近ちょっと分がないと思っているのか、せめて日本海・東海と併記すべきであると言い始めていますけれど、日本としては江戸時代前から使われている日本海という名称を何ら変える必要はないというふうに考えております。そういう意味で、韓国とはなかなか近い国でありますので、現実にはいろんな問題がありました。

17年5月31日の深夜でありますけれど、対馬沖で韓国の不法操業漁船を追跡中の巡視船の乗組員2名が海中転落をし、2名が向こうの船に乗ったまま逃走されたという事件が発生しました。私のところにも深夜そういう連絡がありまして、30分後にはとりあえず海中転落した2名は救い上げたという連絡がありましたが、その後その船を追いかけていき、韓国の海洋警察庁の船と日韓の巡視船艇がその船を間に40時間以上洋上で対峙をしたというふうな事件が発生しました。シンブン号事件という事件であります。これは先ほどの地図にありましたように、日本の排他的経済水域で行われた不法操業です。これに対する立ち入り検査を忌避したという罪です。従って日本がそれを追いかけて行き、それを捕まえることは、何ら国際法上問題がないわけですが、韓国サイドから見ると、韓国の近くまで逃げてきたものをそのままみすみす日本の官憲に拘束され、あるいは抑留されることは大変忍び難いということがあったようでありまして、これもまた韓国のマスコミが騒ぎました。外交ルートも使って釈放を求めてきました。私としては全然問題ないと思ったんですけど、ただたまたま1週間後に日韓の首脳会談というのも予定された時期だったものですから、早期の解決というようなものも求められてきました。一方で逆に「海上保安庁がんばれ、妥協するな」という声もたくさんありました。

海上保安庁は海における法令執行機関ですから、法令に基づいて国内法、国際法に基づいてこの問題を処理すればいいわけでありますから、基本的にどうしたかという、その船長に立ち入り検査忌避罪を認めさせて、かつ保証金の支払いを確認させました。つまりボンド制というものを活用して、事実上の罰金の支払いを彼らに確約をさせ、その後これを洋上で釈放するというようなことをやりました。40 時間以上かかった事案の処理でありましたけれど、これは繰り返しになりますけれど、何ら政治的な解決ではなくて国際法、国内法の法律に基づいた処理でありますけれど、そのときに海上保安庁に寄せられた声というのは、「海上保安庁はがんばったのに、政治的にはだらしがない」というふうな声がたくさんありました。私自身は海上保安庁であり、政府の一員であったので、何となく変な感じがしましたがけれど、やはりこのような韓国との関係というのは、なかなか難しい問題があります。

それからあとは、日本近海では水産資源がどんどん減ってきているというようなことがあります。日本近海だけではありません。いろんなところで水産資源が減ってきておりますので、その水産資源の確保を巡ってさまざまなトラブルが海ではあります。これはナマコ漁の密漁を追っているところでもありますけれど、一番大きな事件というのは、18 年 8 月 16 日に、北海道根室沖でカニカゴ漁船の第 31 吉進丸が、ロシアの連邦保安庁の国境警備局の警備船に銃撃拿捕されるという事件がありました。今写真にありましたような貝殻島を越えた日露の中間線を越えた付近で、深夜の濃霧での悲劇でありました。50 年ぶりの死亡事件というようなことがありました。これにつきましてはさまざまなことがありますけれど、ロシア側のプロニシエフ、ロシア国境警備局長官からも後日哀悼の意の表明がありまして、これは特に日本船だから狙われたということではないんです。

今、ロシアは北方海域のカニの資源について、ロシアとしての管理を強化している中であります。従ってロシアから見れば、日本船であろうが、韓国船であろうが、ロシア船であろうが、違法な操業をやる船については、容赦しないということでもありますけれど、そうはいつでも再発防止のためにさまざまな取り組みをしていかなければいけないということで、その後日露間でさまざまな協議が行われております。

それからそういう意味で、ロシア北方海域だけではなくて、東シナ海での中国漁船、あるいは台湾漁船というものも、なかなか難しい問題を秘めております。さらには最近の話題としては、これは南氷洋にいる日本の調査捕鯨船でありますけれど、この船の安全確保のために海上保安庁も協力してくれという声もあります。海上保安庁はいろんな船を持っておりますけれど、さすがに南氷洋まで行けるような砕氷船は持っておりません。従ってこれに対してどのように対応するかということについては現在検討中であるというふう聞いております。それからいろんな事件がありましたけれど、もう1つはやはり韋駄天の事件について触れたいと思います。17年3月にマラッカ海峡で日本船のタグボート韋駄天が海賊に襲撃され、船長以下3名が拉致されました。後日解放されましたけれど、犯人はいまだに捕まっておられません。海賊対策については、森本さんからもお話があった通り、まずさまざまな事故防衛策というのを講じることが大事でありますけれど、やはり沿岸国の協力が大事。沿岸国の能力を高めることが大事ということで、海上保安庁は東南アジアの各国に対して、海上保安機関の能力を高めるためのさまざまな協力をしてきております。17年の11月30日にはマレーシアで海上法令執行庁というものが運用開始しました。式典に私も参加しましたがけれど、マレーシアも本腰を入れて海賊対策に取り組んでくれています。さらには18年11月30日にはアジア海賊対策地域

協力協定に基づきまして、シンガポールに情報共有センターが設立されました。これも日本から事務局長を出し、全面的な協力をしているところでもあります。時間がなくなりましたので、そのほかの密輸・密航その他の話もしたかったんですが、ここは全部割愛をさせていただきます。それでそろそろ私も3年になったな、いっぱいになるなと思った頃に、今年6月に青森県の風合瀬漁港に北朝鮮からの脱北者4名が流れ着きました。工作人員ではなかったんですが、これは北朝鮮で周到に準備をして、北朝鮮の中で夜陰にまぎれて海に乗り出すことができました。途中で何隻かの船と遭遇したそうではありますが、日本に到着するまでの1週間、幸い日本海の天候が良かったということで、日本に辿り着くことができましたけれど、これは洋上でこの船を把握できなかったということで、海上保安庁が批判を受けましたが、7メートルの木造船でありますので、レーダーで把握するということがなかなか難しい。しかしながらそれを何とかしなければいけないということで、研究していると思います。

もう時間もなくなりましたので、飛ばしますけれど、わが国の海岸線というのは約3万4千キロあります。世界第6番目の長さであります。この海上保安庁の職員というのは、1万2,300人ぐらいですから、一人当たり単純に計算すると、2.8キロを分担するということでもあります。従って、海岸線の警備というのは極めて難しい状態になることが事実であります。そういう中で警備という観点から見ますと、尖閣列島の魚釣島の警備というのがあります。魚釣島の領有を巡ってさまざまな意見がありますが、ときどき台湾、あるいは中国の活動家が魚釣島に上陸すべく、やってまいります。これらに対してさまざまな形で段階を踏んで規制を強化して、彼らの上陸を阻止しております。さらに警備という観点から見ますと、日本の原子力発電所というのが、すべて海に面しております。海から水

を取り、冷却に使い、海に排出しているわけでありまして、その原子力発電所の前面海域というものについて、警備をしていくというのも極めて大事な話であります。海上保安庁はかなり多くの船を使ってやっております。そのほかテロ対策というのはかなり重要な問題でありますけれど、これについてもいろんなことがあります。ちょっと今日は詳細はやめさせていただきます。

しかしながら海上保安庁、先ほどマラッカ・シンガポール海峡だけではなくて、インドのコストガードとの連携というのも極めて重視しております。今まで毎年インドのコストガードと、日本のコストガードは相互に巡視船を派遣しあい、あるいは相互に協同訓練をやるというようなことがあります。私も3年間で2回もインドに行く羽目になってしましまして、2回インドに行って合同訓練をやったり、向こうの長官と会ったりしてまいりました。このほか海の安全を考える場合には、実はほかに海洋汚染という観点からの海の環境保全、それから津波、あるいは地震というふうな海の安全対策というのもかなり大事だと思いますけれど、すいません。これも時間がないので、割愛をさせていただきたいと思っております。

そういう中で、海上保安庁はいろんな仕事をやっていますが、与野党が協力して成立した海洋基本法、これは大変重要な意味を持つ大事な法律だと思っております。この中でもありますけれど、海の安全の確保というのも大きなテーマとして掲げられております。こういう中で、時間がないので端折りますけれど、海上保安庁の体制整備というのは極めて大事だろうと思っております。この中で簡単に言いますと海上保安庁の持っている船舶航空機、これの約4割が老朽化をしております。そこにありますように昭和50年代に作られた船がまだあったり、飛行機でいいますと、まだYS-11を使っていたりというふうな状態であります。そういう中で、古い船、航空機を早く代替をしていかなければいけないということになります。

なぜかという、実は出動した巡視船が機関室のパイプが破損したために、活動できなくなって現場からすごとと帰るとか、容疑船に強行接舷を試みているときに、エンジンがダウンして強行接舷ができなかったとか、スピードが遅くなったために容疑船を取り逃がしたとか、実はさまざまな人に言えないような恥ずかしい状況が海上保安庁の中であります。それから深夜、これもあまり具体的に申しあげることができませんけれど、現在の海上保安庁の船艇・航空機の深夜の活動能力というのは、実はかなりそんなに高いものではありません。そういうことがありますので、これらの船艇・航空機が老朽化したものについて、早急に代替建造などをしなければいけないということを考えております。従いまして厳しい財政事情の中ではありますが、財務省などの理解を得まして、平成 17 年度補正予算から船艇・航空機等の緊急整備に着手しました。老朽化した巡視船艇、約 120 隻、航空機約 30 機を緊急かつ計画的に行う。そのためには約 3,500 億円のお金がかかります。これをできるだけ短期間にやっていくということで、予算も少しは増えました。これからこのような新しい船で、犯人を取り逃すことのないような形でやっていくべきだと考えております。それからもう 1 つは実は人の問題でありまして、海上保安庁 1 万 2,300 人ほどいるというふうに申しあげましたけれど、ここにありますようにここ 30 年近く、ほとんど人が増えておりません。国内の他の機関の定員は増加しています。陸上警察、消防機関、税関、それから刑務官というような治安機関の定員はどんどん増えている中で、海上保安庁はほとんど増えてません。これは増えてないから、だからがんばればいいじゃないかということではなくて、そういう中でどういうことが問題かということでもあります。365 日、24 時間海上保安庁は仕事をしているということでもありますけれど、実はそれは全体として 365 日、24 時間仕事しているわけでありまして、実は個々の部分を見ますと必

ずしもそうではありません。

現場で、最前線で働いている CL (Craft Large) という船があります。20 メートル型の船でありますけれど、これは現場の最前線で働いている船です。これは実は5人乗りの船でありますけれど、5人しか乗っておりません。もちろん船の運航自体は5人で業務できるんですけど、人間は365日、24時間働けません。従いまして、この船については約100日以上が基地整備であり、事実上は週2日の乗組員の休みの日です。それ以外の日は原則8時間が勤務でありますから、基本的にそれ以外の時間は乗組員がいないという現状であります。つまりこの船は年間245日間の昼間だけ乗組員がいるという現状であり、それ以外は空き交番であります。空き巡視艇であります。この船の稼働率というか、即対応可航率というのは22%しかないということになります。これでは大変問題でありまして、乗組員はどうしているかということ、休んでいる間もほとんど休めない状態になっている。映画ではありませんけれども、事件があればデート中でも携帯電話で呼び出されて緊急参集をしなければいけないというふうなことになります。特にこの船が1隻しかない保安部署というのが、全国で34箇所あります。こういうところの船長さんなんていうのは、もう何もできない。休みのときも官舎にいて、ぼやっとしているということしかできないような状態でありまして、これにつきましても今公務員が大変批判の激しいときであります。公務員の5%純減といわれている時代でありますけれど、これも関係者の理解を得まして、とりあえず19年度についてはこのCLが1隻しかない34部署の保安署について、2クルー制という形で増員を認めてもらいました。従って2クルー制になりましたけれど、それもそこにありますように、365日、24時間全部をカバーできるわけではありませんが、これができることによって、とりあえず保安官が誰もいないというふうな日がないということにはなる

うかと思えます。さらにこれについての拡充を図っていく必要があると思っております。

最後に海上保安庁は法令に基づいて仕事をするわけでありますから、現在の海上保安庁が執行している法令の中で、海洋基本法が成立した現在にどのような形で法令の整備を図っていくかということも大事なことだろうと思っております。現在さまざまな形で検討されていると聞いております。海上保安庁は来年で創立 60 周年になりますけれども、さまざまな形で関係機関との協調を得ながら、日々海洋基本法の中でも、さらに具体的な事案を解決していくためにも、重要な役割を占めると思っております。そういう中で海上保安庁もしっかりと主張すべきことは主張していくということが大事だろうと思っております。今まで海上保安庁は非常に真面目ですから、真面目に文句も言わず、歯を食いしばって目先の業務を一生懸命やればいいんだというふうな部分がありましたけれども、私としてはそういう時代ではなくて、やはり海上保安庁の存在も含めて、言うべきことは言っていくことが必要だろうと思っております。まだまだ予算定員、あるいは法令についてやるべきことは残っていると思えますし、すべてはこれからの部分があるかと思えますが、そういう中で最近聞いた話でありますけれども、来年 4 月の海上保安学校の入学志望者というのが、史上最多、3,914 名の志望者があり、女性もその中で 658 名、過去最多というふうに聞いております。ちなみに競争率は 10 倍から 15 倍になります。そのような若い人たちが、まだ海上保安官を志してくる若い人たちがたくさんいるということに希望を持ちながら、私としては国民の期待と理解を得て、海上保安庁が一層充実することを望んでおります。

以上走りまわりましたが、3 年間の出来事を振り返りながら、私なりに思っていることを若干お話しさせていただきました。どうもありがとうございました。