

東京財団研究報告書

2006-6

北方4島「ビザなし交流」専用船の 建造と活用法に関する提言

プロジェクト・リーダー

田中義具 元駐ハンガリー特命全権大使
日本・サハリン協会副会長

東京財団研究推進部は、社会、経済、政治、国際関係等の分野における国や社会の根本に係る諸課題について問題の本質に迫り、その解決のための方策を提示するために研究プロジェクトを実施しています。

「東京財団研究報告書」は、そうした研究活動の成果をとりまとめ周知・広報（ディセミネート）することにより、広く国民や政策担当者に問いかけ、政策論議を喚起して、日本の政策研究の深化・発展に寄与するために発表するものです。

本報告書は、「北方４島『ビザなし交流』専用船の建造と活用法に関する提言」（2005年4月～2006年3月）の研究成果をまとめたものです。ただし、報告書の内容や意見は、すべて執筆者個人に属し、東京財団の公式見解を示すものではありません。報告書に対するご意見・ご質問は、執筆者までお寄せください。

2006年5月

東京財団 研究推進部

東京財団研究報告書

提言：四島交流専用船舶の建造を！
——返還実現に向けた新戦略構築のために



【提供：釧路新聞社】

北方四島「ビザなし交流」専用船の建造と活用法に関する研究会

目 次

趣旨・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	i
序・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	ii
新鋭船を活用した領土返還戦略・・・・・・・・	iii

第1部 新鋭船を必要とする技術的背景・・・・・・・・	1
第2部 既存の船の問題点・・・・・・・・	2
第3部 世論喚起に向けた活用策・・・・・・・・	5
第4部 活用策を実現するために要求される仕様と機能・・・・・・・・	6
第5部 船の所属および運用と運航・・・・・・・・	9
第6部 冬季および災害非常時の活用・・・・・・・・	13
第7部 結論・・・・・・・・	14
研究メンバー・・・・・・・・	18

添付資料①：北方四島の港湾などの現状

添付資料②：四島の港湾と上陸の様子

提言：四島交流専用船舶の建造を！

——返還実現に向けた新戦略構築のために

北方四島「ビザなし交流」専用船の建造と活用法に関する研究プロジェクト
プロジェクト・リーダー 田中義具

〔趣旨〕

敗戦の2週間後に攻め込んで来たソ連軍に奪われ、いままロシアの実効支配下にある北方領土。島を追われた元島民の平均年齢は73歳となり、数年に一度の「ふるさと訪問」の機会も、健康上の理由で参加を見送る人が多くなった。

「せめて車椅子でも参加できる船を」。元島民の訴えに、内閣府は「四島交流等船舶基本構想に関する調査研究」に約5000万円（2年間）の調査費を計上し、いままさに1年目の調査が終わろうとしている。

たしかに「高齢者にやさしい仕様」「建造にかかるコスト」などの見地からは、さまざまな検討が重ねられてきた。しかし残念なことに、返還実現に向けて「風穴を開けよう」という戦略的な議論が十分になされているとはいいがたい。

安全な渡航手段を確保することはもちろん、仮に新しい船を「領土問題解決に向けた再構築のためのツール」と位置づけ、戦略性のあるコンセプトを盛り込むのであれば、船舶の建造は、領土問題を新たな次元に引き上げる突破口となりうるだろう。

そこで私たちは、袋小路にある領土問題の底上げを図るために不可欠なインフラと位置づけ、以下の6項目を兼ね備えた船舶を提案する。

- ①日露両国民の北方領土問題への理解を深め、とりわけ日本人の領土観の高揚を図る
- ②四島在住ロシア人との交流推進と相互理解を増進させる
- ③返還要求運動原点の地・根室市、根室管内の振興に役立つ
- ④四島などで大災害が起きた際の救援活動や物資の輸送に活用する
- ⑤高齢化の著しい元島民が安心して渡航できる
- ⑥元島民2世ら後継者への返還運動継承に資する

返還に向けた「戦略」と「戦術」を組み込んだ専用船舶。それは、北方領土問題にこれまで関心の薄かった日本国民、とりわけ若い世代が領土問題を考えるきっかけとなる空間として機能し、なおかつ在島ロシア住民の対日理解を増進させうる船である。そうした船舶の建造であれば、元島民の「望郷の思い」を、全国民の「返還を求める共通認識」へと昇華させることも夢ではない。いま必要なのは、小手先の改造ではない。思い切った「戦略」と「戦術」を盛り込んだ専用船舶として、今後の外交交渉にさまざまな形で資する船舶の建造である。

序

四島交流専用船舶を返還運動再構築の突破口に——発想のアクロバットの転換¹に向けて

東京で2005年11月に行われた日露首脳会談は、元島民をはじめ多くの返還運動関係者を失意と絶望のどん底に陥れた。それは、最大の懸案である北方領土問題に何ら進展がなかったからである。いままさに、返還実現の日を夢見てこぶしをふり上げてきた私たちの心をふるいたたせる必要に迫られている。

「旗振り役」を務めていた元島民の高齢化は著しい。後継者への継承も十分に図られていない。60年という歳月が、返還要求運動を「風化の一步手前」へ追いやろうとしている。わが国が、「四島返還」を譲れない帰結点として今後も主張し続けるにしても、現実問題として元島民の体が不自由になったという理由で「ふるさと訪問」ができなくなるとすれば、返還要求運動は一気にしぼんでしまうだろう。

政府の返還交渉を後押ししてきたのは、そもそも元島民の「故郷へ帰りたい」という願いだった。もし政府が、今後も彼らを返還要求運動の旗がしらとして位置づけるのであれば、たとえ車いすの生活になっても、安全に訪問できる船を建造することが緊急に求められる。専用船舶は元島民の「希望の灯」を消さないための不可欠なハードウェアであり、運動を引き継ぐ若い世代の「やる気」に火をつける起爆剤でもある。

1992年に始まったビザなし交流は、返還運動のあり方を変えた。ロシア人島民との相互理解を返還への突破口に、と14年の交流を重ねてきた。だが、四島の港湾事情が交流を阻んできたのも事実である。飛行機の発着に滑走路が必要なように、船舶の往来には着岸可能な港が必要である。波とうねりで揺れる海の上で母船から小型船、さらに機舟へと乗り継がなければ上陸できず、一步誤れば海中に転落しかねない状況にある。横風を食らって横転しかけたこともある。波の穏やかな内海を航海していた船や実習船を改造した客船を代用していたため、荒れ狂う北の海の航海に適した船とはいえなかった。

宿泊施設が十分ではない四島では、ホームステイまたは船での寝泊りを余儀なくされる。だが、従来の船は客船としての機能を十分に備えておらず、船に戻って交流の疲れをいやせる住環境とはとてもいえない。

その上で重要なのは、新しく建造する船の活用で、返還運動と「四島交流」とを有機的に結びつけて抜本的な転換を図るという視点である。当研究会は、それを「四島交流の専用船舶を活用した戦略」と位置づけ、2005年4月以来、計7回にわたり議論を重ねてきた。外交交渉に世論の強力な支持が不可欠なことはいうまでもない。返還を求める世論の形成には、確固たる「戦略」と「戦術」が必要であり、仮にそうしたソフトウェアを盛り込んだ形の建造であれば、返還実現に向けた新たなステージを切り開く突破口になりうる。

専用船舶をフルに活用するためには、運用と運航に関しても抜本的な見直しが必須となる。さまざまな可能性をつぶさに検討し、以下にまとめた。

新鋭船を活用した領土返還戦略

「北方領土検定」の創設

＜新鋭船の新たな活用策＞

元島民
後継者の
洋上研修

北方領土
周辺12マイル
外ツアー
洋上学習

修学旅行
洋上学習

市町村議会
の北方領土
洋上視察

ビザなし渡
航の資格を
全国民に

国民の啓発
→ 北方領土問題への興味
をかきたてる

＜四島交流以外の活用策＞

- クジラや海鳥のネイチャーウォッチング、根室湾ディナークルーズ
- サンマやイカのいさり火観光、流れる流氷体験ウォッチング
- 野生動物フィールド調査、四島周辺の海図測量
- 学術調査渡航船

根室の
振興策

返還運動の活性化

＜参加者の危険解消＞

- 危険な乗降の解消
- 元島民の高齢化対策
→ 車いすでも渡航可能に
- 望郷の思いを実現
- ある程度の快適性の確保

＜災害支援船としての活用案＞

○500年周期の巨大津波

～四島に甚大な被害

- ① 真っ先に駆けつける避難船
- ② 緊急救援物資の運搬
- ③ 復興支援

日本人に対する認識の大転換

EX)

1994年の北海道東方沖地震

ロシア島民世論
の形成→ 日本
への返還を是
認する方向へ

閣議了解無視
の渡航者抑制
EX)
ピースボート

＜四島在住ロシア島民対策＞

- ロシア人との洋上交流
- ロシア側船舶直上げによる
交流中止を抑制
- 人道支援、患者の搬送、
支援物資の運搬

第1部 専用船舶を必要とする技術的背景

- ①北方四島の港湾はほとんど整備されておらず、大きな船は接岸できない（添付資料①②参照）。
- ②既存の船は、気象変動の激しい北方海域の航行に適した仕様とはいえない。
- ③上陸に当たっては、揺れる海上で何度も乗り継がなければならない、乗り移りの際に海に転落するおそれすらある。とりわけ高齢化の著しい元島民にとっては危険極まりない。
- ④新鋭船の建造以外の方法として、はしけを各島の主要な港に配備する方法も、代替案として検討の余地がある。

第2部 既存の船の問題点

北方四島は1945年8月末～9月上旬にかけて旧ソ連軍の侵攻を受け、いまなおロシアの実効支配が続いている。島に暮らしていた日本人は強制送還された。このため四島への渡航は、①ビザなし渡航、②北方領土墓参、③元島民による自由訪問に限られている。

ロシア政府が発給する査証を受けてサハリン経由で渡航する方法もあるが、こうしたイレギュラーな形での渡航はロシアの不法占拠を容認しかねない。日本政府は国民に対し、ロシアの「出入国手続きに従った入域を行わない」よう閣議了解で要請している。

北方領土墓参は政府機関と北海道庁の船で実施されている。一方、ビザなし渡航と自由訪問は民間の船を借り上げる形で行われてきた。具体的には以下の2隻である。

① コーラルホワイト（1968年建造。航行区域沿海。334ト。最大航行速度8ノット／時）

そもそもは神戸商船大学の練習船。波の穏やかな瀬戸内海の短距離航海を想定して建造されており、船底が浅い。客船用に改造されているが、安定性に乏しく、特に北方海域での長距離航海に適しているとはいいがたい。ビザなし渡航では過去に、低気圧を避けるために択捉島沖で緊急避難中、横風を受けて45度近く傾いたことがあった。

② ロサルゴサ（1983年建造。航行区域沿海。486ト。最大航行速度10ノット／時）

水産高校の実習船を改造した。揺れは少なく、航海は比較的安定しているものの、客船としての機能に乏しい。階段の傾斜がきつく、段差も大きい。換気も不十分であり、高齢者の多い四島交流に向いているとはいいがたい。

そもそも船舶は、特定の航路や気象条件を想定してオーダーメイドするのが一般的である。このため、別の地域で別の用途に建造された中古船を転用するというのは、転用後にさまざまな問題をかかえる原因となる。それらは補修や改造によってもなかなか解消されない。とりわけ「低気圧の墓場」として知られる北の海は、突如として荒れることがある。これまで使われていた船はいずれも北洋の外洋航海に適しているとはいいがたく、渡航の中止や切り上げを余儀なくされることもしばしばである。

港湾施設の未整備な北方領土の場合、とりわけ自由訪問や北方領土墓参では、洋上で何度も船に乗り換えなければ上陸できない。だが、波やうねりを伴う「洋上での乗り移り」を想定して建造されていないため、洋上ではしげに乗り移る際に転落しそうになったり、離岸の際に横風を受けて岸壁に押し戻されたり、強風で横転しかけるなどのニアミスが繰り返し起きている。幸いにもこれまでは人身事故は起きていない（小型船の座礁は1度あったが、満潮時に離礁した）が、過去14年間の四島交流で人命に関わる事故がなかったことが不思議なくらいである。

既存の船の問題点と改善の方向性を以下に列挙する。

①洋上での乗り移りの安全性……母船からにはしけに乗り移る際、海に転落する危険性がある。波浪とうねりで揺れる海上で、母船とはしけとのすき間に転落し、肩まで落ちかけた例があった。はしけに乗り移るのが怖くて、故郷の島を目前にして上陸を断念する高齢者も多い。特に自由訪問や北方領土墓参では、喫水のほとんどない浜辺へ直接上陸しなければならない。こうした場所では、母船から危険を伴わない形で乗り込め、そのまま上陸可能な小型船を内蔵したタイプの船が実力を発揮する。小型船は、物資の運搬機能も兼ね備えたホバークラフトタイプが望ましい。

②北洋の荒波に耐えられる船かどうか……北洋の海は突然荒れることも多い。北の海の長距離航海に十分耐えられるような安定性のある船舶とはいいいがたい。

③速力が不十分……最大航行速度が時速 8～10 ノットで、船足が極めて遅いため、高齢者には耐えがたい長い航海となっている。最低でも時速 13 ノットの速力は必要と思われる。

④高齢者にやさしい船内構造かどうか……船内が迷路のように分かりにくく、船内放送で呼び出されても、目的の場所まで速やかにたどり着けない。緊急時には、相当の混乱が起きるとみられる。高齢者にやさしい構造（バリアフリー仕様や緩やかな傾斜の階段）が望ましい。最低でも連続 7 日の航海に耐えられるような住空間が求められる。

i 集会室が狭い……全員が集まれるスペースがない。このため食事も 2 交代でとっている。仮に食堂を兼ねた大きなホールを備えた船舶を建造すれば、修学旅行や自然観察などの航海にも活用でき、「返還要求運動の拠点船」としての機能が整う。さらに「四島在住ロシア人との船内交流」のような新たな交流の機会も可能となる。

ii 急傾斜の階段……階段が急で、上り下りが困難である。高齢者はもちろん、船に乗り慣れていない参加者は、階段から足を踏み外しかねない。通路も狭く、交差も困難をきわめる。緊急時の避難を想定し、緩やかな傾斜の階段で、通路で人が十分に交差可能な構造が求められる。

iii パーソナルスペースが狭い……客室が非常に狭く、荷物も満足に開けられない。荷物を広げられる十分なスペースがほしい。除湿機能も十分でなく、船酔いを起こす原因となっている。とりわけ船倉に近い部屋は空気の循環が悪い。2 段ベッドの下段は高さが十分でなく、天井に頭をぶつける参加者もかなりいる。ベッドの大きさは、身長の高い参加者やロシア人の使用も想定し、縦横を現状より 15 センチ程度広げた上で、座ったときに天井に

頭をぶつけずにすむ高さを確保したい。特に医師と急患用のベッドは、治療を受けるのに十分な広さが求められる。さらに、ベッドに慣れていない高齢者向けの畳敷き（じゅうたんでも可）の大部屋も不可欠と思われる。

iv 不十分なファシリティ……シャワールームや脱衣所、トイレ、洗面所等施設が十分とはいえない。また、シャワーの水温が急に変わるなど快適さに欠く。これらの施設は短時間に利用者が集中することから、できれば各フロアに複数設置することが望ましい。洗濯機や乾燥機などの設備のほか、パソコンや携帯電話の充電、ドライヤーなどの電化製品に差し込むコンセントの増設も必要とみられる。

⑤ 備えてほしい測量機能……地球温暖化や侵食などの影響で海岸線や水深が変化しているが、海図は戦前のものしかなく、航海の安全を確保するための十分な情報が得られていない。海図の作成は急務である。最新の海図は、海難事故を未然に防ぐだけでなく、四島在住ロシア人の暮らしの安全にも直結する。返還実現後には、インフラ整備などでさまざまな船の航行が想定される。

返還に向けた環境整備の一環として、最新版の海図の作成を可能にする海底測量の機能を備えた船舶であることが望ましい。しかし、係争海域における測量は、まさに領土問題の根幹をなす微妙な行為であり、慎重に進める必要がある。つまり四島交流に使用する船舶の座礁を防ぐための環境整備の一端であることを日露双方が納得した上で実施することが肝要である。1992年に始まった四島交流同様、最新の海図を作成するという行為が、船舶航行の安全確保という点で双方の利益にかなない、「いずれの一方の側の法的立場をも害するものではない」という共通の理解の下、平和条約が結ばれるまでの間の暫定的な措置として行うことが条件となる。

第3部 世論喚起に向けた活用策

四島交流の専用船舶を建造するにあたっては安全性や快適性を追求するだけでなく、コストに見合った活用策も検討しなければならない。当研究会では以下の3点を視野に入れて検討した。

①北方領土問題の日本国民全体への啓発・領土返還に資する戦略として

十分な集会スペースを備えた船であれば、洋上学習を想定した修学旅行の誘致が可能になる。これは領土問題を若い世代に引き継ぐ上で極めて有効な事業として注目される。さらに、納沙布岬よりはるかに近い距離からの北方領土視察も可能となる。このほか、「近さを体感する」北方領土体験型の洋上学習や「北方領土を間近に望む」ネイチャーウォッチング、さらに元島民後継者の洋上学習、根室市観光協会のエコツアー事業などへの供用が想定される²。

②戦略上、災害時対応機能を有する船としての活用

千島列島は「千島火山帯」に属し、北方四島だけでも11火山を数える。これは国内84火山のほぼ8分の1にあたる。太平洋プレートの境界にも近く、大地震も頻発している。北海道東部は災害多発地帯で、特に北海道東部から色丹島にかけては、400～600年周期で巨大津波を伴う大地震が発生している。(独)産業技術総合研究所(茨城県つくば市)などの地層調査の結果、17世紀初頭(1611年、慶長16年三陸沖地震津波)に巨大な津波が道東の海岸線を襲っている。それから400年近く経過している現在、巨大津波はいつ起きても不思議ではない状況にある。よって新たに建造する専用船舶は、噴火や地震に伴う巨大津波が四島などの海岸線を襲った際、被災者の迅速な回収や緊急救援物資の輸送も想定しておく必要がある。

色丹島沖で1994年に起きた北海道東方沖地震では、わが国の民間団体がいち早く救援に駆けつけた。これによって色丹島に住むロシア人の親日感情が飛躍的に向上したことは、注目すべきである。こうした実績を思い起こせば、次の大災害時に「災害救援船」として活用することによって四島在住ロシア人の感情を一気に日本に向けさせ、返還の機運を高める効果も見逃せない。いかなる海岸線にでも上陸し、助けを求める人々を迅速に回収できる機能を有する船であることが不可欠となる。

③閑散期(10月中旬～5月上旬)に地元の振興・啓発に資する機能

閑散期などには、NPO法人「北の海の動物センター」が進めている北方四島生態系のモニタリング調査船として活用できる。また、引き揚げ者の多い根室に北方領土返還の啓発を兼ねた新産業創設の可能性³も想定される。

第4部 活用策を実現するために要求される新鋭船の仕様と機能

北方四島に港湾設備がない現状では、以下の7つの選択肢が考えられる。

種 類	特 徴	マイナス面
①ホバークラフト 	<p>ホバークラフトは、圧縮した空気を下に叩きつけ、浮上した状態で移動する。“スカート”部分で、ある程度の空間ができるので、水深は3～4メートルあれば十分。時速 40～50 ノット(約 90 キロ)は出る。海が多少荒れていても浮上できるメリットがある。沖縄はリーフの島で、本土復帰後に国の予算で建造したホバークラフトが沖縄本島と八重山諸島との間を結び、島民生活の向上に役立った。</p>	<p>飛行機と同じ水準の整備体制が必要で、故障すると、部品の調達だけでは済まず、技術者を派遣してもらう必要がある。ガスタービン使用のため燃費が極めて悪く、長距離航行向きではない。建造コストは十数億～20 億円くらい。宿泊を想定した船には向いていない。台風には弱い。ただ、天気図が飛躍的に向上している時代なので、事前に船の能力と相談して台風の進路を避けることは可能。</p>
②船尾収納型抱き込み船 	<p>海上保安庁が、不審船を捕まえるための「船尾収納型」の船の建造を検討中で、海洋政策研究財団で構想を練っている。ただ、これは航行中に内蔵船を滑走させたり、収納することを目的としており、停まった状態での出し入れは想定していない。</p>	<p>元島民が内閣府に最初に提出した770総トン型多目的旅客船は 12t型交通艇の船尾収納型。数万トン級の船ならまだしも、数百トン級の船が、さらに小さな船を収納するとなると、荒天の場合にはかなり高度な技術がいる。内閣府委託「四島交流等使用船舶基本構想に関する調査研究」の北川弘光座長は、総建造費を仮に 14 億円とすれば、船尾内蔵型は「1億円くらい増える」とみる。内蔵船をホバークラフト型にした場合、物資の輸送も可能となるが、①同様、整備に難あり。</p>

<p>③吊り下げ格納型救命艇</p> 	<p>小型の救命艇を舷側に吊り下げる形で格納。母船に搭載している大型クレーンを使って上げ下げをする。</p>	<p>上げ下げに非常に時間がかかる。救命艇を出せるのは、うねりがなく、波が穏やかな場合に限られる。乗り降りの危険性や困難さは、既存の船とあまり変わらない。</p>
<p>④自由落下型救命艇</p> 	<p>エーゲ海に観光客を泳がせるための実例がある。</p>	<p>波が穏やかなときであれば問題はないが、荒れたら危険。波の穏やかなエーゲ海だから活用できる小型艇といえる。とりわけ高齢者を降ろすのは困難が予想される。</p>
<p>⑤リフト式</p> 	<p>リフトで船ごと吊り上げるタイプ。大東諸島の大東島では、港湾施設がないため、リフトが使われている。</p>	<p>人を乗せた状態で吊り上げるので、お年寄りにはかなりハードとみられる。</p>
<p>⑥バージタイプ（測量船など）</p> 	<p>クレーンを設置したかなり広い作業甲板があり、どのような場合にでも安全に乗り移れる。低い甲板から傾斜の小さいスロープで結ばれるバージタイプなので、舷側との段差が少ない。</p>	<p>測量船などの特殊用途に使われる船舶であり、客船としての機能は乏しく、快適性にも欠ける。</p>

⑦ヘリ搭載型



釧路海上保安部に配備されている巡視船「そうや」(最大搭載人員69人)は、双発タービン・ヘリコプター(最大搭乗者数11人)搭載型巡視船で、砕氷能力もある。1m厚の氷を3ノットで砕氷することが可能。速力は21ノットと速い。全長7mの高速警備救難艇と全天候型救命艇を2隻装備している。発着の安全性や居住性、作業性を高めるアンチ・ローリング・タンクと引き込み式のフィン・スタビライザーの動揺減衰装置を有する。

「そうや」の総トン数は3139t、全長98・6mもあり、巨大である。ヘリコプター搭載のため航空管制が必要とみられる。とりわけ北方四島で活用する場合は、「制空権」という領土問題の根幹に関わる問題が出てくる可能性がある。

第5部 船の所属および運用と運航

専用船舶の所属先について、以下の14ケースを検討した。

<中央省庁>

①内閣府（北方対策本部）

現行の設置法に鑑みると、内閣府が直接、交流専用船舶を保有することは、事実上不可能とみられる。ビザなし交流の予算的側面（「訪問事業」は内閣府、「受入事業」は外務省）からみても疑問である。また、人員や経験という面でも適当とはいえない。

②文部科学省

学術調査のために所有することは可能である。修学旅行、研修旅行、洋上大学といった活用方も考えられる。さらに教育を通じて北方領土問題の啓発を図る上でも有効である。ただ、北方領土問題にはこれまで関わりの薄かった官庁であり、人員や経験の面でも必ずしも適当とはいえない。

③国土交通省（海上保安庁）

法的には可能である。具体的には海上保安庁の所有とし、維持・管理、埠頭の確保を図ることが望ましい。ただし、警備艇の一種として位置づけるのであれば、装備、仕様などで四島交流には不要な機能を伴う設計となり、製造・維持コストが高くなる可能性が高い。この点は、あらかじめ災害時に住民が緊急避難できる輸送船程度の機能に抑える必要があるだろう。または国土交通省の傘下にある気象庁が、観測用の船舶のような形で利用することも可能と思われる。

④防衛庁（海上自衛隊）

文部科学省が所管する南極観測で使用している船舶（南極観測船）は、すべて海上自衛隊に所属する自衛艦であり、管理・運航は海上自衛隊が行っている。同じように、政府専用機は当初、総理府（当時）が所有し、航空自衛隊が運用していたが、現在では所有についても航空自衛隊に移行した。こうした前例を鑑みると、海上自衛隊の輸送艦を四島交流に適当な人員輸送用の仕様として活用することは、十分検討の余地がある。ロシア側が係争地域への自衛艦の入港に難色を示すことも考えられるが、防衛交流が行われている現在、この点は日露両国間の外交努力によって説得は可能であろう。

⑤農林水産省（水産庁）

農林水産省が所有するとなれば、四島交流に使用しない閑散期に、資源調査船や観測船として活用できるかもしれない。しかし、それには漁獲に関わる設備や冷蔵・冷凍施設などの設置が必要なほか、作業場として一定の面積を甲板に確保しなければならない。そもそも四島交流で使用する船舶であるという目的、機能、および船舶の仕様を考えると、適当とはいえない。

⑥環境省

ロシア側に与えるハレーションが少なく、啓発面においても有効であろうが、人員、経験、所管事項などの面から、実現性は低いといわざるをえない。

<地方自治体>

⑦北海道北方領土対策本部（北海道庁）

北海道庁は複数の船舶を保有・運航している実績があり、仮に国の強力な財政的バックアップがあれば四島交流専用船舶を保有し、運航することが不可能ではない。難点は、四島交流が行われない閑散期（6カ月強）における北海道近海での使用頻度が極端に少ないとみられる点、北方領土返還要求運動が、北海道の地域的な運動にとどまると誤解されかねない点が挙げられる。

⑧根室市

北方四島を事実上、市域と考えて対応している自治体として、本来であれば自ら希望しなくても四島交流の専用船舶を保有し、運航すべきであろう。ただし、その場合は国の全面的な財政支援と、オフシーズンの活用に特段の配慮がなされなくてはならない。

<公的団体>

⑨（独）北方領土問題対策協会（北対協）

ビザなし交流（訪問事業）と自由訪問の予算を管理するとともに、自らも同交流（訪問および受入事業）の実施機関として四島交流の経験は豊富ではあるが、現行では法的、人員的に不可能である。しかし、本来であれば、協会法を改正してでも四島交流の専用船舶を保有し、運航するという意欲があってしかるべきであろう。

⑩（社）北方領土復帰期成同盟（北方同盟）

北海道を中心とした北方領土返還要求運動実施機関。予算は全額、北海道に依拠し、役員もほとんどが北海道からの天下りという組織である以上、四島交流専用船舶の保有・運航は、事実上無理というべきであろう。ただし、組織の抜本的な改組を行う政治的な意思があるならば、当該船舶を保有・運航することは不可能ではない。

<NGOs>

⑪（社）千島歯舞群島居住者連盟（千島連盟）

北方領土でかつて暮らしていた元島民、および後継者からなる組織で、返還要求運動の先頭に立ってきたが、役職員のみならず、構成メンバーの高齢化を考えると、四島交流専用船舶の保有や運航をゆだねることは難しい。しかし、財政的な支援を前提に、運航や運営などの業務を2世以下の後継者に任せるような形は十分考えられる。こうした事業に携わることで、後継者が元島民の「望郷の思い」を引き継ぎ、これまで以上に返還要求運動に主体的に関わってくる可能性とそれに伴う効果は見逃せない。

⑫北方領土返還要求運動連絡協議会（北連協）

北方四島の一括返還要求運動を実施している諸団体の連合体。法人格はない。北方領土返還要求運動を全国的に展開し、継続・強化することに専念しており、恒常的事業の実施には不適當である。また、そうした分野での実績も経験も人員もない。

⑬大学や高校

海洋系大学、水産高校といった教育機関。検討が進められている船舶は、基本的には四島交流の専用船舶であり、その保有や運航を特定の教育機関に期待することは、当該学校法人の設置法令上難しい面がある。ただし、こうした教育機関は、船舶の保有や運航については十分な経験があり、条件次第では特定の教育機関の協力、という形はありうる。

⑭船会社と企業団体

船会社や関連の企業団体（法人）に四島交流の専用船舶を建造させ、その保有や運航を依頼する方式で、現行のビザなし交流と自由訪問で採用されている。船会社の経験や実績がフルに活用できるが、専用船舶を新たに建造し、入札制度によって運航を受注し続けることは容易ではあるまい。この研究プロジェクトは、そもそも現行の船舶に問題が多いことを背景に検討を始めている点を指摘しておきたい。ただ、国費などを投入して企業または企業団体が四島交流の専用船舶を建造した上で、運航しやすい状況を生み出すことは可能であろう。

以上の各項を検討した結果、当研究会では「政府が建造し、直接その運航に当たるべき」との結論に至った。具体的には「政府専用船」として

●防衛庁：海上自衛隊が所有し、運航する

●国土交通省：海上保安庁が所有し、運航する

との2案である。

以下で詳細な検討を試みる。

●防衛庁：海上自衛隊

海上自衛隊に政府専用船を持たせる場合、まず自衛隊法⁴を改正し、専用船の保有、運航を所管業務として位置づける必要がある。法改正が不可欠となるが、昨年10月の小泉第3次改造内閣後、政府は防衛庁を省に昇格させる構想を現実的な政治課題として議論し始めており、ある種の風を感じる。竹島、尖閣列島をみても分かるように、領土問題は国家主権の問題であり、安全保障政策上極めて重要な案件である。そうした意味で、防衛庁に「新たな任務を課す」上からも絶好のタイミングと考える。

ただし、いかに立派な船を建造しても、ロシア側が「海上自衛隊の船である」という理由で入港を認めないという事態も想定されないわけではない。しかし本件専用船は、領土問題が未解決の間の、日露両国民の人道問題に対処する目的で建造される性格の船舶であり、そうした形式的なハードルは外交努力によって十分克服できると考えられる。また、

自衛隊法の改正に当たっては、北方四島をはじめロシア極東をも含む周辺地域での巨大地震や火山の噴火、それに伴う巨大津波などが起きた際に、煩雑な手続きを経ずに救援で駆けつけることのできるような条文の盛り込みも必要と思われる。

●国土交通省：海上保安庁

海上保安庁の任務は、海上の安全および治安の確保を図ることであり、海上における法令の励行、海難救助、海洋汚染等の防止、海上における犯罪の予防および鎮圧、犯人の捜査および逮捕、船舶交通規制、水路・航路標識事務（海図の作成等）等、並びにこれらに付随する事務を行うこととなっている（第2条）。

そのため、海上保安庁の船舶および航空機は、航路標識を維持し、水路測量および海象観測を行い、海上における治安を維持し、遭難船員に援助を与え、又は海難に際し人命および財産を保護するのに適当な構造、設備および性能を有するものでなければならない（第4条）と規定されている。

以上を見る限り、専用船の保有・運航は、現行法では困難である。しかし、すでに北方領土周辺12海里以遠の警備、以内での海難事故の捜索、拿捕漁船の引き取りなどの業務を行ってきた実績もあることから、所管業務に位置づけるよう弾力的な法改正を行った上で、海上保安庁の新たな役割として四島交流の専用船舶を保有、運航を委ねる可能性は十分にある。

なお、これら政府専用船を政府専用機に準じた活用を図るとすれば、さらに以下の用途にも充てられうることも追記しておく。

- ①皇族・要人の海上視察や移動
- ②国内における緊急災害時の避難用⁵
- ③緊急時における周辺諸国に居住する邦人の輸送
- ④国際緊急援助活動⁶
- ⑤有事における自衛隊員の緊急輸送⁷

第6部 冬季および災害非常時の活用

四島交流専用船舶の建造と運航にあたっては、半年以上におよぶ閑散期の「空き」時間をどのように活用するかについても考えておかなければならない。活用法としては以下の用途が想定される。ただし、所有者が公的機関である場合は、商業的な使用が難しくなるのはやむを得ない。

①北方四島支援事業での活用

外務省による四島在住ロシア人に対する医療支援、および（社）千島歯舞諸島居住者連盟が行っている医療機器や食糧の人道支援事業などに活用する。

②エコツアーの企画

根室半島と世界自然遺産に登録された知床半島とを結ぶ不定期航路として、旅行者や修学旅行生のために活用する。また、北方領土周辺はクジラなどの海洋動物の宝庫であることから、12海里以遠を航行する形のエコツアーとして有望である。

③検査と修理のためのドック入り

毎年あるいは一定の間隔で検査と修理のためのドック入りが必要である。

④海底測量、環境・気象・資源調査船などとして活用

四島交流が行われない時期に、文部科学省、海上保安庁、海上自衛隊、国土交通省、水産庁、環境省、北海道などが、さまざまな用途として活用しうる。

⑤練習船・学術調査船などとして活用

水産高校、海洋大学、商船大学、東海大学海洋学部など船舶、海洋、水産関係の教育機関についても、シーズンオフの活用が見込まれる。

⑥国際交流や国内の島嶼巡航に活用

近隣諸国との各種国際交流事業や国内の島嶼巡航用として使用する。

第7部 結論：あるべき船の理想

①構造

気象条件の厳しい北洋で四島交流の参加者を運ぶ船舶として、人命を重視した安定性のある構造で、高齢化の著しい元島民でも使用しやすいバリアフリーの設計であること。特に北方領土墓参、自由訪問の際は浜辺に直接上陸するため、洋上ではしけに乗り移る際に危険を伴わない小型船を母船に内蔵したタイプが理想的。

②速度

航行速度は時速 13 ノット程度。

③機能

北方四島の各種調査や海底測量にも活用できる機能や、気象レーダーを付与。

④船内の構造

- i. 全体：緊急時にもスムーズに移動できる分かりやすい構造。階段の傾斜が緩やかで、空調と湿気対策にも配慮を。
- ii. 集会室：全員が一同に集まれる食堂を兼ねたホールを備えているもの。
- iii. 定員及び運行日数：80 名を収容し、1 週間程度の船旅を考慮したもの。
- iv. 客室：ベッドの大きさは現状より縦横に 15 センチ程度広く、天井に頭をぶつけない高さに。ベッドの他に荷物を広げられるスペースを確保。
- v. 医師と急患用施設：一般の客室よりもゆったりした造りに。
- vi. 大部屋：高齢者向けの和室（畳またはじゅうたんの部屋）。
- vii. 水回り：シャワールーム、脱衣所、トイレ、洗面所は各フロアに設置。
- viii. その他：洗濯機、乾燥機の設置。パソコン、充電、ドライヤー等の電源の増設。
- ix. 貨物庫：人道支援物資を保管する倉庫。

⑤船の所属

従来のような民間船借り上げ方式ではなく、「政府専用船」として海上自衛隊が所有し、運航する方法が望ましい。

地殻の変動期を迎え、大地震が頻発し、火山の噴火も予想される中、「災害支援船」としての活躍の場も想定し、平時はもっぱら四島交流事業の専用船舶として使用し、災害時は全てをキャンセルして被災地に急行させる。そうした船舶として建造すれば、領土問題の解決に向けた実のある交流が実現するだけでなく、災害時における日露両国民の安全にも資する船となる。

海上保安庁が保有・運航する方式も代替案として検討したが、災害時の支援船としての活用が想定されている以上、航空自衛隊に所属する政府専用機と同様、海上自衛隊の任務と規定すべきとの結論に至った。

なお、四島交流事業には、(独) 北方領土問題対策協会、北方四島交流北海道推進委員会、(社) 千島歯舞諸島居住者連盟など多くの実施主体が存在し、関係する組織、団体も多岐

にわたることから、仮に海上自衛隊が運航にあたるとしても、これらの実施主体、関係省庁との調整を図る機関および仕組みが必要となろう。

つまり、海上自衛隊が保有および運航管理を行い、その下で政府専用船を一元的に運用する権限を与えられた調整機関が、四島交流事業計画案の調整などに当たり、災害時の救助・救援においても臨機応変に対応できるような仕組みが不可欠となる。

候補として挙げられるのは、(独)北方領土対策協会であろう。同協会は、四島交流事業の予算管理をはじめ、実施機関として複雑な手続きや交流のノウハウなどに幅広い実績をもっているからである。あるいは元島民らでつくる(社)千島歯舞諸島居住者連盟の2～4世からなる若手後継者が「返還運動を引き継ぐ」熱意を結集させる意味で、何らかの形で運営の一部を担っていくことが望ましい。

四島交流は、いうまでもなく国民の悲願である北方領土の返還を目指した国家戦略の一環として行われている事業である。専用船舶の建造と活用を返還実現に向けた新たなハードウェア、つまり「日露両国民の思いを一つにする箱舟」と位置づけ、さらに序で触れた「北方領土検定」の創設で意識のすそ野を広げながら、ビザなし交流の参加資格として活用するというソフトウェアの2点セットが、ほぼ同時にスタートすることが望まれる。

単なる船舶の建造にとどまらない「戦略」と「戦術」を内包した専用船舶は、これまで官製運動の域を出なかった北方領土返還運動のすそ野を広げ、必ずや国民的な運動に変貌させていくに違いない。そうした観点での建造を強く望む。

¹ 領土問題を全国民的な運動に転換させるためのアクロバットの秘策はもう一つある。それは、「北方領土検定」の創設である。近年、「世界遺産検定」や「日本文化検定」「漢字能力検定」「バードウォッチング検定」「京都観光文化検定」「博多っ子検定」「北海道フードマイスター認定制度」「東京シティガイド検定」「金沢検定」「ナマハゲ伝道士」「萩ものしり博士検定」「奈良まほろばソムリエ」などの検定制度が盛んになっている。

このうち（財）日本漢字能力検定協会が実施している「漢字能力検定」は、全国約180都市で年間200万人以上が受験する大きな検定である。文部科学省で認定された技能検定（92年に文部省が認定）で、いまや筑波大や早稲田大、同志社大など全国の大学・短大493校993学部で入試の際の人物評価、能力評価の基準のひとつとして採用、高校入試では458校が評価の参考にしてしている。中には、単位として認定している大学や高校もある。

また、極めてローカルと思われる「北海道フードマイスター認定」（札幌商工会議所）でさえ、05年12月の第1回試験では1000人近くが挑戦した。「漢字能力検定」では、1～8級、「世界遺産検定」（NPO法人世界遺産アカデミー）では、「ブロンズ」「シルバー」（初級）、「ゴールド」「プラチナ」（中級）、「マイスター」（上級）の5段階の称号を付与され、同一人が繰り返し受験して上位をめざすというリピーター機能も備えている。

こうした検定制度は、今回議論の対象としている専用船舶の問題との関わりは一見薄いようにみえるが、例えば、現在行われているビザなし渡航の参加資格を「北方領土検定の上位者」、あるいは一定の点数以上として枠を広げるとすれば、それは北方領土問題のすそ野を広げる意味で、極めて大きな役割を果たしそうである。

渡航の参加資格は現在、元島民、返還運動関係者、報道関係者などに限られており、返還運動が国民的運動に広がりにくい一因とも考えられている。そこで、仮に「北方領土検定」という形で、領土問題に習熟した国民が渡航に臨むのであれば、北方領土問題を考える人の輪が飛躍的に拡大するだけでなく、交通費も含めれば一人30～50万円といわれる渡航費用は、ある種の「ごほうび」的な意味合いをもつことになる。

そもそも学校教育の現場で北方領土問題が十分に教えられていないことに、問題の根本がある。ただ、教科書の記述を増やすことすら前向きでない文部科学省の現状を考えると、領土問題は別の形で国民に浸透させる必要がある。そうした意味で、「北方領土検定」の創設とビザなし渡航の参加者、そして四島交流専用船舶の建造を上手にリンクさせることができれば、返還を求める国民世論の底上げが図れるに違いない。

実施にあたっては、例えば、（独）北方領土問題対策協会などの団体が問題集を作成し、各県の県民会議を使って会場の確保などを行い、全国一斉に「北方領土検定」を行い、資格の付与とともに参加者の選定を行うような形がとれば理想的である。

さらに、こうした渡航資格拡大の取り組みは、ピースボートのようにロシアの出入手続きという閣議了解に反した渡航を防ぐ目的でも、相当の効果が見込まれる。

² ある種のエコツアーとしては、以下のようなものが想定される。

- ・サンマ漁船集魚灯見学クルーズ（7月中旬～10月上旬）
- ・イカ漁船いさり火見学クルーズ（10～11月）
- ・サケ定置網漁船網起こし見学クルーズ（8月下旬～11月中旬）
- ・ミンククジラ・領土ウォッチング（納沙布岬）
- ・マッコウクジラ、シャチ・領土ウォッチング（羅臼）

³ 船内宿泊プランやサンライズ・クルーズなどの可能性が想定される。北海道本土最東端にある根室は、冬の約1カ月間を除いて「日の出が最も早い街」として知られる。日本の子供の5割が、生まれてから一度も日の出、日の入りを見たことがないという時代に、「太陽の生まれる瞬間」を体験できるクルージングを売り込めば、低迷している市経済を観光面から支えるきっかけとなりうる。根室市の宿泊キャパシティは800人程度しかなく、観

光シーズンや北方領土関係の各種集会で不足がちな宿泊対策にも活用できる。ほかに根室湾ディナークルーズや洋上結婚式などにも。

当研究会のメンバーが2005年11月、東京湾で各種クルーズを通年運航している（株）シーライン東京のディナークルーズに体験乗船し、あるべき船の構想の参考とした。仕様は以下の通り。

- ・MODERNA（2,618 t、全長83・2 m、全幅13 m、エンジン900×2基、最大収容客数600人）

- ・CLASSICA（1,100 t、全長70 m、全幅10・5 m、エンジン800×2基、最大収容客数450人）

以下に参考になった項目を挙げる。

- （a）70～80人が収容可能なホールが船舶の構造上、可能であることが判明した。

- （b）1日をランチクルーズ（120分）、アフタヌーンクルーズ（50分）、サンセットクルーズ（120分）、ディナークルーズ（150分）として細分化し、大中2隻の客船をフレキシブルに運航している。洋上結婚式などオーダーメイドのクルーズも可能。

- （c）家族連れやカップル、女性グループが目立った。ある種の「恋人産業」「ファミリーターゲット」ではあるが、これは首都圏ゆえの需要であって、根室ではこれだけの集客は困難とみられる。

- （d）料金は3000円（乗船料のみ）～21000円（フランス料理のSセットフルコース）。客単価8000～1万円が平均か。

- （e）バイキングのコース（5000～8000円）もあり、新鋭船の食事に採用できる可能性あり。

- （f）船内放送で、ビューポイントや撮影ポイントのアナウンスがあり、その度に乗客は移動する。クルージングの間、乗客を飽きさせない工夫が十分になされていた。

- （g）乗船の記念となる小物など、各種オリジナルグッズあり。ワインはオリジナル・ボトルを採用。

⁴ 自衛隊の任務は、国の平和と独立の確保、安全の維持、必要に応じて公共の秩序維持と規定されている（第3条）。任務規定は抽象的であるが、この規定を根拠に政府専用機、南極観測船等の保有・運航が行われるのではなく、それぞれの業務が個別に自衛隊法に列挙されている。自衛隊法第8章、第100条の4（南極地域観測に対する協力）、第100条の5（国賓等の輸送）、第100条の7（国際平和協力業務の実施等）等である。政府専用機の保有については、「国賓等の輸送」と絡めて明文が置かれている（第100条の5）。よって、ビザなし交流に使う専用船も、現行法の改正は必須だが、「領土返還に資する交流の人的輸送」「医療や食糧などの人道支援業務」および、「返還に備えたさまざまな業務」「災害派遣」などと位置づければ可能と思われる。

⁵ 三原山や三宅島の噴火、阪神淡路大震災時に船舶の活用は重要であった。

⁶ 政府専用機は、陸上自衛隊のイラク派遣部隊の輸送にも使用された実績がある。

⁷ 特に、軽武装の陸上自衛隊普通科隊員の緊急輸送。

研究メンバー

プロジェクトリーダー：田中義具（元駐ハンガリー特命全権大使、日本・サハリン協会副会長）

プロジェクトメンバー：飯田健一（国士舘大学大学院客員教授）

神林美砂（北方領土返還要求運動連絡協議会事務局員、元島民2世）

児玉泰子（北方領土返還要求運動連絡協議会事務局長、元島民）

澤 英武（外交評論家）

袴田茂樹（青山学院大学教授）

林 道寛（日本労働組合総連合会中小労働対策局長、前国民運動局長）

兵藤長雄（東京経済大学教授）

本間浩昭（毎日新聞社報道部根室記者）

吉岡明子（東京財団リサーチ・アソシエイト）

研究顧問：宮腰光寛（衆議院議員、北方領土返還・四島交流促進議員連盟事務局長）

吹浦忠正（東京財団常務理事）

研究協力者：山元恵理子（東洋英和女学院大学大学院生）

資料提供：井上達夫（（独）北方領土問題対策協会理事長）

オブザーバー：寺島紘士（海洋政策研究財団常務理事、元運輸省大臣官房審議官）

廣野秀夫（北海道根室支庁長）

村井 茂（札幌医科大学事務局長、前北海道根室支庁長）

《北方四島の港湾などの現状》

北方四島の港湾はほとんど整備されていない。港湾整備には膨大な予算が必要で、船舶の建造の方が、はるかに安上がりとみられる。

各島の港湾の現状は以下の通り。

◎国後島

面積は沖縄本島より大きく、人口は 6697 人。港湾は 3 カ所（太平洋側の古釜布とセセキ、南西端の泊）があるが、古釜布湾が北方四島の玄関口となっており、出入域手続きを一括して行っている。他の島を訪れる際にも、必ず立ち寄りなければならない。

しかし、この湾は海から陸に吹き上げるヤマセが吹くと、船のいかりが効きにくくなり、船は岸寄りに流されてしまう。座礁した船も多く、水没しかけたまま放置されている。細心の注意をしながら湾に入ることとなる。

湾は水深が浅いため、大型船は接岸できない。上陸用にはしけが運航されている。しかし、波やうねりがあると、はしけは動かなくなる。風が収まるまで待つことになる。結果として出入域の手続きが遅れ、日程を大幅に狂わせる原因となっている。

ソ連時代には古釜布湾に面した国営の水産工場付近に数本のさん橋があったが、年々朽ち果て、いまでは 1 本もない。「クリル発展計画」に基づく港湾整備は、資金遅配などで遅れている。

こうした中、日本政府は人道支援で 1998 年にはしけ「希望丸」を古釜布湾に供与、続いて 50m さん橋を建設した。希望丸の老朽化に伴い、同湾では現在、日本政府が 2001 年に色丹島向けに供与したはしけ「友好丸」が転用されている。

泊湾にはさん橋が 1 本あるが、国境警備隊の基地があるため、四島交流の船は使用できない。セセキも国境警備隊の基地で、四島交流用には使えない。

サハリンへの移動手段としては、各島を巡回する定期船のほか、古釜布の西、約 16 km に空港があり、飛行機で移動する人も増えつつある。

◎色丹島

旧ソ連時代は約 6,500 人が住み、水産加工の拠点だったが、現在の人口は 3195 人。港湾は、島の北側に 2 カ所（斜古丹、穴澗）があるが、北海道東方沖地震（1994 年、マグニチュード 8・2）で壊滅的な被害を受けた。いずれの湾も震災後に十分な復旧がなされておらず、赤錆びた座礁船があちこちに放置されている。

斜古丹湾は金魚鉢のような形をしている。民間船舶用（－6 m）と水産工場所所有のさん橋が各 1 本あるが、国境警備隊の基地があり、四島交流には使われていない。

穴澗湾は奥に長い湾で、四島交流に使われている。かつては木製のさん橋が数本あったが、北海道東方沖地震による津波で壊滅的な被害を受けた。かろうじて残ったさん橋 1 本（－4 m）も先端部が水没し、崩れた状態のまま使われている。

接岸はさん橋を所有する水産工場の関係船が優先され、四島交流の船舶は後回しにされる。片側は、貨物船が傾いた状態で座礁しており、基本的には使用できない。

満潮時に停泊した貨物船が干潮で出港できなくなることがよくある。そうすると、満潮になるまでさん橋は使えない。ときには、座礁船の隣に並行して横付けする場合もある。廃船を横切ることになるので、足下が危険である。

ロシア政府は、すでに歯舞群島と色丹島の引き渡しの意思を示していることから、一般人が居住している色丹島については、日本政府の予算で港湾整備を行うことも、そろそろ検討して良い時期にきている。

◎択捉島

択捉島は四島の中で一番大きな島で、面積は国後島のほぼ2倍ある。人口は6904人で、紗那に行政府がある。銀行、水産工場、ホテル、港湾、漁業、ふ化場などを経営するコングロマリット「ギドロストロイ」が島の経済を支えている。税収もよく、四島の中では最も安定している。

オホーツク側中央部に2湾（内岡、別飛）、太平洋側中央部に1湾（単冠）あるが、いずれもギドロストロイが港湾を所有している。四島交流の船は内岡湾の沖合で、はしけに乗り換える。パースが1隻分しかないため、別の船が利用している時は長い間待たされる。数年前から同社が港湾の拡張に乗り出したが、工事は遅れている。

別飛に2004年、同社が浮きさん橋（－8m）を造ったが、四島交流ではほとんど使われていない。

いずれの島も上陸できるか否かは、天気次第。つまりはしけが動けるか否かに左右される。仮に上陸しても風が吹くと、たちまちはしけが動かなくなるので、天候の悪化が予想される場合は、交流を早々に切り上げなければならない。

◎歯舞群島（水晶・勇留・秋勇留・志発・多楽・貝殻）

北方領土参観と自由訪問で上陸するが、いずれの島も港湾施設がない。

岩礁が多く、海岸線も複雑なため、洋上で大型船から小型船に、さらに磯舟に乗り移り、水深と岩礁の状態を戦前の記憶と目視で確認しながら浜辺に乗り上げている。

揺れる洋上で、高さの異なる船から船へと乗り移るのは至難の業で、しけやうねりで乗り換えができず上陸を断念することも多い。

いずれの島も一般人は住んでおらず、国境警備隊員のみが駐留している。隊員の輸送はヘリコプターまたは大型船積載の高速ゴムボートを使用している。

北方四島への行程

国後島に行くには 根室港から古釜布まで約4時間半。

湾内にて待機し、出入域手続き（税関、国境警備隊）。

色丹島に行くには 古釜布から穴澗まで約4時間。

択捉島に行くには 古釜布から国後水道経由で紗那まで約11時間。

穴澗からも約11時間を要する。

国後水道は潮の流れが速く、難所である。

《四島の港湾と上陸の様子》

◎ 国後島

北方領土の玄関口で、他の島へ向かう際にも必ず国後島古釜布湾に立ち寄り、出入域の手続きを受ける。船は直接接岸できない。このため、税関、検疫、国境警備隊の職員がはしけに乗り込み、沖合いに停泊している船の中で手続きを行う。

① 古釜布湾と座礁船

天然の良港ではないので、ヤマセが吹くといかりがきかず、船が流されることもある。赤錆びた船が点在している。



〔撮影：児玉泰子〕

② はしけ

古釜布湾には、日本政府が人道支援で自航式はしけ「希望丸」を贈ったが、老朽化のため現在は色丹島に贈った「友好丸」が転用されている。本船に横付けし、板を渡して乗り移る。



〔撮影：児玉泰子〕

③ 渡し板での乗り移り

船からはしけへの乗り移りは、1枚の渡し板だけ。波やうねりで、渡し板は動く。海に転落する恐れがあるので、救命胴衣を着用し、命がけの乗り移りとなる。



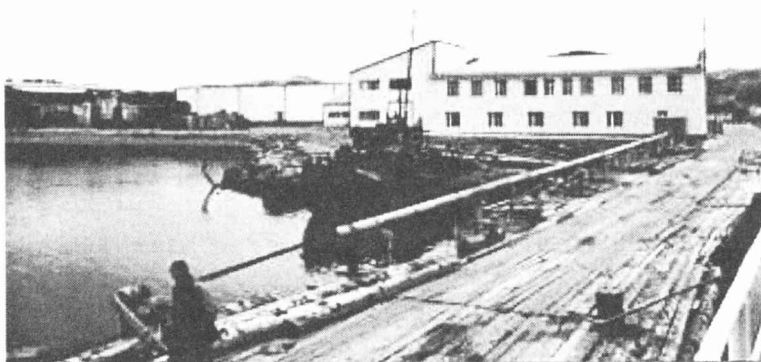
〔写真提供：千島歯舞諸島居住者連盟〕

◎ 色丹島

島の北側に二つの湾(斜古丹、穴澗)があるが、いずれも港湾整備は十分とはいえない。国境警備隊の基地がある斜古丹湾には入れないので、四島交流の船は穴澗湾を利用する。入り江が深い天然の良港で、緊急避難時にも活用される。

① 穴澗湾のさん橋

ソ連時代には木製のさん橋が何本もあったが、1994年の北海道東方沖地震で壊滅的な被害を受け、いまは先端部が崩れたさん橋1本が残るのみ。



〔撮影：児玉泰子〕

② さん橋の片側を占領している廃船

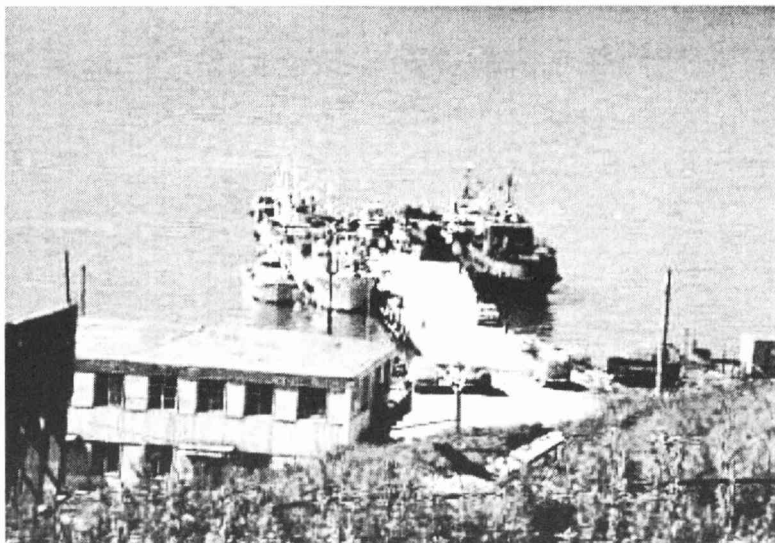
津波から唯一免れた木製のさん橋。廃船が傾いた状態でさん橋の片側を占領しているので、1隻しか接岸できない。



〔撮影：児玉泰子〕

③ 斜古丹湾のさん橋

2本あるさん橋のうちの1本。国境警備隊の基地があるため、四島交流の船舶は使用できない。



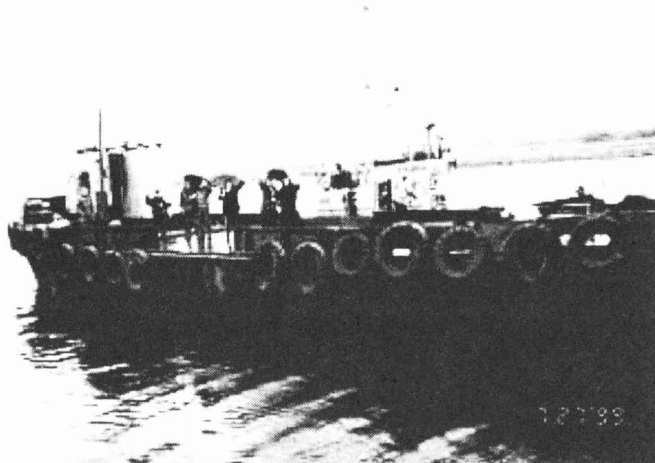
〔撮影：児玉泰子〕

◎ 択捉島

オホーツク海側中央部に2湾（内岡、別飛）、太平洋側中央部に1港（単冠）がある。四島交流では内岡を使う。直接接岸できないため、洋上ではしけに乗り移り、上陸する。ふ頭の整備を進めているが、いまのところ1隻しか接岸できない。別飛には地元の水産コンビナートが所有している浮き栈橋があるが、四島交流では基本的に使われていない。単冠は軍港のため、四島交流では使われていない。

① はしけ(ロシア製)

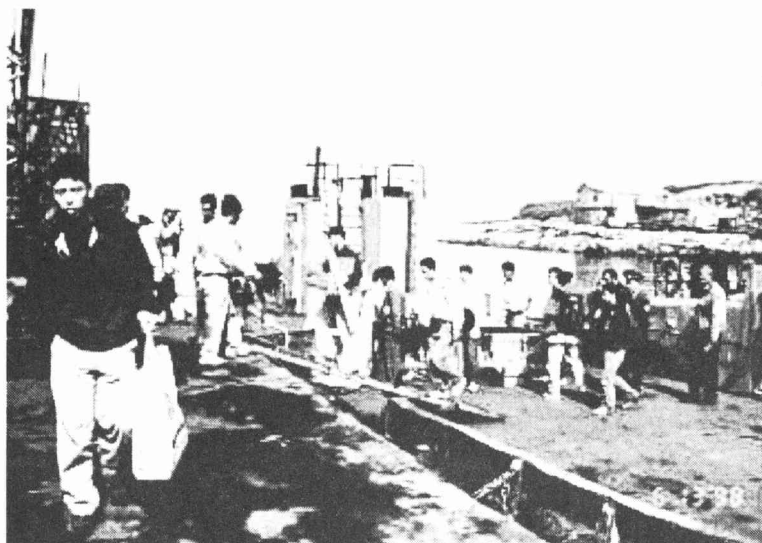
港湾が十分に整備されていないため、上陸にははしけが使われる。



〔撮影：児玉泰子〕

② 内岡の上陸風景

はしけ（右）から渡し板を使って上陸する訪問団



〔撮影：児玉泰子〕

③ 停泊中の船をまたいでの荷物運び

さん橋に貨物船などが接岸している場合は、停泊している船にはしけを横付けし、船をまたいで上陸する。荷物も停泊船をまたいで手渡しすることになる。



〔撮影：児玉泰子〕

④ 別飛の浮きさん橋

水産コンビナートが所有しているさん橋なので、四島交流ではほとんど使われていない。



〔撮影：児玉泰子〕

◎ 自由訪問風景

港湾施設がなく、岩礁も多いため、上陸は困難を極める。洋上で大型船から小型船、さらに磯舟に乗り継ぎ、砂浜に乗り揚げろ。

上陸用に使われる磯舟

救命胴衣を着け、コンブの原にはばまれながら磯舟で上陸を試みる元島民ら（歯舞群島）



〔写真提供：浜屋正一さん〕

東京財団研究報告書 2006-6

北方4島「ビザなし交流」専用船の建造と活用法に関する提言

2006年5月

編著者:

プロジェクト・リーダー

田中 義具

発行者:

東京財団 研究推進部

〒107-0052 東京都港区赤坂1-2-2 日本財団ビル3階

TEL: 03-6229-5502 FAX: 03-6229-5506

URL: <http://www.tkfd.or.jp>

無断転載、複製および転訳載を禁止します。引用の際は、本報告書が出典であることを必ず明示して下さい。

報告書の内容や意見は、すべて執筆者個人に属し、東京財団の公式見解を示すものではありません。

東京財団は日本財団等競艇の収益金から出捐を得て活動を行っている財団法人です。

