

## 日ロ関係と安全操業

本田良一

### プロローグ—安全操業で初の拿捕事件— 崩れた？信頼関係

2005年6月、ユネスコの世界遺産に登録されたことで、北海道東部に突き出た知床半島はこの年の夏から秋にかけて、多くの観光客が訪れ、いつにないにぎわいを見せた。その余波はまだ、晩秋となった11月に入っても続いていた。

その知床半島の南側、根室管内羅臼町にある羅臼海上保安署所属の巡視船「かわぎり」(横内伸明船長、157トン)は11月3日も、通常の上海パトロールを行っていた。この日の天候は晴れ。風は少しあったが、波はほとんどなく、穏やかだった。

知床半島と根室海峡を挟んで横たわるのは、北方領土・国後島だ。羅臼からだ、30キロあまり。すぐ目の前に見える。ロシアが実効支配している国後島と知床半島の境には、日本側が「中間ライン」と呼ぶ事実上の国境線がある。

日本漁船はこのラインを越えて、操業することはできない。ロシア国境警備隊の警備艇に「国境侵犯」や密漁の容疑で拿捕され、ときには銃撃を受けてしまうからだ。その悲劇は、戦後からつい最近まで続いていた。そのため、漁民たちは「安全操業」の実現を悲願としていた。

「安全操業」という言葉は、一般で使う海難事故防止という意味ではなく、ソ連(ロシア)と交渉して、北方領土水域で拿捕・臨検の危険にさらされることなく、安心して、安全に操業することだ。

その悲願は1998年2月に実現する。日ロ両国が北方領土周辺水域における日本漁船の安全操業枠組み協定に署名したのだ。モスクワで行われた調印式で、小渕恵三外相は「今後、この協定に基づき、わが国漁船の安全操業が確保されることになるが、それと同時に両国の信頼関係の象徴となることを期待する」と述べた<sup>1</sup>。

かわぎりがパトロールしていた国後島の沿岸海域では、この協定に基づき、同年10月1日から、日本漁船が中間ラインを越えてホッケ、スケソウなどをとることができるようになっていた。

協定は漁船が違反操業をした場合、日ロのどちらがそれを取り締まるか、規定していない。つまり管轄権を棚上げにしている。言い換えると、日本漁船が違反操業を犯すケースを想定していない<sup>2</sup>。ロシア側は日本漁船の臨検もしない、という暗黙の合意がある。違反防止のため、操業は船団を組んで行われている。

この日午後1時30分ごろ、かわぎりはいつもの通り中間ラインに寄って、操業を終えて帰港する隻数を確認していた。ホッケ刺し網漁船の船団は8隻のはずだが、7隻しかいない。船長の横内は「おかしい」と思い、船団代表の第38正副丸に問い合わせた。すると、第78

<sup>1</sup> 調印式での取材、1998年2月21日、モスクワ。

<sup>2</sup> 協定は全7項と操業水域を緯度、経度で示した付表で構成される。それに基づいた、北海道水産会とロシア連邦農業食料省、国境警備庁の間で締結された了解覚書もあるが、どちらにも違反した場合についての取り決めはない。

栄幸丸（19トン、5人乗り組み）が警備艇の臨検を受けている可能性がある、ということが分かった。

横内はただちに羅臼漁協、根室海上保安部（根室）を通して、第一管区海上保安本部（一管本部、小樽）に連絡した。これを受け、一管本部がこの海域を管轄するロシア連邦保安庁サハリン沿岸国境警備局に問い合わせたところ、「本日午前8時40分ごろ、国後島から3.5カイリ（約6.5キロ）において第78栄幸丸を拿捕した。船内に操業を許可されていないエビ、キンキ、ツブがあった。栄幸丸をユジノクリリスク（国後島古釜布）へ連行中である。船体も船員も無事である」と回答があった<sup>3</sup>。

ロシアの治安当局によると、栄幸丸の拿捕前に、別の日本漁船が協定に違反し、国後島沿岸1カイリ（約1.8キロ）の水域で操業しているのを発見、臨検しようとしたが、逃げられたという<sup>4</sup>。

安全操業で拿捕。あってはならないはずの事態だった。折しも、ロシアのウラジミル・プーチン大統領の訪日を、17日後の20日に控えていた。

「信頼関係の象徴」（小淵恵三外相）だった安全操業で初めての拿捕事件は、その信頼関係が崩れようとしていることを示唆していた。

---

<sup>3</sup> 一管本部発表資料による、2005年11月3日。

<sup>4</sup> 『北海道新聞』2005年11月10日。