

【論文】

韓国海洋警備を取り巻く政治力学
大型警備艦 30 隻体制・海保 6000 トン級巡視艦対応・公船対策
(その 1)

野中 健一

目次

序 問題の所在／先行研究

一 分析手法

二 EEZ 拡大への対応 - 大型警備艦の量的拡大

三 海上保安庁への対抗 - 例外措置としての 5000 トン級大型警備艦導入

序 問題の所在／先行研究

1996 年 8 月、海洋警察庁は警察庁を離れ、海洋水産部の外庁となった（「独立外庁」と呼称）。この象徴的な事態以後、同庁は公的場において以前より一層多くの発言、説明をする機会を得るようになる。それらを見ていると、ある事に気づく。海洋警察庁自身、独立外庁化した以後、予算措置や法的整理等の側面で、「大躍進（すなわち、大型プロジェクトが承認されたり、「大胆な」法解釈を表明したりする等）」を経験したりする事がある。警備業務に限って論ずれば、それは過去三回あった。

第一に「拡大する排他的経済水域への対策」である。日韓、中韓両国の漁業協定締結にあわせて、彼等は大型警備艦の大量導入（30 隻体制）を図っている。その際、「警備手法の原型／基本形」とでも呼ぶべきものができあがった。第二に、「例外措置としての 5000 トン級大型警備艦の導入」がある。実は、同船舶は第一であげた「原型／基本形」と合わない存在なのである。それが「海上保安庁の 6000 トン級巡視艦」への対抗措置として導入された。そして第三に「公船拿捕を視野に入れ、法的整理等を図った点」である。韓国政府は海上保安庁船舶を合法的に拿捕できるとの法的整理を行った。一官庁は政策の側面等で、時として大きな変化を経験する。警備業務の側面では以上三点の変革があった。

さて、以上の認識を持つに至った筆者は本稿において何を明らかにしようと言うのか。筆者は上記三点を取り巻く政治力学を明らかにしたい。そのための具体的分析手法は第一章で論じるとして、この試み自身、学術的にどれほど独創的なのだろうか。これは海洋警察庁に関する先行研究を見ることにより理解できるだろう。実は同庁に関する研究は極めて少ないのである。以下、紹介しよう⁽¹⁾。イ＝サンジプ（이상집）とペ＝ドンヒョン（배동현）は海洋警察庁に対する組織評価手法を論じた。一方ユン＝ジョンフィ（윤종휘）とイ＝サンジプ（이상집）は同庁と日、米、カナダとの対比から得られる教訓を指摘している。またチョ＝ホデ（조호대）は海洋警察が実施している訓練手法に対する改善点を勧告した。そしてユン＝ジョンフィ（윤종휘）、クク＝スング（국승기）、イ＝ウンバン（이은방）、イム＝ジェドン（임재동）、コ＝ソンジョン（고성정）は共著で、同庁が抱え

る人材育成上の課題を明らかにしている。その他、チェ=ソンドウ (최성두) は海洋警察庁を人的資源の側面から分析してみせた。

以上のように、解決すべき課題に着目した研究と異なり、同庁の業務実態を研究対象としたものもある⁽²⁾。例えばリュ=ジェヒョン (류재현) は海軍と海洋警察庁の関係を明らかにしている。一方、ソ=マンソク (서만석) とキム=イルピョン (김일평) は黄海における不法漁業問題を論じた。また、アン=ヨンファ (안영화)、チェ=チャンムン (최찬문) そしてキム=ドンゴン (김동근) は済州島近海における海上事故について分析している。

以上が海洋警察庁に関する数少ない知的蓄積である。同庁に関する研究は基本的に少ないと言って良い。いわんや、海上警備業務を扱ったものは極めて希有である。そしてこの事実こそ、本稿の独創性を証明する事になるのだ。

なお、最後に本稿の全体構成を説明しておこう。第一章では本稿が依拠する「分析手法」を、第二章では「EEZ 拡大対策及び警備手法の原型／基本形」を、そして第三章では「5000 トン級大型警備艦の導入」について論じる。なお第四章（以後次稿、「その2」）から第六章では「公船拿捕」について説明する。公船拿捕政策、公船拿捕合法論は一般的にあまりなじみが無いだろう。それ故、より詳細な説明が必要と感じ、他の箇所より議論の分量を大幅に増やした。それでは以下、議論に入りたい。

一 分析手法

序で論じた三点の事例を取り巻く政治力学を明らかにしたい。より具体的に指摘すれば、「三点の事例がそれぞれ生じた原因を明らかにしたい」という事になる。それではどうすれば良いのか。以下、「特定の政治現象が生じた原因の探求方法」を確認する事としよう（なお方法論の議論は本稿の目的ではないので、可能な限り、簡単に記しておく）。

ロバート=ダール (Robert Dahl) は「影響力」を「一人または複数のアクターの欲求、願望、選好あるいは意図が、一人または複数の他のアクターの行為または行為への意欲に変化を生じさせるようなアクター間の関係」⁽³⁾と捉えた。仮にアクターA がアクターB に対し働きかけ、B が本来であ

ればする事が無かったであろう行動に出たとする。そこには A の影響力が介在したのであり、これを因果関係の枠組みでとらえる事が出来る。

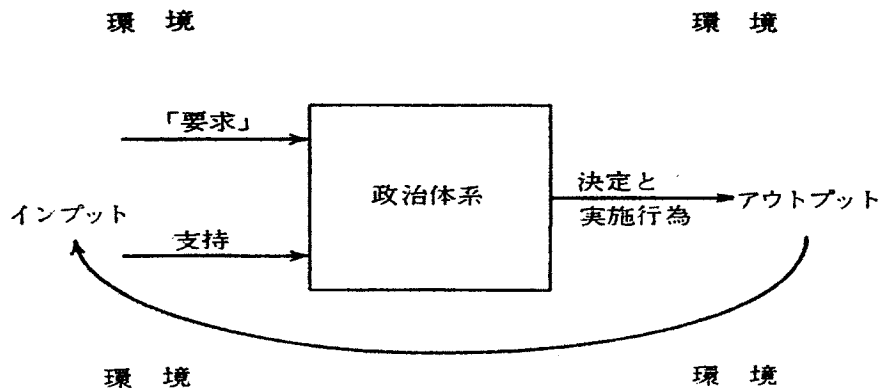
さて、ここで問題が生じる。影響力の測定方法はどのようにすべきなのだろうか。上で挙げた事例に即して論ずれば、分析対象に A と B しかおらず、検討要素が「A の働きかけ」以外無いのであれば、さほど問題はあるまい。しかし現実社会で、そのような事はまずあり得ない。他にも B を取り巻く無数のアクターや要素がある⁽⁴⁾。しかも、それらは相互に関連しており、極めて複雑な様相を呈するのだ⁽⁵⁾。また、それを量的に分析する事が極めて困難であるという事にも留意すべきだろう⁽⁶⁾。ダールが論じたように、「政治システムにおける影響関係を完全に説明するためには、それに関連すると考えられる社会的因果の連鎖の全てを記述し説明しなければならない（中略）これは途方もない作業であり、社会科学の全分野が総力をあげても何世代もかかるプログラムになるだろう」⁽⁷⁾。

当然ながら、一政治分析のために、社会学者を総動員し、何世代にも渡って研究するという事は有り得ない。これは、いわば「検討すべき要素が無数にあるという事実」を強調するために指摘したものと受け取れよう。ただし、問題は「検討すべき要素の多さ」だけではあるまい。無数にある要素の内、どれが「より重要な」原因だったのか（あるいは、一見深い関係があるように見えて、実はほとんど影響力を有さなかったのか）を証明することは容易でない。また、アクターが関係する状況をどのように認識しているかが重要となるため、その内面分析が必要となるだろうが、これもまた決して容易でない。さらに、政治に関する情報は一部しか公開されない。このため、数少ない情報をもとに因果関係を検討する他ないのである。影響力 - 因果関係 - を明らかにする際、これほどまでに多くのハードルが待ち構えているのだ。上記諸条件から、政治分析は、「事実の単純化」や「因果関係の解釈」という側面から逃れられない。

さて、ここで分析枠組の問題点にも触れておく必要があるだろう。例えば分析枠組 A を使って観察した場合、ある特定の解釈が出てくるだろう。しかし反対に分析枠組 B を使用した場合、それとは異なる解釈も出てくる。唯一正しい因果関係解釈は無く、あくまで「この分析枠組に依拠した場合、

このような解釈が出来る」というに過ぎない。それ故、当然ながら、自らが依拠している分析枠組をよくよく自覚しておく必要がある。この点で筆者は、ユ=ミンボン（유민봉）が提示した「行政体制モデル」に依拠して分析を試みたい⁽⁸⁾。同モデルは政治システム論を参考に練られたものである。それでは政治システム論とは何か。代表的論者であるデヴィッド=イーストン（David Easton）の議論を簡単に振り返っておこう⁽⁹⁾。そもそもイーストンは、政治体系が開放体系であると言う。すなわち、権力層は常に被統治者や対外環境等の影響にさらされているのである。この点をとらえて、イーストンは、政治体系が環境から不断のストレスにさらされていると主張している。それは数億の民を抱える国家だろうが、数十人の小集団だろうが関係ない。しかし一方で多くの政治体系は、（そのようなストレスが存在した中）洋の東西を問わず、そして集団の大小を問わず、一定期間維持、発展し続けてきた。ここから政治体系というのは、被統治者や対外環境に対し柔軟に対応できるものであり、かつ、環境に対し自らが生き残れるよう働きかけるものであると言う。それでは政治体系が存続できる条件は何か。すなわち、文化や歴史的経緯等と関係なく、「この条件なしに政治体系というものは維持できない」という根本的な維持条件は何か。これに対し、イーストンは「インプット」、「アウトプット」、そして「フィードバック・ループ」という概念で説明した。下の図1は「政治体系の単純化モデル」である⁽¹⁰⁾。自然現象、社会現象、国内現象、国際現象という多様な環境下、政治体系には被統治者等から「要求」あるいは「支持」が表明される。特定環境の下で被統治者が特定の政策を政府に要求したり、政府が既に実施している特定の政策に対し支持を表明したりする実態を想起されたい。これら「要求」や「支持」を基に政治体系内では特定の政策が立案され、実施される。これがアウトプットとなる。これが既存環境に影響を及ぼしたりするわけだが、この状況を再度被統治者は「要求」ないし「支持」という形で政治体系に働きかけることとなる。このフィードバック・ループが存在しない場合 - すなわち再要求等を（「しない」のではなく）「出来ない」場合 - 、あるいは「要求」等に政治体系が応えられない場合、時代や地域に関係なく、政治体系そのものが崩壊する危険性を有する。

「図 1 政治体系の単純化モデル」



第 2 図 政治体系の単純化モデル

ユ＝ミンボン「環境」をより幅広く考えている⁽¹¹⁾。同氏は行政学者であり、「政治体系」という箇所を「行政組織」に当てはめなおしている。その上で行政組織を取り巻くものとして「外部環境」というものを想定した。さらにそれを「一般環境」と「課業環境」に分類している。前者として「政治的環境、法的環境、経済的環境、社会的環境、技術的環境、グローバル環境」を、そして後者には「大統領、国会、裁判所、言論機関、国民、市民団体、政党、利益集団」を想定している。イーストンは政治体系の中に「オーソリティーズ (Authorities)」を含めており、彼らがアウトプットを生み出すために役割を果たす事を想定していた⁽¹²⁾。この点を勘案した時、大統領は「オーソリティーズ」と言って良いだろう。しかしユは大統領をも行政組織を取り巻く外部環境（課業環境）に含めた。確かに一官僚組織の視点からすれば大統領と一省庁を一体とみなす必要性はない。一例として「大統領の要求」というのは、海洋警察庁の職員から見て、極めて重要な「環境」となるだろう。それだけではない。ユは「大統領」が有する人事権にも着目した。すなわち、大統領一人を課業環境とみなしたわけではないのである。大統領が人事を担っている長官（日本の大臣に相当）、庁長（日本の長官に相当）までも課業環境として含めて検討したのである。確かに「一職員」の立場で見た場合、時の「大統領」、「長官（大臣）」、「庁長（長官）」が誰なのか、そして当該人物が何を考えているのか、何を自らの所属組織に要求するのか等は「極めて重要な外部環境」と言える。

それだけではない。既述したように、ユは環境として一般環境をも想定している。すなわち、特定の政治的環境、法的環境等が行政組織に影響を与える事態を想定している（もちろん行政組織の一職員がその環境を「うまく」利用する事もあるだろう）。この場合、インプットは一般環境が果たしたという事になる。一例としてある法律が通った事により、行政組織が新しい予算要求等をする姿を想起されたい。特定の環境が特定の政策誕生の道筋を建てたという事になる。

筆者は韓国の行政分析を試みる上で、ユのモデルに依拠したい。それではこのモデルで検討した時、いかなる因果関係分析ができるだろう。先ず「誰かが」あるいは「ある環境が」海洋警察庁の政策を変化させる役割を果たす事となる（インプット）。そして、その「誰か」あるいはその「環境」を背後に同庁は新政策を出すのである（アウトプット）。それが再度、誰かからの評価を受け、場合によっては政策が再検討される（フィードバック）（あるいは、政治的関心事項とならなかったか、又はアウトプットに納得してか、現状維持とされる）。

以上の分析枠組で韓国の海上警備を取り巻く政治力学を解釈したい。それでは以下、「外部環境」、「インプット」、「アウトプット」、「フィードバック・ループ」をキーワードに議論を展開しよう。

二 EEZ 拡大への対応 - 大型警備艦の量的拡大

大型警備艦の量的拡大を取り巻く政治力学。これは「法的環境と海洋警察庁の関係性」から解釈できるだろう。1999年9月、韓国では「漁業協定締結に伴う漁業人等の支援及び水産業発展特別法」が制定された。この法的環境を背景に海洋警察庁は装備拡充を図る事に成功している。以下、この流れを検討しよう。

議論を始めるにあたり、基本の確認をしておきたい。海洋警察庁の歴史は1953年12月まで遡ることができる⁽¹³⁾。そもそも内務部（内務「省」 - 引用者註）治安局所属の海洋警察隊として出帆した。紆余曲折を経た後、1991年8月、内務部傘下・警察庁の一部として海洋警察庁が成立する。そして1996年8月、警察庁の一部だった海上部門（海洋警察庁）が分離し、

海洋水産部（海洋水産「省」 - 引用者註）傘下の外庁になった。なお、2008 年 2 月には、国土海洋部（国土海洋「省」 - 引用者註）傘下の組織となっている。

さて、海洋水産部、及び国土海洋部の歴史はまだ浅い。それも当然のことであり、同部は国連海洋法条約と深い関係を有するのである。1996 年 1 月、韓国は同条約を批准⁽¹⁴⁾。その際、海洋行政の一元化を志向し、既存の政府機関から海洋部門を集めた結果、海洋水産部が成立したのである（国土海洋部は海洋水産部改編の結果、誕生）。海洋警察庁の移管はかかる背景を有する。

海洋警察庁自身、国連海洋法条約対策として海洋水産部傘下に入ったわけである。そうであればこそ、同庁はその移管当初から大きな課題を担わされている。まずは以下の海洋水産部長官による説明を検討したい。1996 年 10 月 4 日の国会答弁である。

「海洋警察庁の警備艦艇、総 182 隻のうち、排他的経済水域に対し警備可能な 1000 トン級以上の艦艇は 7 隻だけで、国土の 3.4 倍ほどになる広大な海域を管掌するには、現在の海洋警察勢力は絶対的に不足」⁽¹⁵⁾

この発言は何を意味するのか。実は韓国の海上警備範囲は 1996 年を境に大きく異なるのである。国連海洋法条約批准に伴い、「12 海里領海警備」から「200 海里 EEZ 警備」に変化したのであった。一方、警備範囲が拡大したものの、警備艦艇は不足していたのである。そうであればこそ、海洋警察庁は急遽、大型警備艦を大量導入する必要に迫られたのだった。ここで以下の答弁を参照されたい。

1996 年 10 月 4 日（海洋水産部長官・答弁）⁽¹⁶⁾

2003 年まで大型警備艦 13 隻を建造希望。

1997 年 3 月 6 日（海洋警察庁長・答弁）⁽¹⁷⁾

2002 年まで大型警備艦 14 隻を確保希望。

1998年11月20日（海洋警察庁長・答弁）⁽¹⁸⁾

2002年までに大型警備艦20隻を確保希望。

2000年6月28日（海洋警察庁長・答弁）⁽¹⁹⁾

① 2004年までに大型警備艦24隻を確保希望。

② 最終的に大型警備艦30隻が必要。

2003年4月24日（海洋警察庁長・答弁）⁽²⁰⁾

大型警備艦54隻を確保希望。

2003年10月28日（海洋警察庁長・答弁）⁽²¹⁾

大型警備艦30隻を確保希望。

2004年7月6日（海洋警察庁長・答弁）⁽²²⁾

大型警備艦30隻を確保希望。

2004年11月18日（海洋警察庁長・答弁）⁽²³⁾

大型警備艦30隻を確保希望。

2005年8月18日（海洋警察庁長・答弁）⁽²⁴⁾

2010年までに大型警備艦30隻確保希望。

時期により要求が異なるのが見て取れるだろう。ただ2000年6月以後はどうだろうか。2003年4月の答弁を除いて、要求隻数が安定してくるのである。これは何故か。

例外を先に説明しよう⁽²⁵⁾。2002年12月、韓国大統領選挙で盧武鉉が当選した。なお、同氏は元海洋水産部長官である。これに海洋警察庁が反応したようだ。同庁は大統領選挙時の公約で広域警備問題対処が掲げられていた事を取り上げて、急に必要隻数を増やしたのである。ただし、同庁が

この「大型警備艦 54 隻構想」を大統領等、政権中枢とどこまで調整していたか不明である。実際は半年後に撤回しているためだ。

上記例外を除いて、同庁は「大型警備艦 30 隻構想」を継続して掲げている⁽²⁶⁾。その理由は（既述したように）新しい法律を制定したためである。実は、1999 年 9 月 22 日、韓国で「漁業協定締結に伴う漁業人等の支援及び水産業発展特別法」が制定されている。これに基づいて水産振興総合対策が立案されたのだが、その際「海洋警察装備強化計画」もそれに含まれたのだった。1999 年 10 月 22 日、これが国务会議に上程され、確定している。海洋警察庁は、韓国政府が日中両国と漁業協定を締結した事を背景に、水産振興の名の下、装備計画を樹立したのだった。

以上を受けて 2000 年 6 月 28 日、海洋警察庁は警備艦艇の必要隻数の根拠を発表する⁽²⁷⁾。それが以下である。

一、遠海警備を実施する際、警備艦の三交代制（「出動」、「非常待機」、「整備・修理」）を導入。それゆえ、警備対象海域一箇所につき、最低三隻必要となる（なお、『海洋警察白書 2004』、24 頁、では「出動」、「教育・訓練」、「整備・修理」としている。いずれにせよ、三交代制であるには変わらない）。

二、「遠海脆弱警備海域」を設定。一時期を除いて十箇所が指定される。

三交代制で十箇所を警備する。これより、警備艦が 30 隻必要となる。この計画が国务会議で確定したのであり、その後維持されるのだ（筆者はこの枠組を「警備手法の原型／基本形」と考える）。実はこの議論を後押しした要因がある。それが「警備上の懸案事項」としての竹島問題と中国密漁船問題であった。この時期、議会で同問題が論点となっていたのである。これを受けて、海洋警察庁がそれら問題への基本認識を示す。先ずは、同庁の竹島警備に対する諸認識を紹介しよう⁽²⁸⁾。

一、1993 年以後、現在まで、日本漁船が竹島 12 海里以内に侵犯した事例はない。

二、日本の巡視船は竹島東南方 30～40 マイルの隠岐諸島近海で活動している。

三、第八管区海上保安本部は巡視船を 22 隻保有している（大型 3、中型 6、小型 13）。なお大型巡視船（1000 トン以上）3 隻の内、1 隻が巡察を実施している。

四、東海海洋警察署（「海洋警察署」は「海上保安部」に相当）所属の 500 トン以上の艦艇 1 隻を常時配置し、海軍艦艇と一緒に海上警備を実施。

五、海洋警察庁は海軍、空軍などと合同で月 1 回以上、竹島防御訓練を実施。

六、現在建造中である 5000 トン級巡察艦が建造完了（2002 年）されれば、竹島近海に専担配置する計画。

七、長期増強計画に基づき、2010 年まで東海海洋警察署に 1000 トン級以上の船舶を 3 隻配置予定。

次に中国密漁船問題への認識を挙げておく⁽²⁹⁾。

一、日中漁業協定が締結された事により、3000 隻あまりの中国漁船が韓国海域に移動操業（中韓漁業紛争の深化。韓国漁民の保護対策が急がれる）

二、今年末、中韓漁業協定の締結が予想され、黄海、対馬海峡周辺 EEZ 管理対策が緊要となる。大型艦艇 3 隻を配置しているが、艦艇間の距離はソウル－テグ間（311 キロ）に相当する。10000 隻の中国漁船を監視統制す

るのは事実上不可能。

三、中期計画で大型警備艦を継続補強し、短期的には機動性、広域活動が優れている艦艇用ヘリを搭載し、中国漁船への航空監視体制の構築が必要。艦載機活動領域は 300 キロであり、現在ヘリ搭載艦艇 3 隻を運用中だが、艦載機そのものは未保有。韓国漁船保護、中国漁船に対する監視活動強化などに必要な機動装備補強が急がれる。

四、中国密漁船は主に済州島、白翎島、黒山島付近の回遊魚を追っかけており、一日平均 100～200 隻ほど活動している。

以上の諸認識を踏まえた上で、同庁の勢力、配置状況（当時）は以下となる⁽³⁰⁾。

大型警備艦：3000 トン（2 隻）、1500 トン（3 隻）、1000 トン（5 隻）

配置状況：釜山 3、済州 3、木浦 2、仁川 1、東海 1

上記配置状況から理解できるように、当段階で広域警備を担うのは困難である。大型警備艦が 30 隻必要であると論じている状況下、釜山 3 隻、済州 3 隻、木浦 2 隻、仁川 1 隻、東海 1 隻では計画上対処できない。

既述したように、海洋警察庁は 2000 年 6 月 28 日、「遠海脆弱警備海域」⁽³¹⁾という概念を国会で発表している。そしてそれが十箇所設定された点も説明した。そこを三交代・24 時間体制（「出動」、「非常待機」、「整備・修理」）で警備するというのだ。大型警備艦を当時 10 隻しか有しない同庁が広域警備を実施することは理屈上、困難ということになる。

さて、ここで「大型警備艦」の説明をしておきたい。この点を論じるため、海洋警察庁の艦艇区分を指摘しておこう。「海洋警察庁艦艇運営管理規則」⁽³²⁾によれば、警備艦は三種類に分類される。1000 トン以上の船が「大型警備艦（略称：MPL）」、1000 トン未満 200 トン以上の船が「中型警備艦（略称：MPM）」、そして 200 トン未満が「小型艦艇（略称：MPS）」である。

同庁は「広域警備のため、30 隻体制」を論じていたが、決して「小型艦艇」を欲したわけでない。あくまで 1000 トン級以上の船舶（すなわち大型警備艦）を要求していたのである。そしてその理由は（時期により異なるが）根拠が説明されている。それは、1000 トン級船舶であれば、「悪天候下」、あるいは「波高 3～4 メートル下」でも遠海任務の遂行が可能である点に求められたのである⁽³³⁾。海洋水産部長官の発言にあるように、海洋警察庁は移管当時、1000 トン級船舶を 7 隻しか保有していなかった。気象条件が悪い中でも EEZ 警備を実施するとの点を勘案した時、同庁が導き出した答えが 1000 トン級以上の大型警備艦の大量導入だったのである。

何故、海洋警察庁は大型警備艦をほとんど有していなかったのか。その理由を伺い知る事が出来る証言がある。2000 年 6 月 28 日の庁長説明と同年 10 月 17 日、イ＝サンベ (이상배) 農林海洋水産委員会・委員の発言である。

庁長の説明

「海洋警察の艦艇は、大部分、中小型、沿岸警備為主で構成されており、海洋秩序変化に迅速に対応するため、装備増強が切実に要求されている」⁽³⁴⁾

委員の発言

「現在、韓国海警が保有している艦艇の 90 パーセントは対間諜用高速為主の小型艦艇で、耐波性が脆弱で、遠海行動には問題がある」⁽³⁵⁾

これら証言に則して解釈すれば、同庁は従前、工作員浸透を想定した沿岸警備を念頭に、装備を導入していた事となる。そうであれば、高速の小型艦艇を導入すれば良い。しかし、国連海洋法条約批准により急遽浮上した任務、すなわち排他的経済水域 - 遠海・広域 - の警備は装備上、対応困難だったのだ（「耐波性」の問題）。そうであればこそ、大型警備艦の導入が急遽目指されたのである。

以下の図 2 は海洋警察庁が発表した「年度別装備（艦艇）導入現況」⁽³⁶⁾である。横軸（上側）に着目して頂きたい。左より「年度別」、「合計隻数」、「大型警備艦隻数」、「中型警備艦隻数」、「小型艦艇隻数」（以下、省略）で

ある。なお、これは予算がついた年を指摘するものではない。あくまで引き渡された年である。

「図 2 年度別装備（艦艇）導入現況」

연도별 장비(함정) 도입 현황

연도별 함형별		경비함정 (161척)			특수함정 (107척)						
		대형 (1000톤이상)	중형 (500-200톤)	소형 (150톤이하)	방재정		형사 기동정 (소형)	예인정 (소형)	구조정 (소형)	소방정 (소형)	순찰정 (소형)
					중형 (300톤급)	소형 (150톤이하)					
		20	39	102	6	13	28	4		1	53
1978년			2								
'79년			8								
1980년			8	4							
'81년		1	5	3		1					
'82년		1	6	4		1					
'83년		1		12		1					
'84년											
'85년		1		1							
'86년			1	1							
'87년		1		7							
'88년			1	5							2
'89년			1	4							2
1990년			2	2							
'91년			1			1					4
'92년						2	2				
'93년		1		2		1	2	1			
'94년			1	4			2	1			
'95년				5			3	1			
'96년		1		5		2	4	1			
'97년				4	2		3				5
'98년		1		4		1	2				
'99년		1		2	3		2				25
2000년		1	1	4						1	2
'01년		1	1	2			1				2
'02년		3	1	2	1		1		1		4
'03년		1		5		1	1				3
'04년		3		8		1	2				2
'05년		2		12		1	3		1		2

1996 年 - すなわち国連海洋法条約批准の年であると同時に、海洋警察庁が海洋水産部に移管した年 - の前後を比較されたい。船舶は「予算がついた年」と「引き渡された年」の間では自ずとタイムラグがある事を念頭に置いた時、1996 年以前は大型警備艦をあまり導入しなかった点、および以後は積極的に導入している点が理解できよう。

さて、ここで視点を変えたい。これまでの議論から一つ明らかになる点がある。2000 年 6 月以後、大型警備艦の必要隻数に根拠が付与された点は既に述べた。しかし、これは逆に「1996 年から 2000 年頃までは必要装備の

根拠がやや明確性に欠けていた事」をも意味する。もちろん、導入根拠が全く記されていないわけではない。あえて挙げるとすれば、「海上保安庁や米国沿岸警備隊も装備をたくさん有しているので、我が庁も・・・」との論理である。以下、一部紹介しておこう。

1997年10月31日（海洋警察庁長・答弁）⁽³⁷⁾

「海洋警察が保有している（中略）飛行機は1機もなく、せいぜいヘリコプターが4機だけで（中略）海上保安庁は航空機を70機保有しており、その内、遠海用飛行機だけでも26機になる」

1998年3月19日（海洋警察庁長・答弁）⁽³⁸⁾

「2002年まで航空機23機（捜索用飛行機5機、ヘリコプター18機）を確保したい」「海上保安庁がヘリコプター44機、飛行機26機。米国沿岸警備隊がヘリコプター166機、飛行機68機を保有しているのに比べ、我々海洋警察庁はヘリコプター4機が全てで、飛行機は1機もない」

1998年11月20日（海洋警察庁長・答弁）⁽³⁹⁾

「日本の場合、艦艇勢力は我が国の6倍、ヘリコプターは9倍、飛行機は26機保有しており、我々とは比較ができない実情」

ただ、海洋警察庁はその発足当初から海上保安庁と比較されてしまったという過去もある。1996年8月20日 - すなわち海洋水産部に移管されて二週間も経っていない状況下 - 海洋警察庁長は国会で「（海洋警察庁は）日本の海上保安庁と比較して組織と機能が重なるのか、それとも違いが多いのか」⁽⁴⁰⁾との質問を受けている。これに対し同庁は、日韓コーストガードの比較資料を議会に提出している。

いずれにせよ、海上保安庁や米国沿岸警備隊は海洋警察庁の比較対象としてかなり使用されていると言って良いだろう。そして、海洋警察庁自身、発足当初は装備状況を語る際「日米はもっと装備を有している」との論理を掲げて議会に説明していたのだった。

議論を戻そう。1996 年、韓国の海洋行政は大きく変わった。12 マイル領海警備から 200 マイル EEZ 警備へと変化したのである。そして 2000 年に入り、大型警備艦の必要隻数、警備課題等がより具体化し始めた。特に、竹島警備、中国密漁船を意識した警備手法が練られたのである。そしてインプット役を果たしたのが「法的環境」であった。

さて、「フィードバック・ループ」は無かったのだろうか。すなわち大型警備艦の隻数、警備手法等に関する再検討は無かったのだろうか。実は 2006 年 4 月（海上保安庁による竹島近海調査企図）まで再検討らしい再検討はなされないのである。逆に、同事案を契機に大型警備艦の必要隻数が再検討された。30 隻体制から 33 隻体制に改められたのである⁽⁴¹⁾。竹島近海調査企図は海洋警察庁に対し、新たに大型警備艦（3000 トン級）3 隻をもたらす事となった。それだけではない。速力、武装も増強されたのである。「40 ミリ自動砲」の導入、ノット数の改善等が挙げられるだろう（詳しくは拙稿参照⁽⁴²⁾）。いずれにせよ、海洋警察庁は 2006 年までの一定期間、この「アウトプット（大型警備艦 30 隻体制）」を基本的に維持し続けるのである。

三 海上保安庁への対抗 - 例外措置としての 5000 トン級大型警備艦導入
5000 トン級大型警備艦導入をめぐる政治力学。海洋警察庁はいったい、どのようにして同艦を導入したのだろうか。先に結論を述べたい。インプットは議会によりなされたと言って良いだろう。それが同艦誕生というアウトプットに結びつく。しかしその後、これに対する再検討議論は生じなかったのである。以下、議論を展開したい。

事実関係の確認から始めよう。海洋警察庁は 5000 トン級大型警備艦（「5001 艦」）を一隻保有している。それは海洋警察庁が有している船舶の中で最も大きく、同庁出版物でも多々引用されている象徴的船舶と言って良いだろう。

さて、筆者は今その「象徴性」に着目する気はない。むしろ海洋警察庁の遠海警備の中で同船舶が有している異質さに着目したいのだ。すなわち、韓国政府が掲げている警備構想（遠海脆弱警備海域における三交代制）を念頭に置いた時、その位置づけが「やや」不明確なのである。それ故、「5001

艦の存在」と、「第二章で論じた警備手法の原型／基本形」は分けて考える
と理解しやすいのではないだろうか。言わば、海上警備の例外要素である。

さて、それでは5001 艦の存在をどのように解釈すべきか。筆者自身、同
船舶を、「特定の海上保安庁巡視船に対抗するための大型警備艦」と捉えて
いる。既述したように「同船舶は（第二章で論じたように、海洋警察庁が
練った海上警備構想とは直接関係なく）議会主導で、海上保安庁への対抗
という目的一点に絞って導入されたもの」という解釈である。これは遠海
警備の考え方とは異なるものであり、そうであればこそ5001 艦は「やや」
異質となるのだ。以下、5001 艦の導入経緯を概観することにしよう。

5000 トン級大型警備艦、5001 艦。それは「三峰号」との名称をも有する。
「海洋警察庁艦艇運営管理規則」⁽⁴³⁾ 第8条には、艦艇命名の方法が記され
ている。それによると5000 トン級大型警備艦には歴史的地名、あるいは人
名を当てるらしい。「三峰」とは竹島の韓国式古称であると言う。

それでは5001 艦はどのように導入されたのだろうか。まずは以下の図3
を参照願いたい。1996年8月20日に出された「海洋警察庁 年次別装備補
強計画」である⁽⁴⁴⁾。縦軸（左側）に装備が記されている。上から「救難艦
（3000 トン、1500 トン、1000 トン）」、「航空機（回転翼、固定翼）」、「刑事
機動艇（25 トン級）」、「防除艇（150～500 トン級）」とある。ここには3000
トン級の導入は論じられていても、5000 トン級の議論はない。

「図3 海洋警察庁 年次別装備補強計画」

해양경찰청 년차별 장비보강계획

장비별	구분	소유	보유	년 차 별 보 강 계 획								
				계	'96	'97	'98	'99	2000	2001	2002	2003
구 난 함	3000톤	5	1	4	・	1	・	1	・	1	・	1
	1500톤	5	2	3	・	1	・	1		1	・	・
	1000톤	10	4	6	1	・	1	・	2	・	2	・
항 공 기	회전익	10	4	6	2	1	1	・	1	・	1	・
	고정익	5	・	5	・	1	1	1	・	1	・	1
형사기동정	25톤급	49	14	35	4	5	5	5	5	5	5	1
방 제 정	150～ 500톤급	33	12	21	4	2	2	2	2	3	3	3

当時提出されていた計画を見ると、海洋警察庁は救難業務名目で予算獲得を目指していた事が伺える⁽⁴⁵⁾。この背景には 1994 年に改正された水難救護法がある。これにより海洋警察庁長は中央救助調整本部長となり、海上救助体制が一元化された。一方、同庁の装備は「対間諜作戦および領海警備目的上、速力に重点を置き建造され、気象悪化時の耐波性が及ばず、救難活動に制限があった」⁽⁴⁶⁾と説明されている。いずれにせよ、救難業務関連予算は議会に説明しやすい状況にあると判断されていたのかも知れない。事実、3000 トン級、1500 トン級、1000 トン級の「救難艦」の導入を目指している。

それでは、以下の図 4 も検討しよう。翌年、1997 年 9 月 26 日に出された「艦型別・艦艇建造所要期間現況」である⁽⁴⁷⁾。この段階では、雰囲気が変わっているのである。

「図 4 艦型別・艦艇建造所要期間現況」

함형별 함정건조 소요기간 현황

함 형 별		건조소요기간 (개월)	설계소요기간 (개월)	비 고
독도 순찰함	5000톤급	48	12	
경비 구난함	3000톤급	28	6 ~ 12	
	1500톤급	26	6 ~ 12	
	1000톤급	24	6 ~ 12	
경비함정	500톤급	20	6	
	300톤급	18	6	
	200톤급	18	6	
	100톤급	16	6	
방 제 정	300톤급	18	6	
	150톤급	12	6	
형사기동정	25톤급	12	6	
방제바지	500톤급	10	6	
기동 순찰정	3톤급	6		

縦軸（左側）を見て見よう。「独島巡察艦（5000 トン級）」、「警備救難艦（3000 トン級、1500 トン級、1000 トン級）」、「警備艦艇（500 トン級、300 トン級、100 トン級）」（以下省略）。ここでは 5000 トン級の「独島巡察艦」なる船舶の導入を所与のものとしている。これが後の「5001 艦」である。

1996年8月から1997年9月の間に、何がしかの決断がされたものと言って良いだろう。さて、それではいつ頃、どのような理由で導入されたのだろうか。この点を明らかにするため、少々変則的だが1999年以後の議論に目を移したい。

キム＝ヨンジン（김영진）委員とイ＝サンベ（이상배）委員。二人は当時、共に韓国の国会議員であり、農林海洋水産委員会（海洋警察庁業務を所管）の委員だった。彼等の発言を一人ずつ紹介しておこう。まずはキム＝ヨンジン委員の指摘である。以下、第208回第2次農林水産委員会（1999年9月21日）においてなされたものとなる。

「現在建造中である5000トン級・独島巡察艦の場合は、日本の海上保安庁の6000トン級の巡視艦が96年から竹島周辺に頻繁に出現し、竹島周辺海域の緊張が造成されており、96年国政監査時、当委員会で問題を提起し、同巡察艦が建造され（た。－引用者註）」⁽⁴⁸⁾

同委員の指摘によれば、1996年の国政監査時（同年10月）、農林海洋水産委員会が、海上保安庁の「6000トン級巡視艦」の竹島近海出現への対抗策として、5000トン級の「独島巡察艦」を建造したと言うのだ。実は、これと類似する発言は他にもある。それがイ＝サンベ委員の発言である。同人は第215回第3次農林海洋水産委員会（2000年10月17日）で以下の発言をしているのだ。

「現在建造中である5000トン級独島巡察艦の場合は、96年から日本の海上保安庁の6000トン級巡視艦が頻繁に出現し、緊張を高めたため、国会で問題提起し、建造が始まったものです」⁽⁴⁹⁾

両委員とも海上保安庁の「6000トン級巡視艦（恐らく「巡視船しきしま」の事であろう）」への対抗策として5000トン級「独島巡察艦」の建造を挙げている。上記発言より、5000トン級大型警備艦の導入時期－1996年の国政監査時（10月）－は把握できた。それではその目的は何だったのだろうか

か。すなわち、議会は海上保安庁のいかなる「好ましくない行動」を想定して 5001 艦を導入しようとしたのだろうか。ここでイ＝ヘグ（이해구）委員の発言（1996 年 10 月 4 日）を紹介しよう。

「今、我々の海洋警察のような立場にある日本の組織は海上保安庁なのですが、相当な警備能力を持っているものと理解しております。今まではどうだったのか知りませんが、明らかな侵略的行為である竹島に対する日本第一党の領有権主張に任せて、考えて見るに、将来、ある時点で、竹島周辺で漁船保護を巡って、我々海洋警察庁と日本の海上保安庁の警備艇間に衝突が有りうるし、またお互い牽制をすべき重要な時点に来ていると考えます。従って、今、EEZ、排他的経済水域内で漁船警備をしている我々の海洋警察能力を相当に補強すべきと判断します。従って、これを単純補強次元と見るのではなく、非常次元で見て、少なくとも警備艇の能力や諸般警備能力が日本の海上保安庁に劣らない、凌駕する次元の海洋警察庁の警備能力強化対策が必要だと考える」⁽⁵⁰⁾

これはどういう事だろうか。少々説明が必要だろう。1996 年 10 月 20 日、日本で衆議院総選挙が実施された。その際、自由民主党は 9 月 30 日に選挙公約を発表しているのだが、その中で、竹島（及び北方領土、尖閣諸島）は我が国の領土である点を掲載したのだった⁽⁵¹⁾。同日、駐日韓国大使館が自民党に対し、竹島が日本領であるとの主張を公約から削除するよう要求し、翌日、韓国政府、与野党も自民党に対し反発した。

いずれにせよ、イ＝ヘグの考えをまとめれば、以下のようになるだろう。自民党の選挙公約において竹島への言及がなされた。そして、将来、竹島近海で漁船保護をめぐる日韓間で衝突が生じうる。これを牽制するため日本の巡視船に劣らない船が必要だ。以上三点を指摘できるだろう。それでは「海上保安庁に劣らない船」とはどの程度の船なのだろうか。それが「5000 トン級」のようである。

5001 艦は海洋警察庁の警備構想の下で積極的に導入された船舶とはいえない。むしろ議会（「外部環境」）主導で導入された（「インプット」）と解

積できる。「海洋警察庁 年次別装備補強計画」を今一度思い起こされたい。海洋警察庁は、1996年8月20日段階、すなわち国政監査の約二ヶ月前の状況下、5000トン級大型警備艦導入の必要性、予定、希望等を（少なくとも公式には）指摘していなかったのである。それが国政監査を経て、急遽導入が決まったのだった。

さてここで、第二章で論じた「警備手法の原型／基本形 - 遠海脆弱警備海域における三交代制」を思い起こされたい。5001艦は竹島警備を担っている。その際、三交代制を採用しているため、定期的に他の船舶と交代している。問題は交代対象艦である。同艦は3000トン級および1500トン級の大型警備艦と交代しているのである。仮に3000トン級、1500トン級でも警備可能であるならば、5000トン級を採用した意味は少ない。一方、5000トン級の大型警備艦でない限り「海上保安庁の脅威」に対抗できないのであれば、同型艦を3隻そろえる必要があるだろう。しかし、本稿執筆時(2010年7月現在)に至るまで5000トン級大型警備艦はこの1隻しか存在しない。

実は海洋警察庁自身、この点を念頭に置いてか（少なくとも一度）5000トン級、3隻体制を公言したことがある。2003年4月24日、海洋警察庁長が「大型警備艦54隻、その内5000トン級を3隻」、「18箇所の海域別に3隻配置」という壮大な計画を発表したことがある（この点は既述した）⁽⁵²⁾。仮に同庁の論理に則るのであれば、この指摘は理解しやすい。警備海域18箇所の内1箇所は間違いなく竹島近海であろう。そして仮にその周辺海域に5000トン級船舶を3隻配置（三交代制）するのであれば、あくまで「理屈上は」理解できる。しかしこの計画はすぐに撤回された。同年10月28日には「大型警備艦30隻計画」に縮小されており、5000トン級を増やすとの話は立ち消えたのである。その後、(本稿執筆段階では)5000トン級の大型警備艦の増強計画は指摘されていない。

さて、ここで5001艦を巡る「不明確な点」が数点あることをも指摘したい。先に指摘したように、1996年の国政監査時、海上保安庁に対抗する必要性を「委員が1999年及び2000年に明らかにした事実」は存在する。しかし5000トン級を導入する必要性を「1996年に委員会で議論した」形跡が無いのである。確かに1999年、2000年のイ＝サンベ委員等の指摘では、1996

年頃、海上保安庁の「6000 トン級巡視艦」が竹島周辺に出没し、それへの対抗策として 5000 トン級を導入したと指摘しているのではないか。その事が 1996 年版議事録に記載されていないのである。

5000 トン級の大型警備艦という極めて高価な装備を導入する際、国会で審議もしないという事があるのだろうか。しかし、実際に導入しているのである。この疑問に関し筆者は一つの「可能性」を提示しておきたい。実は、予算審議の際、海洋警察庁は非公開審査を行っているのである（この点は明らかになっている）。国政監査が実施され、自民党および海上保安庁の「脅威」が論じられたのが 1996 年 10 月 4 日と 10 月 18 日。そして翌月の 11 月 7 日、農林海洋水産委員会は「非公開審査」を実施している。委員会委員長、キム＝デシク（김대식）の発言である。

「御存知のように、本日の議事日程は海洋水産部と海洋警察庁所管になっています。ところで、この中で海洋警察庁所管には、安保上非公開を必要とする部分があります。従って、別途、非公開審査をしようと思います」

(53)

同日、20 時 41 分から 22 時 08 分、農林海洋水産委員会は海洋警察庁関連項目で非公開審査を実施した⁽⁵⁴⁾。その直後の 1996 年 11 月 13 日、委員会の予算審査小委員長であるイ＝サンベは以下のように論じているのである。

「海洋警察庁は（中略）第一に、情報活動およびそれに随伴する装備購入費に 199 億 7000 万ウォン、第二に捜査活動および、それに随伴する装備購入費に 11 億 3900 万ウォン、第三に『独島警備艇』1 隻に 200 億ウォン（中略）を各々増額（する - 引用者註）」⁽⁵⁵⁾

この段階で何がしかの「独島警備艇」の導入が許可されたのである。誤解が無い様、指摘しておきたいが、この「独島警備艇」がそのまま「5000 トン級大型警備艦」を意味するとの証拠は無い（そもそも「艦」ではなく「艇」（小型船舶？）と記載している）。あくまで「竹島を警備する船舶」

に追加予算が決められたとの主張に過ぎない。

非公開審査で海上保安庁の「6000 トン級巡視艦」が出没しているとの点が海洋警察庁から委員達に説明されたのだろうか。この点は不明である。ただし非公開審査が実施されたのは事実であり、その直後に「独島警備艇」一隻への予算が追加承認された。そして翌年の「艦艇建造所要期間現況」においては、5000 トン級「独島巡察艦」の導入が所与のものとして扱われているのである。

それでは、同問題を取り巻く「フィードバック・ループ」は無かったのだろうか。2002 年に同艦は海洋警察庁に引き渡されている。しかし、この時期「海上保安庁 6000 トン級巡視艦の脅威に関する問題」が再検討された形跡は無い。海上保安庁はいつの間にか政治論争の焦点から外されていたのである。

- 以下、「その 2」に続く -

※本稿の議論はどこまでも筆者個人の見解である。筆者が所属する組織 - すなわち海上保安庁 - の見解とは一切関係ないことを強調しておく。

註

(1) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。野中健一、「海洋警察庁の装備拡張と組織改編」、海上保安大学校編、『海保大研究報告』（第 53 巻第 2 号）、2009 年、63 - 64 頁。이상집・배동원、「해양경찰의 총체적 품질경영제 도입가능성평가」、해양환경안전학회편、『해양환경안전학회지』（제 7 권제 2 호）、2001 年 6 月、89 - 104 頁。윤종휘・이상집、「21 세기 한국해양경찰의 발전방향에 대한 연구」、한국해양대학교부설해사산업연구소편、『논문집』（제 10 집）、2000 年 12 月、39 - 53 頁。조호대、「우리나라 해양경찰의 교육훈련 개선방안에 관한 연구」、한국공안행정학회편、『한국공안행정학회보』（제 15 호）、2003 年、199 - 225 頁。윤종휘・국승기・이은방・임재동・고성정、「한국해양경찰 교육제도의 개선에 관한

연구」、해양환경안전학회편, 『해양환경안전학회지』 (제 9 권 제 1 호)、
2003 年 6 月、79 - 87 頁。최성두, 「해양경찰 공무원의 조직에 대한 인식과
평가」、해양환경안전학회편, 『해양환경안전학회지』 (제 8 권 제 1 호)、
2002 年 6 月、89 - 100 頁。

(2) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。류재현, 「21세기 국가 해양통제력
강화를 위한 대책 - 해군 해경 관계를 중심으로 -」、해군사관학교해군해양
연구소편, 『해양연구논총』 (제 26 집)、2001 年 6 月、1 - 22 頁。서만석・김일평,
「우리나라 서해 중남부의 불법어업에 대한 연구」、한국수산해양교육학회편,
『수산해양교육연구』 (제 17 권 제 2 호)、2005 年 8 月、170 - 179 頁。안영화・
최찬문・김동근, 「제주도 주변해역에서 발생하는 해양사고의 유형과 원인에 관한
연구」、제주대학교해양과환경연구소편, 『제주대학교 해양과환경연구소
연구논문집』 (제 25 권)、2001 年 12 月、23 - 29 頁。

(3) R. A. 닥, 高島通敏訳, 『現代政治分析』, 岩波書店, 1999 年、43 頁。

(4) 同上、51 頁。닥은政策決定にたずさわる人物の影響力を吟味する際、以下の
検討要素を挙げている。「彼らの現在の価値観、態度、期待、情報」、「彼等の過去の、あ
るいは基本的な態度、価値観、信条、イデオロギー、パーソナリティ構造、傾向性」、「決
定になんらかの形で関係する行為を行う他者の価値観、態度、期待、情報、イデオロギ
ー、パーソナリティ」、「決定作成者が現在の地位に至るまでにたどった選抜、採用、立
候補のプロセス」、「彼等が従っている決定のルール、政治構造、政治システム」、「その
他の社会制度 - 重要な資源を配分する経済、社会、宗教、文化、教育構造」、「支配的な
文化、とくに政治文化」、「文化、制度そして社会構造に影響を与えた歴史的イベント」。

(5) 同上、50 - 51 頁。

(6) 同上、44 - 47 頁。

(7) 同上、51 頁。

(8) 유민봉, 『한국행정학』, 박영사, 2009 年、55 頁。

(9) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。D. イーストン, 片岡寛光監訳, 薄
井秀二・依田博訳, 『政治生活の体系分析』, 早稲田大学出版部, 2002 年、ii 頁、21 頁、
24 - 27 頁、29 - 47 頁。

(10) 同書、46 頁。

(11) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。유민봉, 2009 年、55 - 59 頁、

84 - 86 頁。

(12) イーストン、2002 年、39 頁。

(13) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。국회사무처편 「제 180 회국회 농림해양수산위원회 회의록 제 2 호」、1996 年 8 月 20 日、18 頁。

(14) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。同上、3 頁。海洋政策研究財団編、『海洋白書 2008』、成山堂、2008 年、13 頁。

(15) 국회사무처편 「1996 년도 국정감사 농림해양수산위원회 회의록 부록」、1996 年 10 月 4 日、74 頁。

(16) 국회사무처편 「1996 년도 국정감사」、74 頁。

(17) 국회사무처편 「제 183 회국회 농림해양수산위원회 회의록 제 2 호 부록」、1997 年 3 月 6 日、86 頁。

(18) 국회사무처편、「제 198 회국회 농림해양수산위원회 회의록 제 8 호 부록」、1998 年 11 月 20 日、19 頁。

(19) 국회사무처편、「제 212 회국회 농림해양수산위원회 회의록 제 4 호 부록」、2000 年 6 月 28 日、81 頁 - 82 頁。

(20) 국회사무처편、「제 238 회국회 농림해양수산위원회 회의록 제 5 호 부록」、2003 年 4 月 24 日、18 頁 - 19 頁。

(21) 국회사무처편、「제 243 회국회 농림해양수산위원회 회의록 제 8 호 부록」、2003 年 10 月 28 日、46 頁。

(22) 국회사무처편、「제 248 회국회 농림해양수산위원회 회의록 제 1 호」、2004 年 7 月 6 日、16 頁。

(23) 국회사무처편、「제 250 회국회 농림해양수산위원회 회의록 제 7 호 부록」、2004 年 11 月 18 日、89 頁。

(24) 국회사무처편、「제 255 회국회 농림해양수산위원회회의록 제 2 호 부록」、2005 年 8 月 18 日、6 頁。

(25) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。국회사무처편、「제 238 회국회 제 5 호 부록」、2003 年 4 月 24 日、17 頁。

(26) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。국회사무처편、「제 212 회국회 제 4 호 부록」、94 頁。

(27) 次段落、及び次々段落は、以下資料に基づいて論じられている。同上、107 頁。

(28) 次段落及び、それに続く六段落は、以下資料に基づいて論じられている。同上、94 - 95 頁。

(29) 次段落及び、それに続く三段落は、以下資料に基づいて論じられている。同上、82 頁、100 - 101 頁。

(30) 次段落は、以下資料に基づいて論じられている。同上、78 頁。

해양경찰청, 「공동요구자료」, 2006 年、299 頁、302 頁。국회사무처편, 「제 215 회 국회 농림해양수산위원회 제 3 호 부록」, 2000 年 10 月 17 日、44 頁。

(31) 本段落は、以下資料に基づいて論じている。국회사무처편, 「제 212 회 국회 제 4 호」, 102 頁。

(32) 本段落は、以下資料に基づいて論じている。「해양경찰청 함정 운영관리 규칙」(해양경찰청 훈령 제 625 호) 제 6 조

(33) 独立外庁化当初、海洋警察庁は「波高」をどこまで問題視していたか不明である。その一例として 1997 年 3 月 6 日の議会説明が挙げられるだろう。同日、海洋警察庁は「海洋警察の警備艦艇、総 186 隻の内、排他的經濟水域で任務遂行に可能な艦艇は 1000 トン級以上 7 隻で、海洋主権線拡大に伴う海洋警察の人力、装備が絶対的に不足」と指摘している。この段階では「波高」を問題視しているとは言い難い。국회사무처편,

「제 183 회 국회 제 2 호 부록」, 87 頁。しかしそれとは異なった種類の説明も存在する。海洋警察庁は 2000 年 6 月 28 日、「悪天候海難事故発生時」への対応として「大型艦(すなわち 1000 トン以上の艦)」が必要である旨、説明した。「悪天候下」であるため、「ある程度の波高」を想定しているのかも知れないが、それでも具体的説明があるわけでない。국회사무처편, 「제 212 회 국회 제 4 호 부록」, 81 頁。一方、具体的数値を出して波高を論じた時期もある。以下では「波高 3~4 メートル」への対応のため、1000 トン級以上の艦が必要である旨、論じている。해양경찰청, 『해양경찰백서 2003』, 2003 年、42 - 43 頁。해양경찰청, 『해양경찰백서 2004』, 2004 年、35 頁。해양경찰청, 『해양경찰백서 2005』, 2005 年、58 頁。해양경찰청, 『해양경찰백서 2006』, 2006 年、58 頁。

(34) 국회사무처편, 「제 212 회 국회 제 4 호」, 101 頁。

(35) 국회사무처편, 「제 215 회 국회 제 3 호 부록」, 11 頁。

(36) 해양경찰청, 「연도별 장비(함정) 도입현황」, 頁記載なし(1 頁のみ)、出版年月日不明。

- (37) 국회사무처편, 「제 185 회 국회 농림해양수산위원회 제 7 호 부록」, 1997 年 10 月 31 日、13 頁。
- (38) 국회사무처편, 「제 190 회 국회 농림해양수산위원회 제 2 호 부록」, 1998 年 3 月 1 日、93 頁。
- (39) 국회사무처편, 「제 198 회 국회 제 8 호」, 19 頁。
- (40) 국회사무처편, 「제 180 회 국회 제 2 호」, 22 頁。국회사무처편, 「제 180 회 국회 농림해양수산위원회 제 2 호 부록」, 1996 年 8 月 20 日、41 - 43 頁。
- (41) 野中健一, 「海洋警察庁の装備拡張と組織改編」, 『海保大研究報告』(第 53 巻 2 号)、2003 年、76 頁。
- (42) 同上、76 - 78 頁。
- (43) 本段落は、以下資料に基づいて論じている。「해양경찰청 함정 운영관리 규칙」 제 8 조
- (44) 국회사무처편, 「제 180 회 국회 농림해양수산위원회 회의록 제 2 호 부록」, 1996 年 8 月 20 日、44 頁。
- (45) 本段落は、以下資料に基づいて論じられている。同上、42 - 44 頁。
국회사무처편, 「1997 년도 국정감사 농림해양수산위원회 회의록 부록」, 1997 年 10 月 8 日、43 頁 - 45 頁、62 頁。국회사무처편, 「제 255 회 국회 제 2 호」, 2005 年 8 月 18 日、6 頁。

1996 年 8 月 20 日、海洋警察庁は排他的經濟水域法公布(すなわち、EEZ の拡大)にあわせて、救難力量を高める必要性が生じた事を主張している。なお、韓国は 1995 年 10 月 4 日に SAR に加入したものの、この段階ではこの点を強調していない。ただし 2005 年 8 月 18 日には、大型艦が必要な理由として、広域警備のみならず、SAR をも取り上げた。時期によって説明に変化があるのである。

なお「説明のぶれ」はもっと早い段階でも見受けられる。一例として 1997 年 10 月 8 日の事例があるだろう。海洋警察庁は救難業務を語る時には 5000 トン級を「救難艦」と称し、警備業務を語る時は同艦を「独島巡察艦」、「警備艦」と称した。同じ日になされた会議で説明の使い分けをしていた事となる。議会は主に警備業務(竹島対策)として同艦に期待していたようである。この点、海洋警察庁とは温度差があったのかも知れない。

- (46) 국회사무처편, 「1997 년도 국정감사 농림해양수산위원회 회의록 부록」,

1997 年 10 月 8 日、43 頁。

(47) 국회사무처편、「제 185 회국회 농림해양수산위원회회의록 제 3 호 부록」、
1997 年 9 月 26 日、36 頁。

(48) 국회사무처편、「제 208 회국회 농림해양수산위원회회의록 제 2 호 부록」、
1999 年 9 月 21 日、32 頁。

(49) 국회사무처편、「제 215 회국회 제 3 호」、10 頁 - 11 頁。

(50) 국회사무처편、「1996 년도 국정감사 농림해양수산위원회 회의록」、
1996 年 10 月 4 日、45 頁。

(51) 本段落は、以下資料に基づいて論じている。『朝日新聞』、1996 年 10 月 1 日（朝刊）2 面、1996 年 10 月 1 日（夕刊）1 面、2 面、1996 年 10 月 2 日（朝刊）2 面。

(52) 국회사무처편、「제 238 회국회 제 5 호」、19 頁。

(53) 국회사무처편、「제 181 회국회 농림해양수산위원회회의록 제 6 호」、
1996 年 11 月 7 日、1 頁。

(54) 同上、1 頁、38 頁。ただし、非公開審査それ自体はさほど珍しくない。確認できただけでも以下の事例がある。1997 年 10 月 31 日、41 分間、非公開審査を実施。1998 年 11 月 20 日、12 分間、非公開審査を実施。1999 年 11 月 17 日、25 分間、非公開審査を実施。2000 年 11 月 28 日、23 分間、非公開審査を実施。2001 年 6 月 18 日、10 分間、非公開「会議」を実施。2001 年 10 月 31 日、14 分間、非公開審査を実施。2002 年 10 月 18 日、19 分間、非公開審査を実施。2003 年 10 月 28 日、13 分間、非公開会議を実施。2004 年 11 月 24 日、35 分間、非公開会議を実施。

(55) 국회사무처편、「제 181 회국회 농림해양수산위원회회의록 제 8 호」、
1996 年 11 月 13 日、2 頁。