

特定船舶入港禁止法の成立経緯と入港禁止措置の実施

国土交通委員会調査室 いなぎ ひろちか
稲木 宙智布

《 要 旨 》

- ・ 2004（平成16）年6月、日本人拉致問題を始めとした北朝鮮との交渉に際して、我が国の外交的立場を強くすること等を目的とした「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法（特定船舶入港禁止法）」が議員立法により制定され、同法に基づく閣議決定により、現在、北朝鮮船籍船舶の我が国港湾への入港禁止措置が実施されている。
- ・ 特定船舶入港禁止法及び同法に基づく入港禁止措置の実施についての承認に関する国会審議における主な論点は、特定船舶入港禁止法の国際社会における正当性、諸外国における特定の船舶を入港禁止にする法律の例、入港禁止の実効性確保、国連安保理決議の「貨物検査」と船舶検査法に基づく「船舶検査」の関係等であった。
- ・ 入港の規制を目的としたポートステートコントロール（PSC）厳格化等の我が国の措置に対して、北朝鮮は、対外貿易全体における我が国との貿易の割合を低下させる一方で、中国、韓国との貿易の割合を増やし、全体の貿易額を拡大させた。
- ・ 今後、北朝鮮が核放棄を段階的に進めていった場合、その見返りに他の5箇国が「さらなる支援」を行うとされている六者会合における合意内容と、「拉致問題が進展しない限り、北朝鮮支援は行わない」との立場から我が国が継続実施している入港禁止措置等の対北朝鮮経済制裁措置との整合性が課題となる。

2004（平成16）年1月、北朝鮮関係船舶の我が国港湾への入港を禁止する法律の成立を図る動きが具体化し始めた。これは、日本人拉致問題を始めとした北朝鮮との交渉に際して、我が国の外交的立場を強くすること等を目的としたもので、同年6月、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法（特定船舶入港禁止法）」が議員立法により制定され、現在、同法に基づいて北朝鮮船籍船舶の我が国港湾への入港禁止措置が実施されている。

第166回通常国会では、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第5条第1項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件」が政府から提出され、入港禁止措置の期間延長について国会承認が行われた。

本稿では、特定船舶入港禁止法の成立経緯、2006（平成18）年7月からの入港禁止措置の実施状況、そして、これらをめぐる国会審議での主な論点について紹介する。

1．特定船舶入港禁止法成立に至る経緯

（1）茨城県等自治体の入港禁止条例

2002（平成14）年12月、日立港で北朝鮮船籍の貨物船チルソン号が座礁し、船主が船体の解体・撤去費用の支払いに応じず、国、茨城県、日立市がこれらの費用を負担することとなった。

これを教訓として、2003（平成15）年3月、茨城県は、安全や事故時の保険が確認できない、いわゆる「サブスタンダード船」の入港規制を目的とした県港湾施設管理条例の改正を行った。その後、新潟県など日本海側の複数の港湾管理者もサブスタンダード船の入港規制を目的とした同様の条例改正を行っている¹。

2004（平成16）年3月には東京都がサブスタンダード船に加えて、安全を害するおそれの強い船舶の入港も規制する条例改正を行っている。

なお、これら自治体が独自に入港を規制する条例を定めることについて、特定船舶入港禁止法をめぐる国会審議の中で、政府に見解を求める質疑がなされた。これに対し政府は、サブスタンダード船の入港規制に関しては、「港湾法は港湾の適正な管理及び運営を図る上で、港湾管理者が必要な規制を行うことを認めており、港湾の適正な管理及び運営に支障が生じると認められるときには、港湾管理条例等に基づき、港湾施設の使用を拒否することが可能である」とする一方、安全を害するおそれの強い船舶の入港規制に関しては、「東京都の改正条例においては、都民の安全確保を目的として、密輸、密入国、テロ行為等の犯罪に關与した船舶の入港を制限しようとする規定が設けられたが、このことは、港湾管理という港湾法で定める範疇を超えたものであると理解している」旨答弁している²。

（2）北朝鮮船籍船舶に対するPSCの徹底実施

1970年代後半、国際条約の基準に適合しないまま、船籍を置く旗国による監督も十分に行われていないサブスタンダード船の海難事故が増加し、航行の安全や海洋環境の保全等に重大な影響を及ぼすこととなった。

このため、1980年代に入り、旗国による船舶の監督を補うべく、寄港国による監督、すなわちポートステートコントロール（Port State Control、PSC）が世界的に行われるようになり、我が国においても1983（昭和58）年から入港する外国船舶に対してPSCが始められた³。

1997（平成9）年以降、脱北した元北朝鮮工作員の証言等によって、万景峰92号を始めとした北朝鮮船籍の船舶による、輸出規制品の密輸、外為法違反の大量の現金持ち出し、日本で活動する北朝鮮工作員の連絡活動、北朝鮮工作船の支援といった疑惑が浮上したこと等から⁴、2003年6月、国土交通省は、「積極的にPSCを実施」することを通達した。名指しこそしていないものの「過去の処分率の高い国」などを重点対象としており、過去の実績で処分率の高かった北朝鮮船舶への検査が強化されることとなった⁵。

これにより、多くの北朝鮮船籍船舶における緊急時の安全確保や環境対策に関する装備の不備が判明したとされる⁶。

（3）油濁損害賠償保障法改正

チルソン号の事案のように座礁外国船が放置され、地元自治体が撤去費用等を負担する

ケースが相次いだことから、政府は2004年の第159回国会に油濁損害賠償保障法の改正案を提出した。

改正案の内容は、100トン以上の外航船について燃料油による油濁損害の賠償及び座礁船舶の撤去費用等の支払いを保障する保険への加入を義務付け、保険に加入していない船舶の国内港湾への入港規制を可能にすること等であり、同改正法は4月に成立、公布され、2005（平成17）年3月から施行された。

2002年に国土交通省が行った調査によれば、北朝鮮船籍船舶の保険加入率は2.8%であり、油濁損害賠償保障法改正により、北朝鮮船籍船舶のほとんどが入港できなくなることが予想されたが⁷、改正法施行以降、20隻程度の北朝鮮船籍船舶が改正内容に沿った保険に加入し、我が国への入港を可能にしたとされる⁸。しかしながら、北朝鮮船籍の船舶の多くが加入した保険会社については、過去に海難事故の保険金不払い事案を起こしたことがあり、海事関係者等から問題のある会社との指摘がなされていることが報じられている⁹。

（4）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の成立及び施行

2001（平成13）年9月の米国同時多発テロを受け改正された「海上人命安全条約（SOLAS条約；International Convention for the Safety of Life at Sea）」等の改正内容を、我が国において国内法化するため、「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（国際船舶・港湾保安法）」が、2004年4月に成立し、同年7月1日から施行された。

同法により、本邦の港に入港しようとする国際航海船舶等の船長は、入港する24時間前までに海上保安庁長官に船名、船籍国、保安措置の実施状況、最大10港の過去の寄港地等の船舶保安情報を通報する義務が課されており、これに違反したり、同情報により危険が生ずると判断された場合、当該船舶は海上保安官により我が国港湾への入港を禁止されることとなった¹⁰。

（5）特定船舶入港禁止法の成立

2004年1月、与党・自民党の有志議員による「対北朝鮮外交カードを考える会」は北朝鮮船籍船舶の我が国の港湾への入港禁止を可能にする法案の概要を発表した。

翌2月、同党は「特定船舶の入港の禁止に関する法律案要綱（案）」をまとめ、同じく与党の公明党と法案の国会提出に向け協議に入り¹¹、4月6日、与党は、「特定船舶の入港の禁止に関する法律案要綱（案）」を一部手直しした上で「特定船舶の入港の禁止に関する法律案」を衆議院に提出した。

また、野党側の民主党・無所属クラブは3月31日、「特定船舶等の入港の禁止に関する特別措置法案」を衆議院に提出した。

その後、与野党の間で協議が行われ、内容の擦り合わせが行われた結果¹²、6月1日、前記の与野党それぞれの法案が撤回され、新たに衆議院国土交通委員長提案による「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法案」が提出された。

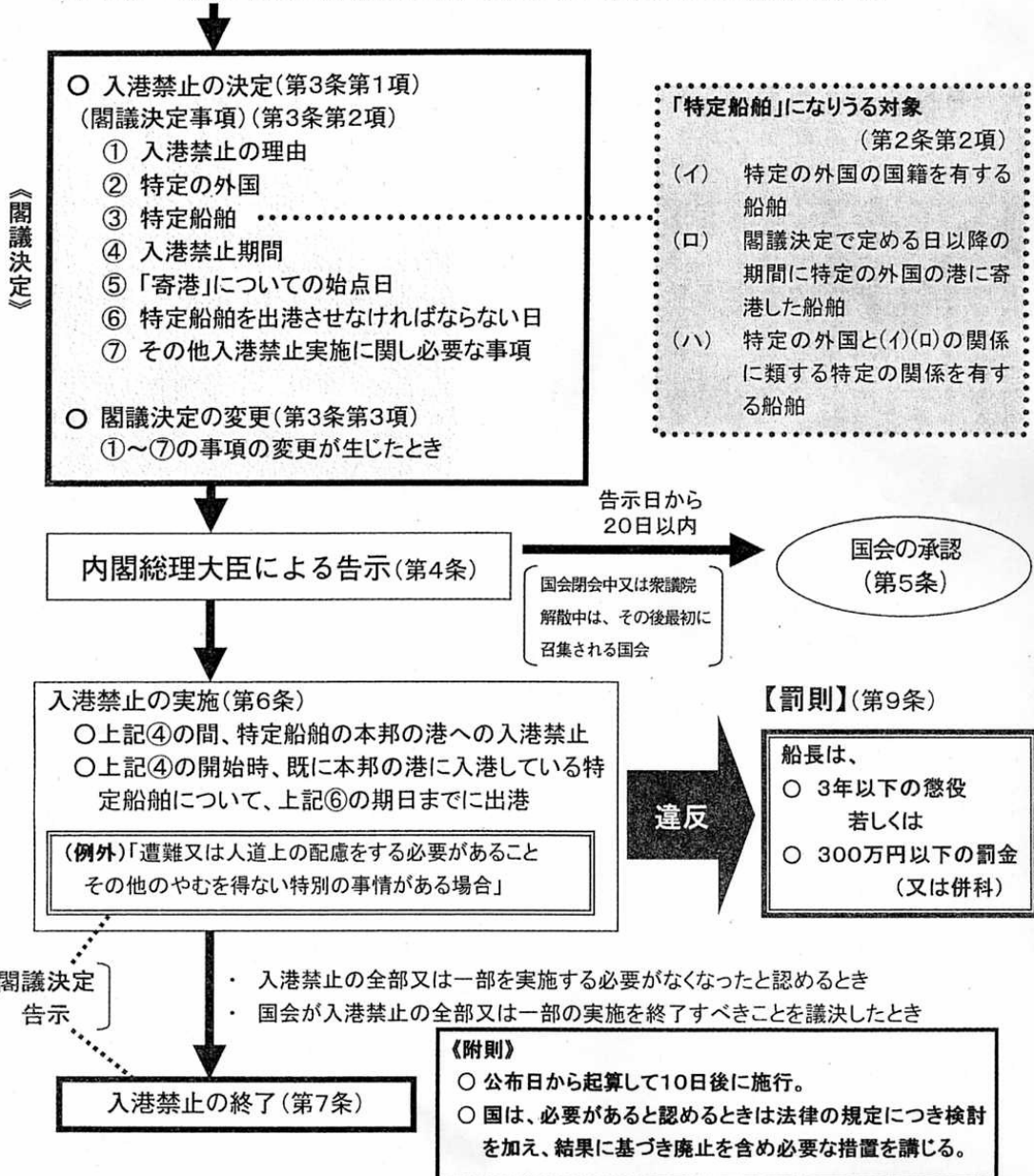
図 1

特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法のポイント

(平成16年6月28日施行)

【趣旨】近年における我が国を取り巻く国際情勢にかんがみ、我が国の平和及び安全を維持するため(第1条)

「我が国の平和及び安全の維持のため特に必要があると認めるとき」(第3条第1項)



(国土交通省資料)

同法案は6月3日の衆議院本会議、同11日の参議院国土交通委員会、同14日の参議院本会議において、いずれも多数をもって可決され、成立した（平成16年6月18日法律第125号）。

同法の主な内容は、この法律において特定船舶とは、特定の外国の国籍を有する船舶、一定の期間に特定の外国の港に寄港した船舶、又は、特定の外国と特定の関係を有する船舶（チャーター船等）とすること、我が国の平和及び安全の維持のため特に必要があると認めるときは、閣議において期間を定め、特定船舶について、我が国の港湾への入港を禁止することができること、内閣総理大臣は前記の閣議決定があったときは、直ちにその内容を告示しなければならないものとする事、政府は前記の告示があったときは、20日以内に国会に付議して、入港禁止の実施について国会の承認を求めなければならないものとする事、入港禁止の期間において、当該特定船舶を我が国の港に入港させる等の違反をした船長は、3年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金に処し、又はこれを併科するものとする事等である（図1参照）。

2. 特定船舶入港禁止法に基づく閣議決定

特定船舶入港禁止法成立後の2006（平成18）年7月5日、北朝鮮は、日本海に向けミサイルを発射した。これに加え、拉致問題に関して誠意ある態度を見せない北朝鮮に対し政府は同日、我が国独自の経済制裁を行うことを決め（表1参照）、同法に基づき、入港禁止措置実施のための閣議決定を行った。

さらに、北朝鮮が同年10月9日に核実験を行ったこと等を受け、入港禁止の対象となる船舶の範囲拡大や、入港禁止期間延長のため、同年10月13日及び2007（平成19）年4月10日に閣議決定が行われ、現在、北朝鮮船籍のすべての船舶の我が国港湾への入港が禁止されている。

表1 北朝鮮に対する主な制裁

	我が国独自の制裁	国連決議に基づく制裁
弾道ミサイル発射 (2006.7.5) 後	(2006.7.5) 貨客船「万景峰92号」の6箇月間の入港禁止 北朝鮮当局職員の入国の原則禁止 日本政府職員への北朝鮮への渡航見合わせ。一般国民の渡航自粛を要請	(国連安保理決議第1695号の関連措置、2006.9.19) 北朝鮮のミサイル、大量破壊兵器計画に関連しているとみられる15団体1個人を対象に資金移転を禁止
核実験発表 (2006.10.9) 後	(2006.10.13) すべての北朝鮮船舶の6箇月間の入港禁止（2007.4.14から6箇月間延長） 北朝鮮からすべての品目の輸入禁止 北朝鮮国籍者の入国の原則禁止	(国連安保理決議第1718号の関連措置、2006.11.14) 牛肉や乗用車などの「ぜいたく品（奢侈品）」24品目の輸出禁止

国土交通省資料及び『読売新聞』（平19.2.14）をもとに作成

閣議決定の背景、経緯等の詳細は次の通りである。

(1) 2006 年 7 月 5 日

2006 年 7 月 5 日、北朝鮮は日朝平壤宣言の内容を無視し¹³、7 発の弾道ミサイルと推定される飛翔体を日本海に向け発射した¹⁴。

政府は北朝鮮に対し嚴重に抗議を行うとともに、法に則った措置を検討した結果、北朝鮮に対し、万景峰 92 号の入港禁止、北朝鮮当局職員の入国の原則禁止、日本と北朝鮮間のチャーター便乗り入れを認めない、北朝鮮に関するミサイル、核兵器などの不拡散のための輸出管理措置の厳格化等の経済制裁措置を行うこととし(表 1 参照)、同日、万景峰 92 号の入港禁止実施のため、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法に基づく特定船舶の入港禁止措置について」閣議決定を行った。

その内容は、「北朝鮮の弾道ミサイル等の発射強行は、我が国の安全保障等の観点から重大な問題であり、船舶・航空機の航行の安全に関する国際法上問題であると同時に、日朝平壤宣言のミサイル発射モラトリアムに違反し、六者会合の共同声明とも相容れない¹⁵。今回の事案を始めとする我が国を取り巻く国際情勢にかんがみ、我が国の平和及び安全を維持するため特に必要がある」として、特定船舶入港禁止法第 3 条第 1 項に基づき、北朝鮮船籍船舶である貨客船「万景峰 92 号」の我が国の港への入港を 7 月 5 日から 6 箇月間禁止すること等であった。

また、「必要な人道上の配慮を行う」こととされ、これにより、7 月 5 日の告示日に新潟港内に入り接岸寸前だった万景峰 92 号に対して、在日の修学旅行生の下船のための同港入港が認められた。このほか、「必要な人道上の配慮を行う」ことの具体的内容として政府は、航行中の船舶が故障した場合、航行中の船舶で急病人が発生した場合等、緊急に入港が必要となるケースが考えられる旨、説明している¹⁶。

7 月 5 日の時点で万景峰 92 号のみを入港禁止の対象としたことについて政府は、「同船舶が北朝鮮と日本の間を往来する唯一の貨客船で、両国間の人、物の行き来について非常に象徴的な役割を担ってきたことに加え、過去において様々な北朝鮮による我が国での不法行為に使われた疑惑も伝えられる船舶であったからである」と説明している¹⁷。

なお、同 15 日、国連安保理は 7 月 5 日の北朝鮮による弾道ミサイル発射に関し、これを非難し、各国、特に北朝鮮がとるべき措置を含む決議第 1695 号を全会一致で採択した¹⁸。同年 9 月 19 日、政府は、国連安保理決議第 1695 号の求める措置の実施のために、北朝鮮のミサイル又は大量破壊兵器計画に関連する資金の移転を防止する措置として、外国為替及び外国貿易法に基づく支払等の規制の対象となる者として北朝鮮の金融機関など 15 団体 1 個人への送金・資本取引禁止を実施した。

(2) 2006 年 10 月 13 日

2006 年 10 月 3 日、北朝鮮は核実験の実施を表明した。国連安保理において核実験実施表明に「深刻な懸念」を示す議長声明が行われる中で¹⁹、9 日、朝鮮中央通信は北朝鮮が核実験を行った旨を報じた²⁰。

政府は気象庁による地震観測の結果等の情報を分析した結果、核実験は事実であると判断し²¹、対応を検討した結果、北朝鮮に対し、北朝鮮船籍のすべての船舶の入港禁止、北朝鮮産の全物品の輸入を禁止、北朝鮮国籍保有者の原則入国禁止といった、追加的な経済制裁措置をとることとし、10月13日、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法に基づく特定船舶の入港禁止措置について」(2006年7月5日閣議決定)の一部を変更する閣議決定を行った。

変更された主な内容は次の通りである。

まず、入港禁止の理由は、「北朝鮮が弾道ミサイルを発射したことに加え、今般核実験を実施したとしていることは、我が国のみならず、東アジア及び国際社会の平和と安全に対する重大な脅威であり、核兵器不拡散条約(NPT)体制に対する重大な挑戦であり、日朝平壤宣言及び六者会合の共同声明、国連安保理決議第1695号及び国連安保理議長声明にも違反するものである。今回の事案を始めとする我が国を取り巻く国際情勢にかんがみ、我が国の平和及び安全を維持するため特に必要がある」とされた。

次に、入港禁止の対象となる特定船舶は、万景峰92号のみから、「北朝鮮船籍のすべての船舶」に拡大された。

さらに、入港禁止の期間は変更の閣議決定の告示翌日の10月14日から2007年4月13日までの6箇月間(既に入港が禁止されていた万景峰92号については、継続して入港禁止とするために10月13日から2007年4月13日までの間)とされた。

加えて、既に入港している北朝鮮船籍の船舶については告示翌日の10月14日までに我が国の港から出港させなければならないこととされた。

また、「必要な人道上の配慮を行う」ことに加えて、「法令の執行に支障を及ぼさないようにすること」が追加された。

政府は、この「法令の執行に支障を及ぼさないようにすること」について、犯罪の疑いがある船舶に対して捜査を行うに当たって、入港させた方が十分な捜査が行える場合もあること等を考慮して追加するに至った旨、説明している²²。

10月14日、すべての国連加盟国が、北朝鮮に対する「ぜいたく品(奢侈品(しゃしひん))」の供給等を防止すること等を決定する国連安保理決議第1718号が全会一致で採択された²³。

11月14日、政府は同決議に基づき奢侈品の輸出を禁止する追加制裁の実施を決め、高級食材、貴金属、娯楽品を中心とする24品目の禁輸リストを盛り込んだ輸出貿易管理令等の改正を行い、15日からリストの品目や大量破壊関連物資の禁輸措置を実施した²⁴。

(3) 2007年4月13日

入港禁止措置の期限である2007年4月13日が近づく中においても、北朝鮮は我が国を含む国際社会が求める核施設の閉鎖等の履行に応じず、また、六者会合等での拉致問題の議題化及び被害者に係る情報提供等の要求に対し、「既に決着済み」として誠意ある対応がなかったため、政府は2007年4月10日、北朝鮮船籍船舶の本邦の港への入港を禁止する措置について、10月13日までの6箇月間延長する旨の変更を閣議決定した。

(4) 閣議決定に関する国会承認

これら3回の閣議決定に関しては、政府から「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法第5条第1項の規定に基づき、特定船舶の入港禁止の実施につき承認を求めるの件」が国会に提出され、衆参の国土交通委員会、本会議において、いずれも全会一致をもって承認されている(表2参照)。

表2 入港禁止承認案件国会審議経過等

国会 回次	番 号	入港禁止措置 閣議決定日 (告示日)	国会提出日	衆議院		参議院	
				国土交通 委員会議 決日	本会議議 決日	国土交通 委員会議 決日	本会議議 決日
165	閣承認第1号	H18. 7. 5 (同日告示)	18.10.13	18.10.18	18.10.19	18.11. 2	18.11. 8
165	閣承認第2号	H18.10.13 (同日告示)	18.10.27	18.12. 8	18.12. 8	18.12.14	18.12.15
166	閣承認第2号	H19. 4.10 (H19.4.13)	19. 4.20	19. 5.25	19. 5.29	19. 5.31	19. 6. 1

3. 国会審議における主な論点

特定船舶入港禁止法及び同法に基づく入港禁止措置の実施をめぐるこれまでの国会審議での主な論点は次の通りである。

(1) 特定船舶入港禁止法の国際社会における正当性

特定船舶入港禁止法に基づく措置と、「海洋法に関する国際連合条約(国連海洋法条約)」の無害通航権との整合性について質疑がなされ、政府から、「国連海洋法条約は、公海における航行の自由及び領海における無害通航権について定めているが、船舶の入港の自由までを認める規定はない」旨の答弁がなされている²⁵。

また、特定船舶入港禁止法に基づく措置が「海港ノ国際制度ニ関スル条約及規程」に抵触するかについての質疑があり、政府は同条約及び規程は「基本的には、海港について、自国船舶または第三国の船舶と均等な待遇を与えることを規定しているが、その一方で、安全保障上の理由等により、そのような待遇の停止も認めている」として、問題ない旨、答弁している²⁶。

さらに政府は、「北朝鮮は同条約及び規程を締結していないため、我が国と北朝鮮との間で、船舶の入港等についての国際約束に基づく義務というものは特に存在していない」旨の説明も行っている²⁷。

(2) 諸外国における特定の船舶を入港禁止にする法律の例

特定国の船舶の入港を規制する法律を定めている国の存在に関して、政府は、「特定の

国の船舶の入港禁止を明示的に規定した法律が諸外国に広く存在するとは聞かないものの、米国において、安全保障や経済制裁を目的とした特定の国に関係した船舶の入港を禁止した法律の例がある」旨の答弁を行っている²⁸。

その立法例として「1950年マグナソン法」、「1992年キューバ民主主義法(通称「トリチェリ法」)」を挙げ、は、国家安全保障の観点から、キューバ、リビア等の特定の国の船舶の米国の港湾への入港を原則禁止すること等を内容とする法律、は、キューバに対する経済制裁措置として、(船籍に関係なく、)貿易等の商取引に従事するためキューバの港湾に寄港した船舶について、寄港後6箇月間は米国の港湾への入港を禁止すること、第三国にある米系企業の対キューバ貿易を禁止すること等、対キューバ経済制裁措置を内容とする法律であるとした²⁹。

トリチェリ法は多くの国から、国内法の域外適用である等の批判を受け、1992年以来、米国の対キューバ経済制裁措置の解除を求める国連総会決議が採択されている³⁰。

(3) 入港禁止の実効性確保

すべての北朝鮮船籍船舶を入港禁止にすることについての実効性確保が論点となった。

これについて政府は、「現在、国際船舶・港湾保安法に基づき、我が国の港湾に入港しようとする国際航海船舶等の船長は、入港する24時間前までに海上保安庁長官に船名、船籍国、保安措置の実施状況、最大10港の過去の寄港地等の船舶保安情報を通報する義務が課されており、この通報により、海上保安庁は特定船舶入港禁止法に基づく措置により入港を禁止された船舶の入港阻止に当たることになる。また、通報を怠った場合や、虚偽の通報を行った場合は、国際船舶・港湾保安法に基づく罰則が科せられることとなっている」旨、答弁を行うとともに³¹、「仮に入港禁止の対象となる特定船舶が他の国の船籍を装う等、虚偽の通報を行って入港を試みてくる場合、入港を阻止することは困難であることが予想される。そのような場合、積荷等の情報を税関、警察等の関係機関から集め、不審な点があれば日本の領海で海上保安庁が立入検査を行い対応することになる」旨、説明した³²。

(4) 国連安保理決議の「貨物検査」と船舶検査活動法に基づく「船舶検査」の関係

国連安保理決議第1718号において、北朝鮮と往来する「貨物の検査(貨物検査)」が国連加盟国に要請された。これを受け、北朝鮮と日本海を隔てて接する我が国の場合、貨物検査は船舶に対する立入検査を行うというケースが想定されることから、「貨物検査」と公海における「周辺事態に際して実施する船舶検査活動に関する法律(船舶検査法)」に基づく「船舶検査」の関係について質疑がなされた。

これに対する政府の答弁内容は次の通りである。

まず、国連安保理決議第1718号の貨物検査の要請については、「我が国の港に入港した船舶に対して、場合によっては12海里以内の領海、あるいは24海里以内の接続水域において、国内法令に基づく取締りや立入検査を行うことで対応する」とした³³。

これに対し、船舶検査法に基づく船舶検査については、「周辺事態に際して実施されるものであり、周辺事態と判断されない場合は、同法に基づく船舶検査は行えない」とし、

「国連安保理決議が採択されたということで直ちに周辺事態となることではない」との見解を述べた³⁴。

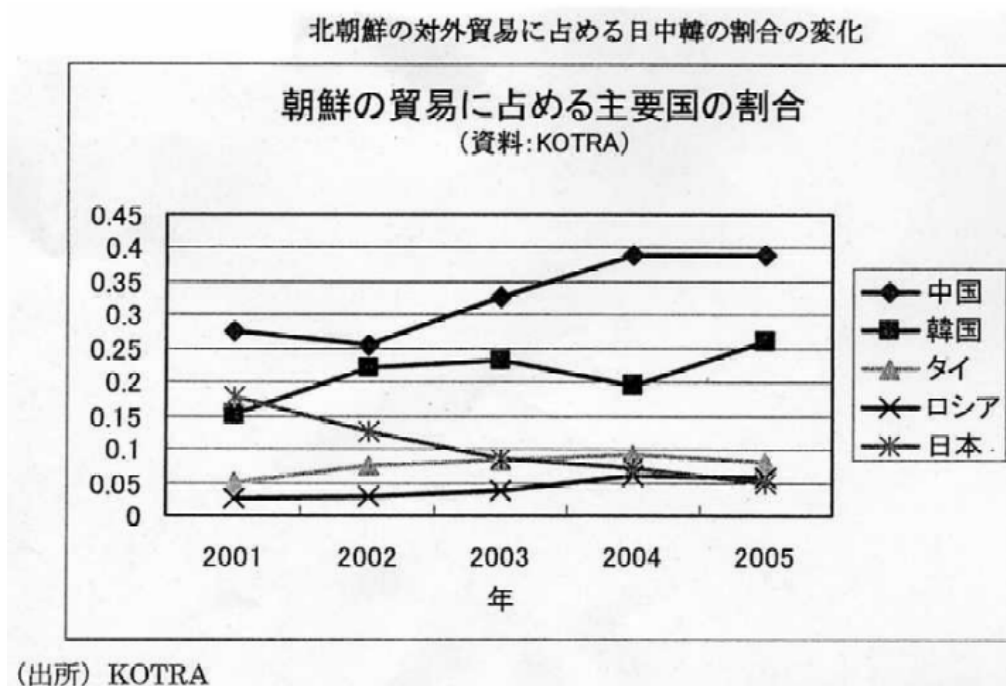
4. 入港禁止措置実施後の状況と今後の課題

(1) 近年の北朝鮮の対外貿易に占める日中韓の割合の変化

北朝鮮船籍船舶の日本への入港数は 2002 (平成 14) 年の 1,344 隻をピークに減少傾向を見せ、2005 (平成 17) 年にはピーク時の 6 割弱の 769 隻となった³⁵。これは、2003 (平成 15) 年以降の P S C の「厳格化」等のサブスタンダード船等の入港禁止措置の実行を受け、北朝鮮側が日本に向かわせる船舶を設備等の状況の良いものに絞ったためと推察される³⁶。

また、入港船舶数の減少に伴い北朝鮮の対日貿易額も近年、減少傾向を見せているが³⁷、その一方で、北朝鮮は対中国、韓国の貿易額の割合を増加させてきており、また、同国の貿易額の合計は増加傾向にあることから、同国が意図して貿易の中心を中国、韓国にシフトしていることがうかがわれる³⁸ (図 2 参照)。

図 2



* 図の縦軸は全体を 1 とした場合の割合

* K O T R A...大韓貿易投資振興公社

(「対北朝鮮経済制裁の効果と課題」(財)環日本海経済研究所『E R I N A 情報』 603 (平 18.10) より)

(2) 入港禁止措置の我が国事業者への影響

政府は入港禁止、輸入禁止、奢侈品の輸出禁止といった対北朝鮮経済制裁措置実行に際し、影響を受けると予想される港湾運送事業者、水産品輸入業者等の事業者に対し、相談

窓口の設置、農林漁業金融公庫等による低利融資の案内の通知等の措置を行った³⁹。

2006（平成18）年、国土交通省は港湾運送事業者に対する入港禁止措置の影響調査を実施したが、それによれば、2005年度、北朝鮮船籍船舶に関わった事業者は25事業者である。25事業者の全港湾運送事業収入の合計額600億円に対して北朝鮮船籍船舶の荷役の売上は3億円で、その割合は0.5%となっている。さらに、25事業者は港湾運送事業以外の事業も行っており、それらも加えた25事業者の全収入で見た場合の北朝鮮船舶の荷役の売上の占める割合は0.01%となり、入港禁止の影響は小さいものと思われる⁴⁰。

また、水産品輸入業者はカナダ等他国産にシフトするなどの対応を進めたとのことである⁴¹。

（3）第三国船籍の船舶による中古自転車等の輸出問題

2006年10月の北朝鮮船籍のすべての船舶の入港禁止措置実施以来、事実上、北朝鮮への輸出も途絶え、経済制裁の一つの成果となっていた⁴²。

しかし、2007年1月、約8,500台の中古自転車などを積んだカンボジア船籍の貨物船が鳥取県の境港から北朝鮮に向けて出港したのを始めとして、以後、第三国船籍の船舶による北朝鮮への中古自転車、冷蔵庫、古タイヤなどの輸出が行われ、経済制裁の骨抜きにつながるなどの指摘がなされている⁴³。

2007年5月、政府が北朝鮮による六者会合の「初期段階の措置」の不履行等に対する追加経済制裁措置として、入港を禁止する特定船舶の対象として現在の「北朝鮮船籍船舶」に「北朝鮮を経由した第三国の船舶」を加える措置や、対北朝鮮全面輸出禁止措置等を検討している旨の報道が行われた⁴⁴。

これについては、6月、北朝鮮により初期段階の措置が履行されたこともあり、入港禁止の対象追加等の追加経済制裁措置は行われていない。しかし、今後、北朝鮮に対する輸出の拡大が続けば、北朝鮮を経由した第三国の船舶を入港禁止の対象に加える措置や、全面輸出禁止を含む輸出禁止品目の拡大等の是非が課題となる可能性がある。

（4）六者会合をめぐる状況

2007（平成19）年2月の第5回六者会合第3セッションにおいて、北朝鮮が寧辺（にょんぴょん）の核施設の活動停止や国際原子力機関（IAEA）による監視を受け入れる代わりに、他の5箇国が重油5万トンのエネルギー支援を行うこと等を内容とした、「共同声明の実施のための初期段階の措置」（初期段階の措置）が採択された⁴⁵。6月26日、北朝鮮は、IAEA実務代表団を平壤に迎え入れ、5箇所の核施設を稼働停止・封印することのほか、検証手続において、同代表団と合意し、これに対して韓国は、重油5万トンを単独で北朝鮮に提供することとしたと報じられている⁴⁶。

政府は、「拉致問題が進展しない限り、北朝鮮支援は行わない」との従来からの方針を貫き、北朝鮮の初期段階の措置の履行に伴うエネルギー支援に直接には加わず、電力調査等の活動に加わる間接協力の立場をとった⁴⁷。これについて、米中韓口の4箇国は容認したと伝えられる⁴⁸。

しかし、「初期段階の措置」には、北朝鮮が核施設を無能力化する「第2段階」に進んだ場合、他の5箇国が北朝鮮に対する「さらなる支援」を行う内容もあり、その段階で拉致問題を理由に我が国が直接支援を留保した場合、六者会合において我が国が「孤立」することを懸念する声もあり、今後、「さらなる支援」と、我が国が独自、または、国連安保理決議に基づき実施している対北朝鮮経済制裁措置との整合性が問題になる可能性が指摘されている⁴⁹。

このような中、6月のヒル国務次官補（六者会合米国首席代表）訪朝による米朝二国間交渉の直後、米国のマコーマック国務省報道官が記者会見の中で、「日本が六者会合の中で拉致問題の解決を取り上げていることに理解を示す」旨、発言している⁵⁰。

政府においては、今後とも六者会合参加国に対し、我が国の拉致問題への対応についての理解を求め、それらの国々と連携をとりつつ、北朝鮮をめぐる問題の包括的解決にあたることが望まれる。

拉致被害者全員の帰国、弾道ミサイル発射の停止、核放棄等が実現し、我が国の入港禁止措置が解除され、さらには特定船舶入港禁止法附則第2項に基づく同法廃止を可能とする状況が一刻も早く訪れることを願ってやまない⁵¹。

¹ 山崎治「問題船舶の規制をめぐる動き - 国際条約の改正を中心に - 」国立国会図書館『調査と情報』第438号7頁（2004.2.25）

² 第159回国会衆議院国土交通委員会議録第25号6～7頁（平16.6.1）

³ 『海事レポート（平成19年版）』（国土交通省）232頁

⁴ 第159回国会参議院国土交通委員会議録第23号3～4頁（平16.6.11）

⁵ 『産経新聞』（平16.2.1）

⁶ 『大阪読売新聞』（平15.6.7）

⁷ 第159回国会衆議院国土交通委員会議録第8号4頁（平16.3.31）

⁸ 『産経新聞』（平17.10.27）

⁹ 『産経新聞』（平17.5.15）

¹⁰ 第165回国会衆議院国土交通委員会議録第2号2～3頁（平18.10.18）

¹¹ 『読売新聞』（平16.2.17夕刊）、『読売新聞』（平16.2.19）

¹² 与野党合意案においては、民主党側は期限を区切った形での立法措置とするよう求め、附則第2項の「国は、この法律の施行の状況、我が国を取り巻く国際情勢等にかんがみ、必要があると認めるときはこの法律の規定について検討を加え、その結果に基づいて廃止を含め必要な措置を講ずるものとする。」が、盛り込まれた。

その一方で、民主党側は航空機を対象とすることを見送った。（『日本経済新聞』（平16.5.26夕刊））

¹³ 「日朝平壤宣言」（2002.9.17）には「朝鮮民主主義人民共和国側は、この宣言の精神に従い、ミサイル発射のモラトリアム（停止）を2003年以降も更に延長していく意向を表明した。」とある。

¹⁴ 『北朝鮮からの飛翔体発射について』2006.7.5付け首相官邸官房長官記者発表資料

<http://www.kantei.go.jp/jp/tyoukanpress/ri_reki/2006/07/05_a1.html>

¹⁵ 「第4回六者会合に関する共同声明」（2005.9.19）には「2.六者は、その関係において、国連憲章の目的及び原則並びに国際関係において、国連憲章の目的及び原則並びに国際関係について認められた規範を遵守することを約束した。」（外務省仮訳）とある。

¹⁶ 第165回国会参議院国土交通委員会議録第7号11頁（平18.12.14）

¹⁷ 第165回国会参議院国土交通委員会議録第3号2～3頁（平18.11.2）

¹⁸ 『北朝鮮のミサイル発射に関する国連安保理決議1695の採択について』2006.7.16付け外務省麻生外務大臣談話<http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/danwa/18/das_0716.html>

¹⁹ 2006年10月7日、国際連合安全保障理事会において、3日の北朝鮮外務省による核実験実施声明に対する深い懸念を表明し、北朝鮮に対し自制を強く要請すること等を内容とする議長声明が発出された。

『北朝鮮の核実験声明に関する国際連合安全保障理事会の議長声明の発出について』2006.10.7付け外務省麻

-
- 生外務大臣談話<<http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/danwa/18/das-1007.html>>
- 20 『北朝鮮による地下核実験実施発表に対する内閣官房長官声明』2006.10.9 付け首相官邸官房長官記者発表資料<http://www.kantei.go.jp/jp/tyoukanpress/rireki/2006/10/09_p.html>
- 21 同上
- 22 第165回国会衆議院国土交通委員会議録第9号3頁(平18.12.8)
- 23 『北朝鮮の核実験実施の発表に関する国際連合安全保障理事会の決議の採択について』2006.10.15 付け外務省麻生外務大臣談話<http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/danwa/18/das_1015.html>
- 24 『北朝鮮への奢侈品の輸出禁止措置等について』2006.11.14 付け経済産業省報道発表<<http://www.meti.go.jp/press/20061114001/20061114001.html>>
- 25 第165回国会衆議院国土交通委員会議録第2号15頁(平18.10.18)
- 26 第159回国会衆議院国土交通委員会議録第25号6頁(平16.6.1)
- 27 同上
- 28 第159回国会衆議院国土交通委員会議録第25号7頁(平16.6.1)
- 29 同上
- 30 前掲、山崎治10頁
- 31 第165回国会衆議院国土交通委員会議録第2号2~3頁(平18.10.18)
- 32 第165回国会衆議院国土交通委員会議録第2号6頁(平18.10.18)
- 33 第165回国会衆議院国土交通委員会議録第9号4頁(平18.12.8)
- 34 同上
- 35 『北朝鮮籍船舶の特定港への入港実績(平19)』(海上保安庁)
- 36 『産経新聞』(平16.2.1)
- 37 『朝日新聞』(平16.2.17)
- 38 「対北朝鮮経済制裁の効果と課題」(財)環日本海経済研究所 『E R I N A 情報』 603(平18.10)
- 39 第165回国会参議院国土交通委員会議録第3号8頁(平18.11.2)
- 40 第165回国会参議院国土交通委員会議録第3号9頁(平18.11.2)
- 41 『日本海事新聞』(平18.10.18)
- 42 『産経新聞』(平19.7.6)
- 43 『読売新聞』(平19.1.17)、 『産経新聞』(平19.7.6)
- 44 『読売新聞』(平19.5.10)
- 45 『第5回六者会合第3セクションの概要』2007.2 付け外務省各国地域情報アジア六者会合<http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/n_korea/6kaigo/6kaigo5_3g.html>
- 46 『神戸新聞』(平19.7.1)
- 47 『読売新聞』(平19.2.14)
- 48 『中日新聞』(平19.2.14)
- 49 『読売新聞』(平19.2.14)
- 50 『読売新聞』(平19.6.23)
- 51 特定船舶入港禁止法附則第2項については、注12を参照