

西沙、南沙諸島の領有問題 (一)

——第二次大戦までの歴史的経緯——

目 次

I はじめに

II 前論的考察

一 南シナ海の地理的概況

二 中国の領海と南シナ海

三 領有紛争のあらまし

四 領有権の法的解決

III 南シナ海の歴史

一 起源

二 南宋時代（一二七—一二七九年）

三 元時代（一二七九—一三六八年）

四 明時代（一三六八—一六四四年）

西沙、南沙諸島の領有問題（山口）

山 口 開 治

五 清時代（一六六一—一九二二年）

六 中国のシーパワーの衰退

図・1 「南シナ海地図」

図・2 「南シナ海諸島地図」

図・3 「四海総図」

図・4 「東南洋各国沿革図」

I はじめに

西沙 (Paracel)、南沙 (Spratly) 諸島の領有紛争に関係している国家は、南シナ海の沿岸国である中国・台湾、ベトナム、フィリピン、マレーシアおよびブルネイである。これらの国家の中で主動的地位を占めているのは、先ず中国であり、続いてベトナムであるが、^①両国の対立と抗争は、このところ顕著である。両国を除く他の国家は、いずれも部分的、限定的な領有権の主張に止まっているが、中国とベトナムは西沙、南沙諸島全域の領有権を主張して、相互に譲歩の気配をみせていない。

地域の安定のためには、領有問題解決の鍵を握る中越両国の動きが注目されるところであるが、今のところ、その兆しは表われていない。他面、一步誤れば、新たな地域紛争の火種をはらんでいることも否定できない。その遠因は根深いものがあり、つきつめていけば、この問題は、本来、中越両国の歴史的な領有問題に端を発していることを知るべきである。その複雑で入り組んだ経緯が、現在の紛争にまで、影響を及ぼしているものと考えられる。

そこで、ポスト第二次大戦における西沙、南沙諸島の領有問題の経緯を洗うことの重要性については論を待たないが、本稿の狙いは、その前提として第二次大戦終了時までの南シナ海をめぐるシーパワー（sea power）の歴史的な経緯に目を向けようとするものである。^②

その場合、紀元前から南シナ海の歴史に一貫して登場してきたのは中国であるが、一九世紀に入ってから、ヨーロッパの帝国主義勢力とくにフランスがベトナムを征服して保護国化することにより、第二次大戦までは中国対フランス・ベトナムの対決構図が主流を占めた。しかし、第二次大戦ぼつ発の直前に日本が南沙諸島（新南群島と呼称）を占領したいきさつがある。そして第二次大戦の結果、日本が降服を喫するや、当時の中華民国（Republic of China: ROC）政府は、その直後に南沙諸島を接収し、自国の管理下に置いたのである。本稿で扱うのは、おおむねこの時点までの歴史的経緯である。

注

- ① Choon-Ho Park, "The China Sea Disputes: Who Owns the Islands and the Natural Resources?", *Ocean Development and International Law Journal*, Vol. 5 (1978), No. 1, PP. 52-53.
- ② 南シナ海での争いは、最も基本的には、アジアにおける沿岸国あるいは海洋国家としての中国の歴史的役割の変遷に、その焦点をあてるといって意味がある。Marwyn S. Samuels, *Contest for the South China Sea* (1981), P. xii.

II 前論的考察

一 南シナ海の地理的概況

南シナ海は世界最大の面積(日本海の三倍弱)^②を有する半閉鎖海(semienclosed sea)^③である(図——参照)。南シナ海には数百に及ぶ島(islands)、小島(islets)、岩(rocks)および礁(coral reefs)が散在するが、その中の主な島の集団は西沙諸島と南沙諸島である。この両島以外の島の集団としては、西沙諸島の北東約二六九カイリに位置する東沙諸島(Pratas Islands)および西沙諸島の南東に位置する中沙諸島(Maccliesfield Bank)が存在する。南シナ海の島嶼はちっぽけなものに過ぎないが、島嶼を取り巻く水域は広大である。西沙諸島は約二七〇〇平方カイリにわたり、また南沙諸島は北から南へおよそ五四一カイリに及ぶ広がりを見せている。^⑤

南シナ海が豊富な漁場であることは古くから知られているが、第二次大戦後は一九五〇年代に入ってから石油賦存の可能性について注目されはじめ、中国、ベトナムおよびフィリピンとアメリカ、日本などとの間で合弁企業による探査(exploration)が行われるようになった。^⑥また、南シナ海の地理的価値は海洋資源だけに限られず、海上交通の要衝としても重要視されてきた。^⑦すなわち、南シナ海はマラッカ海峡を経由して印度洋に通ずる東洋の門戸(gate way)として、東西文化の交流に果たしてきた役割は大きい。同時に南シナ海は重要な海上航路(see lane)となっているので、戦略的な利害を左右する重要な水域であるともいえよう。^⑧

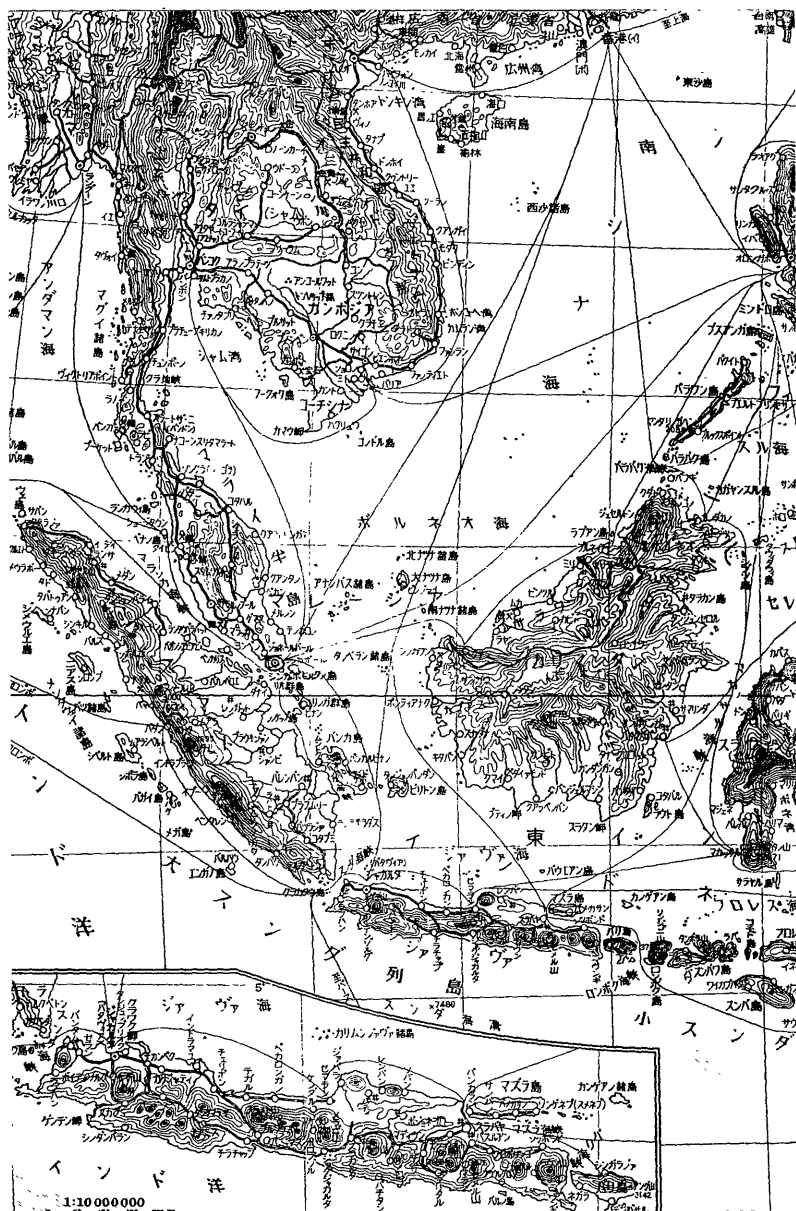


図-1 南シナ海地図

注

① 「支那」(英語では Sino と表現) という字は、「しん(秦)」が転じてなまったもので、中国の旧称とされる。したがって、the South China Sea を「南シナ海」と呼ぶよりは「南中国海」と表現するほうが、中国の現実にも合致して妥当である。ここでは、日本国内の地図にみられるように、単に使い慣れているというだけの理由で「南シナ海」を用いることとした。「南海(Nan Hai)」という言葉がある。中国では、紀元前一二二〇年の周王朝の時代から南シナ海のことを指した用語として存在したが、現在の中国でも同様に用いられている。

だが、本来、一世紀までは中国とペルシヤ帝国の陸地を一衣帯水に結ぶ海洋である、漠然と「西海(Western Sea)」と呼ばれるアレキサンドリア海とを区別するために、南シナ海を南海と呼称したものであった。こうした海の一衣帯水性は、ローマ、オリエント間の交通の発達によって、後漢時代(二五—二二〇年)に、さらに確認されるに至った。南海は中国人にとって、伝統的に単純に、中国と西方を結ぶ唯一の「妨げられざる海(uninterrupted sea)」として、南シナ海を指すものとされた。もう一つの問題として、マレー半島が南の海を「印度洋(Indian Sea)」と「南海(South Sea)」に分かつ臨界部として認識するかどうか争われてきたが、いずれにしろ、南海は南シナ海と同じ意味の用語である。Marwyn, op. cit., Pp. 9, 25.

② その面積は、タイ湾およびトンキン湾を含めて一、一四八、五〇〇平方カイリであり、平均水深は一四六四米である。ちなみに、以下の順位(面積・平方カイリ)を挙げれば、カリブ海(九七一、四〇〇)、地中海(九六九、一〇〇)、ペーリング海(八七三、〇〇〇)、メキシコ湾(五八二、一〇〇)、オホーツク海(五三七、五〇〇) および日本海(三九一、〇〇〇) が後に続く。Northcutt Ely and J. Michel Marcoux, "National Seabed Jurisdiction in the Marginal Sea: The South China Sea", Limits to National Jurisdiction over the Sea, Edited by George T. Yates III and John Hardin Young with the collaboration of George D. Billock, Jr. (1974) P. 124.

③ 海洋法に関する国際連合条約(署名一九八二年二月一〇日)、第二二二、一二三条。

④ 南シナ海の小島は、しばしば fly specks (はえのふんのしみ) という言葉で表現されるが、確かにその面積は僅かであり、それ自体はほとんど価値はない。だが、南シナ海という広大な水域に存在する小島の集団は、島それ自体の価値よりも、島の領有がもたらす経済的または戦略的な価値がより重視される。このことが南シナ海紛争の最大の原因といえよう。Ross D.

Eckert, *The Enclosure of Ocean Resources: Economics and the Law of the Sea* (1979), P. 32. Hungdah Chiu and Choon-Ho Park, "Legal Status of the Parcel and Spratly Islands", *Ocean Development and International Law Journal*, Vol. 3 (1975), No. 1, P. 3.

⑤ Northcutt and J. Michel, op. cit., PP. 1, 24.

⑥ Selig S. Harrison, "China, Oil and Asia: Conflict Ahead?", A study from The Carnegie Endowment for International Peace (1977), PP. 204-206. Hungdah and Choon-Ho, op. cit., P. 4.

⑦ "Sea Power and Influence", The Adelphi Library 2, The International Institute for Strategic Studies (1980) P. 197.

⑧ Selig, OP. cit., PP. 191-192. J.R.V. Prescott, "Existing and Potential Maritime Claims in the Southwest Pacific Ocean", Edited by Elisabeth Mann Borgese and Norton Ginsburg, *Ocean Yearbook* 2 (1980), P. 317.

二 中国の領海と南シナ海

中国は、一九五八年九月四日に「領海宣言」を発し、一九三〇年以来主張してきた領海三カイリを一二カイリに拡大した^①。この宣言は領海幅員の改定に関するものであったが、同時に南シナ海諸島の領有に関する中国主権の再声明でもあった。さらに、中国は一九九二年二月二五日に「中華人民共和国の領海及び接続水域に関する法律」(中華人民共和国主席令第五五号)^②を施行したが、東沙諸島、西沙諸島、中沙諸島および南沙諸島の領有については、中国の立場からは当然のことながら、「領海宣言」の規定をそのまま引継いでいる。

なお、中国の領海基線は「直線基線法により規定される」旨を定めているが(同法第三条)、南シナ海の諸島を直線基線方式で結ぶことにすれば、南シナ海の中心部の全体が中国の領海内に取り囲まれることになるのである(図一参照)^③。これに対抗してベトナムも譲らず、西沙、南沙諸島領有の立法化をすでに進めているとの報道が伝えられ

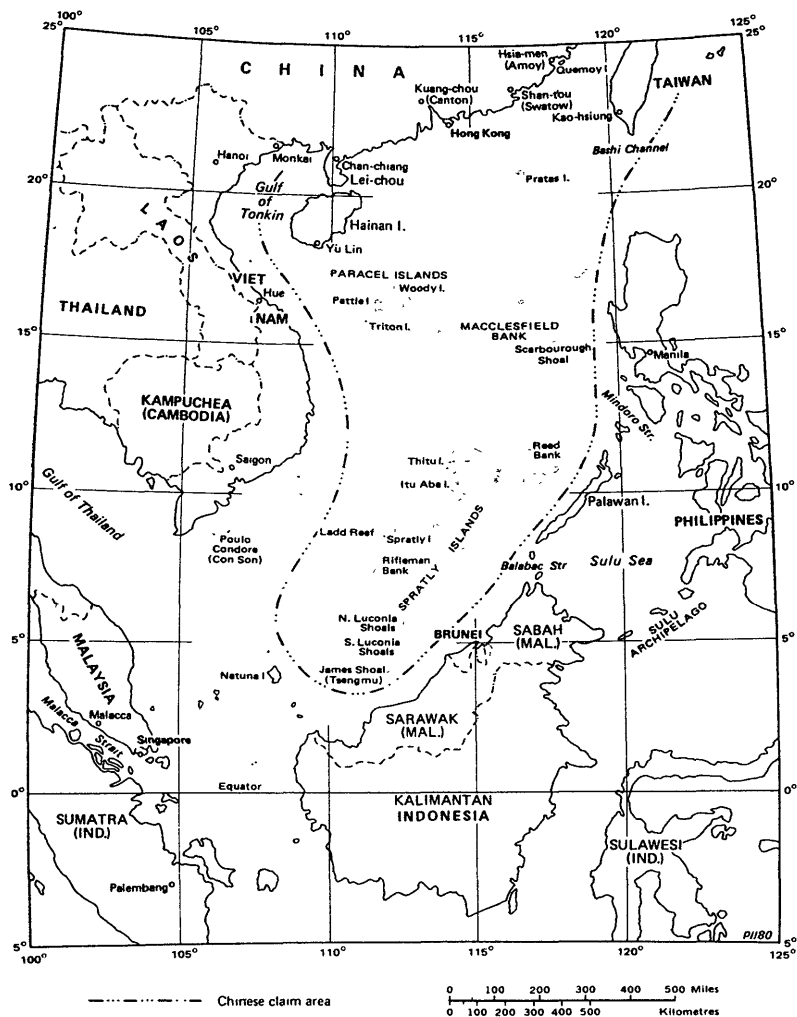


図-2 南シナ海諸島地図

出所 Marwyn S. Samuels, Contest for the South China Sea (1981).

ている。^④

注

- ① 中内清文「中国の領水制度——一九五八年領海宣言を中心に——」『法學ジャーナル』第一七号（一九七六年三月）一一八—一二二頁。
- ② 財『日本海洋協会ニュース』No. 三八（一九九二年）、参照。
- ③ Marwyn, op. cit., p. 87.
- ④ 朝日新聞朝刊（一九九二年九月二日）。

三 領有紛争のあらまし

南シナ海における諸島の領有権については、二つの重要な紛争が存在する。その一つは、西沙諸島に関する中国とベトナムの争いであり、他の一つは、南沙諸島をめぐる中国・台湾、ベトナムのほか、フィリピン、マレーシアおよびブルネイがそれぞれに関与する争いである。なお、東沙諸島の中国領有が争われなかったのは、中国からの距離が、ベトナム、フィリピンに比べて、比較的に近いこと（香港まで一七〇カイリ）および島の規模が小さいことに起因している。^①中沙諸島の領有が話題にあがらないのは、同島が水面下にあるからである。つまり、中国は Maccllessfield Bank が海底隆起により、水面に露頂することを期待したうえでの領有を主張しているに過ぎないからである。^②

南シナ海における紛争の原因は、疑いもなく海洋資源（漁業、海底油田）の獲得競争にある。^③この場合重要なことは、国家の領有する島嶼は、二〇〇カイリ排他的経済水域（Exclusive Economic Zone: EEZ）および大陸棚の境界画

定のための基点 (basing point) となる点である。^④ その結果、領有国は島嶼の領海においては主権を行使し、領海に接続するEEZおよび大陸棚においては海洋資源に関して主権的権利を行使し得るのである。^⑤ ちなみに、以前にはさしたる利害を持たなかった島嶼の領有問題が急に生じてきたのは、第三次国連海洋法会議(一九七三—一九八二年)およびその準備段階である国連海底平和利用委員会の審議のなかで、新海洋法制度——とくにEEZ——が打ち出されたことが影響しているものと思われる。^⑥

注

- ① Hungdah and Choon-Ho, op. cit., p. 5.
- ② Marwyn, op. cit., p. 8.
- ③ Ibid., p. 3.
- ④ Ibid., p. 3.
- ⑤ Clive R. Symmons, "The Maritime Zones of Islands in International Law", *Developments in International Law*, vol. 1 (1979), p. 114.
- ⑥ Sea Power and Influence, op. cit., p. 196.

四 領有権の法的解決

領有権に関する争いは、終局的には法的解決——国際法上——に待たなければならない。しかし、南シナ海では、一九七四年一月には西沙諸島において中国対南ベトナム、一九八八年八月には南沙諸島において中国対ベトナムの間で、それぞれ武力衝突が発生している。その後は、関係沿岸国の足並みは平和的解決という方向では一致しているようで

あるが、現実には南沙諸島に軍事的プレゼンスを実行しているのは、中国・台湾およびベトナムだけではなく、比較的近距離に位置するフィリピンやマレーシアも同様であり、南シナ海における緊張状態は容易に解けそうにないのが実情である。加えて、海洋資源の獲得競争を考慮に入れると、南シナ海における領有問題は、より一層、複雑な紛争の様相を呈している。

緊張状態を緩和し、紛争を平和的解決に導くためには、ASEAN諸国やベトナムにその役割を期待することは無論重要である。だが最も効果的なのは、沿岸国のなかで唯一の大国である中国が、積極的に参加してイニシアティブをとる以外に方法はないと考えられる。この場合、中国は国内政策にリンクしたうえで、対外的に弾力性のある海洋政策を打ち出すことが最も望ましい方法であるといえよう。

注

① 第二五回東南アジア諸国連合 (ASEAN六ヶ国) 外相会議は、最終日の一九九二年七月二日に、いずれも「平和的解決」を明記した「共同声明」と「南シナ海に関するASEAN宣言」を採択して閉幕した。そして、中越両国ともにこれを歓迎する旨が報道された。読賣新聞、九二年七月二日朝刊。だが、中越両国の武力衝突のあった一九七四年のASEAN会議において、すでに「実効性のある平和的解決」が打ち出されているところを見ると、当時から二十年近く経過したものの、事態の打開は一向に進展せず、旧態依然の感を免れない。

② 関係沿岸国から南沙諸島までの距離は、ベトナムの海岸から六五〇軒 (三五一カイリ)、西沙諸島の南から七五〇軒 (四〇五カイリ)、中国の海南島から南沙諸島の最北端まで一〇〇〇軒 (五四一カイリ)、マレーシアの西サバ海岸から二五〇軒 (一二五カイリ)、同じく西サラワク海岸から一六〇軒 (八七カイリ) およびフィリピンのパラワン島西から一〇〇軒 (五四カイリ) とある。Marwyn, op. cit., p. 188.

- ③ 南シナ海の領有紛争は「より複雑なゲームの舞台(the scene of a more complex game)」である。Harrison, op. cit., p. 191. 領有権についての紛争は一般に法的な問題である。しかし、南シナ海での現在のケースは、「高度に複雑化した超法規的要素(highly complicated extralegal factors)」で充滿している。Choon-Ho, op. cit., p. 34.

Ⅲ 南シナ海の歴史

一 起源

(一) 紀元前

中国の古代文獻に記録されているように、紀元前に、中国の船はすでに荒風雨下に南シナ海を帆走しており、漢王朝の時代(紀元前二〇二—紀元二一〇年)までに、南シナ海は伝統的に中国人に知られている重要な航路となった。^①「南海」として知られる南シナ海は、中国と西方を結ぶ「妨げられざる海」であり、約二〇〇〇年の間、世界に対する中国貿易の回廊であり、門戸でもあった。^②

紀元前一世紀には、ローマ帝国と中国との間で貿易が始められたが、南シナ海—印度洋間の水路は絹の輸送にとって必要であり、アジアの伝統的な貿易システムに従事するペルシア、アラブ、ヘブライ、インド、マレーおよびその他の商人にとって最も重要なルートであった。つまり、南シナ海は、中国貿易の主たる地理的媒体として存続した。実際には、中央アジア経由の陸上ルートと海上貿易が競い合ったが、南シナ海の海洋ルートが、多くの世紀にわたって、世界的にみても、中国の主たる窓口であった。

しかし「南シナ海およびその諸島が、いつ、いかにして中国（または儒学）の文献に表われたかは明らかでない。海外の南越人を通して紹介されたところによれば、今日、南シナ海と呼ばれている南海は、紀元前一二—四六年の間、漢朝による南シナ併合の後に、中国の辞書の一部に記入された^③」とされている。

いずれにせよ、Ma-Yuanの率いる三三〇隻の中国艦隊が、北ベトナム征服のために南シナ海に進出したのが、紀元前五三年といわれている。それ以来、中国の地理、歴史家が、盛んに南シナ海の研究に取り組むようになった。だが、以後数世紀の間、中国には、南シナ海の島、環礁に関する決定的な文献が表われなかった。

(二) 紀元後から唐時代（六一八—九〇七年）まで

三、四世紀には、中国とカンボジア、印度との間で、南シナ海を通しての貿易が進展した。決定的に重要なことは、航行範囲が沿岸航路であったことに帰する。つまり、海洋航行の危険を避けるだけではなく、航行の途次に、通商網の利益をもたらす陸地沿いの航路を選んだのである。伝統的な通商ルートの範囲は、西沙群島をはじめとして、島嶼を避けることを常とした^④。

加うるに「九世紀以前まで、南シナ海への大きな中国船の進出がみられなかった理由は、それ自体、島嶼に関して詳細な情報が欠けていたためと判断できる。航洋船については、三世紀に遡るといわれているものの、実際には、中国の海洋ジャンクは九世紀から一二世紀までの産物である。そして、この地域の船舶航行のほとんどは、マレー人、カンボジア人、インドネシア人、ペルシャ人またはインド人によるものであった。当時、中国の得た海洋情報資料は、せいぜい二次資料どまりであった。八世紀末に、はじめて作られた資料は、西沙諸島に関するものであったが、それも明らかに二次資料源によるものであった。ちなみに、中国では、公海航行用の海図は一五世紀まではみられな

った。だが、中国の航海者は、西アジアの相手諸国と同じように、きわめて早い時期から、沿岸航行用の海図を使用したものと考えることができる^⑤のである。

唐代の歴史資料によれば、七八五〜八〇五年の間の広東と南海諸国を結ぶ典型的な航路に触れているが、それは Chamba (占城) まで東沙、西沙諸島の近くを通航した後、ベトナムの沿岸を航行し、南沙諸島に接する航路を避けて、シンガポールに達するものであった。

このように、中国の南シナ海への進出は、唐代までの歴史をみる限り、沿岸的、地方的なレベルを超えるものではなかったのである。

注

- ① Choon-Ho. op. cit., p. 32.
- ② Marwyn. op. cit., p. 9.
- ③ Ibid., p. 10.
- ④ 当時は、羅針盤のない航海であった。ちなみに、中国では、古くから磁針が指南性を持っていることが知られ、一一世紀頃からこれを利用しはじめた。羅針盤は中国からアラビアに伝えられ、一五、六世紀のヨーロッパによる大航海時代を現出した。三浦一郎・金澤誠編著『年表要説・世界の歴史』教養文庫・初版、社会思想社、一九八五年、一四一、一八一頁参照。
- ⑤ Marwyn. op. cit., pp. 11, 27.

二 南宋時代（一一二七—一二七九年）

（一）南宋海軍の誕生

中国の海洋の歴史のうえで、より重要な事件の一つは、一二世紀はじめの金（タタール・一一一五—一二三四年）による中国北部の占領であった。一一二六年に、金は国境を越えて宋朝の首都開封を制圧するに至った。宋は南に退却を余儀なくされたが、揚子江の南にある杭州港を首都として布陣し、金に対抗した。結果的には、これが中国を興すための刺激ともなり、アジアにおける重要な海軍国家として活動する要因となった。こうして、一二七年に南宋が成立した。換言すれば、皮肉なことであるが、金による中国北部の征服は、真に強力な、アジア第一級の中国海軍（有名な南宋海軍）の誕生に拍車をかける結果となったのである。^①

以後、南宋海軍は金を近づけさせなかった。のみならず、南宋海軍の存在は海洋に関する中国の利害を刺激し、とくに経済面において単に東南アジアとの通商に限らず、イスラムおよびインドとの貿易網の拡大を通じて、中国の海洋への進出とその権益の増大に大きな役割を果たした。^②

偉大なる南宋艦隊の最後は、一二七九年の夏に、南シナ海で発生したどこかの暴風雨の海で遭難、全滅したものである。この年、南宋そのものも元により滅ばされた。しかし、南宋海軍が減びても、この時代を含めてほぼ四世紀の間、中国の海軍力は拡大、膨脹を続けた。すなわち、モンゴルは東シナ海を、元は南シナ海を、それぞれ制圧し、明時代には、かの鄭和艦隊がついにインド洋に進出し、この広大な海域を支配した。同時に海軍力発展の過程において、十二世紀末—とくに十三世紀末—から十五世紀半ばまでの間、中国の対外貿易は、文字どおり飛躍的な発展を遂げたのであった。

(二) 西沙諸島に関する若干の文献

中国が西沙諸島を発見したという最も広く受け入れられている歴史的な証拠は、一八〇巻の宋王朝史の一巻である。そこでは、蒙古の将軍に追われた宋朝最後の皇帝が、インドシナへの脱出の試みとして、いかにして、この諸島に逃れたかを詳しく述べている。^③

ところで、海南島の東にある「七つの島の海」は、その言葉のいわれは知られていないが、それは西沙諸島に関係していることは明らかである。十二世紀末になって、南宋海軍および商船隊が南シナ海の主要航路を通り抜けたことは事実であり、その際西沙諸島および南沙諸島はひとしくより厳しい航海の目標となったのである。同様に南宋最後の皇帝の脱出との関連では、七つの島の海は海南島と西沙諸島の間にある主要な航路であるということになる。

次に、南宋朝時代に福建州で外国貿易の検査官であった Chao Ju-Kua という人によって書かれた「野蠻国民について」と題する有名な十三世紀の著作によれば、西沙諸島については、南宋朝の海南島に関する章のなかで次のように述べられている。^④

「海南島の東には、「千里の砂州 (Thousand li banks)」と「万里の岩 (The thousand li rocks)」が存在している。そして、それより以遠は果てしなき海洋である……」

この本を翻訳した西欧の学者は、これら二つの場所を西沙諸島であると識別している。^⑤

注

- ① Marwyn, op. cit., p. 13.
- ② しかし、アジアにおけるイスラムの貿易網の拡大により、仲介業者としてのインドの役割はもろくも崩れ去った。結果的にはインドの衰退と中国の主要な海洋国としてのぼつ興が同時に起ったのである。Ibid. P. 14.
- ③ Selig op. cit., p. 199.
- ④ Hungdah and Choon-Ho, op. cit., p. 19.
- ⑤ Chao Ju-kua は、別の著作「外国人の記録」のなかで、「千里の砂州」および「万里の岩」に関し、その近くを航海することの危険性には言及しているが、南シナ海の「砂州」や「岩」の正確な場所およびその機能、役割に関しては、具体的な情報をなから書き残さなかった。Marwyn op. cit., pp. 16-17.

三 元時代（一二七九—一三六八年）

（一）元海軍と南シナ海

一二七九年夏、かの南宋艦隊が南シナ海において暴風雨により破壊された後、この海域は元の強力な海軍の優勢下に置かれた。元の圧倒的な艦隊と商船隊は、約六十年間、南シナ海のシーレーンを支配した。

元王朝は海洋政策を重視し、中国の海上權益を擁護し、管理するため、有能な官僚組織と確固とした法制度を完備した。元海軍は、軍事力としてその存在を誇示しただけではなく、国家の海洋政策にいちじるしく貢献した。元では対外貿易を推進するにあたり、まず、第一級の選り抜きの商人に対して、ローン形式で資金の助成を行い、船舶をチャーターさせ、その代りに、帰りの船舶に積まれた貨物の七〇%を国家の備蓄に充てさせた^①。また、商船隊は、母港の税関当局の徹底した指導のもとに、東南アジアやモンゴル王朝にあまねく配置された。そして、すべての商船隊

の背後には、数千隻の船からなる元王朝、海軍のパワーが後ろ盾として控えていたのである。

なお、一四世紀中、元王朝と海洋との接触が非常に増大し、かつその海軍力が強大であったにも拘わらず、南シナ海の諸島は帝国に併合されることもなく、また植民地化されることもなかったのである。結局、元は南シナ海の諸島を領有する意思がなかったわけで、今日の国際法にいう主権や管轄権の問題が生じなかったのである。^②

（二）難所としての南シナ海

一二九二年に、フビライ・カンは、その部下 Shi-Pi 提督とともに、一〇〇〇隻を超えるモンゴル艦隊を率いて、探検のためジャバに到着した。^③航海日誌によれば、船は「七つの島の海」と「無数の万里の岩」を通過したことが報告されており、前者は、現在の西沙諸島の東七島（「宣徳郡島」に含まれる）であり、後者は、現在の南沙諸島であることは明らかである。^④

元時代の地理学者や歴史学者の研究は、中世末紀のこの地域の地理学のどれをとっても、南海の諸国民や諸国家との幅広い接触を反映するものであった。その代表的なものは「拡大世界地図・Chu-Szu-pen 著（一三三〇年）」および「野蛮人の島の記録・Wan-Tay-tuan 著（一三五〇年以前の時期）」という二つの作品で、両者は、いずれもこの地域の中世末期の重要な資料とされる。だが、残念なことには、南シナ海の諸島の部分については漠然とした印象を与え、後者についても同様で、越の諸国を「万里の石塘」としている。

要するに、元王朝時代に南シナ海とその航路は益々注目を浴びたが、島嶼は漠然と知られただけであった。思うに、中国人やその他の航海者は、操船の困難な礁や浅海面に遭遇しないように、海や航路に幾分の恐怖と懸念を持ち続けてきたのである。このことについては、明王朝の探検の最盛期においてさえ、教訓と詳細な情報の欠如が指摘

されるところである。

注

- ① Marwyn, op.cit., p. 19.
- ② 南シナ海の諸島の領有に關し、法的主張が登場するのは、一九世紀には入ってからである。Ibid., p. 7.
- ③ Tao Cheng 教授によれば、フビライ・カン はジャバへの外征 (campaigns) にあたり、西沙諸島を使用したとある。Tao Cheng, "The Dispute Over the South China Sea Islands" Texas International Law, Vol. 10: 227 (1975) p. 273.
- ④ Hungdah Chiu and Choon-Ho, op. cit., p. 10.

四 明時代（一三六八—一六四四年）

（一）鄭和の大航海

元王朝を追放した明王朝は元の後継者であるという性格のほかに、中国帝国の復興者であるという性格をもっていたといわれる。^①その代表的な皇帝の一人として、ちゅうちょなく、永楽帝（第三代皇帝・一四〇八—一四二二年）の名を挙げることができる。史上に不朽の名を残した、かの鄭和の大航海は実に永楽帝の治世に実現したものである。使用した兵力は、第一次大航海（一四〇五—一四〇七年）に例をとれば、長さ一五〇米、幅六二米の巨船六二隻に二万七八〇〇余の将兵が乗組んだのである。^②この大航海は第七次まで行われたが、その航跡はジャバ、シャム、インドのほか、ペルシア・ホルムズ、アラビアおよびアフリカの西海岸、ついには紅海に入航してメッカに達している。^③

鄭和の第一次大航海の八七年後にコロンブスがアメリカ大陸を発見し、さらにその六年後にバスコ・ダ・ガマが希

望峰を廻つてインド航路を発見した。コロンブスの船団は僅か三隻で、彼の乗船したサンタ・マリア号は二五〇トンであり、バスコ・ダ・ガマの旗艦はさらに小さく一二〇トンであった。これをみても、鄭和艦隊がいかに巨大であるか、また東洋における大航海時代の到来が、ヨーロッパに比べて、時期的にいかに早かったかが分るのである。

中国帝国の復興者として、永楽帝は世界帝国を志向したといわれる。鄭和の大航海がまさしくその象徴であった。それでは大航海の目的はなんであったか。表向きは明の永楽帝の甥の搜索にあつたが、真の狙いは、雄大な巨艦の Showing flag による国威の宣揚および艦隊を巡回交易船団(西洋取宝船と呼ばれた)として使用し、巨大な貿易利益を独占することの二点にあつた。^④確かにこの試みは画期的な成功をおさめた。しかし、永楽帝が没してからは、後継者である宣德帝により第七次大航海(一四三一—一四三三年)が行われたものの、これが最後となった。なぜ大航海が終りを告げたのか、それは民帝国が活力を失ったからである。なお鄭和は第七次大航海から帰国したとき、すでに六十三才であり、やがて没した。彼の没後、半世紀もたってから、ヨーロッパの大航海時代が始まったが、これに中国は参加することがなかった。

(二) 明時代の若干の記録

中国の立場を支持する一層充分な証拠が、明王朝の有名な航海者である鄭和の記録のなかにある。彼は一四〇五年から一四三三年の間に、南シナ海と印度洋に往復七回におよぶ航海を行っているが、その際、彼の艦隊は西沙諸島と南沙諸島の双方を正確に通過して航海したのである。^⑤

鄭和の部隊が南シナ海の諸島をすべて占領し、または調査したか否かは不明であるが、彼のスタッフが一四二五年から一四三〇年の間に残した記録による地図では、西沙諸島と南沙諸島の相対位置が明確に示されているのである。^⑥

そして、西沙諸島を構成する二つの小群の中国名は、この時代に遡っており、明王朝の二人の皇帝の治世にちなんで、それぞれ、宣徳諸島 (The Amphitrite Group) および永楽諸島 (The Crescent Group) と命名されている。^⑦

「海洋について」と題する、海産物と海洋地理に関するその後の明朝の刊行物は、むしろ明白にこれらの諸島の位置を記述している。^⑧ このテキストは、明瞭に「無数の万里の砂州」は「無数の万里の岩」の南東に位置していることを述べている。この記述は、南沙諸島が実に西沙諸島の南東に位置しているという事実と合致している。

注

- ① 陳舜臣『中国の歴史(六)』講談社文庫、講談社(一九九一年)五七頁。
- ② 巨船に関しては、一九五七年、南京郊外の宝船廠跡から出土した巨大な舵によって「明史」の記述に数字の粉飾がないことが証明されている。陳舜臣『前掲書』四一頁。
- ③ 杉本直治郎「鄭和」『世界大百科辞典』二卷』平凡社(一九七二年)、一九八頁。
- ④ 陳舜臣『前掲書』四四—四五頁。Marwyn op. cit., p. 21.
- ⑤ Hungdah and Choon-Ho, op. cit., p. 10.
- ⑥ Selig, op. cit., p. 20.
- ⑦ Tao-Cheng, op. cit., p. 273.
- ⑧ Hungdah and Choon-Ho, op. cit., p. 10.

五 清時代（一六六一—一九二一年）

（一）清海軍の没落

乾隆帝（一七三五—一七九五年）以後、ヨーロッパ列強の東方進出は時を追って活発になったが、清はこれに対して有効な対策をとることができなかった。天下そのものが国家であるという中国の伝統的思想が、文化的・政治的（cultural arrogance）となつて表われ、その結果、西の野蛮人のレベルの高い海洋技術に対抗できなかった。皇帝および官僚の保守的傾向は西欧の技術革新に対して技術移転破壊型以外のなものでもなく、また軍事に必要な地理、地質学、農業経済、造船術または軍事機構の面でも明らかに遅れをとつていた。^①

中国では明朝が一七世紀半ばから海禁策をとつて以来、清朝になつてからも一八世紀の一時を除いては、この政策を継続した。自給自足体制をとつていた中国は外国貿易を必要としなかったが、天下国家の立場から、貿易を朝貢に準じて考え、敢えて諸外国と対等の通商条約を認めようとしなかったのである。^②しかし、この政策は結局破たんした。イギリスはアヘン戦争（一八四〇—四二）を契機として、武力をもつて中国を開国させることに成功し、続いてフランス、アメリカ、ロシア諸国もこれになつたのである。^③

「一八五一年当時の清海軍の兵力は——真偽のほどは別として——河川を基地とする約八三〇隻からなる沿岸防備型の海軍であつた。つまり、海軍は重装備された陸軍要塞の支援のみに指向し、中国の巨大な内陸水路を防護することが任務であつた。この任務の根底には、開かれた海（公海）を守ることは港湾を守るほど良いことではなく、かつ国内水路を守るほどに重要ではないとの考え方が存在していたのである。当時の清海軍は決して精強ではなかった。技術

的なアンバランスと乗組員の訓練の欠如および陸軍と同じ原理で組織されたことにより、指揮系統と指揮責任を混乱させ、半ばその機能を失っていたのである。たとえば、日清戦争（一八九四—一九五年）において、大きさにおいても砲の装備においても劣るが、より優れた指揮能力をもった日本艦隊に壊滅的な大敗を喫したことが、なにもものにもましてこの事実を物語る」のである。ちなみに、清国では漢人の李鴻章が一八八〇年に近代海軍を建設し、清国艦隊は日清戦争の起る三年前に日本に示威来航している。^⑤

（二）清時代の地理的調査

中国の学者 Chen Lun-Ching は、一七三〇年に発行された「海外の陸地についての覚書」と題する書物のなかで島嶼の地理的位置について記述し、彼の作った「四海総図」（図—三）には二つの諸島を書き入れている。そこでは、西沙は「長沙」として、また南沙は「石塘」として表示されている。南沙諸島については、中国の歴史的記録ではあまり登場することはなく、時には西沙諸島と混同された。^⑥ 名前の混乱にも拘わらず、海南島の中国人民は古代から南沙諸島を使用し続けてきたことは疑いを得ない。なお、一九一二年に共和国政府が樹立されると、南沙諸島は長沙諸島と呼ばれるようになった。しかし、一九三四年には南沙諸島とこれらの島を呼び始めている。

一九世紀に入ってから、一八四四年に Wei Yuan によって編纂された「東南洋各国沿革図」（図—四）によれば、西沙諸島は「万里長沙」として、また南沙諸島は「千里石塘」として表示されている。南沙海に関する Yuan の地図をみる限り、多少改善されたものはあるが、主として Cheng Lun-chung の作品によっていることが分る。要するに、一九世紀の半ばまでは、南沙海の地図は学術的にはより精密になったが、海のなかの島嶼については、かろうじて触れたに程度に過ぎないのである。^⑦

四海總圖

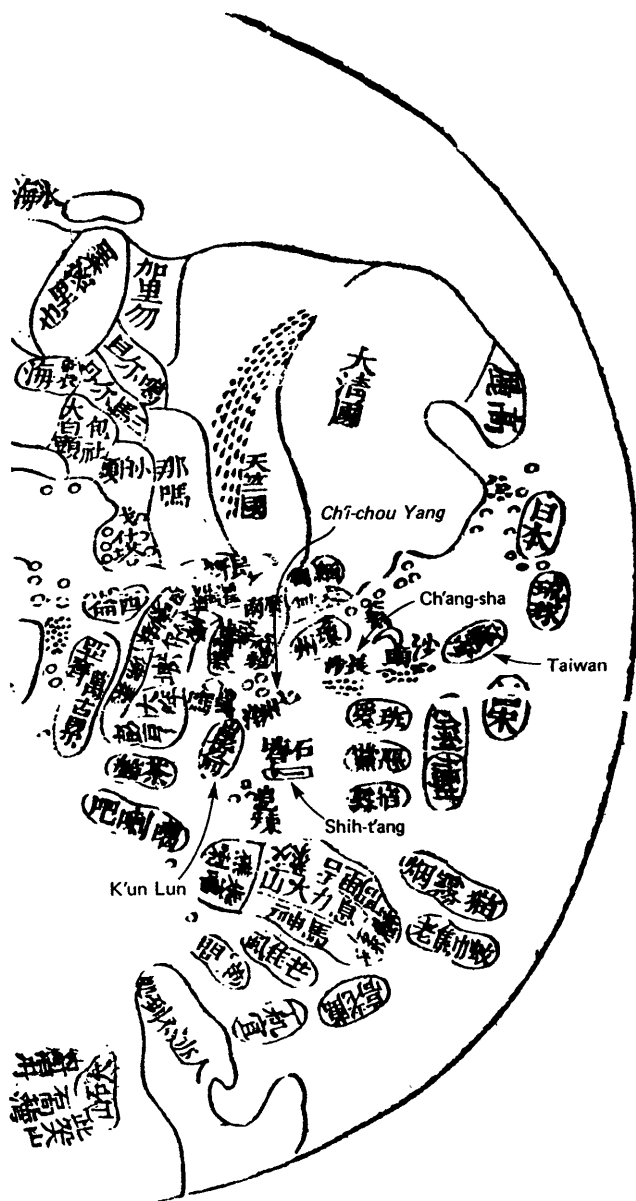


図-3 四海總圖

出所 Marwyn S. Samuels, Contest for the South China Sea (1981).

今名陽文
古名陰文



出所 Marwyn S. Samuels, *Contest for the South China Sea* (1981).

注

- ① Marwyn, op. cit., p. 41.
- ② 陳舜臣『前掲書』五二六—七頁。
- ③ 重田徳「清」『世界大百科辞典一六卷』平凡社(一九七二年)四頁。
- ④ Marwyn, op. cit., p. 42.
- ⑤ アティリオ・クカール、エンツォ・アンジェルツチ共著、堀元美訳『船の歴史事典』原書房(一九八五年)二七三頁。
- ⑥ Hung and Choon-Ho, op. cit., p. 10.
- ⑦ Marwyn, op. cit., p. 40.

六 中国のシーパワの衰退

(一) 「中国の湖」から「開かれた海へ」

古代から中国の人民は南シナ海の荒波を帆走し、漢時代には南シナ海は重要な航路となった。長い間の帆走は順調に航海を発展させ、中国が南シナ海の島嶼の第一の発見者となり、かつその支配者となったことは疑いを得ないところである。^①一〇世紀の後半から一五世紀の半ばまで、およそ五〇〇年の間、南シナ海は中国の海洋進出の最盛期を経験した。中国は、一方では、市場の開発を狙って経済的権益によって南シナ海を支配し、他方では、海軍力によって、南シナ海に圧倒的な影響力と権力を行使した。宋、元および民の時代がこれらに該当するが、そこでは、中国は死活的な海上権益を主張し、その海洋政策を効果的に実行したのであった。こうして、中国のシーパワーは南シナ海を制し、南シナ海それ自体は「中国の湖 (the Chinese lake)」^②となったのである。

だが、よく知られているように、一五世紀の末には、海洋の探検や、海洋に対するパワーについての中国の努力は終りを告げた。海洋発展のピークであった一四二〇年には、四〇〇隻の長距離戦艦隊をはじめとして、一三五〇隻のパトロール船、一三五〇隻の沿岸防備用戦闘艦艇、四〇〇隻の輸送船その他多数の南海貿易用の宝物船、大帆船等を擁していた明の大海軍も、一五世紀末から一六世紀初めにかけてドラマチックに衰退していった。^③これは、要するに、中国の海洋進出と南シナ海における船舶のシーレーンに対する支配が記憶から失われたことを意味する。

シーパワーとしての中国の衰退は民の政策に原因がある。「明の基本政策は、創建者として国家の基礎を築いた洪武帝の『民族国家思想』と三代の永楽帝の『帝国国家思想』に象徴される。永楽帝は歴史に残る大航海を実現したが、それ以後の民の二百数十年間を通じて、民の基本政策は、民族国家と世界国家の間を揺れ續けてきた。だが、民の歴史のなかで、太祖洪武帝のときほどの強烈な民族国家と、成祖永楽帝のときほどのかがやかしい世界帝国の時期は、再び出現しなかった。もっとも、成和年間（一四六五—一四八七年）には、大航海再開の動きがあった。けれども、この動きは、結局、財政上の危機感をもった廷臣の反対により、ご破算になった。莫大な出費を要する再度の巨艦建造、数万の乗組員の動員、諸外国との貿易収支の不均衡などが、その理由であった」^④とされる。そして海洋政策の縮小は明の後半から清の初期にかけてより顯著になった。

清の初期の皇帝は、おおむね、大陸主義者としての偏見をもっていた。彼等の目は中国の版図拡大に向けられ、一六九六年には、外モンゴルを征服した。この点では、明王朝がなし得なかったことを非漢人の清王朝がなし遂げたのである。しかし、清は海洋への拡大に傾くことはなかった。確かに中国の海上権益は一五世紀末をもって、ほとんど潰え、明の末期には台湾がすでにオランダに占領されていた。だが、国家の内陸部と沿岸の発展に力を集中してい

ば、清には南方への海上権益拡張の可能性があった。惜しむらくは、彼等は反商業型の新しい儒教者であり、交易に對する島国根性 (insular views) は、実際には、海禁策への道を開く結果となったのである。

「皮肉にも、中国の海洋における偉大な時代は、正確には、ヨーロッパ列強の東洋進出の直前に終った。ヨーロッパの東洋進出は、一六世紀前半のポルトガル、同後半のスペインに始まり、一七世紀に入るや、イギリス、オランダ、フランスが相次いで東印度会社を設立するなど、その活動は目ざましいものがあつた。一八世紀末から一九世紀には入つて、イギリス、フランスおよび日本との対立が頂点に達し、中国の勢力は貿易網を減じ、航行の障害にさらされ、さらには戰略的、政治的機能をも減じた。そのうち、南シナ海はヨーロッパの植民地勢力と海軍力の前に從屬を余儀なくされた^⑤」のである。

いずれにせよ、明朝の成功者も、清朝の皇帝も過去のものとなり、南シナ海の海上の航路や最前線が、外国の侵略者の門戸となる時代に当面したのであつた。もはや、中国に海上ルネッサンスを期待することは絶望的となつた。それどころか、中国自身が、やがてヨーロッパ優勢時代のもとに、半植民地への道を歩まざるを得なくなつたのである。^⑥ こうして、一六世紀から一九世紀にかけて、中国のシーパワーが衰退するなかで、南シナ海は「中国の湖」から「開かれた海 (the open sea)」へと次第に変ばうしていったのである。

(二) ベトナムとフランス

曆代の王朝時代を通じて、南シナ海の諸島の領有化ないしは植民地化の問題は、政治的に明確なテーマとして登場することがなかったのである。すなわち、中国およびアジアの歴史においては、海洋に関して価値ある文献、記録が少からず、残されているにも拘わらず、島嶼の領有をめぐる、海洋主権 (oceanic sovereignty) の問題がほとんど

起こらなかったし、また先例もみられなかったのである。^⑦ 清朝の学者として有名なYang Ping-rangの「海洋の記録」(二八二〇—一八四二年)^⑧によれば、「東沙諸島を除いては、清には、いかなる意味においても、南シナ海の諸島を王朝の領土に併合した証拠が存在しない」としているが、少くとも、この点からすれば、当時の清には海洋主権の問題が存在しなかったといわねばならない。だが、Yangはさらに続けて「西沙諸島は安南に対する『外部防壁(outer protector)』として、拡大された清朝の権限下の区域内に必然的に含まれるものであり、それは中国の支配する辺境(frontier)として残されるのである」とする。

ここで問題となるのは辺境の意味である。一国の領土ではないが、その権限下の区域内に含まれるとする考え方は、少くとも西欧の国際法にはなじまない概念である。著名な中国史研究家でもある作家の陳舜臣によれば、「天下そのものである国家には、蛮族の住む辺境はあっても国境はなく、朝貢はあっても対等の国家や通商がない、というのが中華帝国の伝統であった」^⑨(傍点は筆者による)として、辺境の意味について明快な解答を与えている。だが、実際には一九世紀の後半からは、中国の立場は、むしろベトナムおよびフランスがとった国際法上の主権に基づく領有権の主張に傾いていったのである。

この点に関しては、南シナ海の一つの地方的権力にすぎなかった安南が、中国に先行して南シナ海の一部とくに西沙諸島に固有の支配権を主張したことは画期的なでき事として注目される。すなわち、安南の阮(グエン)王朝初代の嘉隆帝が、一八一六年に西沙諸島を正式に併合したのである。^⑩ その時期は、西欧の海軍兵力が、中国の沿岸沖に示威来航する以前であった。また、かのYangが「海洋の記録」を執筆する以前の時期でもあった。そして、南沙諸島も西沙諸島同様、地理的に近い距離にあり、早くからベトナムの領土とみていた。南沙諸島は、一八三四年、明命帝

の治下に、ベトナムで初めて印刷された地図にベトナム領土の不可欠の部分として記載されていた。^⑪まさに、南シナ海の歴史に貴重な一石を投じたものといえよう。しかし、以上の二つのでき事は、清朝の嘉慶帝の公式記録に正式に登載されなかったし、また同時代の中国の著述家によっても無視されたといわれる。^⑫

他方、一九世紀後半になると、フランスの印度シナ侵略は手をゆるめることなく、ついには清仏戦争に発展したが、清軍は敗れ、一八四四年、天津条約の締結により、ベトナムはフランスの保護国となった。^⑬その三年後に、中国はフランスとの国境協定に調印した。こうして、中国は西沙、南沙諸島の領有問題に関して、相手国としてフランスおよびベトナムという二つの新しい当事国をもつに至った。

注

- ① Choon-Ho, op. cit., p. 32.
- ② 「湖」は、^フ湖では制海権を掌握した海を指す。たとえば、オスマン・トルコの艦隊は、ブレベザの海戦（一五三八年）で、スペイン・ベネチア・ローマ教皇の連合艦隊を打ち破り、地中海を「オスマンの湖」としたのである。三浦一郎・金澤誠編著「前掲書」二二八頁。
- ③ Marwyn, op. cit., p. 31.
- ④ 陳舜臣「前掲書」五二―五三頁。
- ⑤ Marwyn, op. cit., p. 24.
- ⑥ アヘン戦争後、外国資本主義の侵入は、清朝封建社会（専制君主制）の解体を促進し、その半植民地への道を開いた。重田徳「前掲書」四頁。
- ⑦ Marwyn, op. cit., p. 7.
- ⑧ Ibid., p. 40.

- ⑨ 陳舜臣『前掲書』五一頁。
- ⑩ Tao Cheng, op. cit., p. 262.
- ⑪ Choon-Ho, op. cit., p. 32.
- ⑫ Ibid., p. 33.
- ⑬ 桜井由躬雄・石澤良昭著『東南アジア現代史Ⅲ ヴェトナム・カンボジア・ラオス』山川出版社（一九九一年）五二―五四頁。