

# 国際法分野における日中交流促進

## 事業報告書

### 1. 成果概要

2018 年は日中平和友好条約締結 40 周年に当たる。5 月の中国李克強総理の訪日に象徴されるように、2012 年の尖閣諸島（中国名は釣魚島）三島の取得・保有以降緊張が続いてきた日中関係は、官民を挙げての努力の結果、急速に改善され、摩擦と対立から戦略的互惠関係に戻る好機が訪れている。

安全保障分野に目を向ければ、長く中断していた自衛隊と人民解放軍の各レベル間の交流が再開するとともに、東シナ海などでの偶発的衝突を回避するため、日中両国の防衛当局間で長年進められてきた海空連絡メカニズムに関する覚書が締結され、6 月 8 日から運用を開始することになった。

しかし、海空連絡メカニズムは、自衛隊と人民解放軍の航空機や艦艇が接近した場合の通信に関する既存の国際ルールを確認するもので、相互信頼を増進するうえで象徴的な意義を持つのにとどまる。

また、上述した日中両国の関係改善の機運が生まれたものの、尖閣諸島及び周辺海域をめぐる立場の対立と、南シナ海での各国の権益に関する見解や基本姿勢の違いなど、海洋安全問題を中心に、日中両国の政治、外交関係にマイナス影響を与えうる要因は継続して存在している。

笹川平和財団と南京大学中国南海研究協同創新センターは、このような日中関係にマイナス影響を与えうる対立を緩和、制御し、良好な日中関係の維持と発展に寄与するために、当時尖閣諸島及びその周辺海域で続いた緊張状態に対処し、2013 年から 2014 年に両国の国際法、海洋法、安全保障及び航行安全等の専門家を組織し、「日中海上航行安全対話」を実施した。

その後、東シナ海の上空に、日中両国の軍用機の間には異常な接近事例が多発した事態を受けて、両団体は 2014 年 10 月から「日中東シナ海空域安全対話」を開始し、両国の専門家が東シナ海空域の安全を確保するための方策について検討を行った。二つの対話事業の内容は、それぞれ「日中海上航行安全対話報告書」（2014 年 10 月）と、「日中東シナ海空域安全対話報告書」（2015 年 12 月）にまとめられている。対話の主催者及び参加者たちは、報告書の内容を両国政府の関係部門に提言する一方、日本、中国及び米国で公開シンポジウムやセミナーを開催するなどして、国際法、安全保障の専門家や実務者及び報道関係機関、ひいては両国国民と成果の共有を図った。

過去の対話の経験から、主催者及び参加者たちは、政府間対話では取り扱い難い敏感な国際法と安全保障上の課題について民間チャンネルを有効に活用して対話することの重要性を確認した。同時に、国際法、なかんずく国際海洋法分野における日中間の意思の疎通と専門家間の交流の希薄さを認識し、過去の対話を通じて構築された両国関係者のネットワークと信頼関係を一層強化し、民間チャンネルを活用して国際法関連問題に関する対話を継続する必要性を関係者一同が痛感した。

笹川平和財団と南京大学中国南海研究協同創新センターは、日中両国の専門家たちの問題意識を共有し、過去の対話を通じて構築された民間対話のチャンネルを活用して、2017年4月から、「国際法分野における日中交流促進」事業を新たに導入した。両団体は、両国の国際法及び安全保障等の専門家を招き、それぞれの国内における検討会に加え、2018年3月に東京で、日中の東シナ海の安全保障に深く係わる国際法関連問題について検討する会議を開催した。なお、この対話事業には、日本の自衛隊と中国人民解放軍のOB等が個人の資格で多数参加した。

両国の参加者たちは、東シナ海の安全保障に深く係わる国際法関連問題から下記のものを選び、対話を試みた。

1. 海上における捜索及び救助
2. 海上法執行における武器の使用

海上における捜索及び救助について、日中双方の専門家は、1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約(以下 SAR 条約とする)を中心に、海難救助に関する規定を置く関係条約等の内容を概観した上で、各自がすでに締結した隣接する外国との二国間協定の内容について紹介し、未だ締結されていない日中間の海難救助協定の現状と課題について検討した。専門家たちは、すでに締約国間の救難時における緊急措置や調整等に関する実務的な協力が行われていることを踏まえ、日中 SAR 協定の締結が二国間の信頼醸成を促進するうえで象徴的な出来事となることから、双方は早期締結に向けて交渉をさらに加速すべきことで意見が一致した。双方の委員は、海難救助に係る各自の体制について詳しく紹介し、相手側の現行体制の理解に努めた。

海上法執行における武器の使用について、双方の専門家は、自国の海上法執行に関する国内法規則の内容を紹介するとともに、国際裁判例等の分析を踏まえて国際法規則の内容について検討し、相手方の本問題に関する認識の把握に努めた。日中双方は、法執行に伴う武器の使用に際しては、必要性や比例性の原則をふまえ国際法や国内法に基づき慎重にすべきとの認識で一致した。

日中両国の民間による国際法関連問題をめぐる対話事業が開始して1年の間、双方の専門家は協力の精神に基づき、領土領海問題に関する両国政府の主張を損なうことのないように留意しつつ、法的及び技術的な観点から、微妙で複雑

な問題について、率直且つ理性的な意見交換を行い、一定の成果を得ることができた。双方の専門家は、最近の日中両国の政治、外交関係の改善の動向を歓迎し、良好な日中関係は、両国民の共通利益に合致し、アジア太平洋地域、引いては世界の平和、安定と発展に利益をもたらすものだと認識している。そして本対話の成果が示すように、日中双方は政府と民間による多様なチャンネルを通して対話と交流を重ねることによって、両国の関係が一層改善されるための環境醸成に寄与するものだと確信している。

本報告書は、海洋安全問題をめぐる国際法関連問題に対する認識や危機管理と信頼醸成に関する提言をまとめたものである。日中両国の政府関係者による海洋安全問題の検討に資することを期待するものである。なお、本報告書は、法的な問題及び安全保障に関する参加者の意見の相違は尊重し、相違点は原則両論併記とした。

本報告書に記された見解は、参加者個人の意見を取りまとめたものであり、各人の所属する機関の意見を代表するものではない。

検討に参加した双方の専門家については、別添資料を参考されたい。  
(別紙1)

本報告書は、日本語と中国語で書かれ、それぞれを等しく正文とする。

## 2. SAR 協定に関する見解の要旨

### (1) 日本側見解の要旨

海は、陸域とは異なり通常は船舶という手段がなければ人の生存や移動に困難を生じる場所である。加えて、陸域に比べて人や施設・設備等の安全のために活動する警察や消防等の組織の存在も希薄である。このため、海上で遭難が発生した場合に船長をはじめ船舶の乗員が遭難者に援助を与える義務は長期にわたる慣習として承認されてきた。このような伝統や慣習・慣行をもとに、今日では、遭難者に対する援助が国家あるいは船長等の義務としていくつかの条約に結実している。特に、沿岸国の責任で行われる領水における海難救助に対して、海の大半を占める領海外の海域においては海難救助には国家間の協力が不可欠である。

本報告においては第 1 章及び 2 章で、その基本的な枠組みを提供する SAR 条約を中心に、海難救助に関する規定を置く海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）、国連海洋法条約、国際民間航空条約の各国際条約の内容を概観する。そのうえで、第 3 章で SAR 条約に対する日本の取組として国内の立法化の状況を述べるとともに、日本が二国間協定を締結している日米、日露、日韓の内容を紹介する。他方で、外交関係のない台湾、北朝鮮を除き、唯一協定が締結されていない中国に関しては、日本側の長年にわたる申し入れにも関わらず、海域の画定問題が絡んで中国側が難色を示し合意の成立が困難な状況にある。海難救助という人命に関わる問題について、中国側も趣旨自体には同意しているようである。

現実の問題として、2016 年 8 月に尖閣諸島海域で生じた中国漁船とギリシャ船との衝突事故に際して、日本の海上保安庁が乗員 6 名を救助したほか巡視船と航空機により 8 名の行方不明者の捜索を実施した。一方の中国公船の動向についての報道がないため詳細は不明であるが、救助された中国船員は石垣島に搬送され、そこから中国側に引き渡されていることから見れば、中国側の公船は現場海域にはいなかったようである。いずれにせよ、このようなケースにおいては日中両国が共同・連携して捜索活動に当たる必要がある。SAR 協定はまさにこのような事態に機能を発揮すべきものであるが、これが儘ならない現状においては、協定の締結に代わる、より実効的な枠組みを検討することも必要であろう。

## (2) 中国側見解の要旨

2012年1月に、中国と日本は高級事務レベル海洋協議メカニズムの構築を確定するとともに、5月に杭州で1回目の会議を開催した。しかし、同年9月に野田政権が釣魚島（日本名は尖閣諸島）を国有化した後、両国関係が急速に悪化し、中日高級事務レベル海洋協議メカニズムも一旦中断した。その後2014年後半に再開され、現在まで計8回開催された。

中日双方の一致努力によって、2016年9月のG20首脳会議、2017年11月ベトナムのダナンにおける習主席と安倍総理の会談や、2018年1月の河野外相の訪中に象徴されるように、日中関係改善の機運が生まれ、海洋問題をめぐる中日間の協議もますます実務的な重要問題を重んじる傾向が生まれた。協議は、双方が互いに相手方に忠告、警告を発し、合同海上捜索、救助、海洋環境保護など実質的な海上協力に関する話し合い、窓口の開設と共同開発の確定などの方向に向かって進んでいる。

2018年1月、東シナ海でイラン石油タンカーと香港籍貨物船が衝突して火災が発生し、中国海上捜索・救援センターと日本海上保安庁の船舶が協力して捜索・救助・警戒と消火作業を実施した。更に遡れば、2016年8月に東シナ海で起きたギリシャ籍貨物船と中国漁船の間の衝突事故の際、海上保安庁の巡視船が乗組員の救助と行方不明者の捜索・救助を実施した等の前例がある。

一方、釣魚島（尖閣諸島）国有化以降、中国側は当該海域における公船巡航の常態化で対抗し、中日の武装した公船が対峙する状態が今日まで続いている。日本側は沖縄本島及び南西諸島における兵力の配置を強化し、中国側も東シナ海の軍事防御と対応力を増強する関連行動をとっており、東シナ海をめぐると中日間の対立は、折角改善の兆しが表れた中日関係の大局にマイナスの影響を及ぼす可能性を孕んでいる。従って、中日関係を更に改善していくうえでは、双方は依然として、海洋安全問題を中核に据えた危機管理・制御と予防を強化していく必要がある。

具体的には、下記の対策を提案したい。

1. 中日両国政府と関係政府機関は、中日高級事務レベル海洋協議メカニズムの実効化に向けて努力を重ね、中日間のSAR協定の交渉を加速し、早期に署名を行うべきである。これには、両国の海上連絡メカニズムに関する覚書の早期締結も含まれる。
2. 中日両国首脳相互訪問が2018年に再開される見込みであることを踏まえ、両軍の対話と交流の早期再開を図る。特に東シナ海海域・空域の危機の予防と管理・制御問題において、両国の海上警備当局と軍当局は直接的

な対話と交流を再開しなければならない。

3. 中日両国の民間の力で、両国の研究機関、シンクタンク、関連社会組織間の接触、交流、協力を積極的に推進し、政府間協力と交流のため、意見やアイデアを出し、計画形成に貢献する。

なお、中国の海上における捜索及び救助の体制、現状及び日中連携への提言の詳細は、別添4資料を参照願いたい。

### 3. 海上法執行活動における武器の使用に関する見解の要旨

#### (1) 日本側見解の要旨

日本の海上法執行機関たる海上保安庁は、非軍事機関として第二次世界大戦後の1948年5月、当時の運輸省の外局として発足した。発足当時は占領下であったため、海上保安庁が日本の再軍備ではないことを明確にするために、設置法たる海上保安庁法に非軍事条項が設けられた。この条項は、結果的に海上における軍事・警察機能の分離（軍警分離）につながった。本報告では、この文民機関たる海上保安庁の武器の使用と領海警備について概括する。

海上保安庁の権限行使は、国際法と国内法が定める範囲において警察比例原則に従い、抑制的に実施することが求められている。海上保安庁法は、幅広い任務遂行のために行政警察権および司法警察権に基づく強制力の行使を定めるほか、武器の携行と使用を認めている。海上法執行における武器の使用に際しては、国際法の制約を受けるとともに国内法においても、海上保安庁法で準用される警察官職務執行法第7条に基づき必要性及び比例性を満たすことが求められ、その運用は極めて厳格かつ抑制的である。

また、武器の使用に関しては、国際法が許容する管轄権行使に伴う武器の使用と国連憲章で禁じられている武力の行使の境界が曖昧であることが指摘され懸案事項となっている。例えば、2007年のガイアナ対スリナム海洋境界画定事件にかかる仲裁裁判所の判決は、境界未画定の排他的経済水域において法執行活動に従事するスリナム海軍の警備艇が実施した警告が武力による威嚇と評価され、法執行に伴う武器の使用と武力行使の境界は必ずしも明確ではないことが示唆された。このように、法執行活動の一環と意図した武器の使用が武力不行使原則で禁止される武力の行使または威嚇と評価される可能性がないわけではない。しかし、法執行機関が国際法や国内法が定める武器使用の必要原則と比例原則に従って武器を抑制的に使用している限りにおいて、武力不行使原則で禁止される武力の行使との相違は厳然とある。とりわけ、海上保安庁のように法執行に特化された文民機関の武器使用は、厳密に国際法・国内法の規定の範疇において行われている限りにおいて、一義的に管轄権行使に伴う武器の使用と解釈されるべきであろう。

日本の海上保安庁は、領海内における秩序維持を目的とする法執行活動の一環として、国際法及び国内法に基づいて領海警備を実施している。例えば、領海内を無害でない通航を行っている外国公船に対しては、国際法が許容する範囲において国内法に基づき比例性が確保された範囲で必要な措置をとる。とりわけ、現場海域における事態の突発的なエスカレーションを防ぐことを念頭に置き、状況を踏まえた抑制的かつ慎重な対応を行っている。

日本政府は、国際社会における法の支配の確立を目指している。そして、力ではなく、基本ルールに基づく秩序に支えられた「開かれ安定した海洋」は日本だけでなく国際社会全体の平和と繁栄に不可欠との認識の下に、その維持・発展に取り組んできた。海上保安庁は、海上法執行機関として、法執行の側面から海域の秩序維持と安全確保の任務に主体的に従事している。海上保安庁による国際法及び国内法に基づく抑制的な警察活動は、国家間の「緩衝材」としての機能を果たし、対立が軍事的なものにエスカレートすることを防ぐ作用を有する。この観点からも外国公船に対する措置は、より厳格かつ慎重に判断すべきである。



## (2) 中国側見解の要旨

私有船舶が本国の刑法及び行政関連規定を違反したという合理的な懷疑がある場合、沿岸国の法執行船舶は当該船舶に対し、警告、阻止、臨検、検査などの法執行措置を取ることができるが、沿岸国が法施行において武力の行使を含む強制措置を取る場合に、必ず国際法の関連規定を遵守しなければならない。

海上法執行における武力行使の合法性と合理性に関する成文国際法は未だ十分に整備されておらず、主に慣習法によって調整されており、関連する原則は国際法廷によって確認され、明確化される必要がある。例えばサイガ号事件の場合、国際海洋法裁判所は下記の基本原則について確認、解釈し、適用している。即ち、可能な限り武力の使用を回避する原則、合理的に武力を使用する原則、必要性原則、均衡性 (proportionality) の原則、及び人命の安全を十分に保護し、基本人権を尊重する原則である。これらの原則は、慣習法上の海上法執行における武力行使の基本原則を反映していると考えられている。

中国と日本の間に、釣魚島（尖閣諸島）の領有権をめぐる紛争のみならず、海洋境界画定と、境界未画定に起因する関連の紛争が存在している。国連海洋法条約の関連規定及び関連する国際法規則によれば、最終的な境界画定前に、両国は必ず暫定的な措置を取って、最終的に衡平に境界画定を実現するための努力を阻害する行為を避け、誠意を以て交渉に臨む合意到達阻害禁止義務のほか、武力の使用、或いは武力による威嚇を回避するといった武力行使禁止義務を果たさなければならない。両国の法執行船舶が海上で遭遇した場合、上述の義務を果たし、事態がエスカレートし、国家間の武力衝突を誘発する事態を極力回避しなければならない。

同時に、両国の法執行船舶が相手国の私有船舶を対象に法執行を行う中で、国際法で定められる武力の行使を制限する規定を遵守し、慎重に行動し、当該船舶と人員に対し、武器の使用を含む強制的措置を取ることを極力回避し、人員の生命の安全を確実に確保し、基本人権を十分に尊重しなければならない。法執行船及び法執行を行う人員の生命が脅威と危険にさらされるなどの特別な状況下のみ、必要とされる適切な強制措置、或いは武力手段に訴えることができる。

中日両国は、政府間の海洋問題対話メカニズムの枠組みの中で、海上法執行に係る国内立法、法執行船舶及び法執行者による法執行の関連規定、海上法執行における武力の使用などの問題について定期的に意見と情報交換を行い、可能な限り、情報の共有、人員のトレーニング、テーマ別のセミナーの開催などの形で、海上法執行における協力について検討することが望ましい。

#### 4. 課題と提言

- (1) 日中関係が双方の努力によって改善されるなか、東シナ海などでの突発的衝突を回避するための海空連絡メカニズムに関する覚書が締結され、2018年6月8日より運用が開始された。海空連絡メカニズムは、相互信頼を増進するうえで象徴的な意義が大きいが、内容的には、両国の部隊間の直接通信に係る既存の国際ルールを確認したに過ぎず、地理的適用範囲の明示や、専用連絡回線の設置など、有効に機能するには、多くの課題を解決しなければならない。日中両国は、これらの課題を解決するために、政府と民間の各種チャンネルを通して実施されてきた関連課題の検討成果を吸収し、海空連絡メカニズムが有効に機能するための作業を加速させるべきである。
- (2) 日中両国は、それぞれ主要な近隣諸国との間で SAR 協定を締結しているにも関わらず、日中両国間の協定のみ未だ締結されていない。一方では、両国の政府担当部署の間で既に協定の案文が準備されており、その細部についてさらに時間をかけて交渉する必要はなく、且つ両国間に、2018年1月東シナ海で発生したイラン石油タンカーと香港籍貨物船の衝突事故に係る捜索・救助・警戒と消火などの協力の経験を共有している。当面、この問題に取り掛かっている両国の専門家、有識者にとって最も喫緊な課題は、両国政府に協定早期締結の必要性と緊急性を訴え、技術面の提言を行うことである。

現在、両国はそれぞれ他国との間で SAR 協定を締結していることから、協定締結後に生じうる問題を予見し、既存の二国間協定を比較分析し、特徴と問題点を抽出することによって、日中両国の事情に合った実効性の高い SAR 協定の形成に寄与することができる。

また、SAR 協定の締結に係る過去の交渉から、捜索・救助作業をどのように分担するか、海域ごとの任務遂行の主体性をどのようにするか等の議論に執着すると、協定締結交渉が難航することが予想される。このような経験を踏まえ、日中両国の専門家は SAR 協定の締結交渉の争点を整理し、できるだけ早い時点で両国当局に適切な提言し、順調な協定締結交渉を側面から支援することが望ましい。

- (3) SAR 協定が締結される前も、日中両国は人道的見地から友好協力の精神に基づき、部隊間の共同捜索・救難訓練や、人員の育成などキャパシティ・ビルディングの努力を積み重ね、相互信頼を深めながら捜索・救助の力量を高め、協力が結果的に SAR 協定に結実する道筋が望ましい。
- (4) 日中双方の専門家は、海上における法執行活動に際して、国連海洋法

条約の関連規定及び関連する国際法規則を尊重し、特に免除を享有する外国の公船に対する強制的な措置は、不測の事態の可能性なども考慮して、より厳格かつ慎重に判断すべきだと意見が一致した。

- (5) 日中双方の専門家は対話の中で、海上法執行における武器の使用について、それぞれの国内法の体系とその適用および国際法の解釈について説明し、ある程度相互理解を深めることができた。しかし、武器の使用に関する理念と、法的根拠及び執行機関の構造について尚も不明確なところが多く、このような理解不足が専門家同士のみならず、両国の法執行機関の間の相互理解と協力を妨げる要因にもなっていると、専門家たちの認識が一致した。このため、今後の対話と交流の中で、双方は以下の作業に一層注力すべきである。
1. 互いに自国における武器使用の理念及び法的根拠並びに執行機関の構造に関する情報を整理し、相手側に提供することにより相互理解を深める。
  2. 1. の成果物を政府の関係部門を含めた関係者との共有を図り、相互の信頼の醸成に寄与する。

## 日本側専門家委員

### 日本側

齋藤 隆	元統幕議長、財団法人水交会理事長
中谷 和弘	東京大学大学院法学政治学研究科教授
福本 出	内閣官房国家安全保障局顧問
真山 全	大阪大学大学院国際公共政策研究科教授
中村 進	慶應義塾大学グローバルリサーチ インスティテュート客員上席所員
西本 健太郎	東北大学大学院法学研究科准教授
坂巻 静佳	静岡県立大学国際関係学部専任講師
石井 由梨佳	防衛大学校国際関係学科講師
鈴木 洋	海上保安協会参与、元海上保安庁海上保安監

## 中国側専門家委員

- 朱 鋒 南京大学中国南海研究協同創新センター主任教授
- 陳 小工 全国人民代表大会外事小委員会委員、空軍中將
- 張 兆根 中国海軍南海艦隊元副司令官  
中国国際戦略学会上級研究員
- 李 際 中央軍事委員会外事弁公室副主任、海軍少將
- 賈 宇 国家海洋局海洋發展戰略研究所副所長
- 吳 繼陸 国家海洋局海洋發展戰略研究所研究員
- 洪 農 中国南海研究院海洋法と政策研究部部長
- 金 永明 上海社会科学院海洋戰略研究センター研究員
- 郁 志榮 元国家海洋局東海分局研究員  
元中国海監東海總隊副總隊長
- 孔 令傑 武漢大学法学院教授
- 鄭 志華 上海交通大学凱原法学院研究員

## SAR 条約と日本の取組

### 1. 1979 年 SAR 条約

SAR 条約は、海上の遭難者を迅速に救助するため、自国の周辺海域で適切に海難救助が出来るような制度を確立するとともに、関係国間で協力を行うことにより、最終的に、世界中の海で空白域のない捜索救助体制を作り上げることを目的として締結されたものである（前文）。このために条約は、締約国の一般的な義務として「この条約及びこの条約の不可分の一部を成す附属書の完全な実施に必要なすべての立法その他の適当な措置をとること」を規定している（第1条）。締約国に求める義務あるいは勧告の詳細は付属書に規定されており、付属書は、用語及び定義（第1章）、組織及び調整（第2章）、国家間の協力（第3章）、活動手続（第4章）、船位通報制度（第5章）の5章立てで構成されている。そのなかで、第3章の「国家間の協力」には、「他の締約国の救助隊が海難の位置の捜索及びその海難の生存者の救助の目的のみをもって当該締約国の領海、領土又は領空へ直ちに立ち入ることを認めるものとする。」（付属書3.1.2）ことを規定している。この規定によれば、締約国は外国救援隊による自国領域内への立入りを受任するというように解する余地もあるが、この付属書では「なければならない“shall”」と「ものとする“should”」が使い分けられており、“shall”が「適用」を要求する規定であることを示す（付属書1.1）<sup>1</sup>のに対して、“should”は「勧告」する規定であることを示すとされている（付属書1.2）<sup>2</sup>。そして付属書は、自国救援隊が外国領域内に立入りを希望する場合には沿岸国に「要請」することを定めていることから（付属書3.1.3）、条約上は必ずしも外国救援隊の自国領域内への立入りを無条件で受任する義務を負うものとはされていない。しかし、現実の国際社会においては、海上にある遭難者を緊急に救助するために外国領域内に立入る必要がある場合の「要請」に対して、当該外国からの回答が得られないようなときには必ずしも当該外国の「許可」が厳格に要求されないとの立場もあるが、そのような立入りは、危険又は遭難の地点が十分に確認されている場合に限られ、捜索を行うために立入るような場合には当該外国の許可が必要となる<sup>3</sup>。

また本条約は、その趣旨から救助主体に関する規定は置かれておらず、軍艦等に対する適用除外は設けられていない。したがって、規定上は外国領海等への立入りが軍艦等にも適用されることになるが、軍艦等の無害通航権に規制を設けている国家との関係については本条約も触れていない。

### 2 その他の海難救助に関する国際条約

---

<sup>1</sup> 1.1 "Shall" is used in the Annex to indicate a provision, the uniform application of which by all Parties is required in the interest of safety of life at sea.

<sup>2</sup> 1.2 "Should" is used in the Annex to indicate a provision, the uniform application of which by all Parties is recommended in the interest of safety of life at sea.

<sup>3</sup> 例えば米国は、海難救助のための外国領域への進入は、軍艦・軍用機についても沿岸国の許可は不要であるが、捜索の場合には許可が必要であるとの立場をとっている。THE COMMANDER'S HANDBOOK ON THE LAW OF NAVAL OPERATIONS EDITION JULY 2007,[NWP1-14M], para. 2526.

## (1) 1974年 SOLAS 条約 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 : 1974年の海上における人命の安全のための国際条約)

1912年4月タイタニック号の事故を契機に、1914年に「海上における人命の安全のための国際条約」が採択されたが、第1次大戦の勃発により発効には至らなかった。同条約はタイタニック号事件の教訓を受けて、主に船舶の安全のための船体の構造や救命及び無線設備などを中心に規定されたものであるが、その中に、自国船長に遭難救助義務を課す規定も含まれていた。その後、1914年の条約の不備を補う形で1929年の SOLAS 条約が成立する。

1929年 SOLAS 条約は、その後の海上輸送構造の変化、造船技術の進歩あるいは航海技術の進歩等の情勢に対応して数次改正を重ね、現在の1974年 SOLAS 条約に至っている。本条約は、その適用を国際航海に従事する船舶にのみ限定し(付属書第1章A部第1規則(a))、さらに軍艦及び軍隊輸送船をはじめ、総トン数500トン未満の貨物船や漁船などについてはこの規則の適用除外としている(付属書第1章第3規則)。そのうえで、海上にある船舶の船長が船舶又は航空機等の遭難信号を受けた場合には、全速力で遭難者の救助に赴く義務を規定している(付属書第5章第10規則(a))。この規定は、「1910年ブラッセル条約」<sup>4</sup>から1929年 SOLAS 条約を経て現在の74年 SOLAS 条約に継承されている。

なお、2002年、テロ対策としてIMOの主導により74SOLAS条約が改正され、自動船舶識別装置(AIS: Automatic Identification System)の設置に関する事項も盛り込まれた。同条約は2004年7月1日に発効し、船対陸(ship to shore)、船対船(ship to ship)に幅広く利用されることで、衝突、座礁事故等の防止に役立つことが期待されている。日本では、2004年12月31日以降、総トン数300トン以上の国際航海に従事する船舶と500トン以上の全ての船舶に搭載が義務付けられた<sup>5</sup>。

## (2) 国連海洋法条約 (United Nations Convention on the Law of the Sea : UNCLOS、海洋法に関する国際連合条約)

国連海洋法条約は第98条第1項に、船長の救助義務として「いずれの国も、自国を旗国とする船舶の船長に対し、船舶、乗組員、又は旅客に重大な危険を及ぼさない限度において」、「(a)海上において生命の危険にさらされている者を発見したときは、そのものに援助を与えること、(b)援助を必要とする旨の通報を受けたときは、当該船長に合理的に期待される限度において、可能な最高速度で遭難者の救助に赴くこと、(c)衝突したときは、相手の船舶並びにその乗組員及び旅客に援助を与え」ることを定めている。この規定は1958年の「公海に関する条約」第12条の規定をほぼそのま

---

<sup>4</sup> 19世紀末に至って海運がその国際性を増す一方で、海難救助に関する各国の救助法には不備な点が多くまた規定の統一性を欠いていた。このため海難救助に関する統一法の必要が叫ばれ、数回の国際会議を経て1910年にブラッセルで「海難における救援救助についての規定の統一に関する条約」が採択される。この条約は、遭難船舶やその積荷について救助者と被救助者との間の報酬にかかる請求権、報酬額及び裁判管轄などについて、各国規則の基準を統一することを目的に採択されたものであった。しかし一方で、第11条に「海上において生命の危険にある者がいるときは、船長は船舶、船員及び旅客に重大な危険を及ぼさない限り敵人といえども、これを救助することを要す」としたうえで、第12条に「締約国にして前条違反する行為を禁止する法令なきものは、その行為を禁止するために必要な措置をなし又は各自の立法府にこれを提案すべきことを約す」、という海難に対する救助義務の規定も設けられた。これらの規定は、その後の国際条約の規定に継承される。

<sup>5</sup> 「海事用語集」、[http://www.jsanet.or.jp/glossary/wording\\_txt\\_sa.html#21](http://www.jsanet.or.jp/glossary/wording_txt_sa.html#21).

ま継承している。また、第2項に締約国の義務として、締約国の「海上における安全に関する適切かつ実効的な捜索及び援助の機関の設置、運営及び維持を促進し、また、状況により必要とされるときは、このため、相互間の地域的な取決めにより、隣接国と協力する。」というSAR条約の内容と同様の規定を置いている。本条の規定も軍艦等の適用が除外されていないことから、すべての船舶に適用される。

なお、UNCLOSは、海難救助のための外国領海内への進入に関して、外国船舶の無害通航に関連して「停船及び投錨は、航行に通常付随するものである場合、不可抗力若しくは遭難により必要とされる場合又は危険若しくは遭難に陥った人、船舶若しくは航空機に援助を与えるために必要とされる場合に限り、通航に含まれる。」と規定して、救助のために船舶が外国の領海に侵入し停船及び投錨することを認めている（第18条2項）。この点については、「停泊及び錨泊は、航海に通常付随するものである場合又は不可抗力若しくは遭難により必要な場合に限り、通航に含まれる。」（14条3項）として、救助のための外国領海への進入は含まれていなかった1958年の領海条約から前進させている。もっとも、これらの規定は、無害通航に関してのものであることから、軍艦等の無害通航に規制を設けている国家については、外国軍艦等の救助のための領海進入には問題が残されている。

### (3) 国際民間航空条約 (Convention on International Civil Aviation)

航空機の場合、燃料上の制約や、水上機を除く一般の航空機は救援のために海面への着水が不能であることから、航空機の機長に対しては、遭難航空機の救援義務は課せられていない。しかし本条約では、自国領域内で遭難した場合について、当該締約国が遭難航空機に対して実行可能と認める救援措置を執ることなどを定めるほか（第25条）、遭難送信を傍受した航空機の機長に対して、遭難場所、受信した遭難信号の方位等を記録し、適切な救難調整センター又は航空管制機関へ通報する義務が規定されている（付属書第12）。また、本条約は、民間航空機のみを対象とすることから、これらの規定は軍用機をはじめ国の航空機には適用されない（第3条(a)）。

## 3. 日本の国内的対応

### (1) 国内の立法化

日本は、上述の各国際条約への加盟に際し、それぞれの条約の規定の条件を満たすために以下のような国内立法化の措置をとっている。

まず、沿岸部における海難救助については、水難救護法が遭難船舶の救護事務を「最初に認知した市町村長」が行うことを規定している（第1条）。

また、遭難船舶の救助にかかる船長の義務については、船員法が、他の船舶又は航空機の遭難を知ったときは、自己の指揮する船舶に急迫した危険がある場合及び国土交通省令の定める場合を除き、人命の救助に必要な手段を尽さなければならないことを規定している（第14条）。

さらに航空機の遭難については航空法が、航空機の機長が、他の航空機の墜落、衝突又は火災を知ったときには、無線電信又は無線電話により知ったときを除いて、①機長の氏名、②事故の発生したことを知った日時及び事故の発生した場所、③事故の概要及びその他参考となる事項を（機長が報告することができないときは、当該航空機の使用者が）、国土交通大臣に報告する義務を規定している（第76条）。これらの規定は、いずれも自衛隊の艦船、航空機についても適用される。



## (2) 二国間協定の締結などの国際協力への取組

日本は SAR 条約の趣旨に沿って、アメリカ、ロシア、韓国との間に SAR 協定を締結している。そして、SAR 条約の趣旨に沿って、自衛隊及び海上保安庁は、協定国であるアメリカ、ロシア、韓国との間で二国間共同救難訓練を実施しているほか、各地で開催される多国間の搜索救難訓練にも積極的に参加している。

### (i) 日米 SAR 条約

アメリカとの間には、1986 年 12 月に「日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の海上における搜索及び救助に関する協定」(日米 SAR 協定)が締結され、さらに、1969 年 1 月には協定の円滑な運用のために日本の海上保安庁とアメリカの沿岸警備隊との間で「搜索救助のための指針」が策定されている。この協定により、日本は太平洋側の東側は東経 165 度、南側は北マリアナ諸島近海の北緯 17 度までの 1,200 カイリに及ぶ広大な海域が責任担当搜索救助海域になった。こうした広大な海域の搜索救難は海上保安庁単独では困難であるため、海上自衛隊や航空自衛隊の災害派遣による海上保安庁を支援する体制が敷かれている。

なお、日米 SAR 協定については、1998 年 9 月の改正により、これまで日米双方の搜索救助区域として重複していた北緯 17 度から 21 度までの海域について、日本の搜索救助区域とすることとなった。

### (ii) 日露 SAR 協定

ロシアとの間には、1956 年に「海上において遭難した人の救助のための協力に関する日本国とソヴィエト社会主義共和国連邦との間の協定」(日ソ海難救助協定)が締結された。1988 年に旧ソ連の SAR 条約への加盟に伴い、更に緊密な協力と連携を図るために、89 年にモスクワにおいて日ソ海上保安実務者会議が行われた。ソ連邦崩壊後の 1993 年 10 月には、通信分野での革新的技術利用を盛り込んだ「海上における搜索救助の分野における日本国政府とロシア連邦政府との間の協力の一層の効率的かつ円滑な促進のための措置に関する覚書」に署名され、1994 年(平成 6 年)には「海上における搜索及び救助に関する日本国海上保安庁とロシア連邦運輸省海運局国家海洋救助調整本部との間の協力のための指針」が策定され、両国間の協力の一層の促進が図られている。

### (iii) 日韓 SAR 協定

韓国との間には、1990 年 5 月に「日本国政府と大韓民国政府との間の海上における搜索及び救助並びに船舶の緊急避難に関する協定」(日韓 SAR 協定)が締結されているが、1997 年に韓国が SAR 条約に加盟したことを受けて、日韓の搜索救助に関する一層の協力が図られている。日韓 SAR 協定は特に区域を定めることなく、自国周辺水域における海難発生情報を入手した場合には、その者に対して「可能な最も適当な援助を与えるため」搜索又は救助のための緊急措置をとり(第 1 条)、またそのために必要な場合には関連情報の提供及び協議などの方法により、できる限り相互に協力する(第 2 条)旨を定めている。また日韓を旗国とする船舶の暴風雨などに伴う緊急避難については避難場所の提供について適切な保護をできる限り与える旨を定めている(第 4 条)。ただし、「できる限り」における義務を定めているにとどまるし、また第三国の遭難船舶については、搜索及び救援に関する緊急措置の規定は適用され

るが、避難場所の提供に関しては適用がない<sup>6</sup>。

#### (iv) 中国

日本の周辺国で SAR 協定の締結を見ていないのは中国のみである。日本側の長年にわたる申し入れにも関わらず、海域の画定問題が絡んで中国側が難色を示し合意の成立が困難な状況にある。海難救助という人命に関わる問題について、中国側も趣旨自体には同意しているようである。他方で、中国は韓国との間に中韓 SAR 協定を締結しているが、合意が形成に至る経緯や協定の内容の詳細は不明である。中国と韓国の間には蘇岩礁を巡る領有権の争いがあるが、当該周辺海域は両国間で共同管理する暫定経済水域として合意されている。

日中間においても、二国間 SAR 協定を締結するため実務者による協議を継続的にやってきたが、1998 年 10 月及び 11 月の協議において、主に協定の適用水域を巡り、日中の意見が一致せず物別れに終わり、その後しばらく話合いが途絶えていた<sup>7</sup>。その後、2009 年 2 月の日中外相会談で協定締結交渉開始に合意して以降、累次の協議を重ね、2011 年 12 月の日中首脳会談において原則合意に達し、日中 SAR 協定は、両締約国間の救難時における緊急措置等の協力の実施等を規定しており、両国関係当局間の信頼醸成が進むことが期待された<sup>8</sup>。しかし、この好転も 2012 年 9 月 11 日の尖閣諸島国有化を巡る日中間の関係悪化により途絶してしまう。

その後、2014 年 11 月に日中関係の改善に向けた話合いが行われ、15 年 1 月の日中高級事務レベル海洋協議第 3 回全体会議及びワーキンググループ会議において、ようやく双方は、日中 SAR 協定を早期に締結することについて意見交換が行われた。その後、2017 年 12 月の第 8 回日中高級事務レベル海洋会議まで、協議は続けられており、日中双方が、早期に日中 SAR 協定に署名することの重要性を再度確認し、二国間又は多国間の枠組みの下での捜索・救助協力を引き続き進めることで一致している<sup>9</sup>。

#### (v) 台湾、北朝鮮

北朝鮮及び台湾に関しては、我が国と外交関係が存在しないことから協定締結の対象とはならないが、実際に付近海域で海難が発生した場合には、それぞれ日本赤十字社、(財)日本台湾交流協会等を通じて連絡を取っている。

#### おわりに

日中間では、長年 SAR 協定の署名に向けての意見交換を継続する努力が続けられているが、未だ締結には至っていない。他方で、中国は 2007 年 4 月に韓国との間に「中韓海上捜索救助協定」(中韓 SAR 協定)を締結(同年 5 月発効)している。協定の主要内容は①両国海域での遭難情報入手した際の捜索救助と相互支援、②悪天候など緊急事態発生時の通報とその後の安全水域避難、③捜索救助目的で相手側の領海、領土、領空進入する際の許可申請と迅速許可などとされている<sup>10</sup>。この内容は、日韓 SAR 協

6 奥脇直也「海難救助をめぐる管轄権」海上保安大学校国際海洋政策研究センター『海上法執行活動に関する諸問題の調査研究報告書』2015 年 3 月、29 頁。

7 『COMPASS No.39』(海上保安協会、平成 2000 年)、22 頁。

8 『2012 年外交青書』。

9 外務省 HP: [www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/press4\\_005384.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/press4_005384.html), 2017 年 12 月 6 日。

10 『聯合ニュース』2007/04/11 20:48 KST、  
<http://japanese.yonhapnews.co.kr/society/2007/04/11/0800000000AJP20070411003500882.HTM>

定とほぼ同じ内容である。こうして見れば、少なくとも日中間でも同様の SAR 協定を締結することは可能であろう。

現実の問題として、2016年8月に尖閣諸島海域で生じた中国漁船とギリシャ船との衝突事故に際して、海上保安庁は乗員6名を救助した後も巡視船と航空機を派出して8名の不明者の捜索を実施した。一方の中国公船の動向についての報道がないため詳細は不明であるが、救助された中国船員は石垣島に搬送され、そこから中国側に引き渡されていることから見れば、中国側の公船は現場海域にはいなかったのかも知れない。いずれにせよ、このようなケースにおいては日中両国が共同・連携して捜索活動に当たる必要がある。SAR協定は、まさにこのような事態に機能を発揮すべきものであるが、これが儘ならない現状においては、協定の締結に代わる、より実効的な枠組みを検討することも必要であろう。

## 中日の東シナ海の安全保障と危機管理・制御

ここ数年、中日の海上における対立は表面上、だいぶ落ち着いているように見え、少なくとも2010年の「9・7」漁船事件（尖閣諸島中国漁船衝突事件）や2012年の島嶼購入・国有化（尖閣諸島国有化）のようなドタバタ劇は起こっていない。一言で言うと、中日関係は和らぎ続けており、東シナ海の合法的な権益の保護をめぐる情勢は日に日に好転している。しかしながら、深く観察し、具体的な分析を行ってみると、実際のところ、東シナ海の海洋の合法的な権益の保護をめぐる情勢の発展は楽観視できず、至る所に危機をはらんでいるとは言えないものの、不確定要素は依然として多い。中日の東シナ海における合同海上捜索・救助に関する協定の交渉・締結など、東シナ海の危機管理・制御と必要な協力を強化することは、両国の東シナ海問題をめぐる論争の改善に重要な役割を持つ。

### （一）中日関係の改善過程には双方の共同の努力が必要である

2014年11月7日、北京でAPEC開催前夜、中国の楊潔篪国務委員が釣魚台国賓館で訪中した日本の谷内正太郎国家安全保障局長と会談し、双方は中日関係の処理と改善について、次の四つの原則的共通認識を達成した。一、双方は、中日間の4つの政治文書の諸原則と精神を遵守し、中日の戦略的互惠関係を引き続き発展させていくことを確認した。二、双方は、「歴史を直視し、未来に向かう」という精神に従い、両国関係に影響する政治的障害を克服することで若干の共通認識に至った。三、双方は、魚釣島（尖閣諸島）など東シナ海海域で近年出現している緊張情勢をめぐり、異なる主張が存在することを認め、対話と協議を通じて情勢悪化を防止し、危機管理・制御メカニズムを構築し、不測の事態を回避することに同意した。四、双方は、様々な多国間・二国間チャンネルを利用して、政治、外交、安全対話を徐々に再開し、政治的相互信頼の構築に努めることに同意した。この「中日の四つの共通認識」は2012年9月の魚釣島をめぐる紛争後悪化し続ける中日関係を安定させる上で重要な指導的役割を持つ。

2014年11月10日、習近平国家主席は北京の人民大会堂で、アジア太平洋経済協力会議（APEC）非公式首脳会議に出席するため訪中した日本の安倍晋三首相と会談した。海外メディアは、APEC会議期間中における中日首脳による現状打開に向

けた初の会談の実現に注目した。メディアは会談の雰囲気はぎこちなく、核心的な問題には触れなかったと報じたが、この会談はやはり双方の関係改善に向けて重要であり、習・安倍会談によって進展への突破口が開かれた。2015年4月22日、習近平主席はジャカルタで安倍晋三首相と会談し、中日関係について意見を交わした。習近平主席は、中日関係を処理する上での大原則は、中日間の四つの政治文書の精神に厳格に従い、両国関係が正しい方向に沿って発展するよう確保することである、と指摘した。安倍晋三首相は次のように述べた。私は中日関係の改善を強く望んでいる。中日関係の発展は両国民及び世界の平和と発展にとってプラスだ。私と内閣はこれまで「村山談話」を含む歴代内閣の歴史問題における認識を継承する考えであることを様々な場で約束してきた。2016年9月5日、習近平主席は杭州で主要20カ国・地域（G20）首脳会議に出席するために訪中した安倍晋三首相と会談した。習近平主席は、中日双方は四つの原則的共通認識の精神に基づき、対話と協議を通じて意思の疎通を強化し、東シナ海問題を適切に処理し、東シナ海の平和と安定を共に守っていかなければならない、と指摘した。また、日本側は南シナ海問題において言動を慎み、中日関係の改善に障害を作ること avoided しなければならないとした。安倍晋三首相は次のように述べた。日本側は中国側と相互信頼の構築に努めることを願っており、中日が達成した関連の共通認識の精神に基づき、両国関係の改善に努めるとともに、関連の問題について中国側と対話を維持していくことを望んでいる。日本側は中国側と金融、貿易、環境保護などの分野での協力を推進していくことを希望する。

中日の政治関係の顕著な雪解けは2017年11月に見られ、習近平主席がベトナム・ダナンで安倍首相と会見した。首脳会談における両者の顔の表情、言行、振る舞いや談話の内容から、中日関係は既に大きな変化が生じており、回を重ねるごとに誠意が増し、成果が上がっていることがわかる。2018年には中日首脳相互訪問が実現する見込みだ。2018年1月末、日本の河野太郎外相が両国首脳相互訪問実現の道筋をつけるとともに、数年にわたって中断している中日韓首脳会談の再開に向けて日程を調整するため、中国を訪問した。これは東シナ海をめぐる厳しい情勢を緩和し、危機を有効に管理・制御する上で非常に良いニュースである。これと同時に、日本側は中日関係の改善に向けて積極的なシグナルを発した。2017年9月28日、安倍首相は駐日中国大使館で開かれた「国慶節」と日中国交正常化45周年を祝う行事に出席した。安倍首相がこのような行事に出席したのは政権発足以来初であり、日本の首相が同行事に出席するのも15年ぶりだった。安倍首相のほか、河野太郎外相も共に出席し、スピーチを行った。2018年2月16日、

中国の春節（旧正月）に合わせて、在中国日本国大使館の中国版ツイッター・微博（ウェイボー）に安倍晋三首相の春節の祝賀メッセージが掲載された。メッセージの中で、安倍首相は日本の各界で活躍している中国人の皆さんに2018年の春節のお慶びを申し上げます、と述べた。

## （二）高級事務レベル海洋協議の再開と発展

2012年1月、中国と日本は高級事務レベル海洋協議メカニズムの構築を確定するとともに、5月15～16日に杭州で1回目の会議を行った。9月に、野田政権が魚釣島を国有化した後、中日高級事務レベル海洋協議メカニズムはいったん中断したが、2014年下半期に再開された。協議は現在までに、以下の通り既に8回開催されている。1) 2014年9月23～24日、中日高級事務レベル海洋協議第2回会議が山東省青島市で開催された。中国側主席代表、外交部辺海司の易先良副司長と日本側主席代表、外務省アジア大洋州局の下川眞樹太審議官がそれぞれ代表団を率いて会議に参加した。2) 2015年1月22日、中日高級事務レベル海洋協議第3回全体会議及びワーキンググループ会議が日本の横浜市で開催された。中国側主席代表、外交部辺海司の易先良副司長と日本側主席代表、外務省アジア大洋州局の下川眞樹太審議官がそれぞれ代表団を率いて会議に参加した。3) 2015年12月7日、中日高級事務レベル海洋協議第4回会議が福建省アモイ市で開催された。4) 2016年9月14～15日、中日高級事務レベル海洋協議第5回会議が日本の広島市で開催された。5) 2016年12月7～9日、中日高級事務レベル海洋協議第6回会議が海南省海口市で開催された。6) 2017年6月29～30日、中日高級事務レベル海洋協議第7回会議が日本の福岡市で開催された。7) 2017年12月5～6日、第8回中日高級事務レベル海洋協議が上海市で開催された。中日の事務レベルの海洋協議はますます実務的な問題が重んじられるようになり、双方が互いに相手方に忠告、警告し、合同海上捜索・救助、ごみ処理、海洋環境保護など、実質的な海上協力の話し合い、窓口の設置・共同開発の確定などの方向に向かって進んでいる。

2018年1月、東シナ海で発生したイラン石油タンカー炎上事故によって、中日両国の東シナ海における海上協力の必要性和重要性が浮かび上がった。2018年1月6日、イラン石油タンカー「サンチ」号が長江河口から東に160海里の東シナ海海上で、香港籍の貨物船「CFクリスタル号」号と衝突事故を起こし火災が発生、日本の海上保安庁が巡視船と消防船を派遣し、中国海上捜索・救助センターによる海上捜索・救助・警戒及び事故を起こした船の消火に協力した。中日双方による人道主義と環境保護を目的とした海上捜索・救助行動には既に前例がある。2016年8

月11日午前5時頃、魚釣島北西約65キロメートルの公海上で、ギリシャ籍大型貨物船「ANANGEL COURAGE」（排水量106727トン）と中国漁船「閩晋漁05891」が衝突し、漁船が間もなく沈没した。日本の海上保安庁の巡視船が漁船の乗組員6名を救助し、行方不明者8名の捜索・救助を行った。外務省は外交ルートを通じて中国政府に上述の救助情報を通報し、中国側が謝意を示した。このほか、海洋ごみの共同処理も中日事務レベル海洋協議の重要な内容である。2016年9月14～15日、日本の広島市で中日高級事務レベル海洋協議第5回会議が開催された。協議の成果の一つである第6項は、双方は中日海洋ごみ協力に関する専門家による対話プラットフォームを早期に立ち上げること、及び2017年に中日共同海洋ごみ調査を実施することで一致した、とある。

### （三）中日関係の改善には危機管理・制御と予防を強化する必要がある

日本は1970年代初めから魚釣島海域に対して領海警備を実施し、毎日少なくとも2隻の武装した海上保安庁の巡視船が当該海域に姿を現している。2012年9月、野田政権による島嶼の購入・国有化という行為に対して、中国側は巡航の常態化で対抗し、中日の武装した公船が魚釣島付近の海域で対峙する状態が既に5年も続いている。中国の公務船が魚釣島の領海に入るたびに、日本の巡視船が阻止及び随伴行動を行っており、双方の公務船の海上における対峙状況は相対的に安定しているものの、実質的な緩和には至っていない。日本側は既に尖閣警備専従部隊を設けて領海の警備の度合いを強化、2018年3月にはさらに水陸機動団を設立して「離島奪還」訓練を準備している。また、海上自衛隊は現在、離島奪還を想定した護衛艦2隻を建造中で、中日の魚釣島をめぐる海上衝突に対する軍事準備を加速している。

安倍政権は「中期防衛力整備計画（平成26年度～平成30年度）」、すなわち「中期防」に基づき、自衛隊の沖縄本島及びその南西諸島における兵力強化についての全体的な枠組みを対外的に公開した。石垣島に、主に初動対処にあたる警備部隊、地対空・地対艦ミサイル部隊を含む約500人の陸上自衛隊の部隊を配置する。宮古島に、警備部隊、地対空・地対艦ミサイル部隊を含む700～800人の陸上自衛隊の部隊を配置する。奄美大島に、宮古島と同じような構成で約550人の陸上自衛隊の部隊を配置する。与那国島（沖縄県与那国町に位置する）に、陸上自衛隊の沿岸監視隊を配置する。2016年3月28日、「南西諸島の防衛強化」の先頭に立つ部隊として、自衛隊員約150名を与那国島に駐留させ、移動式監視レーダーシステムを配備した。2018年度末までに、宮古島と奄美大島に初動対処にあたる警備

部隊と地対空・地対艦ミサイルを配置し、2019年度以降に、石垣島にも警備部隊と地対空・地対艦の2種類のミサイルを配置する。

中国側も東シナ海の軍事防御と対応力を増強する関連の行動を採っている。近年、日本は中国の戦闘機と艦船の宮古海峡及びその他の日本の水路の通過を憂慮している。2018年1月、魚釣島付近の海域で中国の潜水艦が発見された事件も双方が東シナ海において依然として極めて不信任の状態にあることを反映している。中国は日本の「再軍備」の歩みを懸念している。「自衛隊法」、「武力攻撃事態法」、「周辺事態法」、「国際連合平和維持活動等に対する協力に関する法律（PKO協力法）」など10本の法律改正案からなる「平和安全法制整備法案」及び他国の軍隊に後方支援を提供するための「国際平和支援法」からなる「安全保障関連法案」が2016年3月29日に既に施行された。これは日本の戦後の安全保障政策に重大な転換が生じ、「戦争ができる国」へ重要な一步を踏み出し、平和憲法が事実上の有名無実になっていることを意味する。

このほか、中国は日本の教科書改訂の動きについても懸念している。2014年2月5日、当時の下村博文文部科学大臣が中学校の教科書だけでなく、小学校の教科書にも魚釣島と「竹島」（日韓が争っている島嶼、韓国は「独島」と称している）を日本の「固有の領土」として明記することを明確に示した。2018年2月14日午後、文部科学省は政府のネットワークサービスプラットフォーム「電子政府の総合窓口」で高等学校学習指導要領改訂案を公開し、魚釣島、独島などについて領土主権を再度主張。改訂案に基づき、日本の高校の歴史総合、地理総合及び公共の科目において、生徒に「竹島」（韓国は「独島」と称している）及び「尖閣諸島」を日本の「固有の領土」とする内容を教え込むよう求めた。こうしたやり方には日本のこれまでのやり方と実質的な違いがみられる。2009年に改訂した高等学校学習指導要領は、各学校で領土教育を実施するよう定めていたものの、独島と魚釣島について明確な言及をしてはいなかった。

#### （四）対策と提案

1. 中日両国政府と関係政府機関は、「中日高級事務レベル海洋協議メカニズム」の実効化を、引き続き実務を重んじる姿勢で、しっかりと推進していかなければならない。中日の海上捜索・救助協定の交渉と締結を重要な目指すべき方向性としなければならない。これには、このメカニズムにおいて最近達成した両国の海上連絡メカニズムの回復と確立という共通認識の早期実現も含まれる。



2. 中日両国首脳相互訪問が2018年に再開される見込みであることを踏まえ、両軍の対話と交流の早期再開を図る。特に東シナ海海域・空域の危機の予防と管理・制御問題において、両国の関連の海上警備当局と軍当局は直接的な対話と交流を再開しなければならない。

3. 中日両国の民間の力で両国の研究機関、シンクタンク、関連社会組織間の接触、交流、協力を積極的に推進し、両国社会の関係を深め、原動力をもたらすため、両国政府間の協力と交流のため、意見やアイデアを出し、計画を立てていかなければならない。

# 海上捜査救助の 日中連携を強化するために

2018年3月



# 目次

一、現状について

二、体制のしくみ

三、連携の強化

四、対策と提案



# 一、現状について

**1、中国の地理：** 東アジアに位置し、四つの海に接する。1.8万kmの海岸線を持ち、管轄権を主張する海域は300㎞以上。

## 2、海運の大国：

**多種多様な企業形態：** 国有企業、集体企業、私営企業など。

**多数の港：** 15の沿海開放都市のうち、計7つの港が世界コンテナ港ランキングTOP10にランクイン。貨物取扱量億トンクラスの港の数は34、上海港のTEUは3200万を超える。2016年末の万トンレベルバースの数は2317バース。鉱石取扱量40万トンの青島港や原油取扱量45万トンの寧波舟山港、広州港南沙港区コンテナ埠頭の3期工事がすでに竣工し、使用可能となっている。

**3、漁業の大国：** 漁船の数は30万隻、従業員の数は300万人、遠洋漁業も行っている。2016年末までの遠洋漁業関連企業は全国で162社、遠洋漁船の数は2571隻。42の国と地域が管轄する海域と、太平洋、インド洋、大西洋の公海、南極海域で活動を行う。

## 中遠集団

中遠集団は2011年の時点で約800隻の商船を持ち、輸送量は4億トンを超えた。世界160の国と地域の1600以上の港で活動し、会社が所有する船隊は中国一位、世界二位の規模を誇り、コンテナの輸送量も中国一位、世界六位である。専門雑貨、多目的と特殊輸送船隊の規模は世界トップクラスであり、ドライバルク貨物輸送に関しては世界一である。超大型石油タンカー船隊を持ち、世界で32の埠頭の157バースの投資・経営を行っている。2008年時点で、中遠太平洋社のコンテナ埠頭貨物取扱量は世界5位である。



# 一、現状について

中国の海上捜査救助活動の現状:

スタートは遅いが、活動開始時のレベルが高く、進歩も速い。

大きなプレッシャーが伴う。

1、大舜号：煙大社のRO-RO船。1999年11月24日、自動車61両と304人を乗せて出航。暴風と高波に遭遇し、15:30に帰航。帰航中、船内の自動車がぶつかり、火災発生。制御不能となった船は23:38に転覆。282人が遭難し、救助できたのは22人のみ。事故による直接的な経済損失は9000万元に達した。浅瀬で発生する海難事故への対応能力（ヘリ、艦船）が低いことが発覚した。

2、サンチ号タンカー：2018年1月6日に上海市の東の海上で貨物船「長峰水晶」号と衝突し、火災発生。タンカーは鎮火しないまま海を漂流し、中国舟山港の東方約300kmの海域で沈没した。遭難者数は32人、救助チームは炎上中のタンカーから2人の遺体とブラックボックスを運び出すことに成功した。貨物船の船員21人は全員救助され、舟山港まで送り返された。中国、韓国と日本の救助船合計13隻が現場に到着し、特大海難事故における国際的な連携を実現した。迅速な対応と救助を実現し、大きな成果を挙げた。





## 二、体制のしくみ

1、法律：『海上における搜索及び救助に関する国際条約』（1979年発効）に基づき、船舶の無線通信による通信義務、10海里四方の正方形搜索エリア、単船による四角形と扇形搜索、複数船による並行搜索、海空連携による立体的な搜索などの制度が作られた。1983年、『海上交通安全法』と『中国海上搜尋救助条例』が制定された。

### 2、分類：

第一類、「社会」：輸送船、港生産用船舶、作業用船舶を徴用（漁船の徴用は諸刃の剣）

第二類、「専門」：救助機関の基地を東、南、北の海の20ヶ所に設置。救助のために8000人以上の関係者と180隻以上の船舶、9機以上のヘリコプターを配置。2003年6月25日から2006年6月30日までの間、2249回出動し、1547回の救助を行い、9013人（1362人の外国籍船員を含む）と458隻の船舶（85隻の外国船を含む）を救助した。救助した財産は150億元を超えた。

第三類、「政府」：海事用船舶、税関用船舶、漁政船や海監船などの船舶。2005年末の時点で、海事用船艇の数は803隻、巡視艇は678隻、航路標識測定船は78隻、測量船は26隻、その他の船舶は21隻だった。2003年と2004年に進水した「海巡22」、「海巡31」が最新型の船舶である。

第四類、「軍隊」：1973年、海上安全指揮部が設立され、軍が海上の「三防一救」に参加するようになった。複雑な体制ではあるが、効果的に搜索と救助を行うことができる。

「三防一救」：台風予防、汚染予防、海難予防と搜索救助活動。

「三位一体」：空中救助、海上対応と海中救助。

「十二・五」期間中、海上救助に使われた資金は「十一・五」期間と比べて50%-60%増加した。資金は飛行機、救助専用船やサルベージに使われた。



## 二、体制のしくみ

### 水上機

救助に飛行機として、大型輸送機Y-20、水陸両用機AG600、大型旅客機C919などがある。特に鯤龍-600（AG600）は世界最大の水陸両用機であり、大火災の消火や、海上救助を行うことができる。

AG600は陸上と水面の両方から離着陸が可能であり、低空低速の特性を持つ。最大速度と航続距離のスペックが高いため、中・遠距離の海上快速捜索・救助活動に向いている。AG600の航続距離は4000kmを超え、一度に50人、または同等の重量の物資を運ぶことができる。

日本の救難機US-2のスペックは巡航高度6100m、最大速度555km/h、航続距離4600kmである。従来機のUS-1Aと比べ、離陸距離が38%短縮し、735mから460mになった。また、US-2の着水滑走距離も220mまで短縮した（36t時）。他の国の水上機のスペックを見てみると、カナダのボンバルディアCL-415の離陸距離は814m（18t時）、着陸滑走距離は665mであり、ロシアのベルエフBe-12P-200水上機の離陸距離は1400m、着陸滑走距離は800mである。





## 二、体制のしくみ

- 1973年、**中国海上安全指揮部**が設立された。交通部内の部門であり、海上船舶の台風予防、汚染予防と海難救助活動を取り仕切る。
- 1989年、『海上における搜索及び救助に関する国際条約』（1979年発効）に基づき、**中国海上搜救センター**が設立された。交通部が運営する組織であり、国务院の関連部門や軍隊と連携を取りながら、海上搜索救助活動を行う。
- 2005年、交通部の提案により、**中国海上搜救部際連席会議制度**が作られた。この会議は、中国全国の海上搜索救助活動と船舶汚染の緊急対策を指揮するものである。







2010年、中国重大海上石油流出応急対策部際連席会議制度が作られた。これは「統合指揮、快速反応、秩序ある連携」の理念に基づいた、効率的な海上応急管理体制である。当制度は様々な力と資源を統合することにより、重大な海上石油流出事故を迅速に処理し、海洋環境を守ることができる。交通運輸部が運営する中国海上搜救センターは、海上石油流出応急対策センターでもあり、石油流出事故に関連する活動を行っている。

中国海上搜救センターは海上の搜索救助活動を取り仕切り、海上で遭難した人、船舶、航空機などの搜索と救助を行う。各省級行政区の海上搜索救助センターと連携を取り、数百回もの搜索救助活動を指揮してきた。年間7000人以上の遭難者を無事救助し、救助の成功率は90%以上を維持している。

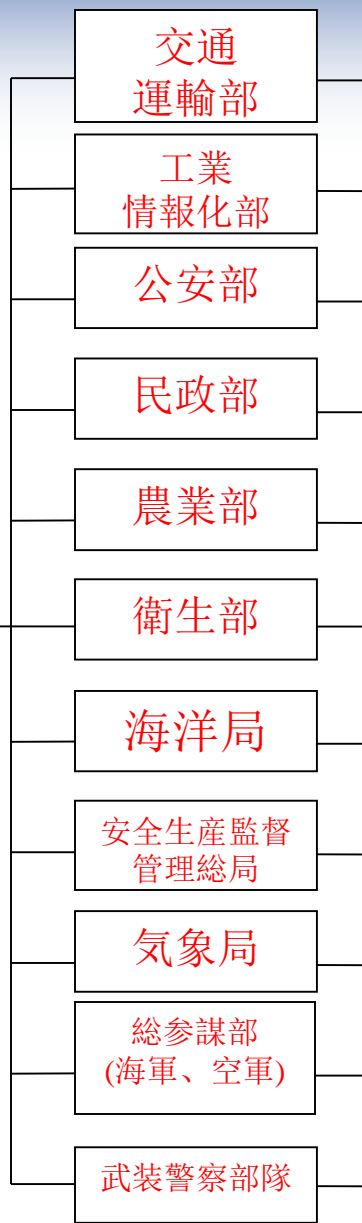
2002年～2003年の二年間、中国全国で大規模な搜索救助活動が520回行われ、延べ1303隻の船舶、25機の航空機を動員した。搜索救助エリア内の遭難者14901人のうち、13997人（外国人787人を含む）を無事救助した。救助の成功率は二年とも93%以上である。



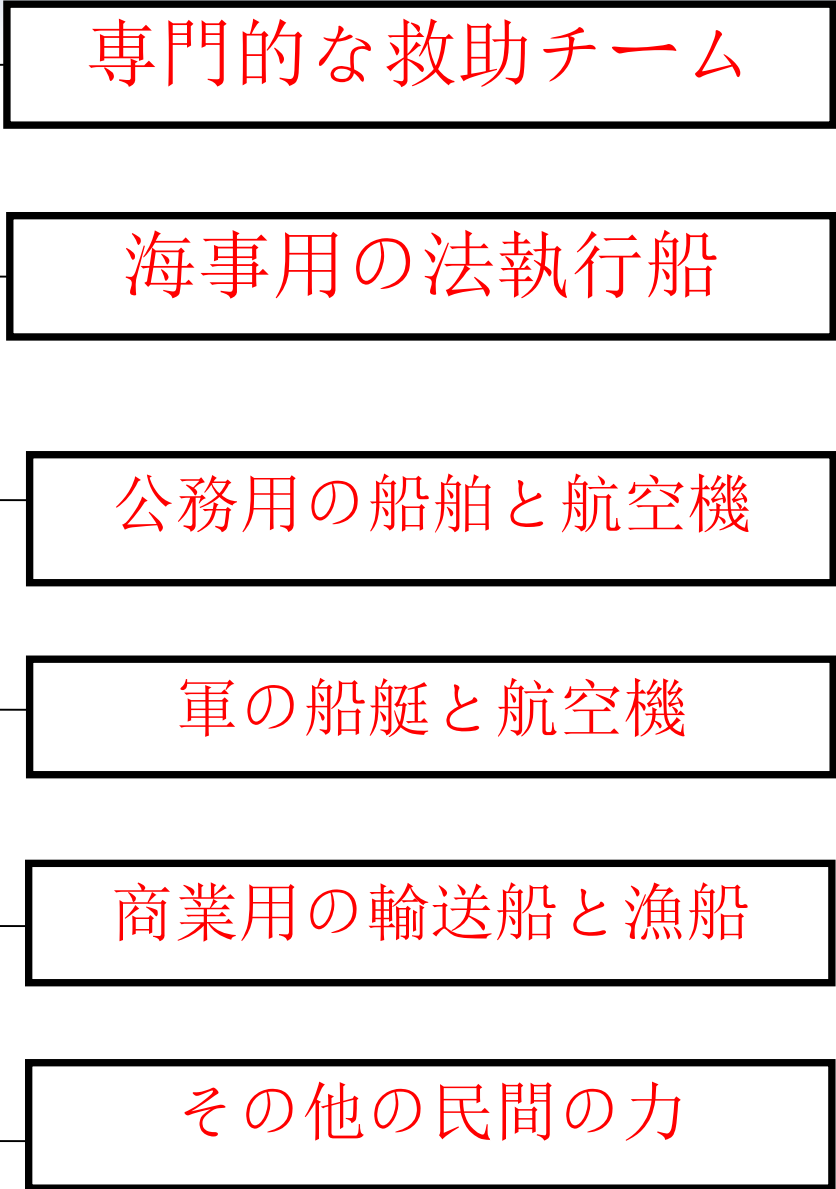
# 中国海上搜索救助システムの組織機構

CNMRCC

中国海上搜救部際連席会議



中国海上搜救センター

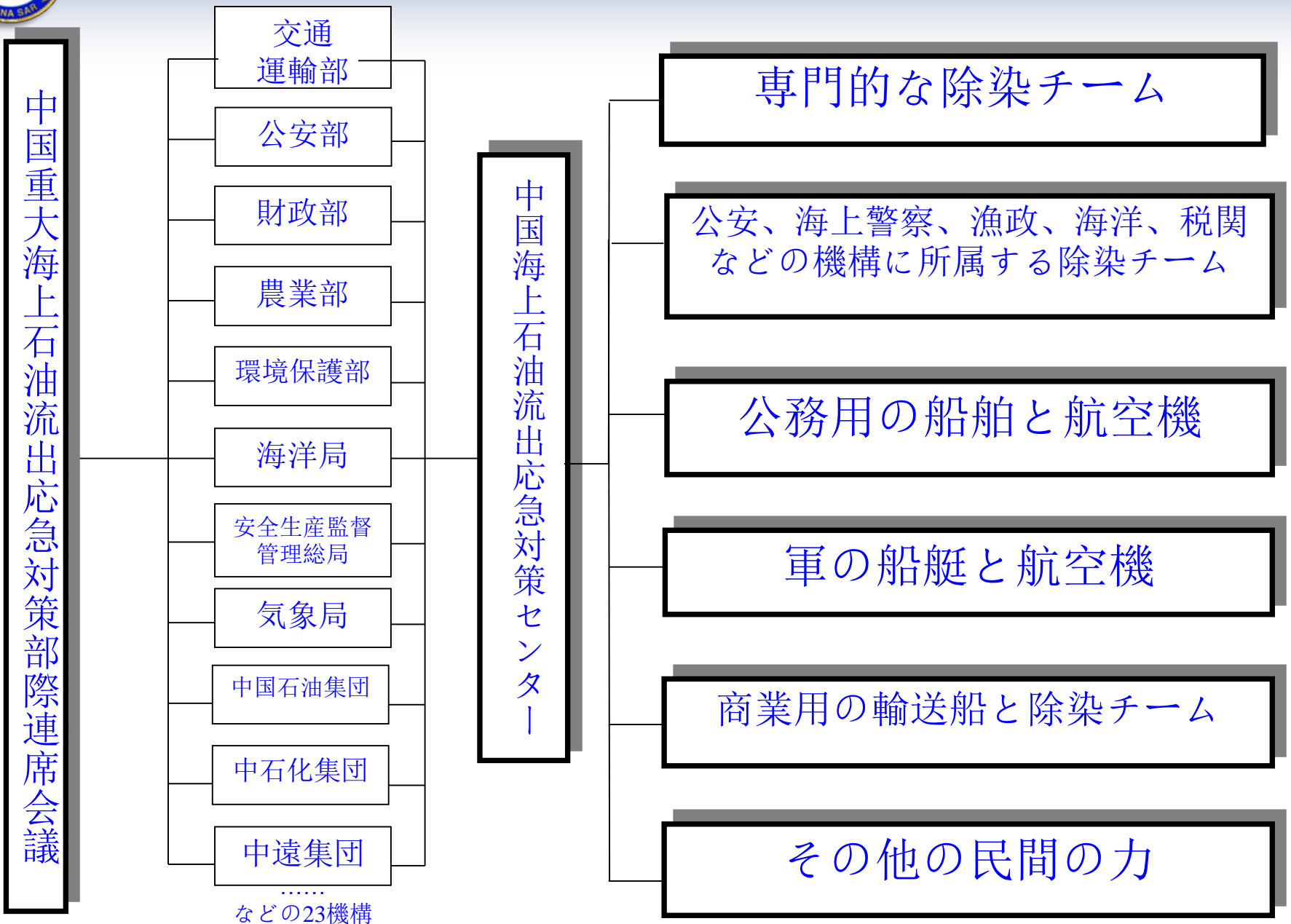


.....  
などの16機構



# 中国海上石油流出重大事故応急対策システムの組織機構

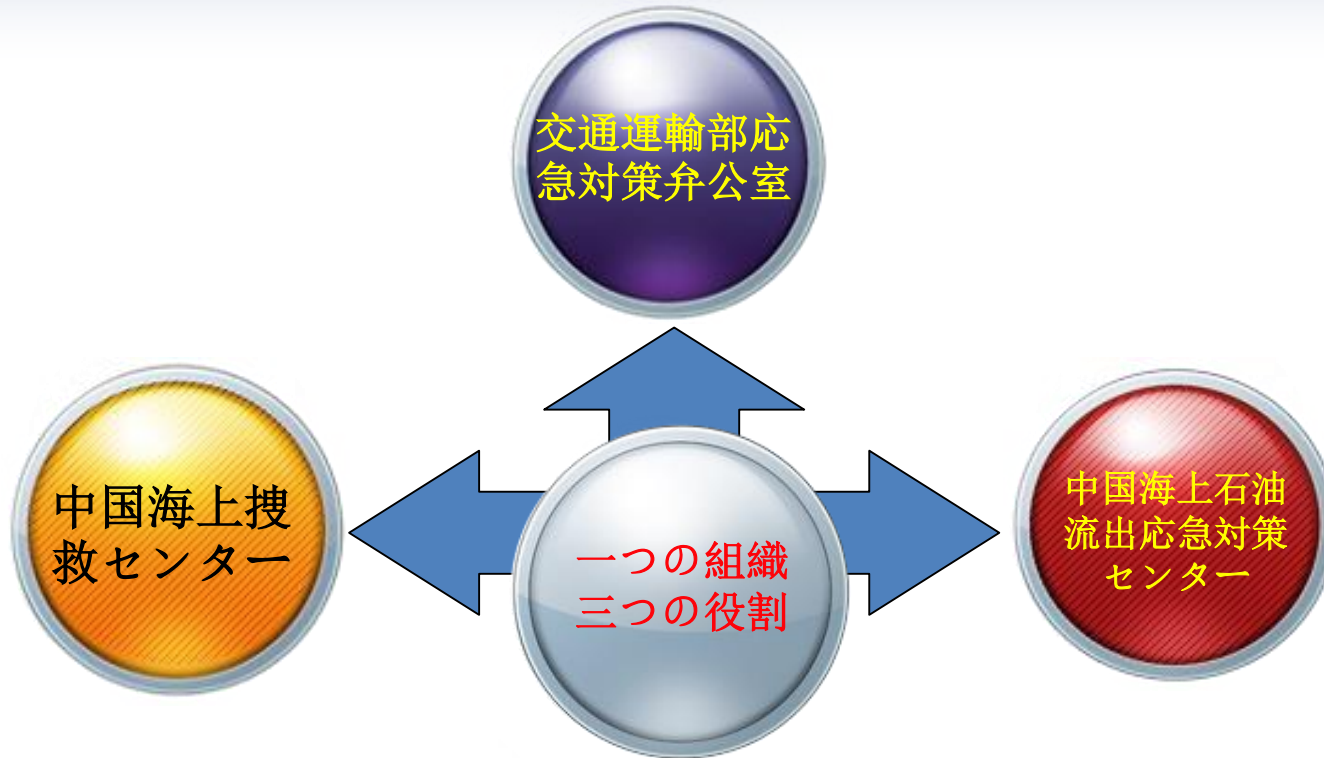
CNMRCC





# 中国海上搜救センターの組織構造と機能

CNMRCC

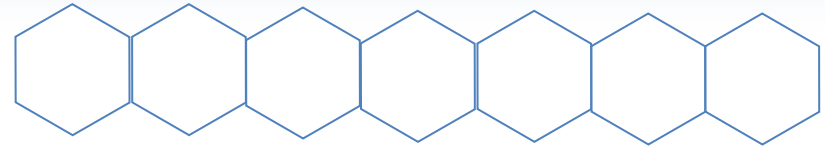


2011年5月、交通部緊急対策弁公室と中国海上搜救センター、中国海上石油流出急対策センターが合併し、一つの組織で三つの役割を担い、急対策の管理・監視事務を統合的に行うようになった。



# 中国海上搜索救助活動の職責

CNMRCC



人命救助

環境救助

財産救助

応急監視

情報統合

総合調整

対外連絡



## 搜索救助活動の スローガン

- 事件は命令なり
- 時は生命なり
- 団結は力なり



## 交通部からの指示：八つの「最も」

**最も速い速度で、最も正確な**情報入手する

**最も科学的な方法で、最も優れた**救助プランを立てる

**最も効果的な手段で、最も有能な**救助チームを作る

**最もよい効果で、社会の最も高い**期待に応える



## めざましい成果

2005年に部際連席会議が設立されてから、2005年～2012年の間、中国の海上搜索救助活動は目覚ましい成果を上げてきた。海上救助活動の成功率は**95%以上**を維持し、一日に平均**60人以上**の遭難者を無事救助している。





## 統計データ

2005-2012年の間、中国海上搜救センターの指揮調整の下で、153498人の海上遭難者（8779人の外国人を含む）を無事救助した。

	遭難者数 (人)	無事救助 (人)	死者・行方 不明者 (人)	救助成功率 (%)
2005	17838	16989	849	95.2
2006	17498	16753	745	95.7
2007	25087	24277	810	96.8
2008	20280	19565	715	96.5
2009	19128	18397	731	96.2
2010	24513	23555	958	96.1
2011	19352	18712	641	96.7
2012	15757	15250	517	96.8
总计	159453	153498	5117	96.3



## (一) 西沙諸島沖で21号台風に遭遇し転覆した三隻の漁船の搜索と救助

### 事故の概要:

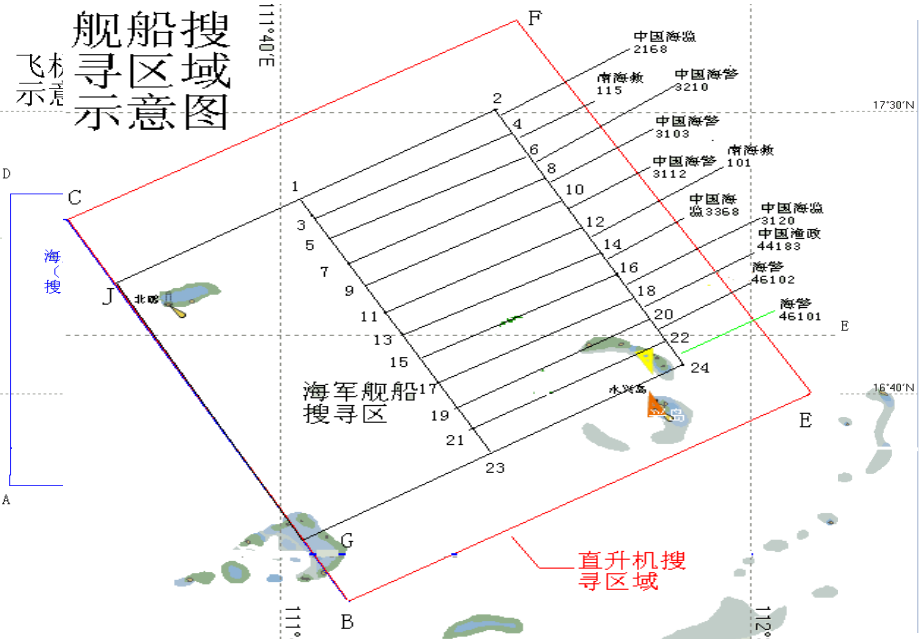
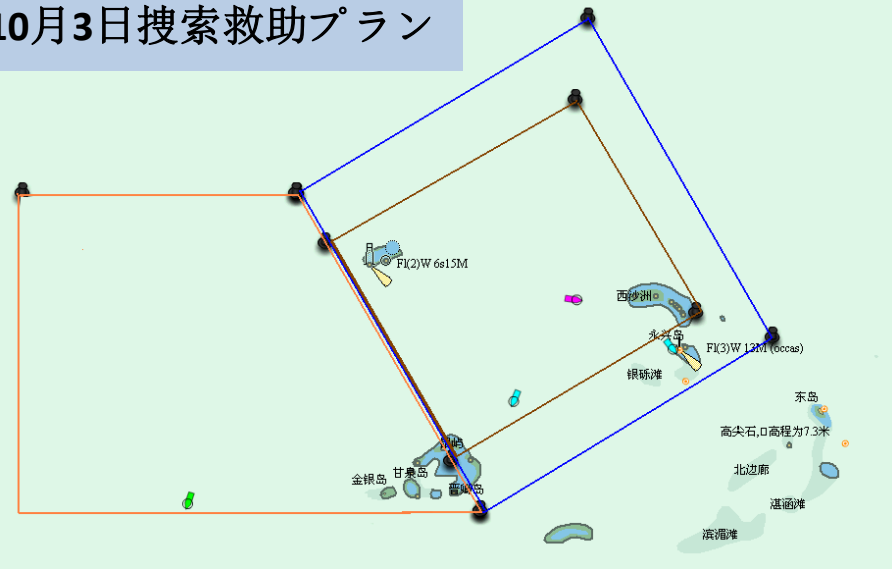
2013年9月29日17時頃、西沙諸島沖で39隻の船、699人の船員（海南省所属の漁船33隻、船員508人。商船1隻、船員20人。広東省所属の漁船5隻、船員171人）が21号台風「ウーティップ」に遭遇した。広東省所属の漁船3隻が転覆し、88人の漁師が行方不明になった。2013年10月14日時点で、88人の漁師のうち、無事救助されたのは26人で、14人の死亡が確認され、48人が行方不明のままである。

## 搜索救助プラン

海南省海上搜救センターの指揮調整の下で、現場の搜索救助活動を行った。

- 台風の西沙諸島沖の風の動きへの影響を考え、中国海洋局の漂流モデルで落水した漁師の位置を予測し、綿密な搜索救助計画を立てた。毎日、専門家がその日の搜索救助活動の効果を検討し、検討結果を元に搜索救助プランを調整し、搜索救助の手段を細かく設定する。現場に投入する搜索救助チームを増やし、搜索範囲を広げ、核心水域の搜索救助活動を強化し、全力で海上搜索救助を行った。
- 搜索救助に参加した船舶と航空機の補給と運用を調整し、確実に最良の状態で行えるようにした。

### 10月3日搜索救助プラン





## (二) 台風に遭遇し転覆した「TRANS SUMMER」号の搜索と救助

### •事故の概要:

2013年8月14日10時28分、香港所属の貨物船「TRANS SUMMER」号が暴風を凌ぐための錨泊中に左舷傾斜し、開口部から浸水した。船の総トン数は56824トンであり、ニッケル鉍石を積み込んでいた。21人の船員は全員大陸所属だった。

広東省海上捜救センターの指揮調整の下で、南海救助局が11時15分に「南海救116」号を搜索救助に向かわせた。また、11時12分から、香港の政府飛行服務隊所属の救助用飛行機三機が搜索救助活動に参加した。

11時50分、「TRANS SUMMER」号が沈没した。

13時20分、21人の船員全員が無事救助され、搜索救助活動が終了した。



# 海上搜索救助活動の典型例

CNMRCC

事故發生位置：  
北緯21度54.9分、東經113度40.4分、小萬山島附近。





## (一) 大連新港「7.16」石油流出事故

### 事故の概要:

2010年7月16日18時頃、大連新港付近の中国石油集団の石油パイプラインが爆発炎上した。火は103号石油タンクにも移り、大量の石油が海に流れ込んだ。広範囲の海域が汚染された。





# 海上石油流出応急対策活動の典型例

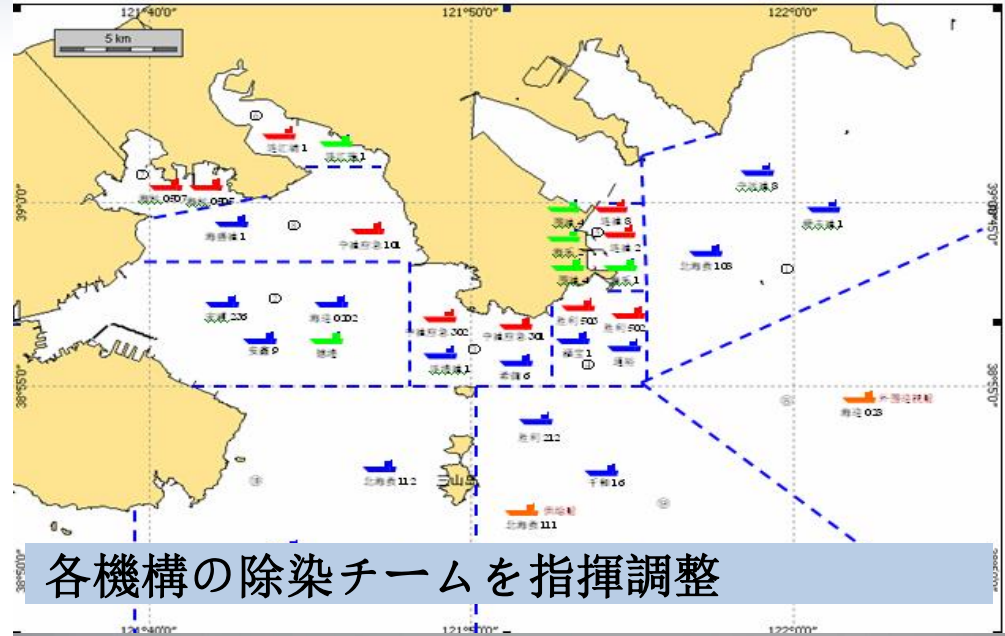
CNMRCC



全焼した103号石油タンク

## 海上除染活動

- 合理的なプランを立てた「囲む、追う、塞ぐ、除く」
- 50隻以上の専門除染船（交通運輸系統所属の船舶20隻を含む）を集めた
- 物資の積み卸しを指揮した
- 1000隻以上の漁船（50隻以上の大出力漁船を含む）を指揮し、除染活動を行った。







## 海上除染活動

- 8月31日18時まで、遼寧省海上搜救センターの指揮調整の下で、延べ21685人回の除染業者と1015隻回の除染船、338隻回の漁船を動員し、114.6トンの油吸着材を使用した。除染作業を行った面積は合計1550 km<sup>2</sup>で、23357トンの汚染水（約2284トンの油分を含む）と、7028.6m<sup>3</sup>の油分を含むゴミ類を回収した。
- 大連市の各機関の共同作業により、13000トン以上の汚染水を回収した。
- 海上の汚染水のほとんどを除去し、「流出油を渤海と公海に入らせない」という戦略的目標を達成した。

## (二) 「CMA CGM フロリダ」号東海衝突燃料流出事故

### 事故の概要:

- 2013年3月19日0時33分、イギリス船籍のコンテナ船「CMA CGM フロリダ」号が上海洋山港から韓国釜山へ向かう途中、東シナ海の中国EEZでパナマ船籍のバルカー「舟山」号（空載状態）と衝突した。衝突の結果、「CMA CGM フロリダ」号の船体が破損し、浸水。破損面積は9m×30mで、大量の燃料油が流出し、周辺海域が重度に汚染された。初期調査の結果、約600トンの燃料油が海に流出し、船には5000トン以上の燃料油が残っていた。



事故による燃料流出

## (二) 「CMA CGM フロリダ」号東海衝突燃料流出事故 事故の概要:

- 事故の海域では風力3、一時的には風力4~5の南風が吹いていた。視程は4~5海里、波高は0.5~1mだった。
- 事故発生場所は長江の東シナ海河口の灯台船の北東約124海里の中国EEZ内である。事故発生後、「CMA CGM フロリダ」号と「舟山」号は「船舶に損傷なし、負傷者なし、燃料流出なし」と報告した。
- 3月19日の午前4時50分、上海海上捜救センターは、「CMA CGM フロリダ」号の第五船倉が浸水し、燃料油が流出、流出量は不明との報告を受けた。
- 事故の海域は陸から離れ、近くに救助活動を行える専門的な救助チームはいない。



「CMA CGM フロリダ」号の損傷状況



事故による燃料流出

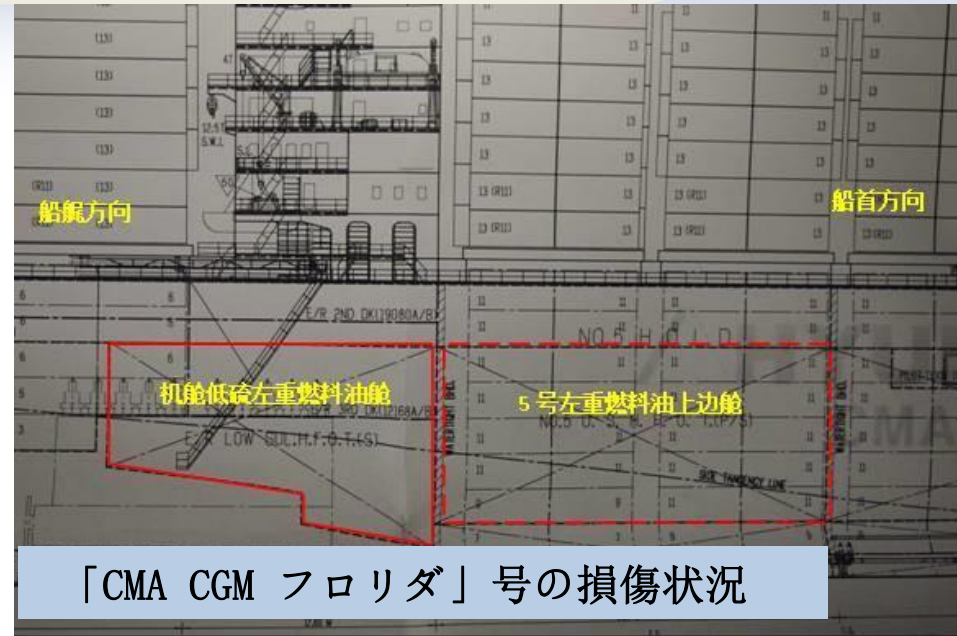


## 応急対策

事故発生後、中国海上搜救センターは短時間で応急対策プランを立てた：

- 一、遭難船の船員の命の安全を確保する。
- 二、燃料油の流出を抑え、全力で海上の汚染水を除去するチームを集める。
- 三、可能であれば、船舶の沈没を防ぎ、二次事故の発生を防止する。

応急対策活動と同時に、総参謀部などの機構と連絡を取り、事故発生海域の衛星写真の提供などのテクニカルサポートを要請する。



「CMA CGM フロリダ」号の損傷状況



事故による燃料流出



## 応急対策

上海海上搜救センターは、以下の対策活動を行った：

一、迅速に専門の救助船と除染船を現場に送った。

二、「海巡166」号を現場に送り、指揮を執った。海事の法執行者を破損した船に送り込み、事故の実態と燃料油の流出量の調査を行った。

三、事故で汚染された海域に対し、衛星による遠隔モニタリングを行った。

四、海事用の固定翼空巡飛行機と救助用ヘリを現場に送り、持続的にモニタリングと証拠の入手を行った。

五、中国国内外の環境応急対策の専門家を集め、科学的な除染プランを立て、燃料油が海洋環境に及ぼす悪影響を計算した。

六、航行警告と航行通告を発表し、近くを航行する船舶に注意を呼びかけた。



複数の手段により、流出した燃料油を除去した



# 三、連携の強化

## 1、条約による義務

『海上における人命の安全のための国際条約』（1974年）、『海上における捜索及び救助に関する国際条約』（1979年）、『海洋法に関する国際連合条約』、『海上における捜索及び救助に関する国際条約の修正案』（1998年）

『海上における人命の安全のための国際条約』（1974年）は、政府間の連携により、遭難者を安全エリアへ避難させることを強調している。

『海上における捜索及び救助に関する国際条約』（1979年）は、国際的な捜索救助計画の制定と、各国の政府間及び参加者の間の連携を規定している。締約国と近隣国との間で捜索救助協定を締結すること、設備の共有により共同の捜索救助方法を確立すること、研修と相互訪問を行うことを推奨している。

## 2、協定の合意

中韓間で、『中韓海上捜索救助提携協定』（2007年4月）、『「中韓海上捜索救助提携協定」の履行に関する協議書』（2008年8月）が締結された。

中日間で行われた提携協定に関する交渉：

2008年10月11日、『中日二国間海上捜索救助提携の枠組み協定』が締結された。

2010年5月、東京で温家宝首相と鳩山由紀夫首相の会談が行われ、海上捜索救助協定の早期締結を目指す方針を確認した。

2011年12月、北京で温家宝首相と野田佳彦首相の会談が行われ、中日両国の海事機構のトップは捜索救助協定の内容について合意した。

2015年1月、横浜で、中日両国の海上捜索救助活動における連携強化に関する会談が行われた。中日海上捜索救助協定の早期締結を目指す方針を確認した。

2017年12月、上海で行われた会談により、中日海上捜索救助協定を締結することの重要性を確認した。また、両国或いは多国の枠組みに基づいた捜索救助活動の連携を続けて行うことについて合意した。

# 三、連携の強化

## 3、会議相互訪問

1996年以降、中日韓露四国間で海上搜索救助の連携に関する実操作レベルの会議が行われた。中日両国の搜索救助機構の間で密接な関係が築かれ、中日の海上搜索救助活動の連携能力向上のための下地が整った。

2011年5月22日、『第四回中日韓首脳会談宣言』が発表され、海上安全を保障するためには、海上の搜索救助活動の連携を強化することが大事だと強調した。

2012年5月14日、『第五回中日韓首脳会議の包括的な協力パートナーシップの強化に関する共同宣言』が発表され、中日両国の海上搜索救助活動の連携を強化することによって、海上の安全を確保することが大事だと強調した。

2004年5月、「海巡21」号が海上保安庁の監視船年度観閲式と総合演習に参加した。

2005年7月、「さつま」号が上海を訪問し、2005年度の東シナ海共同搜索救助演習船隊の観閲式を参観した。

2010年5月、「海巡21」号が観閲式及び総合訓練共同演習に参加した。演習は5月29日から二日間続き、消火ポンプと化学消火剤を使用した船上火災の消火、ヘリを使用した落水者の搜索と救助、海賊とテロリスト制圧、密輸船と怪しい船の追跡、大量破壊兵器を輸送する船の捜査などの項目を演習した。





# 三、連携の強化

## 4、連携の実例

(1) 2005年6月1日、「浙岱漁01205」号が鹿児島県付近の海域でリベリアの貨物船と衝突し、沈没した。船員13人のうち、4人が行方不明となった。

(2) 2016年8月11日未明、ギリシャ船籍の貨物船「ANANGEL COURAGE」号が東シナ海の南部海域で中国の漁船「閩晋漁05891」号と衝突し、漁船が沈没した。日本海上保安庁の救助船が現場に駆けつけ、6人の中国船員を無事救助した。残りの船員8人は行方不明となった。

(3) 2018年1月6日、上海市の東160海里の海域で、サンチ号タンカーが「長峰水晶」号と衝突し、火災が発生した。1月10日12時30分、巡視船「こしき」号が現場に到着し、「海巡01」号と連絡を取った。14日には13隻の船が救援に駆けつけた。中国の船舶10隻、韓国の警備船1隻、日本の警備船2隻と消防船1隻により、人命救助と汚染のコントロール、消火活動が行われた。米軍と日本海上自衛隊の航空機も現場に出動した。

(4) 中国は東シナ海の海上搜索救助活動の連携を調整し、これは初めての実践例である。





# 三、連携の強化

## 5、協力のネック：歴史的問題、技術的問題、領有権問題、政治における相互信頼

- 1) 責任区域：境界画定問題、島の領有権問題、責任区域の重複
- 2) 技術的問題：情報の盲点、言語不通による問題、海上救助要請（118番と12395番で、日本と中国の海上救助機構に連絡できる）
- 3) 法的根拠：2010年5月に枠組みを作り、設備を国内に運び込んだ。
- 4) 軍艦による救助：2009年、梁光烈国防部長の努力により、中日海軍による海上共同搜索救助訓練の実施を計画した。2014年4月、中国青島海域で「海上連携-2014年」多国海上共同演習が行われ、中国、インド、インドネシア、マレーシア、シンガポール、ブルネイ、パキスタン、バングラデシュ等8カ国が参加した。日本海上自衛隊の艦艇は演習に参加しなかった。



# 四、対策と提案

- 1、協定の早期締結へ
  - (1) 第六回中日韓首脳会議
  - (2) 第九回中日高級事務レベル海洋協議
  - (3) 中日の首脳会議とその他の会議
- 2、成果の拡大
  - (1) 成功例を参考
  - (2) 共通例を分析
  - (3) 人命救助、火災消火、環境保護
- 3、多方面で協力を深める
  - (1) 四国間海上搜索救助体制
  - (2) 両国間海上搜索救助演習
  - (3) セミナーとフォーラムの開催
  - (4) スペシャリスト養成講座の開催



海上搜索救助における連携：義務の履行、エリアの発展、能力の向上、関係の改善  
サンチ号：人命救助、火災消火、環境保護-体制、設備、技術、保険と賠償、事故の予防



ご清聴  
ありがとうございました

2018年3月・東京

## 海上法執行活動における武器の使用について

### はじめに

日本の海上法執行機関たる海上保安庁は、第二次世界大戦後の1948年5月、運輸省(現国土交通省)の外局として設置された。

戦前における日本周辺の海上の治安は、水上警察、税関、海運局、水産当局などの様々な機関が所管法令等の励行という形で当たっていたが、取締りの実力行使の面は海軍に依存していた。ところが、終戦に伴う帝国海軍の解体により、日本の海上治安維持機能は皆無となり、日本周辺の海は密貿易や密入国、密漁といった犯罪が行われる暗黒の海となった。また戦時中に主要港湾や水路に敷設された機雷は6万5千個を超え、船舶交通を脅かしてもいた。さらに1946年、朝鮮半島で蔓延したコレラは、密入国船により日本に持ち込まれ流行する兆しも見えてきた。

このような状況のなか、日本政府においては、一元的な海上の治安、航行の安全を任務とする機関の創設の必要性を痛感し、制度の検討が行われた。また、連合国最高司令部でも海上保安の一元的な管理機関設置の必要性を特に強調した助言と勧告を行った。これを受け、当時連合国の占領下にあった日本政府は連合国最高司令部に海上保安機関設置の許可を申請し、1948年4月27日に、その設置法である海上保安庁法(昭和23年法律第28号、以下「庁法」という。)が公布され、同年5月1日に「海上において、人命及び財産を保護し、並びに法律の違反を予防し、捜査し及び鎮圧する」ため、当時の運輸省の外局として海上保安庁が発足した。

海上保安庁の特徴の一つに非軍事機関であることがあげられる。これは、当時占領下にあった日本において発足した海上保安庁は、再軍備の懸念を払拭する必要があったことによる。そこで、発足当初から連合国最高司令部などの意向を踏まえ、総定員の制限、保有船舶制限、速力、武器、活動範囲など様々な制約が加えられただけでなく、再軍備を明確に否定するために、海上保安庁法それ自体に非軍事条項が設けられた。すなわち、庁法第25条「この法律のいかなる規定も海上保安庁又はその職員が軍隊として組織され、訓練され、又は軍隊の機能を営むことを認めるものとこれを解釈してはならない。」との規定は、日本の海上法執行機関たる海上保安庁の非軍事性を宣言したものである。<sup>1</sup>これにより、占領下という特殊な環境の下での海上保安庁の誕生ではあったが、図らずも明治初期の陸軍と警察の軍警分離に引き続き、海上においても名実ともに軍警分離がなされることになり、以後、東南アジアを中心に設立の機運が高まった海上法執行機関の原型ともなった。

<sup>1</sup> 十年史海上保安庁、海上保安庁三十年史

## 海上保安庁の権限

海上法執行機関である海上保安庁は、法律に基づき、法律に許された範囲で強制力を行使することのできる機関である。一方、その権限を行使するに際しては、法律に定められた権限規定に従い、相手方の権利を前提として、権限行使によって得られる利益と失われる利益とのバランスを保った実力の行使が求められている。

言い換えれば、その権限の発動に際しては、目的達成のためにいくつかの手段が考えられる場合にも、目的達成の障害の程度と比例する限度においてのみ行使することが求められる。従って、法執行に際して、その実力行使は必要最小限に止めるなど、抑制的に措置することが海上保安庁の運用の基本である。

海上保安庁の任務を遂行するために海上保安官が置かれているが、海上保安官には、庁法第 17 条において書類提出命令権、立入検査権及び質問権が定められているほか、同法第 18 条において犯罪や災害による人命・財産の保護や海上における公共の秩序維持のため、船舶の進行を開始・停止・出発を差し止めること、航路を変更させることなどを含む即時強制権が授けられている。

また、海上保安官は、庁法第 31 条において、刑事訴訟法(昭和 23 年法律第 131 号)の規定による司法警察職員として、海上における犯罪の捜査や被疑者の逮捕、裁判官が発する令状の執行などの職務を行うこととされている。

さらに海上保安官は、庁法第 19 条において、その職務を行うために武器を携帯することが認められ、その使用については庁法第 20 条第 1 項により警察官職務執行法(昭和 23 年法律第 136 号)第 7 条の規定が準用される。なお、海上保安庁の巡視船艇はその任務を遂行するのに適当な構造、設備及び性能を有する必要があつて(第 4 条)所要の武器を搭載しているが、この搭載武器の使用についても警察官職務執行法第 7 条の規定が準用される。

## 法執行に必要な武器の使用

海上法執行機関である海上保安庁が、密航・密輸の取り締まりや、不審船舶の取締りなどの職務の執行にあたり、強制力を行使する場合があるが、これには武器使用も含まれる。ただし、その使用に当たっては、国内法の求める必要性、比例性を満たすことはもちろんのこと、国際法の制約をも遵守することを前提としており、その運用が極めて厳格かつ抑制的であると評価できる。

事実、海上保安庁創設以来 70 年の間に、海上保安官が取締りのために武器を使用したのは、1950 年代の戦後の混乱期である海上保安庁創設期と 2000 年前後に相次いだ北朝鮮工作船に対するもののみである。

庁法が準用する警察官職務執行法第 7 条の規定によれば、警察官(海上保安官)による武器の使用は、犯人の逮捕若しくは逃走の防止、自己若しくは他人に対する防護又は公務執行に対する抵抗の抑止の目的のため「必要であると認める相当な理由のある場合」に限り許容される(必要性)とされ、これらの武器の使用が、その目的達成のため必要な合理的手段であると客観的に認められな

ればならず、武器を使用しない他の手段により目的を達成することができる  
と認められる場合には、可能な限りそのような他の手段によらねばならないと  
する。

加えて、武器の使用ができる場合にあっては、「その事態に応じ合理的に必要  
と判断される限度」と明文化され、使用する武器の種類や使用方法は必要最  
小限度でなければならない(比例性)とされている。

さらに、武器の使用により人に危害を与えることは、正当防衛、緊急避難又  
は凶悪犯人の逮捕等若しくは逮捕状による逮捕等であって一定の要件を満た  
す場合以外には許されないとされている。<sup>2</sup>

日本における海上保安官を含む警察職員による武器使用に関しては、この  
ような法律を厳格に遵守するとともに、過去の判例などの積み上げにより、  
その適正使用が末端職員まで徹底されている。

### 海上保安庁の行う領海警備

海上保安庁の任務の一つにいわれる「領海警備」がある。陸上国境を持た  
ない日本にあって、領海警備は国境警備に相当する。領海には領土と異なる  
慣習法を含む国際的な法や規則の適用があり、沿岸国の主権の行使として、  
その執行管轄権を行使する場合には、国内法のみならず関係する国際法等の  
制約を踏まえて適切に行わなければならない。

特に、国際法上、一般に公船は他国の領海においても旗国以外の国の管轄  
権からの免除を有している。そこで例えば、沿岸国が無害通航に当たらない  
航行を行っている外国公船に対して国際法に基づき必要な措置を取る場合、  
そのような措置は、一般に当該外国公船の有する免除を侵害しない範囲で、  
かつ、当該公船による侵害行為との比例性が確保されたものとならなければ  
ならない<sup>3</sup>。

この範疇において、海上保安庁では、無害でない通航を行っていると評価さ  
れた外国公船に対しては、海域の秩序維持及び安全確保のために、巡視船によ  
り、国際法が許容する範囲内において、海上保安庁法等の国内法に基づく措置  
をとることができる。例えば、庁法第 18 条第 2 項の要件に該当する場合にお  
いては、警察比例の原則に基づき、同項で定める措置をとることとなる。

なお、武器の使用に関しては、一般に警察官職務執行法第 7 条の要件に該当  
する場合には、警察比例の原則に基づき武器を使用することは排除されない。  
この場合、国際法や国内法を厳格に遵守することは当然のこと、過去の国際判  
例や国内判例等をも踏まえ、必要性、比例性を満たすことを前提とするなど、  
その使用は極めて厳格かつ抑制的となる。

海上保安庁は非軍事機関として 70 年の歴史を有し、日本の警察機構の一つ  
として任務を遂行している。無害でない通航を行う船舶に対する措置など国境  
警備に類する領海警備の任務も、海域における秩序維持及び安全確保のための

<sup>2</sup> 注釈警察官職務執行法 古谷洋一編著 立花書房

<sup>3</sup> 岸田文雄(外務大臣)・第 186 回国会・参議院外交防衛委員会 3 号(平成 26 年 03 月 13 日)

警察活動であり、ここで行われる強制力の行使もまた比例原則等に拘束される警察作用と評価している。

そもそも海上法執行機関は、国境付近における外国公船との対峙を低烈度の紛争としてではなく、当該海域における秩序の維持に必要な法執行活動と捉え、国際法や海上法執行機関の理念に基づき、比例原則に基づく抑制的な措置をとる。このことにより、副次的に国家間の「緩衝材」としての機能を果たし、対立が軍事的なものにエスカレートすることを防ぐ作用がある<sup>4</sup>。このためにも、外国公船に対する武器の使用を含む強制措置を講ずるにあたっては、当該公船の有する免除の不可侵と、当該侵害行為との比例性の確保とともに、不測の事態の可能性などをも考慮して、慎重な対応が求められる。

### 法執行に必要な武器の使用と武力行使について

過去の国際司法裁判において、武器使用か、国連憲章や国連海洋法条約に反する武力の行使と捉えるべきかが論点となった例がある。日本でも一部において、海上保安庁の任務遂行下の武器使用が、武力行使と捉えられかねないケースが想定されるのではとの議論がなされている。

ガイアナ対スリナム海洋境界画定事件に係る 2007 年の仲裁裁判所の判決において、スリナム海軍の警備艇が行った警告が武器による威嚇と判事された背景には、境界未画定の排他的経済水域に関する紛争があり、自らが主張する境界の保全を目的とした政治的な文脈の中で海軍の警備艇が警告を発したことを威嚇と評価したものと考えられる。<sup>5</sup>武力行使の主体は、軍隊のほか武装した警察勢力も含まれると一般に解釈されているため、警告を発したものが公船であろうと海軍艦艇であろうと差異はないと考えられる。しかしながら、一般に海上において国内法の法執行や治安の維持を目的として設置される海上法執行機関と、自国の政治的独立と領土保全を目的として外部からの脅威に対処することを目的とする海軍との機能の差は厳然とあるのではないかと考えられる。

近年、アジアを中心に、軍事機関とは独立した文民機関たる海上法執行機関を設置する動きが顕著であり、各国の政策として軍警分離という日本の海上保安制度を踏襲する傾向にある。このような海上法執行機関は警察作用としての海上における治安の維持や法執行をその任務とし、国家間の軍事機関による紛争拡大を防ぐ緩衝材としての機能を有する。

それ故、法執行にのみ特化した文民機関たる海上法執行機関が行う措置は一義的に警察作用であり、その武器の使用は必要性和比例原則に拘束される「法執行に伴う武器の使用」と解する余地があるのではないか。

その上で、未だ海軍に法執行権限が残されている国においても海上法執行機関の軍警分離が進み、法執行に特化された海上法執行機関の設置が主流となれば、程度の差などによる議論は残るにせよ、海上法執行機関の特性を無視して、軍艦と同列に公船たる海上法執行機関の武器使用も武力の行使に当たるとす

<sup>4</sup> 「海上における危機管理・現場からの緊急提言」(公財)世界平和研究所海洋安全保障研究委員会

<sup>5</sup> 海洋安全保障と国際法 西村弓 「守る海、繋ぐ海、恵む海-海洋安全保障の諸課題と日本の対応-」(公財)日本問題研究所

る評価も、今後、変化する可能性があるのではないか。

## 終わりに

日本の海洋政策は、国際法を尊重し国際社会における法の支配とルールに基づく秩序に支えられた「開かれ安定した海洋」の維持・発展に向け、主導的な役割を果たすことである。<sup>6</sup>その日本において法執行の側面から海域の秩序維持と安全確保の任務に主体的に従事しているのは海上保安庁である。

特に領海警備において海上保安庁は、その任務の遂行にあたり、国際法上許容される限度において、かつ、その侵害行為と比例性が確保された範囲において必要な措置を取ることが求められている。

この措置は、任務規定、所掌事務規定、権限規定に基づき、海域における秩序の維持と安全の確保を図ることを目的としていること、海上保安庁が法律において非軍事的性格を宣言していることから法執行活動であると評価できる。仮に任務を遂行する上で武器の使用がなされたとしても、主権や領土の保全といった軍事・防衛的な目的ではなく、警察作用としての海洋における秩序の維持であり、その一貫としての武器使用は、武力行使の文脈ではなく法執行に伴う武器の使用の範疇に含まれると解すべきであろう。

また一般に、無害通航に当たらない航行を行っている外国公船に対して国際法に基づき必要な措置をとる場合、その措置は、当該外国公船の有する免除を侵害しない範囲で、かつ、当該公船による侵害行為との比例性が確保されたものでなければならぬと解されている。これを踏まえれば、仮に法執行に伴う武器の使用であるとしても、厳しい制約が課されているのは明らかである。

一方、先にも述べたように、海上法執行機関は、国境付近における外国公船との対峙を低烈度の紛争としてではなく、当該海域における秩序の維持に必要な法執行活動と捉え、国際法や機関の理念に基づき、比例原則に基づく抑制的な警察活動を遂行する。このことにより、副次的に国家間の「緩衝材」としての機能を果たし、対立が軍事的なものにエスカレートすることを防ぐ作用がある。

従って、上記のとおり海上法執行機関による武器の使用が警察活動の一環であると整理されるとしても、いたずらに事態をエスカレートさせるおそれのある外国公船に対する武器の使用は、不測の事態の可能性なども考慮して、より厳格かつ慎重に判断すべきである。

以上

---

<sup>6</sup> 「我が国周辺海域での外国公船等の領海侵入など、海洋を巡る情勢は一層厳しさを増しています。「海に守られた国」から「海を守る国」への考え方のもと、海洋の安全を確保し、海洋権益を守り、また、法の支配に基づく「開かれ安定した海洋」を次世代へと引き継ぐため、時代や環境の変化に目を凝らし、取組を進める必要があります。「開かれ安定した海洋」の実現には、外交面での取組とともに、最前線に対応する世界の海上保安機関の連携が重要です。特に、地球規模の環境変化に対し、地域の枠を越えた価値観の共有や力の結集が求められます。このため、本年9月、海上保安庁と日本財団が共同で、世界の海上保安機関が一堂に会する、世界初の高官級会合を開催します。」(2017年「海の日」を迎えるに当たっての内閣総理大臣メッセージ 2017年7月17日)



## 国際法上の海洋法執行における武力行使問題

## Use of Force in Maritime Law Enforcement under Public

## International Law

**Abstract:** In their law enforcement operations at sea, the intercepting vessels may use weapons and other means of coercion to stop, board and inspect the private vessels in suspect of a breach of their national criminal or administrative laws. The salient features of use of force in MLE, especially, the inequality between the intercepting and the intercepted vessels, differentiate it from use of force by police on land. The lawfulness and legitimacy of use of force in MLE is mainly governed by customary rules of international law, which were clarified in the jurisprudence of international courts and tribunals. In the *Saigas case*, a leading case on the law of use of force in MLE, the ITLOS elaborated and applied the following basic principles, namely, the principles of unavailability, reasonableness and necessity, and due respect for humanity. In the East China Sea, there exist between China and Japan disputes over territorial sovereignty, maritime delimitation, and other disputes arising out of these outstanding disputes. The Parties resort to MLE in an attempt to strengthen their own claims and positions in the disputes. Under public international law, pending an eventual solution of these disputes, both Sides are obliged to do less in respect of unilateral and provocative MLE activities; meanwhile, they should do more in respect of a better coordination of their policies on MLE in the East China Sea.

**Key words:** Use of force, Maritime Law Enforcement, Lawfulness and Legitimacy, International Jurisprudence

**Biote of the speaker**

Dr. Lingjie Kong is a professor of public international law, and vice dean for research and international cooperation, Wuhan University China Institute of Boundary and Ocean Studies. His research interest lies in peaceful settlement of territorial, boundary and maritime disputes under international law. He has published several monographs and translated works on acquisition of territory in international law, the law of international frontiers and boundaries, the jurisprudence of international tribunals in adjudication of territorial and boundary disputes, and China's foreign policy toward its settled and outstanding territorial and boundary disputes. His articles appear on *European Journal of International Law*, *Chinese Journal of International Law* and other Chinese and English law journals. He may be reached by email: konglingjie@whu.edu.cn.

国際法上の海洋法執行における武力行使問題<sup>1</sup>  
**Use of Force in Maritime Law Enforcement under Public  
International Law**

[討議要綱/Outline for discussions]

一、海洋法執行中における武力行使の定義/**defining use of force  
in MLE**

(一) 海洋法執行の定義/**defining MLE**

1. 海洋/海上法執行 (**maritime law enforcement**): 沿海国の法執行機関が関連海域内における犯罪が疑われる行為又は行政違法行為に対して講じる関連法執行活動。

2. 法執行の主体 (**subject of MLE**): 軍艦である可能性があり、海上警察、或いはその他公務船であってもよい。

3. 法執行の客体 (**object of MLE**): 海賊、テロリズム、船舶に対する武装強盗、人身売買、麻薬密売、不法移民、不法出漁、海洋汚染など国際法又は国内の刑法、行政法に違反する活動の取り締まり。

4. 法執行の対象 (**target of MLE**): 犯罪が疑われる又は違法な商業船或いは私有船及び個人。

5. 法執行の海域 (**geographic scope of MLE**): 沿海国が主権を有する自国の領海や、自国が主権・権利を有する又は管轄を主張する排他的経済水域及び大陸棚などの海域、自国と隣国の主張が重なる海域である可能性があり、自国が主権又は管轄権を有しない公海である可能性もある。

6. 法執行の目的 (**aim of MLE**): 犯罪が疑われる又は違法な船舶を阻止し、乗船検査を行い、違法行為の容疑者を拘束・拘留し、関係組織又は個人を提訴し、自国の刑法又は行政に関する法律・法規を執行する。

7. 法執行の手段 (**means of MLE**): 非強制的な行動及び武器の使用を含む強制的な行動。

(二) 海洋法執行における武力行使の特徴/**salient features of use of force in MLE**

1. 海洋法執行における武力行使と国際関係における他国に対する武力行使/**Use of force in MLE vs. Use of force against other States in international relations**  
海洋法執行における武力行使と国家間の国際関係における武力行使には本質的な違いがある。前者は沿海国が関連海域内で関連する国際法に従い、犯罪が疑われる又は違法な私有船及び個人に対して法律を執行するもので、本質的には海上警察の行為に属する。一方、後者は一国による別の国に対する武力行使であり、一定規模の武力衝突に関わる。両者は国際法上、全く異なる規則・規制に基づく。

---

<sup>1</sup> This Outline serves solely as a background document for facilitating further discussions at the Seminar to be held in Toyko on 2-4 March 2018. Please do not cite or quote. The author may be reached by konglingjie@whu.edu.cn.

2. 海洋法執行における武力行使と警察による陸上での法執行における武力行使/**Use of force in**

### **MLE vs. Use of force by police on land**

海洋法執行は本質的には警察的行為に属し、軍艦、海上警察、公務船と法執行機関及び人員による商船又は私有船及び個人に対する阻止、臨検、拘留過程における武力行使については、原則として陸上の警察の法執行行動における武力行使の規制に類似する規則を適用しなければならない。しかしながら、法執行船が海上法執行で直面する状況、使用する武器及び強制手段は警察による陸上での法執行とはいずれも顕著な違いがある。

### 3. 海洋法執行における武力行使の主な特徴/**salient features of use of force in MLE**

法執行機関/阻止船は武器装備を含め、より良い装備を備えており、法執行を受ける船、阻止される船に比べ優位な地位にある [inequality between the entity which enforces the law and the object of the enforcement action]。違法行為が疑われる私有船が法執行船及び法執行者に接近して威嚇するようなことはあまりない。法執行船の主な目的は、違法行為が疑われる船舶の阻止・停止、臨検、検査である。法執行過程において、法執行船は違法行為が疑われる私有船の阻止・停止を試みるのみであり、後者はそれに対抗できず、往々にして逃走を選択する。

## 二、海洋法執行における武力行使に関する国際法のルール/**Norms governing use of force in MLE**

### (一) 主な問題/**key issues**

海洋法執行における武力行使は、第一に主に武力を行使し得るか、第二に如何にして武力を行使するか、という2つの面の問題に主に関わる。

具体的に見ると、海洋法執行における武力行使に関連する問題には以下が挙げられる。

#### 1. 武力行使の合法性の問題/**lawfulness of use of force**

主に法執行船、機関及び人員が法執行過程において武力を行使し得るか、武力行使を回避できるか、武力行使以外に方法はないかに関わる。つまり、武力行使が合法性を備えているか否かであり、このことが第一に重要な問題である。

#### 2. 武力行使の合理性の問題/**legitimacy of use of force**

武力行使が合法性を備えていると確定することができたとしても、我々はさらに武力行使の合理性という問題に直面する。つまり、法執行者が法執行過程において武力を行使する必要があったか、手続上において通用している慣例に従っていたか、採用した強制的な措置は合理的であったか、阻止された船の安全とその乗組員の生命の安全を十分に考慮していたか、武力行使の手段は当該手段によって生じる可能性がある結果に見合うものであったか、武力行使の程度は阻止された船について疑われる犯罪又は違法行為による危害の程度に見合うものであったかなどである。武力行使の合法性の問題が解決した後も、我々は依然として上述の国際法の問題を考慮する必要がある。

## (二) 主な国際法の法源/**main sources of international law**

海洋法執行における武力行使に関する成文国際法は未だ十分に整備されておらず (less well developed)、主に国際判例 (international jurisprudence) で形成された慣習国際法 (customary international law) によって調整されており、現時点で公認されている原則には the principle of unavailability、the principle of reasonableness 及び the principle of necessity が含まれる。これら原則はやや曖昧 (ambiguous) で、明確性と操作性に欠ける。具体的な実践の中では、沿海国の法執行機関は往々にして自国の法律又はオペレーティングマニュアルに従い、法執行者が具体的な個々の案件において、現場で武力を行使するか、及び如何にして武力を行使するかを決定している。

### 1. 成文国際法/**conventional rules of international law**

-1982 年「国連海洋法条約」: 明確な規則なし/The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) does not contain clear rules on the use of force in MLE。

-**COLREGs, the SOLAS**: 航行、生命の安全に関連する規則/relevant rules on navigation and life security

-人権/人道法条約[**human right/humanitarian law**]: 生命権の保護/safeguarding right to life, 人道的な扱い/humanitarian treatment

-ソフトロー文書/ **soft rules**: *Basic Principles on the Use of Force and Firearms by Law Enforcement Officials*, Adopted by the Eighth United Nations Congress on the Prevention of Crime and the Treatment of Offenders, Havana, Cuba, 27 August to 7 September 1990.

### 2. 関連国際法 /**customary international law**、国際判例 /**international jurisprudence**

*Saiga* 案/*Saiga case* decided by the ITLOS in 1999, leading international case on the use of force in MLE:

#### -**Key facts**

The case concerned the arrest of the Saint Vincent-flagged oil tanker *Saiga* by two Guinean patrol boats in the Gulf of Guinea on 28 October 1997.

Without first issuing any signals or warnings, and in the absence of any resistance from the oil tanker, one patrol boat had fired gunshots at the *Saiga* with live ammunition. Once on board, Guinean officers had fired indiscriminately on the deck with their weapons and used gunfire to stop the ship's engine, ascribing 'little or no importance to the safety of the ship and the persons on board'.

#### -**Core contentions**

**Saint Vincent and the Grenadines claims** that Guinea used excessive and unreasonable force in stopping and arresting the *Saiga*. It notes that the *Saiga* was an unarmed tanker almost fully laden with gas oil, with a maximum speed of 10 knots, It also notes that the authorities of Guinea fired at the ship with live ammunition, using solid shots from large-calibre automatic guns. (para. 153.)

Guinea denies that the force used in boarding, stopping and arresting the *Saiga* was either excessive or unreasonable. It contends that the arresting officers had no alternative but to use gunfire because the *Saiga* refused to stop after repeated radio messages to it to stop

and in spite of visual and auditory signals from the patrol boat P35. Guinea maintains that gunfire was used as a last resort, and denies that large-calibre ammunition was used. Guinea places the responsibility for any damage resulting from the use of force on the Master and crew of the ship. (para. 154.)

#### **-Considerations of the Tribunal**

“In considering the force used by Guinea in the arrest of the Saiga, the Tribunal must take into account the circumstances of the arrest in the context of the applicable rules of international law. Although the Convention does not contain express provisions on the use of force in the arrest of ships, international law, which is applicable by virtue of article 293 of the Convention, requires that *the use of force must be avoided as far as possible* and, where force is unavoidable, *it must not go beyond what is reasonable and necessary in the circumstances. Considerations of humanity must apply* in the law of the sea, as they do in other areas of international law.” (para. 155)

These principles have been followed over the years in law enforcement operations at sea. *The normal practice used to stop a ship at sea is first to give an auditory or visual signal to stop*, using internationally recognized signals. Where this does not succeed, a variety of actions may be taken, including the firing of shots across the bows of the ship. It is only after the appropriate actions fail that the pursuing vessel may, *as a last resort, use force*. Even then, appropriate warning must be issued to the ship and *all efforts should be made to ensure that life is not endangered* (*S.S. “I’m Alone” case (Canada/United States, 1935)*, U.N.R.L.A.A., Vol III, p. 1609; *The Red Crusader case (Commission of Enquiry, Denmark – United Kingdom, 1962)*, I.L.R., Vol. 35, p. 485).

The basic principle concerning the use of force in the arrest of a ship at sea has been reaffirmed by the Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks. Article 22, paragraph 1(f), of the Agreement states:

1. The inspecting State shall ensure that its duly authorized inspectors:

(f) *avoid the use of force* except when and to the degree *necessary to ensure* the safety of the inspectors and where the inspectors are obstructed in the execution of their duties. The degree of force used *shall not exceed that reasonably required in the circumstances*.

#### **-Judgment of the Tribunal**

The Tribunal notes that the Saiga was almost fully laden and was low in the water at the time it was approached by the patrol vessel. Its maximum speed was 10 knots. Therefore it could be boarded without much difficulty by the Guinean officers. There is no excuse for the fact that the officers fired at the ship itself with live ammunition from a fast-moving patrol boat without issuing any of the signals and warnings required by international law and practice.

The Guinean officers also used excessive force on board the Saiga. Having boarded the ship without resistance, and although there is no evidence of the use or threat of force from the crew, they fired indiscriminately while on the deck and used gunfire to stop the engine of the ship. In using firearms in this way, the Guinean officers appeared to have attached little or no importance to the safety of the ship and the persons on board. In the process, considerable damage was done to the ship and to vital equipment in the engine

and radio rooms. And, more seriously, the indiscriminate use of gunfire caused severe injuries to two of the persons on board (para. 158.)

For these reasons, the Tribunal finds that Guinea used *excessive force and endangered human life before and after boarding the Saiga*, and thereby violated the rights of Saint Vincent and the Grenadines under international law (para. 159).

### (三) 主な国際法の原則/**principles of international law**

#### 1. The principle of unavailability

use of force should be avoided as far as possible/last resort/no other alternative means

#### 2. The principle of reasonableness objective test, most appropriate means/method of coercion

#### 3. The principle of necessity/proportionality

### **Article 73 of UNCLOS Enforcement of laws and regulations of the coastal State**

1. The coastal State may, in the exercise of its sovereign rights to explore, exploit, conserve and manage the living resources in the exclusive economic zone, take such measures, including boarding, inspection, arrest and judicial proceedings, *as may be necessary* to ensure compliance with the laws and regulations adopted by it in conformity with this Convention.

Proportionality between recourse to force and the ultimate objective

#### 4. Considerations of humanity

human life, humanitarian treatment

## 三、中日の東シナ海における海上法執行の調整/**Coordination between China and Japan over MLE in the East China Sea**

### (一) 中日の東シナ海をめぐる紛争/**Disputes between China and Japan over the East China Sea**

1. 魚釣島（尖閣諸島）の主権の帰属をめぐる紛争/disputes in respect of sovereignty over Diaoyu Dao/Senkaku Islands

2. 主張が重なる海域の画定をめぐる紛争/disputes of maritime delimitation

3. 海洋権利をめぐる紛争/disputes concerning maritime entitlements and rights

### (二) 中日の魚釣島（尖閣諸島）の主権をめぐる紛争と東シナ海における海上法執行/**Disputes between China and Japan and MLE in the East China Sea**

1. 魚釣島（尖閣諸島）の主権をめぐる紛争が確実に存在する/**the dispute over sovereignty truly exists**

According to well-established international jurisprudence, a dispute in fact/law in respect sovereignty over this group of islands between the two sides truly exists. Turning a deaf ear to such a fact by the Japanese side lead China to take regular law enforcement activities in respect of Diaoyu Dao.

## 2. 決定的期日はなぜ決定的ではないのか/**why the critical date doctrine does not help**

The disputant States may deem such kind of law enforcement activities as a lawful and legitimate display of national authority or jurisdiction in respect of the disputed territory or waters. According to the doctrine of critical date, as illustrated in the judgment rendered in 1953 by the International Court of Justice in the *Minquiers and Ecrebos case*, and further developed in several other cases, the significance of the doctrine, “lies in distinguishing between those acts which should be taken into consideration for the purpose of establishing or ascertaining sovereignty and those acts occurring after such date” (*Malaysia/Singapore case*, Judgment, I.C.J. Reports 2008, para. 32).

“[The Court] cannot take into consideration acts having taken place after the date on which the dispute between the Parties crystallized unless such acts are a normal continuation of prior acts and are not undertaken for the purpose of improving the legal position of the Party which relies on them” (*Indonesia/Malaysia case*, Judgment, I.C.J. Reports 2002, para. 135).

Therefore, in judicial settlement of disputes, it may not be meaningful for the disputant States to strengthen law enforcement in respect of the disputed features, the adjacent waters and the disputed waters, but for other non-legal reasons, they may still choose to do so.

### 1. way forward

- recognition of the existence of the dispute,
- take less provocative MLE activities,
- encounters of law enforcement vessels at sea

## (三) 中日の海洋境界画定をめぐる紛争と東シナ海における海上法執行 **/China–Japan maritime delimitation dispute and MLE in the East China Sea**

### 1. 海洋境界画定及び関連紛争/**maritime delimitation and relevant disputes**

当事国の海洋境界画定をめぐる主張と紛争海域における法執行活動

### 2. 境界画定前の義務/**obligations pending eventual solution of the maritime delimitation dispute**

Under the UNCLOS, pending an equitable solution of the maritime delimitation dispute by agreement, Article 74 (3) and 83 (3) impose upon the Parties two obligations:

- (1) make every effort to enter into provisional arrangements of a practical nature, and during this transitional period,
- (2) not to jeopardize or hamper the reaching of the final agreement

(*Guyana/Suriname case*, 2007, para. 459).

The parties are also obliged to negotiate in good faith with the aim of reaching an agreement or proper settlement of their differences (*Barbados/Trinidad and Tobago case*, para. 292)

### 3. 中日の東シナ海における法執行の調整と協力/**Coordination and cooperation over MLE in the East China Sea .....**