

2020年から2021年にかけて登場した韓国の竹島海上警備策の特徴¹

- 1 はじめに
- 2 従来における竹島海上警備策の主要論点
 - (1) 2005年-竹島の日
 - (2) 2006年-竹島近海海洋調査
 - (3) 2008年-学習指導要領解説
- 3 2020年から2021年にかけて
- 4 おわりに



野中 健一
(海上保安大学校准教授)

1 はじめに

日韓両政府は竹島をめぐる領有権主張を展開している。そして実態としては韓国政府が同島を影響下に置いているのである。

さて、彼等は現地において警察力を使用して警備活動を展開している。島そのもの、すなわち陸上部分においては警察が、そして竹島周辺海域は海洋警察庁という海上法執行機関が警備に当たっているのである。

ここで筆者は後者、すなわち海をめぐる動きに着目したい。韓国政府は1996年、国連海洋法条約を批准した。そして以後、彼等はこの国際ルールの下で竹島周辺海域を日本から守ろうとしてきたのである。そして筆者が注視したいのは、その間、執り行われてきた海上警備策の歴史となる。

ここで本稿が掲げる問題意識を明らかにしよう。本稿は2020年から

2021年にかけて登場した竹島海上警備策を、1996年以後に確認された主要な政策と対比しつつ、その特徴を明らかにしたいのである。

さて、それでは先行研究の蓄積を念頭に置いた時、本稿のオリジナリティはどこにあるのだろうか。そして、そもそも上記テーマを検討する意義もまた、どこにあるのだろうか。

竹島周辺海域における韓国政府による海上警備を扱った研究は極めて少ない。代表的なものとして野中による『竹島をめぐる韓国の海洋政策』が存在する程度である²。そして、同書は本稿が注視している時期-すなわち2020年から2021年-について扱っていないのである。筆者がこの空白の時期に取り組みたいと考える所以であり、そして本研究にオリジナリティが存在すると考える理由でもある。

それでは、そもそもこの時期を過去の竹島海上警備策と対比し、特徴を明らかにする意義はどこにあるのだろうか。それは、当該時期において確認された、極めて重要な変化を抽出できる為である。詳細は後述するが、韓国政府はこの時期、竹島周辺海域において新たな状況を作り出そうとしたのである。このような大きな変化は竹島海上警備政策史の中でも数える程しかなく、それを理解する事は韓国政府の考えを理解する上で、極めて重要である旨、訴えたい。そして以上の思いがあればこそ、筆者は本稿において同テーマを検討の対象としたのである。

さて、以上で本稿が掲げる問題意識等について説明を行った。そろそろ本論に入りたい。次章においてまずは従来における竹島海上警備策の代表的論点について概観しようと思う。そして、第3章において、2020年から2021年にかけて確認された政策を検討し、おわりに(結論)において同時期が有する政策史上の特徴を明らかにしたいと考えるのである。

2 従来における竹島海上警備策の主要論点³

その昔、海洋警察庁は竹島警備に対し、高い優先順位を与えていなかった。まずはこの点について説明しておかなくてはなるまい。

² 野中健一『竹島をめぐる韓国の海洋政策』(成山堂書店、2021年)。

³ 本章は以下に基づいて論じられている。野中『前掲書』(前掲註2)29-47ページ、74-79ページ、148-149ページ。

¹ 本稿は、筆者が2021年6月20日、島嶼コミュニティ学会において行った報告「竹島警備をめぐる韓国・海洋警察庁の動向-近年生じている変化への注目」をまとめたものである。

1996年2月、同庁は竹島周辺海域において艦艇の常駐配置を行う事とした。この点だけを見れば、海洋警察庁が同島周辺海域における警備能力を高めたような印象さえ受ける。しかし翌年の1997年10月、曹聖彬海洋警察庁長が注目すべき認識を国会で明らかにしたのである。竹島警備よりも黄海における中国密漁船問題の方が、優先順位が高い事を認めた上で、「(竹島をめぐる-筆者註) 大きい問題はない」と答弁したのである。

ここで当然の事を再確認しておこう。海洋警察庁は竹島警備以外にも業務があるのである。そして少なくとも国連海洋法条約を批准した当初、竹島警備は主要論点であったとは言い難かったのである。

さて、この雰囲気が一変した時期がある。それが2005年であった。同年、島根県議会が「竹島の日」を制定し、韓国側が強く反発するのである。そして以後、2006年、2008年においても韓国政府が竹島をめぐる対処策を積極的に論じる契機があった。それでは以下、それらの時期に確認された海上警備をめぐる主要論点を見て行こう。

(1) 2005年—竹島の日

2005年3月16日、島根県議会が「竹島の日」を制定した。そしてこれに対し海洋警察庁は反応し、対応策を発表する事となったのである。以下、それについて見て行こう。

「竹島の日」制定直後の2005年3月22日、海洋警察庁は新たな海上警備策を発表した。まず、彼等は気象悪化時でも海上警備が可能となるようにしたのである。従来、同庁は5,000トン級1隻、1,000トン級1隻、そして500トン級1隻の各警備艦艇を交代させつつ、竹島を警備していた。これを5,000トン級1隻、1,000トン級2隻による3交代制警備に変更したのである。これは500トン級の艦艇では波高2.6メートル以上の気象悪化時に出港できない事を念頭に置いた措置であった(それ故、従来は波が高い場合、警備に支障をきたしていたのである)。彼等は「竹島の日」制定を契機に船を大型化させ、気象悪化時でも竹島警備を行えるようにした事となる。

次に遮断線の存在を挙げておきたい。彼等は日本からの竹島無断上陸を阻止する為、遮断線に関係する各海域に3本引いている事を明らかに

したのである。そしてその線に合わせて各艦艇の配置状況についても論じたのだった。

以上のほか、航空監視能力の強化策についても指摘しておこう。具体的に、哨戒機であれば週3回以上、回転翼機であれば1日1回、空から竹島周辺を監視すると論じたのである。

海洋警察庁は上記対策の下で竹島を守ろうとしたわけだが、これに冷や水を浴びさせる事態が生じた。同年6月11日、日本の民間人を搭乗させた船舶が竹島に向かって出港してしまったのである。そして同月24日、海洋警察庁は再び警備策を公表する事となるのだった。その際、「平常時」と「状況発生時」に分けて各艦艇の配置や役割を明らかにしたのである。

先ず「平常時」について説明しよう。ここでは警備艦艇が各海域において行すべき役割を述べている。具体的には「竹島東南方40マイル」において「早期探索、確認、追跡監視」を、そして「領海線」において「不法侵犯防止」が志向されたのであった。なお、それとは別に「旅客船の安全護送」が論じられていた事も付言しておきたい。

次に「状況発生時」だが、これは日本の民間船舶が竹島に向けて出港した時の対処策であり、合計4段階により構成されている。第1段階では「竹島東南方40マイル圏」に警備艦艇を、そして「30マイル圏」に回転翼機をそれぞれ配置して前方探索を行う。第2段階では「24マイル圏」において一次阻止警告を行い、第3段階では「15マイル圏」において二次遮断阻止を実施する旨、計画していた。そして最後の第4段階で拿捕を行う旨、論じたのである。

さて、ここで誤解があってはなるまい。当該時期、海洋警察庁は民間船舶対応だけを想定していたわけではない。実は海上保安庁の巡視船艇をも念頭に置いた警備を行っていたのである。しかし主たる論点を挙げるとすれば明らかに民間船舶対応であった。そこには竹島に向かってくる私船に対し、いかにして韓国法を執行するのかという問題意識があったのである。そもそも出港事案が実際に生じてしまっていたと言う点を思い起こされたい。

なお、以上の雰囲気は翌年、変化してしまうのである。2006年、海

洋警察庁は日本の公船を意識せざるを得ない状況を迎える事となるのだった。そして、その点は次節で論じよう。

(2) 2006年—竹島近海海洋調査

2006年4月および7月、日韓両国は竹島近海海洋調査をめぐって緊張状態に入る。そしてその際に浮上した対日警備上の論点こそが公船対策だったのである。以下、その点について確認しよう。

竹島周辺の海底には俊鷹堆、対馬海盆という日本式の地名が付されている箇所がある。そしてそれら地名は国際水路機関において登録済みもあった。ただ2005年12月、海上保安庁は韓国政府が同機関において、この名称を変更しようとしている事を認知したのである。

これを受けて日本側は、韓国政府の動きを念頭に対案を提示するべく、竹島周辺海域における海洋調査を企図したのであった。そして2006年4月14日、日本はこれを実施に移す為水路通報を出したのだが、同日、韓国政府は調査の中止要求を行ったのである。

ここで2005年の事案を想起されたい。この時期、韓国側が想定していた脅威は日本の民間船舶であった。それ故、彼等の立場では竹島への上陸は民間人による不法入国であると整理されるのであり、いかに法執行するかが論点となったのである。そして指摘するまでもなく、警備艦艇の配置等はその手段となる。

さて、視線を2006年の事案に戻してみよう。今回の相手は明らかに異なる。民間船舶ではなく海上保安庁の船艇—すなわち日本の公船—なのであった。そして、仮に海洋警察庁が日本の測量船に法執行—拿捕—しようとするのであれば、それはそもそも国際法上許されるのかという問題を招来するのである。

ここで韓国の動きに目を移そう。2006年4月、韓国の柳明桓第一外務次官は国会において外国公船に対する拿捕が国際法上、問題を孕んでいる事を認めたのである。しかし、ここで彼等はそれを諦めるわけではなく、海洋科学調査法という国内法を持って来たのだった。その上で、同法に基づき、外国公船に対する拿捕は可能であると説明したのである。

以上の事実は韓国政府の動きを理解する上で極めて重要である。彼等は自国が批准した条約と自国が整備した国内法の間乖離がある事を認

めただけでない。むしろその乖離を利用して、国際法上問題があると自ら認めている行為を日本の公船に対し行う決断をしたのであった。

ただ、結果的には韓国政府自身、測量船の拿捕をせずに済んだ事も指摘しておきたい。実は日韓外交当局の話し合いにより、日本政府が海洋調査を中止し、韓国政府は韓国式海底地名の登録を「適切な時期」が来るまで延期する事で合意したのであった。

さて、これで竹島周辺海域における緊張が終息したわけでない。同年7月、今度は韓国政府が竹島近海で調査を実施し、これに海上保安庁が巡視船を出すという案件が発生したのである。そしてこの時、海洋警察庁は自国の海洋調査船を海上保安庁から守る為、警備艦を並走させていたのであった。

ここで注視すべきは、韓国側の警備方針である。彼等は日本側の動きを数通り予想し、それらへの対応策を用意したのであった。それこそ、日本側が無線を利用して警告してくる段階から、武器使用を行ってくる状況まで想定していたのである。

なお、現場海域において武器が使用される事はなく、無線を通したやり取りがあった事は確認されている。ただ、海洋警察庁が各種想定の下、公船対策を準備していた事が改めて明らかとなったのだった。

以上見て来たように2006年4月および7月、竹島周辺海域は緊張の度合いを高めていたのである。その際、韓国政府は独自の法解釈をもとに、公船対応に注力していたのだった。状況は2005年の民間船舶対応とは異なる次元に移行したのである。

(3) 2008年—学習指導要領解説

2008年7月、日本の文部科学省が『学習指導要領解説』を配布した。そして、これが韓国から反発を受けるのである。理由は同書が竹島領有権を論じていた為であった。

さて、日本政府の動きを受けて韓国政府は同年8月、政府合同竹島領土管理対策団を創設する⁴。これは関係する政府部署等による竹島政策の調整を行う事を目的としており⁵、政府一丸となって同問題に対応する為

4 韓国側の呼称では「政府合同独島領土管理対策団」となる。

5 「関係部署等」とは教育科学技術部、外交通商部、国防部、行政安全部、文化体育観光部、