

平成11年度

「周辺諸国との新秩序形成に関する調査研究」

事業報告書

海上保安国際紛争事例の研究

第 1 号

平成 12 年 3 月

財団法人 海上保安協会

目 次

はしがき	東北大学名誉教授	山 本 草 二
海上警察の法概念の比較法的検討 — フランス法を素材に —	立教大学教授	橋 本 博 之 (1)
海上警察に関する国内法制 — 最近のフランスを素材として —	立教大学教授	兼 原 敦 子 (22)
無害でない通航を防止するための必要な措置 — 不審船への対応を考える —	関西大学教授	坂 元 茂 樹 (46)
海上警察機関による実力行使	海上保安大学校教授	廣 瀬 肇 (78)
国境を越える犯罪と刑法の適用	岡山大学教授	大 塚 裕 史 (103)
海洋汚染防止と沿岸国	立教大学教授	奥 脇 直 也 (123)
周辺諸国の領海等に対する主張	海上保安大学校教授	村 上 暦 造 (152)

平成11年度海洋法調査研究委員会委員名簿

委員長	東北大学名誉教授	山本草二
委員	岡山大学教授	大塚裕史
	立教大学教授	奥脇直也
	立教大学教授	兼原敦子
	関西大学教授	坂元茂樹
	横浜国立大学教授	田中利幸
	立教大学教授	橋本博之
	海上保安大学校教授	廣瀬肇
	海上保安大学校教授	村上曆造
委員	海上保安庁警備救難部	
	参事官	中村達朗
	管理課長	横山鐵男
	警備第一課長	牛島清
	警備第二課長	杉原和民
	海上環境課長	橋本良明

は し が き

1. 私共の「海洋法調査研究委員会」は、平成11年度から新たに「周辺諸国との新秩序形成に関する調査研究」に従事することとなりました。

国連海洋法条約が成立し正式に発効して以来すでに多くの年月を経て、同条約の解釈と適用など、具体的な実施の実例も集積しました。それと共に海上保安の分野でも、法執行措置をめぐる他国との間の紛争事例が増大しております。とりわけこれら緊急の事態にどのように的確に対処するか、他国がとる措置との比較も含め「海上保安国際紛争事例の研究」を進めることが、周辺諸国との間に新しい海洋秩序を形成するための長期的な基盤を整えるうえでも不可欠と考えられます。

2. 海上保安に関する国際紛争としては、沿岸国が外国の船舶・乗組員に対して行う関係国内法令の執行に起因するものが少なくありません。具体的には、漁業資源の保存・採取をはじめ海洋汚染の防止、拿捕・抑留中の船舶、乗組員の速やかな釈放の条件となる保証金（ボンド）制度、密航・密入国の管理や規制薬物等の密輸入の取締りなど、関係国内法令の執行に伴うものであります。これらの国内法令の執行が、海洋法条約の基準や条件に適合するかどうかをめぐって、沿岸国と被疑船舶の旗国との間で判断が対立し紛争に突入するのであります。

周知のように、わが国も近年これらの国際紛争にまきこまれ、その解決のための外交交渉や国内・国際裁判の当事者として立向う局面も増えております。このような状況のもとでは、ここ最近数年間に諸国が関係した類似の紛争事例について、条約と国内法令の解釈・適用ぶりを比較検討することが、実務上も理論上も重要となり、この点は繰返すまでもありません。

3. このため当委員会は、国際法、刑事法、行政法を専門とする学者側委員と海上保安庁側委員をもって構成され、年間8回にわたる研究会を開催いたし

ました。

そのうち第1回は、最近の不審船事犯や外国船舶による海上環境事犯に対する対応状況と緊急の事後措置について、海上保安庁側委員から説明していただき、今次の調査研究テーマについての認識を新たにすることができました。

ついで毎回、学者側委員が1名ずつ担当する基本項目について報告し、海上保安庁側委員も加わって全員で討議を重ねました。そのテーマとしては、海上警察に関するわが国とフランスの国内法制、領域外犯罪に対する刑法の適用、無害でない通航をはじめ領海内または海洋汚染の防止の規制に関するものであります。このような検討を経たのちに各学者側委員が分担項目についてその成果をとりまとめたものが、本報告書に掲載する以下の諸論稿であります。

さらに最終回には、横浜海上防災基地で巡視船やしまに乗船し視察する機会を与えていただきました。小林船長をはじめ担当官各位から懇切で誠意あふれるご説明とご案内を賜り、お蔭様で実地での貴重な知見を深めることができました。

4. 当研究会がこのような充実した初年度の調査研究を進めることができたのは、海上保安庁の各関係部課の各位をはじめ、財団法人海上保安協会の皆さんからきめ細かなご高配と多大のご協力を得た結果であります。委員一同に代わり、ここに改めて厚く御礼申し上げます。

平成12年3月

海洋法調査研究委員会

委員長 山 本 草 二

海上警察の法概念の比較法的検討

—フランス法を素材に—

立教大学教授 橋本博之

1 はじめに

本稿は、海上警察の法概念について日仏比較を行うものであるが、具体的な検討に先立って、わが国の海上警察法を考察しようとする場合に、何故フランス法を比較法的検討の対象にするのか、その趣旨について記述することとした。

まず、最も単純な理由として、海上警察については、アメリカ法及びドイツ法についてすでに村上暦造教授の優れた研究業績が存在している一方、フランス法についてはこれを比較法的に取り上げたものが少なく、右のような意味での研究上の隙間を埋めるということがある⁽¹⁾。

しかし、フランスの海上警察法を検討することには、もう少し積極的な意義があるものと思われる。そもそも、明治初期においてわが国に警察概念が導入された際にフランス警察法が参照されたことは、よく知られた事実である。とりわけ、行政警察 (police administrative) と司法警察 (police judiciaire) の区分といった基本概念は、フランス行政法に由来している⁽²⁾。その後、第二次大戦後の改革において、現在の警察法二条は、警察の責務の中に刑事の作用たる司法警察を含める形になったのであり、この点については、行政法学上色々と議論のあるところでもある。ところで、現在のわが国では、海上保安官による法執行作用が、海上保安庁法の構造上、司法警察に止まらず行政警察を含むことが明らかであるにもかかわらず、現実の海上警察作用は犯罪の捜査・取り締まりを中心とした司法警察に傾斜しており、行政警察に相当する法執行作用に

ついでに法理論的な解明が十分になされていないように思われる。しかし、国連海洋法条約の発効を受けてわが国の海洋法制にも一定程度の整備がなされ、今後国際的な海洋法秩序の担い手としてわが国が積極的に係わってゆくことを想定した場合に、海上における行政警察作用の領域については、正面からの議論がどうしても必要となろう。また、海洋国家たるわが国において、四周をとりまく海洋における海上保安活動を中心とする法執行活動が国益の最も重要な部分に係わっていることは明らかであるにもかかわらず、海上における行政警察作用（に相当する行政作用）に関する議論は現在のところ非常に少ないものにとどまっていると言わざるをえない。そうであるとすれば、もともとわが国の警察法の源流であり、かつ現在でも行政警察と司法警察の理論的区分を維持しているフランス法において海上警察として論じられているものの中身を検討しておくことは、日本法への一定の示唆をもたらす可能性が大きい。

さらに、やや付随的ではあるが、国連海洋法条約の正文としてフランス語版があることも、日本の国内行政法研究者という筆者の立場から海上警察の法概念を検討する場合に、フランス法を比較対象とすることの理由のひとつとすることができる。すなわち、条約中の諸概念について国内法に咀嚼して取り込むという作業をするときに、フランス語と英語を突き合わせてみることによって、一定の手掛かりが得られるの可能性がある。例えば、国連海洋法条約において enforcement という用語が用いられている場合に、これに対応するフランス語の条約文を見ると、一般的には「執行する (mise en application)」という普通の表現が用いられているが、同条約224条・225条では、「警察 (police)」という概念に置き換えられている。このことは、enforcement という法概念をフランス法における特定の用語に置き換えるのが難しいということを見出す。そして、これは、日本の国内行政法理論においても、enforcement に対応するの概念設定が難しいことと共通の問題があると言える。すなわち、海洋法条約で enforcement とされるもののうち、フランスにおいてその一部のみが「警察」概念に対応させられるということは、海洋法条約との関係で、同じ大陸法系に属する日本とフランスとで課題を共有しているという可能性がある。いずれにしても、英語を共通言語に用いて法律上の議論を行うことは、それ自体、

アメリカ法の概念・法思想の体系によって規定されたものとなるが、他方で、日本の国内行政法の体系及び基礎概念は、大陸法によって決定的に規定されている。英語を仲介させた国際法の日本国内への導入は、大陸法的な日本法からみて微妙な「理解し難さ」を生んでいるように思われる。このような観点からすると、海上警察に関して日本国内の行政法学における議論を新しく構築することを展望する場合に、条約正文のあるフランス法を比較法研究の対象とことにも一定の意義があると思われるのである。

2 フランスにおける海上警察の執行機関

フランスの海上警察法の検討に入る前に、まず、フランスにおける海上行政警察に関する主要な執行機関について、その概略を紹介しておきたい⁽³⁾。

フランスでは、海上において警察活動を行うための主要な機関として、海軍 (la Marine nationale)、国家憲兵隊 (la Gendarmerie nationale)、海事局 (l'administration des Affaires maritimes)、税関 (l'administration des Douanes) があり、他に、もっぱら海難救助を行う機関として、救護局 (la Protection civil)、海難救護協会 (la Société nationale de sauvetage en mer) 等がある。以下、順に概要を示す。

フランス海軍は、海上執行機関として、もっとも重要なものと言うことができる。フランス海軍は、行政組織法上、水路測量・航海情報・海洋汚濁防止等の公役務の執行を所掌しており、海上における法執行活動ないし警察活動を担う執行機関としての地位を与えられている。従って、海軍は、国軍の他の組織と異なって、法令により非軍事的な公役務の執行機関として正面から位置づけられていることになる。フランス本国の沿岸は、三つの海軍軍管区に分けられており、それぞれに海軍軍管区司令官 (préfet maritime) が置かれている (所在は、シェルブール、ブレスト、トゥーロン)。この海軍軍管区司令官は、海軍の機関であるが、海軍の所掌する公役務を執行する海上行政警察官庁として中心的役割を担っている。なお、海軍は、他の行政機関の任務についても、公海上での執行活動や、悪天候の海域での執行活動など、当該行政機関が執行を行う能力を欠く場合に、その公役務を執行することができるし、そのために必

要な装備を保有している。

フランスの海上執行機関としては、国家憲兵隊も重要である。国家憲兵隊は、行政組織上は国軍の機関であるが、伝統的に行政警察及び司法警察についても主要な役割を担ってきた。フランスの警察法上、国家憲兵隊は、独自の重要な執行機関となっている。この国家憲兵隊は、海上における部門として海上憲兵隊 (la gendarmerie maritime) を持っており、この海上憲兵隊は、人的側面及び財政的側面において海軍から一定の支援を受けているほか、具体的な任務の遂行においても海軍との協力体制が採られている。海上憲兵隊は、一定の軍事的役務 (海軍施設の安全確保等) も所掌しているが、その主たる任務は、海上警察 (行政警察及び司法警察) であり、海上における国際条約の遵守、フランス国内法令の励行、海軍軍管区司令官の行政決定の執行を担っているほか、海難救助、司法警察作用等を行っている。

フランスにおいて、海事に関する行政官庁として最も重要なのが、海事局である。海事局は、運輸担当大臣及び漁業担当大臣の下にある行政官庁であり、海運、海洋漁業、海洋レジャー等の海洋に関する私人の利用に関する事柄を全て所掌するのであり、漁業管理、船舶の安全、船舶での労働条件等に関する法執行作用を管轄している。海事局は海に臨む県単位の支局を持ち、この支局は、海事官 (administrateur des Affaires maritimes) により統括される。なお、海事官は、海軍軍管区司令官の地方代理人 (représentant local) としての法的地位をもち、行政組織上、海事局と海軍との連携が保たれている。

海事局の執行機関として CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et Sécurité=監視及び安全の執行に関する地域本部) が設置されており、海上における法執行において、海軍とは系統の異なるもうひとつの中心的執行機関となっている。すなわち、海事局の下に、5つの CROSS (所在地は、グリネ、ジョブール、コルサン、エテル、ラギャルド)、3つの sous-CROSS (所在地は、スラック、オード、コルス)、2つの海外領土センターが設置されている。CROSS は、主として海上通航に関する執行機関として機能しているほか、海上での法執行活動全般を行っている。なお、各 CROSS の長は、海軍軍管区司令官の代理人としての法的地位を与えられており、海軍と CROSS との行政

組織上の連携がはかられている。

税関は、言うまでもなく財務担当大臣の下にある行政官庁であるが、一定規模の船舶及び航空機を所有し、海上における関税関係の法執行活動を行っている。その他、海難救助については、内務大臣の指揮下にある警察機関が担当する場合もある。

以上のように、フランスの海上警察に係る行政機関については、海軍に属する執行機関と海事局に属する執行機関とが二つの主要な柱となっており、その両者が協働する仕組みになっていること、海軍系統の機関も行政警察及び司法警察を管轄するものとして正面から組み込まれていることが、その一般的特色として指摘することができるであろう。フランスの行政組織法上、わが国の海上保安庁に相当する執行機関は、CROSSということになり、実際にCROSSは海上における法執行機関として重要な役割を果しているのであるが、海上保安に係る行政官庁としては海軍の機関である軍管区司令官を中心に構成されているものと考えられる。また、CROSSと海軍（軍管区司令官）に行政組織法上一定の連携のための仕組みが設けられていること、海事局及びCROSSは海運と漁業の両方を所掌していること等が、わが国とは異なる部分と言えよう。

3 フランスにおける海上行政警察の法概念

(1) フランスの海域

フランスでは、海域について、もっぱら国内行政法上の公物法の観点からの区分と、国際法を踏まえた海域区分とがなされている。

国内行政法上の区分という意味では、海洋自然物（*domaine maritime naturel*）と海上交通のための人工施設（*ouvrages établis dans l'intérêt de navigation maritime*）とに大別された上で、それぞれが相当に複雑な公物管理法制に服している。本稿の趣旨から、フランスの海洋公物法制の解説に深入りすることは避けるが、自然物の典型たる沿岸（*rivage de la mer*）については、公物と性質決定され、幾つかの公物管理法令によって色々と区分された上で各法令に基づく管理権・警察権に服している。人工物の典型たる港湾は、やはり公物管理法令によって国・州・県等の管理主体の割り振りがな

されており、港内であれば、原則として公物管理主体による警察権が及ぶことになる。いずれにしても、海洋公物に関する法制度は、1963年12月28日の沿岸域管理法の制定により相当整理されたものの、歴史的な経緯もあり、現在においてもなお複雑に入り組んだものとなっている⁽⁴⁾。

海洋法（国際法）上の海域制度との関係では、領海、接続水域、排他的経済水域、大陸棚が設定されている。このうち、領海は、1963年11月28日法が3海里の領海を設定したものを、1972年7月3日法で12海里に修正されて、現在に至っている。領海については、原則として国の警察権限に服する一方、沿岸の地方公共団体による地方警察も領海部分に一応は及ぶというたてまえになっている（後述）。接続水域は、租税法典44条によって、設定されている。排他的経済水域については、1976年7月16日法により、200海里の経済水域が設定されており、国が天然資源・地下資源の開発利用に係る主権的権利を行使するものとされている。また、大陸棚については、1968年12月30日法により、天然資源の開発に係る法制度が規定されている⁽⁵⁾。

(2) 海上警察の概念

フランスの行政法学上、海上警察（*police de la mer*）としてどのような内容が想定されているのか、まず確認する必要があるであろう。ここでは、フランスにおいて実務的行政法に関する第一の基本文献とされる『加除式行政法（*Juris-Classeur administratif*）』に収録されている「海上警察」の記述を要約しておきたい⁽⁶⁾。いわく。海上警察の概念は、一定の海域について沿岸国の国家主権が及ぶという考え方と同時に生成し、他方で、港湾区域における公権力の行使とも関連して生まれた。その後、海域の利用の拡大とともに海上警察の対象も増えてゆき、現在では、海上警察は、航行の安全、漁業、沿岸及び港湾、海洋環境の保全を主要な対象とするに至っており、空間的には沿岸から200海里に及ぶ。従って、海上警察は、①海上交通警察（*police de la navigation maritime*）、②海洋漁業警察（*police de la pêche en mer*）、③沿岸警察（*police du rivage*）、④海洋環境警察（*police de l'environnement marin*）の四つの柱から成っている。以上の海上警察とは、行政警察に係るものであって、司法警察は含んでいない。また、海上警察には、海上におけ

る一般警察と、海上という場所や海上における活動に係る特別警察が含まれる。さらに、右の海上警察とは別に、海域に関する公物管理警察 (police domaniale) がある、と。

フランスの行政法学では、そもそも法概念の定義といった抽象的な議論について、実益の少ない記述を展開するといったことを方法論的に嫌う傾向があるので、右の論文でも、海上警察の定義の問題が詳細に論じられているわけではなく、すぐに個別の海上警察作用の分析へと移行している。しかし、この部分からも、日本法との比較という観点から幾つかの論点を指摘することができるであろう。

第一に、フランスにおいては、行政警察と司法警察の理論的区別が維持されており、海上警察について行政警察の領域としてとらえていることが指摘できる。この議論の前提として、そもそも行政上の強制制度（実効性確保の制度）に関する法的構造が、日本とフランスでは類似しているという点が指摘される。すなわち、行政強制の基本構造を法理論上のモデル的にとらえた場合に、日本とフランスは、ともにアメリカ・モデルとドイツ・モデルのいわば中間にあるという共通点を持っているのである。右に言うアメリカ・モデルとは、行政主体が私人に対して実力を行使する場合に、裁判所による関与を原則とするものを意味している。また、右に言うドイツ・モデルとは、行政主体が私人に対して実力行使を行うための法的仕組みとして、行政庁が私人に対して法的義務を命じた上で、行政機関が直接義務の履行をする直接強制の仕組みを法律で定め、これに基づいて直接強制を行うというものを指している。これらと比較して、フランス行政法では、行政上の義務違反に対しては刑事制裁による担保が置かれることが通常であり、特別の場合にのみ個別に直接強制が法定される。これは、刑事制裁による実効性確保を中心としているわが国の現在の行政強制のシステムと類似した構造になっている。わが国では、戦前は行政強制に関する一般法としての行政執行法が存在し、ドイツ・モデルによって行政強制を仕組んでいたわけであるが、戦後の改革によってこれが失われたのち、アメリカ・モデルに移行するのではなくて、両者の中間的なものに落ちついて現在に至っていることは、良く知られたこ

とであろう。このことから、わが国では、海上保安官による海上における法執行活動が、司法警察官として刑事訴訟法に規律された司法警察作用を行うという部分に傾斜しているのであるが、行政法の構造上、フランスにおいても同様の状況が生じていることが推察される。それにもかかわらず、フランスでは、海上における行政警察作用について、相当程度具体的な議論を行っていることは、まず第一に関心を惹かれるところであるし、そこで海上警察作用として論じられているものの具体的内容を精査することが必要と言えるであろう。

第二に、フランスにおいては、海上警察が、海域に関する公物管理法に基づく警察権限とは一応区別された形で論じられていることが、注目される。すなわち、公物管理法の枠でとらえた海洋管理法の問題とは一応別個に、海上警察という法執行作用に関する議論の枠組みが設定されているのであり、このことは、わが国への示唆という点で興味深いもののように思われる。わが国では、行政法学者が海洋管理のあるべき姿を論じようとする場合に、海洋を何らかの形で公物と把握し、その上で海洋に関する公物管理権を整備・拡大する形での問題解決を主張する場合が多かったように思われる。確かに、沿岸に近い海域に注目して陸域との一体的管理を構想したり、様々に入り組んだ海洋の利用を総合的に調整したり、沿岸に重大な影響を及ぼすような海難事故等に対処する一元的な管理主体を設けるといった事柄を考えた場合に、海洋に関する公物管理法を新しく設ける必要性は高いと思われるし、何よりも、わが国では、現在に至るまで海域について積極的機能管理を行う根拠となるべき公物法が存在せず、このような空白状態の克服が大きな課題となっていることは明らかであろう。しかし、他方で、漁業管理、海洋環境管理、海上での密入国取り締まり・麻薬取引の規制等々が公物管理権から導かれるということは不可能ではないにしても簡単には想定し難いし、領海外の排他的経済水域等までわが国の公物管理権が及ぶということはそもそも説明に無理があると考えられる。沿岸域の管理法制の構築については公物管理法の拡充という議論の方向で良いとしても、海洋法（国際法）に基づく日本の海洋政策の根幹としては、公物法とは区別された、ないし公物法とは次元

を異にする、国の統治権の現れとしての海上警察の法概念の復活・再構築を目指すこともひとつの選択肢となり得るであろう。このような趣旨から、フランスにおける海上警察という枠組みは、わが国との比較の対象としての意義を有するものと言えるであろう。

(3) 海上交通警察

フランス国内法上、「海上交通警察」の概念を定義したものはないとされ、もっぱら学説による定義づけが試みられてきた。例えば、ジデル (Gidel) によれば、海上交通警察とは、「船舶の衝突を防止し、船舶間の通信を確保し、船舶間での相互扶助の義務の尊重を保証することによって、海上における安全の確保を図ることを目的とする」警察作用である、ということになる⁽⁷⁾。また、『加除式行政法』によれば、海上交通警察とは、「安全確保を目的とする、沿岸国による海上通航の組織と規制に関する警察」であり、そこには船舶と人の安全のみでなく、通商の安全の確保（違法な貿易、暴力、海賊行為の抑止等）を含む、という概念設定が行われている⁽⁸⁾。

これは、フランスにおいて、海上警察の中心となるのは「海上交通警察」であることを示している。わが国でも、伝統的な行政法各論の体系において、交通に関する警察の海上部門としての航海警察（海上交通警察）が論じられてきたし、現在でも、海上の法執行作用を担っている海上保安庁が運輸行政の中に位置づけられている。他方で、わが国では、近時の研究文献において国内行政法における「海上交通警察」概念が論じられることが少ないのであり、これは重大な欠落であると思われる。

フランス法において、行政警察としての海上交通警察については、次の3つのアプローチから分析することができる。第1は、船舶安全警察であり、これは船舶そのものの安全性に関する法的規制の作用であり、船舶が海上航行をする際の事前の許可制度や、船舶そのものが守らなければならない安全基準という形で具体化される。第2は、船舶交通警察であり、これは、船舶が遵守しなければならない海上交通規則に関する警察作用であり、沿岸国がその領域内において国際法上及び国内法上もっている海上交通規制の権限の行使ということになる。第3は、商業的海上交通に関する特別警察であり、

違法な通商活動や海賊行為等を防止するという観点から行われる特別の規制・取り締まりをその具体的な内容とする。

右の第1に掲げた船舶安全警察について、フランスでは、全てのフランス船舶につき、安全及び水質汚濁防止に係る基準を満たさない限り海洋を航行することができない、という一般的禁止を前提に、許可制による規制を行っている。この場合の船舶は、安全確保という警察法上の趣旨から、海事法上の船舶とは異なる広いものとして定義されている。また、外国の船舶に対しても、海難事故のリスクが大きくなり、途上国の便宜船籍が増加し、海洋環境保全に対する要請が高まるなどの要因から、沿岸国として十分な規制を行う必要性が増している。船舶安全警察については、安全性検査 (visite de sécurité) により証書 (titles) の交付拒絶等を行うことによって実施されるほか、船舶がフランスの港を去向する際の出航届けの際に取り締まりを行うこともある。国際法上の船舶安全に係る警察作用についても、当然に執行される。

右の第2に掲げた船舶交通警察は、その性質上、商業輸送、漁業、海底資源開発、余暇等の様々な海洋利用について共通項となるものであり、海上交通警察の中でも中心的なものを見ることができる。国連海洋法条約に基づく有害通航に対して沿岸国が必要な措置を行う作用も、船舶交通警察に含まれる。

海上交通警察に関する法執行は、国軍(海軍及び憲兵隊)、財務担当大臣(税関)、運輸担当大臣(海事局)、産業担当大臣の4者によって分担されるが、中でも、海軍と海事局が主要な執行機関とされている。まず、海軍軍管区司令官は、領海内での外国船舶の交通に対するコントロール、海洋汚染に関する環境事故に対する緊急の措置、公海での追跡権行使などを分担する。なお、海軍による執行といっても、海上交通警察に関する規範の適用と監督に関する非軍事的任務の枠内にあることに注意を要する。他方、海事局は、港及び錨地における段階と、沿岸通航の段階との2段階において法執行活動を分担している。すなわち、港及び錨地の内部において、船舶の行動は、港長(officier de port)の公権力的な監督に服している。港及び錨地以外の沿岸海域では、

海事局に与えられた海上交通警察の権限は、憲兵隊及び税関の協力の下、海事局の管轄地域の長によって執行される場合と、当該地域を管轄するCROSSによって執行される場合とがある。なお、海上交通警察について、関係する複数の行政機関の権限の混乱を防ぐために、行政機関同志の協力の仕組みがあり、この場合には海軍軍管区司令官にコーディネータとしての役割が与えられている。

右の第3に掲げた商業的海上交通に関する特別警察とは、具体的には、違法な通商（奴隷貿易・密貿易・麻薬取引等）に対処するための警察作用を指している。密貿易・麻薬取引に関する海上警察権は、税関によって執行されるが、国際協力等も行われている。なお、税関官吏は、接続水域内において査察権限を持つこととされる。海上における暴力行為や平穏を妨げる行為への対処としては、公海上において外国船舶によって行われるテロリストの活動について、海賊行為の類推を拡大した法制度を構築すべきことが議論されている。

(4) 海洋漁業警察

フランスの漁業に関しては、古く1852年1月19日政令によって基本的な法的規制が定められているほか、1991年7月3日法等によって規律されている。また、現在では、漁業に関して、ヨーロッパ連合による規律が重要な位置を占めている。いずれにしても、海洋漁業警察については、フランス領海への外国船舶の入域を禁止してきた伝統的な原則から、フランス領海へのヨーロッパ船舶の平等なアクセスを認めるという現代的な原則への移行が図られ、さらに、ヨーロッパ連合の法政策の中で、水産資源の保存と管理のための法制度が整備されている。

漁業活動の規制・取り締まりについては、これを海上において実施することに特別の困難があり、特別な仕組みが必要となる。漁業活動の規制・取り締まり権限は、ヨーロッパ共同体法上、領海及び主権又は管轄権の及ぶ海域について沿岸国に帰属するものとされており、共同体の監察官には直接の介入権限はない。フランスでは、海洋資源の保存と管理に関する共同体の措置の尊重についてのコントロール権限は、漁業担当大臣の所掌事務であり、海

事局によって執行される。具体的な法執行については、CROSS 及び海事局の船舶によって行われることになる。

(5) 沿岸警察

市町村法典131-1条によれば、市長 (maire) は、市町村の領域についての一般的警察機関 (市町村警察機関) と位置づけられる。フランスの行政判例法は、市町村の領域について、当該市町村に隣接する沿海域が含まれることを認め、さらに、市町村を縁取る海岸公物全体が含まれることを認めている。従って、沿岸及びそれに隣接する従物に加えて、当該市町村の地先沖合たる内水及び領海の土地及び地下も、当該市町村の市長による一般的警察権限に服するということになる (但し、海水は公物ではない)。

一般原則は右の通りであるにしても、現実には、沖合12海里まで市町村警察が及ぶことの意味は小さいのであるし、領海たる海域についての法執行機関としての管轄を持つ海軍軍管区司令官の権限との関係を整理する必要がある。このような観点から、1986年1月3日の沿岸法は、沿岸・領海について、市町村警察と国の統治権の現れたる海上行政警察との配分について、一定の改革と明確化を行った。

沿岸警察については、港内と港外とに分けて論じるのが便宜であるので、以下、港内の行政警察と、港外の沿岸に関する行政警察とに分けて概観する。

港内の行政警察は、基本的に、国の港湾警察権限を、当該港に関する管理権限を持つ行政官庁が執行するという構造になる。すなわち、港湾の保全と管理について、市長 (レジャー港)、港長 (独立港)、県会議長 (県営港)、知事 (国営港) がそれぞれ行政官庁として警察権限を行使する。軍港を除く全ての港湾について、知事が、水質及び航路標識に係る警察権限を負う。軍港については、海軍軍管区司令官が警察権限を負う。ただし、以上の港湾警察権限は、フランス行政法に言う「特別警察」であり、当該港湾の所在する市町村の市長による一般的警察権限、及び、関連する知事の一般的警察権限を排除するものではないと考えられている。

港外の行政警察については、沿岸法が、市長の一般的警察権限と、海事に関する国の行政官庁の権限との確定を行っている。すなわち、沿岸法31条は、

市長による市町村警察の権限は原則として水際線（低潮線）まで及ぶものとし、その外側は海軍軍管区司令官の管轄という整理がなされる。さらに、沿岸法32条は、市長は、水際線から300メートル沖合までの範囲において、水浴及び一定の水上活動について、特別の警察権限を行使できることを定めている。その他、沿岸警察については、フランスの公物管理法制全体と関連した複雑な法制度があるが、ここでの紹介は割愛する。

(6) 海洋環境警察

海洋環境の保全は、フランスにおいても重要な課題として認識されている。海洋環境警察として論じられているのは、地下資源の採掘や漁業活動といった海洋公物の利用の規制に係る法規範のみにとどまらず、海洋への汚染物質の投棄・廃棄の規制による海洋生態系への影響の回避、石油や放射性物質の海上輸送の際の事故によるリスクに対処するための措置、自然公園や自然保護区の設定により海洋空間を保全するための法制度といった事柄について、様々な法的規範が設けられ、行政警察として実施されている。

(7) 海上における実力行使に関する法令

以上、フランスにおける海上警察法の内容を概観してきたが、これらの行政作用法について実効性確保をはかるための、海上における行政機関の実力行使に関する法令のあり方も重要な問題となる。この点について、フランスでは、1994年7月15日法（海上における取り締まり権限の国家による行使の手段に関する法律）が制定されているほか、1995年4月15日政令（海上における強制権限と武力の行使の手段に関する政令）等の法令による法制度上の整備が行われている。これらの法令の状況については、本報告書において、兼原委員が調査研究を行っており、そちらの記述に譲ることとする。

(8) フランス海上警察法の特徴

ここまでの検討を踏まえて、フランス海上警察法の特徴について、改めて簡潔に整理しておきたい。

海上警察に係る執行機関については、その多元性が指摘できる。フランスにおいては、警察一般について、国軍と国家警察とが、行政警察及び司法警察を多元的に分担するというシステムが形成されているのであるが、海上警

察についても、海軍軍管区司令官や憲兵隊といった国軍の組織が、重要な役割を担っている。さらに、公物警察を担当する地方警察（市町村警察）も海上警察と関連する他、税関その他法領域ごとに執行機関が存在するのであり、これらと CROSS とが協働して海上警察作用を実施するという仕組みが形成されている。

海上警察作用については、海上行政警察という議論の枠組みがあることが注目される。すなわち、行政作用法の体系の中に、海域に関する執行作用全体をカバーする受け皿が用意されていて、国内法令たる行政法規と、条約等の国際法上の規範、さらには、フランス政府の望む海洋政策について、トータルに議論する枠組みが存在していると見ることができる。これらの内容は、わが国では、海事関係法令、海上交通規制法令、漁業関係法令、海洋汚染防止法令、出入国管理法令、関税関係法令等に分散され、さらに国際法と国内法とに分けられた上で扱われることが多いが、海上行政警察という土俵の中に取り込まれて、総合的な考察がなされているのである。もっとも、行政警察と司法警察の仕分けについて、本稿の検討には不十分なまま終わった部分がある。フランスでも、わが国と同じく行政上の規制について刑事罰で担保するというシステムが多いが、海上における刑事手続としての捜査や取締りについて、行政法の観点からの突っ込んだ議論を見いだすことができなかった。この点（すなわち海上司法警察に関する行政法学的な検討）については、今後の課題として取り組んでゆくこととしたい。

4 わが国における海上警察論の概況

わが国において、海上警察については、そもそも法的概念としてどのようにとらえるのか、必ずしも明確にされているわけではない。⁹⁾以下、わが国における海上警察の法概念に関する議論状況について、簡単な整理を行っておきたい。

海上警察については、公海上の外国船舶による国際法違反の海上犯罪を規制するための強制措置を行う権限としての「公海海上警察権」が論じられることがある。これは、公海に関する法制度として旗国主義の原則の例外をなす国際

法上の法概念である。「公海海上警察権」の行使については、その法概念上当然に国連海洋法条約を始めとする国際法上の根拠に基づくことが要請されるのであり、「公海海上警察権」を巡る問題は第一義的に国際法の解釈に従うことになる⁽¹⁰⁾。加えて、わが国の国家機関が公海海上警察権を行使するためには、国内法令上の根拠規範が必要になる。この点、組織法的には海上保安庁法に基づいて海上保安官が権限行使を行うものと考えれば良いが、海上保安官による取締り等の執行作用は「海上における犯罪」に対する刑事司法権の行使という枠組みによるのが通常であるため、個々の海上犯罪の取締りに係る根拠法令が整備されていることが権限行使の前提となる⁽¹¹⁾。

国内法上の海上警察作用は、右の「公海海上警察」と区別される形で、想定されることになる。例えば、安富潔教授は、「領海内での海上警察」を、「国家領域内での海上犯罪に対する取締まりのための法執行」作用と定義づけている⁽¹²⁾。これは、上述の「公海海上警察権」にほぼ対応する国内法上の概念と位置づけられるという意味で、海洋法の体系に整合したものと言えるであろうが、右の「領海内での海上警察」の概念は、あくまでも刑事訴訟法に規律された司法警察に係るものとして構成されており、行政法学上の警察作用とは一致しない。

そもそも、わが国において、警察の法概念は、それ自体議論のあるところである⁽¹³⁾。行政法学の通説的立場によれば、警察作用は「社会公共の安全と秩序を維持するために、一般統治権に基づき、国民に命令、強制する作用」と定義され⁽¹⁴⁾、警察概念の基本的メルクマールは、①消極目的であること、②権力的手段を用いることの二つということになる⁽¹⁵⁾。この点について、現在のわが国の海上における法執行活動から、行政法理論上の警察作用に相当する部分を抽出して分析を行うことに、具体的な解釈論上大きな実益があるとは考えられない。なぜならば、個々の海上警察作用について、警察法の一般理論から導かれる通則を適用して解釈論的操作を行うことが要請されているわけではなく、当面の課題となるのは海上警察となるべき法執行活動について、そのあるべき姿を改めて構想しそのために必要な法的仕組みを整備することにあるからである。そこで、海上警察の行政法理論上の定義の問題に拘泥することなく、まず

は現在の実定法の状況について参照するべきであろう。

わが国の実定法において海上警察を規律しているものは、海上保安庁法である¹¹⁶⁾。海上保安庁法の規定に基づくならば、海上警察作用とは、「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」(一条一項) 目的でなされる、「法令の海上における励行、海難救助、海洋の汚染の防止、海上における犯罪の予防及び鎮圧、海上における犯人の捜査及び逮捕、海上における船舶交通に関する規制、水路、航路標識に関する事務その他海上の安全の確保に関する事務」(二条一項)たる行政作用ということになる。すなわち、海上保安庁法一条は、海上保安庁が海上における保安警察及び司法警察を職務とすることを規定し、同法二条は、海上における法執行と犯罪捜査を中心とした具体的任務を列挙しているのである。さらに、海上保安庁法は、右の海上警察に係る具体的な行政作用の法的根拠についても定めを置いている。すなわち、同法一七条一項は、海上保安官の職務権限として、「法令により船舶に備え置くべき書類の提出を命じ、……船舶の進行を停止させて立入検査をし、又は乗務員及び旅客に対しその職務を行うために必要な質問をすること」を規定し、同法一八条一項は、海上保安官が講ずることのできる措置として、「一 船舶の進行を開始させ、停止させ、又はその出発を差し止めること。二 航路を変更させ、又は船舶を指定する場所に移動させること。三 乗務員、旅客その他船内にある者を下船させ、又はその下船を制限し、若しくは禁止すること。四 積荷を陸揚げさせ、又はその陸揚げを制限し、若しくは禁止すること。五 他船又は陸地との交通を制限し、又は禁止すること。六 前各号に掲げる措置のほか、海上における人の生命若しくは身体に対する危険又は財産に対する重大な損害を及ぼすおそれがある行為を制止すること」を列挙している。以上のように、海上保安庁法は、海上警察に関して、行政法理論に言う行政組織法と行政作用法の両方の部分を併せて規定している。また、海上保安庁法の定める海上警察については、司法警察と行政警察の両方を含み、権力的作用のみではなく非権力的活動を根拠づけていることが指摘できる。

加えて、海上保安庁法は、「海上における法令の励行」を目的に掲げていること(二条一項)と対応して、法一五条において、「海上保安官がこの法律の

定めるところにより法令の励行に関する事務を行う場合には、その権限については、当該海上保安官は、各々の法令の励行に関する事務を所管する行政官庁の当該官吏とみなされ」ることとされる。この規定により、海上保安官は、海洋管理に係る様々な行政作用法について、それらの執行活動を行う一般的・包括的な権能が認められていることになる。村上暦造教授は、このような海上保安庁法の仕組みについて、同法がアメリカの沿岸警備隊法をモデルとして立法されたため、アメリカの沿岸警備隊に関する law enforcement の構造を導入したものであることを指摘される。すなわち、海上保安庁法が、海上保安官の海上における実力行使の全般についての任務と権限を規定する構造をとっていることは、個別の行政法令によって個別の強制権限を付与するという日本法のモデル（ドイツ的モデルと言っても良い）とはやや異なる部分があることが指摘されているのである⁽¹⁷⁾。そこで問題になるのは、海上保安庁法がアメリカ沿岸警備隊法をモデルとしているとしても、わが国の行政法における法執行活動に関する基本構造が、それと必ずしも整合的でないということである。海上保安官による法執行活動（一定の実力行使を伴う法令の実効性確保のための措置）は、行政法学における行為形式論を当てはめれば、いわゆる即時強制と、非権力的事実行為たる行政指導とを中心に構成されることになる⁽¹⁸⁾。これを海上保安官による「法令の励行」の法的仕組みに当てはめた場合に、励行すべきものと法令の側に、当該法令の実効性確保のための十分な法執行活動を行うための法的仕組みが定められているとは限らない。そうであるならば、海上保安官に包括的な法執行権能が与えられているとしても、司法警察としての活動の他に、行政警察作用として権力的活動を行うことは現実には困難が多いものと考えられるし、非権力的活動のみを行ったのでは実効性が少ないであろう。結局のところ、海事・漁業・環境保全・鉱物資源等に関する個別の行政作用法において、海洋管理の特質を踏まえた実効性のある法的仕組みを構築することが課題となる。

なお、公物法通則上、公物管理と公物警察の区別が論じられる。公物警察とは、「一般警察権の発動として、公物の安全を保持し、公物の公共使用の秩序を維持するためにする作用」とであると定義され、公物管理権と公物警察権とは、

作用の目的によって区別されることになる⁽¹⁹⁾。しかし、海域については、管理に係る実定法の体系が入り組んでおり、一般論として公物管理と公物警察を区別することの解釈論上の実益は少ないものと思われる。これと並んで、公物法に基づき、公物管理権者が警察権限を発動できるのか、発動できるとしてその警察作用の限界はどこにあるのか、一般的警察作用と公物管理権に基づく警察作用との相互関係はどうなるのか、といった問題が議論される場合がある⁽²⁰⁾。海洋についても、公物法（海岸法・港湾法・漁港法等）による管理がなされる場合には、公物管理権に基づく警察作用が問題となる。これと関連して、新しい海岸法では、従来の海岸保全区域における行為制限の規定（八条）に加えて、海岸管理者が一定の行為を禁止する根拠規定（八条の二）が設けられ、海岸という公物が本来有する機能を維持するために海岸管理者が行う警察作用が拡充された。さらに、法定外公共用物たる一般海域についても、地方公共団体が、条例を根拠として、工作物の設置や砂利採取等の行為の許可制といった形で警察作用を行う事例があるとされる⁽²¹⁾。沿岸域の管理法制を構想する場合に、地方公共団体等による包括的管理権限を想定するならば、右権限に基づく警察作用の範囲は重要なポイントとなるであろう。しかし、この点についても、一般海域を念頭に置かなければ、海域全体の管理権限の根拠が明確でない以上、公物法に由来する警察作用を論じることには、余り実益がないと思われるのであり、一般的な警察作用の海域への適用という形で整理すれば十分であろう。

海上警察の中でも、海上交通に関する警察は、わが国でもふるくから行政法学の体系の中に位置づけられてきた。わが国の伝統的な行政法各論においては、航海警察、水路警察といった行政作用が、交通警察の一部として警察法の中に位置づけられてきた⁽²²⁾。現在のわが国における海上警察活動においても、海上交通に規制に関する諸法令は、具体的な作用法として大きな比重を占めている⁽²³⁾。加えて、漁業に関する規制や資源管理、海洋環境の管理についても、行政機関による法執行活動たる措置を充実させる必要性は高い。これらに関して海上「行政警察」作用の領域を設定することについては、わが国の行政法理論上いまま少し立ち入った検討を必要とするところであるが、海上犯罪の取締まりを中心とする司法警察作用とは別に、海洋における法執行活動を全体としてとら

えるための議論の枠組みが必要と思われる。

いずれにしても、わが国では、フランスで言う海上行政警察作用に相当するものをトータルに捉える法的概念が欠如している。わが国では、海上交通警察、漁業管理等々についての個別法令は全体として緻密に体系化されているし、様々な条約についてこれらを国内法で受けるという点でも非常に整理されている。国際法との関係での国内法に課題がある場合も、その問題の所在については、関係者により熟知されていることが多い。反面で、国内行政作用法の中で、海上行政警察（警察という用語よりも海洋管理作用と言い換えた方が良いかも知れない）という枠組みが、いぜんとして欠けている。国際法（海洋法）の展開に対応して国内法上必要な手当を施すということはこれまでも粛々と行われてきたが、国際法を国内行政法により積極的に取り込むとか、国際海洋法秩序の中で日本の海洋政策の基本的な方向性を明確に打ち出して行くといったことが、今後の国内行政法的課題であるとするならば、そのための問題構築の場、すなわち、国際法たる海洋法と国内の海上警察法のすり合わせを本格的に行えるような理論的な土俵が必要であろう。このような問題意識を明確にした上で、海上保安に関する法現象について理論的検討を進めてゆくことの必要性は、明らかである。

[注]

- (1) 村上暦造「海上における警察活動」成田頼明・西谷剛編『海と川をめぐる法律問題』（1996年）63頁以下。
- (2) 行政警察規則（明治8年太政官達29号）一条には、「行政警察ノ趣意タル人民ノ凶害ヲ予防シ安寧ヲ保全スルニアリ」と規定されていて、この時期のわが国において、フランス的な行政警察の概念が受け入れられたことを示している。
- (3) フランスの海上執行機関に関する情報は、フランス海軍のウェブサイト（<http://www.defence.gouv.fr/marine>）によって知ることができる。本報告の記述も、右のサイトに依拠している。
- (4) Cf. Jean-Marie Auby et Pierre Bon, *Droit administratif des biens*, 1993, p.

30-36.

- (5) 参考文献として、山本草二「フランスの大陸棚関係法令」『外国海洋法制の研究』（1977年）33頁以下がある。
- (6) Jean-Pierre Beurier, Didier Le Morvan, Martin Ndende et Vinh Nguyen Quoc, Police de la mer, Juris-Classeur administratif, fascicule 209, 1993. なお、以下におけるフランス海上警察の内容に関する記述については、この『加除式行政法』に多くを依存している。
- (7) Gidel, Le droit international public en mer, 1981, p. 357.
- (8) JCA, fascicule 209, p. 5.
- (9) 海上警察の法概念に関する最も包括的な研究として、村上暦造「海上保安官権限論序説」『大國仁先生退官記念論文集・海上犯罪の理論と実務』（1993年）249頁以下がある。本稿を執筆するに際しても、右の村上教授の論文から非常に多くの示唆を受けている。
- (10) 国際法上の「公海海上警察権」について、詳しくは、山本草二『国際刑事法』（1991年）244頁以下、同『海洋法』（1992年）225頁以下を参照。
- (11) わが国における「公海海上警察権」に関して、村上暦造「海上警察権と国内法の対応」新海洋法制と国内法の対応3号（1988年）101頁以下。
- (12) 安富潔「海上警察権の行使と国内法」『山本草二先生還暦記念・国際法と国内法』（1991年）596頁。
- (13) 行政法学上の警察概念を整理した最近の文献として、高木光「もうひとつの行政法入門（13）」法学教室223号83頁以下（1999年）、「同（22）」同232号86頁以下（2000年）。
- (14) 塩野宏『行政法Ⅲ』（1995年）273頁。別に、塩野教授は、『行政法Ⅰ（第2版）』（1994年）70頁では、「公共の秩序を維持するために私人の自由と財産を制限する権力的活動」と定義している。
- (15) 村上武則教授は、警察について、「非権力的な手段で行われることも多い」とされる。村上武則編『応用行政法』（1995年）62頁。このように、警察の概念を非権力的作用まで拡大すれば、現実には海上保安官が行っている執行活動をカバーした概念設定をし易くなる。しかし、警察のメルクマー

ルから公権力性を除くことについては、一層の議論が必要であろう。

- (16) 海上保安庁法は、海上警察権の行使にあたる行政機関（海上保安庁及び海上保安官）に係る行政組織法であることについて、田中二郎『新版行政法下巻（全訂第2版）』（1983年）50頁。
- (17) 村上暦造「海上における警察活動」成田・西谷編・前掲書63頁以下。
- (18) 行政法における行為形式論において、行政調査とされる作用も含まれることになるが、行政調査というカテゴリーは、即時強制や行政指導とは分析軸が異なることに注意を要する。
- (19) 田中二郎『新版行政法中巻（全訂第2版）』（1976年）319頁。
- (20) 問題の概要について、参照、塩野宏『行政法Ⅲ』273頁以下。
- (21) 横山信二「海の利用関係」松山大学論集5巻3号（1993年）60頁では、広島県公有水面使用条例と、長崎県公有土地水面使用料及び産物払下料徴収条例を挙げている。
- (22) 例えば、美濃部達吉『日本行政法下巻』（1940年）278頁以下では、「交通に関する警察」の中に「航海警察」の項が立てられ、船舶安全・船舶交通・船員・開港・港内交通等に関する警察作用が解説されている。
- (23) 園部敏・植村英治『交通法・通信法（新版）』（1984年）109頁以下では、内水の交通も含める形で、「水上交通法」として叙述されている。海上交通法については、交通そのものに関する法に加えて、海上交通の手段である船舶に関する法、海上運送に関する法、港湾の管理に関する法等が含まれることになる。村上武則編『応用行政法』260頁以下。

海上警察に関する国内法制

—最近のフランスを素材として—

立教大学法学部教授 兼 原 敦 子

1. はじめに

フランスは、ここ15年ほどの間に、領海警備に関連をもつ国内法制の整備を進めている。

同国は、まず1985年2月6日に無害通航に関するデクレ*¹を制定して、1982年国連海洋法条約18条及び19条の解釈に関して、少なくとも一定程度には、自国の見解を明らかにしたといえる。それに加えて、1994年7月15日には、海上における強制措置および実力の使用に関する法律*²、1995年4月19日には、1994年法を適用するに際しての実力の使用に関するデクレが、*³各々採択されている。さらにフランスは、1996年4月29日には、1988年の麻薬及び向精神薬の違法取引に関する国連条約上の執行権の行使のために、国内実施立法*⁴を行っている。そして、この1996年法は、1994年法と1996年法を統合する諸規定を有しており、それによって1994年法及び1995年のデクレと1996年法は、海域における実力の行使を含む執行権行使に関する法制として統合されることになる。

本稿では、このようなフランスの国内法制を素材として、領海における海上警察に関する国内法制を中心として考察することにしたい。したがって、1996年法は、おもに、公海上の執行管轄権の行使の問題に関わる法であるので、補足的に参照するにとどめることにする。*⁵

2. 領海の法的地位

(1) フランス法における領海の定義

(ア) 無害通航に関する領海警備法制の検討の前提として、フランス法における領海の法的地位について簡単に考察しておく。それは、領海における国家の一般法益についての、フランスのとらえかたをみるためである。つまりは、領海警備上の執行が、個別の法律やデクレによる根拠はもとより、根本的には何を根拠としているかという点で、領海の沿岸国としての、フランスの一般的な国家法益を確認することである。^{*6}

結論を先取りすると、フランス法上は、領海がフランス領域の一部であり、領域としての一般的な国家法益を実現する海域であるというとらえかたが明らかにされたのは、比較的最近のことである。^{*7} この点に関連するフランスの国内法制を概観すると、以下のとおりである。^{*8}

(イ) 1971年12月24日の「領海の幅員に関する法」は、領海の幅員が12カイリであることを決定してはいるが、領海が「領域」を構成するかという点については、とくに規定してはいる。フランス刑法は、その適用範囲を113条の1が規定しているが、これは、「共和国の領域 *territoire* は、領域に接続する (*liés*) 海域と空域を含む」と規定するが、その海域が内水のみであるのか、それとも領海も含むのかについては、明らかにしてはしていない。なお、刑法113条の3は、「刑法は、場所のいかんを問わず、フランス船舶上で行われた犯罪に及ぶ」と規定しており、自国船舶に対しては、属人的にフランス刑法の適用が及ぶことを明らかにしている。

他方で、関税法では、その適用範囲について、1条が「関税領域 (*le territoire douanier*) は、共和国の領海と空域を含む (傍点筆者)」と規定している。ここでは、領海が領域の一部を構成していると規定してはいる。ただし、ここで領海が領域の一部を構成するとしても、それは、関税法およびそれに関わる諸規則の適用範囲という意味に限定して含まれているにすぎない。つまり、一般的に、領域において国家がもつ法益が領海においても実現されるべきであるという趣旨で、この規定を解することは適當ではない。^{*9}

これらに対して、コンセイユ・デ・タの1981年2月20日判決は、領海が領域に含まれるかという点について、これまで沈黙されてきていることを確認した上で、フランス法上「分割に関するすべての法律や規則の条項は、……、

領域に包含される領海……」と表現して、「既存の法律や規則は、領海に関する公共の (communal) 限界を決定していない」ことを判示している。ここでは、領海が領域を構成することが明白に宣言されているといえる。この点は、先例、たとえば1918年11月26日の破棄院判決が、「領海が、警察 (police)、国家の安全 (sûreté) のための権限に服する海域であるとしても、領海は、フランス領域の一部を構成するものではない」と判示していることとは対照的である。^{*10}

このように、フランス国内法制上、領海が領域の一部を構成することが明白に宣言されたのは、最近のことである。それゆえに、無害通航に関する領海警備が、根本的な保護法益として領域主権を根拠にするとはしても、領海における一般法益が規定されていない限りは、領海警備の実質的で具体的な根拠として、「無害性」の認定基準が重要な意義をもつことになる。そこで次に、こうした視点をふまえて、1985年2月6日の無害通航に関するデクレを検討する。

3. 1985年2月6日無害通航権に関するデクレ

(1) デクレ3条について

(ア) 同デクレ2条は、通航に関して、国連海洋法条約と同様の規定をおいているが、同3条は、以下のように規定する。

通航は、国家の平和・秩序・安全を害しない限り、無害である。
外国船舶の通航は、領海において、当該船舶が通航とは無関係のいかなる行為に従事する場合であっても、国家の平和・秩序・安全を害するとみなされる、とくに……

この後に、国連海洋法条約19条2項の (a) から (k) と同様の内容が、1-11項として列挙されている。このような3条において、特徴的なことは以下の点である。第一に、国連海洋法条約19条1項の第二文、すなわち、「通航は、この条約及び国際法の他の規則に従って行われなければならない」という文を削除していることである。第二に、国連海洋法条約19条の1項と2項との区別をなくして、デクレ3条に集約していることである。第三に、

国連海洋法条約19条2項の列挙事項のうちで、(ℓ)に対応する規定を列挙事項の中にはおかず、その趣旨を具体例の列挙に先行する一般規定文（デクレ3条第二文）の中に規定していることである。以下、順に検討する。

- (イ) 第一の点については、無害通航に関する規律が国際法であることを規定しなかったというのは、無害通航を決定しこれを規律するのは国内法である、という意図の表明と解することはできる。とくに、デクレの1条が、「外国船舶は、フランス領海において、このデクレによって決定される無害通航に関する規則にしたがって、通航の権利をもつ」と規定していることをあわせて読めば、やはり、無害通航およびそれに対する規律は国際法ではなく、フランス法（このデクレ）によってこそ実施される、というフランスの意図表明をそこにみることができる。

もっとも、デクレ1条が、国連海洋法条約21条の沿岸国の法令制定権を受けてこれを規定していると解することもできなくはない。しかし、21条によれば、沿岸国の法令制定権自体も、国連海洋法条約および他の国際法の規則に従うことが条件になっているにもかかわらず、フランスのデクレ1条は、この国際法による制限を規定してはいない。この点は、海域における強制措置や実力の行使に関する1994年法の1条が、国内法とならべて国際法の尊重の確保を目的として規定していることとは対照的である。したがって、1985年デクレ1条および、3条の無害通航に関する規定において、国際法による制限が明記されなかったのは、やはり、無害通航の決定及び無害通航に対する規律は、国内法によって行われるという、フランスの意図の表明であると解される。なお、同デクレは、国連海洋法条約21条のみならず、24条（領海における外国船舶の無害通航を妨害してはならない沿岸国の義務）に対応する規定ももたない。

論理的には、デクレ1条により、「国際法上の」無害通航の権利を否定する結果になるともいえるのであって、この点で、デクレが国際法違反であるということとはできる。しかし、実質的に、国際法違反が問題になるかについては、フランス国内法上の「無害性」の基準が国際法に適合的であるかの判断こそが重要である。これは、第二、第三の点に関連する問題である。

(ウ) 第二の点については、国連海洋法条約は19条の1項と2項の関係について、解釈の相違を導いているが、^{*11} フランスのデクレが、同じ条文の中で、第一文と第二文に国連海洋法条約19条の1項と2項を規定したとしても、第一文と第二文の関係として、同じの解釈の相違を導くことは考えられる。ただし、同じ条文の中でも、項をわける場合と、項をわけないで第一文と第二文にわけだけの場合とを比較して、前者の方が、各々の独立性を強く表明する起草趣旨であるという解釈はありうる。それに従えば、国連海洋法条約では19条1項と2項に項が区別されているのに対して、フランスのデクレでは、項をわけなかったことからすれば、同じ項の中の二つの文は、国連海洋法条約の19条1項と2項よりも、相互の関連性が強められているという解釈になる。

具体的には、フランスのデクレ3条の第一文は上記のとおりであり、第二文に、国連海洋法条約19条2項の(a)から(k)と同様に、11の行為態様の列挙が付随している。そこで、第一文と第二文（および付随する行為態様の列挙）との関連性が、国連海洋法条約の19条1項と2項との関連性よりも強いとすれば、以下の解釈になる。

まず、列挙されている行為態様と、デクレ第一文の意義については、デクレ第一文の意義も、行為態様により解釈されるということである。第二文に付随する11の列挙は、「とくに (notamment)」とされているので、それ以外の場合でも、有害となることは認める趣旨であり、例示列挙であると解される。これについては、国連海洋法条約が明確にはしていない点であり、デクレの方が、列挙は限定列挙ではないという趣旨を明白に示しているといえる。したがって、11の列挙に該当しなくても、有害な場合はあるが、それは、通航に伴う行為態様において、有害性が認定される場合であるということである。

しかし、デクレ第一文については、第二文および第二文に付随する列挙とは切り離して（第二文それ自体と列挙とがいずれも「行為態様」に着目した有害性を規定しているとしても）、デクレ第一文は、「行為態様」以外の要素を認める趣旨であるという解釈も否定はしきれない。先に述べたように、国連海洋法条約19条は、1項と2項とを独立の項としているのに対して、デク

レでは、一つの条の第一文と第二文である。それゆえに、第一文と第二文とを同様に行為態様に着目して解釈するという推定は、国連海洋法条約19条1項と2項の両方を行為態様に着目して解釈する推定よりは、強く働くとしても、依然として、第一文を、第二文とは別に解釈する可能性が排除されるわけではない。フランスのデクレ3条の第一文の解釈が、国連海洋法条約19条の1項の解釈にとって、国家実践としていかなる意義をもつかは、実際の適用をまって判断することになる。

他方で、そもそもデクレ3条の第二文も含めて、行為態様に限定する趣旨ではなく、通航の目的を強調して、有害性を認定する規定であるというフランスの学説による解釈がある。それは、第二文が、国連海洋法条約19条2項の(ℓ)を、第二文本文の中に規定したことに関連している。

(エ) そこで第三に、デクレ3条第二文は、「通航に直接の関係をもたないいかなる活動に従事する」通航も有害であると推定されることを規定している。フランスの学説によれば、このデクレ3条の意義は、国内裁判実践で明らかになっており、たとえば、フランスの南太平洋上での核実験に抗議する宣伝活動を目的とした、NGOグリーンピースの船舶に対して、領海への入域を拒否したことに現れているという。^{*12} これらの実践では、かかる外国船舶が、入域(enrée)及び存在(être)すること自体が拒否されているのであり、現実にもそのような宣伝活動に着手している段階まで待つことなくして、そのような宣伝活動を目的としていることを根拠として、入域それ自体が拒否されると解されている。^{*13} そして、同じフランスの学説によれば、かかる解釈は、国連海洋法条約19条2項(d)の、「沿岸国の防衛又は安全に影響を与えることを目的とする宣伝活動」の解釈としても成立するという。

それに加えて、デクレ3条第二文の意義として、実践に現れた船舶のような場合には、国連海洋法条約18条やこれを写したデクレ2条によって、「通航」要件が充足されていないという理由によってではなく、デクレ3条第二文により、「有害性」が認定されるという。^{*14} このようなフランスの学説に関して、以下に、若干の検討を加えておきたい。

(2) デクレ3条に関するフランスの学説の検討

(ア) はじめに、フランスのデクレでは、「通航に関係のない」行為態様をとる目的の船舶については、デクレ2条の通航要件ではなく、デクレ3条第二文により、無害通航の権利を否定するという点を取りあげる。なお、船舶の「目的」を強調するという点については、後述する。

このフランスの学説による解釈が、国連海洋法条約とは異なった意味をもつか、少なくとも、国連海洋法条約の一つの解釈として特徴的であるか、という観点からすると、必ずしもそうとはいえない。国連海洋法条約でも、18条で通航要件を規定しており、19条2項の(ℓ)で「通航に関係のない行為態様」を規定しているので、そのいずれを根拠として外国船舶の無害通航権を否定するかについては、選択の余地がありうる。ただし、いずれを選択するかによっては、立証責任の内容や軽重及び配分に相違がある。そこで、フランスのデクレも2条で国連海洋法条約18条を写した通航要件規定を有しているのであるから、デクレ2条か3条かの選択はありうる。フランスの国内裁判実践は、3条の有害性の認定の方法を選択したということになる。

もっとも、上の学説が挙げるように、フランスの国内実践は、通航要件ではなく、有害性の認定を根拠として無害通航権を否定したという、ひとつの国家実践の意義をもつとはいえる。ただし、そうであるからといって、フランスのデクレ2条の通航要件に関する国内実践の集積やこれらの検討を待たなければ、通航に関係のない行為を行う目的の船舶については、デクレ3条第二文により有害性の問題となり、通航要件が意義をもたないという結論を直ちに導くことはできない。また、上記のフランスの学説も、そこに挙げる国内実践が、通航要件ではなく、「通航に関係のない行為」ということで、有害性の認定を行うことを特に強調して、その点だけを評価しているわけでもない。なぜなら、当該学説は、フランスの国内実践は、国連海洋法条約19条2項の(d)(沿岸国の防衛又は安全を害することとなるような情報の収集を目的とする行為)の解釈としても成立するとしており、「通航に関係のない」行為ではなく、19条2項の(d)にいう行為に関する実践としても評価しているようであるからである。この解釈自体は疑問であるが、これについても後述する。

(イ) 次に、フランスのデクレが、目的 (finalité) を強調する効果をもつという同学説の評価についてであるが、これが、国連海洋法条約19条2項の (ℓ) を、デクレ3条第二文の本文の中に規定したことの効果といえるかは、やはり疑問である。国連海洋法条約19条2項は、行為態様説を採用していると解されるが、そのこと自体は、19条2項の (ℓ) として通航に関係のない活動が規定されようとも、あるいはかりに、19条2項の本文に規定されようとも特に変わらない。つまり、フランスのデクレ3条の第二文で、通航に関係のない活動を規定したという、規定位置の変化によって、行為態様説から、「目的」や船舶の通航・存在それ自体のもつ性質を考慮する解釈への変化が、論理的に結びつけられるわけではない。無論、国連海洋法条約19条1項が、19条2項の行為態様説とは別の要因や基準により無害性を認定することを認めているという解釈はありうる。そのことは、フランスのデクレ3条の第一文についても、同様にあてはまる。その解釈において、「目的」を無害性の認定基準とする選択も考えうる。^{*15} けれども、デクレ3条が、国連海洋法条約19条2項の (ℓ) を、行為態様を列挙する一項目としてではなく、3条第二文に規定しているという変化によって、無害性の認定基準として「目的」を強調する結果になるという見解は理解しにくい。

(ウ) さらに、「目的」の強調というが、そのことの意味と意義をみておきたい。上記の学説によると、「通航に関係のない」行為を行う目的の船舶は、無害通航権をもたず、その領海への入域が拒否され、領海における存在自体が排除されるという。もし、目的を強調することの実質的な意義が、船舶が有害と推定される具体的な活動に従事していない段階でも、これに対して沿岸国が措置をとることができる、という点にあるのであれば、同じ意義は、国連海洋法条約25条、そして、これを写したフランスのデクレ5条にいう「防止措置」の適用によっても実現されるともいえる。ただし、無害でない通航を「防止」するための措置を取る段階では、有害性を認定して無害通航の権利自体を否定できるかは、国連海洋法条約19条2項の「いずれかに従事する場合」からすれば、否定的に解される。したがって、この「防止」の段階で沿岸国が取れる措置は、外国船舶が無害通航権を有していても、なおこれに対

して取りうる措置に限定されることになる。^{*16} もし、「目的」を強調することの意義が、そのような目的をもつ船舶の存在や通航それ自体を有害であると認定することにあるのであれば、それは、国連海洋法条約25条の防止措置規定の意義とは異なる問題である。

そこで、「目的」をそのような意義をもつ意図的要因であるとしても、はたして、行為態様と切り離して、船舶の「意図的要因」を認定することができるか、という疑問が残る。たとえば、有害とされる活動を、現に行っただけであるとか断続的に反復している船舶のような場合には、今後もそのような活動を行う高い蓋然性と、それを疑うに足りる合理的な理由をもって、有害活動を「目的」とする船舶であるということはできるかもしれない。しかし、そのような船舶に対しては、国連海洋法条約25条（フランスのデクレ5条）により、沿岸国が防止措置を取りうることは明らかであって、その限りで、沿岸国の法益は保護される。つまり、そのような場合に「目的」という要因を無害性の認定基準に含めることの意義は、「防止」にとどまらず、無害通航権を否定する必要がある場合に限られる。他方で、事実上の蓋然性や、有害活動を行うと疑うに足りる十分なあるいは合理的な理由が伴わないような場合に、つまり、時間的にも事實的にも船舶の活動とは切り離して、どのようにして船舶の「目的」を認定するのか、そして、これに無害通航の権利を否定する意義があるのかは理解しにくい。

かつて、軍艦について船種別規制が主張され、船舶の性質自体が沿岸国にとって危険であり、船舶の通航や存在それ自体が有害であると解されたのは、それは、まさに、軍艦という独自の船舶の種類であったからといえる。つまり、軍艦については、現に当該軍艦がどのような具体的活動を行っているかを考慮することなく、およそ軍艦であることによって、その存在自体が危険性をはらみ、沿岸国の安全をおびやかすものであるという、一般的承認が存在するのである。そして、そのような一般的承認が根底に存在するからこそ、船種別規制が成立することができるのである。しかし、軍艦という特別な船舶の種類による限定をはずして、一般的に、船舶の「目的」ゆえにその存在自体が危険であるとか、船舶の性質が危険を含むという判断を、上にのべた

ように、時間的にも事實的にも具体的な有害活動の実施と切り離して行うことには、多大な困難が伴うと予測される。そして、沿岸国にこのような「目的」要因により有害性の認定を認めれば、その判断が沿岸国の主観や恣意に左右される危惧は深刻なものとなる。

しかも、フランスのデクレに関する上記の学説は、デクレ3条第二文において、「目的」要因の強調を主張する。そこで、デクレ3条第二文によれば、例示される（限定列举ではない）活動に従事する船舶の通航は有害と推定されるが、「目的」による推定を認めれば、列举されるいずれかの活動を行う目的をもつだけで、外国船舶が有害性を認定されることもあり得る。「目的」の認定に、沿岸国の主観が入り込むおそれがあるのに加えて、目的があるというだけで、有害性の推定まで働くとはやはり疑問が残る。もっとも、国連海洋法条約19条1項を写した、デクレ3条の第一文において目的という要因を認めるのであれば、この場合には、有害性の推定は働かない。

(エ) そもそも、「通航に関係のない」活動が、一般的に平和・秩序・安全を害するといえるのかという疑問がある。これは、まさに国連海洋法条約19条2項の起草過程で強く主張された疑義である。

国連海洋法条約19条2項の列举事項については、繰り返し、19条2項の(ℓ)の存在が、「open-endednessを招来する」という理由で、その削除が提案されており、削除されないのであれば、せめてotherではなくて、similarに代えて、19条2項の(ℓ)の意味を限定するべきであるという提案が行われた。^{*17} その提案の趣旨は、「通航に直接の関係を有しないその他の活動」が、すべて、「沿岸国の平和・秩序・安全」を害する活動であると、解釈されるおそれがあり、それは、起草意図とは異なるから削除すべきである、という理由であった。^{*18}

こうした経緯に鑑みると、まさにこれらの提案が排除しようとした解釈を、国連海洋法条約19条2項よりも一層明確にして、フランスのデクレはこれを立法したといえる。なぜなら、デクレ3条第二文は、「通航に関係のない」活動は、平和・安全・秩序を害するものとみなされると一般的に規定し、しかも、それに続く11の列举が、「とくに」という文言に導かれており、例示

列挙にとどまることを明らかにしているからである。もっとも、国連海洋法条約の（a）から（k）の活動を、「通航に関係のない」活動というデクレ3条第二文の例示として位置づけたことは、国連海洋法条約の起草過程にあった、国連海洋法条約19条2項の（ℓ）の other を、similar に変更するという提案趣旨に近いものがあるということもできなくはない。

結果的には、国連海洋法条約19条2項の（ℓ）に対する批判や疑義が繰り返されたにもかかわらず、19条2項の（ℓ）は残った。国連海洋法条約の成立過程の最終段階で、ギリシャが19条2項の（ℓ）に対する批判を繰り返し、other を similar に変更すべきであると提案した。これについては、ペルー、イギリス、デンマーク、ユーゴスラビア、ベルギーが賛成の意を表明した（後に、西ドイツも同様の提案を行った）。他方で、ブラジル、エクアドル、マレーシアが反対の意を表明した。このように見解がわかれたために、ギリシャ提案は採択されなかったのである。^{*19}

ただし、少なくともここでギリシャ提案に反対した国々は、その理由を、other を similar に変更するのは、「限定的すぎる」（マレーシア）とか、「無害通航の概念を損なうものである」（ブラジル）としている。^{*20} 前者については、ギリシャ提案よりも、「通航に関係のない」行為態様を広くとらえようという趣旨であろうが、これは、19条2項の（ℓ）が、行為態様を基準としているという前提を変更する主張ではない。後者については、「通航に関係のない」行為態様が、一般的に無害通航ではないという基本的立場を示しているのであろうが、それが、国連海洋法条約18条の通航要件と19条2項（ℓ）との関係をいかに解しているのかは明らかではない。いずれせよ、ブラジルの主張も、19条2項の（ℓ）が、あるいは、より一般的に「通航に関係のない」活動でも、行為態様に着目していることを変更して、船舶の「目的」や性質を判断基準として、船舶の存在や入域それ自体を有害とみなす、という解釈を支持する証拠とすることはできない。

したがって、フランスのデクレ3条第二文が、フランスの学説が説明するように、「通航に関係のない」活動を「目的」とする船舶の存在や入域を有害とするという趣旨であるとすれば、それは、国連海洋法条約19条2項の（ℓ）

をめぐる議論から支持を得ることはできない。そして、デクレ3条第二文は、「通航に関係のない活動に従事する (se livre à) ……通航」は平和・秩序・安全を侵害するとみなされるとしているのであるから、国連海洋法条約19条2項 (ℓ) のように活動の一例としてではなく、デクレ3条第二文の本文として一般的に規定したからといって、同3条が船舶の「目的」を有害性の判断基準として強調する規定であるというフランスの学説は、同3条の規定ぶりからは理解することができないのである。^{*21}

(オ) 付言すれば、フランスの学説が、デクレ3条に関する上述の解釈は、国連海洋法条約19条2項 (d) の解釈としても成立するとしている点にも疑問が残る。フランスの学説は、19条2項 (d) が、「沿岸国の防衛又は安全を害することを目的とする (visant à nuire)」宣伝活動を規定していることにおいて、船舶がかかる宣伝活動に実際に着手することを待たなくとも、その目的があれば、かかる船舶の存在や入域を沿岸国は拒否できるという解釈と適合するとしている。^{*22} しかし、19条2項 (d) の規定ぶりをみれば、「目的とする」は「宣伝活動」にかかっていることは明白であって、宣伝活動を行う「目的」それ自体が、有害性の判断基準の一つとして規定されているわけではない。このことは、19条2項の列举が、船舶の行為態様に着目して、具体的な活動に「従事する」場合を列举していることから明らかである。

(3) 国連海洋法条約19条の解釈としてのフランスの1985年デクレ

(ア) 国連海洋法条約19条の無害通航の「無害性」に関する規定は、1930年ハーグ法典編纂会議以来、重要な議論の行われてきた問題である。^{*23} ここでは、フランスの1985年デクレが惹起する争点を中心として、国連海洋法条約19条の解釈という観点からこれを考察しておきたい。

(イ) 国連海洋法条約19条1項は、1958年領海条約14条4項とほぼ同文である。しかし、領海条約14条4項については、無害性の認定基準・要因について、行為態様以外の基準や要因も認める解釈も可能であるが、この点を、国連海洋法条約19条1項が踏襲したといえるわけではない。^{*24} 国連海洋法条約19条の起草過程の初期において、たとえば、フィジー提案が、提案3条の1項で領海条約4項を反復し、提案3条2項で、沿岸国の平和・安全・秩序を害す

るとみなされる活動のリストを挙げている。フィジーは、提案理由を説明して、「無害通航は、依然として沿岸国の平和・秩序・安全との関係で決定されるべきであるが、いかなる活動が実際に沿岸国の平和・秩序・安全を害すると見なされるかを決定するために、適用される客観的な基準が求められる」と述べている。^{*25} ここで注意すべきことは、第一に、具体的な活動のリストは、フィジー提案3条1項を客観的に基準化したものであること、第二に、活動のリストは、提案3条2項が「以下のいかなる活動に従事している場合も」と規定していることから、船舶がそれらに従事しているときに有害であると判断されること、第三に、したがって、提案3条1項も、提案3条2項の基準が行為態様に着目した客観的基準であることから、行為態様を基準として無害性を認定する規定であると考えられていることである。

1975年の非公式単一草案において、国連海洋法条約19条の原型が規定されるまでの段階で、イギリス提案、マレーシア・オマーン・モロッコ・イエメン4ヶ国提案、東欧諸国提案は、いずれも活動リストを伴う規定案であったが、「……しない限り、外国船舶の通航は、沿岸国の平和・安全・秩序を害するとはみなされない」という規定ぶりであった。このような規定ぶりをとれば、活動リストが「包括的」であり、沿岸国の平和・安全・秩序を害する場合というのは、活動リストに含まれる場合に限定されるという解釈が自然である。フィジーが、「……とみなされる」という肯定的規定ぶりの修正提案を出して、非公式単一草案16条2項は、現国連海洋法条約19条2項と同様に、「……とみなされる」という肯定的規定ぶりである。ただし、このことは、活動リストが「包括的」ではなく「例示」にすぎないという解釈に支持を与えるとは必ずしもいえない。なぜなら、先にフィジー提案の提案理由をみたように、フィジーは活動リストにより「客観的基準」を設定することを重視しており、そうした趣旨からすれば、フィジーの「……とみなされる」という表現への修正提案が、リストの「包括性」を否定し、沿岸国による有害性の判断の裁量を許容することを理由としているとは考えにくいからである。

その後、現国連海洋法条約19条2項の(ℓ)に対する批判を含めて、19条2項の列挙するいくつかの活動の規定について修正案が提案されて、いくら

かの変更が行われて19条2項となった。^{*26}

(ウ) 国連海洋法条約19条1項と2項の関係については、フィジー提案の提案理由やこれと同じ基本的立場にたったいくつかの提案にみるように、19条2項は、19条1項にいう、沿岸国の平和・秩序・安全を害するとみなされる場合の、客観的基準を規定している。領海条約14条4項が、客観的基準化の試みをもたず、有害性の判断が沿岸国の主観に左右される危惧を有していたことに対して、国連海洋法条約ではこのような危惧が現実化することを防ぐ目的において、19条2項が規定されたのである。こうした経緯からすれば、19条1項と19条2項とは、無害性について、同様の要因によってこれを定義する趣旨であり、19条2項が、船舶の活動という行為態様に着眼して、これらの活動のいずれかに「従事している」ことにおいて有害性を規定しているのであれば、19条1項も行為態様を要因とする無害性についての一般的規定であると解される。

(エ) 19条2項の諸活動の列挙が、限定列挙であるのか、それとも例示列挙にとどまりそれ以外の活動が有害と認定されることを認める趣旨であるかについては、限定列挙であることを明白に示す規定よりは採用されなかった。ただし、「……しない限り」有害とはみなされないという規定ぶりをやめて、「……をする場合には」有害とみなすという規定ぶりを提案をしたフィジーが、例示列挙であることを明らかにするという理由に基づいていたわけではないことは、上記のとおりである。もっとも、「以下の活動に従事するときだけに、」有害とみなされる、という提案が退けられている事実は、19条2項が限定ではなく例示列挙であるという解釈に支持を与えるかもしれない。また、19条2項の規定ぶりだけに注目すれば、諸活動の列挙が例示にとどまりそれに限定されるわけではないという解釈も成立はする。

これらの点についての国家実践としては、1989年の米国とソ連（当時）の「無害通航を規律する国際法諸規則の統一解釈」に関する合意が注目される。^{*27} 主要な海軍国であり同時にもっとも長く広大な沿岸をもつ二国が、この合意において、国連海洋法条約19条は、その2項において「包括的なリスト」を規定しているとして、限定列挙であるという解釈を明らかにしている。

さらに、このいずれかの活動に従事していない船舶の通航は、無害通航であるともいう。^{*28} 後者は、19条2項に限定するのではなく、19条全体についての見解であると解されることから、米ソ二国が、19条1項が19条2項とは異なり行為態様以外の要因に注目して、有害性を認定することを許容していると解する趣旨ではないといえる。

(オ) 19条2項を例示列举であると解する説は、19条2項ではなく19条1項を根拠として、19条2項が行為態様を判断基準としているのに対して、これとは異なる判断基準により有害性を認定することを主張する。フランスのデクレに関する学説が、「目的」を強調して、有害性を認定するのも、そのような19条1項の解釈論と結びつけてはいないものの、19条2項の行為態様基準以外の基準を認める立場の一例である。

(ウ) でみたように、19条の起草過程からは、19条2項は19条1項の有害性の判断のために客観的な基準化を図った規定であるという趣旨を確認できるので、それからすれば、19条1項を19条2項の行為態様基準から異なる独自の基準を規定する条項と解することはしにくい。国家実践としても、米国とソ連の合意は19条について、行為態様基準説を採用している。また、19条1項と19条2項の規定ぶりだけを比較すれば、19条2項は船舶の通航は、「……に従事する場合には」有害とみなされると規定するが、19条1項は、「通航は、……しない限り」無害とされるとある。19条1項の規定ぶりだけからすれば、何らかの活動に従事していることをもって有害性を認定するという規定ではなく、通航そのもの、つまり、フランスの学説が強調するように、船舶の入域や存在それ自体が有害であると認定することを認めているかのようによめる。しかし、19条の起草過程で、たとえばイギリスが自らの提案の理由説明において、「無害通航に関するこの提案は、『無害性 (innocence)』がその表題であり、諸活動の列举は、まさに無害性の明確な定義を与えるとともに、通航を有害なものにする活動を限定しているのである」と述べている。^{*29} たしかに、領海条約14条4項は、有害性の認定に沿岸国の裁量を大幅に認めていた。けれども、国連海洋法条約19条は、これを改善するために規定されたのであり、19条2項は19条1項と独立して設けられた条項ではない。

したがって、19条1項の主語である「通航」は、19条2項の諸活動のリストに基づいて、有害という性質を帯びると解するのが、起草趣旨を尊重した解釈である。

フランスの1985年デクレ3条は、その規定ぶりからすれば、行為態様以外の基準により有害性を認定する趣旨であるとは必ずしもよめない。かりに、フランスの学説によるデクレの解釈が、フランスの国内実践を反映しているとしても、そのような解釈が国連海洋法条約19条の解釈として適合的であるかについては、これまでの検討からすると疑問が残る。このような解釈が国家実践により蓄積すればともかく、起草過程における諸国の見解や米国とソ連の合意という国家実践に比較しても、現段階でフランスのデクレによる国連海洋法条約の解釈（ないしは、フランスの学説によるフランスのデクレと国連海洋法条約の解釈）は、一般的に承認をえられるものではない。

(4) フランスの1985年デクレに関するその他の留意点

デクレ5条1項は、無害ではない通航を防止したり中断するために、必要な警察措置をとることを規定する。この「中断するため」の措置は、国連海洋法条約25条には規定がない。同条は、「防止するために」と規定するのみである。この点は、「無害でない通航」を行っている船舶は、すでに、「無害通航権」を享受してはいないので、無害通航権により沿岸国の領海に対する領域主権が限定されることはなく、したがって、沿岸国による領域主権の当然の行使として、無害でない通航を中断し排除する措置をとることができると解される。フランスのデクレ5条1項は、これを国内法上明記したものといえる。

なお、国連海洋法条約25条は、防止措置の要件と程度および内容については規定していない。たとえば、海洋環境の保護に関する規定では、220条は、「疑うに足る合理的な理由」を要件としている。25条に基づく防止措置も、24条の制限のみならず、220条を勘案して、同様の要件のもとに取るべきであるともいえる。^{*30} フランスのデクレ5条は、この点については明らかにしていない。

4. 1994年7月15日海上取締法と1995年4月19日海上における強制と武力の使用に関するデクレ

(1) 1994年7月15日海上取締法

(ア) 1994年法の制定経緯は、以下のとおりである。1984年および1989年のスペイン漁船に対する海軍の発砲について、法的な根拠が存在しないことがフランス国内で議論にのぼった。結果的には、発砲者の刑事責任にまで議論が及んだのである。1989年の発砲については、首相による指令 (instruction) が与えられていたが、これは行政的な意味はあっても、発砲の法的な根拠を整えるためには充分ではなかった。また、この指令は、目的・対象を漁業取締に限定していたために、より一般的に強制措置及び実力の発動の法的根拠を整備する必要が認識された。このような国内的な事情に加えて、国連海洋法条約上の沿岸国の取締の権限と責任(警察・環境・関税などに関しての取締)が増大したために、これを国内的に実施するためにも立法措置が必要であると判断されたのである。^{*31}

(イ) 1994年法の骨子は以下のとおりである。

権限主体は、公船の指揮官及び公用航空機の指揮官であり、「国際法及び国内法の尊重を確保するために」、「国際法に予定されているか、もしくは、国際法により規定されている取締 (contrôle) 及び強制 (coercition) の措置を取る (1条)。

取締法の適用範囲については、フランス船舶に対してはあらゆる場所において適用があり、外国船舶に対しては、フランスの管轄下にあるか、あるいは、公海上であっても国際法に予定されている場合に (通商、海賊、テロリズムなど) 適用がある (2条)。

取締措置の内容としては、審査 (reconnaissance)、臨検 (visite)、航路変更 (曳航も含む、領海外退去もある)、追跡がある (3, 4, 5条)。これらの措置は、国際法 (条約及び慣習法) に規定されている措置と変わらないが、国内法上で、しかも、平時について、これらの措置を規定する法が成立したことが重要である。

取締に服従しないときには、最大100万フランの罰金により担保されてい

る（8条）。

強制措置や実力の使用に関しては、国籍の確認や、臨検、曳航が拒まれたときに、催告を行った上で、当該船舶に対して、「必要であれば、実力の使用も含めて」、強制措置を発動することができる（7条）。この強制措置及び実力の使用について、その適用要件その他の詳細は、1995年デクレにより規定されることになっている。

(2) 1995年4月19日デクレ

1995年デクレにおいて、強制措置発動の要件が規定されている。デクレは、1条により、1994年法7条に規定する強制措置には、「警告射撃（le tir d'avertissement）」と、狭義の実力使用（actions de vive force et tir au but）があるとした上で、その各々についての要件を、以下のように規定している。

警告射撃については、海軍軍管区司令官（préfet maritime）あるいは海外領土における地方政府の代表者により授権される。船舶に対する停船や航路変更を要求する催告を先行して行ったうえで、警告射撃が行われる（2条）。

対象船舶の船長が、上記の催告に従わず、続いて、警告射撃にも従わない場合には、海軍軍管区司令官あるいは海外領土における地方政府の代表者は、船舶の船長を拘束する目的のために実力を用いること（une action de vive force）を命令することができる。これは、船舶のコントロールを得るために行われる実力の使用である。この実力の使用は、首相と関係大臣に直ちに報告される（3条）。

さらに、警告射撃も実力の使用も効果を得られない時には、海軍軍管区司令官あるいは海外領土における地方政府の代表者は、首相に、船舶に向けて直射（tir au but）することを授権するように、要請することができる。ただし、この授権は、すべての可能な方法において、外務大臣の意見を受けたうえで行われる。いかなる場合にも、直射は、人にむけられてはならないし、炸裂弾を用いてもならない（4条）。

(3) 1994年法と1995年デクレの検討

(ア) 1994年法は、目的条項である第一条で、「国際法の尊重確保」を規定している。先にみた1985年の無害通航に関するデクレでは、その一条の解釈によっ

ては、無害通航の国際法上の権利性すらも否定しているかのようであった。これに比較すると、執行・強制措置については、国際法に従う意図が1994年法では明確である。

- (イ) 1995年デクレの5条によると、このデクレに規定することは、正当防衛あるいは特別の規定により官権に認められている実力の使用を妨げない、としている。いいかえれば、「正当防衛」にあたらぬような状況でも、このデクレは実力の使用を認めているともいえる。日本の警職法7条などと比較すると、実力の使用の範囲が広いと解することができよう。^{*32}

5. 1988年麻薬取締条約17条の国内実施のための1996年4月29日法

(1) 1994年法との統合

1996年法は、公海上の外国船舶及びフランス船舶上の麻薬取引の抑止を目的としている。1996年法は、1994年法を「一般規定」と定義して、これを第一章におき、1996年法を第二章とすることによって、両法を統合した。1985年無害通航に関するデクレ、1994年法とこれに付随する1995年デクレ、1997年の下記の司法警察の権限を行使できる者を特定するデクレにより、海上における執行管轄権の行使に関するフランス法体制が、ほぼ集大成をみることになる。

(2) 1996年法の概要と意義

- (ア) 「行政警察 la police administrative」に関しては、1996年法は1994年法を補完するものである。1988年麻薬取引条約17条の予定する措置との関係で、1996年法は、物品及び書類の押収、公海や外国の港に向けての航路変更（旗国の要請に合わせて）などを規定した（第一章、14条）。

- (イ) 1994年法は、「行政警察」についての規定にとどまったので、犯罪捜査や追跡が規定されていなかった。そこで、1996年法は、「司法警察 la police judiciaire」に関する規定を拡充した。具体的には、①刑法の適用領域を越えて、外国人に対して管轄権を行使する根拠の整備②保全措置としてだけでなく、刑事手続きの一環としての押収や捜索を規定③指揮官（関税吏やデクレに特定された海軍士官）に、司法警察の権限の授与、などの内容である（第二章、15及び16条）。^{*33}

6. おわりに

ここでは、海上警備に関する近年のフランス国内法制を検討してきた。1996年法による統合された、海域における実力行使を含む執行権行使に関する法制は、1994年法1条が明白に国際法の尊重を規定しており、国際法上認められた執行権行使の国内法上の根拠を整備する趣旨であると解することができる。これに比して、1985年の無害通航に関するデクレでは、多くの国連海洋法条約規定をそのまま写しながらも、無害通航の国際法上の権利性や沿岸国の権利への制限に関する条約上の規定を、巧妙に排除している。こうしたデクレの基本的立場からすれば、上で批判的に検討したフランスの学説が、有害性の認定において沿岸国の裁量を強める解釈を提示するのは、沿岸国の利益をより一層強く保護するものといえよう。しかし、同デクレの基本的立場は、国連海洋法条約に対して適合的ではない。こうしたデクレの基本的立場の認識にたつて、船舶の有害性認定に関する具体的なフランスの国家実践に注目していく必要がある。

註

- * 1 Décret N. 85-185 portant règlement du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises. これについては、すでに海上保安協会の「経済水域における海洋法執行体制に関する調査研究事業」事業報告書『我が国の新海洋秩序』第3号において、検討が行われている、山本草二「無害通航に当たらない領海侵犯」同事業報告書、1990年3月、72-75、86頁、また、本稿で参照するフランス国内法の部分的な邦訳と分析として、田中利幸「海外調査報告ーイギリス連合王国・フランスー」海洋保安協会「国連海洋法条約に関する国内体制の調査研究事業」事業報告書、『新海洋秩序と海洋保安法制』第3号、127-128頁。
- * 2 Loi N. 94-589, relative aux modalités de l'exercice par l'état de ses pouvoirs de contrôle en mer.
- * 3 Décret, N. 95-411 relatif aux modalités de recours à la coercition et de l'emploi de la force en mer.

- * 4 Loi N. 96-359 relative au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes faites à Vienne le 20 décembre 1988.
- * 5 なお、1996年法と麻薬及び向精神薬の違法取引に関する国連条約を中心として、海域における執行権行使に関するフランスの国内法制を検討するものとして、たとえば、Fillon, J. L., *Le droit international de la mer et la législation française face au trafic des stupéfiants en mer*, *Annuaire du droit de la mer*, Tome I, 1996, p. 67.
- * 6 これに関連する点として、1994年法では、第1条で、「国際法および国内法や諸規則の中で、海域に適用のあるものの尊重を確保するために」という一般的な目的が規定されている。また、領海における一般的な保護法益が明らかにされていない場合には、無害通航に対する警備との関連からすると、「無害性」の認定基準の中に、当該国家の保護法益が具現されることになるともいえる。
- * 7 日本の1977年領海法も、1996年領海・接続水域法のいずれも（後者は接続水域における保護法益を明定してはいるが）、領海における日本の一般法益を規定しているわけではない。他方で、海上保安白書などによると、日本の海上警備は、「一般的には、我が国の平和、秩序、安全を害する外国からの諸活動に対して、我が国領海内における主権を確保するために行われるもの」とされており、主権確保や我が国の平和・安全・秩序維持という保護法益が前提とされていると解することができる、たとえば、『海上保安白書』、平成9年度、39頁など。
- * 8 Queneudec, J. P., *Mer territoriale et territoire maritime*, *Annuaire du droit de la mer*, Tome II, pp. 111-113; Fillon, *op cit.*, pp. 82-84; フランス法のいくつかの関連規定について、田中前掲、124頁以下。
- * 9 なお、関税法44条 bis は、接続水域の設定に伴って、12から24海里において、関税吏が、関税法違反の防止と制止のために干渉できることを規定している。それは、犯罪が行われている場合か、もしくは、犯罪の嫌疑が

存在する場合に、介入 (intervention) および臨検 (visite) の権限行使である。

- *10 これらの判決の背景については、Queneudec, *op cit*, p. 112.
- *11 山本草二『海洋法』三省堂、1992年、126-127頁。
- *12 Queneudec, *La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales française*, *Annuaire français de droit international*, Tome XXXI, 1985, pp. 788-789.
- *13 *Ibid.*, p. 789.
- *14 *Id.*
- *15 いうまでもなく、国連海洋法条約19条1項と2項とでは、立証責任の内容や配分の相違に加えて、19条2項では、そこにあるいずれかの活動に従事すれば有害の「推定」が働くという相違は存在する。それゆえに、無害性の認定基準に「目的」認めるとしても、19条1項においてそのように解釈するか2項によるかによっては、これらの相違はある。ただし、19条2項は行為態様説を規定していると解することには、ほぼ一致がある。
- *16 上記のように、フランスのデクレは、沿岸国が無害通航を妨害してはならない義務を規定する国連海洋法条約24条に対応する規定をおいていない。このことが、デクレ5条に規定する「防止措置」をとる要件や防止措置の程度及び内容にもつ効果は、5条の適用実践により答えられる問題である。
- *17 Nordquist, M. H., *Uniter Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary*, Vol. II, Dordrecht/ Boston/ London, 199*, pp. 171, 173, 174, 177.
- *18 *Ibid.*, pp. 171, 174.
- *19 *Ibid.*, P. 173, para. 19. 8, p. 174, para. 19. 9
- *20 *Ibid.*, note 8.
- *21 このデクレ3条第二文の規定ぶりは、1958年領海条約14条4項の「通航は、……害しない限り、無害とされる」という規定ぶりと明らかに異なっている。

- *22 Queneudec, op cit., La régelementation du passage ……., p. 789.
- *23 Nordquist, op cit., pp. 166 – 167; Gidel, op cit., p. 201 et seq. 1930年のハーグ会議における条約案は、「通航は、……船舶が沿岸国の安全、……を害するいかなる行為を行う目的で (for the purpose of) 領海を使用する (make use of) ときにも、無害ではない」と規定している。「目的で」という点を強調すれば、船舶の通航の目的という要因により (つまり、現実の有害活動の着手がなくても) 有害性を認定できると解される。ただし、文理的にみれば、領海を「使用する」ということの意義如何によっては、目的という要因だけで有害性の認定を認めていると解せるかについて疑問がないわけではない。
- *24 領海条約の起草過程のいて、国連国際法委員会提案では、「……の活動を行うために領海を使用 (use) しない限り」と規定されており、行為態様が有害性の判断規準・要因であると解することができる。しかし、領海条約14条4項は、「領海の使用」とか「活動を行う」などの表現を削除した。
- *25 Nordquist, op cit., p. 167.
- *26 この過程では、国連海洋法条約18条2項にかかわる争点や、無害性と国内法との適合性との関係など重要な点を含むが、ここでは立ち入らない。
- *27 1989年9月23日採択。International Legal Materials, Vol. 28, p. 1444, 1989.
- *28 この2ヶ国以外の国々からは、軍艦の通航は「事前通報も沿岸国による事前許可も要求されない」という解釈に対して反対が示されたことや出典について、Nordquist, op cit., p. 178, note 12.
- *29 Nordquist, op cit., pp. 168 – 169.
- *30 田中利幸「外国船舶による領海での条約違反と国内法」海上保安協会、国連海洋法条約に関する国内体制の調査研究事業、事業報告書『新海洋秩序と海上保安法制』1993年、78頁。
- *31 Annuaire français de droit international, Tome XL, p. 1064; Fillon, op cit., pp. 68 – 70.
- *32 安富潔「無害通航権と実力の行使」海上保安協会、「国連海洋法条約に

関する国内体制の調査研究事業」事業報告書、『新海洋秩序と海上保安法制』
第3号、1993年、95-96頁。

*33 1996年の概要および分析については、Fillon, *op cit.*, pp. 83-84, 88-92.

無害でない通航を防止するための必要な措置

—不審船への対応を考える—

関西大学教授 坂元茂樹

1 はじめに

本年3月23日に発生した不審船の事例は、これまでの類似の事例⁽¹⁾とは異なり、わが国の領海警備⁽²⁾のあり方に対して国民的関心を惹起するとともに、本主題に関する関係国内法令の整備の必要性を認識させる結果となった。四方を海に囲まれたわが国にとって、領海警備は「国境警備」の性格をも併せもつわけで、今後ともいっそうの関心が払われて当然の主題と思われる⁽³⁾。他方、領海では、海上国際交通の便宜を図るために、すべての国の船舶、すなわち、外国船舶に無害通航権が認められており（国連海洋法条約第17条）、沿岸国はかかる無害通航権を妨害しない義務を負っている（同第24条）。その結果、沿岸国は「外国船舶の領海内への立ち入り及び通航を完全に自国のコントロールの下におくことができない⁽⁴⁾」という固有の制約を抱えることになる。他方、無害でない通航を行っている外国船舶に対して、沿岸国として規制を及ぼしうることは沿岸国の保護権として国際法上許容されている（同第25条）。従って、こうした無害でない通航を行っている外国船舶に対して、国際法上具体的にわが国としてどのような対応が可能か、また国内法上どのような対応が予定されているかということが問題となる⁽⁵⁾。

具体的検討に入る前に、先の能登半島沖事件の概要を要約しておきたい。平成11年3月23日、能登半島沖の日本領海内において「第二大和丸」、さらに佐渡島西方の領海内において「第一大西丸」という船名を付けた不審な漁船2隻（当時、前者の船名の漁船は兵庫県浜坂沖で操業中であり、後者はすでに漁船原簿から抹消された船舶であり、船名詐称の疑いがあった）が海上自衛隊の哨

戒機P3Cによって発見され、海上保安庁に通報された⁽⁶⁾。保安庁は、同庁の航空機、巡視船艇により漁業法第74条3項⁽⁷⁾にもとづく立入検査のために停船命令を実施したが、これを忌避し逃走したため、同法第141条⁽⁸⁾の立入検査忌避罪により、海上保安庁の巡視艇「はまゆき」、「なおづき」、巡視船「ちくぜん」、「さど」などが公海上まで継続追跡を行い、小銃、13mm及び20mm機銃による威嚇射撃を実施した⁽⁹⁾。にもかかわらず、これらの不審船舶が速度を上げ逃走したため、追跡が困難となった。そこで、24日午前0時30分、運輸大臣は防衛庁長官に対し海上警備行動の要請を行い、これを受けた同長官は内閣総理大臣に対し海上警備行動の承認を要請した。同要請に基づき、内閣総理大臣は、午前0時45分、持回り閣議を経て、昭和29年の自衛隊発足以来、初めての海上警備行動に係る承認を与えたのである。同承認を得て、防衛庁長官は、午前0時50分、自衛隊法第82条⁽¹⁰⁾に基づき海上警備行動を発令し、海上の安全のために当該不審船舶に対し必要な措置をとるよう海上自衛隊自衛艦隊司令官に命令した。この海上警備行動の発令により出動した護衛艦「はるな」「みょうこう」は無線及び発光信号による停船命令を実施し、警告射撃を行うとともに、P3Cが警告として爆弾を投下するなどして強制停船を実施したが、当該不審船舶2隻がこれを無視し、いずれもわが国の防空識別圏の外に逃走したため、遂に追跡を断念した。もちろん、わが国が当事国である国連海洋法条約は、「追跡権は、被追跡船舶がその旗国又は第三国の領海に入ると同時に消滅する」(第111条3項)と規定し、防空識別圏の通過をもって継続追跡権の終止要件とはしていないが、「相手国を刺激し、事態の拡大を招くおそれがある」(野呂田防衛庁長官答弁)と判断して、こうした措置をとったと説明されている⁽¹¹⁾。

当該事件後の平成11年6月4日、政府は関係閣僚会議を開き、「不審船対応策」をまとめた。その中で、不審船への対応は「警察機関たる海上保安庁がまず第一に対処するとし、同庁で対処することが不可能若しくは著しく困難と認められる場合に自衛隊が海上警備行動により対処するという現行法の枠組みを維持する」ことをその基本方針として確認した。さらに、「我が国の領海及び内水並びに排他的経済水域にある不審な漁船には、漁業法の立入検査(第74条)及び立入検査忌避罪(第141条—罰則は6カ月以下の懲役又は30万円以下の罰金)

を適用」、また「我が国の領海及び内水にある外国貨物を積んでいると思われる船舶には、関税法の立入検査及び立入検査忌避罪を適用」し、その他、「我が国の領域において、何らかの法令違反を行ったことが明らかな船舶には、当該法令違反の罪を適用」することとなった。そして、本事件で注目された不審船への武器の使用については、「警察機関としての活動であることを考慮すれば、警察官職務執行法の準用による武器の使用が基本」であることを確認した。ただし、「不審船を停船させ、立入検査を行うという目的を十分達成するとの観点から、対応能力の整備や運用要領の充実に加え、危害射撃のあり方を中心に法的な整理を含め検討」する必要が了承された⁽¹²⁾。本稿は、こうした基本対処方針を踏まえて、国際法の観点から無害でない通航に対する沿岸国の対応、さらにはその国内法の受け皿としての海上保安庁法が本主題に対してどのような対応を予定しているかを検討するとともに、とりわけ関心を集めた不審船への武器の使用のあり方を検討し、領海警備における法整備又は運用の課題を探ることを目的とするものである。なお、本稿の検討にあたっては、「不審船」という用語を、「沿岸国に対する情報・工作活動など、その航行目的や活動実態が沿岸国にとって許容できない活動を行っている外国船舶を指すもの」として用いることとしたい⁽¹³⁾。

2 無害でない通航と沿岸国法令の関係

国連海洋法条約は、船舶の通航に関して、通航の要件（第18条）と通航の無害性の要件（第19条）を分けて規定している。その点で、通航の要件と無害性の要件が無害通航権に関する同一の条文で規定されていた領海条約と比べ大きく異なっている（第14条2項・4項）⁽¹⁴⁾。その結果、条約の構造上は、無害でない通航の類型としては、第一に、第18条でいう通航にあたらぬ場合と、第二に、第19条でいう「沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない限り、無害とされる」（1項）という要件を満たさない通航の場合（その具体例は2項に規定されている）が、それにあたりと考えられる。もっとも、第18条が、「通航は、継続的かつ迅速に行わなければならない」（2項）と規定している関係で、山本教授が指摘するように、「領海内での徘徊（hovering）、巡航（cruising）、停船、

投錨その他の不審な行為は、そもそも通航に該当しない」という解釈も可能な一方で、「これらの行為は『通航に直接の関係を有しないその他の活動⁽¹⁵⁾』（第19条2項(1)号)に該当し、これに従事する外国船舶の通航は有害とみなされ⁽¹⁶⁾』という解釈も成り立ちうるわけで、どちらを根拠としても、沿岸国の保護権を規定した第25条1項に結び付けられる条約体制になっている。その結果、国内法上どういう立て方をするかは、国連海洋法条約を受けて国内法制を整備するにあたっての各国の立法政策の問題という側面を持つことになる⁽¹⁷⁾。他方、沿岸国が、「外国船舶に対し無害通航権を否定し又は害する実際上の効果を有する要件を課すること」（第24条1項(a)）とならない限りで、その主権に基づき領海使用の条件を定め、船舶の通航を規制する権能をもつことはいうまでもない⁽¹⁸⁾。こうした沿岸国の無害通航に係る法令制定権は国連海洋法条約で明示に承認されている（第21条）。

ところで、無害性の認定基準と沿岸国の国内法令の違反の有無との関係については、国際法上、両者を結びつけるいわゆる「接合説」と両者を無関係なものとするいわゆる「分離説」の対立が存在する⁽¹⁹⁾。すなわち、領海を通航中の外国船舶が沿岸国の国内法令に違反する行為を行った場合にのみ、その通航を「沿岸国の平和、秩序又は安全」に対して無害でない通航とみる立場（接合説）と、逆に、国内法令の違反にかかわらず、沿岸国の重要利益を害すれば無害でない通航とみる立場（分離説）の対立である⁽²⁰⁾。後者の立場に立てば、国内法令の違反がただちに通航の無害性の否定に結びつくわけではなく、沿岸国の重要利益を害しない限り、無害通航権は否定されず、単に法令違反の責任を問われるのみである。逆に、前者の立場に立てば、国内法令違反が無害性の認定と結びつくことになるので、沿岸国の立場からすれば、自らの法益を保護するためには、国内法上あらかじめ無害通航にあたらぬ場合をすべて規定しておく必要がある⁽²¹⁾。こうした対立が続く背景には、「沿岸国が領海内で維持しようとする保護法益の性質をめぐって、すべての法律によりその要件が詳細かつ厳密に確定されるべき事項（法律事項）なのかどうか、争われるからである⁽²²⁾」とされる。例えば、本稿で取り上げている「不審船」を念頭に置いた場合、接合説の立場からは、徘徊のような不審な行動をとる船舶や「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」(第18条2項)を除く、航行に付随しない停泊や投錨を行う船舶を処罰するためには、どのような法益が侵害されるのかをあらかじめ明らかにして、国内法化しておく必要が生ずる。多くの論者の指摘にあるように、不審であるというだけでは処罰の根拠とすることはできないからである⁽²³⁾。しかし、それにはかなりの困難が伴う。

山本教授によれば、海洋法条約第19条1項は、「通航の無害性の認定については、事項によりそれぞれ分離説と接合説が適用されることを容認している」とされる。そして第19条2項で、無害とされない航行として「列挙された諸活動のなかには、国際法が実質的な要件を定めているものもあれば、沿岸国の国内法令により個別にその具体的な要件が定められるよう委ねたものもある⁽²⁴⁾」とされる。その結果、沿岸国は、それぞれの事項につき、その具体的実施のための法令の整備を要求されていることになる。この場合の、「関係国内法令の制定は、これらの有害活動の内容・構成要件について国際的に周知させる」という機能をもつとされるが、それはとりもなおさず通航の無害性と沿岸国法令の違反行為との関係につき、各国が自らの責任で、分離説と接合説のそれぞれの適用範囲を決定することを意味する⁽²⁵⁾。

したがって、沿岸国が無害でない通航に対して、領海外へ退去させるという措置以上の措置、例えば、立入検査、臨検、拿捕、逮捕といった強制措置をとろうとする場合には、国内法令上の根拠を必要とすることになる⁽²⁶⁾。しかし、わが国の「領海及び接続水域に関する法律」は、平成8(1996)年の改正により、新たに直線基線の採用(第2条)と接続水域の設定(第4条・第5条)を行ったものの、その基本的性格はいわば「領海幅員法」ともいうべきものであり、国連海洋法条約の無害通航に関わる規定を領海法として受け止める構造にはなっていない⁽²⁷⁾。そこで、政府の「不審船対応策」にみられるように、いきおい既存の個々の法令を活用せざるを得ない状況になる。もちろん、領海内における外国船舶に対して、外国人漁業規制法、出入国管理及び難民認定法等の個別法令により、海洋法条約でいう無害通航にあたらぬ類型がすでに国内法化されているものも存在する。しかし、そうした国内法整備は未だ必ずしも十

分ではなく、関係機関による適切な対応をむずかしくしている側面がある。もちろん、海洋法条約第19条2項の各号に掲げられた行為の中には法律事項としてなじむものもあれば、本来なじまないものもあるので、こうした個別具体的な強制措置をとるための根拠法令の完全な整備は望めないという無理からぬ理由もある。

3 沿岸国の保護権

いずれにしろ、通航の無害性の要件が満たされない場合には、沿岸国は、自らの領域主権に基づき、無害でない通航を防止するための必要な措置をとれることになる。なぜなら、外国船舶の無害通航権の承認は、あくまで沿岸国の領域主権の行使に対する例外として設定されているにすぎず、無害通航の要件が満たされない場合、沿岸国は完全かつ包括的な主権を回復することになるからである⁽²⁸⁾。

国連海洋法条約は、この点につき、その第25条で「沿岸国の保護権」と題して、「沿岸国は、無害でない通航を防止するため、自国の領海内において必要な措置をとることができる」（1項）と定めている。本条は、1958年の領海に関するジュネーヴ条約第16条1項をそのまま受け継いだ規定である。その表題からも明らかのように、本条は、無害でない通航から自らを保護する沿岸国の権利を承認する規定である。こうした沿岸国の保護権は、1930年のハーグ法典化会議第2委員会の報告書「領海の法的地位」に関する条文草案によって、初めて条文化されることとなった（第5条）⁽²⁹⁾。1894年に万国国際法学会（Institut）が採択した「領海の定義及び制度に関する規則」では、「すべての船舶は差別なく、領海の無害通航権を有する」（第5条）との規定と、「領海を通過する船舶は、沿岸国がその利益、航行の安全及び海上警察のために制定した特別の諸規則に従う」（第7条）との規定が置かれているにすぎなかったのである⁽³⁰⁾。しかし、ハーグ条文草案は、「通航権は、沿岸国が自らの安全（security）、公序又は財政上の利益を害するような行為から、また、内水に向かって航行している船舶の場合では内水に入るための船舶の許可条件の違反から、沿岸国を保護するためにすべての必要な措置をとることを妨げるものではない⁽³¹⁾」と規定し

た。そして、同条文草案に付された意見（observations）では、「本条は、沿岸国に、必要ならば船舶の航行の無害性を検認（verify）し、自らの安全、公序又は財政上の利益を害するような行為から、沿岸国を保護するためにすべての必要な措置をとる権利を付与するものである」と説明されていた⁽³²⁾。

こうしたハーグ条文草案の考え方は、1958年の領海条約の起草にあたった国際法委員会（ILC）の特別報告者であったフランソワ教授（François）によって文字通り採用され、領海制度に関する1952年報告書に第16条として登場した。その後、ILCの各会期の審議を経る過程で、「財政上の利益」が削除され、また「公序」という表現は多義的であるとして、「自らの安全又はその他の利益」という表現に変更されながら、最終的には、領海条約第16条1項の「沿岸国は、無害でない通航を防止するため、その領海内において必要な措置をとることができる」という簡潔な表現に落ちつくことになったのである⁽³³⁾。それが現行の海洋法条約の規定に採用されることになった。なお、林教授によれば、「必要な措置」の具体的中身として沿岸国に認められている権利とは、一般には、①船舶の通航自体の無害性を検認する権利、②有害な通航に対して、その通航を防止する権利、③有害な通航につき、それを処罰する権利と説明されている⁽³⁴⁾。

つまり、沿岸国は通航が無害であるかどうかを確認する権利をもつし、仮に無害でないと認めた場合は、例えば、当該船舶を領海外に退去させる措置をとることができるのである⁽³⁵⁾。さらに、そうした退去強制に止まらず、当該船舶を沿岸国の刑事手続にのせて処罰することも可能であるが、その場合には、無害通航にあたらぬ各種の類型があらかじめ国内法違反の行為、特に刑罰規定の対象となる行為として実体法上規定されていなくてはならない⁽³⁶⁾。それなくして、被疑船舶の拿捕や被疑者の逮捕などの執行措置はとれないことになる。田中教授によれば、こうした場合の「執行手続としては、①国籍の確認に始まり、②無害通航かあるいは有害通航もしくは通航にあたらぬものかの確認、③その有害通航が国内法令とくに刑罰法規に違反しないかの確認、④刑罰法規に違反する場合の捜査や逮捕といった刑事手続の遂行が考えられる」とされ、「現行法では海上保安庁法の第17条と第18条とに委ねられている⁽³⁷⁾」とされる。そこで、次にこの問題に関する海上保安庁法の体制について検討してみよう。

4 無害でない通航を防止するための海上保安庁法の体制

海上保安庁法（以下、庁法）に基づいて行われる海上保安業務は、海上における人命財産の保護及び海上における法秩序一般の維持を目的としてなされる執行業務をその本質としている⁽³⁸⁾。そのため、第1条は、その設置目的を、「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」こととし、第2条でその任務として、「法令の海上における励行、海難救助、海洋の汚染の防止、海上における犯罪の予防及び鎮圧、海上における犯人の捜査及び逮捕、海上における船舶交通に関する規制、水路、航路標識に関する事務」といった極めて広範な所掌事務を定めている。さらに、第5条13号で、「沿岸水域における巡視警戒に関すること」も保安庁の所掌事務と規定している。そして、これらの執行業務を遂行するために、港長及び海上保安官制度を設け、これらに諸種の警察権限を付与している（第15条、16条、17条、18条、19条、20条）⁽³⁹⁾。とりわけ、今回の不審船の事案に関連する規定は第15条、第17条及び第18条、さらに今回問題となった武器の使用根拠条文たる第20条である。

これら庁法のうちで、海上における警察活動を構成するのは、「法令の海上における励行」の他、「海上における犯罪の予防と鎮圧」及び「海上における犯人の捜査及び逮捕」である。後の2つの所掌事項、つまり犯罪の捜査、犯人の逮捕などの司法警察職員としての職務が刑事訴訟法によって規律されるのに対して、「法令の海上における励行」は司法警察職員としてなされる職務（第31条）には含まれず、行政警察上の取り締りとして性格づけられ、その際、海上保安官は「各々の法令の施行に関する事務を所管する行政官庁の当該官吏とみなされ」（第15条）、その権限については当該行政官庁が制定する規則の適用を受けることになる⁽⁴⁰⁾。ところで、「法令の海上における励行」（第2条1項及び5条1号）にいう「法令の励行」という概念は、米国沿岸警備隊の Law Enforcement をわが国に導入したものとされ、その意味で「法令の励行」に言う「法令」に限定はなく、海上において適用されるすべての国内法令を含むと解される⁽⁴¹⁾。その意味で、かかる権限行使の根拠法令を他の個別法令（例えば、漁業法や関税法）に求める場合でも、庁法に言う「法令の励行」として、法令の遵

守を確保するための執行権限を行使することは可能である。この「法令の励行」のために、庁法上、海上保安官に与えられた具体的な執行権限が、第17条、第18条及び第20条である。

第17条は、「海上保安官は、その職務を行うため必要があるときは、船長又は船長に代わつて船舶を指揮する者に対し、法令により船舶に備え置くべき書類の提出を命じ、船舶の同一性、船籍港、船長の氏名、直前の出発港又は出発地、目的港又は目的地、積荷の性質又は積荷の有無その他船舶、積荷及び航海に関し重要と認める事項を確かめるため船舶の進行を停止させて立入検査をし、又は乗組員及び旅客に対しその職務を行うために必要な質問をすることができる」と規定している。従って、不審な船舶が認められたとき、海上保安官は、本条に基づき、法令の励行状況を査察し、有害か無害かを船舶の国籍、出発地、仕向地、積荷その他航海に必要な事項の確認を通じて把握すべく、平成8（1996）年の庁法の改正によって明記された停船措置を伴う立入検査によって行うことができるのである。すなわち、不審船舶に対して停船命令及び書類提出命令、立入検査及び質問を行う権限を有するのである。さらに、第18条で、「海上保安官は、海上における犯罪が正に行われようとするのを認めた場合又は…危険な事態がある場合であつて、人の生命若しくは身体に危険が及び、又は財産に重大な損害が及ぶおそれがあり、かつ、急を要するときは、…次に掲げる措置を講ずることができる」として、「一 船舶の進行を開始させ、停止させ、又はその出発を差し止めること。二 航路を変更させ、又は船舶を指定する場所に移動させること等」（1項）とし、2項で「海上保安官は、船舶の外観、航海の態様、乗組員、旅客その他船内にある者の異常な挙動その他周囲の事情から合理的に判断して、海上における犯罪が行われることが明らかであると認められる場合その他海上における公共の秩序が著しく乱されるおそれがあると認められる場合であつて、他に適当な手段がないと認められるときは、前項第1号又は第2号に掲げる措置を講ずることができる」と規定し、海上保安官に対していわゆる強制処分権限を付与している。なお、本条に定める要件の判断は、「社会通念上、客観的に合理的判断でなければならない、海上保安官の主観的判断であつてはならない」のはもちろんだが、「一般人の判断になじ

まない海上の事情や状況を考えると、海上保安官が不審事由があると認めたその判断が客観的・合理的であればよく、海上保安官の情報や経験に基づく判断を否定すべきではない⁽⁴²⁾」とされる。しかし、こうした合理的判断に基づく停船や立入検査の要請に対しそれを無視したり抵抗する結果、武器の使用がやむを得なくなったときには、第20条で「海上保安官及び海上保安官補の武器の使用については、警察官職務執行法第7条を準用する」と規定し、武器の使用権限を付与している。その結果、海上保安官の武器の使用にあたっては、同執行法第7条の「警察官は、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ため必要であると認める相当な理由のある場合においては、その事態に応じ合理的に必要と判断される限度において、武器を使用することができる」との規定が要求する警察比例の原則が及ぶことになる。しかし、第20条は「準用」するようになっており、「準用」の中身を特定することが必要になってくる。海上における実力行使は「海上」という特殊な環境条件の下で、「船舶」という特殊な機能をもつ実体に対して行われるものであり、実力行使のあり方は、おのずから「陸上」のそれとは異なってくると思われるからである。とりわけ武器の使用については、あくまで停船を目的とするものであり、直接乗員に危害を加えたり、沈没に至ることをあらかじめ目的とするような致命的危害を加えない方法が要求される⁽⁴³⁾。この点で、国際法上のいくつかの事例が参考になると思われるので、次にこうした事例を検討してみたい。その前に、今回の不審船に対して行われた継続追跡について議論を整理しておきたい。

5 不審船に対する対応—国際法の立場から

(1) 継続追跡のあり方

継続追跡は、公海上の船舶に対する旗国の管轄権の排他性に対する例外の一つである。沿岸国の権限ある当局は、自らの管轄権内にある外国船舶が当該沿岸国の国内法令に違反し、その管轄水域から逃走する場合、一定の条件の下で当該船舶を追跡することができる。但し、公海上への追跡は、それが合法であるためには継続されねばならず、いったん中断されると再開できない⁽⁴⁴⁾。前述

したように、「追跡権は、被追跡船舶がその旗国又は第三国の領海に入ると同時に消滅する」(同条3項)が、外国の排他的経済水域であっても引き続き行うことが可能である⁽⁴⁵⁾。なお、停船命令を行う際、停船命令を発する船舶が領海又は接続水域にあることは必ずしも必要ではないが、「追跡は、視覚的又は聴覚的停船信号を外国船舶が視認し又は聞くことができる距離から発した後のみ、開始することができる」(同条4項)という要件がかかる⁽⁴⁶⁾。国際海洋法裁判所は、後述するサイガ号事件(第2判決)(1999年)で、「第111条による継続追跡権行使のための条件は累積的である⁽⁴⁷⁾」ことを確認した。なお、追跡開始の要件は、わが国が昭和43年(1968年)に加入した1958年の公海条約第23条3項にも規定されており、この要件の問題が、わが国の国内判例で取り上げられたことがある。

それは、長崎地裁で昭和45年4月30日に判決された「レイノルズ夫妻事件」である。本件は、世界平和運動家として著名なレイノルズ夫妻(夫アール・レイノルズ博士は米国籍だが、夫人の明枝さんは日本国籍)が平和運動のために当時わが国が承認していなかった中華人民共和国に赴こうとして旅券の発給を求めたが拒否されたため、正規の手続を行わないまま、ヨット「フェニックス号」で長崎港内を航行した後、領海外にでたところを追尾してきた巡視艇により、夫人は密出国の本犯で、博士はその幫助として、逮捕起訴された事件である⁽⁴⁸⁾。本事件で、この巡視艇の追跡権行使の態様が問題となり、停船命令を発することなく、単にこのまま出国しないよう勧告を繰り返しただけで、領海を出たとたんにいきなり逮捕したのは違法の疑いがあるとし、その逮捕中になされた供述調書の証拠能力が問われた事例である。国際法上の追跡権の行使の合法性が国内裁判で争われたためずらしい事例である。本事件で、「弁護人らは、被告人兩名は公海上で且つ外国船舶であるヨット『フェニックス号』上で逮捕されているが、原則としてわが国の主権の及ばない公海上にある外国船舶を拿捕し、その乗員を逮捕するには、公海に関する条約第23条に規定する追跡権の行使に該当する場合でなければならぬところ、本件『フェニックス号』上における逮捕については、右追跡権の行使の要件のうち、『追跡は、視覚的又は聴覚的停船信号を外国船舶が視認し又は聞くことができる距離から発した後の

み、開始することができる』という要件を欠いており、よって…同条約に違反した違法な逮捕であって、国際法規の遵守を規定した憲法98条2項および法の適正手続を保障した憲法31条に違反するので、本件公訴は刑事訴訟法338条4号により判決をもって公訴棄却されるべきである」と主張した。これに対して、長崎地裁は、「本件逮捕に際し、『フェニクス号』を追尾していた巡視艇『つるかぜ』が領海内において停船信号である『K旗』を掲げたり、拡声器等で停船を命じたとの事実は、追跡権に基く逮捕の要件中最も重要なものと云うべきこの点につき、出発から逮捕地点迄の追跡の状況を明らかにするため作成された前掲実況見分調書に何らの記載がないこと。領海2.7乃至2.8マイルの地点でK旗を掲げる等停船命令を発した旨の海上保安官の各証言はその根拠となる確実な書面上の記載を欠くうえ、後記逮捕の経緯からみて結局疑わしいものと断ぜざるを得ないことなどから考え、これを認め難い」とした上で、結論的には、「本件逮捕が追跡権行使の要件を充足していない疑いがあり、そのような違法な疑いのある身柄拘束下で作成された被告人両名の供述調書についてはその証拠能力を否定したのであるが、右逮捕手続段階における瑕疵がひいて憲法31条の精神に反するものとして公訴提起行為自体まで無効ならしめるものとは認めないので、この点に関する弁護人らの主張は採用できない⁽⁴⁹⁾」と判示した。

しかし、今回の不審船の事例では、当初、航空機によって停船命令を実施し、その後不審船舶に約千メートルに接近して、巡視艇による視覚信号等を用いた停船命令を実施しており、国際法上の継続追跡の要件を欠くような行動は何らとられてはおらず、その意味で、この点についての問題は一切発生していない。それでは、停船命令を無視する被疑船舶に対して、巡視船艇及び護衛艦が威嚇射撃を行ったが、これを無視してなお逃走する船舶に対して、国際法上いかなる危害射撃が可能なのであろうか。次に、この問題について検討してみたい。

(2) 危害射撃のあり方

停船命令を無視して逃走する被疑船舶に対する危害射撃の例は、米国沿岸警備隊の実行を中心に何例か存在する。特に1980年代に入って麻薬密輸の取締りに絡む事例が頻発している⁽⁵⁰⁾。また、その他の国の実行であっても、漁業法令違反の事例を中心にそうした例がないわけではない⁽⁵¹⁾。しかし、いずれも外交

的な処理で問題が解決されている場合が多いように思われる。国際紛争処理手続に訴えて解決を求める事例はそれほど多くはない。本稿では、そうした国際紛争処理手続に訴えた著名な3つの事例を取り上げ、逃走する被疑船舶に対する武器の使用の問題を検討してみたい。

(ア) アイム・アローン号事件 (1933年)

米国は1919年に禁酒法を制定し、酒類の製造、販売、輸送及び輸入を禁止したが、海上からの酒類の密輸に悩まされていた。そこで、沿岸から12海里水域にいるすべての船舶を臨検、搜索することを認める関税法を1922年に定めた。しかし、英国は3海里を超える公海上での外国船舶の搜索に抗議し、両国の交渉の結果、1924年に英米酒類取締条約が締結された⁽⁵²⁾。同条約は、被疑船の速度で米国沿岸から1時間までの航程において、米国が酒類取締のために英国の私船を臨検、搜索できる旨を規定した(第2条)。1929年3月20日、カナダ登録の英国船アイム・アローン号は、米国領海3海里外であるが米国沿岸から1時間航程内の海域で米国沿岸警備船に停船を命じられた。しかし、これを拒否し逃走した。そこで、米国沿岸警備船(ウォルコット号)は継続を追跡しながら他の警備船(デクスター号)に協力を求め、3月22日、デクスター号が米国沿岸から約225海里離れた海域で同船を撃沈した。

1924年条約は、密輸取締りの権限の濫用によって被害を受けた英国船舶は、損害賠償請求を合同委員会(英米各1名の委員からなる)に付託しうることを規定していたので、カナダ側は本事件を同委員会に付託した。本事件で追跡権に関するさまざまな訴えがなされたが、本稿に関係するのは、追跡権は被疑船舶の撃沈までをも許容するものではないとの訴えである⁽⁵³⁾。

本事件で、カナダ政府は、「仮にアイム・アローン号の追跡が正当化されるとしても、撃沈の行為は違法である」と主張した。すなわち、「1924年の英米酒類取締条約は、乗船し搜索し、そして最後の手段として(一定の条件に基づいて)逮捕する権限を付与している。それは、暗に、当該目的を達するために正当な実力の行使を行う権利を与えているものの、船舶の撃沈はかかる正当な実力の行使の過程で偶発的に生じてはならず、故意かつ周到なものであった」と非難した。これに対して、米国は、同船の撃沈につき、「条約上の水域内で

停船命令をうけた時、停船又は臨検を拒否した船を最後の手段として撃沈することは条約上の文言の必然的な意味である。さもないれば、条約によって米国に付与されている権利は、結局、大部分は実体のないものに (illusory) なってしまう。本件におけるすべての過ちは最初に発せられた停船命令をアイム・アローン号の船長が拒否したことにある」と反論した。これら両国の主張に対し、合同委員会は、1933年6月30日の中間報告書において、「質問に述べられた前提に基づいて、米国は、容疑船に乗船し、搜索し、拿捕し、港に引致するために必要且つ合理的な実力 (necessary and reasonable force) を条約上に従って行使することができたかもしれない。そしてもし撃沈がそのような目的のための必要且つ合理的な実力の行使の結果として偶発的に生じたものであれば、追跡船には何ら非難される点はない。しかし、委員会は、回答の第8パラグラフに述べられた状況において、容疑船の明らかに意図的な撃沈は条約のいかなる規定においても正当化されない」との判断を示した。さらに、1935年1月9日の最終報告書においては、「それは国際法のいかなる原則によっても正当化されない」との言葉を付け加えた⁽⁵⁴⁾。この委員会による追加的言辞は、まさしく本主題に関する先例的価値を本事件に付与するものとなった。ちなみに、同報告書は、「米国の沿岸警備隊の士官によるアイム・アローン号撃沈の行為は、違法な行為である」と認定し、さらに、「米国政府が同号撃沈の違法性を正式に承認し、カナダ政府に謝罪し、公海上でカナダに対して行った違法行為に関する賠償として2万5千ドルをカナダ政府に支払う」ことを勧告した。米国政府は、この勧告に基づき、1935年1月19日カナダ政府に対して謝罪し、同年11月7日に米国は、同号の撃沈から生じた損害に対する一切の解決としてカナダ政府に5万666ドル50セントを支払い、事件は漸く解決した⁽⁵⁵⁾。結局、本主題に関する合同委員会の見解を要約すれば、執行措置の一環としての強制停船のための実力の行使は、必要且つ合理的な範囲に止まらなければならない(但し、その過程での偶発的沈没を除く)、意図的な撃沈は国際法上許されないというものである⁽⁵⁶⁾。

(イ) レッド・クルセーダー号事件 (1962年)

本件は、デンマークのフェローズ諸島の漁業水域で違法操業を行ったとして

追跡された英国漁船の拿捕に伴う被弾事件を扱った国際審査委員会報告である⁽⁵⁷⁾。1959年の英国・デンマーク間の交換公文は、フェローズ諸島の領海基線から青色の線（6海里）までの海域での英国漁船の操業を禁止していたにもかかわらず⁽⁵⁸⁾、英国のトロール漁船レッド・クルセーダー号が同海域で操業を行っていたという理由で、1961年5月29日、デンマークのフリゲート艦ニール・エベンセン号によって停船を命じられ拿捕された。レッド・クルセーダー号は、フェローズ諸島の港への連行中、正確に言えば翌30日午前2時58分、拿捕を確実にするためにニール・エベンセン号から乗り込んでいた士官と下士官を乗せたまま、途中で進路を変更し逃走しようとしたため、ニール・エベンセン号が再追跡し、3時22分無警告のまま127mm砲により同号の船尾右舷方向向けに実弾射撃し、汽笛による第1回目の停船信号（K信号）を送り、停船を命じた。なおも逃走したため、その後、船首左舷方向向けに実弾射撃し、再度のK信号を送った。3時40分後の実弾射撃は、同号のレーダースキャナーとマストに対して行われ、最終的には40mm砲が同号の船名プレート後部に命中した。そうした中、レッド・クルセーダー号とニール・エベンセン号は、フェローズ諸島とオークニー諸島（スコットランド）の間の公海上で、訓令により事態の収拾に向かった英国のフリゲート艦と漁業監視船に遭遇した。そこで洋上会談が行われ、レッド・クルセーダー号に拘禁されていた士官らをニール・エベンセン号に引き渡し、レッド・クルセーダー号は連行されることなく英国のアバディーンの港に向かうことになった。デンマーク・英国政府は交渉の結果、拿捕に関する当該事件の事実について両国の間に認識の相違があることを認め、国際審査委員会を設置して、調査報告することで合意した。諮問された事項は、①レッド・クルセーダー号が拿捕されるに至った事実（同船が青色の線の内側で操業していたか否か、漁具を格納していたか否かを含む）、②拿捕の状況、③拿捕後、レッド・クルセーダー号がアバディーンに到着するまでに起こった事実と出来事、の3点であった⁽⁵⁹⁾。

1962年3月23日に公表された同事件に関する国際審査委員会の審査報告は、「ニール・エベンセン号による1961年5月30日の3時22分から3時53分までのレッド・クルセーダー号への発砲につき、ニール・エベンセン号の指揮官は、

次の2点で武器の正当な使用の範囲を越えた。すなわち、①実弾射撃の無警告の発砲、②3時40分以降のレッド・クルセーダー号への発砲により、緊急の必要性の証明もなくレッド・クルセーダー号船上の人命を危険に曝した」と認定し、「命令に違反してなされたレッド・クルセーダー号の逃亡、レッド・クルセーダー号の船長の停船の拒否は、ニール・エベンセン号の艦長を幾分憤らせたことの証明にはなりえるが、これらの事情はかかる暴力行為を正当化するものではない」との判断を示した。同審査委員会は、「もし適正に続けられていたならば、最終的にはレッド・クルセーダー号の船長が停船し且つ船長自身以前には従っていた通常の手続に戻るよう説得できたかもしれない他の手段を試みるべきであった」と述べ、危害射撃は警告の手段を尽くした最後の方法であるとの見解を示したのである⁽⁶⁰⁾。この報告書が国際法が要請するところとして示したのは、沿岸国当局が国内法令の執行において武器の使用を行う場合、常に必要な段階（適切な警告と他の手段の試み⁽⁶¹⁾）を経ること、さらに武器の使用はあくまで限定的なものに止め、かつ最後の手段でなければならないということである⁽⁶²⁾。

(ウ) サイガ号事件（1999年）

こうしたアイム・アローン号、レッド・クルセーダー号事件の見解は、国際海洋法裁判所のサイガ号事件（第2判決）（1999年）でも確認された。本事件は、1997年10月27日、セント・ヴィンセントを旗国とするタンカー、サイガ号が、ギニアの排他的経済水域において3隻の漁船に軽油を補給した行為（バンカリング）につき、ギニア当局がギニアの関税法及び禁輸法の違反であるとして、継続追跡を行い拿捕した事例である。

本事件で、セント・ヴィンセントは、ギニアがサイガ号を停船・拿捕するにあたって、過度の且つ不合理な実力の行使を行ったと主張した。これに対して、ギニアは、サイガ号が停船を拒否したため発砲は最後の手段として行ったと主張した⁽⁶²⁾。裁判所は、「海洋法条約は船舶を拿捕する際の実力の行使について明示の規定を置いていないが、第293条により適用可能な国際法は、実力の行使をできる限り回避し、それが不可避な場合は、状況において合理的且つ必要な限度内でなければならない」ことを命じていると判示した。さらに注目すべ

きは、「人道の考慮は、国際法の他の分野におけるのと同様、海洋法にも適用されなければならない」と指摘したことである⁽⁶⁴⁾。そして、先の二つの事件を引用しながら、「追跡の船舶が最後の手段として実力を行使しうるのは、適当な行動が失敗した後である。その場合でさえも、適当な警告が当該船舶に発せられ、人命を危険にさらさないようにあらゆる努力が払われるべきである」ことを確認したのである⁽⁶⁵⁾。たしかに、裁判所が指摘するように、こうした考えは、1995年に採択された公海漁業実施協定第22条1項(f)でも、「検査官の安全を確保するために必要な場合及びその限度を除いて、また検査官がその任務の遂行を妨害された場合を除いて、実力の行使を避けること。行使される実力の程度は、状況により合理的に必要とされる限度を超えてはならない⁽⁶⁶⁾」と規定されており、本主題に関する一般国際法を示すものと思われる。紹介した3つの事例は、いずれも条約水域（接続水域的性格をもつ）、漁業水域及び排他的経済水域からの追跡と停船命令の不遵守に対する実力の行使であり、また、いずれも行き過ぎた武器の使用と認定された事例である。しかし、本稿で取り上げている領海からの追跡と強制停船の実施にあたってのわが国の海上保安庁や海上自衛隊の武器の使用に対しても、参考になる点が多いと思われるし、危害射撃にあたってはそこで示された要件を厳格に遵守する必要があるだろう。

6 おわりに

周知のように、海上保安庁は、わが国の海洋の秩序及び安全を確保するために、領海における無害でない通航や不法行為の監視取締りを重要な業務として行っている海上警察機関である。その対象となる領海侵犯行為は、「私人によって行われる単純な密航のような形態から国家の意思が関与した形態のものまで幅広く存在⁽⁶⁷⁾」しているのが実状であり、そうした領海侵犯の態様の多様性はそれに対抗する措置の多様性を生むわけで、そのことが「領海警備」という主題をいっそう困難な課題の一つにしている。しかし、領海警備が主として無害でない通航を行う外国船舶に対応する措置として構成される部分が多い以上、海上保安庁が第一義的責任を果たすべき問題であることに変わりはない。幸い、同庁は発足以来、運用の面でさまざまな経験の蓄積を持ち、十分にその責任を

果たせる機関に成長している。

しかし、残念なことに、わが国は領海警備そのものを目的として制定された国内法を有していない。その結果、海上保安庁の対応も個別の保護法益に対応した個別法令による部分的規制に止まってきた。村上教授の指摘にあるように、「わが国は海上における不審船舶を対象とする領海警備に対して十分な法制度を整備してきたとは言い難い⁽⁶⁸⁾」国である。もちろん、そうした動きがまったくなかったわけではないが、さまざまな理由により、現在までその実現はみていない⁽⁶⁹⁾。そうした中で、今回の不審船の事例は、はからずも領海警備という問題に国民の関心が集まる結果になったわけで、現在の「領海幅員法」としての領海法のあり方の見直しを含め、領海警備に関する新規立法の導入につき本格的な検討の時期が訪れたともいえるかもしれない。たしかに、今回の「不審船対応策」で提示されたように既存の個々の法令で取締るというのも一つの選択肢ではあるが、本来は個別の国内法益を保護するために制定された個別の国内法令を基準として立てて、同法令違反に所定の刑罰・処分を科すという立場で対処することには、次のような疑問が残る。すなわち、このように個別法令の適用を前提とする場合は、今回の対応策でも明らかなように、「不審な漁船には漁業法、外国貨物を積んでいると思われる船舶には関税法」という具合に、船舶の外観により適用法令が選択されているにすぎず、その結果、立入検査にあたっての質問も、当該法令の遵守に関する質問とならざるを得ず、先に定義した意味での不審船の取締りという実態と乖離した対応になる恐れがある。さらに、今回の不審船の事案にみられたように、停船命令を無視して逃走する船舶に対して、その形式的で軽微な違反に対する対応として、威嚇射撃に止まらず危害射撃に至る事態というのも現場としては躊躇する点もあろうかと想像される。もちろん、こうした法律論とは別に、今回のような事案の再発防止のためには、海上保安庁として、「情報の収集及び共有化、監視体制の強化、巡視船艇の能力の強化、防衛庁との連携の強化⁽⁷⁰⁾」といった当面の課題として処理すべき案件も多いわけで、本主題については今後ともさまざまな観点から検討を重ねる必要があると思われる。いずれにしろ、本主題を検討するにあたっては、バインケルスフークの時代以来、領海の問題が沿岸国の安全保障と密接に

結びついていたことを、もう一度想起する必要がある⁽⁷¹⁾。

注

- 1 例えば、昭和60年4月25日に発生した「第31幸栄丸」事件は、先の能登半島沖の事例と酷似した事例である。宮崎県漁業取締船が「第31幸栄丸」という船名の19トン型はまち運搬漁船に立入検査を実施しようとしたところ、それを忌避し高速で逃走した。油津海上保安部は、実在する第31幸栄丸との同一性に疑いがあり、また逃走能力等から不審船との疑いが生じたため、巡視船艇23隻、航空機4機を出動させたが、中国杭州湾沖童島東方付近で見失った。『海上保安の現況』（海上保安庁、平成11年9月）、2－3頁参照。
- 2 海上保安庁によれば、「領海警備は、我が国の平和、秩序、安全を害する外国からの諸活動に対して、我が国領海内における主権を確保するために行われるものであり、領海内における外国船舶の無害でない通航や不法行為の監視取締りを任務とする警察活動である」と定義される。同上、1頁。
- 3 村上教授によれば、「『領海警備』とは、領海そのものの利益を守るための警備ではなく、むしろ領域（陸域）の利益を守るために領海においてとられる措置」という性格をもつとされる。村上暦造「領海警備の法構造」『海上保安大学校研究報告』第45巻1号、46頁。国境警備については、同「西ドイツにおける国境警備制度」（『我が国の新海洋秩序第3号』（海上保安協会、平成2年3月）所収）18－29頁、同「ドイツ国境警備法と海洋法」（『新海洋秩序と海上保安法制』（海上保安協会、平成6年3月）所収）1－68頁参照
- 4 村上、前掲論文（「領海警備」）、55頁。
- 5 すでに、本主題についてはかなりの議論の蓄積がある。本協会の研究会の主な作業に限っても、例えば、山本草二「無害通航に当たらない領海侵犯」（『我が国の新海洋秩序第3号』（海上保安協会、平成2年3月）所収）71－89頁、村上「国籍不明の船舶に対してとりうる措置」（『我が国の新海洋秩序第2号』（同、平成元年3月）所収）25－47頁、安富潔「無害でない外国船舶の通航と海上保安官の職務権限について」（『海洋法条約に係る海上保安法制第1号』（同、平成6年3月）所収）17－39頁、田中利幸「外国船舶に対

する執行と国内法の整備」(同上) 40-55頁がある。

- 6 なお、何をもって「不審船」と認定したかという理由については、野呂田防衛庁長官は「漁船の名称が表示されておりましたが、国旗を掲げず、漁具も積んでおらず、非常に不審なアンテナ等が装備されていたこと等から判断して、不審船舶」と考えたと答弁している。『第百四十五回国会参議院外交・防衛委員会会議録第八号』1頁。本文で紹介した船名詐称の疑いを根拠とする楠木海上保安庁長官の答弁とは異なっている。同、2頁。不審船の認定は、かかる不審船に対する即応体制の確立にも絡む問題でもあり、今後とも関係当局間の綿密な協力による迅速な認定が望まれる。
- 7 漁業法第74条3項は、「漁業監督官又は漁業監督吏員は、必要があると認めるときは、漁場、船舶、事業場、事務所、倉庫等に臨んでその状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に対し質問することができる」と規定する。同法は日本船舶のみでなく、外国船舶をもその適用対象としている。例えば、外国人漁業の規制に関する法律は立入検査に関する規定を欠くので、同法の遵守の確認等のための立入検査は漁業法の本規定に基づいて行われている。そこで、日本の船名を表示している限り日本船舶と想定しつつも、後に外国船舶であることが判明した場合でも、同法に基づく立入検査は可能である。その点が、その適用対象を日本船舶とする漁船法第28条1項に基づく、船名詐称を理由とした立入検査の場合との相違である。根拠法令として、漁業法を持ち出すのはその意味では適切である。先の「政府の不審船対応策」が、不審船への対応に係る法的整理として、「我が国の領海及び内水並びに排他的経済水域にある不審な漁船には、漁業法の立入検査及び立入検査忌避罪を適用」との判断に到ったのも、こうした考慮からであろう。『海上保安新聞』平成11年6月10日(2)面。
- 8 漁業法第141条は、「次の各号の一に該当する者は、6月以下の懲役又は30万円以下の罰金に処する」とし、その2号で「第74条第3項の規定による漁業監督官又は漁業監督吏員の検査を拒み、妨げ、若しくは忌避し、又はその質問に対し答弁をせず、若しくは虚偽の陳述をした者」と規定する。しかし、村上教授の指摘にあるように、こうした「形式的かつ軽微な違反を根拠に追

跡し、捕捉」した後、「事件の送致・処罰という手続が進行しても、不審船舶の本来の活動が十分に解明されないおそれが残ることになる」わけで、その点に既存の国内法令での対応の限界がみえる。村上、前掲論文（「領海警備」）、65－66頁。

9 本件の場合、「まず日本の漁船であるという風体をとっておる以上は漁業法違反という形で、しかもこれはまだ相手に入ってみないことには何もわかりませんので、海上保安官の立入検査を忌避、断ったという意味ですか、そういう罪だと」（楠木海上保安庁長官答弁）と認識して行動したとされる。

『議録第八号』3頁。あくまで仮の話であるが、立入検査の結果、外国の軍艦であることが判明した場合、日本としてはその主張を認め国内法令違反の執行を免除しなければならないことになるのだろうか。答は否である。なぜなら、海洋法条約は、『軍艦』とは、一の国の軍隊に属する船舶であって、当該国の国籍を有するそのような船舶であることを示す外部標識を掲げ

（第29条）る船舶という要件を課しており、本件の場合、「外部標識が掲げられていない以上、軍艦として扱う必要は毛頭ないからである。仮に当該外国が海洋法条約の当事国でなかったとしても、この規定はすべての国を拘束する慣習国際法規則だと考えられる。

10 自衛隊法第82条は、「長官は、海上における人命若しくは財産の保護又は治安の維持のため特別の必要がある場合には、内閣総理大臣の承認を得て、自衛隊の部隊に海上において必要な行動をとることを命ずることができる」と規定する。なお、本事例は、海上警備行動が発令された初めて事例である。

「法令の海上における励行」（海上保安庁法第2条1項）をその任務とする海上保安庁の保安官は、「その職務を行うため必要があるときは、船長又は船長に代わつて船舶を指揮する者に対し」、書類の提出命令、立入検査及び質問の権限を有するが（同第17条）、自衛隊員の場合は、こうした法令の励行という任務は付与されていないので、今回の活動は「治安の維持」の確保という公務の執行にあたったものと考えられる。

11 朝日新聞の報道によれば、政府は、「不審船対応策」の中で、不審船を追跡する範囲について、ロシア、中国、韓国の領海の方に逃走した場合は、

海洋法条約の規定通り、艦艇、巡視船とも相手国の領海まで継続追跡を行うとする一方、北朝鮮方面に逃走した場合は、日本の防空識別圏までとするとの指針を策定したとされる。朝日新聞6月4日夕刊（2）面。

12 『海上保安新聞』平成11年6月10日（2）面。

13 「不審船」あるいは「不審船舶」とは法律上の用語ではなく、村上教授の定義に従えば、「行動不審船舶、つまり航行目的や活動実態が明らかでない船舶を指す」とされ、「多くの場合、国籍不明船舶であって、沿岸国にとって許容できない活動を行っている可能性の高い船舶の意味で用いられる。その活動の一つとして、沿岸国に対する情報・工作活動が考えられる」とされる。村上、前掲論文（「領海警備」）、45頁。本稿では、「不審船」の用語をこの村上教授の定義に倣って用いたい。なお、能登半島沖の事件後の平成11年6月4日の関係閣僚会議によってまとめられた政府の不審船対応策の中では、不審船の定義として、「工作船と考えられるような武装の可能性のある船舶」という表現が用いられている。海上保安新聞平成11年6月10日（2）面。

14 山本、前掲論文、72頁。山本教授によれば、第4項が通航自体の有害性の有無を基準とする規定に改めた結果、通航の無害性の認定については、事項によりそれぞれ分離説と接合説が適用される余地を残したとされる。同上、80頁。

15 林教授は、この（1）号は all-catch 条項でその内容が限定されておらず、拡張解釈すればあらゆる法令違反はこれに含まれることになるので、他の（a）～（k）号と同様に、外部から認知可能な沿岸国法益の侵害にあたるものとみなしなければならないとされる。林久茂『海洋法研究』（日本評論社、1995年）、45頁。

16 山本、前掲論文、72頁。英国では、密輸を防止するための「ホバリング・アクト」の起源は1719年に遡るとされる。G. Marston, “Hovering Acts”, in Berhardt (ed.), *Encyclopedia of Public International Law*, Instalment 11 (1989), p. 148. こうした英米のホバリング・アクトの分析については、村上、前掲論文（「領海警備」）、56－58頁参照。

- 17 例えば、フランスの「外国船舶のフランス領海内の通航を規律する政令 (décret) 第85-185号」の立て方。同法は、「通航に直接の関係がない活動」を海洋法条約とは異なり、「有害とみなされる活動」のリストに含めず、冒頭に規定することで、個々の具体的な有害活動を括る一般条項の機能を持たせ、通航に直接の関係がないいずれかの活動を有害とみなす余地をひろく留保している。山本、前掲論文、72-74頁及び86頁。その目的が南太平洋での核実験に反対する環境保護団体の活動の封じ込めにある点については、cf. J.-P. Quéneudec, “La Réglementation du Passage des Navires Étrangers dans les Eaux Territoriales Françaises”, *Annuaire Français de Droit International*, Tome 31 (1985), pp. 788-789.
- 18 安富、前掲論文 (注6)、17頁。
- 19 田中利幸「無害通航にあたらぬ場合の国内法化」(『海洋法条約体制の進展と国内措置第2号』(日本海洋協会、平成10年3月)所収)、45頁。
- 20 山本教授によれば、第19条にいう「沿岸国の平和、秩序又は安全」の「平和」は「軍事的な安全」を指し、「安全」とは「非軍事的で社会経済面での国の安全」を指すとされる。山本草二『海洋法』(三省堂、1992年)、128頁。「接合説」と「分離説」の対立については、同書、128-133頁が詳しい。なお、接合説は行為・態様別規制の考えに、分離説は船種別規制の考えにつながる要因をもつ。
- 21 山本、前掲論文、77-78頁。
- 22 山本、前掲書、128頁。
- 23 例えば、田中、前掲論文 (注15)、48頁。なお、海上保安庁は徘徊等を行う通航の要件に該当しない不審な船舶を「不法入域船舶」として立入検査対象船舶に位置づけている。
- 24 山本、前掲論文、83頁。本論文では、第19条2項の各号について、国内法令での処理になじむかどうかを検討されており、示唆に富む内容になっている。同上、83-84頁参照。
- 25 山本、前掲書、132頁及び同上、88頁。
- 26 安富、前掲論文、28頁。

27 例えば、韓国の領海法（1977年12月31日法律第3037号）は、第5条に「外国船舶の通航」の規定を置き、1項で「外国船舶は、大韓民国の平和、公序又は安全保障を害しない限り、大韓民国の領海を無害通航することができる」と海洋法条約第19条1項をほぼ踏襲しつつ、「外国の軍艦又は非商業用政府船舶が領海を通航しようとするときには、大統領令の定めるところにより関係当局に事前通告しなければならない」との独自の要求を付け加えている。もっとも、仮に事前通告なしの通航が行われたとしても、その違反をもって直ちに通航の無害性を否定しうるかどうか疑問である。そして、2項で第19条2項を下敷きにして、無害でないといふ13の行為を列挙している。注目されるのは、5号で「潜水航行」を無害でない行為に加えていることである（ということは、韓国政府は、第19条2項は米ソ統一解釈がというような網羅的規定ではなく、例示規定であるとの解釈を前提にしていることになる）。そして、第6条で「外国船舶（外国の軍艦及び非商業用政府船舶を除く）が第5条の規定に違反した疑いがあると認められるときには、関係当局は、停船、搜索、拿捕その他必要な命令又は措置をすることができる」と規定し、強制措置につき国内法化している。韓国の領海法については、深町公信「国連海洋法条約に関連する韓国の国内法」『関東学園大学法学紀要』第13号参照。

28 安富、前掲論文、27頁。

29 もっとも、ここで対象とされている船舶はあくまで「軍艦以外の船舶」であった。M. Whiteman, *Digest of International Law*, vol. 4, p. 374.

30 *Annuaire de l'Institut de Droit International*, Vol. 13 (1894), pp. 329–330. 林、前掲書、42頁。

31 本条の評価をめぐる議論が分かれている。林教授は、「この『財政的利益』は関税に限らず衛生をも含めて沿岸国が設定した広範囲の法令違反事項であるとコメントされている」ことを捉えて、「法令違反＝有害という方式をとっていた」として本条を接合説の立場をとったものと理解する。林、前掲書、43頁。これに対して、山本教授は、「かなり微妙な折衷説に傾いた」ものとし、「きわめて微妙な表現ながら、通航船舶の外形的行為の実行そのものではなく、それを行う目的・意図を基準にして、通航の有害性の有無を

判断しようとするものであり、その限りでは法令違反を要件としているとはいえ、分離説に近いとみることもできよう」とされる。山本教授の趣旨は、「沿岸国の関税その他の財政権益は租税法定主義の原則からしても、通常は関係国内法令でその要件が定められるから、無害性の認定と法令遵守の要件は重なり合い、したがって接合説の妥当する場合が多い、といえよう」が、「沿岸国の安全と公序については、一般条項的なものを除けば、必ずしもその要件が具体的に細かく定められているとは限らず、したがってその場合には、分離説に基づいて通航の有害性の有無が認定され」ざるを得ないということである。山本、前掲論文（注(6)）、78頁参照。

32 Whiteman, *op. cit.*, pp. 374—375. 林、同上、59頁。

33 *Idid.*, pp. 375—378.

34 林、前掲書、59頁。

35 仮に当該船舶が領海外にあるときは、領海内に立ち入らせないという対応もありうるであろう。しかし、領海外にある船舶に対しては無害かどうかの確認ができないのだから、領海内への立ち入りの意図が明らかに第18条でいう通常の通過以上の意図・目的をもっているものであり通航の要件を満たさないという法構成をとるとしたら、当該船舶の通航の意図・目的をどのような方法で判定するかという困難な課題を背負うことになるのも事実である。田中、前掲論文、44頁、安富、前掲論文、26頁。

36 安富、同上、28頁。

37 田中、前掲論文、48頁。

38 国司彰男「外国船舶に対する船舶安全法並びに海上保安庁法の適用について」（『新海洋法制と国内法の対応第4号』（日本海洋協会、平成元年）所収）、145頁。海上保安庁が所掌する「海上保安業務」を含み、海上における法秩序を維持するための「海上取締権」、「海上警備権」、「海上犯罪捜査権」、海上災害から人命及び財産を救助するための「海難救助権」等の総合的概念としての海上警察権については、飯田忠雄『海上警察権論』（成山堂、昭和36年）、39頁以下参照。

39 国司、同上、145頁。

- 40 奥脇直也「海上における法令違反取り締まりの限界—実体法の立法管轄と解釈的拡張の可能性—」(『新海洋法の展開と海上保安第3号』(海上保安協会、平成11年3月)所収)、23頁。
- 41 村上「海上における警察活動」(成田頼明・西谷剛編『海と川をめぐる法律問題』(良書普及会、1996年)、64頁。
- 42 安富「海上での犯罪規制に関する国内法—手続法の観点から—」(『海洋法条約体制の進展と国内措置第1号』(日本海洋協会、平成9年3月)、27頁。
- 43 国司、前掲論文、149頁。
- 44 継続追跡の概念に含意されているように、国際法は追跡権の保留を認めていない。すなわち、他国の領海に逃げ込んだ外国船舶を公海上で待ち受けて、再び追跡することは国際法上違法である。飯田、前掲書、211頁。追跡権の法理の展開については、杉原高嶺『海洋法と通航権』(日本海洋協会、1991年)160—181頁に詳しい。
- 45 Sir Robert Jennings and Sir Arthur Watts, *Oppenheim's International Law*, 9th ed., Vol. 1, Part 2 to 4 (Longman, 1992), pp. 739—740.
- 46 視覚的又は聴覚的信号の必要性の根拠は、無線信号の場合はいかなる距離からも発することができるからだとされる。 *ibid.*, p. 740. 無線信号のみの停船命令が排除されているのは、沿岸国の法令違反の疑いのある船舶に追跡権を行使する場合に、国際法が追跡権を行使する側に一定の執行体制の確保を要求しているとも読める。
- 47 *International Legal Materials*, Vol. 38(1999), p. 1354, para. 146. 本事件で、海洋法裁判所は、視覚的又は聴覚的信号が追跡開始の時に発出されていないこと、追跡の中断があったことをもって、ギニアによる継続追跡権の行使には法的根拠が存在しないと認定した。 *ibid.*, paras. 147—149.
- 48 『判例時報』第599号、8—9頁。接続水域の執行の態様として、本件の意義を再構成できないかと試みるものとして、田中利幸「追跡権または接続水域」(『海洋法・海事法判例研究第3号』(日本海洋協会、平成4年3月)所収)、51—55頁がある。
- 49 同上、9頁。なお、米国の沿岸警備隊の停船命令に関するマニュアルは、

停船命令の方法として、「(イ) 追い越し、(ロ) 使用できるすべての信号方法を用いる (号笛、サイレン、スピーカー、手信号等)」ことを定めている。海上警備研究会編『米国コーストガードの現状』(海上保安協会、昭和54年)、107頁。

50 例えば、1982年4月5日のコロンビア漁船 Cone 号 (マリファナ発見) や 1982年6月21日のパナマ貨物船 Snowflake 号 (マリファナ発見) に対する停船命令拒否に対する危害射撃の例がある。

51 例えば、①1964年の旧ソ連による米国商船シスター・カティンゴ号への発砲の事例 (認可なしの出港に対するロシア当局による発砲に対し、米国は「行き過ぎた」逮捕手段として抗議)、②1969年のペルー当局による米国マグロ漁船への発砲の事例、③1964年のイタリア漁船フランチェスコ二世号へのユーゴスラビア当局による発砲の事例 (イタリアが激しく抗議)、④1967年のポルトガル沿岸警備隊によるスペインのトロール漁船への発砲の事例 (停船拒否に対する発砲で船舶所有者が死亡)、⑤1977年のアルゼンチン軍艦による旧ソ連漁船に対する発砲の事例などがある。cf. D. P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. II (Clarendon, 1984), pp. 1071-1072, n. 67.

52 同条約の詳しい内容については、*Reports of International Arbitral Awards*, Vol. III (United Nations, 1974 (Reprint)), pp. 1611-1613.

53 カナダ側は、アイム・アローン号が停船信号を受けた地点は同船の1時間航程の外側であったこと、仮に1時間航程内だとしても領海外であり追跡権は認められないこと、撃沈が別の警備船によって行われたことは追跡権の継続性に欠けることなどを主張した。詳しくは、村上暦造「法執行と実力行使」(『海洋法・海事法判例研究第3号』(日本海洋協会、平成4年3月)所収)、59-60頁参照。他に、高林秀雄「アイム・アローン号事件」(田畑・太寿堂編『ケースブック国際法〔新版〕』(有信堂、1987年)所収)168-169頁参照。

54 G. G. Fitzmaurice, "The Case of the I'm Alone", *British Yearbook of International Law*, 1936, pp. 85-86.

55 *Ibid.*, pp. 92-94. 合同委員会の中間報告書及び最終報告書の内容については、cf. *American Journal of International Law*, Vol. 29 (1935), pp. 326-331.

米国は、こうした報告書の見解を受入れ、現在の米国沿岸警備隊のマニュアルでは、停船信号を発したにもかかわらず、「ロ 停船しない場合には、次により威嚇射撃を少なくとも3回行う。(イ) 備砲により空砲を打つ。(ロ) 空砲が使用できない場合は、実弾を使用することができるが、船又は陸上の人命財産に危害を与えないように、停船させる船の前方に着弾させる。(ハ) 備砲が使用できない場合はライフルを使用するが、その使用が相手にわかるような距離に接近する」と規定し、「ハ 上記の威嚇射撃を無視して停船しない場合に限り、該船に向かって射撃することができるが、この場合でも目的は船を損傷することであり、決して船を沈めたり、人を傷つけてはならない。更に次の条件を守ることとされている。(イ) その手段をとることが周囲の状況から真に必要であり、正当化できる直接的な理由があること。(ロ) 最後の手段であること。… (ホ) その違反が重要な国益又は国の安全を脅かすものであること」と定めている。海上警備研究会、前掲書、107-108頁。このように米国沿岸警備隊の危害射撃は、現在では、あくまで航行能力低減実射 (disabling fire or disabling shots) の性格を有するものに過ぎないのである。

56 もっとも厳密に言えば、かかる条約水域と領海を同一視できるかどうかは議論のあるところであり、1924年条約で創設された当該水域の法的性格をどう捉えるかで執行措置のあり方は変わってくることになる。この点については、村上、前掲論文 (注53)、63-65頁参照。

57 本事件の顛末については、中村洸「国際紛争における非司法的解決手続の意義-国際審査と調停について-」『ジュリスト』No. 782、119-120頁、村上、前掲論文 (注53)、66-72頁、林久茂「レッド・クルーセイダー号事件」(田畑・太寿堂編『ケースブック国際法〔新版〕』(有信堂、1978年) 所収)、316-319頁参照。

58 1959年4月27日の交換公文は、フェローズ諸島の経済が漁業に大きく依存していることを理由に、青色の線(6海里)と赤色の線(12海里)を設け、フェローズ諸島沿岸から青色の線までの海域で英国の漁船が排除されることに英国は異議を申し立てない代わりに、デンマークは英国の伝統的漁業権を

承認し、青色の線から赤色の線までの海域での英国漁船の操業に異議を申し立てないことを定めていた。この点については、cf. C. John Colombos, *The International Law of the Sea*, 6th ed., (Longman, 1967), pp. 155–156.

59 *International Law Reports*, Vol. 35 (London, 1967), pp. 485–486.

60 *Ibid.*, p. 499. しかし、この報告書の判断では、漁業法令などの国内法令の執行において危害射撃を加えることは自衛の場合を除いて困難になるとして、武器の正当な使用に対して厳格に過ぎるとの批判もある。cf. W. P. Fenrick, “Legal Limits on the Use of Force by Canadian Warships Engaged in Law Enforcement”, *Canadian Yearbook of International Law*, Vol. 18 (1980), p. 133.

61 しかし、村上教授が指摘するように、「他の手段」として、例えば、逃走被疑船の航行を追跡船の船体その他の方法で妨害、阻止するという手段を考えた場合、今度は船舶同士の衝突その他の事故が発生する可能性もあり、そうした事故を避ける上からも、逃走被疑船舶の航行能力を奪う他の手段の開発が当面の課題になると思われる。村上、前掲論文（注53）、71頁参照。

62 オCONNELL教授は、「少なくとも国際的に認められた視覚信号及び聴覚信号を含む適切な警告と命令が存在しなければならない。これが明らかに効果がない場合に射撃を行いうるが、それは空砲又は船首を越える射撃でなければならない。そして、これらの措置が明らかに効果がない場合に、船体に対する射撃を行いうる。しかし、その場合でも、最小の効果をもつ最も実行可能な小口径の固体弾を使用しなければならない。拿捕が相手側の武器による抵抗を受けない限り、炸裂弾は使用すべきではない」と指摘する。cf. O’Connell, *op. cit.*, p. 1072. 村上、同上、71頁。なお、ここでのオCONNELL教授の訳文は村上教授の訳に依拠した。

63 *I. L. M.*, Vol. 38 (1999), p. 1355, paras. 153–154. サイガ号事件（第2判決）には次の翻訳がある。青木隆（訳）「サイガ号（第2号）事件本案判決・みなみまぐる事件暫定措置命令」『法学研究』第72巻10号、77–135頁。本稿の翻訳にあたっては、同青木訳を参考にした。

64 *Ibid.*, para. 155.

- 65 *Ibid.*, para. 156. cf. Separate Opinion of Judge Anderson, *ibid.*, p. 1396.
- 66 J.-P. Levi and G. G. Schram, *United Nations Conference on Straddling Fish Stocks and High Migratory Fish Stocks Selected Documents*, Martinus Nijhoff, 1996, p. 782.
- 67 村上、前掲論文（「領海警備」）、47頁。
- 68 同上、60頁。
- 69 海上保安庁が1995年に公表した「領海等警備法案要綱」は、本稿で取り上げた問題について、かなり議論を詰めている。同要綱は、冒頭第1の目的にあるように、「この法律は、外国船舶の我が国領海内での通航秩序を定めるとともに、外国船舶に対する領海及び接続水域における海上保安官の執行権限を定め、もって我が国領海内における公共の安全と秩序の維持を図ることを目的とする」との趣旨から起草されたものである。そして、第2の外国船舶の通航のうち、(1)の領海の通航における⑤の部分は、次のような整理を行っている。すなわち、「次に掲げる行為を行おうとする外国船舶又は行っている外国船舶は、領海を航行することはできない」として、「ア 徘徊(or 継続的かつ迅速でない通航) [19条2項(1)]、イ ③以外の理由による [すなわち、航行に付随する場合、危険若しくは遭難に陥っている他の船舶若しくは航空機に援助を与える場合、緊急入域の場合以外の] 停泊又は投錨 [18条2項と19条2項(1)]、ウ 我が国の防衛又は安全を害すべき用途に供する目的をもって行う情報の探知又は収集 [19条2項(c)]、エ 我が国の防衛又は安全に影響を及ぼすことを目的とする宣伝行為 [19条2項(d)]、オ 許可その他同意を得ずに行う航空機の発着を伴う航行 [19条2項(e)]、カ 有効な旅券を所持しない者を本邦に上陸させることを目的とする航行又は有効な旅券を所持しない者を本邦から出国させることを目的とする航行 [19条2項(g)の出入国管理の部分]、キ 許可を受けずに輸入又は輸出を行うことを目的とする航行その他我が国の法令に違反して本邦への輸入又は本邦からの輸出を行うことを目的とする航行 [19条2項(g)の通関の部分]、ク 油、有害液体物質の排出又は廃棄物の投棄その他の海洋を汚染する行為（海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律その他の関係法律により認められている場合を

除く。)〔19条2項(h)であるが、「故意かつ重大な」という要件がはずされている〕、ケ 水産動植物の採捕、水産動植物の他の船舶への積み込みその他の漁業に係わる活動〔19条2項(i)〕、コ 海洋に関する科学的調査又は測量活動(外務大臣が同意を与えている場合を除く。)〔19条2項(j)〕、サ 無線設備(通信設備を含む。)を損壊する行為、無線設備の機能に障害を与えて無線通信を妨害する行為又は虚偽の内容の通信を発信する行為その他我が国の電波・通信秩序を害する行為を行うことを目的とする航行〔19条2項(k)〕、シ その他我が国の安全又は秩序を害する行為」と規定し、12の無害でない通航形態を規定している。この要件はかなりの部分、国連海洋法条約第19条2項に対応し、当該項目は無害でない通航を防止するための領海警備の発動要件と位置づけられている。国連海洋法条約で無害でない航行の例としてあがっている(a)及び(b)がなく、代わりに、シで「その他のわが国の安全又は秩序を害する行為」という包括的な規定が置かれている。また、その内、ウ、カ、キ、ク、ケ、サについては「個別法令の罰則を加味しながら、詳細な検討が必要」との注釈がついている。

そして第4の領海における海上保安官の権限の部分では、第2に規定する外国船舶の通航秩序の励行を図るため、(1)の領海警備の権限を行使する「必要と認める場合」の例として、次のような船舶を発見したときとしている。すなわち、ここでは船舶の行為のみならず、船舶の外観をも基準として、「①進路、航行状態が定まらない行動不審の船舶、②巡視船を見て逃走しようとする船舶、③正規の信号、灯火を掲げていない船舶、④国籍、船名等が明らかでない船舶、⑤固有の用途以外の目的に使用されている船舶、⑥停泊又は投錨するために特に設けられた錨地等の海域以外の海域に停泊又は投錨している船舶」を発見したときとしている。かかる船舶に対する書類提出、立入検査のための停船命令を行うに際して、(3)の武器の使用のところでは、「①当該外国船舶が停船しない場合には、必要最小限度の範囲内において、銃・機銃・砲を使用することができる」と規定し、同じく、領海外退去を命じたにもかかわらず、退去しない場合には、「必要最小限度の範囲内において、銃、機銃、砲を使用することができる」と規定している。さらに、「立入検

査を行なう場合には、拳銃又は小銃を携帯し、自己の生命等の保護のため必要最小限度の範囲内で、当該武器を使用することができる」と規定している。ここでは、現行の法令にうたわれている「警察権発動の条件及び程度は、社会通念上、認容することのできない障害に対してだけ発動することができ、またその障害を除去するために必要な最少限度にとどまらなくてはならない」という「警察比例の原則」の考え方が採用されている。『海洋法条約に係る海上保安法制第2号』（海上保安協会、平成7年3月）、64－72頁参照。同要綱の分析については、田中、前掲論文、53－55頁参照。

70 『海上保安の現況』（注(1))、8頁。

71 David L. Larson, *Security Issues and the Law of the Sea*, University Press of America, 1994, p. 206.

海上警察機関による実力行使

海上保安大学校教授 廣 瀬 肇

1. 海上警察機関による実力行使

海上警察機関による実力行使、それも武器の使用という究極の手段を行使するという点に関連し、そのことは条約上明確な規定が存在するものではないけれども、過去の多くの事件を前例として、国際的に認められた強制力の行使（武器の使用）の方法と程度について、一種の国際慣習としてのルールが形成されているように思われる。しかしながら、国際法的に認められるというだけでなく、我が国の海上警察機関が実力を行使する場合には、原則として国内法の根拠もまた必要である¹⁾。また、警察機関であるから、その所掌事務あるいは任務は、犯罪の予防、鎮圧、犯人逮捕、犯罪捜査であって、極く制限された例外を除いて、人を殺傷したり、船舶を撃沈することが目的では決してない。

さて、折しも、平成11年3月23日に発生した、いわゆる能登半島沖不審船事件に端を発して、武器の使用に関する関心がたかまっている。そこで、武器の使用が問題となった国際事例、我が国において武器を使用した事例について検討し、それらの事実を踏まえた上で、海上警察機関による武器の使用の問題を展望してみたい。現行法の枠内で考察する限り、海上自衛隊による海上警備行動は、海上警察力の補完としての機能を持つものであり²⁾、その際の海上自衛官の職務の執行について、警察官職務執行法（以下警職法と略）が準用される（自衛隊法第93条）から、海上警察行動における武器の使用について論じる限り、警職法第7条の準用について、海上保安庁の場合と差があるものではなく、全く同じ法理、原則で律せられるものであると考えられる³⁾。海上警察機関による武器使用の問題状況を突然表面化させたのは、先般の不審船事件であったから、先ず事件の概略と、そこで指摘された武器使用に関する問題点について述

べてみたい。

2. いわゆる能登半島沖不審船事件について

(1) 不審船への海上保安庁の対応

平成12年4月15日付で海上保安庁が発表したところから引用すると、事件の概略は次の通りということである。

〔情報入手と巡視船艇航空機の集中配備〕

平成11年3月23日1100頃、海上自衛隊から「本日0925頃能登半島東方約25海里の領海内において、漁船2隻（そのうち不審船は第二大和丸と判明）を海上自衛隊の航空機が発見し、以後、護衛艦が確認している。」旨の情報を入手、1100第九管区に航空機による確認作業を指示。1230頃、先に情報のあった2隻のうち1隻は、船舶電話により現場に所在することが確認できたが、第二大和丸については兵庫県浜坂沖で操業していることを確認。1235第九管区及び関係管区本部に船艇・航空機出動指示。1300頃、海上自衛隊から「護衛艦がさらに1隻の不審な漁船（第一大西丸）を発見した。」旨の第2報を入手。以後、順次勢力を増強し、能登半島沖の現場海域等に巡視船艇計15隻及び航空機12機を集中配備。

〔第二大和丸への対応状況〕

1318～1321現場に到着した当庁航空機により、第2大和丸に対し、停船命令実施。以後交代機により監視を継続。

1749巡視艇「はまゆき」が第2大和丸と約1000メートルに接近、停船命令実施。

1907第2大和丸は、高速で逃走開始。

2000巡視船「ちくぜん」が、20mm機銃による威嚇射撃実施（50発）。

2024巡視艇「はまゆき」が13mm機銃による威嚇射撃実施（第一回目100発）。

2101巡視艇「はまゆき」が13mm機銃による威嚇射撃実施（第二回目95発）。

2109巡視艇「はまゆき」が燃料不足となり追尾を断念、現場離脱。

2112第2大和丸は巡視船「ちくぜん」のレーダーから消滅、以後自衛艦からの位置情報により追尾継続。

24日0302第2大和丸が日本のA D I Z出域(防衛庁情報)。以後、巡視船「ちくぜん」を第一大西丸の追尾に向かわせる。

[第一大西丸への対応状況]

1400～1406現場に到着した当庁航空機により、第一大西丸に対して、停船命令実施。以後交代機により監視を継続。

1720巡視艇「なおづき」が第一大西丸と約1000メートルに接近、停船命令実施。

1815巡視船「さど」が第一大西丸に接近、停船命令実施。

1906第一大西丸は高速で逃走開始。

2014第一大西丸は、巡視船「さど」のレーダーから消滅以後自衛艦からの位置情報により追尾継続。

2031～2125巡視艇「なおづき」が小銃による威嚇射撃を実施(1050発)。

2130巡視艇「なおづき」が燃料不足となり追尾を断念、現場離脱。

24日0606第一大西丸がA D I Z出域(防衛庁情報)。巡視船「さど」等追尾を断念。

海上保安庁の擬律判断は、当初日本漁船であるとみて、漁業法第74条による検査、質問の拒否ということで、同法第141条の立入検査忌避罪(6月以下の懲役または30万円以下の罰金)であることを根拠とし、威嚇射撃は、警職法第7条を根拠とするものであったという。

(2) 不審船への海上自衛隊の対応

次に、官報に報告された海上自衛隊側の報告のうち、海上警備行動が発令されて以降について引用してみる⁽⁴⁾。

第二大和丸に対しては、3月24日午前1時18分より「みょうこう」が、第一大西丸に対しては、午前1時より「はるな」が停船命令及び警告射撃を実施するとともに、P3-Cが、警告のため百五十キロ爆弾を投下した。しかしながら第二大和丸及び第一大西丸はこれを無視し、逃走を続け、日本の防空識別圏外に出た。このまま追跡した場合には、他国に無用の刺激を与えることにもなりかねないと考えられたため、追尾を終了した。その後不審船2隻はレーダーによる探知が不可能になるほど遠くへ移動したことなどから、

防衛庁長官の命により、午後3時30分をもって海上警備行動を終了した

不審船事案における自衛隊の行動の根拠は、不審船の発見から海上警備行動発令までの間は、所掌事務の遂行に必要な調査及び研究を行うこと、による行動である。海上警備行動発令及びその後に実施した停船命令及び警告射撃は、海上警備行動及び海上警備行動時の権限（武器使用権限、立入検査などの権限等）による行動である。

(3) マスコミの対応

このような事実に対し、マスコミを中心として、取り分け、海上自衛隊の武器の使用に関して、警職法第7条の準用の範囲に縛られていることに問題があるとする論調が目立ったといつてよい。典型的な論調として、ある新聞では、「海上自衛隊が今回の不審船を捕捉できなかったのは法制度上からの制約と装備面での不十分さがあったためだ。法制度では、自衛隊法82条の海上警備行動が発令されても、武器使用が制限されていることが足かせになった。海上警備行動での武器使用は、「治安維持」という法律の目的から、警察官職務執行法の「正当防衛」「緊急避難」に準じることになっている。このため、不審船の行動を阻止するため、護衛艦が舵やエンジンだけをねらっても、『(護衛艦の) 5インチ砲があたると相当な被害を与えてしまう』。これが武器使用の限度を越えてしまうと政府は判断し、警告射撃以上の措置を見送ることにしてしまった。」とするのである⁽⁵⁾。このように、いわゆる不審船事件の勃発は、武器の使用に関する議論を、正に俄に呼び起こした形となった⁽⁶⁾。海上において船舶がただひたすら逃走する場合、これを捕捉する手段としての警職法第7条の適用では困難であること、あるいは法の予測するところではなかったということは明らかになったのである。

3. 海上警察活動における武器の使用に関する学説の概観

従来、海上にあって、実力を行使する場合、特に武器の使用が必要とされる場合とは、いわゆる臨検に際して、停船命令を発したにも係わらず停船しない船舶に対してなされることが多い。そして、臨検の手続き・方法については、慣習法上確立された詳細な規則はないし、条約においても、明文の規定が作ら

れたことはないように思われる⁽⁷⁾。実際上は、戦時における臨検の手続きに関する慣行が、そのまま準用されてきたようである。林久茂教授は、Oppenheim's International Law の所説として、次のように説明している。国旗の検認の方法について、国旗を掲揚しない、疑わしい商船に遭遇して、それを検認しようとする軍艦は自らの国旗を掲げて、空砲を一発放つ。これは商船がこれに答えて国旗を掲げるという信号である。もしこの信号が無視されるならば、軍艦は船首を越える実弾砲撃一発を行う。もし被疑船がこの警告にもかかわらず、なお国旗を掲揚しようとしなないときは、嫌疑が重くなり、したがって軍艦は臨検および国籍の検認のために強制的に停船させることができる。次に臨検の方法について、臨検の意思が、呼びかけか、または通告砲撃＝空砲一発または二発連発によって通告される。もし船舶がこの通告を無視するときは、停船信号として船首を越える実弾一発を発する。船舶が停船した後、臨検士官一名が船舶書類の検査のため短艇で派遣される。そして、戦時においては、あくまで停船信号に応じない場合は船体に対して実弾砲撃を加え、船舶を撃沈すること等は、戦争の必要性からして、通常とられる手段である。しかし平時においては、それぞれの警察目的に応じての臨検の手段がとられるべきことは当然であって、比例原則 (proportionality) の原則は厳格に守らなければならない。沿岸国は、追跡権の行使により被追跡船舶に対し乗船・臨検・拿捕または港への引致の強制措置を行い、またその実施のために必要かつ合理的な実力を行使することができるものとする⁽⁸⁾。しかし、停船命令に従わない密輸容疑船に対する銃撃・撃沈は、過剰であり違法である⁽⁹⁾。

同様に、コロンボスは、公海上における外国船に対する一切の干渉行為は、条約による場合を除いて、国家が責任を問われるべき行為である。船舶の性格に偽りがあるという嫌疑のための相当な根拠がある場合にのみ許される。接近されようとした船舶が頑固であるとみられ、また、国旗を掲揚することを拒否したとする。この船舶は、直ちに嫌疑があるものとなる。この後で通常みられる手続きは、軍艦が空砲をうつこと、もしこの空砲による警告が無視されるときは、続けて船首を横切る砲撃を1回行うことである。これらの警告にもかかわらず、同船がなお国旗を掲げないときは、軍艦は実力に訴えて停船させても

よい。しかし平時における武器の使用は濫用されてはならず、しかもその最後の手段としてのみゆるされるものであるとする⁽¹⁰⁾。

また、O'Connel は、管轄水域内での外国船拿捕に関する国際慣行は事実多様である。ある国は、信号が相手船乗組員に無視された後に、通常、砲撃に訴えている。少なくとも、国際的に認められた可視信号、音響信号を含む適切な警告が存在する筈である。こうしたものが、明らかに効果がない場合において、はじめて砲撃が用いられるものであり、まず最初は、空砲または船首を横切る実弾砲撃をなし、これらの手法が明らかに効果のない場合に、当該船舶に向けて発砲することができる。しかしこの場合、最小限の効果を伴った最小口径の実弾が使用されなければならない。砲撃による応戦で拿捕が阻止される場合以外は炸裂弾は使用されるべきではないとの見解である⁽¹¹⁾。

さらに、一般論として臨検の態様を考察するに、海上で船舶が遭遇したとき相互に国旗に対する敬礼を交換することは国際礼譲である。礼譲 (comity) は慣習法ではないから国旗敬礼の権利義務は生じないが、通常実行されることで、しかも軍艦・公船に対しては商船の方が先に敬礼を行うべきとされる⁽¹²⁾。この礼譲を考慮すれば、商船に接近した警備船が国旗を掲揚すれば、商船の側は当然国旗を掲揚すべきことが要求されると考えられる。当然認知できているであろう状況での欠礼は、何らかの疑いを抱かせるものと理解することは、海上においては当然のことと考えてよいであろう。しかしこの場合、商船には、直ちに停船する義務が生じるわけではない。商船の性格の識別のためには、国旗の掲揚だけでなく、近距離である場合は、メガホン・マイク・信号旗等によって商船に検認 (identification) を求めてもよい。検認事項⁽¹³⁾ は通常は、船名・国籍・出港地・仕向地等である。遠距離の場合は空砲によって国旗の掲揚を求めるとも考えられる。

戦時における停船方法については、軍艦と商船との間に相当な距離を置くことが考慮される。戦時においては軍艦・商船とも偽の旗章を掲げることは奇計として適法であり、また武装商船ということもあり得る。従って軍艦の砲の射程内で適当な距離を置くことが必要とされる。しかし平時においては、そうした考慮は原則として必要ではない。従って、船舶を停止させる通常の方法は、

至近距離の場合はメガホン等による呼びかけによるか、信号によるか、または、遠距離の場合は拡声器・信号旗を巧く使うか、または、空砲によるか、空中に向かつて実弾発射による警告を行うことである。これらの信号が無視されて始めて、強制的方法をとることができる。この場合、船首を越える第2回威嚇射撃を行うのが通常と考えられている⁽¹⁴⁾。

次に、戦前の我が国の慣行について、「帝国軍艦ガ平時公海ニ於イテ外国船舶ニ権力ヲ加フルノ必要アル場合ニハ、概ネ海戦法規第百三十六条乃至第一百五十七条、同法規第百六十条乃至第百八十二条竝ニ艦船職員服務規定第百八十二条等ニ準ズベキモノトス。」⁽¹⁵⁾とし、海戦法規第141条は、「艦長ハ先ツ信号旗又ハ汽笛ヲ以テ臨検ヲ行フヘキ意思ヲ当該船舶ニ通スヘシ但シ夜間ニ在リテハ軍艦旗ノ上ニ白燈ヲ掲ケテ信号旗ニ依ル信号ニ代フヘシ。天候不良ノ為前項ノ手段ニ依リ臨検ノ意思ヲ通スルコト能ハサルトキ又ハ当該船舶ニ於テ前項ノ信号ニ応セサルトキハ空砲ニ発ヲ連発シ尚必要アルトキハ其ノ船首ノ前方ニ向ケ実弾ヲ発シテ停船ヲ命スヘシ。

前項ノ警告ヲ為シタルモ尚停船ノ命ニ応セサルトキハ先ツ船舶の檣桁ヲ砲撃シ最後ニ其ノ船体ニ及ホスヘシ。」とし、その註で、「右ノ方法ハ、各国ニ通ズル慣行ニシテ、平時海上ニ於テ船舶ヲ臨検スル場合ニモ之ニ準ズベキモノトス。」として、国際慣行であると解説していた⁽¹⁶⁾。

4. 内外における武器の使用事例について

(1) 国際法上、海上での武器の使用が問題となった事例

イ) アイムアローン号事件

アイムアローン号 (I'm Alone) は、カナダ、ノバスコシアの Lunenburg に登録された英国籍のスクーター (ラム酒運搬用帆船) であった。合衆国 (米国) 税関は、同船を米国領域への酒類の搬入禁止を定めた禁酒法 (the Prohibition Act・1919年に米国は禁酒法を制定して、酒類の製造販売輸送及び輸入を禁止した。同法が施行されると、海上からの密輸が激増したので、1922年の関税法で、沿岸から12海里までの海域に入るすべての船舶を臨検、捜査することを定めた。英国は、公海での外国船の捜査に抗議し、

交渉の結果、1924年に英米酒類取締条約が締結された。同条約第2条は、被疑船の速度で、米国沿岸から1時間の航程内において、米国が酒類密輸取締りのために英国船を臨検捜査できることを規定した。)に違反する船舶としてマークしていた。1929年3月20日、合衆国沿岸警備隊(U.S.C.G)の警備船ウォルコット(Wolcott)は、合衆国ルイジアナ沖を、航行中のアイムアローン号を発見し、停船信号を発した。その位置は、合衆国の海岸から、合衆国の主張によれば10.8海里、カナダの主張によれば14.5海里であった。

アイムアローン号が停船信号に応じず、外洋に向けて逃走したため、ウォルコットは追跡を開始した。それとともにウォルコットは、警告射撃による停船命令を何発か行ったが、備砲が故障し、追跡を行ってもアイムアローン号を停船させることができないため、他の警備船の応援を求めた。その後も、ウォルコットはアイムアローン号を視界から見失うことなく追跡を続け、追跡3日目の3月22日の朝0745頃、別の警備船デクスター(Dexter)が現場に到着し、追跡に加わった(距岸200海里のところ)。デクスターはアイムアローン号に対して停船命令を行ったが、命令は無視された。デクスター艦長は、アイムアローン号に対し、停船しないならば、撃沈するための砲撃をする旨の警告を行い、なお停船を拒否することを確認した後、0822に砲撃を開始。最初は空砲を発射し、次に実弾射撃を船首方向に、次に帆と索具に向けて行った。そこでデクスターは砲撃を中止し、再度アイムアローン号に停船を要求した。しかし、なお停船を拒否したため砲撃が再開され、それは船体に向けて行われ、0903アイムアローン号は沈没した。沈没位置は、合衆国の海岸から約255海里であった。乗組員は沈没時に海に飛び込み、デクスターおよびウォルコットに救助されたが、1名が水死した。

この事件について、もっとも大事なことは、沿岸警備隊がアイムアローン号に乗船しようとして、これを追跡し、最終的に撃沈させた一連の行為、取り分け砲撃はどのように評価されるのかということである。勿論カナダ政府は、仮に本件の追跡が正当化されるものであったとしても、撃沈する

ことは違法であると主張していた。つまり、英米間の条約は、乗船、審査及び捜索を行い、最後に一定の条件のもとに船舶を拿捕する権限を与えてはいるが、これらの権限は、その目的を達成するための正当な程度の実力を行使する権利を伴うものである。しかし、船舶を撃沈する権利まで含むものではないという主張である。これに対して、合衆国側は、1時間航程内で停船命令を拒否する船舶については、最後のよりどころとして、これを撃沈する権利が条約の文言に当然に含まれていると解すべきである。これが認められなければ、容疑船舶の速力が充分であるかぎり、追跡する船舶はとるべき手段を持たず、逃走することを容認せざるを得ない結果となると主張。そして、この事件はカナダ側の要求で、条約に基づく合同委員会に付託され、その中間報告書(1933年6月30日)では、「この問題に示された前提に立てば、合衆国は、本条約に従って、容疑船への乗船、捜索、拿捕及び港への引致という目的を達成するため、必要かつ合理的な実力を行使できることになる。そして仮に、沈没が、その目的のために必要かつ合理的な実力の行使の結果として偶然に生じたのであれば、追跡船舶は、全く非難を受けることはない。しかし両委員の見解によれば、回答第8項目に示された状況下において、容疑船舶を明らかに意図的に撃沈することは、本条約のいずれの条項によっても正当化されるものではない。」としたのである。最終報告書(1935年1月9日)では、国際法のいかなる原則によっても正当化されないこと、合衆国沿岸警備隊士官による撃沈行為は違法な行為であったとした。それゆえ、合衆国政府はその違法性を正式に認め、それについてカナダ政府に謝罪し、さらに合衆国の不法に対する実質的賠償として、カナダ政府に総額2万5千ドルを支払うべきであると(密輸謀議に参加していなかった同船乗組員のために2万6千ドル余りの賠償を認めている)勧告した。これに基づいて、合衆国政府は1935年1月19日にカナダ政府に謝罪し、同年11月7日に、撃沈から生じた損害についてその一切の請求権の完全な解決として、カナダ政府に総額50666ドル50セントを支払って、事件は解決された⁽¹⁷⁾。本事件の結果を要約すると、沿岸国は、追跡権の行使により被追跡船舶に対し乗船・臨検・拿捕または港への

引致などの強制措置を行い、またその目的を達成するために必要で合理的な実力を行使することは許される。しかし、容疑船舶に対する銃撃と撃沈は、これらの実力行使に伴って偶発したものであればまだしも、停船命令を拒否したという理由だけで意図的に行った場合には、過剰であり違法であるということになる⁽¹⁸⁾。

ロ) レッドクルセイダー号事件

1961年5月29日、英国トロール漁船レッドクルセイダー号 (Red Crusader、以下レ号という) が、デンマーク漁業水域内で漁業を行っていたという理由で、デンマークのフリゲート、ニールスエベセン (Niels Ebbesen) によって拿捕された。レ号はフェローズ諸島の裁判所での審判のため、ニールスエベセンに従ってトルスハウンに行くことが命じられた。拿捕を確実にするために、ニールスエベセンのベッチ大尉とクロップ兵曹がレ号に派遣された。レ号のウッド (Wood) 船長は、ニールスエベセンに従って進行した後、拿捕から逃れるため進路を変更し外海に逃走を開始した (この間、派遣士官達は船長室に監禁されていた)。ニールスエベセンは、レ号を追跡し、発砲し、停船を命じた。レ号は軽微な損傷を受けたがなお逃走を続け、両船はフェローズ諸島とオークニー諸島のほぼ中間の公海上で、事態の処理に向かった英国海軍フリゲート、トロブブリッジ (Troubridge) と漁業監視船ウートン号 (Wooton) に邂逅。洋上会談が行われ、レ号に監禁されていた2人は解放され、レ号はフェローズ諸島に連行されることなくアバディーンに向かった。

問題は、ニールスエベセンによるレ号に対する砲撃である。なお拿捕前に、探照灯による数回の停船信号無視に対して、40ミリ砲の空砲射撃が行われている。

射撃に関する事実は次の通りであった。

0322に127ミリ砲による1連射、距離2100m、レ号の右舷後方へ行われた。

0323汽笛による最初の停船信号「K」が発せられた (注; 当時はLではなくK)。

0325レ号右船首に向け、127ミリ砲による1連射、距離同じ。

0326再度汽笛による停船信号「K」が発せられた。

0323より前には、無線、汽笛、空砲、その他の手段による信号は一切行われていなかったことが確認されており、さらに0340に行われた2回の機銃射撃と同様、これら2回の砲撃は停船の警告を目的としたものであり、レ号に命中させる目的で行われたものでないことは明確である。二船間の距離は0330には0.9マイル、0338には0.45マイルとなり、この時ニールスエベセン艦長はレ号に対する発砲を命じている。

0340停船命令に加え、警告が携帯拡声器で発せられた。

これは録音テープに詳細に記録されており、その中程には2回の銃撃(前述した機関銃によるもの)も示されている。以下に示す状況において、銃砲弾がレ号を直撃したのは正にこの時刻以後のことである。

0340単射による機関銃弾8発がレ号のレーダースキャナーに向け発射された。後日2弾が命中していたことを確認。

0341改めてレ号に対し拡声器による停船命令。

0342単射による機関銃弾21発がレ号マストに対して発射された。命中弾なし。

0344、40ミリのマスト灯に対する一連射、命中せず。

0347、40ミリのマスト灯に対する一連射、命中せず。新たに拡声器による警告、「停船せよ、さもなくば船体を射撃する」。

0351船首に対し40ミリ二連射、船名板の少し後方に1発命中。

0352船首に対し40ミリ二連射、命中なし。

射撃はデンマーク領海内で行われており、艦長の命令で終了した。銃砲撃に使用した弾丸は実弾であったが炸裂弾ではなかった。レ号が全く速力をおとさなかったことは証拠により示されており、英国軍艦に遭遇するまで停船しなかった。

この事件の解決は国際審査委員会に付託されたが、その結果、問題の銃砲撃については、次のように評価された。「ニールスエベセンの指揮官は、二つの理由で正当な実力行使を超えていた。すなわち、(a)警告なしで、実弾射撃を行ったこと、(b)レ号に向け実弾射撃を行い、明確な必要性なしに

レ号内の人命に危険を生ぜしめたこと。レ号が容認し、従っていた命令に著しく違反して逃走したこと、ニールスエベセンの士官と兵がトロール漁船内で隔離されたこと、及びウッド船長が停船を拒否したことは、ニールスエベセン艦長をいくらかは憤慨させることになったかも知れない。しかし、これらの事由は、その暴力的な行為を正当化するものではない。委員会は、他の手段が試みられるべきであり、それが正当に続けられたならば、最後はウッド船長を停船に応じさせ、彼自身が先に応じていた通常の手続きに復帰させたであろう⁽¹⁹⁾。」

このように国際審査委員会の結論は、本件射撃が事前の警告なしの実弾射撃であったこと、そして船体に向けた実弾射撃に明確な必要性がなく、レ号内の人命に危険を生ぜしめたこと、の二点を指摘して、射撃全体が正当な実力行使（武器の使用）の限界を越えるものであったとしたのである。この点に関して、村上教授は、「国際法上の基準として、この判断に立つ限り、漁業法令の執行において、被追跡船舶に向けて射撃を加えることは、それが自船の自衛上必要とされるものでない限り、ほとんど認められないことになる。正当な武器の使用に関し、この報告書の判断は、厳格に過ぎるとの意見もある。また、審査委員会の報告は、『他の手段が試みられるべきであり、それが正当に続けられたならば、最後はウッド船長を停船に応じさせ、彼自身が先に応じていた通常の手続きに復帰させたであろう』と述べている。この『他の手段』としては、おそらく逃走船の航行を追跡船の船体その他の方法で妨害、阻止などの手段を想定しているものと考えられるが、そうだとすると、今度は船舶同士の衝突その他の事故が発生する可能性を生じることになる。そして、停船、乗船を拒否して逃走を図る外国船舶を拿捕するために、武器使用ができるとしても、限定的かつ最終的な手段である。それゆえ、取締りを行う国は、漁業取締りの指針として、武器使用に至るステップを定めておかなければならないことになろう。武器使用に至るまでに、少なくとも、国際的に認められた視覚信号又は音響信号を含む適切な警告と命令を発しなければならない。これが明らかに効果がない場合に、射撃を行うことができるが、それは空砲又は船首を越え

る射撃でなければならない。これらも効果がない場合に、船体に対する射撃を行うことができるが、その場合でも最小の効果をもつ小口径の固形弾を用いるべきであり、相手の武器による抵抗を受けない限りは炸裂弾を使用すべきではない。」と述べている⁽²⁰⁾。

ハ) シロアム号事件

1923年4月24日、カナダ沿岸警備船 *Malas pona* は、カナダ領水内で、合衆国の漁船シロアム号が違反漁業に従事しているのを発見した。警備船はシロアム号に並航し、口頭で停船を命じたが、シロアム号はこれを無視して沖合に向けて航行を続けた。警備船船長は、6ポンド砲による空砲をシロアム号船首方向に3発発射するとともに、停船命令を繰り返した。これに対して、シロアム号側はライフルを持ち出し、警備船に照準を合わせて威嚇した。警備船は6ポンド砲によりシロアム号船首方向に実弾4発を発射したが、なお同船は航行を続けた。警備船は、更に停船を命じ、さもないと撃沈すると警告し、なお従わないシロアム号に向けて、損傷を与えるため、砲を7発以上発射したが命中しなかった。そこで警備船は停船命令を繰り返すと共に、シロアム号に向けてライフル4丁の一斉射撃を行ったが効果がなく、次に、操舵機を損傷させるため舵機室への一斉射撃を行った。この射撃により、シロアム号乗組員1名が負傷し、シロアム号はようやく停船した。負傷者は、警備船に運ばれた。警備船は、カナダ領海内において、とりあえずシロアム号を拿捕したが、シロアム号はその乗組員によって穴を開けて沈没させられ、乗組員はボートで逃走した。警備船に移された負傷者は、同船が港に到着前に死亡した。カナダ政府は合衆国政府に報告書を提出したが、合衆国は、この事件について抗議をしなかったといわれる⁽²¹⁾。

(2) 国内の事例・ラズエズノイ号領海侵犯事件

昭和28年8月8日、稚内海上保安署（当時）は、ソ連領樺太から北海道に密入国した諜報工作員をソ連スパイ船が再び迎えに来るとの情報に基づき、巡視船「ふじ」、「いしかり」を知来別海岸に配備して警戒していたところ、「ふじ」が、諜報工作員出迎えのため同海岸に接近したソ連巡回艇ラズエズ

ノイ号（19トン、15ノット、乗組員4人、以下ラ号と略）を発見した。「ふじ」の停船命令に対し、ラ号は逃走を始め、火器を発射したので、「ふじ」が自動小銃及び拳銃を用いて射撃（合計67発）したところ、弾丸がラ号の操舵鎖に命中し、操舵鎖が切断したため（舵が効かなくなった）、逃走を断念した。このためラ号船長以下乗組員全員を出入国管理令（現在の出入国管理及び難民認定法）違反及び船舶法違反で逮捕し、船体等を差し押さえた。この事件の裁判では、本件に対しては我が国に裁判権がないのではないか、あるいは、当時のソ連の船舶は公船であって、治外法権の対象ではないか等、かなりの部分、国際法的論点が中心ではあったが、結果として、大変珍しい、船舶法で規律する不開港場寄港の罪が成立した事例となったものである。ところで、本件の旭川地裁判決（昭和29年2月19日、判時21号23頁）では、実は武器の使用は問題になっていない。裁判に至るまでの事実の経過の中で、武器の使用が語られているだけである。公判廷での尋問に対し、当時の現場指揮官は、自分自身で不審船を発見したこと、その船は国旗もなく、一見船の型が日本船でないので、一応停船を命ずるため、サイレン、拡声器、信号拳銃を使用した旨、また、信号拳銃、サイレン、拡声器が相手船に対する停船信号だという根拠について、法令上の根拠はないが、しかし本人が商船に乗っていたときに外国船舶から停船命令を受けたときもこの方法であったこと、海軍時代に外国船を停船させたときもこの方法でやった旨を述べている。また射撃の根拠については、警職法第7条と正当防衛であると明確に答えている。また、停船命令がラ号に徹底していなかったのではないか、そもそも停船信号についての国際的しきたりがあるかどうか、それがあるという証人は唯我独尊ではないかとの弁護人の問いに対し、「唯我独尊で言っているのではない。国際法上の慣習になっていると知っているもので、明文になっているかどうか私が不勉強だからでしょうが知りません。しかし、終戦後現在までソ連は北海道の漁船を450隻以上拿捕している。拿捕する時、私が行こなった同じ方法で日本の漁船に停船を命じているのではないか。この方法がソ連の船に通じないということは考えられない⁽²²⁾。」と答えている。そして、判決では、本件射撃については一切触れられてはいないため、判決に示された本

件事件の証拠のリストの中には、射撃が行われたことを示すものは全く含まれてはいない。しかしながら、最終的に、裁判で、射撃の適法性が争われなかったことの意味は、射撃が行われた現場は、距岸数100メートルばかりの疑う余地なく完全に日本の領海内であること、そして前後の状況から警職法第7条の要件に合致した正当防衛に当たるとの海上保安庁側の主張を崩せないと考えたからではないかと推察される。しかも、単なる漁業法令違反といった事例ではなく、事件そのものが特異な作業員の送迎という、公安事件における射撃事件であったからかも知れない。船舶法の不開港場寄港の罪は、船長を2年以下の懲役又は罰金（船舶法第3条、第23条）に処するに過ぎないのであるから。

(3) 日本船舶が銃撃された事例

イ) 巡視艇「あさぎり」被銃撃事件

昭和45年（1970年）5月14日0015頃、兵庫县城崎郡竹野町猫崎東方約1海里において、巡視艇「あさぎり」は、無灯火の不審船（漁船型約15トン）を発見し、接近したところ、速力約22ノットで北方向け逃走を開始した。「あさぎり」は、不審船の右後方に占位し追跡を開始。0110距離500メートルになったところ、探照灯とサイレンを使用し、再三にわたって停船命令を発したが、不審船はこれに応じず逃走を続けた。0535不審船の右正横約300メートルまで接近して写真撮影中、突然不審船から、自動小銃による銃撃を受けた。「あさぎり」の人員及び船体に被害はなく、再度右後方に占位して、0550まで追跡を継続した⁽²³⁾。

この事件は、領海内からの追跡であり、不審船から銃撃を受けたのであるから、客観的にみた場合、警職法第7条を適用し、相手船にに対して武器の使用が認められる要件は満たされていたであろうと思われるものであった。乗組員たる海上保安官の生命が危険にさらされたといえるので、正当防衛が成り立ち、且つ当初より「あさぎり」の進路を妨害しつつ逃走していたものであるので、公務執行妨害及び往来危険にも該当しているといえるべく、公務執行に対する抵抗の抑止としての要件も満たしていたであろうと思われる。

ロ) 第88丸中丸事件

1981年6月9日早朝、アリューシャン列島のアダク港南西200海里の操業禁止区域で流し網が入れられているのを、合衆国沿岸警備隊のコンフィデンス（以下C号と略）が発見し、パロール中のコーストガード航空機C-130に通報した。同機はC号の西方30マイルで・甲板上に網と漁獲のサケを認める丸中丸を発見。丸中丸が航走を開始したので、高度約30メートルで低空旋回しながら船首に向けて信号弾12発を発射。さらに通信筒を投下。無線で停船を呼び掛けたが停船を拒絶して逃走を続けた。追跡はC-130からヘリコプターに引き継がれ、丸中丸への低空飛行で停船させようと試みたが効果なく、9日深夜にC号が追いつき、接近して丸中丸であることを確認し、さらに24時間にわたる追跡を展開。この間C号は無線呼び出し、旗旒信号、閃光信号、セマホア信号、拡声器及び汽笛を含むあらゆる手段を尽くした後、50口径マシンガン連射による警告射撃、3インチ砲3発による警告射撃の許可を得て発砲したが停船しなかった。米国務省を通じ日本政府からの停船命令にも応じず32時間の逃走の後、結局船主からの指示でようやく停船。この間、船体への発砲は一度も行われていない⁽²⁴⁾。

5. 合衆国コーストガードにおける強制力の行使

コーストガードアカデミーの Maritime Law Enforcement のテキスト⁽²⁵⁾の記述によれば、多くの場合、臨検を受ける船舶は、停船するか速力を落とすかして、いずれにせよコーストガードの船艇が接近した場合には停船しているものである。しかしながら、もし検査のため当該船舶を停船させる必要がある場合には、当該船舶に対して停船させるためのあらゆる方法手段がとられることになる。ホイッスル、サイレン、メガホンや手信号を含む停船のためのあらゆる信号の手段が、当該船舶に対し、その注意を喚起し、停船して検査を受容せしむるべく、措られることになる。しかし、もしこれらのことが不成功であり、且つ使用された信号が当該相手船に認識されていることが明らかな場合には、その時は、船舶の停船を強制させる強制力を行使することが可能である。このような状況下における実力強制は、制定法によって認められており、14U. S.

C. 637 (TITLE 14 COAST GUARD) は次の様に規定している。

「(a) 如何なる船舶に対しても、没収、検査が命ぜられ、又は船艇旗、旗旗又はコーストガードの船舶又は航空機のために規定された同一性を表示する印を明示した船艇または航空機に追跡され、従わないときは、何時でもコーストガードの船艇、航空機を指揮する者は、警告信号として発砲し、なお当該船舶が停船しないときは、当該船舶に対し砲撃 (fire at or into the vessel) することができる。

(b) コーストガードの船舶、航空機を指揮する者又はその指揮下に勤務するすべての者は、(a)項に従った船舶への射撃による損害賠償や処罰から免責される。もし当該射撃により人への殺傷の事態が生起した、コーストガードの船艇、航空機の指揮者又はその指揮の下に勤務する者は、告訴され、逮捕されても直ちに釈放される。

(c) この条項の目的のために権限を与えられた船舶及び航空機は次の通り。

(1) コーストガードの船艇及び航空機

(2) 10U.S.C.379に従って指名されたコーストガード職員が1名以上乗船している海軍の水上艦艇」

この条項の最初の部分は、当該船舶が拿捕されるか臨検を受けるべき義務がある場合に、そうすることに従わずあるいは、コーストガードの船舶又は航空機によって追跡せられている場合に執られる措置に関連する。この船舶又は航空機は、国旗やコーストガード旗、あるいはそのような船舶であることを示す、定められた徴表を掲げた船舶や航空機でなければならない。コーストガードの船舶は、停船しようとしなない船舶に対し、先ず最初に警告射撃を行ってもなお停船しようとしなない場合に、射撃を行うことができる。少なくとも警告射撃は、3回はなされるべきであるが、それは空砲を用いてなされるほうがよい。もしも空砲が使用できない場合には、徹甲弾が使用されるべきである。その際、射撃が、相手船の前方に行くように、そして他の船舶や人々や財産を射撃により危険な状態にならないことを確実にするべく、最大の注意が要求される。

小口径の武器を警告射撃のために使用するのには避けるべきであるが、どうし

ても必要な場合には、ライフルを使用すべきであって拳銃を使用してはならない。小口径の武器では、銃声と弾道は相手方に認知されにくい。それゆえ、ライフルは、十分に接近している場合にのみ使用されるべきで、そうすることにより、ライフルの銃声を相手が聞くことができ、且つ認識されるものなのである。

換言すれば、ライフルは、コーストガードの船艇が被追跡船に十分に接近している場合にのみ使用されるべきであるということである。

当該船舶が警告射撃を意に介しない場合、正に、その場合にのみ、当該船舶に対して射撃をすることが許される。その場合であっても、航行能力を遜減するためなのであって、意図的に当該船舶を沈めたり、船内の人々を傷つけるようなことがあってはならない。次のことは明確に認識されていなければならない。それは真に必要な状況の下において、そのような行為が正当化される直接的理由がある場合にのみ採用される、最終方策としての手段なのである。制定法によって定められているすべての前提要件、必要な旗をかかげての停船命令あるいは追跡であり、警告射撃であること、それは完全にそして十二分に守られねばならないことである。それに加えて、デッキ上にいるすべての乗員はそれと分かるコーストガードの制服を着用していなければならない。そして、最終的に、当該射撃は決して当該船舶を沈めるためのものではなくて、存在が明確なあるいは発見された違反に適用可能な法令の条項のもとで許される場合に、乗船しての臨検、検査、押収のため強制し服従させるためなのである。

これとの関連において、乗船する理由があることが船舶を停船させるために射撃をおこなうか否かを決定するにあたっての極めて重要なポイントであると指摘することができる。換言すれば、当該船舶が重大な国家の利益あるいは安全に影響を及ぼす重要な犯罪の疑いがある場合を除いて、射撃に頼るようなことがあってはならない。もし乗船目的がモーターボートの必要搭載機器を見て、これを確認するためであるならば、当該船舶は射撃の対象からは免れるものである。もちろん当該船舶が、コーストガード船舶が接近した場合に射撃をしてきたら、停船を強制するのと同様に、付近の区域やコーストガードの船艇や乗組員の安全に必要な範囲で防御のために必要な実力が行使されてよい。言うま

でもないことではあるが、このような状況が生じた場合には、指揮官はただちにその状況を報告し、且つ、事態の進展に応じて指示を得なければならない⁽²⁶⁾。そして、このような説明に加えて、国際関係において、実力行使のリーディングケースは、アムアローン号事件と、レッドクルセイダー号事件であり、この事例をしっかりと研究し、そこからの教訓を正しく守るようにするべきだとしてる。

6. 小括

国連海洋法条約では、その第105条では海賊船の拿捕、海賊の逮捕、押収等ができるとし、第109条では、いわゆる海賊放送を行う船舶を拿捕し、放送機器を押収することができるとし、第110条では、ある前提要件の下、軍艦による臨検の権利を認め、第111条では追跡権について規定している。また第25条では、「沿岸国は、無害でない通航を防止するために、自国の領海内において必要な措置をとることができる。」としているものの、実力行使の態様、方法、程度等について、具体的に規定した条文は存在しないように思われる。国際慣行や各国の法律の解釈論により、実力行使の必要性が否定されていない以上、そこには、実力行使のための一定の基準が存在するという理解が前提となっているはずである。そして、現実には生じた実力行使の各事例の集積から、一定の国際慣行が形成されてきたものと理解してもよいように思われる。さきに述べたように、コロンボス等の各所説、合衆国沿岸警備隊士官学校のテキストに示された理解、戦前の我が国の海戦法規を準用する旨の軍艦外務令の存在などからして、国際慣習として、一定の条件（制限）の下に射撃が許されるということが認められるといってもよいように思われる。具体的な事例としての、レッドクルセイダー事件については、警告なしで実弾射撃を行い、明確な必要性なしに、船内の人命に危険を生ぜしめたことにより、正当な実力行使を越えていたこと。派遣士官等を漁船内に拘束して逃走し、停船を拒否したことは、その暴力的な行為を正当化し得るものではないとされた。アムアローン号の撃沈は、目的のため必要且つ合理的な実力の行使の結果として偶然に生じたのであれば、追跡船は、全く非難を受けることはないが、容疑船舶を、明らかに意図

的に撃沈することは、この場合正当化されることはないと判断されたのであった。これらの教訓により、合衆国コーストガードでは、相手船を停船させる必要がある場合、先ず、ホイッスル、サイレン、メガホン、その他あらゆる信号を使用し、これに失敗すれば14U.S.C.637に基づき実力行使ができる。警告射撃はすくなくとも3回空砲で行い、空砲が使えないときは実弾を用いるが、相手船舶の前方に到着するように射ち、他船や人又は陸上の物体に害を与えぬよう十分注意する。相手船舶が停船しないときのみ、船舶を狙い、その中に発砲することができるが、船舶を沈めたり船舶内の人を殺傷する故意があってはならない。発砲は、真の必要ある事情の下に、その行為を正当化しうるときのみ用いられる最後の手段であり、その相手船舶が、重要な国家的利益又は国家的安全に影響を与える重大な違反と疑われる場合でなければ行えないとしているのである。

それゆえであろうか、第88丸中丸のケースでは、合衆国コーストガードは、威嚇射撃は行ったが、船体に対しては一切射弾を浴びせてはいない。また、我が国のケースであるラズエズノイ号事件では、武器使用の適法性について、裁判で明らかにはされなかったが、正当防衛の主張と、完全に領海内であったことが大きく影響したものと推測された。このような諸事例からみて、条約上の権利として或いは国内法の執行として、勿論執行する海上警察機関の側において適法になされている法の執行適用行為に際して、比例原則を守りつつ、相当性、必要性、補充性を満たすことを前提に実力行使をすることができるもの解される⁽²⁷⁾。そうすると、国際慣習としての枠を前提にして、各国は、国内法で、領海内か接続水域内か等の水域についてや、相手違反船の態様等に応じて、どのような実力行使を行い、どのように武器を使用するのかを定めるということであり、その部分については、各国に任されているということになる。ここに、国内法の規定の是非が問題になってくると思われる⁽²⁸⁾。

海上にあっては、警備船が相手船を停船させて、臨検、検査をなすべく停船命令を発した場合、当該停船命令に従わず逃走したことを理由に、威嚇射撃をすることまでは、比較的容易に認められているように理解される。翻って、我が国の場合、相手船の違反行為の内容が判然とせず、しかも漁船でもない船舶

であればなお、該船を停船せしめて、立入検査を行うために武器を使用できるかと問うてみたときに、回答は逡巡せざらう得ない。原則として日本国民は非武装の民であり、拳銃とはいえ武器を所持乃至携帯しているのは警察官だけであるという前提で、さらに通常の市民生活が行われている陸上を想定して制定されているのではないかと思われる警職法第7条の規定であってみれば、それが、国内問題として終結するだけでは済まない、外国船、国籍不明船、場合によっては不審船といわれる船舶を対象とする可能性のある海上において、たとえ準用ということで、必要な若干の修正を加えて解釈したとしても、そもそも状況の設定からして、全く異なる原理が支配する海上への適用には限界があるものと解される。その理由としては、①海と陸とでは、場が本質的（物理的）に異なること。海上の単位は船舶であることが通例であり、当該船舶全体の問題として取り扱われ、船内の個々の乗客なり乗組員なりの事情に関わりなく事態が進行する可能性があること。揺れる、沈む、ぶつかるという可能性に加えて、両船間の相対距離は大きく、意思表示としての武器の使用に関して、拳銃等の小型武器では、そもそも射撃したことが分からなかったり、照準の問題でかえって人の殺傷の危険が大きいこと。②警察官は小型武器を所持し、場合によってはライフルであったり、公務執行中に傍にあった日本刀であったりするものの、その使用する武器は、銃程度が最大のものと考えられるところ、海上では、携帯できる拳銃は勿論のこと、巡視船の装備としての武器、つまりは40ミリや20ミリの機関砲や機関銃あるいは自動小銃であったりするために、武器の操作、運用が根本的に異なるであろうこと。③海上では、国際的に、軍艦や警察用公船の意思表示の手段として、砲が利用されてきたという伝統があり、国内法としての警職法とでは、発想を異にする部分があると思われること。④強行接舷の事態を想定すれば容易に理解できるように、強行接舷の為の操船に伴う衝突・破壊、双方の乗員の生命や怪我に対する危険を考慮すれば、海上では、停船を要求する意思表示の方法として、銃・砲を使用した方が、双方にとってかえって安全であるし、実際的であり合理的であること。⑤海上（海洋）秩序の維持は、海上にある船舶の同一性、つまりは船籍（旗国）や積荷の性質、出発港や目的港等を確認することから始めなければならないという性質をもつ

(海上保安庁法第17条参照) ものであるから、行政目的達成のための手段として、武器の使用の必要性が存するものと考えられるが、警職法はそのような事態を想定しているとはいえず、それを(準用)解釈で補うことができるか否かは疑問がある。といった、海という場の特性を勘案すれば、法適用対象や適用状況においてかなりの差異が存在するように思われる。これらのことを踏まえて、庁法第20条に規定する、「海上保安官及び海上保安官(補)の武器の使用については、警察官職務執行法第7条を準用する。」の限界(自衛隊法第93条の場合も含めて)について検討する必要があるものと思われる。

日の目を見なかったが海上保安庁法に規定されようとした最初の案では、第19条は現行と同じであるが、第20条は、「海上保安官は、その職務を行うに当たり、特に自己又他人の生命又は身体の保護に関し、やむを得ない必要がある場合を除いては、武器を使用してはならない。」とし、第21条で、「巡視警戒に任ずる船舶を指揮する海上保安官は、第18条第1号の規定により船舶に対して進行の停止を命じた場合において、当該船舶が停止しないときは、警告のため空砲二発を発して命令に従わせることができる。この場合において、船舶が警告を無視し停止しないときは、船首を超えるように実弾一発を発することができる。船舶がなお停船命令に従わないときは、当該船舶を砲撃することができる。」となっていた。そして、「第21条は巡視警戒に任ずる船舶に搭載する大砲使用の手順に関する規定である。本条はかかる場合の砲撃に関する国際慣行に従ったものである。」と説明されていた⁽²⁹⁾のである。

このように、国際慣行といえるような一定の手順が認められるものであるならば、それと整合的になるように国内法の規定の内容を見直すことが必要であるようにも思われる。それにもまして、我が国の法制において、相手船に停船の義務を課すべき、「停船命令」について、法律にはどこにも規定されていないことが問題である。国際条約も、諸外国の立法例においても、「停船命令」とそれに基づく「停船強制」を重要なこととみており、手続規定としても、法律として明確に整備がなされることが望ましいのではないかと考えられる⁽³⁰⁾。つまり、「停船命令」を発し得る権限を法定し、相手船に「停船義務」を明確に発生させ、その義務違反に対して比較的重い罰則(長期を3年以上にする)

を定める。一種の法律行為としての義務賦課行為の形をとり、相手方の意思を命令行為により拘束するという法制を明確にすることである。勿論、「停船命令」を発しう得る場合等の要件は厳格に規定されるべきであるが、そうすることにより犯罪としての追跡と武器の使用も可能となるであろうし、海上社会の特性に対応することにもかなうであろう。そして、「停船命令」及びそのための最小限の手続きを法定するならば、国内法の、取り分け法治主義の観点からも望ましいと思われる。

(注)

- (1) 村上暦造、領海警備の法構造、海保大研究報告45巻1号(通巻71号)56頁。
そこでは、「領海警備において重要な点は、それは、当該外国船舶の通航が無害であるか否かを問わず、この種の領海内の外国船舶に対応するために沿岸国がどのような国内法上の規制をかぶせることができるかであり、その国内法令に基づいてどのような執行措置をとるかが問題である」とする。
- (2) 自衛隊法第82条。安田寛、防衛法概論189頁。
- (3) 山本草二教授は、海洋法条約の概念は、軍としての権力の発動と、警察権の発動とは概念上峻別しているとされ、成田頼明教授は、法令違反は海上保安庁が、領海侵犯は国際法的には自衛権の発動の問題になるとされる(座談会・海と法、ジュリスト753号(1981)29頁以下)が、村上教授は、従来の軍事作用と警察作用を峻別し、領海警備をそのいずれかに性格づけることには無理があると述べる(注(1)論文67頁注2)。
- (4) 官報資料版第2733号付録10頁。
- (5) 平成11年3月25日、産経新聞朝刊。
- (6) しかしながら、読売新聞社による、領海警備強化のための緊急提言、どう守る?日本の安全(冊子)で主張している、「領海警備にあっては、世界各国に比べて、極めて抑制的な武器使用の基準を国際法規・慣例にそって緩和することも重要だ。」という指摘は正鵠を得ていると考えている。
- (7) 国連海洋法条約第110条は、臨検の権利について規定しているが、その手続や方法についての規定ではない。
- (8) 林久茂、公海上における外国商船に対する干渉、海上保安大学校昭和39年

- 度研究報告（第1部）183－4頁。McNair-Oppenheim's International Law, 4th ed. Vol. I, p.497.
- (9) 山本草二、国際法374頁。
- (10) Colombos, International Law of the Sea, 3th ed.1954, pp,236-237.
- (11) O'Connell, The International Law of the Sea, Vol II, 1984, pp1071-1072.
- (12) 明治3年1月27日太政官布告57号商船規則では、「御軍艦へ出会候節ハ我旗章ヲ三度昇降イタシ禮義ヲナスヘキ事」と規定されていた。
- (13) 海上保安庁法第17条が規定する船舶についての確認事項は、船舶の同一性、船籍港、船長の氏名、直前の出発港、目的港又は目的地、積荷の性質又は積荷の有無、その他船舶、積荷、航海に関し重要と認める事項とされている。
- (14) 林久茂、注(8)論文185頁。
- (15) 海軍大臣官房編、軍艦外務令解説（昭和13年）58頁。
- (16) 海軍大臣官房編、戦時国際法規綱要（昭和12年）193頁。
- (17) アイムアローン号事件については、村上暦造、法執行と実力行使、海洋法・海事法判例研究第3号（平成3年）所収57頁以下に詳しい。及びケースブック国際法134頁以下参照。
- (18) 山本草二、注(9)書374頁。そこで、「沿岸国は、追跡権の行使により被追跡船舶に対し乗船・臨検・拿捕また港への引致の強制措置を行い、またその実施のために必要かつ合理的な実力を行使することができる。しかし、停船命令に従わない密輸容疑船舶に対する銃撃・撃沈は、過剰であり違法である（1933年・1935年加・米間「アイム・アロン号事件」合同委報告。Harris,334-336）。」とされる。
- (19) 35 International Law Reports, pp485-501(1967).
- (20) 村上暦造、注(17)論文71頁。
- (21) 本件事例は、W. P. Fenrick, Legal Limits on the Use of Force by Canadian Warship Engaged in Law Enforcement,18 Canadian Yearbook of International Law 133, at135(1980)よりの村上教授の紹介による（注(17)論文64頁）。
- (22) 海上保安庁警備救難部、警備関係事例集、「ラズエズノイ号の領海侵犯事件」。

- (23) 海上保安庁30年史86頁。
- (24) 海上保安庁提供の資料による。
- (25) Maritime Law Enforcement, Law Section Department of Nautical Science and Law ,U.S.C.G.Academy, New London, Connecticut.p II 11-14.
- (26) これは合衆国コーストガードの ROE を要約して記述しているものと考えられる。
- (27) 武器の使用について、林久茂教授は、比例性 proportionality は厳格に守らなければならないと指摘している（注(8)論文185頁）。なお、国際法における比例性については、山本草二、国際法20頁。
- (28) この点について、村上暦造、注(1)論文参照。
- (29) 海上保安庁法制定時の、海運総局海務課、海上保安庁法案逐条説明書による。
- (30) 例えば、国連海洋法条約第111条の追跡権の規定では、停船命令や停船信号が最重要要件である。この点について、拙稿、継続追跡権行使とその国内法上の要件、新海洋法の展開と海上保安第3号50頁以下参照。

国境を越える犯罪と刑法の適用

岡山大学教授 大塚裕史

1. はじめに

近時、経済のボーダレス化、国際交通の発達、インターネットなど情報手段の高度化に伴い、犯罪を構成する事実が国境を越えて発生するケースが多くなってきている。例えば、正犯行為と共犯行為が国の内外で行われたり、賭博ツアーや少女買春ツアーなどのように我が国では違法な行為を、それを違法としない外国で行うことを目的として国内で会員を募る行為が行われたり、コンピューターシステムの普及により外国のプロバイダーを利用してわいせつな画像などを我が国に向けて発信するなどの「国境を越える犯罪」が以前にも増して問題とされるようになった。このような場合、国内法の問題としては、それを国内犯として処罰し得るか、国外犯としてそれを処罰する特別な規定がない限り処罰し得ないかが重要な課題となる。

これまで刑法1条以下の「刑法の場所的適用範囲の問題」は一部の刑法学者の関心の対象とされただけで、広範に議論されたことはなかった。ところが、近時、この問題がにわかにクローズアップされるようになり、特に、犯罪地の決定の基準に関するいわゆる「遍在説」の妥当性について疑問が提起されるようになった。そこで、この問題について、新しい議論状況をふまえながら若干の検討を試み、今後の海上保安業務の検討課題を探求することにしたい。

2. 属地主義と犯罪地の決定

(1) 属地主義

犯罪が、ある国の領域内で行われ、犯人も被害者もその国の国民であるときは、もっぱらその国の刑法によって処罰すればよいので、国際法上の問題

は特に生じない。ところが、犯罪の国際化が進むにつれて刑事管轄権の競合が起こると、どこの国の管轄権を優先すべきかという調整の問題が生ずる。もっとも、自国の法律に照らして被疑者を現実に逮捕するという執行管轄権や、被告人を裁判にかけ処罰するという裁判管轄権については、原則として、犯人が自国領域に存在する場合に限られるので、二国以上の管轄権が競合するという事態は起こりにくい。これに対して、どのような行為を犯罪として処罰の対象とするかという立法管轄権については、各国に認められている自由の範囲が広いだけに、競合の問題が生じやすいといえる。

この刑事立法管轄権について、今日、世界の諸国は、いわゆる属地主義をその基本原則として採用している⁽¹⁾。我が国の刑法も1条1項で「この法律は、日本国内において罪を犯したすべての者に適用する。」と規定し、属地主義を基本とすることを宣言している。属地主義とは、もともとは、犯罪その他の違法行為が自国の領域内で実行された場合に、これを理由に、実行者の国籍のいかんにかかわらず、この行為・事実に対し自国の国内法令と管轄権を及ぼそうとする原則である⁽²⁾。

この属地主義の根拠としては、第一に、主権の及ぶ範囲の領域内で犯された罪については、その国の主権に基づいて刑罰権を行使し、それによって法秩序の維持を図ること（主権国家の法秩序の維持）、第二に、犯罪地国では、犯行の目撃者や被害者がいるとか、犯行を裏付ける物的証拠が存在するなど理由により、犯人を訴追し、訴訟を遂行するための証拠の収集が容易であること（証拠収集上の利点）などの点が指摘されている⁽³⁾。

(2) 犯罪地の決定基準

属地主義にあつては「犯罪地の決定」が重要な意義をもつ。その判断基準として、通常、三つの学説の対立があるとされている。

第一の「行為説」は、狭義の行為（Handlung）、すなわち、行為者が身体の挙動をした場所が犯罪地であるとする見解をいう。例えば、犯人Aが殺意をもってベルギーで、ドイツにいるBに対して国境を越えて銃撃したところ弾丸はBに命中し負傷したが、被害者Bは治療のためオランダに行きそこで死亡したという事例の場合、行為説によればAの実行行為が行われベルギー

だけが犯罪地ということになる。行為地説の論拠としては、行為地において物的・人的証拠を最も容易に収集できることがあげられているが、証拠の収集については行為地よりも結果地の方が容易な場合が多い。また、行為地説に対しては、仮に犯人が行為地国以外の国に逃亡した場合、犯罪人引渡しについて条約前置主義を採用する国との間で引渡条約が締結されていないときや、犯人の現在する国が自国民不引渡しの原則をとるときは、行為地国への引渡しが行われないこともあり得るといふ難点をかかえると批判されている⁽⁴⁾。

第二の「結果説」は、構成要件的結果が発生した場所をもって犯罪地とする見解である。前述の国境を越える銃撃事例の場合、結果説によればBが死亡したオランダが最終結果の発生地なので犯罪地ということになる。もっとも、Bがオランダで死亡したことは偶然的要因によるものであり、ドイツで負傷した段階でAの殺人の実行行為による法益侵害が現に発生しており、ドイツの法秩序は侵害されているのでドイツも中間結果の発生地であり、それも結果の発生地として犯罪地とされている⁽⁵⁾。

しかし、結果説に対しても、仮に犯人が結果地国以外の国に逃亡した場合、犯罪人引渡しについて条約前置主義を採用する国との間で引渡条約が締結されていないときや、犯人の現在する国が自国民不引渡しの原則をとるときは、結果地国への引渡しが行われないこともあり得るといふ行為地説に対するのと同様の批判がされている⁽⁶⁾。

そこで、この両説の欠陥を補うものとして登場したのが遍在説である。遍在説は、狭義の行為が行われた場所および結果の発生した場所を犯罪地とする見解である。これによれば、前述の銃撃事例の場合、ベルギーもドイツもオランダも犯罪地ということになり、同一事件について三つの国の刑法が適用されることになる。遍在説は属地主義を拡張適用するものであるといつてよい。遍在説は一般に大陸法系の諸国でとられている立場で、ドイツでも我が国でも判例・通説のとるところとされている。

これに対し、アメリカでは、属地主義（遍在説）の範囲を超えて、国外で行われて行為であっても、内国の秩序に対して「実質的な効果」（substantial effect）を現実に及ぼすものであれば、国内犯として内国刑法

を適用し処罰できるとする「効果主義」がとられていると指摘されている⁽⁷⁾。属地主義（遍在説）では、国外で行われた行為を国内犯として処罰するためには、構成要件的结果が国内で発生する必要があるが、例えば麻薬その他の規制薬物の輸入のための共同謀議や所持が国外で行われた場合は構成要件的结果が国内で発生しているわけではないので、属地主義（遍在説）では処罰できないことになる。そこで、内国の法秩序に相当程度の有害な効果を与えるものであれば、効果主義に基づいて処罰できるというのである⁽⁸⁾。しかし、効果主義は、属地主義の拡大であり、内国刑法の適用範囲が拡大し本来の属地主義に基づく相手国の刑事管轄を不当に侵害することになるという批判がなされている⁽⁹⁾。

ドイツでは、1940年以来積極的属人主義がとられていたが、その後、属地主義の原則に戻ったとされている⁽¹⁰⁾。現行ドイツ刑法は、3条で「ドイツ刑法は国内で行われる所為に適用される。」と規定し、犯罪地決定の基準については遍在説をとることを明文で規定している。すなわち、同法9条1項は、「所為は、犯人が作為を行った場所、もしくは不作為の場合には作為を行うべきであった場所、又は構成要件に属する結果が現に発生した場所、もしくは行為者の表象によれば結果が発生するはずであった場所の、いずれにおいても行われたものとする。」とし、行為地、結果地のいずれもが犯罪地であることが宣言されている。また、2項は、「共犯は、（正犯）行為が犯された場所のほか、共犯者が作為を行った場所又は不作為の場合には作為を行うべきであった場所もしくは共犯者の表象によれば（正犯の）作為が行われるはずであった場所の、いずれでも行われたものとする。国外犯の共犯者が、国内で（共犯）行為を行ったときは、行為地法により（正犯）行為に刑が定められていないときでも、共犯につきドイツ刑法が適用される。」と規定し、正犯の犯罪地のほか共犯自身の行為地も共犯の犯罪地になるとこと、さらには国外で行われた正犯行為に国内で関与した共犯については、行為地法によれば正犯行為が可罰的でない場合でもドイツ刑法の適用があることを宣言している。

このようにドイツ刑法は、犯罪地の決定基準をめぐる学説の争いを、遍在

説を採用することにより立法によって決着をつけているが⁽¹³⁾、同様の立法例としては、フランス⁽¹⁴⁾、スイス⁽¹⁵⁾、イタリア⁽¹⁶⁾、オーストリア⁽¹⁷⁾などの各刑法典がある。これに対し、我が国では犯罪地の決定基準については依然として解釈に委ねられているのである。

3. 遍在説に対する批判と結果説の展開

(1) 遍在説の問題性

我が国の判例⁽¹⁸⁾・通説⁽¹⁹⁾は、遍在説を採用し、ドイツ刑法9条の内容をほぼそのまま解釈基準として採用している。遍在説の論拠としては、第一に、犯罪行為は行為と結果の両方から成り立っているのであり、両者を区別することに合理的な根拠がないこと、特に、その一部のみでは国内犯として処罰できないとすると、行為と結果を含めた犯罪全部が国内で行われた場合しか処罰できなくなって不合理であること、第二に、国内犯の規定は、なるべく広めに概念規定しておいた方が多様な犯罪形態に対応することが可能であること、などの点に求められている⁽²⁰⁾。

遍在説については、例えば、未遂犯の犯罪地としてドイツ刑法9条1項が行為地のほかに「行為者の表象によれば結果が発生するはずであった場所」をも含めることを明示している点について、行為者の主観を根拠にして遍在説を拡大するものであるという批判があるし⁽²¹⁾、ドイツ刑法9条2項2文のように理解された遍在説を我が国の刑法解釈の場面で形式的に適用しようとする、例えば、アメリカに出掛ける友人に「アメリカでは自動車は道路の右側部分を通行しなくてはいけない」と親切にアドバイスし、その友人がアドバイス通りアメリカで道路の右側部分を通行したような場合に、右側通行自体は犯罪にならないのにそれを親切に助言した者は我が国の道路交通法違反の罪の教唆犯として処罰するという滑稽な結論になりかねないことが指摘されている⁽²²⁾。

また、最近では、遍在説の規定は、インターネットによるボーダレス化により全世界の行為にドイツ刑法が適用されてしまうことになり、しかも我が国とは異なり起訴法定主義が妥当するドイツでは検察に対して過重な負担に

なりうると問題視されるようになってきている。そこで、レントは、国境を越える射撃というよくあげられる事例には遍在説が妥当しても、インターネットにおける犯罪行為については結果が世界中に同時に発生するような場合には遍在説の適用を制限すべきだと主張しているが⁽²³⁾、その理論的根拠は必ずしも明らかではない。

これに対し、オエーラーは、インターネットに限らず離隔行為の場合、国外で行為する者は、国内で結果が発生することを認識していた場合に限りドイツ刑法を適用するとして主観的要件による制限を主張している⁽²⁴⁾。これにより偶然の結果発生地が犯罪地から除外されることになるが、刑法の適用範囲が行為者の主観によって決定づけられるというのは理論として妥当でないようにも思われる⁽²⁵⁾。

一方、ヒルゲンドルフは、例えば、インターネットにおける表現がドイツ語でなされた場合のように自国の領土と「特別の連結点」を示す行為にのみ自国の刑法が適用できると主張する⁽²⁶⁾。しかし、「特別の連結点」の内容は不明確であり、そのようなものを要求し得る根拠は明らかでない⁽²⁷⁾と批判されている。また、そもそも自国領土の特別の連結点がなくとも自国の国内での法益侵害の危険性が認められ、したがって自国の刑法が適用されるべき場合も考え得るのではないかとの指摘もある⁽²⁸⁾。このように遍在説にはいくつかの問題点があり、その適用を制限しようという動きがあるが、そのいずれの試みも理論的根拠が明らかでないように思われる。

これに対し、山口教授は、遍在説を適用することによって生ずる問題点は、遍在説自体の適用制限という形ではなく、むしろ、遍在説の適用の前提をなす当該構成要件の適用範囲の問題として解決されなければならないと主張される⁽²⁹⁾。例えば、行政取締罰則は日本国内の事項を規律するために制定された行政法規の実効性を担保するものであるから、その適用範囲は日本国内に限定されるし、刑法175条の保護法益は日本の健全な性風俗であるから、国外でのわいせつ物販売行為を日本国内から教唆・幫助する行為の可罰性は否定される。このように、当該構成要件の適用範囲が立法目的上国内に限定される場合は、国外で行われた行為は構成要件該当性が否定され、当該構成要

件の保護法益が国内の法益に限定されている場合は、外国法益の侵害を目指す行為の構成要件該当性が否定されると説明される。

山口教授が検討されている一つ一つの事例処理の妥当性についてここでは検討する余裕はないが、当該刑罰法規がその立法趣旨から我が国の法益侵害を処罰しようとするものである場合は外国法益を侵害する行為の（我が刑法の）構成要件該当性は否定すべきとされる基本的視座は正当であると思われる。

しかるに、この見解に対しては、「構成要件がとくに国内法益のみを保護しているとは理解されない場合、例えば、殺人罪のように、普遍的な個人法益を侵害する犯罪については、刑法が『国内犯として』諸外国の法益をも保護対象としていることが前提とされている……が、日本の刑法が、不特定の外国の法益をも『国内犯』処罰という形で一般的に保護していると考えことは可能であろうか。」という批判が提起されている⁽³⁰⁾。論者は、殺人罪のような普遍的な個人法益を侵害する犯罪においてもその保護法益は日本国内の法益に限定されると主張されるが、なぜ個人法益に対する罪の保護法益が日本国内の法益に限定されるべきなのか必ずしも説得的な説明はなされていないように思われる。

思うに、国家的法益ないし社会的法益の場合は、個人が集合することによって形成された特定の社会集団の（個人的利益には還元できない）利益だけが刑罰による保護の対象となるのは当然であり、当該集団とは無関係の利益を侵害しても当該集団の刑法規範に違反したとはいえない。しかし、人の生命・身体という個人的法益の場合は、国家という集団の枠を越えて国際社会全体の共通利益として尊重すべき重要な価値があるという認識が存在する以上、日本の刑法は日本国内の生命だけを保護していると理解することは国際社会においてあまりに自己中心的な発想であり妥当とはいえない。生命という普遍的な価値の認められた法益を侵害する行為が日本国内で行われたならば、たとえ結果が外国で発生しても、我が国としては領域主権に基づく場所的管轄により「国内犯」として処罰することが不合理であるとは思われない。論者は、「日本の刑法が殺人罪について……すべての者の国外犯を処

罰する世界主義を採っていないことは、殺人罪の保護対象が原則として日本国内の法益に限られることを前提にしなければ理解できない」とされるが⁽³¹⁾、殺人など国際社会全体としての共通利益を害する犯罪については、犯人と犯行地のいかんを問わず自国の刑法を適用する世界主義を適用することも当然考えられるところであるが、現在の刑法はそのような共通利益の侵害も国家主権が及ぶ領域と何らかの連結点を持つ場合に限り場所的管轄権を及ぼしているにすぎないのであって、そのことが殺人罪の保護対象を日本国内の法益に限定することの論拠にはなり得ないように思われる。何が当該構成要件の保護法益かという問題と、どの範囲の法益侵害行為を国内犯として処罰するかという問題は別個の問題として区別されなければならない。

(2) 結果説の展開とその問題点

遍在説が明文で採用されている諸国とは異なり、我が国では犯罪地の決定基準について必ずしも遍在説に拘束される必然性はない。そこで、遍在説のかかえる問題点を克服するために、最近、遍在説を批判し新たに結果説を主張する論者が登場し注目を集めている。

まず、町野教授は、「刑法は法益保護を目的とするものであり、法益侵害(危殆)の結果が犯罪の実質である(結果無価値論)」から結果の発生した場所のみを犯罪地とする結果説が基本的に正しいとした上で、「もっとも、国家自己保護あるいは国際協力主義が妥当し、国外犯の処罰に正当な理由がある場合には、結果が国外で発生した場合においても、国内で行われた行為に日本の刑法を適用して処罰することも認められるべきである」と主張されている⁽³²⁾。

次に、辰井聡子氏は、「遍在説が、もっぱら実務上の都合の良さによって支持されているものであり、何らかの原則に基づくものではなく、ただ、「行為も結果も構成要件要素の一つとして同等に扱われるべきだ」という構成要件概念を錦の御旗にしているだけであると批判した上で、刑法の目的は自国内の法益を保護することにあるので、自国内で法益侵害が発生した場合に限り刑法の適用が正当化されると主張する⁽³³⁾。この見解によれば、国内で結果が発生した場合に限り、正犯者が外国にいるか否かを問わず、あるいは

共犯行為が外国で行われたか否かにかかわらず、国内犯として処罰されることになる。辰井説の特徴は、第一に、結果説の根拠を、法益侵害を伴わない行為の処罰を否定する結果無価値論の立場から、国家による刑罰権の行使は、国家に被害が発生したことによって、すなわち国家の利害に係る事態であることが明らかになったことによってはじめて正当化される点に求めていること⁽³⁴⁾、第二に、結果説における結果の内容を、構成要件的结果ではなく、法益侵害（及びその危殆化）に求めていること⁽³⁵⁾、第三に、そのような意味での結果が刑法の場所的適用範囲内で発生することの認識（故意）が必要であること⁽³⁶⁾等にあるといえる。

さらに、斎野彦弥教授は、カルテルの問題を通じてアメリカの判例理論における効果主義の立場に示唆を受けながら、当該行為によって国内犯の保護法益に対して実質的な影響が及ぶ場合には国内犯として処罰すべきことを主張される⁽³⁷⁾。この見解は、従来の結果説に抽象的危険説犯と具体的危険犯の場合の危殆化される法益の場所を追加しており、自らの立場を修正結果説と称されている。

これらの実質的結果説は、いずれも違法性の本質に関する結果無価値論の立場から結果説を基礎づけようとした点で共通の問題意識を持つものであるが、結果説に立つ限り、国内で構成要件に該当する行為を行ったが法益侵害が外国で生じたときは、国外犯の処罰規定がない限り処罰できないという結論を承認せざるを得ないことになる。この点が、結果説の最大の問題点である。

そこで、町野教授は、結果説を一部修正して、国内で行われた行為の結果が国外で発生した場合、国外犯の処罰に正当な理由があれば国内犯として処罰できるとされたのであった。この見解に対しては、結果説とは名ばかりで、結果概念の操作によって行為地をも巧妙に犯罪地に取り込んだ「隠れ遍在主義」に過ぎないという批判や⁽³⁸⁾、同じ国内犯でありながら、行為も結果も国内で発生した場合と、結果が国外で発生した場合とで処罰の要件に差を設けることは、国内犯と国外犯の区別を明確に行っている現行刑法の解釈論として妥当でないという批判がされている⁽³⁹⁾。しかし、この見解の最大の問題点

は、結果説によれば本来、国外犯として処理すべき事案を、国家自己保護あるいは国際協力主義を根拠に実質的に国内犯化するものであり、刑法2条以下で国外犯処罰の規定を置き、明文なき国外犯処罰を否定する現行法の立場と正面から衝突するものであって解釈論の限界を超えるという点にあると思われる⁽⁴⁰⁾。

また、斎野教授は、保護法益への影響（法益への実質的侵害）が国内にあるか否かが国内犯と国外犯とを分かつ基準であるとされ、例えば、偽造された通貨・有価証券等が転々して日本国内においても通用・流通・行使される危険性があるところに刑法2条の実質的意義があるが、修正結果説からは、2条の規定を待たずに国内犯として処罰できるとされる⁽⁴¹⁾。しかし、2条を1条の国内犯処罰規定の単なる確認的な規定とみるのは、明文なき国外犯処罰を否定する現行法の趣旨に反するといえる。2条の存在は、まさに現行法が修正結果説を採用するものではないことの証左といえよう。さらに、この見解の最大の問題点は、「保護法益への影響」という基準自体が曖昧で、その認定について、なお各国の主観的判断の働く余地があり、国外行為と内国領域に生ずる効果との間に密接な関連がないのに法益侵害ないし危殆化が肯定される恐れを排除できない点にある。国家的法益・社会的法益に関わる犯罪の場合、どこで行われても日本の法益が侵害（危殆化）されると解する余地を否定できないからである。したがって、このような解釈を「属地主義」の名のもとに行うことには根本的な疑問がある。

この点、辰井説は、通貨偽造罪や公文書偽造罪等の犯罪の「構成要件的结果が外国で生じた場合、そのことによって発生する日本国内の法益に対する危険の程度は、国内で生じた場合と比べて非常に小さい」ので、「国内で構成要件的结果が実現した場合でなければ、その犯罪の処罰を基礎づける国内における法益侵害の危険の発生は認められない」と主張される⁽⁴²⁾。このように、辰井説は、国外で実行された抽象的危険犯の国内犯処罰については限定的であるが、問題は、抽象的危険犯において、果たして、国内で構成要件的结果が実現した場合でなければその犯罪の処罰を基礎づける抽象的危険が国内において発生したとは認められないといえるかである。例えば、東京で流

通させる目的で日本銀行券が韓国で偽造された場合と沖縄で偽造された場合とで流通・行使の危険性に実質的に見てそれほど差があるとは思われない。また、我が国の巡視船が正当な継続追跡権に基づいて公海上で被疑外国船を拿捕した場合、我が国の公務員の職務執行に対する被疑者の暴行行為が被疑外国船舶内で行われた場合と日本船舶内（巡視船内）で行われた場合とで、巡視船単位で行われる「公務の円滑な遂行」に対する侵害の危険性が実質的に異なるとは到底思われない⁽⁴³⁾。したがって、実質的結果説を徹底すれば国外で行われた行為でも国内に法益侵害の危殆化をもたらすことがありうるとする齋野説に至るのが自然である。しかし、それは現行法の解釈の限界を超えると共に、国家の領域主権に基づく場所的管轄の著しい拡大を招く恐れがある点で問題を残しているように思われる。

4. 遍在説と国境を越える犯罪

(1) 遍在説の根拠

ところで、最近我が国で主張されている結果説は、その理論的根拠として違法性の本質に関する結果無価値論をあげている。たしかに、刑法は基本的に法益を保護するために存在するので、法益侵害ないし危険が発生した場所が犯罪地であるとする議論は一見すると極めて正当なように思われる。しかし、刑法は、法益保護という目的を人間の規範心理に働きかけることを通じて実現するものである⁽⁴⁴⁾。したがって、結果無価値論をとっても、犯罪の成立要件としての違法性の評価の対象は人間の行為であると言わなければならない。結果無価値論は、ある行為が違法であるとの評価の根拠をその行為が法益侵害（ないしその危険性）を惹起した点に求める見解である。法益侵害の結果それ自体が違法なのではなく、法益を侵害した（あるいは法益を危殆化した）「行為」が違法なのである。また、行為無価値論は、ある行為が違法であることの根拠を社会倫理規範違反に求めるが、この立場からも、社会倫理規範に違反すると評価された「行為」が違法なのである。したがって、違法性の本質に関するいずれの見解に立とうが、違法な行為を行った場所が犯罪地であるという行為説を全面的に否定することはできないと思われる、

少なくとも、結果無価値論と結果説が直結するわけではないのである。山口教授も、「犯罪は、構成要件該当事実全体によって成立するのであって、行為だけが犯罪ではなく、また結果だけが犯罪であるわけではない。この意味で、犯罪は行為から構成要件的结果発生に至る時間的・場所的広がりをもって犯されるのである。こうした認識に立つと、構成要件該当事実の中から『犯罪地』の決定基準を一元的に選び出そうとすることは、決して論理必然的なことではないし、また、そうしなければならない『理論的根拠』も明らかではない」と主張されている⁴⁵⁾。実質的结果説は、構成要件該当事実が全く国内で発生していないのに法益侵害の危険性を根拠に国内犯の成立を認める場合があるが、それは現行刑法の趣旨を逸脱した立法論にすぎないように思われる。

このように、結果無価値論の立場から実質的结果説が論理必然的に導き出せるわけではないが、かといって遍在説が当然に基礎づけられるわけでもない。問題の本質は、国外で行われた行為の実質的影響が国内に及ぶ場合をどこまで属地主義でカバーできるかにあり、それは、違法性の本質論によってのみ決定される性質のものではなく、むしろ、国家管轄権の適用の問題として、領域主権に基づく場所的管轄をどこまで認め得るかの問題として解決されなければならない。

結局、この問題は、それぞれの国家と対象事項との関連性の強さを他国の管轄権に有効に対抗できるかという問題であり、現在の国際社会において、行為と結果のいずれか一方が領域内に存在すれば自国の刑法の適用もありうるとする遍在説の立場が容認されている。ただ、そこでの結果概念は、構成要件該当結果の意味で理解する本来の結果説（形式的結果説）を基本とすべきであり、これを実質的のとらえる実質的结果説を全面的に採用することが、国家管轄権の一方的・主観的基準として他国の管轄権に有効に対抗できるかはなお慎重に検討されなければならない。

(2) 海上における越境犯罪

以上の検討から、犯罪地の決定の基準としては遍在説の立場が基本的に支持し得ると思われ、ただ、その適用による不当な結論は、構成要件解釈によ

る限定などの方法によって回避すべきであるように思われる⁽⁴⁶⁾。そこで、最後に、海上における越境犯罪について事例ごとに遍在説の適用を検討しておくことにしたい。

まず第一に、侵害犯の事例として、[事例1]「Xが公海上でA国船舶内から日本船舶内にある者Bに対して殺意をもって銃撃したところ、弾丸がBに命中してBが死亡した場合」は、行為地（A国）及び結果地（日本）共に犯罪地となるので、我が国の刑法が適用されXは殺人罪として処罰される。

第二に、未遂犯の事例であるが、[事例2]「Xが公海上でA国船舶内から日本船舶内にある者Bに殺意をもって銃撃したところ、弾丸はBに命中しBは負傷した場合」は、行為説によればA国だけが犯罪地ということになるが、遍在説によれば負傷したBに「生命侵害の具体的危険」が発生しており、このような未遂の結果も結果の一部と解して我が国も結果地となり、Xには殺人未遂罪が成立すると解される。問題は、[事例3]「Xが公海上でA国船舶内から日本船舶内にある者Bに殺意をもって発砲しようとしたところ、A船内でこれを発見したCがけん銃をたたき落とした場合」であり、このような場合にBに殺人の具体的危険が発生しているとしてXに我が国刑法の殺人未遂罪を適用することには疑問の余地がある。もっとも、ドイツでは、刑法9条1項で「行為者の表象によれば結果が発生するはずであった場所」も犯罪地とされているが、そのような立法態度に対しては遍在説の不当な拡大であるという批判がある⁽⁴⁷⁾。

第三に、具体的危険犯の事例として、[事例4]「A国貨物船が領海外の海域で過失により積荷の木材を大量に流出し、船舶交通の輻湊する我が国の領海内に木材を漂流させた場合」については国内犯として処理することに消極的な見解もあり得る。しかし、刑法129条2項の業務上過失往来危険罪は、業務者が「過失により、艦船の往来の危険を生じさせ」たときに成立するが、「往来の危険」の発生を明文で要求する具体的危険犯であり、「往来の危険」は本罪の結果であるといってよいと思われる。そして、判例・通説によれば、往来の危険は衝突、覆没等の災害に遭遇する可能性のある状態を生じさせればよいとされているので、船舶交通の輻湊する領海内で木材が漂流している

状態は付近を通行する船舶に衝突等の危険を生じさせたといえるので日本も犯罪地であり、我が刑法が適用できる余地もあると思われる。

第四に、抽象的危険犯の事例として、[事例5]「A国タンカーがA国領海内で座礁沈没し重油を流出し我が国の沿岸に浮流油が漂着した場合」にも、抽象的危険犯は抽象的危険の発生を処罰根拠とする犯罪なので、抽象的危険の発生した場所も犯罪地であるという考えが出てくる。現に、学説の中には、例えば、「公海で船舶が環境汚染を惹起し他国の領海においてまで結果を惹起する場合」には遍在説により被害を受けた国家が裁判権を行使することを認め、ただ国連海洋法条約230条1項により罰金刑でしか処罰できないので、重大な結果が被害国に及ぶことが十分に予見される場合には同条約230条2項を積極的に活用すべきだと主張するものもある⁽⁴⁸⁾。

しかし、結果は、構成要件的行為から場所的もしくは時間的に分離できる外界における変化だけを意味すると解すべきであり、抽象的危険犯ではこの意味での構成要件的结果は存在しないと思われる。海防法（海洋汚染および海上災害の防止に関する法律）は、4条で「何人も、海域において、船舶から油を排出してはならない。」とし、55条1項で故意犯を、2項で過失犯を処罰しているが、排出違反の罪は抽象的危険犯とされているので、浮流油が我が国の領海に漂着しても構成要件的结果が発生したとはいえず、したがって我が国は犯罪地ではないと思われる⁽⁴⁹⁾。したがって、排出行為が領海（排他的経済水域）外の海域においてなされた場合には現行海防法では処罰することはできないことになる。

判例集に登載された事例として、[事例6]「遠洋漁業の漁船上で発生した傷害致死事件に関し、日本漁船の漁労長が犯人の依頼を受けて過失による事故である旨の内容虚偽の死亡事故報告書を作成し、それをタヒチ島の事務所に設置してあるファックスで我が国のF海上保安部に写真伝送した場合」は、刑事司法作用の円滑な運用を保護法益とする抽象的危険犯である偽造証拠使用罪（104条）の成否が問題となる。同罪の構成要件は「他人の刑事事件に関する…偽造…の証拠を使用した」となっているので、偽造証拠の使用という構成要件該当行為は外国領土内で行われ、ファックスが海上保安部に届い

た事実は実行行為から分離できる外界の変化とはいえないので構成要件の結果ではないと解され我が国の刑法は適用できないと思われる。もっとも、本件は、偽造した証拠をファックスする行為は国外で行われたが、そのための共謀が日本船舶内で行われた事案であったため、仙台地裁は、「日本人が日本国籍を有する船舶又は航空機の外にある外国領土内で実行した偽造証拠行使行為について日本国刑法を適用する規定は存在しない。しかし、偽造証拠行使行為の一部が日本国籍を有する船舶内で実行された場合には、その行為の全体について日本国刑法が適用される」と判示して、被告人に偽造証拠使用罪の共同正犯の成立を認めている⁽⁵⁰⁾。

この判決に対しては、「遍在主義の対象とされる犯罪とは、…実行行為とその結果とが関連する範囲までであって、その範囲を超えてまで遍在主義が作用しうるものではない」ので、「共謀」を犯罪行為の一部と見てこれに遍在主義を適用するのは、「本来的には利用できないはずの遍在主義を、無理をしてここで利用」することになるとの批判がなされている⁽⁵¹⁾。しかし、共謀共同正犯に一部行為の全部責任の法理を認める理論的根拠は、「共謀」が実行行為の分担に匹敵するという点に求められるべきであるので、「共謀」行為を実行行為に準ずるものとして刑法を適用しても必ずしも遍在説の不当な拡大とはいえないように思われる。

5. おわりに

以上、ドイツや我が国で判例・通説とされている遍在説をめぐる最近の議論を素材にその問題点を整理・検討してみた。特に、遍在説の妥当性について疑問が提起され結果説が有力に主張されているが、それがアメリカの効果主義と類似した側面があり属地主義の原理で正当化できるものであるかについては疑問の余地がある。したがって、現時点でも、遍在説が基本的に妥当であると思われるが、その適用をめぐるいかなる具体的な問題があるかは、既遂犯、未遂犯、予備罪、危険犯、過失犯、不作為犯、共犯などの様々な犯罪類型毎に、また、海洋汚染、密航、密輸、薬物犯罪などの犯罪形態毎に問題点を整理する必要がある。これらの点を含めてさらに検討を続けていきたい。

[注]

- (1) 一般に、属地主義を基本とし、それで不足するところを属人主義、保護主義などで補充する立法形式がとられている。ヨーロッパ諸国の法制を比較検討したものとして、芝原邦爾「刑法の場所的適用範囲」『団藤重光博士古稀記念論文集四巻』（有斐閣、昭60）335頁以下。
- (2) 山本草二『国際法 [新版]』（有斐閣、平6）234頁。
- (3) 森下忠『国際刑法入門』（悠々社、平5）26頁以下。
- (4) 森下忠「属地主義における犯罪地の決定」香川達夫博士古稀祝賀『刑事法学の課題と展望』（成文堂、平8）45頁以下。
- (5) 森下・前掲注（4）「属地主義における犯罪地の決定」49頁以下。
- (6) 森下・前掲注（3）『国際刑法入門』29頁。
- (7) 山本草二『国際刑事法』（有斐閣、平6）143頁。
- (8) アメリカでの麻薬取締りに関する管轄権の拡大傾向については、山本草二「海上犯罪に対する米国の管轄権の拡大—麻薬取引に関する最近の判例を中心に—」船舶の通航権をめぐる海事紛争と新海洋法秩序2号（日本海洋協会、昭57）127頁以下、広部和也「米国における海洋管轄権の拡大—密輸の取締りをめぐって—」山本草二＝杉原高嶺編『海洋法の歴史と展望』（有斐閣、昭61）170頁以下。
- (9) 山本・前掲注(7)『国際刑事法』144頁。効果主義については別の機会に検討を加えたいと思うが、我が国でも、違法性の本質に関する結果無価値論を徹底する立場から結果説を採用することにより実質的に効果主義に近い立場をとろうとする動きがあることが注目される。
- (10) 場所的適用範囲についてのドイツ刑法の変遷については、米澤慶治「ドイツにおける刑法の場所的適用範囲に関する規定の変遷について（上）（下）」警察研究42巻10号（昭46）45頁以下、11号（昭46）45頁以下。
- (12) 属人主義がとられた1940年のドイツ刑法典の3条3項では、行為地および結果地のいずれも犯罪地であることが正式に規定され、その内容は現行刑法9条1項に引き継がれている。」
- (13) ドイツ刑法9条をめぐる判例・学説の動向について、香川達夫「遍在主義

と共犯」森下忠先生古稀祝賀上巻『変動期の刑事法学』（成文堂、平7）121頁以下。

- (14) 1992年のフランス刑法典は、113-2条1項で「共和国の領土内で行われた犯罪に対しては、フランスの刑罰法規を適用する。」と規定し、同条2項で「犯罪を構成する事実の一が共和国の領土内で生じた場合には、犯罪は、共和国の領土内で行われたものとする。」と規定している。
- (15) スイス刑法7条1項は、「重罪又は軽罪は、犯人がそれを実行した場所及び結果の発生した場所で行われたものとみなす。」と規定し、同条2項は、「未遂は、犯人がそれを行った場所及び犯人の意図によればその結果が発生するはずであった場所で行われたものとみなす。」と規定している。
- (16) イタリア刑法6条1項は、「イタリア国内で罪を犯した者は、イタリアの法律に従って処罰する。」と規定し、同条2項は「罪を構成する作為もしくは不作為の全部もしくは一部がイタリア国内で行われたとき、又は作為もしくは不作為の結果がイタリア国内で発生したときは、その罪は、イタリア国内で犯したものとみなす。」と規定している。
- (17) オーストリア刑法67条2項は、「行為者は、作為に出た場所又は作為に出るべきであるのに出なかった場所、所為像に相応する結果の全部又は一部が発生した場所、又は行為者の表象に従えば発生するはずであったのに発生しなかった場所で、刑を科せられている行為をしたものとする。」と規定している。
- (18) 最決平6・12・9刑集48巻8号576頁は、正犯の実行行為が日本国内で行われた場合には、それに対する幫助行為が国外で行われたとしても日本国内で罪を犯したものであることを肯定している。事案は、日本人Aが日本国内へ覚せい剤を密輸入するにあたり、台湾人のX、Yが覚せい剤を入手して台湾においてXに交付したというもので、X、Yの幫助行為も国内で行われたものとして、覚せい剤輸入罪の幫助犯が成立するとされた。なお、覚せい剤取締法については、本件行為後の平成3年の改正によって世界主義が採用され、行為地の如何を問わず適用されるようになったので、このケースについては立法的に解決された。最高裁決定の評釈として、門田成人・平成六年度

重要判例解説140頁、大淵敏和・最高裁判所判例解説刑事編 [平成6年度] 230頁以下、同・ジュリスト1064号66頁、渡部惇・研修560号17頁など。

- (19) 例えば、森下忠『国際刑法の基本問題』（成文堂、平8）134頁、芝原邦爾『刑事司法と国際準則』（東大出版会、昭60）258頁、古田佑紀『大コンメンタール刑法一卷』[大塚仁＝河上和雄＝佐藤文哉編]（青林書院、平3）72頁、平野龍一『刑法総論Ⅱ』（有斐閣、昭50）439頁、西原春夫『刑法総論 [改訂版] 上巻』（成文堂、平7）53頁、香川達夫『刑法講義総論 [三版]』（成文堂、平7）32頁、大塚仁『刑法概説総論 [三版]』（有斐閣、平9）77頁、大谷實『刑法講義総論 [四版補訂版]』（成文堂、平8）86頁、川端博『刑法総論講義』（成文堂、平7）74頁、前田雅英『刑法総論講義 [三版]』（東大出版会、平10）90頁、山中敬一『刑法総論Ⅰ』（成文堂、平11）87頁など。
- (20) 斎野彦弥「情報の高度化と犯罪の『域外適用』について」田村善之編『情報・秩序・ネットワーク [北大法学部ライブラリー3]』（北大図書刊行会、平11）290頁。
- (21) 森下・前掲注(4)「属地主義における犯罪地の決定」60頁以下。
- (22) 山口厚「越境犯罪に対する刑法の適用」『松尾浩也先生古稀祝賀論文集上巻』（有斐閣、平10）414頁。
- (23) Lenz, Strafrecht und Internet, Eser (Hrsg.), Festschrift für Haruo Nishihara zum 70. Geburtstag, 1998. S. 467f.
- (24) Oehler, Internationales Strafrecht, 2. Aufl., 1983, Rn. 254.
- (25) 岩間康夫「刑法の場所的適用範囲に関する遍在主義の制限について—インターネット時代を契機に—」（大阪学院大）法学研究25巻2号（平11）9頁。
- (26) Hilgendorf, Überlegungen zur strafrechtlichen Interpretation des Ubiquitätsprinzips im Zeitalter des Internet, NJW 1997, S. 1876f.
- (27) 山口・前掲注(22)「越境犯罪に対する刑法の適用」420頁。
- (28) 岩間・前掲注(25)「刑法の場所的適用範囲に関する遍在主義の制限について」13頁。
- (29) 山口・前掲注(22)「越境犯罪に対する刑法の適用」421頁以下。
- (30) 辰井聡子「刑法の場所的適用—国内犯と国外犯」上智法学論集43巻3号（平

- 11) 70頁以下。
- (31) 辰井・前掲注(30)「刑法の場所的適用—国内犯と国外犯」71頁。
- (32) 町野朔『刑法総論講義案 [二版]』（信山社、平7）97頁。
- (33) 辰井聡子「犯罪地の決定について（一）（二・完）」上智法学論集41巻3号（平9）69頁以下、3号（平10）245頁以下。
- (34) 辰井・前掲注（30）「刑法の場所的適用—国内犯と国外犯」81頁以下。
- (35) 辰井・前掲注(34)「犯罪地の決定について（二・完）」273頁以下。辰井氏自身は自説を「結果説」と称されているが、形式的な意味での（構成要件的）結果ではなく実質的な法益侵害ないしその危殆化を問題とされているので、本稿では、後述の斎野教授の修正結果説と共に、「実質的結果説」と呼ぶことにしたい。
- (36) 辰井・前掲注(34)「犯罪地の決定について（二・完）」277頁以下。
- (37) 斎野・前掲注(20)「情報の高度化と犯罪の『域外適用』について」286頁以下。
- (38) 岩間・前掲注(25)「刑法の場所的適用範囲に関する遍在主義の制限について」21頁。
- (39) 山口・前掲注(22)「越境犯罪に対する刑法の適用」417頁以下
- (40) 山口・前掲注(22)「越境犯罪に対する刑法の適用」418頁、辰井・前掲注（30）「刑法の場所的適用—国内犯と国外犯」77頁。
- (41) 斎野・前掲注(20)「情報の高度化と犯罪の『域外適用』について」301頁。
- (42) 辰井・前掲注(34)「犯罪地の決定について（二・完）」275頁。
- (43) なお、斎野説によれば、継続追跡権の行使の結果として行われる我が国公務員の公海上の外国船船内での公務執行に対する妨害行為が、公務執行妨害罪の国内犯として処罰できることになる。しかし、そうなると、平成8年の法改正で領海法（領海及び接続水域に関する法律）5条が「接続水域における我が国の公務員の職務の執行（当該職務の執行に関して接続水域から行われる国連海洋法条約第111条に定めるところによる追跡に係る職務の執行をも含む。）及びこれを妨げる行為については、我が国の法令を適用する」という規定を新たに設けたことの意味が全くなくなる。当時の衆議院運輸委員会の議事録を見る限り、立法者は明らかにこの規定を国外犯処罰規定の新設と

とらえている。この問題については、大塚裕史「公務執行を妨げる行為と刑法の域外適用」『西原春夫先生古稀祝賀論文集三卷』（成文堂、平10）427頁以下。

- (44) 岩間・前掲注25「刑法の場所的適用範囲に関する遍在主義の制限について」19頁は、辰井説はこの点を見落としていると批判する。
- (45) 山口・前掲注22「越境犯罪に対する刑法の適用」416頁。
- (46) 最近、堀内教授は、双方可罰性の要件を客観的処罰条件とすることによって、外国において不可罰な行為に対する共犯行為は成立しないという結論を肯定されている。堀内捷三「国際協調と刑法の適用」研修614号（平11）3頁以下。これに対して、辰井・前掲注30「刑法の場所的適用—国内犯と国外犯」91頁は、国内犯についてなぜ双方可罰性が必要であるかの根拠が不明であると批判する。
- (47) Oehler, a. a. O. (Anm. 24), Rn. 259.
- (48) 趙炳宣「国境を越えた環境汚染に関する刑法の国際化」甲南法学38巻3＝4号（平10）47頁。
- (49) 海防法の罰則規定については、北川佳世子「海洋汚染に係わる罰則規定の問題点」新海洋法の展開と海上保安3号（海上保安協会、平11）159頁以下。
- (50) 仙台地判平3・7・25判タ789号275頁。
- (51) 香川達夫「刑法の場所的適用範囲と二個の判決例」（学習院大）法学会雑誌35巻1号（平11）55頁以下。

海洋汚染防止と沿岸国

立教大学教授 奥 脇 直 也

1 問題の所在

外国船舶に起因する海洋の汚染に関して沿岸国がとりうる措置については、伝統的な海域区分に従って、公海上での汚染行為と領海内での汚染行為とが区別されてきた。公海上の汚染行為に関しては旗国主義の厳格な適用によって、もっぱら旗国のみが、執行はもちろん、規律管轄権をも排他的に有するものとされ、たとえ沿岸国領海に近接する公海上で汚染行為が行われた場合でも、当該船舶が現在いずれの水域に所在するかに拘わらず、沿岸国としてできることは、たとえ沿岸国が汚染行為に関する情報を船舶の外部から確認できたとしても、せいぜい収集された証拠を提示して旗国に通報を行い、旗国による規律にゆだねることができるにとどまった。他方、領海内を通航中の船舶による汚染行為についても、それが沿岸国の平和、安全、秩序を害する有害な通航であることが立証されるのでない限り、当該船舶は依然として無害通航の権利を保持することから、実際には公海の場合と同様、沿岸国がとりうる措置は旗国通報にとどまるものと一般には考えられてきた。なおこれら旗国通報の場合に、刑事上あるいは行政上の手続を通じてそれら汚染行為を行った者に対して旗国が実際に自国法令に従っていかなる措置をとったかについて、旗国が通報を行った国に対して報告する義務はなかったため、旗国通報をした国もその後どのような措置がとられたかについて知り得ず、旗国の責任を追及する余地もなかった。

公海上の船舶からの汚染に関して沿岸国が措置をとりうる例外的な場合としては、海難事故により沿岸国に重大な汚染が生じあるいは生じるおそれのある

場合に、沿岸国が損害あるいは危険と比例する措置を公海上でとることを認めたいいわゆる「介入権」がある。介入権は油汚染の場合のみならず、それ以外の有害物質による汚染にも拡大され、また海洋法条約にも取り込まれている⁽¹⁾。介入権は公海の旗国主義への例外を定めるものであり、領海で同様の海難が生じた場合に、沿岸国が領海内で沿岸利益への侵害を防止するため適当な措置をとりうることは当然である。海難の場合には、そもそも船舶の航行利益を考慮する調整が必要ないからである。

船舶の航行継続が明らかに不可能な海難事故の場合と異なり、事故に遭遇しつつも一応は自力での航行継続が可能な船舶が緊急入域を求める場合や最寄りの自国の港に入港するために外国の領海を通航しようとする場合のように、船舶が堪航性を欠く場合で、当該船舶が沈没すれば広範な汚染が発生する危険があるような場合に、沿岸国がどのような措置をとりうるかは、外国船舶の領海通航の無害性の問題と絡んで複雑な問題が生じる。

たとえばアチカンユニティ号事件においてオランダは、海難に遭遇した外国船舶が船舶の沈没を回避するために、オランダ海岸に「船舶を座礁させる目的」でオランダ領海に入域することを、そもそも「通航」にあたらぬものとして拒否する意思を表示した⁽²⁾。またわが国も、火災を起こした旧ソ連の原子力潜水艦が沖縄島嶼の間を通り抜けて母港に帰ろうとした際に、わが国領海の通航を有害通航として入域を拒否しようとした例がある⁽³⁾。さらにそこまで汚染発生危険が具体的でない場合でも、いわゆる構造欠陥船舶 (leper vessel) に対する措置の問題がある⁽⁴⁾。こうした場合に沿岸国にとって最も関心のあるのは自国沿岸への汚染の発生の防止であり、実際に発生した損害の賠償ではない。

同様の問題は、すでに入域して領海を通航中の船舶についても生じる。一般に領海通航中の船舶が沿岸国の平和・安全・秩序を害する行為を行った場合には、それら行為は船舶の通航を有害なものとし、沿岸国はそれら行為の停止を求めるとともに、これに応じない船舶に対して航行の継続を拒否することができる。沿岸国の保護権 (海洋法条約25条) である。海洋法条約は「故意かつ重大な海洋環境の汚染」行為を有害なものとし、また「故意かつ重大な汚染行為」に至らない程度の汚染についても沿岸国がこれを有害と認めて保護

権を行使する余地があるとしても、その前提として沿岸国にはその有害性を立証する義務がある。しかし実際にはこの立証は容易ではない。有害性は単に主張すればよいものではなく、客観的に決定できる性質のものとされてきたからである⁶⁾。また船舶が堪航性を欠く構造欠陥船舶の疑いがある場合でも、構造に欠陥があるというだけでは、それが船舶の構造に関する一般的に認められた国際的規則または基準を実施する沿岸国法令への違反とはなっても、直ちに通航そのものを有害とするわけではない。そしてこれらの場合に通航の無害性が保持される限りで、一般には沿岸国は外国船舶の通航に介入したりあるいは通航を拒否する権限をもたない。そうであれば、同様に沿岸国はそれら船舶が領海に入域することも拒否できないこととなる。

ところで海洋法条約は船舶起因汚染に関しては、旗国主義を前提としつつも⁶⁾、海洋汚染防止に関する沿岸国法令の実効を確保するため、領海および排他的経済水域における汚染行為に関して一定の範囲で沿岸国（あるいは寄港国）による執行を認めた。とくに排他的経済水域制度の導入は、漁業資源保存と同時に海洋環境保護のために従来の旗国主義を修正することにあつたといえる。すなわち海洋環境保護についてもっとも敏感なのは遠く離れた旗国ではなく、汚染行為がなされた海域の沿岸国であり、また排他的経済水域での汚染行為は直接に天然資源に対する沿岸国の主権的権利に関係するから、沿岸国の方が實際上、有効に取締りを行うことを期待でき、結果として資源保存と海洋環境保護という国際社会の共通利益をよりよく実現することができるという考慮である。もちろんそれは沿岸国の利益にも合致しこれを強化するものであるが、海洋法条約の規定ではなお不十分あるいは不明確なままに残されている問題も多い。そこで本稿では、こうした沿岸国利益の強化が、海洋汚染防止の必要上、沿岸国が領海あるいは排他的経済水域においてとりうる措置の範囲を第12部の明文で規定されていない事項にまで拡大して解釈することが可能であるかどうか、とくに汚染を発生させる危険を有する船舶の領海への入域拒否、あるいは無害性を保持している船舶に対する領海からの退去要請、あるいは領海通航船舶に対する沿岸国法令違反に関する刑事裁判権の行使などを可能とするものであるかどうかという問題関心にしたが、海洋法条約の諸規定、とくに第2部

3節と第12部との関係を整理して考察することにしたい。

2 無害通航と入域拒否の可能性

(1) 有害通航と沿岸国法令違反

領海における外国船舶の無害通航権は、歴史的に領海制度が確立するのと同様並行的に確立してきた権利である。しかし何が通航の無害性の基準となるかについては、かねてから学説にも国家慣行にも二つの立場があった。一つは、外国船舶が沿岸国の重大な利益を損なう場合には有害性が認定され、当該船舶が沿岸国法令に違反して行動したかどうかは有害性にとって無関係であるとする立場である。英米諸国はこうした立場をとっていたが、この立場はさらに船舶のいかなる行動が沿岸国の利益を重大に損なったかを特定するまでもなく、船舶が領海内に所在すること自体が、沿岸国にとって脅威となる場合があるという考え方も容認するものであった。これに対して、他の多くの国家は、通航の無害性と沿岸国法令違反とを区別せずに、沿岸国法令を遵守することと無害性を維持することとが概ね合致するものと考えていた。この立場では、船舶の何らかの行動（特に沿岸国法令違反）が通航の無害性を否認する効果を生じることとなり、単に船舶が領海内に所在することだけで通航の無害性が判断されるわけではないということになる。1930年のハーグ法典化会議における無害通航に関する規定は、この両者の立場の中間をとり、「船舶が沿岸国の安全、公共政策、財政的利益を害する行為を行う目的で沿岸国の領海を使用する場合には、通航は無害でない」⁽⁷⁾と規定することにより、有害性の判断が通航外国船舶の行為態様を基準とするものであることとすると同時に、行為態様が沿岸国の利益を害するようなものである場合には、沿岸国法令違反の有無に拘わらず、通航は無害性を失うものとした。その後、コルフ海峡事件において、国際司法裁判所は外国船舶の通航の無害性は特定の行為態様によって客観的に決定されるものであると判断したが、これを受けて、1958年の第一次海洋法会議でも、こうした立場が維持されることになる⁽⁸⁾。要するに沿岸国法令違反がなくとも通航が有害となることはあるが、それは特定の行為が沿岸国の重大な利益に脅威を与えるような場合に限られ、具体的な行為が有害なものであるかどうか

かは客観的に判断されるのであって、沿岸国が一方的に主張できるというわけではないということになる。はっきりしたことは、外国船舶が所在することのみによって有害性を主張することはできないということであった。外国船舶の側からすれば、一方で沿岸国の法令違反をしていなくても、通航の全体的な状況との関係で、無害性が否定される場合があり得るということになるが、他方で、無害性の否認は沿岸国の主観的判断に依存するものではないこと、また船種あるいは積み荷によって沿岸国が領海通航を否定することはできないことが確認された点で、国際航行の利益が確保されたのである。ただし、海難事故に遭遇した結果、構造的欠陥が生じ堪航性を欠く疑いのある船舶が、石油その他の重大な海洋汚染を引き起こす可能性のある物質を積載しているような場合には、それが行為態様別の規制として無害性を否定する根拠を沿岸国に与えるのか、それともそうすることは禁止された船種・積み荷別の規制にあたるのかは、直ちには明らかではない。

(2) 無害性の「みなし規定」

海洋法条約は、無害性の認定基準の客観化を一步進めて、通航が有害とみなされる (shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal state) 場合を列挙した (19条2項)。そこで列挙されている事項は、武力による威嚇または武力の行使、兵器の使用、情報の収集、宣伝、航空機や軍事機器の発着または積み込み、特定の沿岸国法令違反の物品、通貨、人の積み込みまたは積卸、故意かつ重大な汚染、漁獲活動、調査・測量活動、通信妨害、通航に直接関係しないその他の活動など、いずれも船舶の行為態様に着目したものである。この規定については第一に、それが有害性の「みなし」の限定列挙であるのか、有害性の包括列挙であるのかが問題となる。「無害通航を規律する国際法規範の統一解釈」(Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage) と題するアメリカと旧ソ連との間で交わされた文書 (Jackson Hole Statement)⁽⁹⁾ では、これを通航を有害とする行為の包括列挙 (exhaustive list of activities) であるとしており、外国船舶の領海通航への沿岸国の介入を厳しく抑制する解釈がとられている。しかしそうであるとすれば、通航の無害性を定義した19条1項の規定は無意味な重複と

なってしまうので、この解釈が適当であるとは必ずしもいえない。ただ列挙事項のなかには、「通航に直接の関係を有しないその他の活動」という範囲が明確でないものも含まれており（19条2項(1)）、これも「みなし」の場合の限定列挙であるとする、船舶の活動に着目して有害性を判断する限りは、沿岸国としては19条1項で有害性の立証責任を負うよりは、19条2項(1)によって有害とみなす方が実際的であるということになる⁽¹⁰⁾。19条2項を有害性の包括列挙であると解釈する実益は、第19条1項のもとで船種別・積み荷別の規制を排除することにあるといえよう。そこで第二に、19条1項の規定に実際的な意味を与えようとするれば、船種別・積み荷別の規制、あるいは船舶の活動（activity）そのものではなく通航の態様（manner）による規制の可能性をこれに読み込めるかが問題となる。海洋法条約では、タンカーや原子力船および核物質またはその他の本質的に危険もしくは有害な物質を運搬する船舶であっても無害通航権を持つことを前提にする規定を設けている（22条、23条）から、これらについては船種や積み荷を理由に通航の有害性を主張することはできないことは明らかである。船種や積み荷による規制が可能であるためには、特定の船舶の通航あるいは物品の運送が、一般国際法の他の一次規範によって違法とされていることが必要であろう⁽¹¹⁾。そのような一次規範が存在しないのであれば、船種別・積み荷別の規制は可能でない。しかし「通航の態様」を、単に外部的な船舶の活動そのものだけでなく、全体的な事実関係のなかで総合的に判断することが認められるのであれば、外国船舶が領海内に所在することそのものを有害と判断する余地はなお残されることとなる⁽¹²⁾。そういうことが解釈的にいいうるとすれば、先に一つの例としてあげたような場合、つまり高度の危険または有害な物質あるいは大量の油を積載する船舶が海難事故に遭遇し、船舶構造に欠陥を生じその堪航性に疑義がある場合や、いわゆる構造欠陥船舶などの通航は、19条2項に列挙されるような行動をとっていない場合でも、なお沿岸国がこれを有害と判断して、通航を否認する可能性があるということになる。

(3) 寄港条件による規制

外国船舶の領海通航に関する規定は、二つの異なる規制を同時に規定してい

る。つまり外国船舶が沿岸国の内水あるいは内水の外にある港湾施設に立ち入ることなく領海を通過する場合（以下、領海通過）と、内水に向かってまたは内水から（内水外の停泊地、港湾施設からの出入りを含む）航行する場合（以下、内水出入）である。この両者が「通航」として定義されているが、これは領海にある船舶に対する沿岸国の管轄権あるいは管理の権能を併せて規定するためであり、港湾への外国船舶の立ち寄りを許可する沿岸国の伝統的な権限を変更する趣旨ではない。1930年の法典編纂会議の草案からすでにこうした扱いが一般であり、国際司法裁判所も、内水出入りのための通航についても無害通航権が適用されることが既に慣習国際法となっていることを認めている⁽¹³⁾。しかし内水出入船舶と領海通過船舶では、沿岸国の規制の権限には相当の違いがある。たとえば沿岸国の保護権に関する規定は、内水出入のために領海を通航する船舶について、寄港条件への違反を防止するために沿岸国が適当な措置をとることを認めている（25条2項）。寄港条件については沿岸国の立法政策を規制する国際法は存在しないので、排出規制、船舶の構造・設計・設備等の規制、乗組員の配乗規制（CEDM）のほか、海上人命安全条約（SOLAS）のもとでの船舶航路制度（Ships' Routeing system）、船舶通報制度（Ship Reporting Systems, SRS）、船舶交通管制（Vessel Traffic Services, VTS）などの航行上の規制の遵守を要求することもできる。寄港条件の遵守が合理的に期待できない船舶については、沿岸国は入港を拒否することができる。ただ一般の場合には、そうした船舶であっても単なる領海通過に切り替える可能性がある限りでは、通常は無害通航権は保持されるから、領海への入域までをも拒否することはできない。しかし領海通過ではなく、海難などにより構造的欠陥を生じそもそも堪航性を欠いているために、領海への入域の目的が客観的にみて強行接岸あるいは沈没を避けるための座礁にあることが明らかであるような場合には、内水への出入りの条件を遵守することが不能であることを理由に、領海への入域そのものを拒否できるとする例外的な場合はあり得るであろう⁽¹⁴⁾。

3 船舶起因汚染に関する沿岸国管轄

(1) 有害通航と沿岸国の保護権

領海通航中の外国船舶が「故意かつ重大な（wilful and serious）汚染行為」を行う場合にはその通航は有害とみなされる。沿岸国は無害でない通航を防止するために領海において必要な措置（necessary steps）をとることができる（25条1項）。何が必要な措置であるかについて海洋法条約は具体的には規定していないが、一般には、有害行為の検認（verification）、行為の停止要求、領海からの退去要請が含まれるとされる。沿岸国の保護権の行使として取られる措置がこれらに止まるとしても、沿岸国が自国法令を適用してこれに違反する行為について刑事裁判権を行使して船舶の捜査、違反行為者の逮捕、船舶の抑留などを行いうるかは、別途検討を要する。

さてこの問題を検討する際、二つのことが前提される。第一は有害通航の法的帰結に関する問題であり、第二は領海に関する第2部3節の規定と船舶起因汚染に関する第12部の規定との関係に関する問題である。まず有害通航の法的帰結に関しては、領海における沿岸国の規制権限の法的性質と関係して複雑な問題が生じるが、現在ではこれを領域主権としてとらえることが一般的であることを前提とすれば⁽¹⁵⁾、沿岸国は領海秩序を維持するために沿岸国法令を適用する包括的な立法管轄権を一般に有し、ただ国際航行の利益を考慮して、これらを執行するために領海通航中の船舶の航行に介入することを回避するにすぎないということになる⁽¹⁶⁾。そうであれば、通航が有害である場合、国際航行の利益へ考慮することが不要となるから、沿岸国は領域主権に基づく完全な管轄権（full jurisdiction）を回復し、従って有害通航にあたる外国船舶に対して、執行管轄権を含めて、沿岸国法令を包括的に適用できることになる。つまり行政的な措置のみならず刑事管轄権を含む法令の適用が可能となる。もっとも通航が有害とされる場合であっても、事柄の性質上、沿岸国法令の適用が当然に可能になるとは限らない。たとえば海洋法条約における有害性の「みなし」規定（19条2項）に列挙される事項には、軍艦および政府船舶によってなされる行為が多く含まれており、これらは一般に主権免除を有する船舶であるから、それらの行為は法令を制定して規制するのになじまない性質のものといえる。これらの場合には、沿岸国は保護権の行使（25条1項）として、有害行為の検認、行為の停止要求、領海からの退去要請を行うことができ、またこれら要求

に従わない場合、必要であれば一定の実力行使、すなわち領海侵犯と認定した場合の防衛行動、国家責任追及のための拿捕、強制退去など（自衛隊法上の海上警備行動など）の措置をとりうるであろう。しかし有害行為の列挙のなかには同時に沿岸国法令違反となり、沿岸国がこれら法令違反の処罰のために執行管轄を行使することが、国内法上の保護法益を確保し、あるいは法令違反の再発を防止するために必要と判断する可能性のある場合もある。たとえば「沿岸国の通関上、財政上、出入国管理上または衛生上の法令に違反する物品、通貨または人の積込みまたは積卸し」（19条2項(g)）、「故意かつ重大な汚染行為」（同(h)）、「漁業活動」（同(i)）、「調査活動または測量活動」（同(j)）、「沿岸国の通信系または通信施設への妨害」（同(k)）などがこれにあたるであろう。これらは、沿岸国の無害通航にかかる法令制定権に関する規定（21条）に列挙される事項に包摂されるものではあるが、無害通航船舶についてはこの列挙が単に立法管轄を特定したものであり、領海を通航する外国船舶もこれら沿岸国法令を遵守する義務を負う（21条4項）ものの、たとえこれに違反しても直ちに通航そのものが有害となるわけではなく、従って沿岸国は法令違反があっても通航中の外国船舶に当然に執行管轄を行使することはできるわけではない。これに対して領海における外国船舶による沿岸国法令違反の行為が同時に有害行為の「みなし」規定に該当するような場合には、沿岸国は通航中の船舶に対して沿岸国法令を適用するために執行管轄を行使することも認められることとなる⁽¹⁷⁾。たとえば外国船舶が通航中に漁業を行えば、それは外国人漁業規制法違反を構成するが、同時にその通航自体が有害となるから、沿岸国はこれを拿捕し、同法違反として処罰することができる。また出入国管理法に違反する人の積込み、積卸しがなされれば、沿岸国が国内法上これを出入国管理法令への違反の未遂として処罰するかどうかは別として、通航自体は有害であるから沿岸国が執行管轄権を行使して必要な措置をとることは可能である。つまり有害通航となることによって、沿岸国は法令違反を処罰するために必要な措置、たとえば通航中の外国船舶の逮捕、引致、裁判などの措置（海上保安庁法上の「海上における法令の励行」）をとりうる。もっともこの場合、沿岸国の判断として、これら船舶を自国領域に取り込んで処理するか、領海外退去要請

という形でわが国領域から排除することによって処理する方が妥当であるかは、別途、事件の具体的状況において判断されるべきことであろう。

ところで領海を通航中の外国船舶が汚染行為を行った場合に、その通航を有害とみなしうるためには「故意」が要求されており、この主観的要件を船舶の外形的な行態から判断しかつ立証することには相当の困難がある。一般には領海通航中の外国船舶による海洋汚染行為に関して、その有害性を認定したうえで、沿岸国法令を適用して執行管轄を行使することは、実際上は困難な場合が多いであろう。既に述べたように、「故意かつ重大な汚染」に該当するような行為を行った外国船舶を、逮捕、引致することによってわざわざ陸に近づけて措置を講じることが妥当であるかどうかという問題もある。むしろ領海からの退去要請ないし退去強制が妥当な措置と考えられる場合も生じうる。第三次海洋法会議では沿岸国の管轄権の拡充を図るために、「故意かつ重大な汚染を生じさせる『おそれ』」のある行為をも含め、そうした船舶については領海外への退去要請あるいは入域拒否をも認める明文規定を設けようとする提案もなされたが採用されなかった⁽¹⁸⁾。いずれにせよ、領海通航中の外国船舶の排出行為による海洋汚染行為に対して沿岸国がいかなる措置をとりうるかは、それら船舶が無害性を保持して航行を継続していることを前提として考察しておくことが实际的である。こうした点から海洋法条約の解釈論として問題となるのは、海洋法条約第2部との関係では外国船舶内における刑事裁判権に関する規定（27条）、および第12部の船舶起因汚染に関する執行についての規定（218条、220条）である。この点について以下、節を改めて議論する。

（2）外国船舶内における刑事裁判権の行使

領海通航中の外国船舶が汚染行為を行ったような場合に、沿岸国が汚染行為に責任ある者を処罰するために執行管轄権を行使することができるかという問題に関しては、領海の通航レジームに関する海洋法条約第2部3節の規定のなかでは、第27条の規定が問題となる。この規定はいわゆる無害通航中の外国船舶の「内部経済」（internal economy）を定めるものであり、原則として、無害通航中の外国船舶内で行われた犯罪（crime）に関連して沿岸国が刑事裁判権を行使することを禁止する規定である。この例外としては、第一に領海通過船

船の場合であっても、(a)犯罪の結果が沿岸国に及ぶ場合、(b)犯罪が沿岸国の平和または領海の秩序を乱す性質のものである場合、(c)特定の者から援助要請が出された場合、(d)薬物取り引き防止に必要である場合があり(27条1項)、また第二に、内水から出て領海通航中の外国船舶内で逮捕または捜査を行うために沿岸国の法令で認められている措置をとる場合がある(27条2項)。後者は沿岸国と特別の密接関連性を前提にしたものであって、犯罪人の国外逃亡や密輸など沿岸国国内で行なわれた犯罪に関連して刑事裁判権を拡張したものである。もっとも1930年の法典編纂会議に提出された草案では、この部分にあたる個所では、航行、汚染、漁業に関連する法令については通航船舶に対して執行管轄を行使できるとするとともに、内水から出て領海通航中の船舶に関しては、それ以外の法令を含めて沿岸国法令を執行するために領海通航中の船舶について刑事裁判権を行使することを認めていた⁽¹⁹⁾。また現在においても、内水出入の外国船舶の場合については、この規定により、沿岸国がたとえば領海通航中になされた海洋汚染関連の沿岸国法令違反について、責任者を処罰するために外国船舶内で刑事裁判権を行使することが認められるとする見解もある⁽²⁰⁾。領海通航中の船舶に対する刑事裁判権の行使に関するこれら規定の適用範囲については、それが船舶を介して行われる犯罪、船舶を手段として利用した犯罪、船舶上で完結する犯罪のどこまでをカバーできるか子細に検討する必要がある。ただし海洋法条約は、領海通過船舶が領海立ち入り前に船内において行われた犯罪については刑事裁判権を行使してはならないと規定(27条4項)しており、かつそこでは第12部(海洋環境の保護及び保全)に定める場合、および第5部(排他的経済水域)に定めるところにより制定する法令の違反に関する場合には、この制限は及ばないと明記されているところから見て、これら規定にいう船内犯罪といっても、たとえば海洋汚染行為や違法な漁獲操業などが含まれると解する余地は十分にある。海洋法条約220条の規定は領海については沿岸国がもともと有する執行管轄権に極く限られた制限を付したに過ぎないという解釈もある⁽²¹⁾。

さて以上の考察を、領海における海洋汚染行為、とくに船舶からの排出あるいは投棄について当てはめて考えると、第一に、領海通過中の外国船舶につい

ては、それら汚染行為が船舶の通航を有害とするものでない場合でも、それら汚染行為の結果が沿岸国に及ぶ場合（27条1項(a)）、領海の秩序を乱す性質のものである（同(b)）場合には、沿岸国はこれら船舶内において刑事裁判権を行使することができる。特に海洋汚染行為が定性的に領海の秩序を乱すものと捉えられるのであれば、汚染行為によって生じる被害の程度に関わらず、沿岸国法令の執行が可能とされることになり、ただ責任者を逮捕するかどうか、どのような方法で逮捕するかを決定するに際して、航行の利益に妥当な考慮を払うことを義務づけられるに止まる（同3項）、と解する余地が生じる。第二に、内水に一旦立ち寄った外国船舶については、いわば出港国管轄権（departure-State enforcement jurisdiction）までもが認められた、と解する余地が生じる。もちろんこれについても、航行の利益への妥当な考慮を払うことは義務づけられる。こうした解釈が可能であるとする場合の実益は、一方で沿岸国が通航を有害と判断するまでもなく沿岸国法令の執行を確保することができること、他方で、航行利益を尊重して執行措置を取らない場合でも、執行措置の威嚇のもとに沿岸国法令違反を理由に事実上の退去要請が可能となり、また船主や運航者にとっても退去要請の方がよい場合もあるという点にある。

（3）第12部の下での沿岸国による執行

以上の考察を踏まえて、先に掲げたもう一つの前提、つまり第2部3節と第12部の沿岸国による執行の関係の問題について、若干の考察をしておきたい。確かに第12部の規定は、海洋汚染防止のための特別の法制度を創設したものである。とくに排他的経済水域における海洋環境の保護および保全に関する沿岸国の管轄権（56条1項(b)(iii)）を前提として、排他的経済水域について沿岸国の立法管轄権を拡張（211条5項）した上で、領海および排他的経済水域を通航中の外国船舶について、排他的経済水域を通航中に行われた汚染行為をも含めて沿岸国の執行管轄を認めるなど、全く新たな要素を含んでいる（220条）。しかし、領海通航中の外国船舶に対する執行管轄という点から見れば、それは第2部3節の特別法（*lex specialis*）として位置づけることができる側面を持つ。そうした観点から、特に船舶起因汚染に関する沿岸国による執行の規定をみると、一方で沿岸国による執行措置の範囲について整理を要する問題が残されて

いることが明らかにされるとともに、他方でその執行の手続的制限を定めることにより、航行利益をを保護するために沿岸国がとるべき妥当な考慮の中身をどのように具体的に特定したかが明らかになる。

(a) 執行措置の範囲

前者の執行措置の範囲については、以下のような問題を指摘することができる。第一は、第2部3節では、これまで見たように、領海通過のために領海を通航 (transit passage, lateral passage) する外国船舶と内水出入りのために通航する船舶という二つのカテゴリーが明確に区別されているが、第12部の規定は単に通航中の外国船舶について一般的に規定するのみで、この区別には触れていない。ただし領海通航中の外国船舶が領海通航中に行った沿岸国汚染関連法令違反については、「第2部3節の関連する規定の適用を妨げることなく」と規定されており (220条2項)、内水から出て通航する船舶については、第2部3節27条2項の規定に委ねたものと解釈する余地がある。この点は寄港国による執行および沿岸国による執行の規定のなかで、220条1項、2項の規定だけが排出のみでなく汚染関係沿岸国法令違反について手続の開始を認めていることとの関係で、實際上、重要な意味をもつであろう。すなわち外国船舶が任意に港に留まる場合は別として、外国船舶が領海通航中の場合、排出違反あるいは航路違反など外部から客観的に確認でき「違反したと信じる明白な理由がある」「証拠により正当化される」などの所定の要件を充たして海上において措置をとれる場合はともかく、それ以外の沿岸国法令違反 (たとえば海洋汚染に関連する構造・設計・設備・配乗基準違反) は外部からは知り得ないから、一般には沿岸国は220条2項の要件を充たした上で船舶を抑留して手続を開始することは、實際上、ほとんど不可能となる。それら違反についての手続は船舶を抑留し、港に強制的に留め置いた上で調査を実施した後に初めて可能となる。第2部、第12部いずれにしても単に領海通過のために通航している外国船舶による排出違反・航路違反以外の汚染関連沿岸国法令への違反については、實際上、220条2項を適用することは困難であろうが、もし第2部3節 (とくに27条2項) が適用可能であるとすれば、少なくとも内水から出て領海通航中の外国船舶については、領海上において刑事裁判権を行使することが可能とな

るから、これと220条2項を併せ読むことによって、船舶の抑留を含む手続を開始できることになる可能性がある。あるいは220条2項の「違反が行われたと信じる合理的理由」の運用のなかで、こうした読み合わせを考慮することができるかもしれない。また寄港条件に関しては、沿岸国は外国船舶の通航中に必要な措置とりうるとされている(25条2項)のであるから、その点でも実際上は220条によるよりも執行措置をとる余地は広いこととなろう。寄港条件違反は25条2項に委ねているという趣旨であるのであれば、沿岸国がとりうる措置はまず25条2項により検認(verification)のための措置をとることができるから、その寄港条件違反が同時に汚染関連沿岸国法令違反である場合には、執行措置の根拠を25条2項から220条2項に切り替えることにより、船舶の抑留を含む手続を開始することも可能であるように思われる。こうした措置は、一般の寄港条件違反の場合には25条2項のもとでは執り得ない、あるいは外国船舶の側でも領海外退去を要請される方が便宜であるし、また沿岸国の側でもわざわざ船舶に抑留することにより、陸に近づけて措置することが必ずしも好ましくないこともある。しかし汚染関連沿岸国法令違反の場合に常にそういえるとも限らない。当該船舶の領海内の位置にもよるし、また堪航性に疑義がある場合には強制的に入港させて修理を義務づけたり出港を拒否する方が便宜な場合も生じうる。

第二に、第12部の規定は、領海のみならず排他的経済水域を通航中の船舶に対する執行も定め、かつ沿岸国法令違反の発生場所も領海と排他的経済水域とを分けて規定している点で、第2部3節より広い範囲について沿岸国による執行を規定しており、その結果、とくに領海入域前に排他的経済水域において沿岸国法令違反を行った外国船舶について、領海通航中に執行管轄を行使することも認めることが明記されることになっている⁽²²⁾。これは領海通過のために通航中の外国船舶が領海に入る前に当該船舶の内で行われた犯罪について刑事裁判権を行使してはならないとする一般原則の例外として27条5項が規定する「第12部の定めるところによる場合」に該当することになるものと思われる。ただし27条5項の反対解釈により、この規定を、領海入域前に法令違反が行われた後、一旦内水に立入り、その後再び内水を出て領海通航中の外国船舶につ

いては、沿岸国による執行を許容する趣旨であると解することができるのであれば⁽²³⁾、この場合には、沿岸国は第12部が定める執行管轄の行使に関する手続的な制約を受けることなく、執行管轄を行使できるということになる。

第三に、外国船舶が任意に自国の港または沖合の係留施設にとどまる場合には、汚染防止のための沿岸国法令の違反が自国の領海、排他的経済水域で行われた場合には手続を開始することができるが、寄港国による執行（218条）が自国の内水、領海、排他的経済水域の外側で生じた排出違反に関してのみ認められるのに対して、沿岸国による執行の場合には、排出のみならずその他の汚染防止のための沿岸国法令違反が対象となる。沿岸国が入港中の船舶に対して管轄権をなぜ行使できるかといえ、入港中の船舶については船舶航行利益との調整は第12部7節の保障措置のみ足りるという判断があるものと思われる。しかし排出に関しては公海上での排出についても寄港国として手続を開始することが認められているところからみて、この判断だけでは止まらない要素がある。つまり領海については沿岸国の立法管轄が及んでいるとしても、そうでない公海における排出についてなぜ寄港国が手続を開始できるかという問題が残る。実際上の観点からいえば、実際の排出場所が領海であるか公海であるかを特定できない場合でも、入港後の船舶書類の検査によって排出違反の嫌疑が証拠によって明らかになる場合もありうるわけで、こうした場合に、排出違反を沿岸国法令によって処罰できるためには、排出違反行為が入港によって完成するというような擬制を用い、一種の継続犯として構成する必要が生じることになる。こうした擬制が可能であるかどうかは別として、国家の管轄権の及ぶ海域内で違反が生じたのでなければ寄港国による手続は進められないから、公海上における排出行為について寄港国による執行を可能とするためには、たとえば油記録簿から算出される残量の減少について合理的な説明ができない場合には、寄港国の領域内で汚染行為が行われたものとみなすという考え方も提起されている⁽²⁴⁾。なお220条1項の場合でも、汚染を回避するための船舶の堪航性に関する措置に関する規定（219条）とほぼ同様の保障措置が適用される（226条1項(c)）から、沿岸国は堪航性に関する国際基準に違反する船舶について、その違反により不当に海洋環境に損害をもたらすおそれが確認されれば、

その船舶を航行させないようにするための行政上の措置をとることができる。219条と226条の違いは、前者では「実行可能な限り」(as far as practicable)とされつつも、寄港国を義務づけるものとして規定されているのに対して、後者は調査のために船舶の抑留、担保金による早期釈放という手続を前提として、なお釈放を拒否する沿岸国の権限を定めるものとして規定されている点にある。しかも後者は、船舶の構造的欠陥による堪航性だけでなく、およそ「海洋汚染に対する不当な損害のおそれ」(unreasonable threat of damage to marine environment)がある場合に釈放拒否(あるいは修繕を条件とする出港)ができることとなっている。いずれにせよこれらの規定は、第2部では規定されていない新しい義務あるいは権能ということができよう。

第四に、領海通航中の船舶が領海において沿岸国法令違反を行った場合には、一定の場合に沿岸国は船舶の抑留を含む手続を開始することができるが(220条2項)、この違反も排出基準違反に限らず、また具体的な汚染損害またはその危険を要件としていないから、第2部に定める沿岸国の権限を越える広い内容をもっており、汚染防止法令に関してのみ認められる新たな沿岸国の権限である。

(b) 航行利益保護のための保障措置

後者の航行利益保護の仕組みについては、次のような点を指摘することができる。第一に、領海通航中の船舶が領海通航中に汚染防止に関する沿岸国法令違反を行った場合に、沿岸国がその違反について物理的検査を実施できるのは、「違反したと信じる明白な理由」がある場合に限られ、また自国の法令に基づいて船舶の抑留を含む手続を開始できるのは、「証拠により正当化される」ときに限定されていることである(220条2項)。この場合の沿岸国法令は排出に限られるものではないが、第2部3節では、内水を出て通航中の外国船舶の場合を除き、刑罰を科するための手続を執行できるのは、法令違反の結果として損害が沿岸におよぶ場合あるいは領海秩序を害する性質のものである場合に限られるから(27条1項)、実際には排出違反の場合に限られることになる。これに対して、220条2項は、たとえば沿岸国の汚染防止を目的とする航行規則への違反など、少なくとも外見上から違反を確認できることについては適用可能

である。排出違反の場合については、第2部3節27条の規定には220条2項のような執行の手順に関する規定はないから、27条がこうした場合についても適用可能であるとすれば、220条2項の規定は27条の汚染への適用上、厳しい手続的な制限をかけているともいえる。もっとも27条は、元来、船舶抑留を予定した規定ではなく、船舶上のいずれかの者を逮捕するために刑事裁判権を行使する場合の規定である。また第2部3節には無害通航中の船舶に対して沿岸国の介入を認める他の規定は存在せず、まして無害通航中の船舶を抑留することを認める規定はない。これに対して220条2項の場合は、船舶の抑留をも認めている点で、第2部3節に対する特別法としての意味をもつ。ただし沿岸国法令違反によって逮捕されるのはあくまで違反行為に責任ある者であり、したがってここで船舶抑留 (detention of the vessel) が認められているのは、行政措置たる船舶備付文書の審査としての物理的調査 (physical inspection) から、さらにそれ以上の物理的調査あるいは刑事裁判権の行使としての捜査 (investigation [27条]) に進む際に、それら調査 (investigation [226条]) が常に海上において可能であるとは限らないことによるものと思われるが、さらに実際上の必要として、後に述べる担保金その他の金銭上の保証による船舶の早期釈放 (226条1項(b)) と関係があるもののように思われる。なお沿岸国としては船舶を抑留することなく手続を開始することは可能であるが、220条2項はそれら手続を開始するに際して沿岸国に「証拠によって正当化される」かどうかを確認することを明文で求めており、これも第2部3節にはない手続的な制限であり、沿岸国が航行利益に不当に介入することを抑制する規定といえよう。27条でも、沿岸国は船舶上のいずれかの者を逮捕する場合に、航行上の利益を妥当に考慮することを義務づけられているが、これはいずれかの者が逮捕されることによって船舶への配乗の国際基準の充足に欠損が生じ、結果として国際基準に準拠した航行ができなくなることを考慮して、その点への沿岸国の配慮義務を定めたものであり、沿岸国は、「犯罪の重大性と運航阻害の危険とを比較衡量して航行利益に妥当な考慮を払う必要がある」⁽²⁵⁾ とされる。220条2項の場合には、沿岸国による航行利益への配慮は担保金その他の金銭上の保証による早期釈放の制度で担保されているから、航行利益への妥当な配

慮義務を定める規定はない。したがって220条の規定が27条の規定の特別法であると解される限りにおいて、沿岸国は執行上、同様の配慮義務を負っているというべきであろう。

第二に、すでに述べたように、220条の規定は領海通航中の外国船舶が領海入域前に沿岸国の排他的経済水域において汚染防止関連の沿岸国法令に違反した排出を行った場合について、一定の要件を充たせば、沿岸国が当該船舶に対して執行管轄を行使することを認めている。すなわち①沿岸国法令違反によって海洋環境に対して著しい損害を与えまたは与えるおそれがある実質的な排出が生じたと信じる「明白な理由」があり、かつ②船舶が情報の提供を拒否し、あるいは船舶が提供する情報が明白な事実上の状態と明らかに相違している場合で、③事件の状況のなかで正当と認められる場合には、物理的検査を行うことができ（220条5項）、またそれら沿岸国法令に違反する排出により、沿岸国の沿岸もしくは関係利益に対して、あるいは領海または排他的経済水域の資源に著しい損害をもたらすおそれがある場合には、「事実が証拠によって裏付けられることを条件として」、沿岸国は船舶抑留を含む手続を開始することができる」と規定している。排他的経済水域を通航中の船舶についても同様である（220条3、5および6項）。ただしこれらの場合において、沿岸国を拘束するような担保金制度が国際法によって設定されている場合には、沿岸国は船舶の航行を認める義務を負う（220条6項）とすることによって、国際航行の利益への配慮を取り込んでいる。もっともこの場合でも、担保金の提供が拒絶される場合には、沿岸国がそれら国際法への義務違反として対抗措置をとり、当該船舶を抑留することは認められるであろう。

第三に、調査の結果、沿岸国法令または国際的規則および基準に対する違反が明らかになった場合には、担保金の提供または他の適当な金銭的保証など合理的な手続きに従うことを条件として速やかに釈放することが義務づけられる。条約の規定は釈放されるものを特定していないが、船舶および乗組員の双方に関する規定であることは、第15部の紛争解決の中の「船舶および乗組員の速やかな釈放（prompt release）」の手続きに関する規定（292条）からみても、また乗組員の配乗に関する実際上の要請からいっても明らかであろう。また乗

組員については体罰が一般に禁止されているから、沿岸国も法の執行上、金銭上の保証が得られている限りで、不都合はないであろう。排他的経済水域における汚染の場合には体罰が一切禁止され、また領海での汚染の場合には「故意なかつ重大な汚染」を除いて、つまり有害通航とみなされる汚染の場合を除いて、条約は体罰を科すことを禁止している。要するに領海を無害通航中の船舶については金銭罰のみを科すことができるのである。これも27条の刑事裁判権の行使の場合には、海上において船員を逮捕することが想定されており、その際航行利益への妥当な考慮が要求されるが、292条の場合は、海上の場合もあれば、船舶を抑留した後の場合もある。海上で船員を逮捕した場合にも、体罰は禁止されることになる。いずれにしてもその意味で、292条は27条の刑事裁判権の行使を体罰禁止という形で制限しているといえよう。

4 結 語

以上において外国船舶の領海通航に関連する汚染の防止あるいは汚染関連沿岸国法令への違反に関して、海洋法条約の第12部の規定が導入されたことにより、どの限度で沿岸国の執行措置が強化されたか、逆にそれが、無害通航中の船舶に対する沿岸国の執行措置の実施における沿岸利益（汚染の重大性）と航行利益（船舶運航の阻害）との衡量のあり方に影響をあたえ、また少なくとも汚染に関連してこれを反映して第2部3節の規定（とくに25条および27条）の適用上、どのような解釈論を可能たらしめるかということ論じてきた。こうした考察は、単に海洋汚染のみならず、漁業に関しても、領海内で漁業をしたわけでないにせよ、たとえば領海（および排他的経済水域）の通航中における特定漁具の格納義務を定める沿岸国法令違反のような場合について、問題となる余地があるであろう⁽²⁶⁾。また海洋法条約が領海の無害通航に関して、沿岸国が指定する航路帯のみを航行することを義務づけられるタンカー、原子力船、核物質運搬船など（22条2項）が、航路帯以外の水域を通航する場合には、それ自体は通航を有害にするわけではない場合でも、なお沿岸国が措置を執ろうとする際に問題となる余地があると思われる。これらのある場合には通航中の船舶に介入して刑事裁判権を行使することが適当と考えられる場合もあるであろう

し、また他の場合には領海からの退去を要請する方が適当な場合もあり、それぞれ具体的な事情に応じて判断を要するであろう。しかしそうした実施上の判断を可能にするためには、その前提として、どのような場合にどの限度において無害通航中の外国船舶に沿岸国が介入する権限をもつか、あるいはどのような場合にどの限度で外国船舶の入域を拒否する権限を持ちうるかを、解釈論として確かめておくことが必要であろう。あるいは漁業についても汚染についても特別条約を通じて沿岸国の利益が強化されるなかで⁽²⁷⁾、伝統的な権限を越える沿岸国の権限を解釈論的に導き出すことがどこまで可能であるか、特に船舶起因の海洋汚染についていえば、沿岸国利益の強化は航行利益を相対的に弱化させるが、しかしそのバランスの変化はそれほど大きいものではなく、従って解釈論的な沿岸国権限の拡張もその限度を常に考慮して解釈を確定しておく必要がある。本稿ではこうした観点から、第2部3節の規定と第12部の規定との関連を意図的に強調した。とくに第27条の規定のある特殊な解釈を前提にして議論をした。しかしその意図は、第27条を拡張して解釈すれば汚染に関して沿岸国が領海通航中の外国船舶に対してもとりうる措置を膨らませることができるということを示すことにあったわけではない。むしろ第12部の規定が濫用の危険に対する手続的な規制をどのように用意しながら、沿岸国による執行の制度を創設しているか、その際、なお沿岸国として沿岸海域の汚染防止の目的を達するために必要な措置権限としてどのような問題が残されているかを考察することにあつた。沿岸国の権限の拡張をただ論じたいのであれば、おそらく第27条の規定が、その起草の経緯はともかく、「刑事裁判権を行使してはならない」という場合の禁止が "shall not" ではなく "should not" になっていることを指摘すれば十分であるのかも知れない⁽²⁸⁾。あるいはまた「刑事裁判権」や「犯罪」の語が使われているからといって、それが当然に刑法犯を意味し行政法令違反は含まないといえるわけでもない⁽²⁹⁾。それぞれの国によって法制は異なり、従って国際法上の解釈論としては、主要な法体系のなかでもっとも広く沿岸国の執行措置を許容する国を一つの規準としつつ、その枠内でわが国法制上の無理のない可能性を探ればよい。27条との関係では、この規定は、これまでわが国の解釈においては非常に限定的に解釈されてきているが、これがそのように

解釈される以上に沿岸国に広範な権限をあたえる規定であるかもしれないことを一度疑ってみることは価値あることであろう。タンカーの大型化、積載貨物の高度の危険性の増大という現状があり、沿岸国がこれに脅威を感じるようになった現在、沿岸国が第12部によって与えられた権限では不十分であるような問題に直面する機会も増大するであろう。そのような場合に、航行利益への不当な介入を阻止するためにも、合理的かつ必要な介入が最大限どこまで可能でありまたその限度がどこにあるかを解釈的に特定しておくことが必要である。そのためには第12部の規定を海洋汚染に関する自己完結的な特別の制度と考えるのではなく、領海制度一般とくに領海通航制度との関係で洗い直してみる必要があるのではないだろうか。本稿が特に指摘したかったのはこの点である。

[注]

- (1) いわゆる「(油汚染) 介入権条約」(International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties [1969, Brussel])、「油以外の物質による汚染に関する介入権議定書」(Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Marine Pollution by Substances Other than Oil [1973, London])、海洋法条約 (LOS Convention) 221条、参照。
- (2) アチカン・ユニティ号事件は、爆発炎上中のギリシャ船アチカン・ユニティ号(アントワープ港からケープタウン港向け化学物質を運搬して航行中)を、オランダのサルベージ会社がオランダ領海への入域を拒否する政府の命令に反して、オランダ海岸に座礁させた(水先案内人はベルギー人)が、同船は海岸に座礁後爆発炎上し、オランダはその処理のために多額の費用の支出した。この費用の償還を求めて国がサルベージ会社を訴えた事件である。この事件ではそもそも入域を拒否する権限が国にあったかが問題となり、地方裁判所は「緊急事態」を理由にその権限を否定したが、控訴審では通航が無害性を欠く場合として入域の拒否が正当とされた。最高裁判所は、無害通航については入域を拒否する権限はないが、本件は海岸に船舶を座礁させる目的で入域しようとしたものでありそもそも「通航」にあたらぬことを理

由に、領海に対する主権に基づいてオランダが外国船舶の入域を拒否できる場合にあたると判断した。(The State of the Netherlands v. Bergings-en transportbedrijf Van den Akker and Union de Remorquage et de Sauvetage, and the State of the Netherlands v. Dissotis Shipping Corporation, Supreme Court, 7 February 1986, RvdW (1986) No. 44, S & S (1986) No. 61, NJ (1986) No. 477, Netherlands Year Book of International Law (1987), at pp. 402–407、拙稿「『危険または有害性』を内在する外国船舶の領海通航」、『海洋法事例研究』1号(日本海洋協会、1993)、37–38頁。

- (3) 中村洸「核積載軍艦の領海通過について——領海条約の解釈とソビエト事故原潜に対する適用」『法学教室』13号、94頁以下。この事件では、日本政府は同軍艦の通航は、領海条約上、無害通航にあたらないとして、領海入域前の段階では日本領海に侵入しないように警告するとともに、領海侵入後は領海からの退去を要求し続けた。領海通過後の段階で、日本側はソ連政府の回答を考慮して、事後的に領海通過の態様自体を検討すれば、「今後とも放射能汚染が生ぜず、核搭載の事実がないとの前提に立つ限り、無害通航と認識することができる」という統一見解を示した。本件の場合、ソ連側の回答および日本側の調査を含み客観的にも周辺海域に放射能漏れのないことが確認されていた事例(中村、98頁)とされているが、本稿が問題とするのは、核搭載有無の問題は別として、日本側がそうしたように、沿岸国が当該事故船舶からの放射能汚染の危険性について満足な回答を得られない場合に、当該船舶の領海入域を拒否する権限がありうるかという問題である。

- (4) Erik Jaap Molenaar, Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution (1998), pp. 198, esp. footnote (13), 265–266, also see Hakapaa and Molenaar, Innocent Passage——Past and Present, 23 Marine Policy, no. 2 (1999), pp. 131 et seq., esp. 140.

- (5) コルフ海峡事件において国際司法裁判所は、通航の態様(manner)が有害性を認定する決定的な要因であると述べており、沿岸国に脅威を及ぼすような通航でない限り無害性は維持されるという考え方をとっているため、沿

岸国法令への違反があっても、無害性が維持される場合もあることになる。

同、Churchill and Lowe, *Law of the Sea* (3rd ed., 1999), p. 83.

- (6) 海洋法条約第12部7節の保障措置のなかの特に228条、参照。
- (7) S. Rosenne, *League of Nations Conference for the Codification of International Law* (1930), p. 1415.
- (8) コルフ海峡事件における国際司法裁判所の判断は、当時、海洋法条約草案を起草する任にあっていた国際法委員会における意見の対立を助長したとされる。たとえば Lauterpacht は、コルフ海峡事件判決がというような航行の態様 (manner) ではなくいかなる行為 (acts) がなされたかが問題であり、沿岸国の安全にかかわるような場合を除き、沿岸国法令に違反する特定の行為のみが通航の無害性を失わせるとのべた。これに対して Fitzmaurice は、船舶がいかなる行為を行ったかではなく、当該船舶が沿岸国の安全を害したと判断されるのであれば、その通航は有害となると主張した。最終的に国際法委員会は、「沿岸国の安全を害する行為、または本規則または他の国際法の規則に反する行為」を行わない限り、通航は無害であるとする草案を起草したが、そこにおける「本規則」は、国際法委員会の注釈によれば、沿岸国の公衆衛生、出入国管理、関税、財政、漁業その他の領海からの産物の保護に関する沿岸国法令に関する通航船舶の遵守義務を定める規則を指すとされている。Churchill and Lowe, *ibid.*、参照。
- (9) 14 *Law of the Sea Bulletin* (United Nations), 1989, 12–13., 28 ILM(1989), p. 1444.
- (10) フランスの Decret 85/185 (「フランス領海の外国船舶による通航を規制する1985年2月6日の政令」) は、海洋法条約19条2項の列挙を政令に取り込む際に、19条2項(1)を本文に取り込み、同項(a)～(k)に該当する事項を列挙するという規定の仕方を採用して、次のように規定している。

Article 3 Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the State.

Passage of a foreign ship shall be considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the State if in the territorial waters it en-

gages in any activity not having a direct bearing on passage, including: [1. ~11.]

19条2項(i)については、これを拡張して解釈すると、沿岸国の法令に違反する行為（例えば航行安全規則上ブイの右を通るべきところ左を通るような些細な違反の場合）はすべてここの含まれることになってしまい、条約の起草目的を欠くこととなるということから、この規定に該当する場合は、あくまで19条2項(a)～(k)に掲げられたものと同様な外部から認知可能で比較的重要な沿岸国法益の侵害にあたるものに限られるというのが妥当なところであるが、海洋法条約の起草過程では「その他の行為」のまえに「類似の」(similar) という語を挿入しようとする提案が否決されているので、解釈拡張の余地が残されている。林久茂『海洋法研究』（日本評論社、1995年）、45頁。フランスの上記のデクレがこうした解釈拡張を狙ったものであるのかどうかは不明であるが、ケネディクは、これを有害性の認定において「行為の目的をより強調するためである」(J. P. Queneudec, "La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises," 31 AFDI (1985), p. 788) としており、列举が "notamment" (including) として掲げられていることと合わせて解釈すると、沿岸国としてのフランスが有害通航と判断する余地は広げられているとみるべきであろう。

- (11) たとえば有害廃棄物越境移動バーゼル条約は、その第6条で、有害廃棄物の積出国に対して、その廃棄物移動の過程でその沿岸を通過する国に対して通報し事前の許可を得ることを義務づけている。この義務は領海のみならず排他的経済水域にも適用されるものと思われる。ただしバーゼル条約は同時に、条約が国際法によって認められる船舶の通航権および通航の自由を行使する船舶の航行に影響を与えないと規定しており（4条(12)）、積出国が条約規定の手続を経ない場合でも、沿岸国が船舶の通航を拒否することはできないという趣旨にも読める。有害廃棄物越境移動に関する他の条約、たとえばバマコ条約（1991）、中米地域条約（1992）、南太平洋地域条約（1995）もバーゼル条約に倣った規定を設けている。バルセロナ条約のイズミール議定書（Protocol on the Prevention of Pollution of the Mediterranean Sea by

Tranboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, Izmir, 1996) は、地中海地域における有害廃棄物越境移動に関して、単に事前通報を規定するに止まっている (UN. Doc., UNEP (OCA)/MED/IG9/4, 11, October, 1996.)。ただし国内法によっては有害廃棄物の運搬船舶については、事前許可を求めた上で領海通過を禁止する例 (ベネズエラ) あるいは事前通報を要求したうえで自国法令が輸出入を禁止する廃棄物の場合には領海通過を認めないほか、付保義務などの条件を科す例 (カナダ) などがある。

わが国のプルトニウム輸送船の通航に関して、これを有害通航とみなして入域を拒否できるかが問題となった。その際、国際環境法において実定化されつつあるいわゆる「予防原則」(precautionary principle) を前提としつつ、特別に高度の危険性を内在する有害物質を積載運搬する船舶が、領海入域すること自体のなかに19条2項(h)の「故意」を読み込んで、「故意かつ重大な汚染行為」(いわば予防原則違反としての汚染行為) として有害性を認定することにより、入域そのものを否認できるという結論を導こうとする議論も展開されている (Van Dyke, Sea Shipment of Japanese Plutonium under International Law, 24 Ocean Development and International Law (1993), pp. 399 – 430, esp. p. 408, Van Dyke, Applying the Precautionary Principle to Ocean Shipments of Radioactive Materials, 27 Ocean Development and International Law (1996), pp. 379 – 397, esp. 384.)。海洋法条約は危険有害物質運搬船舶について国際協定が定める文書の携行と、それら国際協定が定める特別の予防措置 (special precautionary measures) をとる義務を規定しているが、プルトニウム輸送の場合にはこうした条件は満たされていた (K. Nakatani, International Legal Aspects of the Maritime Transportation of Recovered Plutonium from France to Japan (paper presented to the Nuclear Inter Jura 93)) ことに加え、むしろ核物質防護条約において実効的な核物質防護のための国際協力措置に従って輸送中の核物質について防護措置をとることが要請されており (3条)、内水あるいは海港を經由して領域通過の場合についても防護水準が保証されない核物質の通過を認めない義務 (4条3項) を負うから、少なくとも防護水準が充たされている限りで、沿岸国はその通

過を防護する義務すら負っている。なおこうした防護を実効的なものとするために、同条約は内水または海港に立ち入る国を事前に明らかにし、通報する義務、また通報された情報の秘密保護などの規定を設けている。単なる領海通過の場合については、せいぜい国際法に適合する範囲内で防護措置をとることを義務づけられるにとどまる（3条および4条7項）が、いずれにせよ領海通過の禁止を認める趣旨の規定ではない。もっとも高度の有害性を有する物質を輸送する船舶について、国際基準による規律がない場合には、沿岸国が事前許可（prior authorization）は不可能であるとしても、事前通報（prior notification）を求めること自体は合理的である。（Laura Pineschi, *The Transit of Ships Carrying Hazardous Wastes through Foreign Coastal Zone*, F. Francioni and T. Scovazzi (eds.), *International Responsibility for Environmental Harm* (1991), pp. 299–316, esp. p. 309.) ただし事前通報は通航への同意権を意味するわけではなく、通航船舶の側では予防原則適用の措置の一つの発現であり、また沿岸国の側には特別の安全確保措置の実施を要求することになる。

- (12) コルフ海峡事件において、裁判所は、結論的には無害性を認定する逆の例ではあるが、イギリス艦船の戦闘陣形への配置、乗組員の臨戦配置などの事実があったにもかかわらず、これを「武力による威嚇」とはみなさず、通航の目的や事件の全体的な文脈を判断して、通航の「態様」を無害と認定している。
- (13) ニカラグア事件判決、ICJ Reports 1986, p. 111.
- (14) かつては領海に対する沿岸国の権能の性質を地役権として捉える説もあり、その説のもとでは、国際法が定める特定の事項についてのみ沿岸国は立法管轄権を及ぼして規制することができるにとどまるということになり、たとえ外国船舶の通航が有害である場合でも、当然に沿岸国法令を領海に適用してその船舶を取り締まることができるわけではないということになる。
- (15) 領海の法的性質に関する議論の進展については、O'Connell, *Law of the Sea*, vol. 1, Ch. 3, esp. pp. 59–82、参照。
- (16) この国際航行への配慮が国際礼讓（international comity）として行われる

のか、それとも国際法上の義務としてなさなければならないのかについては、伝統的にイギリスとフランスその他の国との間に考え方の違いがある。なお、Churchill and Lowe, *op.cit.*, pp. 95–100.

- (17) Hakapaa and Molenaar, *op. cit.*, in 23 ODIL (1999), pp. 136–137.
- (18) Molenaar, *Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution* (1998), p. 197.
- (19) Churchill and Lowe, *id.*, p. 96.
- (20) Molenaar, *op. cit.*, pp. 243–248.
- (21) Churchill and Lowe, *id.*, p. 98.
- (22) 海洋法条約は排他的経済水域における海洋環境の保護および保全のための沿岸国の管轄権を認め(56条1項(b))、これを受けて第12部では「沿岸国は、第6節の執行の目的のために、自国の排他的経済水域について、船舶からの汚染を防止し、軽減しおよび規制するための法令であって、権限のある国際機関または一般的な外交会議を通じて定められる一般的に受け入れられている国際的規則および基準に適合し、かつ、これらを実施するための法令を制定することができる」(211条5項)と規定することにより、排他的経済水域に対し沿岸国が立法管轄権を適用することを認めている。
- (23) 第27条5項は27条2項を受けて規定されており、内水を出て領海を通航している船舶については、沿岸国の刑事裁判権が包括的におよびことを前提にしているため、領海に入る前になされた船内犯罪について沿岸国が刑事裁判権を行使してはならないという禁止もおよばないとしているものと考えられる。
- (24) D. W. Abecassis, *The Law and Practice relating to Oil Pollution from Ships*, 1978, p. 82.
- (25) 山本草二『国際法』[新版]、372頁。
- (26) ジュネーブ領海条約(1958)は沿岸国の外国漁船による漁獲を防止するための法令に従わない外国漁船の通航を無害でないと規定していた(14条5項)。これとの比較でいうと海洋法条約19条が「有害とみなす」のは「漁業活動」(fishing activities)であるから、沿岸国法令が漁具格納義務を定めて

いる場合に、これに違反したまま通航する船舶の通航は、19条1項でその有害性が立証されるのであればともかく、そうでない限り単なる沿岸国法令違反に止まるということになる。実際には、事件の具体的状況において、沿岸国がそうした船舶を領海から追い払いたいののであれば、有害通航を主張するであろう（実際に単なる通航であれば、沿岸国はいずれ領海の外に出る予定）し、またそれら船舶を捕まえて処罰する必要がある場合（外国人漁業禁止に違反した嫌疑がある場合）には、領海秩序を害する性質の沿岸国法令違反として刑事裁判権行使をすることができることとなろう。なお E. D. Brown, *The International Law of the Sea*, Vol. I, 1994, pp. 37–38.

- (27) たとえば南太平洋ドリフトネット（長距離流し網）漁業禁止条約（Convention on the Prohibition of Driftnet Fishing in the South Pacific, 24 Nov.. 1989, Wellington, 29 ILM 1449 (1990)）は、長距離流し網漁に従事する船舶の寄港のみならず、締約国排他的経済水域の通航（crossing）を禁止し、また沿岸国が更に厳しい措置を執る権利を認めている。L. Davis, *North Pacific Pelagic Driftnetting: Untangling the High Seas Controversy*, 64 *Southern California L. Rev.* (1991), pp. 1081–82. 汚染に関しては有害廃棄物越境移動に関する事前通報制度については注(11)、その他、ship routing, SRS, VTS など SOLAS 条約にもとづく規制の進展など、参照。
- (28) 27条が "shall not" ではなく "should not" とされたのは、麻薬・向精神薬不法取引の抑圧に関しては、沿岸国が領海内で無制限に刑事裁判権を行使できるとする米国の主張を取り込むために禁止を弱めたものである。山本草二、同前、林久茂『海洋法研究』（日本評論社、1995）、61頁、参照。もっともそうした起草経緯の中には、領海に関する刑事裁判権の適用に関する考え方の根本的な違いが内在しており、27条5項が明確な禁止（may not）となっているのは領海外の海域に沿岸国の刑法が適用内に対して、27条1項の場合は、一般的に沿岸国刑法が領海通航中の外国船舶にも適用されるが、国際航行の利益のために、法的義務としてではなくむしろ礼讓として、刑事裁判権の適用の抑制が求められているに過ぎないと解釈することもできる（Brown, *id.*, pp. 64–65, O'Connell, *op. cit.*, p. 960, Churchill and Lowe, *op. cit.*, pp. 81

—82, Molenaar, op. cit., p. 244.)。

- (29) 行政刑法の概念および行政刑法の場合の罪刑法定主義あるいは刑事訴訟手続の適用に関して、福田平『行政刑法』（有斐閣法律学全集）、とくに35頁以下、46頁以下、参照。なお海上保安庁法も、海上保安官に、海上における犯罪については司法警察職員（31条）としての地位、また一般の海上における法令の励行については関係法令所管の行政官庁の官吏としての地位（15条）を与え、とられる措置の内容に応じてそれらを解釈的に使い分ける構造になっている。

周辺諸国の領海等に対する主張

海上保安大学校教授 村上 暦 造

1. はじめに

本稿は、わが国周辺諸国の領海等に対する主張を概観するものであるが、その対象としてとりあげるのは、朝鮮半島からマラッカ海峡に至る東南アジア諸国である。とくに、朝鮮半島から南の東シナ海及び南シナ海の周辺諸国を取り上げて、それぞれの国が自国領海について、どのように領海基線を設定し、自国領海を主張しているのか、国内法ないし国家実行を中心に概観しておくことにする⁽¹⁾。なお、領海については、無害通航権に対する態度及び接続水域の設定についても、同一の国内法等に規定されている例が多く、また群島については、インドネシアの群島水域航路帯の設定の動きが進行中であるため、あわせて触れておくことにしたい。

2. 各国の主張する領海及び群島水域

(1) 韓国 (図1) 韓国主張の領海基線

1977年領海法(1977年12月31日法律第3037号、1978年4月30日施行)により、領海基線に一部直線基線を導入するとともに、領海12カイリとした(同法第1条)⁽²⁾。ただし、国際航行に使用される大韓海峡(対馬西水道)については、領海幅を3カイリとして、同水道に公海(EEZ)部分を残すという措置をとった(領海法施行令第3条)。 (図2) 対馬海峡の領海基線

その後、1995年改正(1995年12月6日法律第4986号、1996年8月1日施行)⁽³⁾により、題名を「領海及び接続水域法」として、接続水域を設定したが、領海関係部分は改正されていない。韓国の設定した領海基線は、日本海側の東側海岸では、湾口を閉鎖する基線を除いて通常基線を採用し、南側海岸及び

西側海岸では直線基線を引いている。直線基線の長さは、24カイリ以下が12本、24～48カイリが5本、48カイリを超えるものが2本で、最長は60.3カイリといわれる⁽⁴⁾。

(北朝鮮) 北朝鮮は、1977年7月1日、北朝鮮の経済水域が領海基線から200カイリまでとし(1977年6月22日命令)、また1977年8月1日に、日本海に領海基線から50カイリのラインの軍事境界線(Military Boundary Line)を設定する旨(陸軍声明)を発表した⁽⁵⁾。いずれも内容が不明確であり、北朝鮮が直線基線を宣言しているわけではないが、日本海に設定した経済水域及び軍事境界線ないし軍事警戒水域の形状から直線基線を用いているものと推測されている⁽⁶⁾。これについては後述する。

(2) 中国

(ア) 領海の歴史

中国の領海に対する最初の対応も、戦争の局外中立に関する事件であった。普墺・デンマーク戦争下にあった1864年に、渤海湾内の大沽港沖でプロイセン軍艦がデンマーク商船三隻を拿捕する事件がおこった。中国清朝政府は、その拿捕が領海ルールに基づく中国の排他的管轄権の下にある水域で行われたとして抗議し、プロイセンは三隻のうち二隻を釈放し、もう一隻については賠償金を支払ったと言われる。その後、中国は1930年ヘーグ国際法典編纂会議では領海3カイリを主張し、1934年には通関防止法を制定し12カイリ関税水域を主張した⁽⁷⁾。

(イ) 1958年領海に関する政府宣言

戦後、中華人民共和国政府は、3カイリ領海は自国利益を守るためには十分な幅ではないとして領海12カイリの立場をとってきたが、1958年の台湾海峡緊張時に領海宣言を発してその立場を明確にした。

同宣言の骨子は次の通りであった。①中華人民共和国の領海は、中華人民共和国領域の海岸から12カイリまでとする。その領域とは、本土及びその沿岸島嶼、台湾及びその付属各島、澎湖列島、東沙群島、西沙群島、中沙群島、南沙群島、その他の公海を隔てた中華人民共和国に属する島嶼を含む。②領海の基線は、本土沿岸及びもっとも外側の沿岸島嶼に設けた基

点を結ぶ直線とする。③基線の内側水域(渤海湾及び Chiongzhou Straits (海南海峡)を含む)は内水であり、基線の内側にある島嶼は内水島嶼である。

(ウ) 1992年領海及び接続水域に関する法律

1958年宣言は、政府による宣言であり、また主として軍事的な側面から発せられたものであった。その後の海洋の資源問題の高まりに合わせて、中国国家海洋局は1984年に検討グループによる検討を開始し、1992年2月25日、中国第7期人民代表大会常務委員会第24回会議が「領海及び接続水域に関する法律」を制定、公布した(即日施行)⁽⁸⁾。この1992年法は1958年宣言の内容を引き継いでいる部分もあるが、1958年宣言を廃止するものではない⁽⁹⁾。以下、1992年法の定める領海を見ておくことにする。

同法は、「中華人民共和国が、領海の主権及び接続水域に対する管理を行使し、国家の安全及びその海洋の権利利益を保護するために制定され」

(同法第1条)、「領海は中華人民共和国の陸地領土及び内水に隣接する一帯の海域(sea belt)とされ」(同法第2条第1項)、「領海の幅は、領海の基線から測定して12カイリ」である(同法第3条第1項)。「直線基線の方法は、隣接する基点を結ぶすべての直線で構成される」(同法第3条第2項)と定められている。

(エ) 島

1992年領海及び接続水域法第2条第2項は、陸領土について、「中華人民共和国の陸領域は、中華人民共和国の本土及びその沿岸島嶼、台湾及びその付属各島(魚釣島を含む)、澎湖列島、東沙群島、西沙群島、中沙群島、南沙群島、及びその他の中華人民共和国に属する一切の島嶼を含む」と規定した。英文は、次のとおりである。

The land territory of the People's Republic of China includes the mainland of the People's Republic of China and its coastal islands; Taiwan and all islands appertaining thereto including the Diaoyu Islands; the Penghu Islands; the Dongsha Islands; the Xisha Islands; the Zhongsha Islands and the Nansha Islands; as well as the other islands belonging to the People's Republic of China.

これによれば、島について、中国当局作成の英文では、すべて島 (island と Island) の語が当てられているが、国連海洋法条約批准時の宣言では群島及び島 (archipelagos and islands) の語が用いられており、さらに元の中国語では、これらは、①本土及びその沿岸島嶼、②台湾及びその付属各島、③澎湖列島、④東沙、西沙等の群島、⑤その他の一切の島嶼、の五種類の島に分類されている。これは、中国がこれらの島を同一に取り扱うのではなく、性格の異なるものとして捉えているように思われる。①の沿岸島嶼とは、本土に引いた直線基線よりも内側の島 すなわち海南島を含み、②の台湾とその付属諸島及び③の台湾海峡にある澎湖列島を別扱いとし⁽¹⁰⁾、④の南シナ海にある東沙群島、西沙群島、中沙群島、南沙群島は公海によって隔てられた群島であり、本土の沿岸島嶼とは別扱いしている。さらに、西沙群島 (Xisha Islands, Paracel Islands) には28ポイントの基点を結ぶ直線基線で囲まれた水域を内水と性格づけていることになる。⑤その他の島嶼とは、すなわち沿岸島嶼でもなく、本土から遠距離にある島であって群島でないものということになる。

(オ) 直線基線 (図3) 中国主張の領海基線

1996年5月15日、中華人民共和国政府は、「領海基線に関する中華人民共和国政府の声明」を発した⁽¹¹⁾。これには、本土領海の一部基線と西沙群島の領海基線とがもりこまれており、1992年法に基づいて、中国本土と西沙群島に引かれる直線基線を具体的に示したものである。

この1996年声明によれば、中国本土に引かれた49ポイントの基点を結ぶ直線基線は、山東半島から海南島南側までのすべての海岸沖合に引かれているが、これに尽きるものではなく、その他の基線もこれから発表するとされている。中国の1958年宣言では渤海湾と海南海峡が内水であると宣言していた立場に変更がないとすれば、中国の大陸本土に関する領海基線はすべて直線基線から構成され、通常基線を採用する海岸線は一部の島のみ限定しているものと考えられる。

1996年声明に定められた直線基線の長さは、48本のうち25本が24カイリを超え、さらに3本が100カイリを超え、最長は121.7カイリとなっている

⁽¹²⁾。なお、香港及びマカオの水域は、いずれも直線基線の内側の内水内に含まれることになる。

(3) ベトナム (図4) ベトナム主張の領海基線

ベトナム政府は、1982年11月12日、ベトナムの領海基線に関する声明を發した⁽¹³⁾。その内容の概略は、次のとおりである。①領海基線は直線基線により構成されること、②カンボジア側の基線の開始点は、Point 0とし、それはベトナムの直線基線とカンボジアの直線基線が出会う地点〈Tho Chu Archipelago (Nhan Island) と Paulo Wai Island (カンボジア) と結ぶ直線上の海上の点〉であり、終点は Con Co Island とすること、③ベトナムと中国の間にあるトンキン湾の海上の境界線は1887年6月26日のフランス・中国清王朝間の国境画定条約に従って引くこと、トンキン湾のベトナムに属する部分は歴史的水域を構成し、内水の制度に従うこと、④Hoang Sa及び Truong Saの群島の領海を測定する基線は1977年5月12日ベトナム政府声明に従って決定されること。

ベトナムの領海基線の主張に関し、直線基線の採用に対しては、米国、タイ、シンガポール、中国、フランス及びドイツが抗議しており⁽¹⁴⁾、トンキン湾の歴史的水域の主張に対しては、米国、タイ、シンガポール、フランスが抗議している⁽¹⁵⁾。さらにトンキン湾の海上境界線と群島の領有主張について、中国が抗議声明を發している⁽¹⁶⁾。

(4) カンボジア (図5) カンボジア主張の領海基線

ベトナムとタイを隣接国とするカンボジアは、海岸線が短いこともあり、隣接国との海上境界線について、複雑な対応をとっている。カンボジア政府はベトナム政府との間で、1982年7月7日、「ベトナム及びカンボジアの歴史的水域に関する政府間協定」を締結し、その中で、タイ湾の一部海域を両国の歴史的水域であると主張した。すなわち、ベトナム領の Tho Chu Archipelago (Nhan Island) とカンボジア領の Paulo Wai Island と結ぶ直線の内側水域である。この協定を受けて、カンボジアは、1982年7月13日に領海及び接続水域に関するデクレを發しているが、同デクレによれば、領海の幅員を12カイリとし、領海基線は海岸の地点と最遠距離にある島の最遠距離

にある地点とを結ぶ直線基線である。そして領海基線とカンボジア海岸線とに挟まれた水域を内水であるとしている（デクレ第2条及び annex I）⁽¹⁷⁾。この直線基線の、ベトナム側の基点が point 0 であり、これは、カンボジアの歴史的水域の南西限界の海上の点、すなわちベトナムとカンボジアが上記協定で定めた両国にまたがる直線基線上の海上の地点とし、タイ側の基点は、1907年3月23日の Franco-Siamese treaty に基づくタイ・カンボジア間の陸上国境地点と定めている。このカンボジアの歴史的水域の主張に対しては、米国、タイ、シンガポール及びドイツが抗議している⁽¹⁸⁾。

(5) タイ (図6) タイ主張の領海基線

タイは、1959年9月22日、「タイ湾内深部に関する首相府宣言」を発し、タイランド湾（別名シャム湾）北部、内深部にある湾（いわゆる、バンコク湾）の湾口線を基線と宣言した。基線内側の水域は、歴史的水域であり、タイの内水部分を構成するという趣旨である⁽¹⁹⁾。1966年10月6日、「領海幅員の設定宣言」により、タイの領海幅員は、領海基線から12カイリとする旨の宣言を行った⁽²⁰⁾。また、1970年6月12日に、首相府声明を発し、タイランド湾側に二ヶ所、アンダマン海側に一ヶ所の直線基線を設定した⁽²¹⁾。さらに、その後、タイは1992年8月17日に、さらに首相府声明を発しタイランド湾に第4区域を設定する直線基線を発表した⁽²²⁾。第4区域の直線基線は、1970年の直線基線のように多くの島の外周に設定されたものではなく、沖合いの島を結ぶ形をとっている。これに対しては、EUを代表してドイツが抗議している⁽²³⁾。

(6) マレーシア

マレーシアは、緊急規則（Emergency (Essential Powers) Ordinance, No.7, 1969）を発しており、その中で、領海に関する規則を定めている⁽²⁴⁾。マレーシアの領水（領海）は12カイリとし、その幅員は、マラッカ海峡、スルー海（Sulu Sea）、セレベス海（Celebes Sea）を除き、1958年領海・接続水域条約第3条、第4条、第6条～第13条の条項に従って測定される（同規則3(1)）。

(7) シンガポール

シンガポールの領海に関する国内法は、英国の1878年の領水管轄権法 (Territorial Waters Jurisdiction Act, 1878) である。同国は、狭い水道に囲まれた特殊な地理的状况から、自国の領海は3カイリとしている⁽²⁵⁾。

(8) ビルマ⁽²⁶⁾ (図7) ビルマ主張の領海基線

ビルマは、1977年領海及び海域法 (1977年4月9日、同法第3号) を制定し⁽²⁷⁾、領海を基線から12カイリと規定した (同法第3条)。この法律によれば、領海基線は低潮線とすること、ビルマの地理的事情又は沿岸地域の経済的要件を理由として、本土、島又は岩の固定点を結ぶ直線基線を用いることが規定されているが (同法 annex)、実際に引かれている基線をみると、ベンガル湾からマルタバン湾 (Gulf of Martaban) 全体を取り込み、さらにアングマン海の島をすべて取り込む形の直線基線を設定している⁽²⁸⁾。特に、マルタバン湾沖合に引かれた直線基線はもっとも近い陸地から75カイリ沖に設定されており、Sittang River 河口から120カイリの距離がある。さらにその長さが222カイリに達し、各国の主張する直線基線の中でももっとも長いものと言われている。

この直線基線に対しては、米国 (1982年) 及び英国 (1993年) が、それぞれ抗議している⁽²⁹⁾。

(9) インドネシア (図8) インドネシア主張の群島基線

インドネシアは、1957年12月13日の「内水化宣言」により、自国の群島国としての地位を宣言した。その概念は、1960年2月18日の「インドネシア水域法」(1960年法第4号) により、初めて具体的に示された⁽³⁰⁾。インドネシア水域は領海及び内水から構成されるが (同法第1条(1))、内水の範囲はインドネシア領域の最遠の島又はその島の低潮線の最遠の地点を結ぶ基線に、囲まれた水域を言い、領海は基線の外側に12カイリ幅で設けられる (同法第1条(2))。この基線は195地点を結ぶ直線から構成されており、100マイル以上が5本、うち2本が124カイリの長さであった。群島内の陸地と水域の比率は、1:1.2であった。第三次国連海洋法会議が群島水域の要件を定めるに当たって、インドネシアのこの水域が大きな影響力を持っていたと指摘さ

れている。そして、インドネシアの群島水域は国連海洋法条約に定める要件（国連海洋法条約第74条(1)及び(2)）に合致するものであることをいくつかの国が認めている⁽³¹⁾。

その後、インドネシアは、1986年2月3日に国連海洋法条約を批准したが、同条約批准後の体制を整備するために1996年に新しく「インドネシア水域法」（1996年法第6号）を定めた。これを受けて、1998年6月16日、インドネシア政府は、Natuna Seaにおけるインドネシアの群島基線の基点となる地理座標のリストに関する規則（1998年政府規則第61号）を制定し、マラッカ海峡東側出入口東方のNatuna Seaに新たな群島基線を発表し⁽³²⁾、群島水域航路帯の設定に向けての動きを始めている（この点については、後述）。これにより、1960年法で定めていた群島基線が一部修正され、それまで公海（又はEEZ）であったNatuna Seaの一部水域もインドネシアの群島水域ないし領海と主張されたことになる。（図9）インドネシア主張の新群島基線

(10) フィリピン （図10）フィリピン主張の条約区域及び群島基線

フィリピンの国家領域は、もともと、米西間の1898年12月10日のパリ条約第3条に定める水域（いわゆる「条約区域」）であり、それは米国からフィリピンに譲渡されたと主張している。フィリピンは、1961年の「フィリピンの領海の基線を定める法律」（1961年6月17日共和国法第3046号、1968年9月18日共和国法第5446号により改正）を制定し、上記「条約区域」を確認してこれを領海とするとともに、80ポイントの基点を結ぶ領海基線（直線基線）を設定して、その基線内のすべての水域は、フィリピンの内陸水又は内水と考えると主張した⁽³³⁾。この時点では領海基線（直線基線）の語が用いられているが、これらの基線のうちもっとも長いものは、モロ湾（Gulf of Moro）入り口に引かれた140カイリであり、陸地と水域の比率は1：1.8であった。この1961年のフィリピンの主張に対して、米国は、1961年及び1969年に、1958年第一次国連海洋法会議においても群島問題は決着せず将来の検討に委ねられていたと指摘し、フィリピンの直線基線制度が公海部分を自国の内水化するものであるから、国際法上認められないという抗議をしていた⁽³⁴⁾。

1973年1月17日施行のフィリピン共和国憲法第1条(1)も、上記のフィリピ

ンの主張を前提として、「同国の領域 (territory) は、フィリピン群島から構成されるが、それにはすべての島及び水域を伴い、領海、上空域、海底、地下、礁その他フィリピンが主権又は管轄権を有する海面下の区域を含む。そして、群島の各島の周囲の水域、その間の水域及びそれを連結する水域は、その幅及び大きさにかかわらず、フィリピンの内水の部分を構成する」と規定し、この直線基線によって群島内に囲いこまれた水域がフィリピン内水であるとしている⁽³⁵⁾。

その後、フィリピンは、1984年5月8日、国連海洋法条約の批准書を寄託した際に、署名時の宣言を再確認した⁽³⁶⁾。それによれば、①条約署名は、いかなる形であれフィリピンの主権的権利を害し、損なうものではないこと、②条約署名は、いかなる形であれ米国から承継したフィリピンの主権的権利に影響を及ぼさないこと、③～④ (省略) ⑤本条約は、いかなる形であれフィリピンの関係法及び大統領宣言を修正するものと解釈せず、フィリピン政府は、フィリピン憲法に従い、関係法令を制定、改正する権利及び権限を維持し、留保すること、⑥群島航路帯通航に関する本条約の規定は、群島国として航路帯に対するフィリピンの主権を失わせ又は害するものではなく、主権、独立及びセキュリティを守るため立法を行う権限を奪うものではないこと (この点については、後述)、⑦フィリピン憲法の下で、群島水域の概念は内水の概念に類似し、この水域と EEZ 又は公海を結ぶ海峡では、外国船舶の国際航行のための通過通航権は排除されること、⑧ (省略)、を述べていた。このフィリピンの群島水域を内水と性格づける宣言に対しては、米国は、1961年及び1969年の抗議を改め、1986年1月29日に再抗議し⁽³⁷⁾、オーストラリア、ブルガリア、白ロシア、チェコスロバキア、ウクライナ、(旧) ソ連を含む他の国も抗議していると言われる⁽³⁸⁾。

(11) まとめ

わが国周辺諸国が主張する領海の範囲を概観してきたが、シンガポールとフィリピンを除いて、いずれも領海幅員は12カイリに統一されているということが出来る。しかし、各国の主張する領海基線を見れば、一部不明確な部分や隣接国との境界が未確定な部分があるが、朝鮮半島から中国、ベトナム、

カンボジア、タイ、マレーシアと続く大陸の海岸線は、ほとんどの海岸沖合に直線基線（ないし歴史的な水域を前提とする湾口閉鎖線）が設定され、場所によっては大陸の陸地から数十カイリ沖合に基線が設定されている海岸線も少なくないことになる。逆に、海岸の低潮線を基線とする通常基線を使用している国はほとんどなく、タイがほんの一部の海岸線に使用しているにとどまる。そして、これら各国の主張する直線基線は、マレーシアを除いていずれも他国からの抗議を受けており、その意味で、各国の内水を含む領水の範囲が他の諸国から認められて確定しているとは言えないのであって、かなり不安定な状況にあると見なければならぬ。

さらに、フィリピン及びインドネシアは群島国家として、群島基線に囲まれた群島水域を設けており、なかでもフィリピンの主張する領海はいわゆる条約水域として群島基線から測定しても百数十カイリの距離に及ぶ海域であり、群島基線そのものの問題も含めて、なお流動的であると言わざるを得ないであろう。

3. 領海における通航権

(1) 軍艦の通航権を否定する国

(韓国) 韓国の「領海及び接続水域法」第5条(1)は「外国船舶は、その通航が韓国の平和、秩序及び安全を害しないかぎり、韓国の領海の無害通航権を有する。外国の軍艦又は非商業目的で運航する政府船舶が領海を通過しようとするときは、大統領令の定める条件に従って、関係当局に事前通告（prior notice）を行わなければならない」と定めて、軍艦、非商業目的の政府船舶の領海通航には事前通告を要求している。しかし、実際上の運用において、大統領令15133号（1996. 7. 31）第4は、外国の軍艦及びその他の非商業目的の政府船舶は、韓国領海への入域及び通過に先立って通告し許可を受けるように要求し、法律の規定以上の実行を行っている。これに対して、米国は、韓国が最初にこれを規定した1977年領海法の段階で抗議し、国連海洋法条約は無害通航を行うために領海に入るいかなる種類の船舶に対しても沿岸国が通告又は許可の要件を求める旨を規定していないと指摘している⁽³⁹⁾。

(中国) 中華人民共和国の1992年領海及び接続水域法第6条は、「外国の非軍事用船舶は、法に従い中華人民共和国の領海で無害通航権を有する」とし、一方「外国の軍事用船舶は、中華人民共和国の領海に入域するために中華人民共和国政府の許可を得なければならない。」と規定して、外国軍艦には領海の無害通航権は認めないという立場を明確にしている。中国の1958年の宣言及び1983年の海上交通安全法が「軍事目的の外国船舶は、領海に入域するには中華人民共和国政府の承認を必要とする」と定めていた態度を、この1992年法が再確認したものである。中国では、1840年のアヘン戦争以後の外国軍艦による海域侵犯がくりかえされてきた歴史をふまえ、自国の防衛と安全保障に高度なプライオリティを与えたものと説明されている⁽⁴⁰⁾。このような中国の主張に対しては、米国及び英国は抗議を表明している⁽⁴¹⁾。

このほか、ベトナム及びビルマ（ミャンマー）の領海に関する国内法は、領海に対して「完全かつ絶対的な主権を行使する」という文言をおいており、いずれも、外国軍艦の領海通航に対しては、事前の許可を要求していると言われている⁽⁴²⁾。

(2) 軍艦の通航権を認める国

他方、軍艦を含むすべての外国船舶は領海内において無害通航権を持つという立場を明らかにしているのは、先に見た各国の中ではタイカ国だけである。1993年2月18日、の「無害通航に関するタイ国外務大臣声明」の中で、次のように述べている。「数カ国が、現在、自国の海域における外国船舶の通過の権利及び航行の自由を制限するような法令を制定していることに注目してきた。この問題に関するタイ国の立場を明らかにしておきたい。1. 確立した慣習国際法の規則及び国家慣行によれば、1982年国連海洋法条約が認め法典化したように、すべての国の船舶は、他国の領海において無害通航の権利、国際航行に使用される海峡において通過通航の権利、そして排他的経済水域において航行の自由を有する。2. 軍艦、商船及び漁船を含むすべての船舶は、その意図する通航について、関係沿岸国に事前の通告を行い又は事前の許可、承認又は同意を得ることなく、その権利及び自由を行使することができる。3. したがって、このような権利及び自由を制限するようない

かなる法令も、慣習国際法に違反し、さらに関係各国が1982年条約に署名した際に負うこととなった責務に反するものである。^{〔43〕}

(3) マラッカ・シンガポール海峡の通航制度

シンガポール、マレーシア及びインドネシアの三カ国の水域に存在するマラッカ・シンガポール海峡については、現在、船舶の航行の安全及び海洋環境の保護のために、分離通航方式及び航路指定方式にくわえて、強制的な船舶通報制度が実施されている。特に、通航船舶のうち、300G/T以上、長さ50メートル以上その他一定の船舶は、船舶通報制度（STRAITREP）への参加を義務づけられており、同海峡の所定の位置で区画毎に定められたVHFチャンネルによる通報が行われている^{〔44〕}。

（図11）マラッカ・シンガポール海峡の通航と船舶通報制度

4. 群島水域における通航権

- (1) 群島をめぐる群島国、群島基線、群島水域、群島航路帯などの諸制度は、第三次国連海洋法会議で審議され、1982年国連海洋法条約の規定に初めて盛り込まれた。同条約の規定により、これら群島関係制度の一応の枠組みは設定されたといえることができるにしても、個々の群島水域での実施とその制度、とりわけ外国船舶の通航のしくみについてはそれ以後のフォローアップが必要であった^{〔45〕}。このような中で、インドネシアが群島航路帯の設定に向けて準備を進め、初めての航路帯が設定されようとしているため、これについて触れておくことにする。
- (2) 群島国は、自国の群島水域及びこれに接続する領海において、公海（EEZ）と公海（EEZ）を結ぶ航路帯（archipelagic sea lanes）を指定することができる（国連海洋法条約第53条(1)及び(3)）。この群島航路帯の指定は、権限ある国際機関に提案し、採択されることが必要であるから（国連海洋法条約第53条(9)）、インドネシアは、1996年12月、IMOの海上安全委員会（MSC 67）に、自国の群島水域における航路帯（sea lanes）及び航空路（air routes）の指定を提案した（30Aug.1996, MSC 67/7/2）。群島航路帯として、インドネシアの群島水域を南北に通過する3ルートを提案するものであったが、

その考慮事項としては、①国際運送及び航空の必要性、②水路学上及び海域自然上の条件、③沿岸及び島の間航行と上空飛行の程度、④漁業の操業実態、⑤石油・ガスの探査開発の実態、⑥海底ケーブル・パイプラインを含む海洋構築物の存在、⑦海洋環境及び海洋公園保護の必要性、⑧沿岸・海洋観光の発展、⑨インドネシアの平和、安定及び安全、⑩航行及び上空飛行を監視する法執行組織の能力であり、爆発物投棄海域、軍事演習海域、漁業実態と操業海域、沖合油田区域、海底ケーブル・パイプライン、国立公園と保存海域、内航旅客船航行ルート、商船ルート、海域文化財、航空ルートの図面が添付されていた。この提案の中で、インドネシアは、(i)群島航路帯の指定が、それ以外の群島水域内における無害通航権の行使（国連海洋法条約第52条(1)）に影響を及ぼさないこと、(ii)インドネシア水域を通過する外国のタンカー、原子力推進船、核物質その他の危険物質を運搬する外国船舶、外国漁船及び外国軍艦は、国連海洋法条約その他の国際法の規則にしたがって、この航路帯を通過するように勧告される旨を明らかにしていた。

(3) このインドネシア提案は、1997年7月の同委員会航行小委員会（NAV 43）で審議された⁽⁴⁶⁾。米国は、インドネシア提案の南北3ルート以外に、国際航行に使用される東西に通過するルート及び南北3ルートに付随する小ルートが存在すること、それゆえ本提案は部分的指定提案と見るべきであると主張し（NAV 43/3/10）、オーストラリアも、米国提案に同調して東西ルート及び小ルートがオーストラリアへの海運が利用することを指摘し、国連海洋法条約第53条(9)にいう群島国の同意は、群島航路帯の数及び位置について利用国が提出する情報を根拠とすべきであると主張した（NAV 43/3/14）。その結果、航行小委員会は、①インドネシアの南北3ルートの提案は、群島航路帯の部分的指定であること、②インドネシアは、通常、国際航行に使用される航路において群島航路帯通行権を認め、その他の海域において無害通航権を認めること等を確認した（NAV 43/15）。

(4) これを受けた1998年5月のIMOの海上安全委員会（MSC 69）で、インドネシアは、航行小委員会の決定を全面的に受け入れることを表明し（MSC 69/5/2）、群島航路帯を指定するための国内法の整備を進めていると言われ

る。このように設定される群島航路帯においては、設定された中心線の両側それぞれ25カイリ幅の航路帯から構成され（国連海洋法条約第53条(5)）、すべての船舶及び航空機は国際海峡における通過通航権に準じた群島航路帯通航権を有することになる（同条約第53条(2)及び第54条）。インドネシアの群島航路帯をめぐる動きを見るかぎり、同航路帯の利用国の主張が大幅に取り入れられているように思われる。

なお、このIMOの一連の動きに対して、群島水域を有するフィリピンは、「インドネシア群島航路帯の指定をめぐる議論と同意は、インドネシアに限って適用されるものであり、群島航路帯指定に対する将来の適用の先例を作るものと解釈すべきではない」ことを強調している（MSC 69/WP.11 para. 5. 30）。

（図12）設定予定のインドネシア群島航路帯

5. 接続水域その他の水域

- (1) 朝鮮半島からマラッカ海峡に至るわが国周辺諸国の海域に対する動向として、領海及び群島水域以外に、接続水域その他の水域についても触れておきたい。

これらの諸国のうち、韓国、中国、ベトナム、カンボジア、タイ、ビルマ（ミャンマー）の各国はいずれも接続水域を設定しており、その幅員は国連海洋法条約に定める24カイリに統一されている。一部の3国（シンガポール、マレーシア及び北朝鮮）が設定していない。朝鮮半島からマラッカ海峡までの大陸諸国は、マレーシアを除いて接続水域を設定済みといえよう⁽⁴⁷⁾。

これら沿岸国の大半が接続水域の設定目的として自国法令等にかかっている項目は、国連海洋法条約第33条が定める「通関、財政、出入国管理及び衛生」の四項目にとどまらず、「安全（security）」を含めていることに注目しなければならない。逆に、設定目的を上記四項目にとどめている国は、韓国一カ国だけである。接続水域の設定目的として「安全（security）」を掲げることにより、沿岸国はどのような管轄権を行使しようとしているのか、文言上からは明らかではないが、ベトナムの1980年3月17日のデクレは、外国軍

艦の接続水域内への入域につき、自国への事前通告と許可を受ける必要がある旨の規定を置いているといわれる。このベトナムの主張に対しては、米国が抗議している⁽⁴⁸⁾。

(2) 軍事水域の主張

中国は、1950年、沖合に公海を含む三ヶ所の軍事関係水域を主張していた。(i)鴨緑江河口と山東半島東端を結ぶ線の西側水域（渤海湾及び黄海北部）に軍事警戒水域、(ii)上海沖に軍事航行水域、(iii)台湾北部に軍事作戦水域であった。このうち、(ii)の水域は、1958年に領海12カイリとしたことから領海に含まれることとなったが、残りの二水域については、1975年（旧）日中漁業協定締結時に、中国はその存在を主張した。日本は、同水域における漁業は差し控えることに同意するが、同水域に対する中国の主張を認めることについては立場を留保した⁽⁴⁹⁾。

(北朝鮮) 北朝鮮は、前述のとおり、1977年に排他的経済水域の中に領海基線から50カイリの軍事境界線ないし軍事警戒水域を宣言した。この水域設定の目的は、EEZを保護し、軍事的の国家の利益と主権を防衛することにあるとされ、水域内（空中を含む）では、外国の軍事用船舶及び航空機の活動は禁止され、民間用船舶及び航空機の活動は、事前の同意又は承認が必要とされている。米国による1990年1月4日の抗議によれば、沿岸国が、平時に、領海外の公海上の航行及び上空飛行を制限するような軍事目的の権利又は権限を主張することは認められないと述べている⁽⁵⁰⁾。

(注)

- (1) 全体を概観する資料としては、次のものがある。United Nations, Practice of States at the time of entry into force of the UNCLOS (E.94. V.13) pp.65ff. 資源問題が中心であるが、なお参照、H.J.Buchholz, Law of the Sea Zone In the Pacific Ocean (1987 Institute of Southeast Asian Studies).
- (2) United Nations Legislative Series, ST/LEG/SER.B/19, pp.96-99. United Nations, The Law of the Sea: Baselines: National Legislation With Illustrative Maps, ((E.89. V.10) p.270.
- (3) United Nations, Law of the Sea Bulletin No.33 (1997) p.45-54.
- (4) 国連海洋法条約は、直線基線の長さの限界については特に規定していないが、いくつかの分析によればその限界は24カイリ～48カイリとするものがある。特に米国は、一般ルールとして24カイリを超えるべきではないという立場といわれる。United States Department of State, Limits in the Sea No.121 (South Korea, 1998) p.3.
- (5) 参照、United Nations, The Law of the Sea: National Claims to Maritime Jurisdiction (E.91. V.15) p.36.; The Japanese Annual of International Law No.28 (1985) p.122.
- (6) 米国は、直線基線が、海岸線が著しく屈曲しているか又は海岸に沿って至近距離に一連の島がある場所においてのみ用いることができるのに対して、北朝鮮の日本海側の海岸線はそのいずれの要件も満たしてはいないとして、これに抗議している。参照、United Nations, The Law of the Sea: Current Developments in State Practice No. III ((E.92. V.13) p.145.
- (7) L.Wang & P. H. Pearse, The New Legal Regime for China's Territorial Sea, Ocean Development and International Law vol. 25 p.431, p.433 (1994).
- (8) United Nations, The Law of the Sea: Current Developments in State Practice No.3 (E.92. V.13) p.26.
- (9) L.Wang & P.H. Pearse, The New Legal Regime for China's Territorial Sea, Ocean Development and International Law Vol. 25 p. 434 (1994).

- (10) 中国の1992年領海及び接続水域法が、自国の陸領土として「台湾及びその付属各島（魚釣島を含む）」を規定し、尖閣諸島を中国の島であると宣言したことについての評価について、参照、芹田健太郎・島の領有と経済水域の境界確定（有信堂、1999年）225頁。
- (11) 北京1996年5月15日新華社（1996年5月17日中国通信）、United Nations, Law of the Sea Bulletin No.32（1996）p.37.; United States Department of State, Limits in the Seas No.117（China, 1996）.
- (12) 米国地理学者は、直線基線の長さの限界は24カイリという立場をとっていることにくわえ、中国本土の直線基線は、全体として、海岸線が著しく曲折しているか又は海岸に沿って至近距離に一連の島がある場合（国連海洋法条約第7条(1)）の要件を満たしていないこと、直線基線の基点として海上の地点、低潮高地、本土から領海の幅を越える距離にある低潮高地、恒久的施設が建設されていない低潮高地、さらに孤立した島が用いられていること、さらに国際海峡である海南海峡を直線基線により内水として取り扱っていることなどを指摘している。

また、西沙群島は複数の島と礁から構成されているが、そもそも直線基線の要件を満たすものではない。さらに、1992年法では群島の名称を用いているが、そもそも、群島基線に囲まれた群島水域は、国家全体が群島から構成された群島国に認められたもので（国連海洋法条約第46条）、それ以外の国が群島基線を引くことは認められないことも指摘している。参照、United States Department of State, Limits in the Seas No.117（China 1996）.

ベトナムは、中国の領海基線が西沙群島に設定されたことに対し、同群島がベトナムの領土であるとして自国の重大な主権侵害であると指摘するほか、中国の直線基線の設定方法についても抗議している。すなわち、中国が西沙群島に群島国たる地位を与え、広大な海域を中国の内水に取り込んだことが国連海洋法条約の条項に違反するものであること、雷州半島（Leizhou peninsula）東側に中国本土から海南島に直線基線を引いたことは、国連海洋法条約第7条及び第38条に違反するものであり、これにより相当の海域を内水化することになり海南海峡（Qiongzhou strait）における国際航行の権

利及び自由を妨げるものである。これを、ベトナムはすべて受け入れることはできないというのである。United Nations, Law of the Sea Bulletin No.32 (1996) p.91.

(13) United Nations, The Law of the Seas: Current Developments in State Practice (E.87. V.3) pp.143ff.; United Nations, The Law of the Sea: Baselines: National Legislation With Illustrative Maps, (E.89. V.10) pp.384ff..

(14) 慣習国際法及び条約によれば、海岸線が著しく屈曲しているか又は海岸に沿って至近距離に一連の島がある場所にのみ直線基線の方法を採用することができ、その直線基線は、海岸の全般的な方向から著しく離れて引いてはならない。しかるに、ベトナム政府が主張する基線はこれら基準に合致するものではなく、従ってその直線基線は国際法の根拠を欠くというのが米国政府の見解である。参照、Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 2nd ed. (1996 Kluwer) p.102. また、ベトナムの直線基線の開始点であるpoint 0は、公海上におかれており、高潮高地ではなく、恒久的施設が設けられた低潮高地でもないから、条約に違反するという指摘も行われている。Id. pp.128-129.

フランス（1983年12月5日）及びタイ（1985年11月22日）の抗議は、ベトナム南部に引かれた（point 0 からA 7 の間の）直線基線が確立した国際法の規則（1958年領海・接続水域条約第4条及び1982年国連海洋法条約第7条）に違背すると指摘している。United Nations, The Law of the Seas: Current Developments in State Practice (E.87. V.3) p.146-147. シンガポールの抗議については、参照、United Nations, The Law of the Seas: Current Developments in State Practice No.2 (E.89. V.7) p.84. 中国及びドイツの抗議については、参照、Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 2nd ed. (1996 Kluwer) p.102 note 85.

(15) （米国）歴史的水域の設定を主張するために国際法は一定の基準を要求しているが、ベトナムのトンキン湾の一部に対する歴史的水域の主張はこの基準に合致せず、従って根拠を欠くというのが米国政府の見解である。参照、Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 2nd

ed. (1996 Kluwer) p.52. なお、タイ湾の一部に対する歴史的水域の主張については、カンボジアの部分を参照のこと。(フランス) トンキン湾の一部がベトナムの管轄権に服する歴史的水域を構成するというベトナム政府の主張については、これを裏付ける権原をフランス政府は承知していない。United Nations, The Law of the Seas: Current Developments in State Practice (E.87. V.3) p.146. (タイ) いわゆる「歴史的水域」を主張して、トンキン湾及びタイ湾の一定海域を取り込み、内水制度に服せしめようとするものに関しては、適用可能な国際法の原則及び規則に基づいてその主張を正当化することはできないというのがタイ国政府の見解である。United Nations, The Law of the Seas: Current Developments in State Practice (E.87. V.3) p.147. シンガポールの抗議については、参照、United Nations, The Law of the Seas: Current Developments in State Practice No.2 (E.89. V.7) p.84.

(16) 中国は、1887年のフランス・清王朝間国境条約がいかなる意味においてもトンキン湾の海上区域の境界確定をしていないことを指摘し、同湾には海上の境界線は存在しないから、ベトナムの主張は違法かつ無効であると述べている。また、西沙群島及び南沙群島が中国の「神聖な領土の不可分の一部」であることを繰り返し宣言している。United Nations, The Law of the Seas: Current Developments in State Practice (E.87. V.3) p.145. なお、中国とベトナムとの陸上国境線については、1999年12月30日に国境線確定協定が締結されたと伝えられている(参照、同日付の共同通信ニュース)。

(17) United Nations, The Law of the Sea: National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone (E.95. V.7) p.76; United Nations, The Law of the Sea: Baselines: National Legislation With Illustrative Maps, (E.89. V.10) pp.119ff..

(18) 米国は、1987年6月17日に、ベトナム・カンボジア間のこの協定がタイランド湾の一部を両国の歴史的水域であることを前提としていることについて抗議している。歴史的水域が有効と認められるのは、(A)国家がそれを公開かつ公然と主張していること、(B)国家が長期間継続して自国権能を実効的に行使していること、(C)他国がそれを黙認していること、という条件を必要とす

ることを指摘し、両国の主張する歴史的水域がいずれの条件も満たさないと
いうのが米国の見解であり、自国と自国民の権利を留保すると述べている。
United Nations, The Law of the Sea: Current Developments in State Practice
No. II (E.89. V.7) p.86.; United Nations, Law of the Sea Bulletin No.10.
(1987) p.23. 参照、Roach & Smith, United States Responses to Excessive
Maritime Claims 2nd ed. (1996 Kluwer) p.39.

(19) United Nations, The Law of the Sea: Baselines: National Legislation With
Illustrative Maps, (E.89. V.10) p.306.; United Nations, Legislative Series,
ST/ LEG/SER.B/16, p.34.

(20) United Nations, The Law of the Sea: National Legislation on the Territorial
Sea, the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone (E.95. V.7)
p.371.

(21) United Nations, The Law of the Sea: Baselines: National Legislation With
Illustrative Maps, (E.89. V.10) p.307.

(22) United Nations, Law of the Sea Bulletin No.25 (1994) pp.82ff.

(23) 1994年12月23日の在バンコクのドイツ大使の口上書に述べられたEUの指
摘点は、次のとおりである。沿岸国が直線基線の方法を採用することができる
のは、海岸線が著しく屈曲しているか又は海岸線に沿って至近距離に一連
の島がある場所に限られるが、タイの第4区域の海岸線は著しく屈曲してお
らず、海岸線に沿って至近距離に一連の島はない。国連海洋法条約は基線の
最大の長さについて規定していないとしても、タイが定めたこのセグメント
は長すぎる。points 1 と 2 の間が81カイリ、points 2 と 3 の間が98カイリ、
points 3 と 4 の間が60カイリである。内水を決定するために島を使用するこ
とができるのは、それが有効な直線基線の方法の一部となる場合又はそれが
湾を閉鎖する線となる場合に限られる。オーストリア、フィンランド及びス
ウェーデンは同意国として、ドイツ大使の措置を指示する。United Nations,
Law of the Sea Bulletin No.28 (1995) p.31.

(24) United Nations, The Law of the Sea: National Legislation on the Territorial
Sea, the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone (E.95. V.7)

p.204.; United Nations, Legislative Series, ST/LEG/SER.B/16, p.14. 参照、水上千之「マレーシアの沿岸海域関係法令」外国海洋法制の研究第2号（日本海洋協会、1978年）31頁以下。

- (25) United Nations, The Law of the Sea: National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone (E.95. V.7) p.343. 英国の領水管轄権法第7条によれば、「領水」とは、国際法により領域主権に服するとみなされるところにより、英国海岸に隣接する海域部分をいう。この法律に規定される犯罪が海事管轄権 (jurisdiction of the Admiral) に服することにつき、低潮線から測定して1リーグ内の公海 (open sea) の部分が英国の領水内の公海とみなされる。なお、この規定は、英国では1987年領海法により廃止されている。
- (26) ビルマ (Burma) の国名は、公式には、1989年6月18日にミャンマー (Myanmar) に変更されているが、領海関係の法令はビルマ時代のものがあるから、「ビルマ」を使用する。
- (27) United Nations, Legislative Series, ST/LEG/SER. B/19, pp.8ff.
- (28) United Nations, The Law of the Sea: Baselines: National Legislation With Illustrative Maps, (E.89. V.10) pp.64ff.
- (29) 直線基線は、海岸の全般的な方向から著しく離れて引いてはならないというのが、認められた国際法の原則である。ビルマの設定した直線基線システムは、ビルマの海岸線の全般的な方向から著しく離れており、それ故に同システムは国際法に合致しないというのが米国の見解である。Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 2nd ed. (1996 Kluwer) pp.123-4.; United Nations, The Law of the Sea: Practice of States at the time of entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea (E.94. V.13) p.65.
- (30) United Nations, The Law of the Sea: National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone (E.95.V.7) p.164.; United Nations, The Law of the Sea: Baselines: National Legislation With Illustrative Maps, (E.89.V.10) pp.187ff. 参照、島田征夫「インドネシアの群

島関係法令について」外国海洋法制の研究第2号（日本海洋協会、1978年）17頁以下。

- (31) 米国は、1988年に米国・インドネシア間の二重課税防止条約を結んだが、その中でインドネシアが適用する群島国家原則を承認している。Roach & Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims* 2nd ed. (1996 Kluwer) pp.212ff. マレーシアも、1982年2月25日に結んだマレーシア・インドネシア間の条約（群島国家の法制度並びに東西マレーシアの間にあるインドネシア共和国の領海及び群島水域並びに領海、群島水域及び領域の上空域におけるマレーシアの権利に関する条約）において、インドネシアの群島たる地位を認めている。United Nations, *The Law of the Sea: Practice of Archipelagic State* (E.92. V.3) p.144. なお参照、United Nations, *The Law of the Sea: Practice of States at the time of entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea* (E.94. V.13) p.69.
- (32) United Nations, *Law of the Sea Bulletin* No.38 (1998) pp.41ff.
- (33) United Nations, *The Law of the Sea: Baselines: National Legislation With Illustrative Maps*, (E.89. V.10) pp.250ff.
- (34) Roach & Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims* 2nd ed. (1996 Kluwer) pp.216-7.
- (35) United Nations, *Legislative Series*, ST/LEG/SER. B/18, p.30.; United Nations, *The Law of the Sea: National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone* (E.95. V.7) p.265.
- (36) United Nations, *Law of the Sea Bulletin* No.25 (1994) p.18; Roach & Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims* 2nd ed. (1996 Kluwer) pp.220ff..
- (37) 米国の抗議については、参照、Roach & Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims* 2nd ed. (1996 Kluwer) pp.220ff..
- (38) オーストラリアの抗議に対するフィリピン政府の1988年10月26日付け国連事務総長宛の書簡によれば、「フィリピン政府は、国内法を本条約の条項と調和させる意図を有すること、本条約にしたがって、群島航路帯通航に関す

る立法を行い、フィリピンの主権的権利を行使するために必要な措置をとっていること、それゆえ、フィリピン政府は、オーストラリア政府及び本条約締約国に対しフィリピンが上記条約の条項を遵守することを保証したい」と述べている。Roach & Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims* 2nd ed. (1996 Kluwer) p.220 note 23.

- (39) United States, *Limits in the Seas* No.121 (South Korea, 1998) p.9.
- (40) Wang & Pearse, *The New Legal Regime for China's Territorial Sea*, 25 *Ocean Development and International Law* p.436 (1994).
- (41) Roach & Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims* (2nd ed. 1996) p.263 note 76.
- (42) United Nations, *The Law of the Sea: Practice of States at the time of entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea* (E.94. V.13) p.66.; Roach & Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims* (2nd ed. 1996) pp.260ff..
- (43) United Nations, *The Law of the Sea: National Legislation on the Territorial Sea, the Right of Innocent Passage and the Contiguous Zone* (E.95. V.7) p.371.
- (44) 参照、海上保安庁、「航路指定 (IMO)」書誌第408号 315頁以下、なお参照、村上「分離通航方式 (TSS) 及び船舶交通サービス (VTS)」(日本海洋協会、1994年) 45頁以下。
- (45) 群島水域における通航権については、参照、河西直也「『群島国』と『群島水域』の通航制度」新海洋法条約の締結に伴う国内法制の研究第1号 (日本海洋協会、1982年) 77頁以下、香西茂「新海洋秩序と群島制度」船舶の通航権をめぐる海事紛争と新海洋法秩序第2号 (日本海洋協会、1982年) 95頁以下、栗林忠男「群島国 (第46条～第54条)」新海洋法条約の締結に伴う国内法制の研究第2号 (日本海洋協会、1983年) 124頁以下。
- (46) 航行小委員会は、新たに「群島航路帯の採択、指定及び変更のための一般通則」(General Provisions for Adoption, Designation and Substitution of Archipelagic Se lanes: GPASL) を作成し、従来の「航路指定の一般通則」

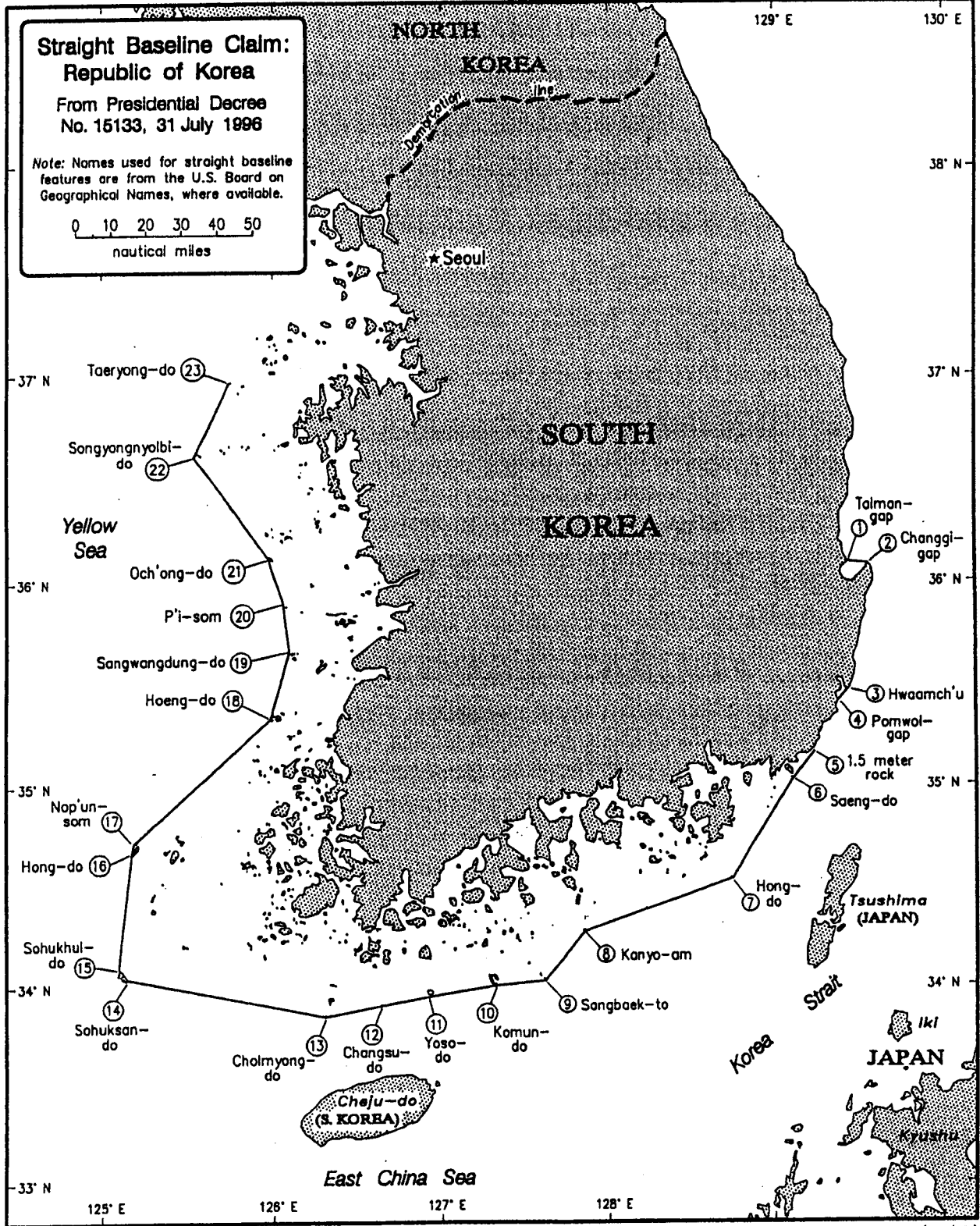
を修正するよう決定した。

- (47) United Nations, Law of the Sea Bulletin No.34 (1997) pp.51ff. .
- (48) United Nations, The Law of the Sea: Practice of States at the time of entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea (E.94. V.13) p.67. 米国の抗議の中で、ベトナムの管轄権主張が国際法に反すると指摘している点は、接続水域における潜水船は海面上を航行し、国旗を掲げること、接続水域又は領海で活動中の船舶では航空機が離発着をしてはならないこと、武器を装備する船舶はその武器を容易に使用できない措置をとることを要求している点である。Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims (2nd ed. 1996) pp.169ff.
- (49) United Nations, The Law of the Sea: Practice of States at the time of entry into force of the United Nations Convention on the Law of the Sea (E.94. V.13) p.67.
- (50) Ibid. ; United Nations, The Law of the Sea: Current Developments in State Practice No.III (E.92. V.13) p.145. 軍事境界線ないし軍事警戒水域についての日本の見解については、1977年9月16日、衆議院外交委員会で外務省条約局長が、「沿岸国が領海外に特別水域を設定し、その水域の外国船舶の航行及び外国航空機の飛行に対する管轄権を主張することは、国際法上許されない」と指摘した。参照 The Japanese Annual of International Law No.28 (1985) p.123.

(図1) 一韓国主張の領海基線

(出典 Limits in the Seas No.121, 1998)

Unclassified

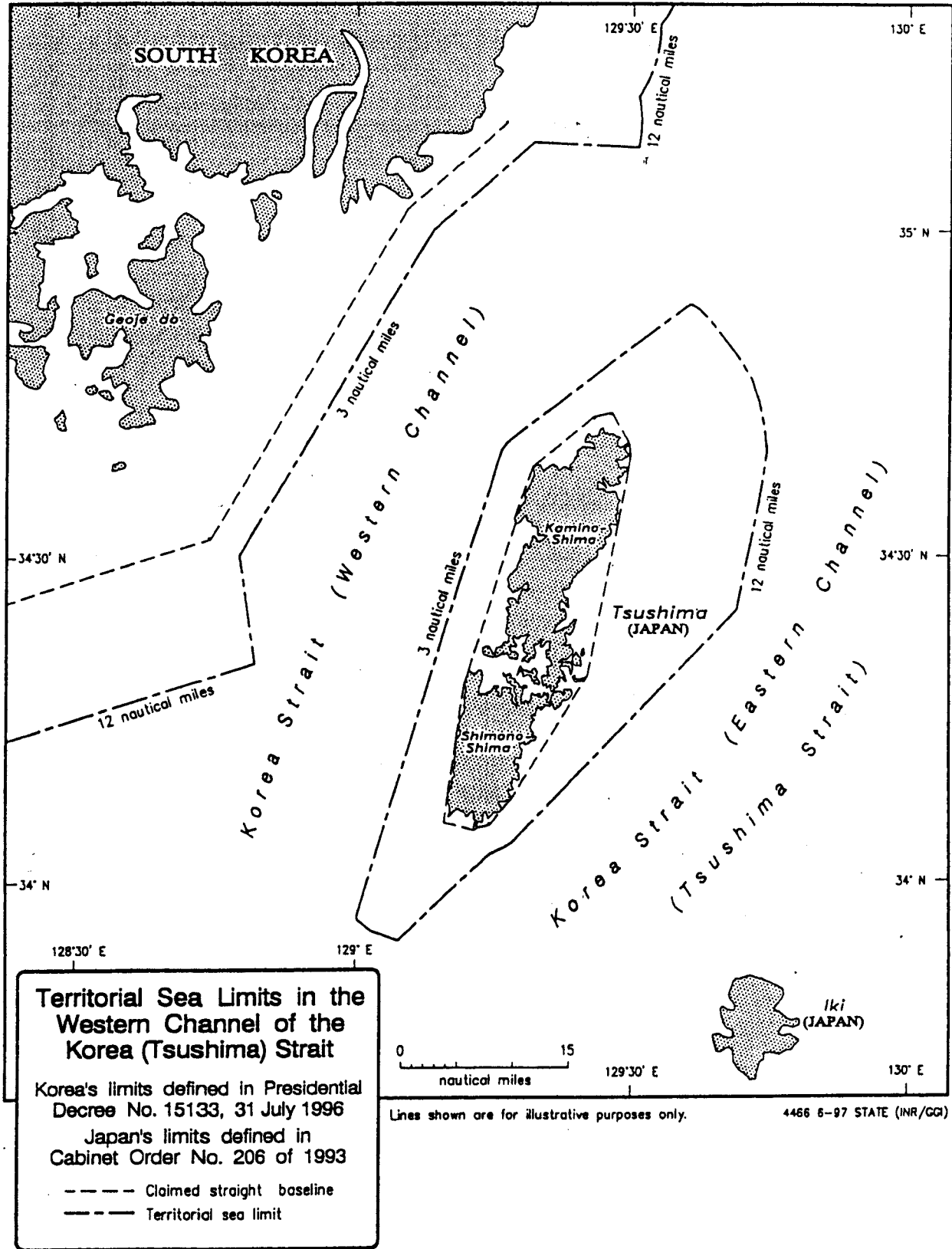


Names and boundary representation are not necessarily authoritative

4468 6-98 STATE (INR/GGI)

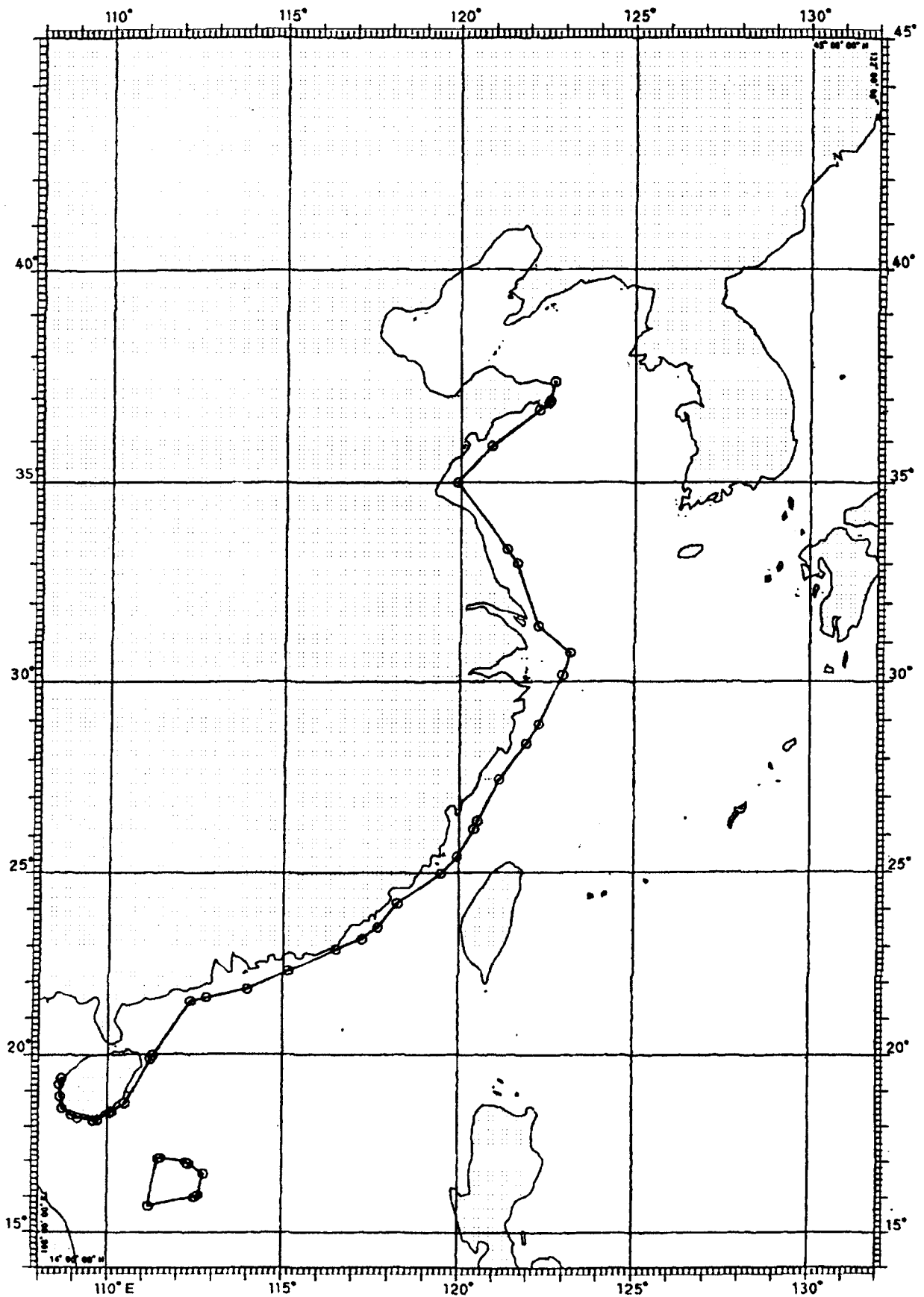
(図2) 一対馬海峡の領海基線

(出典 Limits in the Seas No.121, 1998)



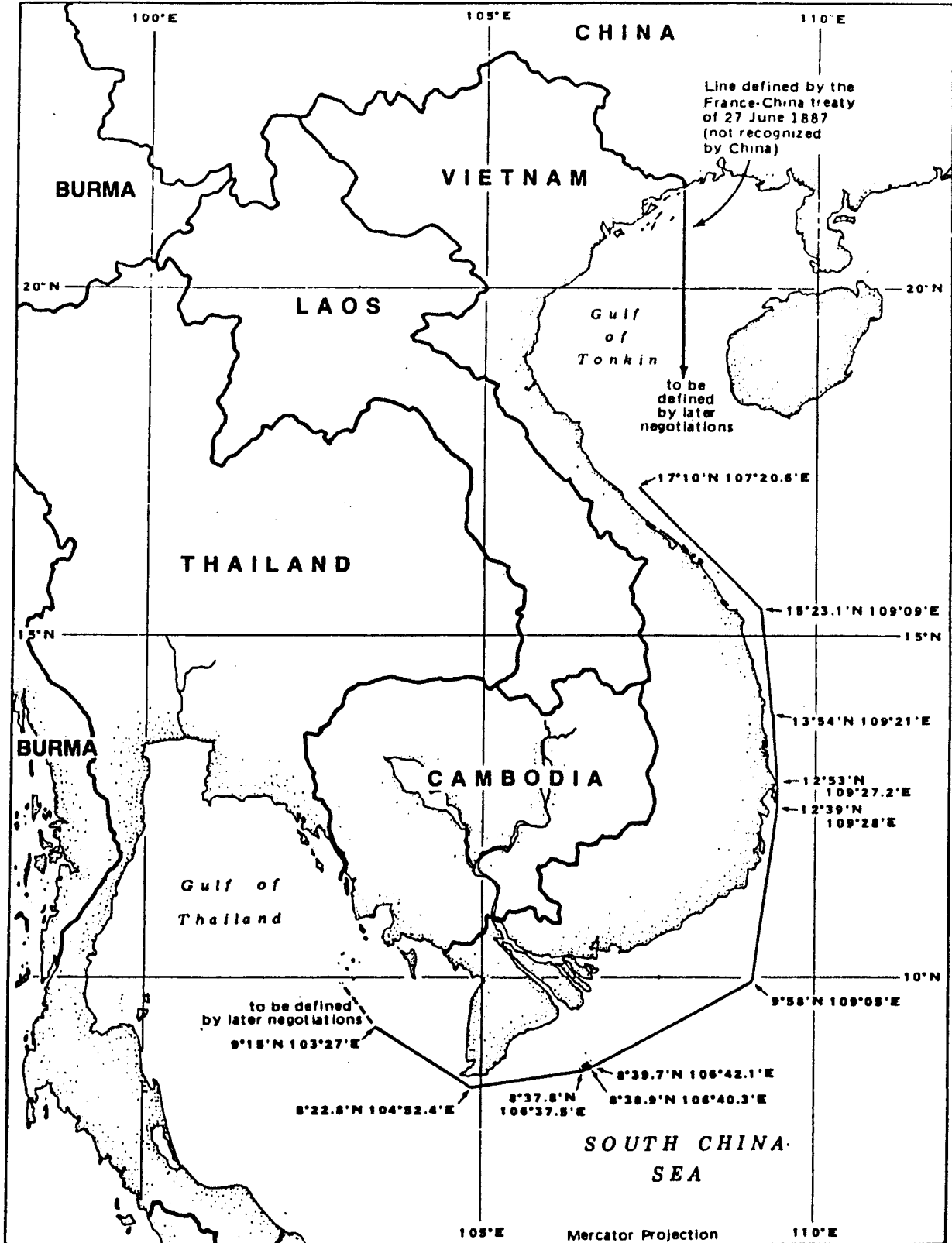
(図3) —中国主張の領海基線

(出典 海上保安庁水路部)



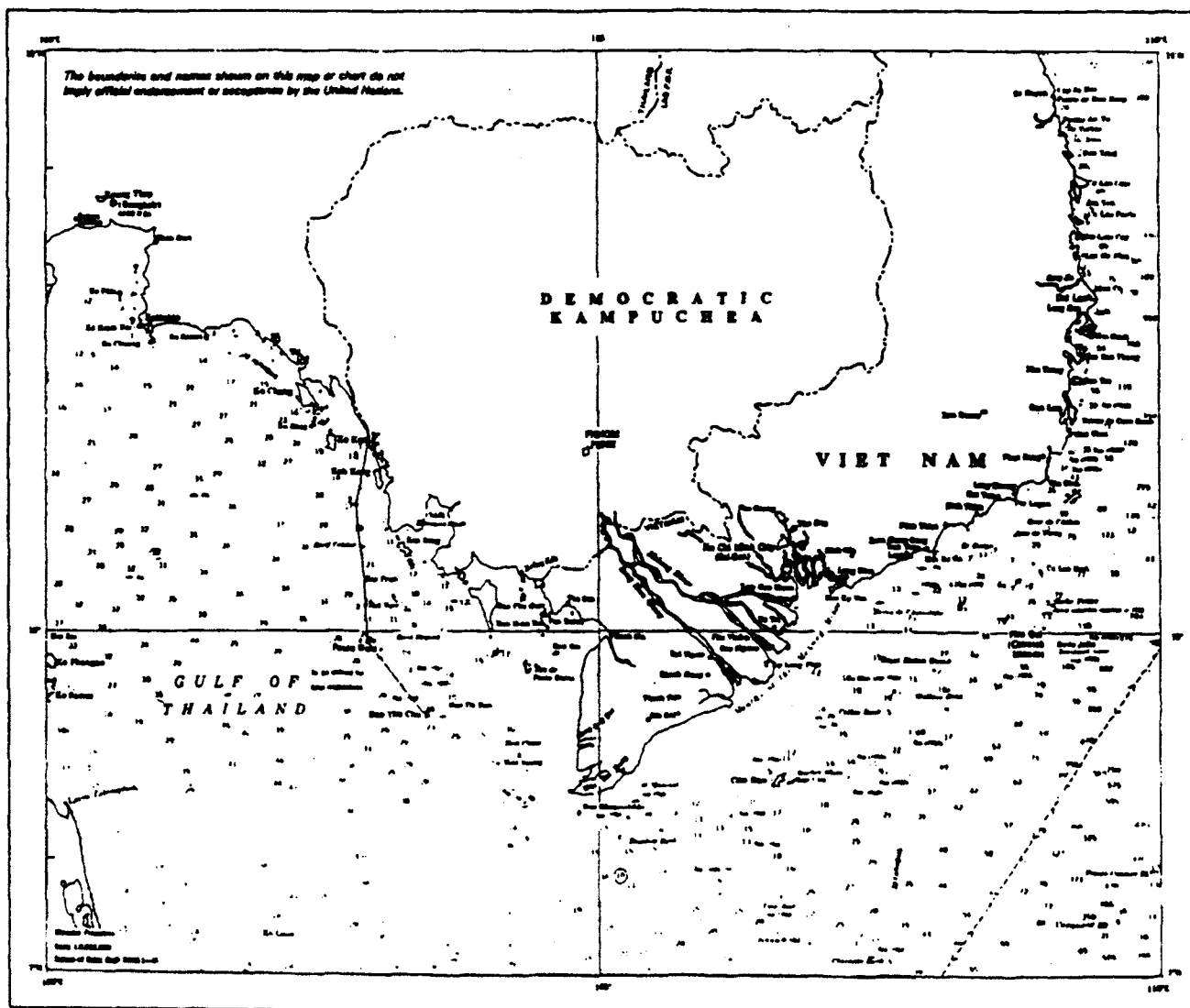
(図4) —ベトナム主張の領海基線

(出典 Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 2nd p.101)



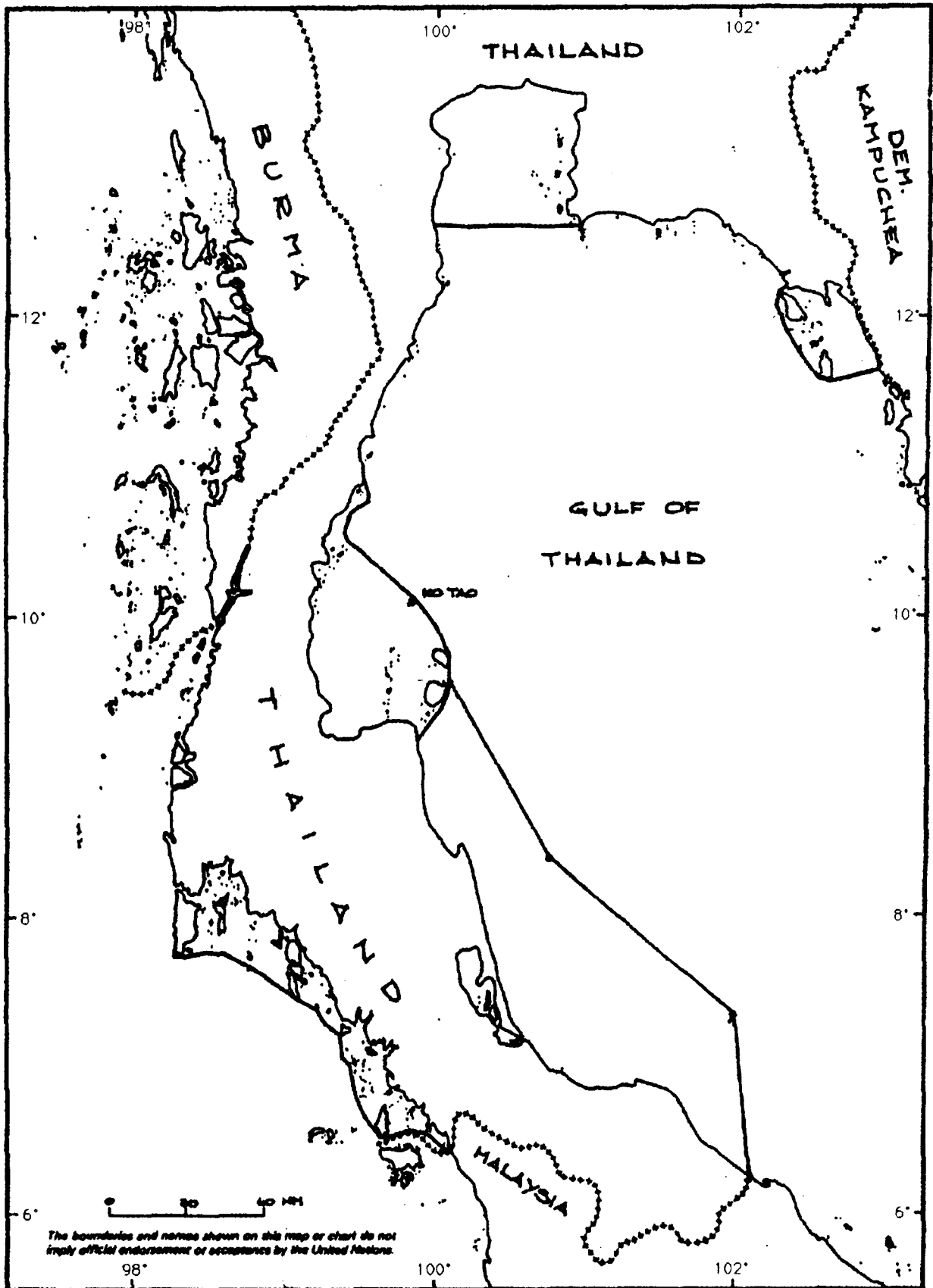
(図5) —カンボジア主張の領海基線

(出典 United Nations, The Law of the Sea: Baseline (E.89. V.10) p.121を元に村上
が作成)



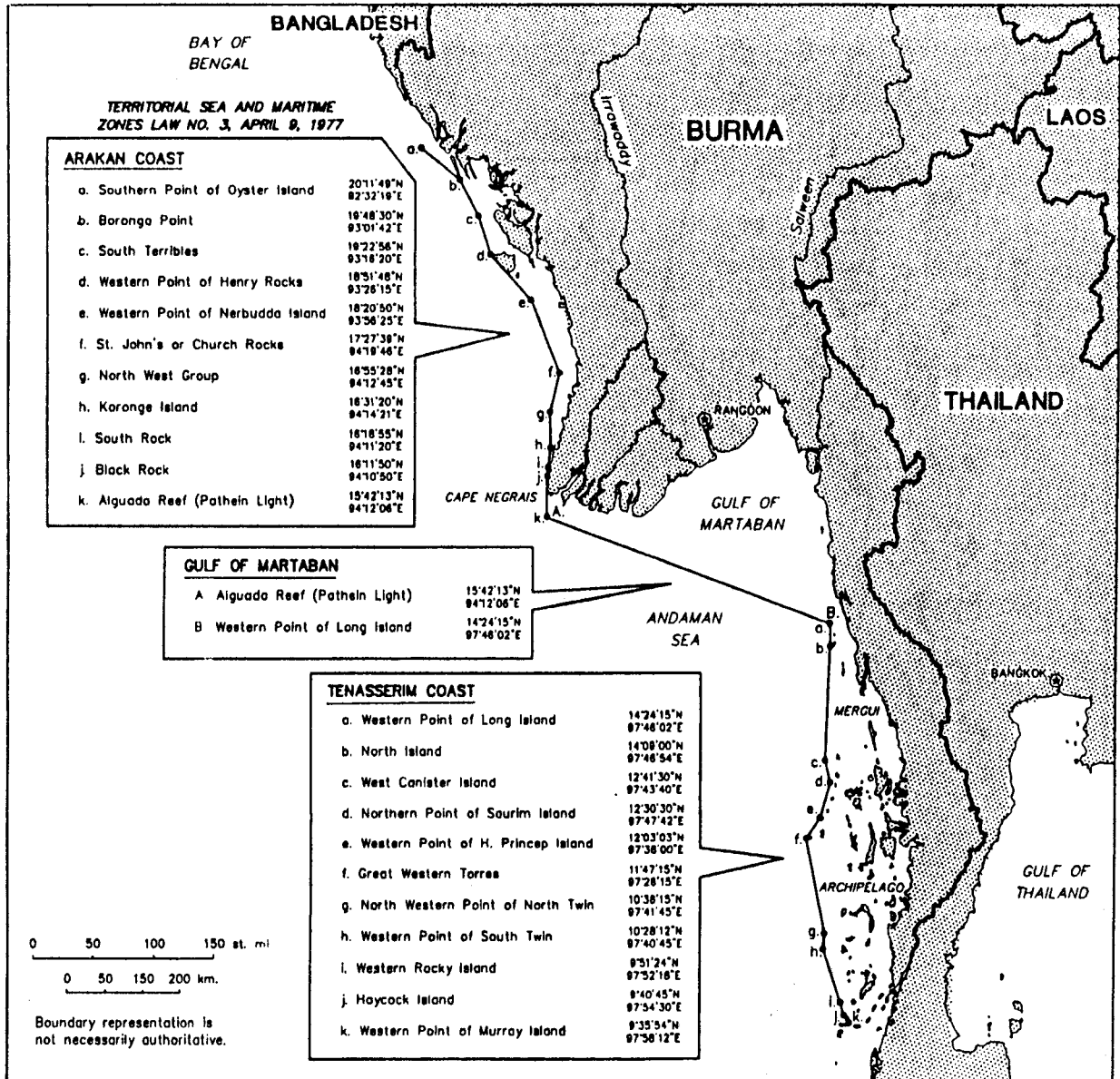
(図6) —タイ主張の領海基線

(出典 United Nations, The Law of the Sea: Baseline (E.89. V.10) p.309を元に村上が作成)



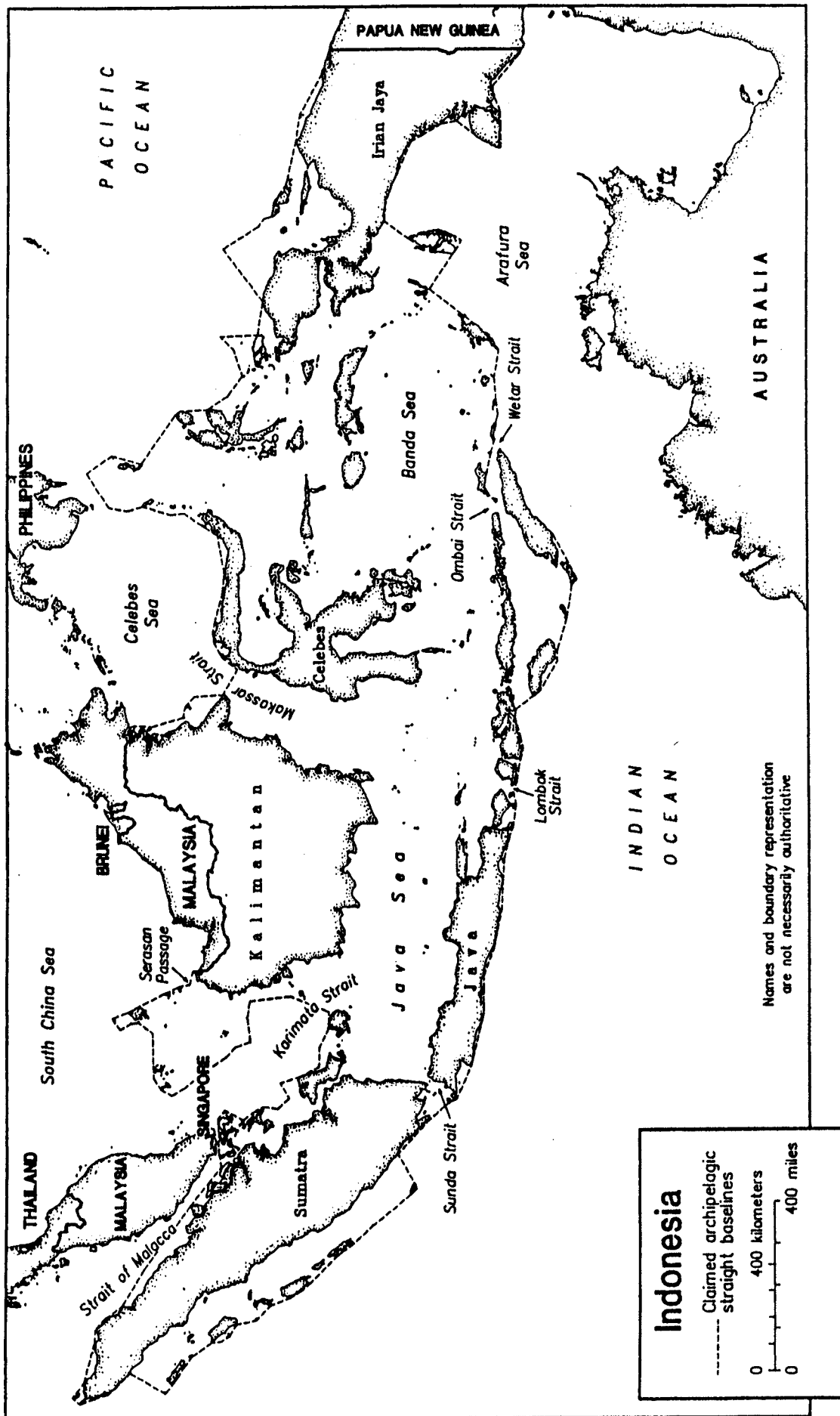
(図7) —ビルマ主張の領海基線

(出典 Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 2nd p.125)



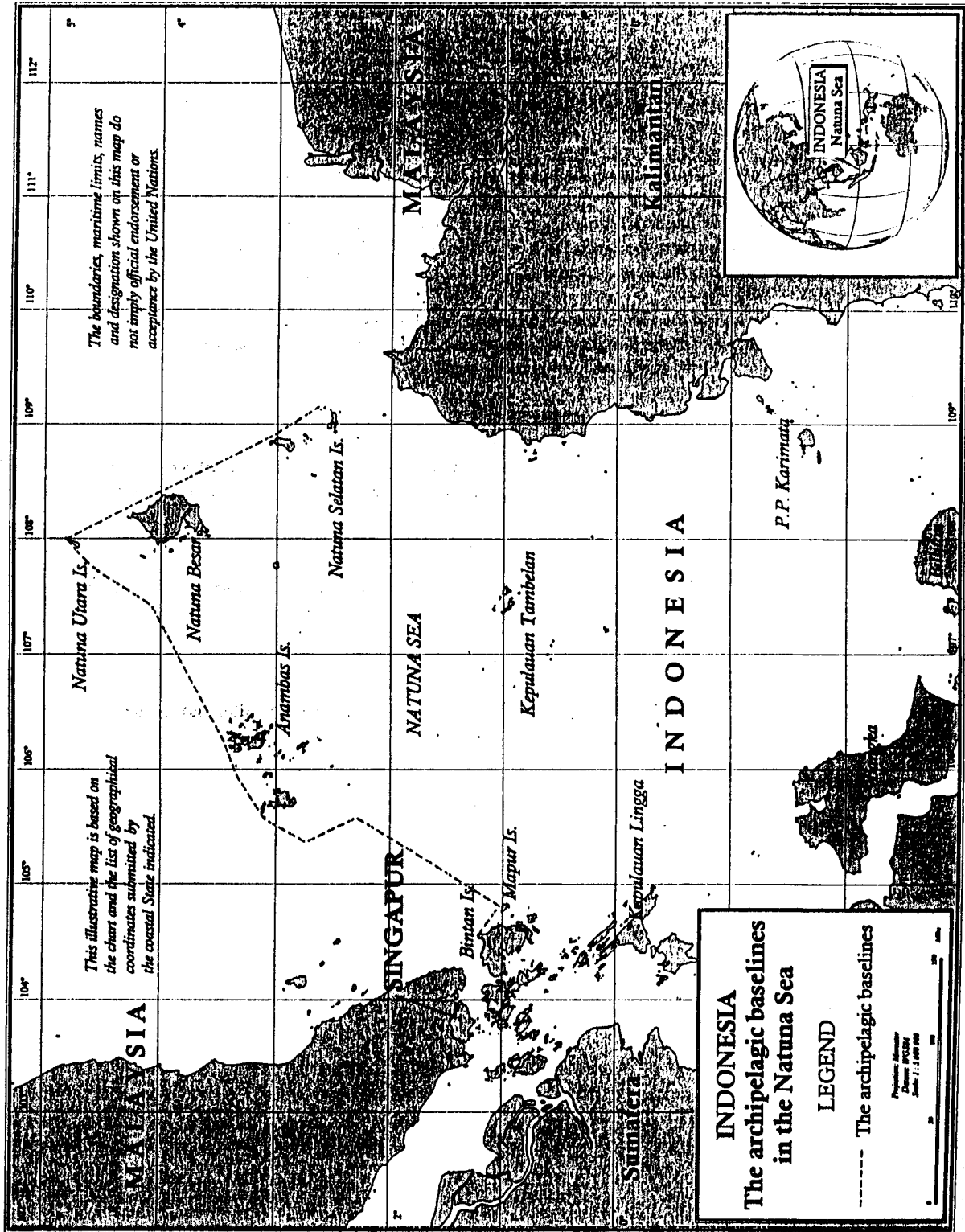
(図8) —インドネシア主張の群島基線

(出典 Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 2nd p.211)



(図9)

—インドネシア主張
の新群島基線

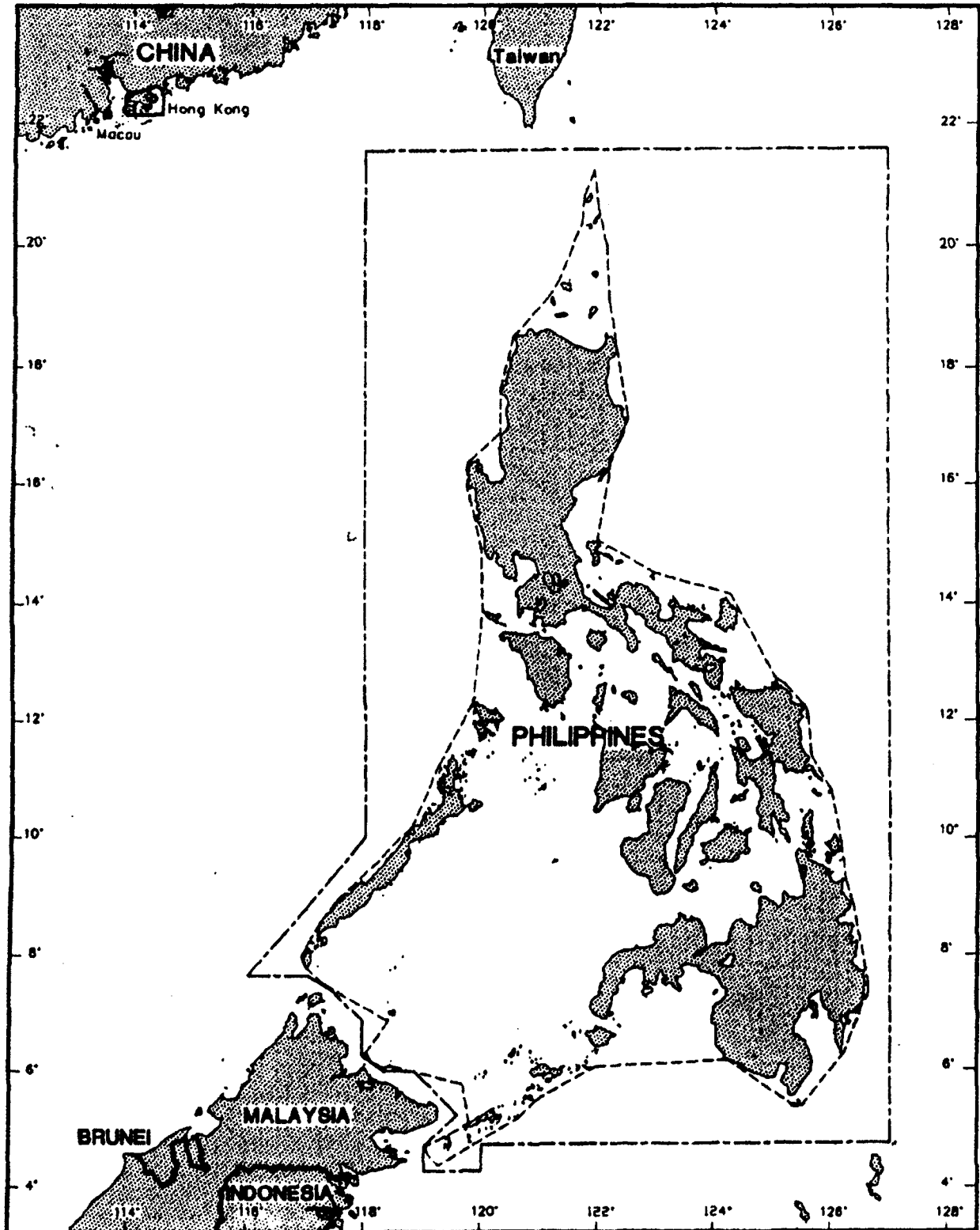


(出典) Law of the Sea Bulletin No.38 P.51)

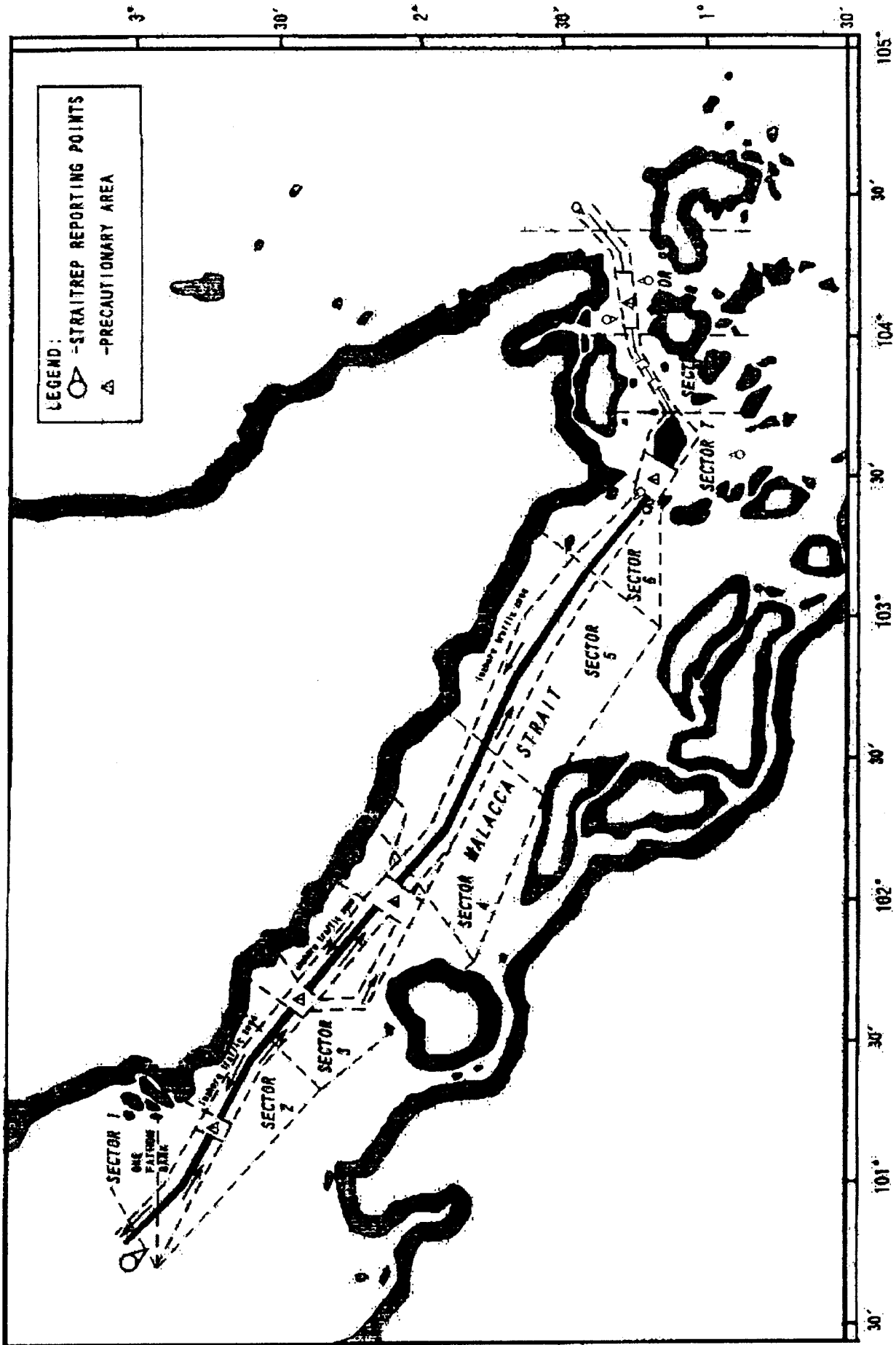
Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations

(図10) —フィリピン主張の条約区域及び群島基線

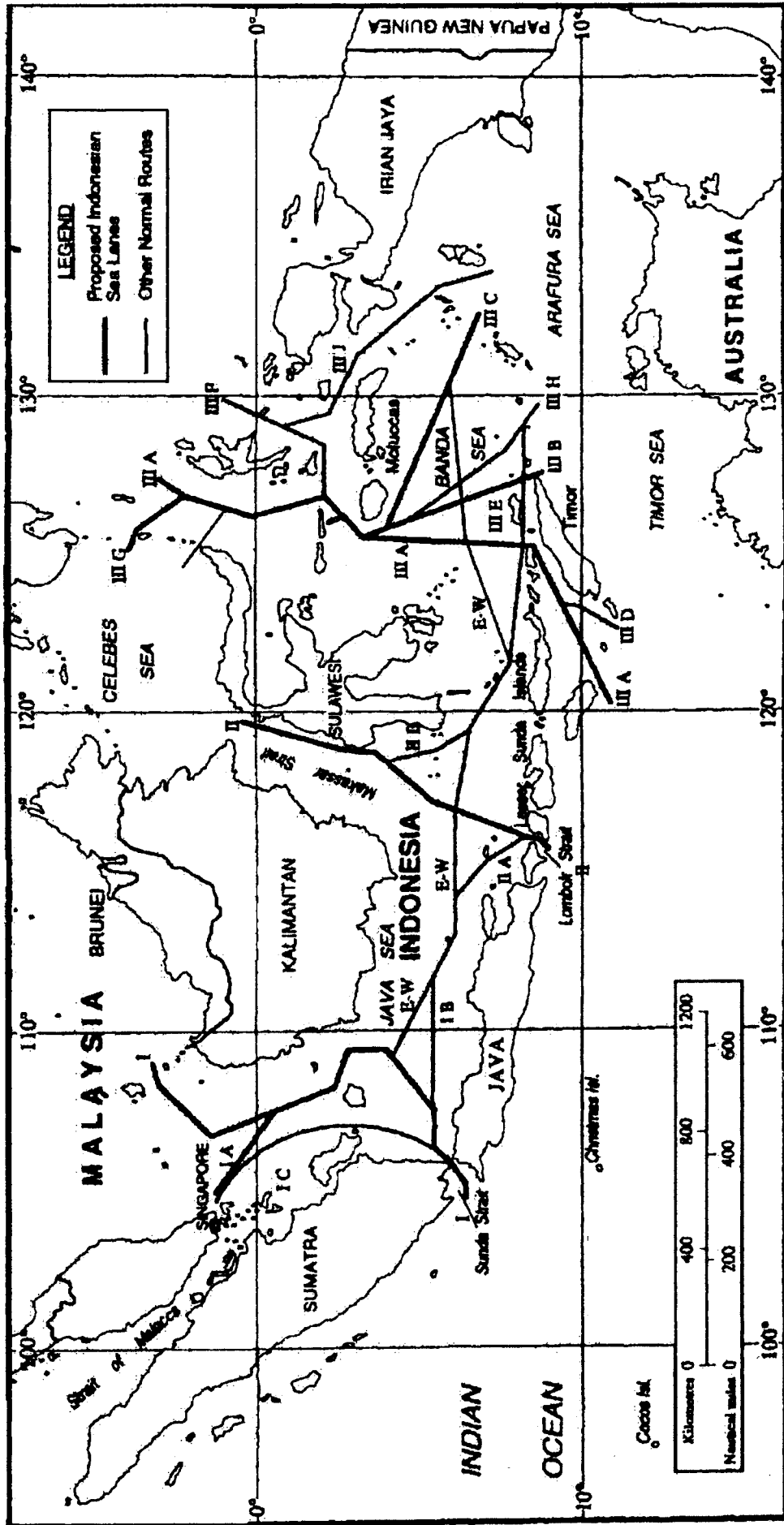
(出典 Roach & Smith, United States Responses to Excessive Maritime Claims 2nd p.219を元に村上が作成)



(図11) マラッカ・シンガポール海峡の通航と船舶通報制度 (出典 海上保安庁航路指定 (IMO) . p. 360)



(図12) —設定予定のインドネシア群島航路帯 (出典 NAV 43/3/14を元に村上が作成)



平成11年度海洋法調査研究委員会開催実績

回	開催月日	議 題	発表者
第1回	平成11年5月14日	海上保安庁における業務執行状況の紹介 平成11年度における委員会の進め方等	海上保安庁 海保大
第2回	平成11年6月11日	海上警察機関による実力行使	廣瀬委員
第3回	平成11年7月9日	周辺諸国の領海をめぐる国家実行	村上委員
第4回	平成11年9月10日	海上警察の法概念の比較法的検討 —フランス法を素材に—	橋本委員
第5回	平成11年10月22日	海上警察に関する国内法制 —最近のフランス法を素材として—	兼原委員
第6回	平成11年11月12日	無害通航を防止するための必要な措置 —米国の実行を手がかりに—	坂元委員
第7回	平成11年12月10日	海洋汚染防止と沿岸国 国境を越える犯罪と刑法の適用	奥脇委員 大塚委員
第8回	平成11年12月11日	海上保安業務視察 —まつなみ：湾内視察— —やしま：領海警備等—	全委員

「周辺諸国との新秩序形成に関する調査研究」事業報告書

「海上保安国際紛争事例の研究」

第 1 号

平成12年 3 月発行

編集発行 財団法人 海上保安協会