

う問題である。後者は、認定基準として船種別規制（船舶の種類や性質を基準とする。）をとるべきか、行為態様別規制（船舶の行動の態様を基準とする。）をとるべきかという対立である¹⁴。山本草二教授が指摘するように、「領海内での徘徊（hovering）¹⁵、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」という解釈が可能な一方で、「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』（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」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項に結びつけられる条約体制になっている。実際、中国公船は、尖閣諸島をみずからの領土と主張し、巡航活動を行っているのであるから、海洋法条約第18条2項の「通航は、継続的かつ迅速に行わなければならない」との規定に反し、そもそも通航の要件を満たしていない。

領海においては外国船舶の無害通航権が認められているが、海洋法条約第19条1項は、「通航は、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」と規定している。中国公船は日本領海において巡航活動を行っており、我が国が領海として執行管轄権を行使している海域であるという事実とその法的認識を否定している。換言すれば、日本の法秩序の妥当性そのものに挑戦しているという意味で、中国公船の行為は沿岸国たる日本の法秩序を害しており、無害でない航行を行っていることになる。山本草二教授によれば、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¹⁶。いうまでもなく、中国公船は外国領海で執行管轄権の行使という公権力の行使を行っているのであり、外国領海において取締権限を行使する、換言すれば日本漁船に対する臨検・拿捕を行う意図をもって領海侵入しており、日本の法秩序に対する敵対的使命をもって活動していることになる。少なくとも中国公船の行為は、第19条の「秩序」に違反する行為であると同時に、同条2項の「通航に直接の関係を有しないその他の活動」にも該当する。

通航の無害性の要件が満たされない場合には、沿岸国は、みずか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、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からである。実際、海洋法条約は、第25条で、「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年の領海条約第16条1項をそのまま受け継いだ規定である。もっとも、「必要な措置」の内容は特定されていない。通航の停止や退去要求ができることは明らかであるとしても、それ以上の措置がどこまで可能かは、事態の状況次第という面がある。

したがって、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、国内法上どのような対応が予定されているかが問題となる¹⁷。この問題に対して、国内法上、どういう立て方をするかは各国の立法政策の問題であって、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」の立て方は、海洋法条約と異なり、「通航に直接の関係がない活動」を「無害とみなされない活動」のリストに含めず、条文の柱書きに規定することで、個々の具体的な無害でない活動を括る一般条項の機能をもたせ、通航に直接関係がないいずれかの活動を有害とみなす余地を広く留保している¹⁸。仮に日本が領海警備法の制定を考える際には、中国公船が執行管轄権行使のための我が国領海への

侵入を常態化している現状を踏まえ、「通航に直接の関係がない活動」に一般条項の機能をもたせる国内法の立て方も一案であろう。

4. 外国公船の国際法上の地位と免除

軍艦が沿岸国の国内法令に違反する行為を行った場合には、海洋法条約第 30 条は、「軍艦が領海の通航に係る沿岸国の法令を遵守せず、かつ、その軍艦に対して行われた当該法令の遵守の要請を無視した場合には、当該沿岸国は、その軍艦に対し当該領海から直ちに退去することを要求することができる」と規定する。軍艦はその旗国の主権と独立を完全な形で表象するものとして不可侵権を有しており、また、旗国以外のいずれの国の管轄権からも完全に免除されることは確立された慣習国際法である¹⁹。海洋法条約第 95 条は、「公海上の軍艦は、旗国以外のいずれの国の管轄権からも完全に免除される」と規定し、これを確認している。なお、海洋法条約は、第 30 条で軍艦についてはこうした退去要求の規定を置き、沿岸国の法令に違反した場合であっても、沿岸国の執行管轄権や司法管轄権が及ばないことを確認している。なお国際海洋法裁判所は、2012 年 12 月 15 日、ガーナが自国の港に入港した“ARA Libertad”号を差押えた事件において、アルゼンチン海軍の士官候補生の練習船として用いられている 3 本のマストを持つ帆船を「軍艦」と認め、内水においては免除を享有しないというガーナの主張をしりぞけ、アルゼンチンによる暫定措置の要請を認め、釈放を命じた²⁰。

他方で、海洋法条約は、非商業的目的のために運航するその他の政府船舶に関しては、特段の規定を置いていない。そこには、非商業的目的の政府船舶は、軍艦とは異なり、ただちに沿岸国の安全への脅威にならないとの考慮があると思われる。しかし、海洋調査を行う政府船舶の場合と法令執行のために武器を備えた巡視船、換言すれば武装公船を同列に沿岸国への安全の脅威とならないといえるかどうか疑問が残る。無害通航ではない、我が国領海に侵入している中国公船には少なくとも第 30 条が規定する退去要求は当然可能であるが、問題はそれに従わなかった場合の措置である。

海洋法条約第 31 条は、軍艦や非商業的目的のために運航する政府船舶が、「領海の通航に係る沿岸国の法令、この条約又は国際法の他の規則を遵守しなかった結果として沿岸国に与えたいかなる損失又は損害について」は、ともに旗国が国際責任を負うと規定している。なお、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、初めて条文化された（第 5 条）。もともと、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²¹。1894 年に万国国際法学会（Institut de Droit International）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²²。しかし、ハーグ条文草案は、「通航権は、沿岸国がみずからの安全（security）、公序又は財産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」と規定した。そして、同条文草案に付された意見では、「本条は、沿岸国に必要なならば船舶の航行の無害性を検認（verify）し、みずからの安全、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²³。

旭川地裁によるクリコフ船長事件判決（1954年）は、「軍艦については夙に不可侵権と治外法権が完全に認められているが、その他の公船については諸国の態度が必ずしも軌を一にせず一国においてすら主義が一貫していないので、未だ公船に関する国際慣習法が確立していないのみならず、本件公訴事実によると本件機艇は前に述べた公の用務を帯びて本邦領海内にいたものではなく、全く我が国内法を侵してその領海内に不法侵入したこと、言い換えれば本件機艇は犯罪行為を任務として本邦領海内に接したものであるから、治外法権を認めるべきではない。蓋し公船に治外法権を認める主義をとったとしても、これを認める所以のものは国際信義乃至国際親善を目的とするものであるから、この目的に反する本件機艇に治外法権の特権を認めなかったからといって何等国際信義乃至国際親善にもとるものということとはできない。従って日本裁判所はその船長である被告人に対する本件公訴事実の存否について審判すべき権限があるものといわなければならない²⁴」と述べ、本件機艇は犯罪行為を任務として本邦領海内に接したものであるから免除の必要はないと判決した。

この判決の論理に従えば、外国公船が沿岸国の執行管轄権からの免除を受けるためには、公的資格で行動し、相手国の法令を尊重するという要件の具備が必要であるとの結論を引き出すことが可能である。尖閣諸島周辺海域における中国公船の行動は、クリコフ船長事件とは性質を異にしているが、共通する部分もある。それはいずれの事例においても、相手国である日本の法令を尊重する意思を欠いていることである。大平善悟教授は、「軍艦にあらざる公船が相手国の法令を無視し、故意に領海侵反を企て、沿岸国の安寧を乱した場合の如きにあつては、その公船が裁判権の対象となつても、国際法上において、何等沿岸国の越権行為と目すべきではないと思われる²⁵」と主張する。

なお、ある外国論者はクリコフ船長事件判決はハーグ条文草案の考え方を採用したものと解している²⁶。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ILCの特別報告者であったフランソワ（J.P.A. François）教授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、「みづか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着くことになった²⁷。それが、現行の海洋法条約第25条1項に採用されている。

さらに、軍艦の場合には法令違反の段階で退去要求が可能であり、また退去要求に従わなかった場合には無害性を喪失することになるといわれる²⁸。問題は、無害性を喪失した軍艦に対する沿岸国の対応の限界である。この点は、非商業的目的のために運航される政府船舶（たとえば、海監や海警などの中国公船）についても同様の問題が生じる。

前述のように、海洋法条約第32条は軍艦に対する執行管轄権の免除を規定している。1981年、スウェーデンのゲーセフフィヨルド湾内にあるカールスクローナ海軍基地にソ連潜水艦が侵入し座礁するという事件が発生した。スウェーデンは、潜水艦返還の条件として、当該潜水艦（軍艦）自体の調査と艦長・乗組員に対する尋問を要求し、これに対しソ

連が同意した。スウェーデンは、軍艦の主権免除原則が適用されるのは、外国軍艦が沿岸国の入域規則（事前通告を要求していた。）の遵守が前提であると主張した。しかし、本件の場合、ソ連の同意により免除の放棄が行われたとの解釈も可能であり、本件をもって直ちに軍艦の免除が否定された事例とみるのは早計であろう。

なお、米国海軍の法務官であるフロマン（F.D. Froman）は、スウェーデン領海内へのソ連潜水艦の侵犯に対して、スウェーデンが機雷を使用して潜水艦を強制的に浮上させようとした行為について、沿岸国の保護権を規定した海洋法条約第 25 条の「必要な措置」の範疇に入ると考えている²⁹。

1958 年の領海条約では、A「すべての船舶に適用される規則」、B「商船に適用される規則」、C「軍艦以外の政府船舶に適用される規則」、D「軍艦に適用される規則」の 4 分類が採用されていたが、海洋法条約は「軍艦及び非商業用政府船舶に適用される規則」として、C と D をまとめている。領海条約で両者を分けたのは、軍艦以外の非商業的政府船舶の免除の範囲をめぐる争いがあったからだとされる³⁰。

海洋法条約では、いかなる範囲の船舶を政府船舶とみなすかについて、基準は示されていない。同条約は、どのような条件が整えば政府による運航と言えるかに関する基準を提供しておらず、執行管轄権の行使にあたって、解釈上の問題が残ると思われる。

この点で参考になるのは、国連国家免除条約を起草した ILC のコメントリーである。同コメントリーは、「運航する (operate)」には、「占有 (possession)」、「支配 (control)」、「管理 (management)」、「傭船 (charter)」が含まれるとし³¹、また、傭船の形態は、定期傭船 (time charter)、一航海傭船 (voyage charter)、裸傭船 (bare-boat charter) その他を問わないと述べている³²。海洋法条約が、その前文で、「この条約により規律されない事項は、引き続き一般国際法の規則及び原則により規律されることを確信して」と規定しているように、この問題は、一般国際法の要件を満たしているかどうかで判断されるべき事項である。

政府公船の主権免除に関する各国の国内判例（たとえば、米国のスクーナー船エクステンジ号事件や英国のパルルマン・ベルジュ号事件やフィリピン・アドミラル号事件）はいずれも裁判権免除、すなわち司法管轄権の免除の議論が中心であり、ここで問題にしている、外国の政府公船に対する沿岸国の執行管轄権の行使という問題に直接答える外国の国内判例は残念ながら見当たらない。非商業的目的のために運航される政府船舶に関しては、当該現場での又は外交チャンネルを通じての退去要求を超える、他の執行措置、たとえば中国公船への立入検査や拿捕などは許されないというのが、一般的理解であろう。

ただし、かかる公船が敵対的の使命を帯びている場合であっても、同様に考えるべきなのかどうか。尖閣諸島周辺海域における日中の執行管轄権の競合という他に例をみない事態の中で、日本は新たな国際法上の実行に踏み出すかどうかの判断の瀬戸際に立たされる局面を迎えることが予想される。なぜなら、中国公船の尖閣諸島の領海侵入が常態化し、日本による尖閣諸島に対する排他的統治が行われていることに疑いを差し挟まざるを得ないような事態、すなわち中国公船が領海からの退去要求に応じず、尖閣諸島周辺の日本領海で日本漁船に立入検査を行う事態が生じた場合には、日本の実効支配を証明する行動の必要性が生じるからである。すでに 2013 年 2 月 18 日には、中国公船 3 隻が尖閣諸島領海内で操業していた日本漁船「第 11 善光丸」を 1 時間半にわたって追跡するという事件が発

生している³³。

日本の置かれた状況とは異なるものの、外国軍艦や外国公船による領海や内水への侵入事例に対して、諸外国はどのような対応、とりわけ実力行使を行っているのだろうか。次に、この問題を検討してみよう。

(1) 警告が行われた事例

前述のカールスクローナ事件で、スウェーデン政府は、ソ連駆逐艦が領海に入ったら砲撃すると警告し、実際に照準を合わせた。その結果、ソ連駆逐艦は領海に入らなかったとされる。

同じくスウェーデンは、カールスクローナ海軍基地がある内水にソ連原潜が侵入した Harsfjarden 事件（1982 年）に対する 1983 年潜水艦防衛委員会報告において、「爆雷、機雷は浮上強制のみならず撃沈に至るリスクを内包するが、軍事的必要性の観点からやむをえない。自衛権行使として正当化される。国籍確認、乗船、拿捕・引致、乗員の尋問のために実力（爆雷投下、機雷の爆轟、金属製ネットの設置）を行使してでも浮上させることが任務で有り、場合によっても沈没させることもありうる」との立場を表明している³⁴。

(2) 危害射撃に及んだ事例

これは違反事例と思われるが、1953（昭和 28）年 7 月 12 日、海上保安庁の巡視船「へくら」が、韓国人 40 名が竹島に上陸し、日本領であることを示した標柱も撤去されていることを確認した際、韓国の警察官が巡視船に來船し、退去を要請した。巡視船が海域から離脱しようとする際に、韓国側が 10 発発砲し、うち 2 発が被弾したという事例がある。

5. 領海警備法の制定

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³⁵」と定義される。村上暦造教授によれば、『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」とされる³⁶。

中国政府の意図は、前述したように、中国公船や中国航空機に尖閣諸島周辺海域で執行管轄権を行使させることによって、尖閣諸島に対する自国の領土主張を強めるとともに、日本の実効支配を掘り崩すことにある。中国の意図を挫くためには、日本が尖閣諸島周辺海域で取締りを実効的に行う必要がある。尖閣諸島に対する日本の実効支配は、物理的占有ではなく社会的占有である。ひとえに海上保安庁による執行管轄権行使によって担保されている。中国はこれに揺さぶりをかけてきている。前述したように、領域とは国家が排他的統治を行う空間である。中国公船による領海侵犯が常態化し、日本がこうした中国の公権力の行使を排除できなければ、日本は排他的統治の実態を失ってしまうことになる。尖閣諸島という我が国の領土を守るためには、領海警備の強化が必要ということになる。

日本が、中国公船の巡視活動を「無害でない通航」に該当すると判断した場合、同条約 25 条の「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」との規定に基づき措置がとれるが、現行の海上保安庁法第 18 条によれば、取りうる措置としては、せいぜい「航路を変更させる」ための放水規制や接触規制

などにとどまる。日本の海上保安庁による規制措置に対して中国公船が抵抗を続け、領海を退去しない場合、武器の使用が可能かといえば、海上保安庁法第 20 条は、「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 条の規定を準用する」とし、第 7 条は、「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に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」と規定する。危害射撃については、正当防衛及び緊急避難に限られている。

もちろん、海上保安庁が海洋法条約第 25 条を直接適用して、領海侵入を繰り返す中国公船に対して実力行使をすることは不可能ではないが、無害でない通航とはどのような通航かを示し、そうした通航に対する対応措置が明確に規定された国内法がない以上、現行法での対応には限界がある。

海上保安庁が 1995 年に公表した「領海等警備法案要綱」では、「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を図ることを目的とする」とした上で、「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」と規定する。

「ア 徘徊（又は継続的かつ迅速でない通航）（海洋法条約 19 条 2 項(l)）、イ 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（同 18 条 2 項と 19 条 2 項(l)）、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（同 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（同 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（同 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（同 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（同 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。）（同 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（同 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。）（同 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（同 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³⁷」と規定し、12 の無害でない通航形態を規定している。中国の活動家による尖閣諸島への上陸の試みは、カに該当するといえよう。また、中国公船の尖閣諸島領海侵入の常態化という最近の活動は、同要綱のシに該当する行為といえよう。さらに、中国海軍の最近の活動を考えれば、潜水艦の潜没航行も無害でない通航形態に加えるべきであろう。

いずれにしても、この要件はかなりの部分、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されている。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「その他我が国の安全又は秩序を害する行為」という all catch clause が置かれている。なお、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。

なお、武器の使用については、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。いずれにしても、現場の海上保安官には領海警備法という国内法の担保のみならず、現場での具体的な行動規則（rules of engagement）を示しておく必要がある。

6. おわりに

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。海上保安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。そして庁法第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。沿岸国による執行管轄権行使の目的には、一般に、①平和・秩序・安全の確保、②法令の励行の確保、③犯罪捜査があるとされるが、いずれもが保安庁の所掌事項とされている。現在、尖閣諸島周辺海域において保安庁が行っている活動は、まさしく我が国領海の平和・秩序・安全の確保のための任務遂行といえよう。

平成25年4月に採択された「第二次海洋基本計画」では、「我が国の領海及び排他的経済水域等の安全の確保を図るべく、海上保安庁及び海上自衛隊の体制強化や能力向上及び関係省庁間の連携強化に取り組む。また、国境離島の保全、管理及び振興に取り組むとともに、法の支配に基づく国際海洋秩序の確立に向けた取組を推進する」とし、「海上における治安の維持や領海警備に万全を期す³⁸」ことを求めている。しかし、現在、尖閣諸島周辺海域で起こっている中国公船の領海侵入事例に対し、前述のように現行法たる海上保安庁法第18条（強制措置に関する規定）での対応にはかなりの困難が伴う。もし、日本の国内法に法の欠缺があるとするならば、我が国の安全又は秩序の維持を法益とし、それを害する行為を処罰する領海警備法の制定が必要であろう。もちろん、尖閣諸島周辺海域の緊張度をいたずらに高めぬように制定のタイミングについては慎重な考慮を要するが、少なくともその準備は必要であろう。

日本は、領海内における外国船舶に対して、漁業法、出入国管理及び難民認定法等各個別の法令により、それぞれ個別の保護法益を維持するという観点から部分的に規制するという方式をこれまで採用してきた。日本では、領海における領域主権の性格を踏まえた、外国船舶の領海内への入域とそこでの活動を総合的に規律する基本法と呼べるべきものは未だ整備されていない。そこで、領海及び接続水域法にこうした性格をもたせることも一案ではあろうが、従来の方針を貫くとしたら、それとは切り離れた法案を準備するのが合理的であろう。いずれにしろ、無害でない通航に該当する外国船舶（公船を含む。）に対して的確に対応できる体制の構築が必要である。

いうまでもなく、国際法上、沿岸国は船舶の通航が無害であるかどうかを確認する権利を

もつ。仮に無害でないとした場合は、たと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。さらに、そうした退去強制に止まらず、当該船舶が公船でなければ、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³⁹。それなくしては、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。田中利幸教授によれば、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の第 17 条と第 18 条に委ねられている」とされる⁴⁰。

領海における外国船舶の通航のうち、通航にあたらぬものや無害でない通航については、「国内法上刑罰規定も含めて規制の対象となる実体法上の規定が整備され、その手続法が整備されている限り、基本的には執行権限の行使は可能である⁴¹」。前者については、前述の 2008 年の領海外国船舶航行法で手当がなされている。欠けているのは、後者である。日本の「領海及び接続水域に関する法律」は、領海の幅員と基線、さらに接続水域の設定と同水域における公務執行妨害罪の適用を規定するに止まっている。我が国領海で、日本が無害でない通航を行う外国船舶に対してどのような要件の下に執行管轄権の行使ができるのかについての定めはない。たとえば、海洋法条約第 19 条 2 項に規定されているような無害でない行為であって、国内法上もそれを規制する法令がある場合には、こうした行為を行っている外国船舶（公船は除く。）に対し立入検査を行っても国際法上も国内法上も許容されることになろう。たとえば、無害でない通航の一例として海洋法条約第 19 条 2 項(i)が規定する、外国漁船による日本領海内での漁獲活動については、外国人漁業規制法で対応するといったようなことである。

現在は中国公船が尖閣諸島周辺海域に来ているが、公船以外の場合も当然想定して然るべきである。海上保安庁による執行管轄権行使のための武器の使用は、国連憲章第 51 条が規定するような自国に武力攻撃が発生した場合の武力行使とはまったく性格を異にするものである。海洋法条約第 25 条が規定する沿岸国の保護権の行使の一環としての武器の使用に過ぎない。領海における外国船舶の無害でない活動について、これを適切に規制する領海警備法を制定することの意義は、規制対象国に日本が武力行使を行ったとの誤った喧伝を行わせないためにも重要である。

この問題を考えるにあたっては、領海が日本の領域の一部であり、領域として日本の国家利益を実現する海域であるという認識を基本に据えて取り組む必要があるであろう。具体的には、前述したように、領海警備法という新規立法を行う必要があるのではないかと考える。

島国である日本にとって、領海警備は国境警備の側面をもつ。国境警備は軍事作用と警察作用の双方の特徴を兼ね備えたものである。領空侵犯については自衛隊が、領海侵入については海上保安庁が適切に対処できる体制を構築する必要がある。繰り返しになるが、領海が日本領域の一部であり、領域として日本の国家利益を実現する海域であるという基本認識に立って、日本政府は、相手船舶の侵害態様に応じて、比例原則に基づきどのような実力行使が可能かを規定した領海警備法の制定を急ぐ必要がある。日本は、わが国の領有権が明確な尖閣諸島に対し、今後とも断固として守る姿勢を貫くとともに、そうしたわ

が国の意思を示すものとして、領海警備法の制定の準備を急ぐ必要がある。

1968年に日本が領海条約に加入する時に行われたという、「我が国は、主要な海運・漁業国として、海洋が最大限に各国の自由な利用に開放されることに重大な関心を有しており、領海における無害でない通航に関する取締りについても、国際慣習が濫用されないことに主要な関心を有することから、無害でない通航を一般的に禁止する等の国内立法を行う考えはない⁴²」と述べた時代と、時代状況は大きく変わっているからである。

同時に、日中両国の公船の衝突という不測の事態を防ぐために、各国海軍の艦船が衝突回避のために締結する海上事故防止協定 (INCSEA) を例に、法執行官同士が「緊急事態」に対処できるメカニズム構築の提案を中国に対し行う必要がある⁴³。いたずらに日中両国の海上警察機関の衝突が大規模な両国の「紛争 (conflict)」に拡大しないように、「紛争管理 (conflict management)」の発想が必要である。そのためには、2011年に立ち上げた日中高級事務レベル海洋協議を早急に再開し、こうしたことを可能にするフォーラムを設立すべきである。

1 山本草二『国際法 [新版]』(有斐閣、1994年) 232頁。

2 山本草二『海洋法と国内法制』(財団法人日本海洋協会、1988年) 55頁。

3 山本草二『海洋法』(三省堂、1992年) 52頁。

4 D.P. O'Connell, "The Juridical Nature of the Territorial Sea," *British Year Book of International Law*, Vol.45(1971), p.381.

5 平成25年度の第二次海洋基本計画においては、日本は「領海、排他的経済水域等を守り抜くとともに、海洋を法の支配が貫徹する世界人類の公共財(グローバルコモンズ)として保ち続けるために積極的に努めていく」ことを謳っている。『海洋基本計画 平成25年4月』2頁。

6 「領海等における外国船舶の航行に関する法律案要綱理由」海上保安庁『領海等における外国船舶の航行に関する法律案関係資料』(平成20年第169回国会) 9頁。

7 田中利幸「外国船舶に対する執行と国内法の整備」『海洋法条約に係る海上保安法制第1号』(海上保安協会、1994年) 40頁。

8 *Yearbook of the International Law Commission*, 1991, Vol. II, Part 2, p.52.

9 村上暦造『領海警備の法構造』(中央法規、2005年) 10頁。

10 杉原高嶺『海洋法と通航権』(日本海洋協会、1991年) 65頁。

11 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』(海上保安協会、1994年) 17頁。

12 D.P. O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. I(1982), p.19.

13 杉原『前掲書』(注10) 56-58頁。

14 『同上』66頁。

15 英国における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*, Vol. 11(1989), p.148.

16 山本『前掲書』(注3) 128頁。

17 この問題については、すでに多くの論稿がある。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、1990年) 71-89頁、村上暦造「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、1989年) 25-47頁、安富「前掲論文」(注11) 17-39頁、田中「前掲論文」(注7) 40-55頁。

18 山本「同上」72-74頁及び86頁。その目的が南太平洋での核実験に対するグリーンピースの活動の封じ込めにある点については、Cf. J.-P. Quénedec, "La Réglementation du Passage des Navires Étrangers dans les Eaux Territoriale Françaises," *Annuaire*

Français de Droit International, Tome 31(1985), pp.788 – 789.

- ¹⁹ W.Geck, “Warship”, in Bernhardt(ed.), *Encyclopedia of Public International Law*, Vol. 4(1982), pp.347-350.安保公人『指揮官・幕僚のための国際法規 2004年』41-43頁。
- ²⁰ The “ARA Libertad” (Argentina v. Ghana), Case No.20, cf. <http://www.itlos.org>.
- ²¹ M. Whiteman, *Digests of International Law*, Vol.4, p.374.
- ²² *Annuaire de l’Institut de Droit International*, Vol.13(1894), pp.329-330.
- ²³ Whiteman, *supra* note20, pp.374-375.
- ²⁴ 1954 (昭和 29) 年 2 月 19 日旭川地裁刑事部判決『判例時報』第 21 号 (1954 年) 475 頁。
- ²⁵ 大平善悟「公船の国際法上の地位ークリコフ船長事件についてー」『国際法外交雑誌』第 53 卷 1・2 号 15 頁。
- ²⁶ R.R. Churchill & A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, 3rd.ed.(1999), p.83.
- ²⁷ Whiteman, *supra* note 20, pp.375-378.
- ²⁸ F. David Froman, “Uncharted Waters,” *San Diego Law Review*, Vol.21 (1984), p.665.
- ²⁹ Froman, *ibid*, p.682.
- ³⁰ 村上暦造「国家船舶の免除と執行措置」『海洋の科学的調査と海洋法上の問題点』(日本国際問題研究所、1999 年) 87-88 頁。
- ³¹ *Yearbook of the International Law Commission*, 1984, Vol. II, Part.1, p.29
- ³² *Yearbook of the International Law Commission*, 1991, Vol. II, Part.2, p.52
- ³³ 三好正弘「尖閣諸島周辺海域における執行管轄権行使について」『島嶼研究ジャーナル』第 3 卷 1 号 (2013 年) 10 頁。
- ³⁴ 詳しくは、cf. Froman, *supra* note 27, pp.679-683.
- ³⁵ 海上保安庁『海上保安の現況』(平成 11 年 9 月) 1 頁。
- ³⁶ 村上『前掲書』(注 9) 9 頁。
- ³⁷ 「新しい領海警備法制等の構築のための検討について」『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。
- ³⁸ 『海洋基本計画 平成 25 年 4 月』7 頁及び 9 頁。
- ³⁹ 安富「前掲論文」(注 11) 28 頁。
- ⁴⁰ 田中「前掲論文」(注 7) 48 頁。
- ⁴¹ 田中「同上」42 頁。
- ⁴² 「新しい領海警備法制等の構築のための検討について」(注 36) 50 頁。
- ⁴³ 1998 年 1 月 19 日、米国国防省と中国国防省との間には、米中軍事海洋協議協定 (U.S.-China Military Maritime Consultative Agreement) が締結されている。同協定では、軍艦が遭遇した際の通信手続や海上における事故の防止などを話し合うフォーラムを設けている。

oo

外国公船への規制措置に関する事例の考察

広島文化学園大学特任教授 廣瀬肇

oo

1. はじめに

1945年8月15日のポツダム宣言受諾後の我が国、すなわち戦後の日本において、近隣諸国との海をめぐる関係については多くの問題が解決されないまま推移してきたことは周知の通りである。ソビエト社会主義共和国連邦（ソ連）、後にロシア連邦（ロシア）との関係では北方四島問題、大韓民国（韓国）との関係では竹島問題、そして、かなり時間が経過してからのことであるが、尖閣諸島の領有を言い出した台湾と中華人民共和国（中国）との関係がそれである。そして、我が国の憲法体制から、これらの問題が顕在化した場合には、昭和21（1946）年5月1日に発足した海上保安庁が、原則としてこれらに対応してきたのである。（注1）そのような状況の経過のなかで、海上保安庁の巡視船艇が、海上において、近隣諸国との間に生じた問題に対応するに当たり、外国の軍艦や公船から干渉を受けたり強制力を行行使された事例、そして、海上保安庁の巡視船艇、航空機が外国公船や軍艦に対応した事例を、今後の問題状況について考察する際の参考として、簡単ながら過去の諸事例を見ておこうとするものであるが、紙数の都合もあり、法的観点からの事例の分析や理論的研究の結果は次の機会に報告をさせていただきたく、本稿では、事例の紹介にとどまることをお許しいただきたい。

そしてまた、自衛隊法に基づく海上警備行動が発令された事例は対象外としている。

2. 海上保安庁の巡視船艇が外国の公船や軍艦から強制力を行行使された事例

(1) 竹島調査と李承晩ライン（李ライン）

「韓国政府は、昭和28（1953）年5月島根県竹島を不法に侵犯し、この方面への日本の出漁船を圧迫、不法逮捕事件が続出すに至った。28年6月以後、巡視船は、竹島附近のしょう戒を実施し、領土標柱の設置等を行った。」これは、海上保安庁の十年史の記述である。（注2）このような竹島与李ラインとの関連のなかで、当時の海上保安庁は、日本の漁船を護るために、隠忍自重、平和的手段のみで日本漁船保護のため最善を尽くしていた。そして、竹島の領有権を護るため努力を重ねていたのである。今もなお竹島問題は未解決のままであるが、本稿では、竹島問題発生の際の海上保安庁の活動について、つまりは、韓国の公船や軍艦から海上保安庁の巡視船艇が受けた（蒙ったともいえる）行為について見てみることにしたい。竹島について、高井晋教授は、「日本は竹島領有の実効支配を継続していたが、韓国政府は、竹島に対する武力による占拠を着々と準備し、1953（昭和28）年1月に李ライン内に出漁した日本漁船の徹底拿捕を指示し、4月には義勇守備隊が初めて竹島に駐屯するなど、竹島に対する領有意志を行動で示すようになった。」「竹島（獨島）に上陸していた韓国の守備隊は、1953（昭和28）年7月12日に海上保安庁巡視船『へくら』に発砲してきたため、日本政府は翌日付けの口上書で、竹島は日本領である

こと、日本領海内での韓国漁民の操業は認められないこと、国際法に照らしても日本領であることは明白として、竹島領有の歴史的かつ国際法的根拠を詳細に示した。」「日本政府は、韓国政府の強引な態度に接し竹島に対する管理を強化したところ、韓国政府は、1953（昭和28）年8月4日口上書で強く抗議してきた。すなわち、6月25日に漁業調査船の乗組員9人が竹島に上陸し同島にいた6人の韓国人に尋問を行うとともに退去させたこと、27日に8人の漁船乗組員が竹島に上陸したこと、28日に海上保安庁の2隻の巡視船に乗組んだ島根県職員30人が竹島に上陸して『立入り禁止』等2枚の標識を設置したこと等についての抗議であった。」と記している（注3）。また、次のような記述もある。「1953（昭和28）年6月以降、竹島に日韓双方が領土標識を立てる小競り合いが起き、7月12日には、海上保安庁の巡視船が竹島警備の民間兵から銃撃を受ける事件が発生した。54年6月には韓国は沿岸警備隊を派遣すると発表、8月23日には竹島沖の海上で海上保安庁の巡視船が約200発の銃撃を受けるなどした。」（注4）

このような事件の発生していた時期について、海上保安庁十年史は次のように述べている。

「韓国によるだ捕は、昭和22年から始まっており、昭和26年には朝鮮動乱のため朝鮮半島周辺海域における韓国側の警備が強化されたので激増した。韓国の李承晩大統領は、平和条約発効により『マッカサーライン』の撤廃が予測されるや、朝鮮半島周辺海域における自国水産業を保護するためと称し、昭和27年1月18日『海洋主権宣言』を発して、いわゆる『李ライン』を設定し、日本漁船の締め出しを行った。さらに同年9月27日、国連軍最高司令官により軍事目的のために『朝鮮防衛海域』（クラークライン）が設定されるに及び、韓国はこれに便乗して『李ライン』の主張に積極的となった。その後昭和28年8月27日、朝鮮防衛海域が撤廃されるや日本漁船が大挙出漁したので、防衛海域の廃止措置に対して不服を唱えていた韓国は、9月上旬から多数の海軍艦艇を出動させて『李ライン』内の日本漁船の立ちのき措置を強行してきた。

このような韓国側の不法な措置に対し、海上保安庁は巡視船を増強して、だ捕及び紛争の防止に努めたが、日本漁船の被害は続出し情勢はますます悪化の一途をたどった。・・・韓国は昭和28年12月海洋警察隊（昭和30年8月海洋警備隊と改称）を設置し、同隊警備艇によりますます『李ライン』の警備を強化してきた。これに対し、海上保安庁は関係省庁と協力して東シナ海、黄海及び朝鮮半島周辺海域におけるだ捕防止対策を強化したが、だ捕事件は依然として続発した。韓国は、昭和30年8月には対日強硬措置を発表し、また、同年11月17日には、韓国統合参謀本部は『李ライン』を侵犯する日本漁船を撃沈することがあるかも知れぬと発表するなど『李ライン』内の操業はきわめて不安な状況にあった。」（注5）そして、「海上保安庁では、昭和28年末から逐次巡視船に砲及び機銃を装備してきたが、武器をとう載した巡視船がだ捕防止に当たることは、むしろ悪影響があると考え、昭和30年12月、朝鮮半島周辺海域においてに特別しょう戒に従事する巡視船は、砲（銃）身部を取りはずしうえ行動することとしたのであった。」（注6）

このだ捕防止を有効適切に実施するため、巡視船が、追跡されつつある漁船と韓国警備艇との間に割って入り、煙幕を使用したり、漁船を巡視船が横抱き、または曳航して脱出し、あるいは、だ捕寸前の漁船に接舷して乗組員を巡視船に移乗せしめ、最悪の状況下にあっても乗組員だけは救出する等、幾多の困難な作業によりだ捕防止のための懸命の努力を行

ったのである。

(2) 巡視船が銃撃された事例のリスト

「十年史海上保安庁」には「巡視船の被だ捕・襲撃事件一覧表」が掲げられている。(注7)

その中から、相手が韓国のものでピックアップしてみると次のようになる。(年号は昭和である。また巡視船のPMは450トン型である)

27・10・25 (巡視船「PM05 いき」、銃撃・接舷)：韓国警備艇を発見したので退避したところ、距離2海里の所から十数発の銃撃を受けたのでやむなく停船。相手船(韓国警備艇)は接舷して調査した。

29・2・20 (巡視船「PM03 さど」、だ捕)：韓国艦艇らしきものを発見したので警戒接触中、突然銃撃を受け停船を命ぜられた。当時附近に2隻の日本漁船が操業中であつたので、これを保護するためにあえて退避せず、相手船と直接折衝を行なおうとし停船のうえ接舷、会談を行ったが「李ライン」侵犯と公務執行妨害を理由にだ捕を通告、済州邑まで実力により連行された。済州邑入港後船内に軟禁を受けたが、同夜船体・乗組員共に釈放された。

29・2・20 (巡視船「PM11 くさかき」、銃撃)：巡視船「PM03 さど」が、だ捕通告を受けた旨受信したので現場に急行、相手艦に追尾、信号などにより釈放交渉を行ったが、銃撃を受けるに至ったのでやむなく現場から離脱した。

以下追跡されただけのものは除き、韓国警備艇や韓国軍艦から銃撃を受けた日時と船名を記すと次の通りである。

30・7・22 巡視船「PM16 こしき」

33・3・16 巡視船「PS52 たつた (350トン型)」

33・6・26 巡視船「PS04 いすず (270トン型)」

34・6・3 巡視船「PM11 くさかき」

34・6・3 巡視船「PS54 やはぎ (350トン型)」

34・11・5 巡視船「PS04 いすず」

34・11・15 巡視船「PM20 こうず」

このように韓国の警備艇や軍艦から、巡視船に対する銃撃や追跡は頻繁に発生していたのである。因みにこの時期、中共(中華人民共和国)による巡視船への銃撃の相手船は「中共漁船」となっている。昭和28年12月4日に巡視船「PM17 ひらど」は、中共船群により、だ捕・連行されつつある第十六日東丸を発見したので救出しようとして接近したところ、後方にう回した中共漁船2隻から船体各部に十数発の銃撃を受けたと記録されている。(注8)

(3) 竹島について

海上保安庁三十年史では、昭和28年6月17日竹島周辺特別取締り及び調査の実施として次のように記述している。「竹島は日本海南西部、隠岐島の北西約85海里に所在し、東西2つの小島と周囲の多くの岩礁とからなり、総面積は約0.23平方キロメートルである。同島は我が国固有の領土として、古くから漁業に利用されており、明治38年閣議決定により島根県に編入された。しかるに、第二次大戦のあと韓国が独立し、昭和27年1月李

承晩韓国大統領が海洋主権宣言を行い、いわゆる李ライン内に竹島をとり込み、更に 28 年 5 月に島根県水産試験船『島根丸』が、竹島に韓国人漁夫が上陸して、アワビ等を採捕しているのを発見した。これに対して我が国は、領土権の侵害であるとして韓国側に抗議したところ、韓国側も領土権を主張したため、日韓間にその帰属をめぐる『竹島問題』が生じ、40 年の日韓国交正常化に際しても解決されないまま、現在に至っている。海上保安庁では、『島根丸』が韓国人漁夫の上陸を現認したあと、関係省庁とも協議して、28 年 6 月 17 日『竹島周辺海域の密航密漁取締りの強化』を決定し、これに基づいて、同年 6 月 27 日巡視船『PM06 おき』『PS09 くずりゅう』により第 1 次の竹島取締りを実施し、竹島に上陸して設標し、韓国人 6 人に退去勧告を行った。

これに対し韓国側は、29 年から同島に燈台を建設するとともに、警備員を常駐させて不法占拠を続け、この間に、巡視船が韓国官憲から銃砲撃される事件が、28 年に 1 回、29 年に 2 回発生した。海上保安庁では、29 年 8 月巡視船『PM06 おき』被銃撃事件のあと、関係省庁と協議した結果、実力による対抗措置は避けて、外交交渉により平和的解決を図るという基本方針のもとに、42 年以降は外務省からの公式依頼に基づき竹島の現状についての資料収集を目的とした調査を実施している。」(注 9)

なお、李ラインは、昭和 40 年 12 月 18 日の日韓漁業協定の発効により消滅したが、それまでにだ捕された漁船は 326 隻（うち未帰還 185 隻）、乗組員は 3904 人（うち 8 人は抑留中に死亡）にのぼり、「さど」事件に代表される巡視船に対する連行・臨検事件 3 件、銃撃事件 15 件が発生している。(注 10)

(4) 李ラインと竹島をめぐる当時の巡視船乗組員の体験者の記録

ここからの記述は、「海上保安庁の思い出」の中に収録された手記から、その関連の部分の紹介になる。肩書は海上保安庁での最終ポストを示している。

ア M 氏（本庁灯台部長）は、「李ライン特哨のころ」と題して、「李ラインの一部は、対馬北方のわが領海内にまではいっており、日本政府は当然このような一方的宣言を認めない立場を取り、西日本の漁船は大挙この好漁場に出漁していたのであるが、韓国海洋警備隊の警備艇はこの漁船団を実力を持って拿捕連行することを繰り返していた。海上保安庁は漁船保護のため七管本部長指揮下に七管（後の十管を含む）傘下の巡視船を主体、八管、九管等の応援を加えて特哨船隊を編成して拿捕頻発海域に交替派遣していた。もっとも当方はあくまで平和的という枠内でやることであるから、特哨船が（当時、李ラインでのだ捕防止のための特別哨戒業務を「特哨」と称した：筆者注）韓国警備艇の動静を捕捉追尾し、その動向を無線で漁船に警告して危険水域から退避させるという戦術であったが、何しろ漁船は漁獲に夢中で警報を聞いてもなかなか逃げてくれないし、いざ逃げようとする皮肉にも大漁で揚網に手間どって捕まってしまうという次第で、状況によっては巡視船が『不法拿捕を止めよ』と拡声機で呼びかけながら漁船と警備艇の中に割ってはいって助けるということもしばしばであった。

こういう状況がエスカレートして来ると、警備艇は漁船のみならず巡視船に対しても銃撃を加えることがあり、僕の前任者の W 本部長などは『公海の、公船に対する海賊行為に対しては自衛上断乎たる措置を執る』と明言して物議をかましたこともあった。3 インチ

砲や機銃を積んではいたが、何しろあくまでも平和手段でということだから効果に限界があり、やきもきしたが、ことに眼の前でみすみす漁船を連行されるとき第一線の巡視船乗組員は、肉体的な労苦もさることながら挫折感あるいは欲求不満というものがより大きかったようである。」(注 11) と述べている。

このように、だ補防止のため、被だ補船と韓国警備艦の間に物理的に割って入る行為を、本報告の趣旨からどのように評価すべきか。これが逆の場合に、我が国の巡視船艇は、外国の公船に対してどのような措置を講じることができるのか、検討をしておかなければならない。

イ 李ライン警戒の特哨船と言われた巡視船は、当時の 450 トン型巡視船が中心である。昭和 25 年に建造された「PM01 あわじ」から昭和 27 年建造の「PM22 だいとう」を俗に「よんご」と称していた。その「PM11 くさかき」船長として有名をはせた N 氏（海上保安学校長）の「李ラインと洋上会談」と題した手記である。

「28 年 5 月私は福岡保安部所属『PM11 くさかき』船長を命ぜられ漁船保護の任務につくことになった。8 月末、前記のクラークラインが撤廃されることとなり、韓国側は李ラインのみで、わが漁船群に対し取締りの強化を図るであろうと予想されていた。当時は、季節的にアジ、サバの大群を求めて数百隻に及ぶ漁船群が操業を続けていたのである。果たせるかな 9 月 8 日に至り海軍艦艇多数出動し、わが漁船群に対する取締りの強化が判明した。同日、七管本部からの緊急出動指令を受けて、わが『くさかき』は母港を後に、一路対馬西方海面に急航した。その船内で私は機関長 Y 君（後に海上保安大学校訓練部長、大学校長を歴任）に対し、自分の腹案を説明した。すなわち、明日は是が非でも韓国艦艇を捕捉し、相手側に乗りこんで韓国政府の暴挙を詰問し、わが漁船の安全操業の保障を要求する。しかし、場合が場合であり、また相手が相手だけに、いかなる不慮の事態が出現するか、全く神のみぞ知る状況である。最悪の事態に備え、乗組員の問題、けん銃等の処分等を綿密に協議した。そして海上保安庁の職員として、悔いのないよう努力しようという趣旨であった。Y 君は外柔内剛の快男児、即座に賛意を表し、頑張ってくれと私の手を握った。嗚呼、あれから 25 年の星霜を経た現在、あの深夜の玄界灘の洋上の誓いは、生涯の思い出となって脈々として私の胸に生きつづけている。

翌日 8 時 50 分、韓国軍艦 107 号に会合、同艦の情報により、この方面の司令の搭乗艦が 705 号と判明し、正午頃、司令艦を発見、接舷し移乗した。この艦は約 800 トン、大砲 2 門と機銃があったが、合戦準備をして、砲側に砲員が待機し、われわれを威嚇していたのが印象的であった。司令は金中佐で中年の人物。私は開口一番、『韓国の今回の措置は全世界共通の理念である公海自由の原則、操業自由の原則に対する重大な挑戦であり全く容認することはできない。そして、その結果わが零細漁民が生命財産の危機に立ち苦しんでいる。日韓友好百年の大計のため、善処を要求する』と強調した。私の声が大きく次から次と詰問調でやるので、と角緊張しがちなこの場であって、Y 君がときどき微笑を浮かべ、ソフトな雰囲気醸してくれたことが、鮮やかに思い出される。金司令は『自分達は政府の命令でやっている』と言うのみで、話は平行線であった。結局、私も相手も政府の一機関、これ以上の進展はないと判断、自分の主張を伝えるだけで第一の任務は終わったと感じた。

当時、日韓両国に正式な国交がなく、韓国政府が一方向的に宣言した李ラインに対する日本政府の抗議は、実にこの洋上会談が最初のものであった。」と(注 12)。

現在の日本において、このようなことが可能であるかは、というより、マスコミや当局に受け入れられるかどうかは疑わしい。しかし、公船である巡視船の船長及び機関長（巡視船のトップの 2 人である）が、根拠は別にして、外国軍艦内に抗議のため訪れ、平行線であったとは言え。話し合いが行われたことは事実である。

ウ 次に YK 氏（執筆当時 H 海上保安署警備救難係長）は、「限りない怒り」として次のように記述している。「李ラインといっても、なにも、海上に線が引かれているわけではない。しかし、この見えない線をわけて、漁撈に熱中する日本漁船を、情け容赦もなく銃撃し、拿捕する韓国警備艇であり、それに対して、漁船保護に出動する我々は、何の手出しも許されなかった。基地出港に際しては、重い 40 ミリの砲身をはずし、倉庫に格納しなければならなかった。若かった我々は、船の大きさ、スピード、装備と、どれをとっても負けることのない韓国警備艇に対して、いたずらに無抵抗をつづけなければならない我々自身に、限りない憤りさえ感じた。煙幕、進路妨害、そして横抱き退避、これだけが我々の許された行動であった。領海法や、漁業水域に関する暫定措置法が施行され、大国ソ連の漁船にさえ罰金を課している現在では、想像すらつかないことかもしれない。しかし、それが現実であり、日本の国にとって海上の平和のために創設された海上保安庁の任務であり、大きな、そして、辛い、苦しい試練であった。航海中、見張りは航海科当直員の重要な職務である。しかし、その見張りは、船の運航上、前方を主とし、左右を従とする。そして、ほとんどの場合、後方は無である。その夜、私は 0 時～3 時の、いわゆる泥棒ワッチであった。毎時の気象観測のため、船橋後部の百葉箱をのぞいた。闇になれた目に、船尾にピッタリくっついた、真っ黒な船影がうつった。本船の影か、まさか、月は中天にある。じっとこらした目が、韓国警備艇のシルエットを捉えた。黒々として、おぞましい姿だった。それまで、対馬北方の李ライン上を微速で航行していた巡視船『いすゞ』は、煙突から火の粉をあげて強速前進にうつった。ライン上にいる漁船群に無電がうたれる。と、いきなり、速力で及ばない韓国警備艇が機銃を射ちはじめた。弾道が船橋の両側を流れる。1, 2 発、船橋後部にあたってはねかえる。『船橋当直者は防弾チョッキをつけろ』船長の命令である。後方から射たれているのに、防弾チョッキをつけるのはちょっとおかしい。しかし、それがおかしいと思ったのは危機を脱してからのことである。2 時間後、韓国警備艇をふりきった。月は中天を過ぎていた。」(注 13)

エ 次は H 氏(大阪海上保安監部長)による巡視船「PM06 おき」が銃撃された事件の記述である。「韓国側は竹島に警備官を常駐したとの情報があり、この情報を確認するため巡視船『おき』は昭和 29 年 8 月 22 日極秘裏に伊根港を出港、竹島に向い 8 月 23 日未明同島より 3 海里位の地点に到着した。直ちに洋上より調査したが警備官らしい姿を発見することが出来なかったのも思い切って近接することとし同島の南側から約 700 メートルの地点に近づいたと思われる頃突然、機銃掃射を浴びた。当時アッパーブリッジには K 保安官が写真撮影中で H 保安官は同島の見取図作成中であった。H 保安官が双眼鏡にて視察していると同島の山の中腹から白い煙が上がったので瞬間 K 保安官に知らせ、ともに伏せてこ

となきを得た。伝声管にて船橋に知らせるまでもなくT船長は重大な事態の発生を察知してか船を反転し全速にて同島より遠ざかって事なきを得た。

僅か十数分間の出来事であったが戦後初めて機銃弾の洗礼を受けるといういやな思い出である。発射弾の数量は正確には分からないが約 400 発位と思われ明らかに巡視船『おき』の船橋をねらっており、その証拠に船橋附近の電池室通気管に数弾命中していた。あらかじめ適宜の措置をとっていたため幸い人命に異常がなかったことは何物にも換えることのできない喜びであった。」(注 14) と、このように、当時の生々しい状況を今日に伝えている。

オ 次にM氏(執筆当時本庁秘書課補佐官)は、「李ラインの思い出」の中で次のように記述している。「昭和 27 年 2 月 11 日済州島西南 100 キロの農林第 283 区で三洋水産所属の底曳漁船『石宝丸(75 トン)』が操業中韓国警備艇が全速で近づき無警告のまま銃弾をあびせてきた。O 船長は船橋を血に染めて倒れ停船した。警備艇は同船の漁獲物と漁具を没収し暗の彼方に消えていった。また同海域を特別哨戒中の巡視船『PM05 いき』が、同年 10 月韓国警備艇の銃撃を受け弾痕も生々しく門司港に帰って以来、昭和 40 年 6 月、日韓漁業交渉妥結まで 13 年半の長きにわたって巡視船の苦闘が続いた。・・・私が七管在任中国会の先生方を同海域にご案内したことがあった。船長の只今李ラインを通過中との船内放送に、デッキに集まった先生方が海面をのぞかれ、李ラインはどれかと質問され、返答に困った思い出もある。

昭和 30 年 8 月 26 日、七管通信所の当直員が韓国警備隊の無線を傍受し緊張した。『本日未明釜山抑留中の日本人漁夫ら 5 名が韓国漁船を奪い脱走した。警備艇は緊急追跡せよ』これを受けた七管本部長は『警戒を強化し、全力をあげて救出保護に当たれ』と緊急指令を発した。I 巖原保安部長は、『うまく逃げてくれと暗い海峡に向かって祈った』ということである。その頃、脱走船『魚盛丸(6 トン)』は三ツ島灯台沖を捜索中の巡視船『PS111 いそちどり』に発見され上対馬港に入港した。これが、刑期を終えて釜山の抑留場から脱出に成功した第 1 号である。その後、翌年 10 月、下関の漁船員 2 名が伝馬船を操って脱出、さらに同年 12 月 31 日釜山港に抑留中の『第一千島丸(71 トン)』の乗組員 17 名が韓国警備員を乗せたまま大晦日の朝鮮海峡を脱走した武勇談もある。取り調べに対して、脱走理由の主なものは、

- ① 日本に対する韓国の感情が極度に悪化しており送還の見通しがいいこと。
- ② 食事情が悪く栄養失調のため死の危険があったこと。
- ③ 抑留生活の内情を政府に陳情し早期返還の実施を要望すること。

であった。」(注 15)

この事例は、対公船の関係にはならなかったものの、その可能性があったのではないかとと思われる事例であったので引用した。

カ 時代は下るが、公船同士の対立の可能性があった事例として、平成 18(2006)年 4 月に海上保安庁の測量船により竹島近辺海域の海底調査をしようとしたことに対し、韓国側は、あらゆる手段を使っても阻止するとし、海上保安庁の公船である測量船であってもだ捕する(国連海洋法条約上そのようなことを行ってはならない、できないことなのである

が) といった姿勢を示し、警備艦 20 隻を出動させた。

その事情はこうである。日本と韓国との間には、竹島をめぐる領有権問題が存在し、また、両国の排他的経済水域の境界が画定しておらず、竹島周辺海域は、日韓双方の排他的経済水域の主張が重複している。平成 17 年 12 月に、韓国が竹島周辺海域の海底地形に韓国名の名称を付ける動きがあることを、海上保安庁は認知し、それは、既に国際的に登録されている「対馬海盆」を「ウルルン海盆」へ、「俊鷹堆 (しゅんようたい)」を「イザブ海山」へ名称変更するほか、いくつかの海底地形に新たに名称を付けようとするものであった。このような事態を受け、海上保安庁は、日本国としても対案を提出することを念頭に置き、それに必要なデータを収集し、併せて海図の基礎資料とするため海洋調査を実施しようとした。そこで、日本は、竹島周辺海域で、海上保安庁所属の公船である測量船「明洋」及び「海洋」の 2 隻体制による調査を計画し、4 月 14 日に、附近海域を航行する船舶に対し、注意を促すための情報提供としての水路通報を行った。しかし同日、韓国側から外交ルートを通じて調査中止の要求があった。しかも、韓国政府は、日本が海洋調査を実施する場合は、臨検・だ捕等のあらゆる手段を講じ阻止するとの報道がなされた。このような行動は、我が国の当該水域に対する立場とは相容れるものではなく、国際法違反であることも明白であった。そこで、我が国による当該水域での海洋調査は国際法上何ら問題がないものではあるものの、不測の事態を避けるため、4 月 21 日および 22 日に外交交渉が行われた。その結果、韓国が予定していた海底地形名称に関する国際会議「海底地形名小委員会」への提案を行わないこととなり、日本もこのたびの調査を中止するに至ったということであった。(注 16)

この時の海上保安庁側の体制について、山田吉彦教授は次のように解説しており、もしそうであれば、ある種の権力的行為を行う可能性を想定していたことになる。

「韓国海洋警察庁は、五千トン級の大型巡視船を主力に、日本の海洋調査船と対峙する態勢をとり、あくまでも強硬姿勢を崩さず拿捕、体当たりによる進路妨害などを計画していると報道された。一方日本の二隻の調査船は五百トン級であり、体当たりを受ければ沈没する危険があった。加熱する報道に、海保内でも全面衝突を危惧する声が出はじめ、緊張が走った。海洋調査船は武装もしておらず、乗組員の不安は隠せない。このため、護衛を目的に『だいせん』(三千百総トン)、『りゅうきゅう』(同)の二隻のヘリコプター搭載型大型巡視船を境港沖に待機させた。『りゅうきゅう』は、那覇を母港とする尖閣諸島警備の主力船であり、不法侵入の外国船への対策訓練を十分行っている。また、数キロ離れた海域には、時速 30 ノットの速力を持つ大型高速巡視船『あそ』(七百七十総トン)が待機していた。『あそ』は北朝鮮工作船対策として配備された最新鋭の巡視船で、射撃管制機能をもつ射程五千メートルの 40 ミリ機関砲を装備している。まさに臨戦態勢だった。」(注 17)

しかし、当時の石川裕巳海上保安庁長官は、同年 7 月の記者会見で、「4 月に『明洋』、『海洋』2 隻の調査船が境港を出港するときのことについて長官は、『日本の測量船、明洋と海洋があな海域で拿捕されることは国際法上ありえないことと考えていた。』『われわれは武装もしていないし、巡視船もつけていない』と述べたが、実際、あな時、韓国側は 20 隻の警備艇を派遣し、拿捕を含むあらゆる手段を講じて阻止すると公言していたことに関し、当然のことながら拿捕されるような事態は想定されたのではとの質問に、「仮に妨害があった場合は、その事実を把握することが大事で、妨害の程度によっては安全を考慮し、調査

をあきらめざるをえないと考えていた」と答えたという。(注 18)

キ カで示した事例は平成 18 (2006) 年 4 月のことであるが、同年 7 月のこととして巡視船「PLH10 だいせん」(3000 トン型)による警告として「海上保安レポート 2007」に次のような記述がある。実際の日本側の対応である。

「平成 18 年 7 月 5 日早朝、視界 1000 メートル、小雨が降る悪天候の中、巡視船『だいせん』は竹島周辺海域での哨戒を行いながら、かねてから情報のあった韓国海洋調査船『Haeyang2000』号による我が国 EEZ 内での海洋調査に備えた警戒も行ってた。『我が国 EEZ 内での海洋調査を実施する場合には、我が国の同意を得て実施しなければならない。我が国の同意のない海洋調査活動を発見した場合、現場においては〈我が国の同意のない調査は認められない〉旨の中止要求を行う』という船長の指示が船橋内に響く。日出となり周囲はうっすらと明るんできたが、雨のせいで視界は極めて悪い。レーダーによる監視を行っていた乗組員から、『330 度方向、レーダー映像あり。』との報告で船橋内が一気に緊迫した空気に包まれた。見張りを行っていた乗組員全員が双眼鏡を覗き込む。レーダー映像が徐々に近づくにつれ、小雨の中からうっすらと海上に白い船影が浮かび上がり、船首部に特徴のあるマークが見えてくる。すぐに H 号であると特定できた。H 号の近くには、韓国海洋警察庁の警備艦『5001』が同行していた。発見から間もなく、H 号は我が国 EEZ 内に入域したが、えい航物等の概観上の特徴は認められない。H 号へ無線により作業内容、目的等を問い合わせると、『海洋調査を実施するので妨害しないでほしい。使用機材は回答できない。』という回答が返ってくるとともに、韓国警備艦『5001』が H 号を守るように間に割り込んできた。すぐさま『中止要求』、船長からの指示がとぶ。

『我が国 EEZ 内では、我が国の同意のない海洋調査は認められない。直ちに調査を中止せよ。』

『だいせん』は、無線・船外マイク・電光掲示板等により中止要求を行いながら、H 号への中止要求の状況を写真やビデオに記録していく。相手と並走しながら我々は動静を監視しつつ、粘り強く中止要求を繰り返していたところ、夜半になって H 号は我が国 EEZ から退去した。『だいせん』の船橋から H 号の船尾灯の灯りが見えなくなり、レーダー映像から消滅するのを確認した後、再び哨戒の任務に復帰した。」(注 19)

3. 海上保安庁の巡視船艇が強制力を行使し、あるいは働きかけた事例

(1) ラズエズノイ号事件 (クリコフ船長事件)

国際関係法事典によれば、クリコフ船長事件について次のように記述してある。(注 20)

「ソ連サハリン漁業総局の管理する巡回艇ラズエズノイ号のクリコフ船長は、1953 年 8 月 2 日深夜、北海道宗谷郡の海岸から約 150 メートルのわが国領海に入り、日本人関三次郎を上陸させ、同月 8 日深夜、同人を収容する目的で再びわが国領海内に航進してきたところを、海上保安庁の巡視船により逮捕され、巡回艇は捕獲された。クリコフ船長は、出入国管理令および船舶法違反の罪で起訴された。ソ連側は、対日平和条約未署名のソ連に対し、同条約は効力をもたず、降伏文書に従いソ連人に対する裁判権は日本にないこと、および本件巡回艇はソ連の公船として治外法権をもつと主張した。裁判所は、降伏文書の効力を否定して日本に裁判権があるとし、本件巡回艇を公船と認めたが、公船の治外法権

については、慣習国際法は確立しておらず、また本件巡回艇は犯罪行為を任務として本邦領海内に接したもので、国際信義を無視したものであり、治外法権は認められないとしたが、船体は国有船であることを考慮しソ連に返還された。なお本件は、戦後日本がはじめて外国船に発砲した事件としても有名である。」

そこで、この事件の際にどのような強制力の行使（武器の使用）をしたのかについて、やや詳しく見ておきたい。

「ラズエズノイ号(以下「ラ号」という)」に対応したのは巡視船「PM12 りしり」と「PS02 ふじ」であったが、発砲したのは「ふじ」であった。「ふじ」は、8月8日2345ころ、宗谷岬灯台から138度約9海里(距岸3300メートル)付近で、諜報工作員を迎えるために海岸に接近した「ラ号」を発見した。「ふじ」は、「ラ号」の右正横約40メートルに占位し、探照灯を照射するとともにサイレンおよび信号けん銃を使用して停船命令を行った他、拡声器によりロシア語で「止まれ」と何回も連呼したが、「ラ号」は「ふじ」の船首約40メートル付近を横切って逃走を開始し、「ラ号」からパッと火光らしきものが出るのが確認されたので、「ふじ」は正当防衛と逃走防止のためけん銃(5丁)27発、自動小銃40発を発射したが、この内一弾が「ラ号」の操舵鎖に命中し、切断したため、「ラ号」は逃走を断念した。「ふじ」は「ラ号」船長以下全員を出入国管理令違反および船舶法違反で逮捕した。判決(昭和29年2月19日旭川地裁判決、判時21号23頁)では武器の使用の当否につき触れられていないが、公判廷ではかなりの議論があった。海上保安庁側は、先ず空に向け発砲し、そして、不審船の方に銃火を二つ見かけてから射撃をなしたこと、その根拠として警察官職務執行法第7条と正当防衛であったこと、けん銃、自動小銃併せて67発撃ったこと。「ラ号」に当たった弾数は9発であること等について、その根拠や正当性について厳しい質問がなされたと伝えられている。そこで明らかにされた事実関係は次の通りであった。

当日の夜は濃霧、当時の乗組員の記憶では、「いしかり」のブリッジから、自船の軸先(船首部)は全く見えず、レーダーで映像を監視しており、約15ノットで知来別海岸に相手船が接近し、2324「ふじ」正横50メートルに船長が発見、直ちに探照灯を照射。暗夜の濃霧の中に不審な黒い船影を辛うじて認めると共に、探照灯の光芒がこれを補足し、微速で同航中の黒塗りの港内艇型の船を確認し、直ちに信号けん銃とサイレンで停船を命じた。通訳の海上保安官がロシア語で「停まれ」と連呼し、2344、突如不審船は高速で逃走を開始。「ふじ」の船首40～50メートルを突っ切り沖に向かった。「ふじ」は追跡を開始するものの、追跡体制が整わないうちに、相手側から、ピカッと光る銃火と音がしたので、直ちに上空に向け、けん銃による威嚇射撃、さらに「ラ号」に向け射撃が命ぜられた。相手船は、外回りに「ふじ」を一回転するとともに(けん銃弾一発が操舵鎖に命中し、これを切断したため舵が効かなくなり操船不能になったのである)、探照灯の光の中に船橋より2名が姿を現したので、拡声器で直ちに「射撃待て」を船内に伝えると共に、ロシア語で「停止せよ」「手を上げろ」「乗組員総て上甲板にでろ」と連呼。最終的に該船に横付けし、4名を逮捕したというものであった。(注21)

(2) ソ連原子力潜水艦エコーI型火災事件

昭和55(1980)年8月21日、沖縄本島の東約110海里付近において、ソ連の原子力潜

水艦が火災事故を起こし救助を求めているところを航行中の英国船が発見し、通報してきたため、直ちに巡視船、航空機等を現場に派遣するとともに、自衛隊に対し、ヘリコプターによる救助出動を要請した。同潜水艦は、現場に到着した自衛隊のヘリコプターに対して救助を要しない旨回答した。現場に到着した巡視船等は現場の監視及び放射能測定を行ったが異常は特に認められなかった。同日ソ連貨物船が、更に翌 22 日にソ連の曳船、タンカー及び潜水母艦が次々に現場に到着し、救助活動を行うとともに曳航準備を開始した。これに対し我が国政府は、ソ連政府に対し放射能汚染の危険性及び核搭載の有無について満足すべき回答が得られない限り、同潜水艦の我が国領海通過は認められない旨申し入れた。

翌日ソ連政府は、突如、我が国政府に対し、領海を通過して曳航する旨を通告、正午頃になって与論島の東方から我が国の領海に向けて同潜水艦の曳航を開始した。このため、我が国政府は、ソ連に対して核兵器搭載艦の領海通過は認められない旨通報し、海上保安庁においても、現場において放射能測定を行うとともに繰り返し警告を行った。船隊指揮の「PL105 もとぶ」（1,000 トン型）船長は、国際 VHF、国際信号旗等により、進路を変更して領海内に入らないよう警告したが、原潜はこれに応ぜず領海に侵入した。船隊指揮は同じ手法により退去要求を繰り返し行ったが、原潜はこれに応じなかった。同潜水艦はそのまま曳航されて領海内に入り、巡視船による退去要求を無視して与論島と沖永良部島との間を通って領海を出、奄美大島西方海域を経て対馬海峡東水道を通り北方へ去った。この間、海上保安庁では、巡視船艇 10 隻及び航空機 4 機を動員して監視等に当たった。このソ連潜水艦の領海通過については、同潜水艦の領海通過後、ソ連側により我が国に放射能汚染の危険性はなく、また、同潜水艦に核兵器はない旨回答してきたことを考慮して、我が国政府は、事後的にこれを無害通航と認めた。しかし、日本側の再三の警告を無視して同潜水艦が我が国領海の通過を強行したという事実は、国民感情への配慮の欠如した非友好的な態度であるとして改めて抗議したというものである。(注 22)

(3) ソ連「軍艦 820 号」領海内錨泊事件

昭和 52 年 7 月 30 日午後零時 15 分頃、海上保安庁に、海上自衛隊から、福岡県宗像郡沖の島の南の我が国の領海内に、ソ連の軍艦が停泊しているのを発見したとの通報があった。海上保安庁では、直ちに門司海上保安部の巡視船「PM81 きくち」（350 トン型）を現場に急行させた。午後 1 時 10 分に「きくち」は現場に到着し、ソ連軍艦の位置を測定したところ、福岡県宗像郡沖の島灯台から 193 度 11.4 海里の我が国領海内であることを確認した。

同日「きくち」は、ソ連軍艦に約 50 メートルまで接近し、英語で入域理由等を質問したが回答はなかった。また、同軍艦の艦番号が「820」であることを確認した。「ソ連軍艦 820 号（以下「820 号」という）」は、水深 80 メートルの地点で艦首を西に向けて錨泊しており、艦尾の旗竿にソ連軍艦旗を掲揚し、レーダー等はすべて停止していた。また、艦尾および艦中央部両舷には、自動小銃を所持した警備兵が 1 名ずつ立哨していた。「820 号」は、ペチャ級フリゲート艦（基準排水量 1,050 トン、全長 82 メートル、速力 30 ノット。兵装は 76 ミリ連装砲 2 門、対潜ロケット 16 連 4 基、16 インチ魚雷発射管 5 連 1 基）であった。現場の気象海象は晴れ、東北東の風、風力 2、波浪 1、うねり 1、視程 6 であった。「820

号」から緊急入域の届出等がないこと、同艦が、「きくち」の質問に対して明確な回答を行わなかったなどから、不法入域船舶と判断して、領海外への退去を要求することとした。

そこで、「きくち」は搭載艇を降下し、「きくち」が「RD」すなわち「貴船は抜錨されたい」という意味の国際旗旒信号たる旗を掲揚するなかで搭載艇は「820号」に接舷し、艦長または高級士官と思われる者に対して海図を示し、無害通航とは認められない旨を告げて、領海外への退去を要求した。これに対し「820号」は「きくち」の国際信号旗に対し、回答旗を掲揚して応答したうえ、主機関を起動した。午後2時51分「820号」は、右舷錨を海中に入れたまま、速力2ノットで北東に向け航走を開始したので、「きくち」は「820号」の追尾を開始したが、午後3時07分、同艦は減速し、やがて漂泊を始めた。このときの位置は、まだ我が国の領海内であった。午後3時22分「きくち」は「820号」が長時間航行する意思がないと判断し、「RV1」、すなわち「貴船は目的地に向けて進行されたい」という意味の旗旒を掲揚して領海外への退去を要求したところ、「820号」は再び回答旗を掲揚し、了解したかに見えたが、やがて主機関を停止した。「きくち」は「820号」が領海外へ出域する意思がないと判断し、再び接近して領海外への退去を要求するとともに、「820号」の艦首附近に占位して誘導を試みるとともに、海図の裏面にロシア文字で書いた退去要求文を表示するべく接近したところ、信号弾らしきものが3～4発発射された。そこで「きくち」は、「820号」の右舷正横70メートルに接近し、用意していた退去要求文を表示するとともに、再び「RV1」を掲揚し、退去要求を繰り返した。「820号」の乗組員が艦橋から双眼鏡で退去要求文を読んでいたが、やがて了解したらしく、午後4時38分、右舷錨を収納し、針路295度、速力12.5ノットで本格的に航走を開始したので「きくち」はこれを追尾した。午後5時14分、「820号」は、沖の島灯台から218度、12.4海里の地点で領海外へ出域した。午後8時25分、「820号」が、沖の島灯台から342度、21海里の地点まで航走したところで「きくち」による監視・警戒を打ち切った。

なお、海上保安庁は、事件発生の当初から始終外務省とは緊密な連絡を保っていた。(注23)

(4) 中国公船「閩獅漁（ミンスウユウ）3632」捕捉事件

本事例は、次の「公辺319」捕捉事件と共に、海賊船の疑いで立ち入り検査を行った際に、その過程で公船の性格を有するのではないかと考えられた事例である。そして、中国政府が、立入検査を受けている海賊容疑船舶が公務に従事であることを確認したという、特異な事例である。海上保安庁の巡視船は、始めから公船として対応したものではない。今後このような事例の発生する可能性は殆どないとは考えられるものの、捕捉し、立入検査を行い、武器をおさえたという手続きの実際は、先例として重要なものと考えられる。そして、事件の背景として、その当時の東シナ海は次のような状況であった。海上保安庁第11管区の20年史「南西海域の海上保安20年の歩み」には「平成3年3月、東シナ海の公海上において操業中の我が国漁船が国籍不明船から威嚇射撃により強行接舷され船内を捜索されるという事件が発生、その後も同種事案のほか、乗組員全員を縛り、金品・持物を強奪するという海賊行為も発生したことから、当管区では、同年4月7日以降他管区からも巡視船の派遣を受け常時1～2隻の体制で日本漁船の保護を目的とした東シナ海の哨戒を実施した。この間、東シナ海では日本漁船に対する臨検9件、しゅう撃事件2件、

及び外国船に対する銃撃事件 2 件の計 13 件が発生、この中には巡視船『もとぶ』が不審船を発見、中国領海線附近まで追尾に当たった事案がある。」と。正に海賊問題として捉えられていた。そのような状況下で「閩獅漁 3632」と「公辺 319」への立入検査が行われたものである。

さて、「閩獅漁 3632 (以下「M 号」という)」捕捉事件であるが、平成 5(1993)年 1 月 14 日午前 3 時 30 分頃、久米島沖の公海上において、魚群探査中の長崎県の魚運搬船「G 丸 (430 総トン、乗組員 10 名)」が、北西方向から無灯火で接近してきた船体灰色の国籍不明船(後に「M 号」と判明)からサーチライトを照射されるとともに、銃器による発砲を 2 度にわたり受けた。「M 号」は発砲後、更に「G 丸」に接近したが、日本船であることを確認して接触しないまま遠ざかっていったため、「G 丸」は第 11 管区本部にその旨を通報した。

東シナ海で不審船の警戒中であった巡視船「もとぶ」は、この情報を入手するや、「M 号」が武器を保有している(「G 丸」は銃撃されているので)ことから、そして海賊船の疑いがあり、それへの対応を準備しつつ、現場へ急行した。

同日午前 6 時 57 分頃「もとぶ」は、「M 号」を捕捉し、L 旗掲揚、汽笛による停船信号、拡声器や国際 VHF を使用した中国語による停船命令を実施。「M 号」はジグザグ航行や停船を繰り返したが、午前 7 時 30 分頃逃走を断念して停船し、ブリッジの両舷に「中国海関」の看板を呈示した。そこで「もとぶ」の海上保安官は高速警備艇により「M 号」に接舷、移乗し、海賊容疑船として立入検査を行い、船内を調査し武器をおさえた。発見された武器は自動小銃 2 丁けん銃 1 丁であった。調査の結果、中国の政府機関である舟山海関が、中国籍の密輸容疑船を取締るために借り上げた漁船であること。舟山海関職員が 3 名乗船していること。本件の事態は、「G 丸」を密輸容疑船と誤認し、停船命令として、至近距離において自動小銃を 2 発ずつ 2 回、計 4 発を「G 丸」上空に向け発射し、更にサーチライトを照射したところ「G 丸」の船体に「丸」の文字が視認できたため、日本船舶であることが分かり、臨検を行わなかった、ということが判明した。このような状況を踏まえて、外交ルートにより「M 号」に関する照会が中国に対して行われた結果、中国の税関がチャーターした密輸船追跡のための民間船舶であることを認め、外務省の厳重な抗議に対し、中国政府は遺憾の意を表明した。

(5) 「公辺 319(以下「K 号」という)」捕捉事件

平成 5 年 2 月 2 日午後 4 時 40 分頃、宮古島北方の公海上において、鹿児島県の D 海運所属の貨物船「U 号」(1200 総トン、13 名乗組)が、速力 10 ノットで航行中、船尾方向から、船体が青みがかった灰色の国籍不明船(後に「K 号」と判明)に約 5 メートルまで接近され、そのとき約 10 発の威嚇射撃を受けた。「U 号」は直ちに附近海域で哨戒に当たっていた巡視船「もとぶ」に通報し、そこで指示された通りに国旗、日の丸を掲げ、日本船であることを示すと、「K 号」はしばらく並走した後離れていった。通報を受けた「もとぶ」は、現場に向け全速力で航走を開始し、那覇航空基地所属航空機が空から「K 号」の監視に当たった。一方、同日午後 10 時 50 分頃、第一の事件の近海を航行中のパナマ船籍の貨物船「O 号」(8300 総トン、8 名乗組み)は、「U 号」を銃撃した後、北東方向へ航行していた「K 号」から威嚇射撃を受けたが、「K 号」は、発砲後間もなく離れていった。その

とき、上空から監視をしていた海保の航空機は、「O 号」から銃撃に関する情報を収集するとともに、「K 号」に対して国際 VHF および機外スピーカーで呼びかけたが応答はなかった。

2月3日になり午前零時24分頃、「もとぶ」は「K 号」を発見し、サーチライトを照射し、船体を確認した。「もとぶ」は自船のファンネル（煙突）をライトで点灯し、日本国海上保安庁巡視船であることを表示したが、「K 号」は「もとぶ」を密輸船と誤認し（「K 号」の民間人の船長は巡視船を知らなかったという）追尾してきたため、「もとぶ」は逃走を装いつつ、会合予定の「PLH07 せつつ」（3800 トン型）に向け速力 13 ノットで航走を開始し、同日午前 2 時頃「せつつ」と会合、また、尖閣方面から現場に急行してきた「PL117 くだか」（1000 トン型）とも会合し、日出後の午前 7 時半ころから「もとぶ」「くだか」は「K 号」に対し、汽笛による注意喚起信号および拡声器や国際 VHF により中国語で呼びかけたが応答がなかった。続いて「もとぶ」は、旗旒、VHF、汽笛により停船を命令するも「K 号」は停船する様子がなかった。しかし、3 隻の巡視船に囲まれ、最終的に停船を余儀なくされ、右船橋部分に「公辺 319」という看板を掲示した。海上保安官が、高速警救艇により「K 号」に派遣され、接舷、移乗し、海賊容疑船として立入検査を行い、船内を調査し、武器をおさえた。発見された武器は自動小銃 2 丁、けん銃 2 丁であった。調査の結果、「K 号」は、中国の政府機関である舟山市辺防支隊が、中国籍船の密輸容疑船を取締るため、1992 年後半から借り上げている船舶であること。辺防支隊職員 3 名が乗船していること。今回の事態は、「U 号」と「O 号」を中国籍の密輸容疑船と誤認し、停船命令として至近距離で威嚇射撃を実施したが、両船に接近後、それぞれ日本船、外国船に見えたため臨検を行なわなかったことが判明した。以上の事実を踏まえて、外交ルートにより「K 号」に関する照会が中国になされた結果、中国政府は、自国船であることを認め、遺憾の意を表明した。

このように、「M 号」「K 号」共に、船舶としての外部表示がなく、国籍不明船と考えられたこと。それゆえ、海賊船の疑いがあったこと。立入検査により武器をおさえ、その素性が判明するまでの一定時間、立入検査に派遣された海上保安官の管理下に置かれていたことになる。問題は、チャーターした船舶が公船としての地位を有するかという課題が残るが、中国側の取締の方式は疑問だらけではあるが、結果として、公務に従事していた船舶に海上保安官が法執行作用を及ぼしたことになる。極めてまれな事例ではあろうが、参考になると思われる。（注 24）

【 注 】

- (1) 敗戦後の混乱した状況下において、船舶航行の安全と海上秩序維持に関する行政事務全般にわたる包括的総合的権能を行使させるべきことが考えられ、連合国最高司令部の要請により、米国コーストガードのミールズ大佐が来日し、海上保安の一元的管理機関設置の必要性が勧告され、昭和 23 年 4 月 27 日に海上保安庁法が公布され、同 5 月 1 日に施行され海上保安庁が発足した。海上保安庁編集、「海上保安庁五十年史」1 頁、平成 11 年 1 月海上保安協会。
- (2) 海上保安庁総務部政務課編、「十年史・海上保安庁」口絵写真の解説、平和の海協会昭和 36 年 5 月。

- (3) 高井晋、韓国竹島領有論の再吟味、「島嶼研究ジャーナル」2巻1号6頁、島嶼資料センター2012年3月。
- (4) 読売新聞政治部「日本の領土・海洋問題」56頁、中公新書ラクレ2012年11月。
- (5) 前出「十年史・海上保安庁」146～151頁。
- (6) 前出「十年史・海上保安庁」157頁。
- (7) 前出「十年史・海上保安庁」158頁以下。
- (8) 前出「十年史・海上保安庁」158頁。なお、後の昭和53年4月12日に発生した中国漁船100隻余による尖閣諸島での集団領海侵犯事件の警備に当たったPS型巡視船が、武装した漁船に逆に追跡されるといったこともあり、ある種の場合には、中国漁船は武装していることを考慮に入れて対応する必要があると考えられる。
- (9) 海上保安庁総務部政務課編「海上保安庁三十年史」28頁、海上保安協会昭和54年5月。
- (10) 前出「海上保安庁三十年史」77頁。
- (11) 「海上保安庁の思い出」87頁、海上保安協会昭和54年5月。
- (12) 前出「海上保安庁の思い出」111頁。
- (13) 前出「海上保安庁の思い出」331頁。
- (14) 前出「海上保安庁の思い出」176頁。
- (15) 前出「海上保安庁の思い出」326頁。
- (16) 海上保安レポート2007、28～29頁。
- (17) 山田吉彦、「竹島近海緊迫」の裏で海上保安庁が必死に探った「糸口」、Foresight, June、2006、11頁。
- (18) 日本記者クラブ会報第437号、2006年7月10日発行。
- (19) 海上保安レポート2007、21頁。
- (20) 国際法学会編「国際関係法辞典」197頁。
- (21) この事件に触れているものとして、拙著、船舶法の問題点(1)、海上保安大学校研究報告第30巻2号第1部39頁以下参照、昭和60年3月。
- (22) 前出「海上保安庁五十年史」27頁。
- (23) ソ連「軍艦820号」領海内錨泊事件、海上保安事件研究会編「海上保安事件の研究—国際捜査編」71頁以下、中央法規平成4年3月。
- (24) 平成5年10月「海上保安の現況」3頁。また、その当時の沖縄タイムス、琉球新報の関係記事を参考になっている。

