

【自由論題：国際海峡の通過通航権】

## 国際海峡の通過通航権と外国航空機

### —上空飛行の法理と運用課題—

航空研究センター総合企画推進研究室  
2等空佐 山田 尊也

---

#### はじめに

1982年に採択され1994年に発効した海洋法に関する国際連合条約（以下「国連海洋法条約」という。）第3部は、通過通航制度を導入することにより海峡通航制度を大きく変えた。通過通航制度は、公海又は排他的経済水域（Exclusive Economic Zone：EEZ）の一部分と公海又はEEZの他の部分との間にあり且つ「国際航行に使用されている」海峡（以下「国際海峡」という。）に適用されるが、それを巡る議論は船舶の航行を中心になされてきた。しかし、同条約第38条は、「すべての船舶及び航空機」が、国際海峡における通過通航権を有するものと規定し、船舶のみならず、航空機にもその権利を認めるものである。したがって、国際海峡の問題は、船舶の航行の問題としてだけでなく、航空機による上空飛行の問題としても検討されるべきであるが、上空飛行については、国際法上、従来さほど注目されなかった。

また、これまで、いずれの海峡が通過通航制度の下で規律される国際海峡であるのか判然としなかったという大きな問題があった。通過通航権が適用される国際海峡は、国連海洋法条約第37条にあるとおり、基本的には「公海又は排他的経済水域の一部分と公海又は排他的経済水域の他の部分との間にある」という地理的基準と「国際航行に使用されている（which are used for international navigation）」という使用基準の双方が満たされる海峡であるとされるものの、特に後者の使用基準については、どの程度の通航量があればよいかについて大きな見解の対立があったのである。さらに、信頼できる通航量統計もなく、客観的なデータに基づく議論も困難であった。

しかし、今日、船舶自動識別装置（Automatic Identification System：AIS）

のデータの利用により、少なくともAISの搭載作動義務がある一定程度以上の大きさの船舶の運航状況は把握されることから、海峡の通航量が一目瞭然となる可能性が出てきた<sup>1</sup>。つまり、AISデータの分析によって諸海峡の通航量を比較、把握することが可能となれば、特定の海峡が国際海峡の使用条件を満たすか否かについて、判断が相対的に容易になる場合があると考えられる。

外国船舶による航行の実績が一定程度確認される場合、理論上は国際海峡として位置づけられる可能性が高まり、当該海峡に通過通航権が認められることに繋がるものと考えられる。そしてそれは、外国航空機にも通過通航権をもたらすことを意味する。つまり、船舶通航による国際海峡化に従属するかたちで航空機は通過通航権を得て、領海で覆われた海峡であってもその上空を飛行するようになると考えられる。

そこで本稿では、近年のAISデータの解析による国際海峡認定の可能性増大に伴い、上空飛行問題が顕在化することを指摘し、さらに海峡上空飛行について如何なる法的問題が生じるかを検討する。

なお、本稿は、特定の海峡の国際海峡該当性やその是非について論究するものではないことを申し添えておく。

## 1 領空主権と外国航空機

### （1）領空主権の絶対性

航空の黎明期、すなわち20世紀初頭、動力付きの重航空機が空を飛び始めた頃の空域に関する国際法は、全ての空間を万国の航空機の飛行のために開放しようとする空域自由説と、国家の上空への主権を重視する領空主権説に議論が分かれていた<sup>2</sup>。しかし、新兵器として航空機が使用された第一次世界大戦が終結したのち、1919年に締結されたパリ国際航空条約の第1条で、締約国は「各国カ其ノ版図ノ上ノ空間ニ於テ完全且排他的ノ主権ヲ有スル」と規定され<sup>3</sup>、1944年に米国シカゴで調印された国際民間航空条約（以下「シカゴ条約」という。）等でも同様の規定で確認されており、今日では国家の領空主権は国際法上確立している<sup>4</sup>。そのシカゴ条約第1条は、「各国がその領域上の空間において完全且つ排他的な主権を有する」と規定し、同条約第2条は、「国の領域とは、その国の主権…の下にある陸地及びこれに隣接する領水をいう」と規定することから、領海上部の領空は、領土上部の領空と等しく「完全且つ排他的な主権」の下にある。つまり、船舶による無害通航が認められる領海とはその点において性質を大きく異にし、領海において外国船舶が有する無害通航権のような権

利は、領海の上空において外国航空機が有することはない<sup>5</sup>。

## （2）民間航空機とシカゴ条約

領空主権は完全かつ排他的であることから、領域国（下土国）の許可なく外国航空機が領域国上空を飛行することは許されない。これを前提として、シカゴ条約では、不定期飛行について、第5条で締約国の民間航空機の権利を相互に認め、事前の許可を得ずに、着陸要求に従うことを条件として上空飛行及び運輸目的以外での着陸を認める一方、今日の民間航空の大部分を占める定期国際航空業務については第6条で「締約国の特別の許可その他の許可を受け、且つ、その許可の条件に従う場合を除く外、その締約国の領域の上空を通つて又はその領域に乗り入れを行うことができない」とする原則的規定を置く。シカゴ条約は、現在、193か国が当事国となっており<sup>6</sup>、凡そ世界中の全ての国に適用される国際民間航空の基本法となっている。その上で、同条約第6条に規定する「特別の許可」として、2国間の航空協定又は多国間の国際航空業務通過協定（以下、「航空協定等」という。）が締結されている<sup>7</sup>。したがって、現在、各国は互いの領空主権を認めつつ、シカゴ条約の原則的規定と民間航空に関する個別国家間の航空協定等に基づき領域上空の飛行を包括的に許可して、民間航空機による外国への往来を可能としているのである。

## （3）国の航空機とシカゴ条約

シカゴ条約は、国の航空機について第3条（a）で、「この条約は、民間航空機にのみ適用するものとし、国の航空機には適用しない」とし、同条（b）で、「軍、税関及び警察の業務に用いる航空機は、国の航空機とみなす」として民間航空機以外の航空機を条約の対象から除外している。その上で同条（c）では、「国の航空機」は、「特別協定その他の方法による許可を受け、且つ、その条件に従うのでなければ、他の国の領域の上空を飛行し、又はその領域に着陸してはならない」と定めており<sup>8</sup>、民間航空機とは異なり、条約上、飛行の自由は与えられておらず、原則的には軍用航空機等の国の航空機が、他国の領空に入ることはできない。

外国航空機が、条約上の根拠又は事前の領域国の許可なしに領空に進入した場合は、民間航空機であるか、国の航空機であるか、航法機器の故障等による意図せざるものか偵察等の意図的なものかに関わらず、遭難や不可抗力のような違法性阻却事由のない限り国際法違反行為である領空侵犯として扱われ、領域国によって退去等の措置が取られることとなる<sup>9</sup>。外国の民間航空機がシカゴ条約等で他の国の領域の上空の飛行が認められているのに対し、外国の国の航

空機はそのような領域の上空飛行を広く認める条約はなく、原則として他の国の領域の上空を飛行してはならないとされている。このことから、領空侵犯機又はそのおそれのある航空機として上記処置の対象になる航空機の多くは、外国の国の航空機、特に軍用航空機となる。

なお、こうした外国航空機の領空侵入に対し、領域国がとる具体的措置は、それぞれの国家の国内法に定められている<sup>10</sup>。日本においては、自衛隊法（昭和29年法律第165号）第84条に「領空侵犯に対する措置」として規定されており、強制着陸や退去等の必要な措置を講じることができるとされている<sup>11</sup>。この領空侵犯に対する措置を有効に実施するため、防空識別圏（Air Defense Identification Zone : ADIZ）といわれる空域が、領空の外側に日本周辺を囲むような形で設定されている<sup>12</sup>。自衛隊は、これらの空域をレーダーを用いて常続的に警戒監視しており、外国航空機がADIZへ進入するのを発見した場合には、国籍や軍民の別、機種、領空侵犯のおそれがないかなどを識別し、国籍不明の軍用機等がADIZを経て領空に接近するような場合には、戦闘機を緊急発進（スクランブル）させて、領空侵犯とならないように警告等の対処を実施する。ADIZは、各国が一般に防空上の観点からEEZ又は公海上空の飛行の自由に制限を加えたりするものではない限りその設定は国際法上許容されている。

## 2 国際海峡における外国航空機の上空飛行

### （1）海洋法による領空主権の一部制限

国際海峡の通過通航権については、海洋法上の問題、つまり基本的には船舶の航行に関する問題として認識されている。しかし、既に触れたように国連海洋法条約第38条には、船舶だけでなく「すべての…航空機」にも通過通航権があることを規定しており、国際航空法上の問題でもあることは明らかである。それにもかかわらず、国際海峡における航空機の上空飛行に紙幅を割く国際法の文献は多くない。

また、国際海峡の通航量は、船舶であれば主要な海峡については統計が示されており、ジブラルタル海峡は年間約71,000隻<sup>13</sup>、マラッカ海峡では同85,030隻<sup>14</sup>とされているが、航空機の海峡通航量は、残念ながら比較可能な統計は存在しないといわれる<sup>15</sup>。この理由は単純に、後述のとおり民間航空機の上空飛行は、海洋上空に限られず陸地上空も含めた空域を直線的に飛行するのが標準であり、船舶のように海峡の地形に依存した航行はなされないからであろう。

しかしながら、国際海峡における外国航空機の上空飛行、すなわち国際海峡における通過通航権の問題は、法的にも実際にも非常に大きな意味を持つと思われる。そもそも領空主権の絶対性は、領土上空であっても領海上空であっても全く差がない。国際海峡の領海部分上空のみとはいえ、従来絶対的であった領空主権を一部制限した国連海洋法条約第38条の規定は、その成立時分において「国際航空法における全く新しい概念であり…（中略）…領海上空の領空主権原則の重大な修正」<sup>16</sup>といわれた。領海上空である国際海峡上空における外国航空機の飛行が権利として認められるのは、群島航路帯の通航権<sup>17</sup>と並んで国際航空法からは極めて例外的な事例であるといえよう。

## （2）民間航空機の上空飛行

外国航空機の国際海峡の上空飛行を検討するためには、まず、民間航空機、主に定期国際航空業務の大型旅客機が、一般にどのようなルートを飛行しているのかを理解する必要がある。

民間航空機は、従来は幅8マイル（Nautical Mile, 海里）程度の航空路に沿って飛行していた。基本的に航空路とは、地上に設置されたICAO標準<sup>18</sup>の航空保安無線施設を相互に結んだ経路である<sup>19</sup>。地上の航空保安無線施設であるVOR（VHF Omni-Directional Range, 超短波全方向式無線標識施設）間を直線で結び、この直線の左右それぞれ4マイルの幅が航空路として設定されている。航空路を飛行する航空機はVORからの電波を受信し、電波発信源であるVORに向けて飛行方向（東行き、西行き）ごとに定められた高度<sup>20</sup>で直航していた（この航行方法は、一部では今でも使用されている。以前はVORのほかにNDB（Non-Directional Beacon, 無指向性無線標識）も使用されていたが、現在日本国内ではすべて廃止された<sup>21</sup>。）。したがって、航空機はいくつかのVORを連続してたどる形で飛行するため、飛行経路全体としてはジグザグの折れ線となっていた。

現在主流となっている航法は、地上の航法援助施設をたどらないRNAV（Area Navigation, 広域航法）と呼ばれる航法である。RNAVは、なお発展途上といわれており<sup>22</sup>、現行のRNAVは、緯度、経度で設定したWay Pointという位置通報点を結んだ経路（RNAV経路<sup>23</sup>という。）を飛行する方式である。近年開発されている旅客機には全てFMS（Flight Management System, 飛行管理システム）と呼ばれる高機能の機上コンピュータが標準で搭載されており<sup>24</sup>、VORだけでなくGPS（Global Positioning System, 全球測位システム）の電波やINS（Inertial Navigation System, 慣性航法装置）を利用することにより

FMSが自機位置を計算し、航空保安無線施設の上空を経由することなく、設定されたRNAV経路上を飛行しているのである<sup>25</sup>。

このように、民間航空機は、航空路又はRNAV経路と呼ばれるルートを飛行するのであるが、いずれのルートにしても2点間を結ぶ直線の連続であり、船舶のように海峡の地形に依存したルートにはならないことは明らかである。また、偶然、それらのルートが海峡を通過するように陸地の存在にかかわらず設定されることはあり得るが、下方が海峡であることが理由でルート設定されることはない。

次に、この航空路又はRNAV経路と呼ばれるルートの飛行と、航空協定等及び国連海洋法条約との関係について考える。国際線を飛ぶ民間航空機の運航は、航空協定等に基づき締約国の領域への着陸及び締約国領域の無着陸での横断飛行の特権<sup>26</sup>が認められた上でなされる。この「領域」は、領土上空と国際海峡を含む領海上空とで区別はない。したがって、国連海洋法条約に規定される国際海峡における通過通航権は、民間航空機については国際海峡の上空を通過しない横切るとしても表面化しない。わざわざ国際海峡の通過通航権を持ち出すまでもなく、領域国との航空協定等に基づき航行するからである。つまり、民間航空機の飛行についていえば、領空主権の絶対性が別個の条約によって修正された枠組み内で説明されるといえよう。こうしたことから、国際海峡の上空飛行が問題となるのは、国の航空機についてのみである。

### （3）国の航空機の上空飛行

国の航空機は、原則的に他国の領空への入域は認められない。したがって、国の航空機は、領海で覆われた海峡の上空を航行することができない。第三次国連海洋法会議において当時多数の国が採っていた領海幅員3マイルから12マイルへの拡大傾向がもはや否定できなくなったとき、海峡幅6マイル以上24マイル未満の海峡において、軍用航空機を含む国の航空機が、それまでは自由に往来できた海峡上空を航行できなくなるため、米ソ両覇権国を中心とした国々が、軍事上、安全保障上の理由から従来どおり軍用航空機が海峡上空を航行できることを求めた。米国は、非公式協議の初期にソ連の支援を得て国際航行に使用される海峡に公海回廊を維持することを提案し、この自由な通航を求める考えは最終的に英国とフィジーが招集した非公式グループによって起草された通過通航権の条文案に発展した<sup>27</sup>。そして、領海拡大やEEZの条文化等の沿岸国の管轄権拡大とのパッケージ・ディールで、国連海洋法条約に国際海峡における通過通航権が明記され、国際海峡である領海上空における外国航空機の

航行が権利として認められた。とはいえ、民間航空機は、このような権利があるろうとなかろうと民間航空に関する別途の協定等で領空飛行を許可されていれば、領海に覆われた海峡（以下「領海覆域海峡」という。）上空も当然飛行可能である。したがって、海峡上空飛行の権利が實際上特に必要とされるのは、こうした航空協定等の対象外である国の航空機、中でも軍用航空機である。それゆえ、国際海峡の上空飛行権を確立する最大の目的は、軍用航空機の通過飛行を確保することにあると説明される<sup>28</sup>。

なお、この国際海峡の上空飛行権は、国連海洋法条約第87条に定める公海の上空飛行の自由及びそれが第58条を通じて導入されるEEZの上空飛行の自由とは異なり、同条約第38条2項に規定されるとおり、その権利は「継続的かつ迅速な通過の為のみに行使され」なければならない<sup>29</sup>。ここで問題となるのは、軍用航空機のこういった形態の飛行やこういった飛行中の活動が、これに合致するかどうかである。海峡沿岸国に対する武力による威嚇又は武力の行使であってはならず、継続的かつ迅速な通過の通常の形態に付随する活動以外のいかなる活動であってはならないということは条文上明らかである<sup>30</sup>。もっとも、飛行中の軍用航空機が、防御的な措置をとることができるかどうか問題となるが、安全上の理由又は航法上の理由で、単独飛行をすることも編隊飛行をすることも可能であり、また、無線通信やレーダーの使用、防御隊形や防御的な機動は、原則としてできるとされている<sup>31</sup>。

#### （4）国の航空機の上空飛行の若干の事例

国の航空機の国際海峡の通過通航権の行使として明らかになっているケースはあまり多くはないが、武力紛争時に紛争当事国の軍用航空機が第三国の国際海峡を航行した事例として、1986年4月15日に米空軍が米海軍と協同して行ったリビア爆撃（Operation El Dorado Canyon, エルドラド・キャニオン作戦）がよく知られている。このとき、リビア爆撃に向かったイギリスに駐留する米空軍のF-111戦闘爆撃機の編隊とEF-111電子戦機の編隊は、フランスとスペイン、ドイツ、イタリアの欧州各国から領空の通過を拒否されたため、イギリスを離陸したのち空中給油を行ってイベリア半島を大きく迂回して大西洋からジブラルタル海峡を経て地中海に入り、米海軍第6艦隊の空母艦載機と合流してストライク・パッケージを組んでリビアを爆撃した<sup>32</sup>。これは、軍用航空機が「通過通航制度を活用して国際海峡の上空を飛行した」<sup>33</sup>ことが明らかな数少ない事例であるとともに、航空機にも、武力紛争時において第三国の国際海峡に武力紛争当事国の軍用航空機の通過通航権が認められることを示す事例

であったと思われる<sup>34</sup>。もっとも、当時議論の中心となったのは、F-111等の海峡上空飛行ではなく、欧州各国の領空通過拒否とそれに伴う往復6,400マイル（約12,000km）、時間にして約13時間<sup>35</sup>もの長駆の出撃行であった。リビア爆撃において、ジブラルタル海峡を軍用航空機が上空飛行したこと自体が議論にならなかったのは、同海峡の国際海峡該当性が明白であるためであろう。

国際海峡を軍用航空機が航行したことが明らかな他の事例としては、2019年6月20日、ペルシャ湾とオマーン湾の間にあるホルムズ海峡付近で米海軍のRQ-4A無人偵察機<sup>36</sup>が、イラン革命防衛隊により撃墜されたものがある。RQ-4Aは、ホルムズ海峡の南西に位置するアラブ首長国連邦の基地を離陸し、ペルシャ湾上空からホルムズ海峡上空を通過してオマーン湾上空に行き、同湾上空を飛行したのち帰投途中のホルムズ海峡付近（オマーンのムサンダム半島東側）の上空で、イランの地对空ミサイルにより撃墜された。

イランとオマーンの間最狭部21マイル<sup>37</sup>であるホルムズ海峡の1日のおおよその通航量は、オイルタンカーを中心に約80隻（年換算29,000隻）といわれており<sup>38</sup>、ホルムズ海峡は世界最重要海峡の一つとして知られる。このホルムズ海峡は、最狭部付近の一部のみが両国の領海で完全に覆われるものの、その東西は間に回廊状のEEZがある海域となっている。本件は、イラン側は、イラン領空内で撃墜したと発表<sup>39</sup>し、米国側は「国際空域」で撃墜されたと発表<sup>40</sup>している。また、オマーンは国連海洋法条約の当事国であるが、イラン及び米国は両国とも当事国ではない<sup>41</sup>。そして、国際海峡の通過通航権に関して、米国は慣習法上の権利だとするのに対し、イランは慣習法性を否定し、国連海洋法条約上の権利であり条約当事国同士の権利義務にとどまるとしている<sup>42</sup>。したがって、国際海峡の通過通航権が慣習法化していない限り、イランは航空機の通航を認める義務はないことになる。

また、最近では、2025年6月に米空軍がB-2ステルス爆撃機によりイランの核施設を大型の地中貫通爆弾を用いて極秘裏に爆撃したミッドナイトハンマー作戦（Operation Midnight Hammer）において、爆撃機編隊がジブラルタル海峡を通過したことが米統合参謀議長の記事会見の説明時に図で示されていた<sup>43</sup>。これはおそらく、極秘の作戦であったために、外国領域への入域調整を可能な限り避けたためであると思われる。

ジブラルタル海峡とホルムズ海峡の双方の事例は、国連海洋法条約の適用があれば、国際海峡であることが明らかな海峡での出来事である。もし、国際海峡であるかどうか不確定又は不明確の場所である他国の領海覆域海峡の上空

に軍用航空機が進入した場合は、船舶のように他国領海における無害通航権が認められておらず、民間航空機のように条約等に基づく入域許可もないため、即時に主権侵害を構成する。また、航空機の特性として、領域国からの反撃を受けた場合、墜落や搭乗員の死亡に直結する恐れも高い。したがって、外国の軍用航空機が、国際海峡であるか否かについて議論のある水域への進入や沿岸国の国際海峡該当性の認識を試すような進入をもし行えば、大きな問題となるであろう。

### 3 国際海峡認定問題における外国航空機の上空飛行の意味

#### （1）外国船舶の航行による国際海峡化

過去一度も国際航行に使用されていない海峡であっても、国際航行に使用されるようになれば、国際海峡になりうる<sup>44</sup>。通航量増加による非国際海峡の国際海峡化において重要となるのは、国連海洋法条約第17条に規定される外国船舶の無害通航としての海峡通過である。外国船舶の通航は国際航行を構成し、非国際海峡の国際海峡化につながる<sup>45</sup>。また、同条約第24条に定めるとおり海峡の沿岸国は、外国船舶の無害通航を妨害してはならず、沿岸国が外国船舶の無害通航による非国際海峡の国際海峡化を妨げることはいできない。したがって、場合によっては国際海峡化のために船舶を意図的に外国の非国際海峡に通過させることも考えるのである。

なお、この船舶の意図的な非国際海峡の通過は、新たに国際海峡化を図るための活動であって、既に存在している通航権の確認のために米国が行っているFONOPs（Freedom of Navigation Operations, 航行の自由作戦）とは全く異なる性格のものであるといえる。

#### （2）外国航空機の上空飛行による国際海峡化の確認

一方で外国航空機には、外国船舶の無害通航権に相当するような権利はなく、領海覆域海峡の上空を自由に飛行できないため、国際海峡の使用基準たる国際航行の累積には寄与しない。もっとも、外国航空機が海峡上空を飛行することはある。ただし、前述のとおり定期国際航空業務の民間航空機の他国領域上空飛行（海峡の領海上空飛行を含む。）は、基本的にシカゴ条約や航空協定の下での飛行であるため、領海覆域海峡上空を航行したとしても当然これも国際航行の累積には寄与しない。つまり、非国際海峡の国際海峡化につながる国際航行の累積は、航空機では不可能である。これが可能なのは、結局のところ船舶のみであるといえる。

その一方で、シカゴ条約等の枠外である外国の国の航空機（主として軍用航空機）の海峡上空飛行は、外国船舶が海峡を無害通航することにより国際航行の実績を積み上げた海峡の国際海峡化を確認する行為になる可能性は十分にある。なぜなら、領海覆域海峡における軍艦の通航は、通過通航だけでなく無害通航でも説明できる<sup>46</sup>が、領海覆域海峡における軍用航空機の通航は、潜水艦の潜没航行と同じく通過通航のみでしか説明できないからである。軍用航空機の上空飛行は、潜水艦の潜没航行と同じく<sup>47</sup>、外国海峡の国際海峡化確認の明らかな意思表示として重大な意味を持つといえるであろう。

### （３）AISデータによる国際海峡の使用基準判断

外国船舶による海峡の無害通航の累積は、国際航行を構成し、非国際海峡の国際海峡化につながるが、従来その通航量の把握は困難であったことから、通航量の多寡は、いわば水掛け論にならざるを得なかった。しかし、AISのデータ解析は、海峡の通航量の把握を容易にするという点で、これまでの状況を根本的に変えるかもしれない。そもそもAISは、船舶の衝突防止を目的に開発されたシステムで、船舶名、船種、船体長、船体幅の他、船舶位置（緯度経度）、針路、速力、最大喫水、積載貨物、仕向地等のデータを超短波（VHF）で自動送受信する無線装置である。海上における人命の安全のための条約（International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS条約）附属書第5章第19規則により、国際航海に従事する300総トン以上の船舶、国際航行に従事しない500総トン以上の船舶、及び国際航行に従事する全旅客船に搭載義務及び常時作動義務が課せられている。AISは、時々刻々と搭載船舶の位置や進路を送信するため、そのデータの集合は船舶の通航状況を明らかにする。

別稿<sup>48</sup>で示したとおり、国際海峡の判別が、AISデータの解析に基づき、ある一定の明確性をもってできるのであれば、国際海峡化を確認したい国にとっては、航空機を意図的に飛行させる動機となりうる。これは、これまでこうした機材が存在しなかった過去には不可能であったが、AISデータの利用が可能にした大きな変革といえよう。

このAISの利用は、専用機材の導入の必要もなく、一部の海洋関係者に限られない時代になっている。現在、Marine Traffic<sup>49</sup>やShip Finder<sup>50</sup>などのサイトが、世界中の船舶の運航をオンラインでマップ上にほぼリアルタイムに無償（一部機能は有償）で提供しており、Webサイトやスマートフォンのアプリでも確認できる。Marine Trafficでは、すべての船舶が確認できるわけではないが、個々船舶の現在位置や進行方向、速度、仕向港等の運航状況がLive Mapと

いわれる地図上で示され、手に取るようにわかる。そして、この船舶の現在の運航状況を示すLive Mapもさることながら、国際海峡の判別にとって有用なものは、通年での通航状況を示すDensity Map（密度図）である。現時点で提供されているのは、2021年と2022年のもの<sup>51</sup>であるが、船舶の位置情報の積み重ねが地図上に線状となって現れるため、どのエリアをどれくらい船舶が通航したかが一目瞭然である。次に示すDensity Map（図1）は、2022年のアリューシャン列島周辺の船舶の通航の様子を示すものである。

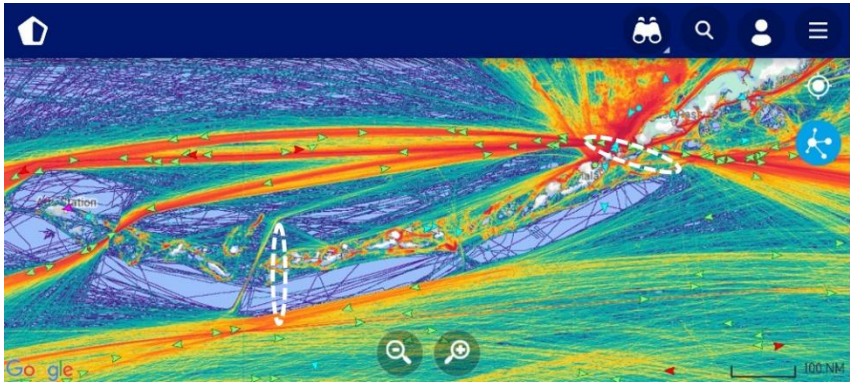


図1 Density Map (2022)

出典：Marine Traffic（スマートフォンのアプリ）、破線丸囲み著者追記

図1のDensity Mapでは、アリューシャン列島付近の海峡について、北東アジアと北米大陸とを結ぶ最短距離となる大圏航路が、アリューシャン列島のウニマク島（Unimak Island）の南西（図1の右側破線丸囲み）を横切る形で東西に大きな弧を描いている様子が、色別（赤い色ほど通航量が多い。）で良く分かる。このウニマク島の南西のウニマク水道（Unimak Pass）は、海峡幅約10マイルであり、年間通航量は約7,000隻とされ<sup>52</sup>、沿岸国たる米国も国際海峡と考える海峡である<sup>53</sup>。また、タナガ島（Tanaga Island）西側のデラロフ諸島（Delarof Islands）との間の海峡幅約13マイルのタナガ水道（Tanaga Pass。図1の左側破線丸囲み）は、年間通航量の統計値はない。しかし、タナガ水道の船舶通航量は、ある程度はあるものの明らかにウニマク水道よりは少ないことが画像からはっきりと分かる。このタナガ水道は、2015年に中国海軍の5隻の艦隊が通過通航権を主張して通過したことで知られている<sup>54</sup>。

こうした事例を参考に、少なくともどの海峡が通過通航権を主張できる「ね

らい目」となりうるかを予測する程度であれば、AISデータを逐一収集分析するまでもなくDensity Mapの利用でも十分可能だと思われる。

## 4 航空機の上空飛行における具体的問題

### （1）通過通航の始点及び終点

国際航行に使用される海峡では、船舶の無害通航制度に比べ、より自由な通過通航制度が適用され、無害ではない艦船の通航だけでなく、潜水艦の潜没航行や航空機の上空飛行が可能となる。したがって、国際海峡の通過通航権の問題において、外国航空機にとって法的な意味での国際海峡、つまり通過通航権が適用される海峡部分が、具体的に陸地と陸地の間のどの水域であるのかが最も重要な問題となる。

海峡を地理的な側面から考えた場合、細長く続く海峡や本土と島の間の海峡、大洋中の島嶼間の海峡などさまざまな様相がある。海峡を法的な側面から考えた場合には、領海覆域海峡もあれば、海峡内に排他的経済水域がある海峡（幅24マイル以上の幅の海峡）も当然ある。このように海峡は多種多様で、地理的にも法的にも海峡そのものの明確な定義はない。国際海峡であることがはっきりしている場合において、当該海峡とはどこからどこまでの水域を指すのか、湾口閉鎖線のような距離の基準もなく<sup>55</sup>、海峡の始点及び終点がどこであるか条文上に定めがないことは、次に示すように航空機にとって特に問題となる。

### （2）外国航空機の上空飛行と「一点集中問題」

通過通航権が生じる国際海峡が、どこであるかという問題や、その制度の細部について解釈が一致しないとしても、ジブラルタル海峡、ホルムズ海峡、マラッカ海峡、ドーバー海峡等の重要海峡<sup>56</sup>が、国連海洋法条約がいう通過通航権のある国際海峡であることを否定する論はほとんどないと思われる。しかしながら、国際海峡たるいずれの海峡にしてみても、どこから（始点）どこまで（終点）が海峡に該当するのか、明確な決め手を見出すのは困難である<sup>57</sup>。例えばホルムズ海峡に国連海洋法条約が適用されることを前提にしていえば、海峡の全長を22マイルとするものもあれば<sup>58</sup>、104マイルとするものもある<sup>59</sup>。これらが通過通航権の適用される長さを指すものであるとすると、非常に大きな差があることになる。そしてそのいずれの見解も具体的な始点終点を示してはいない。

国連海洋法条約上、通過通航制度が適用となるエリア（海峡）は、国際航行に使用されている海峡であって「公海又は排他的経済水域の一部分と公海又は

排他的経済水域の他の部分との間」にある海峡であると定義されるため<sup>60</sup>、原則として領水（領海）に覆われる部分である。したがって、両岸から12マイルの領海線を描いた際の交点（中間点）を点X及び点X'とし、そこから両岸に12マイルとなる地点をそれぞれ点A、点B及び点A'、点B'とした上で、さきほどの定義を字義どおりに解釈すると、図2で示す直線AX、XB、A'X'、X'B'とで囲まれるエリア（斜線部）がその部分となると考えられる。もっともこれは、通過通航制度が適用となる部分は両岸からの12マイルの覆域が重なる部分だけでなく、岸から岸まで通過通航権があるとされる<sup>61</sup>ことから理論的に考えられるものであり、条約上、どこかに通過通航権の始点及び終点の定めがあるわけではない。こうしたことから、「条約が、国際航行に使用される海峡の範囲を定義しようとしていないことは注目に値する。したがって通過通航権を主張できるエリアは、おそらく意図的にあいまいなままである。」とも指摘される<sup>62</sup>。

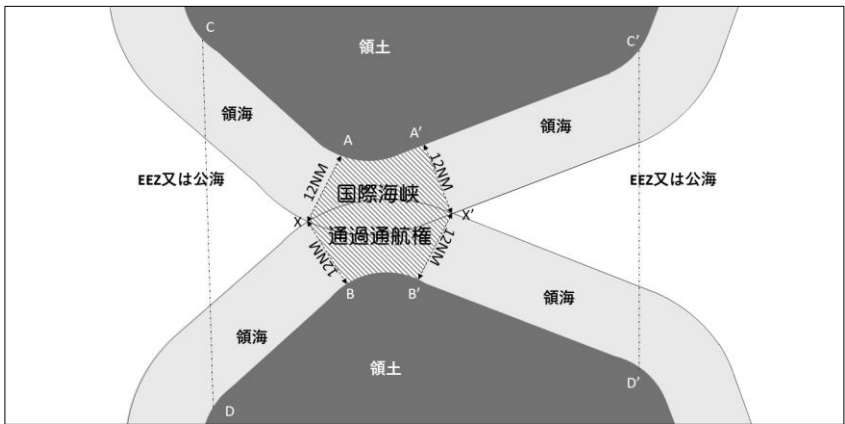


図2 通過通航権が適用となるエリア（斜線部）

とはいえ、点A、B、A'、B'より外側の任意の点を、図のように点C、D、C'、D'とすると、直線CD及びC'D'で囲まれる水域には、その中にEEZ又は公海が存在するため国際海峡の定義に合致しない。このため、図の斜線部のみが、通過通航制度の適用されるエリア（海峡）となるはずであるが、ここで非現実的なことが生じる。通過通航権がある斜線部は、すべての船舶及び航空機が通行可能であり、斜線部上空は領空であったとしても外国航空機の航行は領空侵犯とはならない。しかしながら、直線AX、XBのうち点X（両岸から12マイルとなる点）を除く部分と直線A'X'、X'B'のうち点X'（同様に両岸から12マイルとな

る点)を除く部分は、通過通航制度の適用されるエリア(斜線部)以外の領海に面し、点X及びX'のみがEEZ又は公海に面している。斜線部以外の領海上空の外国航空機の飛行は領空侵犯となるため、つまり、斜線部内はどこを飛行しても良いが、理論上、外国航空機の出入口は国際空域(EEZ又は公海の上空)に接した点X及びX'に限られるのである。図3は、図2に飛行経路を書き加えたものである。

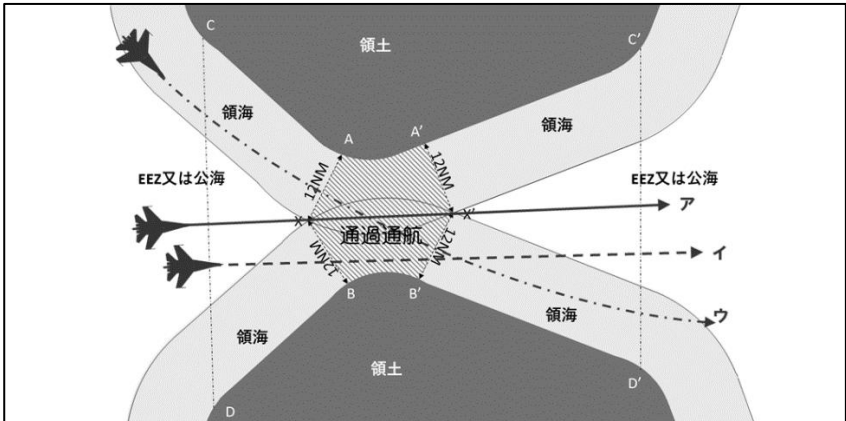


図3 飛行経路の例

航空機の場合において、図3でアのように点Xから入って点X'から出る航路を通れば領空侵犯とならないが、イのような航路を通る場合には、点XとBとの間を通過するためその手前の領空を一旦侵犯することになる。点X'とB'の間を通過直後も同様に領空侵犯となる。仮にウのような航路を通るとすると、領空侵犯となる部分は外側に更に伸びることとなる。したがって、航空機が、領空侵犯をせずに通過通航するためには、アの航路のように必ず点X又はX'から入り出る航路を通る必要が生じるという非実地的な問題が生起するのである。この問題を本稿では「国際海峡通航時の進入退出経路一点集中問題」と呼ぶことにする。

無害通航権を有する船舶についていえば、ア以外の航路を通ったとしても、通過通航制度の適用されるエリア(斜線部)以外の領海においては無害通航が可能であるので、国際海峡通航時の進入退出経路一点集中問題は実際には深刻な問題にならない。無害通航が認められる船舶の場合は、アのみならずイ及びウの航路の航行が可能である。この国際海峡通航時の進入退出経路一点集中問

題は、航空機について生じる問題であるが、潜水艦の潜没航行<sup>63</sup>や、約30か国あるといわれる軍艦の無害通航を認めない国<sup>64</sup>の領海における外国軍艦の航行についても同様の問題が生じるはずである。

国際海峡通航時の進入退出経路一点集中は、国連海洋法条約がこのような船舶や航空機に対して求めているものかどうかは直ちには明らかではないが、こうした経路の一点集中は、「上空を飛行する航空機が両方向に通過するチョークポイントを作成するため、明らかに非現実的であり、絶対に危険である」とも指摘される<sup>65</sup>。もっとも、航空機の運航に関して、経路の1点集中の日常的な例がないわけではない。例えば、上空から飛行場の滑走路への着陸進入は、一種の経路の一点集中といえる。しかし、飛行場近傍の航空交通管制圏やそれに続く進入管制区で行われるような細かい管制を国際海峡上空で行うのは現実的ではないようにも思われる。ただし、技術的には、RNAV経路を点X及び点X'を通過するように設定し、更に方向別に高度分離等の適切な管制を実施すれば、実現は不可能ではないともいえる。

しかしながら、国連海洋法条約は、国際海峡におけるこのような飛行経路の指定については何も言及していない。したがって、航空路や航路帯の指定があったとしても、通過通航を行う外国の国の航空機は、海峡沿岸国が行う航空管制に従う義務はないことになる。同条約第41条で、国際海峡における船舶の航行については、海峡沿岸国が、安全な通航を確保するため必要な場合には海峡内に航行のための航路帯や分離航路帯を設定できるとしたり、第53条で、群島国が、群島水域における船舶及び航空機の通航のための群島航路帯を指定することができるのとしたりするのは好対照である。

### （3）いわゆるアプローチ論

このように国際海峡通航時の進入退出経路一点集中問題があると考えられる一方で、国連海洋法条約の締約国ではないが通過通航権を慣習法化しているとする米国は、進入退出経路が一点に集中しなければならないという考えを持っていない。米海軍の『海上作戦法規に関する指揮官ハンドブック』においては、「通過通航は、（汀線から汀線まで）全体に存在し、沿岸国の領海が重複するエリアだけではない」とし、「国際法の下で、軍艦、補助艦、USV、UUV及び軍用航空機（UAを含む。）を含むすべての国の船舶及び航空機は、そのような海峡及びそれらの進入路（approaches）を通過する妨げのない通過通航権を享受する」と明らかにしている<sup>66</sup>。この前段については、12マイルの領海が重なる海峡の中央部だけではなく、海峡全幅について通過通航が認められるこ

とをいうものであり、それ自体は妥当であるとしても、通過通航権が認められる海峡の始点ないし終点については言及がない。後段については、国際海峡だけでなくその「進入路（approaches）」についても通過通航として航行できるとするというアプローチ論について言及していることが注目される。この米海軍の認識に立った場合、つまりアプローチ論を認める場合、前述の進入退出経路の一転集中問題は緩和ないし解決されるため、実際に合理的なだけでなく、法解釈としても、通過通航制度が適用されるエリアに自由に進入退出できないとすれば通過通航制度自体が有名無実化するという意味において合理的と言えるかもしれない。

しかしながら、このアプローチ論は、国際海峡のみならずその進入路にあたる海峡外の領海部分上空についても通過通航権、つまり領海上空飛行を認めるものとなる。これは、国際海峡の部分にだけ通過通航権があるとする条約規定と論理的に矛盾する。その上、いずれの場所からいずれの場所までこのアプローチが可能になるのかが、より一層不明確であるだけでなく、本来、沿岸国が持っているはずの完全かつ排他的な領空主権を条約規定以上に損ねるものとなるといえる。

このアプローチ論については、進入路にも通過通航権を認めるという条約の解釈又は慣習法になっているという一般的な認識はないといわれており、また、アプローチがどこで開始されどこで終了するかについて当の米国による定義すら存在せず、通過通航の境界を完全に不明瞭にするものであると批判され、こうしたことから、他の国々からは広く受け入れられていないとされている<sup>67</sup>。

## おわりに

国連海洋法条約第38条に示す通過通航権の規定は、海洋法が航空法に影響を及ぼし、海洋法が領空主権の絶対性を特定の海域上空で緩和したという意味で「異例」なものともいえる<sup>68</sup>。原則的には領空を飛行する権利を持たない外国航空機の国際海峡における通過通航権の問題は、そもそも領海の無害通航権が認められる外国船舶の問題と比べ、実際上も大きな変化であると評価される。

日本では、領海を12マイルとする1977年の領海法の制定時に、通過通航制度の適用される国際海峡化を避けるために、領海を12マイルに拡大せず3マイルのままにし、公海又はEEZの回廊を持つ特定海域を5つ設定した。外国船舶通航量から国際海峡化しそうなところを特定海域にしたということになるので、通過通航権を有する国際海峡は、論理的には日本領域内には存在しないことに

なり、日本領空内を外国航空機が通過通航権を主張して通過する事態を特定海域については「効果的に防止」<sup>69</sup>できたといえよう。こうしたことから、日本については国際海峡の上空飛行に係る問題そのものが表面化せず、通過通航制度に内在すると考えられる国際海峡通航時の進入退出経路一点集中は問題となることはなかった。

外国船舶通航量の多い海峡の政府公船や外国軍艦の通過は、それらにも無害通航権を認める沿岸国の立場からはこの進入を阻止することはできないが、無害通航として説明できるがゆえに問題視しなくて済むともいえる。他方で海峡の軍用航空機の通航は、当該海峡の国際海峡化を確認したとの通過国の意思の表明として重大な意味を持つ。このような軍用航空機による領海たる海峡の上空通過は、沿岸国の立場からは当然受け入れがたいとするのであれば、当該海峡には通過通航権がないとして領空侵犯に対する措置を厳にして阻止するという実行が重要であろう。当然、通過国は通過通航権を有する国際海峡であることを強く主張してくるであろう。したがって、外国による国際海峡化の主張を完成させないためには、沿岸国は、領空侵犯に対する措置による物理的な阻止に加え、この挑戦を阻止する法的論理立てとして、国際海峡の「意図的なあいまいさ」を逆手にとって利用する—アプローチ論を拒否し、アプローチ部分の領海上空への侵入は主権侵害を構成することを主張する—ことも必要であるといえよう。

---

<sup>1</sup> 真山全、山田尊也「船舶自動識別装置(AIS)データによる国際海峡認定—国際海峡の日本領水内の存在可能性に関する海洋法的試論」『国際安全保障』第47巻第4号、2020年3月、9頁。

<sup>2</sup> 城戸正彦『領空侵犯の国際法』風間書房、1990年、1-6頁。

<sup>3</sup> 領空主権の原則が、第一次世界大戦を通じて急速に慣習法化し、パリ国際航空条約で明文化されたといわれる。長田祐卓「領空制度と航空協定」国際法学会編『日本と国際法の100年 第2巻 陸・空・宇宙』三省堂、2001年、131頁。

<sup>4</sup> 城戸、『領空侵犯の国際法』、13頁。

<sup>5</sup> パリ条約とシカゴ条約の双方が世界大戦の文脈で交渉されたという経緯で、安全保障上の懸念から領海上空の無害通航権は与えられなかったといわれる。Bernard H. Oxman, "Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft," *Singapore Journal International and Comparative Law*, Vol. 4, 2000, p.383.

<sup>6</sup> ICAO, "Convention on International Civil Aviation Signed at Chicago on 7 December 1944," Feb. 2020, [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago\\_EN.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Chicago_EN.pdf).

<sup>7</sup> 航空協定等の条約形態以外の許可の方法として、行政許可の形態がある。日本と台湾

間は、日台両当局の許可により航空業務が開放されている。坂本昭雄『国際航空法論』有信堂高文社、1992年、39-40頁。

<sup>8</sup> 駐留軍地位協定が許可の例である。日本においては、在日米軍の地位協定（日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定）と、朝鮮国連軍の地位協定（日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定）があり、米軍や朝鮮国連軍の航空機の入域や離発着がこれに基づき許可されている。また、外国の首脳が軍用機や政府専用機で日本を訪れたり、日本の首相が政府専用機で外国を訪れたりする際には、外交ルートを通じて個別に許可を得ている。訓練や演習、最近では大規模災害時の協力等で、各国の軍の航空機が日本に来たり、自衛隊の航空機が外国に行ったりすることが増加している。この際も同様に、個別の許可を得て運航している。

<sup>9</sup> 城戸、『領空侵犯の国際法』、52-53頁。

<sup>10</sup> 同上、53-55頁。

<sup>11</sup> 自衛隊法第84条は、「防衛大臣は、外国の航空機が国際法規又は航空法その他の法令の規定に違反してわが国の領域の上空に侵入したときは、自衛隊の部隊に対し、これを着陸させ、又はわが国の領域の上空から退去させるため必要な措置を講じさせることができる。」と規定している。

<sup>12</sup> 防空識別圏における飛行要領に関する訓令（昭和44年防衛庁訓令第36号）第2条。

<sup>13</sup> 2015年の概略値。Port Information, Gibraltar Port Authority, <https://www.gibraltarport.com>.

<sup>14</sup> 2018年の海峡通過隻数（300グロス・トン以上の船舶）。日本海難防止協会 シンガポール連絡事務所「マラッカ・シンガポール海峡レポート 2019」2019年3月、100頁、[http://nikkaibo.or.jp/pdf/30\\_01.pdf](http://nikkaibo.or.jp/pdf/30_01.pdf)。

<sup>15</sup> Suzanne Lalonde, “The Right of Overflight above International Straits,” *Canadian Yearbook of International Law*, Vol.25, 2014, p.42.

<sup>16</sup> 栗林忠男「第三次国連海洋法会議における国際海峡の上空飛行問題」『空法』第18・19合併号、1976年、139頁。

<sup>17</sup> 国連海洋法条約第53条。

<sup>18</sup> シカゴ条約第10付属書（ICAO Annex 10）「航空通信」（Aeronautical Telecommunications）第1巻（Vol.1）「無線航法援助」（Radio Navigation Aids）。

<sup>19</sup> 国土交通省「航空路とRNAV経路の概要」国土交通省、2020年2月、[https://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000343.html](https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000343.html)。

<sup>20</sup> 例えば、高度29,000フィート（ft）以下において計器飛行方式により飛行する場合は、東西の向きで1,000ftの高度差を取る。東向きに飛行するときは、計器飛行方式により飛行する航空機は、1,000ftの奇数倍の高度をとり、西向きに飛行する場合、1,000ftの偶数倍の高度をとる。

<sup>21</sup> 池内宏『航空法—国際法と航空法令の解説』（改訂版）、成山堂書店、2018年、65頁。

<sup>22</sup> 同上、66頁。

<sup>23</sup> 日本のRNAV経路については、国土交通省「主要なRNAV経路」（平成31年4月1日現在）2020年2月、<https://www.mlit.go.jp/common/001290336.pdf>。

<sup>24</sup> 日本航空「航法システム navigation system」航空実用辞典、<http://www.jal.com/ja/jiten/dict/p201.html#02>。

<sup>25</sup> 国土交通省「RNAV運航方式」2020年2月、[http://www.mlit.go.jp/koku/15\\_bf\\_000379.html](http://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000379.html)。

<sup>26</sup> 多国間の国際航空業務通過協定においても、2国間の航空協定においても、主権との

関係から権利（right）ではなく特権（privilege）の語が使用される。坂本『国際航空法論』34頁。

<sup>27</sup> Oxman, “Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft,” p.398.

<sup>28</sup> 栗林忠男「国際海峡における通航制度の新局面—第三次海洋法会議の趨勢と日本の立場—」『法学研究』第51巻6号、1978年、62頁。

<sup>29</sup> Oxman, “Transit of Straits and Archipelagic Waters by Military Aircraft,” p.402.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> Ibid, p.403.

<sup>32</sup> Walter J. Boyne, “El Dorado Canyon,” *Air Force Magazine*, March 1999, p.59.

<sup>33</sup> Lewis M. Alexander (J. Ashley Roach, ed.), *Navigational Restrictions within the New LOS Context: Geographical Implications for the United States*, Brill, 2017, p.66.

<sup>34</sup> 武力紛争時に交戦国船舶が、中立国の国際海峡を通過通航することに関しては、MAYAMA Akira, “The Influence of the Straits Transit Regime on the Law of Neutrality at Sea,” *Ocean Development and International Law*, Vol.26, issue 1, 1995, pp. 1-30 及び 和仁健太郎「武力紛争時における国際海峡の法的地位：通過通航権制度と海戦法規・中立法規との関係」坂元茂樹編『国際海峡』東信堂、2015年、219-277頁を見よ。

<sup>35</sup> Todd R. Phinney, “Airpower Versus Terrorism: Three Case Studies,” A Thesis Presented to the Faculty of The School of Advanced Air and Space Studies for Completion of Graduation Requirements, Air University, June 2003, p.19.

<sup>36</sup> 元々の空軍のグローバルホーク RQ-4A に対し、海軍のそれは MQ-4C トライトンの制式名が与えられているが、撃墜された機体は量産前に作られた海軍型のプロトタイプであり、制式名は RQ-4A である。制式名は、空軍型と同じであるが、その任務の違い（地上監視／洋上監視）から搭載器材は全く異なり、BAMS-D（Broad Area Maritime Surveillance – Demonstrator, 広域海洋監視デモンストレータ）と呼ばれる機体であった。空軍のグローバルホークには搭載されていないが、BAMS-D には搭載される器材の一つに、AIS 受信機がある。

<sup>37</sup> Lewis M. Alexander, “International Straits,” in Horace B. Robertson, Jr., ed., *Law of Naval Operations, U.S. Naval War College International Law Studies*, Vol.64, 1989, pp.90, 100. なお、ホルムズ海峡の最小幅を 18 マイルとする資料もある。坂元茂樹「日本と国際海峡」同編『国際海峡』東信堂、2015年、20頁。

<sup>38</sup> Alexander, *Navigational Restrictions within the New LOS Context: Geographical Implications for the United States*, p.60.

<sup>39</sup> Javad Zarif, Foreign Minister of Islamic Republic of Iran, Twitter, <https://twitter.com/JZarif/status/1141772824086028288>.

<sup>40</sup> U.S. Central Command, Twitter, <https://twitter.com/centcom/status/1141854000192589824>.

<sup>41</sup> 坂元「日本と国際海峡」20-21頁。

<sup>42</sup> 米国は、通過通航制度は明確に長年の慣行に基づくものと強く主張したが、日本やデンマーク、ギリシャ、イタリア、オランダ、スペインなど他の国々は国連海洋法条約から直接生ずるものとした。Jon M. Van Dyke, “Transit Passage Through International Straits,” in Aldo Chircop, Theodore McDorman and Susan Rolston, eds., *The Future of Ocean Regime-Building*, Martinus Nijhoff Pub., 2009, p.186. つまり、日本も国連海洋法条約の全てが慣習法とは認識していない立場であることを示している。

<sup>43</sup> U.S. Department of Defense, “Hegseth, Caine Laud Success of U.S. Strike on Iran Nuke Sites,” DOD News, June 22, 2025, <https://www.defense.gov/News/News->

Stories/Article/Article/4222533/hegseth-caine-laud-success-of-us-strike-on-iran-  
nuke-sites/.

44 こうした観点から、現在特に注目されているものの一つに、地球温暖化で通航が容易となってきた北極海航路のいくつかの海峡がある。北極海航路の国際海峡及びその上空飛行問題については、Lalonde, “The Right of Overflight above International Straits,” 及び 西本健太郎「北極航路における沿岸国規制と国際海峡制度」坂元茂樹編『国際海峡』東信堂、2015年、77-103頁を見よ。

45 真山、山田「船舶自動識別装置(AIS)データによる国際海峡認定—国際海峡の日本領水内の存在可能性に関する海洋法的試論」7頁。

46 米英両国や日本等の場合。外国軍艦の領海通航に関し、事前の通告と許可を要求する立場の国もいくらかある。日本海事センター『海洋法と船舶の通航』改訂版、2010年、成山堂書店、31頁。

47 2004年11月10日早朝、中国の漢級と推定される原子力潜水艦が、日本の領海である石垣島と多良間島との間の石垣水道を潜没航行した。このとき、潜水艦の領海内の潜没航行は国際法違反であるとの日本政府の抗議に対し、中国は自国政府の潜水艦であることを認めた上で、通過通航の主張はせず、技術的理由により誤って進入したと説明した。峯村禎人「漢級潜水艦の領海侵犯事案—CMSI Scouting, Signaling, and Gatekeeping を読んで—」『海幹校戦略研究』第1巻1号、2011年、90-91頁。

48 真山、山田「船舶自動識別装置(AIS)データによる国際海峡認定—国際海峡の日本領水内の存在可能性に関する海洋法的試論」8-9頁。

49 Marine Traffic, <https://www.marinetraffic.com/>.

50 Ship Finder, <https://shipfinder.co/>.

51 スマートフォンのアプリの場合。パソコンのWebページからは、もう少し最近のものも提供されているようであるが、有料版となる。

52 A Craig H. Allen, *International Law for Seagoing Officers*, 6th ed., Naval Institute Pr., 2014, p. 117.

53 Ibid.: Vessel Operating Requirements, 33 U. S. C. §1223 (d) (2). See also, Alexander, *Navigational Restrictions within the New LOS Context: Geographical Implications for the United States*, pp.72, 83.

54 Foreign Ministry Spokesperson Lu Kang’s Regular Press Conference on October 27, 2015, [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/xwfw\\_665399/s2510\\_665401/t1309625.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/t1309625.shtml).

55 24 マイルの海峡の「閉鎖線」(24 mile closing line) を考えるものもある。J. B. R. L. Langdon, “The Extent of Transit Passage: Some Practical Anomalies,” *Marine Policy*, March 1990, pp.133-134. 図で示したものは他では少なく、Langdon 論文はその意味で貴重な分析である。ちなみに、Langdon は、執筆時、英国王立海軍大佐であり、軍法務官であった。しかし、残念ながら、同論文の Figure 3 (p.134) は正確ではない。両岸から 12 マイルの中間点 (等距離点) から両岸に 12 マイルの線を引くのであれば、中間点から両側に直線状になるのではなく、中間点で屈曲した「>」型になるはずであり、Figure 3 で 12 マイルとする部分は 12 マイル以上あり、両岸を結ぶ線は 24 マイル以上となるはずである。逆に言えば、24 マイルの閉鎖線を考えると、中間点よりも海峡の内側にそのラインは来るはずである。そうなると海峡外側の EEZ 又は公海部分に点でさえも接することができない。また、24 マイルの距離を考えずに中間点を通る直線を引くとしても、Figure 3 の場合、両岸の海岸線の曲率が違うため、中間線は右斜め上がりにもかかわらずこれと直行する線でもないため、どういう基準でこの「閉鎖線」を引いているのかも不明である。

<sup>56</sup> これ以外の key international straits として、バル・エル・マンデブ海峡、ベーリング海峡、ロンボク海峡が挙げられる。Dyke, “Transit Passage Through International Straits,” p.178.

<sup>57</sup> 通過通航権が適用される海峡の地理的範囲を定義する条約はなく、慣習法による境界も確立されていないといわれる。Uwe Althaus, “International Straits: Peacetime Rights and Obligations,” Jörg Schildknecht, Rebecca Dickey, Martin Fink, and Lisa Ferris, eds., *Operational Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges*, Springer, 2018, p.54. なお、Althaus は、ドイツ連邦国防軍の法律顧問。

<sup>58</sup> Alexander, *Navigational Restrictions within the New LOS Context: Geographical Implications for the United States*, p.90.

<sup>59</sup> Dyke, “Transit Passage Through International Straits,” p.216.

<sup>60</sup> 国連海洋法条約第 37 条

<sup>61</sup> もっとも、通過通航制度が領海の 12 海里拡大による代償であるならば、論理的には、従前の 3 海里以内は通過通航を認めず従前どおり船舶は無害通航、航空機は上空飛行を認めないとしてもよかつたはずであり、実際に起草過程の議論においても、「デンマークとフィンランドは、海峡幅が六カイリ以上のものに通過通航を適用するとの修正案を提出した。」とされる。杉原高峰「通過通航制度の法的性格」『一橋論叢』第 92 巻第 5 号（1984 年）、586 頁。

<sup>62</sup> Langdon, “The Extent of Transit Passage: Some Practical Anomalies,” p.130.

<sup>63</sup> Ronald I. Clove, “Submarine Navigation in International Straits: A Legal Perspective,” *Naval Law Review*, Vol. 39, 1990, pp. 103-116.

<sup>64</sup> 無害通航権との関係で、軍艦の通航について事前許可や事前通報を必要とする国々を列挙、指摘するものとして、篠原豪「外国船舶に対し入域の事前通報を求める制度に関する質問主意書」（第 204 国会、衆議院、質問第 179 号、2021 年 6 月 9 日提出）がある。

<sup>65</sup> Langdon, “The Extent of Transit Passage: Some Practical Anomalies,” p.133.

<sup>66</sup> U.S. Navy, U.S. Marine Corps and U.S. Coast Guard, *The Commander’s Handbook on The Laws of Naval Operations* (NWP 1-14M) Aug. 2017, 2.5.3.2.

<sup>67</sup> Althaus, “International Straits: Peacetime Rights and Obligations,” pp. 57-58.

<sup>68</sup> 国連海洋法条約の起草過程において、相当数の国が、航空機の上空飛行問題は別の条約（2 国間条約や国際民間航空条約）又は別の機関（国際民間航空機関）で扱うべきと発言した。栗林「第三次国連海洋法会議における国際海峡の上空飛行問題」130 頁。もっとも、栗林は「海洋法と密接に関連する航空法問題について、海洋法条約が少なくともその基本原則を規定することは必ずしも許されないわけではない」と述べている。同上。

<sup>69</sup> Langdon, “The Extent of Transit Passage: Some Practical Anomalies,” p.133.