



2025年2月12日

「海上自衛隊の護衛艦による台湾海峡の航行」 (多国間関係研究会コメンタリーNo. 5)

明治学院大学
鶴田 順

2024年9月26日、読売新聞は、海上自衛隊の護衛艦「さざなみ」が同年9月25日に中国大陸と台湾の間にある台湾海峡を北から南に向けて航行したと報道した。同艦は南シナ海で行われる米国、オーストラリアやニュージーランドなどとの多国間合同訓練に向かうために台湾海峡を航行した。台湾海峡を海上自衛隊の護衛艦が航行するのは初めてであった。読売新聞の記事によると、「さざなみ」の台湾海峡の航行は、日本政府内での検討をふまえて、岸田文雄総理大臣（当時）による指示に基づくものであったという。

台湾海峡の国際上の地位

アメリカや日本などは台湾海峡の中央部は国際水域（international waters）であり、軍艦が自由に航行できる海域であるとしている。他方で、中国は外国の軍艦が台湾海峡を航行するたびに反発している。

中国大陸と台湾を隔てる台湾海峡は85カイリから105カイリの幅をもつ。海岸線は中国大陸側において曲折し、入り組んでおり、良好な港湾と泊地を提供している。

中国大陸とその沿岸島嶼の低潮線と台湾海峡の対岸の台湾本島と澎湖諸島の低潮線、これら二つの低潮線を領海の幅を測定するための基線（領海基線）とするならば、台湾海峡の中央部に50カイリから80カイリほどの幅の「非領水回廊（non-territorial waters corridor）」が存在することになる。当該回廊は中国と台湾の主権が及ぶ内水と領海の外にある海域である。

基線の設定方法

海岸線が比較的直線で単純な場合に領海基線の設定に用いられるのが通常基線である。国連海洋法条約5条は、「この条約に別段の定めがある場合を除くほか、領海の幅を測定するための通常基線は、沿岸国が公認する大縮尺海図に記載されている海岸の低潮線とする」と規定する。低潮線は潮が引いたときの陸地と海面の境界線である。

他方で、中国は台湾海峡の大陸側の沿海部に直線基線を設定している。

直線基線は、海岸の湾入が著しい場合など、海岸線が複雑で通常基線をそのまま適用することが困難な場合に用いられる。最も外側にある海岸線上の適当な点を陸地の外縁とみなし、それらの点を直線で結んだ線を基線とする方法である（国連海洋法条約7条1項）。

中国による基線の設定

中国は1992年2月に「中華人民共和国領海および接続水域法」を公布・施行し、12カイリ幅の領海の設定と直線基線方式の採用を規定した。同法3条は、1項で中国の領海の幅は領海基線から12カイリとすること、2項で領海基線は複数の地点を直線でつなぐ方式を用いて設定することを規定している。同法は、低潮線による通常基線には言及せず、直線基線についてのみ言及している。しかし、実際に直線基線を設定するために用いられる地点は示されることはなかった（あるいは公表されなかった）。

中国は1996年5月15日に「領海基線に関する中華人民共和国政府の宣言」を發表し、台湾海峡の沿海部と西沙諸島に直線基線を設定した。中国の宣言には直線基線を設定するために用いられる地点の地理学的経緯度の一覧表が付されている。沿海部については49の地点、西沙諸島については28の地点が特定された。

ただ、台湾海峡の中央部にある非領水回廊の最小幅員は、直線基線による基線設定の場合と通常基線（低潮線）による基線設定の場合とでそれほど変わらない。

台湾海峡のように、海峡の中央部に沿岸国の主権が及ぶ内水と領海にはあたらない非領水回廊が存在する海峡であれば、軍艦は当該回廊を自由に航行することができる。非領水回廊が沿岸国の接続水域や排他的経済水域にあたるとしても、そのことで沿岸国の主権が及ぶことになるわけではなく、軍艦は自由に航行できる。

国際法上の国際海峡

台湾海峡は、国連海洋法条約における通過通航権が認められるという意味における国際海峡（international strait）ではない。

国連海洋法条約の起草過程では、米国と旧ソ連をはじめとする海峡利用国から、領海の幅が上限12カイリとなることで、これまで中央部分に（領海の外という意味での）公海があるため外国船舶の通航が自由であった海峡が沿岸国の領海となり、領海における無害通航のみが許されることになり、外国潜水艦は浮上航行義務が課せられることへの懸念が表明された。

そこで、海峡利用国と海峡沿岸国の調整の所産として、国連海洋法条約では、すべての船舶および航空機（軍艦・軍用航空機を含む）が国際海峡での「継続的かつ迅速な通過」のために「航行および上空飛行の自由」を行使することができるとする通過通航権が新たに認められた。国際海峡を通過する船舶は一定の規則の遵守を義務づけられているものの、通航の自由が保障されており、通航が無害であることは条件とされていない。

台湾海峡における外国船舶・航空機の航行

以上をまとめると、台湾海峡の中央部にある非領水回廊において、外国の船舶および航空機（外国の軍艦・軍用航空機を含む）は、領海における無害通航権の行使ではなく、また国際海峡における通過通航権の行使でもなく、自由に航行・飛行することができる。

日本の「国際海峡」

日本は 1977 年の領海法の制定によって領海の幅を 12 カイリに設定した（領海法 1 条 1 項）。領海法は、その附則において、海洋法条約における国際海峡の定義（37 条）に照らせば国際海峡にあたりとされる宗谷海峡（幅 23 カイリ）、津軽海峡（幅 10 カイリ）、対馬海峡東水道（幅 25 カイリ）、対馬海峡西水道（幅 23 カイリ）、大隅海峡（幅 16 カイリ）の 5 つの海域（特定海域）の領海の幅を 3 カイリにとどめ、これらの海域の中央にあえて公海部分を残した（対馬海峡西水道については韓国も領海の幅を 3 カイリにとどめた）。日本は、これらの海域で領海の幅を 3 カイリにとどめることで、これらの海域における通過通航権の行使を回避した。

日本が特定海域を設定する理由

これらの 5 つの海域の領海幅を 3 カイリにとどめる理由について、日本政府の見解としては、1996 年の国会での答弁で、①国際海峡の通過通航制度に係る各国の実行の集積が不十分であること、②国際航行の要衝である 5 つの海域における自由な航行の維持の 2 つが示されていた。それに対し、国会議員からの質問主意書への 2009 年の回答では②の理由のみが示されている。

国際海峡で通過通航権を認める制度は、1982 年に採択され 1996 年に発効した海洋法条約によって新たに創設された制度であることから、日本が特定海域を設定する理由として、1996 年の時点での「国際海峡に係る各国の実行の集積が不十分」という判断は理解できる。他方で、外国船舶・航空機は海峡の「継続的かつ迅速な通過」のために「航行および上空飛行の自由」を行使することができる通過通航権を有することから、「自由な航行を保障する」という理由であれば、海域の中央に公海部分を残す必要はない。

今後、仮にこれら 5 つの海域の領海幅を 3 カイリから 12 カイリに広げたとしても、当該海域はすべて日本領海となり、国際法上は国際海峡となることから、外国船舶は通過通航権を行使できる。5 つの海域を外国船舶が航行できるという点において変更はなく、ただ、国際海峡化した場合には、海峡沿岸国である日本が外国船舶に対して「継続的かつ迅速な通過」を要求することができるようになる。