

第5節 海洋をめぐる動向

わが国は、四方を海に囲まれた海洋国家であり、エネルギー資源の輸入を海上輸送に依存していることから、海上交通の安全確保は国家存立のために死活的に重要な課題である。また、国際社会にとっても、国際的な物流を支える基盤としての海洋の安定的な利用の確保は、重要な課題であると認識されている。

一方、海洋においては、既存の国際秩序とは相容れない独自の主張に基づいて自国の権利を一方的に主張し、または行動する事例がみられ、「公海自由の原則」が不当に侵害される状況が生じている。また、中東地域における船舶を対象とした攻撃事案などや、各地で発生している海賊行為は、海上交通に対する脅威となっている。

1 「公海自由の原則」などをめぐる動向

国連海洋法条約¹ (UNCLOS) は、公海における航行の自由や上空飛行の自由の原則を定めている。しかし、わが国周辺、特に東シナ海や南シナ海をはじめとする海空域などにおいては、中国が既存の国際秩序とは相容れない主張に基づき、自国の権利を一方的に主張し、または行動する事例が多くみられるようになっており、これらの原則が不当に侵害されるような状況が生じている。また、北朝鮮による、日本海や太平洋への度重なる弾道ミサイル発射や、衛星打ち上げとする発射は、関連する国連安保理決議に違反することはもとより、航空機や船舶の安全確保の観点からも問題となりうるなど、わが国や地域、国際社会の平和と安全を脅かすものである。

☐ 参照 3章2節2項6 (海空域における活動)、3章4節1項3 (大量破壊兵器・ミサイル戦力)

こうした海洋や空の安定的利用の確保に対するリスクとなるような行動事例が多数みられる一方で、近年、海洋や空における不測の事態を回避・防止するための取組も進展している。

多国間の取組として、2014年4月、日米中を含む西太平洋海軍シンポジウム (WPNS) 参加国海軍は、各国海軍の艦艇や航空機が予期せず遭遇した際の行動基準 (安

全のための手順や通信方法など) を定めた「洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準² (CUES)」について一致した。また、同年11月、米中両国は、軍事活動にかかる相互通報措置とともに、CUESなどに基づく海空域での衝突回避のための行動原則について合意したほか、2015年9月には、航空での衝突回避のための行動原則を定めた追加の付属書に関する合意を発表した。さらに、ASEANと中国との間では、「南シナ海に関する行動規範 (COC)」の策定に向けた公式協議が行われてきており、2023年7月には、ASEAN・中国外相会議の場で「実効的で実質的なCOCの早期妥結を加速させるためのガイドライン」が採択された。

わが国と中国との間では、2018年6月に「日中防衛当局間の海空連絡メカニズム」の運用を開始した。

こうした、海洋や空における不測の事態を回避・防止するための取組が、既存の国際秩序を補完し、今後、中国を含む関係各国は緊張を高める一方的な行動を慎み、法の支配の原則に基づき行動することが強く期待されている。

☐ 参照 Ⅲ部3章1節2項14 (中国)

2 海洋安全保障をめぐる各国の取組

(1) 中東地域における海洋安全保障

中東地域においては、近年、船舶を対象とした攻撃事案などが断続的に発生している。

特に、2023年10月のイスラエル・パレスチナ武装勢力間の衝突以降、紅海を含むアラビア半島周辺海域においては、民間の商船への攻撃事案などが発生している。

1 「国連海洋法条約 (UNCLOS)」(正式名称「海洋法に関する国際連合条約」) は、海洋法秩序に関する包括的な条約として1982年に採択され、1994年に発効した (わが国は1996年に締結)。
2 本行動基準は法的拘束力を有さず、国際民間航空条約の附属書や国際条約などに優越しない。