

# ミサイル防衛についての一考察

## ——防空識別圏の経験から

A Study of Meaning of the Air Defense Identification Zone in Case of a Missile Defense

柴田伊冊

SHIBATA Isaku

**要旨** 防空識別圏（ADIZ）は、領空に接近する航空機のうち、未確認飛行物体とされるものについて、シカゴ条約を遵守しながら軍用機によって要撃を実施するために設定されている地理的な範囲である。これに関してシカゴ条約に規定され、遵守を求められる事項は要撃の方法であり、戦闘機等の軍用機と民間の航空機を想定したコミュニケーション、すなわち要撃のための警告信号の世界共通化である。他のひとつは、民間航空機に対する武力行使の禁止（第3条の2）である。要撃の方法はシカゴ条約締結当時（1944年）からの規定であり、第3条の2は1983年9月1日に発生したカムチャッカ半島付近での大韓航空機撃墜事件を受けたシカゴ条約の改正によって追加されたものである。本稿は、このADIZの考え方をミサイル防衛に適用したときに、どのような対処が容認されるのか、を検証する。

最近、北朝鮮民主主義人民共和国が頻繁に打ち上げている戦闘用のミサイルは、航空機を凌駕する高速で飛行するものであり、それが特定の国家に向けられたときはADIZの考え方をより実効的かつ迅速に適用する必要があることは論を待たない。それでも、戦争の発生を抑制すべきとする国際社会は、そうした適用を無制限に容認しない制度を模索してきた。それ故に、国際法における現行のADIZの考え方と実行を整理し、ADIZの考え方のミサイル防衛への適用について、今後、追究すべき事項を明確にすることが必要になる。

本文

はじめに

- 1 ADIZの歴史
- 2 日本、アメリカ及び東シナ海（中華人民共和国）におけるADIZの実行
- 3 シカゴ条約（国際民間航空条約）での公海上空の位置付け
  - (1) シカゴ条約と公海上空の管轄権
  - (2) シカゴ条約附属書におけるADIZ
    - (ア) シカゴ条約第11条と締約国による規則制定
    - (イ) シカゴ条約第12条と締約国による規則制定
- 4 自衛権とADIZ
- 5 海洋法とADIZ
- 6 国際慣習法とADIZ
- 7 結論

## はじめに

1998年ソウルでのことである。北朝鮮から飛来したミサイルが三陸沖に着弾した直後であった。韓国の航空宇宙法学会ではSeowon University総長で元韓国空軍中将の徐博士（Chintae So）が次のように話していた。それは「もし、北朝鮮がソウルに向けてミサイルを発射したら、防御の手段がない」ということであり、さらに「それは、ミサイル発射と同時にソウルが火の海になることを意味する。それにも関わらず、隣国の日本の国民が自国の上空をミサイルが通過したことを知りながら、平然としていることが信じられない」という内容であった。東西冷戦の時代に、スクランブル（空軍や自衛隊などに所属する戦闘機による防空（要撃）のための緊急発進をいう）などの最前線にいた兵士を除いて、日本の国民の多くは、ソウルの危機感を想像することができない。当時の韓国の航空宇宙法学会は、学会でありながら韓国空軍の影響も大きく、退役軍人であり、かつ私立大学に在籍する研究者、韓国空軍士官学校所属の教官などが多数参加していた。そして、学会の会場ではKBS（Korean Broadcasting System：韓国放送公社）によって、日本へのミサイル発射について、当時の学会員への意見照会が行われていた。

2017年5月14日午前5時28分頃、北朝鮮によって、日本海の公海に向けて弾道ミサイルが発射された。日本の首相官邸の幹部は「日本本土に向けて発射されれば8分程度で着弾した」と述べている（2017年5月15日朝日新聞朝刊 第1面）。この場合に、日本の領空に接近しつつある不審な航空機を公海上で識別して、要撃を主たる手段とする防空を行うために設定されている防空識別圏（Air Defense Identification Zone：ADIZ以下同じ）の考え方を拡大して、ミサイルにも適用できるのか、を検証することが本論の目的になる。ADIZは日本、中国、韓国、アメリカ、カナダなどによって、それぞれの領空に接続する形態で公海上空に設定されている（図1：アメリカ）。

ADIZは、高速で接近する航空機を、航空路を飛行するときに適用される規則（Rules of the Air：Annex 2, Convention on International Civil Aviation：シカゴ条約第2附属書航空規則）を利用して捕捉するシステムであり、その概要は航空路での運航に必要な飛行計画（Flight Plan）を提出していない航空機を未確認飛行物体として識別し、これに対して軍用機（自衛隊機を含む）が要撃するというものである。そして民間の航空機に適用されるシカゴ条約がADIZに関連して言及しているのは、シカゴ条約附属書に規定されている「要撃の方法」であり、条約本文第3条の2に規定されている「民間航空機に対する武器使用の禁止」についてであるが、ADIZは国防の必要から派生した国家の防衛のためのものであるから、民間航空機の安全確保の観点から定められた規則が適用される部分以外ではシカゴ条約の範囲外にある。

航空機を凌駕する高速で着弾するミサイルを対象にしたときに、防空のための識別として主導的な役割を果たすのは自衛隊が運用する防空のためのレーダー（民間航空機の監視にも有効である）であり、民間航空機が提出を義務付けられている飛行計画による識別ではない。それでも航空機とミサイルの場合について共通する争点は、それぞれの国家の判断によって、それぞれの領空を超えて公海上空に設定されているADIZでの実行を、航空機と同様に、ミサイルにも適用できるのかということである。

シカゴ条約の附属書は、航空機を空気の反動（the reaction of the air）により空中を浮揚するものであると定義し、日本の航空法（昭和28年法律第51号）は、「航空機とは、人が乗っ

て航空の用に供することができる航空機、回転翼航空機、滑空機及び飛行船その他政令で定める航空の用に供することができる機器をいう」(第2条第1項)としている。これらから解釈するとミサイルのように高速ガスの噴出によって飛行するものは、シカゴ条約での航空機に該当しない(新国際航空法 坂本・三好 有信堂高文社 pp9 1999年)。そしてシカゴ条約の航空の安全に関する多くの規定は、軍用機など国が運航する航空機には適用されない(第3条)。それでも平時においては、運航の分野では民間と軍とは共に「航空機」を利用するものであるから、飛行の安全を損なわないために、軍の航空機もシカゴ条約が定める安全の規則から全く乖離することができない。それでも軍の航空機は国防の任務を担うものであるから、ADIZのように民間の航空機に適用されるシステムを利用したものでありながら、シカゴ条約の範囲外にある国防こそが飛行の目的になる。

本論は、ここまでのADIZの実行を踏まえながら、ミサイル防衛にADIZの考え方を適用するとしたときには、現在のADIZの構造から、どのような対処を引き出せるのかを法的に検証する。具体的には、ミサイル防衛の場合に、ミサイルがADIZのさらに外側の公海上にあっても、日本の領域内に着弾が確実となれば(おそらく数分単位での確認の後の直ちの判断になることが推定される)、直ちに迎撃ミサイルを発射することができるのだろうか。その行為について、国家の自衛権のあり方を踏まえて、そのときに既存の防空識別圏の考え方が果たす役割を確認することになる。

## 1 ADIZの歴史

第1次世界大戦の経験から、それぞれの国家に領空主権の存在を認め、軍用の航空機の飛行を規制することになった。この考え方を受けて1919年にパリ条約が締結された。こうして武器としての航空機の評価が高まったことから、さらに第2次世界大戦において航空機の武器としての有用性が強く認識されたことから、ADIZの設定は民間航空の活性化とほぼ同じ歩調で実施されてきた。アメリカのADIZの設定は1950年であった。そして第2次世界大戦直後の、航空機の多くがアメリカに集中していたという事実を反映して、航空機に適用される法の整備が、アメリカとその影響を強く受けたICAO(国際連合の専門機関である国際民間航空機関: International Civil Aviation Organization)を中心に行われることになったことから、ADIZは特定の紛争などに応じた暫定措置として設定されたのではなく、民間航空の普及・展開と同歩調で、世界規模で国防の必要に応じて設定されていくことになった。

1950年のアメリカ行政命令(Part 620, 1950 Regulation of the Administrator, Security Control of Air Traffic)は、領空に接続する空域において航空機の識別を行なうことを決定している。これによって設定されたのがADIZであり、それは国防の目的で設定されたものでありながら、平時における民間の航空機の安全な運航の確保というシカゴ条約の目的にも沿ったものであった。以降、それぞれの国家が自国の判断によって国家がおかれた状況に応じたADIZを設定してきたから、他の隣接する国家との関係では、2013年11月に尖閣列島を含む空域に中華人民共和国が設定したADIZが日本のADIZと重なっているように、その性格は領空とは異なる。(図1)。その後、1951年にカナダが、1969年に日本が、1958年にイギリスが、そして海洋に面した領土を持つアイスランド、中華人民共和国、韓国、中華民国、パキスタン、インド、ノルウェイなどがADIZを設定している。その範囲は設定した国家

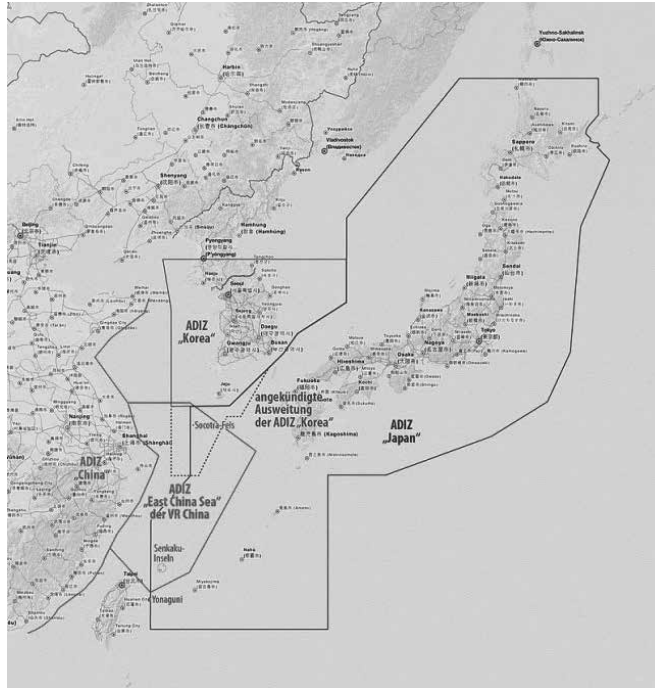


図1 極東地域におけるADIZの状況  
 (Wikipedia「防空識別圏」から引用 <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%98%B2%E7%A9%BA%E8%AD%98%E5%88%A5%E5%9C%8F>2017年6月18日)

によって異なり、アイスランドが設定したADIZは、大西洋と北極海上空の200海里に及んでいる。それでも、いずれの場合でも、国防の目的で航空機の識別が行われることに相違はない（AIP USA、AIP KOREA、AIP CHINA、AIP PAKISTAN、AIP INDIA、AIP NORWAY、AIP ICELAND、AIP CHINESE TAIPEI参照）。

## 2 日本、アメリカ及び東シナ海（中華人民共和国）によるADIZの実行

まず、日本である。1969年に日本列島を二重に取り巻く形で防衛省によって日本のADIZが設定された（図2）。内側が日本列島の沿岸約100km以内、外側は約400kmから600kmである。予め飛行計画を提出していない航空機又は定められた位置通報を行わない航空機がこの圏内に進入すると、自衛隊による要撃若しくは緊急無線による所属等の照会が行われる。具体的には、自衛隊はADIZを飛行する航空機を防空レーダーで探知したならば、予めそれぞれの運航の毎に運航者である航空会社から航空局に提出されている飛行計画と当該中の飛行航空機を照合して、該当する航空機の飛行計画が存在しないときは、状況に応じて要撃機（航空自衛隊などの戦闘機）による目視確認を行なうことがある。この要撃は、シカゴ条約附属書が定める国際標準に準拠して実施される。

次にアメリカである。アメリカ以外の国籍の航空機がADIZに接近する場合及びADIZの圏内を飛行する場合は、予め飛行計画を提出することが義務付けられる。同時にアメリカの航空管制機関に位置通報を行なうことが要求される。このため当該航空機は無線設備、つまり管制機関若しくは防空に係わる機関と通信を維持する機能を備えたものであること、レーダー上の識別機能（トランスポンダ）などを備えていること、オペレーション等

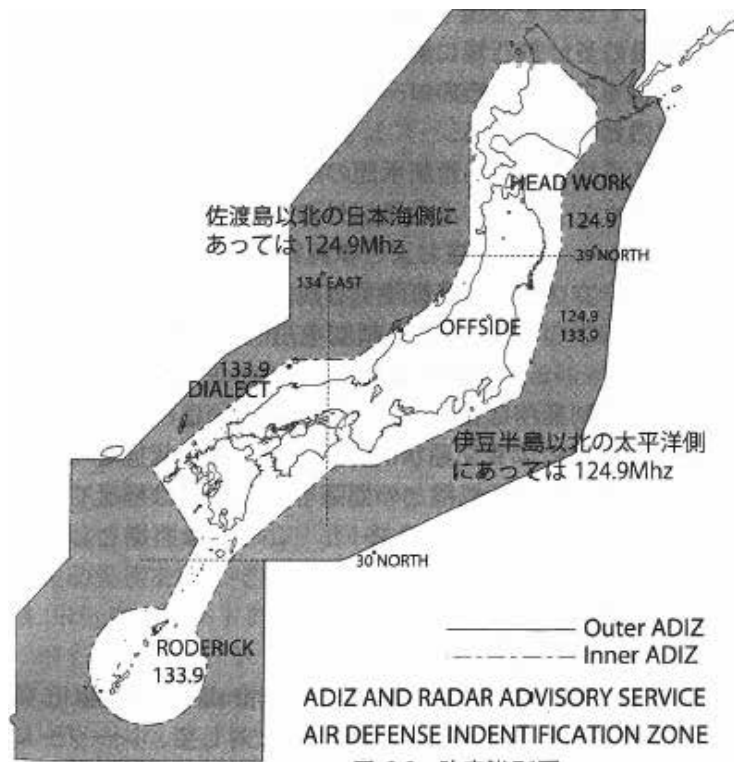


図 2-3 防空識別圏

図 2 (AIM JAPAN pp 219 日本航空機操縦士協会刊 2017年現在)

からの飛行計画の提出を行えること、継続的な位置通報を行えること、保安（国防）に関する指示に従えること、さらに航空管制官から発出される指示に従うことが要求される。そして対象は、アメリカのADIZに入圏する航空機と、出圏する航空機でありアメリカには広範囲な国土に対応して、a) Contiguous ADIZ、b) Alaska ADIZ、c) Hawaii ADIZ、d) Guam ADIZが設定されている（図3）。これらのADIZは、民間と軍用の航空機について、

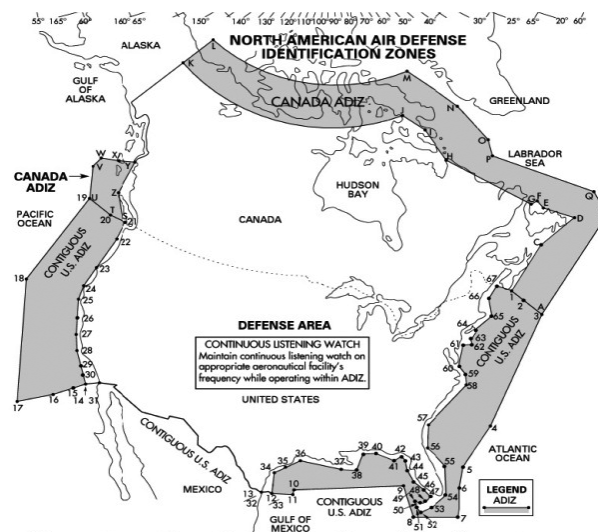


図 3 アメリカのADIZの例 (AIP USA ENR1.12-1)

东海防空识别区划示意图

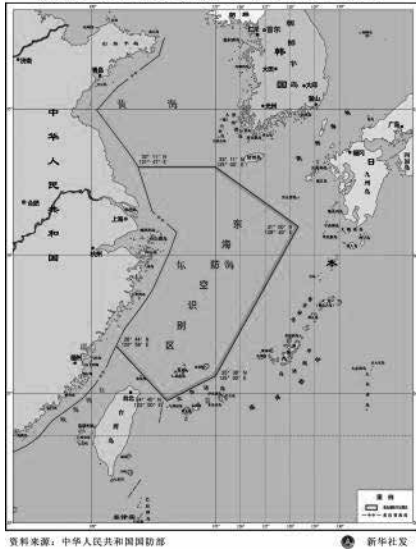


図4 中華人民共和国のADIZ

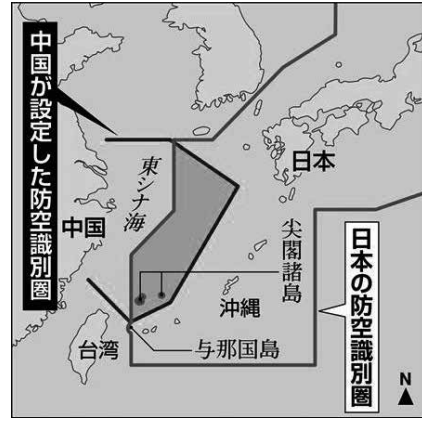


図5 日本と中華人民共和国のADIZ

(Wikipedia「防空識別圏」から引用 <https://ja.wikipedia.org/wiki/%E9%98%B2%E7%A9%BA%E8%AD%98%E5%88%A5%E5%9C%8F>2017年6月18日)

さらに計器飛行と有視界飛行について、加えて管制圏と管制圏外での飛行に適用される。すなわち、空中にある航空機でADIZに接近するか、ADIZの圏内にある全ての航空機に、飛行方式や所属に関わらず、適用されるということである（AIP USA ENR1.12-1 ENR 1.12 Interception of Civil Aircraft, National Security, and Interception Procedure）。

最後が中華人民共和国による東シナ海ADIZである。東シナ海ADIZの範囲は、アメリカのADIZが沿岸から300マイルから400マイルの範囲であるのに対して、中華人民共和国のADIZは沿岸から300マイルの範囲にある（図4）。ADIZの規則に従わない航空機に対しては、中華人民共和国空軍が緊急対応（defensive emergency measures：East China Sea ADIZ Announcement 2013）を行なうことは、アメリカや日本の場合と異ならない。ここでの焦点は、日本が先行して策定していたADIZと重複して、新たなADIZが策定されたという事実にある。重複部分（図5）においては、要撃に出動した戦闘機相互が互いに未確認飛行物体とされる可能性も存在していて、ADIZの存在自体が新たな紛争の原因になることも想定される。

### 3 シカゴ条約（国際民間航空条約）での公海上空の位置付け

#### (1) シカゴ条約と公海上空の管轄権

シカゴ条約は、海洋法と同様に、公海上空を自由な空間としている。ただし、シカゴ条約の目的である航空機の安全の確保という目的から、公海上空を公空としながら、シカゴ条約附属書において、航空の性質に応じた詳細な運航規則を定めている。公空における運航は、この規則を遵守することによって規律されている。そして国の航空機、すなわち軍用機、税関等が運航する航空機は、この規律の対象になっていない。それでも公海上空はADIZに関する限り、シカゴ条約によって規律されている民間の航空機による運航と、国

防という目的を持つ軍用機によって規律されていることになる。具体的には公海上空ではADIZの存在により、シカゴ条約によって規律される民間の航空機と、シカゴ条約によって民間航空機への武力行使が禁止された軍用機とが存在しながら、民間の航空機であることが識別されたときを除き、軍用機にはシカゴ条約が適用されていないということになる。軍用機についてシカゴ条約が拘束するのは、僅かに対象となる民間の航空機に対する要撃の方法であり、原則として民間航空機へ武力行使が禁止されていることであるが、侵犯に至る可能性を示す状況に応じた戦闘機による対応の実際は、それぞれの締約国の国防能力に応じた判断に負う部分が大きいと言わざるを得ない（1983年9月1日の大韓航空機撃墜事件：後掲）。

## (2) シカゴ条約附属書におけるADIZ

シカゴ条約はADIZを直接規定した条文を持たない。そしてシカゴ条約の目的である民間の航空機の安全の確保と発展の達成のために必要な規則制定や、そのあり方について規定しているに過ぎない。それでもADIZでの識別の方法が民間の航空機に適用される規則と重複していることから、以下、ADIZの設定に関係があるシカゴ条約の規定内容を確認する。

### (ア) シカゴ条約第11条と締約国による規則制定

シカゴ条約第11条は「締約国の法令で、国際航空に従事する航空機の当該締約国の領域への入国若しくはそこからの出国又は同領域にある間の運航及び航行に関するものは、この条約の規定に従うことを条件として、国籍の如何を問わず全ての締約国の航空機に適用される」と規定している。

ADIZの設定の根拠は、締約国の法令の公海上空への拡大適用であり、民間の航空機への適用の根拠は国際法上、シカゴ条約第11条に求められる。そしてADIZ運用に関する手続を公海上に及ぼしていることについては、航空の性格に応じた疑似的な領空管理（quasi-territorial jurisdiction）であると解釈される。こうした管理の容認の可否については海洋法における実行と慣習法との関係を検証しなければならないので本稿第5項に記述する。ここで、さらに、第11条とADIZとの関係で確認されなければならないのは、シカゴ条約第1条がそれぞれの締約国は「完全かつ排他的な領空主権」を有すると規定していることとの関係である。「完全かつ排他的な領空主権」は2つの世界大戦の経験を踏まえて規定されたものである。それでもADIZの設定によって第1条と第11条による運用との間に混同を生じさせることは容認されない。シカゴ条約の前文は、シカゴ条約を「国際民間航空を安全かつ整然と発達させる」ために制定していると明確に述べているからである。このためADIZにおいて国防と民間航空の安全とが混在していたとしても、そこでは明らかに自衛権の発動が容認される状況が発生しない限り、民間航空の安全を損なう実行をシカゴ条約は予定していない、と解釈される。シカゴ条約の立場からは、ADIZは民間の航空機の安全な運航の確保を前提にして存在することになる。それでも、第11条は、ADIZの設定を禁止していない（言及していない）。また、ADIZを設定するに当たって、民間の航空機を対象として、公海上空に航空の性格に応じた疑似的な領空管理（quasi-territorial jurisdiction）を設定することも禁止していない。そして、国家が単独で、公海上空について国際規範を制定することの可否にも言及していない。それ故にADIZは、それぞれの

国家の意思によって国内法として制定され、公海上に拡大的に設定された措置に過ぎないことになる。

#### （イ）シカゴ条約第12条と締約国による規則制定

シカゴ条約第12条は「各締約国は、その領域の上空を飛行し、又は同領域内で作動するすべての航空機、及び所在のいかんを問わず、その国籍記号を掲げるすべての航空機が当該領域に施行されている航空機の飛行又は作動に関する規則に従うことを確保する措置を執ることを約束する」、そして「公海の上空においては、施行される規則は、この条約によって設定されるものでなければならない。」と規定している。

第12条についてのADIZの争点は、第12条が公海の上空に設定される規則は、シカゴ条約によるものでなければならない、としていることである。そして公海の上空において規則に違反した者は処罰されなければならないが、その執行者はシカゴ条約によって設立された国際民間航空機関（International Civil Aviation Organization：ICAO）が定めた規制の遵守を約した締約国である。

シカゴ条約の規定によって、同条約第2附属書が公海上空の航空の規則と国内法の標準を定めている。そして、公海上の規則は航空に従事するものに等しく適用される、公海上空の自由に由来する規制であるが、ADIZは航空に従事するものに等しく適用されながら、国防の目的にのみ貢献している。ここでの問題は、ICAOに主導されて管理されている公海の上空の規則と、当時国によって公海の上空にまで及ぶ広範囲に設定されたADIZが整合するのか、ということである。第12条は、公海の上空での規則制定をICAOにしか認めていない。よって、簡潔に評価すればADIZの設定と運用は、シカゴ条約第12条との関係では疑問視される。さらに第12条の終段が「締約国は、適用される規則に違反したすべての者の訴追を確保する」と規定していることから、ADIZの運用に当たって、締約国の対応に差異が存在することがADIZの公海上空での国際的な規則としての衡平性のあり方について疑問を残している（アメリカとカナダのADIZの運用には差異がある（栗林忠男「接続空域の法的地位」国際法外交雑誌 第67巻第6号1969年））。それでも結局、ADIZは、シカゴ条約による航空の規則を利用しながらも国防のための制度であり、シカゴ条約が国の航空機に適用されないこと（第3条）を基盤にして、自衛権発動の適否に至る手続として国際社会で評価されている。

#### 4 自衛権とADIZ

自衛権は、国連憲章においても、それぞれの国家の権利であるとされている（第51条）。ただし、その権利は国家固有の自然権であるとされているのではなく、国際法の法源である国際慣習法による基本的な権能であるとされてきた。そして国際慣習法における自衛権の行使は、危険が差し迫っていて、他に選択できる手段がないこと、つまり急迫性の存在が行使の条件になる。この条件が認められる場合にのみ、自衛権を行使した国家は不当又は過剰という避難を受けないものとされてきた（『国際法（新版）山本草二 pp731-735 有斐閣 1997年』）。それでも急迫性の存在は、危機のときは事実上、当事国の判断に委ねられることになるから、当該当事国が予防的に自衛権を行使した場合でも、それが侵略的ではなかったか、若しくは防衛的であったか、の判断が、事後に改めて国際法による判断



に委ねられることになる。これが従来の自衛権の考え方である。

現在、国連憲章に規定されている自衛権は、従来の自衛権の行使に関する考え方をより厳格にしたものである。第51条の自衛権の行使は、他国の「武力攻撃」に対抗する手段としてだけ容認される。ミサイルの領土又は領海への着弾が確実になつたときは、「武力攻撃」が発動されたときに該当する。第51条の規定以前の自衛権の捉え方で、自衛権の行使の対象は、国家に対する「急迫不正の侵害」に対するもの、すなわち国家の権利や利益に対する侵害行為であり、それが広く自衛権の対象とされていたが、現在の「武力攻撃」では、陸海軍などの軍事手段による国境の越境など、「重大な方法」による時が想定されている。それでもADIZにおいて航空機による領空侵犯が発生したときは、自衛権との関係では要撃という方法は「武力攻撃」に該当しない（前掲 山本）。シカゴ条約第3条の2が規定されたときの国際連合での議論は、この解釈が基盤になっていた（「現代国際法」栗林忠男 pp 345-348慶應義塾大学出版会 1999年）。そして「重大な方法」の解釈は、1986年の対ニカラグア軍事・準軍事活動事件における国際司法裁判所の見解でも、「武力攻撃」とは正規軍が行うのと同程度の規模や効果を伴うものでなければならず、反乱団体などに対する兵站上の支援などは自衛権の発動の条件には該当しないとされている（1986年 国際司法裁判所）。このため、具体的な「武力攻撃が発生した場合」に限り行使されるのが自衛権であり、先制的・予防的な自衛権は容認されないことになる（Bowett, *Self-Defense in International Law* 1958, pp 850-851）。

自衛権は、2度に亘る世界大戦という、軍民区分なく数千万人の死者を出した国際社会の経験から限定的に解釈されてきた。それでも自衛権行使の実効性の観点からは、行使の限定的な解釈に反対する見解も存在する。この場合にADIZと民間の航空機との関係で想起されなければならないのは、民間の航空機が何らかの軍事的な任務を負って活動するという形態が既に過去のものとなった事実である。第2次世界大戦前後に、ドイツのルフト・ハンザ航空系列のコンドル航空がこの任務を担ったとする報告がある（Anthony Sampson, *Empires of the Sky*, 1984, pp 45-50）。そして1983年9月1日に発生したカムチャッカ半島付近での大韓航空機撃墜事件で、ソビエト社会主義共和国連邦による抗弁の内容は、B747に類似したアメリカ空軍の偵察機が近隣を飛行していたために識別に混同が生じた、というものであったが、航空自衛隊が聴取したスクランブルの戦闘機（ミグ23とスホーイ15の2機）と地上との交信では、当該戦闘機が「カー（大韓航空の意味）」であると地上の指令に報告していることが確認された（1983年「航空管制」航空管制協会刊行 掲載の報告ほか）。領空侵犯を犯した大韓航空7便がカムチャッカ半島の領域から公海上に抜けてしまう前に、当該大韓航空7便の前方に出て、警告のための国際信号を視認させることは要撃を行った戦闘機の性能上無理があったことが推定される。B747は高速で飛行していて、戦闘機はこれを十分に凌駕する高速で飛行しなければ、シカゴ条約が定めた方法によって要撃を行なうことができない。そして重要なことは、1983年の大韓航空機7便の撃墜事故のときに、民間航空機が偵察・情報収集などのために軍事行動を行なうという懸念が、約300名の乗員及び乗客の命とともに歴史になったことであり、それが事件後のシカゴ条約第3条の2の制定とともに国際世論の中で確認されたという事実であった。

ADIZは民間航空の運航方式を監視することにより、領空侵犯を排除し、もって国防の目的を達成することに目的があることは、既に確認したとおりである。本論の争点は、未

確認飛行物体が、ミサイルのように高速かつ単体で、しかも核弾頭を備えることにより、従来の正規軍を上回る破壊力を備えることが可能になっていることに応じた公空での対応の可否に移る。そしてその検討は、それぞれの国家でADIZによって予防的な監視・対応を担う国防機関は、従来の方法に加え、ADIZに示された領域を超えた情報収集と、分単位の準備で効力を発揮する迅速な対応が必要になるという事実にも応じている。

法的な観点からは、ADIZによって、公海上で実行される軍用機による進路妨害・着陸要請などの実力行使を国内法が定めることが、国際法が違反する国家の管轄権の拡大に至るとする見解もある（Lissitzyn, op. cit., pp 141-142）。そして未確認飛行物体について、飛行計画によって確認できないものでも、民間航空機であるという性格は排除されず、その安全を確保するために要撃方法が定められて、武力行使は限定的に解釈されてきた。そしてADIZでの識別の方法が、国際航空で通常適用されている方法と大部分重複していることから、ADIZの設定の可否について議論が生じたことは、近年の尖閣列島に起因した中華人民共和国による設定の例を除いてない（「接続空域の法的地位」 栗林忠男 国際法外交雑誌67巻6号 1969年、中華人民共和国による例については、2013年11月以降の朝日新聞ほかによる）。しかしながら、ADIZが国際慣習法として確立したのか、否かについては、確立を肯定しない学説もある（前掲 栗林忠男「接続空域の法的地位」）。慣習化と海洋法からの類推によるADIZの評価については別項で検討することにして、再び自衛権とADIZの関係に戻る。

今日、航空機を含む飛行物体の変遷（高速化）によって、ADIZによる監視のあり方は、自衛権の行使に即時に繋がる可能性が高くなったことから、識別の現実性の高度化・迅速化と簡易化に対応して再考される必要がある。ADIZは民間航空機に対する監視であり、自衛権の行使とは異なるとする見方には理由がない。ADIZは国防のために設定されたものであり、それは航空による脅威に対するという国防の必要に対応している。今日、大規模な正規軍での攻撃による効果は、単一の大陸間弾道弾によっても実現可能となった。そして、それは高速で飛来する。対応は、国防のために迅速に行われなければならない。技術の進歩が「武力攻撃」の内容を変化させたのである。今後、既存の「武力攻撃」の形態を離れて、現在の「武力攻撃」の形態に適合したADIZのあり方が模索される必要があることは論を持たない。

次に海洋法において、国家による国防的又は税関等に対応する対応がどのようになっているのか、を概観する。先行事例によってADIZにおける国防のための措置の基盤を見通すためである。

## 5 海洋法とADIZ

海洋法には、接続水域という制度がある。1958年の領海及び接続水域に関する条約において規定された。沿岸国は、自国の領海に接続する公海において、次の管理を行なうことができる。自国の領域内又は領海内における関税、財政、移民、衛生上の自国の規則の違反に関する事、並びに自国の領域内又は領海内で前述に関する犯罪を処罰することである（第24条第1項）。そしてこれらの実行は、違反船舶の停船、臨検・搜索によって行われることになる。日本の場合では、領海及び接続水域に関する条約によって、海上保安庁の巡視船が接続水域まで追跡して、違反船舶を捕獲して行なうことになる。

接続水域は、沿岸基線から12海里を超えてはならない（第24条第2項）と定められている。約20kmに相当する。加えて、接続水域以外には、公海に関する条約を除いて規制が存在し

ないために公海上でも継続して追跡し、捕獲を行なうことができる。航空機の場合には、対象が高速であるために戦闘機による要撃に至るが、船舶においても官憲に所属する艦艇が行なうことであるから、実施を担う主体について、ADIZと海洋法による海洋での実行に差異はない。むしろ接続水域という制度が、国防、治安維持という観点と並行して、国際社会での共通利益を確定することを目的として条約化されたことが重要になる。本稿の争点は、ADIZが航空を対象としていることであるが、海洋法に関する国際連合条約は、外国船舶が沿岸国の法令に違反するときは、当該外国船舶が沿岸国の内水、群島水域、領海、接続水域、排他的経済水域、大陸棚にあるときに追跡を開始し、その船舶が旗国又は第三国の領海に入るまで継続して追跡する権利（right of hot pursuit：継続追跡権）を官憲の艦艇に認めている（第111条）。この権利は海上交通が発達した19世紀末から20世紀初頭にかけての時期に国際慣習法化したものであり、慣習を支えた国家の実行がやがて、国連海洋法として成文化されたものである（「現代国際法」栗林忠男 慶應義塾大学出版会 1999年 pp 301-302）。

航空機が高速であるがために、容易に有力な武器になるということが海洋法と航空関係法の規定の内容の差異に繋がる。従来は長距離飛行が可能な大型爆撃機が現在のミサイルに相当した。これと比較して、艦艇の場合にはミサイルや艦載機による場合を除いて、必ずしも即時的な防衛の必要に繋がらなかったという歴史的な背景が存在する（前掲 栗林「接続空域の法的地位」）。また、ADIZが国防目的ながら関税その他の犯罪について言及していないのは、航空の構造に原因がある。航空機の飛行中は機内気圧を保つために機体閉鎖状態が維持される。犯罪等の法的な対処は、地上の空港又は飛行場が主たる現場になる。機内で発生するテロやハイジャックについても主たる防御は地上にある。つまり、航空機には、船舶のような航行中の臨検などの手続が存在しない。この意味で、航空機の武器としての有用性や、高速が、海洋法と同じく国際社会の必要から派生しながら、接続水域とADIZの運用方法と性格を異なるものとしたのである。それでも、海洋法の規則の多くが国際慣習法として確立したものを成文化したものであるということは、船舶について生じた傾向が、航空機についても国際社会における共通利益を守るために生じる可能性を示唆している。海洋法では、継続追跡権のほか、海上警察権、奴隷輸送の防止・処罰、麻薬・向精神剤の不正取引、救護・救助、臨検などについて、国際慣習が成文化されてきた。法的な確信を伴う慣習が、慣習法の成立に繋がり、やがて成文化化されるという国際法規の成立の過程に関する認識は、海洋法については正しいことになる。それではADIZは、国際慣習法として確立しているだろうか。次に検証してみよう。

## 6 国際慣習法とADIZ

次に国際慣習法とADIZの関係を見る。慣習法という法形態が国際法の法源として重要視されるからである。本稿第4項での自衛権とADIZとの関係を成文法の基盤となる国際社会を構成する国家の意思との関係で評価することになる。

国際法の法源には、明文化された条約、国際慣習法などがある。国家による実行の積み重ねが明文化された条約に至っているという事実からは、国際法に占める国際慣習の比重は大きい。一般に慣習が法に至るには、複数の国家による一定の行為が反復・継続して行われるという「慣行」という事実的な要素と、それを法的に拘束力があると認める国家による「法的な確信」の2つの要素が必要とされている。それでも航空を含め、科学技術の

革新や国際社会の緊密化などによって短期間の内に確立する「インスタント国際法」が存在するという見解もある（前掲 栗林「現代国際法」 pp 67-68）。

こうした慣習成立の考え方には批判もある。慣習を形成する期間には、事例に応じて差異があるためである。海洋自由の原則から出発して、国際社会における共通利益として成文化されてきた海洋法の過程を、国際航空法の急速な生成と対比してみよう。この対比では国際慣習法として認められることについて、どのくらいの期間が必要とされているのか、に関する基準を見出すことができない。国際航空法のように急速な発展を遂げている分野では、特にそうである。ここでは、関係する国家の間での航空の運航にとっての必要性以外での説明が難しい。

次に「法的な確信」であるが、これをどのように解釈するのか、ということについても議論がある。具体的には「法的な確信」を、それぞれの場合の同意、黙認などと同義であるとするもの、多くの二国間条約や多数国間条約での規定の挿入や反復を法的確信の存在を示すものであるとするもの、将来に関する共通の期待の存在を「法的な確信」とするものなど多様である（前掲 栗林「現代国際法」 pp 70-71）。

こうした国際慣習法とADIZとの関係について考察する。ADIZは、それを必要とする国家の国内法によって規定され、そして、それは国家に固有な自衛権の発動を予定するものであり、その目的は国防である。その範囲が公海上空に及んでいるのは、航空機というものの機能に応じたためであり、海洋法の項（本稿第5項）で見た船舶のように、長期間の慣行と確信によって国際慣習として認められたものではない。航空機は機能上、高速に対応した識別が第一義的な目的となり、ADIZを超えた公海上空での追跡や補足は予定されてこなかった。そしてADIZは、それぞれの国家の国内法によってのみ運用されている。ADIZの設定と運用の方法について差異が存在しているのは、国土の形状や国防のあり方に応じたものである。こうした状況を概観して、ADIZは、国際社会において広範囲に認められた国際社会の共通の慣行であるとされていない、という見方がある（前掲 栗林1969年）。国際規範によらないという事実を重視すると、慣習を形成する「期間」について標準的な要件があるとされていないとしても、そしてインスタント国際法的な考え方に照らしても、ADIZは国際社会に共通の慣習によらないものであり、それぞれの国家の必要に応じた国内法による措置であるということになる。ADIZの公海上空での対応は航空機の高速に対応する技術的必要を反映しているに過ぎない。

## 7 結論

ADIZは、防空識別のためのシステムでありながら、シカゴ条約によって、未確認飛行物体が民間航空機であるときには武器の使用が禁止され、要撃の方法が規定されてきた。民間航空機を含む航空機全部が対象でありながら、ADIZの運用が民間航空機に適用される運航の規則にも依存しているという機能的な側面から来た結論でもある。そしてADIZは、領空を超えて公海上に及ぶ範囲に設定されたものであり、そこでは航空機に対する識別と要撃を中核にした対応の準備を考慮して、それぞれの国家が範囲と制度的な内容を定めてきた。識別と要撃という必要機能に応じて、それを設定する当事者である国家の実施能力と必要に応じて設定されてきたのである。

自衛権の発動としてミサイル要撃を実施することは、武力攻撃であることが明確なときには容認される。本稿第4項で確認したとおりである。さらに、ADIZが航空機という飛行物体の機能に着目して設定されていることから、ミサイルが航空機を凌駕する高速で飛行するものであることに応じて、ADIZを超えて公海上でこれを迎撃することも容認される。公海上であることから、機能に応じた実効的な迎撃というADIZの基盤となっている考え方を適用できる。

今後の争点は、ミサイル攻撃に対する識別のあり方になる。民間航空機のように世界規模で利用され、かつ、精度が高いシステムを前提にして、取捨選択的に未確認飛行物体を識別するADIZのような方法は、ミサイルについては民用のベースでは存在しない。そしてミサイルが高速であることから、明かに自国に向けられたものであるかをどのように識別するのか、つまり法的には、国際法上の自衛権の発動条件と短時間での識別の能力をどのように整合させるのか、ということが課題として残る。

**AIP JAPAN** において、日本が世界に向けて公表している要撃の方法（ICAO が定めるものに準拠している）

## **ENR 1.12 INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT**

### **1 Visual signals for use in the event of interception**

**Action by an aircraft which is being intercepted; visual signals for use in the event of interception.**

**Note: Recognizing that it is essential for the safety of flight that the visual signals specified in Attachment be applied uniformly by civil and military aircraft throughout the world, the Council of ICAO adopted the following rules (except 1.1.2 which is prescribed only in Article 3 bis) in Annex.2 of Convention on International Civil Aviation. The Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 3bis), signed at Montreal on 10 May 1984, entered into force on 1 Oct 1998. By this Protocol, every contracting State in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. (Art. 3 bis (b)) The word “Interception” in this context does not include intercept and escort service provided, on request, to an aircraft in distress, in accordance with Volumes II and III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (Doc. 9731).**

#### **1.1 Action by intercepted aircraft**

##### **1.1.1. An aircraft which is intercepted by another aircraft shall immediately;**

- 1. follow the instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and**

responding to visual signals in accordance with the specifications in Table-1.

2. notify, if possible, the appropriate air traffic services unit;
3. attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft or with the appropriate intercept control unit, by making a general call on the emergency frequency 121.5 MHz, giving the identity of the intercepted aircraft and the nature of the flight; and if no contact has been established and if practicable, repeating this call on the emergency frequency 243.0 MHz;
4. if equipped with SSR transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.
5. if equipped with ADS-B or ADS-C, select the appropriate emergency functionality, if available, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

1.1.2. If any instructions (including requirements of the landing at some designated airport, as mentioned in the Article 3bis (b)) are received by radio only from any sources other than the intercepting aircraft, follow these instructions immediately.

1.1.3. If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual signals, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the visual instructions given by the intercepting aircraft.

1.1.4. If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by radio, the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions given by the intercepting aircraft.

## 1.2 Radio communication during interception

1.2.1. If radio contact is established during interception but communication in a common language is not possible, attempts shall be made to convey instructions, acknowledgement of instructions and essential information by using the phrases and pronunciations in Table-2 and transmitting each phrase twiced.

AIP JAPAN published by CIVIL AVIATION BEAUROU (CAB) 2017

### 参考文献

- 1 新国際航空法 坂本・三好 有信堂高文社 1999年
- 2 接続空域の法的地位 栗林忠男 国際法外交雑誌 第67巻第6号 1969年
- 3 国際法 山本草二 有斐閣 1997年
- 4 現代国際法 栗林忠男 慶應義塾大学出版会 1999年
- 5 Bowett, Self-Defence in International Law 1958