

第3章 海上信頼醸成措置と国際法 —行動基準（Code of Conduct）を中心に—

石井 由梨佳

はじめに

本報告は、国家間の海上信頼醸成措置（maritime confidence building measures）の一環として国家間で合意される行動基準¹（code of conduct）の法的性質を、国際法の観点から整理することを目的とする。

国連海洋法条約の下で各国が排他的経済水域（EEZ）と大陸棚の設定を行うようになって以降、国家が自国管轄海域において有する権限について各国の見解の相違が顕在化している²。それに伴い、公船³あるいは軍用航空機が相互に対峙して、死傷者を出すような深刻な事件に発展し得ることが関係国の間で懸念されている。日本近海を例に取ってみても、2000年代末以降、中国が本格的に海洋活動を強化し始めたことを背景として、中国公船による日本の資源探査船舶への妨害行為、中国軍用機による自衛隊航空機に対する過剰な接近行為、中国軍艦による日本護衛艦に対するレーダー照射行為などが頻発している。

海上信頼醸成措置は、このような公船あるいは航空機相互の海上における対峙から深刻な事件が生じることを防止するために、国家やその他の紛争当事者の間で、信頼を醸成し緊張を緩和するために取られる措置である⁴。

海上信頼醸成措置には定型があるわけではなく、それを構成する要素は多岐に渡る。本報告書は、特に海上信頼醸成措置の一種である行動基準が、従来の航行安全規制や国連海洋法条約の規律とどのような関係にあるかに焦点を当てて、既存の行動基準の特徴を整理することを目的とする。

本報告書では、領海の外側の海域及びその上空における、軍艦、軍用航空機、政府公船、政府航空機の平時における対峙に際して、これまで取られている信頼醸成措置のみを検討の対象とする。領海内における事態、民間船舶ないし民間航空機が関与する事態（密輸入や違法漁業、海賊等の海上犯罪を含む）、及び、武力紛争事態は、検討の対象外である。

1. 関連する概念の整理

（1）海上信頼醸成措置

検討に先立ち、海上信頼醸成措置と行動基準の国際法上の意義を明らかにしておく。信頼醸成措置（CBM）とは、国家間の相互不信を軽減ないし除去し、信頼関係を構築するこ

とによって軍事衝突を未然に防止することを目的にとられる措置を指す。そのような措置の中には、敵対的意図がないことを相手に示す措置 (declaratory measures)、自国側の行動の透明性を向上させる措置 (transparency measures)、自国の行動を抑制する措置 (constraint measures) が含まれる⁵。その具体例は、危険行為や挑発行為の禁止、ミサイルの発射実験や軍事演習・部隊移動の事前通告、その他の軍事関連情報の交換、軍関係者の相互訪問などの人的交流、教育の強化、法制度の相互理解等など多岐に渡る。CBM は、背後にある国家間の紛争それ自体には踏み込まないで、危機管理 (crisis management) を可能にするところにその意義がある。しかし長期的には CBM を通じて、紛争それ自体の収斂を図ることが期待されている。

海上信頼醸成措置も CBM の一種である。狭義には、海上における軍相互の誤解や誤認を防止するための措置を指し、広義には、航行の安全確保 (捜索救助活動など) や資源環境保護のための海洋管理における協力を指す⁶。狭義の海上信頼醸成措置の内実としては、相互の行動の制約 (危険な航行の規制、嫌がらせや挑発行為の禁止など)、相互のコミュニケーションの増加、海軍間の定期的な協議と情報交換の強化が挙げられる⁷。

ただし海上信頼醸成措置は、軍縮関連の CBM 等とは異なり、海上で軍が相互に直接対峙した場合の危機管理メカニズムとしての役割を果たす。それゆえに、次項で述べる行動基準が海上信頼醸成措置の重要な要素を構成する。

(2) 行動基準

行動基準とは、海上信頼醸成措置の一環において関係国が同意した、自国の軍艦、政府公船、軍用ないし政府航空機等に海上における具体的な行為を義務付ける規則である。

1) 行動基準の法的根拠

行動基準は国家間合意であるが必ずしも条約であるとは限らない。調査した限りでは、既存の行動基準は、後述する対ソ海上事故防止協定 (INCSEA) とインド＝パキスタン間 1991 年協定を除けば条約ではなく、またそれら行動基準の傘となる条約も存在しない。他方で、行動基準は危機管理メカニズムの一種として軍艦等との遭遇に際して取り得る選択肢を可視化し、相手側の行動の予測可能性を高めることを狙いとして採択されている。言い換えれば、行動基準は、法源性は備えていないことが通例であるが、行為規範として機能することが予定されているのである⁸。

2) 行動基準と他の条約との関係

既存の行動基準を検討すると、その義務内容は主に、①所定の行動それ自体を差し控える義務 (例えば、機動を差し控える義務)、②行動を取る際の注意義務 (例えば、安全な速

度や相手国部隊との距離を維持する義務)、③現場の航空機ないし船舶相互で、所定の交信方法において相互に連絡をする義務、④情報交換や軍事演習等の行動の事前通知等を行う義務に分けられる。軍艦、軍用航空機は全ての合意において対象とされるが、法執行機関船舶が明文上対象とされるのは1973年の米ソINCSEA議定書⁹のみである。

このように行動基準で定められる内容は多岐に渡るが、その内容は(1)既に当事国が加盟している別の条約の内容を確認する規定と、(2)国際法では規律されていない行為を、安全のために禁止したり義務付けたりしている規定の双方に分けられる。以下で、行動基準と主要な条約との関係を整理しておく。

(i) 海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約との関係

海上の航行安全については、1972年に採択された海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約(COLREG)がある¹⁰。同条約は、民間船舶のみならず公船に対して適用があり¹¹、「海上航行船舶が航行することができるすべての水域¹²」、すなわち公海のみならず、条件を充足する内水と領海においても適用があるという点で、その射程が広い。しかし、同条約は各国国内法で定まっていた船舶衝突防止のための規則を統一することを目的にして採択されたものである。これに対して、陣形機動、模擬攻撃、測量調査、軍事演習などの軍事活動や、自国管轄域における法執行活動における航行の安全は、これらの活動を行う国家の権利の制約を伴う。そのような活動についてもCOLREGの適用があるかについては、後述するように、当初から一貫した理解があったわけではない。

(ii) 国際民間航空条約空域規則との関係

軍用機と政府航空機に関しては、国家間で統一的な航行規則を定める条約はない。空域の飛行安全については、国際民間航空条約¹³の第2付属書・空域規則¹⁴があるが同規則は、軍用機への適用がない。もっとも、軍用機等と民間航空機が接触しうる場合の対処に関しては、国際民間航空機関による検討がなされている。そこで採択された決議には、軍用機と政府航空機は可能な限り国際民間航空条約と付属書の関連規則に沿って飛行することを加盟国に求める文言が入っている¹⁵。しかし具体的な国際法規則はない。他国との協力は基本的に二国間で行われる。

(iii) 国連海洋法条約との関係

国連海洋法条約 94条各号は自国を旗国とする船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し、規制を行う義務を定めている¹⁶。すなわち、国家は自国を旗国とする船舶について、信号の使用、通信の維持及び衝突の予防などの事項に関して、海上における安全を確保するために必要な措置をとる義務を負う¹⁷。またその措置には、船長、職員及び適当な限度において乗組員が海上における人命の安全、衝突の予

防、海洋汚染の防止、軽減及び規制並びに無線通信の維持に関して適用される国際的な規則に十分に精通しており、かつ、その規則の遵守を要求することを含めた、必要な措置をとる義務を負う¹⁸。そして、94条5項において、これらの措置をとるために「一般的に受け入れられている国際的な規則、手続及び慣行を遵守し並びにその遵守を確保するために必要な措置をとる」義務を負う¹⁹。

もっとも COLREG の場合と同じく、これらの旗国の義務によって、条約が行動基準の規律対象となる行為（例えば、相手国部隊に接近して行う機動、相手国部隊に対する嫌がらせ行為、挑発行為等）を、公海、EEZ、係争領域において、禁止していると直ちに結論付けることは難しい。空域についても同様である。海洋の平和的利用義務の意義、自国 EEZ における軍事活動の規律権限の射程、係争海域における合意到達阻害禁止義務の意義の射程については、解釈の相違が残っているためである。条約は、国家が海洋において軍事活動を行ったり、自国の管轄権の範囲内で法執行活動を行ったりすることを予定しているのであり、94条がそれらの活動の制約になると解釈できるかは議論の余地がある。

行動基準は、これらの法的解釈の相違を棚上げして航行の安全を確保しようとするものであるが、同時に海洋利用に対する直接の規制であるので、棚上げの対象となる国際法規則の解釈に関する議論は、行動基準の内実に影響をもたらすことになる²⁰。すなわち、国連海洋法条約とそれが参照する COLREG において、軍事活動や法執行活動の際の安全を確保する義務が、国連海洋法条約の当事国に課されているのであれば、敢えて行動基準を採択して定めなくてはならない事項は、通信のメカニズムなど技術的な協力などに限られることになる。他方で、国連海洋法条約や COLREG の規律範囲を限定的に解釈するとすると、行動基準で具体的な活動の規律について定める要請が高くなる。

この点に関しては2016年7月のフィリピン対中国の南シナ海仲裁判決²¹が示した国連海洋法条約94条の解釈が着目される。本件において、フィリピンは、同国が争いなく権原を有している EEZ もしくは公海において、中国法執行船舶がフィリピンの漁船に対してなした行為が違法であるということの宣言を求めた。フィリピンの訴えによれば、中国の法執行船舶はスカボロー礁の周辺海域でフィリピンの船舶が航行するのを物理的に阻止し、挑発行為などを行った²²。

これについて、裁判所はスカボロー礁の法的な地位は条約121条3項が定める岩であり、12カイリの領海を設定できるのみであると判断した²³。そして裁判所は、中国の法執行船舶が、繰り返しフィリピンの船舶に対して高速で接近したり、近距離においてフィリピンの船舶の前を横切ったりすることによって、フィリピンの船舶と人員にとっての重大な衝突のリスクと危険性をもたらしたと認定した²⁴。裁判所は条約94条5項が定める「一般的

に受け入れられている国際的な規則」に COLREG が含まれるとした²⁵。そして COLREG が定める、安全な距離や速度を保つ義務などが、94条5項を通じて旗国に課されることを詳細に示した²⁶。そして、中国の行為が、国連海洋法条約が定める、旗国が自国船舶の海上における安全を確保するために必要な措置を取る義務に反すると述べたのである。

この判示は国連海洋法条約 94 条の解釈に重要な指針を与えるものであるが、後述するように過去の行動基準の策定においては、国連海洋法条約や COLREG だけでは軍艦や軍用機の諸活動を規律できないという問題意識があった。判決はその点については触れておらず、批判的検討の余地を残している。本報告書では以上の状況を踏まえて、既存の行動基準によって定められている義務の内実を示し、それが国際法に対して有する含意を考察することを目的とする。

2. 行動基準の実例

(1) 海上事故防止協定（INCSEA）（1972–1994 年）

冷戦期の対立陣営間の行動基準は、行動それ自体を差し控える義務を具体的に規定している。そのモデルとなったのが 1972 年に締結された、米ソ INCSEA である²⁷。同条約は、1960 年代後半以降、両国の軍艦や航空機の衝突事件が頻発したために、そのような衝突を回避して危機管理を行うことを目的として締結された²⁸。

同条約は、領海外の海域とその上空において²⁹、当事国が次の義務を負うことを定めている。第一に、当事国は、一方の締結国の陣形の周辺で集結または行動を行う他方の艦船は陣形の展開を妨害するような機動（maneuver）を避けなければならない³⁰、陣形での機動は国際的に承認された分離通航方式が実施されている交通量が多い海域では実施しないという³¹、機動それ自体を回避する義務を負う。

第二に条約は、当事国は相手国船舶に対する挑発行為を行ってはならないことを具体的に定めている。例えば、両締結国の艦船は、航行している艦船の進路に、火砲やミサイル発射機、魚雷発射管、その他の武器を向けることによる模擬攻撃を行ってはならない³²。また航行している艦船の進路に物体を射出したり、探照灯や他の強力な照明装置を相手の艦船の艦橋を照らすことに使用したりしてはならない³³。また、相互の安全のために、航空機による模擬攻撃、艦船の上空でのアクロバット飛行、艦船付近に、危険を及ぼしたり航行に支障をきたしたりするような物体を投下することは許可されない³⁴。

第三に条約は、行動をとる際に当事国艦船が遵守すべき注意義務を具体的に定めている。例えば、艦船が互いに近接して行動する場合、国際規則に従って進路と速度を維持することが求められる場合を除いては、衝突のリスクを避けるために安全な距離を保たなけ

ればならない³⁵。潜航している潜水艦と演習を行う際は、演習を行う艦船が当該海域に潜水艦が存在することを他方の艦船に警告するために、国際信号規則³⁶に規定された適切な信号を掲げなければならない³⁷。一方の締結国の艦船が、航空機の発着艦を行っている他方の艦船や補給を行っている艦船に接近する際には、これらの艦船の機動を妨害しないよう適切な手段を取り、安全を保たなければならない³⁸。

もっとも、INCSEA と、その後締結された危険軍事行動協定（Prevention of Dangerous Military Activities, DMAA）の米ソ間交渉過程で、ソ連側が提案した次の義務や規制は、米国が拒否したために取り入れられなかった³⁹。まず、一方当事国の艦船が演習を行っている場合には、他方当事国の艦船や航空機は、予め定められた距離を置いて離れていなければならない規則（fixed distance formula）である⁴⁰。米国はソ連の意図が米国の監視任務その他の軍事活動を阻害することにあるとして、距離を予め定めておくことを拒否した。また、領海外における軍事演習を行う場合に、その範囲を確定して相手側に通知する義務、潜水艦の行動に対する規制、及び、領海の外縁付近での機動の規制も、同様に、米国の活動の範囲を制約するものになるとして条約には取り入れられなかった⁴¹。

INCSEA は、行動基準として最も機能した事例といえる。実際には INCSEA 締結後も衝突事故数が減少したわけではなかったが、事故被害の程度は軽減した⁴²。ウィンクラー（David F. Winkler）は、米ソ INCSEA の「成功」の要因について次のように述べている。まず合意の内容に関して、合意が相互の利益に適うこと（mutual interest）、合意内容が簡潔であること（simplicity）、海軍の実務に沿った合意がなされていること（professionalism）がある。さらに、両国の柔軟な協力が行われたことも、成功の要因となった。例えば、事件が起きた場合には詳細な情報が協議の前に提供され他方側が調査する余裕があったこと（preparation）、会合を開催する場合には主催側が滞在費用を負担し、観光を含めた人的交流を積極的に行ったこと（hospitality）、柔軟な条約適用がなされたこと（discretion）、協議会合の際に事件の写真などを提供し合うことでその検証を容易にしたこと（verification and accountability）が指摘される⁴³。

米ソ条約が効果をもたらしたことから、冷戦終結の前後に、ソ連は同内容の条約を日本、韓国、トルコを含めた西側諸国と締結した⁴⁴（なお、ロシアは 1990 年に欧州安全保障協力会議（CSCE）において多数国間海上事故防止協定の策定を提案したが、草案の採択はなされなかった⁴⁵）。また、西ドイツとポーランドも類似の条約を締結した⁴⁶。さらに、ソ連は危険な軍事行動を禁止する危険軍事行動協定（Prevention of Dangerous Military Activities, DMAA）を、米国、カナダ、ギリシャ、中国と締結した⁴⁷。

(2) 多数国間 INCSEA の不採択 (1989 年)

このような成功を受けて、スウェーデンが 1989 年に国連軍縮委員会において多数国間海上事故防止協定の策定を提案したが⁴⁸、それは結実しなかった点も留意しておきたい⁴⁹。同国から提出されたワーキングペーパーは、INCSEA が公海における国際安全保障に重要な貢献をしたことを踏まえて、既存の二カ国間条約と COLREG に含まれている所定の原則を多国間合意で定めることによって、海洋の安全が一層促進されうるという⁵⁰。

その際の留意点として、スウェーデンは主に次のものを挙げている⁵¹。まず、合意の射程は既存の INCSEA 二国間条約と同じとし、潜水艦と核兵器搭載船舶及び航空機については射程外とするべきだという。次に、合意は COLREG を補完するものだという。COLREG は主にある地点から直接他の地点に向かう個々の船舶の安全な航行を規律するものである。また、その規律対象は民間商船が主である。それに対して軍艦は直線的な航行以外の航行をすることもあるし、個々の船舶よりも大規模に船隊を組んで航行をすることもある。それゆえに別の合意によって既存の規則を補完する必要がある。さらに、合意の文言は国連海洋法条約を含めて既存の条約と整合的であるべきだという。

それを踏まえて、スウェーデンが多数国間合意に取り入れられるべき原則として、16 のものを挙げている。それらの殆どが INCSEA の原則と同一であるが、相違点としては次のものを指摘できる。まず、INCSEA でも他国を挑発しない義務は細かく定められていたが、この提言ではさらに人工霧を発生させないであるとか、他方当事国の軍艦等に近接する際には最大限慎重に注意を払うと言った義務が定められている⁵²。また、潜水艦については規律の対象外としながらも、軍事演習で潜水艦が行動している時には、国際信号規則に従って潜水艦の存在を周囲に知らせるべきであることも述べている⁵³。

この提案のような多数国間条約を締結する必要性は他の国に支持されることはなく⁵⁴、その代わりに上述したように二国間条約が個別に締結された。

(3) INCSEA に準じた行動基準

INCSEA が機能したことから、ウィンクラーが示した要因が必ずしも存在しない国家間においても INCSEA に倣った合意が締結された。しかし、これらの事例はいずれも INCSEA のような具体的な効果をもたらすことはなく、行動基準は両国の関係が悪化した後は運用されることはなかった。以下、時系列にそれぞれの合意を概観する。

1) ギリシャ＝トルコ間指針・了解覚書 (1988 年)

第一に、ギリシャ＝トルコ間合意がある⁵⁵。1970 年代以降、両国はエーゲ海の大陸棚の

利用を巡って紛争を起こしていた⁵⁶。1976年にはトルコが未画定海域であるエーゲ海において一方的に資源探査を行ったことに対し、ギリシャがその停止を求めて国際司法裁判所（ICJ）に仮保全措置命令を求めたこともあったが、ICJはその必要性が認められないとして訴えを却下したことがあった⁵⁷。また境界画定がなされることもなかった。そこで1988年に海上での更なる衝突を回避するために両国が採択したのが、本合意である⁵⁸。

本合意は、行動それ自体を差し控える義務を概括的に定めるもので、指針⁵⁹と了解覚書⁶⁰の双方からなる。双方とも、エーゲ海における境界未画定地域での紛争を受けて採択された非拘束的合意である。本合意の適用海域は公海とその上空である⁶¹。指針は、まず相手国に対する嫌がらせ行為（acts of harassment）を行わないことと、国際法の他に、軍事的慣行と礼譲に従って行動することを定める⁶²。また、軍事活動を行っている他方国を監視している一方国の軍艦は、円滑な活動を妨げない位置を維持する⁶³。さらに了解覚書においては、公海及び国際空域における軍事演習でNOTAMの発表を要するものを実施する場合には、所定の場所を隔絶したり、演習場所を長期にわたりブロックしたり、観光繁忙期（主たる国民の休日・宗教上の祝日）において演習を実施したりすることを回避することも定められた⁶⁴。このように同指針はギリシャの小島が多数散在しており、観光地であるというエーゲ海固有の事情を反映して、独自の規則を定めているという特徴を有する。

しかし、その後キプロスへの対処を巡って両国間の外交関係が悪化し、了解覚書が採択されたその半年後には既にこの行動基準は機能しなくなった⁶⁵。また、その後1998年に新たなCBMの構築がなされたところ、そこで1988年の行動基準が完全に履行されるべきことが確認されている⁶⁶。もっとも、両国の間ではそれ以降にも継続的に小規模の衝突が起きており⁶⁷、この行動基準を成功例と評価することは難しい。

2) インド＝パキスタン間・軍事演習、機動、部隊移動の事前通知に関する協定（1991年）

第二に、インド＝パキスタン間で1991年に締結された、軍事演習、機動、部隊移動の事前通知に関する協定がある⁶⁸。この条約は陸軍も含めて双方の軍衝突を回避するために締結されたものであり、厳密には行動基準ではないが、航行や飛行の安全のための規定も含んでいる。

インドとパキスタンとの間では、海域においても軍艦及び軍用機の衝突事件が相次いだ。1991年に二国間INCSEAを検討したが、結実しなかった⁶⁹。そこで同協定に海上における行動基準も組み込まれた。

海上行動基準に関連する箇所として、まず、一方国の陸海空軍が、主要な軍事機動及び演習を、他方国に近接して実施しない義務が定められている⁷⁰。ただし、所定の距離を保つ

て行われる場合等を除く⁷¹。次に、両当事国は部隊による主要な演習の日程は他方国に対して所定の日数前に通知する義務がある⁷²。最後に、双方国の軍用機（戦闘機、爆撃機、偵察機等）は、他方国の領空と防空識別圏（ADIZ）から 10km 以内の空域を飛行しない義務が定められている⁷³。ただし、所定の基地から飛行する軍用機については、それぞれの領空から 5km 以内の空域を飛行しないことが定められている⁷⁴。

両国の衝突は主に陸域において生じており、海域の利用に関して衝突が起きることは元々相対的に少ないが、この協定によってその危険性が減少したことを示す根拠は見当たらない。条約締結以降両国間でカシミール領域における紛争が激化し、また、1998年に印パ両国が核実験を実施した。米国の働きかけに応じて、1999年、両国の外相はラホール宣言を採択したが⁷⁵、同宣言は核軍縮と信頼醸成措置の構築をも定めるものであった。それに付随して、両国は、軍艦及び軍用航空機相互の衝突を防止する協定を締結することを約した了解覚書に署名した⁷⁶。しかしその覚書には具体的な内容についての言及がなく、またその後そのような協定は採択されていない⁷⁷。

3) インドネシア＝マレーシア間・MALINDO 指針 (2001年)

第三に、インドネシア＝マレーシア間で 2001年に締結された MALINDO 指針がある⁷⁸。同指針は、インドネシアとマレーシアの防衛当局間合意であり、海軍相互の不測の遭遇に際して取るべき措置を具体的に定めたものである。両国間では、1990年代末にシパダンとリギタン周辺海域とアムブラット海域において海軍間の対峙が頻繁に起こっていたことから、海上における衝突を回避することを目的として、指針が締結された。

まず、本指針は適用海域を「国連海洋法条約の全ての海域レジーム」とし、かつ、係争海域 (disputed maritime areas) を含むことを明示している⁷⁹。船舶については、安全のための手続として、衝突の危険を回避するために十分に距離を保つ義務、相手方の陣形を妨げる方法で機動を行うことを回避する義務、挑発行為を行わない義務などを定める⁸⁰。また潜水艦の演習を行う場合には、補助艦は 1969年の国際信号規則に規定された適切な信号を示すか、その海域にいる船舶に潜水艦の存在を警告しなくてはならないとされる⁸¹。さらに、一方当事国の船舶が COLREG の規則 3(g)⁸²に定める措置を行っている他方当事国の船舶に接近するときは、機動できる範囲が制約されるものとし、また、飛行機の発着を行っていたり貨物の積み替えを行っていたりする船舶は、船舶の機動行動を阻害しない様に適切な措置をとり十分な距離を保つことが定められている⁸³。航空機については、相手側の船舶あるいは航空機に接近する際には最大限の注意と賢慮を払い、互いの利益のために、模擬攻撃、曲技飛行、他方国の船舶に対する物体の放射、故意による電子設備のジャミング

グなどを行わない義務を定める⁸⁴。

2002年のICJ判決においてシパダンとリギタンがマレーシアに帰属することが示されたが、その他の海域権原については係争が継続しており2005年にはアンバラット海域で両国の海軍が衝突する事件が発生している⁸⁵。その後両国との間では様々な海上における協力がなされているが、MALINDO指針の運用はされていないようである。

4) 中東軍備管理地域安全保障作業部会指針案 (1995年)

中東軍備管理地域安全保障作業部会 (ACRS-WG) の指針案も、INCSEA に類似している⁸⁶。ACRS-WG は1991年10月に中東和平プロセスの一環で設立された作業部会である。その部会の主題の一つに、海上信頼醸成措置が選択された。

背景としては、1970年代以降、紅海とペルシャ湾において、ACRS参加国間及び参加国と非参加国との間において衝突事件が頻発したことがある。これは関係国が必ずしも敵対的な関係があったからというわけではなく、航行技術が未熟であるために起きた事故もあるという。そこで、そのような状況を改善するために、1992年5月以降、当初は米国とロシアにおいて、1994年12月以降は地域内において会合が開催され、海上信頼醸成措置の構築に特化した交渉が行われた⁸⁷。

海上信頼醸成措置としては、海上における捜索及び救助に関する国際条約 (SAR 条約) と INCSEA に類する協定の採択を目指して交渉がなされた。特に後者については、米ソ間 INCSEA が交渉の土台となり、海上における挑発行為の禁止と遭遇の場合に当事国が取るべき義務に関しては、INCSEA をモデルにして議論がなされた。その中でも、米ソ間で INCSEA を締結するとき争点になった、固定距離維持義務と潜水艦への適用、及び、行動基準の適用範囲 (INCSEA は領海外のみの適用であるが、領海内における行動基準を交渉の対象にするか) が論点になった。1995年の段階で INCSEA と同様の規定を有する行動基準案が合意されたが、最終的に採択されることはなかった。また同年以降は地域内の情勢が不安定になり、またアラブ諸国がイスラエルに対する反発を強めたことから会合はそれ以降開催されていない。

(4) 洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準 (2014年)

多数国間の行動基準の唯一の例が、洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準 (CUES) である⁸⁸。CUES は、2014年に西太平洋海軍シンポジウム⁸⁹ (WPNS) において採択された。

WPNS では1996年に INCSEA に相当する行動基準の策定が開始され、1999年と2003年に草案 (Code for Unalerted Encounters at Sea) が策定された⁹⁰。同会合は全会一致を原則と

しているところ、2012年に採択が試みられたが中国が棄権したために採択されず、米豪加が修正を施し2014年に採択された。

この文書の適用海域は公海のみであり、また、対象は軍艦、軍用航空機のみである。法執行機関の船舶は含まれていない。その内容は、参加国の軍艦および海軍航空機が、海上において予期せず遭遇した場合における安全を確保するための手順（安全な速度と安全な距離を保つ義務など）と通信方法などを定めるものにとどまっている。当初INCSEAをモデルとしていたが、INCSEAに比べると所定の場合に行動を制約する規則は限定的である。また、安全を確保するための手順としては、COLREGの規定参照が大部分を占める。さらに、非拘束的文書であることに加えて、“should” “may”などの文言が多用されているために、義務付けの程度は弱いものに留まっている。このようにCUESは少なくとも法的観点から新たな要素を付加するものとは評価し難い。

（5）米中海上信頼醸成措置（2014年）

2014年に米国＝中国間で締結された了解覚書もCUESと類似する。米中間のCBMは様々な形で試みられてきた。海洋信頼醸成としては、まず、1998年に軍事海洋協議協定（MMCA）が締結されていた⁹¹。これは、領海外とその上空における「事故」（accidents）を対象として、両国間の協議手続を定める条約であり、これも信頼醸成措置の一種であった。また、2008年に軍事危機通報メカニズムが採択され、軍事ホットライン（DTL）を設定することで両国は合意をしていた。

これとは別に、2014年11月、オバマ大統領が習近平国家主席と会談した際に、軍事部門の関係を強化することを狙いとして海上信頼醸成を強化することに合意した。その合意として、海上行動に関する了解覚書⁹²と軍事演習等の通報に関する了解覚書⁹³を含む二つの了解覚書が締結された。軍事演習等の通報に関する了解覚書は、主要軍事活動、主要な安全保障政策、主要軍事演習や活動へのオブザーバーの派遣について定めるものであり、行動基準ではなくより広義の海上信頼醸成措置の一つであると言える。また2015年には、了解覚書の附属文書として、空域における行動基準が採択された⁹⁴。これらは防衛当局間で採択された非拘束的文書である。

もっとも、海上行動に関する了解覚書は、原則として既存の文書であるCOLREGとCUESを確認するものに留まっている。なお、海洋航行警告水域（Maritime Navigation Warning Areas）の設定についての規則が置かれた点には留意したい。この規則は、近接する軍艦と軍用航空機の安全に影響を与えうる活動を行うときには、現場の司令官は、適切な警告を与えるか、もしくはそのような活動が行われる警告水域を設定すること、また、軍事演習

や武器の使用（live weapons firing）が行われる場合には、警告水域に近接する船舶と航空機に、時宜に適った警告を行うことを双方に義務付けるものである。もっとも、この規則も国連海洋法条約が定める、公海利用の際に他国に払うべき妥当な配慮の一例であり、新たな義務を創設するものではない。

（6）南シナ海行動基準の不採択

南シナ海における関係国の行動宣言⁹⁵は、ASEAN 加盟国と中国との間で採択された行動基準である。1999年にフィリピンが提案し、適用の地理的範囲を明示するか等を巡り一致しなかったが、2002年に地理的範囲を明示することなく採択された。その後ASEANと中国との間で、法的拘束力のある行動基準の策定を目指して交渉が続けられているが、採択の見込みは立っていない。中国は行動基準の策定には同意しており、2004年に作業部会（ASEAN=China Joint Working Group of the Implementation of the DOC）が設立されたが、具体的な文書は採択されていない。2011年に行動宣言実施のための指針が採択されているが、その内容は行動宣言を確認するものに止まっている⁹⁶。また、ホットラインを開設して緊急時の通信を確保するための指針が採択されたが、運用については不確定な要素が多い⁹⁷。

この点については、中国の海洋進出に対応した海上信頼醸成措置を巡る状況と冷戦期のINCSEAを巡る状況の相違が踏まえられるべきである。中国とその周辺国との対立は、米ソ間のそれとは異なり、海軍競争に起因するものではなく、戦略的核配備も争点になっていない。EEZと係争水域における関係国の権利義務が争点に含まれる点、また、係争水域が絡むため法執行機関同士が対峙しうる点も、INCSEA策定時の状況とは異なる。ASEANの加盟国間でも対中政策に大きな相違があることも、行動基準の策定が困難である主な要因の一つである。

結語

ここまで概観したように、行動基準の内容は、INCSEAのようにその時点での既存の条約にはない義務を当事国で合意するものと、CUESと米中了解覚書のように、COLREGなどの既存の条約を参照するものとに分かれる。後者の既存の条約内容を確認する合意を締結することは、一方では当局間協力に資するという側面はある。しかし、特にEEZや境界未画定海域における関係国の権限について争いが残っている場合にそのような合意を締結することは、既存の法的義務の解釈に不明瞭さを加えるもので、却って望ましくないという批判もあることに留意しておきたい⁹⁸。

また2016年南シナ海仲裁判決によれば、国連海洋法条約とCOLREGによって、衝突を

惹起するような危険な行為は行動基準の有無に関わらず禁止されており、最低限の安全確保が各国に義務付けられていることは、今後の議論において踏まえらるべきである。

最後に、日中間で交渉されている、海空連絡メカニズムに言及しておく。このメカニズムは、艦船や航空機による偶発的な衝突が起きるのを防ぐため、防衛当局間で連絡を取り合うことを可能にする仕組みである。日中間では、高級事務レベル海洋協議が2011年に設置され、人民解放軍、自衛隊、海上保安庁、国家海洋局の信頼醸成、意思疎通を図ることが合意された⁹⁹。2012年5月に第1回会合が開催されたが、それ以降は尖閣諸島問題の影響を受けて、開催されていない。日中の防衛当局による海空連絡メカニズムの設置については、2008年4月に第1回会合が開催された。交渉は2012年6月の第3回会合に大枠合意がなされたが、同年9月の日本政府による尖閣諸島購入を機に協議が中断していた。2014年11月の日中首脳会談で協議を再開することで合意し、2015年1月に協議会合が開かれた。報道によれば、その内容は、防衛当局間の通信手法や使用する周波数の設定と、ホットラインの設置に関するものであり、これまで検討してきた行動基準と比較すると極めて抑制的な内容である。しかしそれにも関わらず、領海と領空を対象として含めるかを巡って両国の見解が一致せず¹⁰⁰、2017年1月現在、採択がされていないことは、行動基準の策定の困難さを示すものである。

行動基準は海上における軍事活動の安全のために有益な方策たりうるが、いかなる意味においても万能の解法ではない。海上航行の安全に関する国際法の発展については引き続き注視していく必要があることを指摘して、結びとしたい。

—注—

* 本稿は筆者の個人的見解であり、筆者の所属する組織の見解を示すものではない。

¹ “Code of conduct”の訳語としては「行動規範」「行動規則」もある。

² Mark J. Valencia, "Regime-Building in East Asia: Recent Progress and Problems," in Aldo Chircop, Ted L. McDorman, Susan J. Rolston, *The Future of Ocean Regime-Building* (2009) p. 671.

³ 本報告書では、公船という語を、政府が所有または運用する船舶という意味で用いる。公船は、軍艦と法執行船舶を含む。

⁴ Elham Atashi, "Confidence-Building Measures," in Nigel Young (ed), *Oxford International Encyclopedia of Peace* (2010).

⁵ Susan Pederson & Stanley Weeks, "A Survey on Confidence Building Measures: Asia Pacific Confidence and Security Measures," in Ralph Cossa (ed.), *Asia-Pacific and Security Confidence Building Measures* (Center for Strategic and International Studies, 1995).

⁶ Sam Bateman, "Background Paper: Maritime Confidence Building Measures - An Overview," in Australian Strategic Policy Institute, *Maritime Confidence Building Measures in the South China Sea Conference* (2013), p.7.

⁷ Jozef Goldblat, "Introduction, Review of Existing Constraints, Recommendations and Conclusion," in Jozef Goldblat (ed.) *Maritime Security: The Building of Confidence* (UNIDIR/92/89, 1992), p.1 ; David Griffiths,

- Maritime Aspects of Arms Control and Security Improvement in the Middle East* (Institute on Global Conflict Cooperation, Policy Paper, 2000).
- ⁸ 小谷哲男「海洋安全保障の今日的課題：海上における危機管理」『国際安全保障』42巻(2014)1頁。
- ⁹ Protocol to the Agreement Between the Government of The United States of America and the Government of The Union of Soviet Socialist Republics on the Prevention of Incidents On and Over the High Seas Signed May 25, 1972, signed on 22 May 1973, entered into force on 22 May 1973, 24 UST 1063.
- ¹⁰ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, adopted on 20 October 1972, entered into force 15 July 1977, 1050 UNTS 16 [COLREG].
- ¹¹ Ibid, Rule 1(a).
- ¹² Ibid.
- ¹³ International Civil Aviation Organization [ICAO], Convention on Civil Aviation, 7 December 1944, 15 UNTS 295.
- ¹⁴ International Standards, Rules of the Air, 10th Edition, adopted on 24 November 2005 (1st edition, adopted on 25 February 1946).
- ¹⁵ “A25-3: Cooperation among Contracting States to ensure the safety of international civil aviation and to advance the aims of the Chicago Convention,” ICAO, *Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2010)*, I-12.
- ¹⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea, adopted on 10 December 1982, entered into force 16 November 1994, 1833 UNTS 3 [UNCLOS], Article 94(1).
- ¹⁷ Ibid, Article 94(3).
- ¹⁸ Ibid, Article 94(4).
- ¹⁹ Ibid, Article 94(5).
- ²⁰ なお、海洋法の解釈について統一見解を出すのも海上信頼醸成措置の一つに数えられる。例として、領海の無害通航権の解釈について米ソが出した共同声明 (USA-USSR Joint Statement on the Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage, Sep 23, 1989) を挙げることができる。このような統一見解に至ることができない場合にどのような手段があるかが本報告書の検討の対象となる。
- ²¹ The South China Sea Arbitration (The Philippines v. People’s Republic of China, 12 July 2016) PCA Case No. 2013-19.
- ²² Ibid, paras. 1044-1058.
- ²³ Ibid, para. 1203, B(6).
- ²⁴ Ibid, paras.1090-1093.
- ²⁵ Ibid. paras.1081-1083.
- ²⁶ Ibid, para. 1105.
- ²⁷ Incidents at Seas Agreement (US=USSR) May 25, 1972, 23 UST 1168 [US=USSR INCSEA].
- ²⁸ John H. McNeill, “Military-to-Military Arrangements for the Prevention of U.S.-Russian Conflict,” *International Law Studies*, Vol. 68 (1998) ; 浅井一男「海上事故防止協定(INCSEA)による信頼醸成：過去の事例と日中海空連絡メカニズムの課題」『レファレンス』65巻3号(2015年)67頁を参照。
- ²⁹ US=USSR INCSEA, Article 1.
- ³⁰ Ibid, Article 3(2).
- ³¹ Ibid, Article 3(3).
- ³² Ibid, Article 3(5).
- ³³ Ibid.
- ³⁴ Ibid, Article 4.
- ³⁵ Ibid, Article 3(1).
- ³⁶ International Code of Signals of 1969. National Imagery and Mapping Agency, *United States Edition, International Code of Signals (revised in 2003)* (2003).
- ³⁷ US=USSR INCSEA, Article 3(7).
- ³⁸ Ibid, Article 3(8).
- ³⁹ David Frank Winkler, *Cold War at Sea: High-Seas Confrontation between the United States and the Soviet Union* (Naval Inst Press, 2000), p.12
- ⁴⁰ 浅井、前掲注28、72頁。
- ⁴¹ 同上。
- ⁴² 小谷、前掲論文注8。

- ⁴³ David Winkler, *Preventing Incidents at Sea: The History of the Incsea Concept* (Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University, 2008).
- ⁴⁴ ソ連 (ロシア) の相手国名と条約出典を次に示す (条約の正式な出典情報が確認できなかったものについては、年号のみを示してある。脚注 47 も同じである)。United Kingdom, 15 July 1986, 1505 UNTS 89; Federal Republic Germany, 25 November 1988, 1546 UNTS 203; France, 4 July 1989, 1548 UNTS 223; Canada, 20 November 1989, 1568 UNTS 11; Italy, 31 December 1989, 1590 UNTS 22; Spain, 10 October 1991, 1656 UNTS 429; Norway, 1990; Greece, 1991; Netherland, 1 October 1991, 1604 UNTS 3; Japan, 12 November 1993, 1994 年外務省告示第 10 号; Turkey, 1993; Republic of Korea, 2 July 1994, 1832 UNTS I-31353.
- ⁴⁵ David Griffiths, *US-China Maritime Confidence Building. Paradigms, Precedents, and Prospects* (Naval War College China Maritime Study, No.6, 2010), p.24.
- ⁴⁶ 27 December 1990, 1910 UNTS 39.
- ⁴⁷ ロシアの相手国名と条約出典を示す。United States, 1 January 1990, TIAS 11454, 28 ILM 877; Canada, 10 May 1991, Canada Treaty Series 1991/26; Greece, 1993; China, 1993.
- ⁴⁸ "Multilateral Agreement for the Prevention of Incidents at Sea," Working Paper, UN Disarmament Commission, A/CN.10/121, May 10, 1989.
- ⁴⁹ Jan Prawitz, "A Multilateral Regime for Prevention of Incidents at Sea," in Richard W Fieldhouse (ed.), *Security at Sea: Naval Forces and Arms Control*(Oxford University Press, 1990).
- ⁵⁰ Working Paper, *supra* note 48, para.1.
- ⁵¹ *Ibid*, para.21.
- ⁵² *Ibid*, para.22(6).
- ⁵³ *Ibid*, para.22(7).
- ⁵⁴ David Griffiths, *supra* note 45, p.25.
- ⁵⁵ Guidelines for the Prevention of Accidents and Incidents on the High Seas and International Airspace (Sep 8, 1983); Memorandum of Understanding (May 27, 1983)
- ⁵⁶ Leo Gross, "The Dispute between Greece and Turkey Concerning the Continental Shelf in the Aegean ", *American Journal of International Law*, Vol. 71 (1977)
- ⁵⁷ Aegean Sea Continental Shelf (Greece v. Turkey), Order of 11 September 1976.
- ⁵⁸ NATO Press Release 98(74), "Statement by the Secretary General of NATO, Dr. Javier Solana, on Confidence Building Measures Between Greece and Turkey," 4 June 1998, available at <http://www.nato.int/docu/pr/1998/p98-074e.htm>.
- ⁵⁹ Guidelines for the Prevention of Accidents and Incidents on the High Seas and International Airspace (Sep 8, 1988), *reprinted in* David N. Griffiths and Peter Jones (eds), *Arrangements for Prevention of Incidents at Sea: Selected Examples* (未刊行文書, 2007) (Guidelines).
- ⁶⁰ Memorandum of Understanding (May 27, 1988), *reprinted in ibid* (MOU).
- ⁶¹ Guidelines, para.1.
- ⁶² Guidelines, para.2-A-a, b.
- ⁶³ Guidelines, para.2-A-c.
- ⁶⁴ MOU, para.3.
- ⁶⁵ Zdzislaw Lachowski, *Confidence- and Security-building Measures in the New Europe* (Oxford University Press, 2004), p.152.
- ⁶⁶ Agreement Reached by Turkey and Greece Regarding the Confidence-Building Measures in the Aegean June 5, 1998, available at http://www.mfa.gov.tr/agreement-reached-by-turkey-and-greece-regarding-the-confidence-building-measures-in-the-aegean_br_june-5_-1998.en.mfa.
- ⁶⁷ F. Stephen Larrabee & Ian O. Lesser, *Turkish Foreign Policy in an Age of Uncertainty* (2003), p.71.
- ⁶⁸ Agreement on Advance Notice of Military Exercises, Manoeuvres and Troop Movements, April 6, 1991, 1843 UNTS 71.
- ⁶⁹ K. R. Menon, "Maritime Confidence Building Measures in South Asia," in Jill R. Junnola (ed.), *Maritime Confidence Building in Regions of Tension* (1996), 75; A. Siddiq-Agha, "Maritime Cooperation between India and Pakistan: Building Confidence at Sea" CMC Occasional Papers (Cooperative Monitoring Center, 2000) 18.
- ⁷⁰ Article 1.
- ⁷¹ *Ibid*.

- ⁷² Article 5. 空域演習について15日、他方国のEEZにおける、あるいはEEZを通過する演習については30日前の通知が義務付けられている。
- ⁷³ Article 11.
- ⁷⁴ Ibid.
- ⁷⁵ Lahore Declaration, *signed on 21 February 1999, entered into effect on 21 February 1999.*
- ⁷⁶ Memorandum of Understanding signed by Indian Foreign Secretary K. Raghunath and Pakistan Foreign Secretary Shamshad Ahmad, 21 February 1999, para.3.
- ⁷⁷ ただし、南アジアにおけるトラック2を介した信頼醸成措置を促進する取組については <http://www.dal.ca/dept/cfps/Pillars/mspp/CCSAW.html> 参照。
- ⁷⁸ MALINDO Prevention of Sea Incident Cooperative Guidelines, 18 January, 2001, *reprinted in* David N. Griffiths and Peter Jones (eds), *supra* note 59.
- ⁷⁹ Para. 4.
- ⁸⁰ Para. 9(b).
- ⁸¹ Para. 9(c).
- ⁸² COLREGの規則3(g)は海底ケーブルやパイプラインの敷設等、調査などの水中での活動、海上での貨物の積み替え、飛行機の発着、地雷撤去活動、船舶の曳航などの諸活動を例示列挙している。
- ⁸³ Para. 9(d).
- ⁸⁴ Para. 10.
- ⁸⁵ Sovereignty over Pulau Ligitan and Pulau Sipadan (Indonesia/Malaysia), Judgment, *I.C.J. Reports* 2002, p. 625. Nazery Khalid and Mark J. Valencia, “The Sulawesi Sea Situation: Stage for Tension or Storm in a Teacup?” *The Asia-Pacific Journal*, Vol. 28 (2009), available at <http://apjif.org/-Nazery-Khalid/3184/article.html>.
- ⁸⁶ Arms Control and Regional Security Working Group in the Middle East (ACRS Working Group), Guidelines for Operating Procedures for Maritime Cooperation and Conduct in the Prevention of Incidents on and over the Sea. 同文書は非公開であるが、会議に参加したグリフス (David Griffiths) とジョーンズ (Peter Jones) の次の報告書が示唆に富む。Peter Jones, “Arms Control in the Middle East: Some Reflections on ACRS,” *Security Dialogue*, Vol. 28 (1997); Peter Jones, “The Arms Control and Regional Security Working Group: still relevant to the Middle East?” EU Non-Proliferation Consortium Background Paper (2011); David Griffiths, “Maritime Aspects of Arms Control and Security Improvement in the Middle East,” IGCC Policy Paper No. 56 (Institute on Global Conflict and Cooperation, 2000).
- ⁸⁷ 参加国はヨルダン、イスラエル、パレスチナ、サウジアラビア、オマーン、バーレーン、カタール、クウェート、UAE、イエメン、エジプト、チュニジア、アルジェリア、モロッコ、モーリタニアである。United States, Department of State, “Middle East Peace Process Arms Control and Regional Security (ACRS) Working Group,” available at <http://2001-2009.state.gov/t/pm/rls/fs/4271.htm> 参照。イラン、イラク、リビアは入っていない。
- ⁸⁸ Codes for Unplanned Encounters at Sea, Apr 22, 2014 <http://news.usni.org/2014/06/17/document-conduct-unplanned-encounters-sea>
- ⁸⁹ WPNSは1988年に設立された各国の防衛当局幹部が出席する会合で、海軍間の相互理解の深化を目的としている。参加国は、オーストラリア、ブルネイ、カンボジア、カナダ、チリ、中国、フランス、インドネシア、日本、韓国、マレーシア、ニュージーランド、パプアニューギニア、ペルー、フィリピン、ロシア、タイ、トンガ、シンガポール、米国、ベトナムであり、オブザーバー国は、バングラデシュ、インド、メキシコ、パキスタンである。
- ⁹⁰ 2003年草案は *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, Vol. 4 (2012) 126 に掲載されている。
- ⁹¹ Military Maritime Consultation Agreement (MMCA), 19 January 1998, TIAS 12924.
- ⁹² U.S.-China Memorandum of Understanding (MOU) On the Rules of Behavior for the Safety of Air and Maritime Encounters, Nov 12, 2014, Annex I, Terms of Reference of the Rules of Behavior for Safety of Air and Maritime Encounters, http://www.defense.gov/pubs/141112_MemorandumOfUnderstandingRegardingRules.pdf.
- ⁹³ Memorandum of Understanding on Notification of Major Military Activities Confidence-Building Measures Mechanism, November 12, 2014, Annex I, Notification of Major Security Policy and Strategy Developments; Annex II, Observation of Military Exercises and Activities, http://www.defense.gov/pubs/141112_MemorandumOfUnderstandingOnNotification.pdf.
- ⁹⁴ Rules of Behavior for Safety of Air-to-Air Encounters, 15 September 2015, available at https://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/US-CHINA_AIR_ENCOUNTERS_ANNEX_SEP_2015.pdf.

- ⁹⁵ Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea (2002年), available at <http://www.asean.org/asean/external-relations/china/item/declaration-on-the-conduct-of-parties-in-the-south-china-sea>.
- ⁹⁶ Guideline for the Implementation of the Declaration of Conduct, <http://www.asean.org/storage/images/archive/documents/20185-DOC.pdf>. なお、インドネシアとフィリピンが行動基準の草案を提出しているが公開されていない。詳細は Tran Truong Thuy, “Code of Conduct and the Prevention and Management of Incidents in the South China Sea,” Tran Truong Thuy & Le Thuy Trang, *Power, Law and Maritime Order in the South China Sea* (Lexington Books, 2015), p.317 ; Carlyle A. Thayer, “ASEAN’S Code of Conduct in the South China Sea: A Litmus Test for Community-Building?,” *The Asia-Pacific Journal*, Vol. 10, Issue 34, No. 4 (2012), 1.参照。
- ⁹⁷ Chairman’s Statement of the 28th and 29th ASEAN Summits Vientiane, 6-7 September 2016, “Turning Vision into Reality for a Dynamic ASEAN Community,” para.17, available at <https://www.asean2016.gov.la/kcfinder/upload/files/Final%20Chairman's%20Statement%20of%20the%2028th%20and%2029th%20ASEAN%20Summits.pdf> ; “The 19th China-ASEAN Summit Adopts Guidelines for Hotline Communications among Senior Officials of the Ministries of Foreign Affairs of China and ASEAN Member States in Response to Maritime Emergencies,” September 8, 2016, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1396703.shtml.
- ⁹⁸ 米中間の2015年の航空機の安全に関する了解覚書に対する批判として、James Kraska & Raul Pedrozo, “The US-China Arrangement for Air-to-Air Encounters Weakens International Law,” 9 March 2016, <https://www.lawfareblog.com/us-china-arrangement-air-air-encounters-weakens-international-law>.
- ⁹⁹ 平賀健一「対中軍事危機管理（信頼醸成）メカニズムの現状 ー日米の視点からー（その1）」(2016), available at <http://www.mod.go.jp/msdf/navcol/SSG/topics-column/039.html>.
- ¹⁰⁰ 「海空連絡メカニズム、「適用範囲で問題」中国軍高官」『朝日新聞』2016年10月13日。日本の報道では中国が特に尖閣諸島周辺海域をメカニズムの適用範囲から除外することを提案し、日本側がそれに反対したため調整が滞っているとされる。