慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	静止衛星軌道の法的地位：『赤道国家』の主張をめぐって
Sub Title	The Legal Status of the Geostationary Orbit
Author	栗林, 忠男(Kuribayashi, Tadao)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1979
Jtitle	法學研究 : 法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.52, No.8 (1979. 8) ,p.1- 21
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19790815-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

静止衛星軌道の法的地位

――「赤道国家」の主張をめぐつて――

栗林忠男

はじめに
一　赤道国家の主張――ボゴタ宣言
二　静止軌道の科学技術的側面
三　赤道国家の政治・経済的主張
四　「宇宙空間」の法的定義
五　「国家による取得」の禁止
おわりに

はじめに

宇宙開発の目覚ましい進展は、科学技術的側面のみならず政治的・経済的・社会的・法的側面においても、数多くの問題を生んでいる。このことは、最近多目的にわたる人工衛星の実用化とともに著るしくその利用度を増してきた静止衛星軌道についても言える。

静止衛星軌道または静止軌道（geostationary orbit）は、地球表面から約三五八〇〇キロメートルの高さの円軌道で、その軌道面は地球の自転を考えて赤道面、すなわち赤道の上空で、しかも衛星は地球の自転と同周期で同じ方向に回れば、地上から衛星を見ると、いつも空の一か所に静止しているように見える。このような衛星を静止衛星と呼び、このときの軌道を静止衛星軌道と呼んでいる。[1] この軌道を利用すると信号が継続的に受信されるので、衛星から（または衛星を経由して）信号を受信するための追跡局の設置等が不要となり、そのため、科学目的あるいは航行管制、気象業務、エネルギー伝送、通信・放送業務などの応用目的にとつて極めて有用である。現在では、約一〇〇の人工衛星がこの軌道を使用していると言われる。[2]（静止衛星軌道の占有状況については、本稿二〇頁掲載の付図参照）。

宇宙法の歴史は浅い。だが、一九五七年のスプートニク一号の打上げによつて開始された宇宙活動は、宇宙の開発・利用を規制するための実定国際法を急速に発達させてきた。今日では、一九六七年の宇宙条約（正式には、「月その他の天体を含む宇宙空間の探査及び利用における国家活動を律する原則に関する条約」）を基本法として、宇宙救助返還、宇宙損害賠償、月・天体の地位、宇宙物体登録、国際電気通信などの分野において、宇宙条約の一般的原則を具体化するための個別的な宇宙関係諸条約が成立しており、更に、衛星利用による直接放送、リモート・センシング等に関して条約化が進められるなど、次第にその法体系を整備・拡充しつつある。しかし、それらの適用範囲は宇宙活動から生起する法的諸問題をカバーするには未だ十分に広いものではなく、また、成立した規則の内容についても解釈が統一的でなかつたり詳細化に欠けているものが少なくない。

このような宇宙法発達の現段階において、一九七六年の赤道直下八ヶ国による宣言は、先進諸国および多国籍企業による静止衛星軌道の独占的状態に不満ないし懸念を表明し、自国領域上方の静止軌道部分に対して国家主権を主張したものである。引続き国連を中心に展開されているこれらの国の主張の背後には、現行の宇宙法秩序の変革と発展途上諸国に共通して

見られる新国際経済秩序の実現という政治的・経済的要求が根差している。ここにおいて、静止衛星軌道の法的地位は、実定国際法の枠組内の問題に止まらず、宇宙空間利用のあり方ひいては国際秩序全体のあり方と動態的に連動する問題領域の広がりを含んでいるように思われる。

本稿は、「赤道国家」の主張をめぐつて提起されている問題点を整理・分析するとともに、その主張の根拠を検討し、静止衛星軌道の法的地位に関する紛争の今後における解決のための一つの視点を提供してみたい。(3)

(1) 遠藤敬二・泉武博「放送衛星の基礎知識」(昭和四八年)一七頁参照。別の言い方をすれば、離心率、傾斜角がともに零の同期軌道をいい、この周期は二三時間五六分〇四秒で地球の自転周期に一致する。高度は、正確には三五八六〇キロメートルである。なお、同期軌道(synchronous orbit)とは、回帰数が一の回帰軌道をいい、この軌道上の衛星は、その軌道面が赤道面とα度傾いていれば、衛星は北緯α度から南緯α度まで周期一恒星日で動くので毎日ある緯度経度上を同一時刻に通過する。郵政省電波監理局編「宇宙通信必携」(昭和五三年版)一九頁参照。国際電気通信条約(ITU条約)附属無線通信規則は、「対地同期衛星」を「公転の周期が地球の自転の周期に等しい地球衛星」とし、また「対地静止衛星」を『地球の赤道面上に円軌道を有し、かつ、地球の自転軸を軸として地球の自転と同一の方向及び周期で回転する衛星。衛星が対地静止衛星であるために位置すべき軌道を「対地静止衛星軌道」と呼ぶ』と定義している(第一条八四BFA・八四BG)。

(2) 一九六三年から一九七五年(八月末)までの間にアメリカ七二(INTELSAT、TELESAT等のための打上げ業務を含む)、ソ連二の合計七四が静止衛星として打上げに成功した。このうち約半数は"dead"つまり使用に耐えないか遺棄されたものと推定される。一九七〇年代の末までに約五〇の静止衛星が引続き打上げられる予定である。ある研究によると、一九八〇年代には合計一八三の静止衛星を予想している。現在の趨勢からすると、一九八〇年~一九九〇年にこの軌道に配置される衛星の数は、一九六三年~一九七九年の約一・五倍であろうと言われる。Cf. Edward R. Finch, Jr., The Geostationary Orbit and 1967 Outer Space Treaty, Proceedings of the Twentieth Colloquium on the Law of Outer Space, International Institute of Space Law of the International Astronautical Federation, 1978, pp. 219~225, at p. 219.

(3) この問題を直接対象とした邦文の文献としては、小菅敏夫、静止衛星軌道の利用をめぐる諸問題、国際電気通信連合と日本、(一九七八、五)一~一一頁がある。

一 赤道国家の主張——ボゴタ宣言

静止衛星軌道に対する赤道国家の主張は、既に一九七五年の国連総会(第三〇会期)におけるコロンビアの見解に示され

ている。すなわち、同国代表は、「個人または法人が、主権国家内で、主権国家が認めることができない ある特有な種類の〝私的主権〟（a *sui generis* kind of "private sovereignty"）を主張することは十分起り得るから、コロンビア政府は、固定衛星のための位置割当を規制することを急務と考える」と述べ、「コロンビアは、衛星が実際的高度から無限に至るまでの引力飛行において領域空（territorial sky）で作動する限りは、衛星の自由な軌道通過には反対しない」が、「静止軌道部分に固定される装置（衛星）の場合には、当該部分を我々の〝天然資源〟の一つ――常にコロンビアの完全な主権の第三次元的部分である資源――と考えるから、明白な例外とされなければならない」と主張した。(1) コロンビアは、また、宇宙空間平和利用委員会の報告を討議していた一九七五年の国連総会第一委員会で、静止衛星のための軌道として利用される部分は、宇宙条約にいう「宇宙空間」の概念には含まれないと考えており、この問題を規制する実質的な協定が締結される時点まで、静止衛星のための可能な位置配分につきモラトリアムを宣言することを必要としている、とも述べている。(2)

翌一九七六年十一月二九日から十二月四日まで、赤道国家八ケ国はコロンビアのボゴタ（Bogota）で初会合を開き、その最終日に静止衛星軌道に関するこれら諸国の共通の立場を固めるための宣言(3)を採択した。ここで「赤道国家」（equatorial countries）とは赤道（Equator）によつて横切られている国を指し、その数は一〇ないし一五ケ国あると言われる。(4) このうち、ボゴタの会合には、ブラジル、コロンビア、コンゴ、エクアドル、インドネシア、ケニア、ウガンダ、ザイールの八ケ国が参加し、(5) 同宣言に調印した（但し、ブラジルはオブザーバーとして調印）。ボゴタ宣言の主要な内容は次の通りである。

赤道国家は、静止軌道部分に対する主権的権利の存在を念頭に置き、この区域で適用し得る法的立場（legal considerations）は次の諸点を考慮しなければならないと考える。

（a）赤道国家により主張される主権的権利は、これらの国の国民ならびに世界共同体に現実的恩恵を付与することを志

向するものであり、それは、最も進んだ先進諸国の利益のために軌道が利用されている現状とは全く異なるものである。

（b）公海に対応する軌道部分は国家管轄権の外にあり、人類の共同財産（common heritage of mankind）と看做されるであろう。従って権限ある国際機構が人類のためにその利用と開発を規制すべきである。

（c）赤道国家は、これらの国の静止軌道の外側における引力飛行（gravitational flight）が宇宙空間を通る場合、国際電気通信条約によつて認可されかつ権限を与えられた人工衛星の自由な軌道通過に反対しない。

（d）ある赤道国家の静止軌道部分に恒久的に設置される装置（devices）は、当該関係国の事前のかつ明示的な許可を必要とし、その装置の運行はそれが設置される下位領域国の国内法に合致しなければならない。この許可は、無線通信規則（regulations for radiocommunications）において規定されている、衛星システム間の干渉の場合に要求される調整（coordination）とは異なるものである。この許可は、その領域内において固定無線局の運用を認める当該国家の権利を極めて明白な表現で指すものである。

（e）赤道国家は、これらの国の静止軌道部分に現在存在している衛星もしくはそれらの衛星が占有している位置を許さないし、また、それらの衛星の存在は、この部分に対して主権を行使している国によつて明示的に許可されなければ、衛星の配置または当該部分の使用のいかなる権利も付与するものではない。

赤道国家は、この宣言を基礎として、以後主として宇宙空間平和利用委員会（法律小委員会）を中心にその立場を更に展開している。その立場の内容および問題点は科学技術的側面、政治・経済的側面および法的側面の相互に関連するさまざまな局面を含んでいるので、以下、それらを整理しながら順次検討を加えることにする。

（1） Cf. B. G. Dudakov, International Legal Problems on the Use of Geostationary Orbit, Proceedings of the Nineteenth Colloquium on the Law of Outer Space, International Institute of Space Law of the International Astronautical Federation, 1977, pp. 406~410, at p. 407. コロンビアは自国の軌道部分として、六〇九・五キロメートルまたは全静止軌道の一・五二パーセントを主張している。Ibid., at p. 409.

（2） Ibid., at p. 407.

（3） Declaration of the first Meeting of the Equatorial Countries, December 4, 1976. この宣言については Cf. E. R. Finch, Jr., op. cit., pp. 219~221.

（4） Cf. Jonathan F. Galloway, Telecommunications, National Sovereignty and the Geostationary Orbit, Proceedings of the Twentieth Colloquium on the Law of Outer Space, International Institute of Space Law of the International Astronautical Federation, 1978, pp. 226~237, at p. 231.

（5） 赤道によって横切られていると主張し得る国は、この他に、ソマリア、ガボン、サントメ・プリンシペ、Howland Baker Islands を統治する米国、Gilbert Islands を統治する英国が考えられる。Ibid., at p. 236.

二　静止軌道の科学技術的側面

静止軌道部分が宇宙空間の一部ではなく、赤道国家の領域の一部であるとする科学的根拠は、静止同期軌道（geostationary synchronous orbit）[1]はその存在が地球によって引き起される引力現象に対する関係に全面的に依存しているから、地球の現実（reality）と結びついた物理的事実であり、それ故に宇宙空間の一部と看做されてはならない、ということである。[2]

静止衛星軌道の物理的特性をこのように把えることに対しては、先進国とくに米ソから強い反論がなされている。アメリカは、「科学的見地からすれば、静止軌道は全引力圏と地球回転率の作用である。静止軌道は、太陽、月およびより大きな惑星の効果ならびに地球質量の配分の不均斉のために、衛星が恒久的に安定的状態にいる軌道ではない。静止軌道の軌道力学は軌道物体と地球全体の性質との間の相互作用に基くものであるから、静止軌道とその下方の国との間には、物理的にせよ

他のものにせよ、なんら独占的関係はない。それは、国境または政治的管轄によつては、全く影響を受けないものである」と述べている。(3)

この対立はまた、静止衛星の「軌道」に対する考え方の相違と関連している。アメリカの考えによれば、静止同期軌道は、本質的には、物理的な天然資源ではなくて、衛星の運行路（satellite paths）のレヂームなのである。(4) ソ連も同様に、軌道とは衛星が他の物体の周囲を回る飛行弾道（flight trajectory）であり、従つて、静止軌道というよりむしろ静止衛星または同期衛星の軌道と呼ぶ方が一層正確である、としている。(5) この考えによれば、「衛星がなければ軌道は存在しない」(6)ことになる。この観点から、ソ連は、「軌道は不可分であるから、軌道の一部分に対して主権を主張することは尚更不合理なことである。もしある国が静止衛星の軌道に対して主権を主張することができるのであれば、その遠地点が地上から数千キロメートルにあるソ連の通信衛星の楕円軌道（eliptical orbit）のような他の軌道に対して主張を行うことも等しく可能であろう。衛星の数と同じ数の軌道があり、一つの静止軌道のようなものはない」(7)と述べている。しかし、このような議論に対して、赤道国家の側では、「赤道面に対して零度の傾斜角ではそこが宇宙の中で衛星を静止位置に保つことが経済的に可能な唯一の点である」として、「問題は、衛星が静止位置に維持されるということではなくて、静止軌道だからこそそうしたことが比較的容易になされ得るということである」と言う。(8) 恐らく、静止軌道の「機能」に着目すれば、衛星の運行路（または弾道）としての性格が強調されるかも知れないが、赤道国家はその空間的所在という側面、すなわち、これら諸国の上方の空間に恒久的に位置しているという事実を重視し、そこに他の衛星軌道とは異なる静止軌道の特有な性質を強調しようとしている、と言えよう。

次に、赤道国家は、静止軌道を先進工業国によつてやがては飽和状態にさせられてしまう有限な天然資源とみる。しかし、それがいかなる意味で「天然資源」と言えるかという問題はいま別としても、その有限性については、将来の宇宙技術

の進歩との関連において、必ずしも十分な予測が成り立つわけではない。ある見解によれば、相互干渉を回避したりその他諸種の技術的理由によつて、衛星は少くとも2°離れて配置されなければならないため、技術的根拠に基けば、一八〇の衛星が静止軌道の収容力の限界であるとされる。[9] これに対して次のような見解もある。すなわち、約三五八〇〇キロメートルの高度では、三六〇度の全軌道弧は円周約二六〇〇〇〇キロメートルである。1°の部分は長さ七〇〇キロメートル以上で、現在の技術をもつてすれば、軌道内の衛星はいずれの方向においても1°の十分の一以下はみ出るに過ぎないように制御することが可能である。従つて、全く同一の静止軌道内を運行する二つの衛星が互いに衝突するのを防止するために離されなければならない最小距離は、1°の十分の二または一五〇キロメートル以下である。このことから、全く物理的収容力から言えば、三六〇度の一つの静止軌道は約一八〇〇程度の衛星を収容することができ、静止衛星回廊（geostationary corridor）全体としては、予知し得る要請を遥かに越える多数の衛星を収容することができることになる、と。[10] もつとも、実際には、電波干渉の可能性という観点から、静止衛星相互間に要求される距離は物理的な最小距離よりも大きくなるし、また、軌道空間使用の収容力における制約は衛星目的の要請からも由来することが考えられる。[11] 結局、静止軌道の収容力について絶対的な限界を確定することは現状では不可能であるが、これを短期的に見れば、静止軌道の若干部分において「混雑」（congestions）が生じるかも知れないというのが事実のようである。[12]

（1）本稿三頁、注（1）参照。

（2）Bogota Declaration, p. 2. Cf. Galloway, op. cit., p. 231.

（3）A/AC. 105/C. 2/SR. 297, p. 3, Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, Legal Sub-Committee, Seventeenth Session, 5, April 1978.

（4）U. S. Mission to the United Nations, Press Release, April 7, 1977, p. 5, cited from Galloway, op. cit., p. 235. 法律小委員会におけるアメリカ代表によれば、国際電気通信連合（ITU）は "nominal orbits" とか "nominal orbit locations" とかの用語を使用しており、その理由は、宇宙におけるこのような positions が単に名目的な（nominal）ものに過ぎず、静止軌道上の衛星はその位置を維持するために常時モニタリングと調整を必要とするからだと説明されている。Ibid., at p. 234.

(5) A/AC. 105/C. 2/SR. 297, p. 10, Committee on the Peaceful Uses of Outer Space, Legal Sub-Committee, Seventeenth Session, 5, April 1978.
(6) Ibid.
(7) Ibid.
(8) A/AC. 105/C. 2/SR. 296, p. 4 (Columbia).
(9) Cf. D. Goedhuis, Some Legal Aspects of the Uses of Communication Satellites, Proceedings of the Seventeenth Colloquium on the Law of Outer Space, International Institute of Space Law of the International Astronautical Federation, 1975, pp. 53~64, at pp. 55~56.
(10) Wulf von Kries, The Legal Status of the Geostationary Orbit—Introductory Report, proceedings of the Eighteenth Colloquium on the Law of Outer Space, International Institute of Space Law of the Internationa Astronomical Federation, 1976, pp. 27~36, at p. 31. 静止衛星は若干異なる速度と高度でそれぞれ運行するから、静止衛星のための空間区域は円形の線ではなくて、むしろ、深度と広がりをもつ空間の回廊であることが指摘されている。Cf. E. D. Finch, Jr., op. cit., p. 223.
(11) Wulf von Kries, op. cit., pp. 31~32.
(12) Ibid.

三　赤道国家の政治・経済的主張

宇宙条約第一条は宇宙空間の探査・利用の自由の原則を次のように規定している。

月その他の天体を含む宇宙空間の探査及び利用は、すべての国の利益のために、その経済的又は科学的発展の程度にかかわりなく行なわれるものであり、全人類に認められる活動分野である。

月その他の天体を含む宇宙空間は、すべての国がいかなる種類の差別もなく、平等の基礎に立ち、かつ、国際法に従つて、自由に探査し及び利用することができるものとし、また、天体のすべての地域への立入りは、自由である。

月その他の天体を含む宇宙空間における科学的調査は、自由であり、また、諸国は、この調査における国際協力を容易にし、かつ、奨励するものとする。

静止軌道に対する赤道国家の主張には、宇宙がすべての国による探査および利用にとつて自由であるという原則は、実際には少数の国家とより少数の多国籍企業に優利性を与えている[1]、という政治的不満がある。すなわち、「国家の技術的能力が著るしく異なり、より発達した国家が有意義な技術移転に同意することを渋るような世界においては、宇宙空間はいかなる種類の差別もなく、すべての国による探査および利用にとつて事実上自由ではない。宇宙通信の問題における公正な国際秩序は、もしそれが最も先進的な技術資源をもつ諸国により支配され続けるならば、達成されることはできない[2]」と言う。ある赤道国家は、このような現状を「宇宙における新植民地主義[3]」と表現した。ここから、赤道国家は、現行宇宙法によつて不当に取扱われている諸国の利益を保護するために、自国領域上の静止軌道部分に対して、その主権的権利を行使せざる得ないと考えるのである。

このような立場は、現在の宇宙国際秩序の基礎をなす法原則を盛り込んだ宇宙条約に対する不信感の表明とみることができる。実際にも、ボゴタ宣言は、「宇宙条約は宇宙空間の探査および利用の問題に対する最終的解答と看做すことができない」としており、「まして、発展途上諸国が適切な科学的助言をあてにすることができず、そのため、先進工業諸国が自己のためにする強大な能力をもつて準備した草案の脱漏、矛盾および影響を評価することができない時に作成された国際法のすべての文言を国際社会が疑問視している場合には尚更そうである」と謳つている。このような議論は、たとえば、海洋自由の原則を基調とする伝統的な海洋秩序に挑戦して、新海洋法条約採択のための第三次国連海洋法会議の開催に導いて行つた新興独立諸国の主張と相通じるものを含んでいる。若干の赤道国家は更に進んで、宇宙条約の非当事国であるこれらの国にはその拘束力が及ばないとさえ主張している[4]。

宇宙条約の法的諸原則が一般国際法上の地位を占めているかどうかの認定は、困難な法源論上の問題を提起する。一般的に言えば、同条約はその当事国でない国に対しては法的拘束力をもたないと見ることができるかも知れないが、同条約の諸

原則は一九六二年に国連総会が満場一致で決議した「宇宙空間の探査及び利用における国家活動を律する法的原則宣言」[5]の内容をほとんどそのまま条文化したものである。その観点からすれば、宇宙条約の諸原則は共通の法的信念（*communis juris opinio*）あるいは急速に生成した慣習法（いわゆる instant customary law）を構成すると言えるであろう。[6]国連における赤道国家の主張が、発展途上国を含む他の諸国からの関心と同情を得ても、その法的議論に対する支持を得ないでいるのは、この点を立証しているように思われる。

他方で、赤道国家の主張には、発展途上国と先進国の間の格差を狭め、より公正かつ衡平な経済共同体を創設するために、静止軌道を第一次的には発展途上国の利益のために利用すべきである、という主張が共通に含まれている。こうした主張の拠り所として援用されるのは、一九七四年に国連総会（第二九回）が採択した「国家の経済的権利義務憲章」（Charter of Economic Rights and Duties of States）[7]であり、とりわけ、「いかなる国家も、その全ての富、天然資源及び経済活動に対し、それらを所有、使用及び処分することを含む完全な恒久的主権（permanent sovereignty）を有し、かつそれを自由に行使する権利を有する」（同憲章第二条一項）という規定である。こうして、静止軌道を「有限な天然資源」と看做して、それに対して下位領域国の主権的権利を主張する背景には、宇宙利用に関する現行の国際秩序に対する「失望」のみならず、海洋資源に対する沿岸国の二〇〇カイリ経済水域の主張と同様に、新国際経済秩序（New International Economic Order）に対する願望が横たわっていると言えよう。ただし、新国際経済秩序の動向を集成したものとみられる国際経済憲章は、国連決議として採択されたものであり、しかも、その第二条については、有力な先進諸国が反対または棄権した点が注目される。[8]国際社会は共通の経済秩序像を共有しているわけでなく、また、将来の展望に対する予測的価値をもつ方法論に合意できていないと言わなければならない。トレモリノス国際電気通信条約の第三三条でも、[9]無線周波数および静止衛星軌道が「有限な天然資源」であるという立場が認められてはいるが、そのような定義の意味するところについては各国間に共通

の認識は存在しないように思われる。アメリカがこれを物理的な天然資源とみずに衛星の運行路として考えていることは既に触れたが、ソ連も、「静止軌道を有限な天然資源とした国際電気通信連合（International Telecommunication Union）は宇宙国際法の諸問題を取扱う権限をもたない。ITUは衛星によつて運搬される無線局との関連においてのみそのような定義を採用したのであり、この定義はそのような文脈に限定されている」[10]という立場をとつている。そこでこの問題は更に、ITUの権限・権能の範囲という問題とも関連してくるが[11]、いずれにせよ、静止軌道を資源とみる場合でも、それは空間填充性資源（a spatial extention resource）――この資源の主要な特徴は運輸および通信のための有用性にある[12]――を表わすもので、石油、銅その他の原材料と同様な天然資源とみることはできない。Galloway は、「静止軌道はいずれかの国によるその消費が他の諸国による消費のための利用可能な量を減少しない public good ではないことは確かであるが、同時にそれは再生不可能な天然資源でもない。我々は石油を使い果すようには静止軌道を使い果すことはできない」とし、「静止軌道は、涸渇され得るという意味としてではなく、いずれかの国または事業体による有効かつ効率的な使用が他の諸国または事業体との協力と協調を要請するという意味において、有限な天然資源なのである」[13]と述べている。

人間活動の行なわれる場所に応じて、「資源」のもつ（あるいは、それに期待される）意義・役割はそれぞれ異なるものがあり、天然資源に対する恒久的主権の主張は、新しい法認識の対象として開かれた国際社会の共通の平和的な場としての宇宙空間には本来的になじむものではない。それは、宇宙の物理的特性に照らしてそのような一方的主張を法的に無意味にするばかりでなく、宇宙空間は、たとえば海洋法制度にくらべて、「すべての国の利益のために」行なう利用の自由が認められるという点で、その万民共有物（*res omnium communis*）としての性格が一層強く要請されているからである[14]。

（1）A/AC. 105/C. 2/SR. 296, p. 2 (Columbia).

（2）Ibid., at pp. 2~3.

（3）宇宙空間平和利用委員会（法律小委員会・第十六会期）におけるエクアドル代表の発言。UN Press Release, OS/802, March 22, 1977, p. 2,

cited from Galloway, op. cit., p. 232.

(4) A/AC. 105/C. 2/SR. 296, p. 4 (Columbia).

(5) Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, G. A. Resolution 1962 (XXVIII).

(6) Cf. Manuel Augusto Ferrer, The Use of the Geostationary Orbit, Proceedings of the Twentieth Colloquium on the Law of Outer Space, Internationa Institute of Space Law of the International Astronautical Federation, 1978, pp. 216～218, at p. 218. この論文においては、「いずれにせよ、それが、赤道国家を含むすべての国を等しく拘束する強行法規（jus cogens）であることは否定できない」としている。Ibid.

(7) G. A. Res. 3281, 29 U. N. GAOR, Supp. 31, at 50, U. N. Doc. A/9631 (1974).

(8) 賛成一二〇、反対六、棄権六。反対は米、英、西ドイツ、ベルギー、デンマーク、ルクセンブルク。棄権は加、仏、伊、日本など。Cf. G. White, A New Internationl Economic Order?, Virginia Journal of International Law, Vol. 16, No. 2, p. 323, at p. 330.

(9) 国際電気通信条約の第三三条は、「連合員は、宇宙無線通信のための周波数帯の使用に当たっては、無線周波数及び対地静止衛星軌道が有限な天然資源であること並びにそれらが、国及び国の集合がその必要及び使用可能な技術的手段に応じかつ無線通信規則に従ってそれらを公平に使用することができるように、能率的かつ経済的に使用されなければならないことに留意する」（第二項）と規定する。

(10) A/AC. 105/C. 2/SR. 297, p. 10.

(11) この点については、赤道国家も同様にITUの限定的機能を認めているようである。たとえば、コロンビア代表は、「飽和状態を避けるためにITUは、その規約に従って諸国に周波数を割当てた。しかし、周波数のいかなる配分も、軌道位置の配分に帰することになり、それは暫定的基礎に立つ場合を除き、ITUの機能を越えるものである」と述べている。A/AC. 105/C. 2/SR 296, p. 4

(12) Goedhuis, op. cit., p. 57.

(13) Galloway, op. cit., p. 235.

(14) 野口晏男「宇宙条約〈II〉」外務省調査月報（一九六七年八月）Vol. VIII, No. 8, 五六二頁参照。

四　「宇宙空間」の法的定義

「宇宙空間」(outer space) の定義は実定法上確立していない。むしろ、国連は、宇宙開発の初期から「宇宙空間」の範

囲画定よりも、宇宙活動の目的・機能等に則した諸種の規制に取組んできたと言える。この課題に対する空間的アプローチ（画定論）といわゆる機能的アプローチとの理論的対立の中で、後者の立場が優先されてきたと言えるが、実際にも、宇宙空間の下限または領空の上限を決定することは、技術的にも政治的にも、現状では極めて困難であるという認識が強かった。(1)

静止軌道が国家的空間の不可分な一部であるとする赤道国家の立場は、何よりもその主張の出発点として、それが国家領域権から解放された宇宙空間の範囲には含まれないことを明確にしなければならないであろう。この点についての赤道国家の態度は、宇宙空間の定義については諸国間になんらの合意もないから、静止軌道が宇宙空間にあるとは言えず、また、その法的定義を作成することは絶対に必要であるが、その場合でも、静止軌道を除外しなければならない、ということに要約されよう。(2)

一九五七年の宇宙時代の開幕以来、世界のいずれの国も人工衛星を含む宇宙物体の飛翔活動に対して、国家（領域）主権を根拠に抗議した国はない。このような諸国の一致した実行に照らして、「宇宙空間」の下限を人工衛星が少なくとも地球を一周する最低高度に求め、その具体的数値を海抜一〇〇キロメートルとする見解も有力である。(3) こうした情況の中で、約三五八〇〇キロメートルの高度における軌道が「宇宙空間」に存在しないと主張することは、一般的に支持され難いであろう。もつとも、これまでの宇宙法理論において、一般的な境界線のみならず、多くの異なる目的のために空間に境界線を設定する方法が示唆されており、(4) 赤道国家の主張は、このような方法に基く特別の法的レヂームを静止軌道に確立しようとする限りにおいて、認められる可能性があるかも知れない。

これと関連して、赤道国家は、現在海洋国際法の分野で生成している二〇〇カイリ経済水域の概念に類似した「経済空間」の概念を静止軌道に導入しようとする意図があるように思われる。一九七七年の宇宙空間平和利用委員会（法律小委

員会・第十六会期）において、インドネシア代表は静止軌道問題に対する三元的アプローチ、すなわち、「第一に、宇宙空間の範囲を定義することにおける合意、第二に、海洋法の場合のように空間における経済空間（economic zone）の確立、第三に赤道国家が空間における静止軌道の利用と配置に優先権を与えられるべきこと」を提案している。[5] また、一九七八年の同委員会（法律小委員会・第十七会期）において、コロンビア代表は、「赤道国家の立場は、第三次国連海洋法会議で排他的経済水域（exclusive economic zone）の概念を展開してきた沿岸国の立場に類似している」と述べている。[6] 従来からも、宇宙国際法に「接続空間」（contiguous zones）の制度を導入して空間を三区分するという立法論は幾度か示唆されている。[7] しかし、それは、一九五八年の「領海及び接続水域に関する条約」において採用されたような、接続水域の幅員限界の決定を通じた領海の最大幅員の間接的な決定方法と類比されたり、この空間における宇宙物体の飛行制度との関連で議論されたりしたものであるのに対し、赤道国家は、天然資源に対する国家管轄権の拡大のための、いわば資源管轄空間として考えているようである。勿論、こうした発想が赤道国家の主張の政治的・経済的インプリケーションに基くものであることは間違いないが、既述した如く、宇宙にそのような概念を導入することは宇宙法秩序の基本的原理と抵触するのみならず、地表上約三六〇〇〇キロメートルの静止軌道のために、その間に介在する全空間をもコントロールし得るとする根拠は乏しいと言わなければならない。[8]

ともあれ、静止軌道に対する赤道国家の主張は、宇宙空間の定義という法的空白に問題を投げかけた宇宙活動過程の新しい現象であり、この問題の解決のために、ただちに空間的アプローチに基く範囲画定の方向に向かうべきかどうかは、法政策論的立場から慎重に対処すべきであるとしても、[9] 機能的アプローチにのみ基く宇宙法形成の方法論が一方的な政治的主張に対して十分な解決策を提供し得ない、一つの例証であるように思われる。

（1） この問題については、栗林忠男「領空の上限―その画定の意義と必要性をめぐって―」、法学研究、第四三巻第三号、二一七～二四一頁参照。

（2）ボゴタ宣言は次のように述べている。「静止軌道が宇宙空間に含まれるという議論を支持するために持ち出される宇宙空間の有効なまたは十分な定義は存在していない。国連宇宙空間平和利用委員会の法律小委員会は、長い間、宇宙空間に関して作業してきた。しかし、現在まで、この点に関してなんらの合意もない。それ故、宇宙空間の法的定義を作成することは絶対必要であり、一九六七年条約の履行は、既に静止軌道を使用している諸国の存在に対して承認を与える一方法に過ぎない。……現在まで得られた経験と将来の数年間に予見し得る発達は、一九六七年条約の明白な脱漏に光を当てるようになり、それは赤道国家をして静止軌道を除外するよう主張させる」。

（3）一九七八年夏の国際法協会（ＩＬＡ）のマニラ大会の報告によれば、最近、境界画定についての法制化の必要性が次第に唱えられるようになり、画定の方法論としても、たとえばソ連や西ドイツのように、従来の機能主義から空間主義へと転向する国も見られ、後者の支持国が次第に増えつつある。そして、宇宙空間の下限を海抜約一〇〇キロの高度とするという学説及び国家が増えつつある、という決議が採択された。香西茂「国際法協会一九七八年マニラ大会参加報告―宇宙法」、国際法外交雑誌第七七巻第六号、九九～一〇一頁参照。

（4）See, e. g., J. E. S. Fawcett, International Law and the Uses of Outer Space, 1968, pp. 20～21. 前掲拙稿、二三三頁参照。

（5）Cf. Galloway, op. cit., p. 232.

（6）A/AC. 105/C. 2/SR. 291, p. 7.

（7）これらの立法論については、前掲拙稿、二三七～二四〇頁参照。

（8）ソ連は中間区域の考えを批判して、「このような方法は、一九六七年条約に矛盾して、宇宙活動の自由を制約するか、あるいは、自国の空域に対する国家主権を制約するかのいずれかになり勝ちであるし、空域の現在の利用と宇宙空間活動の量に照らして現実的であるとは思われない」と述べている。A/AC. 105/C. 2/SR. 297, p. 10.

（9）我国は、宇宙空間平和利用委員会（法律小委員会、第十七会期）において、宇宙空間の定義に対する機能的アプローチを将来においても維持して行くべきであるとし、「宇宙空間の法的レヂームを一般的かつ統一的表現で定義しようとしたり、宇宙空間のすべての利用に適用可能な定義を見出そうとしたりするいかなる試みも不得策であろう」と述べた。しかし、同時に、「赤道上約三六〇〇〇キロメートルの高度にある静止軌道は宇宙空間の一部である」とも述べているのは、「宇宙空間」の範囲を一応想定していると言えるであろう。cf. A/Ac. 105/c. 2/SR, 291, p. 9.

五　「国家による取得」の禁止

宇宙条約は、その第二条において、「月その他の天体を含む宇宙空間は、主権の主張、使用若しくは占拠又はその他のい

かなる手段によつても国家による取得（national appropriation）の対象とはならない」と規定する。この規定は、宇宙空間・天体のいわゆる領有禁止の原則を定めるものとして、宇宙条約中の重要な柱である。

前節で述べた如く、赤道国家の主張によれば、宇宙条約は「宇宙空間」の定義を欠いているから、静止軌道が宇宙空間にあるとは言えず、従つて、同条約第二条の領有禁止原則は静止軌道には適用されないし、同条約を既に批准した赤道国家の権利にも影響を及ぼさないことになる。しかし、赤道国家は同時に、「いわゆる non-national appropriation の名の下に現実に展開されたのは、軌道の技術的分割であり、それは単純に国家による取得に他ならず、これは赤道国家によつて告発されなければならない」（ボゴタ宣言）とも主張しており、静止軌道の宇宙空間内存在を前提とする議論を展開している。いずれにせよ、静止軌道との関連における「国家による取得」禁止の原則は、他の諸国からすれば赤道国家の主張を無効とするための拠り所として、また、赤道国家の側からすれば、先進諸国による軌道独占を非難するための根拠として援用されるという両面性がある。

静止衛星を軌道に配置したり、それを利用したりすることが、この「国家による取得」禁止の原則とどのような関係に立つであろうか。この問いには、厳密に言えば、二つの問題が含まれている。すなわち、一つは、静止衛星を軌道に配置することによつて、国家は宇宙空間の一部分を取得すると言えるかどうかの問題であり、もう一つは、空間の一部としてではなく「有限な天然資源」としての静止軌道の使用が「国家による取得」に該当するかどうかの問題である。

これらの問題を考察する上で、先ず、宇宙条約第二条が禁止する「国家による取得」の意味を明らかにして置く必要がある。しかし、この用語をめぐつては、それが appropriation という英米法系においても多義的内容を含む（大陸法系にはこのような概念はない）語であるだけに、その解釈も分かれている。すなわち、一方で、「国家による取得」とは、領域権能の設定だけを対象とするものであり、宇宙空間と天体における所有権の設定、設備の配置、天然資源の開発・利用は含まな

い、という見解[1]があり、他方で、国家による領有権設定の禁止のみならず、その他にも所有権および排他的使用権をも獲得し得ない、とする見解[2]がある。

先ず、静止衛星の軌道における使用が国家による宇宙空間の一部の取得になるであろうか。国連の直接放送衛星作業部会に提出されたフランスのワーキング・ペーパーは、「静止衛星の使用自体が宇宙空間の一つの特権的部分である赤道上軌道の〝取得〟と看做すことができる」という考えを表明した[3]。だが、宇宙条約は「使用若しくは占拠……による取得」を禁止しているのであつて、宇宙活動の遂行に不可欠な宇宙空間、天体の使用・占拠自体を禁止しているわけではない。そこで、「取得」の概念には所有権および排他的使用を含むとする見解は、appropriation の禁止と宇宙空間の利用（use）との関係を当然に問題とせざるを得ない。特に、静止軌道の場合には、静止衛星が必要とする occupation の態様が appropriation にまで達するか否かということである[4]。「取得」に達する段階としては、特定の静止軌道部分の使用または占拠が、他国による後からの使用を排除するなどの独占状況を生む場合が考えられるであろう。次に、これに対して、宇宙条約上は天然資源の開発・利用は禁止されていないと考えられるので[5]、空間としてではなく、「天然資源」として軌道をみる場合には、「国家による取得」が問題となる余地はより少ないと言える。

国連の直接放送衛星作業部の第三会期（一九七〇年）では、「取得」に該当するかどうかにかかわりなく、静止軌道が「有限な天然資源」であり、宇宙先進国による「後から覆しえない特権的地位」を排除するため適当な利用規制を必要とする、という立場が認められた[6]。このように、「取得」には該当しないが一種の排他性を伴う行為については、宇宙条約の枠外で国際的な規制・調整を強めている傾向にあると言われる[7]。ITUの世界無線主管庁会議が、一九七一年に、周波数と静止軌道の使用について、従来の「早い者勝ち」（first comes first served）の原則の適用余地を少くする努力を行つたり、また、同議会が一九七七年に、地域1から3までの先進国および発展途上国に対して、その利用能力のいかんに拘わりなく、周波

数帯と軌道位置を配分することを試みたのも、そうした動きの一環として把えられる。

(1) 山本草二、「宇宙開発」(「未来社会と法」、現代法学全集五四所収)、三八～三九頁参照。この見解によれば、国またはその特別の許可を得た私人が開発活動に必要な所有権を設定したり経済活動を実施しまたは恒久的な設備を設定したりして、宇宙空間・天体の一部を占有し、当事者間で排他的な使用をゆるしても、これらの地域に対する国家の領有権能を伴うものでない限り、当然には取得禁止の規定に抵触するものではない(三九頁)。

(2) 池田文雄「宇宙法論」(一九七一年)一一九頁は「結局のところ採択された表現からは主権の点から宇宙はいかなる国家の主権にも服せず、所有権の点からいずれの国家も宇宙においていかなる手段によつても所有権および排他的使用権を獲得しえないと解さざるを得ないであろう」と述べている。なお、同様な見解として、野口晏男、前掲論文、五六二～五六四頁参照。

(3) Goedhuis, op. cit., p. 56.

(4) 池田、前掲書、一二〇頁。

(5) Goedhuis, op. cit., pp. 56～75. 山本草二、「インテルサット(国際電気通信衛星機構)恒久協定の研究」(昭和四八年)、三一六頁。

(6) 山本、前掲「宇宙開発」、四二～四三頁。

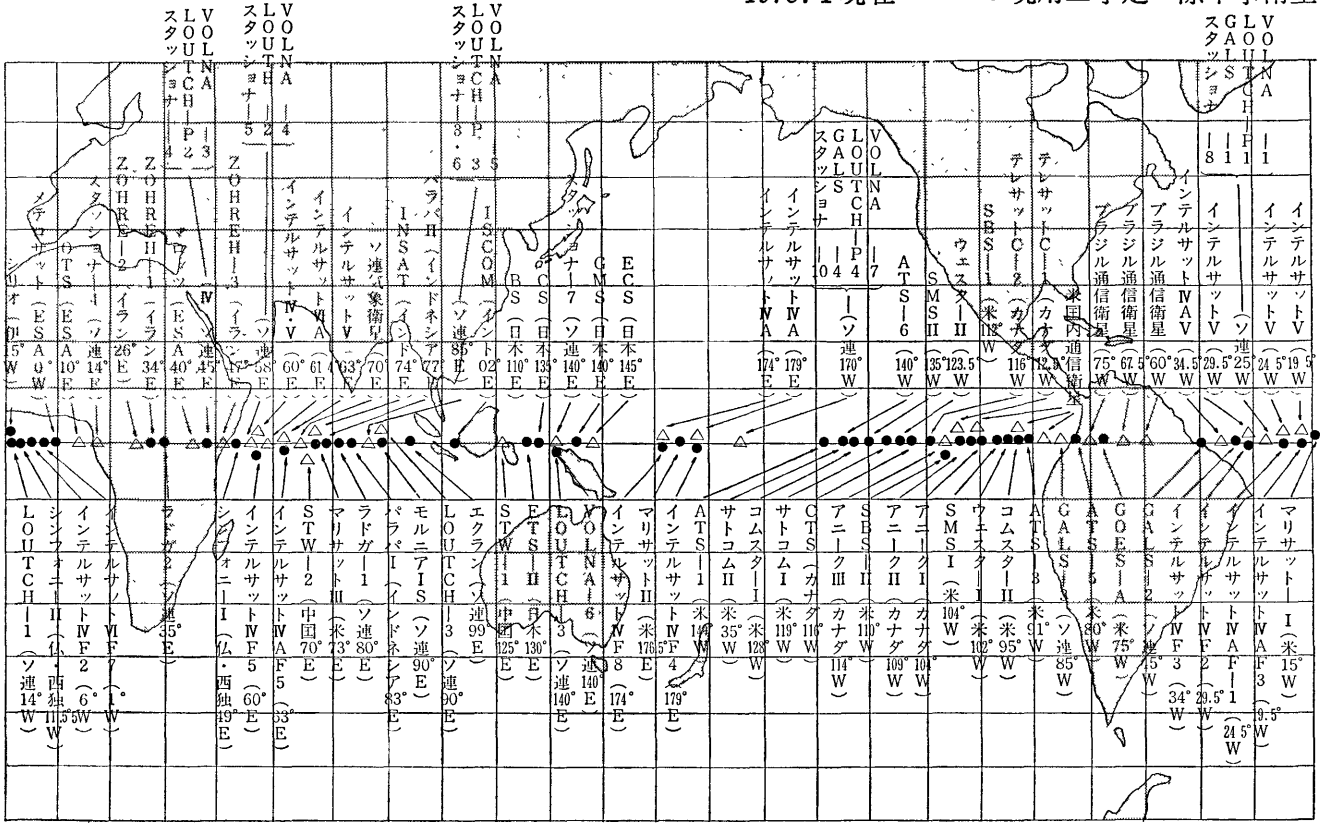
(7) 同、四〇頁。

おわりに

宇宙開発の実用化が進展するにつれ、そしてまた、二大宇宙国家以外の諸国の技術的能力が向上するにつれ、宇宙空間の利用には政治的・経済的利害が交錯してくる。宇宙空間のある「資源」の有限性が意識される場合は、尚更そうである。静止軌道に対する赤道国家の主張は、このような情勢の中で、国家主権の一方的主張という形で問題解決を計ろうとしている。しかし、赤道直下に位置するという自然地理的に極めて限られた少数の国による領有権の主張が、他の大多数の発展途上国あるいは国際社会全体の利益に結びつくとは考えられない。現在、国連の宇宙空間平和利用委員会において、この問題は審議継続中であるが、米ソをはじめとする先進諸国のみならず、大多数の「南」側諸国も赤道国家の主張に対して消極的

静止衛星軌道占有状況

1978.1現在　　●現用△予定　除軍事衛星



郵政省電波管理局編、「宇宙通信必携」昭和53年版より。

態度をとつているのは、そうした理由からであろうと思われる。

静止軌道の法的地位に関する諸問題の解決は、他の宇宙活動から生ずる法的諸問題と同様に、宇宙法秩序の基本的要請、すなわち、宇宙利用の「自由」がすべての国の利益を考慮しなければならないという外在的要因によつて強く制約されるという要請から出発しなければならない。この観点からすれば、静止軌道に対する宇宙条約の適用性を否定して一方的行為を主張する立場も、先進技術を保有するが故に静止軌道に対有する既得権を確保しようとする立場も、いずれも認め難い。その解決方法は、静止軌道に衛星通信網を確立している国の利益と、将来の希望に託しながらも現状では経済的発展の理由によりそうした活動を行うことができない国の利益との調和を計ることである。静止軌道の科学技術的側面の研究あるいは宇宙空間の適切な法的定義を見出す努力は継続しながらも、静止軌道の利用における衡平な配分システムを生成させるために、適切な管理機構の確立を含めて、現実・具体的なレヂームを国際協力によつて実現して行くことが、とりあえず要請される課題であろう。