

Title	マラッカ海峡をめぐる諸問題
Sub Title	Some Problems on the Malacca Strait
Author	松本, 三郎(Matsumoto, Saburo)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1983
Jtitle	法學研究 : 法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.56, No.3 (1983. 3) ,p.355- 379
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	内山正熊教授退職記念論文集
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19830328-0355

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.

マラッカ海峡をめぐる諸問題

松 本 三 郎

- 一 マラッカ海峡略史
- 二 マラッカ海峡問題の発生と各国の立場
- 三 マラッカ海峡と国際法
- 四 現状と今後の展望

一 マラッカ海峡略史

マラッカ海峡の歴史 マラッカ海峡 (Malacca Strait) とそれに接続するシンガポール海峡 (Singapore Strait) は、古くから中央アジアを通るシルク・ロードとともに東西交通の二つの道として発達してきたが、一六世紀に入りヨーロッパ勢力がアジアにも到来し、東西通商関係が著しく頻繁になるとその重要性は一層増大した。扶南^{フナ}、スリビジャヤ、マラッカといった東南アジア史に現われた強力な諸王朝はもとより、さらに東アジア地域におけるポルトガル、オランダ、イギリスといった諸植民勢力の興亡もまたこのマラッカ海峡の支配をめぐる争いと密接な関係をもつてきたのである。⁽¹⁾

マラッカ海峡をめぐる諸問題

三五五 (六〇三)

こうしたマラッカ海峡の歴史を概括してみると、およそ次のようなことが言える。

1 海峡は、優勢な海軍力をもつこの地域の強国か、又は世界的海軍国によつて支配されることが多かつた。海峡を支配することに成功した強国は、この東西交通路を独占することによつて、東南アジア、さらには東アジア全域において、圧倒的に優越した政治的、経済的地位を確立することができた。

2 マラッカ海峡の通行に不安が生じたときには、それに代わるルートが探索された。海賊が海峡を横行したスリビジャヤ衰退期や、ポルトガルのマラッカ占領初期に起こつたアチエ興隆の時期には、マラッカ海峡に代わつて西スマトラ、スンダ海峡ルートが利用された。また、スリビジャヤ全盛期に、同海峡を通過するすべての船舶に寄港を強制するなど厳しい規制が課されたときには、マレー半島を横断するクラ地峡越えの陸路ルートが探索され、利用されたこともあつた。

しかし、マラッカ海峡通行の不安がなくなれば、他にそれに優る交通路はなかつたので、直ちに同海峡経由のルートが復活され今日に至つている。

3 マラッカ海峡の支配を確立し、軍事的、商業的拠点とするため、列強はしばしばマラッカ、アチエ、パレンバン、ベナン、シンガポールなど同海峡に面した要衝やその後背地を争奪し、また開発した。

4 蒸気船の出現やスエズ運河の完成、そしてコーヒー、ゴム、錫など東南アジア特産物生産の急増により、一九世紀後半の植民地主義全盛期に入るとマラッカ海峡を通過する交通量は激増した。この頃から同海峡は、特定の国による支配的利用の時代から、多数の国により自由に利用される国際海峡としての性格を強めていつた。

マラッカ海峡の今日的役割 マラッカ海峡は、今日においても世界の主要交通路の一つであるばかりか、その戦略的、商業的重要性はますます増大している。その交通量をみても、一九世紀末には、海峡の入口にあるシンガポールに入港する船は、年間約四千隻程度であつたといわれるが、今日では年間四万隻を越えており、巨大船の多い現在そのトン数で比較すれば、優に数百倍に達するものと思われる。今日マラッカ海峡を通過する船は、一日二百隻(うち一五万トン以上のタンカーは約二〇隻)のほり、しかもますます巨大化しつつある。通過船数でドーバー海峡に次いで世界第二位、通過貨物量では世界

第一位を記録している今日、かつては航海者によつて「広々とした海峡」と呼ばれたマラッカ海峡も、今やいつ事故が起きても不思議でない狹隘で危険な海峡と化したのである。

さて、近年マラッカ海峡の重要性を一段と高めることになつた幾つかの要因が存在する。それらは、第一に、日本を中心とする極東諸国の急速な経済成長に伴う同海峡利用巨大船舶の激増であり、次いでソ連の海軍力増強とそのインド洋進出を契機とする軍事的、安全保障的観点からの重要性の増大であり、そしてまた、同海峡周辺地域における海洋資源の保存と開発に対する沿岸諸国の関心の増大であつた。

周知のごとく、戦後の経済復興を終え、一九六〇年代に入ると急速な経済成長を遂げた日本は、今や国民総生産一兆ドルを越え（一九八〇年）、米国に次ぎ自由世界第二位の経済大国になつてゐるが、この巨大な日本経済を支えているのは、いまでもなく膨大な量にのぼる資源の輸入と工業製品の輸出である。日本の資源消費量は米国に次いで世界第二位であるが、資源輸入量に限つてみれば世界第一位であるという事実をみても、日本経済の貿易に依存する度合のきわめて大なることは明白である。⁽²⁾

しかも、この日本の輸入総額の四〇%、輸出総額の三五%がマラッカ海峡を經由している。とりわけ、年間二億数千万トンに達する日本の原油輸入の八〇%が同海峡を經由しており、正に「マラッカ海峡は日本の生命線」であつた。⁽³⁾ あるマレーシアの学者は、かつてポルトガルの航海士が「マラッカ海峡を支配する者は、ヴェニス⁽⁴⁾の喉元を抑える」と言つたのををもじつて、「マラッカ海峡を支配する者は、日本工業の頸動脈を制する」と述べている。⁽⁴⁾

今日極東地域では日本のほかに、中進国として目覚ましい経済成長を示している韓国、台湾、香港、シンガポールなどがあり、さらに中国をはじめとする発展途上国の国際貿易も増大しており、マラッカ海峡問題は単に日本だけの問題ではなくなりつつある。また、このような海峡通行船舶、とりわけ巨大タンカーの激増は、勢い船舶交通事故発生⁽⁵⁾の危険、海洋汚

染など公害発生の危惧を高めつつあり、これに対する海峡沿岸国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）の警戒の念は著しく増大している。

さて、第二次大戦後米国と並んで世界戦略に立つて行動する超大国となつたソ連は、一九六〇年代後半から七〇年代にかけて、バルティック海、地中海、インド洋、そして太平洋、日本海など戦略的に重要な海洋において、米海軍と対抗すべく、海軍力の一大拡張に乗出した。⁽⁵⁾そのため、東アジアからヨーロッパに通じる中間地点としてのインド洋の重要性、また両地域を最短距離で結ぶマラッカ海峡の戦略的価値は、米ソ両国、とりわけこの地域に軍事的基盤の少ないソ連にとつては著しく増大したのである。

一方こうした超大国のマラッカ海峡やインド洋に対する軍事的関心の増大は、この地域への東西冷戦の波及と大国の介入を恐れる海峡沿岸国の警戒を高め、かれらの間には、軍事的、戦略的観点からもマラッカ海峡の自由通航を規制すべきであるという声が強まつた。

これら二つの要因に加えて、近年高まりつつある海洋資源の重要性に対する認識が、先進諸国に対する積年の不信と相まつて、同海峡の自由通航規制の必要を海峡沿岸国側に抱かしめ、マラッカ海峡問題発生の背景となつたといえよう。

二 マラッカ海峡問題の発生と各国の立場

マラッカ・シンガポール海峡は、マレーシア、インドネシア、シンガポールの沿岸三カ国に接する長さ約五百料（海峡が狭くなるクアラルンプールの外港ポート・クラン沖からシンガポールにかけての距離で、ベンガル湾口から測つた場合には約千料）、また最狭部はシンガポール海峡にありその幅は四料に満たない。加うるに、同海峡には水深十数メートルの浅海が二十一箇所も発見されていること、潮流の変化が激しく各所に浅瀬が点在していること、操業漁船の数が多しことなどが重なり、世界で

も有数の難所の一つに挙げられている。⁽⁶⁾

このようにマラッカ・シンガポール海峡は、安全通航という観点からみると多くの問題を有するにもかかわらず、インド洋と南シナ海を結ぶ最短航路であるため、同海峡経由の船舶に対する自由通航権は、海運国にとって絶対に譲歩できない権利と考えられてきた。

これに対し、沿岸三カ国とりわけインドネシアとマレーシアは、一九六〇年代中葉に始まる超大型タンカー時代到来の結果、重大な船舶事故や海洋汚染の発生する危険がますます増大しており、また沿岸諸国の軍事的、安全保障的観点からも、同海峡の自由通航には厳しい規制を課す必要があると考え、海運国側の主張と際立つた対照を示した。一九六七年にヨーロッパで起こったトリリー・キャニオン号 (Torrey Canyon) 事件 (後述) も、これら沿岸国側の考えを支持する重要な先例となっていた。

さて、こうしたマラッカ海峡自由通航をめぐる先進海運国側と沿岸国側との考え方の違いがのちに表面化する伏線となつたのは、一九六九年マレーシア政府により発表された領海宣言であつた。同宣言でマレーシアが領海を従来の三哩から十二哩に拡大したため、すでに一九五七年に領海十二哩を宣言し、六〇年よりそれを実施に移していたインドネシアの主張と併せるとき、多くの地点でその幅が二十四哩に達しない狭隘なマラッカ海峡は、その大部分の水域がインドネシアまたはマレーシアの領海に入ることになつた。⁽⁷⁾

さらに一九七一年十一月沿岸三カ国は、マラッカ・シンガポール海峡の地位と規制について協議し、共同声明を發表した。⁽⁸⁾ その第四項は次のように述べている。

- (1) 三カ国政府は、マラッカ・シンガポール海峡における通航の安全は、当該沿岸諸国の責任であることに同意する。
- (2) 三カ国政府は、両海峡の航行の安全のために、三カ国の協力が必要であることに同意する。

- (3) 三カ国政府は、マラッカ・シンガポール海峡における航行の安全に貢献する協力機関をできるだけ速やかに設立すること、並びにこの機関は当該三沿岸国によつて構成されるべきことに同意する。
- (4) 三カ国政府はまた、航行の安全と海峡の国際化の問題は、二つの別箇の問題であることに同意する。
- (5) インドネシア政府とマレーシア政府は、マラッカ・シンガポール海峡は国際海峡でないこと、しかしながら、無害通航の原則に従う国際船舶による同海峡の使用は十分に尊重することに同意する。シンガポール政府は、この点についてのインドネシア、マレーシア両政府の立場に留意する。
- (6) この了解に基づいて、三カ国政府は、水路図作成のための測量を継続することに同意する。

さて、先のマレーシア政府による十二湮領海宣言の際には沈黙を守つていた先進海洋国側も、今回インドネシア、マレーシア両国によつて公表された立場——船舶の無害通航は認めるが海峡の国際化には反対であり、沿岸国のみが海峡の責任をもつという——を容認することは到底できなかつた。主要なマラッカ海峡利用国の中で先ず反撃の口火を切つたのはソ連であつた。

一九七二年三月、ソ連駐日大使O・トロヤノフスキーは、森治樹外務次官を訪ねての会談で、「マラッカ海峡は国際水路であり、外国船舶の自由通航が認められねばならない」と述べた。これを受けて、福田赳夫外相も「日本はインド洋と太平洋を結ぶマラッカ海峡に自由通航の原則が適用されるべきであると考える」と日本の立場を明白にした。⁽⁹⁾その直後にインドネシア、シンガポール、マレーシアを訪問したソ連の極東問題専門家L・I・メンデルウィッチは、「多くの国の経済その他の利益を擁護するため、マラッカ海峡はその国際水路としての地位を維持すべきである」ことを力説したが、⁽¹⁰⁾インドネシア、マレーシア両国側はこれに強く反論して、「海峡の自由化は、沿岸国の安全にとつて重大な脅威である。船舶の無害通航は認められるが、マラッカ海峡は国際海峡ではない」と主張した。

また米国の立場も海運国として当然自由通航を支持したが、沿岸諸国との友好的関係を配慮して比較的穏やかなものであった。T・ムーラー統幕議長は、「マラッカ海峡の自由通航権は認められねばならない。これに関連するすべての問題は、双方の協議によつて解決さるべきである」と述べた。⁽¹¹⁾

一方、当時反ソ統一戦線結成を叫んで第三世界側に近付いていた中国は、「ソ連社会帝国主義者は、黒海からインド洋を経て日本海に至る広大な海洋に覇権を唱えんとして、マラッカ海峡沿岸国の主権を侵害し、日本の反動主義者たちと協力して同海峡の国際化を主張している」とソ連の立場を激しく攻撃し、沿岸三カ国の立場を支持した。⁽¹²⁾

もちろん、沿岸三カ国の立場も完全に一致していたわけではない。とくに、マラッカ・シンガポール海峡の自由通航を背景に自国の繁栄の基盤を築いてきた貿易立国のシンガポールは、通航の安全や公害規制などでは他の両国と共通の利害をもつが、通航規制による大型タンカーの同海峡全面通航禁止などの措置が、同国の産業に重大な影響を及ぼすおそれ強いことから、インドネシアやマレーシアの立場に容易に同調できなかつた。

一九六〇年代後半からくすぶり始めていたマラッカ海峡の通航規制問題は、七〇年代に入つていよいよ重要な政治問題化したといえる。一九七二年六月、マレーシアのラザク首相はU.N.O総会において「マレーシアとインドネシアは、マラッカ・シンガポール海峡が、タンカーからの油漏によつて汚染され、両国の漁業や沿岸が破壊されることのないよう同海峡を管理する権利を持たねばならない」ことを強調したが、⁽¹³⁾さらに同年暮、インドネシア、マレーシア両海軍が、翌年一月から、マラッカ海峡の共同哨戒を実施し、⁽¹⁴⁾①二〇万重量トン以上のタンカーの通航禁止、②行先を明示しない第三国艦艇の通航ストップ、の二点を中心とする同海峡の自由通航規制に具体的に乗出すことを決めたことによつて、事態は緊迫した。

幸い両国海軍によるこの実力行使は延期された。その後も両超大国はその軍艦にマラッカ海峡を通過せしめて自由通航権を誇示し、日本の巨大タンカーもいぜんとして同海峡を利用した。しかし一方では、沿岸国と日本の協力による両海峡の通

航安全のための調査が、一九七〇年から七四年にかけて行われ、七五年にはかなり正確な海路地図が完成された。⁽¹⁵⁾また、国連の下部機関である政府間海事協議機構（IMCO）は、一九七三年、「従来のIMCO条約がとく海洋環境保全よりも海運利益を優先させている」とのカナダや発展途上国側からの批判に答えて、「船舶からの汚染防止のための国際条約」（海洋汚染防止法）を採択するなど、海峡における交通事故防止、海洋汚染防止のための準備は着々と進められていった。⁽¹⁶⁾

こうした中で、一九七四年六月から八月にかけてベネズエラのカラカスで開催された第三次海洋法会議に、海洋汚染を懸念する沿岸国側——その中心はインドネシア、マレーシアやジブラルタル海峡をかかえるスペイン、モロッコなど海峡八カ国——から、海峡の厳しい通航制限が提案され、同会議の主要議題となつた。一九六〇年に開催された第二次海洋法会議では僅かの差で可決されなかつた領海幅十二浬は、この頃には圧倒的多数で支持されるようになっていた。領海幅六浬で五二の主要国際海峡が国家主権内に入るといわれるが、領海幅十二浬になればマラッカ・シンガポール海峡を含む実に一一六の国際海峡が、一または二以上の沿岸国の領海となると評価されている。⁽¹⁷⁾海峡が領海に入れば、船舶は「無害通航」ができるにすぎなくなり、その領海に主権をもつ沿岸国は、「平和、秩序、または安全」を害すると判断した場合、外国船に対してもその領海内で必要な措置をとれることになる。日本をはじめとする先進海運国側は、海運の利益を守るためこれに強く抵抗し、同年のカラカス会議は期待された成果を挙げることなく終つた。

一九七五年に入つて、マラッカ海峡問題を再燃させる事件が起こつた。すなわち、同年一月六日早朝、日本国籍の大型タンカー祥和丸（約二四万重量トン）は、シンガポール港外のバッファロー岩礁付近に坐礁し、約千トンの重油を流出させ、海峡並びに沿岸諸国の海岸を汚染した。先に一九六七年三月、リベリア国籍のタンカー、トリリー・キャニオン号（約十二万トン）が、英国南西の公海で坐礁し、大量の原油を流出させ、英国は汚染拡大防止のためタンカーを爆沈させるといふ事件が起こつたが、ヨーロッパにおいては、これを契機に石油による海洋汚染の脅威が認識され、各種の国際協定や国際機関が生み出

された。

祥和丸事件は、アジアのトリー・キャニオン号事件として、沿岸三カ国はもとより関係各国に強い衝撃を与え、小康状態にあつたマラッカ海峡の自由通航規制をめぐる問題は一気に燃え上がった。同年二月には早くもインドネシア、マレーシア、シンガポール三国の外相会議が開催され、マラッカ・シンガポール海峡内の船舶通航の安全措置を構じるための協議を行つた。その結果、沿岸諸国の利益を擁護するため、マラッカ・シンガポール海峡における航路分離方式の確立を急ぐこと、同海峡を通航する巨大タンカー（VLCC）に制限を課すべく、専門家グループによる検討を開始すること、石油汚染によつて生じる現行の損害賠償計画は不十分であるので、早急に検討を開始すること、マラッカ・シンガポール海峡における通航の安全と海洋汚染規制のための協議会を大臣レベルで設立して、努力と協力を傾けるべきことなどが話し合われた。⁽¹⁸⁾

これに基づいて新たに設立された「インドネシア、マレーシア、シンガポール沿岸三カ国協議会」の技術専門家会議は、前記外相会議の方針を受け、東京で完成したばかりの両海峡水路調査の結果を基礎に、分離通航方式、タンカーのトン数、U K C（余裕水深）制限、油濁防止、航行援助施設の設置、交通規制など安全航行のための制限細目の検討を三回にわたつて開催した。その報告を受けて一九七六年十二月ジャカルタで三国高級官吏会議が開かれた。一九七七年二月、マニラで開催されたASEAN外相会議は、先に三国高級官吏会議で合意されたマラッカ・シンガポール海峡における大型タンカーの通航規制等についての共同声明を発表した。

なお、一九七六年の第三次海洋法会議においても、海洋環境の保全を求める海峡沿岸国と、十分な自由通航を維持しようとする海運国との間の対立を解決することはできなかつたが、公害減少のため沿岸国には大きな規制権を与え、あるいは通航中の船舶が調査、探索を行うことを禁止するなど、沿岸国の懸念を和らげるための幾つかの前進があつた。マラッカ海峡問題は、国際政治の上でも国際法の上でも懸案が徐々にときほぐされ、問題解決に向かつて着実に歩き始めたといえよう。

三三 マラッカ海峡と国際法

マラッカ・シンガポール海峡をめぐる問題は、国際法上は、公海と公海の間にあつて国際航行に使用される狭隘な水路の性格や地位に係わる問題である。

特別の協定がないときには、海峡は公海か領海のいずれかの範疇に入る。もちろん公海においては船舶の自由航行に問題はない。しかし、領海に入つたときには、国際海峡という特殊な地位からして微妙な問題が残る。しかし、原則的には一般の領海内における外国船舶の地位と同じ扱いを受け、無害航行権が認められるのみと解釈さるべきであろう。また、一般船舶と異なる軍艦については、コルフ水路事件における国際司法裁判所の判決にみられるごとく、平時であれば、事前に許可をうることなく海峡を無害航行する権利があるというのが通説であつた。

一九七〇年代初頭この問題が国連で論議されたとき、米国代表J・スチーブンソン大使は次のように述べている。「領海が三哩から十二哩に拡大されれば、多くの重要な海峡が、沿岸諸国の領海内に完全に入り、その結果海峡を通過するすべての船舶は無害通行の制約下に入ることになる。このことを考慮すると領海における無害通行の原則は、国際海峡に適用される場合には不十分である。」かれは、領海十二哩説において沿岸諸国側に譲歩する代わり、国際海峡を通過する船舶に対しては、沿岸国の解釈で適用される単なる「無害通行」以上のもの、すなわち、航海自由の原則に合致した本来的で固有の権利としての「海峡通過権」が認められねばならないことを主張したのである。¹⁹⁾

海洋大国として米国と利害関係の一致するソ連は米国の立場を支持した。早くから自からも領海十二哩説をとつてきたソ連は、米国よりもさらに明白に、国際海峡としての地位は領海であるか否かにかかわりなく存在するとして次のように主張した。「公海と公海の間にある国際航行に使用される海峡においては、通過中のすべての船舶は、公海におけると同じく航

行の自由を享受すべきである。」そして、このような米ソの見解は、他の海運国すべてに共通する立場でもあつたのである。しかし、二〇世紀後半に入ると多くの新興国が、従来の国際法は先進国に有利に作られたものであるとしてその改革を要求しはじめた。海洋法会議においても、領海幅、国際海峡における航行自由、群島国家論といったほとんどすべての問題で先進国側と対立した。一九五八年ジュネーブで開催された第一次国連海洋法会議でインドネシア代表は、その領海幅を三哩から十二哩に拡げることがを声明したが、「このインドネシアの要求は、公海自由の原則を侵害するものではなく、ただ従来あまりにも不公平な扱いを受けてきた弱小沿岸諸国の権利を取り戻すためのものである」と南北問題的論理に立つてその理由を説明した。マラッカ海峡問題に臨む沿岸諸国側、とくにインドネシア、マレーシア両国の立場も、明かにこうした南側の論理を背景にしていた。

さて、十二哩への領海幅の拡張によりマラッカ海峡の多くの水域をその領海に組入れることになつたインドネシアとマレーシアは、「領海に適用される国際法と海峡に適用される国際法との間に根本的違いはない。領海内にある海峡は領海としての法的適用を受ける」べきであると主張した。こうした考えの上に両国は、同海峡における船舶の無制限の自由航行は、交通事故や公害による海洋汚染といった重大な危険やさらには軍事的脅威をも沿岸国にもたらすものであるから、同海峡を通過する外国船舶の無害通行は認めるものの、同海峡はもはや国際海峡ではなく、沿岸国の権限において必要な船舶航行上の規制を課しうる両国の領海であると主張した。また軍艦に対してはより厳しく、通行の事前通告を要求し、潜水艦についてはさらに浮上通行と国旗の掲揚を求めたのである。

こうした沿岸国側の主張、とりわけ自然環境の擁護や交通事故の回避を理由とする規制実施の主張にはそれなりの理由があり、海洋大国側としても次第に何らかの譲歩をせざるをえないと感じ始めた。しかし、かれらがもつとも危惧したのは、沿岸国側のいう「無害通行」は結局のところ一種の恩恵であつて、沿岸国側がいつ主観的、不合理的に、自分の都合のよい

ように「無害」について判断し、かつ規制を適用するかも知れないという不安であった。従つて、海運国側は、海峡の自由航行に規制が加えられるのは止むをえないと感じ始めたものの、それらの規制が沿岸国によつて恣意的に課されるのではなく、別の国際的機関により客観的規準として制定されることを希望したのである。

このように、「領海内にある海峡は、領海としての法的適用を受ける。海峡通過中の一般船舶には無害通行が認められるが、軍艦については事前通告が要求される。領海内の諸規制施行、「無害」の判断権は沿岸国に属する」という沿岸諸国側の立場と、「それが公海にあるか領海内にあるかにかわりなく、国際海峡を通過中のすべての船舶は、公海におけると同様自由航行権を保有する。何らかの理由で自由航行に規制が加えられる場合には、それらの規制は国際的機関によつて制定されねばならない」という海運国側の立場との間にはなお大きな距離があつた。

こうした膠着状態の中で最初のしかし効果的な妥協案が、一九七四年七月、第三次国連海洋法カラカス会議の席上、英国代表によつて提出された。その苦心のあととは従来米国などによつて主張されてきた「自由通航 (Free Passage)」に代わつて、

「通過通航 (Transit Passage)」という概念を登場させたことにかがえる。その原案によれば、「通過通行とは、公海の一部分と公海の他の部分との間の海峡の専ら継続的かつ迅速な通過のために、航行及び上空飛行の自由を行使することをいう。⁽²⁰⁾」

英国案はこのように「通過通航」という中間的概念を用いつつ、海運国側には、「すべての船舶及び航空機は通過通航権を享有し、その通航は妨げられてはならない」と事実上の「自由通航」を保証する一方、沿岸諸国側には、「通過通航中の船舶及び航空機の義務」、「沿岸国による海峡における航行路及び分離通航方式の設定や、通過通航に関する法令制定の権利」などを与えて不満を抑えるなど、巧みに両者のバランスをとつていた。従来商船と軍艦の区別を主張してきた七十七カ国グループは、軍艦が商船と同じ条件で通過通航権をもつことになお不満であつたが、もつとも強硬な反対派であつたインドネシア等が、懸案の群島国家論を海洋法条約草案(第四部)にもり込むことに成功したこともあつて妥協に応じたため、一

九七五年以降国際海峡をめぐる論争は急速に解決への道を歩み始めた。

その後英国原案に対する若干の修正が行われたが、第三次国連海洋法会議でほぼ審議を終り、今や採択を待つばかりの状態にある海洋法条約草案（非公式草案）の第三部「国際航行に使用される海峡」の諸規定は次の通りである。⁽²¹⁾ 本規定では、沿岸国の主張を配慮して、国際海峡という言葉は一切採用されていない。

第三部 国際航行に使用される海峡

第一節 一般規定

第三十四条 国際航行に使用される海峡を形成する水域の法的地位

1 この部で設定される国際航行に使用される海峡の通航制度は、その他の点では、その海峡を形成する水域の法的地位または海峡に接する国のかかる水域及びその上空、海底並びにその下に対する主権又は管轄権の行使に影響を及ぼさないものとする。

2 海峡に接する国の主権又は管轄権は、この部の規定及び国際法の他の規則に従って行使される。

第三十五条 この部の適用範囲

この部のいかなる規定も、次のものに影響を及ぼさないものとする。

- (a) 海峡内の内水区域。ただし、第七条に従った直線基線の設定が、従来内水とみなされていなかった部分を内水として取り囲む効果をもつ場合を除く。
- (b) 海峡に接する国の領海をこえる水域の排他的経済水域又は公海としての法的地位。
- (c) 特にその海峡に関して長期にわたり実施されている国際条約によつて、その通航が全体的又は部分的に規制されている海峡における法制度。

第三十六条 国際航行に使用される海峡における公海航路又は排他的経済水域を通る航路

この部は、航行上及び水路学上の特質に関して同様な便宜のある公海又は排他的経済水域を通る航路が海峡を通じて存在する場合

には、国際航行に使用される海峡には適用されない。

第一節 通過通航

第三十七条 この節の適用範囲

この節は、公海又は排他的経済水域の一部分と公海又は排他的経済水域の他の部分との間にあつて、国際航行に使用される海峡に適用される。

第三十八条 通過通航権

1 第三十七条にいう海峡において、すべての船舶及び航空機は通過通航権を享有し、その通航は妨げられてはならない。ただし、その海峡が海峡に接する国の島と本土によつて形成されている場合に、航行上または水路学上の特質に関して同様な便宜のある公海または排他的経済水域を通る航路がその島の沖側に存在するならば、通過通航は適用されない。

2 通過通航とは、公海又は排他的経済水域の一部分と公海又は排他的経済水域の部分との間の海峡の専ら継続的かつ迅速な通過のために、航行及び上空飛行の自由をこの部に従つて行使することをいう。ただし、この継続的かつ迅速な通過の要件は、当該海峡に接する国への入国の条件に従つて、その国への入国、出国又は再入国するための海峡の通航を排除するものではない。

第三十九条 通過通航中の船舶及び航空機の義務

1 船舶及び航空機は、通過通航権を行使している間

(a) 海峡又はその上空を遅滞なく進行しなければならない。

(b) 海峡に接する国の主権、領土保全若しくは政治的独立に対して、或いは、国際連合憲章に規定される国際法の諸原則に違反する他のいかなる方法でも、武力の威嚇又は使用を慎まなければならない。

(c) 不可抗力又は遭難によつて必要とされる場合を除いて、正常な状態での継続的かつ迅速な通過に付随する活動以外のいかなる活動も慎まなければならない。

(d) この部の他の関連規定に従わなければならない。

2 通過通航中の船舶は、

- (a) 国際海上衝突予防規則を含む海上の安全のための一般的に受諾された国際規則、手続及び実行に従わなければならない。
- (b) 船舶からの汚染の防止、減少及び規制のための一般的に受諾された国際的規則、手続及び実行に従わなければならない。
- 3 通過通航中の航空機は、

- (a) 国際民間航空機関によつて制定された民間航空機に適用される航空規則を遵守しなければならない。国の航空機は、通常かかる安全措置に従い、かつ、常に航空の安全に対して正当な関心を払つて運航する。
- (b) 国際的に指定された権限ある航空管制当局によつて選定された無線周波数又は適當な国際遭難無線周波数を常に聴取しなければならない。

第四十条¹⁾ 調査及び測量活動

海峡を通過通行中、海洋調査船及び水路測量船を含む外国船舶は、海峡に接する国の事前の許可なしには、いかなる調査活動若しくは測量活動も行なつてはならない。

第四十一条 国際航行に使用される海峡における航行路及び分離通航方式

- 1 この部に従つて、海峡に接する国は、船舶の安全な通航を促進するために必要な場合は、海峡における航行路を指定し、また、分離通航方式を設定することができる。
- 2 かかる国は、状況に応じ適當に公表した後に、自国が以前に指定若しくは設定した航行路又は分離通航方式に代えることができる。
- 3 この航行路又は分離通航方式は、一般的に受諾された国際的規則に従わなければならない。
- 4 航行路を指定若しくは取り替え、又は分離通航方式を設定若しくは取り替えるに先立ち、海峡に接する国は、提案をその採択を受けるため、権限ある国際機関に付託しなければならない。この機関は、海峡に接する諸国と合意しうる航行路及び分離通航方式のみを採択することができ、その国はその後に、それらを指定、設定又は代替することができる。
- 5 航行路又は分離通航方式が海峡に接する二以上の国の水域を通じて提案されている海峡に関しては、関係国は権限ある国際機関と協議して提案を作成することに協力しなければならない。
- 6 海峡に接する諸国は、その指定又は設定したすべての航行路及び分離通航方式を海図上に明白に表示し、また、それを適切に公表しなければならない。

7 通過通航中の船舶は、この条に従つて設定される適用可能な航行路及び分離通航方式を尊重しなければならない。

第四十二条 通過通航に関する海峡に接する国の法令

1 この節の規定に従つて、海峡に接する国は、次の全部又はいずれかに関して、海峡の通過通航に関する法令を制定することができる。

(a) 第四一条に規定される航行の安全及び海上交通の規制。

(b) 当該海峡における油、油性廃棄物及び他の有害物質の排出に関する適用可能な国際規則に効力を与えることによつて、汚染を防止、減少及び規制すること。

(c) 漁船に関して、漁具の格納を含む漁業の防止。

(d) 海峡に接する諸国の通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の規則に違反する商品、通貨又は人の積込み又は積卸し。

2 かかる法令は、外国船舶の間で形式上又は事実上差別してはならず、また、その適用に際して、この節で定義される通過通航権を否定し、妨害し又は損う実際上の効果を有してはならない。

3 海峡に接する国は、すべてのかかる法令を適切に公表しなければならない。

4 通過通航権を行使している外国船舶は、かかる法令に従わなければならない。

5 かかる法令又はこの部の他の規定に反する方法で行動する主権的免除の資格を有する船舶又は航空機の登録国は、海峡に接する国に与える損失又は損害に対しても国際責任を負わなければならない。

第四十三条 航行上及び安全上の支援助設並びにその他の改善施設並びに汚染の防止、減少及び規制

利用国と海峡に接する国は、合意によつて次の点で協力すべきである。

(a) 海峡における必要な航行上及び安全上の支援助設又は国際航行を支援するのに必要な航行上及び安全上の支援助設又はその他の改善施設を海峡において設置及び維持することにおいて、並びに

(b) 船舶からの汚染の防止、減少及び規制のために。

第四十四条 海峡に接する国の義務

海峡に接する国は、通過通航を妨害してはならず、また、その海峡内の航行又はその上空の飛行に対する危険で、自国が知っているものを適当に公表しなければならない。通過通航は停止してはならない。

第三節 無害通航

第四十五條 無害通航

- 1 無害通航制度は、第Ⅱ部第三節に従つて、國際航行に使用される次の海峡において適用されなければならない。
 - (a) 第三八條第一項の下で通過通航制度の適用から除外された海峡、又は、
 - (b) 公海又は排他的經濟水域の一部分と外國の領海との間の海峡。
- 2 かかる海峡の無害通航は停止してはならない。

四 現状と今後の展望

前節で明かにされたように、一九七七年五月から七月にかけて、ニューヨークで開催された第三次国連海洋法會議第六会期で、すべての参加国が「通過通航」の概念を受け入れたため、國際航行に使用される海峡の地位、性格をめぐる法的问题は一応解決された。本問題の審議中多くの国は、現に問題が起こっているマラッカ・シンガポール海峡を念頭において討議したが、法的原則が解決されたあと次に残された問題は、そうした規定をいかに各海峡で実用化し、海峡利用国と沿岸国双方の安全と利益を確保するかという点にあつた。

先に一九七七年二月のASEAN外相會議で合意され、公表されたマラッカ・シンガポール海峡通航規則⁽²²⁾は、同年九月に開催されたIMCOの航行安全小委員会に提案され審議されたが、それは若干の修正を受け同年十一月開催された第十回IMCO総会において採択された。⁽²³⁾この通航規則は、燈標など必要な航行援助施設が整備された後沿岸三国の判断で実施に移されることになつたが、これによりマラッカ海峡の中でもとくに航行上問題の多い、シンガポール沖とマレーシア沖のワシ・ファゾム・バンク付近などでは、深喫水船（喫水一五メートル以上の大型船舶）の航路は、小型船舶と分離され、さらに東

行と西行の航路が分離することになった。また、深喫水船とV L C C (一五万重量トン以上の大型タンカー) は、マラッカ・シンガポール両海峡を通航するときには、常に三・五メートル以上の余裕水深(U K C)を保たなければならないことになった。分離通航帯の中にも水深二〇メートル余程度の浅い地点があるから、航行する船舶は喫水深を一九・五メートル以下にしなければならなくなる。喫水深一九・五メートルは、二三万トン程度のタンカーが積荷を満載して航行している状態といわれるから、この規制が実施されれば、二三万トンより大きいタンカーは満潮を利用したり、積荷を少し減らしたりしなければマラッカ海峡を通過できなくなるおそれが生じた。

さて、一九七七年通航規則案に基づいてマラッカ、シンガポール両海峡の航行路整備を行ってきた沿岸三カ国は、主要海峡利用国である日本の要請を容れて、浅瀬回避のためシンガポール海峡における西行・東行分離線の修正を行うなど実施準備を完了し、一九八〇年一二月開催のIMCO海上保安委員会の承認を経て、八一年五月一日より規制を実施した。幸い浅瀬除去に成功したこともあつて、本規制によつてマラッカ、シンガポール海峡を航行できずロンボク海峡に迂回した巨大船はなかつた模様で、一九八二年一月一日現在の日本の大型船舶(喫水一九メートル以上、約二〇万トン以上)に対する調査によると、マラッカ海峡通過五三隻、ロンボク海峡經由四隻であり、この四隻は従来からもロンボク海峡を利用している日石丸(喫水二七メートル、三七万トン)、グローブティック・ロンドン(二八・二メートル、四八万トン)、日精丸(二八・二メートル、四八万トン)、グローブティック・東京(二八・二メートル、四八万トン)であつた。ともかく、マラッカ、シンガポール両海峡に対する沿岸国による規制実施が海運国に与えた影響は、当面比較的軽微であり、これにより両海峡の航行の安全、油濁など石油公害の防止が向上することが期待されることを考えれば、両海峡問題は、法的にも現実面からも、沿岸国、海運国双方の協力により一応円満かつ効果的結着をみたといつてよいであらう。

さて、マラッカ海峡問題を今一度振返つてみると、そこには実に多様な要素が動機となり背景となつていたことに気付

く。沿岸諸国とその立場を支持した七七カ国グループは、次のような背景と動機から、マラッカ、シンガポール両海峡の国際海峡としての地位を否定し、両海峡に対して沿岸国の主権の名において規制を課すことを主張した。それらは、(1)近年急速に拡大していつた海峡通過商船交通量、とりわけタンカーを中心とした巨大船の増大による交通安全上の危険や公害などによる海洋環境悪化の危険、(2)国家的基盤がまだ不安定で外敵の攪乱を受けやすい沿岸諸国の抱く、軍事的安全保障的危機感、(3)領海、排他的経済水域拡大による海洋資源の確保、(4)南北問題的発想に立つ先進諸国に対する不信感と若いナショナリズムなどである。

しかも、沿岸諸国の中にも色々な思惑があつた。もつとも早くからマラッカ海峡の国際海峡としての地位に反対してきたインドネシアは、その多島国家に由来する自国の国家的脆弱性を十分に認識しているだけに、経済、海洋環境、交通安全といった観点よりは、むしろ軍事的安全保障上の観点から問題をとらえる傾向が強かつた。その意味ではインドネシアにとつては、マラッカ海峡問題は群島国家問題⁽²⁵⁾の延長線上にあり、後者の方がより重要であつたともいえる。フィリピンがインドネシアの主張を強く支持したのも、ともに群島国家であつたからである。商船と軍艦を区別して後者に対する規制を厳しくしようというインドネシアの主張も安全保障上の考慮という同一の理由による。

マレーシアは、インドネシアと違つて群島国家論には興味がなかつた。マレーシアは、その国民の大多数がマレー半島のマラッカ海峡側に居住し、多くの住民が同海峡を生活の基盤としているという現実から、インドネシア以上にマラッカ海峡の環境保全と航行の安全に重大な関心をもつた。また、一九七一年一月のASEAN諸国による東南アジア中立地帯化宣言の提唱者であつたマレーシアは、同海峡を領海化し、マレーシア、インドネシア両沿岸国が管理権を行使することにより、同海峡を大国の権力闘争の場から解放し中立化できると考えたのである。

シンガポールの立場は複雑であつた。両海峡を海洋汚染から防止し、航行の安全を高めるといふ点においては、インドネ

シア、マレーシアの利益と全く一致したが、沿岸国による両海峡の領海化と激しい規制施行が実施されれば、海峡の繁栄により自からもまた繁栄してきた貿易国シンガポールの運命は明白である。この点においては、シンガポールの立場はむしろ海峡の自由通航を要求する海運国に近かつたといえよう。また軍事的にも、シンガポールの利益は、両海峡がインドネシアの海となるよりは、いずれの大国の軍艦も自由に出入でき、バランス・オブ・パワーが保たれることであつた。

一方、海運国側の両海峡における自由通航権の主張等は、いかなる動機と背景によるものであつたのだろうか。(1)海洋の自由、航海の自由は、グロチウス以来国際法の大原則である。マラッカ、シンガポール両海峡は、伝統的に多数の国の船舶により利用されている国際海峡であり、公海と同じく自由通航権が認められねばならない。(2)仮に両海峡が沿岸国の領海に入ることになつても、その国際海峡としての性格から、自由通航権が与えられねばならない。(3)航行の安全、海洋環境の保全といった観点から何らかの規制が必要とされる場合には、そうした規制は沿岸国の主権行使によるものでなく、国際的合意により制定されるべきである。この主張の背景には、とかく南北問題的発想から急進的政策に転換しがちな途上国に対する先進国側の不信があつた。(4)海峡通過中の商船と軍艦の地位に区別を設けるべきではない。

もちろん海運国側のこうした主張にも、それぞれの国の間かなりの力点におき方、考え方で相違があつた。ともに強大な海軍力をもち全世界で対立している米ソ両大国は、主として軍事的観点からマラッカ・シンガポール海峡の自由通航を要求した。海峡を通過する軍艦の事前通告や潜水艦の浮上通過を拒絶する点においても両者の利害関係は完全に一致していただのである。

日本の立場は明白であつた。日本の最大の関心は、日本の経済的繁栄にとつて不可欠の中東からの石油の供給を脅かされないようにという現実の問題にあつたからである。軍事的にその利益を防衛できないことは明かであつたから、日本は経済的に友好的かつ密接な関係にある同海峡沿岸国との話し合いと妥協により、実質的な両海峡における商船の自由通航権を確

保したいというのがその本音であつた。米ソ兩國と違つて日本の関心は商船にあり軍艦についてはより厳しい規制が課されても止むをえないと考へていた。日本としては、一、〇〇〇哩、片道三日間も遠回りになるロンボク海峡經由や、天文学的工事を必要とするタイのクラ地峡開発を考へざるをえない状態にはなんとしても追い込まれなくなつたのである。⁽²⁶⁾

中国が第三世界的立場からインドネシアやマレーシアを支持し、反ソのキャンペーンをくり返したことは前述の通りである。また、オーストラリアやニュージーランドは、基本的には海峡の自由通航の立場をとつたが、英国案が提出されるや直ちにそれを支持した。両国はまた、インドネシアの群島国家論にも条件付で賛成してゐた。

このようにマラッカ海峡問題は、基本的には沿岸国と海運国の対立の構図をとりつつも、さらに各グループ内の多様な利害関係の相違から複雑な展開をみせたのであるが、究極的には英国の妥協案により一応の解決をみた。これにより沿岸国側は、領海の拡大、自由通航権の拒絶、国際協定を通じての管轄権の掌握、群島国家論の確立といった諸利益を取得したが、一方海運国側も、通過通航の名目で、若干の制限こそあれ実質的には同海峡の自由通航権を商船、軍艦をとわずあらゆる船舶について得たのであつた。

どの国をも完全に満足さすものではなかつたが、どの国をもひどく落胆さすものでもなかつたというのが、一九六〇年代末から国際政治・経済、国際法上の重要関心事となつてきたマラッカ海峡問題の一応の結末であつた。難しい問題であつただけに關係各国の努力と妥協でここまでもつてきたのは、粘り強い国際交渉の成功の一例と評価できるものであつた。しかし、国際關係には数学の定理のごとき恒久性はない。マラッカ海峡問題も決して完全にまた恒久的に解決されたわけではない。海運国、沿岸国双方が、同海峡地域における事故を未然に防ぐ、また軍事的脅威を惹起しないようにする不断の努力を怠れば、マラッカ海峡問題が将来再燃する可能性は十分残されていることを忘れてはならない。

マラッカ海峡をめぐる諸問題

- (一) マラッカ海峡の歴史については多数の文献があるが、その概説的知識を得るためには、See D. G. E. Hall, *A History of South-East Asia*, London, 1955. 邦書では、鶴見良行「マラッカ物語」時事通信社、昭五六、が便利で、その巻末の参考文献も詳しい。
- (2) 第1表参照。
- (3) 第2表および第1、2図参照。
- (4) Murugesu Pathmanathan, comp., *Readings in Malaysian Foreign Policy*, Kuala Lumpur, 1976, p. 43.
- (5) Peter Polomka, *Ocean Politics in Southeast Asia*, Singapore, 1978, p. 29 ff.
- (6) マラッカ、シンガポール両海峡並びにその周辺海峡についての地理「水路等自然条件については、マラッカ海峡協議会編「マラッカ・シンガポール海峡航路整備事業史」昭五三参照。←は、See Michael Leifer, *International Straits of the World: Malacca, Singapore, and Indonesia*, Alphan aan den Rijn, The Netherlands, 1978, pp. 51—85.
- (7) マラッカの宣言は、Emergency (Essential Powers) Ordinance, No. 7, 1969. マラッカの宣言は、Government Declaration Concerning the Water Areas of Indonesia, 13 December, 1957, and Act Concerning Indonesian Waters, 18 February, 1960. See Leifer, op. cit., pp. 201—203. なお、シンガポールは「領海三裡説をとつてゐる」。
- (8) *Ibid.*, p. 204.
- (9) 一九七二年三月一八日各紙。
- (10) *Straits Times* (Kuala Lumpur), March 19, 1972.
- (11) Leifer, op. cit., p. 125.
- (12) 人民日報、一九七二年三月一二日付。
- (13) この六月二四日のUMNO総会における演説の前にも、同年五月一一、一二の両日、ラザク首相は国会答弁で、「①マラッカ海峡は国際化しない、②軍艦を含む船舶の無害通航を尊重する、③但し、敵対的意図をもつ軍艦には通過の権利がない、④潜水艦を含む外国軍艦はマラッカ海峡無害通過の確証を示す義務があり、その方法として、関係政府への通知がありうる」と述べた。
- (14) 両国間の協力関係増進は、先に一九六七年に締結されていた安全保障協定が一九七二年四月改定されたことに示された。それは、ある外交官が「ま

第1表 主要資源の対外依存度(79年) (単位: %)

	日本	米 国	西ドイツ	イギリス	フランス
エネルギー	87.0	20.6	57.7	9.3	80.3
石 炭	79.2	△ 9.6	△ 8.7	1.6	57.0
石 油	99.8	42.3	95.8	18.9	99.0
天然ガス	88.7	5.8	65.8	19.5	68.8
鉄 鉱 石	98.6	29.7	96.9	80.7	44.4
銅	95.6	33.5	99.9	100.0	99.9
鉛	82.4	59.9	90.9	99.3	86.0
亜 鉛	68.7	70.6	71.9	100.0	87.2
錫	97.7	100.0	100.0	81.8	100.0
アルミニウム	100.0	63.6	100.0	100.0	△230.5
ニッケル	100.0	93.0	100.0	100.0	100.0

資料: 通商産業省「経済協力の現状と問題点(1981)」, p. 11.

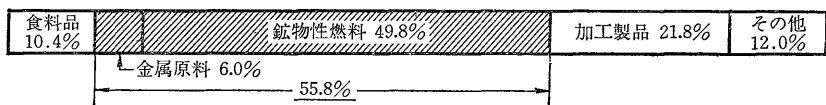
第2表 日本の石油地域別輸入量, シェア

(単位:千kl)

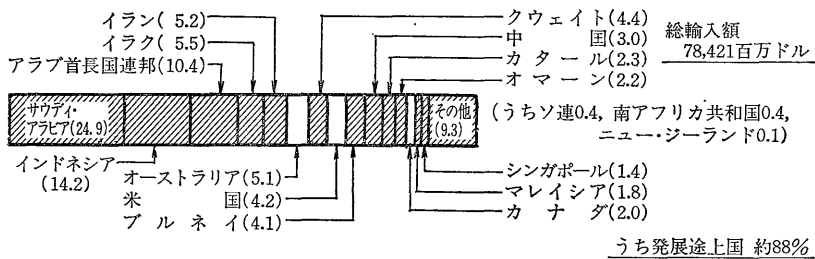
	1969		1971		1973		1975		1977		1979		1981	
	数量	%	数量	%	数量	%	数量	%	数量	%	数量	%	数量	%
総計	167,431		222,492		289,698		263,373		278,017		281,203		227,444	
東南アジア	17,339	10.4	28,731	12.9	52,175	18.0	40,194	15.3	51,308	18.5	56,903	20.2	46,610	20.5
西アジア	147,582	88.1	188,924	84.9	225,920	77.9	205,624	78.1	217,049	78.1	214,359	76.2	155,986	68.6
北アメリカ	132	0.1	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ラテンアメリカ	621	0.4	471	0.2	516	0.2	298	0.1	367	0.2	492	0.2	8,920	3.9
アフリカ	1,119	0.7	3,488	1.6	8,275	2.9	7,953	3.0	1,381	0.5	764	0.3	5,371	2.4
太平洋州	—	—	268	0.1	229	0.1	82	—	157	0.1	129	—	—	—
共産圏	638	0.4	500	0.2	2,502	0.9	9,224	3.5	7,755	2.8	8,554	3.0	10,400	4.6

資料:通商産業省「通商白書(昭和46年~57年版)」

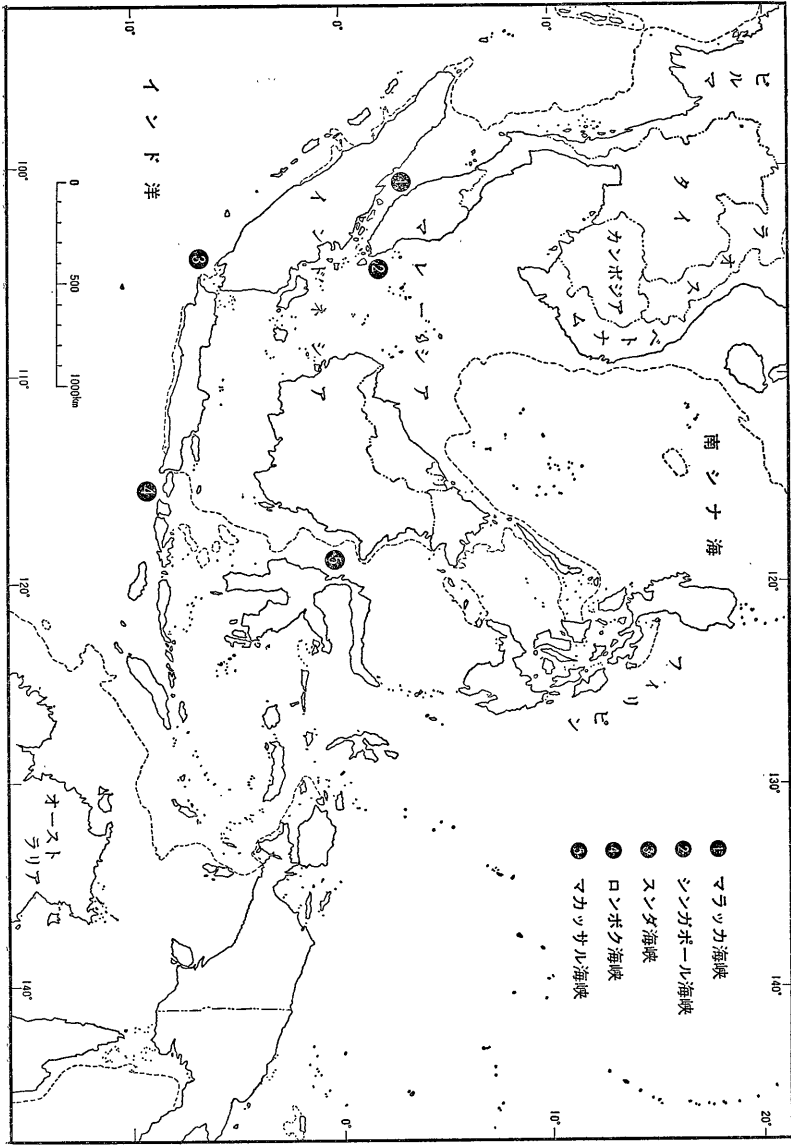
第1図 我が国の総輸入額に占める資源のシェア(80年)(金属原料及び鉱物性燃料)



第2図 資源の輸入相手国別シェア(80年)(金属原料及び鉱物性燃料) (単位:%)



資料:通商産業省「経済協力の現状と問題点(1981)」, p.12, p.13.



第3図 東南アジアの海域

- るで防衛協定」と評したごとく、共産主義の侵透、麻薬密輸、海賊などに備える共同パトロールを充実させたもので、同年五月から実施に移された。
- (15) マラッカ海峡協議会編、前掲書参照。
- (16) 簡単なマラッカ海峡問題の年代記的描述については、宮本忠「インドネシアの環境問題—マラッカ・シンガポール海峡とタンカー航行—」、『三重経』一九七八年十一月号、二二—二九頁参照。また、華山謙「マラッカ海峡と石油汚染」、『世界』一九七八年三月号参照。
- (17) B. A. Harlow, "Freedom of Navigation," in I. A. Alexander, ed., *The Law of the Sea*, Ohio State U. P., Columbus, 1967, p. 193.
- (18) *The Press Statement by the Foreign Ministers' Meeting of Indonesia, Malaysia and Singapore*, 19 February 1975.
- (19) See Leifer, op. cit., p. 94.
- (20) *Ibid.*, p. 96.
- (21) (財)日本海運振興会・国際海運問題研究会(仮訳)「海洋法条約草案(非公式草案)」、『国際海運問題研究会資料Ⅱ-9(昭和五十六年三月一日)、より引用。なお、同条約は一九八二年末ジャマイカで開催された海洋法条約署名会議の最終日二月一〇日に一九カ国により調印された。米、英、西独、日など西側先進国の多くが、深海底開発に関する部分(第十一部)に不満で署名を見送ったが、日本は、翌一九八三年二月に調印した。同条約は六〇カ国の批准をまけて発効す。
- (22) Leifer, op. cit., p. 205, and also see Lim Joo-jock, "The Three-Nation Agreement on the Malacca Straits," in *Southeast Asian Affairs* (Yearbook, Singapore), 1978, pp. 45—54.
- (23) *Ibid.*, pp. 206—208.
- (24) 日本船主協会「日本商船船腹統計」一九八一。
- (25) 群島国家論については、中村光「群島における領水の劃定について」、『法学研究』第四四卷第一一号、一頁以下参照。あるいは、See Leifer, op. cit., pp. 100—104.
- (26) クラ地峡に運河もしくはパイプラインを設置し、マラッカ海峡を通過するの必要をなくそうという計画は古くからあつたが、最近では一九六九年頃から再び話題にのぼり、一九七一年にはタイ政府の依頼を受けた日本プラント協会の調査も行われた。膨大な費用を要することから計画の実現は難しいとされているが、一九七五年祥和丸事故が起こると再び話題になった。