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

Title	中台間の現状変更：航空路M五〇三をめぐって
Sub Title	A change of the current situation between China and Taiwan : airway M503 over Taiwan strait
Author	安田, 淳(Yasuda, Jun)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	2019
Jtitle	法學研究：法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.92, No.1 (2019. 1) ,p.117- 137
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	赤木完爾教授退職記念号
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-20190128-0117

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.

中台間の現状変更

――航空路M五〇三をめぐって――

安田　淳

第一節　問題の所在
第二節　中国が新設した台湾海峡上空の航空路M五〇三――現状変更の始まり
第三節　航空路の運用方法をめぐる中台間の事前協議と合意
第四節　航空路M五〇三の新たな運用と台湾の反発――現状変更の深化
第五節　台湾の国防安全保障上の懸念と民間航空路
第六節　結語

第一節　問題の所在

一九四四年、米国シカゴにおいて五十二か国が国際民間航空条約に署名し、これに基づいて一九四七年に国際民間航空機関（以下、ＩＣＡＯ）が設立された。ＩＣＡＯは、「国際民間航空が安全かつ整然と発達するように、また、国際航空運送業務が機会均等主義に基づいて健全かつ経済的に運営されるように各国の協力を図ることを

目的」として設置され、国連経済社会理事会の専門機関の一つとなっている。改めて指摘するまでもなく、国際民間航空輸送には安全性と経済性が強く求められており、これらを国際的に確保し発展させるため、二〇一八年時点でＩＣＡＯには百九十二か国が加盟している。

台湾は中華民国として創立時の会員国の一つであったが、一九七一年に中華人民共和国が国連に加盟し中華民国が脱退して以降、この国際的枠組みには入っていない。航空の安全性と経済性という、いわば国家の範疇を超えた人類共通の利益を求める国際組織に台湾が加盟していないのは不適当であり、また奇妙であるように思われる。容易に推察されるのは、中台政治関係の影響であり、事実、たとえば二〇一三年のＩＣＡＯ総会に台湾は「中華台北」の名義で特別ゲストとして出席したが、これは当時台湾が統一を志向する国民党の馬英九政権であり、それによって中国が台湾の出席を認めたためとみられている。[1] しかし台湾独立志向を有する民進党の蔡英文政権下の二〇一六年には同総会へ招待されなかった。台湾は会員国ではなく、他方中国はＩＣＡＯの理事国として主要な地位を占めているだけに、台湾のＩＣＡＯへの関与は中台政治関係の影響をより大きく受けることになる。[2]

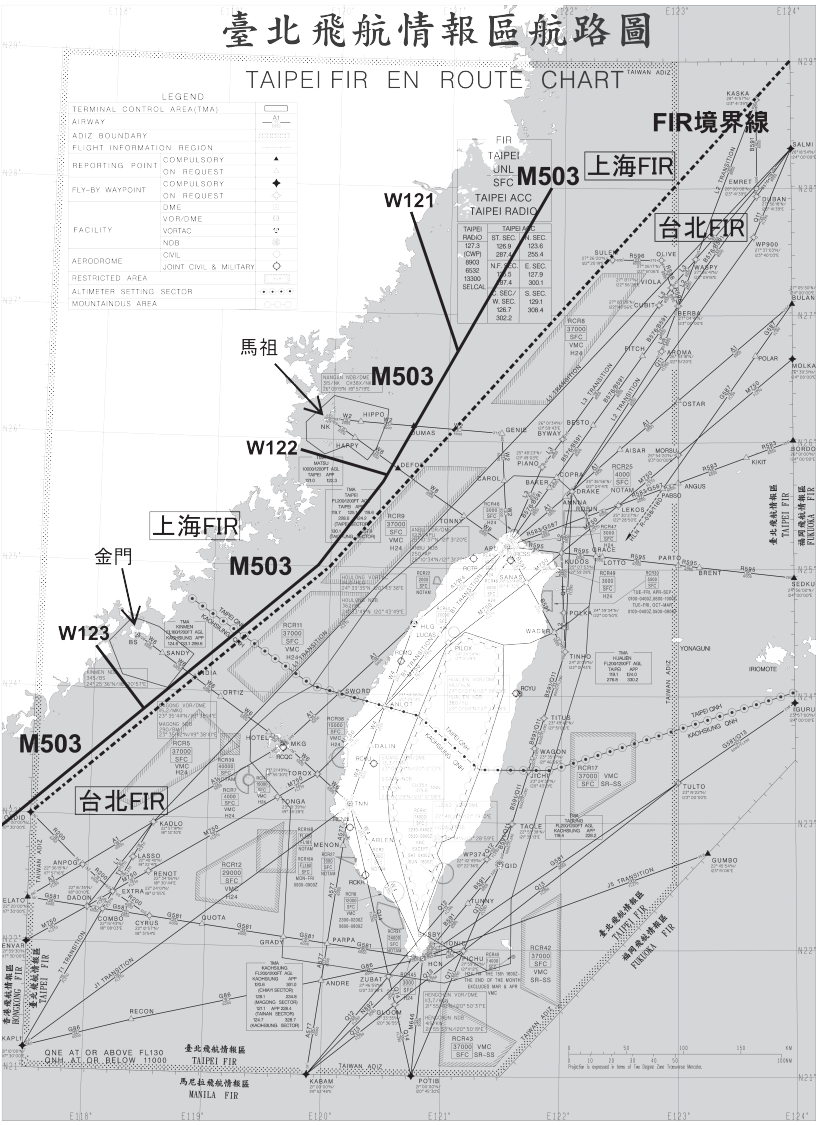
国際民間航空の世界における中台の対立関係は、ＩＣＡＯ加盟にとどまらない。二〇一八年四月に中国民用航空局は世界の航空会社四十四社に対して、「一つの中国」原則に基づき、台湾が中国の一部であることを明確化するために、各社のホームページにおける「台湾」の表記を三十日以内に変更するよう要求した。[3] そしてこれに従わない場合は「一歩進んだ措置を施す」とされた。このうち十八社は比較的早く変更に応じたものの、技術的問題等を理由として残る各社の変更はなかなか進まず、中国民用航空局が最終期限とした七月二十五日を過ぎてようやく一応完了した。[4] 中国は航空業界における国名表示をめぐり、まさに一方的に現状変更を推し進めたのである。

航空分野での中国による現状変更は、すでに二〇〇一年頃から南シナ海の一部における飛行情報区（以下、ＦＩＲ）[5]の改編に見られ、二〇一三年には「東シナ海防空識別区」の設定を公示したように、空域の再編や統制といった面で進められてきた。そしてそれらはその時々で、周辺諸国に何らかの影響を与えてきた。緊張と緩和を繰り返しながらも対立を続ける中台関係の中でも、中国はさまざまな現状変更を企図していると推察される。台湾をとりまく環境の現状変更はどのように進行し、どのような変化をもたらし、またどのような状況や要因が現状変更に影響を及ぼすのであろうか。そこで本稿はこうした問題意識に基づき、中国によって中国大陸南東部の沿岸海域から台湾海峡にかけての上空に設定された航空路Ｍ五〇三を題材として、中国による航空分野の現状変更の実態を検証するものである。

第二節　中国が新設した台湾海峡上空の航空路Ｍ五〇三――現状変更の始まり

台湾海峡上空の上海ＦＩＲ内に設定された航空路Ｍ五〇三は、二〇〇七年に中国が米国などの専門家とともに設計・評価を行い、ＩＣＡＯの承認を経た航空路である。[6]それは浙江省の温州から東へ洋上約五十マイルの義務位置通報点ＢＥＧＭＯと、広東省汕頭から南東に洋上約四十マイルのウェイポイントＬＥＬＩＭの間、ほぼ北東―南西方向の約四百マイルに及ぶ。[7]後述するように、そのうち約百七十三マイルは上海ＦＩＲと台北ＦＩＲの境界線に並行し、それとの間隔はわずか約四・二マイルである。その精度、安全性、信頼性は国際規格に合致し、運用技術や緊急対処手順が確立され、二〇〇八年から使用予定であったとされるが、当時の台湾の民進党政権が、国交を有する諸外国や米国に要請してその公示を延期させたと言われる。[8]

中国の経済発展に伴い、その航空輸送需要は急速に拡大し、航空交通量の増加とともに民間航空路の混雑が深



中国と台湾の関連航空路

出所：台湾民航局『eAIP TAIPEI FIR』付属の「臺北飛航情報區航路圖」に筆者が中国側航空路等を加筆。

刻な問題になりつつある。中国大陸沿岸の浙江省から福建省にかけての上空にはA四七〇という航空路が設定され、上海等の沿岸諸都市と香港・東南アジアを結ぶ幹線航空路として活用されてきた。だがこのA四七〇を利用する航空機は、中国民用航空局の統計によれば二〇一四年当時で一日当たり千二百便に及び、運航の安全性に懸念が生じていた。また、その混雑のために定時運航率は四十六％にとどまり、遅延運航のうちの四十三％が国際便であるとされた[9]。民間定期航空パイロットの世界的な組織である国際定期航空操縦士協会連合会（International Federation of Air Line Pilot's Associations）は二〇一四年、中国民用航空局に対し、この航空路は極めて遅延が生じやすい「五つ黒星」航空路であると指摘した[10]。

こうした状況を改善するために、中国民用航空局はすでに設定されていた航空路M五〇三の使用を開始しようとしたのである[11]。二〇一五年一月十六日付で中国民用航空局空中管理（航空管制）局から発出された航空情報（NOTAM—Notice to Airmen）[12]は、この航空路を同年三月五日午前零時から使用開始すること、通常は高度九千二百メートル（約三万八百フィート—引用者注）[13]以上が指定されること、義務位置通報点PONENからウェイポイントLELIMまでは四マイル西に偏位（オフセット）させること等を公示した[14]。

第三節　航空路の運用方法をめぐる中台間の事前協議と合意

台湾からの報道によれば、台湾政府は二〇一五年三月二日、この航空路の同月五日からの使用を延期することで中国側と合意したと発表した[15]。またこの協議では、「北から南への一方通行とすること」や、使用開始時期はさらに中台間で協議して確定すること等も合意に達したとされる。さらに、浙江省東山、福建省福州、同省厦門とこの航空路を結ぶ三本の連接航空路（後述）は当面使用せず、使用に関しては改めて協議することとなった[16]。

この航空路は「北から南への一方通行とすること」に関して、前出のＮＯＴＡＭには明示されていない。また、ＮＯＴＡＭ発出後の二〇一五年二月一日付で改訂された『中国航行資料彙編』（AIP CHINA）[17]のＭ五〇三に関する規定にも、「ＰＯＮＥＮからＬＥＬＩＭへの区間で南行する際には、西へ四マイル偏位させて飛行する」と記されているだけで、この航空路を飛行できるのは南行便のみであるとは明記されていない。航空路においては、相対する航空機間に安全のための垂直間隔（高度差）が設定される。しかし航空交通量が非常に多く、垂直間隔だけでは管制処理しきれない場合等効率的な航空路の運用が求められる際には、管制機関から飛行ルートの偏位を指示されることがある[18]。したがってＮＯＴＡＭとＡＩＰの記述は、この航空路の交通量が多いと見込まれることを示唆している。またそれ以外に、上海ＦＩＲと台北ＦＩＲの境界線に最も接近する区間で西側（すなわち中国大陸側）へ偏位させるということから、飛行する航空機をできるだけその境界線から中国大陸側へ遠ざけ、不測の事態等が生じても台湾側が管制する台北ＦＩＲへ入ることのないように配慮されたとも読み取れる。実際のところ、当初はこの規定の中で「もしＭ五〇三航空路の東側へ偏位して飛行する必要がある場合には、パイロットは事前に管制機関へ要求しなければならない」とされた「特殊要求」が、後に「緊急事態においては、パイロットは管制機関に偏位の処置を要求しなければならない」と改められ、パイロットが東側への偏位を要求できる余地を否定するとともに、偏位は緊急事態の発生時においてしか要求できないことを示唆した。

しかしこの規定を見る限りでは、この区間では南行便のみ西へ偏位し、北行便は既定の航空路上を飛行するとの意味にも受け取れる。つまり、この航空路は南行便のみ使用すると直接的な表現で明記されていないのである[19]。中国側は、いつでもこの航空路の双方向化ができるよう、あえて規定を曖昧にしたようにも考えられる。

その後、二〇一五年四月十日付で中国民用航空局から発出されたＮＯＴＡＭでは、奇妙なことに時間を遡って三月二十日午後五時からの適用として、「西へ六マイル偏位」が公示された。前述した「西へ四マイル偏位」を

さらに中国大陸側へ二マイル偏位させることにしたのであるが、その事由は何ら説明されておらず、そもそも即時性に対応すべきＮＯＴＡＭが、時間を遡った適用を告示するのは不自然である。しかしいずれにしても航空路の使用開始に当たって、台湾側がこの航空路を飛行する航空機を台北ＦＩＲからさらに遠ざけたいとして強く要求した結果であると推察できる。三月初めに台湾の民航局は、五回の協議によって、中国側が当初四マイル偏位させるとしていたのを六マイルに改めさせたと説明しているからである。[20] 一月に中国側がこの航空路を公示した時点で、台湾軍は、台湾の防空にとってこの新航空路は影響ないとしつつも、航空交通量が増加することで台湾側の警戒監視・管制要員の負担が増え、戦闘機の待機状況も厳しくなり得ると懸念したようである。[21] 中国側が、そうした台湾の軍事上の懸念に単純に配慮したとは思えないが、中台間で、偏位させる距離についての何らかの交渉があったのであろう。三月初めには、台湾の毛治国行政院長は、この空域は基本的に民間航空路のためのものであり、両岸の戦闘機の活動はこの範囲に入らないであろうし、それは台湾の飛行の安全と国家の安全に有益であると述べるに至った。また李翔宙国家安全局長も立法院に対して、この航空路は商用航空路であり、中国の作戦機による哨戒飛行がこれで内側に縮小し得るとし、「わが国の安全上、相対的に一種の間隔保障が得られ、またわが防空早期警戒の縦深が増加することにもなる」とさえ述べた。[22] いずれも対外的な建前の発言であったかもしれないが、台湾側は一応南行のみの一方通行、中国大陸側への偏位距離の上乗せという二点で、この航空路の使用に同意したものとみられる。

ただ、なぜ偏位距離の変更の発効日である三月二十日以前にその旨のＮＯＴＡＭが出ず、適用日時を過ぎてから発出されたのかはわからない。なお、前出の『中国航行資料彙編』（AIP CHINA）に初めてこのＭ五〇三の規定が加わったのは、前述の通り二〇一五年二月一日付であり、ここでは同年三月五日午前零時発効として「西へ四マイル偏位」が記されていた。そしてそれが「西へ六マイル偏位」に変更・改訂されるのは、同年四月十五日

付の同書差し替え版で、同年五月二十八日午前零時発効となっている。即時性が必要なＮＯＴＡＭに比べて、ＡＩＰへの記載は遅れることがあるとはいえ、[23] 三月二十日に発効したこの「西へ六マイル偏位」がＡＩＰに明記されたのはその二十六日後で、しかもそこにはさらに四十二日後（つまり現実の発効から六十八日後）から適用するとされている事情は不明であり不自然である。

他方、前述したように、台湾の民航局は三月二日の時点で、すでに「西へ六マイル偏位」で中国側との合意に至ったと発表している。[24] それが事実であるとすれば、中国側は実際には早々と四マイル偏位から六マイル偏位への変更に応じたにもかかわらず、それを公示するのに多くの時間を費やしたことになる。中台の管制当局間の協議では合意をみたものの、中国側に何らかの要因があって、その公示が遅れたとみられる。中国内で、航空管制担当機関と中国人民解放軍との間の調整に手間取っていたのかもしれない。[25]

少なくとも三月二日には、上海で民間航空関係者の「空運小両会」（台湾の台北市航空運輸商業同業公会と中国の中国航空運輸協会海峡両岸航空運輸交流委員会による会合）が開催されていた。[26] ここでＭ五〇三の問題が取り上げられ、中国側はこれが地域経済社会の発展や航空の安全に寄与するものであり、台湾海峡情勢の平和と安定にも有利であると説明したようである。同会議は、二〇一五年の春節（旧正月）時期の増便が「両岸同胞」に歓迎されたことを中台「双方は十分に肯定した」と高く評価しながらも、このＭ五〇三の問題については、中国側は台湾側が全面的にその必要性や安全性を理解し、中国側の善意を十分に汲み取ることを「信じている」とするにとどまっている。そして中国側は、「双方が引き続き両岸の民間航空の良好な趨勢を強固にし、両岸民衆の福祉を増進させるために新たな貢献をすることを希望」したと伝えられるだけである。つまりＭ五〇三問題について、中台間で全面的な合意がなされたのではなく、双方ともにまだ不満や異論を残していることがうかがわれるのである。航空路からの偏位距離や飛行方向とそれらの意義について、中台間で齟齬が生じそれが解消していなかった

可能性がある。しかし協議における中国側の背後に中国人民解放軍の存在があったとすれば、中台間の民間航空や航空管制関係者の協議が円滑に進まないことは容易に推察できる。

中国側は三月十五日午前、この航空路の試験飛行を実施すると台湾側に正式に通告した[27]。これに対して台湾の行政院大陸委員会は、この通告を肯定的に受け止め、これは突発的な事案ではないと述べた。台湾内で生起していたこの問題に対する否定的な世論に対応したのであろう。そして同委員会は、同日午前十一時から試験飛行が開始され、事前にそのルートや使用航空機等の情報が通知されていたため、台湾の民航局はただちにそれらを国防部等関係機関に通報して対応でき、試験飛行は台湾側の全行程に対する監視と制御の下に行われたと表明した。一方、中国民用航空局も試験飛行の結果から、航空路の通信とレーダーの覆域状況は良好であり、航行支援技術規定に完全に適合していると評価した[28]。

三月二十日、台湾側は、中国がこのM五〇三を同月二十九日午前零時から使用開始すると公告したと発表した[29]。そしてその三月二十九日午前八時頃、上海浦東空港発香港行きの港龍航空八五七便がここを飛行して使用が開始された[30]。中国側は、この航空路の使用開始は「中国民用航空局が運航の正常性を保証する面で確実な一歩を踏み出したことを意味している」と、その意義を強調した。台湾の行政院大陸委員会も同日、「本案について、台湾はあるべき権益を積極的に確保し、中国大陸は具体的な調整措置を行った」とのコメントを発した[31]。また同委員会は、米国やEU等国際社会が、本件は話し合いを通して争議の解決を図ったモデルケースであり台湾海峡情勢をプラスに捉えていると述べ、この問題の一応の決着を肯定的に評価した。

しかしこの一応の決着が、約三年後の二〇一八年一月、突然破られることになる。

第四節　航空路M五〇三の新たな運用と台湾の反発――現状変更の深化

二〇一八年一月四日、中国民用航空局は、この航空路M五〇三の北行便の使用と、この航空路に連接する三本の航空路の使用を開始すると発表した。[32] これに対して台湾の行政院大陸委員会は同日ただちに声明を発し、厳重に抗議した。[33] すなわち、「中国大陸側が今回、両岸間の意思疎通を行わないまま、同時に四本もの航路の使用を開始したことは、二〇一五年三月に双方の『空運小両会』が協議して得た結果に反する行いであるばかりでなく、民間航空路の名を借りて台湾に対する政治的、さらには軍事的な企てを隠すものであり、台湾海峡の現状を変更しようとする意図が疑われる」というのであった。声明において、中国側が中台間の「協議を経ないまま」航空路の新たな運用を開始したことは、「台湾を尊重しない軽率なやり方である」として重ねて批判された。

一方、中国国務院台湾事務辦公室スポークスマンの馬暁光は同日、M五〇三航空路は上海FIR内にあり、その設定と使用は「完全に大陸の民間航空空域の管理工作であって、そもそも台湾側と意思疎通を図る必要はない」と反論した。[34] ここにこのM五〇三問題が再燃したのである。

このように台湾側は、この航空路の全面的な使用が中国側による一方的な措置であると問題視したが、それ以外に、後述するようにこれらの航空路（とりわけ連接航空路）が台湾と金門島、馬祖島とを結ぶ台湾側の航空路に干渉し安全上の懸念があることも台湾民航局から提起された。[35] また台湾国防部も、台湾の国防安全の維持という観点から、この航空路の使用に断固反対であると表明した。[36] だが翌一月五日に台湾民航局が明らかにしたところでは、四日にはM五〇三を十二便が北行し、二本の連接航空路を三便が利用した。[37]

中国側からの通告によれば、南行便はこれまで通り六マイル西へ偏位させるが、北行便は厳格に設定された航空路に沿って飛行するということであった。[38] このことからすると、二〇一五年三月にこの航空路の南行便の使用

を開始した際、六マイル西へ偏位させるとしたことは、やはり単純に中国側が台湾側に配慮した結果ではない。中国側は引き続き増大する航空交通量を見越し、それを処理するためにいわば航空路の双方向使用と複線化を当初から企図していたのであり、これまで実際には一方向のみ使用してきたに過ぎないということである。

また中国側は同時に、このM五〇三に連接する航空路W一二一、W一二二、W一二三も使用を開始した。W一二一は浙江省東山から、W一二二は福建省福州から、W一二三は福建省厦門からM五〇三に連接する。そもそも台湾側は、これら三本のうち二本の航空路が、台湾側がすでに使用しているW二、W六、W八という航空路に近接しており飛行の安全上問題であると中国側に申し入れていた。[39] すなわち、W一二二が台湾北部と馬祖島を結ぶW二及びW八に、W一二三が台湾南部と金門島を結ぶW六に近く、二〇一五年三月の時点ですでに使用しないことで合意されていたというのである。[40]

ただし、M五〇三の双方向使用と連接航空路三本の使用開始に関して、中国から発出されたNOTAMにも『中国航行資料彙編』（AIP CHINA）にも何ら改訂がない。このことからも、中国が新たな航空路を活用するという方針は基本的に一貫していることがわかる。二〇一五年三月の使用開始以来、その運用を一方向での使用ということでレベルダウンさせてきたに過ぎないのである。

折から中国海軍の空母「遼寧」が一月四日深夜に二隻のミサイル駆逐艦を伴って台湾海峡を南下したことと併せて、台湾では中国の一方的な行動による現状変更の圧力を懸念する報道が相次いだ。[41] かつて二〇一五年のM五〇三使用開始の際には、これによって中国軍用機の活動は縮小するという見通しもあったが、以来中国は、縮小させるどころか、台湾の軍事的、心理的障壁である台湾海峡中間線に迫っており、統一への現状打破を推し進めているという報道も見られる。[42]

だがこれら航空路の全面的使用は、台湾の軍事安全保障問題ばかりでなく、中台間の臨時直行便の運航取り消

しという事態をも招くに至った。二〇一八年一月十一日、台湾の民航局は、中国東方航空と厦門航空からすでに出されていた同年の春節（二月十六日）時期の増便申請（百七十六便）を暫時許可しないと発表した。[43] 同局は二度にわたって新航空路を使用しないよう航空各社に呼びかけていたが、それに応じないこの二社の増便申請は許可しないというこの措置は、中国による当該航空路全面使用への対抗措置と受け止められた。なおこの百七十六便は、同期間に中国側航空各社から出されていた増便申請の三分の一以上を占めていた。台湾の総統府スポークスマンは一月十九日、この新航空路の問題が台湾海峡の平和という現状と東アジアの安定に重大な衝撃をもたらすと述べ、航空交通という範疇を超えた政治的意味合いを有することを示唆した。[44] 翌一月二十日、台湾の邱垂正大陸委員会副主任は、増便不許可は暫時のものであって中国へ協議を呼びかけるためであり、「誰が自らの同胞に懲罰を加えたいと願うだろうか」と述べた。これは春節の帰省が難しくなる状況が生じかねないことに対する台湾民衆の強い反応を意識した発言であった。中国大陸に駐在する台湾の経済人は国民党支持者が多く、民進党の蔡英文政権はそうした人々が春節に帰省することを阻むことで、民進党の執政を有利に進めたいのではないかというような複雑な見解も台湾国内には見られたが、[45] とりわけ春節の帰省が困難となる中国駐在者から大きな不満が噴出したようである。[46] しかし台湾側は、中国側が対話を望まない限り、前記二社の増便申請は許可できないとし、大陸委員会の張小月主任も、この問題は「飛行の安全ばかりでなく、国家の安全にも関わるものであり、妥協や譲歩の余地はない」と強い姿勢を崩さなかった。[47] 前記二社は「民意」、「民衆の権益」といった論点で台湾側の増便不認可を強く非難し、中国側の報道では台湾の世論も台湾政府に批判的であることがしばしば伝えられた。[48] そうしてみると、台湾政府の対中対抗措置は、皮肉なことにむしろ自国民の大きな混乱と自国政府への不満を招いたことになる。

第五節　台湾の国防安全保障上の懸念と民間航空路

こうして新航空路の問題は、まず台湾側が中国側の施策は一方的だと不満を表明したことから始まった。そこでは、航空交通の安全が損なわれることが懸念されたものの、台湾政府による対中対抗策が逆に自国政府への不満を招くという事態へ展開してきた。すなわち、春節期間のいわゆる里帰り航空便の増便一部不認可という民間航空政策が、むしろ台湾の国民に不利益をもたらしてしまったのである。

一方、この問題が台湾の軍事安全保障上も懸念されることはこれまでにも述べてきた通りである。台湾周辺の空において、中国人民解放軍の軍用機の飛行が活発であることはしばしば伝えられており[49]、台湾の『中華民国一〇六年国防報告書』にも二〇一六年八月から二〇一七年十二月までの二十六例が挙げられている[50]。台湾海峡上空には台湾によって大きく四つの飛行制限空域（二十四時間、三万七〇〇〇フィートまで適用）が設定されており、厳しい警戒監視態勢が敷かれていることは容易に推察される。台湾はもともと中国大陸南東沿岸部へ大きく食い込むほどの防空識別圏を公示している。また一九九二年には台北ＦＩＲをほぼ踏襲した形で飛行制限空域を指定し、とりわけ中国の航空機の飛行を厳しく抑止してきた[51]。台湾海峡上空で実際に中国軍機、台湾軍機のどのような活動が繰り広げられているかは必ずしも明らかでないが、中台双方にとってそこは非常に敏感な空域であることは間違いない。実際のところ、たとえば二〇一八年五月には中国軍のＹ八「長距離電波妨害機」がＭ五〇三のみならず台湾海峡中間線を台湾側へ超えて飛行したことが台湾で伝えられた[52]。

ところで、台湾海峡のほぼ中間に、台北ＦＩＲと上海ＦＩＲの境界がある。台北ＦＩＲ内には、前述した四つの飛行制限空域の東側に接するようにして台湾海峡に沿う航空路Ｌ一がある。さらに前述したように三本の航空路が台湾本島から金門・馬祖島へ伸びており、そのうちとくに台北・金門島間のＷ二とＷ八は台湾軍との調整の

下に運用されている。[53] つまり台湾側にも、当然のことながらこの空域が軍事安全保障上極めて重要であるという認識があり、それを重視しつつこの空域を運用している。他方、相対する上海ＦＩＲ側にこれまで述べてきたような新たな航空路が設定され問題化したのである。ＦＩＲの境界はいずれも航空交通管制のための便宜的な区画であるとはいえ、中国には近年、それを国家安全保障と結び付けて扱おうとする概念や行動が見られる。[54] そうした中で、中国がＦＩＲ内の航空路を軍事的に利用しないと断言することはできない。

現に日本の南西空域における中国軍機の活動の中で、航空路を巧みに利用していることを疑わせる事例がいくつか見られる。たとえば二〇一八年二月二十七日に中国のＹ九情報収集機が対馬海峡上空を往復飛行した際や、二〇一七年十二月二十日のＹ八電子戦機の東シナ海での飛行、二〇一六年八月十九日のＨ六爆撃機の対馬海峡上空での飛行等、いずれも日中間の幹線航空路であるＡ五九三の「福江・アカラコリドー」（韓国の仁川ＦＩＲ内にあるが、韓国の管制当局は関与せず、日中の管制当局によってのみ管制されている空域）に一部沿って飛行していると思われる航跡がある。[55]

中台関係にとって長年にわたり非常に敏感な台湾海峡上空の空域において、たとえ航空交通のための航空路開設とはいえ現状変更が施されることに、台湾側が何らかの安全保障上の脅威を見出すことは当然であろう。

第六節　結語

これまで検討してきたことから明らかなように、航空路Ｍ五〇三に、台湾側はさまざまな意味で振り回されてきたように思われる。この航空路が台湾の国防に関わる軍事安全保障に不都合な影響を及ぼすと憂慮されたことはたしかである。その憂慮とともに、台湾側には、中台関係が安定化あるいは好転することへの期待感や対中信

頼感が、民間航空分野での中国による一方的な航空路設置と運用によって損なわれたという失望感もあったであろう。そして台湾側が春節期間の中台路線の増便を認可しないという対中対抗措置が、かえって台湾自国民の混乱と反発を招くという結果をも生じさせてしまった。中国がそこまでを見通して意図的に航空路使用を強行したとする確証は見当たらない。しかし近年の中国の航空交通管制や空域統制管理の動向を考慮すれば、そこに中国のしたたかな計算と目論見をうかがうことができる。台湾国民の自国政府に対する反感や批判を巧みに誘導したのは、中国による現状変更措置であったとも解釈できるのである。

また、こうした中国による現状変更志向に対し、台湾が対等に応じることができないという状況がそれを後押ししていると思われる。本稿冒頭で述べたように、航空輸送の安全性と経済性を確立するのに有意義なＩＣＡＯに台湾が非加盟であることはその一つの要因である。航空路の設定と運用は、ＩＣＡＯによって調整され、その総意によって決定されるべきであるにもかかわらず、台湾はそれに参与することができない。それは国際社会における台湾の存在という意味からすれば、その生存空間が狭められていると言い換えることもできよう。台湾が中国の現状変更志向に異議を唱えようとしても、その術を有していない、あるいはその場を失っている状況が続けば、変更の結果がいずれは新たな現状になりかねない。その意味では、現状とは相対的なものであって当事者にとってのその時点での現状が確保され維持される保証はないとはいえ、航空分野のように国際協調が必要とされる場面でも、台湾は主体性を発揮することができなくなっている。

台湾はこのところ相次いで、国交関係を失いつつある。二〇一六年十二月にはサントメ・プリンシペが、二〇一七年六月にはパナマが、そして二〇一八年には五月にドミニカ、ブルキナファソが、八月にはエルサルバドルが次々と台湾との国交を断絶し、中国との国交を樹立した。周知のように、中国は国交樹立に際して、一貫して「一つの中国」を認めさせる原則を堅持している。こうした台湾にとっての外交空間の喪失は、中国による外交

空間の拡大と一体であり、中国によって外交分野における現状変更が推し進められている。このような大きな現状変更と並行して、台湾をめぐるさまざまな現状変更が進行しているのである。

（1）「台湾、外交に中国の壁　ＩＣＡＯ総会出席できず」、『日本経済新聞』電子版、二〇一六年九月二十三日、https://www.nikkei.com/article/DGXLASGM23H6N_T20C16A9FF1000/。

（2）ちなみに台湾は、二〇一六年十一月の国際刑事警察機構（ＩＣＰＯ）年次総会へのオブザーバー参加も認められず、二〇一七年五月の世界保健機関（ＷＨＯ）総会へのオブザーバー参加も認められなかったが、いずれも台湾は中国によって阻止されたと主張している。

（3）「中国民航局：六家外航還没改渉台名称」、『聯合新聞網』二〇一八年七月十三日、https://udn.com/news/story/7331/3250932。「四四航空公司屈服中国悪覇」、『蘋果日報』二〇一八年五月二十五日、https://tw.appledaily.com/headline/daily/20180526/38024862。

（4）ただし変更方法は各社さまざまである。ちなみに日本航空と全日空は、「台湾」の表記をやめた代わりに、「東アジア」という地域名の中から就航する台湾の都市名を選択する方式とした。

（5）航空交通管制のためのＦＩＲについてや、中国にとってのＦＩＲの概念が異質であることについては、拙稿「中国の空域統制と再編成」、安田淳・門間理良編著『台湾をめぐる安全保障』、慶應義塾大学出版会、二〇一六年三月、一八一～二一六頁、参照。

（6）「国台辦談Ｍ五〇三航線：希望台湾社会多一份理解、少一份疑慮」、『新華網』二〇一五年一月十四日、http://www.xinhuanet.com/tw/2015-01/14/c_1113991666.htm。

（7）義務位置通報点とは、航行中の航空機が航空交通管制機関に対して位置通報することを義務付けられた地理上の地点のこと。ウェイポイントとは、経路、計器進入方式または位置通報のために前もって定められた無線施設からの相対的位置、航空路のインターセクションまたは緯度・経度で表示された地理上の地点のことをいう。国土交通省航空局監修・ＮＰＯ法人 AIM-JAPAN 編纂協会編『Aeronautical Information Manual-JAPAN』第六十八号、日本航空機操縦士協会、二〇一八年六月、五―一〇、一二―一七、及び一二―一八頁。

（8）「中想劃新航線　扁朝時美施圧取消」、『自由時報』二〇一五年一月十五日、http://news.ltn.com.tw/news/focus/paper/847614/print。
（9）「M五〇三航線是有利於台海穏定恵澤民衆的和平通道」、『文匯報』二〇一五年三月二十三日。
（10）「陸民航局：国際組織歓迎M五〇三設立」、『中央通訊社商情網』二〇一五年三月四日、http://www.cnabc.com/news/aall/20150304071 6.aspx。
（11）ただし国際定期航空操縦士協会連合会（ＩＦＡＬＰ）は、航空路M五〇三が運用されるようになってからも、航空路A四七〇では管制都合による遅延が恒常的に発生しており、M五〇三の設置が遅延解消の根本的な改善になっていないと指摘している。『日乗連ニュース』（日本乗員組合連絡会議企画会議）No. 40-35、二〇一七年七月十四日。
（12）航空情報機関が発行する航空機の運航に必要な情報の一種。航空関係施設、方式、危険等に関わる情報で、運航関係者にとって不可欠なもの。前掲『Aeronautical Information Manual-JAPAN』第六十八号、一二―一一頁。
（13）中国は高度をメートル表記しているが、航空分野においてはフィート表記が一般的である。
（14）原文では、「AIRCRAFT SHALL ESTABLISH A LATERAL OFFSET AT A DISTANCE OF 4 NAUTICAL MILES TO THE WEST SIDE OF M503 WHILE OPERATING FROM PONEN TO LELIM.」と表記されている。Latest AIP Amendment NR. 02/15, JAN.1, 2015, 15/17. 注（19）も参照。
（15）「中台：台湾海峡新航路、運用延期で合意」、『毎日新聞』二〇一五年三月三日朝刊。
（16）「台湾海峡　運航開始を延期　中間線航空路で中国譲歩」、『産経ニュース』二〇一五年三月三日、http://www.sankei.com/world/print/150303/wor1503030037-c.html。
（17）この『中国航行資料彙編』は一般にＡＩＰ（Aeronautical Information Publication）と言われる資料集で、ＩＣＡＯが定めた基準に則って各国が発行している。当該国の管制空域内を飛行する場合に必要な規定や資料等をまとめたもので、二十八日ごとに改訂される。中国ではこの名称で中国民用航空局が発行する。
（18）たとえば東シナ海上空で日中間を結ぶ幹線航空路の一つであるA五九三の「福江・アカラコリドー」区間では、恒常的にこうした偏位が実施されている。また、航空路監視レーダーの解像度が十分でなく、複数の航空機の識別が困難である場合にも、偏位が指示されることがあると言われる。ただし一般に航空路における偏位は巡航中に航空管

制機関から指示されるものであって、あらかじめＮＯＴＡＭで告示されるのは極めてまれである。国際定期航空操縦士協会連合会（ＩＦＡＬＰＡ）はその方式に潜在的な危険があるとして注意喚起の安全通報を発し、異議を唱えている。“Offsets in En-Route Airspace”, *IFALPA Safety Bulletin*, 24 April, 2015.

(19) ただしこの規定における該当区間は中国語原文では「PONEN 至 LELIM 航段向南運行時」とあり、英訳文では「while operating from PONEN to LELIM」となっている。「至」も「from ～ to ～」も、ある一定区間を表現しているが、その方向性、すなわち南行ということが含意されているように思われる。『中国航行資料彙編』（AIP CHINA）ENR 3.3-41、二〇一五年二月一日。ちなみにＮＯＴＡＭにおいて区間を表す用語としては、「SEGMENT ～――～」がある。

(20) 「民航局：就怕中方偏航超過海峡中線」、『自由時報』二〇一五年三月三日、http://news.ltn.com.tw/news/focus/paper/859501/print。

(21) 「大陸新航線貼近海峡中線　引台湾強烈反弾」、『香港南華早報』二〇一五年一月十四日、http://www.nanzao.com/tc/print/china/46182/da-lu-sin-hang-xian-tie-jin-hai-xia-zhong-xian。

(22) 「M五〇三啓用　港龍航空航班走新航線」、『中時電子報』二〇一五年三月二十九日、http://www.chinatimes.com/print/realtimenews/20150329001287-260409。

(23) 発行に時間を要するＡＩＰに掲載するのでは間に合わない喫緊の情報等が、とりあえずＮＯＴＡＭとして公示され、航空固定回線で配信される。

(24) 前掲「台湾海峡　運航開始を延期　中間線航空路で中国譲歩」。

(25) 中国の航空交通管制は基本的に軍の強い影響下に置かれ、またそこにさまざまな問題が生じていること等については以下を参照。拙稿「中国の空と安全保障―民間航空と軍との相克」、『東亜』（財団法人霞山会）二〇一一年三月号、九六～一〇七頁。

(26) 「両岸民航〝小両会〟在滬挙行工作会議」、『中国民用航空局網站』二〇一五年三月二日、http://www/caac.gov.cn/XWZX/MHYW/201503/t20150302_13981.html。

(27) 「中国大陸試飛M五〇三航線　陸委会：在我方全程監控下進行」、『ETtoday 新聞雲』二〇一五年三月十五日、

https://www.ettday.net/news/20150315/478846.htm。

(28) 「中国東南沿海海上飛行航線M五〇三正式啓用」、『新華網』二〇一五年三月二十九日、http://www.xinhuanet.com/fortune/2015-03/29/c_1114797954.htm。

(29) 「台湾海峡新航空路：二十九日から」、『毎日新聞』二〇一五年三月二十一日朝刊。

(30) 前掲「M五〇三啓用　港龍航空航班走新航線」。

(31) 「両岸間の話し合いにより台湾はM五〇三航空路の権益確保」、『中華民国（台湾）駐外単位聯合網站』二〇一五年三月三十日、http://www.taiwanembassy.org/fp.asp?xItem=602619&ctNode=2237&mp=1。

(32) 「M五〇三航線北上運行及相関銜接航線於一月四日啓用」、『中国民用航空局網站』、http://www.caac.gov.cn/XWZX/MHYW/201801/t20180104_48355.html。

(33) 「大陸が協議経ずに航空路の使用を開始、陸委会は『安全顧みない行為』と厳重抗議」、『Taiwan Today』、https://jp.taiwantoday.tw/print.php?unit=148,149,150,151,152&post=127602。

(34) 「M五〇三争議　北京：盼美客観看待」、『聯合新聞網』二〇一八年一月五日、https://udn.com/news/story/11742/2914600?from=udn-referralnews_ch2artbottom。

(35) 「M五〇三航路近海峡中線、恐觸及我敏感空域」、『聯合新聞網』二〇一八年一月五日、https://www.cw.com.tw/article/article.action?id=5087378。

(36) 「陸啓用M五〇三国防部：威脅空防安全必駆離」、『中央通訊』二〇一八年一月五日、http://www.cna.com.tw/news/firstnews/201801040306-1.aspx。

(37) 前掲「M五〇三航路近海峡中線、恐觸及我敏感空域」。

(38) 前掲「M五〇三航線北上運行及相関銜接航線於一月四日啓用」。

(39) 「中国劃新航線未溝通　民航局：恐衍生飛安風険」、『新頭殻』二〇一五年一月十三日、https://newtalk.tw/news/view/2015-01-13/55759。

(40) 「中国M五〇三航線三／二九蠻横啓用」、『蘋果日報』二〇一五年三月二十一日、https://tw.appledaily.com/headline/daily/20150321/36449158/。しかし実際には、W一二二もW一二三も、台湾側の既設の航空路と交差しない

ように、つまりこれらを飛行する航空機が相互に接近しないように設計されているように思われる。台湾本島からの航空機が馬祖・金門島へ進入する、あるいはそこから出発する際に、中国大陸側からの航空機がW一二二やW一二三の最接近部付近を上昇・降下した場合、相互に比較的近い高度になることはないとは言えないが、これら航空路の一般的な使用巡航高度には一万フィート程度の開きがあるため、運用上問題ない。なお、計器飛行方式における通常の垂直間隔は千フィートないし二千フィート、横間隔は三マイルないし五マイルである（条件によって異なる）。

（41）「台媒：遼寧艦四日深夜穿越台湾海峡並未〝繞台〟」、『環球網』二〇一八年一月五日、http://mil.huanqiu.com/china/2018-01/11500161.html。「大陸遼寧艦新年開訓　回程恐繞台」、『聯合新聞網』二〇一八年一月九日、https://udn.com/news/story/11311/2919240、等参照。

（42）「中国一騙再騙M五〇三劃設後共機並未往後撤」、『自由時報』二〇一八年一月十日、http://news.ltn.com.tw/news/politics/breakingnews/2308286。

（43）「M五〇三航線争議昇級一七六春節加班機暫不獲批五万人或滞台」、『星島日報』二〇一八年一月十八日、http://std.stheadline.com/instant/articles/detail/616755-%E4%B8%AD%E5%9c%8B-。

（44）「M五〇三争議　相当籲北京採取弥補措施」、『中央通訊』二〇一八年一月十九日、http://m.cna.com.tw/news/firstnews/201801190246.aspx。

（45）林郁方「小英没看到的両岸小門」、『国政分析』（財団法人国家政策研究基金会）二〇一八年一月二十三日、https://www.npf.org.tw/printfriendly/18070。

（46）「海基会建議小三通回台　台商怒了：干脆叫我們游泳回去過年！」、『観察者』二〇一八年一月二十九日、http://www.guancha.cn/society/2018_01_29_445014.shtml。

（47）「東航、厦航被迫取消一七六班両岸春節加班機」、『八頻道新聞及時事節目』二〇一八年一月三十日、https://www.channel8news.sg/news8/latestnews/20180130-wld-tw-flight/3947432.html。

（48）「台湾都報復大陸両天了！被罵爆的陸委会：没啊、人家只想喊個話・・・」、『環球網』二〇一八年一月二十日、http://Taiwan.huanqiu.com/article/2018-01/11539998.html 等。

（49）たとえば「密集挑釁　共機両月九度繞台」、『蘋果日報』二〇一七年十二月十九日、https://tw.appledaily.com/

headline/daily/20171219/37877962、等。

(50) 中華民国一〇六年国防報告書編纂委員会『中華民国一〇六年国防報告書』、国防部、二〇一七年十二月、台北、三十八頁。ただしここに挙げられた中国軍機の飛行ルートは台湾の東方と南方のみであり、台湾海峡の例はない。

(51) 「国防部公告：台澎金馬周囲二四浬為我限制海域」、『中国時報』一九九二年十月十四日。この背景には、当時、中国の民間機がハイジャックされて台湾へ飛来する事案が頻発していたこともあると思われる。

(52) 「陸遠程干擾機部分航跡超出M五〇三航路！運―八再台海両度越中線」、『中時電子報』二〇一八年五月十八日、http://www.chinatimes.com/newspapers/20180518000107-260301。ただしこの報道によれば、中台両軍ともに平時における任務飛行の際には、自軍に敵軍と誤認識されないため、機上のトランスポンダー（二次レーダーの質問パルスに対して応答パルス信号を自動的に発信する識別装置）をオフにしてはいけないことになっていると言われる。したがって、そうした航空機はその行動を容易に捕捉されることになる。

(53) 『AIP TAIPEI FIR』（中華民国民用航空局飛航管制組）、ENR.3.1-10 及び 3.1-13。

(54) 注（5）を参照。

(55) これ以外にも数件あり、いずれも防衛省統合幕僚監部のホームページで公開されている「報道発表資料」による。ちなみに、航空自衛隊の緊急発進実施状況は、二〇一六年度は合計千百六十八回と突出して過去最多を記録したものの、二〇一七年度は九百四回で二〇一四年度（九百四十三回）から二〇一五年度（八百七十三回）並みとなった。また中国機を対象とする回数も、二〇一七年度は五百回で二〇一四年度（四百六十四回）から二〇一五年度（五百七十一回）並みとなった。ただし二〇一八年度第1四半期の中国機に対する緊急発進回数は百七十三回で、二〇一七年度同時期の百一回に比べて七十二回も増加している。