

感染症の制御における海港検疫と海運の位置

－海上交通の安定を視座として－

大河内 美 香

(東京海洋大学大学院海洋科学技術研究科准教授)

目 次

- 1 はじめに
- 2 エボラ・ウィルス感染症のまん延防止における沿岸国管轄権と国際機関の権限
- 3 沿岸国の入港規制権限と外国船舶の通航権
- 4 海上交通の安定における検疫の意義
- 5 おわりに

1 はじめに

2013年12月、ギニアで始まったエボラ・ウィルス感染症 (Ebola Virus Disease/EVD) の流行は、リベリア、シエラレオネへと、感染地域の範囲を拡大した。世界保健機関 (World Health Organization/WHO) は、2015年8月26日、同月23日までの全世界のEVD感染者の累計が28,041人、死者が11,302人となったことを報告した¹。

こうしたEVDの感染拡大の速さや致死率の高さから、感染地域周辺のアフリカ諸国は、陸域の国境閉鎖、感染地域からの住民の入国拒否に加え、感染地域からの船舶入港禁止等の措置をとった。これらの措置は、各国の領域主権に基づく裁量の範囲内の措置として法理論的にはひとまずは認められるものの、海事法と海洋法の歴史的発展を支えてきた海上交通の安定という観点からは、沿岸国の海洋領有の意味と船舶交通規制の限界を明らかにしておく必要がある。

海上交通・通商の安定と外国船舶の通航規制の関係は、紀元前後の古代ローマの時代から、海洋の法的性質を決定する重要な諸元の一つであった。その後、14世紀、地中海、アドリア海を中心に海上輸送を担った商船団と沿岸諸都市国家は、船舶・人・物資の移動と同時に感染症の病原体も国境を越えて移動することを経験した。その結果編み出された施策は、海上通商・物流を遮断・途絶させることなく、病原体のみをふるいにかける手段、「検疫」(quarantine)であった²。他方、21世紀、地中海の島国マルタは、EVD感染国ギニアを出港した船舶の領海通航と入港を拒否した。この事例は、現代においても、沿岸国の海洋領有権の意味と、外国船舶の領海内通航・入港の可否との理論的關係を、海上交通の安定という視点から整理する必要があることを示している³。

さらに、各国の権限に基づく措置と別に、国際機関もその権限に基づきEVDのまん延

防止に努めている。国際公衆衛生の維持・促進のための専門機関であるWHO、国際の平和と安全の維持を任務とする国連安全保障理事会（安保理）、国連総会がこれにあたっている。国際機関は、各国が主権に基づき入港・入国を規制するのと対照的に、加盟国に対し、国際規則や決議に基づき交通・通商の維持を要請する。

沿岸国と国際機関の方針の差は、国内への病原体の侵入を防止して国内公衆衛生を維持しなければならない沿岸国と、国際公衆衛生を維持しつつ海上交通の安定と船舶航行の自由を保障しなければならない国際機関との、保護法益の対立を端的に示している。国家の領域主権・領有権の尊重と、船舶航行の自由の保障は、いずれも確立された国際法上の原則であるから、その限界の画定と相互の調整のためには、沿岸国の海洋領有権・管轄権と、船舶の通航権の理論的内実を把握する必要がある。

この議論状況を踏まえ、本稿は、沿岸国管轄権の限界と、航行の自由の限界を考察する。考察の素材として、各国及び国際機関による船舶の入港規制権限と、14世紀以来、地中海の商船団と沿岸諸都市国家との間で形成された検疫の制度が、現代の日本ではいかなる法制度として機能しているかを把握する。理由は、第一に、感染症の病原体の侵入を防止しつつ、船舶航行の自由と海上交通を維持する手段として、検疫が現在もその意義と機能を失っていないからである。第二に、検疫の現代における機能を考察する作業を通じて、海洋の利用における国家の管轄権の法理論的意味の解明を試みることは、海洋の利用をめぐる紛争の解決のための基盤研究となり得るからである。近時の、船舶を利用した難民の流入、人身売買等、海上交通の適正な利用と発展を阻害する問題への対応のほか、大陸棚の共同資源開発の権利や接続水域における規制権の法的性質の解明にとっても必要な基礎的知見を提供し得る。

従って、本研究は、沿岸国法益を害し得る諸元に基づく通航・入港禁止措置と船舶航行の自由との関係を理論的に整理し、よって海上交通の安定の一助となる知見を整理する。

2 エボラ・ウィルス感染症のまん延防止における沿岸国の権限と国際機関の権限

2.1 エボラ・ウィルス感染症のまん延

エボラ・ウィルス感染症（EVD）は、フィロウイルス科（*Filoviridae*）に属し、動物（チンパンジー、サル、ゴリラ、コウモリ等）から人へ、また人から人へと血液等を通して感染する。自然宿主はオオコウモリ（fruit bat）と推測されるが特定できていない。サルは人間と同じ終末宿主にすぎない。ウィルスの形状は、短径80～100nm（ナノメートル。1 nm=0.000001mm）、長径700～1,500nmである⁴。EVDの典型的な症状は、発熱、下痢等であり、出血を常に示すものではないため、当初のエボラ出血熱（Ebola haemorrhagic fever）にかわり、近時はEVDの名称が用いられる。致死率は30%～90%の間で推移する⁵。

EVDには5つの種がある。①ザイール株（1976年発見。特徴は高致死率、高病原性。）、②スーダン株（1976年発見。特徴は①より低い致死率。）、③ブンディブギョ株（2007年発見。）、④タイフォレスト株（1998年発見。）、及び⑤レストン株（1998年発見。フィリピンから米国ヴァージニア州に輸入されたサルから発見。）である。①～④がアフリカ熱帯雨林で生じたEVDの原因であり、2015年の流行の原因は①である⁶。

EVDの最初の事例は、1976年、中央アフリカの2か所でほぼ同時に発生した。一方は、コンゴ民主共和国（旧ザイール。以下、コンゴ民）北部のヤンブク（Yanbuku）のエボラ川流域であった。教会病院で感染が拡大し、感染者318名、死者280名（致死率88%）であった。他方は、スーダン南部ヌザラ（Nzara）の綿工場で284名が感染し151名（致死率53%）が死亡した。それぞれ①ザイール株と②スーダン株である。

1994年には、ガボン北東のイヴィンド（Ivindo）川の金鉱で、チンパンジーとゴリラに接触した各1名と、その後32名がEVDの症状を示した。患者が移送された下流域の病院と民間療法士を介して感染が拡大し、感染者49名、死者29名（致死率60%）であった。2年後、この川の40km下流の村で、チンパンジーに接触した18名がEVDの症状を示した。さらに31名が発症し、致死率68%であった。

1995年、コンゴ民、首都キンシャサの480km東、人口20万人の都市キクウィト（Kikwit）近郊で、伐木に従事した住民がEVD症状を示し、家族、医師らに感染が拡大した。8月までに245名が死亡した。①ザイール株である。大都市での感染拡大であった。

1996年、ガボン中央部の伐木場で、7月に1例、6週間後に1例の症例が生じた。3例目の発症者は民間療法士を訪れ、療法士から感染が拡大した。数名は首都リーブルヴィル（Libreville）の病院で死亡した。病院で医師が感染し、医師は治療のため南アフリカのヨハネスブルグに向かい、現地で看護師1名が感染し死亡した。感染者の移動による西海岸中央部ガボンから南端の南アへの感染拡大であった。

2000年、ウガンダでは、②スーダン株による死者が224名（致死率53%）発生したことに加え、2007年、コンゴ民と国境を接する西部山間部ブンディブギョ（Bundibugyo）で、感染者116名、39名の死亡例が報告され、③ブンディブギョ株がCDCにより初めて確認された。

2001年から2002年にはガボンとコンゴ民の北部国境では、ガボンで65例（死者53名）、コンゴ民で32名（死者20名）の感染があった。2002年から2003年にはコンゴ共和国ムボモ（Mbomo）地区で感染者143名、死者128名が生じ（致死率90%）、同地区では2005年に再び感染が流行している。2007年から2009年には再度コンゴ民でも感染が流行した。

2013年末に始まったEVDの流行の特徴は、特定の河川流域や工場、金鉱等に限定されず、アフリカ諸国の首都、大都市に拡大し、国境を越え他国に侵入し、船舶・航空機を通じてアフリカ大陸以外の国にも拡大した点である⁷。しかし、1995年のコンゴ民、1996年の南アのように、人の移動に伴う感染地域の拡大は、1990年代には既に発生していた。

2.2 沿岸国の権限と国際機関の権限

2.2.1 沿岸国の権限に基づく入港禁止等の措置

EVDの感染拡大を受け、西アフリカ諸国は、船舶・航空機・人・物資を通じた病原体の侵入を防止するための入国規制を行った。たとえば、ボツワナは2014年8月18日、ギニア、シエラレオネ、リベリアに滞在した市民の入国を禁止した。ケニアも、上記3か国から、又は当該国を経由してくる渡航者の入国をすべての入国地点で同月19日以降禁止した。カメルーンは、28日、3か国に加え、ナイジェリア、コンゴ民からの物品輸入、人の入国を、すべての港湾、空港、陸路国境で停止した。この措置は、第三国を経由しても適用され、また新たに感染が確認された国も対象に追加する。他方、コート・ジボワールのアビジャン港湾当局は、同月12日、入港21日以前までに感染国に寄港した船舶の入港制限を課したが、14日には制限を解除し、入港時に衛生措置を課すものとした⁸。

各国が領域主権に基づいて入国規制を実施する中、マルタは、外国船舶の領海通航を拒否した。マルタは、ギニアからウクライナへ向かう商船ウェスタン・コペンハーゲン（香港登録）の寄港地であった。該船の乗員21名のうち、フィリピン国籍の船員1名が発熱等の症状を示していたため該船がマルタに医療支援を要請したところ、マルタは警備艇を派遣し、該船の領海通航を拒否し、他国の港に向かうよう指示した⁹。その結果、該船は、イタリアのシシリア島に入港し、当該乗員は、現地でEVDの感染でないことが判明した。

各国の措置の法的評価は、主権に基づく正当な権限の行使として是認し得る一方、海上通商の安定と船舶航行の自由の保障との関係が問われることも否定し得ない。

2.2.2 国際機関の権限に基づく取組み

各国の措置と並んで、国際機関もEVDのまん延防止の措置をとったが、各国が入国・移動の制限を課したのと対照的に、医療関係者の派遣、資金・物資の供与等の支援を行った。

WHO¹⁰は、2014年8月8日、EVDの流行を「国際的に懸念される公衆の保健上の緊急事態を構成するおそれのある事象」(Public Health Emergency of International Concern/PHEIC)に該当すると宣言した。PHEICは、2005年改正の国際保健規則(International Health Regulations/IHR(2005))に基づき認定される。IHR(2005)は、加盟国に対し、原因を問わず国際的な公衆衛生上の脅威となるすべての事象を了知した場合、24時間以内にWHOに通告することを義務付けている(IHR(2005)6条)。新興感染症(Emerging Infectious Diseases)への効果的な対策の必要から、加盟国との協力体制を強化したものである。通告を受けたWHOは、加盟国に対し、感染者及び感染が疑われる者の出入国制限や、一定の条件のもとでこれらの者の入国拒否が可能であることを勧告する。また、附録第一の1.(b)「指定した空港、港及び陸上越境地点における活動」として検疫を実施できるものの、IHR(2005)2条は、その目的として、国際交通に対する阻害を回避し、疾病の国際的拡大を防止することを挙げている¹¹。

さらに、安保理は、安保理決議2177号¹²で西アフリカにおけるEVDのまん延が「国際の平和及び安全に対する脅威」であると認定し以下のとおり決議した。第1パラグラフでは、リベリア、シエラレオネ及びギニアに対し、感染が疑われる場合の隔離や国境を越えた流行に対処するため、二国間又は多国間機構の支援を得て、国境管理を含む取組みを奨励した。しかし、第3パラグラフでは、流行国に対する貿易・渡航制限の有害な効果に懸念を表明し、さらに、第4パラグラフでは、加盟国に対し、感染拡大に対する取組みを損なう一般的な渡航・国境の制限の解除を求め、航空・海運会社に対し流行国との貿易や輸送の接続路線を維持することを求めている¹³。本決議が採択されたのは2014年9月18日であり、8月以降、各国の入国規制が相次いだ直後であった¹⁴。

国際機関が、感染症のまん延防止に努めつつも、通商・交通の自由を考慮する背景には、海事法・海洋法の形成と発展の根幹である海上交通の安定や船舶航行の自由の限界と、各国の主権の限界との関係が整理されていないという議論状況がある。

3 沿岸国の入港規制権限と外国船舶の通航権

3.1 沿岸国の入港規制権限の法的性質

沿岸国は、外国船舶の入港の可否を主権に基づいて判断することができ、外国船舶の入

港を認める法的義務はない¹⁵。裏側から述べれば、外国船舶は他国の港への入港の権利を有しない。例外的に、船舶が海難や荒天に遭遇した緊急時、不可抗力の場合、入港が認められる。

他方、沿岸国が、他国と通商航海条約を締結し、開港の義務を定め、また最恵国待遇を約定する場合は、当該条約上の義務として外国船舶の入港を認める国際義務を負う¹⁶。たとえば、「海港ノ国際制度ニ関スル条約及規程」(1923年)は、2条(船舶等の均等待遇)で相互主義の原則に基づき、海港における出入港の自由と使用の便益に関し、本国船舶又は他の国の船舶に与えると同等の待遇を、他の締約国の船舶に対して与える義務を定めている。こうして沿岸国による外国船舶の入港規制の法的性格は、概ね決着している。

しかし、船舶航行の自由を実質的に確保するならば、沿岸国は、外国船舶が補給等の目的で入港することを認める義務を負うとの立論も不可能ではない¹⁷。こうした立論が一義的に否定されない背景には、次の二つの議論枠組みの存在がある。

一つ目は、入港の権利を認めることを出発点とした上で、沿岸国法益を害する場合に入港を規制できるとの理論構成をとるか、入港の権利がないことを出発点とした上で、緊急時又は条約上の義務がある場合は入港を認めるとの理論構成をとるか、という道筋の違いが実際の入港の可否の結論に大きな違いをもたらさないことである。違いが生じるのは、入港の可否に関する国際義務違反が問題となる場合に、沿岸国と船舶の旗国との間で、いずれの国が相手国の違反を主張・立証する負担を負うかという証明責任の分配においてである。

二つ目は、入港の権利の存否は、国家主権概念とその限界の画定という法理論的問題であると同時に、領域主権と外国船舶の通航権・入港権の調整¹⁸という、実質的・実体的判断による均衡点の模索でもあるから、いずれの議論枠組みにおいて判断するかによって結論に差を生じ、沿岸国の領有権と外国船舶の通航権の限界を画する統一的判断基準が確立されていない点である。

EVDのまん延を機に顕在化した、感染症の侵入防止という沿岸国法益と、海上交通の維持という国際社会の法益の対立は、沿岸国の通航・入港規制権限と、船舶航行の自由の保障の法理論的關係が完全には解明されていないことを示している。

3.2 沿岸国の領有権と外国船舶の通航権

3.2.1 沿岸国の領有権概念の生成と展開

領海での外国船舶の通航権を支える法概念は、公海自由の原則であるが、その確立は1840年前後である¹⁹。むしろ、船舶航行の自由が沿岸国の領有権と相互に限界を接し、領有権主張と表裏一体である点からは、沿岸国の海洋領有の性質を整理する必要がある。

海洋領有の主張で著名なものは、紀元前後、地中海を支配したローマ人の表現である「われらの海」(*nostrum mare*)の概念である。しかし、その表現が、海洋を陸域の延長として包括的に領有・支配することを含意しながら、法理論的説明としては、ローマ法上の所有権概念との整合性をもって、海洋が空気と同様「すべての人に共通のもの」(*res communes omnium*)であり私人や国家の所有権の対象となり得ないと整理された。支配の実態も、海上通商の安全確保、ロード海法(*Lex Rhodia*)の導入による海事法の整備等、機能的で、对人的管轄権・規制権(*imperium*)であり、海洋そのものに対する、対物的所有権(*dominium*)ではなかった²⁰。

次に、ローマ帝国の支配終結後、地中海沿岸のヴェネツィア、ジェノヴァ等の都市国家が沿岸海域で課税権、軍艦の入域拒否の権限を行使した。この課税権・入域規制が規制権にすぎないか、海域の領有権・主権であるかは自明ではない²¹。

さらに、広範な領有権主張では、1493年と1506年のローマ教皇アレキサンドル6世が大勅書（*Inter Caetera*）で認めたポルトガルとスペインの海洋分割がある。続いて英国は、テューダー朝エリザベス1世統治下での海洋自由の主張から、スペイン艦隊の排斥とステュアート朝ジェームズ1世の即位を経て「イギリスの海」（*Oceanus Britannicus*）の主張へと転換した²²。しかし、英国が沿岸海域での主権行使に持たせた意味は、当該水域を中立水域として交戦国間の戦闘を排除することにあった。中立水域確保のための同様の理論構成は、バインケルスフークの着弾距離説に見られる。この着弾距離説が3海里領海幅員の根拠として誤解されるのも、翻訳の問題のみならず、海洋領有の法的性質を、陸域と同様の主権と位置付けるか、機能的な管轄権の束と理解するかが根源的に解決していないことが遠因であろう²³。

最後に、海洋自由の論拠に挙がるグロティウスの『自由海論』（*Mare Liberum*, 1609）が、内海、湾、海峡、海岸から目の届く範囲の海域に対する沿岸国の領有を認めていた点も、船舶航行の自由が領有権主張と境界を接することを示唆している。グロティウスの論じた公海の自由は、今日、慣習国際法上の確立した法原則となり、実定法上も海洋法条約87条により保障される。しかし、航行の自由を論拠に、沿岸国の海洋領有をどこまで切り崩すことができるかは確定していない²⁴。

3.2.2 外国船舶の通航権に関する実定法の規律

領海での外国船舶の通航権に関する実定法上の規定では、国連海洋法条約17条が、「すべての国の船舶は、沿岸国であるか内陸国であるかを問わず、この条約に従うことを条件として、領海において無害通航権を有する」旨定め、外国船舶の無害通航権を認める。通航は、同18条が「内水や停泊地、港湾施設に寄らずに領海を通過すること、内水に向かって、又は内水から航行すること、内水の外にある停泊地、港湾施設に寄ることを目的として領海を航行すること」と定義し、いずれの場合も「継続的かつ迅速に」航行することを要する。さらに同19条で、無害通航に該当しない航行が例示列挙されている。

入港との関係で留意すべき点は、上記18条が、寄港せずに領海を航行することと、寄港を目的として領海を航行することを並べて示しており、単なる通過のための通航と、港湾への立入りのための通航で扱いを異にすべきか、論じる余地は残る²⁵。

次に、同21条は、沿岸国が無害通航に関する国内法令を制定できる旨定めるが、外国船舶による当該国内法令違反をもって、直ちに該船の通航が無害でないことを帰結し得るかについて学説は分かれる。沿岸国法令違反と有害性を一義的に結びつけるか否かの判断には、国内法令遵守という沿岸国の保護法益と通航権の関係が反映される。

最後に、国内法令違反を根拠に、沿岸国が、領海通航中の外国船舶に対し執行管轄権を行使し得るかについて、肯定する学説の他、国際礼讓により管轄権行使を自制する学説と、国際法上、執行管轄権は行使し得ないとする学説があり、これらの議論の対立も、国家領域としての領海の法的性質、領海における沿岸国の管轄権の性質、領海内の外国船舶の地位等に対する位置づけの違いを反映している²⁶。

4 海上交通の安定における検疫の意義

4.1 日本の入港規制権限と外国船舶の通航権—海港検疫の現代的意義

日本は、感染症の侵入防止のために「検疫法」を定め、法に従い検疫を実施し、一律の入港規制による海上通商と物流の遮断を回避している。

検疫法の目的は、「国内に常在しない伝染病の病原体が、船舶又は航空機を介して国内に侵入することを防止するとともに、船舶又は航空機についてその他の感染症の予防に必要な措置を講ずること」（1条）である。検疫法が対象とする感染症（検疫感染症）は、「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律」（感染症法）に定められている。具体的には、感染症法の一類感染症（EVD、クリミア・コンゴ出血熱、痘そう（天然痘）、南米出血熱、ペスト、マールブルク病、ラッサ熱）、二類感染症（新型インフルエンザ、鳥インフルエンザH5N1）及び四類感染症（デング熱、マラリア）の11疾患である²⁷。検疫感染症以外の感染症が外国において発生し、検疫を行わなければその病原体が国内に侵入し、国民の生命及び健康に重大な影響を与えるおそれがあるときは、政令で感染症の種類を指定し、1年以内の期間に限って検疫法の全部又は一部を準用し病原体の進入を防ぐことができる（34条）。検疫は、検疫法施行令別表1に掲げる全国89港の検疫港で実施し、日本の港に入港する外国から来航したすべての船舶は検疫を受け、検疫後でなければ、入国、上陸、貨物の陸揚げができない（4条1項）。

以上のとおり、検疫は、一律の入港禁止を回避して海上輸送の安定を確保するという実質的意義を持つ。加えて、公衆衛生の維持という沿岸国法令の保護法益をもって通航・入港を規制することの可否という理論的問題に対しても、外国船舶に対する沿岸国の立法管轄権と執行管轄権の行使を認める国家実行であり、海洋領有の法的性質を示唆する意義を持つ。とくに、近時の日本は、感染症以外の要因についての入港規制権限を規律する国内法制を整備しており、沿岸国管轄権の確立と強化を図っている。

4.2 入港規制に関する国内法制

日本の港湾の管理・運営は、「港湾法」に従い実施される。同法は、港湾の適正な管理と運営のため港湾管理者が規制を行うことを認め、管理・運営に支障が生じる場合、港湾管理条例等に基づき港湾施設の使用を拒否できる。ただし、港湾法13条2項は、海港ノ国際制度ニ関スル条約及規程を受けて、「港務局は、何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない」ことを定めており、恣意的な、又は特定の旗国の船舶に限定した入港規制はできない。

沿岸国は、入港条件を遵守すると期待できない外国船舶の入港を拒否することができる。東京都港湾管理条例は、22条に密輸・密入国・テロ等の犯罪に関与する等、安全を害するおそれの強い船舶の入港につき都民の安全確保を目的として入港を制限する規定を設けた。新潟県港湾管理条例4条4項も、「知事は、船舶の入港により、県民の生命、身体又は財産その他県民生活の安全が害されるおそれの強い場合として規則で定める場合には、港湾を利用させないことができる」ものとし、さらに同条例施行規則2条の4では、感染症のまん延防止の目的も明記している²⁸。安全目的での入港規制については、2004年、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」が制定され、平和と安全の維持のために政府が指定した外国船舶等の入港を禁止する措置をとることができる。

さらに同年、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（国際船舶・港湾保安法）が制定されているが²⁹、本法は、「海上人命安全（SOLAS）条約」の改正と「ISPSコード（船舶及び港湾施設の国際保安規則）」（2002年）の国内担保法である。船舶自動識別装置（AIS）の導入、船体等への船舶識別番号の表示、保安計画の策定等を義務付けた上で、寄港国がポート・ステート・コントロール（PSC）を通じて、違反船舶の入港拒否、港からの排除の強制措置により履行確保を図る。ただし、急迫した脅威があり、その脅威を除くため他に適切な方策が無い場合に限り、執行管轄権の行使に慎重を期する。

さらに、領海内の外国船舶の通航についても法整備が進んでいる。日本の領海及び内水における外国船舶の航行の秩序を維持するとともに、不審な行動を抑止し、領海等の安全を確保する目的で、2008年、「領海等における外国船舶の航行に関する法律」（外国船舶領海通航法）が制定された。沿岸国が国際法上有する権利に基づいて、無害通航に該当しない行為を明確化し、違反に対処することを可能にした。

日本の国内法制が、港湾の管理に加えて領海内の通航権についても国内法制の拡充を図ったことは、沿岸国主権・管轄権と無害通航権が、相互にその限界を接することに鑑みれば、海洋領有、港湾・領海の法的地位、船舶航行の自由という、海洋法の核をなす概念と法理論の形成と発展を担いつつあると評価し得る。

5 おわりに

慣習国際法及び海洋法条約は、船舶航行の自由に基礎づけられた領海の無害通航権を確立した。領海には沿岸国の主権が及ぶことについても、今日、議論はない。その帰結として、港湾には国家の主権が包括的に及ぶから、外国船舶の入港の自由は認められず、沿岸国は条約上の義務に違反しない限り外国船舶の入港を規制し得る。

一方、同じく沿岸国の主権が及ぶ領海では、外国船舶の無害通航権が認められ、その限りで沿岸国の主権は国際法上の制限に服する。この点をもって領海に対する沿岸国の権利を主権とは別個の概念で説明すべきか、さらには沿岸国が領海で行使する権限が「地役権の束」（bundle of *servitudes*）にすぎないとまで帰結し得るかは論じ尽くされていない³⁰。

沿岸国領有権と入港・通航権に関する議論状況のもと、検疫は、海上交通の安定と、感染症の侵入防止を同時に達成するために、現代の高度な海上輸送システムの安定と、越境する諸問題の克服にとって有意義かつ実効ある手段であった。さらに、感染症の侵入防止という具体的な法益の保護における検疫の機能を、理論的に位置付ければ、沿岸国管轄権の行使の一形態として、入港・通航権を規制する沿岸国の権限の証左であった。

四面環海の海洋国家としての海洋領有権の確立と、海運国家としての船舶航行の自由の確立という、相反する法益を確保しなければならない日本にとって、国内立法を通じた、適正な海洋法秩序の構築は重要な課題であり、港湾と領海の管理にかかる近時の国内法制の拡充は、その端緒として高く評価し得る。

残された課題は、港湾の管理、港湾から港湾への海上輸送路の安全、海上輸送システムにおける安全運航管理、輸送路の多様化、チョークポイントの克服等へと、点から線へ、線から面へ、海洋の法秩序を構築することである。かかる課題の克服の工程において、不

可欠の知見を提供できるものは海上輸送システムを担う海運業に他ならない。

紀元前、地中海の商船団は、海上通商の安定のために、海事法と、後には海洋法を形成することとなった。海上輸送の担い手であった商船団が、海運のみならず、海事法と海洋法秩序の構築の担い手であったことは、現代海洋法の発展においても妥当し続けるものである。

本研究は、2014年度山縣記念財団助成による研究「GISを用いた船内閉鎖空間における感染症の伝播と制御の分析—海上交通の安定のために—」の成果の一部です。ここに深謝致します。

-
- ¹ WHOの報告は、<http://apps.who.int/ebola/ebola-situation-reports>, 2015.8.31. (最終閲覧)
 - ² J. M. EAGER, THE EARLY HISTORY OF QUARANTINE: ORIGIN OF SANITARY MEASURE DIRECTED AGAINST YELLOW FEVER, Government Printing Office, 1903, p. 15.
 - ³ 藤田久一「領海における通航制度の史的展開」、林茂久・山手治之・香西茂編『海洋法の新秩序』、東信堂、1993年、73頁は「海の領有と通商の自由のための通航の保障との交錯の問題」を指摘する。
 - ⁴ 米国疾病管理予防センター (Centers of Disease Control and Prevention/CDC), <http://www.cdc.gov/vhf/ebola/resources/infographics.html>, 2015.8.31. (最終閲覧)
 - ⁵ Baize, S., Pannetier, D., *et al.*, “Emergence of Zaire Ebola Virus Disease in Guinea”, *New England Journal of Medicine*, October 9, 2014, p. 1418.
 - ⁶ *Ibid.*
 - ⁷ 2013年からのEVDの感染拡大については、Baize, S., Pannetier, D., *et al.*, *supra* note 5, pp. 1418; QUAMMEN, D., EBOLA, THE NATURAL AND HUMAN HISTORY, Random House, 2014, pp. 105-107.
 - ⁸ <http://www.ukpandi.jp/lpb/lpb988.html>, 2015.8.31. (最終閲覧)
 - ⁹ 2014年9月18日付タイムズ・オブ・マルタの記事より<http://www.timesofmalta.com/articles/view/20140918/local/malta-bars-ship-carrying-ebola.536253>, 2015.9.4. (最終閲覧)
 - ¹⁰ 植木俊哉「国際組織による感染症対策に関する国際協力の新たな展開」、国際問題、642号、2015年6月、21頁。
 - ¹¹ 大河内美香「国際関心事項及び国内管轄事項としての検疫の位置—国際機関と国家の権限の整序—」江藤淳一編『国際法学の諸相—到達点と展望 村瀬信也先生古稀記念』、信山社、2015年、252頁。
 - ¹² 決議は、http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2177 (2014), 2015.8.31. (最終閲覧)
 - ¹³ 世界海事機関 (International Maritime Organization/IMO) も加盟国に対し決議の遵守を勧告した。Circular Letter No.3484, <http://www.imo.org/Documents/3484.pdf>, 2015.8.30. (最終閲覧)
 - ¹⁴ 国連総会は、決議69/1号で「西アフリカにおけるエボラ・ウィルス感染症の拡大を封じ込め、これと闘うための措置」をとることを決議し、以後、WHOとの協力の下、国連エボラ緊急対応ミッション (UN Mission for Ebola Emergency Response/ UNMEER) が展開されることとなる。国連総会決議全文は、http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/69/1, 2015.8.31. (最終閲覧)
 - ¹⁵ 田畑茂二郎『国際法新講・上』、東信堂、1990年、177頁、小松一郎『実践国際法 (第2版)』、信山

社、2015年、114頁。

- ¹⁶ 日米通商航海条約（1953年）19条3項は、「いずれか一方の締約国の船舶も、他方の締約国の船舶及び第三国の船舶と均等の条件で、外国との間における通商及び航海のため開放された他方の締約国のすべての港、場所及び水域に積荷とともに入る自由を有する。その船舶及び積荷は、当該他方の締約国の港、場所及び水域において、すべての事項に関して内国民待遇及び最恵国待遇を与えられる。」と規定する。日本は関税法施行令別表1で開港を指定し、外国船舶に対し開港への入港を平等に認めている。
- ¹⁷ BAATZ, Y., *et al.*, MARITIME LAW, 2nd Ed., Sweet and Maxwell, 2011, p. 355, 山本草二『海洋法』、三省堂、2001年、112頁。判例では1958年のアラムコ（Arabian American Oil Company/ARAMCO）国際仲裁判断が、国際法の一般原則により、すべての国の国際開港は外国船舶に開放されるべきであり、例外的に沿岸国の重大利益にかかわる場合は閉鎖できると判示した。
- ¹⁸ 吉井淳「領海制度の史的展開」、国際法学会編『日本と国際法の100年 第3巻 海』、三省堂、2001年、47頁。
- ¹⁹ BROWNLIE, I., PRINCIPLES OF PUBLIC INTERNATIONAL LAW, 4th Ed., Oxford University Press, 1990, pp. 233-234.
- ²⁰ CHURCHILL, R. AND LOWE, V., THE LAW OF THE SEA, 3rd Ed., Manchester University Press, 1999, p. 71.
- ²¹ この議論は接続水域での沿岸国の管轄権行使にかかる小田・フィッツモーリス論争を想起させる。論争について古賀衛「接続水域の法的地位」、国際法学会編『前掲（注（18））書』68頁参照。
- ²² 明石欽史「海洋法前史－海洋領有をめぐる実行と法理論の素描－」、栗林忠男・杉原高嶺編『日本海洋法研究会叢書 現代海洋法の潮流－第1巻 海洋法の歴史的展開』、有信堂、2004年、15頁。英国の主張を支持するため執筆された著作がセルデンの『閉鎖海論』（*Mare Clausum*, 1635）である。
- ²³ CHURCHILL, R., AND LOWE, V., *supra* note 20, p. 72.
- ²⁴ 領海での法益確保の問題として指摘するのは、吉井「前掲（注（18））論文」、53頁。
- ²⁵ CHURCHILL, R., AND LOWE, V., *supra* note 20, p. 87.
- ²⁶ *Ibid.*, p. 82.
- ²⁷ 検疫法につき神戸大学海事科学研究科海事法規研究編著『概説海事法規』、成山堂書店、2010年、322頁。感染症法につき岡部信彦「感染症法とその改正」、ウィルス54巻2号、2004年、250頁。
- ²⁸ 新潟県港湾管理条例施行規則2条の4は、県民の生命及び健康に重大な影響を与えるおそれのある感染症のまん延を防止することが困難になるおそれが強い場合、港湾の利用を禁止できるものとする。
- ²⁹ 黒田勝彦編『日本の港湾政策－歴史と背景－』、成山堂、2014年、246頁。
- ³⁰ 吉井淳「領海制度をめぐる国際的相克」、栗林・杉原編『前掲（注（22））書』、138頁。Cf. CHURCHILL, R., AND LOWE, V., *supra* note 20, p. 75.