

# 随想「甘え」が日本を滅ぼす

## どうすれば強い日本を作れるのか

弁護士 金子博人

### 第61回 自民党の改正草案検証 (その19)

#### 集団的自衛権と「自国民の保護」

#### 1. 「自国民の保護」は都合のいい言葉

憲法解釈で「集団的自衛権」を認めさせようとする安倍政権は、国民を納得させるため、「集団的自衛権を認めないと自国民の保護ができない」というキャンペーンを張ったが、これが結構説得力があったようだ。「自国民の保護は大事だから「集団的自衛権」は認められるべきだ」という人間に何回も会った。

「邦人輸送中の米輸送艦を自衛艦が護衛すべきではないか」というと、なるほどと思う人間が多いにはびっくりした。

これで気がついたことは、「自国民の保護」が現実にはどう行われているのかということ、一般人は知らないということだ。だからこそ、「自国民の保護のために集団的自衛権が必要だ」といわれると、簡単に「なるほど」と思ってしまうようだ。

ただ、どの時代でも、「自国民の保護」という言葉は、国民を納得させ、あるいは、動員するには都合のいい言葉であるようだ。戦前、日本が大陸に派兵する時に、「邦人保護」という口実は、必ずといっていいほど持ち出されたのである。

#### 2. 湾岸戦争のトラウマ

今回の「集団的自衛権」を認めさせようとする勢いは、単に自民党の改憲派だけでなく、外務省も熱心だったことは注意してよい。

1990年8月、イラクによるクウェート侵攻によって始まった湾岸戦争では、日本は派兵をしなかったが、80億ドルという多額の援助をした。しかし、クウェート政府がのちにアメリカの新聞に出した感謝の広告に、日本の名前は無かった。これは、外務省にとつてはかなりショックだったようで、それが、トラウマとなつて、今回の熱心さになつたようだ。

紛争解決後、湾岸海域の機雷除去のため海上自衛隊の掃海部隊が派遣された。金だけ出したのでは評価されないというトラウマが、何が何でも派遣しようとする原動力になつたようだ。

#### 3. 自国民保護の方法はどのようになるか。

防衛研究所紀要2002年2月号(第4巻3号)に「軍隊による在外自国民保護活動と国際法」(橋本靖明、林宏)という研究論文があり、諸外国において自国民の保護がなされた事例が多数集められている。これによると、自国民の保護は、政府チャーター便や民間航空会社の臨時便を利用するのが原則で、次に、相手国の同意を得て軍用機を派遣する方法があることが判る。

日本は、イランイラク戦争後に自衛隊法を改正して自衛隊機を派遣できるようになっており、上記論文では、1997年、カンボジアで二大政党系の軍隊の衝突した

時にタイに自衛隊機を派遣し待機させたことと、98年のインドネシア暴動の時にシンガポールに自衛隊機を派遣し待機させたことが記されている。

また、同研究論文によると、諸外国では軍用機でも余裕があれば他国民も載せているようで、その実例も多数掲載されている。ただ、アメリカには優先順位があり、アメリカ国籍保持者、アメリカグリーンカード保持者、イギリス国民、カナダ国民、その他国民という順序があるようだ。

安倍政権は、集団的自衛権が認められると、「邦人輸送中の米輸送艦を自衛艦が護衛する」ということが可能になると説明しているが、日本人が米艦で輸送してもらえない順序は、「その他国民」であり、優先順位は高くはないことを知っておくべきである。

また、そもそも、「邦人輸送中の米輸送艦を自衛艦が護衛する」という事例は奇妙である。護衛するぐらいなら、国として自ら邦人を救出することを考えるべきである。

#### 4. イラクイラン戦争とトルコ航空機

イランイラク戦争の最中の1985年3月17日、イラクのサダム・フセイン大統領は、「1985年3月19日20時以降、イラン領空を通過する航空機は民間機といえども安全を保障しない」との警告を発した。猶予時間は48時間であ

った。

この宣言後、イランに住む外国人は、それぞれの国の航空会社や軍の輸送機によって順次イランから脱出していった。ところが、日本はそうはいかなかった。他国のように、自国民保護の手順が決められていなかったのだ。

政府は日本航空にチャーター便の派遣を依頼したが、日本航空のパイロットと客室乗務員が組織する労働組合は、組合員の安全が保障されないことを理由にこの要請を拒絶した。

「日本航空」という、フラッグシップであるかのような会社名を名乗っている会社が、その役割を果たさないということは、極めて遺憾なことであるが、このような時のために、自国の国際便を有する航空会社と事前の協定を結んでいない政府も異様である。

自衛隊は、当時の自衛隊法で自衛隊機を海外に派遣することは出来ないことになっていた。ただ、仮に法的に可能でも、イランまでノンストップで飛行できる航空機はなく、自衛隊を短時間で派遣するのは事実上不可能だった。

在イラン日本大使館は、各国に救援を依頼したが、各国とも自国民救出に手いっぱいであった。しかし、トルコ政府がこれに応じ、トルコ航空の自国民救援のために最終便を2機増やしてくれたので、215名の日本人がそれに分乗して、ぎりぎりイランを脱出でき

た。

このケースが教える重要な教訓は、日本の政府は普段から自国民の保護について、シミュレーションをしていないということだ。そのような国が、集団的自衛権を認めさせるために、自国民保護を持ち出すということは、如何にも奇妙なことである。

なおこの時のトルコ側の救援の背景には、1890年（明治23年）のエルトウルル号事件（日本を親善訪問した帰途に和歌山沖で遭難したトルコのフリゲート艦エルトウルル号の乗組員を村民が献身的に救助に当たった）に対するお返しという意識があったと言われる。

自国民の保護は、トルコのような友好国を持つているなど、普段の外国との親交がもつとも有効であることを示してくれたともいえる。

### 5. 平時の自国民保護

私の経験から一例を示そう。イタリヤから、日本女性より突然国際電話があった。彼女はアメリカ人男性と結婚し、新婚旅行中にイタリヤで交通事故に遭遇してしまつた。二人とも重傷で病院に収容されたが、旅行社が高額の医療費がかかるのを嫌い、安いところに転院させようとしているとのことであつた。

旅行社が日本の会社でなく、また日本に支店も無いので、止むな

く彼女には日本大使館とアメリカ大使館に連絡し、援助を頼むように指示した。ところが、彼女が日本大使館に連絡を取つたが、「そんなのは大使館の仕事ではない」と、けんもほろろであつたとの事。

ところが、アメリカ人の夫がアメリカ大使館に連絡すると、「すぐ英語のできるイタリヤの弁護士を派遣するから、そのものに頼れ」と指示され、その弁護士に必要な交渉をやらせてもらつて無事解決したとの事であつた。

自国民の保護ということに対し、アメリカと日本では普段の姿勢が全く違うということを実感したケースであつた。

自国民保護に熱心なのはアメリカだけではない。オーストラリアという国も自国民の保護にはことさら熱心だ。2002年10月、インドネシアのバリ島にて、イスラム過激派による爆破事件があり、デイスコ等が破壊された事件があつた。

バリ島はオーストラリア人観光客が多いところであつたが、オーストラリアは、チャーター便等で自国民を一齐に帰国させ、翌日には、現地をうろろしているのは日本人の観光客のみとなつてしまつた。

福島第一原発の危機の時も、オーストラリアは、一晩で自国民を国外に脱出させてしまった。まさに見事な対処であつた。

このように自国民の保護に熱心

な国は多いが、日本は、かなり冷たい国であるようだ。

### 6. 大量の日本人の保護はどうする

韓国、中国大陸、台湾、香港には多数の日本人が在住している。朝鮮半島有事、中国内の内戦、台湾有事の時など、これらの大量の日本人は、どうなるのであろう。

その時には、何十万人の日本人の保護を考える必要がある。航空機だけでなく、船舶による脱出も必要になるはずだが、如何なる時に、如何に誘導し、如何に脱出させるか、様々なパターンでシミュレーションし、備える必要があるはずだ。

「邦人輸送中の米輸送艦を自衛艦が護衛」などと言いだすような政府が、そのようなシミュレーションをしているとは、到底思えないものである。



金子博人  
(かねこ ひろひと)

金子博人 法律事務所。弁護士。早稲田大学法学部卒業。同大学院修士課程（商法）終了。1977年4月弁護士開業。国際旅行法学会（IFTA）会員。大東文化大学法科大学院、日本大学法科大学院講師。市場取引監視委員会委員（東京工業品取引所）。日本フライムリアルティ投資法人執行役員。



## 金子博人法律事務所

〒104-0061 東京都中央区銀座8丁目10番4号 和孝銀座8丁目ビル7階

<http://www.kaneko-law-office.jp>

掲載内容の無断転載・転用を固く禁じます。