

武力攻撃事態における我が国の海上交通に関する研究

著者	吉野 慎剛
学位名	博士（海洋科学）
学位授与機関	東京海洋大学
学位授与年度	2018
学位授与番号	12614博甲第524号
権利	全文公表年月日：2019-06-24
URL	http://id.nii.ac.jp/1342/00001739/

Abstract of Doctoral Dissertation 内容要旨

Major 専攻	Doctoral Course of Applied Marine Environmental Studies	Name 氏名	Shingo YOSHINO
Title 論文題目	A Study of Japanese Marine Transportation in Armed Attack Situations		

“Armed Attack Situations (AAS)” is defined as “a situation in which an armed attack from outside against Japan has occurred or a situation in which an obvious danger of occurrence of an armed attack is imminent” according to the Article 2 of “the Japan Act on Response to Armed Attack Situations”. The “Japanese Merchant Fleet (JMF)” is conceptualized by Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism as “not only Japan flag ships owned by Japanese companies, but also chartered foreign flag ships” i.e., a group of ocean-going merchant fleet operated by Japanese shipping companies. The purpose of this dissertation is to discuss and study from the perspective of shipping practitioners the appropriate handling of JMF in order for Japan civilian marine transportation to be maintained under AAS.

In this study, the realistic marine transportation under AAS will be discussed and possible choices of Japanese overseas seafarers will be presented by clarifying the influence of various factors of AAS on Japanese marine transportation. For these purposes, the following points are examined in detail; “the history of shipping under wartime”, “the interpretation of International Naval War Laws and Japan Peace and Security Legislation”, “the escort of merchant ships, the requisition of merchant ships and seafarers as the traditional marine transportation control policy in wartime”, “the detailed features of modern JMF”, “the Charter Party, the Maritime War Insurance, and the Seafarers Employment Contract as the core elements of commercial shipping”, “the seafarers’ actual conditions”.

Battle of the sea including the Maritime Economic Warfare can be carried out in all sea areas except those under neutral countries’ administration such as their Territorial waters, Internal waters and Archipelagic waters. In other words, the classification of the sea area by Naval War Laws is different from that by the United Nations Convention on the Law of the Sea with categories such as Exclusive Economic Zones etc. Moreover, according to the Naval War Laws, the freedom principle of the High Seas could be applied for neutral countries even if the area is proclaimed as the sea battle area by warring countries. On the other hand, “Capture, Blockade and Attack” as the Maritime Economic Warfare means approved by modern Naval War Laws and norms like San Remo Manual are applied differently depending on whether the target ships are under enemy or neutral flags. Therefore, while the shipping by registered ships of armed conflict party is highly likely to be blocked by Maritime Economic Warfare, which could be implemented by enemy party in line with Naval War Laws, shipping by neutral flag ships is not supposed to be blocked by means of legitimate Maritime Economic Warfare if they do not show any sort of enmity, e.g. “escorted by party to the conflict”, or “engaged in the transportation of contraband”. Contrabands are subject to confiscation by an enemy country regardless of the ship’s flag, but non-Contraband cargo is not subject to capture or confiscation if shipped by neutral flag ships.

The right to choose embarkation, disembarkation, and repatriation to mother country is now

guaranteed internationally based on the seafarer's pursuit of happiness. We cannot expect foreign seafarers, who constitute most of the crew members of trade shipping including JMF, to get on board except on neutral flag ships, which are protected under Naval War Laws as far as they never show any kind of hostilities, and as a result ocean-going merchant ships are forced to suspend their operation under AAS. In order to deal with the dependence of JMF on foreign flag ships and foreign seafarers, Japanese government now pursues the policy, which aims to increase Japan flag ships and Japanese seafarers in preparation for national emergency situations. However, based on the analysis shown in this study, policies designed to maintain the overseas transportation are destined to have contradictory features according to whether dealing with a peacetime emergency situation such as natural disasters, for which the role of Japan flag ships can be expected, or dealing with a wartime situation where the operation of Japan flag ships might be hindered. Based on such arguments, it could be speculated that the JMF by neutral flag ships (not by Japan flag ships) could most possibly sustain the life lines of Japanese people. Meanwhile, Japanese overseas seafarers can have several business options in the maritime industry under AAS, for example as "Ship keepers of Japan flag ships", "Crew of neutral flag ships", "Crew of domestic ships", and "Ship management staff in offices".

On the other hand, the operation system of modern shipping consists of Charter Chain, Charter Party, Maritime War Insurance, and Seafarers Employment Contract as core elements, and today, each of these elements is highly internationalized. Therefore, foreign flag ships facing AAS are supposed to suspend their operations at ports of neutral countries or to omit port calling in Japan unless conditions of each element are adequately satisfied, so it could be said that civilian marine transportation in AAS might not be blocked by armed attacks, but rather forced by the structure of the operation system to stop all by itself. There are some provisions among the elements of these operation systems that should be set straight to make sure the continuous operation of JMF toward Japan, even when the area around Japan is pronounced as in war risk. This study points out in particular that coping with the provisions in Charter Party and Maritime War Insurance is required, because those contracts include the provisions which order automatic invalidation, when the armed conflict meets the prescribed conditions. Japan government's advance measures to prevent such invalidation would be desirable.

博士学位論文内容要旨
Abstract

専攻 Major	応用環境システム学	氏名 Name	吉野 慎剛
論文題目 Title	武力攻撃事態における我が国の海上交通に関する研究		

「武力攻撃事態」とは、「我が国に対する外部からの武力攻撃が発生した事態又は武力攻撃が発生する明白な危険が切迫していると認められるに至った事態」（事態対処法第2条）を指し、現在における「日本商船隊」とは、「日本企業自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業から用船した外国籍船も合わせた概念」（国土交通省）、即ち我が国外航海運企業が運航する外航商船群をいう。本研究は、こうした武力攻撃事態における我が国の民生用海上輸送の維持を図るべく、海運実務者の視点に立って日本商船隊の在り方を論じて分析・研究したものである。

本研究では、武力攻撃事態における様々な要素が我が国の海上交通に与える影響を明らかにすることによって、武力攻撃事態下での現実的な海上交通の姿を論じると共に、武力攻撃事態において外航日本人海技士の採り得る選択肢を提示している。そのために、本研究では戦時下の海運に関する歴史的沿革や海戦法規と平和安全法制の解釈、戦時の国家緊急事態における伝統的な海運統制政策である商船の護送と商船及び船員の徴用、さらに現代の日本商船隊の概要、船舶の商業運航の基本的要素である用船契約、海上戦争保険、船員雇用契約と船員の実態等を詳細に検討した。

海上経済戦を含む海戦は中立国領域（領海、内水、群島水域）を除く全ての海域で実施され得る。つまり、海戦法規の海域区分は国連海洋法条約で規定された排他的経済水域等の海域区分とは異なる。そして、海戦法規においては、武力紛争当事国にとっては戦域であっても、その紛争に武力行使を以って直接係わることのない中立国にとっては公海自由原則の海域であるという特徴が見てとれる。又、サンレモ・マニュアルを軸とした現代の海戦法規が認めている海上経済戦手段は捕獲と封鎖と攻撃であるが、敵国船舶と中立国船舶ではその適用に差が認められる。武力紛争当事国の自国籍船舶による海運は、紛争相手国が海戦法規に沿って実施する海上経済戦によって遮断される可能性が高い。これに対して、中立国船舶による海運は、紛争当事国による護送を受けない、戦時禁制品の運搬に従事していない等、即ち何らかの敵性を示さない限り、合法的な海上経済戦手段によっては遮断されない。戦時禁制品は輸送船の船籍とは無関係に敵国の没収対象となるが、非禁制品貨物は、中立国船舶による輸送であれば捕獲や没収の対象とはならない。

他方、船員個人の幸福追求権に基づく乗下船選択や帰国送還を受ける権利は、今や国際的に広く保証されている。更に、日本商船隊を含む外航商船の乗組員の大半を構成する外国人船員については、何らかの敵性を示さない限り海戦法規上の保護を受ける中立国船舶でなければ彼らの乗組みを期待できず、武力攻撃事態に際して外航商船は運航されない事態に陥る。現在我が国では外国籍船と外国人船員に頼っている日本商船隊について、国家緊急事態に備えて、日本籍船と日本人船員の増加を目指す政策が追求されている。しかし本研究に基づく分析によれば、日本籍船の役割が期待できる災害等を対象とした平時の緊急事態と、日本籍船の運航が妨げられる可能性が極めて高い戦時とでは海上貿易交通維持のための政策は相反する性格を持っている。こうした視点から、中立国船舶による日本商船隊こそが、武力攻撃事態下の我が国国民の生命線を生き長らえさせる可能性が高いと推測されよう。尚、外航日本人海技士は武力攻撃事態下の海運界でいくつかの業務選択肢を持ち得るが、それは日本籍船の保船要員、中立国船舶への乗船、内航への転換乗船、そして陸上での船舶管理業務と考えられよう。

他方、現代の商船の運航システムは船員雇用契約の他に、用船チェーン、用船契約、海上戦争保険

等を基幹的な要素として構成されており、これらの要素それぞれが国際化を深めている。即ち武力攻撃事態において外航商船は、各要素における諸条件が十分に満たされない限り、中立国港湾で運航を中断するか、我が国を抜港する可能性が高い。それ故、武力攻撃事態における外航海運は武力攻撃によって遮断されるのではなく、むしろ運航システムの構造上、自ら停止に追い込まれることが予想される。そして、これら運航システムを構成する諸要素の中には、我が国周辺海域が戦争危険区域となった場合においても日本商船隊の我が国への就航を実現するために、解決しなければならない条項が散見される。とりわけ対処が求められるのは、武力紛争が規定の条件を満たした場合に契約が自動失効に至る条項であり、用船契約と海上戦争保険については、その失効を防止するための政府の事前対策が望まれよう。