

# TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

武力攻撃事態における我が国の海上交通に関する研究

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2019-06-24 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 吉野, 慎剛 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/1771">https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/1771</a>

博士學位論文

武力攻撃事態における我が国の海上交通に関する研究

平成 30 年度

(2019 年 3 月)

東京海洋大学大学院

海洋科学技術研究科

応用環境システム学専攻

吉 野 慎 剛



博士學位論文

武力攻撃事態における我が国の海上交通に関する研究

平成 30 年度

(2019 年 3 月)

東京海洋大学大学院

海洋科学技術研究科

応用環境システム学専攻

吉 野 慎 剛

# 目次

第1章 序論 .....	1
第1節 問題の所在.....	1
第2節 先行研究 .....	4
第1項 海戦法規と平和安全法制.....	4
第2項 海上経済戦.....	6
第3項 徴用.....	9
第4項 安全保障と現代の海運 .....	9
第5項 安全保障と現代の用船契約.....	10
第6項 安全保障と現代の海上保険.....	10
第7項 トン数標準税制と航海命令 .....	11
第3節 研究手法と本論の構成.....	12
第2章 海戦法規と平和安全法制 .....	14
第1節 言葉の定義.....	14
第2節 武力紛争法.....	19
第3節 海戦法規 .....	20
第4節 海戦の特徴.....	23
第1項 戦域.....	23
第2項 軍事目標.....	23
第3項 文民保護.....	24
第5節 戦時禁制品.....	24
第1項 絶対的禁制品 .....	25
第2項 条件付禁制品 .....	25
第3項 自由品 .....	25
第4項 国家実行とサンレモ・マニュアル.....	25
第6節 捕獲.....	26
第7節 封鎖.....	28
第8節 戦争水域 .....	28
第9節 伝統的 <span style="font-size: small;">海戦法規への疑問と影響</span> .....	29
第1項 両次大戦における国家実行 .....	29
第2項 国連憲章による戦争違法化.....	38
第3項 古典化 .....	39
第4項 ジュネーヴ条約への反論と不信.....	39
第10節 第二次大戦後の海上経済戦.....	41
第11節 目標区別原則における目標選定基準.....	44
第1項 伝統的 <span style="font-size: small;">海戦法規におけるカテゴリー別目標選定基準</span> .....	44

第2項	国家実行による変化.....	46
第12節	サンレモ・マニュアル.....	47
第1項	サンレモ・マニュアルの要点.....	48
第2項	海戦法規の新機軸.....	49
第13節	平和安全法制.....	55
第1項	法律等.....	56
第2項	規定される我が国の緊急事態.....	57
第3項	海運に直接関係するキーワード.....	59
第14節	まとめ.....	64
第3章	護送と徴用.....	66
第1節	商船の護送.....	66
第1項	法的解釈.....	66
第2項	我が国の現代的な護送の経験.....	68
第3項	小括.....	68
第2節	商船の徴用.....	70
第1項	第二次大戦での経験.....	70
第2項	法規での取扱い.....	73
第3項	我が国の現行の用船事業.....	74
第4項	小括.....	75
第3節	船員の徴用.....	76
第1項	第二次大戦での経験.....	77
第2項	法規での取扱い.....	81
第3項	我が国が実施中の制度.....	82
第4項	小括.....	84
第4節	まとめ.....	84
第4章	現代の海運を取り巻く諸要素.....	86
第1節	船隊構成.....	86
第1項	船隊規模.....	87
第2項	船籍.....	91
第3項	航路.....	94
第4項	小括.....	95
第2節	運航に関する契約.....	95
第1項	用船チェーン.....	95
第2項	用船契約.....	97
第3項	海上保険.....	113
第4項	小括.....	118
第3節	船員.....	120
第1項	船員構成.....	120

第2項 船員雇用契約 .....	123
第3項 小括 .....	135
第4節 武力攻撃事態における海上交通と海洋環境保護.....	136
第5節 まとめ .....	138
第5章 結論 .....	140
第1節 武力攻撃事態における海上交通の姿 .....	140
第1項 海上貿易交通 .....	140
第2項 海上国内交通 .....	143
第2節 外航日本人船員が採り得る選択肢.....	143
第1項 日本籍船と中立国船舶の比較 .....	143
第2項 選択肢 .....	148
第3節 おわりに .....	149
参考・引用文献目録.....	151
謝辞 .....	165

# 第1章 序論

## 第1節 問題の所在

ジュネーヴ諸条約<sup>1</sup>の共通第2条<sup>2</sup>に用いられている「武力紛争」に対する注釈として赤十字国際委員会（ICRC）<sup>3</sup>は、武力紛争について「二国間に紛争が生じ軍隊が介入するに至るようなものは、たとえ交戦国の一方が戦争状態の存在を否認するも、第2条の意味の武力紛争である。紛争がどの程度長期に及ぶか又はどの程度の殺戮が行われるかは、問題にならない。」<sup>4</sup>と定義している。

詳細は本論で論じるが、両次大戦において、民生用海上交通は交戦相手国からの無差別攻撃（いわゆる通商破壊戦）に晒され、その被害程度は戦局を左右する大きな要素の一つとなった。例えば、両次大戦下の欧州・大西洋海域ではイギリスがドイツからの通商破壊戦に対して勝利を収めたことで戦勝への道筋を見出し、第二次大戦下のアジア・太平洋海域では日本がアメリカの通商破壊戦に屈して継戦能力を喪失した。

しかし、両次大戦の前に成立していた海戦法規では、海上経済戦として認められている実力行使は捕獲と封鎖であり、攻撃は例外的な位置付けであった。さらに中立国の権利と義務も広く認められていた。第二次大戦後、国連憲章第2条第4項で改めて戦争違法化が定められた後も、世界各地で武力紛争は生起し、海上経済戦も何度か実施され、通商破壊戦も行われた。同時に、海軍の装備や戦術は科学技術の発達と共に大きく変化してきており、それと同様に、海運も科学技術の発達や社会・経済環境の変化に則して大きく変貌を遂げている。

我が国は、重量ベースで見た海外との物資輸送の99%を海運に頼っていることについてはよく知られているが、たとえ我が国周辺海域が戦争危険地域に指定されるような事態が生じたとしても、国民生活にとって不可欠な物資は輸送され続けねばならない。我が国を取り巻く安全保障環境が不安定さを増している現在においても、我が国の海上交通が麻痺し、国民生活と国内経済活

---

<sup>1</sup> 1949年のジュネーヴ会議における「1949年8月12日のジュネーヴ諸条約」。戦地にある軍隊の傷者及び病者の状態の改善に関する条約（ジュネーヴ第1条約；傷病兵保護条約）、海上にある軍隊の傷者、病者及び難船者の状態の改善に関する条約（ジュネーヴ第2条約；海上傷病者保護条約）、捕虜の待遇に関する条約（ジュネーヴ第3条約；捕虜待遇条約）、戦時における文民の保護に関する条約（ジュネーヴ第4条約；文民保護条約）。

<sup>2</sup> 第2条は「戦争以外の武力紛争および占領における適用、総加入条項の排除」を規定しており、条文は次の通り。「平時に実施すべき規定の外、この条約は、二以上の締約国の間に生ずるすべての宣言された戦争又はその他の武力紛争の場合について、当該締約国の一が戦争状態を承認するとしないと問わず、適用する。この条約は、また、一締約国の領域の一部又は全部が占領されたすべての場合について、その占領が武力抵抗を受けると受けないと問わず、適用する。紛争当事国の一がこの条約の締約国でない場合にも、締約国たる諸国は、その相互の関係においては、この条約によって拘束されるものとする。更に、それらの諸国は、締約国でない紛争当事国がこの条約を受諾し、且つ、適用するときは、その国との関係においても、この条約によって拘束されるものとする。」奥脇直也代表編『国際条約集 2009年版』（有斐閣、2009年）694-695頁。

<sup>3</sup> International Committee of the Red Cross

<sup>4</sup> Pictet, Jean S., *ICRC Commentary on Geneva Convention II for the Amelioration of the Condition of Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea*, 1960, p.28.



動が瀕死の状況に陥ることは防がねばならない。しかし武力紛争とは無関係に、海上交通は安全に維持されるのであろうか。そして海上交通が維持されるとすれば、その根拠はどういったもので、どの程度現実的なものであろうか。こうした問いを論理的に議論することと過去の経験を学ぶことから、理想と現実の違いを踏まえた客観的な議論が可能となろう。そして、現実的な判断要素に軸足を置いて行われる議論とその結果こそが海運産業界はもとより、我が国の一般社会にとっても必要なはずである。

筆者は 2016 年春に南シナ海島嶼領有権問題についての研究をまとめた<sup>5</sup>。同年 7 月 12 日にこの問題の仲裁裁定が出されたことを受けて、さらに進めた研究結果を 2017 年に公表した<sup>6</sup>。それらの中で明確な回答を見つけないことができなかった問いとして、「我が国の主張する航行の自由とは何か」というものがある。南シナ海島嶼領有権問題に対してアメリカは「航行の自由」の保障を掲げて介入した。アメリカのそれは明確に「海軍の航行の自由」であって、言い換えれば公海における軍事活動の自由に他ならない。では我が国のそれは何であろうか。「海上自衛隊の航行の自由」ではなく、あくまでも「海上貿易航路（シーレーン）を航行する自由」だという。言い換えれば「商業航路の航行の自由」となる。それを守るために南シナ海島嶼領有権問題に関与するという我が国政府の公式ロジックには、筆者は馴染むことが出来なかった。「商船の航行の自由は中国領海においてすら完全に守られている」と、中国政府は我が国政府の主張を一蹴していたし、商業航路の自由を保障するという意味においては、中国政府の主張に矛盾は認められない。これに対して当時の我が国の報道は、「南シナ海が中国の制海下になれば、我が国の生命線が断たれる。南シナ海を迂回する必要が出ればシーレーンはインドネシアを経由するしかなくなる。」等といった根拠に乏しい内容が多かった<sup>7</sup>。

ここで冷静に考えなければならない。仮に中国が南シナ海の制海権を確保したとすれば、我が国のシーレーンは断たれるのだろうか。平時であれば答えは簡単であり、断たれない、が正解である。中国が我が国以外の国と開戦し、南シナ海でも海戦が行われるとすれば答えはどうなるだろうか。我が国は中立国であり、断たれない、が正解である。それでは、仮に我が国に対して武力行使が行われるような事態になった場合の答えはどうであろうか。ここで、我が国向けの商船による海上交通路は断たれる、と答えているのが前述の報道である。逆に、変わらず断たれない、或いは、支障は出るがほとんど断たれない、と答えるのが外航海運の実務者達である<sup>8</sup>。最後に示した仮定に対して我が国政府がどう答えるかはわからないが、この問題についての客観的な研究蓄積がなければ、誰も根拠のある回答を示し得ないことは明らかである。

南シナ海島嶼領有権問題における我が国政府の公式ロジック「商業航路の航行の自由」は「国民の生命線の確保」であり、それを主張するという事は、「一朝有事の際には海上貿易交通は遮

---

<sup>5</sup> 吉野慎剛「修士論文 南シナ海島嶼領有権問題—多極化戦略で覇権戦略の抑止へ—」（東京海洋大学大学院、2016 年 3 月）、*available at* <http://id.nii.ac.jp/1342/00001302/> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>6</sup> 吉野慎剛「南シナ海島嶼領有権問題—仲裁裁定が描いた地図—」地域文化研究 18 巻（地域文化学会、2017 年 3 月）249-273 頁。

<sup>7</sup> 吉野・注(5)。

<sup>8</sup> 海運の実務者である筆者の周囲や知人達等の海運実務者達の反応。これは彼らのいわゆる皮膚感覚による意見であり、明確な根拠を持っているわけではない。一般的に彼らは海戦法規に詳しいわけではなく、むしろ海戦法規の存在自体を知らなくてもおかしくない。用船契約や海上保険の存在は当たり前知っているが、その知識レベルはそれぞれの業務に応じて百人百様である。

断される」との想定があると考えられるが、この想定が正しいかどうかについて答えるためには、現代の事情に沿った検証を経て論証されたものなのかどうかを知らなければならない。そして南シナ海島嶼領有権問題の研究の中から生まれたこの新たな命題「現代の戦時海上交通の姿」を研究したのが本論である。

ここで、我が国が武力紛争当事国となる場合とはどういった事態であるかを明確にしておく必要がある。以前は「有事」という単語が主として政治の場で用いられていたが、その指し示す範囲や状況といったものが不明瞭であって、国際政治の各場面に依って便宜に解釈されてきたと感じられる。我が国の管轄領域及び近隣地域の安全保障環境が不安定さを増しつつあることを認識した我が国政府は、2015年9月にそれまでの有事法制を平和安全法制へと改定して、我が国の国家規模の緊急事態において、「有事」という漠然とした呼称を廃し、明確な定義付けがされた「武力攻撃事態」を始めとする緊急事態を再検討すると共に、それぞれの事態における対処の規定を更新した<sup>9</sup>。平和安全法制において我が国が武力紛争当事国である状況は「武力攻撃事態」であって、その場合の自衛隊は「防衛出動」状態である可能性が高い<sup>10</sup>。言い換えれば、政府と自衛隊に加えて、地方公共団体や法人及び国民に求められる対処の態勢があらかじめ定められているということであり、事前の研究や準備の前提における具体性が増したと言えよう。従って、武力攻撃事態において我が国の海上交通は如何なる要素から如何なる影響を受けて如何なる状態に置かれるのか、海上交通の安定性はどのようになるのかといった研究も、かつての「有事」が「武力攻撃事態」として再定義された現在では、具体性を伴って可能となるはずである。

考えてみると、武力紛争下における海上交通の研究というテーマは非常に範囲の広いものということに思い当たる。船舶が浮力をもって水上に浮いているという自然科学的事実と、人類が本来存在し得ない水上に、船舶上という限定付きではあるが、人類とその付随的価値が存しているという社会科学的事実とが、海上交通の形成要素そのもので、海戦の存在根拠そのものである。つまり、海戦と海上交通の関係性は自然科学と社会科学の双方の分野に跨っている。例えば、自然科学分野では造船工学や機関工学さらには破壊工学等といった物理学的分野や、操船学や計測学さらには通信学や航路学等といった航海学的分野等が密接に関係するであろうし、社会科学分野では海戦法規や国内法規といった法学的分野や、国家戦略や国際関係及び徴用といった政治学的分野や、海軍戦略や海軍戦術といった軍事学的分野や、保険や用船契約や船員労務といった実務運用を主とする分野等が密接に関係するであろう。しかし、これらを全て包括して論ずることは現実的ではなく、必要もないものと思われる。

そこで本論では、社会科学分野に焦点を当てて論ずることとしたい。さらに、先行研究の検討で明らかとなるが、これまでの研究では法学的議論が専らであり、海上交通における実務者の立

---

<sup>9</sup> 首相官邸「『なぜ』、『いま』、平和安全法制か？」首相官邸ホームページ、*available at* [http://www.kantei.go.jp/jp/headline/heiwa\\_anzen.html](http://www.kantei.go.jp/jp/headline/heiwa_anzen.html) (Dec. 01st, 2018)。内閣官房「平和安全法制等の整備について」内閣官房ホームページ、*available at* [http://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/housei\\_seibi.html](http://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/housei_seibi.html) (Dec. 01st, 2018)。

<sup>10</sup> 本論第2章第13節第2項参照。我が国が武力紛争下にある事態は武力攻撃事態と規定されており、自衛隊は自衛隊法第76条に基づく防衛出動の行動下にあるということになる。法的には、武力攻撃事態において、自衛隊が防衛出動ではなく若しくは同時に、自衛隊法第77条に基づく防衛出動待機、第77条の2に基づく防御施設構築措置、第77条の3に基づく行動関連措置、或いは第77条の4に基づく国民保護等派遣の行動下にあることも考えられる。

場に立った研究が見られない。そこで本論の特徴は、可能な限り海運の実務者の視点を取り入れるよう努めた点にある。その上で本論は、武力攻撃事態において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で、武力攻撃事態下での現実的な海上交通の姿を考察しようとするものである。併せて、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たい。

## 第2節 先行研究

本節では、先行研究をいくつかの分野に分けて考察する。

### 第1項 海戦法規と平和安全法制

はじめに海戦法規と平和安全法制に関する先行研究を考察する。海上経済戦の分野では、両次大戦当時の研究を立作太郎<sup>11</sup>が、イラン・イラク戦争の研究を新井京<sup>12</sup>が、そして近年の研究を新井京<sup>13</sup>、真山全<sup>14</sup>、吉田靖之<sup>15</sup>が行っている。戦時国際法の分野では、前原光雄<sup>16</sup>、真山全<sup>17</sup>、吉田靖之<sup>18</sup>、森田桂子<sup>19</sup>の研究が見られる。海戦における文民保護等の分野では荻野目学<sup>20</sup>と真山全<sup>21</sup>が、海戦における目標区別原則の分野では真山全<sup>22</sup>と吉田靖之<sup>23</sup>の業績が蓄積されている。集団

<sup>11</sup> 立作太郎「国際法上の封鎖と聯盟規約上の所謂経済封鎖」国際法外交雑誌 31 卷 1 号（1932 年）1-20 頁。

<sup>12</sup> 新井京「イラン・イラク戦争における海上経済戦—その国際法上の意味—」京都学園法学 2-3 号（1999 年）387-431 頁。

<sup>13</sup> 新井京「封鎖法の現代的『変容』—排除水域と飢餓封鎖の問題を中心に—」村瀬信也・真山全編『武力紛争の国際法』（東信堂、2004 年）486-509 頁。新井京「国連憲章下における海上経済戦」松井芳郎・木柵照一・薬師寺公夫・山形英郎編『グローバル化する世界と法の課題』（東信堂、2006 年）127-159 頁。

<sup>14</sup> 真山全「第二次大戦後の武力紛争における第三国船舶の捕獲（一）」法学論叢 118 卷 1 号（1985 年）68-96 頁。真山全「第二次大戦後の武力紛争における第三国船舶の捕獲（二・完）」法学論叢 119 卷 3 号（1986 年）75-94 頁。真山全「海上経済戦における中立法規の適用について」世界法年報 8 号（1988 年）17-31 頁。

<sup>15</sup> 吉田靖之「第一次世界大戦における海上経済戦と RMS Lusitania の撃沈」軍事史学会編『第一次世界大戦とその影響』（錦正社、2015 年）231-248 頁。吉田靖之『海上阻止活動の法的諸相—公海上における特定物資輸送の国際法的規制—』（大阪大学出版会、2016 年）。

<sup>16</sup> 前原光雄「船舶の敵性に関するフランス主義」国際法外交雑誌 43 卷 4 号（1944 年）1-22 頁。前原光雄『捕獲法の研究』（慶応義塾大学法学研究会、1967 年）。

<sup>17</sup> 真山全「現代における武力紛争法の諸問題」村瀬信也・真山全編『武力紛争の国際法』（東信堂、2004 年）5-25 頁。

<sup>18</sup> 吉田靖之「現代の海上作戦から見たる海戦法規の課題」国際安全保障 34 卷 2 号（2006 年 9 月）81-100 頁。

<sup>19</sup> 森田桂子「自衛権と海上中立」村瀬信也編『自衛権の現代的展開』（東信堂、2007 年）225-248 頁。

<sup>20</sup> 荻野目学「海戦における文民保護等の考慮」海幹校戦略研究 4-1（2014 年 6 月）105-125 頁。

<sup>21</sup> 真山全「ジュネーヴ諸条約と追加議定書」国際法学会編『日本と国際法の 100 年 第 10 卷 安全保障』（三省堂、2001 年）166-201 頁。

<sup>22</sup> 真山全「海戦法規における目標区別原則の新展開（一）」国際法外交雑誌 95 卷 5 号（1996 年 12 月）1-40 頁。真山全「海戦法規における目標区別原則の新展開（二・完）」国際法外交雑誌 96 卷 1 号（1997 年 4 月）25-57 頁。

的自衛権と海上中立に関しては森田桂子<sup>24</sup>が、平和安全法制と海上交通では新井京<sup>25</sup>が研究成果を発表している。国連憲章の戦争違法化と海戦法規の相関については、海戦法規は無効化されたとする Wright<sup>26</sup> や Lauterpacht<sup>27</sup> と、強制力を持たない戦争違法化は理念に過ぎないと反論する Baxter<sup>28</sup> の議論がある。また、ジュネーヴ条約の文民保護規定に関連して文民保護をより確実にするために赤十字国際委員会がまとめた解釈指針に対して、アメリカ軍関係者である Schmitt<sup>29</sup>、Boothby<sup>30</sup>、Parks<sup>31</sup> の3名が軍事専門家の視点から、「文民が敵対行為に直接参加しているか否かに疑義がある場合、当該行為は敵対行為への直接参加に該当しないと推定されなければならない、とする同指針は、文民の戦闘行為参加に対する抑止効果を薄め、戦闘行為に参加しない文民の危険度を高める。また、テロやゲリラを増長させるので、結果として、むしろ文民の戦災リスクを増す可能性が高い」と指摘している議論は非常に興味深い。

これら業績が示す通り、海戦法規や海上交通に焦点を当てた研究は絶対数が少なく、さらに第二次大戦後からイラン・イラク戦争までは空白期であり、現在極めて少数の研究者による業績の蓄積が細々と維持されている状況である。真山は我が国の海戦法規研究においては中心的な役割を担っていると評価されるべきであり、目標区別原則や捕獲といった海戦法規の核となるテーマでの研究業績は他の研究者の引用元ともなっている。法学者である真山は防衛大学校で教鞭を取った経験がある上に、サンレモ・マニュアル<sup>32</sup>の作成過程への参加者の一人でもあり、海戦法規や海軍戦術に対する法学的考察には信頼が置ける。その真山の業績に海軍実務の視点を加えて発展させているのが海上自衛官である吉田となろう。尚、真山と吉田は研究において師弟関係にある。森田は防衛研究所に所属する研究者であり、海上自衛官である荻野目の業績は海上自衛隊幹部候補生学校の機関誌で発表された。つまり、我が国の海上交通に関わる海戦法規と平和安全法制に取り組む研究者は防衛省関係者が中心であり、法学的研究が先行している。実務的な視点に関しては、吉田が海軍装備と海軍戦略並びに海軍戦術の近代的発展が海戦法規と海戦実態との間に乖離を生じさせて、海戦法規の古典化が進行しているという事実を指摘している程度であって、

---

<sup>23</sup> 吉田靖之「海戦法規における目標識別規則—目標識別海域設定を中心に—」法学政治学論究 73号（2007年6月）1-41頁。

<sup>24</sup> 森田・注(19)。

<sup>25</sup> 新井・注(13)。

<sup>26</sup> Wright, Q., "The Present Status of Neutrality", in *American Journal of International Law*, Vol. 34, 1940, p.391. Wright, Q., "The Outlawry of the War and the Law of War", in *American Journal of International Law*, Vol. 47, 1953, pp.370-376.

<sup>27</sup> Lauterpacht, E., "The Legal Irrelevance of the State of War", in *Proceedings of the American Society of International Law*, 1968, pp.58-68.

<sup>28</sup> Baxter, R. R., "The Legal Consequences of the Unlawful Use of Force under the Charter", in *Proceedings of the American Society of International Law*, 1968, p.73.

<sup>29</sup> Schmitt, Michael N., "Deconstructing Direct Participation in Hostilities: The Constitutive Elements", in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010, pp.697-739. Schmitt, Michael N., "Direct Participation in Hostilities' and 21st Century Armed Conflict", in *Crisis Management and Humanitarian Protection: Festschrift für Dieter Fleck* (Horst Fischer et. Al. eds., 2004), p.509.

<sup>30</sup> Boothby, Bill, "And for Such Time as": the Time Dimension to Direct Participation in Hostilities", in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010, pp.757-758.

<sup>31</sup> Parks, Hays W., "Part IX of the ICRC 'Direct Participation in Hostilities' Study: No Mandate, No Expertise, and Legally Incorrect", in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010.

<sup>32</sup> 竹本正幸監訳『人道国際研究所 海上武力紛争法サンレモ・マニュアル 解説書』（東信堂、1997年）。

海上交通を主に構成する海運の諸要素からの視点に立った分析・研究は見あたらない。言い換えれば、長く改定されていない海戦法規の法学的解釈は既に定まっているということであって、既に古典化したと評されている海戦法規やその解釈に、新しい議論を持ち込むことには、意義を見出せないということであろう。それゆえに国際社会は、道のりの険しい条約改定ではなく、各国自身による海軍教範の改定や、サンレモ・マニュアルの尊重といった比較的容易な手段で、海戦法規の現代化という効果を実際上には発揮させていると見ることができよう。

本論では海戦法規や平和安全法制に対する法学的議論には立ち入らず、武力紛争時の我が国の海上交通におけるそれら法規の適用内容を把握するに留める。なぜなら、本論の目的は様々な要素から海上交通が受ける影響を明らかにすることにあり、法規は議論の対象ではなく、背景を形成する要素の一に過ぎないからである。

## 第2項 海上経済戦

戦間期を含む両次大戦での欧州における国家実行については、Bell<sup>33</sup>、Kalshoven<sup>34</sup>、Levie<sup>35</sup>、Mallison W. T.<sup>36</sup>、Osbornn<sup>37</sup>、Politakis<sup>38</sup>、そして Scheer<sup>39</sup> 等の研究を参照した。

海上経済戦の実績に関する我が国の出版は、通商破壊戦に焦点を当てた戦記が多数を占めており、学術的蓄積としては、日本海軍の海上護送に対する姿勢を研究するものが見られる。

宮田幸彦が拿捕船に関する研究でなした、我が国が拿捕した船舶のリスト化は貴重な業績である<sup>40</sup>。大井田孝は戦時中の商船に関する紀要論文において、我が国の国家使用に供された船舶のうち、民生用を「徴用船」、陸海軍に用船された軍用を「徴備船」として使い分けているが、その根拠は明らかにされていない<sup>41</sup>。大井田と同様の使い分けをしている文献は他には見当たらず、徴用制度の根拠法規等の原本においても使い分けは確認できない<sup>42</sup>。従って本論では国家使用に

<sup>33</sup> Bell, A. C., *A History of the Blockade of Germany and of the Countries Associated with Her in the Great War, Austria-Hungary, Bulgaria, and Turkey 1914-1918*, reprinted by East Sussex: The Naval and Military Press Ltd., in Associated with the Imperial War Museum (Originally Published in 1937 by London: HM Stationary Office), 2013.

<sup>34</sup> Kalshoven, F., *Belligerent Reprisals*, 1971. Kalshoven, F., "Commentary on the 1909 London Declaration", in N. Ronzitti, ed., *The Law of Naval Warfare*, 1988.

<sup>35</sup> Levie, H. A., "Submarine Warfare: With Emphasis on the 1936 London Protocol", in R. J. Grunawalt, ed., *International Law Studies, 1993, Targeting Enemy Merchant Shipping*, Vol. 65, 1993.

<sup>36</sup> Mallison S. V. / Mallison W. T., "The Naval Practices of Belligerents in World War II: Legal Criteria and Developments", in R. J. Grunawalt, ed., *International Law Studies, 1993, Targeting Enemy Merchant Shipping*, Vol. 65, 1993. Mallison W. T., *International Law Studies, 1966, Studies in the Law of Naval Warfare: Submarines in General and Limited Wars*, 1968.

<sup>37</sup> Osbornn, *Britain's Economic Blockade of Germany 1914-1919*.

<sup>38</sup> Politakis, G. P., *Modern Aspects of the Laws of Naval Warfare and Maritime Neutrality*, Kegan Paul International, 1998.

<sup>39</sup> Scheer, R., *Germany's High Sea Fleet in the World War*, Cassell and Company Ltd., 1920.

<sup>40</sup> 宮田幸彦「日本商船隊壊滅の経過と拿捕船」海事博物館研究年報 37 卷（2009 年 3 月）11-17 頁。

<sup>41</sup> 大井田孝「軍人や軍需物資の輸送のみではなかった戦時中の商船」海事博物館研究年報 43 卷（2015 年）20-23 頁。

<sup>42</sup> 第二次大戦で徴用を規定した法律と勅令の原本は「徴用」との文言を使用している。閣議決定をいくつか確認すると、戦時海運管理要綱（1941 年 8 月 19 日閣議決定）において船舶管理に関しては「徴備」と「徴備船舶」

供された船舶を「徴用船」と統一的に表記することとする。坂口太助は、戦間期と第二次大戦期における我が国の艦艇と商船の建造実績や海軍及び政府の文書類そして戦闘結果といったデータ類を分析することで、国家戦略と海軍戦略を明らかにした<sup>43</sup>。そして「日本海軍は海上護衛を軽視していなかった」という結論を導き出した。坂口研究は我が国の戦時海上交通保護に関する学術研究としては、ほぼ唯一のものと言って良いであろう。荒川憲一<sup>44</sup>は日本海軍が通商破壊戦に積極的ではなかった理由を「艦隊決戦至上主義の教条化」と論じたが<sup>45</sup>、海上護衛に関しては坂口研究を支持している<sup>46</sup>。

武力紛争下における海上交通保護の問題に関する研究がされてこなかった原因について、坂口はいくつかの指摘をしている。まず、軍事史研究・戦史研究では、日清戦争、日露戦争、太平洋戦争など、戦争そのもの（戦争全体の経過、個別の作戦・戦闘の内容と勝敗、相手国と日本の戦略・戦術の比較、兵器の性能や生産数の比較）に焦点が当たることが多く、極端に言えば日露戦争から太平洋戦争に話が飛ぶ、という場合も決して珍しくないこと、が挙げられている<sup>47</sup>。そして、海軍と密接に関連するワシントン会議・ロンドン会議についての研究も多数存在するが主として政治史・国際関係史の立場から行われることが多く、海軍は両会議を巡る“登場人物の一人”として描かれ、海軍の戦争観や海上交通保護問題への認識、或いは第一次大戦で用いられた各種の対潜艦艇への認識といった点は言及されない、とも述べる<sup>48</sup>。つまり、日本では軍事史・戦史はやや特殊な学問とされ、「歴史研究者」が「歴史学的方法論によって」戦争そのものをどう考えるか、どう評価するか、という分析はあまり行われず、こうした研究は主として旧軍出身者・自衛隊関係者、或いは戦記作家の手によって行われてきた。その結果、軍事史研究・戦記研究は、軍の作戦計画、実際の戦闘の経過と結果（戦果・被害）、使用された兵器等の記述が中心の、専門的な研究ばかりとなった、と坂口は論じている<sup>49</sup>。結果として、海軍を対象とした研究は、政治史・国際関係史と密接に関連する問題を扱った「歴史学者」が行う「歴史学的」研究と、旧軍出身者や自衛隊関係者が行う専門的な軍事史研究・戦史研究に分かれており、それゆえに、海上交通保護に対する海軍の対応という問題を資料に基づいて歴史学的方法論で検討するようなことは行われず、歴史研究者は軍事史研究・戦史研究を利用し続けているということになるろう、と坂口は総括している<sup>50</sup>。つまり、その利用し続けられている軍事史研究・戦史研究が、学術研究では

---

を、船員管理に関しては「徴用」の文言を使用しているが、昭和 18 年度交通動員実施計画ニ関スル件（1943 年 4 月 30 日閣議決定）においては一文の中で「軍徴用船舶」と「軍徴備船」が混在する（第二・五・二）。尚、民生用徴用船に関しても「徴備船舶」と「徴用船舶」さらには「一般船」との表記も見られる。つまり、文言表記の使い分けは明確にされていなかったと考えられる。

<sup>43</sup> 坂口太助『太平洋戦争期の海上交通保護問題の研究－日本海軍の対応を中心に－』（芙蓉書房出版、2011 年）。

<sup>44</sup> 荒川憲一「海上輸送力の戦い－日本の通商破壊戦を中心に－」防衛研究所紀要 3 卷 3 号（2001 年 2 月）58-78 頁。荒川憲一「通商破壊戦の受容と展開－第一次世界大戦の教訓－」軍事史学会編『第一次世界大戦とその影響』（錦正社、2015 年）77-78 頁。

<sup>45</sup> 荒川 2001・注(44)77-78 頁。

<sup>46</sup> 荒川 2015・注(44)213 頁。

<sup>47</sup> 坂口・注(43)330 頁。

<sup>48</sup> 坂口・注(43)330 頁。

<sup>49</sup> 坂口・注(43)332 頁。

<sup>50</sup> 坂口・注(43)332-333 頁。

なく結果論や感情論に基づいた回想録として書かれた大井篤の『海上護衛戦』<sup>51</sup>であることに問題があったということになる。

第二次大戦における我が国の海上交通壊滅<sup>52</sup>を分析することは本論の目的ではないので、特に坂口研究に立ち入って論じることはしないが、学術的研究の公平性と分析データの豊富さから、先行研究としては坂口研究の成果に拠るところを多としたい。但し、坂口研究を含むこれら海上経済戦の実績に関する業績には、商船の定義や乗組員の法的地位といった基本的な部分が海戦法規と整合されていないという問題が指摘される。即ちこれらの業績では、商船として誕生した船舶は、特設艦船を含む軍艦へ改変されたものを除き、被災に至るまで原則として全てが商船として取扱われており、読者は民間船である商船が攻撃されたり護衛されなかったりしたという印象を強く持つことになる。しかし、攻撃を受けたり護衛を受けなかったりしたそれら船舶は、そのほとんどが軍に徴用されていたので、海戦法規では商船ではなく補助船舶<sup>53</sup>に分類されるはずで

<sup>51</sup> 大井篤『新版 海上護衛戦』(角川文庫、2014年)。日本海軍の海上護送に対する姿勢を論じたものとして最も基礎的なものとして用いられてきた文献であるが、大井自身が同書17頁で明らかにしているように、元海軍護衛総隊参謀一人としての大井自身の回想録である。つまり、自分の意のままにならなかった上部組織に対する大井の様々な感情が根底にあると同時に、上部組織の内情や考え方については海軍総体としての戦略は全く考慮されていない。

<sup>52</sup> 日本商船隊は、開戦時の保有量634万総トン(2,529隻)と戦時中の増加量372万総トン(筆者計算約2,000隻)、計1,006万総トン(約4,500隻)の内、843万総トン(約2,500隻)を戦災によって喪失した。敗戦時の保有量は162万総トン(約2,000隻)であり、総トン数で84%(筆者計算)の船腹量を喪失した。終戦時の船腹量は開戦時の26%弱であり、戦時標準船を中心とするその質は劣悪と評された。船員は開戦時総数76,100名、開戦前年の昭和15年に26,100名が徴用、昭和17年から終戦までに延べ100,930名が徴用された。戦傷病などによる長期療養や徴用解除が約30,000名。終始乗船中又は乗船待機中の船員を70,930名として、公式記録の戦没船員数は30,592名である。戦没率は30%( $30,592 / 100,930 \times 100$ )、生存者対戦死者の比率である損耗率は43%と計算される( $30,592 / (100,930 - 30,592) \times 100$ )。損耗率は陸軍の20%、海軍の16%と比較すると2倍、3倍の高率であった。船腹量(総トン数)は坂口・注(43)344-345頁『資料4-1 太平洋戦争中の船舶増減及び使用区分一覧』を、開戦時と敗戦時の船腹量(隻数)は大井・注(51)452-455頁『第5表 太平洋戦争中の日本商船(100総トン以上)使用先別推移表(船舶運営会)』を、被撃沈喪失船腹量(隻数)は大井・注(51)436-439頁『第1表 太平洋戦争中の日本商船(500総トン以上)喪失表(米国戦略爆撃調査団調査)』を参考としながら日本殉職船員顕彰会ホームページ、*available at* <http://www.kenshoukai.jp/> (Dec. 01st, 2018)、のデータを、船員数は浅井栄資『慟哭の海 知られざる海上交通破壊戦』(日本海事広報協会、1985年)17と253-256頁を参照した。この43%という値は船員損耗率として広く共有されていると言って良い。尚、戦没率との誤用も見られる。例として、石丸安蔵「朝鮮戦争と日本の関わり—忘れ去られた海上輸送—」戦史研究年報11号(2008年3月)35頁や、石丸安蔵「日本海軍の予備員制度について—制度の沿革と運用—」防衛研究所紀要19号1巻(2016年12月)210頁。但し、複数回徴用や徴用期間の違いといった点から、徴用船員数の正確な算出は困難であり、データ取扱いの考え方によって数値が変動することに留意すべきである。例えば日本殉職船員顕彰会は、海上労働協会の1962年調査による商船(100トン以上の鋼船)の戦没船員数が30,592名、1971年厚生省援護局(当時)の原簿及び船会社と遺族等への照合による戦没船員数が60,643名(対米戦争期間に限れば58,024名)であると公表している。後者には漁船や機帆船の戦没船員が含まれている。また、全日本海員組合は、戦没船員の碑建立会が1971年3月の同碑建立(神奈川県横須賀市観音崎)に先立ってまとめた戦没船員数が60,331名(陸軍徴用船27,092名、海軍徴用船17,363名、陸軍配当船・海軍指定船15,043名、社船833名)であることと、その後の調査によって60,608名に修正されているとしている。これには商船だけでなく漁船や機帆船の戦没船員が含まれている。尚、全日本海員組合は戦災船舶隻数を7,240隻(官民一般汽船3,575隻、機帆船2,070隻、漁船1,595隻)としている。全日本海員組合『戦没した船と海員の資料館』*available at* <http://www.jsu.or.jp/siryu/> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>53</sup> 軍艦以外の船舶で、1つの国の軍隊が所有し又はその排他的監督下に置かれ、かつ、当分の間政府の非商業的業務につかせているものをいう。軍隊に徴用されている商船や軍隊の指示や命令を受けて非商業的業務に従事している商船は補助船舶であると理解される。軍艦と商船のいずれの権利、義務および責任をも有しない。サンレ

ある。つまりこれらの業績には、それら船舶は商船としての保護を受ける法的根拠を持たない合法的な攻撃対象であった、という事実の認識が見られない。この点に関しては後に本論の中で論じることとする。

### 第3項 徴用

船員の徴用は国民の徴用の一形態であるが、船員の軍人化を常態化する制度として、明治以来継続されていた海軍予備員制度があった。これは船員養成学校在学中に軍事訓練を行い、卒業時に海軍予備員として任用の上、必要に応じて召集するもので、何度かの制度改革を経て現役士官への道も開かれた。森下隆は新史料を使って同制度の変遷を追い、特に海軍と商船学校間の意識の違いに焦点を当てた<sup>54</sup>。石丸安蔵は同制度の創設経緯と運用を研究した<sup>55</sup>。

### 第4項 安全保障と現代の海運

逸見真は便宜置籍化<sup>56</sup>の法構造を論じ、安全保障に関する点を含めて便宜置籍システムの問題点を指摘した<sup>57</sup>。現代の海運の諸要素を論じた貴重な研究であるが、本論の議論における船籍の違いとは日本籍か外国籍かであり、外国籍は中立国籍か否かが興味の対象となる。つまり、便宜

---

モ・マニュアル para13(h)、注解 13-22。竹本監訳・注(32)34頁。

<sup>54</sup> 森下隆「日本海軍予備員制度史（その1）：日本海軍予備員制度の創設及び日本海軍予備員制度に関する明治中期の海軍公文書」東京商船大学研究報告 48巻（1998年）11-40頁。

<sup>55</sup> 石丸安蔵「日本海軍の予備員制度について－制度の沿革と運用－」防衛研究所紀要 19号1巻（2016年12月）179-211頁。

<sup>56</sup> 水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』（有信堂、1994年）142-143頁。Kasoulides, George C., “The 1986 United Nations Convention on the Conditions for Registration of Vessels and the Question of Open Registry”, in *Ocean Development and International Law*, Vol. 20, 1989, pp.544-545. Osieke, Ebere, “Flags of Convenience Vessels: Recent Development”, in *American Journal of International Law*, Vol. 73, 1979, p.604, footnote 1. Boczek, B. A., *Flags of Convenience*, 1962, p.2. Metaxas, B. N., *Flags of Convenience*, 1985, p.14. OECD, “OECD Study on Flags of Convenience”, in *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 4, 1973, p.232. Sturmeijer, S. G., *The Open Registry Controversy and the Developing Issue*, 1983, p.8. 水上は、便宜置籍の意義と特徴を単純な言葉で定義することは困難であり、今日まで、便宜置籍又は自由登録についての一般的に受け入れられた定義はないとして、B. A. Boczek の定義「外国人所有で外国人に管理されている船舶を、理由の如何を問わず、船舶を登録する人に便宜的で都合の良い条件で登録を許す国の国旗」と、B. N. Metaxas の定義「便宜置籍は、海運会社が次のものを回避することによって、私的利益を最大限にし、また私的コストを最小限にする目的で、自己の船舶を登録する国の国旗である。(1) 経済的および他の規則、および、(2) 船舶が本国に登録された場合に適用されるであろう生産要素の使用の条件」、さらにイギリスの海運調査に関するロッチデール委員会の1970年の報告書に挙げられた6項目の一般的共通点（外国人の自国商船所有権承認。登録が容易。無税若しくは低額課税。登録全船舶に対する国家的要請なし。配乗船員国籍の自由。法令・国際規則の執行能力なし。）を引用している。ロッチデール基準は絶対的なものではなく、便宜置籍国によってその適合程度は様々である。筆者はMetaxasの定義が実態に最も適合していると考える。

<sup>57</sup> 逸見真「便宜置籍船の法構造とその問題点」『国際船舶の日本籍船化とその手続に関する研究報告書』（日本海事代理士会、2012年3月）129-187頁。安全保障に関して触れているが、非常時の船舶徴用の可能性への一般論的な言及に留まっている。便宜置籍の沿革や進展については同書147-149頁。



置籍という外国籍船の背景やそのシステムが持つ法的問題点は本論とは別のテーマである。

便宜置籍化と外国人船員化の進展する現代の外航海運の実態に則して、安全保障政策における海運への視点の欠落を指摘した稀有な学術研究として羽原敬二の研究がある<sup>58</sup>。羽原は内航海運におけるカボタージュの効果を評価した。他方、外航海運においては、国家間紛争といった安全保障上の非常事態に際しての外国人船員の離脱リスクを指摘し、商船船員は海上保安官や海上自衛官で代替できるものではないことを併せて指摘している。しかし、海戦法規の検討をすることなく、日本籍船を日本商船隊の中核として復活させるという 1990 年代の近代化船維持論者と同じ主張<sup>59</sup>へ安易に収斂している点と、詳しくは本論中においても論じることになるが、日本人船員の職位別の検討がなされていない点、そして、内航海運と外航海運を混同しているように見える点が残念である。さらに言えば、海上自衛隊の能力を検討することなく、海上護衛実施を前提に議論が組み立てられている点は現場実態から離れている印象を拭えない。何よりも、自然災害や海賊リスク又は外国の戦争（我が国は中立国）等と、我が国が紛争当事国となる武力攻撃事態とを非常時という呼称で一括りにして海上交通を論じている点は、海戦法規軽視であると指摘されざるを得ない。そのような幾つかの疑問点はあれども、本論が議論を試みるテーマに最も近い先行研究として、非常に貴重な業績である。

## 第 5 項 安全保障と現代の用船契約

用船契約と安全保障の現代的な関係を論じた学術研究は寡聞にして乏しい。そのため本論第 4 章の記述に関しては、用船契約標準書式の戦争関連条項の解釈と判例を探した。特異な或いは難解な判例は見当たらず、契約文書を素直に解釈すれば良いようではあるが、大まかに言えば、配船可否判断と用船契約解除判断の権利が争点となる。船主と用船者は戦争関連条項に基づくこれらの権利を失権しないために、迅速な情勢判断と権利行使判断が求められることになる。

## 第 6 項 安全保障と現代の海上保険

戦争と海上保険に関する研究は、第二次大戦前と戦中に出されたものが多く、有事と海上保険

---

<sup>58</sup> 羽原敬二「わが国の経済安全保障政策の強化と海上運送事業」ノモス 27 巻（2010 年 12 月）25-41 頁。

<sup>59</sup> 本論の目的と無関係であって論じないが、1980 年代に実施された近代化船制度とは「船員制度の近代化は、近年の船舶の技術革新の進展に対応した新しい船内職務体制を確立するとともに、乗組員を少数精鋭化することにより、厳しい海運情勢の下で日本人船員の職域の確保を図ることを目的」（運輸省『昭和 63 年度 運輸白書』第 7 章第 2 節第 2 項（1）船員制度の近代化、*available at* <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa63/ind000703/frame.html> (Dec. 01st, 2018)) としたものであった。コスト競争の激しい国際海運業界で、高コストの日本人船員を延命させる労務的な意図で実施されたが、肯定的な結果を得られなかった。制度末期には職域確保の労務目的を果たすため、コスト論以外の根拠が探され、有事における信頼性（ナショナル・ミニマム論）がその一つとされた。しかし、それは本制度の中では肯定されることなく、本制度は外国人船員との混乗制度に収斂して 2000 年代に終焉した。逸見・注(57)181-183 頁も参照のこと。ナショナル・ミニマム論は後述のトン数標準税制導入に際して、政府側からの条件として復活することになる。

の現代的な関係を論じた先行研究は希少である。長谷知治は海上保険に焦点を当てた有事の海上交通維持を研究した<sup>60</sup>。落合誠一、原弘明、林田桂、宮崎武志も船舶戦争保険と戦争やテロの関係を研究している<sup>61</sup>。長谷は、武力攻撃事態である戦争を自然災害等とは切り分けており、海上保険での取扱いに従って、戦争、テロ、海賊を総称して有事と称している。氏の研究の中では戦争、テロ、海賊をそれぞれ別のリスクとして取扱っており、その結果として議論が明確になっている。長谷は、有事における海上保険の問題点は再保険引受であり、武力攻撃事態における日本商船隊の運航に支障を来さないためには、我が国政府が再保険を担保する制度を提供する必要があると論じている。

## 第7項 トン数標準税制と航海命令

外形標準課税としての「トン数標準税制」<sup>62</sup>に関して、浅井俊一は諸外国の事例と動向を考察している<sup>63</sup>。トン数標準税制では海上運送法（昭和24年法律第187号 2018年5月25日改正公布）第26条の航海命令を念頭に、日本籍船と日本人船員の増加義務が海運企業に課されている<sup>64</sup>。しかし、後にも触れるが、航海命令は武力攻撃事態には適用されない。ゆえに本制度が本論に及ぼすものは、日本籍船と日本人船員の増加義務への取り組みという事実だけである。従って、本論においてはトン数標準税制そのものについては論じないが、同税制についての先行研究は間接的な参考資料として有為であった。諏訪達郎は2017年の制度拡充について論じている<sup>65</sup>。外航日本人船員確保策についても考察されているが、単純員数のみが対象となっており、職位別の指摘がなされていない点は他の研究者と同じである。これは海技士や船舶管理システムの構成員でなければ指摘できないことかもしれない。

<sup>60</sup> 長谷知治「海運・海洋に関するリスク管理—有事に係る保険を事例に一」海事交通研究 63集（2014年11月）53-62頁。

<sup>61</sup> 落合誠一「わが国船舶戦争保険の法律問題—イラン・イラク戦争に関連して」国際商事法務 10巻1号（1982年）1-6頁。原弘明「フォークランド紛争と船舶戦争保険」海事法研究会誌 50巻（1982年10月）11-16頁。林田桂「船舶戦争保険に関する問題点について」保険学雑誌 499巻（1982年12月）74-91頁。宮崎武志「米国同時多発テロと船舶戦争保険（特集海上保険）」KAIJUN（海運）899巻（2002年8月）16-20頁。等がある。

<sup>62</sup> 国土交通省『平成20年度 国土交通白書』第5章第4節第3項コラム「トン数標準税制」、*available at* <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h20/hakusho/h21/html/k254c000.html> (Dec. 01st, 2018)。1)日本船舶を用いた対外船舶運航事業等による収入金額に係る所得の金額と、2)日本船舶の運航トン数に応じた所得の金額を算出し、1)が2)を超えるときは、その超える部分の金額を損金の額に算入し、1)が2)に満たないときは、その満たない部分の金額を益金の額に算入するとの所得計算の特例措置。

<sup>63</sup> 浅井俊一「諸外国及び日本におけるトン数標準税制の動向に関する考察」海事交通研究 56巻（2007年11月）1-19頁。

<sup>64</sup> 日本船主協会「海運政策・税制 トン数標準税制」、*available at* <http://www.jsanet.or.jp/seisaku/tax3.html> (Dec. 01st, 2018)。国土交通省・注(62)。外航船舶運航事業者が、日本船舶・日本人船員の確保に係る「日本船舶・船員確保計画」を作成し、国土交通大臣の認定を受けた場合、日本船舶に係る利益について、通常法人税に代えて、みなし利益課税を選択できる制度（法人住民税、法人事業税についても同様）。

<sup>65</sup> 諏訪達郎「トン数標準税制による日本籍、準日本籍の外航船舶の確保策について」日本海洋政策学会誌 7号（2017年11月）59-67頁。

### 第3節 研究手法と本論の構成

本研究はまず、国際法である海戦法規や我が国の国内法である平和安全法制といった武力紛争に関連する法制度及び、前節で紹介した各分野における先行研究について可能な限りの文献・資料の蒐集と分析、その上で、船舶の商業運航に不可欠な幾つかの分野における契約や、海運関係の諸資料を検討することによって導き出された分野別の結果を相互に関連させ、本論のテーマに則って再評価することによって進められた。

本論は次の内容で構成される。まず、第1章である本章では本研究に至った問題の所在を明示した。それには南シナ海島嶼領有権問題に関する筆者の修士研究とその延長線上で行われた仲裁裁定に対する研究の2つが関連する。さらに、本研究に関係する先行研究を紹介した。

第2章では海戦法規と平和安全法制を論じるが、法学的議論ではなく、本研究の枠組を決める目的で、言葉の定義や条約・法規面での規制、それらの沿革や適用等を考察する。尚、本章は筆者が2017年6月10日の地域文化学会2017年度研究大会で発表した研究報告<sup>66</sup>が基礎となっている。

第3章は護送と徴用を論じる。戦時である武力攻撃事態において、海上交通を維持する方法としてまず挙げられる候補は護送であろう。そこで商船の護送について、現代での有効性や法的な整合についての議論を試みる。次に商船の徴用を、最後に船員の徴用を考察するが、第二次大戦で実施されたこれらの制度がそのまま現代に持ち込まれて良いのか、という点において、本研究の柱の一つをなす。参戦国が国家総力戦として戦った第二次大戦においてすら、商船や船員の徴用を実現することは容易ではなく、多くの法令整備が必要であったことが明らかとなる。我が国においても徴用の基本法とでもいうべき国家総動員法があったにもかかわらず、戦時中を通じて船員の徴用法規は作られ続けた。また、徴用船や徴用船員を管理する行政組織も設立されていた。このような事実を知ることは、現代社会で徴用が容易に可能な政策か否かを判断する助けとなる。

第4章では現代の海運を取り巻く諸要素を研究する。商船は用船契約、海上保険、船員雇用契約といった運航に関する契約が整ってかつ実行されなければ航行しない。これは海戦法規や平和安全法制といった枠組み整備とは別の問題であり、経営的或いは経済的問題と捉えても良い。第二次大戦後の国際海運業界は便宜置籍化や船舶の大型化と専用船化、国際分業の進展などによる海上貿易量の増加と貿易業務の国際化、単一自由市場である外航海運の国際競争激化とコスト競争に伴う船員の国際化、安全の国際基準化とその強化、船舶管理システムの国際的義務化、船員労働の質的向上と人権及び人道的意識の高まり等、多くの環境変化を経て成長し、第二次大戦当時の姿とは全く異なる業態となっている。そこで、現代の日本商船隊の姿を分析し、日本人船員の現状を直視する。用船チェーンの多国籍化を把握した上で、用船契約、海上保険、船員雇用契約が武力攻撃事態下の我が国海上交通に与える影響を論じる。尚、第4章第2節は、筆者が2018

---

<sup>66</sup> 吉野慎剛「海戦法規と有事法制の確認—我が国の海上交通において—」地域文化学会2017年度研究大会研究報告（2017年6月）。

年 11 月に日本海洋政策学会誌に掲載発表した査読研究<sup>67</sup>に基づいている。

第 5 章では結論として、武力攻撃事態における我が国の海上交通の姿を明らかにすると共に、可能な限り、問題点を克服するための案の提示に努める。

---

<sup>67</sup> 吉野慎剛「有事における海上貿易交通に関する一考察—用船契約と海上保険の観点から—」日本海洋政策学会誌 8 号（2018 年 11 月）82-93 頁。

## 第2章 海戦法規と平和安全法制

### 第1節 言葉の定義

はじめに海戦法規を含む武力紛争法体系における言葉の定義を明らかにしておく。武力紛争法体系には、一般に使用されている意味合いとは異なる定義付けをされている単語があり、誤解を招いている可能性が否定できない。例えば、「商船」という単語は一般には軍艦や公船ではないように見える外観の民間船を広く指して使用されているため、第二次大戦において日本商船隊が壊滅した事実は、「無差別に商船が攻撃を受けた」或いは、「日本海軍は商船護衛を軽視した」といった評価がされてきた<sup>1</sup>。しかし、海戦法規の定義に従うと、当時の我が国の民間船の多くは軍に用いられた補助船舶と位置付けられるのであって、通商破壊戦で攻撃を受けた商船はその数を大幅に減じることになるであろうし、「補助船舶となった多くの元商船と残る商船が攻撃を受けた」或いは、「日本海軍は自軍の輸送艦と補助船舶の護衛に失敗した」という表現が正当と言えよう。日本商船隊の戦災に対する評価に関しては本章第9節第1項で論じるので、ここでは言葉の定義の重要性を示す一例としての紹介に留める。

以下、本論において重要と思われる単語の定義或いは学界で広く認められているであろう意味を述べていくと共に、それらの定まっていない単語に関しては、本論における使用根拠を説明する。尚、本章と本論第3章における「日本商船隊」とは、第二次大戦までの「日本籍船（逓信大臣と朝鮮総督及び台湾総督の管轄地に船籍を置く船舶）で構成されて日本人船員（船員法と朝鮮船員令及び関東州船員令による船員、言い換えれば、逓信大臣、朝鮮総督、台湾総督、樺太庁長官及び南洋庁長官の管轄下にある船員）配乗の運航体制にあった商船群」を意味しており<sup>2</sup>、「現代の日本商船隊」とは意味が大きく異なっている。本論第4章では「現代の日本商船隊」を論じるので、同章冒頭でその定義を述べるが、ここで簡単に紹介すれば、「日本企業が運航する商船群であって、日本籍船だけではなく外国籍船をも広く含むが、外航については日本人船員の配乗は

<sup>1</sup> 代表的な典拠としては、大井篤『新版 海上護衛戦』（角川文庫、2014年）や、浅井栄資『慟哭の海 知られざる海上交通破壊戦』（日本海事広報協会、1985年）を挙げることができる。

<sup>2</sup> 合田浩之『戦後日本海運における便宜置籍船制度の史的展開』（青山社、2013年）35-47頁。第二次大戦終了まで、我が国の海運会社の多くは低価格中古船を輸入して経営していた。しかし、政府の国内造船保護奨励方針に沿った1910年の関税定率法改正による中古船輸入制限政策を受けて、税務上のメリットや中国人船員雇用による船員費軽減その他経営上のメリットを享受する目的で関東州に便宜的に中古輸入船の船籍を置く関東州置籍船（同様の理由で便宜置籍としての朝鮮置籍船や台湾置籍船も存在）が生まれた。1922年時点で日本商船隊の1割程度が関東州・朝鮮・台湾置籍船であった。しかし、1932年に中古船輸入は日本内地と属領全てにおいて禁止されて、これら便宜置籍は意義を失って消滅した。ここで、中古船輸入禁止政策を潜脱するために中古輸入船を中国やノルウェー、イギリス等に置籍して用船する変態輸入船が誕生した。1937年の日本商船隊の内、23.8%を変態輸入船が占めていたが、同年に我が国政府が日中戦争に際しての船舶不足の深刻化対策として、日本籍船確保のために中国籍変態輸入船の日本転籍政策を実施した結果、中国籍変態輸入船は消滅したと考えられる。便宜置籍が消滅した後の関東州・朝鮮・台湾置籍船は現地に実体を持つ（実質船主が現地を本拠地として所在する）存在であった。

考慮されていない」ものとなっている。

また、海域について述べておく。海域は「国連海洋法条約」(United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS)<sup>3</sup>において、内水(internal waters)<sup>4</sup>・群島水域(archipelagic waters)<sup>5</sup>・領海(the territorial sea)<sup>6</sup>・接続水域(contiguous zone)<sup>7</sup>・排他的経済水域(exclusive economic zone: EEZ)<sup>8</sup>・公海(high seas)<sup>9</sup>に区分されている。さらに、それぞれの海域が持つ目的は UNCLOS の規定に加えて、各沿岸国の法令によって定められており、統一されているとは言えない実情となっている。しかし、本論において取扱う海域は単純であり、海戦可能海域か否かという基準に基づいて、紛争当事国が海戦を行えない中立国領域(領海と内水及び群島水域を含む)と、海戦が可能な海域に二分される。そして海戦が可能な海域としては、武力紛争当事国の内水・領海・群島水域の他に、公海及び艦船の航行については公海として扱われる紛争当事国と中立国双方の EEZ が含まれる。尚、海域区分と海戦については本章第 12 節第 2 項第 2 号で後述する。

#### ・海上経済戦 economic warfare at sea

交戦相手国の戦争遂行能力を低下させるため、交戦相手国の船舶及び当該交戦国と通商を行う第三国船舶に対し、捕獲、封鎖等の手段で妨害を行うこと<sup>10</sup>。

#### ・交戦国 belligerency

戦争を宣言しているかどうかを問わず、武力紛争に直接参加して敵対行為を行う国<sup>11</sup>。交戦相手国と敵国は同義の単語である。我が国は現行憲法において第 9 条で交戦権の保持を認めておらず、本章第 13 節で後述する平和安全法制では「交戦」や「交戦国」等の言葉を用いていない。用いられている言葉は「武力攻撃」、「武力攻撃を排除するために必要な武力の行使」、「敵国」、「我が国に対して武力攻撃を行っている国」、「敵国軍隊」、「我が国に対して武力攻撃を行っている外国の軍隊」等となっている。本論では議論の背景に則して、「交戦」「紛争」「武力攻撃事態」「敵国」「交戦国」「交戦相手国」「(武力)紛争当事国」「我が国に対して武力攻撃を行っている国」「敵国軍隊」「我が国に対して武力攻撃を行っている外国の軍隊」等の表現を適宜使用する。

<sup>3</sup> 1993 年の海洋法に関する国際連合条約 (1994 年 11 月 16 日発効)。

<sup>4</sup> 領海基線の陸地側の水域。UNCLOS 第 8 条。外務省経済局海洋課『英和对訳 国連海洋法条約 [正訳]』(成山堂、2004 年) 9 頁。

<sup>5</sup> 群島国において、UNCLOS 第 47 条の規定に従って引かれる群島基線により取り囲まれる水域。UNCLOS 第 49 条第 1 項。外務省経済局・注(4)38-39 頁。

<sup>6</sup> 領海基線から測定して 12 海里を超えない範囲で沿岸国が定める水域。UNCLOS 第 2 部第 2 節。外務省経済局・注(4)7-13 頁。

<sup>7</sup> 領海基線から 24 海里までの範囲で沿岸国が定める水域。UNCLOS 第 33 条。外務省経済局・注(4)27 頁。

<sup>8</sup> 領海に接続し領海基線から 200 海里を超えない範囲で認められた水域。沿岸国は海底の上部水域並びに海底及びその下の天然資源その他に関する主権的権利を有する。UNCLOS 第 5 部。外務省経済局・注(4)44-67 頁。

<sup>9</sup> いずれの国の EEZ、領海若しくは内水又はいずれの群島国の群島水域にも含まれない海洋のすべての部分。UNCLOS 第 7 部。外務省経済局・注(4)75-97 頁。

<sup>10</sup> 真山全「海上経済戦における中立法規の適用について」世界法年報 8 号 (1988 年) 17 頁。

<sup>11</sup> 真山・注(10)18 頁。

## ・中立国 neutral powers

武力紛争において明示的又は黙示的に中立の立場を表明し、武力紛争に参加しない中立たる立場を選択した国をいう。但し海上経済戦の手段に関して容認義務（受忍義務 duties of acquiescence）を負う。狭義には交戦国を平等に取扱い、公平義務（防止義務 duties of prevention）と避止義務（duties of abstention）を負う国のことであり、広義には公平義務を逸脱する非交戦国（non-belligerency）も含むと考えられるが<sup>12</sup>、1949年のジュネーヴ諸条約における中立国は、紛争非当事国を広く指すと解するのが適当である<sup>13</sup>。非紛争当事国<sup>14</sup>とも呼称される。

このように定義は定まっておらず、狭義から広義までの見解が出されているが、広義に依ることと反対する有力な学説は見当たらず、紛争当事国である交戦国を除く全ての非交戦国は非紛争当事国であり、つまり中立国であるとの定義付けに問題はないであろう。本論においては、文脈及び引用元或いは時代背景等に従って、中立国、非交戦国、非紛争当事国、第三国の呼称を適宜使用するが、それらの含有する意味は中立国の権利と義務を負う国を等しく指している。

### ※ 容認義務（受忍義務）

中立国船籍の商船に対する交戦国による管制、例えば臨検等を受忍する義務のこと<sup>15</sup>。

### ※ 公平義務（防止義務）

中立国領域の一方交戦国による使用又は通過を防止すること。侵された場合には実力を使用しても排除する義務のこと<sup>16</sup>。

### ※ 避止義務

一方交戦国を利するような支援を控える義務のこと<sup>17</sup>。

※ 但し、中立国が「紛争当事国に比して強大な海軍を有し、海上経済戦措置を阻止することの危険を負う意思および能力がある」場合や「紛争が拡大する可能性を恐れる必要のない政治大国」である場合はこれらの義務を負う必要性はない。例えば、イラン・イラク戦争において自国商船を護衛したアメリカ、フランス、イギリス、ソ連、イタリア等<sup>18</sup>は容認義務を拒否したと判断される上に、避止義務の履行にも疑いがある。しかし、「中立義務」に違反したとしても「非交戦国」は、より積極的な軍事行動によって一方の当事国に敵対する「紛争当事国」とみなされるようにならない限り、「中立義務」を遵守している真の「中立国」と法的に異なった取扱いを受けるわけではない<sup>19</sup>。

<sup>12</sup> 森田桂子「自衛権と海上中立」村瀬信也編『自衛権の現代的展開』（東信堂、2007年）229-234頁。

<sup>13</sup> 真山全「ジュネーヴ諸条約と追加議定書」国際法学会編『日本と国際法の100年 第10巻 安全保障』（三省堂、2001年）190頁。1949年のジュネーヴ諸条約については、本章第3節で論じる。

<sup>14</sup> サンレモ・マニュアル para.13(d)。竹本正幸監訳『人道法国際研究所 海上武力紛争法サンレモ・マニュアル解説書』（東信堂、1997年）34頁。

<sup>15</sup> 森田・注(12)233頁。

<sup>16</sup> 森田・注(12)229頁。

<sup>17</sup> 森田・注(12)229頁。

<sup>18</sup> 新井京「国連憲章下における海上経済戦」松井芳郎・木棚照一・薬師寺公夫・山形英郎編『グローバル化する世界と法の課題』（東信堂、2006年）146頁。

<sup>19</sup> 新井京「イラン・イラク戦争における海上経済戦—その国際法上の意味—」京都学園法学2・3号（1999年）411頁。

### ・第三国 **third powers**

武力紛争での敵対行為に参加しない国をいう<sup>20</sup>。中立国と同じ意味を持ち、非交戦国等と同様に、中立国を意味する単語のバリエーションの一つと考えて良い。

### ・軍事目標 **military objectives**

物については、その性質、位置、用途又は使用が軍事活動に効果的に資する物であってその全面的又は部分的な破壊、奪取又は無効化がその時点における状況において明確な軍事的利益をもたらすものに限られる<sup>21</sup>。

### ・軍艦 **warships**

一つの国の軍隊に属する船舶であって、当該国の国籍を有するそのような船舶であることを示す外部標識を掲げ、当該国の政府によって正式に任命されてその氏名が軍務に従事する者の適当な名簿又はこれに相当するものに記載されている士官の指揮の下にあり、かつ、正規の軍隊の規律に服する乗組員が配置されているものをいう<sup>22</sup>。

### ・補助船舶 **auxiliary vessels**

軍艦以外の船舶で、1 つの国の軍隊が所有し又はその排他的監督下に置かれ、かつ、当分の間政府の非商業的業務につかせているものをいう。政府の非商業的業務とは、例えば軍隊や軍用貨物の輸送のような軍隊を支援する業務を言い、乗組員全員が文民ということもある。これらの船舶を補助船舶と定義するのが慣行であり、軍隊に徴用されている商船や、軍隊の指示や命令を受けて非商業的業務に従事している商船は補助船舶であると理解される。軍艦と商船双方の定義に当てはまらないため、軍艦と商船のいずれの権利、義務および責任をも有しない<sup>23</sup>。

### ・商船 **merchant vessels**

軍艦、補助船舶、又は税関用若しくは警察用船舶のような国の船舶以外の船舶で、商業的又は私的業務に従事しているものをいう<sup>24</sup>。本論では「商船」と「船舶」の2つの用語が用いられるが、「商船」にはヨットや漁船等といった私的業務の船舶も含まれており、民生用の船を指して一般的に用いられている「船舶」と同義と考えられる。本論での使い分けは引用元の使用に従う。

---

<sup>20</sup> 真山・注(10)18頁。

<sup>21</sup> 1977年の「1949年8月12日のジュネーブ諸条約の国際的な武力紛争の犠牲者の保護に関する追加議定書(議定書I)」(第一追加議定書)第52条第2項。サンレモ・マニュアル para.40、注解 40-1 から 40-12。竹本訳・注(14)73-76頁。

<sup>22</sup> 国連海洋法条約第29条。外務省経済局・注(4)24-25頁。この定義は1907年の第2回ハーグ平和会議における「商船ノ軍艦ヘノ改変ニ関スル条約」(ハーグ第7条約)第1条から第4条に由来する。公海条約第8条第2項を経て、国連海洋法条約に受け継がれた。

<sup>23</sup> サンレモ・マニュアル para.13(h)、注解 13-22。竹本訳・注(14)34と42頁。国際法上の定義は定まっていないが、従来から各国海軍教範等において目標選定基準として使用されてきたものがサンレモ・マニュアルで明文化された。

<sup>24</sup> サンレモ・マニュアル para.13(i)。竹本訳・注(14)34-35頁。国際法上の定義は定まっていないが、従来から各国海軍教範等において目標選定基準として使用されてきたものがサンレモ・マニュアルで明文化された。



・攻撃 **attack**

攻勢としてであるか防御としてであるかを問わず、敵に対する暴力行為をいう<sup>25</sup>。

・復仇 **reprisals**

相手国の戦時国際法違反を止めさせ、法遵守に戻らせるために自らも戦時国際法違反に訴えること。敵国による事前の違法行為と均衡を失するほど過度のものであってはならない<sup>26</sup>。

・難船 **shipwreck**

原因の如何を問わず、あらゆる難船をいい、航空機による又は航空機からの海上への不時着を含む<sup>27</sup>。

・難船者 **shipwrecked persons**

軍人であるか文民であるかを問わず、自己又は自己を輸送している船舶若しくは航空機が被った危難の結果として海その他の水域において危険にさらされており、かつ、いかなる敵対行為も差し控える者をいう<sup>28</sup>。

・文民 **civilians**

捕虜待遇条約<sup>29</sup>第4条A(1)から(3)まで及び(6)並びにジュネーヴ諸条約の第一追加議定書第43条に規定する部類のいずれにも属しない者をいう<sup>30</sup>。従って、商船の乗組員(船長、水先人及び見習員を含む)は文民である。

・民生物 **civilian objects**

軍事目標以外の全ての物であり、攻撃又は復仇の対象としてはならない<sup>31</sup>。

・敵国船舶と中立国船舶 **enemy vessels / neutral vessels**

敵国船舶であるか中立国船舶であるかは船籍国によって決定され、敵国船籍は敵性の決定的な証拠となるが、中立国船舶の敵性判断において船籍は中立性の一応の証拠と推定されるに過ぎず、登録、所有、用船その他の基準によって敵性が決定される<sup>32</sup>。

---

<sup>25</sup> 第一追加議定書第49条第1項。サンレモ・マニュアル para.13(b)。竹本訳・注(14)34頁。

<sup>26</sup> 藤田久一『新版 国際人道法』(有信堂、1993年)184頁。

<sup>27</sup> 海上傷病者保護条約第12条。1949年の「海上にある軍隊の傷者、病者及び難船者の状態の改善に関する条約」(ジュネーヴ第2条約；海上傷病者保護条約)。

<sup>28</sup> 第一追加議定書第8条(b)。

<sup>29</sup> 1949年のジュネーヴ会議における「捕虜の待遇に関する条約」(ジュネーヴ第3条約)。

<sup>30</sup> 第一追加議定書第50条第1項。

<sup>31</sup> 第一追加議定書第52条第1項。

<sup>32</sup> ロンドン宣言第57条。1909年のロンドン海戦法規会議における「ロンドン宣言」。前原光雄『捕獲法の研究』(慶応義塾大学法学研究会、1967年)40-46頁。サンレモ・マニュアル paras.112-117、注解112-1から117-8。竹本訳・注(14)168-179頁。注解117-1によれば、中立国船舶の敵性決定に関しては、1913年の「交戦国間の関係を律する海戦法規に関するオックスフォード・マニュアル」第51条第3項の基準「いずれの国も、貨物の所有者の敵性または中立性が、その者の居所又は国籍のいずれかで決定されるかを敵対行為の開始より遅くない時点

### ・ Black List

敵国と関係のある船会社のリスト (statutory list) を作成し、これらの船舶の港湾使用を拒否すること<sup>33</sup>。イギリスが両次大戦で行い<sup>34</sup>、第一次中東戦争でエジプトが倣った<sup>35</sup>。

### ・ Navicert

中立国間の海上通商のみに従事する中立国船舶の航行が交戦国の捕獲権行使により遅滞することを防護するため、当該船舶の貨物が戦時禁制品の管制からは自由であることを証明する戦時航海登録制度のこと<sup>36</sup>。言い換えれば、敵国と通商しない旨を誓約した船舶にのみ出港許可証を与えること。イギリスが両次大戦で実行し<sup>37</sup>、第一次中東戦争でエジプトが倣った<sup>38</sup>。

## 第 2 節 武力紛争法

武力紛争法は 19 世紀までの慣習国際法に基づき、1856 年パリ会議と 1907 年ハーグ平和会議等が出された宣言や結ばれた条約等をいい、次のように分類できる。

開戦ニ関スル条約 (ハーグ第 3 条約 ; 開戦条約)

陸戦法規

海戦法規

空戦法規

戦争犠牲者の保護に関する条約 (1949 年 8 月 12 日署名のジュネーヴ諸条約)

※ 1864 年 8 月 22 日、1906 年 7 月 6 日、1929 年 7 月 27 日の旧条約に代わるもの。

ここで陸戦法規、海戦法規、空戦法規それぞれの適用範囲を明確にしておく。陸海空の分類は敵対行為や保護の対象が存在する位置に依り、敵対行為を行う主体の存在する位置に依らない<sup>39</sup>。つまり、航空機が空から海上の艦船に対して行う攻撃には海戦法規が適用され、海上の軍艦から陸上施設に対して攻撃が行われる場合は陸戦法規が適用される。

武力紛争法という呼称に関して統一された基準はなく、いくつかの見解が存在している。代表的な 2 つの見解は以下の通りである。

安保公人は次のように述べている。武力紛争が開始された後は、その武力行使に訴えたこと自

---

で宣言しなければならぬ」が適用される。

<sup>33</sup> 真山・注(10)21 頁。

<sup>34</sup> 真山・注(10)21 頁。

<sup>35</sup> UN Doc. S/3168, Add. 1, par. 1. 真山全「第二次大戦後の武力紛争における第三国船舶の捕獲 (一)」法学論叢 118 卷 1 号 (1985 年) 72-73 頁。真山・注(10)21 頁。Bay, A. S., “The Egyptian Prize Court, Organization and Procedure”, in *Revue Egyptienne de Droit International*, Tome 5, 1949.

<sup>36</sup> 高梨正夫「ナヴィサート・システム」国際法外交雑誌 53 卷 3 号 (1954 年) 167 頁。

<sup>37</sup> Moos, M., “The Navicert in World War II”, in *American Journal of International Law*, Vol. 38, No. 1, 1944, pp.115-116.

<sup>38</sup> UN Doc. S/3168, Add. 1, par. 1. 真山・注(10)21 頁。真山・注(35)72-73 頁。Bay, A. S., “The Egyptian Prize Court, Organization and Procedure”, in *Revue Egyptienne de Droit International*, Tome 5, 1949.

<sup>39</sup> 真山・注(13)177 頁。

体が合法であったか違法であったかという問題（*jus ad bellum* が規律する）とは別に、武力紛争中の諸行為を規律する国際法（*jus in bello*）が効力を発揮する。「戦時国際法」又は「戦争法」と称されてきたこの法体系は、今日では、戦争という名称を用いるか否かにかかわらず、全ての国際武力紛争に適用される。そのことから「武力紛争法」とも称される。また、この法体系は武力紛争における人の保護に役立つ諸法規で構成されることから、「国際人道法」とも呼ばれる。これらいずれの呼称も、各国軍隊の実務では同義語として用いられ、また赤十字国際委員会もこれらを同義語としている<sup>40</sup>。

真山の見解は異なっている。武力紛争法では敵国の文民と民生物が保護対象であり、ジュネーヴ法では自国の文民や民生物に保護対象が広がりはじめ、さらに進んで、*jus ad bellum* と *jus in bello* の分離から後者の平等適用がもたらされた。それによって侵略国の文民や民生物といえども *jus in bello* の保護を享受しえることが確保されたことをもって人の国家からの独立の第一段階とした。そして敵対行為に直接参加していない人と物を、それらが敵味方いずれの武力紛争当事国に属していようと同一の規範の下で武力紛争から保護する段階をもって、人の国家からの独立の第二段階とする。また、戦争ないし武力紛争における交戦者の行為を規律する国際法につき、戦争法、武力紛争法や国際人道法といった名称が併存しているのが現状である。しかし、ジュネーヴ法とハーグ法の敵対行為規制を巡る相克が戦争犠牲者保護を主眼とした前者の優位で決着し、さらに、国家との連帯性の希薄な文民と民生物が武力紛争法の履行確保手段の枠組から離脱しえ、且つ人の国家からの独立の第二段階が達成されて初めて国際人道法が最も相応しい呼称となると思われる<sup>41</sup>。

尚、本章第9節第2項で後述するように、現在は、国連憲章第2条第4項によって戦争が違法化されたゆえに法的には戦争が消滅した、とされている。それゆえに、本節で述べたように「戦時国際法」や「戦争法」という呼称には違和感を持つ見解がある一方で、「国際人道法」という呼称は時期尚早であるという真山の見解も存在する。そこで本論では、これら双方の見解で共通して是とされている「武力紛争法」という呼称を用いる。

### 第3節 海戦法規

本節では、海戦法規を構成している条約及び国際的な宣言等について考察する。小括弧内の名称は略称である。

- ・1856年のパリ会議において署名発効された「海上法ノ要義ヲ確定スル宣言」（パリ宣言）

海戦法規の基礎となる宣言であり、①私船による拿捕を禁止する、②中立国船舶上にある敵国貨物は戦時禁制品を除き拿獲を禁止する、③敵国船舶上にある中立国貨物は戦時禁制品を

<sup>40</sup> 安保公人「国際法と軍事力」防衛大学校・防衛学研究会編『軍事学入門』（かや書房、2012年）59頁。

<sup>41</sup> 真山全「現代における武力紛争法の諸問題」村瀬信也・真山全編『武力紛争の国際法』（東信堂、2004年）19-20頁。

除き拿獲を禁止する、④海上封鎖が拘束力を持つためには、敵国海岸への接到を実際に防ぐに足る十分な兵備によって実効が維持されねばならない、の4項目が約された<sup>42</sup>。

- ・1868年の国際軍事委員会において署名発効された「戦時におけるある種の発射物の使用の禁止に関する宣言」(サンクト・ペテルブルク宣言)

既に戦闘能力を奪われた者の苦痛を無益に増大させ、又はその死を避け難いものにする兵器の使用を禁止する目的で、重量 400g 未満の炸裂性又は爆発性若しくは燃焼性の発射物の使用放棄が約された。

- ・1907年の第2回ハーグ平和会議において署名(1910年発効)された「海戦に関するハーグ諸条約」

開戦ノ際ニ於ケル敵ノ商船取扱ニ関スル条約(ハーグ第6条約)

開戦時に交戦相手国港湾に在泊している敵国商船は、即刻又は相当の恩恵期間に出港しなければ抑留され得ることが約された。

商船ノ軍艦ヘノ改変ニ関スル条約(ハーグ第7条約)

商船から軍艦への変更に関する規約であるが、商船は旗国以外の国の軍艦に変更される権利と義務を持っていないことが約された。

自動触発海底水雷ノ敷設ニ関スル条約(ハーグ第8条約;自動触発水雷禁止条約)

中立国船舶の航海の自由原則に鑑みて、機雷敷設に関しての節度や管理が約された。

戦時海軍力ヲ以テスル砲撃ニ関スル条約(ハーグ第9条約)

艦砲射撃について、防備されていない港や都市等を目標とすることの禁止が約された。

ジュネーヴ条約ノ原則ヲ海戦ニ応用スル条約(ハーグ第10条約)

病院船の塗色や標識、そして海戦での取扱いに関して約された。

海戦ニ於ケル捕獲権行使ノ制限ニ関スル条約(ハーグ第11条約)

郵便信書や小型漁船、宗教・学術船舶等、捕獲免除対象について約された。また捕獲においての船員取扱いについても規定されている。

海戦ノ場合ニ於ケル中立国ノ権利義務ニ関スル条約(ハーグ第13条約;海戦中立条約)

中立国の行動について約された。

- ・1909年のロンドン海戦法規会議において署名された「ロンドン宣言」

当時の慣習国際法であった海戦法規が網羅的に規定された。9章から成り、章は順に、封鎖、戦時禁制品、敵対的援助、中立捕獲船の破壊、国旗の移転、敵性、軍艦の護送、臨検に対する抵抗、補償である。尚、本宣言は議長国イギリスが批准せずに未発効となったが、改めて慣習国際法化したとされている。

---

<sup>42</sup> 稲本守「欧州私掠船と海賊—その歴史的考察」東京海洋大学研究報告5巻(2009年)50-51頁。第4項は、民間船による私掠行為を正当化することのみを目的とする形式的な海上封鎖の宣言を禁じたもので、中立国によって強く求められてきた、と稲本はいう。尚、本項は1902年のロンドン宣言第2条に、封鎖の実効性の要件として取り込まれた。それゆえ、伝統的的海戦法規における封鎖は現場に実効力のある十分な兵備を置いて維持される必要があった。この封鎖を近接封鎖という。

- ・ 1913 年採択の「交戦国間の関係を律する海戦法規に関するオックスフォード・マニュアル」  
 当時の慣習国際法を反映させた海戦法規のマニュアルで、万国国際法学会が採択した。
- ・ 1936 年署名発効の「1930 年 4 月 22 日のロンドン条約第 4 編に掲げられる潜水艦の戦闘行為に  
 ついての規則に関する調書」（潜水艦戦闘行為議定書）  
 海戦での商船に対する行動について、潜水艦は水上艦が従うべき国際法規則に等しく服する  
 ことが約された。
- ・ 1949 年のジュネーヴ会議において署名（1950 年発効）された「1949 年 8 月 12 日のジュネー  
 ヴ諸条約」

海上にある軍隊の傷者、病者及び難船者の状態の改善に関する条約（ジュネーヴ第 2 条約；  
 海上傷病者保護条約）

戦地軍隊における傷者及び病者の状態改善に関する条約（ジュネーヴ第 1 条約；傷病兵保  
 護条約）を海戦に応用した条約で、傷者、病者及び難船者だけではなく、病院船や衛生上  
 の輸送手段についても約された。

捕虜の待遇に関する条約（ジュネーヴ第 3 条約；捕虜待遇条約）

捕虜の保護、身分、待遇、紀律、労働、収入、通信、罰則、そして解放と送還に至るまで  
 の取扱いが約された。

戦時における文民の保護に関する条約（ジュネーヴ第 4 条約；文民保護条約）

武力紛争における文民の保護が約された。文民には住民や外国人さらには被抑留者が含ま  
 れている。
- ・ 1977 年署名（1978 年発効）の「1949 年 8 月 12 日のジュネーヴ諸条約の国際的な武力紛争の  
 犠牲者の保護に関する追加議定書（議定書 I）」（第一追加議定書）

ジュネーヴ諸条約のいかなる規定も、侵略行為その他の国際連合憲章と両立しない武力の行  
 使を正当化し又は認めるものと解してはならないとの確信の表明と共に協定された。ジュネ  
 ーヴ諸条約の諸規定を再確認し及び発展させること並びにそれらの規定の適用を強化するた  
 めの措置を補完する。尚、本議定書は陸戦を主対象としており、第 49 条第 3 項によって海戦  
 には文民の保護等の規定が影響を及ぼさないと定められている。
- ・ 1994 年採択の「海上武力紛争に適用される国際法に関するサンレモ・マニュアル」（サンレモ・  
 マニュアル）

本マニュアルは法的拘束力を持たないが、本章第 12 節で後述するように、起草・成立経緯や  
 主要国の国家実行によって、近代化された海戦法規としての効力を生じていると理解されて  
 いる。

以上の条約及び宣言並びにマニュアルが海戦法規体系を構成しており、一般的には、パリ宣言  
 から第一追加議定書までが伝統的的海戦法規と呼称されている。

## 第4節 海戦の特徴

海戦法規を理解するためには、その前提となる海戦の特徴を知っておかねばならない。海戦の特徴は陸戦との違いと言い換えることもできよう。

海は海上交通路として重要な公共財的価値を有する。すなわち、交戦国にとっては戦域となっている海域といえども、非交戦国である中立国にとっては平時法規が適用されて公海自由の原則が維持される海域であり続けることに変わりはない。言い換えれば同じ海域が交戦国と中立国によって異なる目的で同時に利用されるということになる。従って、戦闘に直接参加しない中立国の権利に対する交戦国の配慮という問題が生じ、交戦国と中立国の対立する権利を調整するために、海戦法規においては海上経済戦に関する規則という独自のカテゴリーが発展してきた<sup>43</sup>。本節では、戦域、軍事目標、そして文民保護に分けて、海戦の特徴を検討する。

### 第1項 戦域

主に交戦国領土内で行われる陸戦と異なり、多数の中立国船舶が航行する国際水域を主要な舞台とする海戦が中立国に対して及ぼす影響は大きい<sup>44</sup>。その一方で影響ではなく犠牲という側面から検討すれば、海戦は通常においては人が居住していない広大な海域での戦闘が中心となるため、交戦国戦闘員以外の文民に被害が及ぶ可能性は低いものと判断される。また、峽水道等といった船舶輻輳海域等の例外を除けば、海上を航行中の船舶相互間には相当程度の安全距離が保たれているため、交戦国の合法的な攻撃に際しては、軍事目標以外の船舶に付随的損害等が生じる可能性は低いと考えられる。つまり、海戦を戦域という側面から見た場合には、交戦国か中立国かを問わず、文民が戦闘の影響によって犠牲となる可能性が陸戦に比して少ないと言える<sup>45</sup>。

### 第2項 軍事目標

陸戦法規における目標区別原則は機能的目標選定基準に基づいて運用されている。これは、各個人や各施設等が持つ機能によって軍事目標とするか否かを判断するもので、軍隊による実際の利用状況は考慮されない。個人であれば、軍人は勿論であるが、軍隊への協力者や武器を取って戦闘行為を行う文民も軍事目標となる。施設等では、軍事基地や軍需工場は勿論であるが、道路や鉄道、政府機関、通信施設、港湾や空港といったものも軍事目標と理解される<sup>46</sup>。軍隊が使用

<sup>43</sup> 吉田靖之『海上阻止活動の法的諸相—公海上における特定物資輸送の国際法的規制—』（大阪大学出版会、2016年）64-65頁。安保・注(40)62-64頁。

<sup>44</sup> 安保・注(40)63頁。

<sup>45</sup> 荻野目学「海戦における文民保護等の考慮」海幹校戦略研究 4-1（2014年6月）117-118頁。

<sup>46</sup> 真山全「海戦法規における目標区別原則の新展開（一）」国際法外交雑誌 95巻5号（1996年12月）9頁。安保・注(40)60-61頁。荻野目学・注(45)118頁。

しておらず、専ら民生用であるといった主張は目標選定において考慮されない<sup>47</sup>。

陸戦法規と異なり、伝統的海戦法規においては、慣習的に艦船は軍艦（及び補助船舶）と商船という 2 つのカテゴリーに大別され、例外はあれども原則的に前者が軍事目標に該当すると認められてきた。これをカテゴリー別目標選定基準による目標区別原則という。海洋において人間は自然状態では存在しえず、艦船といったような海洋構造物を使用することで海洋空間での存在を維持できる。言い換えれば、遭難状態を除けば、海洋で存在している人間は海洋構造物上に存在しており、海戦においては、戦闘員や文民を問わず個人が直接の軍事目標となることはなく、軍艦や補助船舶のような物的目標が主たる軍事目標となる<sup>48</sup>。

目標選定基準については本章第 11 節で詳述するが、伝統的海戦法規で認められてきたこのカテゴリー別目標選定基準は、1980 年代から国際的に機能的目標選定基準へと移行した。現在ではサンレモ・マニュアルにも機能的目標選定基準が取り込まれており、陸戦と同じ状態となったが、個人ではなく物的目標が軍事目標であることは変わらない。

### 第 3 項 文民保護

前項で述べたが、人間は海洋において自然状態で存在しえない。つまり、海洋には艦船等の海洋構造物を利用して一時的に存在する人間はいるが、住民はいない。そのため文民保護の規定はほとんど存在していない。もちろん、住民はいなくとも船員や船客といった文民は存在するが、その数や存在密度は陸上に比して圧倒的に少なく、文民保護に関しては、後述するようにサンレモ・マニュアルで多少の進展が見られるにもかかわらず、「文民の存在が軍事目標の地位を変更することはない」という米海軍マニュアルの記述が象徴するように、少なくとも国家実行の観点からは、軍事目標に乗船或いは搭乗中の文民を保護の対象とする意識は希薄である<sup>49</sup>。つまり、法による制約よりも政治的理由による選択に委ねられる面が大きいと言える。

## 第 5 節 戦時禁制品

戦時禁制品（contraband of war）は戦争用に供される物品及び材料であって、敵国の戦争継続能力を減ずる目的で、その入手を阻害することが認められているもの。一般に、物品及び材料はその利用目的がある程度定まっていると認識されているが、その利用目的が戦争用である可能性はそれぞれで異なっている。そこで、その可能性の程度によって戦時禁制品は区分され得るということになろう。戦時禁制品表は海上経済戦において捕獲や封鎖の根拠となるもので、それらの戦時禁制品及びその区分はロンドン宣言において明文化された。

<sup>47</sup> 吉田靖之「海戦法規における目標識別規則—目標識別海域設定を中心に—」法学政治学論究 73 号（2007 年 6 月）16-18 頁。

<sup>48</sup> 荻野目・注(45)118 頁。真山・注(46)10-14 頁。吉田・注(47)5-11 頁。

<sup>49</sup> 荻野目・注(45)118-123 頁。

## 第1項 絶対的禁制品

専ら戦争用に供される物品及び材料であって、戦時禁制品の品目表を宣言する交戦国は、同国に駐在する他国政府にその宣言を通告することによって、その品目を追加・除外することが可能である<sup>50</sup>。そして交戦国は、絶対的禁制品が敵国領域、敵国占領地又は敵国軍に仕向けられたことが立証された時は、それを没収することができる。直行であれ転載であれ、或いは海上輸送されるか陸上輸送されるかは問題とならない。ここで、最終仕向地が敵国領域、敵国占領地又は敵国軍であれば、輸送途中に中立国を経由するといった輸送経路の多様性に依らず、没収することができるという考えを「連続航海主義」(the doctrine of contiguous voyage) という<sup>51</sup>。

## 第2項 条件付禁制品

戦争用にも平和用にも供することができる物品及び材料であって、絶対的禁制品と同様の手続きを以って、交戦国はその品目を追加・除外することが可能である<sup>52</sup>。そして交戦国は、条件付禁制品が敵国の軍隊又は行政官庁の使用に仕向けられたことが立証された時は、それを没収することができる。但し、行政官庁に仕向けられた場合において、この物品が実際には現に行われている戦争のために使用されないことが諸般の状況により立証された時はこの限りではない<sup>53</sup>。条件付禁制品が敵国領域、敵国占領地又は敵国軍に向けて航行する船舶内にあり、かつ、この物品が中間の中立国において陸揚げされない場合にのみ、交戦国はこれを没収することができる。つまり、条件付禁制品には連続航海主義の適用は認められない<sup>54</sup>。

## 第3項 自由品

戦争用に供することができない物品及び材料であって、交戦国はこれらを戦時禁制品と宣言することができない<sup>55</sup>。

## 第4項 国家実行とサンレモ・マニュアル

第一次大戦においてイギリスは当初、ロンドン宣言に従うとしていたが、文民と軍隊自体の区

---

<sup>50</sup> ロンドン宣言第 22-23 と 26 条。

<sup>51</sup> ロンドン宣言第 30-31 条。真山全「第二次大戦後の武力紛争における第三国船舶の捕獲 (二・完)」法学論叢 119 巻 3 号 (1986 年) 77 頁注 11。

<sup>52</sup> ロンドン宣言第 24-26 条。

<sup>53</sup> ロンドン宣言第 33 条。

<sup>54</sup> ロンドン宣言第 35 条。真山・注(51)77 頁注 11。

<sup>55</sup> ロンドン宣言第 27-29 条。



別が消滅している総力戦ゆえに文民向けと軍隊向けの物品を区別する意味はないとして、戦時禁制品を拡大し、1915年には約240種、ドイツに向けて輸送される物品のほとんど全てを含むこととした。中立国アメリカが抗議を行ったが、イギリスはそれを受け入れず、1916年には絶対的と条件付の種別を廃し、同時に、全ての戦時禁制品には連続航海主義が適用された。交戦国であったフランスとドイツはイギリスに倣った。第二次大戦においてもイギリスは戦間期に自身で行ったロンドン宣言遵守の公言を無視して第一次大戦と同様の態度をとり、フランス、ドイツ等の交戦国も再びそれに倣った。第一次中東戦争においてエジプトは、両次大戦におけるイギリスの実行が既に慣習法化したと見做したが、交戦相手国であるイスラエルと中立国から抗議を受け、ロンドン宣言に近似した制限的な戦時禁制品表に改めた。朝鮮戦争と第一次及び第二次印パ戦争における戦時禁制品表は制限的な禁制品目であった。イラン・イラク戦争における禁制品の具体的内容は知られていないが、イランが実際に捕獲したものは、軍需品と兵器だったという説と、広い範囲の物品だったという説<sup>56</sup>がある。

これら両次大戦及びその後の国家実行では、戦時禁制品における絶対的と条件付の区別がなくなっており、全ての戦時禁制品は連続航海主義の適用を受けている<sup>57</sup>。サンレモ・マニュアルではこれら国家実行が踏襲されており、物品及び材料は戦時禁制品と自由品にのみ分類され、戦時禁制品には絶対的と条件付の区別はされておらず、連続航海主義が適用されている<sup>58</sup>。

## 第6節 捕獲

捕獲 (capture, seizure, seize in prize) は海戦法規で認められている交戦国の海上での交戦権行使の方法の一つであり、海上経済戦の合法的手段である。拿獲ともいう。

具体的には、軍艦、軍用機が武力その他の強力をもって海上に於いて敵国、中立国の船舶、航空機を臨検 (visit)、搜索 (search) し、一時、交戦国の権力内におき (これを拿捕という)、その船体、機体や積荷を捕獲審検所での手続を経て没収することでなされる<sup>59</sup>。捕獲の対象は敵国船舶及びその船内にある敵国の貨物であり、敵国船舶内にある中立国の貨物と中立国船舶内にある敵国の貨物は戦時禁制品を除いて捕獲されない<sup>60</sup>。

捕獲の手順における各段階の内容は次のようになっている<sup>61</sup>。

### ・臨検

捕獲実施側が、対象船舶を停船させた後に、軍艦、軍用機から臨検士官を送り、又は対象船舶

<sup>56</sup> 新井・注(19)399-400頁。

<sup>57</sup> 真山・注(51)76-81頁。

<sup>58</sup> サンレモ・マニュアル para.148-150。竹本訳・注(14)205-208頁。

<sup>59</sup> 真山・注(35)69頁。

<sup>60</sup> パリ宣言第2と3項。

<sup>61</sup> 葉師寺公夫「公海海上犯罪取締りの史的展開—公海海上警察権としての臨検の権利を中心に—」栗林忠男・杉原高嶺編『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)198-200頁。

の船長を出頭させて船舶、航空機の国籍、積荷、乗客、出港地、到着地を船舶書類により調査すること<sup>62</sup>。

#### ・ 捜索

捕獲実施側が、臨検が満足いく結果でなかった場合に軍艦の士官一名と乗組員若干名とによって対象船舶の実際を調査すること<sup>63</sup>。

#### ・ 拿捕

臨検と捜索によって対象船舶の責任が立証された場合若しくは対象船舶がそれだけで捕捉を正当化するような何らかの行為を犯した後に、捕獲実施側の軍艦の士官一名と乗組員の一部が対象船舶を管理することによって行われる。対象船舶は拿捕の理由によって決定された港へ連行される<sup>64</sup>。軍艦、軍用機が武力その他の強力を以って海上に於いて船舶、航空機を一時、交戦国の権力内におくこと<sup>65</sup>。

拿捕の段階では船体や積荷を没収することはできず、拿捕された船舶と貨物は、適当な港へ連行された後に捕獲審検所での手続きを経ることで、解放或いは捕獲による没収等の決定を受け処置されることになる。

敵国船舶が捕獲を免除される規定はないが、本国の軍艦の護送を受ける中立国船舶に対しては臨検を免除する規定は存在する<sup>66</sup>。但し、交戦国軍艦の指揮官が、この規定が悪用されていると疑う根拠がある場合には護送軍艦の指揮官に検証を求めることができる。これに対し、当該船舶を護送する軍艦の指揮官は検証を行ってその結果を調書の作成を以って証明しなければならず、拿捕を正当とする事実がある時にはその船舶に対する護送保護を撤回しなければならない<sup>67</sup>。

尚、捕獲の持つ法学的特徴として、私人が所有する私有財産が交戦国による没収の対象とされていることが指摘されている<sup>68</sup>。

サンレモ・マニュアルでは捕獲に関する新たな試みが二点導入された。一点目は敵国船舶の拿捕及び中立国船舶への臨検及び捜索の代替措置として、当該船舶の船長から仕向地変更の同意を取り付けることによって当該船舶を海域から排除し、結果的に敵国の物流を阻害する効果を生じさせることである<sup>69</sup>。そして、二点目は中立国船舶が、その旗国が個別に護送協定を締結している別の中立国の軍艦の護送を受ける、いわゆる多国籍護送の承認である<sup>70</sup>。

<sup>62</sup> 広井大三「L. オッペンハイム著『国際法』〔1905年刊・初版〕（その6）」大東法学 20号 213-214頁。

<sup>63</sup> 広井・注(62)214頁。

<sup>64</sup> 広井・注(62)214頁。

<sup>65</sup> 田岡良一『国際法学大綱 下』（巖松堂書店、1948年）370頁。

<sup>66</sup> ロンドン宣言第 61 条。

<sup>67</sup> ロンドン宣言第 62 条。

<sup>68</sup> 安保・注(40)63頁。吉田・注(43)54頁。

<sup>69</sup> サンレモ・マニュアル paras.119 と 138、注解 119-2 と 138-2。竹本訳・注(14)180-182 と 195-197 頁。

<sup>70</sup> サンレモ・マニュアル para.120(b)、注解 120-4。竹本訳・注(14)182-184 頁。

## 第7節 封鎖

封鎖 (close blockade) は海戦法規で認められている交戦国の海上での交戦権行使の方法の一つであり、海上経済戦の合法的手段である。

封鎖は、敵国又は敵国占領地の港及び沿岸に限り、そこに接することを実際防止するに足る十分な兵備をもって維持され、各国の船舶に対して公平に適用されねばならない。また、封鎖を実施する国又はその海軍当局によって封鎖開始日、封鎖水域の地理的範囲、中立国船舶に認める退去期限を記載した宣言が、各中立国と地方当局及び封鎖港に到達しようとする船舶（封鎖の存在を知っていたものは除く）に対して通告されなければ、その封鎖は法的拘束力を持たない<sup>71</sup>。

現場に水上艦艇の実在が求められる封鎖は、水上艦艇は攻撃に対して脆弱とされる今日の作戦の実情に合わないと考えられている<sup>72</sup>。とりわけ両次大戦以降、軍事技術の飛躍的な発展により、潜水艦や航空機といった新たな兵器が海戦に順次投入されるようになったことから、水上艦艇は相対的に脆弱化した。そして、その結果、現代の海戦においては伝統的な近接封鎖 (close-in blockade) を維持することが極めて困難となったと評価されている<sup>73</sup>。

サンレモ・マニュアルでは封鎖に関して、封鎖要件の現代化を図っている。それは、伝統的海戦法規による近接封鎖から脱皮して、現代の海軍の能力に合わせた長距離封鎖 (long-distance blockade) <sup>74</sup>や航空機による封鎖<sup>75</sup>を許容するといったような封鎖手段の多様性承認である。

## 第8節 戦争水域

戦争水域 (war zone) は、交戦相手国の戦争遂行を阻害するために交戦国が設定する一定の水域のことである。戦争水域を設定した交戦国は、その水域内に入る船舶、航空機の通航を管制し、或いはそれらの船舶及び航空機を攻撃の対象とする<sup>76</sup>。

戦争水域の設定は、伝統的海戦法規では海上経済戦の合法的手段とは認められていないため逸脱手段と理解されるが、両次大戦において、イギリス、ドイツにより実行され、第二次大戦後はイラン・イラク戦争とフォークランド戦争で実行された。両次大戦でイギリスとドイツ及びイラン・イラク戦争でイラクが設定した戦争水域は復讐を理由としたものである。また、フォークランド戦争でイギリスは、自衛権を根拠に Total Exclusion Zone (TEZ) <sup>77</sup>という名称の戦争水域

<sup>71</sup> パリ宣言第4項。ロンドン宣言第1-3条、第5条、第8-11条、第16条。ロンドン宣言では封鎖の実効性に「拘束力」の語を用いる。

<sup>72</sup> 真山・注(10)24頁。

<sup>73</sup> 吉田・注(43)94頁。

<sup>74</sup> サンレモ・マニュアル para.96、注解 96-1。竹本訳・注(14)155頁。

<sup>75</sup> サンレモ・マニュアル para.97、注解 97-1。竹本訳・注(14)155-156頁。

<sup>76</sup> 真山・注(10)24頁。

<sup>77</sup> イギリスは1982年4月12日に、フォークランド島中心から半径200海里の海域にアルゼンチン艦船を無警告で攻撃対象とする Maritime Exclusion Zone (MEZ)を設定するとしたが、同日、名称を Total Exclusion Zone

をフォークランド諸島周辺海域に設定して、アルゼンチン軍によるフォークランド諸島占領を支援して行動する第三国を含む全ての国の艦船と航空機を攻撃対象とした<sup>78</sup>。

戦争水域は船舶の通航を完全に遮断する点において、実際上の効果は封鎖と同一であるが、それのみで封鎖の要件に従わしめて法的に同じものとみることは直ちにはできない。一部の実行国が復讐を名目としていたことは、違法な行為であることを交戦国が認識していたことを示している。それゆえ戦争水域の設定は、作戦の実情に合わなくなっている封鎖に代わって創出された新たな海上経済戦の形態となることはできないと言えよう。また、事実として現代の国際社会に戦争水域を合法とする意識は存在せず、第二次大戦以後の実行も第三国から非難されている<sup>79</sup>。さらに、復讐行為を当該海戦法規違反に責任のない第三国に向けうるかは疑問であり、復讐によってこの行為を正当化することはできないと考えられる<sup>80</sup>。加えて戦争水域は、本章第 11 節で後述するカテゴリー別目標選定基準の適用を排除して、商船を軍事目標として攻撃対象化する目的を持っている。しかし、本章第 11 節及び第 12 節で後述するサンレモ・マニュアルにおいて目標選定基準が変更され、商船もその行動次第で軍事目標となることになったため、さらにその設定の必要性は低減した<sup>81</sup>。

つまり、戦争水域はその法的根拠がない上に、国際社会においても非難を受けるもので、設定目的すら喪失していると考えられる。サンレモ・マニュアルにおいても戦争水域を承認する規定は見当たらず、今後も非合法的な戦術としての地位に変更はないものと見られる。

## 第 9 節 伝統的海戦法規への疑問と影響

伝統的海戦法規は見直しがなくまま存続してきたため、その有効性に関して疑問が呈されることとなり、いくつかの議論がなされてきている。本節では、それらの議論の背景を考察し、海戦法規への影響をまとめることとする。

### 第 1 項 両次大戦における国家実行

本章第 5 節第 4 項及び前節で少し触れたが、両次大戦において海戦法規を無視する国家実行が世界的規模で行われた。それらは、本項で述べるように、交戦相手国の海戦法規違反に対する復

---

(TEZ)に変更すると共に当該水域内での無警告攻撃対象を中立国船舶を含む全ての艦船と航空機に拡大した。イギリスはその根拠を自衛権としたが、自衛権によって中立国船舶に影響する措置を取り得るかは議論がある。なお、結果的に中立国船舶に対する攻撃事例は発生しなかった。 *BYIL*, Vol. 53, 1982, pp.539, and 541-542.

<sup>78</sup> 真山・注(10)24-25 頁。Harlow, B. A., "The Law of Neutrality at Sea for the 80's and beyond", *Paper prepared for the Hawaii Regional Meeting of the American Society of International Law*, 16-18FEB1983, p.36. *Ibid.*, pp.539 and 541-542.

<sup>79</sup> 真山・注(10)25-26 頁。

<sup>80</sup> 田岡良一『国際法Ⅲ 新版』(有斐閣、1973年) 356 頁。真山・注(10)25 頁。

<sup>81</sup> 真山全「海戦法規における目標区別原則の新展開(二・完)」国際法外交雑誌 96 巻 1 号(1997年4月) 44 頁。

仇を理由としている。即ち、確信犯としての違法行為であって、主要海軍国でもあった交戦諸国が、それら違法行為を通常戦術として用いることで海戦法規を有名無実化させたということになる。こうした行為は国際社会にとっては、海戦法規の効力に対する信頼性や海戦法規の存在意義そのものを喪失する程度の経験であったと思われるが、海戦法規に照らして、こうした国家実行に如何なる評価が与えられるかについては学説の一致をみていない<sup>82</sup>。それら交戦諸国が違法行為を行う理由として、その違法性を意識していたが故に復讐を主張したという事実に焦点を当てれば、海戦法規は無視されたのではなく、維持されていたというに等しく<sup>83</sup>、尊重されていたとの解釈も可能であろう。

ここで、両次大戦における海戦法規逸脱の国家実行の概要を俯瞰してみる。それらは第一次大戦のイギリスに起源があるため、第一次大戦におけるイギリスとドイツの国家実行を主として取り上げる。その後、戦間期と第二次大戦における概略を述べ、最後に第二次大戦下での日本商船隊の壊滅的被害に対する評価を検討する。

## (1) 第一次大戦

### ・イギリスの作戦構想

イギリスはドイツを仮想敵と認識し、Naval War Plan 1907 において、戦艦艦隊による艦隊決戦や近接封鎖は 20 世紀には時代遅れの戦術であると判断して、これらを放棄した上で、北海の広大な海域を割当哨区に分けて、各哨区に巡洋艦戦隊を配置して行う通商破壊戦を企図した<sup>84</sup>。翌年の Naval War Plan 1908 では初めて海上経済戦に言及し<sup>85</sup>、その後に取りまとめた Naval War Order 1910 で対ドイツ戦争に向けての海軍戦術を決定した。それは、巡洋艦戦隊が英仏海峡を通峡するドイツ商船の動静把握と情報収集を行うことと、北海及び英仏海峡を長距離封鎖するための兵力増強を実施することであった<sup>86</sup>。こういった構想に至ったイギリスの目的は、戦前に採択されたロンドン宣言において条件付戦時禁制品に連続航海主義が適用されなかったことを補填することと、ドイツと南北アメリカ大陸の中立国との間の海上通商を遮断することであった<sup>87</sup>。当時のイギリスは対ドイツ戦争の勃発を予測しており、条件付戦時禁制品への連続航海主義

<sup>82</sup> 真山・注(46)33 頁。

<sup>83</sup> 真山・注(46)32 頁。「復讐」自体は合法であり、復讐を主張した事実は海戦法規の維持に他ならない。つまり、復讐を「海戦法規の違法行為を通常戦術化するための手段」と捉える立場と対立する。学説の一致を見ていない背景には、復讐の捉え方の相違があると思われる。

<sup>84</sup> 中西杏実「20 世紀初頭イギリスにおける海戦法政策：軍事的観点から見た国際規範形成」国際関係論研究 28 巻 3 号 (2011 年 3 月) 7 頁。

<sup>85</sup> Bell, A. C., *A History of the Blockade of Germany and of the Countries Associated with Her in the Great War, Austria-Hungary, Bulgaria, and Turkey 1914-1918*, reprinted by East Sussex: The Naval and Military Press Ltd., in Associated with the Imperial War Museum (Originally Published in 1937 by London: HM Stationary Office), 2013, p.25.

<sup>86</sup> *Ibid.*, p.28.

<sup>87</sup> 中西・注(84)7 と 16-17 頁。高野雄一「戦時封鎖制度論—実効性の概念を中心として— (6)」国際法外交雑誌 43 巻 6 号 (1944 年 6 月) 37 頁。Offer, A., "Morality and Admiralty: 'Jacky' Fisher Economic Warfare and the Law of War", in *Journal of Contemporary History*, Vol. 23, 1988, pp.15, and 116.

の廃止によって、戦時禁制品輸送を完全に遮断することができなくなる可能性があることや、長距離封鎖ではなく近接封鎖のみの承認との規定を持つロンドン宣言は自国の存続を危うくするという世論や貴族院の反対を受けて、ロンドン宣言には署名をしたものの、批准はしないという選択をしている<sup>88</sup>。

### ・ドイツの作戦構想

ドイツは海上経済戦を軽視してはいなかったが、艦隊決戦を指向する海軍の基本的な戦略思想もあり、イギリス海軍と比較すると、作戦構想における海上経済戦の優先順位は低かった。また、イギリス海軍の責任海域である北海や英仏海峡を経由しないことには大洋に進出できないことや、ドイツ海軍が海外に拠点とすべき基地を有していなかったこと等から、ドイツにとって海上経済戦は現実的な選択肢にはなり得なかった<sup>89</sup>。そこでドイツ海軍は、イギリス海軍に対しては主力との遭遇を回避して、機雷による阻止を基本とする作戦構想を持っていた<sup>90</sup>。

### ・海上経済戦の展開

第一次大戦が始まると、初期段階においては、イギリスは戦時禁制品の範囲拡大と自国商船への防御的武装搭載を行う一方で、海戦に際してはカテゴリー別目標選定基準の厳格な遵守を表明していた<sup>91</sup>。しかしその後、イギリスは艦隊決戦を回避しつつ、封鎖宣言をすることなく、長距離封鎖と戦時禁制品の無制限拡大措置を複合的に運用することになる。スカンジナビア諸国の強い反対の中、1914年11月にイギリスは北海全域を軍事海域（military area）に強行指定して全ての商船を対象とする無差別機雷敷設を宣言した<sup>92</sup>。その結果、ドイツへ向かう中立国船舶は北海を迂回して英仏海峡の通航を余儀なくされることとなり、同海峡においてイギリス巡洋艦戦隊による臨検を受けて拿捕された<sup>93</sup>。イギリスは戦時禁制品を事実上無制限に拡大していたことから、ドイツへ仕向けられた物資を輸送する中立国船舶は積荷の如何を問わず拿捕されることとなり、ドイツへの物資流入は食糧を含む全てが完全に停止した<sup>94</sup>。その結果、ドイツでは飢餓等により70～80万人の死者を生じさせるに至った<sup>95</sup>。さらにイギリスは、自国商船に中立国国旗を掲

<sup>88</sup> 藤田哲雄「1909年『ロンドン宣言』とイギリス海軍一戦時における食糧供給―」経済科学研究 17巻2号（2014年2月）29頁。吉田靖之「第一次世界大戦における海上経済戦とRMS Lusitaniaの撃沈」軍事史学会編『第一次世界大戦とその影響』（錦正社、2015年）234-237頁。O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. 2, p.1151.

<sup>89</sup> Scheer, R., *Germany's High Sea Fleet in the World War*, Cassell and Company Ltd., 1920, pp.xiv, and 215.

<sup>90</sup> Bell, *supra* note 85, p.37. 吉田・注(88)235-236頁。

<sup>91</sup> Levie, H. A., "Submarine Warfare: With Emphasis on the 1936 London Protocol", in R. J. Grunawalt, ed., *International Law Studies, 1993, Targeting Enemy Merchant Shipping*, Vol. 65, 1993, pp.32, and 37-38. 尚、武装搭載が防護的か攻撃的かの判断を敵国部隊に期待することは困難であり、サンレモ・マニュアルでは敵国船舶の武装行為は敵対行為とされている。サンレモ・マニュアル para.60、注解60-14。竹本訳・注(14)120頁。

<sup>92</sup> Levie, *ibid.*, p.33. Politakis, G. P., *Modern Aspects of the Laws of Naval Warfare and Maritime Neutrality*, Kegan Paul International, 1998, pp.42-43. Osbornn, *Britain's Economic Blockade of Germany 1914-1919*, p.76. 新井京「封鎖法の現代的「変容」―排除水域と飢餓封鎖の問題を中心に―」村瀬信也・真山全編『武力紛争の国際法』（東信堂、2004年）487頁。

<sup>93</sup> Osbornn, *ibid.*, p.74.

<sup>94</sup> Scheer, *supra* note 89, p.216.

<sup>95</sup> 藤原辰史『カブラの冬―第一次世界大戦期ドイツの飢餓と民衆―』（人文書院、2011年）20頁。

揚させると共に<sup>96</sup>、ドイツ潜水艦への攻撃を指示した<sup>97</sup>。

そのため、ドイツはこれらのイギリスの戦術を国際法違反として批判した上で<sup>98</sup>、復仇として1915年2月にイギリス周辺海域を戦争海域に指定して、中立国商船の安全も保証しない無警告攻撃を開始した<sup>99</sup>。このドイツの復仇による無警告攻撃を受けたイギリスは、それに対する復仇として、同年3月に地中海を含む欧州海域全域に長距離封鎖を拡大した<sup>100</sup>。ドイツはさらなる復仇として無制限潜水艦戦（unrestricted submarine warfare）を開始し、未識別、無警告及び無制限の商船攻撃を実行することになる<sup>101</sup>。復仇の連鎖には歯止めがかからず、イギリスはさらなる復仇を重ね、フランスといった他の交戦国も復仇による無差別商船攻撃を行うようになった<sup>102</sup>。

尚、無制限の通商破壊戦への中立国からの抗議に対し、イギリスは釈明を試みたが最終的には復仇を理由として、自国の責任を認めるような対応をしなかった<sup>103</sup>。一方のドイツは自国が無制限に撃沈した中立国船舶に対する補償を申し出ると共に<sup>104</sup>、一旦は商船攻撃を制限的としたが<sup>105</sup>、戦況の推移に鑑みて最終的には無差別通商破壊戦を実行するに至った<sup>106</sup>。

## (2) 戦間期

次に、戦間期を見てみる。潜水艦全廃論を主張するイギリスと、潜水艦の能力を評価して通商破壊も認めるべきと主張するフランスの間<sup>107</sup>をアメリカが調整する形で<sup>108</sup>、いわゆる「潜水艦・毒ガス条約」の起草が行われた。本条約は未発効に終わるが<sup>109</sup>、作戦上の必要性から無警告攻撃を認めるという潜水艦特殊兵器論<sup>110</sup>を否定して、潜水艦を水上艦と同一の規則に従わせるとの方向性が示されたこととなり、それは潜水艦使用制限条項として1930年締結のロンドン海軍軍縮

---

<sup>96</sup> Beesly, P., *Room 40: British Naval Intelligence 1914-1918*, Harcourt Brace Jovanovich Publishers, 1982, p.88.

<sup>97</sup> O'Connell, D. P., *The Influence of Law on Sea Power*, Manchester University Press, 1975, p.45. 真山・注(46)18頁。吉田・注(88)235-239頁。吉田・注(43)85-86頁。

<sup>98</sup> Scheer, *supra* note 89, pp.218-219.

<sup>99</sup> Jenkins, M., "Air Attacks on Neutral Shipping in the Persian Gulf: The Legitimacy of the Iraqi Exclusion Zone and Iranian Reprisals", in *Boston College International and Comparative Law Review*, Vol. 8, 1985, pp.529-530. *Ibid.*, pp.220-221, and 226. Bell, *supra* note 85, p.423. 藤田・注(88)50頁。Politakis, *supra* note 92, P.43.

<sup>100</sup> Bell, *ibid.*, p.233. U.K., Maritime Order in Council, at the Court of Buckingham Palace, 11MAR1915.

<sup>101</sup> Lauterpacht, H., *International Law: A Treaties by Oppenheim*, Vol. II, *Disputes, War and Neutrality*, 7th ed., Longmans, 1952, p.679. O'Connell, *supra* note 97, p.49.

<sup>102</sup> 真山・注(46)18-19頁。新井・注(92)487頁。吉田・注(88)238-239と243頁。吉田・注(43)86-89頁。

<sup>103</sup> 吉田・注(43)88頁。

<sup>104</sup> Hall, J. A., *The Law of Naval Warfare*, Chapman and Hall Ltd., 1921, p.72.

<sup>105</sup> Bell, *supra* note 85, p.433.

<sup>106</sup> Hall, *supra* note 104, p.73. 真山・注(46)19頁。吉田・注(88)243頁。

<sup>107</sup> Levie, *supra* note 91, p.42.

<sup>108</sup> Kalshoven, F., "Commentary on the 1909 London Declaration", in N. Ronzitti, ed., *The Law of Naval Warfare*, 1988, pp.343-346.

<sup>109</sup> Levie, *supra* note 91, p.44.

<sup>110</sup> 潜水艦はその特殊性のゆえに従来の法規が要求する臨検などの措置を實際上取り得ないことから、潜水艦は商船を無警告で攻撃できるとする主張。真山・注(46)20頁。

条約第4編第22条に引き継がれた<sup>111</sup>。

ロンドン条約失効前に新海軍軍縮条約起草のために第二次ロンドン海軍軍縮会議が1935年に開催されたが、新条約は不成立に終わった。しかし、ロンドン条約第4編第22条のみは無期限に効力を有すると規定されていたため、本条のみをロンドン条約から切り離し、独立した条約とすることとし採択された。これが潜水艦戦闘行為議定書である。同議定書はアメリカ、フランス、イギリス、日本、イタリア、ドイツ、ソ連をはじめ、第二次大戦前には48ヶ国が当事国となり、同大戦におけるほとんど全ての交戦国を含んでいた<sup>112</sup>。

潜水艦・毒ガス条約から潜水艦戦闘行為議定書に至る流れの中で課題であり続けたのは、保護対象である商船の定義であり、これは最後まで不存在に終わった<sup>113</sup>。それゆえに、敵対行為に参加する商船や補助船舶となった商船という従来からの攻撃対象に加え、交戦国は輸送機能をもって間接的に交戦相手国の戦争遂行に貢献する商船も保護対象から除外するとの解釈を行った<sup>114</sup>。商船の定義の不存在は、通商破壊の実施という交戦国の必要に応えるための解釈の余地を同議定書の中に残す結果となったとも言える。また、同議定書が識別や臨検の拒否に関する明文規定を欠いている点も問題視されよう<sup>115</sup>。

結局、潜水艦特殊兵器論を否定したとはいえ、潜水艦運用者は商船の定義や臨検等の拒否に該当する場合の解釈を操作することで、潜水艦特殊兵器論による場合と同一の効果をもたらすことができた。つまり、第一次大戦で提起された問題は実質的には解決されておらず、第二次大戦の交戦国は第一次大戦時と同様の正当化事由を以って通商破壊戦を実施することになる<sup>116</sup>。

### (3) 第二次大戦

国家実行の考察の最後に第二次大戦における海上通商破壊の実態について見てみる。大戦勃発時はいずれの交戦国も潜水艦戦闘行為議定書を尊重し、商船の保護を基本とするカテゴリー別の目標選定基準に従う意思を表明していた。イギリスは軍艦と軍隊輸送船及び艦隊に直接随伴する補助船舶以外に対する攻撃を禁止しており<sup>117</sup>、ドイツは潜水艦戦闘行為議定書と実質的に同じ条項を持つ捕獲規則を以って、自国潜水艦にその厳格な維持を要求していた<sup>118</sup>。

その一方で、イギリスは大戦前から商船武装を広範に実施し<sup>119</sup>、1938年の商船隊教範において

<sup>111</sup> *Documents of the London Naval Conference, 1930*, 1930, pp.238, 444. Levie, *supra* note 91, p.45.

Kalshoven, *supra* note 108, p.352. 真山・注(46)20-24頁。

<sup>112</sup> Kalshoven, *ibid.*, pp.349-351. 真山・注(46)24-25頁。

<sup>113</sup> Department of the Navy, *Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, NWP9 (Rev. A)/FMFM1-10*, 1989, pp.8-11, 45. Levie, *supra* note 91, p.46.

<sup>114</sup> Mallison S. V. / Mallison W. T., "The Naval Practices of Belligerents in World War II: Legal Criteria and Developments", in R. J. Grunawalt, ed., *International Law Studies, 1993, Targeting Enemy Merchant Shipping*, Vol. 65, 1993, p.100.

<sup>115</sup> 真山・注(46)25頁。

<sup>116</sup> 真山・注(46)26-27頁。

<sup>117</sup> Tucker, R. W., *International Law Studies*, Vol. 50, *The Law of War and Neutrality at Sea*, 1955, p.65.

<sup>118</sup> *Ibid.*, p.64. 真山・注(46)27頁。

<sup>119</sup> Levie, *supra* note 91, p.48.



商船に敵位置の無線通報を要求すると共に、その敵に対する発砲条件も規定した<sup>120</sup>。同時に艦艇と航空機による護送も実施していた。イギリスのこのような措置はドイツの潜水艦戦闘行為議定書遵守を困難とし、その結果、ドイツは 1939 年 9 月に武装商船の無警告撃沈は違法ではないとすると共に、敵国商船は武装していると推定した<sup>121</sup>。さらに、停船を要求された際に無線を発信する商船を攻撃し、イギリス周辺海域を無灯火で夜間航行する船舶を軍艦と見做した<sup>122</sup>。さらに 1939 年 11 月には英仏沿岸海域に戦争水域を設定して、中立国船舶を含む全船舶の安全を保障しない無制限潜水艦戦を開始した<sup>123</sup>。

ドイツのこうした措置に対して、イギリスは復讐を理由として、1939 年 11 月に独貨捕獲令を出し、1940 年 5 月にはスカゲラク海峡を昼間航行する全ドイツ船舶と夜間航行する全船舶に対する攻撃を承認し、同年 7 月に強制 Navicert 制度を導入した<sup>124</sup>。第一次大戦と同様に復讐は新たな復讐を招き、ドイツはイギリスに対する復讐として通商破壊戦を強化し、戦争水域を大西洋の過半へと拡大強化するに至った<sup>125</sup>。

欧州及び大西洋における通商破壊戦がニュールンベルグ国際軍事裁判でどのように裁かれたのかを見ておくことも必要であろう。裁判所は、難船者の故意の殺害については故意の殺害命令の存在が立証できないが、難船者の救助不履行については潜水艦戦闘行為議定書違反で有罪であるとした<sup>126</sup>。さらに戦争水域については法的根拠が無い点を指摘して、それら水域内での中立国船舶の無警告撃沈についても潜水艦戦闘行為議定書違反とした<sup>127</sup>。また、イギリス武装商船に対する潜水艦戦について裁判所は、イギリス商船の武装や戦闘行為への参加を理由として、イギリス商船が潜水艦戦闘行為議定書の保護の範囲外にあったことを指摘しており、有罪を宣告していない<sup>128</sup>。裁判所の出した判決においては、交戦国が相互に海戦法規に違反していたことや、太平洋におけるアメリカによる無制限潜水艦戦の実施を考慮して、被告らへの刑の宣告はなされない結果となった<sup>129</sup>。

太平洋に目を転じると、アメリカは潜水艦戦闘行為議定書と同じ趣旨の規定の作戦教範を持っていたが、1941 年 12 月 7 日の日米開戦日に太平洋艦隊司令長官に対して、「日本に属するか、日本の統制下にあるか、又は日本の直接的利益のために運用される全てのもの」を対象とする無制

---

<sup>120</sup> Mallison W. T., *International Law Studies, 1966, Studies in the Law of Naval Warfare: Submarines in General and Limited Wars*, 1968, p.115. *Ibid.*, pp.48-49.

<sup>121</sup> Levie, *supra* note 91, p.50. Mallison, *ibid.*, p.115.

<sup>122</sup> Levie, *ibid.*, p.50.

<sup>123</sup> Roskill, S. W., *Military History of the Second World War: The War at Sea, 1939-1945*, Vol. I, 1954, pp.103-104. Tucker, *supra* note 117, p.64. 真山・注(46)27-28 頁。新井・注(92)487-488 頁。吉田・注(43)91-92 頁。

<sup>124</sup> Kalshoven, F., *Belligerent Reprisals*, 1971, pp.116, 118-119, and 121. Whiteman, M. M., *Digest of International Law*, Vol. 10, 1968, pp.663-666. 吉田・注(47)19-20 頁。

<sup>125</sup> Naval War College, *International Law Documents, 1940, 1942*, pp.46-50. Mallison, *supra* note 120, p.75. Tucker, *supra* note 117, pp.65-66. 真山・注(46)28 頁。新井・注(92)487-488 頁。吉田・注(43)89-90 頁。

<sup>126</sup> Naval War College, *Judgement of the International Military Tribunal for the Trial of German War Criminals* (London CMD 6946, 1946), reprinted in *International Law Documents, 1946-47, 1948*, pp.300-301. Levie, *supra* note 91, pp.53-54, and 70.

<sup>127</sup> Naval War College, *ibid.*, p.300.

<sup>128</sup> *Ibid.*, p.299.

<sup>129</sup> *Ibid.*, p.301. 真山・注(46)29-31 頁。新井・注(92)488-490 頁。吉田・注(43)90-92 頁。

限航空・潜水艦戦を発令した<sup>130</sup>。潜水艦戦闘行為議定書を逸脱する本命令の法的根拠は明らかではないが、戦後の1946年2月に海軍省は無制限潜水艦戦の理由として、大戦勃発直後からの日本潜水艦による商船攻撃の発生と、日本の商船徴用によって軍の補助船舶との区別が不可能となったことを挙げている<sup>131</sup>。日本も太平洋とインド洋において通商破壊戦を実行したが、規模と期間においてイギリスやドイツ及びアメリカと比較できるようなものではなかった<sup>132</sup>。日本は復讐を宣言しておらず<sup>133</sup>、非武装商船に対して攻撃を行った法的根拠は不明である<sup>134</sup>。

尚、極東国際軍事裁判では通商破壊戦に関する審理は行われず<sup>135</sup>、難船者殺害に関するものが見られたのみであった<sup>136</sup>。

#### (4) 第二次大戦下での日本商船隊の壊滅的被害に対する評価

我が国の武力紛争下における海上交通を研究するにあたって、第二次大戦における日本商船隊の壊滅的被害に触れないわけにはいかない。我が国が国際社会にデビューした明治期以降、国際貿易航路は我が国の近代化路線の基盤として殖産興業・富国強兵政策を支え、現在では食糧、エネルギー、各種原材料を輸入して、製品を輸出する役割を担い、名実ともに生命線と評されていることは論を俟たない。その生命線を喪失した第二次大戦は様々に評価され、論じられているが、海上経済戦は通商破壊戦を主体として戦記が蓄積されているのが実際であり、学術的な研究業績は非常に少ないと言える。これらの戦記出版や元海軍参謀達の回想録等が海戦法規の面からの検証をなされないままに蓄積された結果として、「日本海軍は海上護衛を軽視した」のであって、「罪のない日本商船隊と民間船員達が通商破壊戦に晒されて損耗を強要された」との評価が定着している<sup>137</sup>。そういった中で坂口太助は学術研究を行い、戦間期と第二次大戦期における艦船と商船

<sup>130</sup> Tucker, *supra* note 117, p.66. Mallison, *supra* note 120, pp.87, and 89. Mallison, *supra* note 114, pp.91, and 102. 新井・注(92)488頁。

<sup>131</sup> Mallison, *supra* note 120, p.91. Tucker, *ibid.*, p.66.

<sup>132</sup> 荒川憲一「海上輸送力の戦いー日本の通商破壊戦を中心にー」防衛研究所紀要3巻3号(2001年2月)70-72頁。荒川によると、第一次大戦及び戦間期を通じて、日本海軍は潜水艦を過少評価しており、潜水艦はあくまでも連合艦隊の補助兵力であって、運用法は敵艦隊の漸減と、艦隊決戦における奇兵との位置付けであった。日本海軍を支配していた艦隊決戦至上主義の教条化が海軍戦略の硬直化をもたらしており、日本海軍は数度の演習による潜水艦運用方法更新を認める現場所見にも反応しなかった。緒戦期に日本の通商破壊戦戦果がアメリカを上回った理由は、真珠湾攻撃でアメリカ艦隊主力艦の大半が喪失したため、目標選定を任された潜水艦隊自身が自主的作戦として通商破壊戦を実施したからであり、アメリカ艦隊が復活するにつれ、通商破壊戦は実施されなくなった。

<sup>133</sup> Levie, *supra* note 91, p.59.

<sup>134</sup> 真山・注(46)28-29頁。吉田・注(43)90頁。

<sup>135</sup> Schwarzenberger, G., *International Law as Applied by International Courts and Tribunals*, Vol. II, 1968, p.103. Mallison, *supra* note 120, pp.142-143.

<sup>136</sup> 真山・注(46)31頁。

<sup>137</sup> 戦記の蓄積において、大内建二の多数の著作は多くを遭難船舶と遭難船員に、土井全二郎は遭難船員に焦点を当てており、三輪祐児や浅井栄資も「軍部は海上輸送を軽視した加害者であって、商船と民間船員は被害者である」との立場である。海上護衛戦や海上経済戦に関する元関係者の著作や記録出版或いは学術研究がほぼ無かったとはいえ、元海軍護衛総隊参謀の大井篤が個人的な回想録(注1)で著した「海軍は海上護衛を軽視した」との一方的な主張が、第二次大戦における我が国の海上経済戦の総括評価のように広まったことは真理探究の面で

の建造実績や海軍及び政府の文書類そして戦闘結果といったデータ類を分析して政府戦略と海軍戦略を検討した上で、「日本海軍は海上護衛を軽視していなかった」という結論を導き出した<sup>138</sup>。そして荒川憲一は日本海軍が通商破壊戦に対して積極的でなかった理由を「艦隊決戦至上主義の教条化」と論じたが<sup>139</sup>、海上護衛に関しては坂口研究を支持した<sup>140</sup>。

本論の方向性の散逸を避けるために必要なことは、日本海軍は海上護衛を軽視したのか否かという議論へ参加することではなく、多くの戦記や回想録そして坂口研究を含むこれら海上経済戦実績に関する業績に共通する問題点、即ち、それらの業績が海戦法規と整合されずに存在しているという点が指摘されねばならない。多くの著作では、商船として誕生した船舶は、軍艦への改装と軍籍への編入を受けたものを除く全隻が、戦災に至るまで商船として取扱われており、読者はそれら商船が等しく無差別通商破壊戦の被害者であるという印象を強く受ける。しかし、実際には攻撃を受けたそれら戦災船舶はそのほとんどが軍に徴用されていたので、海戦法規に照らせば、本章第1節で述べた定義に従って、商船ではなく補助船舶に分類されるはずである。つまり、商船としての保護を受ける法的根拠はなく、合法的な攻撃対象となる補助船舶の立場となっていた事実が認識されていない。

そこで、海戦法規と整合すれば攻撃からの免除を享受できる商船が、日本商船隊の損耗に占める割合を見ておくこととする。第二次大戦当時の海戦法規は1856年のパリ宣言から1936年の潜水艦戦闘行為議定書に至るまでの一連の条約や宣言であり、攻撃対象は本章第11節第1項で後述するように、カテゴリー別目標選定基準による目標区別原則が適用されていた。また、満州籍船等があったとはいえ、当時の日本商船隊は原則として日本籍船であって、日本人船員配乗の運航体制にあった。周囲に同盟国や中立国はなく、海上交通の選択肢は日本商船隊以外になかったと言って良い。即ち、中立国船舶の存在を考慮する必要はなく、中立国貨物に関しても同様である。

第二次大戦における日本商船隊の隻数変動は坂口のまとめたデータに依ることとする<sup>141</sup>。大戦後半は、往航では軍徴用船として運航され、復航では民生用輸送船として航行するといった区分の混乱や、商船武装、船団化と護送の常態化等が実施されたことから、海戦法規で保護される商船の地位を維持していた船舶はなかったと言えよう。大戦前半は護送船団や商船武装が皆無であ

---

は、不幸なことであったと考えられる。

<sup>138</sup> 坂口太助『太平洋戦争期の海上交通保護問題の研究－日本海軍の対応を中心に－』（芙蓉書房出版、2011年）320-321頁。

<sup>139</sup> 荒川・注(132)77-78頁。

<sup>140</sup> 荒川憲一「通商破壊戦の受容と展開－第一次世界大戦の教訓－」軍事史学会編『第一次世界大戦とその影響』（錦正社、2015年）213頁。

<sup>141</sup> 坂口・注(138)345頁《資料4-1 太平洋戦争中の船舶増減及び使用区分一覧》、346頁《資料4-2 1000総トン以上の船舶の喪失状況》。資料4-2表で使用されているABCの船舶区分は、陸軍徴用船がA船、海軍徴用船がB船、民生用輸送船がC船である（同書192-193頁）。また、同表は1943年9月までの集計となっており、その後はABC船舶区分別の喪失データはない。坂口はその理由について「戦域が大幅に縮小」したことでA・B船主体の前線海域とC船主体の後方海域に区分して検討する重要性が低下したと述べている（同書255-256頁）。しかし、本論第3章第2節第1項で後述するが、1943年9月に「陸海軍船舶増徴ト戦力増強トノ調整ニ関スル非常措置ノ件」が閣議決定されてBC船（A・B船とC船の兼用船：日本発の往航はA・B船、復航はC船として運航される）の運用が開始された事と、同年11月に日本海軍内に海上護衛総司令部が設置され、それ以降は原則として商船武装と輸送船団化及び船団護衛の常態化が実施された事等から、船舶区分の意味が失われたとも言える。

ったとは言えないが、その程度は無視できるもので、また区分の混乱は生じていない。ゆえに、海戦法規で保護される地位を維持していた商船は大戦前半期の民生用輸送船であるとして、その戦災喪失量を計算してみる。

大戦前半期である 1941 年 12 月から 1943 年 9 月までの 22 か月間の月末データを累積平均すると、区分不明船舶の取扱いによって数字が変わるが、総トン数ベースでは日本商船隊の 43.9%（期間内の最小値は 35.9%、最大値は 50.4%）が民生用輸送船であって、同期間内の喪失総トン数 214.6 万トンの約 23.5%にあたる約 50 万総トンが海難及び事故を除く民生用輸送船の戦災喪失量である。隻数で見ると、攻撃による戦災喪失船舶 407 隻の内、約 30%にあたる 120～126 隻が民生用輸送船である。つまり、海戦法規で保護されるべきであったが、海戦法規違反の通商破壊戦によって喪失された商船の船腹量は約 50 万総トンであり、第二次大戦中の日本商船隊の総喪失量 843 万総トンの内の 6%弱ということになる。残る 94%の船腹量は陸海軍による徴用船つまり補助船舶として、又は日本軍の護送下にある船舶として、或いは反撃を行った武装商船として、いずれにしても保護されるべき商船の地位を持たない合法的な軍事目標として攻撃されて喪失に至った。

本論第 1 章第 2 節第 2 項脚注 52 で用いた全日本海員組合の戦没船員数データによれば、100 トン以上の商船での戦没船員 30,592 名の内、民生用輸送船（同データ上では社船と表現されている）における戦没船員は 833 名（2.72%）であり、補助船舶たる陸海軍徴用船における戦没船員数が 97.28%を占めている。往航を陸海軍徴用船として、復航を民生用輸送船として航海した所謂 BC 船（同データ上では陸軍配当船・海軍指定船と表現されている）での戦没船員数の半数である 7,522 名を民生用輸送船分に参入したとしても、民生用輸送船における戦没船員は 8,355 名（27.31%）である。つまり戦没船員数の面から見ても、第二次大戦中の日本商船隊はそのほとんどが、保護されるべき商船の地位を持たない合法的な軍事目標であったと言える。

念のために、戦記に記載されている戦災船舶の地位と喪失状況を分析してみると<sup>142</sup>、海戦法規

<sup>142</sup> 確認した戦記は以下の通り。浅井・注(1)。大内建二『輸送船入門 日英戦時輸送船ロジスティックスの戦い』（光人社 NF 文庫、2003 年）。大内建二『商船戦記 世界の戦時商船 23 の戦い』（光人社 NF 文庫、2004 年）。大内建二『戦時商船隊 輸送という多大な功績』（光人社 NF 文庫、2005 年）。大内建二『戦う民間船 知られざる勇気と忍耐の記録』（光人社 NF 文庫、2006 年）。大内建二『悲劇の輸送船 言語道断の戦時輸送の実態』（光人社 NF 文庫、2007 年）。大内建二『特設艦船入門 海軍を支えた戦時改装船徹底研究』（光人社 NF 文庫、2008 年）。大内建二『戦時標準船入門 戦争中に急造された勝利のための量産船』（光人社 NF 文庫、2010 年）。大内建二『戦う日本漁船 戦時下の小型船舶の活躍』（光人社 NF 文庫、2011 年）。大内建二『護衛空母入門 その誕生と運用メカニズム』（光人社 NF 文庫、2013 年）。大内建二『海防艦 日本の護衛専用艦は有効な兵器となりえたか』（光人社 NF 文庫、2015 年）。土井全二郎『栄光なにするものぞ 海を墓場に戦時船員の記録』（朝日ソノラマ、1995 年）。土井全二郎『撃沈された船員たちの記録』（光人社 NF 文庫、2008 年）。土井全二郎『戦時船員たちの墓場 消耗品となった補給路の旗手たち』（光人社 NF 文庫、2009 年）。土井全二郎『ダンピールの海 戦時船員たちの記録』（丸善ブックス、1994 年）。三輪祐児『海の墓標 戦時下に喪われた日本の商船』（展望社、2007 年）。雨倉孝之『海軍護衛艦物語』（光人社、2009 年）。日本殉職船員顕彰会は戦没船員を陸軍徴用船（A 船）、海軍徴用船（B 船）、船舶運営会民生船（C 船）に分けて集計している。それによると戦没船員数は順に 26,916 名、17,496 名、16,231 名であり、民生船の被害も大きいように読める。しかしこの集計における C 船には「陸軍・海軍の配当船や所属不明の船舶も含めている」となっており、併せて公表されている年次別戦没船員数表を参照すれば 1944 年と 1945 年だけで全戦没船員の 8 割から 9 割を占めていることがわかる。本論で後述するが、1943 年末から A・B 船と C 船を兼用する配当船（BC 船）が生まれて 1944 年以降原則的に徴用船は配当船となった。つまり純然たる C 船での戦没船員数を読み取ることはできず、16,231 名のほとんどが BC 船船員だったと解釈することが妥当である。日本殉職船員顕彰会ホームページ、*available at*

で保護されるべき地位にあるにもかかわらず攻撃を受けて沈没した商船の記録は、筆者の調べ得る限りにおいて、見当たらなかった。乗組員の証言や戦闘記録等を証拠としてこれら戦記に掲載された船舶のごとくが、日本軍の徴用下にあたり、特殊任務を帯びていたり、日本軍の護送下にあたり、攻撃に対して逃走或いは反撃を試みたりしている。生存乗組員の証言も意気軒昂な勇ましいものが多く、非常に多数の証言を俯瞰してみると、むしろ軍に対して進んで協力し、さらには戦闘への参加を誇る様子すら窺える。

このように、海戦法規に準じてデータを再吟味するならば、「罪のない日本商船隊と民間船員達が通商破壊戦に晒されて損耗を強要された」との評価には疑問を挟まざるを得ない。海戦法規によって保護される日本商船隊はわずかであって、損耗を強要された商船は喪失総量の6%に満たない。圧倒的多数の日本商船隊は軍艦への改変、補助船舶への地位変更、臨検の拒否や逃走又は反撃といった行為で、攻撃からの法的庇護を放棄した結果として攻撃を受けたのである。

## (5) 小括

両次大戦において交戦諸国は総力戦と復讐を理由として、海戦法規を意識しながらも結果としては軽視したと言え、特に欧州で大規模に実行された無差別通商破壊は、例外的な国家実行であったと考えられる<sup>143</sup>。しかし国際社会にとって例外的な経験であったとはいえ、第二次大戦以降の海戦法規への影響には無視できないものがある<sup>144</sup>。

## 第2項 国連憲章による戦争違法化

戦争の違法化は戦間期の1929年7月24日発効の「パリ不戦条約」<sup>145</sup>で成文化されている。しかしその後第二次大戦が行われ、戦後に改めて国際連合憲章第2条第4項において戦争違法化が成文化された。従って法的整合性の側面からは、「戦争が違法化されたことで宣戦が存在できなくなった。法的に戦争が消滅したのであるから、中立国も法的に存在しえず、それら前提を失った戦争法規も失効したと考えるべきである」<sup>146</sup>との主張がなされたことは自然なことと言えよう。戦争が違法化された以上は、戦争宣言が必要とされる状況はあり得ず、武力紛争の存在は「実質的戦争（状態）」の客観的認定によって確認されることになる。しかし、今日の国際社会には実質

---

<http://www.kenshoukai.jp/> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>143</sup> 新井・注(19)421-422頁。吉田・注(43)92-94頁。

<sup>144</sup> 真山・注(51)76-94頁。吉田靖之「現代の海上作戦から見たる海戦法規の課題」国際安全保障 34巻2号(2006年9月)83-84と87頁。

<sup>145</sup> 「戦争ノ抛棄ニ関スル条約」(昭和4年外務省告示第64号)

<sup>146</sup> Wright, Q., "The Present Status of Neutrality", in *American Journal of International Law*, Vol. 34, 1940, p.391. Wright, Q., "The Outlawry of the War and the Law of War", in *American Journal of International Law*, Vol. 47, 1953, pp.370-376. Lauterpacht, E., "The Legal Irrelevance of the State of War", in *Proceedings of the American Society of International Law*, 1968, pp.58-68. 石本泰雄『国際法の構造転換』(有信堂、1998年)17頁。

的戦争の定義についてのコンセンサスが存在しないので<sup>147</sup>、全ての戦争が「事実上の」戦争なのである。従って国家による武力行使は、それ自体如何なる法的な含意もない事実としての武力紛争を発生させるに過ぎない<sup>148</sup>。さらに、強制力を持たない戦争違法化は理念に過ぎず、理念のみでは實際を管理できないという現実が存在する限り、「戦争違法化を保証する体制が機能しない以上、戦争違法化はいいえず、第三国は『古典的中立法』に拘束される」<sup>149</sup>との反論も出されている。尚、戦争違法化が海戦法規に与えた影響に関しては、いまだに学説の一致をみていないと言って良い<sup>150</sup>。

### 第3項 古典化

伝統的海戦法規は19世紀中期から20世紀初頭に成立したものが存続してきている。そして改定のないままに現在に至っている。言い換えれば、伝統的海戦法規は19世紀以前の海戦を背景としており、当時の慣習法を成文化したものである。当時と21世紀の現代とを比較すると、「海上作戦の態様或いは海軍が有する装備体系に格段の隔たりがある」のであって、「海戦の戦闘の手段及び方法を規制する規則の多くは、用兵上の観点からは古典的なものに留まっているとの印象が否め」ず、「海戦法規に関する既存条約が陳腐化して」いる<sup>151</sup>。具体的な例を挙げると、潜水艦戦闘行為議定書は敵国商船に対する措置を取る場合、潜水艦及び航空機も水上艦艇と同様の規則に服すべきと規定するが、現代の海上戦闘の様相と戦術に照らせば、この規則は意義に乏しい。また、洋上監視能力の向上が兵器の長射程化と相まって近接封鎖の実施を困難化したので、封鎖の有効性確保の要件や方法の多様性が認められる必要がある。つまり、伝統的海戦法規は現代の海戦の様相に全く適しておらず<sup>152</sup>、吉田は「従来から軍事技術の発展と法の法典化、漸進的発展或いは慣習法化はそれぞれ全く別個になされてきたが、近年の軍事技術の発達は、もはや条約規則が現状を後追いすることすら困難な状況を呈している」と論じている<sup>153</sup>。

伝統的海戦法規は疲弊・古典化し、現実との乖離を生じているが、さりとて失効していない状況に鑑みると、近代化或いは新たな海戦法規への更新・移行が望ましいと言える。

### 第4項 ジュネーヴ条約への反論と不信

ジュネーヴ条約に関して赤十字国際委員会 (International Committee of the Red Cross: ICRC) は2008年に「敵対行為への直接参加 (Direct Participation in Hostilities: DPH) の概念に関する

<sup>147</sup> Greenwood, C., "The Concept of War in Modern International Law", in *I.C.L.Q.*, Vol. 36, 1987, p.286.

<sup>148</sup> 新井・注(18)136-149頁。

<sup>149</sup> Baxter, R. R., "The Legal Consequences of the Unlawful Use of Force under the Charter", in *Proceedings of the American Society of International Law*, 1968, p.73.

<sup>150</sup> 真山・注(51)76-94頁。

<sup>151</sup> 吉田・注(144)81-82頁。

<sup>152</sup> 吉田・注(144)89-90頁。

<sup>153</sup> 吉田・注(144)90頁。

る解釈指針」(DPH 解釈指針)<sup>154</sup>をまとめた。DPH 解釈指針は第一追加議定書第 51 条第 3 項の「文民は、敵対行為に直接参加していない限り、この部の規定によって与えられる保護を受ける」という規定を明確化して、文民保護をより確実にすることを目的とするものとして位置付けられている<sup>155</sup>。しかし、DPH 解釈指針にはいくつかの反論が出されている。

文民が敵対行為に直接参加しているか否かに疑義がある場合、DPH 解釈指針は、当該行為は敵対行為への直接参加に該当しないと推定されなければならないとしている<sup>156</sup>。これに対して Schmitt は、むしろ敵対行為への直接参加をしているとみなすことにより、文民が戦闘に参加することを抑制し、よって彼らの紛争参加を一層回避し、直接的な攻撃目標となる危険性を減ずることができる<sup>157</sup>と反論している。

敵対行為に直接従事する度に、回転扉のようにくると文民が攻撃からの保護を喪失・回復するという回転扉 (revolving door) 概念<sup>158</sup>に対しては、Boothby が、紛争当事者が文民と戦闘員の地位を使い分ける者を区別することは困難であり、攻撃が文民によるものか組織された武装集団によるものかの区別がつかない場合、反撃を控えねばならないことを危惧している。また、繰返し戦闘員化する文民を基礎とする本概念は、敵対行為を繰返さない文民をも危険にさらす結果となるとも主張する<sup>159</sup>。さらに本概念では、文民を装ったテロやゲリラに正規軍をもって対処する紛争当事国が著しい制約下で対峙せねばならず、相手国によるテロやゲリラを助長させるといふ蓋然性も高まると言える<sup>160</sup>。

DPH 解釈指針の示す、合法的軍事目標に対して行使される武力の種類及び程度に関して、Parks は、指針は参加した専門家の全会一致や多数意見ではないことを指摘している<sup>161</sup>。そして、この点は DPH 解釈指針をまとめた ICRC 法律顧問の Melzer 自身も認めている<sup>162</sup>。

軍事的合理性を重視する軍関係者の見解が、文民の保護を優先させる DPH 解釈指針における ICRC の見解と一致する可能性は僅少であろうし、軍事的必要性和人道の原則は、時として相反する利益を追求する場合があることから、全会一致での文民保護規定の採択は難しかろう<sup>163</sup>。

---

<sup>154</sup> ICRC, *Interpretive Guidance on the Notion of Direct Participation in Hostilities under International Humanitarian Law*, 2009, prepared by Nils Melzer.

<sup>155</sup> *Ibid.*, P.6.

<sup>156</sup> *Ibid.*, P.74-75.

<sup>157</sup> Schmitt, Michael N., “Deconstructing Direct Participation in Hostilities: The Constitutive Elements”, in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010, pp.697-739. Schmitt, Michael N., “Direct Participation in Hostilities” and 21st Century Armed Conflict”, in *Crisis Management and Humanitarian Protection: Festschrift fur Dieter Fleck* (Horst Fischer et. Al. eds., 2004), p.509.

<sup>158</sup> 荻野目・注(45)111 頁。ICRC, *supra* note 154, pp.70-71.

<sup>159</sup> Boothby, Bill, ““And for Such Time as”: the Time Dimension to Direct Participation in Hostilities”, in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010, pp.757-758.

<sup>160</sup> 荻野目・注(45)113 頁。

<sup>161</sup> Parks, Hays W., “Part IX of the ICRC “Direct Participation in Hostilities” Study: No Mandate, No Expertise, and Legally Incorrect”, in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010.

<sup>162</sup> Melzer, Nils, “Keeping the Balance between Military Necessity and Humanity: a Response to For Critiques of the ICRC’s Interpretive Guidance on the Notion of Direct Participation in Hostilities”, in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010, pp.895-896.

<sup>163</sup> 荻野目・注(45)113 頁。

## 第 10 節 第二次大戦後の海上経済戦

第二次大戦後、伝統的海戦法規に疑問が呈される中であっても国家間の武力紛争は生じており、いくつかの海戦や海上経済戦が行われ、海戦法規に関する論争に影響を与える国家実行が蓄積されてきた。本節では第二次大戦後に実施された海上経済戦を俯瞰する。

### ・第 1 次中東戦争（パレスチナ戦争） 1948-1949 年

エジプトが連続航海主義を採用してイスラエル向け船舶の捕獲を実施した<sup>164</sup>。中立国の多くはエジプトの捕獲権行使を容認したが、交戦国であるイスラエルは禁制品の内容について抗議を行い、またエジプトが実施した Navicert と Black List の両制度について中立諸国は、第二次大戦時のような復讐という正当化事由が存在であることを理由としてそれらを認めず、受忍しなかった<sup>165</sup>。

### ・第 2 次中東戦争（スエズ動乱） 1956 年

エジプトが第 1 次中東戦争時から戦間期を含み継続してイスラエル向け船舶の捕獲を実施した。中立諸国は戦間期に継続されたエジプトの捕獲を、第 1 次中東戦争終結時に結ばれた 1949 年 2 月 24 日の一般休戦協定違反<sup>166</sup>であるとして認めなかった<sup>167</sup>。

### ・第 3 次中東戦争（六日戦争） 1967 年

エジプトがイスラエルのエイラト港及びアカバ湾を封鎖した<sup>168</sup>。しかし、イスラエルのシナイ半島占領でこの封鎖は排除され、また戦闘によってスエズ運河が事実上閉鎖されたため、同運河へ向かう航路そのものが国際的な中継航路としての重要性を喪失した。これらの結果、エジプトがイスラエルに対して実施する海上経済戦は戦略的価値を減じることとなり、有効性を持てなかった<sup>169</sup>。

### ・第 4 次中東戦争（十月戦争） 1973 年

エジプトがチラン海峡から紅海北端までの 650 海里を封鎖した<sup>170</sup>。しかし、この封鎖は南イエメン領海において実施されており、交戦相手国であるイスラエルの支配地域沿岸に対するものではないため、封鎖自体が成立しえるのか疑問である<sup>171</sup>。尚、第 3 次中東戦争と同様にスエズ運河

<sup>164</sup> 新井・注(18)130-131 頁。真山・注(35)70 と 72-73 頁。吉田・注(43)74 頁。Politakis, G. P., *Modern Aspects of the Laws of Naval Warfare and Maritime Neutrality*, Kegan Paul International, 1998, p.370. Brown, Thomas, D. Jr., "World War Prize Law Applied in a Limited War Situation: Egyptian Restrictions on Neutral Shipping with Israel", in *Minnesota Law Review*, Vol. 50, No. 5, 1965-1966, pp.856-859.

<sup>165</sup> 真山・注(35)89 頁。

<sup>166</sup> U.N., Treaty Series, Vol. 42, p.251.

<sup>167</sup> 新井・注(18)130-131 頁。真山・注(35)70 と 73-74 と 88-90 頁。吉田・注(43)74 頁。

<sup>168</sup> 吉田・注(43)98 頁。

<sup>169</sup> 真山・注(35)74 頁。

<sup>170</sup> 吉田・注(43)98 頁。

<sup>171</sup> 真山・注(10)23 頁。



が封鎖されたため、エジプトの主張する捕獲権行使も実際上の問題にはならなかった<sup>172</sup>。

#### ・中国国共内戦 1949-1958年

台湾が中国沿岸部海域を封鎖した。アメリカ海軍第7艦隊が台湾への支援行動をとっていたことから、結果的に中国は台湾進攻計画を取りやめることとなった。この封鎖において阻止された商船には香港に登録されたイギリス籍船が多く含まれており、臨検に強く抵抗して台湾海軍に撃沈された5隻の商船は全てイギリス籍船であった<sup>173</sup>。

#### ・朝鮮戦争 1950-1953年

国連軍が北朝鮮向け船舶に対する捕獲権を主張すると共に、ソ連が使用权を有していた羅津港を除く北朝鮮東西両岸500海里を封鎖した。実際には北朝鮮の主たる補給ルートが陸路であったことから、この封鎖の影響を受けた商船はなく、封鎖の効果はほとんどなかった<sup>174</sup>。

#### ・第1次印パ戦争 1965年

インドとパキスタンの両国がそれぞれの自国の領海内において捕獲権を行使した。インドは当初、捕獲権の行使には宣戦の通告を必要とするとしていたが、すぐに態度を変更して宣戦の通告のないままに捕獲権の行使を主張して実行した<sup>175</sup>。中立諸国は捕獲権を容認したが、禁制品表の通告なき適用に対して抗議し、戦時禁制品の範囲を縮小させることに努力を集中した<sup>176</sup>。

#### ・第2次印パ戦争 1971年

開戦後間もなくパキスタン海軍が壊滅したことにより、インドのみがパキスタン船舶に対する捕獲とパキスタン東岸の封鎖を実施したが、インド海軍の能力不足によって実効性を持ちえず、インドは中立国船舶に対しては捕獲権を行使しなかった<sup>177</sup>。

---

<sup>172</sup> 真山・注(35)75頁。吉田・注(43)74頁。

<sup>173</sup> 吉田・注(43)96-97頁。Elleman, Bruce A., "The Nationalists' Blockade of the PRC, 1949-58", in Elleman, Bruce A. and Paine, S. C. M. eds., *Naval Blockades and Seapower: Strategies and Counter-Strategies, 1805-2005*, 2006, pp.133-143.

<sup>174</sup> 真山・注(10)23頁。真山・注(35)70頁。新井・注(18)129-130頁。吉田・注(43)97-98頁。Schindler, D., "State of War, Belligerency, Armed Conflict", in *The New Humanitarian Law of Armed Conflict*, by Cassese, A. ed., Editoriale Scientifica, 1979, p.9.

<sup>175</sup> Norton, P. M., "Between the Ideology and the Reality, the Shadow of the Law of Neutrality", in *Harvard International Law Journal*, Vol. 17, No. 2, 1976, pp.5, 7, 65-68, and 80. Sharma, S. P., "Proclamation as to Contraband of War, Sept. 9, 1965", in *The Indo-Pakistan Maritime Conflict 1965. A Legal Appraisal*, 1970, p.305. Kaul, Ravi, "The Indo-Pakistan War and the Changing Balance of Power in Indian Ocean", in *USNI Proceedings*, Vol. 99, No. 843, 1973, p.192. 真山・注(35)75-76頁。新井・注(18)131頁。

<sup>176</sup> Norton, *ibid.*, P.305. 真山・注(35)90-91頁。

<sup>177</sup> O'Connell, D. P., *The Influence of Law on Sea Power*, Manchester University Press, 1975, p.130. Palit, D. K., *The Lightning Campaign*, 1972, pp.146, 182, 189, and 192. 真山・注(10)23頁。真山・注(35)76-77頁。新井・注(18)131-132頁。吉田・注(43)99頁。

### ・ベトナム戦争 1955-1975年

1965年に南ベトナムが自国領海内で無害通航以外の全船舶を対象に封鎖作戦を実施した<sup>178</sup>。また、1972年にアメリカが北ベトナム港湾を機雷で閉鎖した。但し、機雷閉鎖は伝統的海戦法規の封鎖要件を満たしていないため、封鎖として成立するかは疑問である<sup>179</sup>。

### ・イラン・イラク戦争 1980-1988年

イランとイラクの両国が1980年に戦争水域を設定して無警告での商船攻撃を開始した<sup>180</sup>。1984年からは両国共に無差別タンカー攻撃へとエスカレートした<sup>181</sup>。その後、1985年からイランはホルムズ海峡を舞台に、イラク向け貨物に連続航海主義を適用して捕獲作戦を開始した<sup>182</sup>。中立国であるアメリカ、イギリス、フランス、ソ連、イタリア、オランダ、ベルギーは自国海軍による商船護衛を実施した<sup>183</sup>。中立諸国は捕獲権を容認する一方で、商船攻撃を非難した<sup>184</sup>。

### ・フォークランド紛争 1982年

イギリスがTEZという排他的水域を設定した<sup>185</sup>。

### ・ガザ戦争 2008-2009年

国家間紛争ではないが、イスラエルが港湾の封鎖を実施した<sup>186</sup>。

これらの紛争の中で国連安保理が強制措置を取ったのは朝鮮戦争のみであり、強制措置の根拠として国連安保理は北朝鮮を侵略国と認定した<sup>187</sup>。この場合、加盟国は安保理の決定に拘束されるという国連憲章第25条の規定や、国連憲章及びそれに基づき採択された安保理決議は海戦法規に優先するという国連憲章第103条の規定により、国連加盟国には中立の立場を選択する自由がないとの議論がある<sup>188</sup>。朝鮮戦争のケースと異なり、第1次から第4次の中東戦争、第1次及び第2次印パ戦争、そしてイラン・イラク戦争において国連安保理はいずれの当事国をも侵略国と認定し得ず、強制措置も取り得なかった<sup>189</sup>。この場合、対象となる紛争は伝統的な戦争と区別されないことになり、伝統的海戦法規が有効であるならば、非紛争当事国は中立の立場を選択する自由がある。しかしこういった法論理の議論が現実と歩調を合わせて進展してきたと理解することは困難である。なぜなら朝鮮戦争において、全ての国連加盟国が交戦国であって、中立国は存在しなかったという理解が一般になされているとは想定し難いからである。第二次大戦後は主要

<sup>178</sup> Decree No. 81/NG of April 1965, reprinted in *International Legal Materials*, Vol. 4, No. 3, 1965, p.461.

<sup>179</sup> 吉田・注(43)99-100頁。

<sup>180</sup> 真山・注(10)24頁。真山・注(35)77頁。

<sup>181</sup> 新井・注(19)420-422頁。

<sup>182</sup> 真山・注(35)77頁。新井・注(18)132-133頁。

<sup>183</sup> 森田・注(12)227頁。新井・注(19)403-407頁。

<sup>184</sup> U.N., Doc. S/RES 552, 01JUN1984. 真山・注(35)91-92頁。

<sup>185</sup> 真山・注(10)25頁。吉田・注(43)101-102頁。吉田・注(47)20-22頁。

<sup>186</sup> 吉田・注(43)102-105頁。

<sup>187</sup> 真山・注(35)71頁。

<sup>188</sup> 森田・注(12)227頁。

<sup>189</sup> 真山・注(35)83頁。

海軍国間において海戦が行われていないということが事実であり、つまり、海戦法規を現代化する或いは問題点を明らかにするような国家実行の経験がないままに、小規模な或いは断片的な海上経済戦の経験が蓄積されており、国際社会は、法議論ではなく経験が主導する形で、国連憲章と海戦法規の両立を見出していくことになる。他方、第二次大戦後の国家実行の中で、各国は戦争宣言の有無とは無関係に、伝統的海戦法規における交戦国の権利を認めている。中立諸国、言い換えれば国際社会は、伝統的海戦法規による海上経済戦を受忍する一方で、無制約な両次大戦型の通商妨害（戦時禁制品の包括的な定義、Black List、Navicert、戦争水域）について抗議を繰返してきており、伝統的海戦法規に近い規制を指向する現実的立場をとっている。但し、目標選定基準の変更は容認してきたということになる<sup>190</sup>。

## 第 11 節 目標区別原則における目標選定基準

武力紛争法は目標区別原則をその基本原則とする。この原則は攻撃を合法的目標のみに限定するものである。しかし、目標区別原則はそれ自身には合法的目標の定義を含んでおらず、その具体化のためには、目標を定義する基準、すなわち目標選定基準を伴わなければならない<sup>191</sup>。本節では海戦法規における目標区別原則に関して、カテゴリー別目標選定基準から機能的目標選定基準への移行を考察する。

### 第 1 項 伝統的海戦法規におけるカテゴリー別目標選定基準

陸戦法規においては、その性質、位置、用途又は使用が軍事活動に効果的に資する物であってその全面的又は部分的な破壊、奪取又は無効化がその時点における状況において明確な軍事的利益をもたらすもの<sup>192</sup>、という物の機能に着目した機能的目標選定基準が用いられてきた。機能的目標選定基準においては、例えば鉄道や通信施設等に代表される、文民が運用する物や管理する物も軍事目標になり得るのであって、間接的であれ軍事活動に一定の貢献を行う物であれば、軍隊による使用状況とは無関係に軍事目標とされる<sup>193</sup>。

伝統的海戦法規においては、艦船は軍艦及び補助船舶又は商船の二種類に大別された形式的なカテゴリー別目標選定基準が用いられてきた。軍事目標として攻撃対象となるのは前者のカテゴリー、軍艦及び補助船舶、であって、文民が商業目的や私的目的で運用する商船は物資輸送による軍事活動や戦争遂行への貢献とは一切関係なく、敵対的行為への参加、或いは補助船舶任務へ

<sup>190</sup> 真山・注(51)76-94 頁。尚、真山は同書 93-94 頁で、「非紛争当事国が狭義の中立を守るのではなく、一方当事国を援助する実態が通常化していることは中立法の空文化を招いている。にもかかわらず一方では、中立法の捕獲等の分野が生き残っているという現実には、国際社会で十分に説明されておらず問題である」と指摘している。

<sup>191</sup> 真山・注(46)2 頁。

<sup>192</sup> 第一追加議定書第 52 条第 2 項。

<sup>193</sup> 真山・注(13)179 頁。真山・注(46)9-10 頁。

の従事のような攻撃からの免除を放棄する積極的な行動や交戦国による識別等の要求を拒否する行動を商船がとる場合を除き、攻撃からは免除されてきた。従って交戦国は、商船への対処として、攻撃ではなく捕獲や封鎖といった海上経済戦手段を用いることを要求されてきた<sup>194</sup>。

パリ宣言は第2項と第3項で、戦時禁制品を除き、中立国船舶内にある敵国貨物と敵国船舶内にある中立国貨物の拿獲を禁止している。

ロンドン宣言では敵性の判断が規定されている。第57条では船舶の国旗つまり船籍国が船舶の敵性の判断基準であるとされている<sup>195</sup>。第58条から第60条は、敵国船舶内にある貨物の敵性は荷主の敵性に依ることと、中立性が立証できない場合は敵性を有すると推定することを規定している。そして第63条は交戦国の停船、臨検及び拿捕の権利の適法な行使に対して武力で抵抗した全ての船舶は敵性を持つと判断されて没収されることを規定している。尚、拿捕された船舶は捕獲審検所における手続きを経て解放されることになる（第41条、第48条）。

しかし戦時禁制品が価格上、重量上、容積上、又は運賃上、全載貨の過半となっている場合には、捕獲交戦国はその船舶を没収することができる（第40条）。ロンドン宣言では捕獲者が引渡しを受けた戦時禁制品を破壊する権限が認められている（第44条）が、船舶の破壊に関しては原則的に認められておらず、第48条から第54条にかけて例外的に中立国船舶を破壊する場合の手続きが規定されている。船舶の破壊が認められるには、拿捕した中立国船舶を捕獲審検所へ引致することが当該軍艦の安全を害し又はその現に従事する作戦の遂行の成功を害する可能性がある場合に限定され、かつそれが証明されなければならない。また、船舶内にある人員の安全が確保されなければならない。尚、捕獲者は、中立貨物や船舶に対する補償の支払い義務も負う。

他方、敵国船舶の破壊に関しては規定されていないが、軍艦や商船を攻撃したりこれらを拿捕したりするような行動をとる場合には、その制圧のため攻撃が認められると解されてきた<sup>196</sup>。また、事実上の補助船舶としての行動をとる場合も攻撃が認められる<sup>197</sup>。中立国船舶に関しても前述した例外的な場合の他、敵対的援助を行う場合に交戦国がとりうる処分が第45条と第46条で定められている。そこには没収が明文化されているが、攻撃については明文化されていない。船舶の没収が規定されているのは第63条も同じであるが、実力をもって抵抗する船舶を没収するに際して、その抵抗を排除するために交戦国は警告を与えた後に攻撃できると考えられた<sup>198</sup>。

さらに、ロンドン宣言を起草したロンドン会議では、敵対行為に参加して発砲する中立国船舶

<sup>194</sup> 真山・注(13)179頁。真山・注(46)10-14頁。

<sup>195</sup> 船籍国が船舶の敵性判断の基準であるという考え方には異論があった。フランス主義とイギリス主義といわれ、前者は船主の国籍即ち船籍国のみを判断基準として良いというもので、後者はそれでは不足であって船主の国籍と住所を同等な資格において判断基準とするべしというものであった。ロンドン会議でフランスとイギリスは対立したが、最終的にはイギリスがフランスの主張を認めたため、ロンドン宣言第57条の規定が成立した。前原・注(32)40-41頁。フランス主義は不変のものではなく、かなり動揺してきたのが事実であり、ロンドン宣言が流産した一因でもある。フランス主義の動揺に関しては以下文献を参照のこと。前原光雄「船舶の敵性に関するフランス主義」国際法外交雑誌 43 卷 4 号（1944 年）1-22 頁。

<sup>196</sup> 真山・注(46)11頁。

<sup>197</sup> 真山・注(46)12頁。

<sup>198</sup> Kalshoven, F., "Commentary on the 1909 London Declaration", in N. Ronzitti, ed., *The Law of Naval Warfare*, 1988, p.268. 真山・注(46)12頁。

の制圧が必然的に攻撃を伴うことに関して異論は出されなかった<sup>199</sup>。軍事情報を送信する船舶に関しても、1923年のハーグ戦時無線電信取締規則案第6条第1項において「交戦者ノ即時使用ノ為軍事情報ヲ無線通信ニ依リ伝送スル」敵国商船と中立国商船が攻撃対象となることが規定されている<sup>200</sup>。

潜水艦戦闘行為議定書の第1項は商船に対しての行動について、潜水艦と水上艦は同じ国際法の規則に従うものとしている。そして第2項において商船を攻撃できる条件を明確に定めている。本議定書においては敵国商船と中立国商船の区別はなく、軍艦は商船が正当な停船要求に対して一貫して拒否するか、又は臨検若しくは搜索に対して積極的に抵抗する場合にはその商船を沈没させ又はその航海能力を奪うことができる。しかし、それ以外の場合はまず乗客、乗組員及び船舶書類を安全な場所におかない限り、その商船を沈没させ又はその航海能力を奪うことはできない。そしてその安全な場所についてもその時の海上および天候の状態、陸地との距離、救助船舶の存在等による条件が付されている。

これら海戦法規において保護されている対象は、法規に依って「船舶」或いは「商船」と表現が異なっているが、共に「商船」と理解してよく、軍艦と補助船舶は保護対象ではない。軍艦への変更や補助船舶としての取扱いを受けていない商船のみが、原則的に攻撃から保護され得る。

## 第2項 国家実行による変化

本章第9節第1項で述べた通り、両次大戦において交戦国はカテゴリー別目標選定基準を維持しつつ、例外的規定の解釈を操作したり復讐を利用したりして、対商船攻撃を極めて広範に実施したが、ニュールンベルグ国際軍事裁判所ではこうした商船攻撃に対して有罪判決は出されなかった。その結果、カテゴリー別目標選定基準の実効性に「目標選定基準の不存在と同一の効果をもたら」<sup>201</sup>しかねない、という強い疑問が提示されることとなった<sup>202</sup>。

イラン・イラク戦争において、実際には水域の限定なしに行われた両交戦国の無差別商船攻撃に対して中立国や国連安保理は、商船攻撃一般ではなく、非紛争当事国港に出入りする商船や公海上又は中立国領水にある無害の商船に対する攻撃を非難した<sup>203</sup>。他方、カテゴリー別目標選定基準への言及は、オランダが同基準を主張したのみで<sup>204</sup>、他にはほとんどなく、諸国は交戦国の戦争遂行と商船の関係に着目したと思われる一定の基準の存在、つまり機能的目標選定基準への事実上の移行、を示唆したと解される<sup>205</sup>。

フォークランド戦争でイギリスの設定した **TEZ** は、航行の自由を認めながら、船舶の作戦支

---

<sup>199</sup> Cohen, A., "General Report presented to the Naval Conference on behalf of its Drafting Committee", in *The Declaration of London*, 1911, pp.124-125. 真山・注(46)11頁。

<sup>200</sup> 真山・注(46)12頁。

<sup>201</sup> 真山・注(81)26頁。

<sup>202</sup> 真山・注(46)18-33頁。

<sup>203</sup> U.N., Doc. S/RES 540, 31OCT1983. U.N., Doc. S/RES 552, 01JUN1984. U.N., Doc. S/RES 582, 24FEB1986.

<sup>204</sup> 新井・注(19)395頁。

<sup>205</sup> 真山・注(81)29-31頁。

援機能に着目して、アルゼンチンによる占領を支援する船舶に限定して攻撃対象としたので、機能的目標選定基準の適用を公式に表明した初期の例の一つといえよう<sup>206</sup>。

主要海軍国は、両次大戦時からのテーマでもあった伝統的海戦法規が近代戦に対処できないという事実をイラン・イラク戦争とフォークランド戦争で確認して、海戦法規再検討が急務であることを認識するに至り、1980年代から一斉に海戦法規の再検討に着手した。その結果、各国海軍の作戦教範<sup>207</sup>は改訂されていき、それぞれの作戦教範においてカテゴリー別目標選定基準から機能的目標選定基準への転換が表明された<sup>208</sup>。

1987年から人道法国際研究所（International Institute of Humanitarian Law: IIHL）<sup>209</sup>と ICRC の協力で、主要国海軍法務官による海戦法規再検討の会合が開始され、その成果がサンレモ・マニュアルとして1994年に完成した<sup>210</sup>。

これらの作業においては、目標選定基準の転換を証明する各国の法的確信（*opinio juris*）の転換がまず各国のマニュアルに見られ、そしてサンレモ・マニュアルにおいて一応の到達点に達したと考えられる<sup>211</sup>。

海戦法規における目標選定基準は交戦国の国家実行と国際社会の承認が蓄積された結果、現在の実行においては、陸戦法規と同様の機能的目標選定基準が採用されている。これは海戦中立法を核とする伝統的海戦法規の体系の前提が崩れたということでもある。

## 第12節 サンレモ・マニュアル

1994年に完成を見た「海上武力紛争に適用される国際法に関するサンレモ・マニュアル」が現代の海戦法規において中心的な存在となっていることに疑いはない。その理由は、サンレモ・マニュアルは法ではないが、海軍作戦教範の改訂等を通して主要国の実行と参照を受けていることであり、事実上の新基準と位置付けて良い。言い換えれば、サンレモ・マニュアルを中心として、マニュアルがカバーしていない部分は伝統的海戦法規を適用することが、現代の国際社会に最も適しており、かつ、支持されていると考えられる。

尚、本節においては本論で武力紛争法と呼称している武力紛争中の諸行為を規律する国際法体系を、サンレモ・マニュアルに準じて国際人道法とも呼称する場合がある。

<sup>206</sup> 吉田・注(47)20-22頁。真山・注(81)28-29頁。

<sup>207</sup> 交戦マニュアル。軍隊構成員の行動に関する国内裁判において、現行国際法規則の証拠として扱われる。真山・注(46)5頁。

<sup>208</sup> 荻野目・注(45)122頁。真山・注(46)4-6頁。例えばアメリカ1987年、カナダ1984年と2001年、エクアドル1989年、ドイツ1992年、ギリシャ1995年、フランス2001年、イギリス2004年。吉田・注(47)22-26頁。

<sup>209</sup> 人道法国際研究所又は国際人道法学会と訳される。同研究所は、国際人道法の適用、発展および普及の促進を主要な目的として1970年にイタリアにおいて設立されたNGOで、ヨーロッパ諸国および赤十字国際委員会などからの拠出金で運営され、国際人道法に関する会議、セミナー、研究、各国軍人に対する教育等を実施する。国連経済社会理事会およびヨーロッパ理事会に対する諮問機関としての地位も有する。竹本訳・注(14)vi頁注1。

<sup>210</sup> 真山・注(46)5頁。

<sup>211</sup> 新井・注(19)422頁。

## 第1項 サンレモ・マニュアルの要点

サンレモ・マニュアルの沿革や目的等の要点について、その序説<sup>212</sup>から述べる。

- ・人道法国際研究所の発議に基づき、ピサ大学とシラキウス大学の協力を得て、1987年6月15日から同月17日にかけてサンレモで、海上武力紛争に適用される法を現代化する必要のあることが話し合われた。この「海上武力紛争に適用される国際人道法に関する予備的ラウンド・テーブル」において採択された宣言は、次のように述べている。

「戦闘の新しい技術や方法が登場し、武力紛争法や海洋法において新しい展開が見られ、さらに海上武力紛争の結果、環境に対して重大な被害が及ぶ可能性が増したので、[武力紛争に適用される国際法の] 諸原則に照らした研究が必要である。」

その後、スペイン赤十字社人道法研究センターの後援で人道法国際研究所が1988年9月26日から同月29日にかけてマドリッドで招集した「海上武力紛争に適用される国際人道法に関する専門家ラウンド・テーブル」において、これらの諸問題が体系的に研究された。そして海上武力紛争に適用される現代の法のリステートメントを、漸進的発達のためのいくつかの提案と共に、起草するための行動計画が決定された。その計画が「海上武力紛争法、特に海上武力紛争に適用される国際人道法の促進のための行動計画」(マドリッド行動計画)<sup>213</sup>であった。本テーブルで海戦法規のリステートメントに着手する必要が認められた理由として、伝統的的海戦法規の古さ、現代の戦闘の技術や方法と伝統的的海戦法規の不適合、第一追加議定書と第二追加議定書<sup>214</sup>で現代化された陸戦法規が海戦法規に与えた影響、海洋法や国連憲章その他の国際法の発展が海戦法規に与えた影響、そしてこれら全ての要因が海戦法規の現状に多くの不明確さをもたらす効果を与えてきたことで海戦法規に関する議論がこれらの論争点に集中する傾向、が指摘される。そしてこれら論点の一つずつ議論して評価した上で、その成果を文章化することの必要性が認められたのである。

- ・本マニュアルの目的は、今日の法の普及と理解に役立ち、ある程度の統一性を持った各国の海軍マニュアルの作成を助長することと、後の段階で外交会議のための基礎として役立つことにある。つまり、法的拘束力はないが、主要海軍国の作戦教範との調和を図り、各国の教範のモデルとなることを目指して、国連憲章や UNCLOS との整合を図ったものである。そして伝統的的海戦法規を見直して、現代の海戦実態との整合を図ると共に、将来の海戦法規の新条約の雛形とも目されている。
- ・本マニュアルの性格は拘束力を持たないことであって、国際人道法の発展を下準備するという ICRC の任務に則している。尚、武力紛争法を国際人道法と呼称する<sup>215</sup>。

<sup>212</sup> 竹本訳・注(14)3-15頁。

<sup>213</sup> 竹本訳・注(14)5-6頁。

<sup>214</sup> 1977年の「1949年8月12日のジュネーヴ諸条約の非国際的な武力紛争の犠牲者の保護に関する追加議定書(議定書Ⅱ)」

<sup>215</sup> 武力紛争法の呼称問題については本章第2節後段参照。

- ・本マニュアルは人道法国際研究所が、1988年から1994年にかけて起草のために招集した一連のラウンド・テーブル「マドリード行動計画を実施する専門家会合」<sup>216</sup>に個人資格で参加した法律専門家と海軍専門家のグループによって起草された。

## 第2項 海戦法規の新機軸

サンレモ・マニュアルは海戦法規にいくつかの新機軸を導入した。本項ではそれらを考察して、最後に商船攻撃について検討する。

### (1) 国連憲章の影響

紛争当事国は国際人道法に拘束されるとの規定は、伝統的・海戦法規が有効性を維持していることを示しているが、中立国が伝統的・海戦法規を自動的に遵守する義務を持つか否かは明示されていない。しかし中立国は、一旦中立国の船舶や航空機に対する経済戦の措置が紛争当事国によって実施されたならば、この文書に示されている規則を尊重しなければならない<sup>217</sup>。国家が武力行使に訴えるのを正当化する根拠は、慣習国際法に由来して国連憲章によって明記された自衛権であって、自衛権を行使する国家は国連憲章第51条に従わねばならない<sup>218</sup>。そして反撃には必要性和均衡性の原則が適用される<sup>219</sup>。

国連安保理が国連憲章第7章に従って行動して侵略国を認定した場合は、非紛争当事国は国連憲章第25条の下で安保理の決定を受入れて履行する義務を負うが、それは中立法の違反ではなく、中立国の立場を失わないと解される<sup>220</sup>。さらに、安保理が国連憲章第7章の下で防止行動又は強制行動をとった場合には、国連加盟国は中立法に依拠して安保理の決定の下の義務と両立しない行為を正当化してはならない。それは国連憲章第25条と第103条に反することになるからである<sup>221</sup>。

---

<sup>216</sup> 6回の会合が開催された。第1回は1989年11月10日から14日にかけてドイツのボッフムでルール大学平和維持人道法研究所とドイツ赤十字社の協力、第2回は1990年10月19日から23日にかけてフランスのツアーロンでツアーロン・パール大学地中海戦略研究所とフランス赤十字社の協力、第3回は1991年9月20日から24日にかけてノルウェーのベルゲンでノルウェー海軍戦術学校とノルウェー赤十字社の協力、第4回は1992年9月25日から28日にかけてカナダのオタワでカナダ国防相とカナダ赤十字社の協力、第5回は1993年9月23日から28日にかけてスイスのジュネーヴでICRCの協力、最終会合は1994年6月9日から12日にかけてイタリアのリヴォルノでイタリア海軍大学校の協力を受けて開催された。

<sup>217</sup> サンレモ・マニュアル para.1、注解1-3。竹本訳・注(14)19-20頁。

<sup>218</sup> サンレモ・マニュアル para.3、注解3-1。竹本訳・注(14)21-22頁。

<sup>219</sup> サンレモ・マニュアル para.4。竹本訳・注(14)22-23頁。

<sup>220</sup> サンレモ・マニュアル para.7、注解7-1。竹本訳・注(14)27頁。

<sup>221</sup> サンレモ・マニュアル para.8、注解8-1と8-2。竹本訳・注(14)27-28頁。



## (2) 新しい平時の法制度への考慮

交戦国は一般国際法に基づいて、中立国の正当な権利及び義務に妥当な考慮を払う義務を持つが、それは中立国の EEZ と大陸棚 (continental shelf)<sup>222</sup>及び深海底 (the area)<sup>223</sup>の上部水域における作戦においても適用される<sup>224</sup>。また、交戦国は中立国の国際海峡 (straits which are used for international navigation between one part of the high seas or an exclusive economic zone and another part of the high seas or an exclusive economic zone)<sup>225</sup>における通過通航権 (right of transit passage)<sup>226</sup>と群島航路帯通航権 (right of archipelagic sea lanes passage)<sup>227</sup>及び中立国の国際海峡と群島水域における無害通航権 (right of innocent passage)<sup>228</sup>を行使できる<sup>229</sup>。そして中立国も交戦国の国際海峡における通過通航権と群島航路帯通航権及び交戦国の国際海峡と群島水域における無害通航権を行使できる<sup>230</sup>。同時に、交戦国は国際海峡における通過通航及び群島航路帯通航を害してはならない義務も負う<sup>231</sup>。

これらは、平時の一般国際法が武力紛争下においても引き続き適用されることを謳っている。つまり、国際人道法と両立できる限りにおいて一般国際法も有効性を失わないことを明らかにしていると考えられる。他方、海洋の軍事利用と一般国際法である UNCLOS の関係性は未解決の問題であるということに留意しておくべきであろう<sup>232</sup>。

---

<sup>222</sup> 領海を越える海面下の区域の海底及びその下であって、UNCLOS 第 76 条に規定される範囲を越えない。沿岸国が主権的権利を有する。UNCLOS 第 6 部。外務省経済局・注(4)66-75 頁。

<sup>223</sup> 国の管轄権の及ぶ区域の境界の外の海底及びその下。UNCLOS 第 1 条第 1 項第 1 号。外務省経済局・注(4)4-5 頁。

<sup>224</sup> サンレモ・マニュアル para.12、注解 12-1 から 12-3、paras.34-37、注解 34-1 から 37-1。竹本訳・注(14)32-34 と 66-69 頁。

<sup>225</sup> 公海又は EEZ の一部分と公海又は EEZ の他の部分との間にある国際航行に使用されている海峡。UNCLOS 第 37 条。外務省経済局・注(4)28-29 頁。

<sup>226</sup> 国際海峡において、航行及び上空飛行の自由を継続的かつ迅速な通過のためにのみ行使する権利。UNCLOS 第 38 条。外務省経済局・注(4)28-31 頁。

<sup>227</sup> 公海又は EEZ の一部分と公海又は EEZ の他の部分との間にある群島国が指定した群島航路帯において、通常の形態での航行及び上空飛行の権利を継続的な、迅速なかつ妨げられることのない通過のためにのみ行使する権利。UNCLOS 第 53 条。外務省経済局・注(4)40-43 頁。

<sup>228</sup> 沿岸国の平和、秩序又は安全を害しない、継続的かつ迅速な航行をする権利。UNCLOS 第 17 条から第 21 条と第 45 条と第 52 条。外務省経済局・注(4)14-19 と 36-37 と 40-41 頁。

<sup>229</sup> サンレモ・マニュアル para.23、注解 23-1 から 23-4、para.31、注解 31-1 から 31-2。竹本訳・注(14)58-59 と 64-65 頁。

<sup>230</sup> サンレモ・マニュアル para.26、注解 26-1 から 26-4、para.32、注解 32-1 から 32-2。竹本訳・注(14)60-61 と 65 頁。

<sup>231</sup> サンレモ・マニュアル para.89、注解 89-1 から 89-3。竹本訳・注(14)150-151 頁。

<sup>232</sup> 海洋の軍事利用と UNCLOS の関係について詳細に検討しているものとして、坂本茂樹「排他的経済水域における軍事活動」栗林忠男・秋山昌廣編著『海の国際秩序と海洋政策』(東信堂、2006 年) 93-122 頁。坂元は軍事利用と UNCLOS の関係性は国連海洋法会議でも正面から検討されていないことを指摘し、平和目的条項が軍事活動に新たな制限を課す意図を持っていないという主張と、同条項は海洋の非軍事化を目指すものという主張の対立を取り上げている。そして間違いないことは、UNCLOS 第 87 条第 2 項の要求である「公海を行使する他国の利益への妥当な考慮」が要求されることであり、そうした考慮を欠く軍事活動は禁止されると論じている。第 3 回海洋法会議の議論の詳細を紹介しているものとして、林司宣『現代海洋法の生成と課題』(信山社、2008 年) 203-228 頁。林は、国連憲章と両立しない武力の行使とその威嚇を除き、UNCLOS は EEZ における軍事活動を一般的には禁止していないと結論付けることができると述べている。但し、「沿岸国の権利・義務に

### (3) 軍事目標概念の変更

本章第 11 節第 2 項で論じたように、サンレモ・マニュアルでは従来のカテゴリ別目標選定基準に代わって機能的目標選定基準が導入された<sup>233</sup>。

本章第 9 節第 3 項で指摘した潜水艦戦闘行為議定書における、「敵国商船に対する措置を取る場合には潜水艦及び航空機も水上艦艇と同様の規則に服するべきとの規定が、現代の海上戦闘の様相と戦術に照らせば意義に乏しい」という懸念は次の 2 つの事実に基づいていた。1 つ目は、臨検と捜索に関する伝統的な規則の履行は、潜水艦からは非常に限られた範囲でしか実施できず、固定翼航空機では全くできないことである。そして 2 つ目は、商船を破壊或いは撃沈する場合に乗客と乗員に安全を提供する義務の遵守を確保することが潜水艦にとって困難であり、航空機にとっては不可能に近いということである。つまり潜水艦と航空機は、対象商船が軍事目標か否かを判断できず、また、軍事目標と判定された商船を攻撃することもできないと懸念された。

これらは潜水艦と航空機が持つ物理的な特徴ゆえの懸念であり、その物理的特徴と、商船は正当な停船要求を一貫して拒否するか又は臨検若しくは捜索に対して積極的に抵抗する場合を除く他は攻撃されない、というカテゴリ別目標選定基準との相性の問題と捉えることもできた。しかし、サンレモ・マニュアルでは機能別目標選定基準が導入され、敵国商船・敵国民間機・中立国商船・中立国民間機それぞれに対して攻撃できる条件に関するルール又は規則が発展した。それは、臨検を必要とせずに軍事目標か否かを判定できるケースを多く含んでおり、臨検が判定のために必要な手続きとなっていた潜水艦戦闘行為議定書における前述の懸念は解消されたと判断された<sup>234</sup>。従って、水上艦艇と潜水艦及び航空機は従来と変わらず、同一の原則及び規則に拘束されることが規定された<sup>235</sup>。

### (4) 環境法並びに環境全般の要請

交戦国は、希少若しくは脆弱な生態系、又は減少し、脅威にさらされている若しくは絶滅の恐れのある種、その他の海洋生物の生息地を含む海域におけるいかなる敵対行動も行わないことに合意するよう奨励される。これは海洋環境の汚染を防止し、軽減し及び規制するための措置を規定した UNCLOS 第 194 条第 5 項、言い換えれば平時の国際環境法の一般規則、が海戦法規に反映されたものである<sup>236</sup>。さらに戦闘の方法及び手段も、国際法の関連規則を考慮しつつ、自然環境への妥当な考慮を払って用いられるべきであるとされ、軍事的正当性を持たず、また恣意的に行われる自然環境に対する損害又は破壊は禁止された<sup>237</sup>。

---

対する妥当な考慮」「権利濫用の禁止」「海洋の科学的調査活動に対する制約」といった制約がつくともいう。

<sup>233</sup> サンレモ・マニュアル para.40、注解 40-1 から 40-12。竹本訳・注(14)73-76 頁。para.40 は第一追加議定書 第 52 条第 2 項の規定をそのまま採用しており、機能的目標選定基準の導入に異論はない。

<sup>234</sup> サンレモ・マニュアル、注解 45-4。竹本訳・注(14)83 頁。攻撃要件の規定パラグラフは次の通り。敵国商船： para.60、敵国民間機： para.63、中立国商船： para.67、中立国民間機： para.70。

<sup>235</sup> サンレモ・マニュアル para.45、注解 45-1 から 45-4。竹本訳・注(14)82-83 頁。

<sup>236</sup> サンレモ・マニュアル para.11、注解 11-1 から 11-7。竹本訳・注(14)30-32 頁。

<sup>237</sup> サンレモ・マニュアル para.44、注解 44-1 から 44-10。竹本訳・注(14)79-82 頁。

## (5) 海洋の一定区域の合法的な使用に不利益な影響を及ぼす区域

サンレモ・マニュアルでは本章第 8 節の戦争水域は「海洋の一定区域の合法的な使用に不利益な影響を及ぼす区域」として明文化された<sup>238</sup>。さらに、区域内外での同一法の適用義務、軍事的必要性及び比例性の原則によって厳密に要求されるものを超えてはならない義務、合法的な海洋の使用に対する全ての国家の権利へ妥当な考慮を払う義務、中立国の自由かつ安全な海上交通や通常の航路への影響を最小化するために必要な安全通航路を当該区域内に設ける義務、そして当該区域に関する制約を公に宣言しかつ適切に通告する義務が明記された。つまり、これらの義務と国際人道法に基づく義務を免れることはできないことを受入れる場合に限り、戦争水域の設定は許容される<sup>239</sup>。

この結果、交戦国はそうした区域設定によって追加的な権利を獲得することはできず、軍事活動上の利益は見出しにくいものとなったと思われ、實際上、区域の設定は中立国商船の進入を制限することが主目的となろう。制限国が区域内で採る制限措置は、当該区域を通航するために不可欠な措置としてかなり限定的でなければならない。なぜなら中立国商船がその措置に従うことが、交戦相手国に対する有害な行為と解釈されてはならないからである。例えば、制限国が区域内の航行に際して、自国護衛船団への参加を全ての船舶に強制した場合には、交戦相手国はそれら船舶を臨検捜索に抵抗するものとみなして攻撃することとなろう<sup>240</sup>。

## (6) 海上経済戦の現代化

本章第 7 節で述べた通り、伝統的的海戦法規において封鎖は近接封鎖を意味していたが、サンレモ・マニュアルでは現代の海戦に即して長距離封鎖が認められることとなった<sup>241</sup>。敵国商船の拿捕と中立国商船の臨検及び捜索に関しては、船長が同意する場合のみ、仕向地を変更する措置をもって代替することが認められるようになった。これは仕向地の変更によって経済戦として拿捕と同等の効果を生じさせると共に、中立国商船については臨検及び捜索の手間と危険を減ずる目的を併せ持つからである<sup>242</sup>。また、伝統的的海戦法規では、中立国商船は同一国籍の中立国の軍艦に護送されている場合に、交戦国の臨検及び捜索の権利の行使を免除され得ると認められていたが、サンレモ・マニュアルでは中立国商船の護送に多国籍護送を導入した。つまり、同一国籍の中立国の軍艦という条件に「護送を規定する協定を当該商船の旗国と締結している中立国の軍艦の護送の下にある場合」が追加された<sup>243</sup>。

国家実行から海戦法規への新しい導入として、臨検及び捜索の必要を回避する目的で、中立国

<sup>238</sup> サンレモ・マニュアル para.105、注解 105-1。竹本訳・注(14)159-160 頁。

<sup>239</sup> サンレモ・マニュアル para.106、注解 106-1 から 106-6。竹本訳・注(14)160-162 頁。

<sup>240</sup> サンレモ・マニュアル para.107、注解 107-1 から 107-2。竹本訳・注(14)162-163 頁。

<sup>241</sup> サンレモ・マニュアル paras.96-97、注解 96-1 と 97-1。竹本訳・注(14)155-156 頁。

<sup>242</sup> サンレモ・マニュアル paras.119 と 138、注解 119-1 から 119-2 と 138-1 から 138-2。竹本訳・注(14)180-182 と 195-197 頁。

<sup>243</sup> サンレモ・マニュアル para.120、注解 120-1 から 120-5。竹本訳・注(14)182-184 頁。

船舶が拿捕対象貨物を輸送していないことの証明手続きや統制措置である Navicert 制度が認められた<sup>244</sup>。

本章第5節第4項で述べた通り、サンレモ・マニュアルでは戦時禁制品の再定義が行われた。禁制品の定義は「敵国の支配下にある領域に最終的に仕向けられ、かつ、武力紛争の用に供することのできる貨物」であり、絶対的と条件付の区別はなくなり、連続航海主義が適用されることとなった<sup>245</sup>。交戦国は拿捕の権利を行使するためには禁制品表を公表していなければならないが、品目は武力紛争の状況に応じて変化し得ることから、交戦国は品目の決定に際しては相当な裁量を有する<sup>246</sup>。禁制品表に掲載されていない物品は自由品となるが、自由品には最小限度の「真の自由品」が定められており、それらは禁制品とすることができない<sup>247</sup>。尚、「真の自由品」は宗教上の物品、傷者及び病者の治療並びに疾病の予防に専ら充てられる物品、一般に文民たる住民並びに特に女子及び児童のための被服や寝具並びに不可欠の食糧品及び避難手段、捕虜に宛てられた物品の4種類と定められている。

## (7) 商船攻撃

商船は国旗によって敵国商船と中立国商船に分けられる<sup>248</sup>。攻撃を免除される種別の船舶<sup>249</sup>を除く敵国商船は、軍事目標の定義に合致する場合にのみ攻撃され得る<sup>250</sup>。具体的には次の行動をとっている場合である<sup>251</sup>。

- (a) 敵国のために戦争行為に従事する。例えば、機雷敷設、機雷掃海、海底電線及びパイプラインの切断、中立国商船に対する臨検捜索又は他の商船に対する攻撃。
- (b) 敵国軍隊の補助者として行動する。例えば、軍隊の輸送又は軍艦に対する補給。
- (c) 敵国の情報収集システムへ統合され、又はそれを支援する。例えば、偵察、早期警戒、監視、又は指揮・管制・通信に関する任務に従事する。
- (d) 敵国の軍艦又は軍用機の護衛の下で航行する。
- (e) 停船命令を拒否し、又は臨検、捜索若しくは拿捕に対して積極的に抵抗する。
- (f) 軍艦に損害を与えることができる程度に武装されている。これについては、例えば海賊に対

<sup>244</sup> サンレモ・マニュアル paras.122-124、注解 122-1 から 124-1。竹本訳・注(14)184-186 頁。

<sup>245</sup> サンレモ・マニュアル para.148、注解 148-1 から 148-4。竹本訳・注(14)205-206 頁。

<sup>246</sup> サンレモ・マニュアル para.149、注解 149-1 から 149-2。竹本訳・注(14)207 頁。

<sup>247</sup> サンレモ・マニュアル para.150、注解 150-1 から 150-3。竹本訳・注(14)207-208 頁。

<sup>248</sup> サンレモ・マニュアル paras.112-113、注解 112-1 から 113-2。竹本訳・注(14)168-171 頁。

<sup>249</sup> サンレモ・マニュアル para.47、注解 47-1 から 47-58。竹本訳・注(14)87-101 頁。原則的に攻撃を免除される種別の敵国船舶は、病院船。沿岸救助作業に使用される小舟艇およびその他の衛生輸送手段。交戦国間の合意により安導券を与えられた船舶（カーテル船や人道的任務に従事する船舶等）。特別の保護下にある文化財の輸送に従事する船舶。文旅客客の輸送にのみ従事している間の旅客船。宗教、非軍事的学術又は博愛の任務を帯びる船舶。小型の沿岸用漁船及び地方的沿岸通商に従事する小型船で作戦行動中の交戦国海軍指揮官が発する規則及び検査に従うもの。海洋環境の汚染事故に対処するようにもっぱら建造又は改造されている船舶。降伏した船舶。および救命ラフトおよび救命ボートである。

<sup>250</sup> サンレモ・マニュアル para.59、注解 59-1。竹本訳・注(14)114 頁。

<sup>251</sup> サンレモ・マニュアル para.60、注解 60-1 から 60-14。竹本訳・注(14)114-120 頁。

抗して要員を防御するための個人用軽火器および「チャフ」<sup>252</sup>のような純粋な回避システムは除く。又は

(g) その他の方法で軍事活動に効果的に貢献する。例えば、軍事物資の輸送。

中立国商船は原則として軍事目標とはならないが、その保護を受け得ずに軍事目標として攻撃され得る場合がある。具体的には次の行動をとっている場合である<sup>253</sup>。

- (a) 合理的な理由に基づき、戦時禁制品を輸送しているか封鎖を侵破していると考えられ、かつ、事前の警告の後に、それらが、意図的かつ明らかに停船を拒否し、又は意図的かつ明らかに臨検、捜索又は拿捕に抵抗する。
- (b) 敵国のために戦争行為に従事する。
- (c) 敵国軍隊の補助者として行動する。
- (d) 敵国の情報システムへ統合されているか、それを支援する。
- (e) 敵国の軍艦又は軍用機の護衛の下で航行する。
- (f) 他の方法で、例えば軍事物資を輸送することによって、敵国の軍事活動に効果的に貢献しており、かつ、攻撃する側の部隊にとって、乗客と乗組員を安全な場所に先に置くことが実行可能ではない。事情が許すならば、商船は、航路の変更、荷降ろし、又は他の予防措置をとることができるように、警告が与えられるべきである。

敵国商船と中立国商船には軍事目標とされる行動においてあまり大きな差はないように見えるが、最も大きな相違点は武装が容認されるか否かということである。現代の兵器からみると、商船の武装が攻撃的に用いられるか、単に防衛的に使用されるかどうかを決定することは不可能であり、その判断を敵国部隊ができることを期待することは、非現実的であると考えられた<sup>254</sup>。それゆえに、敵国商船が、対ミサイル・システムのような防御用兵器であっても、個人用軽火器や純粋な回避システムを除く何らかの武装をしている場合は、軍事目標と認識されて攻撃の対象となる。他方で、中立国商船は武装をしても、その事実だけでは軍事目標とはみなされず、攻撃の根拠を提供しないと規定されている<sup>255</sup>。

他の相違点は、軍事物資の輸送等によって軍事活動に効果的に貢献している場合であっても、中立国商船には攻撃の要件が付されていることである。新井はこの点について、「中立国商船に対してはやや制限的である。商船攻撃を可能とする状況は狭く解釈されると思われる。理由は、「戦争継続努力の支援」は曖昧で広範に過ぎ、商船攻撃を可能とする場合の例を列挙した規定の「残余規定」になじまないこと、両次大戦での実行は慣習法を形成するには至っていないこと、間接的な関与を攻撃根拠とすることは第一追加議定書の軍事目標の定義に合致しないことである」<sup>256</sup>

<sup>252</sup> chaff 電波欺瞞紙。電波を反射する性質を持つアルミ箔やアルミ蒸着フィルム等を散布に特化した形状とし、空中に放って拡散させることでレーダー探知を妨害するもの。

<sup>253</sup> サンレモ・マニュアル para.67、注解 67-1 から 67-27。竹本訳・注(14)125-134 頁。

<sup>254</sup> サンレモ・マニュアル、注解 60-14。竹本訳・注(14)120 頁。

<sup>255</sup> サンレモ・マニュアル para.69、注解 69-1。竹本訳・注(14)134 頁。

<sup>256</sup> 新井・注(19)424-425 頁。

と論じている。なお、商船は軍事目標とされない場合には民生物であると理解される<sup>257</sup>。

敵国商船と中立国商船が軍事目標となって攻撃され得る行動を述べたが、これらの場合には攻撃ではなく、或いは攻撃の後に、拿捕される可能性もある。ここで、攻撃ではない拿捕の要件も見しておくこととする。

商船であるか否かを問わず、拿捕を免除される種別の船舶<sup>258</sup>を除き、私船を含む敵国船舶及びその貨物は、中立国領水外で拿捕され得る。この場合、拿捕に先立つ臨検及び搜索の必要はない<sup>259</sup>。

中立国商船は、臨検及び搜索の結果若しくは他の手段により次の各項に該当することが確認された場合は、中立国領水外で拿捕される<sup>260</sup>。

- (a) 禁制品の輸送。
- (b) 敵国の軍隊に編入された個人である乗客の輸送を目的として特に企図された航海への従事。
- (c) 敵国の直接の管理、命令、用船、使用又は指示の下での運航。
- (d) 不正規の若しくは虚偽の文書の提示、必要な文書の欠如、又は、文書の破棄、損傷若しくは隠ぺい。
- (e) 海上作戦の至近の区域において交戦国が定めた規制の違反。又は
- (f) 封鎖侵破又は侵破の企図

中立国商船の拿捕は、このような船舶を審検のための捕獲物とみなすことで実施される。

敵国商船は無条件で拿捕されるが、中立国商船は条件と手順が定められているということが大きな違いである。なお、拿捕と没収は異なり、拿捕とは捕獲者が一時的に当該財産を占有する状態に置かれるに過ぎず、拿捕した後に当該船舶を権限のある捕獲審検所へ引致して、そこで船舶及び貨物を没収する十分な根拠が存在するか否かの最終決定がなされる。従って、捕獲者は、船舶とその貨物が損なわれないよう保ち、不当に遅延することなく、最寄りの港に引致するために全ての合理的措置をとる義務がある<sup>261</sup>。

## 第 13 節 平和安全法制

我が国は武力紛争に対応する国内法制を幾度かの拡充を経て、充実させる努力をしてきた。そ

<sup>257</sup> サンレモ・マニュアル para.41、注解 41-1。竹本訳・注(14)77 頁。

<sup>258</sup> サンレモ・マニュアル para.136、注解 136-1 から 136-2。竹本訳・注(14)192-194 頁。原則的に拿捕を免除される種別の敵国船舶は、病院船および沿岸救助作業に使用される小舟艇。その他の衛生輸送手段、但し、当該輸送手段がその船上にある傷者、病者および難船者のために必要とされる場合に限る。交戦国間の合意により安導券を与えられた船舶（カーテル船や人道的任務に従事する船舶等）。特別の保護下にある文化財の輸送に従事する船舶。宗教、非軍事的学術又は博愛の任務を帯びる船舶。小型の沿岸用漁船及び地方的沿岸通商に従事する小型船で作戦行動中の交戦国海軍指揮官が発する規則及び検査に従うもの。および海洋環境の汚染事故に対処するようにもっぱら建造又は改造されている船舶で、実際にそのような活動に従事している場合である。

<sup>259</sup> サンレモ・マニュアル para.135、注解 135-1 から 135-2。竹本訳・注(14)192 頁。

<sup>260</sup> サンレモ・マニュアル para.146、注解 146-1 から 146-8。竹本訳・注(14)201-204 頁。

<sup>261</sup> サンレモ・マニュアル、注解 146-2。竹本訳・注(14)202 頁。

して 2003 年に有事法制として成文化され、その後、2015 年に平和安全法制へと更新された。平和安全法制とは 2015 年 9 月 30 日に公布された「我が国及び国際社会の平和及び安全の確保に資するための自衛隊法等の一部を改正する法律」（平和安全法制整備法）と「国際平和共同対処事態に際して我が国が実施する諸外国の軍隊等に対する協力支援活動等に関する法律」（国際平和支援法）の総称であり、2016 年 3 月 29 日に施行された<sup>262</sup>。本節では平和安全法制の海上交通への適用について論じる。

## 第 1 項 法律等

平和安全法制を構成している若しくは密接な関係にある法律等を挙げる<sup>263</sup>。小括弧内の名称は略称である。

- ・我が国及び国際社会の平和及び安全の確保に資するための自衛隊法等の一部を改正する法律（平和安全法制整備法） 平成 27 年法律第 76 号 2015 年 9 月 19 日成立 2016 年 3 月 29 日施行
- ・国際平和共同対処事態に際して我が国が実施する諸外国の軍隊等に対する協力支援活動等に関する法律（国際平和支援法） 平成 27 年法律第 77 号 2015 年 9 月 19 日成立 2016 年 3 月 29 日施行
- ・自衛隊法 昭和 29 年法律第 165 号 1954 年 6 月 9 日成立 2018 年 6 月 27 日改正公布 2018 年 10 月 1 日施行
- ・国家安全保障会議設置法 昭和 61 年法律第 71 号 1986 年 5 月 27 日成立 2015 年 9 月 30 日改正公布 2016 年 3 月 29 日施行
- ・国際連合平和維持活動等に対する協力に関する法律（国連 PKO 協力法） 平成 4 年法律第 79 号 1992 年 6 月 19 日成立 2017 年 6 月 2 日改正公布 2017 年 8 月 18 日施行
- ・重要影響事態に際して我が国の平和及び安全を確保するための措置に関する法律（重要影響事態安全確保法） 平成 11 年法律第 60 号 1999 年 5 月 28 日成立 2015 年 9 月 30 日改正公布 2016 年 3 月 29 日施行
- ・重要影響事態等に際して実施する船舶検査活動に関する法律（船舶検査活動法） 平成 12 年法律第 145 号 2000 年 12 月 6 日成立 2015 年 9 月 30 日改正公布 2016 年 3 月 29 日施行

<sup>262</sup> 首相官邸、「「なぜ」、「いま」、平和安全法制か?」、*available at*

[http://www.kantei.go.jp/jp/headline/heiwa\\_anzen.html](http://www.kantei.go.jp/jp/headline/heiwa_anzen.html) (Dec. 01st, 2018)。内閣官房、「平和安全法制等の整備について」、*available at* [http://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/housei\\_seibi.html](http://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/housei_seibi.html) (Dec. 01st, 2018)。

<sup>263</sup> 防衛省・自衛隊、「所管法令等」、*available at* <http://www.mod.go.jp/j/presiding/index.html> (Dec. 01st, 2018)。

- ・武力攻撃事態等及び存立危機事態における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律（事態対処法） 平成 15 年法律第 79 号 2003 年 6 月 13 日成立 2015 年 9 月 30 日改正公布 2016 年 3 月 29 日施行
- ・武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律（国民保護法） 平成 16 年法律第 112 号 2004 年 6 月 18 日成立 2015 年 9 月 30 日改正公布 2017 年 4 月 1 日施行（2018 年 6 月 27 日改正公布 2019 年 4 月 1 日施行予定）
- ・武力攻撃事態等及び存立危機事態におけるアメリカ合衆国等の軍隊の行動に伴い我が国が実施する措置に関する法律（米軍等行動関連措置法） 平成 16 年法律第 113 号 2004 年 6 月 18 日成立 2015 年 9 月 30 日改正公布 2016 年 3 月 29 日施行
- ・武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律（特定公共施設利用法） 平成 16 年法律第 114 号 2004 年 6 月 18 日成立 2015 年 9 月 30 日改正公布 2016 年 3 月 29 日施行
- ・武力攻撃事態及び存立危機事態における外国軍用品等の海上輸送の規制に関する法律（海上輸送規制法） 平成 16 年法律第 116 号 2004 年 6 月 18 日成立 2016 年 6 月 3 日改正公布 2016 年 12 月 1 日施行
- ・武力攻撃事態及び存立危機事態における捕虜等の取扱いに関する法律（捕虜取扱い法） 平成 16 年法律第 117 号 2004 年 6 月 18 日成立 2017 年 6 月 2 日改正公布 2017 年 7 月 1 日施行
- ・日米防衛協力のための指針（ガイドライン） 安全保障政策をめぐる日米間の閣僚級協議（日本：外相・防衛相、アメリカ：国務長官・国防長官）である日米安全保障協議委員会にて、2015 年 4 月 27 日了承
- ・日本国の自衛隊とアメリカ合衆国軍隊との間における後方支援、物品又は役務の相互の提供に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定（日米役務協定） 2016 年 9 月 26 日署名 2017 年 4 月 25 日締結公布発効

## 第 2 項 規定される我が国の緊急事態

平和安全法制において、我が国の緊急事態が規定されている。

### ・重要影響事態

そのまま放置すれば我が国に対する直接の武力攻撃に至るおそれのある事態等、我が国の平和



及び安全に重要な影響を与える事態<sup>264</sup>のこと。

・武力攻撃事態等

武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態<sup>265</sup>のこと。

・武力攻撃事態

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<sup>266</sup>のこと。

・武力攻撃予測事態

武力攻撃事態には至っていないが、事態が緊迫し、武力攻撃が予測されるに至った事態<sup>267</sup>のこと。

・存立危機事態

我が国と密接な関係にある他国に対する武力攻撃が発生し、これにより我が国の存立が脅かされ、国民の生命、自由及び幸福追求の権利が根底から覆される明白な危険がある事態<sup>268</sup>のこと。

・緊急処理事態

武力攻撃の手段に準ずる手段を用いて多数の人を殺傷する行為が発生した事態又は当該行為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（後日対処基本方針において武力攻撃事態であることの認定が行われることとなる事態を含む。）で、国家として緊急に対処することが必要なもの<sup>269</sup>。

ここでわかるように、我が国が武力紛争下にある事態は武力攻撃事態と規定されており、自衛隊は自衛隊法第 76 条<sup>270</sup>に基づく防衛出動の行動下にあるということになる。法的には、武力攻撃事態において、自衛隊は防衛出動ではなく、或いは防衛出動と並行して、自衛隊法第 77 条に基づく防衛出動待機、第 77 条の 2 に基づく防御施設構築措置、第 77 条の 3 に基づく行動関連措置、

---

<sup>264</sup> 重要影響事態安全確保法第 1 条。

<sup>265</sup> 事態対処法第 1 条。

<sup>266</sup> 事態対処法第 2 条第 1 号と第 2 号。

<sup>267</sup> 事態対処法第 2 条第 3 号。

<sup>268</sup> 事態対処法第 2 条第 4 号。

<sup>269</sup> 事態対処法第 22 条第 1 項。

<sup>270</sup> 条文は次の通り。第 76 条第 1 項 内閣総理大臣は、次に掲げる事態に際して、我が国を防衛するため必要があると認める場合には、自衛隊の全部又は一部の出動を命ずることができる。この場合においては、武力攻撃事態等及び存立危機事態における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律（平成 15 年法律第 79 号）第 9 条の定めるところにより、国会の承認を得なければならない。一、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我が国に対する外部からの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。二、我が国と密接な関係にある他国に対する武力攻撃が発生し、これにより我が国の存立が脅かされ、国民の生命、自由及び幸福追求の権利が根底から覆される明白な危険がある事態。第 2 項 内閣総理大臣は、出動の必要がなくなったときは、直ちに、自衛隊の撤収を命じなければならない。

或いは第 77 条の 4 に基づく国民保護等派遣の行動下にあることも考えられるが、本論では議論の複雑化を避けるために、自衛隊は防衛出動の行動下にのみあるものとする。

### 第 3 項 海運に直接関係するキーワード

本論の目的である武力攻撃事態における海上交通を論じるためには、海上交通と平和安全法制の関連を把握しなければならない。そのためには平和安全法制の中で海運に直接関係するキーワードを考察することが必要である。

#### ・船舶検査活動

船舶検査活動法第 2 条に規定されており、重要影響事態において行われる。本活動は貿易その他の経済活動に係る規制措置であって、安保理決議又は旗国の同意に基づいて実施される。活動内容は船舶の積荷及び目的地を検査し確認することであり、必要に応じて当該船舶の航路又は目的地の変更を要請するに留まる。

#### ・指定公共機関

事態対処法第 2 条第 7 号に規定されており、武力攻撃事態等、存立危機事態及び緊急処理事態において稼働する機関である。指定公共機関は公共的機関及び公益的事業を営む法人を指定対象としており、海上交通に関しては既に 14 社の海運業者が指定されている<sup>271</sup>。指定公共機関は国及び地方公共団体その他の機関と相互に協力し、武力攻撃事態等への対処に関し、その業務について、必要な措置を実施する責務を有する<sup>272</sup>。この場合の措置とは対処措置と呼称され、対処基本方針<sup>273</sup>が定められてから廃止されるまでの間に、法律の規定に基づいて実施される措置をいう<sup>274</sup>。尚、緊急処理事態においては緊急対処措置<sup>275</sup>が実施されることになる<sup>276</sup>。これらの基本方針

<sup>271</sup> 事態対処法施行令第 3 条第 37 号に規定されている。海上運送法上の主として長距離旅客需要に応ずる一般旅客定期航路事業者（海上運送法第 2 条第 5 項と第 3 条第 1 項並びに第 8 条第 1 項の条件を満たすもの）と、内航海運業法上の内航海運業者（内航海運業法第 2 条第 2 項と第 7 条第 1 項並びに第 8 条第 1 項を満たすもの）。同法同令同条同号公示（2018 年 4 月 1 日改正）で 14 社が指定されている。一般旅客定期航路事業者はオーシャントランス株式会社、株式会社フェリーさんふらわあ、株式会社名門大洋フェリー、商船三井フェリー株式会社、新日本海フェリー株式会社、太平洋フェリー株式会社、阪九フェリー株式会社、マルエーフェリー株式会社、宮崎カーフェリー株式会社の 9 社であり、内航海運業者は井本商運株式会社、川崎近海汽船株式会社、近海郵船株式会社、栗林商船株式会社、琉球海運株式会社の 5 社である。

<sup>272</sup> 事態対処法第 6 条。

<sup>273</sup> 事態対処法第 9 条。政府が定める武力攻撃事態等又は存立危機事態への対処に関する基本的な方針。

<sup>274</sup> 事態対処法第 2 条第 8 号。イ、武力攻撃事態等を終結させるためにその推移に応じて実施する次に掲げる措置 (1)武力攻撃を排除するために必要な自衛隊が実施する武力の行使、部隊等の展開その他の行動 (2)(1)に掲げる自衛隊の行動、アメリカ合衆国の軍隊が実施する日米安保条約に従って武力攻撃を排除するために必要な行動及びその他の外国の軍隊が実施する自衛隊と協力して武力攻撃を排除するために必要な行動が円滑かつ効果的に行われるために実施する物品、施設又は役務の提供その他の措置 (3)(1)及び(2)に掲げるもののほか、外交上の措置その他の措置 ロ、武力攻撃から国民の生命、身体及び財産を保護するため、又は武力攻撃が国民生活及び国民経済に影響を及ぼす場合において当該影響が最小となるようにするために武力攻撃事態等の推移に応じて実施する次に掲げる措置 (1)警報の発令、避難の指示、被災者の救助、施設及び設備の応急の復旧その他の措置

及び措置は国民保護法によって規定されており、指定公共機関は「国民の保護に関する基本指針」<sup>277</sup>に従うこととなる。指定公共機関はそれぞれが国民保護業務計画<sup>278</sup>を策定しており、その業務

---

(2)生活関連物資等の価格安定、配分その他の措置 八、存立危機事態を終結させるためにその推移に応じて実施する次に掲げる措置 (1)我が国と密接な関係にある他国に対する武力攻撃であって、これにより我が国の存立が脅かされ、国民の生命、自由及び幸福追求の権利が根底から覆される明白な危険があるもの（以下「存立危機武力攻撃」という。）を排除するために必要な自衛隊が実施する武力の行使、部隊等の展開その他の行動 (2)(1)に掲げる自衛隊の行動及び外国の軍隊が実施する自衛隊と協力して存立危機武力攻撃を排除するために必要な行動が円滑かつ効果的に行われるために実施する物品、施設又は役務の提供その他の措置 (3)(1)及び(2)に掲げるもののほか、外交上の措置その他の措置 二、存立危機武力攻撃による深刻かつ重大な影響から国民の生命、身体及び財産を保護するため、又は存立危機武力攻撃が国民生活及び国民経済に影響を及ぼす場合において当該影響が最小となるようにするために存立危機事態の推移に応じて実施する公共的な施設の保安の確保、生活関連物資等の安定供給その他の措置

<sup>275</sup> 事態対処法第 22 条第 3 項。緊急対処事態対処方針が定められてから廃止されるまでの間に、指定行政機関、地方公共団体又は指定公共機関が法律の規定に基づいて実施する次に掲げる措置をいう。一、緊急対処事態を終結させるためにその推移に応じて実施する緊急対処事態における攻撃の予防、鎮圧その他の措置 二、緊急対処事態における攻撃から国民の生命、身体及び財産を保護するため、又は緊急対処事態における攻撃が国民生活及び国民経済に影響を及ぼす場合において当該影響が最少となるようにするために緊急対処事態の推移に応じて実施する警報の発令、避難の指示、被災者の救助、施設及び設備の応急の復旧その他の措置。

<sup>276</sup> 事態対処法第 22 条第 2 項第 3 号。

<sup>277</sup> 内閣官房、「国民の保護に関する基本方針」、2016 年 8 月、*available at* <http://www.kokuminhogo.go.jp/pdf/280824shishin.pdf> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>278</sup> 武力攻撃事態等においては国民保護法第 21 条及び第 36 条、緊急対処事態においては同法第 179 条及び第 182 条第 2 項に依る。国民保護法第 21 条第 1 項 指定公共機関及び指定地方公共機関は、対処基本方針が定められたときは、この法律その他法令の規定に基づき、第 36 条第 1 項の規定による指定公共機関の国民の保護に関する業務計画又は同条第 2 項の規定による指定地方公共機関の国民の保護に関する業務計画で定めるところにより、その業務に係る国民の保護のための措置を実施しなければならない。第 2 項 指定公共機関又は指定地方公共機関は、その業務に係る国民の保護のための措置を実施するため特に必要があると認めるときは、指定行政機関の長若しくは指定地方行政機関の長又は地方公共団体の長に対し、労務、施設、設備又は物資の確保について応援を求めることができる。この場合において、応援を求められた指定行政機関の長及び指定地方行政機関の長並びに地方公共団体の長は、正当な理由がない限り、応援を拒んではならない。第 3 項 指定行政機関の長若しくは指定地方行政機関の長又は地方公共団体の長等は、当該指定行政機関若しくは指定地方行政機関の所掌事務又は当該地方公共団体の区域に係る国民の保護のための措置を的確かつ迅速に実施するため必要があると認めるときは、指定公共機関又は指定地方公共機関に対し、その業務に係る国民の保護のための措置の実施に関し必要な要請をすることができる。第 36 条第 1 項 指定公共機関は、基本指針に基づき、その業務に関し、国民の保護に関する業務計画を作成しなければならない。第 2 項 指定地方公共機関は、都道府県の国民の保護に関する計画に基づき、その業務に関し、国民の保護に関する業務計画を作成しなければならない。第 3 項 前二項の国民の保護に関する業務計画に定める事項は、次のとおりとする。一、当該指定公共機関又は指定地方公共機関が実施する国民の保護のための措置の内容及び実施方法に関する事項 二、国民の保護のための措置を実施するための体制に関する事項 三、国民の保護のための措置の実施に関する関係機関との連携に関する事項 四、前三号に掲げるもののほか、国民の保護のための措置の実施に関し必要な事項 第 4 項 指定公共機関及び指定地方公共機関は、それぞれその国民の保護に関する業務計画を作成したときは、速やかに、指定公共機関にあっては当該指定公共機関を所管する指定行政機関の長を経由して内閣総理大臣に、指定地方公共機関にあっては当該指定地方公共機関を指定した都道府県知事に報告しなければならない。この場合において、内閣総理大臣又は都道府県知事は、当該指定公共機関又は指定地方公共機関に対し、必要な助言をすることができる。第 5 項 指定公共機関及び指定地方公共機関は、それぞれその国民の保護に関する業務計画を作成したときは、速やかに、これを関係都道府県知事及び関係市町村長に通知するとともに、公表しなければならない。第 6 項 第 33 条第 6 項の規定は、指定公共機関及び指定地方公共機関がそれぞれその国民の保護に関する業務計画を作成する場合について準用する。第 7 項 前三項の規定は、第一項及び第二項の国民の保護に関する業務計画の変更について準用する。ただし、第四項の規定は、政令で定める軽微な変更については、準用しない。第 179 条第 1 項 指定公共機関及び指定地方公共機関は、緊急対処事態対処方針が定められたときは、この法律その他法令の規定に基づ

計画は内閣総理大臣に報告の上、公表されている<sup>279</sup>。業務計画には指定公共機関の措置内容及び範囲について、「現行法令で定められた業務の範囲内で適法に実施し得ることのみを行えばよく、それを超えた業務の実施を行う必要はない」ことが等しく明記されており、指定公共機関は超法規的措置や計画策定後の新法又は法改正への自動的な組み込みを不承認としていることになる。つまり、指定公共機関の地位は、現行法令に規定のない船舶の徴用や用船又は補助船舶化、或いは船員の徴用、さらには自衛隊による船舶護送や武装化、商船から自衛艦への変更等といったこととは関連するものではないと理解できる。

#### ・事業者

米軍等行動関連措置法第5条に規定されており、事業者は指定行政機関<sup>280</sup>から協力を要請された場合、武力攻撃事態等においては「日米安保条約」<sup>281</sup>に従って行動しているアメリカ軍及び自衛隊と協力して行動している外国軍隊に対する、存立危機事態においては自衛隊と協力して行動している外国軍隊に対する行動関連措置<sup>282</sup>に関し、その要請に応じるよう努める責務を有する。

#### ・特定公共施設等

特定公共施設利用法第2条第3項と第4項、第4条、第6条から第9条及び第13条と第14条に規定されており、武力攻撃事態等において、海上交通関連では港湾施設<sup>283</sup>と海域が該当する。従って港湾施設及び特定の海域については、対処措置等の的確かつ迅速な実施を目的として利用に関しての総合的な調整が図られることとなる。例えば、特定の港湾施設に関する特定の者の優先的な利用<sup>284</sup>、特定の港湾施設の利用に係る許可その他の処分の変更又は取り消し<sup>285</sup>、港湾における船舶の移動命令<sup>286</sup>、特定の海域の利用制限<sup>287</sup>といった措置がとられることとなる。

#### ・外国軍用品、外国軍用品審判所、停船検査、回航措置

海上輸送規制法に規定されており、武力攻撃事態及び存立危機事態において適用される。外国

---

き、それぞれその国民の保護に関する業務計画で定めるところにより、その業務に係る緊急対処保護措置を実施しなければならない。第2項 第21条第2項及び第3項の規定は、指定公共機関及び指定地方公共機関が前項の規定により緊急対処保護措置を実施する場合について準用する。第182条第2項 指定行政機関の長、都道府県知事、市町村長並びに指定公共機関及び指定地方公共機関は、それぞれその国民の保護に関する計画又は国民の保護に関する業務計画において、第33条第2項各号、第34条第2項各号、第35条第2項各号及び第36条第3項各号に掲げる事項のほか、緊急対処保護措置の実施に関し必要な事項を定めなければならない。

<sup>279</sup> 内閣官房、「関係機関の国民保護計画・国民保護業務計画」、*available at*

<http://www.kokuminhogo.go.jp/kankeikikan/> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>280</sup> 事態対処法第2条第5号。

<sup>281</sup> 1960年締結の「日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約」

<sup>282</sup> 米軍等行動関連措置法第2条第8項、第4条。

<sup>283</sup> 特定公共施設利用法第2条第4項。港湾法第2条第5項の港湾施設をいう。但し、国有財産法第3条第3項又は地方自治法第238条第4項の普通財産であるものを除く。

<sup>284</sup> 特定公共施設利用法第7条。

<sup>285</sup> 特定公共施設利用法第8条第1項。

<sup>286</sup> 特定公共施設利用法第8条第2項。

<sup>287</sup> 特定公共施設利用法第14条。

軍用品の海上輸送を規制する措置であり、海戦法規における戦時禁制品、捕獲審検所、臨検及び捜索、拿捕及び引致とそれぞれ同様の措置と思えるが、類似の運用であっても我が国政府は異なる制度であるとしている<sup>288</sup>。2017年3月10日の日本海洋政策学会特別研究会<sup>289</sup>において本相違についての研究が発表された。以下にそれを引用する。

1. 交戦権とは交戦国が国際法上有する権利の総称であり、我が国ではそのような意味の交戦権が否認されているため、交戦権の一環である捕獲権を持っていない<sup>290</sup>。
2. 海上輸送規制法の根拠は自衛権であり、中立国を自衛権の行使対象とすることは学説の一致をみていないことから、国際社会での理解を得られない。従って、中立国の船舶や船員に対する規制を設けることはできない<sup>291</sup>。
3. 海上輸送規制法の適用範囲は我が国領海又は我が国周辺の公海に限定されている。敵国領域は含まれない<sup>292</sup>。
4. 海上輸送規制法の対象船舶は敵国軍隊に向けて外国軍用品等を輸送している船舶に限定されている。軍艦に警護されている船舶は除外される。尚、対象船舶と警護軍艦の国籍条件はなく<sup>293</sup>、敵国艦船と中立国艦船のいずれもが該当すると解される。
5. 外国軍用品は敵国の武力攻撃遂行に直接資するものに限定されており、絶対的禁制品よりも限定的な範囲に留まる<sup>294</sup>。連続航海主義の適用は明文化されておらず不明である。外国軍用品と外国軍隊等の構成員を合せて外国軍用品等と呼称する<sup>295</sup>。
6. 外国軍用品審判所が審決によってとれる処分は、大量破壊兵器の廃棄、それ以外の貨物は留置又は保管による輸送停止であり、留置の必要がなくなったものは還付又は返還しなければならない。船舶の没収はできず、航行停止又は出港停止とすることができるが、その必要がなくなれば出港を許可する<sup>296</sup>。
7. 停船検査は対象船舶が外国軍用品等を輸送していると疑うに足る相当の理由がある場合にのみ認められる<sup>297</sup>。(敵国船舶に対して、拿捕に至る手順である臨検と捜索の省略を認めている

<sup>288</sup> 石破茂防衛庁長官答弁「第159回国会参議院本会議第24号」(2004年5月26日)。海上輸送規制法の下での措置は、国連憲章及び我が国憲法上認められている自衛権を根拠とする必要最小限度の範囲内の措置であり、伝統的な戦時国際法の下での交戦権の行使としての臨検、拿捕とは法的根拠を異にしている。

<sup>289</sup> 日本海洋政策学会特別研究会「日本による集団的自衛権行使の場合の日本関係船舶の保護及び外国船舶に対する臨検等の強力的措置」(2017年3月)。現職自衛官の参加者が多かったため、チャタムハウス・ルールが適用が宣された。主題としては、外国軍用品の海上輸送を規制することに関する法的考察であった。

<sup>290</sup> 1981年4月16日・5月19日の政府統一見解、「『交戦権』とは、戦いを交える権利という意味ではなく、交戦国が国際法上有する種々の権利の総称であって相手国兵力の殺傷及び破壊、相手国の領土の占領、そこにおける占領行政、中立国船舶の臨検、敵性船舶の拿捕を行うことを含むものであり、このような意味の交戦権が否定されていると解している」。

<sup>291</sup> 石破長官答弁・注(288)。石破長官は中立国船舶への規制について、武力攻撃を受けている国が相手国の海上交通と通商を制約するための措置として中立国船舶を規制することは国際法上可能であると答弁している。

<sup>292</sup> 海上輸送規制法第2条第2号。

<sup>293</sup> 海上輸送規制法第16条。石破長官答弁・注(291)。一方で中立国人船員を抑留対象者としていない(捕虜になり得ない)ことから、中立国船舶と中立国人船員を切り分けて判断しているものと解される。

<sup>294</sup> 海上輸送規制法第2条第2号。

<sup>295</sup> 海上輸送規制法第2条第3号。

<sup>296</sup> 海上輸送規制法第52条、第57条。

<sup>297</sup> 海上輸送規制法第16条。

海戦法規と異なり、) 敵国船舶に対しても(回航措置や外国軍用品審判所の審決を実施するためには) 停船検査を省略することはできない(括弧内筆者補足)<sup>298</sup>。

8. 回航措置は対象船舶の占有権や所有権を取得するものではない<sup>299</sup>。
9. 海上輸送規制法において武器の使用は極めて制限的である。正当防衛の他、対象船舶が停船命令に従わない場合に当該船舶の進行を停止させるために他に手段がないと信ずるに足りる相当な理由があるときには、艦長等の命令によりその事態に応じ合理的に必要と判断される限度において武器の使用が可能である<sup>300</sup>。尚、船舶の破壊に関する規定はない。

#### ・民間の港湾施設の実地調査

ガイドライン IVA7 に規定されており、平時から日米両政府が協力することとされている。目的は自衛隊及びアメリカ軍の相互運用性を拡大し並びに柔軟性及び抗堪性を向上させることである。具体的な内容は明文化されていない。

#### ・民間能力の適切な活用

ガイドライン IVB6 に規定されており、武力攻撃事態及び存立危機事態を除く緊急事態において適用され、日本政府が実施することとされている。目的は実効的かつ効率的な活動を可能とするための日米相互の後方支援強化である。具体的な内容は明文化されていない。

#### ・民間能力の適切な活用

ガイドライン IVC2c iii と IVD5 に規定されており、武力攻撃事態及び存立危機事態において適用され、日米両政府が実施することとされている。目的は作戦上、自衛隊及びアメリカ軍各々の後方支援能力の補完が必要となる場合に、各々の能力及び利用可能性に基づき、柔軟かつ適時の後方支援を相互に行うことである。具体的な内容は明文化されていない。

#### ・施設の管理、使用、物資の保管又は収用

自衛隊法第 103 条第 1 項、第 2 項、第 5 項、第 129 条と第 130 条に規定されており、防衛出動時に適用される。都道府県知事或いは自衛隊は、造船所、港湾施設、船舶への給油施設を管理し、土地、家屋若しくは物資を使用し、物資の生産、集荷、販売、配給、保管若しくは輸送を業とする者に対してその取扱う物資の保管を命じ、又はこれらの物資を収用することができる。またそれらに加えて、自衛隊の行動に係る地域以外の地域では、船舶運航事業者と港湾運送事業者に業務従事を命じることができる。ここでいう物資には船舶所有者の所有する船舶が含まれると解される。つまり、都道府県知事或いは自衛隊は、自衛隊の任務遂行上特に必要があると認める時には、当該船舶を強制使用することができ、同時に運航業者、所有者、船長、乗組員に対して業務従事命令を出すことになろう<sup>301</sup>。

<sup>298</sup> 石破長官答弁・注(288)。

<sup>299</sup> 石破長官答弁・注(288)。

<sup>300</sup> 海上輸送規制法第 37 条。

<sup>301</sup> 中野直樹「平和な海は日本の生存条件—船員と有事法制」『有事法制はいらない 現場からの報告 パート I』(自由法曹団、2002 年 10 月 25 日)。

尚、航海命令は海上運送法第 26 条第 1 項に規定されているが、この航海命令は有事等の輸送を対象としないことが成文化されており<sup>302</sup>、武力攻撃事態には直接の関係はないものと整理される。従って、本論では取扱わない。

日米役務協定には民間にかかる記載はなく、海上交通との直接の関係性は見いだせない。

海上交通に関して、平和安全法制を含む我が国の法体系には、武力攻撃事態における海上交通に関して欠落していると考えられる分野が存在する。それは、商船の護送と商船及び船員の徴用である。これらは武力攻撃事態に際しても平時と同様に我が国の生命線としての海上交通を維持する目的と、海戦や自衛隊の兵站さらには国民の避難や物資の計画的輸送を実施する目的との実現に必要な海上輸送力を確保するために考慮されるべき基本的な要素である。

尚、船舶の護送については政府統一見解が存在する。それは中曽根政権下の 1983 年に出された、「有事に公海における外国船舶の防衛責任は旗国に帰するが、理論上、その積荷が我が国に不可欠の物資であれば我が国の個別的自衛権の範囲に含まれる。」<sup>303</sup>というものであるが、自衛権と旗国主義原則の関係性において問題を抱えていると思われる。その後、有事法制や平和安全法制の議論においても本統一見解が援用された様子はない。いずれにしても、護送や徴用に関しては成文法がないのが現状であり、章を改めて検討することとしたい。

## 第 14 節 まとめ

本章では国際法の海戦法規と国内法の平和安全法制について議論してきた。その結果、我が国

---

<sup>302</sup> 日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（国土交通省告示第 326 号 2013 年 3 月 30 日）2(5)。

<sup>303</sup> 谷川和穂防衛庁長官答弁「有事における海上交通の安全確保と外国船舶について」（第 98 回国会参議院予算委員会、1983 年 3 月 15 日）。日本社会党の矢田部理議員が 3 月 9 日に行ったシーレーン防衛に関する外国船舶の防衛についての質問に対して、政府が日を改めて答弁した政府統一見解であり、全文は次の通り。有事における海上交通の安全確保と外国船舶について 1 わが国が、有事の際国民の生存を維持していくためには、わが国の生命線とも言える海上交通の安全が確保されることはきわめて重要なことである。また、有事の際における継戦能力の保持という観点からも、海上交通の安全確保はきわめて重要なことである。2 自衛隊が行う海上交通の安全確保は、わが国の防衛に必要な限度内、すなわち個別的自衛権の範囲内で行うものであり、集団的自衛権を行使することは憲法上許されていない。3 国際法上、公海において船舶が攻撃を受けた場合、個別的自衛権の行使として、その攻撃を排除し得る立場にあるのは、原則として当該船舶の旗国である。したがって、わが国は、公海において外国船舶が攻撃を受けた場合に、当該船舶がわが国向けの物資を輸送していることのみを理由として、自衛権を行使することはできない。4 (1) わが国に対する武力攻撃が発生して、わが国が自衛権を行使し、その一環として海上交通の安全確保に当たっている場合に、外国船舶がわが国向けの物資の輸送にどの程度従事することとなるか不明であり、どのような外国船舶がいかなる状況において攻撃を受けるかをあらかじめ想定することは困難である。(2) しかし、理論上の問題として言えば、わが国に対する武力攻撃が発生し、わが国が自衛権を行使している場合において、わが国を攻撃している相手国が、わが国向けの物資を輸送する第三国船舶に対し、その輸送を阻止するために無差別に攻撃を加えるという可能性を否定することはできない。そのような事態が発生した場合において、たとえば、その物資が、わが国に対する武力攻撃を排除するため、あるいはわが国民の生存を確保するため必要不可欠な物資であるとすれば、自衛隊が、わが国を防衛するための行動の一環として、その攻撃を排除することは、わが国を防衛するため必要最小限度のものである以上、個別的自衛権の行使の範囲に含まれるものと考えられる。5 いずれにせよ、事態の様相は千差万別であるので、わが国の自衛権行使の態様については、そのときどきの情勢に応じ、個別的に判断せざるを得ないものと考えられる。

が武力紛争当事国となった場合に、海運業者は平時の一般法規則に加えて、次の条約法規等の適用も受けるとまとめられる。

国際法については海戦法規が適用され、捕獲、封鎖及び攻撃の対象となり得る。有効な条約法規は、パリ宣言、海戦に関するハーグ諸条約（第3、6、7、8、9、10、11、13条約）、慣習法としてのロンドン宣言、潜水艦戦闘行為議定書、ジュネーヴ諸条約（第2、3、4条約）、第一追加議定書、そして、各国海軍作戦教範の基準としてのサンレモ・マニュアルであり、伝統的海戦法規とサンレモ・マニュアルの間で重複或いは矛盾する内容となっている項目については、サンレモ・マニュアルを有効と考えることが国際社会における実情と言える。

国内法については平和安全法制が適用される。我が国政府は海運業者に対して、業務従事命令、日米政府による適切な活用、アメリカ軍等への協力努力、外国軍用品等の輸送回避、又、指定公共機関には必要な措置を実施する責務といったものを課してくることになる。有効な法規は、自衛隊法、事態対処法、米軍等行動関連措置法、特定公共施設利用法、海上輸送規制法、国民保護法、ガイドラインである。

武力攻撃事態下にある我が国の海上交通は、日本政府からは平和安全法制の適用を受ける一方で、我が国に対して武力攻撃を行っている国及び中立国からは海戦法規の適用を受けることになる。一つの武力紛争の中に異なる基準を持つ法令が適用されることは、混乱の呼び水となる懸念がある。商船の立場に立って見れば、平和安全法制の規制は海戦法規に比して非常に弱く、特に我が国に対して武力攻撃を行っている国の商船にとっては自衛隊から攻撃を受ける可能性は極めて低いものと解されよう。さらに言えば、自衛隊とアメリカ軍若しくは自衛隊と協力する外国軍隊の用いる作戦基準が異なるということでもあり、それは敵味方双方の海上交通と軍事作戦に留まらず、中立国の海上交通にも混乱を与える可能性がある。



## 第3章 護送と徴用

歴史的に、海上交通は武力紛争の影響から逃れることはなく、程度の差はあれども、様々な影響を受けてきた。例えば、貨物量の増大や、航路が制限されて迂回航路を用いることでの長期航海化が見かけ上の船腹供給量を減少させて海運市場に運賃上昇効果を与える、といったようなプラスの影響もあれば、商船から軍艦への地位の変更や徴用、さらには商船が軍事目標となつての戦災や航路の消滅といったようなマイナスの影響もある。それらの影響を受けて海上交通は平時と異なる状況に陥る。我が国は海上交通を国民生活の生命線とする国家であり、武力紛争を含む国家緊急事態に対して備える平和安全法制の中には、海上交通分野との関連も多く見られる。政府や自衛隊が、海上輸送力を必要とする場合に海上交通を統制して効率的な利用を図ることは、緊急事態を迅速に解決するための重要な方策の一つであると考えられる。その具体的な手段として歴史的に用いられてきた方法は商船の護送と商船及び船員の徴用ということになる。しかし、本論第2章第13節第3項で指摘したように、平和安全法制を含む我が国の法体系は、武力攻撃事態における海上交通に関して、商船の護送と商船及び船員の徴用を欠いている。そこで、本章では武力攻撃事態における商船の護送と商船及び船員の徴用について議論する。尚、本論では、海上経済戦を含む海戦における自衛隊の戦術に関する議論には立ち入らない。なぜなら、海戦における軍事戦術についての議論は本論の目的ではないからである。但し、本論での議論に際して必要と思われる場合は、最小限度の範囲内で、例外的に行うこととする。

### 第1節 商船の護送

本節では、我が国における商船の護送について、法的解釈と現代的な護送経験を順に論じる。

#### 第1項 法的解釈

現在の海戦法規において、商船は軍事目標の定義に合致する場合にのみ攻撃され得る<sup>1</sup>。その具体的行動に「敵国の軍艦または軍用機の護衛の下で航行する」<sup>2</sup>ことが含まれている。これは敵国商船と中立国商船の双方に適用される。護送を受けることは敵国の臨検に対する拒否の姿勢を示すことであり、即ち敵性を有すると推認されるが故に攻撃対象となることであり<sup>3</sup>、交戦国の護送

<sup>1</sup> サンレモ・マニュアル para.59、注解 59-1。竹本正幸監訳『人道法国際研究所 海上武力紛争法サンレモ・マニュアル 解説書』（東信堂、1997年）114頁。

<sup>2</sup> サンレモ・マニュアル paras.60(d), 67(e)。竹本訳・注(1)114と125頁。

<sup>3</sup> サンレモ・マニュアル paras.60(e), 67(a)は、停船命令の拒否や、臨検、搜索若しくは拿捕への積極的な抵抗を攻撃の要件としており、言い換えれば、停船命令その他を受入れる商船は攻撃されないということである。竹本訳・注(1)114と125頁。

を受ける中立国商船は攻撃からの保護権を放棄することになる。中立国商船を攻撃から保護できる護送は「随伴する同一国籍の中立国の軍艦または護送を規定する協定を当該商船の旗国と締結している中立国の軍艦の護送」<sup>4</sup>のみである。

尚、ここで理解しておくべきことは、護送船団における随伴軍艦の位置である。現代戦において随伴軍艦は商船の至近を航行しないかみしれず、商船を運用統制下においてさえいれば船団護送の目的に足りるとされる。サンレモ・マニュアルの作成会合における議論では、護送という文言は長期にわたる法的な伝統を伴う表現技術であると解された上で規定に残されたが、その背景には、現代における護送とは随伴軍艦が商船の至近を航行する義務を意味しないという一般的合意が存在していた。つまり、第二次大戦までのような商船の至近を随伴軍艦が囲むような編成は、現代の船団形成には必要ではなく、商船を運用統制下においている限り随伴軍艦は商船から離れた位置に存在しても護送は成立する。しかし、護送を担う中立国軍艦は交戦国からの呼び止め、即ち誰何に対してインターセプトする義務を負っている<sup>5</sup>。それゆえに船団からあまり離れて航行できず、商船が護送下にあることが明白となるように当該商船の近くにいない<sup>6</sup>。交戦国の護送については随伴軍艦と商船の位置関係に関する明確な解釈基準はないが、商船が護送下にあるか否かを交戦相手国が明白に判断できるべきと思われるので、中立国軍艦の場合と同様に護送対象商船の至近ではなくとも近くにはいなければならない、と解するべきであろう。

現代の我が国では、商船の護送に関して成文化された法的根拠は平和安全法制においても見当たらないが、防衛白書<sup>7</sup>に「海上交通の安全確保のための作戦」<sup>8</sup>として記載されている。その内容は、海上交通路を我が国の生命線と明記した上で、武力攻撃事態等における継戦能力の維持、さらにはアメリカ軍が来援する際の基盤と位置付けている。その上で、「海上交通の安全確保のための作戦では、対水上戦、対潜戦、対空戦、対機雷戦などの各種の作戦を組み合わせ、哨戒<sup>9</sup>、船舶の護衛、海峡・港湾の防備を実施するほか、航路帯<sup>10</sup>を設定してわが国の船舶などを直接護衛する。なお、海上交通路でのわが国の船舶などに対する防空（対空戦）は護衛艦が行い、状況により戦闘機などの支援を受ける」としている。航空及び陸上自衛隊の支援を受けながら海上自衛隊が海上交通の保護を実施する方針であることが読み取れる。直接護衛方法としては護送船団を編成するのか個別護送を行うのか、また船舶そのものを守る直接護衛と航路や海域を守る間接護衛のどちらに重点を置くのか、そして護衛対象としている「わが国の船舶など」とは中立国船舶を含むのか等の点については判然としない。

尚、本論第2章第13節第3項の末尾においても論じたが、我が国には商船の護送に関して、自衛権と旗国主義原則の関係性において問題を抱えていると思われる政府統一見解<sup>11</sup>が存在して

<sup>4</sup> サンレモ・マニュアル para.120(b)、注解 120-3 と 120-4。竹本訳・注(1)182-184 頁。

<sup>5</sup> サンレモ・マニュアル para.120(d)。竹本訳・注(1)182 頁。

<sup>6</sup> サンレモ・マニュアル注解 120-2。竹本訳・注(1)182-183 頁。

<sup>7</sup> 防衛省『防衛白書 平成 30 年度版』（2018 年）。

<sup>8</sup> 防衛省・注(7)342 頁。

<sup>9</sup> 敵の奇襲を防ぐ、情報を収集するなどの目的をもって、ある特定地域を計画的に見回ること。防衛省・注(7)342 頁注 40。

<sup>10</sup> 船舶を通航させるために設けられる比較的安全な海域。航路帯の海域、幅などは脅威の様相に応じて変化する。防衛省・注(7)342 頁注 41。

<sup>11</sup> 谷川和穂防衛庁長官答弁「有事における海上交通の安全確保と外国船舶について」（第 98 回国会参議院予算委

いることは指摘されなければならない。今後、護送の対象について、その統一見解の取扱いを巡る議論が生起する可能性はある。

## 第2項 我が国の現代的な護送の経験

第二次大戦終結から70年以上を経過した現在、海軍の装備や兵器性能さらに戦術等は通信技術や電子制御技術或いは衛星技術等と相互作用をもって大きく進展した。その一方で、第二次大戦後の武力紛争において主要海軍国同士による海戦は生じておらず、大規模な護送作戦も実施されたことはない<sup>12</sup>。つまり、第二次大戦での護送経験が現代に残している有効性の程度は未知数であって、評価が困難である。

我が国は前項で述べた通り、武力攻撃事態において海上交通の保護を実施する方針であるが、1945年9月以降に護送経験を持たない。ここで、商船護送の参考となる事例が存在する。それはアデン湾<sup>13</sup>における派遣海賊対処行動である。2009年以降、直接護衛としては船団護送<sup>14</sup>の、間接護衛としてはゾーンディフェンス<sup>15</sup>の経験が蓄積されている。但し、敵性相手が軍事力を備えた国家ではなく個人携行火器程度の能力しか持たない海賊であることから、武力紛争ではなく犯罪取締りに分類される行動である。

## 第3項 小括

我が国は現代戦に合った護送を行う基礎的な能力をアデン湾で涵養していると見ることが可能

---

員会、1983年3月15日)。日本社会党の矢田部理議員が3月9日に行ったシーレーン防衛に関する外国船舶の防衛についての質問に対して、政府が日を改めて答弁した政府統一見解である。本論第2章第13節第3項注(33)参照。

<sup>12</sup> イラン・イラク戦争において1980年～1988年にかけて両交戦国は無差別商船攻撃を実施した。その際、中立国であるアメリカ、イギリス、フランス、ソ連、イタリア、オランダ、ベルギーは自国海軍による商船護衛を実施した。新井京「イラン・イラク戦争における海上経済戦—その国際法上の意味—」京都学園法学2-3号(1999年)403-407頁。森田桂子「自衛権と海上中立」村瀬信也編『自衛権の現代的展開』(東信堂、2007年)227頁。これは中立国による自国商船の護送であるが、交戦国が実施した護送ではなく、また両交戦国は共に主要海軍国ではない。

<sup>13</sup> ソマリアが国家としての能力を喪失した無政府状態であるとして、ソマリア周辺海域に出没するソマリア海賊に対処するため、国連が各国に海軍の派遣による警備を求めた。スエズ運河の南側出入り口である紅海へのアプローチとなるアデン湾には安全回廊(International Recommended Transit Corridor: IRTC)が設定され、各国の海軍が船団護送や海域警備を実施している。

<sup>14</sup> 具体的な護送詳細は船団形成毎に関係船舶に向けて出される。例えば、Japan Marine Self Defense Force, ESCORT FORMATION, 2014。

<sup>15</sup> 水上部隊は、2013年12月以降、海賊対処を行う諸外国の部隊と協調して、より柔軟かつ効果的な運用を行うため、それまで実施していた直接護衛に加え、CTF151(第151連合任務部隊。Combined Task Force 151。パーレーンに司令部を置く連合海上部隊(Combined Maritime Force: CMF)が、海賊対処のための多国籍の連合任務部隊として、2009年1月に設置を発表した)に参加してゾーンディフェンスを実施している。防衛省・注(7)377-380頁。防衛省『防衛白書 平成29年度版』(2017年)399-403頁。

である。しかし、敵性相手が小型の海賊舟艇であって軍艦ではないことと、敵性相手と護送対象船舶及び護送艦船の隻数や護送航路の数がいずれも非常に少ないことが前提の違いとして指摘される。

また、海戦法規から見ると、武力攻撃事態において、我が国外航商船隊の大部分をなす中立国商船<sup>16</sup>は武力紛争当事国である我が国の護送を希望しないと考えられる。なぜなら中立国商船が武力紛争当事国の護送を受けることは、海戦法規による攻撃からの保護を自ら捨てることであり、武力紛争相手国から敵性船舶とみなされて軍事目標と判定されるからである。さらに、交戦権を持たないことを前提としている我が国の事情として、本論第2章第13節第3項で述べたが、1983年の政府統一見解が抱えている自衛権と旗国主義原則の対立という問題が解決されなければならない。

我が国の海上貿易航路は我が国周辺海域だけでも、北米、中米、南米、東豪州、西豪州、太平洋経由の東南アジア、南シナ海経由の東南アジア、極東ロシア、韓国、中国、太平洋島嶼諸国へと11方面に向かって伸びており<sup>17</sup>、船団化するとすれば、最も少なく見積もっても数十船団が必要になろう<sup>18</sup>。また我が国では、国内物流の柱の一つである内航海運が沿岸を網の目のように結んでいる。量的にも航路の多様性からも内航海運の船団化は不可能である。

つまり、我が国が海上貿易交通を護衛することは非現実的であると言ってもよく、我が国はその量的能力も持っていない<sup>19</sup>。護送対象となるのは日本籍外航商船であるが、護送の実施は非現実的であり<sup>20</sup>、むしろ、日本籍外航商船を全て原則的に敵国による攻撃を受けない中立国船籍化の方がより現実的な選択肢となり得る。

内航海運は日本籍船のみで構成されているため、護送の有無にかかわらず我が国に対して武力攻撃を行っている国からは敵国商船と判定される。ゆえに海戦法規に則って即時の拿捕だけではなく、軍事目標の要件を満たせば攻撃の対象となる可能性が高く、戦災が予測される。

<sup>16</sup> 国土交通省海事局『海事レポート2018』（2018年）100と102-104頁、*available at*

<http://www.mlit.go.jp/common/001249547.pdf> (Dec. 01st, 2018)。2017年統計。我が国の外航商船隊において日本籍船は隻数ベースで9.6%、重量トンベースで18.3%でしかない。我が国の海上輸出に占める日本商船隊における日本籍船の輸送量割合は定期船で1.9%（うち、コンテナ船では0.6%）、不定期船で2.7%、油送船で0.9%である。輸入に占める割合は定期船で8.4%（うち、コンテナ船では7.4%）、不定期船で23.5%、油送船で38.7%である。三国間航路での日本籍船割合は定期船で3.3%（うち、コンテナ船では3.3%）、不定期船で12.3%、油送船で5.9%である。合計は定期船で4.1%（うち、コンテナ船では3.8%）、不定期船で17.1%、油送船で32.2%であり、総合計は18.2%である。割合は図表II-1-25《我が国商船隊の輸送量及び運賃収入》の数値を基に筆者が算出した。つまり、日本籍船は原油やガスの輸入を効率化した大型タンカーと石炭及び鉄鉱石の輸入に特化した大型ばら積み船に偏在していることが読み取れる。日本籍船が食糧や雑貨の輸入や製品の輸出を継続的に担うことはできない。

<sup>17</sup> 日本海事広報協会編『日本の海運 SHIPING NOW 2018-2019』（2018年）4-5頁、図表『世界を結ぶ海上物流ルート』、*available at* [https://www.kaijipr.or.jp/shipping\\_now/pdf/allpage2018.pdf](https://www.kaijipr.or.jp/shipping_now/pdf/allpage2018.pdf) (Dec. 01st, 2018)。

<sup>18</sup> 各方面（11方面）に所要2日航海距離範囲として1日1船団往復航と仮定するだけで、44船団が必要となる。

<sup>19</sup> 自衛隊の量的能力は、防衛省・注(7)223頁、図表II-2-1-3『防衛大綱別表の変遷』や、海上自衛隊ホームページ、*available at* <http://www.mod.go.jp/msdf/index.html> (Dec. 01st, 2018) を参照。

<sup>20</sup> 例えば、護送対象を日本籍外航商船に限定すると共に安全性の高い特定の航路に集約して、隔日毎の1船団往復航とし、2日航海距離を護送するとすれば、船団あたりの護送護衛艦数を1とする限り最低3隻の護衛艦による護送継続は可能となろうが、船種、速力、寄港地等の点から見て実現性は極めて乏しいと考えられる。

## 第2節 商船の徴用

本節では、我が国における商船の徴用について、第二次大戦での経験と、法規での取扱い、そして実施中の用船事業の順に論じる。武力攻撃事態において船舶徴用が行われると仮定した場合、過去の徴用制度が再現されることは考えられないが、多くの立法措置と行政機関の新規設置さらには戦局の変化に付随して運用システムが変更されていった事実を知っておくことは、船舶徴用を議論する上で有為なことと思われる。同様に、現行の防衛省による民間船舶の用船事業は、我が国が船舶徴用制度を持つ場合に、対象船舶となる条件等を考える道標となろう。但し、自衛隊の兵站を補完する意味での船舶活用の議論は本論の目的ではないため、同事業については対象船舶となる条件に焦点を絞って論じることとする。

### 第1項 第二次大戦での経験

我が国は1938年に成立した国家総動員法<sup>21</sup>によって戦争遂行に必要な人的及び物的資源の統制運用の法的枠組みの整備を開始した。同法第8条<sup>22</sup>及び同法第19条<sup>23</sup>に基づく1940年施行の海運統制令<sup>24</sup>では船舶の建造が許可制となり、政府は民間海運業者に対して船舶の賃貸又は委託を命じることができるとされた<sup>25</sup>。1940年に閣議決定された海運統制国策要綱<sup>26</sup>では輸送計画と配船管理が政府に一元化されると共に、運賃と用船料が公定化された<sup>27</sup>。翌1941年には船舶保護法<sup>28</sup>が成立し、さらに戦時海運管理要綱<sup>29</sup>が閣議決定された。同要綱は、戦時海上輸送の完遂を期

<sup>21</sup> 1938年4月1日法律第55号。第1条で「国家総動員トハ戦時（戦争ニ準ズベキ事変ノ場合ヲ含ム）ニ際シ国防目的達成ノ為国ノ全カヲ最モ有効ニ發揮セシムル様人的及物的資源ヲ統制運用スルヲ謂フ」と国家総動員の定義付けがされている。

<sup>22</sup> 条文は「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ総動員物資ノ生産、修理、配給、譲渡其ノ他ノ処分、使用、消費、所持及移動ニ関シ必要ナル命令ヲ為スコトヲ得」という規定であり、総動員物資として同法第2条二に「国家総動員上必要ナル船舶」が定められている。尚、海運は同法第3条一の「総動員物資ノ生産、修理、配給、輸出、輸入又ハ保管ニ関スル業務」及び同条二の「国家総動員上必要ナル運輸又ハ通信ニ関スル業務」に相当すると解釈される。

<sup>23</sup> 条文は「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ価格、運送賃、保管料、保険料、賃貸料又ハ加工賃ニ関シ必要ナル命令ヲ為スコトヲ得」。第8条と組み合わせられて海運統制令の根拠となった。

<sup>24</sup> 1940年1月31日勅令38号。第1条には国家総動員法第8条と第19条が本法の根拠であることが明記されている。

<sup>25</sup> アジア歴史資料センターグlossary、*available at* <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0080-0030.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>26</sup> 1940年9月27日閣議決定「海運統制強化ニ関スル件」。

<sup>27</sup> アジア歴史資料センターグlossary、*available at* <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0080-0040.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>28</sup> 1941年3月15日法律第74号。第1条で「戦時事変其ノ他ノ場合ニ於テ帝国ノ通商航海ニ脅威ヲ受ケ又ハ受クルノ処アルトキ敵襲其ノ他ノ軍事的危害ニ対シ船舶ヲ保護スル」ことを目的とする。海軍官憲は航海・停泊・通信・装備・乗組員・乗客・積荷等について、海軍大臣は船舶の設備・乗組員の整備についてそれぞれ運航業者・船舶所有者・船長に必要な指示を出すことができ、報告を出させると共に、必要な場合は臨検も可能であった。さらに指示に従わない場合の罰則も規定された。1942年2月17日改正で指示・臨検に関する海軍大臣の職権の

して我が国の全船舶の一元的運航、船員の臨戦態勢の確立、船舶・船員・造船の国家による管理を実現する目的を持っており、船舶と船員の徴用が明記された<sup>30</sup>。それらは同年 9 月 5 日閣議決定の「昭和 16 年度交通動員実施計画綱領ニ関スル件」に反映され、機帆船と曳船さらには舢舨に至るまでが輸送統制されると共に遠洋配船から近海配船への転航、船員養成施設の拡充、海上防空と船舶護送訓練の強化が計画された。

さらに同年 11 月 28 日閣議決定の「戦時海運管理要綱ニ関スル件」による同要綱の修正を経て、海務院官制<sup>31</sup>に基づく海務院が逓信省外局として同年 12 月 29 日に発足した。海務院は水運・造船・船舶の監督関係事項、航路、港湾、灯台、船員養成、商船学校関係事項等を業務とする逓信省外局として設置されたが、海軍予備員候補者に関する業務もあったことから、長官、船員部長、教育課長、服務課長その他部課長として現役の海軍将官又は佐官が 6・7 名配属されて職員の半数が海軍官吏となり、実質的には海軍の管理下となった<sup>32</sup>。

そして 1942 年に施行された戦時海運管理令<sup>33</sup>によって、我が国の全船舶の国家使用、船員の徴用及び労務管理を骨子とし、国家意思に基づく輸送及び配船を可能とする体制が構築され、我が国の海運は完全な戦時国家管理体制に移行した<sup>34</sup>。同令第 1 条<sup>35</sup>によると、同令は国家総動員法第 4 条<sup>36</sup>と第 6 条<sup>37</sup>に基づく船員としての国民の徴用、並びに同法第 8 条と第 13 条<sup>38</sup>に基づく船舶

---

一部を海務院長官に委譲した。アジア歴史資料センターグロッサリー、*available at* <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0080-0050.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>29</sup> 1941 年 8 月 19 日閣議決定「戦時海運管理要綱ニ関スル件」。

<sup>30</sup> アジア歴史資料センターグロッサリー、*available at* <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0080-0060.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>31</sup> 1941 年 12 月 18 日勅令第 1144 号。

<sup>32</sup> 海務院は 1943 年 11 月 1 日公布の官制により、逓信省と鉄道省が統合されて運輸通信省が設置されたのに伴い廃止となり、その業務は運輸通信省の海運総局と港湾局に引き継がれた。アジア歴史資料センターグロッサリー、*available at* <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0030-0160.html> (Dec. 01st, 2018)。浅井栄資『慟哭の海 知られざる海上交通破壊戦』（日本海事広報協会、1985 年）100 頁。坂口太助『太平洋戦争期の海上交通保護問題の研究—日本海軍の対応を中心に—』（芙蓉書房出版、2011 年）231 頁。

<sup>33</sup> 1942 年 3 月 24 日勅令第 235 号。

<sup>34</sup> アジア歴史資料センターグロッサリー、*available at* <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0080-0070.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>35</sup> 条文は「国家総動員法（昭和十三年勅令第三百十七号ニ於テ依ル場合ヲ含ム以下同ジ）第四条ノ規定ニ基ク船舶運営会（海運事業ノ統制ノ為ニスル経営ヲ目的トスル団体ヲ謂フ以下同ジ）ノ運航スル船舶ニ乗組マシムベキ船員ノ徴用、同法第六条ノ規定ニ基ク被徴用船員ノ解雇、従業、退職又ハ給与ニ関スル命令、同法第八条ノ規定ニ基ク船舶運営会ノ運航スル船舶ノ使用ニ関スル命令、同法第十三条ノ規定ニ基ク船舶運営会ヲシテ運航セシムベキ船舶ノ使用及船員ノ衛生及教育訓練ニ関スル施設ノ管理並ニ同法第十八条ノ規定ニ基ヅク船舶運営会ノ設立ニ関スル命令及船舶運営会ニ関シ必要ナル事項ニ付テハ本令ノ定ムル所ニ依ル」。

<sup>36</sup> 条文は「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ帝国臣民ヲ徴用シテ総動員業務ニ従事セシムルコトヲ得但シ兵役法ノ適用ヲ妨グズ」。

<sup>37</sup> 条文は「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ従業者ノ使用、雇入若ハ解雇又ハ賃金其ノ他ノ労働条件ニ付必要ナル命令ヲ為スコトヲ得」。

<sup>38</sup> 条文は「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ総動員業務タル事業ニ属スル工場、事業場、船舶其ノ他ノ施設又ハ之ニ転用スルコトヲ得ル施設ノ全部又ハ一部ヲ管理、使用又ハ収用スルコトヲ得 政府ハ前項ニ掲グルモノヲ使用又ハ収用スル場合ニ於テ勅令ノ定ムル所ニ依リ其ノ従業者ヲ供用セシメ又ハ当該施設ニ於テ現ニ実施スル特許発明若ハ登録実用新案ヲ実施スルコトヲ得 政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ総動員業務ニ必要ナル土地又ハ家屋其ノ他ノ工作物ヲ管理、使用又ハ収用スルコトヲ得」。

の徴用、さらにそれらを統制する目的で同法 18 条<sup>39</sup>に基づく組合として船舶運営会<sup>40</sup>の設立を定めた勅令であり、船舶と船員の徴用に関する手続きが規定されている。同令第 2 条<sup>41</sup>で、徴用対象船舶を日本船舶に限ることと、船舶の徴用は法令又は契約に基づいて逋信大臣が行うことが規定されたが、同時に陸軍及び海軍の徴用を妨げないことも明記された。当時の徴用船は陸軍徴用船が A 船、海軍徴用船が B 船、民生用徴用船が C 船と区分呼称されており、船舶運営会は C 船と C 船の船員を統制管理した<sup>42</sup>。海運業者は従来の用船料に相当する船舶使用料を船舶運営会から支給され、また運航実務者に指定された海運業者は船舶運営会より事務処理手数料の交付を受けることとなったが、このことは船舶所有者が単なる貸船業者となることを意味していた<sup>43</sup>。

さらに 1943 年 6 月 22 日閣議決定の「船舶運航体制緊急整備要領」で運航実務者の集約と責任強化が図られた。船舶運営会を通して海運・船員・造船三部門共に実質的に海軍大臣が掌握したので、船舶運営会自体も海軍大臣の掌握下にあると言え、民生用輸送に対応する C 船の確保は容易ではなく<sup>44</sup>、やがて A・B 船と C 船を併せた運航をする配当船 (BC 船)<sup>45</sup>が生まれ、徴用区分

<sup>39</sup> 条文は「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ総動員業務タル同種又ハ異種ノ事業ノ事業主ニ対シ当該事業ノ統制ヲ目的トスル組合ノ設立ヲ命ズルコトヲ得 前項ノ組合ハ法人トス 第一項ノ規定ニ依リ設立ヲ命ゼラレタル者其ノ設立ヲ為サザルトキハ政府ハ定款ノ作成其ノ他設立ニ関シ必要ナル処分ヲ成スコトヲ得 第一項ノ組合成立シタルトキハ政府ハ勅令ノ定ムル所ニ依リ当該組合ノ組合員タル資格ヲ有スル者ヲシテ其ノ組合ノ組合員タラシムルコトヲ得 政府ハ第一項ノ組合ニ対シ其ノ組合員ノ営業ニ関スル統制規程ノ設定、変更若ハ廃止ニ付認可ヲ受ケシメ、統制規程ノ設定若ハ変更ヲ命ジ又ハ其ノ組合員ニ対シ組合ノ統制規程ニ依ルベキコトヲ命ズルコトヲ得 第一項ノ組合ニ関シ必要ナル事項ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム」。

<sup>40</sup> 1942 年 3 月 25 日の逋信大臣による設立命令に基づく特殊法人。海務院の代行機関との位置付けで海務院が立案計画した戦時海運管理政策に基づく業務を行った。船舶所有者全てを対象とした強制加入団体であったために我が国の全海運業者が船舶運営会に組み込まれて、海運の完全な統制体制が確立された。政府に徴用された C 船を政府から貸下げられて運航する形をとった。1945 年に「国家船舶及港湾一元運営実施要綱」に基づいて大本営の下に設置された海運総監部の別室の位置付けとなり、敗戦後は連合国軍総司令部の下で戦時海運管理令と共に継続されて、日本商船管理局 (SCAJAP: Naval Shipping Control Authority for Japanese Merchant Marine) の指示による配船業務を行いながら、在外邦人の帰還輸送に従事した。1950 年に商船管理委員会と改称され、最終的には 1952 年 3 月 31 日に解散した。アジア歴史資料センターグロッサリー、*available at* <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0070-0020.html> (Dec. 01st, 2018)、<https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0110-0010-0070-0060-0010.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>41</sup> 条文は「逋信大臣ハ命令ヲ以テ定ムル日本船舶ヲ使用スルコトヲ得但シ陸軍官憲又ハ海軍官憲ガ法令又ハ契約ニ基キテ為ス船舶ノ使用ヲ妨ゲズ」。

<sup>42</sup> 浅井・注(32)98 頁。

<sup>43</sup> アジア歴史資料センターグロッサリー、*available at* <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0080-0070.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>44</sup> 坂口・注(32)189 と 345 頁《資料 4-1 太平洋戦争中の船舶増減及び使用区分一覽》。1941 年 11 月 5 日の御前会議で対米英蘭戦争に突入する「帝国国策遂行要領」が決定されたが、この会議で鈴木貞一企画院総裁が開戦の場合の「国力、特ニ重要物資ノ見透シ」を明らかにしている。それによれば民生輸送用の船腹 (C 船) として常統的に最低 300 万総トンが必要とされていたが、C 船が 300 万総トンを満たした月は 1942 年 8 月と 9 月のみであり、当初予定されていた A・B 船の解傭は進まず、戦時中を通して A・B 船の充足が優先された。中垣秀夫「後方支援と軍事力」防衛大学校・防衛学研究会編『軍事学入門』(かや書房、2012 年) 315 頁には、陸海軍と政府間の軍用と民生用の船腹量分割交渉を巡る軍部の強硬な主張と当初合意の反故経緯がまとめられている。

<sup>45</sup> 大井田孝「軍人や軍需物資の輸送のみではなかった戦時中の商船」海事博物館研究年報 43 卷 (2015 年) 21 頁。A・B 船のうち、片道に限って軍に関係する輸送に従事した船舶。往航は A・B 船として軍事輸送を、復航は C 船として資源輸送をするといった A・B 船と C 船の兼用化である。尚、船長以下全乗組員が海軍省に軍属と認められた船舶を指定船と呼称して配当船と共に BC 船と区分していたが、指定船に関する記録は定かではない。

は事実上意味を失った<sup>46</sup>。

しかし船舶の減少と海上輸送能力の低下は止まらず、1945年4月19日の最高戦争指導会議で「国家船舶及港湾一元運営実施要綱」が決定されて、大本營の下に海運総監部を設置してA・B・C船全ての配船業務が一元化された<sup>47</sup>。その4か月後に我が国は敗戦となり、日本商船隊は壊滅した<sup>48</sup>。

## 第2項 法規での取扱い

海戦法規において軍徴用船は補助船舶に分類され、商船の地位を失い、軍艦の地位を得ることもできないが、行動は軍艦と同等視される<sup>49</sup>。徴用船に国旗の制限はないが<sup>50</sup>、中立国船舶が軍徴用船となった場合は、攻撃から保護される海戦法規上の権利を失う<sup>51</sup>。

平和安全法制では船舶の徴用に関する明文規定は見当たらない。しかし事態対処法<sup>52</sup>第2条第7号に指定公共機関が規定されており、海上交通に関しては既に14社の内航海運業者が指定されている<sup>53</sup>。同機関がそれぞれ策定する国民保護業務計画<sup>54</sup>には、「現行法令で定められた業務の範囲内で適法に実施し得ることのみを行えばよく、それを越えた業務の実施を行う必要はない」ことが等しく明記されており、同機関は超法規的措置や計画策定後の新法又は法改正への自動的な組み込みを不承認としていることになる。つまり、同機関の地位は、現行法令に規定のない船舶の徴用や用船又は補助船舶化、或いは船員の徴用、さらには自衛隊による護送や商船の武装化、商船から自衛艦への改変等とは関連しないものと理解できよう。

米軍等行動関連措置法<sup>55</sup>第5条に規定されている事業者は、1960年締結の「日本国とアメリカ

---

<sup>46</sup> 1943年9月23日閣議決定「陸海軍船舶増徴ト戦力増強トノ調整ニ関スル非常措置ノ件」別冊第二事項七で、軍徴用船（A・B船）と一般汽船（C船）の輸送を総合調整することが明記された。同年11月に日本海軍内に海上護衛総司令部が設置され、BC船の出現で区分が混乱する一方で、商船武装、船団化と護送の常態化等が実施された。そして1944年5月16日閣議決定「昭和19年度交通動員計画策定ニ関スル件」第二ニ(2)で、「軍徴備船ト一般船トノ連合輸送ヲ強化ス」と計画された。これはBC船を増加させる政策である。

<sup>47</sup> アジア歴史資料センターグロッサリー、*available at*

<https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0090-0010-0070-0060-0010.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>48</sup> 坂口・注(32)344-345頁《資料4-1 太平洋戦争中の船舶増減及び使用区分一覧》を用いれば、日本商船隊は、開戦時の保有量634万総トンと戦時中の増加量372万総トン、計1,006万総トンの内、843万総トン（筆者計算で84%）を被撃沈によって喪失した。終戦時の船腹量は開戦時の26%弱であり、戦時標準船を中心とするその質は劣悪と評された。

<sup>49</sup> サンレモ・マニュアル注解19-4。竹本訳・注(1)53頁。

<sup>50</sup> サンレモ・マニュアル注解13-22。竹本訳・注(1)42頁。

<sup>51</sup> サンレモ・マニュアル注解para.67。竹本訳・注(1)125頁。

<sup>52</sup> 武力攻撃事態等及び存立危機事態における我が国の平和と独立並びに国及び国民の安全の確保に関する法律（平成15年法律第79号 2015年9月30日改正公布）

<sup>53</sup> 事態対処法施行令第3条第37号に規定されており、同法同令同条同号公示（2016年7月27日改正）で14社が指定されている。本論第2章第13節第3項参照。

<sup>54</sup> 内閣官房、「関係機関の国民保護計画・国民保護業務計画」、*available at*

<http://www.kokuminhogo.go.jp/kankeikikan/> (Dec. 01st, 2018)。各社のホームページ。

<sup>55</sup> 武力攻撃事態等及び存立危機事態におけるアメリカ合衆国等の軍隊の行動に伴い我が国が実施する措置に関する法律（平成16年法律第113号 2015年9月30日改正公布）



合衆国との間の相互協力及び安全保障条約」(日米安保条約)に従って行動しているアメリカ軍や、自衛隊と協力して行動している外国軍隊に対する行動関連措置<sup>56</sup>に関し、指定行政機関<sup>57</sup>から協力を要請されたときは、その要請に応じるよう努める責務を有するが、商船の徴用に直接結びつくものではない。ガイドライン<sup>58</sup>IVB6 と IVC2ciii 及び IVD5 に規定されている日米両政府による民間能力の適切な活用は、後方支援能力の補完や強化が目的であるが、商船の徴用を求めているかどうかは明確ではない。

自衛隊法第 103 条第 1 項・第 2 項・第 5 項、第 129 条と第 130 条には施設の管理、使用、物資の保管又は収用が規定されており、とりわけ自衛隊の行動に係る地域以外の地域では、船舶運航事業者と港湾運送事業者は業務従事を命じられる可能性がある。本規定でいう物資には船舶所有者の所有する船舶が含まれると解され、都道府県知事或いは自衛隊は、自衛隊の任務遂行上特に必要があると認める時には、当該船舶を強制使用することができ、同時に運航業者、所有者、船長、乗組員に対して業務従事命令を出すことができる<sup>59</sup>。自衛隊の強制使用に供される船舶は海戦法規上の補助船舶と看做される可能性が大きいが、あくまでも自衛隊の行動に係る地域以外の地域でしか有効性を持たない強制使用は、形式的か否かはともかく、船舶所有者との契約に基づいて活動地域の制限をせずに実施される徴用とは異なる制度と解するべきであろう。

第二次大戦において我が国は、商船の徴用システムを構築するために 5 年間に亘って複数の立法と閣議決定を要した。又、平和安全法制には、徴用船の運航を管理する機関も準備されていないことなどから、同法制の中に上記強制使用が規定されていることのみをもって、徴用が制度化されているとは到底言えまい。

### 第 3 項 我が国の現行の用船事業

防衛省は用船事業として「民間船舶の運航・管理事業」を、2016 年 3 月 11 日から 2025 年 12 月 31 日までの契約期間において実施している<sup>60</sup>。実施方針<sup>61</sup>並びに業務要求水準書<sup>62</sup>に基づき、実際には防衛出動用の徴用船と同じ効果を持つ裸用船を前提とした民間船舶の運航・管理事業であり、防衛出動時には予備自衛官<sup>63</sup>や現役自衛官で運航する 2 隻の内航商船を確保している<sup>64</sup>。他

<sup>56</sup> 米軍等行動関連措置法第 2 条第 8 項、第 4 条。

<sup>57</sup> 事態対処法第 2 条第 5 号。

<sup>58</sup> 2015 年 4 月 27 日に日米安全保障協議委員会にて了承の「日米防衛協力のための指針」

<sup>59</sup> 中野直樹「平和な海は日本の生存条件－船員と有事法制」『有事法制はいらない 現場からの報告 パート I』(自由法曹団、2002 年 10 月 25 日)。

<sup>60</sup> 防衛省『民間船舶の運航・管理事業 事業契約の内容の公表について』(2016 年 3 月 15 日)。

<sup>61</sup> 防衛省『民間船舶の運航・管理事業 実施方針』(2015 年 6 月 26 日)。

<sup>62</sup> 防衛省『民間船舶の運航・管理事業 業務要求水準書』(2015 年 9 月 18 日)。

<sup>63</sup> 防衛省・注(7)392-395 頁。予備自衛官とは、防衛招集命令などを受けて自衛官となり、後方支援、基地整備などの要員として任務につく者で、一任期 3 年で志願制である。階級は技能に応じて指定され昇進がある。教育訓練を修了した予備自衛官補から任用されるか、元自衛官、元予備自衛官、元即応予備自衛官から選考の上採用される。応召義務として、防衛招集命令、国民保護等招集命令、災害招集命令、訓練招集命令がある。予備自衛官補とは、自衛官未経験者などから採用され、教育訓練を修了した後、予備自衛官として任用される者で、志願制であって、試験を経て採用される。応召義務は教育訓練招集のみである。尚、陸上自衛隊のみには、防衛招集命

方で、外航商船を徴用或いは裸用船する必要性は明らかにされておらず、公表された計画もない。専守防衛を基本とする我が国の安全保障政策において、防衛省は防衛出動下での自衛隊の海外渡航を原則として予定しておらず、また外航商船の専用船化に伴う汎用性喪失と外国船籍化並びに外国人船員化を見て、これら外航商船を徴用の対象とすることは不相当とする認識もあるのではないと思われる。

本論において、本事業で留意されるべきは、本事業船舶の条件として国際航海に従事しない旅客船である第 2 種船<sup>65</sup>が指定されていることである。つまり、防衛用の徴用や用船の対象となり得る船舶は、現時点では極めて限られており、具体的には、日本船籍の内航大型高速旅客フェリーのみとなっている<sup>66</sup>。

一方で、防衛省を除く政府機関による民生用の用船事業は実施されていない。現在のところ、内航船特にフェリーを対象として政府への協力や政府による活用が行われているが<sup>67</sup>、この協力ベースの船舶活用が、将来的に緊急事態を見据えた民生用の徴用や用船に発展する可能性は否定できない。

#### 第 4 項 小括

現代の軍事用の商船徴用は海軍戦略及び戦術の近代化と軍艦の能力向上に伴い、要求能力も厳しくなっているものと考えられる。防衛省が実施している「民間船舶の運航・管理事業」においても要求水準を満たす商船は極めて限定的であり、多様な貨物がある中、特定の貨物に特化する専用船化と多船種化で輸送効率を向上させてきた内航外航両海運は、そのほとんどの商船が防衛省の用船対象にはなり得ないという物理的事実を理解して良い。おそらく対象となり得る商船は貨客船や旅客船或いは Roll-On Roll-Off 船 (RO-RO 船) <sup>68</sup>を含む自動車運搬船程度であろう。

---

令などを受けて自衛官となり、第一線部隊の一員として現職自衛官と共に任務につく即応予備自衛官が制度化されている。応召義務は予備自衛官に対する 4 命令に加えて治安招集命令が課される。

<sup>64</sup> 1号船舶は高速双胴カーフェリー「ナッチャンワールド」号。2号船舶は大型カーフェリー「はくおう」号。

<sup>65</sup> 船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号 2017 年 5 月 31 日改正公布）船舶救命設備規則（昭和 40 年運輸省令第 36 号）第一条の二第 2 項に規定されている。

<sup>66</sup> 防衛省・注(62)11-12 頁。要求水準表によれば、船級は JG (Japan Government)、近海資格、1 万総トン以上、満載時速力 25 ノット以上、航続距離 2,100 海里以上、旅客 500 人以上が 2 週間滞在可能、車両積載能力は強度 50 トン以上（戦車積載可能を意味している）のランプウェイと車両甲板 2 層以上かつ 800 レーンメートル以上となっている。

<sup>67</sup> 国土交通省海事局『海事レポート 2017』（日経印刷、2017 年）66 頁によれば、国土交通省は警察庁、消防庁、防衛省及び民間フェリー事業者と連携し、南海トラフ地震及び首都直下地震発災時に民間フェリーで広域応援部隊を迅速に輸送するため、①海上運送事業者に対する発災時の広域応援部隊の優先的輸送への協力の事前要請、②海上運送事業者におけるスペース確保のための運用方針の策定、③関係省庁・事業者による定期的な合同図上訓練の実施等の「広域応援部隊進出における海上輸送対策」を 2016 年 12 月にまとめると共に、人命救助のために重要な発災から 72 時間を考慮した迅速な広域応援部隊の輸送を実現させるため、まず、旅客船事業者団体等に対して①の事前要請を行った。他に、国土交通省は、大規模災害時における船舶の有効活用を図るため、船舶活用ニーズと活用可能な船舶の迅速なマッチングを可能とする民間船舶マッチングシステムを構築し、2015 年 4 月より運用しており、さらなるシステム性能向上を進めている。

<sup>68</sup> 車両は自走して積載・揚陸される。一般的には旅客輸送をしない貨物船と理解されている。

陸上の専用荷役設備が必要なタンカーやギアレสบアルカー<sup>69</sup>、ギアレスコンテナ船<sup>70</sup>といった船種は防衛省の用船にはなじまない。つまり武力攻撃事態において、防衛用の船舶徴用や用船は実施されず、民生用の船舶は平時に準じた隻数が維持されると思われる。一方で、防衛省を除く政府機関による民生用の用船は内航と外航の双方に及び、かつあらゆる船種を対象として実施される可能性は否定できない。しかし、現状の平和安全法制には武力攻撃事態に機能する政府用船や航海命令のような規定はない。

尚ここで留意しておくべきことは、本論第2章第13節第3項で触れたが、海上運送法第26条第1項に規定されている航海命令は有事等の輸送を対象としないことが成文化されて、同命令は武力攻撃事態には直接の関係はないものと整理されていることである<sup>71</sup>。従って、航海命令が発せられた場合に、必要に応じて遅滞なく日本船籍へ転籍する外国籍船である準日本船舶<sup>72</sup>も、武力攻撃事態とは直接の関係を持たず、徴用とは無関係と解される。但し、武力攻撃事態における民生用の用船制度は、必要性を認められるのであれば今後法制化を要する課題となるであろう<sup>73</sup>。

我が国の食料及び資源の供給量には海上貿易交通が密接に関係しており、通商破壊が実行される紛争の場合は供給量維持のために商船徴用実施の必要性は高くなると考えられる。しかし、民生用であっても徴用は中立国船舶にとって拿捕の要件を満たすものとなる。ゆえに、中立国商船が徴用に応じることは考え難い。また、我が国の外航商船隊において隻数ベースで9.6%、重量トンベースで18.3%<sup>74</sup>でしかない日本籍船を徴用したところで然したる効果は見られないものと思われる。日本籍船の徴用は攻撃要件を満たす可能性のみならず、次節と本論第4章第3節で論じるように、武力攻撃事態に際して日本籍船は深刻な船員問題を抱えている。

### 第3節 船員の徴用

本節では、我が国における船員の徴用について、第二次大戦での経験と、法規での取扱い、そして実施中の制度を順に論じる。

<sup>69</sup> クレーンやデリックといったような荷役設備を搭載していないばら積み貨物船。荷役は陸上設備或いは荷役設備を搭載したバース等によって行われる。大型のばら積み船はほとんどがこのタイプである。内航のばら積み船は大きさに関わらずほとんど全てがこのタイプである。

<sup>70</sup> クレーンのような荷役設備を搭載していないコンテナ運搬船。荷役は陸上設備によって行われる。大型コンテナ船はほとんどがこのタイプであり、中小型コンテナ船も多くがこのタイプである。

<sup>71</sup> 日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（国土交通省告示第326号2013年3月30日）2(5)。

<sup>72</sup> 国土交通省海事局・注(67)33頁。2012年9月の海上運送法改正で創設された。「日本籍船を補完するものとして、我が国対外船舶運航事業者の海外子会社が保有し、当該対外船舶運航事業者が運航する外国籍船であって、海上運送法に基づく航海命令が発せられた場合に確実かつ速やかに日本籍船に転籍することが可能」として認定された船舶で、トン数標準税制が適用される。2017年4月の同法改正で「国内船主の子会社が保有する一定の要件を満たした外国籍船」が追加された。同法第39条の5で要件が、同条から第39条の9にかけて制度設計がされている。第39条の5第1項第1号と同条第2項第1号及び第2号には、準日本船舶の目的が航海命令に従うことである旨明記されている。

<sup>73</sup> 必要性が認められる可能性のある状況として、戦闘区域となった地域からの文民の避難を実施するに際して海路のみが便宜な場合で、自衛艦艇その他公船及び防衛省用船事業船舶が利用できない状況等が考えられよう。

<sup>74</sup> 注16参照。

## 第1項 第二次大戦での経験

日本商船隊が原則的には日本籍船と日本人船員によって形成されていた当時、商船の徴用と船員の徴用は切り離せないもので、商船の徴用と歩みを同じくして船員の徴用も進められた。戦時に徴用を円滑に導入するための事前準備の役割を、船舶というハード面では船舶改善助成施設<sup>75</sup>が担ったのに対し、船員というソフト面では海軍予備員制度が担った。

海軍予備員に関する法整備はイギリスの RNR (Royal Naval Reserve) <sup>76</sup>に倣って商船学校を対象にした 1884 年公布の太政官通達<sup>77</sup>から始まり、商船学校卒業生 13 名が砲術訓練を経て 1886 年 7 月 30 日に初の海軍予備員を命ぜられた<sup>78</sup>。同年から翌 1887 年にかけて 14 名の海軍予備員が現役少尉候補生に採用されている<sup>79</sup>。その後、1889 年に現役少尉候補生の任用が海軍兵学校卒業者に限られたり<sup>80</sup>、1890 年 2 月 1 日付で商船学校の全生徒が海軍予備員を命ぜられて兵籍に編入されたりしたが<sup>81</sup>、日露戦争開戦の 1904 年に商船学校卒業者と船舶職員を対象とする海軍予備

---

<sup>75</sup> 1932 年 10 月から 1936 年度まで 3 次に亘って実施された政策で、国が定めた基準を満たす新造船の建造に対して政府が補助するものであって、我が国の船舶の質的向上に大きく寄与し、その結果として国際競争力も大きく向上した。1937 年度は優秀船建造助成施設、1938 年度以降は大型優秀船建造助成施設へと発展した。海軍は同施設を積極的に支持して援助協力したが、その目的はワシントン・ロンドン両軍縮条約で制限されている軍艦に比して、無制限の商船を軍用化する価値を大きく認め、戦時に船舶を徴用して武装を施したうえで特設艦船化するためであり、大型・高速の船舶を多数保有することを望んだことである。そのため、本施設による建造船には特設艦船化に対しての船体の構造について特別の考慮を払わせて特別助成金を交付した。1937 年度からは政府も「海上兵力」としての活用方針を打ち出して「有事」「国防」との関連を前面に押し出した。旧式船解体が条件から外されたことは船舶の多数化、貨物船・タンカーの条件厳格化は特設艦船化への傾斜、客船の対象化は空母予備艦としての位置付けであった。坂口・注(32)74-78 頁。

<sup>76</sup> 1859 年のイギリス海軍予備員条例に基づくイギリスの海軍予備員制度。志願した商船の船員が予備役の兵籍に編入され、イギリス海軍の戦時動員数を飛躍的に向上させた。1871 年に平時の鞭打ち刑を廃し、1879 年に戦時の鞭打ち刑も廃止したイギリス海軍は 1903 年に予備兵力のさらなる増大を図るためヨットマンまでを動員した RNVR (Royal Naval Volunteer Reserve) を制定した。RNR は大佐進級を認めており、1914 年の第一次大戦開始時に 16,355 名であった。RNR は Merchant Navy としてドイツ潜水艦相手の海上輸送戦に従事した。1859 年にフリゲート艦を練習船とした私立コンウェイ商船学校がイギリス最初の商船学校として創設され、海軍兵学校受験科を併設した。1861 年には海軍予備士官を設定して訓練を実施した。同様に、1861 年に私立ウォースター商船学校が開学した。尚、日本海軍連合艦隊司令長官を経て元帥となる東郷平八郎は 1873 年 2 月から練習船ウォースター号に乗船し、翌 12 月 9 日にウォースター商船学校を卒業している。森下隆「日本海軍予備員制度史 (その 1) : 日本海軍予備員制度の創設及び日本海軍予備員制度に関する明治中期の海軍公文書」東京商船大学研究報告 48 巻 (1998 年) 12 と 35-39 頁。雨倉孝之『海軍護衛艦物語』(光人社、2009 年) 43-51 頁。

<sup>77</sup> 1884 年 4 月 17 日太政官通達「海軍将校准将校准士官進級条例」。

<sup>78</sup> 森下・注(76)12-17 頁。

<sup>79</sup> 森下・注(76)22-27 頁。

<sup>80</sup> 1889 年 7 月 4 日勅令第 91 号「海軍高等武官任用条例」。森下・注(76)12-13 と 32-35 頁。1888 年の東京商船学校航海科入学試験に臨席した海軍大尉石田五六郎は海軍大臣に提出した「東京商船学校試験臨席復命書 軍乾第 484 号普 1687 1888 年 3 月 6 日」において、入学志願者、体格検査、学科試験を海軍商船両学校で比較して商船学校の甘さを指摘した上で、海軍の将校の不足を商船学校卒業生の少尉候補生採用で補うことに反対している。翌年の勅令第 91 号では第 4 条で「少尉候補生ハ海軍兵学校ノ全学科ヲ卒業シタル者ヨリ採用スル」と規定しており、海軍予備員から海軍少尉候補生への採用の道は閉ざされた。

<sup>81</sup> 森下・注(76)12 と 20 頁。1890 年 2 月 1 日に商船学校規則第 1 条と第 4 条が改正されて、生徒は海軍士官或いは准士官の予備員として海軍兵籍に編入し海軍一定の規則により服従すべきものとされると共に即日全生徒が海軍予備員とされた。

員条例<sup>82</sup>が制定された。同条例は 1919 年に海軍予備員令<sup>83</sup>となり、さらに 1934 年に新たな海軍予備員令<sup>84</sup>として全面改正された。尚、同年には他に 2 本の勅令が出されている<sup>85</sup>。水産講習所遠洋漁業科学生は 1937 年施行の海軍予備員候補者令改正<sup>86</sup>によって入所と同時に海軍兵籍に編入して海軍予備生徒を命ぜられ、卒業時に海軍予備少尉に任ぜられることとなった<sup>87</sup>。海軍予備員令によって商船学校学生は入学と同時に海軍兵籍に編入せられ、半ば海軍式の教育を受けて育ってきたため、船員は海軍に対して特別の親しみと敬愛の念を抱いており、一旦緩急の場合、或る者は招集されて海軍予備士官として軍務に服し、或る者は商船に残って戦時の海上輸送に挺身することを、名誉とし誇りとすら考えていたという<sup>88</sup>。

1925 年末時点で現役海軍軍人総数の 9%弱に相当する予備員が存在していたが<sup>89</sup>、当の海軍は予備員の活用に消極的であり、制度の運用を模索していたという点が興味深い。1928 年までは予備員制度は運用されず<sup>90</sup>、1928 年から 1934 年は試行錯誤の運用が行われていた時期であり<sup>91</sup>、1935 年時点でも運用方針は定まっていなかったという<sup>92</sup>。しかしその後、日中戦争で小艦艇の長

---

<sup>82</sup> 1904 年 6 月 29 日勅令第 179 号。第 5 条と第 6 条で逓信省所管商船学校卒業者は海軍予備少尉候補生又は海軍予備少機関士候補生に、海軍大臣が認めた商船学校卒業者は海軍予備三等兵曹又は海軍予備三等機関兵曹に任用されることが定められた。第 17 条では海軍予備少佐から海軍予備二等兵曹以下及び海軍予備大機関士から海軍予備二等機関兵曹以下までの任用区分条件が規定された。

<sup>83</sup> 1919 年 6 月 3 日勅令第 267 号。第 4 条で逓信省所管商船学校卒業者は海軍予備少尉又は海軍予備機関少尉に、海軍予備練習生として甲種商船学校練習科修了者は海軍予備一等兵曹又は海軍予備一等機関兵曹に任用されることが定められた。第 9 条第 6 項と第 23 条によれば特選を除いて海軍予備員の最高階級は予備少佐又は予備機関少佐であった。第 19 条では戦時事変、演習その他必要に応じての召集が明記されている。

<sup>84</sup> 1934 年 10 月 19 日勅令第 294 号。第 9 条で文部省直轄商船専門学校卒業者は海軍予備少尉又は海軍予備機関少尉に、海軍予備練習生として公私立商船学校練習科修了者は海軍予備一等兵曹又は海軍予備一等機関兵曹に任用されることが定められた。第 10 条第 1 項では海軍予備少尉が航空予備員へ進む道が開かれた。第 32 条と第 33 条では戦時事変、演習その他に応じての召集が明記されている。別表第 1 表で海軍予備少佐から海軍予備一等兵曹までの、同第 2 表で海軍予備機関少佐から海軍予備一等機関兵曹までの任用区分条件が規定された。

<sup>85</sup> 1934 年 6 月 19 日勅令第 173 号「海軍予備士官ヨリ海軍士官ニ任用等ニ関スル件」。海軍予備士官から海軍現役士官への任用が再開された。1934 年 10 月 19 日勅令第 293 号「海軍予備員候補者令」、予備員候補者として海軍航空予備学生、海軍予備生徒及び海軍予備練習生を置く。

<sup>86</sup> 1937 年 3 月 31 日勅令第 89 号。

<sup>87</sup> 雨倉・注(76)100-101 頁。石丸安蔵「日本海軍の予備員制度について—制度の沿革と運用—」防衛研究所紀要 19 号 1 巻 (2016 年 12 月) 190 頁。

<sup>88</sup> 浅井・注(32)107-108 頁。

<sup>89</sup> 雨倉・注(76)77 頁。森下・注(76)12 頁。1925 年末現在の現役海軍軍人総数は 75,761 名、海軍予備員数は 6,484 名であった。1941 年の海軍予備士官招集現員数は 1,296 名 (兵科 955 名、機関科 341 名)、1945 年の海軍予備学生は 2 万名超であったという。

<sup>90</sup> 雨倉・注(76)77-79 頁。森下・注(76)12 と 20-21 と 22 頁。1886 年の海軍予備員誕生以来、日清戦争と日露戦争及び第一次大戦でも動員はされなかった。海軍予備員制度は創設以来、動員や進級など運用規定は全くないままに放置されていた。当時の海軍予備員の管理に関する海軍省の公文書も見当たらない。これらは海軍省が海軍予備員制度の効用にほとんど興味を示さなかったことを裏書している。森下は日清戦争で海軍予備員制度が運用されなかった理由として、「民間船舶の多くを乗組員諸共徴発したことと黄海海戦の大勝で海軍将校に不足をきたさなかったこと」を挙げている。海軍予備員は招集対象であって徴兵対象ではなく、結果として召集されなかったことから、森下は彼らを「徴集猶予の兵役特権者とも見なすことができる」と述べる。

<sup>91</sup> 雨倉・注(76)78-83 頁。森下・注(76)12 頁。第一次大戦での RNR の活躍を見た我が国政府は 1928 年に海運会社勤務中の海軍予備員の短期召集を開始、国際連盟を脱退した 1933 年に高等商船学校卒業直後の予備士官は原則 6 か月の艦隊勤務召集となった。

<sup>92</sup> 雨倉・注(76)83 頁。

等への予備員の補職が始まり<sup>93</sup>、対米開戦以後は海軍予備員から予備士官へと派生して、なし崩し的に拡充の一途を辿っていった<sup>94</sup>。また、国家総動員法をきっかけに、商船の徴用と軌を一にして船員の徴用制度も矢継ぎ早に整えられていった。

1939年に国家総動員法第21条<sup>95</sup>に基づく船員職業能力申告令<sup>96</sup>が施行され、船員は学歴、職歴、所有資格、家庭状況その他を政府に申告することとなった。国家総動員法第4条に基づく同年7月施行の国民徴用令<sup>97</sup>では船員は徴用対象から除外されていた。この除外の理由は定かではないが、海軍予備員制度との整合がその一つであった可能性は高い。当時、民間船員の幹部である職員の多くは既に海軍予備員、つまり召集対象者となっていたことから、船員を一元的に徴兵・徴用対象にすることができなかつたのではないかと思われる。国家総動員法第22条<sup>98</sup>に基づく同年11月施行の船舶運航技能者養成令<sup>99</sup>により、逋信大臣は船員養成施設又は船舶所有者若しくは船舶運航業者に対して船舶運航技術者の養成を命じることができるようになった。1940年には国家総動員法第6条及び第11条<sup>100</sup>に基づく船員給与統制令<sup>101</sup>が施行され、政府は船員給与を逋信大臣の許可制として労使関係への介入と統制を開始した。ほぼ同時に出された船員徴用令<sup>102</sup>は国民徴用令で除外されていた船員を対象にしたもので、船員職業能力申告令と国家総動員法第6条に基づき、船員を船舶の運航に従事させるために徴用する勅令である。さらに国家総動員法第6条に基づく勅令として船員使用等統制令<sup>103</sup>も施行された。これは政府が船員の乗組員数と予備員数さらには雇入れと解雇を逋信大臣の命令下に置くことで、労使関係を形骸化させるものであった。同年には普通船員の「海員組合」と高級船員の親睦自治団体であった「海員協会」が共に解散させられた上で、「日本海運報国団」として国家目的に奉仕する一つの団体に改編された。これによって船員が自主的に自らの利益を守り、自らの主張を述べる道は閉ざされたと言える<sup>104</sup>。この後

---

<sup>93</sup> 雨倉・注(76)99-100頁。

<sup>94</sup> 石丸・注(87)211頁。石丸は海軍予備員制度を、当初の目的である「有事において国家として必要な海上輸送能力を確保するための海員の確保」が忘れられて、短期養成で「海軍士官の欠乏を補充する」近視眼的な対策の制度になってしまったと論じている。

<sup>95</sup> 条文は「政府ハ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ帝国臣民及帝国臣民ヲ雇用若ハ使用スル者ヲシテ帝国臣民ノ職業能力ニ関スル事項ヲ申告セシメ又ハ帝国臣民ノ職業能力ニ関シ検査スルコトヲ得」。

<sup>96</sup> 1939年1月30日勅令23号。第1条に国家総動員法第21条に基づくことが明記されている。

<sup>97</sup> 1939年7月8日勅令第451号。第1条では国家総動員法第4条に、第3条では職業申告令に基づいて国民の徴用が実施されることが明記されている。第21条第6項で船員法の船員、朝鮮船員令の船員及び関東州船員令の船員は徴用対象から外されていた。

<sup>98</sup> 条文は「政府ハ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ学校、養成所、工場、事業場其ノ他技能者ノ養成ニ適スル施設ノ管理者又ハ養成セラルベキ者ノ雇用主ニ対シ国家総動員上必要ナル技術者ノ養成ニ関シ必要ナル命令ヲ為スコトヲ得」。

<sup>99</sup> 1939年11月21日勅令第780号。第1条に国家総動員法第22条に基づくことが明記されている。

<sup>100</sup> 条文は「政府ハ戦時ニ際シ国家総動員上必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ会社ノ設立、資本ノ増加、合併、目的変更、社債ノ募集若ハ第二回以後ノ株金ノ払込ニ付制限若ハ禁止ヲ為シ、会社ノ利益金ノ処分、焼却其ノ他経理ニ関シ必要ナル命令ヲ為シ又ハ銀行、信託会社、保険会社其ノ他勅令ヲ以テ指定スル者ニ対シ資金ノ運用ニ関シ必要ナル命令ヲ為スコトヲ得」。

<sup>101</sup> 1940年10月19日勅令第676号。第1条に国家総動員法第6条及び第11条に基づくことが明記されている。

<sup>102</sup> 1940年10月21日勅令第687号。第1条に明記されている根拠法は国家総動員法第4条及び第6条並びに船員職業能力申告令第2条である。

<sup>103</sup> 1940年11月9日勅令第749号。第1条に国家総動員法第6条に基づくことが明記されている。

<sup>104</sup> 浅井・注(32)259頁。

は本章第2節第1項で述べたように、1941年閣議決定の戦時海運管理要綱から海務院発足、1942年には戦時海運管理令施行と船舶運営会の設立という流れの中で船員は統制された。徴用船が必要に応じて危険水域に配船される場合でも、船員は乗組みの強制命令を受けることになった。

同年に海軍予備員令が改正されて、機関科士官と機関科予備士官が廃止されてそれぞれ兵科士官と兵科予備士官に転官された<sup>105</sup>。この頃から戦局の悪化に伴い、船員の補充が重要な課題となったため、政府は船員の養成政策を推進した<sup>106</sup>。1943年には海軍予備員の官階の冠称「予備」が廃止された<sup>107</sup>。反面、海軍に召集されて軍人となった海軍予備員を除く船員はあくまでも文民であり、徴用船上において軍人又は軍属或いはそれらに準じた身分を与えられておらず、徴用船上における軍人と船員の関係や船員の士気に問題を生じさせていると認識されるようになったことから、政府は1943年1月に「船員の優遇に関する件」を閣議決定し、陸海軍の指示を受けて運航する船舶の乗組員は詮衡の上これを陸海軍軍属とし、船員の功績に応じて論功行賞の措置を講じることとした<sup>108</sup>。しかし、徴用船船員の被差別的待遇実態は変わらず、議会秘密会を経て、1944年1月31日の衆議院運輸通信委員会での船舶職員法改正案審議においてその実態は明らかにされ、且つ討議された。そして同年7月18日の東条英機内閣最後の閣議で船員官吏待遇案が可決されるに至った<sup>109</sup>。同案は船員の国家的地位を高めて職務の完遂を期するために大戦中の船員を待遇官吏とするもので、船舶待遇職員令<sup>110</sup>として1945年1月25日に施行されたが、実施準備中に戦争終結となったため実行されなかった。また、同日に船員動員令<sup>111</sup>が施行された。同令は戦時海運管理令と国民徴用令の一部を修正すると共に、船員職業能力申告令、船舶運航技能者養成令、船員徴用令、船員使用等統制令を整理統合した上で船員徴用の範囲を拡大した<sup>112</sup>。

<sup>105</sup> 1942年7月15日勅令第610号「大正9年勅令第10号海軍武官官階ノ件ノ改正」。1942年7月15日勅令第611号「大正9年勅令第11号海軍兵職階ニ関スル件改正」。

<sup>106</sup> 1943年4月30日閣議決定の「昭和18年度交通動員実施計画ニ関スル件」では第四方案第2項で、船員募集施設の整備、船員養成施設の拡充、配乗の適正化、福利施設の整備、曳船船員並びに舢艀夫の徴用が計画され、同年5月3日閣議決定の「昭和18年度国民動員実施計画策定ニ関スル件」では第二要領第1項で、「(略)輸送殊に船員の確保に重点を置き極力之が充足を図る」と明記された。1944年3月10日には「緊急船員動員強化要綱」が閣議決定され、国民動員計画優先確保することや必要な乗船経歴を短縮すること、年齢の見直し、小型船舶乗組員へ対象を広げること、高等商船学校三校の統合と修了年限の短縮、外地住民の募集その他あらゆる手段を用いることが命じられた。

<sup>107</sup> 1943年6月30日勅令第560号「海軍ノ予備武官ノ官名及予備兵ノ職名改正等」。

<sup>108</sup> 浅井・注(32)259頁。

<sup>109</sup> 予備船員でもあった小山亮衆議院議員を先頭にした船舶運営会と海運総局の文官達による船員待遇改善努力と五島慶太運輸通信大臣の努力は浅井・注(32)260-268頁を参照のこと。議会秘密会を振出しに、船員軍人待遇案が海軍の反対により実現せず、満州鉄道の機構に参考にした理論付け等で船員官吏待遇案が誕生し、船舶待遇職員令へと結実する過程が描かれている。

<sup>110</sup> 1945年1月25日勅令第23号。第1条で、運輸通信省に船員動員令による徴用船員から任用される「海運士」と「海運士補」を置く。第2条では海運士は高等文官と、海運士補は判任文官と同一待遇であると規定した。第4条で、官等等級は船舶運営会が定める給料月額に応じて文武高等官官等又は文武判任官等級に配当された。3年以上継続して高等官三等の待遇を受けて功績ある海運士は25名を限度として勅任文官に遇せられる。第5条では甲種一等航海士免状と甲種一等機関士免状以下の船舶職員の官等を高等官六等或いは高等官七等と定めた。これにより、徴用船員は職員が高等文官以上、部員が判任文官の地位を得た。

<sup>111</sup> 1945年1月25日勅令第22号。

<sup>112</sup> 前掲勅令・注(111)附則及び理由書。徴用対象船員の条件は第35条に規定され、船員法の船員で乗船経験6月以上の60歳未満の者、小型船舶乗組員手帳法の船員で乗船経験6月以上の60歳未満の者、海技免状受有者、運輸通信大臣の指定する船員養成施設の課程を修了した60歳未満の者、船舶所有者の保有する予備員、30総トン

我が国のこうした船員統制政策の結果として、本論第1章第2節第2項脚注52に示した通り、日本人船員は日本陸海軍軍人の2~3倍の損耗率を出して敗戦を迎え、船舶の損害と併せて日本商船隊は壊滅し、我が国は海上交通機能を事実上喪失するに至った。

## 第2項 法規での取扱い

海戦法規は船員の徴用に関する規定を持っていないが、船員に関連する規定をいくつか持っている。それは乗組員の取扱いに関するもので、サンレモ・マニュアルは伝統的海戦法規における規定を見直して明確化を図った。

本章第1節第1項で述べた通り、現在の海戦法規において船舶は軍事目標の定義に合致する場合にのみ攻撃され得るのであって、原則的には攻撃されない存在である。軍事目標の定義に合致しない敵国船舶は臨検や捜索を経ずに拿捕され得るが<sup>113</sup>、中立国船舶は臨検及び捜索を経てのみ拿捕され得る<sup>114</sup>。そしてどちらも軍事的状況により捕獲審検所への引致ができずに破壊される場合には、乗組員の安全は確保されなければならない<sup>115</sup>。ここで、乗組員の国籍による取扱いの差を考察する。

交戦国又は中立国の権力内に陥った船舶上にある者は、尊重され且つ保護されると共に、地位が決定するまでは権力を行使する国の管轄権に服するが、病院船を始めとする拿捕を免除される船舶の上にある者は捕えられない<sup>116</sup>。そして、当該船舶上にある文民に対して決定される地位は、尊重され且つ保護されるものであって抑留されない地位になるが<sup>117</sup>、宗教要員及び衛生要員でない限り<sup>118</sup>、船員は捕虜となり得る。交戦国の国民である船員は、軍隊を構成したり、軍隊に随伴したり、補助船舶に乗組んだり、拿捕を免除されない敵国船舶又は敵対行為を行った中立国船舶に乗組んだりしていれば捕虜となる<sup>119</sup>。また、中立国の国民である船員は、敵国の軍艦若しくは補助船舶に乗組んだり、敵対行為を行った敵国船舶又は中立国船舶に乗組んだりしていた場合には捕虜となるが、敵対行為を行わなかった船舶に乗組んでいた場合は、船員自らが敵対行為を行わない限り解放される<sup>120</sup>。つまり文民保護条約第4条によって保護され、母国の外交代表が駐在

---

未満の漁船で命令の定めるものの乗組員と該船に6月以上乗船した60歳未満の者、その他運輸通信大臣の指定する者となった。

<sup>113</sup> サンレモ・マニュアル para.135、注解 135-1 と 135-2。竹本訳・注(1)192頁。

<sup>114</sup> サンレモ・マニュアル para.146、注解 146-1 から 146-8。竹本訳・注(1)201-204頁。

<sup>115</sup> サンレモ・マニュアル paras.139-140 と 151-152、注解 139-1 から 140-1 と 151-1 から 152-1。竹本訳・注(1)197-198 と 208-210頁。文民たる乗客のみを輸送する客船の海上での破壊は禁止される。

<sup>116</sup> サンレモ・マニュアル paras.161-163、注解 161-1 から 163-8。竹本訳・注(1)216-220頁。病院船の乗組員は船を離れていても当該病院船に配属勤務している限りこの保護を受ける。

<sup>117</sup> サンレモ・マニュアル paras.167-168、注解 167-1 から 168-11。竹本訳・注(1)227-229頁。

<sup>118</sup> サンレモ・マニュアル para.164、注解 164-1 から 164-4。竹本訳・注(1)220-221頁。

<sup>119</sup> 捕虜待遇条約第4条A第5項。サンレモ・マニュアル para.165、注解 165-1 から 165-12。竹本訳・注(1)221-224頁。敵国船舶に乗組んでいた場合、1907年のハーグ第11条約第6条の規定「敵国民タル船長、職員及船員ハ、戦争継続中作戦動作ニ関係ヲ有スル何等ノ勤務ニモ服セサルコトヲ書面ヲ以テ正式ニ誓約シタルトキハ、之ヲ俘虜ト為スコトヲ得ス」に基づいて誓約をすれば捕虜とならない。

<sup>120</sup> サンレモ・マニュアル para.166、注解 166-1 から 166-5。竹本訳・注(1)224-226頁。



する限りはその保護下に入り、外交代表が駐在しない場合は同条約第 2 部の保護を受ける。まとめると、敵対行為を行わない中立国船舶の船員は交戦国を含むどこの国籍の船員であっても捕虜にはならず、解放される。一方で、敵国船舶の船員は敵国人船員であれば原則的に捕虜となり得る。

徴用から逸れるが、船員が難船者となった場合の取扱いについて述べておく。傷病者及び難船者となって交戦相手国の権力内に陥った敵国船舶の乗組員は、海上傷病者保護条約第 12 条及び第 13 条第 5 項によって保護される。同様に交戦国の権力内に陥った中立国船舶の乗組員は、平時国際法によって保護される。

平和安全法制でも船員の徴用に関する規定は見当たらない。船員に関連する規定はあるが、本章第 2 節第 2 項で論じた通り船舶の徴用システムがなく、海運業者はできる範囲での協力を求められているのみであり、船員の徴用システムもないことから、船員もできる範囲での協力のみを求められていると解すべきであろう。自衛隊による船舶の強制使用に伴って船長と乗組員に対して出される業務従事命令は、船員の徴用と見なされる可能性があるが、あくまでも強制使用対象船舶を運航するためという目的と、自衛隊の行動に係る地域以外の地域でしか有効性を持たないという点に留意すべきである。第二次大戦において我が国が、明治以来の海軍予備員制度に加えて船員の徴用システムを構築するために 3 年間に亘って複数の立法と閣議決定を要したことから、業務従事命令を以って平和安全法制の中に船員の徴用が制度化されている、或いは用意されているとは言い難いことは商船の徴用と同様である。徴用船員を管理する機関も平和安全法制には準備されていない。我が国政府は国民の徴用に関して「平時であると有事であるとを問わず、憲法第 13 条、第 18 条<sup>121</sup>などの規定の趣旨から見て許容されるものではなく、解釈変更の余地はありません」<sup>122</sup>との見解を明らかにしている。それは徴兵制を巡る議論において出され、平和安全法制の整備において再確認された<sup>123</sup>。尚、平和安全法制が活用の対象とする船員は日本人船員に限られる。

### 第 3 項 我が国が実施中の制度

防衛省は海上自衛隊の予備自衛官制度に、海技士を対象とした予備自衛官補（技能）を加えて、2016 年 3 月から運用している<sup>124</sup>。当初は、本章第 2 節第 3 項で論じた「民間船舶の運航・管理

<sup>121</sup> 日本国憲法第 13 条は個人の尊重や幸福追求権等を、第 18 条は苦役からの事由等を規定している。

<sup>122</sup> 内閣官房「国の存立を全うし、国民を守るための切れ目のない安全保障法制の整備について」の一問一答 [問 16]、available at <http://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/anzenhoshouhousei.html> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>123</sup> 1980 年の鈴木善幸内閣は、徴兵制を違憲とする統一見解を閣議決定し、1981 年第 94 回衆議院予算委員会では期間中に何度か「徴兵制度は憲法第 18 条に定める「意に反する苦役」にあたる」旨の発言が内閣法制局長を含む政府側委員からされている。2014 年第 186 回参議院予算委員会で安倍晋三首相は徴兵制の採用を否定した。但し、徴兵制を「意に反する苦役」とする学説に対しては批判があり、学説は定まっていないと考えるべきであろう。肯定派の例としては、野中俊彦・中村睦男・高橋和之・高見勝利『憲法 I 第 4 版』（有斐閣、2006 年）388 頁。批判派の例としては、宮沢俊義『憲法 II 新版』（有斐閣、1971 年）335 頁。

<sup>124</sup> 防衛省『防衛白書 平成 26 年度版』（2014 年）345 頁、図表 IV-2-1-4『予備自衛官などの制度の概要』。防衛省『防衛白書 平成 27 年度版』（2015 年）251 頁、図表 III-1-4-4『予備自衛官などの制度の概要』。防衛省『防

事業」における本事業船員の予備自衛官化が目指されたが<sup>125</sup>、現状は予定人数を大きく下回っているようである。新制度開始以来毎年度、募集人数は一定の規模で推移しているが、応募者は極めて少数であり、2018年度は5級以上の海技士を対象に約20名の採用を予定していたが、合格者は5名であった<sup>126</sup>。海技士である予備自衛官補（技能）からの任用予備自衛官は、2017年度末時点で3名だったとの情報がある<sup>127</sup>。

防衛省は海上自衛隊予備自衛官制度に予備自衛官補（技能）を導入した目的を明らかにしておらず、推測するしかないが、第二次大戦での船員徴用の実態を省みると共に、現代の人権重視の社会環境を勘案した上で、制度設計をしたであろうことには疑いが無い。我が国がこれまで一貫して徴兵を否定してきたことは周知の事実であり、武力攻撃事態において防衛出動下にある自衛隊に船員を徴用する制度を設けることが社会的な承認を得る可能性は極めて小さいと考えることが自然である。つまり、防衛出動で戦闘地域へ出動する艦船の運航要員は自衛官でなければならず、その実現は海技士を予備自衛官化することでなされると結論される。予備自衛官制度は志願制であり徴用制度ではない。つまり、武力攻撃事態において防衛省が船員を徴用することはないと推定される。防衛用に船員徴用が予定されないということは、防衛用の徴用を理由としての民生用船員の減少は生じないということになる。

一方で、防衛省を除く政府機関が武力攻撃事態下での民生用海上輸送を維持する目的で、船員を徴用する可能性は否定できないが、その参考事例は見当たらない。

---

衛白書 平成28年度版』（2016年）197頁、図表II-2-5-4『予備自衛官などの制度の概要』。防衛省『防衛白書 平成29年度版』（2017年）417頁、図表III-3-1-4『予備自衛官などの制度の概要』。防衛省・注(7)394頁、図表III-3-1-4『予備自衛官などの制度の概要』。海上自衛隊の予備自衛官補は2015年までは存在しておらず、2016年以降は継続的に存在している。安倍晋三内閣総理大臣『第190回国会衆議院答弁第149号 内閣衆質190第149号』（衆議院、2016年3月4日）では「海上自衛隊の予備自衛官については、自衛官であった者から採用することが引き続き基本となるが、予備自衛官の採用の対象者を拡大するため、自衛官であった者でなくとも、予備自衛官補として所定の教育訓練を受けた上で海上自衛隊の予備自衛官となることを可能とすることとしている。」と言及されている。また併せて2016年1月31日現在のデータとして、「海技士の資格を有する海上自衛官は679人であり、元海上自衛官である予備自衛官であって海技士の資格を有するものは8人である」ことを明らかにしている。但し、これら海技資格の等級や種別は明らかにされていない。

<sup>125</sup> 防衛省・注(61)1-2頁。防衛省・注(62)1-2と5-7と17頁。防衛省・注(124, 2014) 168頁では、「民間輸送力の積極的な活用に向け、艦船の乗組員としての経験を有する者を含む予備自衛官の活用について検討のうえ、必要な措置を講ずる」と明記されている。これは本事業船員の整備を進める計画を示したものと解される。

<sup>126</sup> 防衛省「予備自衛官補募集要項（技能公募）平成30年度」、*available at* <http://www.mod.go.jp/gsdf/jieikanbosyu/pdf/y/30yobihoginouy.pdf> (Dec. 01st, 2018)。防衛省「平成30年度第1回予備自衛官補（技能公募）採用試験合格者発表」、*available at* <http://www.mod.go.jp/gsdf/jieikanbosyu/goukaku/yobi/30yobijiginou.pdf> (Oct. 20th, 2018)。防衛省「平成30年度第2回予備自衛官補（技能公募）採用試験合格者発表」、*available at* <http://www.mod.go.jp/gsdf/jieikanbosyu/goukaku/yobi/30yobijiginou.pdf> (Dec. 01st, 2018)。比較のために陸上自衛隊予備自衛官補（技能）の状況を見ると、2018年度採用予定数200名に対して合格者272名となっている。尚、2017年度第2回募集での合格者は全国で2名であった。防衛省、「平成29年度第2回予備自衛官補（技能公募）採用試験合格者発表」、*available at* <http://www.mod.go.jp/gsdf/jieikanbosyu/goukaku/yobi/29yobijiginou.pdf> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>127</sup> 海上自衛隊予備自衛官から2018年5月9日と2018年9月27日に聞き取りで得た直接情報である。尚、聞き取り時点で、本事業船舶での訓練は実施されていないという。予備自衛官とはいえ自衛官であるので匿名とする。

## 第4項 小括

法制度上の公平性を考えると、船員の徴用は徴兵を含む国民徴用制度の一形態であると言え、過去の実績はそれを裏付けている。従って徴兵制を採用していない現代の我が国では、船員だけが徴用される制度の成立は考えにくい。又、現在進行形の「民間船舶の運航・管理事業」に見られるように、防衛出動用の用船船舶の乗組員確保には、予備自衛官制度が活用される可能性が極めて高く、船員徴用の実現可能性は極めて低いと考えられる。民生用の船員徴用は、武力攻撃事態において国民生活を維持するために、産業分野或いは業務を指定した上でその業務技術者又は業務従事者を徴用する選択的徴用制度が創設されると仮定すれば、その中の一として実現される可能性は否定できない。しかし現在のところ具体的な議論はなく、徴兵制に関する政府見解の変更や平和安全法制の改正を検討する動きも見られない。従って、武力攻撃事態において我が国が船員の徴用を行う可能性はほぼ無いと言えよう。

## 第4節 まとめ

第二次大戦以降の世界では、主要海軍国間の武力紛争は生起しておらず、従って現代戦における本格的な海戦事例はない。他方で世界では兵器が高性能化し、必然的に高額化と少数化が付随してきている。これらの事実を勘案すると、海戦の継戦期間については推測する以外にないが、短期化傾向と考えることは合理的であろう。さらに、専守防衛を国是とする現代の我が国は領域の拡大を企図しているわけではなく、戦闘地域が我が国の管轄範囲内に限定されるという事実を併せて検討すれば、武力攻撃事態下の我が国においては、防衛出動用の海上輸送需要は第二次大戦に比して少ないと考えられる。他方、人口や経済規模が第二次大戦時に比して増大していることや国際分業が進展していることから、民生用の海上輸送需要が拡大していることは論を俟たない。

第二次大戦までは商船の徴用と船員の徴用は表裏一体であったが、戦後に外航商船の外国籍化と外航船員の外国人化が進展したことで、その関係性は崩れた。さらに外航商船隊の護送は、メリットよりも戦災リスクを高めるという逆効果をもたらすことになった。海上貿易交通を護衛する必要性は低く、さらに自衛隊には商船護送の量的能力は付与されていないと評価できる。内航海運は日本籍船のみで構成されているため、我が国に対して武力攻撃を行っている国からは無条件で敵国船舶と判定される。ゆえに海戦法規に則って即時の拿捕の対象であり、さらに軍事目標の要件を満たしていれば攻撃の対象となろう。

商船の徴用は、防衛出動用と民生用共に内航船が対象となる。民生用海上輸送を目的とする外航商船の徴用可能性は存在するが、その対象となる日本籍外航商船は非常に少ない<sup>128</sup>。一方で、日本人船員の徴用が実施される可能性は極めて低い。我が国の法制度上の困難を除外すると仮定して、防衛出動用或いは民生用の海上輸送に従事する船員の徴用を実現する場合、日本人船員の

<sup>128</sup> 注 16 参照。

大多数を占める内航船員が対象となる<sup>129</sup>。本論第4章第3節で改めて論じるが、外航日本人船員は船長と機関長を主とした職員が圧倒的多数である上に、外航船における全ての船内職位で外国人船員が圧倒的多数を占めている<sup>130</sup>。日本籍外航商船を徴用したとしても、徴用の対象となり得ない外国人船員が乗船を拒否すればそれら徴用船は航海できない。また、日本籍船を徴用しない場合でも、現代の日本商船隊の外国人船員はハイリスクの日本籍船を避けて中立国船舶への乗組みを指向するであろうことから、日本籍船は航海できなくなる配乗リスクを抱えていると言って良い。蛇足ではあるが、外航商船に日本人船員のみで全ての職位を占める日本人全乗を果たすことは、今日では不可能である。

結局、ハード面においては内航船が徴用される可能性があり、外航船が徴用される可能性は極めて低いということになる。ソフト面においては、船員は内航と外航共に徴用される可能性は極めて低い。従って、内航船の徴用も船員が欠けていては意味を持たないため、武力攻撃事態下の民生用海上輸送は徴用ではなく、内航と外航共に海運会社と船員の協力の最大化と経済市場原則に委ねられることになるのであろう。

---

<sup>129</sup> 国土交通省海事局・注(16)165頁。2017年の内航船員数は27,844名、日本人外航船員数は2,221名である。海運以外では漁船員が18,530名、官公署船や港内作業船の船員数が15,478名である。

<sup>130</sup> 国土交通省海事局・注(16)102頁と174頁によれば、2017年の我が国外航商船隊の船腹量は2,458隻であり、日本人外航船員数は2,221名である。外航商船1隻あたりの平均乗組員数を21名とすれば、我が国外航商船隊の海上定員数は51,618名となる。国土交通省海事局『平成29年度 船員需給総合調査結果報告書 2017年10月1日現在』(2018年10月)、available at <http://www.mlit.go.jp/common/001256244.pdf> (Dec. 01st, 2018)、によれば、同年の日本人外航船員の内、海上勤務者数は1,310名おり、予備員を除いた乗組員数は451名である。ゆえに我が国外航商船隊船上における日本人率は0.9%に過ぎない。尚、海上勤務者1,310名の内数は職員1,207名、部員103名である。

## 第4章 現代の海運を取り巻く諸要素

海運を構成する諸要素は多々あるが、本章では武力攻撃事態において海運に影響を与える程度が大きいと思われる要素を現代の外航日本商船隊（本章では単に日本商船隊ともいう）の船隊構成、運航に関する契約、そして船員の3分野に分けて検討する。本論第2章及び第3章では日本商船隊を本論第2章第1節での定義に基づいて「日本籍船で構成されて日本人船員配乗の運航体制にあった商船群」として取扱ってきたが、ここで外航海運に従事する日本商船隊とは我が国外航海運企業が運航する外航商船群をいう。即ち便宜置籍化と外国人船員化が進んだ現代では、国土交通省によっても（それら企業が運航する）「2,000総トン以上の外航商船群」であって、「（それら企業）自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業（自らが設立した外国現地法人を含む）から用船した外国籍船も合わせた概念」と定義されている<sup>1</sup>。つまり、便宜置籍船や単純用船による外国籍船をも広く含む一方で、日本人船員の配乗は考慮されていない。

現代の外航海運は各要素においての多国籍化が進んでおり、航海への利害関係者は世界中に散らばっている。武力攻撃事態における海運を論じる際には、日本商船隊もそういった多国籍化においては例外ではないという事情も十分に考慮されねばならない。一般に商船は、国際法と旗国や沿岸国及び寄港国の法規制に従って運航される。しかし解釈を含む法規の整備は運航の枠を決めるものではあるが、これによって実際の運航が約されるわけでは決してない。現実には輸送需給と経済性、そして何より保険による補償裏付けがなければ商船は配船されないからである。さらには、実際に船上で操船・操機・整備・荷役に従事する船員が自主的な乗船就労をしていなければ商船は1海里とて航行しない。つまり徴用や強制使用を除くのであれば、運航に関する契約が武力攻撃事態における商船の運航を左右する重要な要素の一つとなる。

そこで本章では、日本商船隊の船隊構成を分析し、運航に関する基幹的な契約である用船契約と海上保険さらに船員雇用契約に焦点を当てて論じる。本論では便宜置籍船制度を巡る議論には立ち入らない。なぜなら、本論第1章第2節第4項で述べた通り、本論において必要な船籍区別は武力紛争当事国と中立国、即ち日本籍船か中立国船舶かが興味の対象となっているからである。

尚、我が国法制度における「武力攻撃事態」は我が国独自の定義であり、戦争に関する定義の中でも極めて狭いものと思われる。他方、国際海運における運航に関する契約には、本章において検討するように、戦争に関する定義や意味がいくつか出てくるが、それらには我が国の法制度における「武力攻撃事態」に適用可能、或いは適用可能性を持つ定義や意味が含まれている。

### 第1節 船隊構成

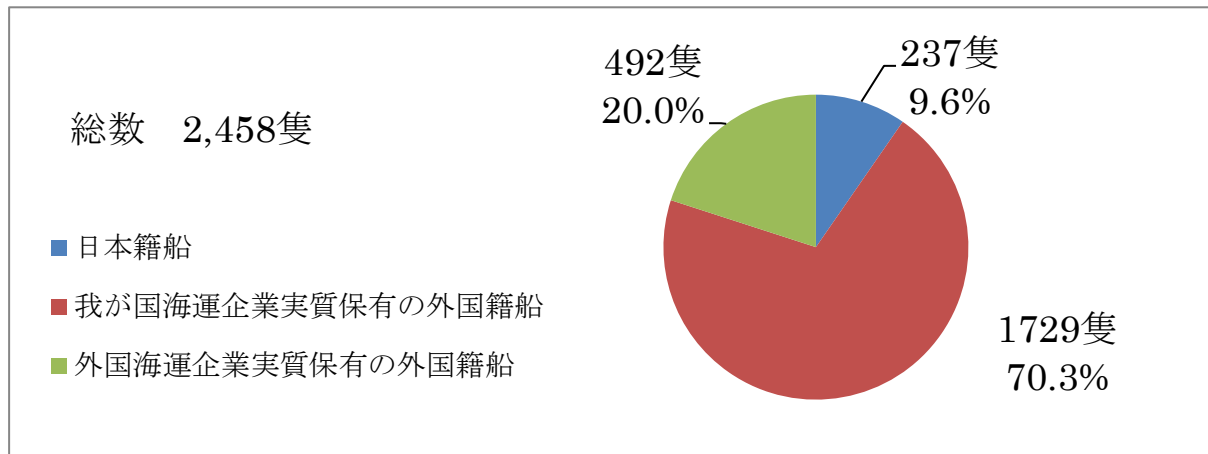
本節では、現代の日本商船隊の構成を船隊規模と船籍、そして航路に分けて検討する。

<sup>1</sup> 国土交通省海事局『海事レポート2018』（2018年）100頁、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001249547.pdf> (Dec. 01st, 2018)。

## 第 1 項 船隊規模

まず外航海運に関して、本論第 3 章第 1 節第 3 項脚注 16 で日本商船隊に占める日本籍船の輸送量割合に触れたが、本項では現代の概念に基づく日本商船隊の規模を明らかにする。

表 1 外航日本商船隊の内訳（隻数）2017 年 6 月末現在



国土交通省海事局『海事レポート 2018』（2018 年）102-103 頁、図表 II-1-28『日本商船隊の構成の変化』、図表 II-1-29『我が国商船隊の船籍国別一覧』と、日本海事広報協会編『日本の海運 SHIPPING NOW 2018-2019』（2018 年）31 頁、図表『日本商船隊の保有形態』を基に筆者作成。

2017 年 6 月末現在の船腹量は 2,458 隻、1 億 7,329 万重量トン（1 億 1,943 万総トン）であった。日本商船隊は一時縮小していたが、近年では 2004 年（1,896 隻、約 1 億重量トン）以来拡大傾向を続け、2012 年に 2,848 隻、約 1 億 9,000 万重量トンに達した。しかしその後は縮小に転じている<sup>2</sup>。統計データの作成者や集計時期によって数字に違いが生じるが、参考値として、2017 年 9 月現在の日本商船隊は世界の船腹量（重量トン数）の 12.1%を占めてギリシャ商船隊に次ぐ世界 2 位である<sup>3</sup>。他方、2017 年末現在の日本籍船（内航船を含む）は世界の船腹量（総トン数）の 2.1%で、船籍国順位としては 10 位であった<sup>4</sup>。尚、日本商船隊の全ての船舶の実質所有を含めた所有権が我が国にあるわけではない。2,458 隻の内の 9.6%にあたる 237 隻は我が国の海運企業が所有する外航日本籍船であるが、70.3%にあたる 1,729 隻は我が国の海運企業が実質所有する外国籍船である。そして 20.0%にあたる 492 隻は外国海運企業が所有若しくは実質所有する外国

<sup>2</sup> 国土交通省海事局・注(1)102-103 頁、図表 II-1-28『日本商船隊の構成の変化』、図表 II-1-29『我が国商船隊の船籍国別一覧』。

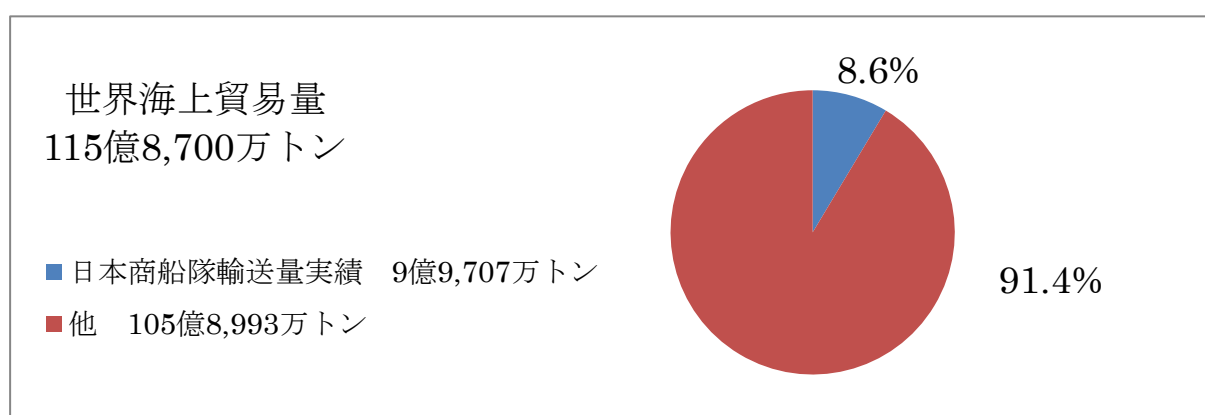
<sup>3</sup> 日本海事広報協会編『日本の海運 SHIPPING NOW 2018-2019』（2018 年）21 と 26 頁、図表『アジア各国の支配船腹量』、図表『世界の国別保有船腹量』、available at [https://www.kaijipr.or.jp/shipping\\_now/pdf/allpage2018.pdf](https://www.kaijipr.or.jp/shipping_now/pdf/allpage2018.pdf) (Dec. 01st, 2018)。

<sup>4</sup> 日本海事広報協会・注(3)21 頁、世界の国別・船種別船腹量図表『船舶登録別船腹量（順位）』。

籍船である<sup>5</sup>。(『表1 外航日本商船隊の内訳(隻数) 2017年6月末現在』参照)

ここで日本商船隊が世界の海上貿易に占める程度を考察する。世界の海上貿易量は概して前年比2%~5%の増加傾向にあり、2017年は115億8,700万トンであった。これは10年前の2007年実績である84億7,900万トンに比して1.37倍となっている。しかし日本商船隊の輸送量実績は2007年が8億3,300万トン、2017年が9億9,707万トンであったことから、世界の海上貿易に占める日本商船隊の積取割合は、2011年の10.2%以来2017年の8.6%へと、漸減傾向に歯止めがかからない状況となっている<sup>6</sup>。(『表2 外航日本商船隊の輸送量 2017年データ』参照)

表2 外航日本商船隊の輸送量 2017年データ



国土交通省海事局『海事レポート2018』(2018年)81と100-101頁、図表II-1-1『世界の主要品目別海上荷動き量』、図表II-1-25『我が国商船隊の輸送量及び運賃収入』、図表II-1-26『世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移』を基に筆者作成。

一方で、我が国の海上貿易に占める日本商船隊の積取割合も分析する。2017年の日本の海上貿易量は輸出入合計で9億3,302万トン(輸出量1億6,516万トン、輸入量7億6,786万トン)であった。それらの内、日本商船隊の輸送量実績は輸出が6,876万トン、輸入が5億1,077万トンであったことから、積取割合はそれぞれ41.6%と66.5%であり、輸出入合計では62.1%となる。この割合は10年以上に亘って大まかには横ばいに推移していると言える<sup>7</sup>。尚、日本籍船に限定すれば輸出が164万トン、輸入が1億4,150万トンであったことから、積取割合はそれぞれ1.0%と18.4%であり、輸出入合計では15.3%であった。三国間輸送<sup>8</sup>における輸送需要量を世界の海上

<sup>5</sup> 日本海事広報協会・注(3)31頁、図表『日本商船隊の保有形態』。

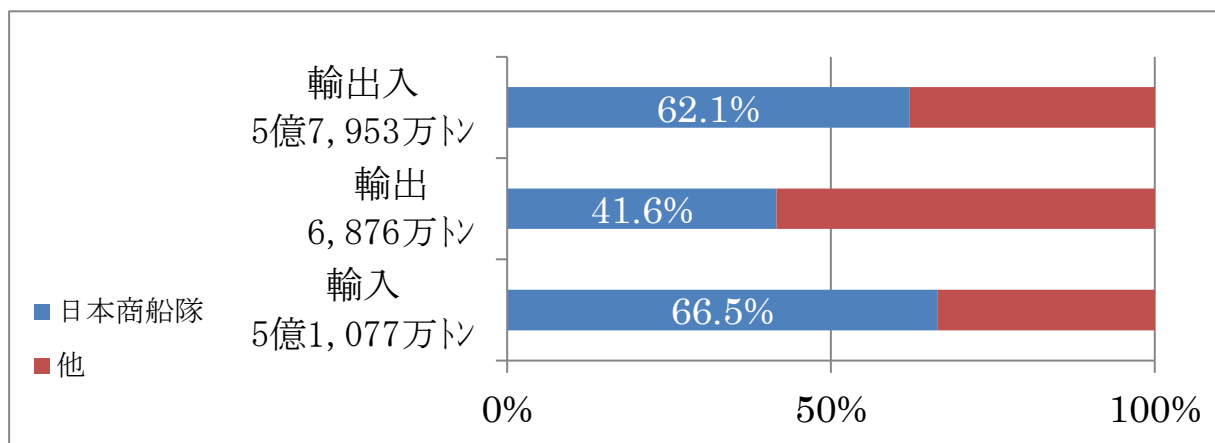
<sup>6</sup> 国土交通省海事局・注(1)81と100-101頁、図表II-1-1『世界の主要品目別海上荷動き量』、図表II-1-25『我が国商船隊の輸送量及び運賃収入』、図表II-1-26『世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移』。国土交通省海事局『海事レポート2017』(日経印刷、2017年)108頁、図表II-1-26『世界の海上荷動きに占める我が国商船隊の輸送量の割合の推移』。

<sup>7</sup> 国土交通省海事局・注(1)97と100-102頁、図表II-1-21『我が国の品目別海上貿易量及び貿易額』、図表II-1-25『我が国商船隊の輸送量及び運賃収入』、図表II-1-27『日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移』。

<sup>8</sup> 積地・揚地とも日本以外の国である輸送。国土交通省海事局・注(1)100頁。

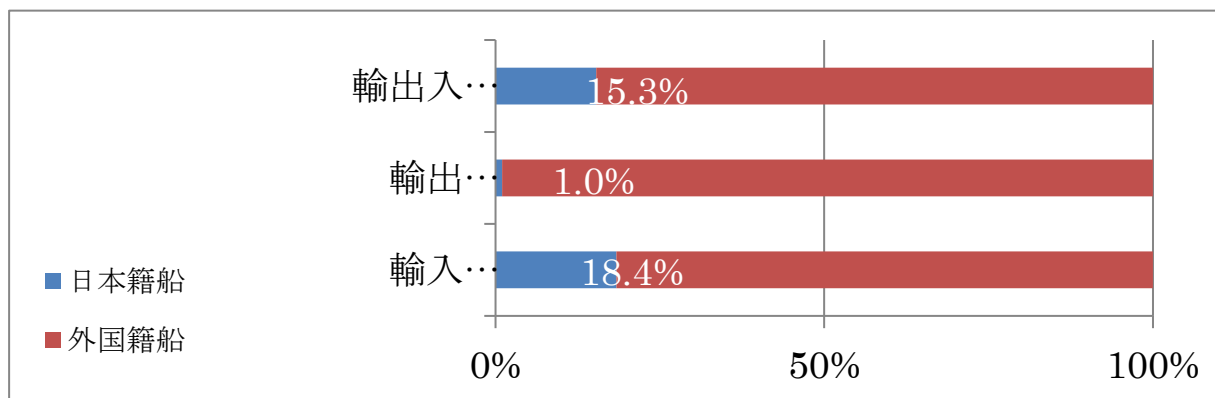
貿易量と我が国の輸出入量の差とすれば、それは 106 億 5,398 万トンとなる。日本商船隊の三  
 国間輸送量が 4 億 1,754 万トンであったことから、我が国を除く世界の輸送需要量に占める日本商  
 船隊による積取割合は 3.9%と算出される。(『表 3 我が国の海上貿易に占める日本商船隊の積取  
 割合 2017 年データ』と『表 4 我が国の海上貿易に占める日本籍船の積取割合 2017 年デー  
 タ』参照)

表 3 我が国の海上貿易に占める日本商船隊の積取割合 2017 年データ



国土交通省海事局『海事レポート 2018』(2018 年) 97 と 100-102 頁、図表 II-1-21 『我が国の品目別海上貿易量  
 及び貿易額』、図表 II-1-25 『我が国商船隊の輸送量及び運賃収入』、図表 II-1-27 『日本籍船・外国用船別輸送量及  
 び積取比率の推移』を基に筆者作成。

表 4 我が国の海上貿易に占める日本籍船の積取割合 2017 年データ



国土交通省海事局『海事レポート 2018』(2018 年) 97 と 100-102 頁、図表 II-1-21 『我が国の品目別海上貿易量  
 及び貿易額』、図表 II-1-25 『我が国商船隊の輸送量及び運賃収入』、図表 II-1-27 『日本籍船・外国用船別輸送量及  
 び積取比率の推移』を基に筆者作成。



つまり日本商船隊の主たる業務は、我が国の輸出入貨物の海上輸送を担っていることと言えよう。特に生命線<sup>9</sup>と称される海上輸入に関してはその7割弱を日本商船隊が担い続けている。日本商船隊による三国間輸送量（4億1,754万トン）が輸入輸送量（5億1,077万トン）の8割を越す程度の規模を持っているとはいえ<sup>10</sup>、総体としての我が国外航海運業界は、三国間輸送で大きなシェアを狙う業界ではないと言えることができる。

尚、2017年の日本商船隊輸送量実績を船腹量（重量トン数）で割ると、年間平均航海数が求められる。ここで年間平均航海数を6航海と仮定すると<sup>11</sup>、2017年の日本商船隊総航海数、即ち延隻数は14,748隻（航海）となる。

次に内航海運の船隊規模を論じる。2017年度末現在の内航商船隊は平均727総トンの小型船5,223隻で構成されている。100総トン未満が最も多く、400～500総トン未満がそれに次ぐ。この2クラスで過半数の隻数となり、500総トン未満の隻数は全体の78.3%を占めている。平均総トン数は10年前の2007年度末の602トンに比して1.2倍と大型化しており、大型化傾向は20年ほど継続している。船隊の合計総トン数は約380万総トンで大まかには横ばいに推移している。平均総トン数の増加に反比例して減少を続けてきた隻数は最近5年ほど横ばいとなっており、歯止めがかかりつつある<sup>12</sup>。

2016年度の我が国の国内輸送貨物量における内航海運の割合は、トンキロベースで4,130億6,500万トンキロの内の1,804億3,800万トンキロで43.7%である。輸送重量は47億8,785万トンの内の3億6,449万トンで7.6%に過ぎないが、平均輸送距離は495kmで航空輸送に次ぐ。品目別では国内輸送貨物総量の内、トンキロベースで、石油製品やセメントの9割弱と金属の6割を占めるが、雑貨のシェアは1割強に過ぎない。鉄道や航空は輸送距離が長いものの、輸送重量が極めて少ない。国内貨物輸送は自動車による陸運輸送と内航海運で二分されていると言ってもよく、近年のトンキロベースシェアは2009年度の32.1%を底として、内航海運が増加傾向を維持している<sup>13</sup>。

<sup>9</sup> 日本海事広報協会・注(3)24と26頁、図表『主な資源の対外依存度』、図表『わが国の貿易に占める海上貨物の割合』。我が国の衣食住に欠くことのできない資源の輸入依存度の高さと、貿易の99.6%を海運が担っている実態に則している。

<sup>10</sup> 日本海事広報協会・注(3)29頁、図表『日本商船隊の輸送量推移』。2017年の日本商船隊の輸送量内訳は輸出・輸入・三国間の順に、6.9%・51.2%・41.9%である。

<sup>11</sup> 重量トンは貨物積載可能量ではない。燃料・潤滑油・バラスト・清水・予備品船用品・食糧・船員その他運航に必要な重量をも含んでいる。そのため、貨物積載量は主として燃料搭載量に大きく左右される。ここでは2017年の日本商船隊輸送量実績（9億9,707万トン）を船腹量（1億7,329万重量トン）で割った値である5.7にそれら要素による貨物積載量減少を加味して6とした。

<sup>12</sup> 国土交通省海事局・注(1)129と133-134頁、図表II-1-61『内航船舶の推移』、図表II-1-67『内航船の船型別船腹量』。

<sup>13</sup> 国土交通省海事局・注(1)126-128と132頁、図表II-1-56『輸送機関別シェア（2016年度：トンキロベース）』、図表II-1-57『輸送機関別貨物輸送量の推移』、図表II-1-58『輸送品目別シェア（2016年度）』、図表II-1-64『内航貨物輸送量の推移』。陸運（自動車）・陸運（鉄道）・航空輸送の順に国内貨物輸送実績をトンキロ（シェア）／重量（シェア）／平均輸送距離で見ると、2,103億1,600万トンキロ（50.1%）／43億7,827万トン（91.45%）／48km・212億6,500万トンキロ（5.3%）／4,409万トン（0.9%）／482km・10億4600万トンキロ（0.3%）／100万トン（0.02%）／1,046kmである。陸運（自動車）は国内輸送貨物の9割の貨物重量を担うが、主として近距離輸送手段であり、陸運（鉄道）は内航海運と同程度の長距離輸送を担うが、貨物重量シェアは1%に満たない。航空輸送は内航海運の倍以上の距離を輸送するが、輸送可能重量は無視できる程度と言える。

つまり、内航海運は大量に長距離を輸送できるという輸送効率の高さや環境負荷の低さ、貨物のサイズや梱包状況の自由度の高さ等を活かして、国内貨物輸送においては自動車と並ぶ二本柱を形成しており、鉄道や航空では代替できない存在である。しかし新造船建造が進まず、船齢構成は悪化しており、14歳以上の高齢船隻数が71%を占めるに至っている<sup>14</sup>。

内航船は総トン数と重量トン数が大きく異なることや、運航形態が航行区域（平水、沿海、近海に区分される）で大きく異なることから、年間平均航海数の算出が有効性を持つか否か判然としないが、本論での外航との比較のための参考値として計算すると、96航海となる<sup>15</sup>。

## 第2項 船籍

内航海運はカボタージュ規制<sup>16</sup>によって、全て日本籍船であるので、本項では外航海運について述べる。

2017年の日本商船隊において日本籍船は237隻（日本商船隊内割合9.6%）、3,172万重量トン（同18.3%）、2,000万総トン（同16.7%）であった（『表5 外航日本商船隊に占める日本籍船の割合 2017年データ』参照）。縮小傾向の日本商船隊の中で、日本籍船は日本籍船増加政策<sup>17</sup>の

<sup>14</sup> 国土交通省海事局・注(1)135頁、図表II-1-69『船種別新造船隻数の推移』、図表II-1-70『船齢構成の推移』。

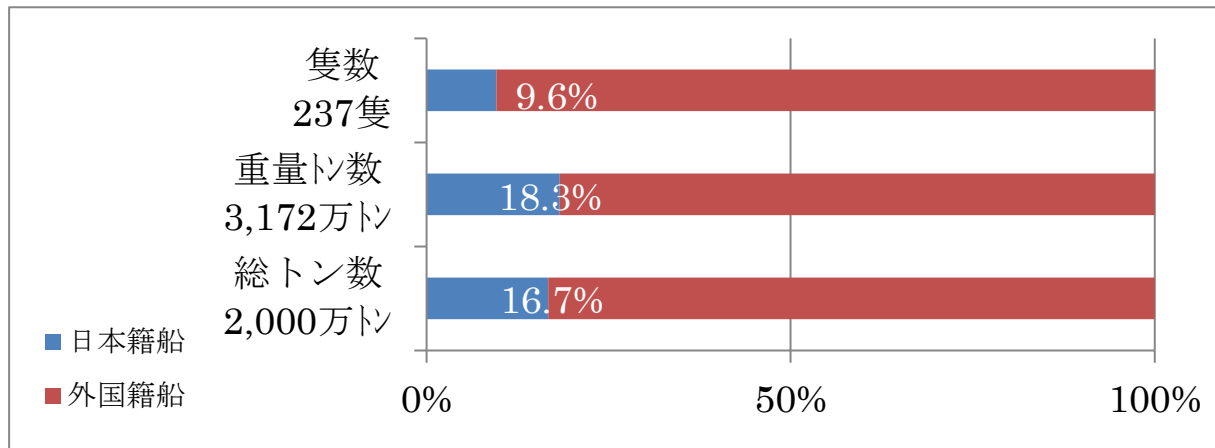
<sup>15</sup> 船型によって総トン数と重量トン数の差異がまちまちであり、平均推定が困難であるため、ここでは差が無いものと仮定し、輸送重量（3億6,449万トン）を隻数（5,223隻）と平均総トン数（727トン）で割ったものを平均航海数とした。

<sup>16</sup> 船舶法（明治32年法律第46号 2018年5月25日改正公布）第3条。自国内での貨物・旅客の輸送を自国籍船に限定する制度。カボタージュとは沿岸貿易を指し、外国船舶に対して自国の港と自国の他の港との間の人物・物資の輸送を禁止する規制をカボタージュ規制という。国際的慣行であり、かつ世界共通の要件及び規則である。内航海運輸送量の多い諸国はいずれも厳しいカボタージュ規制を運用している。内航船と外航船には課税や配乗等に関して全く異なるコスト構造が形成されているため、カボタージュ緩和は内航海運に対する差別措置となるばかりではなく、外国人船員の導入となることから移民政策へと議論が及ぶ。沿岸の海上安全や災害対応、安全保障の確保の面等からカボタージュを守るために内航海運があるのであって、内航海運を守るためにカボタージュがあるのではない。それゆえに、アメリカや中国をはじめカボタージュ規制国は強化することはあっても緩和する動きは全く見られない。羽原敬二「わが国の経済安全保障政策の強化と海上運送事業」ノモス27巻（2010年12月）25-41頁。水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』（有信堂、1994年）55頁。

<sup>17</sup> トン数標準税制（外航海運企業に課される法人税につき、実際の利益ではなく、船舶のトン数を基準として一定のみなし利益を算定する課税標準の特例。国土交通省交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会「安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について 中間とりまとめ」（2007年6月）による定義）の枠組の中で、国家非常時に際して国が海上運送法第26条の航海命令を発した場合にそれを優先的に適用される日本船舶及び準日本船舶を、確保し増加させておくことを海運会社に義務づける政策。経済安全保障に必要な我が国の管轄権が及ぶ外航商船を450隻としており、2016年に日本船舶は219隻、準日本船舶は55隻に増加したが、2022年にそれぞれ289隻と126隻、合計415隻へと拡大する目標が立てられている。しかし、本政策及び海上運送法の航海命令が対象とする国家非常時は国内外での事故や災害或いは治安悪化等を指しており、平和安全法制の定める武力攻撃事態、武力攻撃予測事態及び緊急対処事態並びに重要影響事態は対象としていない。本政策の効果で日本籍船が増加しても、それらの船舶は武力攻撃事態においては何の義務も負っていない。ゆえに、議論の散逸を防ぐため、本論では本政策を論じない。日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（国土交通省告示第326号2013年3月30日）2(5)。国土交通省交通政策審議会第35回海事分科会資料3「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針（変更案）」（2018年2月5日）2-5頁、available at <http://www.mlit.go.jp/common/001220681.pdf> (Dec. 01st, 2018)。国土交通省交通政策審議会第35回海事分科会参考資料1-2（2018年2月5日）7頁、available at <http://www.mlit.go.jp/common/001220679.pdf> (Dec. 01st,

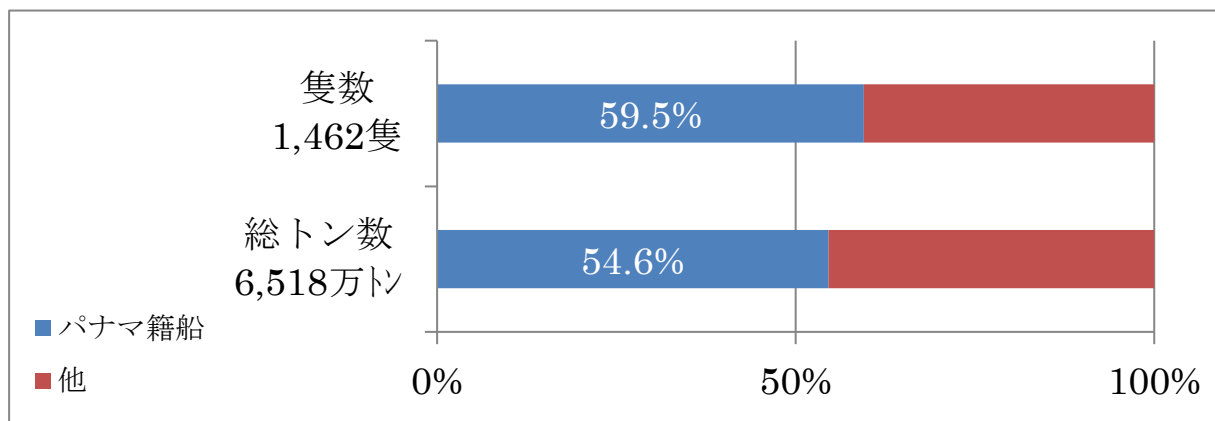
効果によって 2007 年の 92 隻を底として漸増を続けているが、隻数よりも重量トンの増加率が高く、大型船への偏重傾向が明らかである<sup>18</sup>。

表 5 外航日本商船隊に占める日本籍船の割合 2017 年データ



国土交通省海事局『海事レポート 2018』（2018 年）102-103 頁、図表 II-1-28『日本商船隊の構成の変化』、図表 II-1-29『我が国商船隊の船籍国別一覧』を基に筆者作成。

表 6 外航日本商船隊に占めるパナマ籍船の割合 2017 年データ



国土交通省海事局『海事レポート 2018』（2018 年）102-103 頁、図表 II-1-29『我が国商船隊の船籍国別一覧』を基に筆者作成。

2018)。

<sup>18</sup> 国土交通省海事局・注(1)102-103 頁、図表 II-1-28『日本商船隊の構成の変化』、図表 II-1-29『我が国商船隊の船籍国別一覧』。

2,221 隻、1 億 4,157 万重量トンを数える外国籍船は、パナマ籍船が 1,462 隻 (同 59.5%)、6,518 万総トン (同 54.6%) で過半を占めている。隻数と総トン数の割合の違いから、パナマ籍船は小型船も取り込んでいると言える (『表 6 外航日本商船隊に占めるパナマ籍船の割合 2017 年データ』参照)。日本籍船とパナマ籍船を合せると隻数と総トン数ともに日本商船隊の約 7 割を占めている。残る 3 割を船籍別に見ると、隻数ではリベリア、シンガポール、マーシャル諸島、香港、バハマの順であり、総トン数ではリベリア、シンガポール、マーシャル諸島、バハマ、香港の順となっている<sup>19</sup>。尚、日本商船隊の外国籍船は便宜置籍船でのみ占められているわけではない。2016 年には日本商船隊の外国籍船は 2,192 隻で、船籍国は 34 ケ国あったが、便宜置籍国とその可能性のある国を除けば、ギリシャ、アメリカ、イギリス、ノルウェー、イタリア、インド、タイ、韓国、マレーシア、中国、ベトナム、ポルトガル、オランダ、インドネシア、デンマーク、ブルネイ、南アフリカ、ドイツの 18 ケ国を挙げることができ、その合計隻数は 64 であった<sup>20</sup>。

日本商船隊全体を船種別に見ると、隻数ではばら積み船 (866 隻)、自動車専用船 (344 隻)、フルコンテナ船 (265 隻)、一般貨物船 (231 隻)、化学薬品船 (201 隻)、油送船 (147 隻)、LPG 船 (122 隻)、チップ専用船 (93 隻)、LNG 船 (39 隻) の順であり、総トン数ではばら積み船 (4,749 万トン)、自動車専用船 (1,782 万トン)、フルコンテナ船 (1,641 万トン)、油送船 (1,460 万トン)、LNG 船 (447 万トン)、チップ専用船 (407 万トン)、LPG 船 (253 万トン)、化学薬品船 (239 万トン)、一般貨物船 (223 万トン) の順となっている。フルコンテナ船と油送船及び LNG 船は大型船で、一般貨物船と化学薬品船及び LPG 船は小型船を主として構成されている<sup>21</sup>。

尚、2017 年のデータと 5 年前の 2012 年のデータと比較すれば、船籍国シェアとしてはパナマが減少傾向にあるとはいえ、過半を占める圧倒的な割合は変わっていない。総体的に、船籍国と船種別の割合は大きな変化なく、安定的に推移していると言えよう<sup>22</sup>。

前項では、我が国の海上貿易における日本商船隊の積取割合が輸出と輸入で大きく異なることが示されたが、本項で述べた船種別構成がその原因を明らかにしている。日本商船隊の 3 分の 1 を占めるばら積み船は、主として石炭や鉄鉱石等の鉱物や穀物のようなばら積み食料を輸送する。つまり、資源エネルギーや食品原材料となる基幹的食糧の輸入に最適化された船種が日本商船隊を形成しており、輸出にも使用される船種は例外を除けば、自動車専用船とフルコンテナ船及び一般貨物船しかない。尚、日本籍船が専ら輸入に使用されるばら積み船や油送船といった大型船に偏重していることは、輸出積取において日本籍船が無視できる程度の存在でしかないという結果を生んでいる<sup>23</sup>。

<sup>19</sup> 国土交通省海事局・注(1)102-103 頁、図表 II-1-29 『我が国商船隊の船籍国別一覧』。

<sup>20</sup> 日本船主協会統計データ「船籍国別構成」、available at <https://www.jsanet.or.jp/data/pdf/2017data40-7.pdf> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>21</sup> 国土交通省海事局・注(1)104 頁、図表 II-1-30 『我が国商船隊の船種別一覧』。

<sup>22</sup> 国土交通省海事局『海事レポート 2013』(日本海事広報協会、2013 年) 102 頁、図表 II-1-29 『我が国商船隊の船籍国別一覧』、図表 II-1-30 『我が国商船隊の船種別一覧』。

<sup>23</sup> 国土交通省海事局・注(1)100-101 頁、図表 II-1-25 『我が国商船隊の輸送量及び運賃収入』、図表 II-1-27 『日本籍船・外国用船別輸送量及び積取比率の推移』。

### 第3項 航路

内航海運は専ら海上国内輸送に従事しているので、本項では外航海運の航路について検討する。

初めに、世界の海上貿易輸送全体を俯瞰してみる。原油は中東から中国・日本・韓国・台湾といった極東へ向かう航路が圧倒的に大きい。アフリカから欧州や、中東から東南アジア・大洋州、中南米から北米、中東から欧州、或いは中東から北米といった航路も存在感を持っている。鉄鉱石は豪州北西岸から中国と中南米から中国へ向かう航路が圧倒的に大きく、豪州北西岸から日本・韓国・台湾へ向かう航路がそれに次ぐ。中南米からは欧州と日本・韓国へも航路が伸びている。南アフリカ・インド・ロシア・北米も輸出地域である。製鉄用の原料炭は豪州東岸から極東へ向かう航路が最も大きく、インド向けがそれに次ぐ。北米西岸から極東向けも存在感がある。発電用その他用途向けの一般炭は豪州東岸と東南アジアから極東へ最も大きな航路が伸びている。その他、北米・南米・南アフリカからも欧州やアジアへ向かう航路が伸びている。穀物は北米と南米から東アジアへ向かう航路が圧倒的に大きい。北米・南米・豪州・ロシアを輸出地域として、アジア・欧州・アフリカへ至る航路が網の目のように存在する<sup>24</sup>。

次に、我が国の海上貿易航路を重量ベースで見してみる。輸出はアジア・大洋州・北米・中東・中南米・欧州・アフリカが順に占めているが、アジアが7割を占めていることと、アフリカが少ないことが特徴となっている。輸出品目で最も多いのは鉄鋼製品である。反面、輸入を見ると、大洋州と中東がそれぞれ3割ずつを占めており、輸入品目がエネルギー資源に偏重していることが明らかである。残り4割の中ではアジアが最も多く、次いで中南米・北米・欧州・アフリカとなっている。輸入品目は石炭・原油・鉄鉱石・LNG・穀物・チップ・LPGが多い。さらに海上貿易量をコンテナ貨物とそれ以外に分けてみると、輸出においては、欧州向けはコンテナ貨物に偏重し、大洋州向けは逆であることが特徴的である。輸入においてはコンテナ貨物のシェア6割がアジアであり、北米と欧州がそれに次いで3地域で9割を占めることが特徴となる。ここで述べた現代の我が国の海上貿易の特徴や傾向は、少なくとも最近15年は不変となっている<sup>25</sup>。

日本商船隊は我が国の輸入及び輸出さらには三国間輸送でこれらの航路に就航しており、南北太平洋とインド洋を主要海域として、南北大西洋や地中海とそれらの付属海でも航海している。本論第3章第1節第3項で述べた通り、我が国の海上貿易航路は我が国周辺海域だけでも、北米、中米、南米、東豪州、西豪州、太平洋経由の東南アジア、南シナ海経由の東南アジア、極東ロシア、韓国、中国、太平洋島嶼諸国へと全方位に向かって伸びている。

<sup>24</sup> 国土交通省海事局・注(1)91-94頁、図表 II-1-14『世界のばら積み船主要貨物の主要トレード』、図表 II-1-15『主要航路の荷動き(2016年)《原油・鉄鉱石》』、図表 II-1-16『主要航路の荷動き(2016年)《原料炭・一般炭》』、図表 II-1-17『主要航路の荷動き(2016年)《穀物》』。

<sup>25</sup> 国土交通省海事局・注(1)97-100頁、図表 II-1-21『我が国の品目別海上貿易量及び貿易額』、図表 II-1-22『我が国の地域別海上貿易量の推移』、図表 II-1-23『我が国の海上貿易量の地域別シェア(コンテナ貨物)(2017)』、図表 II-1-24『我が国の海上貿易量の地域別シェア(不定期船貨物)(2017)』。国土交通省海事局『海事レポート平成24年版』(日本海事広報協会、2012年)84-86頁、図表 II-1-21『我が国の品目別海上貿易量及び貿易額』、図表 II-1-22『我が国の地域別海上貿易量の推移』、図表 II-1-23『我が国の海上貿易量 コンテナ貨物(平成23年)』、図表 II-1-24『我が国の海上貿易量 不定期船貨物(平成23年)』。

## 第4項 小括

第二次大戦において日本商船隊は内航と外航共に壊滅したが、その内容は本論第1章第2節第2項脚注52で触れた通り、100総トン以上の商船では、当初保有量634万総トン（2,529隻、平均2,507総トン）と戦時中の増加量372万総トン（約2,000隻、平均1,860総トン）の合計1,006万総トン（約4,500隻、平均2,236総トン）の84%（総トン数換算）にあたる843万総トン（約2,500隻、平均3,372総トン）を被撃沈によって喪失したものである。それに比して、現代の日本商船隊は2,000総トン以上の外航船隊が1億1,943万総トン（2,458隻、平均4.9万総トン）、内航船隊（データ集計上のトン数制限はない）が380万総トン（5,223隻、平均727総トン）、内外航合計では1億2,323万総トン（7,681隻、平均1.6万総トン）である。平時の日本商船隊全体の比較では戦前のおよそ19倍（3倍、6倍）の規模となっている<sup>26</sup>。尚、内外航日本籍船に限定すると2,380万総トン（5,460隻、平均4,359総トン）となる。一方で、外航日本籍船は資源エネルギー輸入航路に広く分布しており、その限りにおいて、航路や船位の偏在は考えにくい。

外航日本商船隊を護送するとしてもその対象船舶はあまりにも多く、又、日本籍船のみに限定しても、輸送力の維持という点ではあまり意味がない。日本商船隊の我が国の海上貿易量における積取比率は、輸出入合計で6割に過ぎず、日本籍船に限定すれば1割に過ぎないという点にも留意すべきである。本論第3章第1節第3項で論じたが、内航船の船団化は不可能である。そして、外航日本籍船の船団化は実現性が疑わしく、海域や日時を極めて限定することでしか直接護衛は実現できないと思われる。それほどの苦勞をしてまで、外航日本籍船を護衛することに意義を見出せるのであろうか。我が国の海上貿易量の1割程度の護衛ですら困難であることが現実と思われる。

## 第2節 運航に関する契約

本節では商船の運航に関する契約について論じる。商船の運航自体にはいくつかの契約が必須である。核となるものは用船契約であり、補償を担保するものは海上保険ということになる。

### 第1項 用船チェーン

一般に商船の運航に際しては、船舶所有者である船主（owner）を起点とする用船チェーン（charter chain）が形成される。船主は船舶を用船者（charterer）に貸し出して、その対価としての用船料（hire）を得る。用船者は当該船舶を他の用船者に又貸しすることもでき、これを再用船（sub-charter）という。原則として、再用船には次数の制限がないため、チェーンが長く伸

<sup>26</sup> 第二次大戦のデータは内外航問わず100総トン以上の商船であり、現代のデータは外航2,000総トン以上、内航は100総トン未満も含むものである。データの対象が異なるため、あくまでも参考値に過ぎない。

びていくこともあり得る。チェーン末端の用船者は荷主との間で貨物輸送契約を結ぶことになるが、商社が仲介することも多い。尚、用船者が船舶を再用船に出す場合、上流側の用船者は **disponent owner**（管理船主或いは用船船主）と呼称される。

用船者が船舶を所有している場合であれば、用船チェーンにおいて船主と用船者が同一人であると考えれば良い。一般的に船舶の国籍は船主の国籍に準じるため、便宜置籍船の船主は各便宜置籍国に所在することになる。しかし多くの場合、船主とは登記上の存在に過ぎず、例えば日本商船隊の 6 割の船舶の旗国であるパナマは船主に対して、自己の利益を代表し船舶登録に関して通知を受ける弁護士又は法律事務所をパナマで任命しておくことのみを求めている<sup>27</sup>。それらは実体の無い存在ではあるが正式な船主であり、登録船主及び名目船主等と呼称される。登録船主を設立した船主実体は受益国に存在し、こちらは受益船主、或いは実質船主と呼ばれている。尚、本章第 1 節第 2 項で述べたように、日本商船隊の旗国は我が国以外に 34 ヶ国あるが、その内の少なくとも 18 ヶ国は実際には便宜置籍国ではなく、実体を伴っているという点については留意すべきである。

登録船主は船舶の運航上の管理業務を担う船舶管理会社と契約を結び、船員を配乗するために船員配乗会社とも契約を結ぶ。船舶管理会社と船員配乗会社は同一の会社となっている場合もある。また、いずれか或いは両方が受益船主と同じ場合もあり、船舶管理会社と受益船主が同一人である船舶は、船主の自社管理船と呼称される。現代の船舶管理会社と船員配乗会社は国境を越えた企業活動をしている。統計データは見当たらないが、実際に多くの外国企業が日本商船隊の管理業務に参入しており<sup>28</sup>、国内船舶管理会社の減少と淘汰、そして業務契約の海外流出が指摘されている<sup>29</sup>。

日本商船隊において、大手の外航海運企業は船主として自社船舶を保有すると同時に、用船者として自社船隊よりも大規模な用船船隊を運航しており、オペレーターと呼称されている。その用船船隊に船舶を供給している国内船主は海運市場で荷主を探して配船するオペレーター業を行わないか、行ったとしても極めて小規模なものにとどまっており、所有船舶を用船に出して用船料を得る船主業と船舶管理業或いは船員配乗業に特化している。それゆえに、オーナーと呼称されている。

『図 1 用船チェーンの例』に示した用船チェーンの場合、国内大手外航海運企業の外観<sup>30</sup>を

<sup>27</sup> 水上・注(16)154 頁。

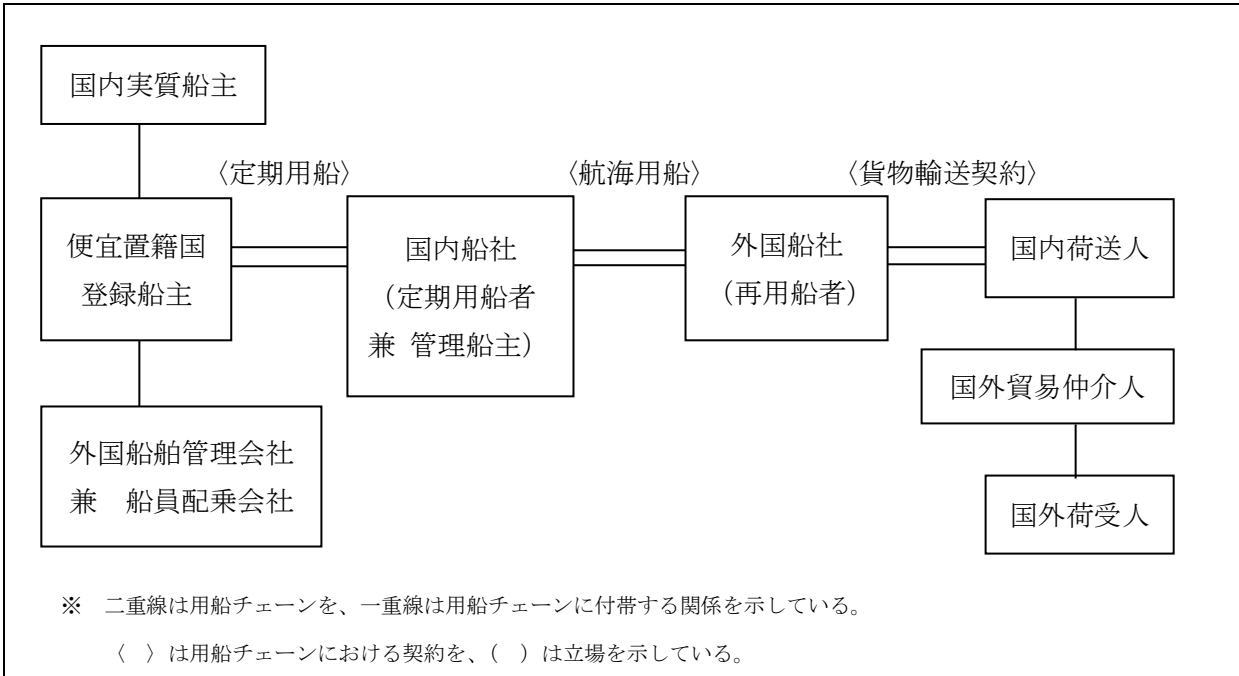
<sup>28</sup> 日本海事新聞社主催「2017 船舶管理セミナー in 今治」（2017 年 11 月 28 日）。日本海事新聞第 2 部『船舶管理特集』号（2017 年 11 月 24 日）。「船舶管理業強化で日本船主をサポートへ」KAIUN（海運）No.1066（2016 年 7 月）82-83 頁。城川三次郎「巻頭インタビュー “自ら船を管理する” 価値観を持つ船主と確かな信頼関係をつくりたい」KAIUN（海運）No.1075（2017 年 4 月）16-18 頁、によれば、ドイツのベルンハルトシュルテシップマネージメント社は 2008 年に日本支社を設立し、2017 年 3 月現在で日本船主と契約している管理船は約 60 隻あり、内 6 隻は日本籍船であるという。逆に、外国船舶管理会社を起用しない国内船主の例として、瀬野洋一郎「巻頭インタビュー 船舶管理が何より大事であることを船主は忘れてはならない」KAIUN（海運）No.1070（2016 年 11 月）20-23 頁。

<sup>29</sup> 「クローズアップ 4 邦船の自社管理体制が強化・洗練 船種別管理の深化や、課題克服へ対策」COMPASS220 号（2017 年 7 月）10 頁。

<sup>30</sup> 商船は煙突の塗装（funnel mark）で支配船社を明示している。長期の定期用船の場合は、定期用船契約書の用船者船体色塗装条項（charterers' colors clause）に基づいて、定期用船者の社色が採用されることが一般的である。

施した、外国人船員全乗の便宜置籍船が国内港湾で積荷をして、国外荷受人の指定する外国揚地へ向けて貿易航海を行う。尚、航海指示書（sailing instruction）は図中では外国船社となっている再用船者から船長へ直接的に出される<sup>31</sup>。このチェーンにおいては船主と再用船者及び貿易仲介人の三者が外国企業であり、船舶管理と船員配乗も外国企業が請け負うことになる。用船チェーンは様々な組み合わせと長さでその都度形成され、外国企業の関与程度も様々である。今や日本商船隊は、輸送契約チェーンである用船チェーンそのものが国内企業のみで形成されることは少なく、多国籍チェーンであることが常態となっており、日本籍船といえども例外ではない。これら外国企業は運航に関する利害関係者であり、武力攻撃事態における運航に大きな影響を及ぼすことになる。

図 1 用船チェーンの例



筆者作成

第 2 項 用船契約

商船は契約に基づいて用船に供されるが、その契約を用船契約という。前項図 1 で例示した用船チェーンにおいては、登録船主と定期用船者の間で定期用船契約（time charter）が締結されており、再用船に際しては航海用船契約（voyage charter）が締結されている。前者は乗組員の配乗された船舶を、合意された「ある特定の期間」に亘って用船し、後者は「ある特定の航海の

<sup>31</sup> 定期用船者は船長に対して、「再用船に出す」旨の再用船航海指示書（TC-out sailing instruction）を発する。もちろん、再用船航海ではない、定期用船航海の場合は定期用船者が航海指示書を出す。



ために」航海単位で用船する契約である<sup>32</sup>。主な用船形態としては他に裸用船契約（bareboat charter）がある。それは主にファイナンス目的で行われ、船舶の占有と支配は用船者であって、用船者が乗組員の雇用を行って独自に船舶をコントロールする<sup>33</sup>。日本商船隊ではマルシブ制度<sup>34</sup>の基本要素として、日本籍船に外国人船員を配乗するための船主サイドの内的な手続きにおいて使用されてきた。現代の日本商船隊で用いられている海運市場における営業用の用船契約は、定期用船契約と航海用船契約が主体となっている。

用船契約書（charter party）は標準書式を以って交わされるが、標準書式にはいくつかの種類がある。ここでは代表的な定期用船契約書書式である“BIMCO<sup>35</sup>, Time Charter Government Form Approved by the New York Produce Exchange: November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946”（NYPE1946）<sup>36</sup>を中心に、武力攻撃事態に係る用船契約の条項を検討する。尚、他の定期用船契約書書式として、BALTIME1939<sup>37</sup>、NYPE1993<sup>38</sup>、NYPE2015<sup>39</sup>、BOXTIME<sup>40</sup>、SUPPLYTIME<sup>41</sup>、SHUTIME<sup>42</sup>、SHELLTIME<sup>43</sup>、

<sup>32</sup> 松井孝之『設問式 定期備船契約の解説（全訂版）』（成山堂、2012年）1頁。

<sup>33</sup> 松井・注(32)1頁。逸見真「便宜置籍船の法構造とその問題点」『国際船舶の日本籍船化とその手続に関する研究報告書』（日本海事代理士会、2012年3月）161-162頁。逸見は裸用船契約を主として裸用船登録制度（二重船籍制度）に関連付けて論じている。

<sup>34</sup> 日本籍船の海外貸渡方式（マルシブ方式）による混乗制度。日本法人等が所有する船舶を、外国法人等に裸用船契約で貸渡し、当該外国法人が外国人船員を乗組ませたものを、貸渡人たる日本法人等が定期用船契約でチャーターバックしたもの。1990年から実施された制度で、日本籍船の外航海運市場におけるコスト競争力の回復を図り、便宜置籍化に歯止めをかけることを目的とした。日本籍船への外国人船員の配乗を実現するために制度設計されたが、当時の日本籍船は船舶職員法で日本人職員配乗義務を課されていたため、外国人船員化は限定され、国際競争力は回復されなかった。日本籍船の減少と便宜置籍化に歯止めはかからず、本制度は形骸化した。尚その後、船舶職員法は改正されて日本籍船への日本人船員配乗義務は撤廃された。日本船主協会海運雑学ゼミナール 159、available at [https://www.jsanet.or.jp/seminar/text/seminar\\_159.html](https://www.jsanet.or.jp/seminar/text/seminar_159.html) (Dec. 01st, 2018)。外航船であっても、日本法人が外国人を雇用・配乗することは禁じられており（1967年3月14日閣議決定を基盤に、その後の陸上職場における外国人労働者の受け入れに関する閣議了解等を準用して、日本籍船であって日本船社が配乗権を有するものについては外国人船員を配乗しないように行政指導が行われてきている）、本論でも触れる「(トン数標準税制とリンクした)現代の日本籍船増加政策」において、このマルシブ方式は必須であり、同政策の開始以降、形骸化していた本方式は日本籍船実現のために再び用いられている。

<sup>35</sup> The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) ボルチック国際海運協議会

<sup>36</sup> BIMCO「定期用船契約書（ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ書式）」（1913年11月6日発行、1946年10月3日改定）。

<sup>37</sup> BIMCO, “The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time-charter (Box Layout 1974) 統一定期用船契約書（1974年記入欄式書式）”（1909年2月5日発行、1974年7月1日改定）。

<sup>38</sup> BIMCO, “Time Charter New York Produce Exchange Form: November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; Revised June 12th, 1981; September 14th 1993. 定期用船契約書（ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ書式）”（1913年11月6日発行、1993年9月14日改定）。

<sup>39</sup> BIMCO, “Time Charter New York Produce Exchange Form: November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; Revised June 12th, 1981; September 14th 1993; June 3rd 2015. 定期用船契約書（ニューヨーク・プロデュース・エクスチェンジ書式）”（1913年11月6日発行、2015年6月3日改定）。

<sup>40</sup> BIMCO, “The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Uniform Time Charter Party for Container Vessels, October 1990 コンテナ船用統一定期用船契約書”（1990年10月）。

<sup>41</sup> BIMCO, “Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels, September 1989 沖合作業船舶用統一定期用船契約書”（1989年9月）。

<sup>42</sup> JSE, “Time Charter Party, The Documentary Committee of the Japan Shipping Exchange, Inc., July 1974 日本海運集会所書式制定委員会定期用船契約書”（日本海運集会所発行、神戸海運集会所 1927年4月制定、日本

STB TIME<sup>44</sup>、BIMCHEMTIME<sup>45</sup> 等が挙げられる。現在、実務上頻繁に使用されているものは、ばら積み船を主な対象とした NYPE1946 と油送船を対象とした SHELLTIME4 である<sup>46</sup>。本論は NYPE1946 を用いて議論するが、NYPE1946 が特異なものではないことを理解するために、他の契約書式の規定内容のポイントを併記することとする。尚、船舶の載貨能力や航海能力、さらに燃料消費量等といった基本的な共通要素を始めとする用船契約内容は、用船チェーン内の再用船契約において共有 (back to back) される。もし登録船主が用船者と締結した用船契約と異なる或いは未記載の条件が再用船契約で合意されている場合、登録船主は再用船契約上のそういった条件には拘束されない<sup>47</sup>。

尚、用船契約の履行上、船主と用船者双方にとって最も重要なことは稼働期間 (オンハイヤー) の最大化実現、言い換えれば不稼働期間 (オフハイヤー) <sup>48</sup>最小化の努力に他ならない。実務上、用船契約締結時に織り込まれているオフハイヤー要因は定期入渠工事程度に過ぎない。現代の外航貨物船では標準的に 2.5 年毎に行われる定期入渠工事のための不稼働期間を 14 日間 (入渠工事 10 日間と回航 4 日間) と仮定すれば、オンハイヤー率は 98.5% (一例) となる。このようなオンハイヤー率を基にファイナンスが生まれ、厳しい国際自由競争の中では、船主と用船者は共に利益率の最小化を余儀なくされている。それゆえに、他の要因に依るオフハイヤーの発生を両者は忌避する。オフハイヤーに際して、船主はファイナンスへの返済支出を維持しながら、用船料収入の途絶と、オフハイヤー解消のための必要な対策に掛かるコスト支出を要する。オフハイヤーが長期化する場合には、さらに船主は用船契約の打ち切りとファイナンスへの一括返済という事態に陥る可能性がある。つまり、想定外のオフハイヤーは、船主にとっては事業存続の根幹にかかわる事態と捉えることができる。

他方、用船者にとってオフハイヤーは運賃収入が途絶するが、用船料支払いも同時に途絶するため、経営上の問題に直結するわけではない。しかし、オフハイヤーの原因によっては、或いは多頻度又は長期間に亘る場合等は、荷主との間で交わした貨物輸送契約が打ち切られる、若しくはその後の営業環境に悪影響が生じるといったリスクが指摘される。従って、用船契約書はオフ

---

海運集会所 1933 年 12 月継承、1974 年 7 月改訂)。

<sup>43</sup> “Time Charter Party (for Tanker), December 1984 タンカー用定期用船契約” (1984 年 12 月発行)。

<sup>44</sup> “Tanker Time Charter Party タンカー定期用船契約書”。

<sup>45</sup> BIMCO, “The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter Party for Vessels Carrying Chemicals in Bulk, 1984 撒積化学製品運送用船舶のための統一定期用船契約書” (1984 年)。

<sup>46</sup> 松井・注(32)2 頁。

<sup>47</sup> 船主は再用船契約の当事者ではないため、例えば NYPE1946 は、L16-17 で“Charterers to have liberty to sublet the vessel for all or any part of the time covered by this Charter, but Charterers remaining responsible for the fulfillment of this Charter Party.” (用船者は、本用船契約期間の全部又は一部につき、本船を再用船に出すことができる。ただし、用船者は、本用船契約の履行の義務を逃れることができない。) と定めている。日本海運集会所編『新訂対訳定期備船契約書式集』(近藤記念海事財団、1998 年) 48-49 頁。これは、再用船しても用船者の責任には影響しないという内容であり、再用船がある場合、用船者と再用船者の契約は back to back の内容で作成されることが多いが、船主は用船者との間の契約のみに拘束される、ということの意味している。定期備船契約実務ガイド編纂委員会編『海事契約ワークショップ 定期備船契約実務ガイド』(2017 年) 12 頁。

<sup>48</sup> Off Hire 休航期間或いは不稼働期間のことであり、船舶が用船運航から外れている状態。用船者が船主へ支払う用船料は発生しない。具体的には、船主責任による入渠や滞船或いは故障等を原因として、用船者が船舶を商業運航に供せない状態をいう。船舶が用船契約に則って商業運航に供されている稼働状態を On Hire という。

ハイヤーの取扱いや費用或いは責任の所在についての取決めという側面を持っている。本節で論じる条項でもオフハイヤーに関する言及が度々見られることになるが、それはオフハイヤーが船主と用船者にとって非常に敏感な事象であることを示している。

## (1) 積載貨物条項

NYPE1946 はその L24-25 で “to be employed, in carrying lawful merchandise, including \_\_\_\_\_, excluding \_\_\_\_\_,” と規定して、積載可能な貨物が適法貨物であることを求めている<sup>49</sup>。適法貨物の範囲は必ずしも明確ではなく、そのため個々の契約においては、printed form への加筆訂正や追加条項を合意して対応することになる<sup>50</sup>。但し、ここでいう適法貨物とは、物理的或いは化学的な性質において船舶運送に適している或いは船体に損害を与える可能性が低いといった、理工学的な意味で法に適っている貨物と理解されよう。そして除外貨物は本船の装備・設備に基づいて検討され、“ammunition or other munitions” (爆薬その他の軍需物資)、“arms” (兵器)、“black powder” (黒色火薬)、“blasting caps” (雷管)、“detonators” (起爆装置)、“explosive” (爆発物)、“inflammable and hazardous cargoes” (可燃性及び危険貨物)、“nuclear material or fuels” (核物質又は核燃料)、又は“radioactive products or its waste” (放射性製品又はその廃棄物)等のように列挙された上に、包括条項として “\_\_\_ and any other cargoes affecting immediate or long term safety of the vessel” (及び本船の安全に即時又は長期的に影響を与えるいかなる貨物)等の文言が追加されることで広く網羅される<sup>51</sup>。武力攻撃事態においても、理工学的な分類で記載されている除外貨物の積載は、明示的に許容されない。

一方で社会科学的な分類で除外貨物を記載することも可能である。例えば、“The Charterers shall not load and carry any contraband or any sanctioned or prohibited cargoes designated by any State, Supranational or International Governmental Organization.” (用船者は、国家、超国家又は国際的政府組織によって指定される密輸品、規制又は禁止された貨物を積載及び運送してはならない。)の一文を追加することが考えられる<sup>52</sup>。これによって、武力攻撃事態において、外国軍用品を含む戦時禁制品の輸送を制限する契約文となる。

尚、NYPE1993 はその L48-69 で除外貨物のみを列挙して規制する書式となっている<sup>53</sup>。BOXTIME は第4条で許容貨物を明示しているが、船主及び船長が事前同意すれば武器及び弾薬の運送も可能である<sup>54</sup>。SUPPLYTIME89 は第5条(c)で、適正な通知や荷印及び包装を条件として、爆発物及び危険性貨物の輸送を認めている<sup>55</sup>。SHUTIME 第22条は戦時禁制品の積載禁止を絶対制限として設けている<sup>56</sup>。STB TIME の第21条(a)は戦時禁制品の輸送を絶対的に禁止す

<sup>49</sup> BIMCO・注(36)。日本海運集会所・注(47)48-49頁。

<sup>50</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)15と138-167頁。

<sup>51</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)17-18頁。本文の訳は定期傭船契約実務ガイド編纂委員会による。

<sup>52</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)19頁。本文の訳は定期傭船契約実務ガイド編纂委員会による。

<sup>53</sup> BIMCO・注(38)。日本海運集会所・注(47)20-21頁。

<sup>54</sup> BIMCO・注(40)。日本海運集会所・注(47)66-67頁。

<sup>55</sup> BIMCO・注(41)。日本海運集会所・注(47)114-117頁。

<sup>56</sup> JSE・注(42)。日本海運集会所・注(47)166-167頁。

るが、原油と石油製品は戦時禁制品とはみなさないと一方的に宣言している<sup>57</sup>。

明示対象貨物が、許容貨物又は除外貨物或いは戦時禁制品と契約書式別に異なりはしても、積載貨物に制限を加えるという点で、全ての契約書式は共通している。

このように、用船契約においては危険貨物の積載は制限されるが、用船契約書中に危険貨物に関する特別な規定がなくても、いわば黙示（暗黙）の義務として、用船者は危険品を積込んではいならないと解釈されている。言い換えれば、用船契約にあえて明記されていなくても、用船契約上、用船者は危険品を積込んではいならない義務を有している。但し、用船契約上の危険貨物の定義は定まっておらず、物理的な意味での危険貨物より広義の捉え方となると思われる。例えば国際的な貿易規制或いは輸送規制の対象品のように、航海の非合法化や本船の没収或いは遅延を招く可能性のある貨物も危険貨物とされるであろうし、例えば貨物目録の虚偽記載や無断積載等によって荷主が船長に性質を知らせなかった貨物も危険貨物と判断され得る<sup>58</sup>。こうした貨物に対して船長は、危険貨物の荷役を拒否できるだけでなく、航海中に積荷の危険性を知り得た場合には、当該貨物を処分或いは途中陸揚げすることも認められている<sup>59</sup>。

## (2) 除外航路条項

NYPE1946 はその L27-35 で “in such lawful trades, between safe port and/or ports in \_\_\_\_\_, but excluding \_\_\_\_\_; also excluding, \_\_\_\_\_.” と規定して、安全港の原則を宣言し、配船可能地域と本船が航海できない除外地域を規定している<sup>60</sup>。又、除外航路条項（trade exclusion clause）<sup>61</sup>を追加条項に含めて除外航路を具体的に定めることもある。さらに後日、記載地域の変更も可能であるが、事情の改善又は悪化を立証する適正な証拠書類が必要となるため、実際問題として、一旦合意して用船契約書に記載された対象国や地域を変更することは、容易ではない<sup>62</sup>。

現在は配船可能地域を記載せず、海上保険会社の定める航路定限（institute warranty limits: IWL）に用船者の営業要素<sup>63</sup>を加えた除外国及び地域を記載し、IWL 外を航行する場合の取決めである航路定限外条項（breaking IWL clause）<sup>64</sup>を追加条項に含めることが一般的であるが、実務的には、用船者が船主に対して保証状（letter of indemnity: LOI）を発行することで除外地域への就航を実現している<sup>65</sup>。その際、用船者は IWL 外への追加割増保険料（additional premium: AP）を負担することになる。武力攻撃事態において我が国が仮に IWL 外とされた場合でも、航

<sup>57</sup> 書式・注(44)。日本海運集会所・注(47)236-237 頁。

<sup>58</sup> 松井・注(32)72 頁。

<sup>59</sup> 松井・注(32)75 頁。

<sup>60</sup> BIMCO・注(36)。日本海運集会所・注(47)48-49 頁。

<sup>61</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)125-135 頁。

<sup>62</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)20-21 頁。

<sup>63</sup> 例えば、アラブ諸国への配船に支障を来さないようにイスラエルを除外国とすること（イスラエル・ボイコットである Arab League Boycott への対応策）や、韓国への配船に支障を及ぼさないようにするため、北朝鮮を除外国とすること等が知られている。定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)132-134 頁。

<sup>64</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)136-137 頁。

<sup>65</sup> 松井・注(32)29-31 頁。

路定限外条項があれば、我が国は直ちに配船除外国とはならないかもしれない。しかし本規定は、内乱や治安の不安定、或いは海賊といった危険や政治的・営業的背景等、戦争よりも危険程度の低い事由にも広く基づいており、武力攻撃事態までを想定した除外航路は、本規定ではなく戦争危険条項や戦争保険条項で取扱われることになる<sup>66</sup>。

尚、NYPE1993 はその L70-76 で、NYPE1946 と同様の規定を持っている<sup>67</sup>。BOXTIME は第 3 条で IWL 内の就航可能区域を明示する<sup>68</sup>。SHUTIME は第 23 条で戦争危険や敵対行為の危険がある地域への就航を絶対的に禁止している<sup>69</sup>。STB TIME の第 6 条は就航可能区域を明示している<sup>70</sup>。BIMCHEMTIME 第 5 条も就航可能区域の明記である<sup>71</sup>。

除外航路に関する規定を持っていない契約書式もあるが、多くは就航可能区域或いは除外区域を明示することで除外航路を約している。

過去の判例や仲裁で安全港ではないとされた事案には、指定港が戦争状態等政治的理由で危険とされた場合や、指定港に向かう途中に交戦国の拿捕又は攻撃の危険がある場合が含まれている。そして用船者の安全港指定義務は二段階に亘るとされており、航海指示書を出した時点で港が安全であることが見込まれていたことと、その後の危険の発生に際しては新たに別の安全港を指定する義務を用船者は負っている<sup>72</sup>。

### (3) 徴用条項

徴用条項 (requisition clause) は、旗国政府により本船が徴用された場合の船主に対する用船料の支払又は精算、及び用船契約の解除等の条件を定めるもので、後述するように、戦争による契約解除条項 (war cancellation clause) が適用される場合は機能しない。つまり、徴用に際して契約解除条項が不適用となった場合に、用船契約の中断や取扱いに関する条件が規定されている条項となる。これまでの適用事例としては欧州船社の非便宜置籍船が自国政府に徴用されたこ

<sup>66</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)136-137 頁。

<sup>67</sup> BIMCO・注(38)。日本海運集会所・注(47)22-23 頁。

<sup>68</sup> BIMCO・注(40)。日本海運集会所・注(47)64-67 頁。

<sup>69</sup> JSE・注(42)。日本海運集会所・注(47)66-167 頁。

<sup>70</sup> 書式・注(44)。日本海運集会所・注(47)222-223 頁。

<sup>71</sup> BIMCO・注(45)。日本海運集会所・注(47)250-251 頁。

<sup>72</sup> 松井・注(32)82 と 85 頁。外航海運における海事裁判の多くは英国法に則り、英国で行われる。SAGA COB 号事件 (“K/S PENTA SHIPPING A/S v. ETHIOPIAN SHIPPING LINES CORPORATION”, in *Lloyd's Law Reports*, Vol.2, 1992, pp.545-551.) では、裁判所は事前に襲撃の予測が困難な港は非安全港とは言えないとした。CHEMICAL VENTURE 号事件 (“PEARL CARRIERS INC. v. JAPAN LINE LTD.”, in *Lloyd's Law Reports*, Vol.1, 1993, pp.508-522.) では、裁判所はイランイラク戦争において特定のペルシャ湾内航路が非安全航路であることを認めたが、船主が事前に用船者と就航ボーナスの交渉をしていたことから、損害賠償請求権を放棄していたと認定した。EVIA 号事件 (“KODROS SHIPPING CORPORATION v. EMPRESA CUBANA DE FLETES”, in *Lloyd's Law Reports*, Vol.2, 1982, pp.307-322.) では、裁判所はイラン・イラク戦争においてバスラ港が非安全港であることを認めたが、船主が就航に同意していたとして用船者への損害賠償は認めなかった。CONCORDIA FJORD 号事件 (“D/S A/S IDAHO v. COLOSSUS MARITIME S.A.”, in *Lloyd's Law Reports*, Vol.1, 1984, pp.385-388.) では、裁判所は寄港時のベイルートが非安全港となっていたことと、船主には就航拒否権が明文上与えられていなかったことから、用船者への損害賠償請求を認定した。

とがあるが<sup>73</sup>、便宜置籍船が徴用される可能性は見当たらない。尚、本条項は、徴用実施に際して船主と用船者間の用船契約処理方法を規定しているに過ぎず、関係国の徴用に関する法体系に影響を及ぼすものではない。

NYPE1946 は本条項を欠いているため、徴用に関する取決めは追加条項として別途規定される。その際に参考にされる規定は NYPE1993 第 34 条又は NYPE2015 第 36 条となろう<sup>74</sup>。NYPE1993 第 34 条は、徴用する政府を“the government of the Vessel’s flag”（旗国政府）として、徴用期間に政府が支払う用船料は船主が取得すること、徴用期間は用船運航から外れた不稼働期間、即ちオフハイヤーであるが定期用船契約の用船期間の一部として消化されることを規定している。船主と用船者双方が持つ定期用船契約解除権行使のための必要徴用期間は用船契約締結時に任意に合意でき、徴用により生ずる損害については、いずれの当事者も賠償請求することができない。

NYPE1993 Clause-34 Requisition Clause （BIMCO Requisition Clause と同じ規定）

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel’s flag during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off-hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.

If the period of requisition exceed \_\_\_\_ months either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim may be made by either party.

NYPE1993 第 34 条 徴用条項

本船用船契約期間中、本船が旗国政府により徴用された場合、本船は、その徴用期間はオフハイヤーとみなされ、政府がその徴用期間につき支払う用船料は船主が取得する。本船が政府に徴用されている期間は、本用船契約に定められた期間の一部として計算する。

徴用期間が\_\_\_\_か月を超える時は、いずれの当事者も本用船契約を解除することができ、これにより生ずる損害については、いずれの当事者も賠償請求することができない。

（定期傭船契約実務ガイド編纂委員会訳）

尚、NYPE2015 第 36 条は、NYPE1993 第 34 条を基に、徴用する政府として“or other government to whose laws the Owners are subject”（又はその他船主が準拠する法を所管する政府）を追加して、さらに定期用船契約解除権行使のための必要徴用期間を“ninety (90) days”（90 日）と明記している<sup>75</sup>。BOXTIME は第 8 条(d)で、いかなる政府による徴用であろうとオフハイヤーとなることを規定しているが、用船者に徴用通知受領後 14 日以内に限り残存用船期間の解除

<sup>73</sup> フォークランド戦争でイギリス政府が商船徴用を行った例がある。豪華客船クイーンエリザベス 2 世号が軍隊輸送船として行動したことは象徴的であった。

<sup>74</sup> BIMCO・注(38)。BIMCO・注(39)。定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)228-229 頁。日本海運集会所・注(47)40-41 頁。

<sup>75</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)229 頁。

権を与えている<sup>76</sup>。SUPPLYTIME<sup>89</sup> 第 26 条(b)では、徴用や没収の発生を了知してから 3 日以内に船主と用船者の間で事実の通知がなされねばならず、その通知から 3 日以内に事態が収束しない場合は双方が定期用船契約解除権を行使できる<sup>77</sup>。日本海運集会所が定めた SHUTIME の特徴は第 21 条で日本国政府の強制使用への対応が規定されていることであり、その際、船主が用船契約の無償解除権を持っていることと、用船契約期間中に強制使用が解除された場合に用船者が再使用权を持つことが明記されている<sup>78</sup>。SHELLTIME<sup>4</sup> の第 32 条はいかなる政府による徴用であろうとオフハイヤーとなることを規定している<sup>79</sup>。STB TIME は第 18 条で徴発を規定しているが、いかなる政府によるものでであろうと本船の権原 (title) を徴発するか否かで規定が分れる。ここで、「権原の徴発」とは、第 18 条 a 項及び b 項冒頭の英語原文 “In the event that title to the Vessel shall be requisitioned or seized by any government authority (for the Vessel shall be seized by any person or government under circumstances which are equivalent to requisition of title), this Charter shall terminate automatically as of the effective date of such requisition or seizure.” と、“In the event that the Vessel should be requisitioned for use or seized by any government authority on any basis not involving, or not equivalent to, requisition of title,” に対する日本海運集会所の訳、「本船の権原がいかなる政府当局によるにしても徴発又は占有された場合には (又は本船が、いかなる者又は政府によるにしても権原の徴発と同じ状況下で占有された場合には)、本契約は、当該徴発又は占有が執行された日をもって自動的に終了する。」と、「本船が、権原の徴発を伴わない、又は権原の徴発に当たらない理由において、いかなる政府当局による場合であっても使用のため徴発されたり、又は占有された場合には、」による。つまり、権原とは船舶所有権を指し、「権原が徴発又は占有された場合」とは船舶の国有化、「権原の徴発を伴わない、又は権原の徴発に当たらない場合」とは政府当局による用船を意味していると解される。権原が徴発された場合、用船契約は徴発即日に自動的に終了する。権原を徴発しない場合はオフハイヤーとして取扱われるが、徴発継続が 90 日を超える時、用船者は定期用船契約解除権を持つ<sup>80</sup>。BIMCHEMTIME 第 19 条には政府の要件はなく、徴用期間はオフハイヤーとなる<sup>81</sup>。

船舶の運航に関係する各国政府の中で、徴用権を持つ政府をいかなる範囲で認めるかという点について各契約書式で差異がみられる。また、定期用船契約解除権行使のための必要徴用期間についても規定は異なる。しかし、徴用に備えている点と定期用船契約解除権を織り込んでいる点とでは全ての契約書式は共通している。

これらの条項が適用される限りにおいては、徴用船舶は徴用運航と並行して定期用船契約が存続するも中断している状態で運航されていることになり、さらに定期用船契約解除権行使までには一定の必要徴用期間が存在することになる。この期間中、被徴用中の船主は用船者からオフハイヤーと判断されるが、船主は徴用政府から用船料を得ることができる。一方で、用船者は用船

<sup>76</sup> BIMCO・注(40)。日本海運集会所・注(47)76-77 頁。

<sup>77</sup> BIMCO・注(41)。日本海運集会所・注(47)136-137 頁。

<sup>78</sup> JSE・注(42)。日本海運集会所・注(47)166-167 頁。

<sup>79</sup> 書式・注(43)。日本海運集会所・注(47)194-197 頁。

<sup>80</sup> 書式・注(44)。日本海運集会所・注(47)232-233 頁。

<sup>81</sup> BIMCO・注(45)。日本海運集会所・注(47)260-261 頁。

料を支払う必要はなくなるが、定期用船契約の用船期間は消化される上に、一時的にせよ支配運航隻数が減少する。その欠数を補うためには徴用対象外の日本籍船或いは外国籍船を新たに用船する必要がある。さらに必要徴用期間を経過して定期用船契約解除に至っても、賠償請求は認められない。つまり、徴用による経済的な損失は、船主よりも用船者の方が大きいと考えられる。

#### (4) 戦争条項又は戦争危険条項

戦争に発展する恐れがあつて危険度が高く一般航行が困難な地域への就航は高い運賃が設定され、用船者にとっては経済的な魅力があるため、船主は用船者から戦争危険地域への航海を要請されることがある。安全港が入港後に非安全港になった場合には、用船者が「安全港指定義務違反ではなく、不可抗力事由」と主張して航海を継続させる可能性がある。他方、船主が用船者に協力を迫られて就航を承諾した場合には「危険性を認知した上で承諾判断をした」とされて、その後の状況悪化にもかかわらず、用船者が船主の就航拒否を認めない可能性がある。いずれにせよ、船員問題や不稼働問題を含めたその他予測不能な問題への事前対応策として、船主は戦争条項 (war clause) 又は戦争危険条項 (war risk clause) を規定しておく必要がある<sup>82</sup>。

本条項は海上保険と密接に関連する。本条項につき、推奨文言以外のものを使用すると追加割増保険料の取扱い等の説明が煩雑になるため、現在一般的に使用されている条項は BIMCO の CONWARTIME である。最新版は 2013 年 7 月 16 日に公表され、NYPE2015 第 34 条として規定された。NYPE1946 は本条項を欠いており、追加条項として規定される。参考にされる規定は NYPE1993 第 31 条又は NYPE2015 第 34 条となる<sup>83</sup>。

##### NYPE1993 Clause-31(e) War Clause

- (i) No contraband of war shall be shipped, The Vessel shall not be required, without the consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld, to enter any port or zone which is involved in a state of war, warlike operations, or hostilities, civil strife, insurrection of piracy whether there be a declaration of war or not, where the Vessel, cargo or crew might reasonably be expected to be subject to capture, seizure or arrest, on to a hostile act by belligerent power (the term "power" meaning any de jure or de facto authority or any purported governmental organization maintaining naval, military or air forces).
- (ii) If such consent is given by the Owners, the Charterers will pay the provable additional cost of insuring the Vessel against hull war risks in an amount equal to the value under her ordinary hull policy but not exceeding a valuation of \_\_\_\_\_ in addition, the Owners may purchase and the Charterers will pay for war risk insurance on ancillary risks such

<sup>82</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)233 頁。

<sup>83</sup> BIMCO・注(38)。BIMCO・注(39)。定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)233-238 頁。日本海運集会所・注(47)38-39 頁。



as loss of hire, freight disbursements, total loss, blocking and trapping, etc. If such insurance is not obtainable commercially or through a government program, the Vessel shall not be required to enter or remain at any such port or zone.

(iii) In the event of the existence of the conditions described in (i) subsequent to the date of this Charter, or while the Vessel is on hire under this Charter, the Charterers shall. In respect of voyages to any such port or zone assume the provable additional cost of wages and insurance properly incurred in connections with master, officer and crew as a consequence of such war, warlike operations or hostilities.

(iv) Any way bonus to officers and crew due to the Vessel's trading or cargo carried shall be for the Charterers' account.

#### NYPE1993 第 31 条(e) 戦争条項

(i) 一切の戦時禁制品は船積できない。本船は、船主の承諾（これは不合理に留保できない）なしに、宣戦布告の有無を問わず、戦争状態、戦闘行為、敵対行為、内戦、暴動又は海賊行為に巻き込まれ、船舶、貨物又は乗組員が交戦国の権力による捕獲、差押、抑留又は敵対行為に服することが合理的に予想される一切の港又は場所に入る事を要求されない（「権力」という用語は、海軍、陸軍、若しくは空軍を持つ法律上又は事実上の官憲又は一切の政府機関を称するものを意味する）。

(ii) 船主が承諾を与えたときは、用船者は、通常の船体保険証券上の価額に等しい保険価額(評価額\_\_\_\_を超えない)により、本船に船体戦争保険を付するための証明可能な割増保険料を支払う。さらに、不稼働損失、船費、運賃、用船料等の損失、全損、封鎖等の付随的危険に対する戦争危険保険を付することができ、用船者はその保険料を支払う。そのような保険が民間保険又は国家保険により利用できないときは、本船はそのような港又は区域に入り又は碇泊することを要求されない。

(iii) 本用船契約日の後、又は本船が本用船契約の下で用船中に、(i)項に記載された状況がある場合、そのような港又は地域への航海につき、用船者は、そのような戦争、戦闘行為又は敵対行為の結果、船長、職員及び部員<sup>84</sup>に関して生じた証明可能な割増賃金及び割増し保険料を負担する。

(iv) 本船の航海又は運送される貨物に起因して職員及び部員に支給される特別手当は、全て用船者の負担とする。

(定期傭船契約実務ガイド編纂委員会訳)

---

<sup>84</sup> 船員は職員と部員に分けられる。職員とは船長 (the Master) 及び士官 (officer : 航海士 navigating officer や機関士 engineering officer、通信士 radio officer、船医 doctor、事務職員 purser 等) をいい、船長・機関長・通信長・航海士・機関士・通信士については海技免状受有者であることから海技士 (certificated mariner や licensed mariner) ともいわれる。部員 (rating) とは職員以外の船員をいい、海技免状受有は要件ではない。部員の最上級者 (甲板長 boatswain、操機長 No.1 oiler、司厨長 chief cook 等) は職長と俗称される。尚、教育訓練内容や資格要件及び当直基準は STCW 条約で国際基準化されている。

NYPE2015 Clause-34 War Risks Clause

(BIMCO War Risks Clause CONWARTIME2013 と同じ規定)

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) “Owners” shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) “War Risks” shall include any actual, threatened or reported:

“war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of miners; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognized or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter “Area”), where it appears that the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be exposed to War Risks whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it.

(c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade as set out in Sub-clause (a), or to proceed to an Area where it may be subject to search and/or confiscation by a belligerent.

(d) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners’ insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with War Risks.

(e) All payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners’ supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

(f) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an Area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.

(g) The Vessel shall have liberty:

- (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognized or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
- (ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);
- (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
- (iv) to discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;
- (v) to call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures.
- (h) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers, No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within forty-eight (48) hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice, All costs, risk and expenses for the alternative discharge shall be for the Charterer's account.
- (i) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clause (b) to (h) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.
- (j) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clause (b) to (h) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

NYPE2015 第 34 条 戦争危険条項 (BIMCO 戦争危険 2013 と同一の規定)

(a) 本条項における次の用語を以下の通り定義する。

- (i) “船主”には、船舶所有者、裸用船者、管理船主、船舶管理者又は本船の管理に従事するその他運航者、及び船長を含む。

(ii) “戦争危険”には、現実の、差し迫った、又は報告された以下の事項を含む。

全ての個人、団体、テロリスト若しくは政治的団体、又は承認の有無を問わず全ての国又は自治領の政府による戦争、戦争行為、内戦又は敵対行為；革命；反乱；内乱；準戦争行為；地雷の敷設；海賊行為、強盗又は拘束／略奪（以下“海賊”という。）；テロ行為；敵対行為又は害意ある損壊；封鎖（すべての船舶に対するもの、特定の国籍又は特定の所有の船舶に対するもの、又は特定の貨物、乗組員に対するものその他いかなる態様によるものであるかを問わない。）であって、船長又は船主の合理的判断において、本船、貨物、乗組員その他本船上の人物に対し危険であるか、又は危険となるおそれがあるもの。

- (b) 本船は、船長又は船主の合理的判断により、本船、貨物、乗組員その他本船上の人物が、本用船契約開始時に存在していたか、又はその後に生じたかを問わず、戦争危険に曝されるであろういかなる港、場所、海域又は区域、又は水路若しくは運河（以下“海域”という。）へ向かう義務はなく、航行継続や通航を要求されない。本船入域後に当該海域が危険となり又は危険となる可能性が生じた場合、本船は当該海域から任意に退避することができる。
- (c) 本船は、禁制品の船積、本条項(a)項規定の封鎖海域の通航、又は交戦国による捜査又は没収を受け得る海域に航行することを要求されない。
- (d) 本船が戦争危険に曝される海域に向かい又は同海域を通航する場合、用船者は、船主に対し、船主の保険会社から要求される増し保険料及び船主が戦争危険に関連して合理的に必要とする追加保険の費用を支払う。
- (e) 本条項(d)規定の全ての費用は、船主発行の裏付けのある請求書の受領から 15 日以内、又は返船時のいずれか早い日をもって精算される。
- (f) 雇用条件の下、船主が、乗組員に対し、同条件において定義される危険な海域への航行に関してボーナス又は割増賃金を支払う義務を負った場合、実際に支払われたボーナス又は割増賃金は、次の用船料支払い期日、又は返船時のどちらか早い日に、用船者から船主に支払われる。
- (g) 本船は、以下の権限を有する。
- (i) 本船旗国の政府、又はその他船主が準拠する法を所管する政府、又はその他承認の有無を問わずその命令又は指示の遵守を強制する権限を持つ国又は自治領の政府、団体又は集団による出航、到着、航路、船団航海、寄航港、停止、仕向地、貨物の荷揚、引渡、その他一切の方法に関するすべての命令、指示、勧告又は助言に従うこと。
- (ii) 船主の保険条件の下、船主の保険者の要求に従うこと。
- (iii) 国際連合安全保障理事会の決議、その他権限を有する超国家的組織の有効な命令、及び命令の施行を目的とした船主が準拠する国内法、並びにそれらを執行する者の命令及び指図に従うこと。
- (iv) 代替港において、本船が禁制品の運送人として責任を負うおそれのある貨物の全部又は一部を荷揚げすること。
- (v) 乗組員の全部又は一部、又はその他本船上の人物が留置、拘禁、拘留又は類似の措置に服するであろうと信ずべき理由がある場合、これらを交替するために代替港に寄航すること。

- (h) 船主が本条項に基づく権利に従って船積港又は揚荷港、又はその中の一港若しくは複数港に寄港することを拒否した場合、船主は直ちに用船者に通知する。船主の意図を先ず用船者に通知し、荷揚のための安全港の指定を要求しないで、代替港で貨物を荷揚げしてはならない。用船者が当該通知及び要求を受領した後 48 時間以内にその指定をしなかった場合、船主は自ら選択した安全港において貨物の荷揚ができる。代替港における荷揚にかかる全ての費用及び危険は、用船者の負担とする。
- (i) 用船者は、全ての船荷証券、運送状、又はその他の運送契約を証する書面の下で生じる、本条項(b)項から(h)項の規定による本船の航行に関するクレームについて、船主を補償する。
- (j) 本条項(b)項から(h)項のいずれかの規定に従って行動する場合、その行為は、作為・不作為を問わず離路と看做されず、本用船契約の適正な履行と看做される。
- (定期傭船契約実務ガイド編纂委員会訳)

いずれの条項であろうと、戦争条項の原則は同じと言える。それは、「戦争危険とは宣戦布告の有無とは関係なく、危険が船舶と貨物及び乗組員に及ぶ恐れが合理的判断において予想できる状態」であり、用船者は船舶に対してそのような地域への就航を要求できない。規定の有無にかかわらず、船主は目的港が非安全港であることを根拠に配船を拒否することができ<sup>85</sup>、用船者がそのような地域への就航を望むのであれば、船主と協議をして同意を取り付けると同時に、追加割増保険料その他の追加保険費用（次項で述べる BT 保険等）と乗組員への割増賃金や特別手当を負担する必要がある。さらに用船者は、運航計画を変更する船長の権限、即ち本船が安全確保のために任意に離路及び退避する、権威や保険者の要求に服する、仕向地を安全港に変更する等の権限を承諾して、それらにかかる一切の時間と費用をも負担しなければならない。尚、船主の揚地変更権の行使は誠実に行われなくてはならず、独断的に行使されてはならない<sup>86</sup>。

尚、BALTIME1939 は第 21 条でこの原則に加えて、用船者負担での部員の就航拒否権を認め、旗国が戦争状態になった場合の用船契約解除権を船主と用船者の双方に付与している<sup>87</sup>。BOXTIME は第 19 条でこの原則を明示し、同条(b)と第 6 条(n)で追加保険料等の用船者負担を、同条(p)では貨物内に禁制品が認定された場合の対応も原則として全て用船者負担となる旨を規定しており、第 8 条(c)では封鎖又は閉塞期間中の不稼働とそれが 365 日間継続した場合には用船契約が終了するとしている<sup>88</sup>。SUPPLYTIME<sup>89</sup> 第 19 条、SHELLTIME<sup>4</sup> 第 34 条及び第 35 条、STB TIME 第 21 条と BIMCHEMTIME 第 32 条もこの原則を明記している<sup>89</sup>。つまり、いずれの契約書式も戦争条項又は戦争危険条項を持っており、原則を共有している。

我が国が武力攻撃事態となり、我が国に対して武力攻撃を行っている国が我が国に対する戦時禁制品を広く指定し、かつ一方若しくは双方が臨検と拿捕を積極的に実施する場合、我が国周辺海域は戦争危険地域に指定される可能性が高まる。万一こうした事態が発生したならば、日本商

<sup>85</sup> 松井・注(32)303 頁。

<sup>86</sup> 松井・注(32)302 頁。

<sup>87</sup> BIMCO・注(37)。日本海運集会所・注(47)12-15 頁。

<sup>88</sup> BIMCO・注(40)。日本海運集会所・注(47)72-73 と 76-77 と 96-97 頁。

<sup>89</sup> BIMCO・注(41)。書式・注(43)。書式・注(44)。BIMCO・注(45)。日本海運集会所・注(47)130-133 と 196-199 と 236-239 と 268-271 頁。

船隊といえども、用船契約上では原則的に我が国への就航を要求されないことを本条項は意味しており、船主が同意して就航する場合でも保険料や船員費を始めとする運航経費の上昇は不可避ということになる。隻数は少ないと思われるが、日本海運集会所の書式である SHUTIME を採用している商船は、本項第 1 号で述べた通り、戦時禁制品の積載禁止が絶対条件であるため、戦時禁制品の範囲次第で輸送可能貨物が実質的に無くなる事態も考えられる。又、本項第 2 号での議論の通り、就航制限によってそもそも我が国へ就航させられない事態の発生も指摘されよう。

## (5) 戦争保険条項

用船契約書に戦争保険条項 (war risk insurance clause) が追加されることがあるが、事例は少ない<sup>90</sup>。その理由としては、前号の戦争条項又は戦争危険条項で追加割増保険料及びその他の追加保険料は用船者負担である旨が規定されていることや、強固な国際再保険ネットワークによって成立している海上保険の仕組や除外地域の決定が世界的な共通性を持っていること等が考えられる。海上保険に関しては次項で検討する。

## (6) 戦争による契約解除条項

戦争発生による用船契約解除条項 (war cancellation clause) は、対象国を指定して、それらの国家間での直接的交戦が勃発した場合に、船主と用船者双方が用船契約の解除権を有するものである。現在では国連安保理常任理事国 (五大国) であるアメリカ・ロシア・イギリス・フランス・中国を対象国とすることが多いとみられるが、実質船主国や旗国を加えることもあり得る。本条項による解除権が発生した場合、合理的期間内に行使しなければ放棄したものとして扱われる恐れがあるため、権利行使の判断は遅滞なく行う必要がある<sup>91</sup>。

NYPE1946 では追加条項として規定されている<sup>92</sup>。即ち、用船契約締結時に船主と用船者との間で合意した国 (国連又はその他超国家的組織のためにいずれかの国の軍隊が引受けた行為は、当該国の行為と看做される) の間において「戦争又は現実的戦闘」(war or actual hostilities) が勃発した場合で「本用船契約の履行に影響を与える」(directly affecting the performance of this Charter Party) 場合、用船者及び船主は用船契約の解除権を持つ。また、戦争又は現実的戦闘は

<sup>90</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)239-240 頁。

<sup>91</sup> 確立した基準はないが、判例に基づけば、戦争開始後遅くとも 7 日から 10 日以内に解約通知が出されるべきという。松井・注(32)297-298 頁。定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)241 頁。BELPAREIL 号事件 (“THE BELPAREIL”, in *Lloyds*, Vol.63, p.175.) では、裁判所は解約権発生から 8 か月経過後の行使は許されないとした。NORTHERN PIONEER 号事件 (“CMA CGM S.A. v. BETEILIGUNGS-KOMMANDITGESELLSCHAFT MS “NORTHERN PIONEER” SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT m.b.H & CO. AND OTHERS [2002] EWCA Civ 1878”, in *Lloyd’s Law Reports*, Vol.1, 2003, pp.212-226. available at <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2002/1878.html> (Dec. 01st, 2018)) では、裁判所は対象国の参戦から 1 か月経過後の解約権行使は合理的期間内の行使ではないとした。

<sup>92</sup> 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)241 頁。

これらの国家間の直接的交戦 (direct war of hostilities) を意味し、地域的戦闘 (local hostilities) 又は上記国家の他国を援助する内戦 (civil war where any of the above countries, support opposing side) を含まないと明示されている。ここでは五大国を対象国として例示する。

#### NYPE1946 War Cancellation Clause

If war or actual hostilities break out between any of the following countries: United States of America, Russian Federation, United Kingdom, France, People's Republic of China, directly affecting the performance of this Charter Party, provided always that action undertaken for the United Nations (or other super national organization) by the armed forces of any of the countries listed shall be deemed to be the action of that country, both Charterers and Owners have the option to cancel this Charter.

It is understood that war or actual hostilities means direct war of hostilities between these nations and does not include local hostilities or civil war where any of the above countries, support opposing side. Charterers and Owners shall not unreasonably take advantage of this clause in case of a limited local conflict.

#### NYPE1946 戦争による契約解除条項

以下の国の間において戦争又は現実的戦闘が勃発した場合：アメリカ、ロシア、イギリス、フランス、中国、で本用船契約の履行に影響を与える場合（ただし国連（又はその他超国家的組織）のためにいずれかの国の軍隊が引受けた行為は、当該国の行為と看做される）、用船者および船主は本用船契約を解除するオプションを有する。

戦争又は現実的戦闘はこれらの国家間の直接的交戦を意味し、地域的戦闘又は上記国家の他国を援助する内戦を含まないものとして理解される。用船者及び船主は限定的な地域的抵触の場合に本条項を有利に解釈してはならない。

（定期傭船契約実務ガイド編纂委員会訳）

尚、NYPE1993 第 32 条は NYPE1946 の規定から「本用船契約の履行に影響を与える場合」と国連に関する記述とを削除した上で、“whether there be a declaration of war or not”（宣戦布告の有無を問わない）を追記している<sup>93</sup>。BOXTIME は第 19 条(e)で、現実的戦闘の勃発対象国を中国、フランス、ドイツ、アメリカ、イギリス、ロシアの 6 ヶ国として解除権を承認している<sup>94</sup>。SUPPLYTIME89 は第 19 条(e)で NYPE1946 と同様の解除権を規定している<sup>95</sup>。SHELLTIME4 は第 21 条(d)で旗国が交戦国となった場合には、用船者に解除権を認めており、第 33 条ではアメリカ、ロシア、中国、イギリス、オランダの 5 ヶ国を現実的戦闘の勃発対象国として解除権を認めている<sup>96</sup>。

契約書式によって指定対象国に差異が見られるが、対象国間での直接的交戦を理由とする用船

<sup>93</sup> BIMCO・注(38)。定期傭船契約実務ガイド編纂委員会・注(47)241-242 頁。日本海運集会所・注(47)38-39 頁。本文の訳は定期傭船契約実務ガイド編纂委員会による。

<sup>94</sup> BIMCO・注(40)。日本海運集会所・注(47)96-99 頁。

<sup>95</sup> BIMCO・注(41)。日本海運集会所・注(47)132-133 頁。

<sup>96</sup> 書式・注(43)。日本海運集会所・注(47)186-187 と 196-197 頁。

契約解除権の承認は、用船契約上の主流であることに疑いはない。

本条項は用船契約を解除してしまうので、船主或いは用船者だけでなく、用船料を担保にして融資を行った船主のファイナンサーにとっても脅威である<sup>97</sup>。解除権行使の判断には旗国や実質船主国或いは用船者国の戦時政策、交戦国の戦時運航船隊計画、海運市場の変動等といった要素が関係してくるものと思われる。また、解除権の行使は誠実に (*honestly and in good faith*) 行われなくてはならず、恣意的 (*arbitrarily, capriciously or unreasonably*) に行使されてはならない点に注意が必要である。例えば、戦争が始まったが、船舶の運航には全く支障がない形で戦争が行われた場合、特約の内容によっては、解除権の行使は権利の濫用と判断される場合も出てくるとと思われる<sup>98</sup>。但し、戦時下で *frustration* の法理<sup>99</sup>によって用船契約の終了が認められた事例もあり、戦争に際しての用船契約は本条項のみに拘束されているわけではない<sup>100</sup>。

第二次大戦後は大国間での直接交戦に至る戦争は生起していないが、対象国は契約毎に多様性を持っており、大国に限られるわけではない<sup>101</sup>。武力攻撃事態を含む我が国の周辺海域における有事においても解除権行使の可能性が潜在していると思われ、大国間での直接戦闘が生起すれば、日本商船隊が瓦解する結果を招きかねず、本条項は十分に留意されるべきである。

### 第3項 海上保険

本項では、海上保険において戦争はどのように取扱われているのかを論じる。

---

<sup>97</sup> 松井・注(32)294頁。

<sup>98</sup> 松井・注(32)298頁。

<sup>99</sup> 松井・注(32)220-225頁。*frustration*の法理とは、「船舶が全損になり用船契約の履行が不可能になった場合など一定の出来事が発生した場合、用船契約が消滅し、船主及び用船者のいずれも各々の契約上の義務を免れる」という例外的なものである。一般的に用船契約に関して *frustration* が認められるのは「履行不能」「遅延」「用船契約成立後の法律の変更」の3つの場合であるとされる。

<sup>100</sup> 松井・注(32)298-300頁。*frustration*は、用船契約をそのまま継続させることが当事者にとっては著しく不正義であると言えるような事情の認められた場合にのみ成立するが、判例は戦時下での具体的な基準についてはケースバイケースのようである。CHRYSALIS号事件 (“VINAVA SHIPPING CO. LTD. v. FINELVET A.G.”, in *Lloyd's Law Reports*, Vol.1, 1983, pp.503-513.)では、裁判所は船舶のいる水路の封鎖が不特定期間継続する見込みが確定的となった時点で *frustration* は成立するとした。SILVER OAK号事件 (“PORT LINE, LTD. v. BEN LINE STEAMERS, LTD.”, in *Lloyd's Law Reports*, Vol.1, 1958, pp.290-304.)では、裁判所は船舶の徴用後に残存用船期間が10か月あるとして *frustration* を認めなかった。BRECONIAN号事件 (“THE BRECONIAN”, in *Times Law Reports*, Vol.33, 1917, p.72.)では、裁判所は船舶が徴用時点で残存用船期間が4か月だけしかないとして *frustration* の成立を認めた。PACIFIC PHOSPHATE v. EMPIRE TRANSPORT事件 (“PACIFIC PHOSPHATE v. EMPIRE TRANSPORT”, in *Times Law Reports*, Vol.37, 1920, p.750.)では用船契約上に、戦争発生時の用船契約延期条項があったにもかかわらず、戦争による *frustration* が認められた。

<sup>101</sup> 松井・注(32)295-297頁。少なくとも1999年のコソボ紛争に際して生じた解除権行使事例に関する判例が存在している。NORTHERN PIONEER号事件(注91)。



## (1) 戦時における損害賠償責任と免責事由

船主の損害賠償責任については、「1992年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) 第3条第2項と「1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992) 第4条第2項において戦争は免責事由となっている。従って、国内法である「船舶油濁損害賠償保障法」も第3条第1項、同条第3項、同条第4項、第39条の2第1項において、戦争を免責事由としている。尚、海難損害の巨額化への対応を目的として、近い将来の発効<sup>102</sup>が見込まれている「2010年の危険物資及び有害物資の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する条約」(International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea: HNS) は国際油濁補償基金体制をほぼ踏襲しながらも、船主に対しては無過失責任と厳格責任を課している<sup>103</sup>。ここで厳格責任が意味する船主の免責条件は、「戦争、敵対行為、内乱、暴動又は例外的、不可避的且つ不可抗力的な自然現象によって生じた損害。専ら、損害をもたらすことを意図した第三者の作為又は不作為によって生じた損害。灯台等航行援助施設の維持について責任を有する政府その他の当局の過失その他の不法行為によって生じた損害。」である<sup>104</sup>。つまり、HNS が発効しても船主の損害賠償責任において戦争が免責事由であることに変更は生じない。

運送人の損害賠償責任についても、「1924年の船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」(1968年改正議定書及び1979年改正議定書を含む) において戦争は免責事由となっている。従って、本条約に対応する国内法である国際海上物品運送法(昭和32年法律第172号 2018年5月25日改正公布) も第4条第2項において、戦争を免責事由としている。

海上保険は高度に専門化及び国際化されている分野であり<sup>105</sup>、再保険者が欧州やアメリカに多く存在しているという実態がある<sup>106</sup>。海上保険は英国保険業者協会の保険約款を踏襲するもので、外航貨物海上保険については「2009年協会貨物約款(A)」(institute cargo clause: ICC) 第6条及び第7条が、外航船舶保険については「1983年協会期間約款」(institute time clause: ITC) 第24条及び第25条が、それぞれ戦争を免責と定めている。その上で、戦時下の外航貨物海上保

---

<sup>102</sup> 日本海事センター「資料4 2010年HNS条約の国内法制化に向けた対応について」、*available at* [http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/663\\_5.pdf](http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/663_5.pdf) (Dec. 01st, 2018)。発効は以下の要件を充足した後18か月後である。要件は12ヶ国以上の締結(うち4ヶ国の船舶保有量が総トン数200万単位以上)と、締約国が事務局長に報告する前暦年中の受取抛出貨物(一般勘定)の総量が4,000万トン以上に到達の2つである。2018年4月末時点の締約国は、ノルウェー、トルコ、カナダの3ヶ国であり、3ヶ国ともに2017年のIMO報告の船腹保有量は200万総トンを超えている。また、3ヶ国の2017年度受取抛出貨物(一般勘定)の合計は2,800万トンを超える。一定量の受取抛出貨物(一般勘定)を有する一部EU加盟国は、HNSの早期締結の意向を示している。EU加盟国以外にも条約の早期締結の意向を表明している国があることから、今後数年以内に発効要件が充足する可能性がある。

<sup>103</sup> 中村秀之「2010年HNS条約の発効に向けた動き」日本海事新聞(2017年5月)。

<sup>104</sup> 「海難残骸物の除去に関する条約の発効」東京海上日動マリンニュース197号(2014年8月15日)。

<sup>105</sup> 法務省民事局参事官室「保険法の見直しに関する中間試案の補足説明」(2007年)。

<sup>106</sup> 林田桂「船舶戦争保険に関する問題点について」保険学雑誌499巻(1982年)86頁。

険は「協会戦争約款」(institute war clauses: IWC)で、戦時下の外航船舶保険は「協会戦争ストライキ約款」(institute war and strike clauses hulls-time: IWSC)で戦争保険としてそれぞれ引受けられている<sup>107</sup>。尚、IWSCは第4条で、核爆発と五大国のうちいずれかの間の戦争の発生を免責事由としている。またIWSCでは、第5条に「解除」(cancellation)と「自動終了」(automatic termination)という規定が設けられている。「解除」は保険期間の中途において当初予測しなかったような事態が発生した場合に、7日前の書面予告をもって契約の解除を行うことができる規定であり、「自動終了」は解除予告の有無に関わらず、五大国のいずれかの間の戦争又は政府による本船の強制使用のいずれかが発生した場合に保険契約が自動的に終了する規定である。前項で述べた航路定限も有効であり、戦争危険地域への入域には戦争保険の保険料と追加割増保険料及びその他の追加保険費用とが必要となる<sup>108</sup>。

船主責任保険 (protection and indemnity insurance: P&I 保険) は国際 P&I グループ (international group: IG) で国際連携を取っており、IG に加入している 13 クラブ<sup>109</sup>がプールクレームを引受けた上で、さらに再保険を掛けている。P&I 保険は一般除外規定で、船舶保険と同様に戦争を免責事由とした上で、戦争危険特別条項で填補している。また、「解除」と「自動終了」の規定についても前述の IWSC と同様である<sup>110</sup>。

## (2) 戦争保険の実際

ここで、三井住友海上火災保険株式会社の『外航船のための船舶封鎖危険等不稼働損失戦争保険 BLOCKING AND TRAPPING ETC. WORDING (LOSS OF HIRE/LOSS OF TIME)』と、『船舶戦争保険・船舶不稼働損失戦争保険』を例に、実際の保険商品を分析する<sup>111</sup>。尚、前号で述べた通り海上保険は世界的に英国保険業者協会の保険約款を踏襲して、国際ネットワークで再保険が引受けられていることから、他の海上保険会社の商品もほぼ同内容となっている。

### ・保険商品の概要

#### 戦争危険

- ・戦争、内乱、その他の変乱
- ・水雷、爆弾その他爆発物として使用される兵器の爆発又はこれらの物との接触

<sup>107</sup> 落合誠一「わが国船舶戦争保険の法律問題—イラン・イラク戦争に関連して」国際商事法務 10 巻 1 号 (1982 年) 2 頁。船舶保険契約が戦争危険を除外するのは、近代戦による損害が異常に高額になり得ることとその性質上、危険の測定が困難であるためである。

<sup>108</sup> 長谷知治「海運・海洋に関するリスク管理—有事に係る保険を事例に—」海事交通研究 63 集 (2014 年 11 月) 54 と 56 頁。

<sup>109</sup> 13 クラブは、American, Britannia, Gard, Japan, London, NoE, Shipowners, Skuld, Standard, Steamship, Swedish, UK, WoE。

<sup>110</sup> 長谷・注(108)56-57 頁。Japan P&I Club, “Rules & List of Correspondents”, 2018, pp.29-30 & 67-69. JPI の場合、保険契約規定第 35 条第 1 項第 2 号によって除外し、P&I 戦争危険特別条項によって填補している。

<sup>111</sup> 三井住友海上火災保険株式会社『契約概要のご説明 外航船のための船舶封鎖危険等不稼働損失戦争保険 BLOCKING AND TRAPPING ETC. WORDING (LOSS OF HIRE/LOSS OF TIME)』(2010 年)。三井住友海上火災保険株式会社『契約概要のご説明 船舶戦争保険・船舶不稼働損失戦争保険』(2010 年)。

- ・ だ捕、捕獲、抑留、押収又は没収
- ・ 海賊行為又は強盗
- ・ ストライキ、ロックアウトその他の争議行為又は争議行為の参加者のそれに付随する行為
- ・ テロリストその他政治的動機又は害意をもって行動する者の行為
- ・ 暴動、政治的又は社会的騒じょうその他類似の事態

#### 船舶戦争保険 (institute war and strikes clauses hulls-time)

- ・ 戦争危険により被保険船舶に生じた、全損、損害防止費用、衝突損害賠償金、共同海損分担額、修繕費を補償する。
- ・ 船舶戦争保険追加担保特別条項（船主責任）を自動付加し、戦争危険により被保険者が負った、人（船長及び乗組員を除く）の死傷・疾病、他船又は他船上の積荷等に与えた損害、港湾設備等・船舶以外の財物に与えた損害、船骸撤去費用、その他 P&I 保険等で戦争危険によるものとして補償されない損害、これらにかかわる損害防止費用を補償する。
- ・ 船舶戦争保険追加担保特別条項（船舶乗組員に対する船主責任）を自動付加し、戦争危険により被保険者が法律又は労働協約等によって被保険船舶の乗組員等に対して負った、死亡・後遺障害、負傷・疾病にかかわる療養補償等、人命救助費・遺骸搜索費等、行方不明手当、所持品、死傷・疾病等による代人派遣費用、これらにかかわる損害防止費用を補償する。
- ・ 固有の免責対象は、日本国又は船舶の所有者が属している国・船舶の登録されている国の公権力による拿捕・捕獲・押収又は没収、公権力による強制使用・強制買上又は検疫・貿易若しくは関税に関する法令に基づく処分、イギリス・アメリカ・フランス・ロシア・中国の内いずれかの間の戦争の発生、被保険船舶が日本国の公権力の命令に違反して航行した場合その時以後に生じた損害に対する補償である。
- ・ 除外水域の変更等がある場合、保険期間の中途であっても、7 日前の書面予告により保険契約を解除或いは契約条件を変更する。
- ・ 解除予告の有無にかかわらず、イギリス・アメリカ・フランス・ロシア・中国のうちいずれかの間に戦争が発生した場合と、日本国又は外国の公権力により船舶が強制使用された場合には、その時をもって保険契約は自動的に終了する。

#### 船舶不稼働損失戦争保険 (loss of charter hire insurance including war)

- ・ 戦争危険により被保険者が負った、被保険船舶が損傷を被り稼働不能となった場合の不稼働損失、不稼働期間短縮のために支出した費用、被保険船舶の損傷が軽微で引続き航行が可能なため一定期間以内に繰り延べて修繕を行う場合の繰延修繕期間に対する不稼働損失を補償する。（つまり損傷であり、修繕等で稼働再開が可能であることが要件となる）
- ・ 固有の免責対象は、日本国又は船舶の所有者が属している国・船舶の登録されている国の公権力による拿捕・捕獲・押収又は没収、公権力による強制使用・強制買上又は検疫・貿易若しくは関税に関する法令に基づく処分、イギリス・アメリカ・フランス・ロシア・中国の内いずれかの間の戦争の発生、被保険船舶が日本国の公権力の命令に違反して航行した場合その時以後に生じた損害に対する補償である。

- ・除外水域の変更等がある場合、保険期間の中途であっても、7 日前の書面予告により保険契約を解除或いは契約条件を変更する。
- ・解除予告の有無にかかわらず、イギリス・アメリカ・フランス・ロシア・中国のうちいずれかの間に戦争が発生した場合と、日本国又は外国の公権力により船舶が強制使用された場合には、その時をもって保険契約は自動的に終了する。

#### 船舶不稼働損失戦争保険～封鎖危険～

(blocking and trapping etc. wording (loss of hire / loss of time) : BT 保険)

- ・戦争危険、公権力による船舶の没収・収容・国有化・抑留、水域一帯若しくは水域内の港湾・運河・海峡・河川・水路等の閉鎖・封鎖・閉塞・又はそれらの場所からの出域手段の封鎖・妨害により被保険者が負った経済的損失（収入：定期用船料及び運賃、支出：船舶所有者にあっては船舶経常費、定期用船社にあっては定期用船料）と、それら期間の短縮のための費用を補償する。（つまり船舶が使用不能、不全或は抑留で稼働不能となったことが要件となる）
- ・主な固有の免責対象は、船舶の所有者が属している国・船舶の登録されている国の公権力による没収・収容・国有化・抑留の場合の損害、原子核の分裂又は融合等で生じた損害、生物化学兵器・電磁兵器による損害、船舶が全損となって以降の期間にかかわる損失等に対する補償である。
- ・保険料の変更等がある場合、保険期間の中途であっても、7 日前の書面予告により保険契約を解除或いは契約条件を変更する。
- ・解除予告の有無にかかわらず、イギリス・アメリカ・フランス・ロシア・中国のうちいずれかの間に戦争が発生した場合と、日本国又は外国の公権力により船舶が強制使用された場合には、その時をもって保険契約は自動的に終了する。

#### ・戦争保険の運用

戦争保険は再保険システムが有効に機能しなければ完全な補償は得られず、五大国間の戦争が自動終了の十分条件であることと無関係ではないと思われる。また、国連安保理決議やアメリカ或いは EU 等による制裁や禁止或いは制限が発動された場合、保険会社の保険引受けや保険金支払い等の行為も対象となることが多く、それらの場合には保険会社は当該対象行為を行わない<sup>112</sup>。つまり、保険を引受けたとしても、制裁等に抵触する部分が欠落した補償提供となる。一般的に、商船の運航関係者は欠落のある保険付与で損害リスクを負うことには慎重であり、経営面からは冒険的な配船と判断される。その結果、魅力的な運賃が提示されたとしても、船主の不同意やリスク補償要求を受ける用船者は貨物輸送契約の成約を果たせず、海上貿易は拡大しない。現実には、制裁が緩和されたとはいえ保険分野には至っていないため、キューバの海上貿易は未だに活発化しておらず、イランの海上貿易は先行きが不透明である<sup>113</sup>。

第二次大戦においてアメリカやイギリスを敵国とした日本商船隊の海上戦争保険は、イギリス

<sup>112</sup> 長谷・注(108)57 頁。

<sup>113</sup> イランの貿易航路に関しては、アメリカの対イラン経済制裁の再開によって再び配船不可能となることが危惧されている。トピックス「米イラン制裁、荷動き・保険・造船への影響は」COMPASS226 号（2018 年 7 月）53 頁。

による再保険引受けが困難となった。その結果、1940年6月から損害保険国営再保険法（昭和15年3月30日法律第71号）に基づいて我が国政府が全額再保険を引受け、朝鮮戦争でも政府が再保険を引受けた。イラン・イラク戦争では再保険料率が1979年7月28日の0.02275%から1987年末に0.375%という高率に至るといったように乱高下したため、日本船主協会と日本損害保険協会が国家再保険制度創設を陳情したが叶わず、民間の船舶戦争再保険プールが創設されると共に、税制優遇措置がとられた。2001年のアメリカ同時多発テロでは保険契約解除規定が二度発動されて戦争保険の引受け条件が二度引き上げられた上で、アメリカ、イギリス、フランス、ドイツが、各政府の主導する再保険対応システムを提供した。イラン制裁に関しては、イラン産原油を輸送する船舶に対するIGのプールクレームと再保険が制裁対象となったことから、油送船が船舶油濁損害賠償保障契約を締結できなくなり、運航困難に陥った。そのため、イラン産原油の輸送継続を図った我が国政府は、特定タンカーに係る特定賠償義務履行担保契約等に関する特別措置法（タンカー特措法）（平成24年法律第52号 2018年3月22日改正公布）を制定して、損害保険契約超過額を政府が日本船主責任相互保険組合（The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association: JPI）に対して交付するという「特定保険者交付金交付契約」<sup>114</sup>を船主と締結した。

戦時の保険の混乱に備えるため平時から、アメリカ政府はアメリカ籍船とアメリカとの利害関係の強い船舶に対して船舶戦争保険を提供している。イギリス政府はイギリス籍船の船舶戦争保険契約の内、95%の契約件数について再保険を引受けており、ノルウェーにあるP&Iクラブはイギリス政府と再保険の取決めを結んでいる<sup>115</sup>。

紛争発生場所を問わず、武力攻撃事態においても海上交通の維持を図るためには、海上保険の確実な提供が不可欠である。そのためには、我が国が再保険を含む戦争保険を引受ける国営のシステムを構築することが必要となろう。例えば長谷は、まず海上保険を平和安全法制の一分野として検討すること、そして貿易再保険に類似した制度として日本商船隊が負担する追加費用を対象とする国営保険制度を構築すること、タンカー特措法に類似の国営再保険引受け制度を構築すること、或いは国会議決等に基づいての予算行為による補償制度の創設を提言している<sup>116</sup>。

#### 第4項 小括

現代の国際海運は多国籍化が進展し、利害関係者は世界中に散在している。domestic な性格を強く持つ日本商船隊とはいえ、そういった多国籍化においては例外ではなく、従って武力攻撃事態においても、海上貿易交通には外国企業の意志が色濃く反映されることになる。仮に我が国が武力紛争当事国となった場合は、我が国に対して武力攻撃を行っている国への就航や、同国貨物の輸送については、拿捕や攻撃対象となる日本籍船では実施されないはずであるが、便宜置籍船を含む中立国船舶では実施される余地があると思われる。他方、我が国周辺海域が戦争危険地

<sup>114</sup> 船主は政府に納付金を納める。

<sup>115</sup> 長谷・注(108)58-60頁。

<sup>116</sup> 長谷・注(108)61-62頁。

域と判断された場合、こうした判断を行うのは日本政府ではないが、現状では日本籍船を含む日本商船隊各船の日本就航を是とする外国企業が用船チェーン上に数多く存在するとは思えない。よって、武力攻撃事態に際しても国民生活にとって不可欠な物資を運搬し、よって日本国民の生命線を維持するべく日本商船隊を稼働させるためには、武力攻撃事態においても有効に運用される用船契約の研究が不可欠である。

大型化と専用船化が進展した商船は過去に備えていた汎用性を失っている<sup>117</sup>。デリックやクレーンに代表される荷役設備を全く装備していない貨物船は多い。専用船化とは、船種と船型が相まって積載可能貨物の多様性を失くした経済性の進化形態と言い換えられよう。大型化は就航可能港湾及び航路の自由度と引き換えに効率性を得た。さらに国際的な安全規制が貨物別に船舶設備の高度化を要求して専用船化に拍車をかけた。用船契約は安全に関わる船長の権限を強化し、リスク回避を推進する傾向をより鮮明としてきた。戦時禁制品の輸送について、船長はそれを中断或いは処分する権限を持っている。しかし戦時禁制品の品目表は武力紛争相手国が決めるので、それが民生品を含んだ広範囲なものとなる可能性がある。もしそのような事態に陥ったとすれば、日本商船隊が輸送できる戦時禁制品以外の貿易貨物はどの程度にまで減少するのか、予測しておくことは不可能と言って良い。なぜならその決定権は武力紛争相手国が持っているからである。

アメリカ、イギリス、フランス、ロシア、中国の五大国間で戦争が生じた場合、戦争保険は自動的に終了する。これは言い換えれば、世界中の商船が戦争危険に対して無保険となることを意味している。この危機に備えている国としてはアメリカ、イギリス、フランス、ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、カナダそしてインドが挙げられるが、我が国は対応策を準備していない<sup>118</sup>。また、この場合には世界の大多数の商船の用船契約が、契約解除条項によって解除の判断を迫られることになるかと予測される。五大国間の戦争が世界大戦規模へ拡大するとすれば、無保険である戦争危険地域を避けて商業航海を維持できる可能性は低いものと思われ、各旗国が戦争保険の提供や再保険の引受けをする必要が出てくる。しかし、便宜置籍国にとってそれは可能な政策であろうか。第二次大戦以降、大国間の戦争や世界大戦を経験していない現代の世界外航海運界にとっては、全く未知の事態と言えよう。もし武力攻撃事態が五大国間の戦争とリンクするならば、その対象金額は莫大なものとなるだろう。

---

<sup>117</sup> 日本海事広報協会・注(3)6-10と47頁、図表『船種別内航船腹量の推移』。専用船化は「貨物の特徴に合わせて、もっとも安全で効率的な輸送方法を追求した結果」であり、さらに「大量輸送を効率的に行うための大型化も進んで」いる。そして現代の貨物船の船種例として、外航ではコンテナ船、ばら積み船（穀物船）、木材専用船、チップ専用船、冷凍運搬船、原油タンカー、LPG船、LNG船、ばら積み船（石炭専用船）、ばら積み船（鉱石専用船）、ばら積み船（鉱炭兼用船）、ケミカルタンカー、自動車専用船、重量物船が、内航では一般貨物船、油タンカー、ケミカルタンカー、LPG船、セメント専用船、石灰石専用船、RORO船、自動車専用船、プッシュバーージ、土・砂利・石材専用船、特殊タンク船が紹介されている。第二次大戦期までの貨物船は、タンカーと貨物船及び貨客船程度にしか種類分けされておらず、汎用性を備えていたので、貨物船の船種概念自体が大きく変化したと言えよう。

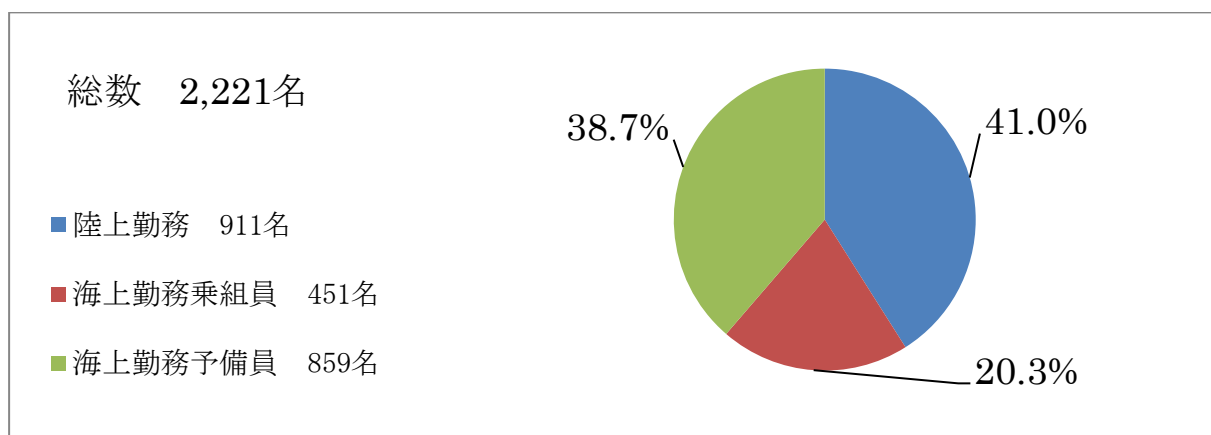
<sup>118</sup> 林田・注(106)88-90頁。林田は長谷と同様に、日本が船舶戦争保険に国営再保険か国営保険の制度を設定することを提言している。

### 第3節 船員

本節では船員に関して議論する。船員は商船を運航するための要素としては決して無視できない。なぜなら用船契約や保険契約が無くとも船舶は物理的に航行能力や輸送能力を有するが、船員要素を充足しなければ、その物理的能力が実現されることはないからである。

#### 第1項 船員構成

表7 外航日本人船員海陸割合 2017年10月1日現在



国土交通省海事局『海事レポート2018』（2018年）165頁、図表II-3-1『我が国の船員数の推移（過去10年）』と、国土交通省海事局『平成29年度 船員需給総合調査結果報告書 2017年10月1日現在』（2018年10月）を基に筆者作成。

2017年の外航日本商船隊規模2,458隻に基づいて、必要船員数（乗組員定員数）を計算すると、1隻あたり21名とすれば51,618名となる<sup>119</sup>。2017年の日本人外航船員数は2,221名であり<sup>120</sup>、船長及び士官からなる職員1,787名と職員以外の部員434名で構成されている<sup>121</sup>。海上勤務者は1,310名（乗組員451名、予備員859名、予備員率2.9）おり（『表7 外航日本人船員海陸割合2017年10月1日現在』参照）、その内数は職員が1,207名（乗組員378名、予備員829名、予

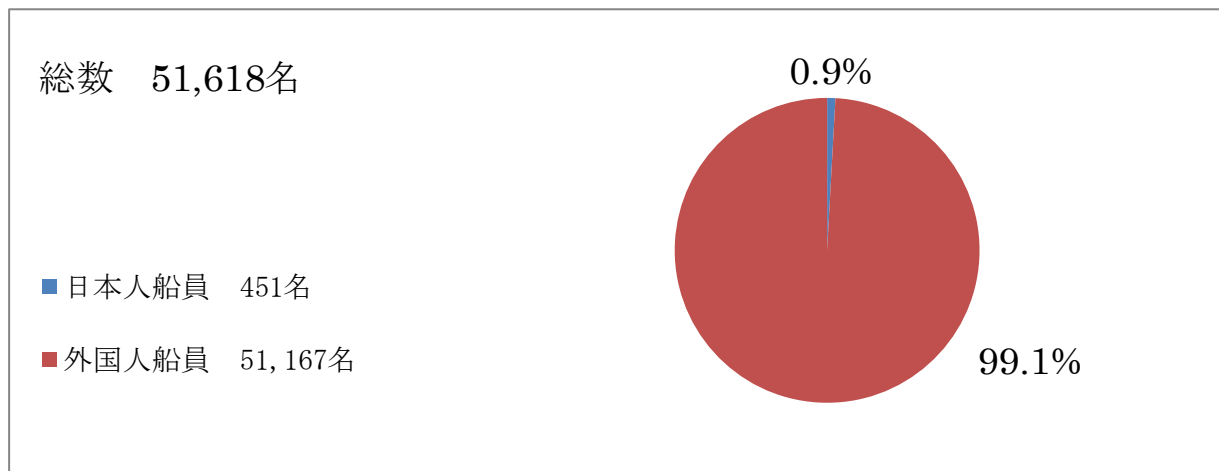
<sup>119</sup> 国際船員労務協会「協会概要」、available at [http://www.immaj.jp/association\\_info/about/](http://www.immaj.jp/association_info/about/) (Dec. 01st, 2018)。国際船員労務協会は我が国の外航海運企業の支配船舶に配乗される外国人船員に係る船主側の労務業務を担っているが、2018年6月1日現在の登録船舶数2,235隻に対する外国人乗組員定員は45,497人であるとしている。ここから1隻あたりの平均外国人乗組員定員数は20.4名と計算される。そこに日本人船員配乗数を勘案し、1隻あたり21名とした。この算出数に現場実態との乖離は認められない。

<sup>120</sup> 国土交通省海事局・注(1)165頁、図表II-3-1『我が国の船員数の推移（過去10年）』。

<sup>121</sup> 日本海事広報協会・注(3)45頁、図表『外航日本人船員数の推移』。

備員率 3.2)、部員が 103 名（乗組員 73 名、予備員 30 名、予備員率 1.4）である<sup>122</sup>。つまり、外航日本商船隊の乗組員は 0.9%が日本人船員（451 名）で、99.1%が外国人船員という構成になっている（『表 8 外航日本商船隊に占める日本人船員の割合 2017 年 10 月 1 日現在』参照）。

表 8 外航日本商船隊に占める日本人船員の割合 2017 年 10 月 1 日現在



筆者作成。

過去 10 年間の外航日本商船隊における日本人船員数は、2007 年の 2,505 名から多少の増減を繰り返しながらではあるが、漸減傾向が継続されている<sup>123</sup>。年齢構成は 30 歳前後が最も多く、40 歳代と 50 歳代が核をなし、60 歳代で直線的に減少し、70 歳でほぼゼロとなっている<sup>124</sup>。30 歳を中心として 20 歳代と 30 歳代の人数が多い理由としては、近年の新卒採用者数の増加を反映した年代であると共に、船員からの転退職が始まっていない年代であることが挙げられよう。さらに近年では、船長或いは機関長への昇進年齢が低下してきており、会社によって異なるが平均的に 35 歳程度と考えて良い。つまり、大まかに言えば外航日本人船員の内、職員の半分が船長又は機関長であり、残り半分が航海士又は機関士である。航海士と機関士は一等から三等まであり、航海士又は機関士としての期間の前半を三等及び二等として、後半を一等として乗船するキャリアパスを標準とするならば、現在の外航日本人船員の職位別割合は、船長・機関長が 40%、一等航海士・機関士が 20%、二等航海士・機関士が 10%、三等航海士・機関士が 10%、部員が 20%と近似される。職員の内訳割合は、船長・機関長が 50%、一等航海士・機関士が 25%、二等航海士・機関士が 12.5%、三等航海士・機関士が 12.5%となろう。

<sup>122</sup> 国土交通省海事局『平成 29 年度 船員需給総合調査結果報告書 2017 年 10 月 1 日現在』（2018 年 10 月）、available at <http://www.mlit.go.jp/common/001256244.pdf> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>123</sup> 国土交通省海事局・注(1)165 頁、図表 II-3-1『我が国の船員数の推移（過去 10 年）』。国土交通省海事局・注(6)174 頁、図表 II-3-1『我が国の船員数の推移（過去 10 年）』。

<sup>124</sup> 国土交通省海事局・注(1)166 頁、図表 II-3-2『我が国船員の分野別年齢構成』。



外航日本人船員は、2007年12月に出された国土交通省交通政策審議会の答申<sup>125</sup>で提言された約5,500名を目標に、トン数標準税制導入の条件として、増加策がとられてきている。その効果を統計から見出すことは困難であるが、減少傾向を緩やかにする効果を生じたということはあるのかもしれない。尚、同答申によれば、約5,500名の算出根拠は、一年程度継続する国家非常時に一定規模の国民生活・経済活動水準を確保するための輸入を対象とした輸送力に日本籍船のみで対応する場合の必要船隊規模を約450隻（トン数不明）、職員は全員（8名）日本人としたものである<sup>126</sup>。つまり、約5,500名という数字は部員と陸上勤務職員を含めていない。外航船員数と海上勤務者数の差である陸上勤務者数は職員580名と部員331名の計911名おり、陸上勤務率は職員が32.5%で、部員が76.3%、全体で41.0%と計算される。職員の陸上勤務率を32.5%のままとすれば、外航日本人職員は約8,150名にまで、陸上勤務職員数を現状の580名のままとすれば、外航日本人職員は約6,080名にまで増加されねばならないことになる。さらに、乗組職員8名全員が日本人であるためには、外航日本人職員の職位別割合は等しく25%ずつでなければならず、前述の職位別割合実態からの変更が必要となるはずである。

同答申でいう一定規模の国民生活・経済活動水準とは、健康で文化的な最低限度の生活水準とそれに相当する経済活動水準であり、生活保護水準及び最低賃金水準を参考とした結果、概ね通常時の約3割強と試算されたものである。しかし、輸出経済は考慮されておらず、輸送力の指標である重量トン数ではなく、船舶の大きさに言及されていない隻数のみが提示されているため、必要輸送規模や要求輸送力等が不明である。さらに、船種別の必要規模も試算されていないため、必要日本人職員として計上されている人員については必要技量の種別は示されておらず、人数のみが求められている。また、荷役や整備さらには操船操機の現場業務を担う部員は全員外国人が配乗されると前提されている。日本籍船のみで国民生活と国家経済の最低限を一年間維持しなければならない程度の国家非常時とは、一年間に亘って国際海運から切り離される、つまり国際的に孤立する非常に厳しい国家状況と考えられるが、仮定とは言えそういう状況の中で、部員として外国人船員のみが配乗されるという前提にも違和感を持たざるを得ない。そのような孤立状態にある国家の商船隊への乗船を望む外国人部員がどれほど存在するであろうか。

トン数標準税制の中では、適用事業者は日本籍船1隻あたり4名の割合で日本人船員を確保しておくことが求められている<sup>127</sup>。しかしこれでは1隻あたり8名配乗するという計算前提と整合しておらず、その論理的な根拠は不明である。現在、船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号 2018年6月20日改正公布）では日本籍船への日本人船員配乗義務はなく、外国人全乗の日本籍船も珍しくない。国家非常時を理由として外国人職員の雇用を打ち切り、日本人職員へ配乗替えすることになるであろうが、そのあたりの法的確認を伴った制度設計も明らかにはされていない。

<sup>125</sup> 国土交通省交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会『安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について（答申）』（2007年12月）。

<sup>126</sup>  $450 \text{ 隻} \times 8 \text{ 名} \times \text{予備員率} 1.5 = 5,400 \text{ 名}$  隻数の「約」を考慮して約5,500名へと近似したものと思われる。

<sup>127</sup> 国土交通省海事局『交通政策審議会第34回海事分科会 参考資料1-1 日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更等について』（2018年1月）、available at <http://www.mlit.go.jp/common/001220680.pdf> (Dec. 01st, 2018)。やむを得ないと認められる場合には陸上勤務海技士を算入することが認められた。

2013年の「日本船舶及び船員の確保に関する基本方針」<sup>128</sup>では、前述2007年答申の内容が再確認され、トン数標準税制に伴う日本籍船及び日本人船員の増加政策は海上運送法第26条の航海命令を念頭に置いていることも改めて明言されている。本論では幾度か述べてきたことではあるが、この航海命令は武力攻撃事態を含む安全保障上の非常時には対応しておらず、そのような場合には平和安全法制に基づく措置で対応する旨も明記されている。しかし、日本籍船の増加は物理的な結果として存在し、答申が算出した約5,500名を目標とする外航日本人職員増加政策も継続している。武力攻撃事態にそれらをどのように取扱うかは白紙の状態であると言って良い。

内航日本人船員は2017年に27,844名であり、2013年以来漸増傾向となっており<sup>129</sup>、日本人船員のみで構成されている。年齢構成は60歳前後にピークがあり、50歳以上の船員の割合は55%に達しており、若年ほど少数となっている<sup>130</sup>。つまり、若年船員を中心として船員増加を実現しない限り、近い将来の深刻な船員不足は明白に予見されている。

民間船員の職業分野を「外航」「内航」「旅客船（長距離フェリー）」「漁船」に分けたデータがあるが<sup>131</sup>、各分野の船員の履歴データが興味深いものとなっている。全ての分野で圧倒的な割合を占めているものは「新規学卒」若しくは「同じ分野」である。2017年の旅客船採用船員の20%が内航からの異動であることを除けば、分野を跨ぐ異動はほぼ無いと判断して良い。外航採用者の11%が内航から、内航採用者の各1%が外航と漁船からの異動であるに過ぎない。漁船に至っては新規学卒ですら2%に過ぎず、実に85%が漁船分野内で移動している。これらは船員職業の専門分野化を示しており、同じ貨物船といえども外航と内航は全く異なった職業世界であると言える。つまり、海技資格は共通していても実務面では分野間の乖離が大きく、分野を超えての船員流動性は極めて小さく、船員を総体的に取扱うことに積極的な意義は見出せないと考えられる。

## 第2項 船員雇用契約

船員は雇用契約に基づいて海上労働に従事する。我が国の船員の多くは終身雇用制度に準じた常時雇用契約に基づいて就労しているが、このような形態は世界的には少数派であり、外国人船員の圧倒的多数は、登録している船員配乗会社との間で乗船機会毎に期間雇用契約を締結して就労している。そういった事情は外航日本商船隊においても同様であり<sup>132</sup>、本項では国際条約と実際の雇用契約書に規定されている労働条件の中で、戦争危険地域への就航に関係すると思われる箇所について論じることとする。

<sup>128</sup> 国土交通省告示第326号『日本船舶及び船員の確保に関する基本方針』（2013年3月30日）。

<sup>129</sup> 国土交通省海事局・注(1)165頁、図表II-3-1『我が国の船員数の推移（過去10年）』。

<sup>130</sup> 国土交通省海事局・注(1)166頁、図表II-3-2『我が国船員の分野別年齢構成』。国土交通省海事局『交通政策審議会第34回海事分科会 参考資料1-2』（2018年1月）、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001220679.pdf> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>131</sup> 国土交通省海事局『平成29年度 船員需給総合調査結果報告書の概要』（2018年11月）、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001256239.pdf> (Dec. 01st, 2018)。

<sup>132</sup> 寒河江芳美「日本の海運業における外国人船員の採用システム—日本企業とフィリピン人船員の新たな労働市場—」海交交通研究63集（2014年11月）83-92頁。

## (1) 国際条約

船員の雇用条件、居住設備、医療・福祉、社会保障等に関しては、国際基準が条約化されている。それが、国際労働機関（International Labour Organization: ILO）が2006年2月に採択した「2006年 ILO 海事労働条約」（Maritime Labour Convention 2006: MLC）である。MLCはILOが1919年の発足以来採択してきた約60本に及ぶ条約等を整理・統合して、海事労働に関する国際基準を確立したものであり、我が国は2013年8月5日に批准している。MLC第2条第4項によれば、MLCは漁労又はこれに類する業務に従事する船舶及びダウ、ジャンクその他の伝統的構造の船舶、軍艦又は軍の補助艦には適用されないが、公有であるか私有であるかを問わず、通常商業活動に従事する全ての船舶には適用される。つまり、内航船員にも適用される。但し、MLC第2条第6項ではいくつかの条件を付した上で、200総トン未満の内航船は適用除外とすることができるとしている。既に外航海運業界はMLCに沿った船員管理を実施しており、寄港国検査（Port State Control: PSC）にも取込まれている。ここではまず、武力攻撃事態と関連すると思われるMLCの諸規定を考察する<sup>133</sup>。

### FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

#### Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

(b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;

基本的な権利及び原則

#### 第3条

加盟国は、自国の法令が、この条約に関しては、次に掲げる基本的な権利を尊重することを確認する。

(b) あらゆる形態の強制労働の撤廃

（国土交通省海事局訳）

### SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

#### Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

船員の雇用及び社会的権利

#### 第4条

1. すべての船員は、安全基準を遵守した安全かつ確実な職場についての権利を有する。

3. すべての船員は、船内における適当な労働条件及び生活条件についての権利を有する。

（国土交通省海事局訳）

<sup>133</sup> 国土交通省海事局『2006年 ILO 海事労働条約 仮訳』（成山堂、2008年）。

## IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

### Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.
2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.
4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.
6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

実施及び執行の責任

### 第 5 条

1. 加盟国は、自国の管轄の下にある船舶及び船員に関し、この条約に基づく約束を履行するために制定された法令その他の措置を実施及び執行する。
2. 加盟国は、定期的な検査、報告、監視及び適用される法律に基づく法的手続きを含むこの条約の要件に適合することを確保するための制度を確立することにより自国を旗国とする船舶に対し効果的に自国の管轄権及び管理の権限を行使する。
4. 旗国以外の加盟国は、この条約が適用される船舶が自国の港の 1 にある場合には、当該船舶がこの条約の要件に適合しているか否かを決定するために、国際法に従って検査することができる。
6. 加盟国は、この条約の要件に違反することを禁止し、かつ、国際法に従って、その違反を防止するために相当な自国の法律に基づく制裁を定め、又は是正措置をとることを求める。

(国土交通省海事局訳)

MLC におけるこれらの基本的な原則からは、船員個人の幸福追求権が軸となっていることが感じられると共に、旗国（第 5 条第 1 項、第 2 項、第 6 項）或いは船員母国（第 5 条第 1 項、第 6 項）が管理するのみではなく、寄港国（第 5 条第 4 項、第 6 項）にも PSC で管理の一翼を担わせることで、条約遵守をより確実にしようとする仕組みが見えてくる。旗国の責任については第 5.1 規則で、寄港国の責任については第 5.2 規則で具体化されている。

## REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

### Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions

of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

規則、規範 A 部及び規範 B 部

#### 第 6 条

1. 規則及び規範 A 部の規定は、強制的なものとする。規範 B 部の規定は、任意のものとする。
2. 加盟国は、規則に定める権利及び原則を尊重すること並びに規範 A 部の対応する規定に定める方法で各規則を実施することを約束する。更に、加盟国は、規範 B に定める方法で自国の責任を遂行することに妥当な考慮を払う。

(国土交通省海事局訳)

MLC 第 6 条は MLC の規定が強制規定と任意規定とに分かれることを定めている。強制規定は「Regulation」(規則)と「Part A」(規範 A 部)として、任意規定は「Part B」(規範 B 部)として記載され、加盟国は、強制規定の実施を約束している。同時に、任意規定であっても妥当な考慮を払う必要があり、適用除外ということにはならない。

#### Standard A2.5 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:
  - (b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
    - (ii) by the seafarer for justified reasons;

#### Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:
  - (b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):
    - (iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go;

#### 第 2.5 基準 (規範 A) 送還

1. 加盟国は、次の状況の場合には、自国を旗国とする船舶の船員が送還される権利を有することを確保する。
  - (b) 当該船員の雇用契約について次の者が終了した場合
    - (ii) 正当とされる理由による船員

#### 第 2.5.1 ガイドライン (規範 B) 権利

1. 船員は、次の場合には、送還される権利を有するべきである。
  - (b) 第 2.5 基準 (規範 A) 1(b)及び(c)の規定が対象とする場合において、
    - (iv) 国内法令又は船員の雇用契約に定義する戦争地帯に船舶が向かう場合であって、船員が

当該地帯に赴くことに同意しないとき。  
(国土交通省海事局訳)

船員が正当な理由による下船をする場合には、送還される権利を有することに疑いはない。しかし、船舶が戦争危険地域に向かう場合の不同意がその正当な理由に当たるか否かの判断は、任意規定に置かれているため、旗国や船員母国の国内法に従うこととなろう。但し、任意規定には妥当な考慮が払われなければならない、少なくとも下船申請を拒否することはできないと考えるべきであろう。ここで、MLC が導入した PSC によって寄港国の意志も介入してくることになる。

## Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships.

### Regulation 5.2.1 – Inspection in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

### Standard A5.2.1 – Inspection in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

(d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention;

a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

(a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or

(b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights);

the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea

until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

## 第 5.2 規則 寄港国の責任

目的 外国船舶に関する条約の基準の実施及び執行における国際協力に関して、加盟国がこの条約に基づくその責任を実施することができるようにすること。

### 第 5.2.1 規則 港における検査

1. 予定の航路に従い又は運航上の理由により、加盟国の港に寄港する各外国船舶については、船内における船員の労働条件及び生活条件に関するこの条約の要件（船員の権利を含む。）の遵守状況を検討するために第 5 条第 4 項の規定に従って、検査の対象とすることができる。

### 第 5.2.1 基準（規範 A） 港における検査

1. 権限のある職員が検査を実施するために乗船し、適用可能な場合には、海事労働証書及び海事労働適合申告書を要求し、次のことを認めた場合には、船内における労働条件及び生活条件を確認するために一層詳細な検査を実施することができる。

(d) 船内における特定の労働条件及び生活条件がこの条約の要件に適合していないことを申し立てる苦情があること。

この検査は、船員の労働条件及び生活条件についてその安全、健康若しくは保安に明確な危険を構成し得ると信ずるに足りる欠陥が認められ、若しくは申し立てられた場合又は権限のある職員がその欠陥がこの条約の要件（船員の権利を含む。）に対する重大な違反を構成すると信ずるに足りる根拠がある場合には、いかなる場合にも実施する。

6. 権限のある職員による一層詳細な検査の後、船舶がこの条約の要件に適合していないと認められる場合であって、次の(a)又は(b)のときには、

(a) 船内における条件が船員の安全、健康又は保安に対して明らかに危険である場合

(b) 不適合がこの条約の要件（船員の権利を含む。）に対する重大な又は繰り返される違反を構成する場合

当該権限のある職員は、(a)又は(b)の規定の適用範囲内にある不適合が是正されるまで、又はその不適合を是正するための行動計画を受諾し、及びその行動計画が迅速な方法により実施されることを認めるまで、船舶が航行しないことを確保するための措置をとる。当該権限のある職員は、船舶の出航を差し止めた場合には、直ちにその旨を旗国に通報し、及び所定の期限内に回答することを要求し、可能な場合には、当該旗国の代表が立ち会うよう要請する。当該権限のある職員は、検査が実施された寄港国の適当な船舶所有者団体及び船員団体に対しても直ちに通知する。

(国土交通省海事局訳)

戦争危険地域への就航拒否の意思を明らかにしているが下船手配をされていない船員が、寄港地の PSC 検査官に対して下船意志と状況を申し立てた場合、或いは申し立てなくとも検査官が船員本人の就航承諾の意思を確認できず、MLC の遵守に疑義を持った場合、寄港国は文民である当該船員を戦争危険地域へ入域させるような手続きをするであろうか。恐らく、本船を拘留 (detain) してでも、当該船員の送還を命じる可能性が高いと考えられる。なぜなら、強制規定である第 5.2.1 基準 (規範 A) 第 6 項は、そのような場合に「船舶が航行しないことを確保するための措置をとる」ことと、「直ちにその旨を旗国に通報」と共に寄港国内の「適当な船舶所有者団体及び船員団体に対しても直ちに通知する」ことを検査官に課しているからである。これらの措置は対応策への決定、言い換えれば、寄港国の行う船舶出港許可の発給に至る過程に関して、旗国と船員母国及び船員労働組合の介入を求めていることに他ならない。つまり、MLC 全体の趣旨からすれば、第 2.5.1 ガイドライン (規範 B) 1(b)(iv) は、実際上の効果としては強制規定に等しいと考えるべきであろう。

また、第 4.2 基準 (規範 A) は、雇用に関連して生ずる船員の疾病、負傷又は障害或いは死亡に際しては、船舶所有者 (船主) が関連する費用を負担する責任を有することを規定している。関連する費用には、送還までの賃金全額、補償費用、医療関係費用、埋葬関係費用、送還関係費用が含まれており、戦争危険地域への就航によって生じた場合であっても免除されない。つまり、船主は戦争保険の締結がなされない限り、これらの金銭的リスクを負ってまで戦争危険地域への配船に同意するという事は考えられない。

尚、第 4.4.1 ガイドライン (規範 B) は、加盟国が船員に福祉施設を提供するに際して、特に船員が外国にいる場合及び戦争地帯に入る場合には、船員の安全、健康及び余暇の活動に関する特別の必要性を考慮することを要求している。福祉施設とは、seamen's club や教会のような宗教施設を指していると理解されるが、戦争地帯に入る場合の特別の必要性が具体的に何を指しているかは明確ではなく、加盟国の国内法令に委ねられることになろう。

#### Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship.

#### Standard A2.7 – Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.
2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international



instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

## 第 2.7 規則 船員の配乗の水準

目的 船舶の安全、効果的及び確実な運航のために十分な人員により船員が船内で労働することを確保すること。

### 第 2.7 基準 (規範 A) 船員の配乗の水準

1. 加盟国は、船舶が安全に、効果的に及び保安に妥当な考慮を払って運航されることを確保するため、すべての自国を旗国とする船舶が船内に十分な数の船員を配乗することを要求する。すべての船舶は、権限のある機関が発給する安全のための最少の人員の配置に関する文書又はこれに相当する文書に従い、すべての運航条件下で、船舶及びその人員の安全及び保安を確保するため並びにこの条約の基準を遵守するため、人数及び資格に照らして適切な船員を配置する。
2. 権限のある機関は、船員の配乗の水準を決定し、承認し、又は変更する場合には、船員の配乗の水準に関して適用される国際文書（特に国際海事機関の文書）に定める原則並びに十分な休息を確保し、及び疲労を軽減するために過度の労働時間を回避し、又は最少にする必要性を考慮する。

(国土交通省海事局訳)

船舶には船員の配乗水準が定められており、それを満足しない場合は運航できないことが基本原則である。「最少配員証書」(Minimum Manning Certificate: MMC) と呼称される旗国証書は、外航貨物船であれば三直制の航海当直を組むことができる資格と人数に基づいて発給される。船長・一等航海士・航海士 1 名・機関長・一等機関士・機関士 1 名・操舵手 3 名・操機手 3 名・司厨長の合計 13 名が最少人員と指定されることが一般的な最低限度である。つまりこの場合においては、職員を確保できたとしても、当直資格のある部員 6 名と司厨長が乗船していなければ、船舶は運航されない。

MLC は日本人船員にも適用される。文民である船員の戦争危険地域への立ち入りは、本人の意思が尊重されるが、国家意思の影響を及ぼすことができるのは旗国と船員母国そして寄港国であり、船舶所有者団体や船員団体も影響力を及ぼし得る。従って、日本人船員についても我が国以外に、旗国と寄港国が強い影響力を行使でき、船舶所有者団体や船員団体も影響力を及ぼし得る。そして MLC におけるその影響力は、船員を危険な環境ではなく安全な環境に置くことを指向する。

## (2) 船員雇用契約書

日本商船隊の外国人船員で圧倒的な割合を占めるのはフィリピン人である<sup>134</sup>。そこで、フィリ

<sup>134</sup> 国土交通省海事局『日本商船隊における国籍別船員比率 2013 年データ』、*available at*

<http://www.mlit.go.jp/common/001098791.xlsx> (Dec. 01st, 2018)によれば、日本商船隊に乗組む船員数に占める

ピン人船員の雇用契約書を考察する。

日本商船隊に乗組んでいるフィリピン人船員の労使協定には、“IBF JSU-IMMAJ CA”<sup>135</sup> と “IBF JSU/AMOSUP-IMMAJ CBA” (フィリピン側の船員組合が Associated Marine Officers and Seamen’s Union of the Philippines: AMOSUP の場合)<sup>136</sup>、或いは “IBF JSU/PSU-IMMAJ CBA” (フィリピン側の船員組合が Philippine Seafarers Union: PSU の場合)<sup>137</sup>があり、MLC と整合されている<sup>138</sup>。これら労使協定は、国際運輸労働者連盟 (International Transport Workers’ Federation: ITF) と合同交渉団 (Joint Negotiating Group: JNG) の間に設けられた国際団体交渉協議会 (The International Bargaining Forum: IBF) において合意された特別協約 (Special Agreement) に基づいている<sup>139</sup>。尚、IBF は 2003 年 5 月に ITF と欧州系の船主団体である国際海事使用者委員会 (The International Maritime Employers’ Committee: IMEC) 及び日本の船主団体である国際船員労務協会 (International Mariners Management Association of Japan: IMMAJ)<sup>140</sup>が合意して設立された労使交渉の場である<sup>141</sup>。労使協定の内、前者 (Collective Agreement: CA) は、ITF と全日本海員組合 (All Japan Seamen’s Union: JSU) 及び IMMAJ の三者間で協定されたもので、船員母国は無関係である<sup>142</sup>。後者 (Collective Bargaining Agreement: CBA) は CA をベースとして、ITF と JSU、IMMAJ 及び AMOSUP 或いは PSU の四者間で協定されたもので、AMOSUP 組合員或いは PSU 組合員であるフィリピン人船員に対して適用される<sup>143</sup>。フィリピンの船員労働組合としては AMOSUP が最大組織で PSU が第二位の規模となっており<sup>144</sup>、JSU と IMMAJ が承諾したこの両者の CBA が日本商船隊の外国人船員の雇用契約を代表するものと考えられることができる。

---

フィリピン人船員の割合は 73.8%に上る。佐々木真己「オピニオン フィリピンにおける船員教育」日本船主協会ホームページ (2015 年 4 月 1 日)、*available at* [https://www.jsanet.or.jp/opinion/2015/opinion\\_201504.html](https://www.jsanet.or.jp/opinion/2015/opinion_201504.html) (Dec. 01st, 2018)によれば、フィリピン人船員は日本商船隊に乗組む船員の 75%以上を占め (約 37,200 人)、IMMAJ 会員の 90%以上の会社に雇用されている。

<sup>135</sup> JSU, IMMAJ, “IBF JSU-IMMAJ CA”, JSU, 2015

<sup>136</sup> JSU, AMOSUP, IMMAJ, “IBF JSU/AMOSUP-IMMAJ CBA”, JSU & AMOSUP, 2015

<sup>137</sup> JSU, PSU, IMMAJ, “IBF JSU/PSU-IMMAJ CBA”, JSU & PSU, 2015

<sup>138</sup> JSU, IMMAJ, *supra* note 135, Article 1. JSU, AMOSUP, IMMAJ *supra* note 136, Article 1.

<sup>139</sup> 国際船員労務協会・注(119)。JSU, IMMAJ, *supra* note 135, Article 1. JSU, AMOSUP, IMMAJ, *supra* note 136, Article 1.

<sup>140</sup> 合田浩之『戦後日本海運における便宜置籍船制度の史的展開』(青山社、2013 年) 191 頁。国際船員労務協会・注(119)。全日本海員組合が日本商船隊の便宜置籍船に配乗される外国人船員に関する労使協議の場を形成するために、外国人船員配乗業務を行っていた国内の船員配乗会社と呼びかけた結果、1984 年に結成された。当初の名称は国際船員協会であった。協会の目的は「我が国船主のために、健康で有能で、かつ忠実な日本人乗組員ならびに外国人乗組員を確保すること」であり、現在は船員配乗会社に加え、船舶管理会社、船主、用船者も会員となっており、会員は 94 社である。便宜置籍船に限らず、日本籍船を含み、会員である我が国海外航海運企業の支配船舶に乗船する、外国人船員に関する使用者側の利益を代表する存在となっている。

<sup>141</sup> 日本船主協会「英文略語・解説」、*available at* [https://www.jsanet.or.jp/glossary/wording\\_txt2\\_i.html](https://www.jsanet.or.jp/glossary/wording_txt2_i.html) (Dec. 01st, 2018)。

<sup>142</sup> JSU, IMMAJ, *supra* note 135, Article 1.

<sup>143</sup> JSU, AMOSUP, IMMAJ, *supra* note 136, Preamble, Article 1 & 3.

<sup>144</sup> 日本船主協会「英文略語・解説」、*available at* [https://www.jsanet.or.jp/glossary/wording\\_txt2\\_a.html](https://www.jsanet.or.jp/glossary/wording_txt2_a.html) (Dec. 01st, 2018)。「海運ニュース 国際会議レポート 日本商船隊への良質な比国船員の養成・供給および安定した雇用確保に向けて—日本・フィリピンマンニング・コーポレイティブフォーラム 2008 を開催—」せんきょう (No. 572) 48 巻 12 号 (2008 年 3 月) 12 頁。

戦争危険地域での就労に関して CA と PSU の CBA は第 19 条と第 23 条で、AMOSUP の CBA は第 20 条と第 24 条で全く同じ規定を持っている<sup>145</sup>。

#### Warlike Operations / High Risk Area

1. A Warlike Operations area shall be determined by the IBF. The Company shall regularly receive from the respective IBF constituent information on Warlike Operations areas. An updated list of IBF Warlike Operations areas shall be kept on board the vessel and shall be accessible to the crew.
2. At the time of the assignment the Company shall inform the Seafarers if the vessel is bound to or may enter any Warlike Operations area, If this information becomes known during the period of the Seafarers' employment on the vessel the Company shall advise the Seafarers immediately.
3. If the vessel enters a Warlike Operations area:
  - The Seafarer shall have the right not to proceed to such area. In this event the Seafarer shall be repatriated at Company's cost with benefits accrued until the date of return to his/her home or the port of engagement.
  - The Seafarer shall be entitled to a double compensation for disability and death.
  - The Seafarer shall also be paid a bonus equal to 100% of the basic wage for the duration of the ship's stay in a Warlike Operations area – subject to a minimum of 5 days pay.
  - The Seafarer shall have the right to accept or decline an assignment in a Warlike Operations area without risking losing his/her employment or suffering any other detrimental effects.

#### 軍事行動区域での就労／ハイリスクエリア

1. 軍事行動区域は、IBF により決定されるものとする。会社は、軍事行動区域に関する情報を組合より定期的に受け取るものとする。軍事行動区域の最新リストは船内に備えられ、乗組員は閲覧できるものとする。
2. 雇用契約に関する手続きの際、会社は船員に対し、乗船する船舶が軍事行動区域を航行することになっている、あるいはその区域に入る可能性があることを通知するものとする。船員の乗船勤務中にこの情報が分かった場合、会社は直ちに船員に通知するものとする。
3. 本船の航路が軍事行動区域にかかる場合：
  - 船員はそのような区域に行かない権利を有するものとする。この場合、船員は会社の費用負担で送還され、自宅或いは乗船港に帰着する日まで発生した給付を受けるものとする。
  - 船員は、倍額の障害・死亡給付を受け取る権利があるものとする。
  - また、船員には本船が軍事行動区域に留まっている期間中、最低 5 日間、基本給の 100% 相当のボーナスが支払われる。
  - 船員は、失業やその他の如何なる不利益を被ることなく、軍事行動区域における任務を承

---

<sup>145</sup> JSU, IMMAJ, *supra* note 135, Article 19 & 23. JSU, AMOSUP, IMMAJ, *supra* note 136, Article 20 & 24. JSU, PSU, IMMAJ, *supra* note 137, Article 19 & 23.

諾あるいは拒否する権利を有する。  
(全日本海員組合訳)

#### Misconduct

3. For the purpose of this Agreement, refusal by any seafarer to obey an order to sail the ship shall not amount to a breach of the seafarers employment obligations where:  
(d) the seafarer refuses to sail into a warlike area.

不正行為

3. 本協約においては、出帆命令に従うことを、船員が拒否しても、以下の場合、船員の雇用上の義務の違反にはならないものとする。  
(d) 船員が軍事行動区域内への就航を拒否する場合  
(全日本海員組合訳)

労使協定では船員が戦争危険地域への就航を拒否する権利と下船して送還される権利を正当なものとして認めると同時に、承諾した場合の労働条件の割増も規定している。

船員個人と船員配乗会社は雇用契約書に相互に署名することで雇用契約を締結する。フィリピン人外航船員はフィリピン政府の海外雇用庁（Philippine Overseas Employment Administration: POEA）の管轄下であり、雇用契約も POEA の監督を受けている。つまり、雇用契約書は POEA 承認署名欄のある POEA 書式であり、“CONTRACT OF EMPLOYMENT” と “SEAFARER’S EMPLOYMENT CONTRACT” 並びに “STANDARD TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE OVERSEAS EMPLOYMENT OF FILIPINO SEAFARERS ON-BOARD OCEAN-GOING SHIPS” で構成されている<sup>146</sup>。又、雇用契約書には戦争危険地域への就航に関する規定が置かれている。それは “STANDARD TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE OVERSEAS EMPLOYMENT OF FILIPINO SEAFARERS ON-BOARD OCEAN-GOING SHIPS” 第 21 節である。

#### SECTION 21. WAR AND WARLIKE OPERATIONS ALLOWANCE

A. The POEA shall be the sole authority to determine whether the ship is within a war risk trading area. It shall also determine the amount of premium pay to which the seafarer shall be entitled to when sailing in that war-risk trading area.  
B. The seafarer when sailing within a war-risk trading area shall be entitled to such premium pay as the POEA may determine through appropriate periodic issuances.  
C. If at the time of the signing of the contract, an area is declared a war or war-risk trading area and the seafarer binds himself in writing to sail into that area, the agreement shall be properly appended to the Contract for verification and approved by the Philippine Overseas Employment Administration (POEA). The seafarer shall comply with the

---

<sup>146</sup> POEA form; “CONTRACT OF EMPLOYMENT”, “SEAFARER’S EMPLOYMENT CONTRACT”, and “STANDARD TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE OVERSEAS EMPLOYMENT OF FILIPINO SEAFARERS ON-BOARD OCEAN-GOING SHIPS (MC10, S.2010)”

agreement or shall bear his cost of repatriation when he opts not to sail into a war or war-risk trading area.

- D. If a war or warlike operations should arise during the term of this Contract in any country within the ship's trading area, the seafarer may sail with the ship within and out of the trading area if required by the Master.

#### 第 21 節 戦争及び軍事行動手当

- A. POEA は船舶が戦争危険地域に存在するかどうかを決定する唯一の当局である。同時に、船舶の戦争危険地域就航時に船員に支払われる割増金を決定する。
- B. 戦争危険地域に就航する船員は POEA が適切な時期に決定するそれら割増金を受け取る権利を有する。
- C. 雇用契約書に署名をする時点で戦争若しくは戦争可能性地域への就航が告げられた場合、船員は当該地域への就航を承諾したものとし、証明と POEA 承認のために雇用契約書に付記される。船員は雇用契約に従うか、戦争若しくは戦争可能性地域への就航を受入れない場合は自費での送還を受諾するものとする。
- D. 本雇用契約書に基づく就労中に本船の就航地域内のいずれかの国で戦争若しくは軍事行動が生じた場合、船長が求めるならば、船員は就航地域内外での航行に従事することができる。  
(筆者訳)

POEA による雇用契約書の規定では、戦争危険地域への就航を知った上で契約を締結したのであれば、当該地域への就航を承諾したものとなり、意思を変えて下船と送還を望む場合は自費、つまり自己都合として取扱うことが明らかにされている。しかし、乗船中に戦争危険地域への就航が生じた場合の船員の選択権については明文化されていない。D 項の規定は本船が戦争危険地域に入ることを確実視しているものとは言えないであろうし、戦争危険地域内での乗船継続の義務を課しているわけではない。また、フィリピン人船員雇用に際して POEA は、もしも関係規定間に不整合や不一致が見られた場合は、船員個人にとって有利となる方の規定を優先する、或いは有利となる解釈をするように、船員配乗会社の実務上助言している<sup>147</sup>。つまり、乗船中に戦争危険地域への就航が用船者から打診された場合は、労使協定に従って、船員の意志を優先して対応することになる。つまるところ実務上の手続きとして、船主は船員が戦争危険地域に赴くことを同意するかしないかの確認を十分前に行わなければならない、不同意船員がいる場合には、彼らは送還される権利を有するのであり、船主は速やかに不同意船員の送還の手配をしなければならない。即ち、戦争危険区域に入域する前の交代便宜港以前に意思確認をする必要がある、ということになる。

ここで、日本人船員の労使協定に触れておく。日本人船員の労使協定は、大手海運会社と JSU との間で合意される中央協定をベースとして、各海運会社が JSU と個別協定を締結する形態をとっている。即ち、労使協定書は数値や細部に違いはあれども、構成や条文は原則的に共通化さ

<sup>147</sup> 2018 年 10 月 16 日から 11 月 2 日にかけて、マニラに所在する船員配乗代理店関係者に、匿名を条件として行ったインタビューによる。POEA はマニラで船員配乗会社に対してこの助言を行っているが、文書ではなく口頭による。船員を含む海外労働者行政を一元的に担っている POEA の行政指導力は非常に強く、口頭の助言であっても、それは事実上の指導であり拘束力を有すると、フィリピン国内の船員業界では解されている。

れている。そしてその中に、戦争危険地域への就航に関する条項は存在していない。戦争に限らず、危険地域への就航に関しては事案ごとに確認書を別途作成して対応しており、2018年度労使協定においては、ソマリア沖・アデン湾海賊危険地帯やギニア湾海賊危険地帯への就航に関する確認書が添付されている<sup>148</sup>。つまり、武力攻撃事態や我が国周辺海域が戦争危険地域となった場合には、事案が発生する都度、確認書を締結して日本人船員の権利と義務を労使間で合意する必要があるという仕組みになっている。

労使協定と雇用契約書が共に MLC に沿っているので、当たり前ではあるが、労使協定と雇用契約書及び MLC の三者間に矛盾点は見られない。いずれも船員の安全と幸福追求を主目的として成立しており、武力攻撃事態という戦時における乗船拒否は船員の正当な権利として確立している。戦争保険を掛けたとしても、損害が生じた場合は将来の保険料に増額として反映される結果となるため、船主にとっても金銭面や補償面でのリスクが大きく、船主と船員双方の視点に立つと、武力攻撃事態下での我が国周辺戦争危険地域への商船の就航を約束できる理由はないということになる。

### 第3項 小括

羽原は「海上勤務する外国人に犠牲を払うことを求めるのは、本質的に問題がある」のであって、「国際情勢の変化により、日本人の生存が脅かされる事態が発生した場合、海上運送事業に従事する外国人船員は職場から離脱する」と言う。さらに、自衛官や海上保安官は「船舶の大きさが違い過ぎ」ること、「荷役を処理できない」こと、そして何よりも「本来の重要な任務」の「遂行が義務付けられる」ことから、「一般商船に乗船することはできない」のであって、「日本人船員がいなくなると、国民生活も経済活動も不可能となる。」<sup>149</sup>と論じている。そもそも、本論第3章第3節第3項で論じたように、海上自衛隊は作戦用輸送能力の確保に民間船員の予備自衛官化を期待しているので、自衛官や海上保安官による商船運航案は本末転倒である。

一方で、日本人船員は民間人であり、犠牲を払う義務がない点においては外国人船員と全く同じである。又、人数や職位や海技といった面から見ても、外航商船が日本人船員だけで運航されることはもはや非現実的である。外国人部員が乗船しないだけで、最少配員を満たさなくなり、船は運航されなくなる。現代の海上労働に関する国際条約と雇用契約は、旗国と船員母国さらに寄港国が多層的に船員を保護する仕組みを構築しており、外航海運の国際化、言い換えれば多国籍化、の現実を反映したものと考えることもできる。

海上運送法の航海命令が発令される平時の非常時であれば、外国人船員が乗船する余地もあるが、武力攻撃事態のような戦時である非常時には、外国人船員が乗船してくれる可能性は悲観的に見るべきであって、日本人船員も同様である。言い換えれば、外航商船は動かず、海上貿易交通は麻痺する可能性が高い。

航海命令を念頭に置いた外航日本人船員増加政策で確保された日本人船員は、武力攻撃事態下

<sup>148</sup> 全日本海員組合『労使協定書』（2018年）。

<sup>149</sup> 羽原・注(16)33-34頁。

では乗船しない自由を持っており、万一日本人船員が自発的に商船の運航を試みたとしても、船員の要件からは効果的な運航が実現する可能性は極めて低く見積もられよう。

#### 第4節 武力攻撃事態における海上交通と海洋環境保護

現代と未来の戦争に関連する新たなキーワードとして環境保護が考えられ、海戦と海洋環境保護に着目して、海洋環境保護関連の要素と現代海戦との関係が議論され始めている<sup>150</sup>。その議論は、海戦海域の選定や軍事戦術、さらには軍隊が使用する武器弾薬に対する環境保護規制の関わりの検討であり、本論の目的とは異なる。しかし、武力攻撃事態下で海上交通に従事する商船にとっても、海洋環境保護関連の要素と戦災との関係性を把握しておくことは時代の要請としても必要なことと考えられる。そこで、本節では平時に船舶を規制する海洋環境関連法規が戦時下の商船にも適用されるか否かを考察する。

まず、本章第2節第3項で述べたように、戦争を原因とする油濁汚染に関して、「1992年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約」第3条第2項と「1992年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約」第4条第2項は船主の損害賠償責任を免責している。同様に、国内法である「船舶油濁損害賠償保障法」も第3条第1項、同条第3項、同条第4項、第39条の2第1項において戦争を免責事由としている。

海洋環境に関して、船舶起因汚染を直接的に規制している条約は「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約」(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973: MARPOL)であり、これに基づく我が国の国内法は、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律(昭和45年法律第136号 2017年6月2日改正公布)となっている。MARPOLでは第3条第3項で「軍艦、軍の補助艦又は国が所有し若しくは運航する他の船舶で政府の非商業的業務にのみ使用しているもの」は「実行可能である限りこの条約に則して行動することを確保」するものの、原則的には非適用であることが明記されている。MARPOLには戦争を免責理由と

<sup>150</sup> 村瀬信也「武力紛争における環境保護」村瀬信也・真山全編『武力紛争の国際法』(東信堂、2004年)631-633頁。吉田靖之「現代の海上作戦から見たる海戦法規の課題」国際安全保障34巻2号(2006年9月)91-94頁。Sonja Ann Jozef Boelaert-Suominen, *International Environment Law and Naval War: the Effect of Maritime Safety and Pollution Conventions During International Armed Conflict*, Newport Paper #15 (Newport: Naval War College Press, 2000), pp. 46-47. Roberts, A. "Environmental Issues in International Armed Conflict: The Experience of the 1991 Gulf War", in Grunawalt, R., King, J., and McClain, R. eds., *Protection of the Environment during Armed Conflict*, International Law Studies, Vol. 69 (Newport: U.S. Naval War College, 1996), p. 225. Gasser, H., "For Better Protection of the Natural Environment in Armed Conflict: A Proposal for Action", in *American Journal of International Law*, Vol. 89, No. 3, JUL1995, p. 638. Walker, G., "Ocean Law, the Maritime Environment, and the Law of Naval Warfare", in Grunawalt, et al. eds., *Protection of the Environment during Armed Conflict*, p. 189. これらの議論は、第1追加議定書第35条第1項、サンレモ・マニュアル para.11 及び para.44、1977年の環境改変技術敵対的使用禁止条約、1994年赤十字国際委員会の「武力紛争時における環境保護に関する軍事マニュアル及び指示」、核兵器の威嚇又は使用の合法性に関する国際司法裁判所の勧告的意見、そして各国海軍マニュアルを資料として用いており、武力を行使する側(海軍)の視点からの環境保護議論である。本論は戦争危険地域の環境保護を、武力を行使される側(商船)の視点から見ようと試みた。

する規定はなく、第 3 条第 3 項で規定された以外の船舶は、戦時においても本条約の規制を受けることになる。それでは戦時に武力攻撃を受けて被災した船舶から有害物質が海洋に排出された場合等はどうに取扱われるのかを検討する。

MARPOL 第 2 条第 6 項は同条約でいう「事件」を「有害物質又は有害物質を含有する混合物の海洋への排出又は排出の可能性を伴う出来事」と定義する。そして第 8 条と議定書 I で有害物質に係る事件の通報に関して、「事件が発生した船舶の船長又はその船舶を管理するその他の者は当該事件を遅滞なく、かつ、できる限り詳細に通報する義務」を有すると定めている。つまり、事件発生の通報義務は戦時にも継続すると考えられる。

次に、MARPOL1997 年議定書の附属書による個別規則を見てみる。

附属書 I 「油による汚染の防止のための規則」第 4 規則は、「船舶の安全を確保し、又は海上において人命を救助するために必要な油又は油性混合物の海洋への排出」又は「損傷の発生又は排出の発見の後に、排出を防止し、又は最小にするためすべての適当な措置がとられていること、或いは、船舶所有者又は船長が、損傷を生じさせる意図を有して又は無謀にかつ損傷の生ずるおそれのあることを認識して行動することのなかったことを条件として、船舶又はその設備の損傷に起因する油又は油性混合物の海洋への排出」については、同附属書の第 15 規則「油の排出規制（全船舶の機関区域）」と第 34 規則「油の排出規制（油タンカーの貨物区域）」並びに「極域コード II-A 部 1.1.1 規定（油汚染防止）」を適用しないと規定している。

附属書 II 「ばら積みの有害液体物質による汚染の規制のための規則」第 3 規則は、附属書 I 第 4 規則と同様の排出状況においては、同附属書そのものと「極域コード II-A 部第 2 章（有害液体物質の排出の要件）」を非適用としている。

附属書 III 「容器に収納した状態で海上において運送される有害物質による汚染の防止のための規則」第 8 規則は、「船舶の安全を確保し、又は海上において人命を救助するために必要な場合」に、容器に収納した状態で運送される有害物質を投げ荷することを認めている。

附属書 IV 「船舶からの汚水による汚染の防止のための規則」第 3 規則は、「船舶の安全を確保し、又は海上において人命を救助するために必要な汚水の海洋への排出」又は「損傷の発生の前後に、排出を防止し、又は最小にするためすべての適当な措置がとられていることを条件として、船舶又はその設備の損傷に起因する汚水の海洋への排出」については、同附属書の第 11 規則「汚水の排出」と「極域コード II-A 部第 4 章 4.2（汚水による汚染防止）」を適用除外としている。

附属書 V 「船舶からの廃物による汚染の防止のための規則」第 7 規則は、「船舶及び乗船者の安全を確保し、又は海上において人命を救助するために必要な船舶からの廃物の排出」又は「損傷の発生の前後に、偶発的な流失を防止し、又は最小にするために全ての合理的な予防措置がとられていることを条件として、船舶又はその設備の損傷に起因する廃物の偶発的な流失」については、同附属書の第 3～6 規則「廃物の排出の禁止や要件」と「極域コード II-A 部第 5 章 5.2（廃物による汚染防止）」を適用除外としている。

附属書 VI 「船舶による大気汚染の防止のための規則」第 3 規則は、附属書 I 第 4 規則と同様の排出状況においては、同附属書そのものを適用しないと規定している。

戦時において船舶が武力攻撃を受けた場合、「船舶の安全の確保」が必要であるが、攻撃を受けたことに伴って「船舶又はその設備の損傷」を被りかねないことも、十分に想定された結果と言



えよう。つまり、船舶所有者又は船長が意図的に被災する場合を除き、武力攻撃を受けている船舶は、MARPOL の環境保護規制の適用を受けないと考えられる。

海難船骸の撤去に関して、我が国は未締約であるが「海難残骸物の除去に関するナイロビ条約」(The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007: ナイロビ条約、船骸撤去条約) が 2015 年 4 月 15 日に発効している。ナイロビ条約は、締約国を旗国とするか締約国領域内の港湾施設を使用する 300 総トン以上の船舶に対して、同条約上の責任を満たす保険の付保又はその他の金銭上の保証を保持することを義務付けている。つまり船主は、ナイロビ条約に規定される基準によって、航行上の危険又は海洋環境に対する重大な損害や沿岸域若しくは関係する利益に損害を与えることが合理的に予見される障害となると判定される海難残骸物の位置特定、マーキング、そして除去の費用についての責任を負う。2018 年末現在の発効国は 41 ヶ国あり、本章第 1 節第 2 項で挙げた日本商船隊の船籍国 34 ヶ国の内、パナマ・リベリア・シンガポール・マーシャル諸島・バハマ・イギリス・インド・マレーシア・中国・ポルトガル・オランダ・デンマーク・南アフリカ、ドイツの 14 ヶ国が発効国となっている。規模で言えば、日本商船隊の 8 割以上がナイロビ条約の締約・発効国を旗国としている。残りの非締約国籍船舶も締約国への寄港に際して同国領域内では本条約の適用を受ける。しかし、本条約は第 10 条第 1 項(a)で「戦争、敵対行為、内乱、暴動」を免責すると定めており、戦災船舶は本条約の適用を受けないと考えられる。

従って、武力攻撃事態を含む戦時下の海上輸送において生じる船舶の戦災に関しては、海洋環境保護に関する規制と船主責任は非適用或いは免責されると結論される。

## 第 5 節 まとめ

本章での議論から、現代の海運を取り巻く基幹的な要素から見た場合、武力攻撃事態における我が国の海上貿易交通は平時と同様の運航の継続を約束できる状況ではないということが見て取れよう。これは我が国政府による緊急事態対策や戦時対策で対応できる問題というよりも、現代の国際海運が持つ構造的な問題でもある。自国籍船であっても用船チェーンが合意しなければ運航は実現せず、用船契約を整えて用船チェーンが合意しようとしても海上保険が十分に機能しなければ運航は実現しない。海上保険が十分に機能する状況に至ったとしても、必要な乗組員が乗船勤務をしなければやはり運航は実現しない。これらの要素は全てが整わなければならない、どれか一つが欠けても商船は運航されない。現代の国際海運はこれらの要素全てが多国籍化しており、一国の政策で解決できるものではないことが理解されよう。特に、戦時下の商船への船員配乗とは、文民である民間人を戦争危険地域に進入させることに他ならない。文民個人の、或いは家族を含めての、生存権を始めとする基本的人権や幸福追求権の保障や尊重に関して、さらには人道意識においても、第二次大戦当時に比して飛躍的な進歩を遂げた現代では、船員要素が最も実現困難と言って良い。加えて船員が多国籍化していることを考慮に入れば、戦時下、特に戦争危険地域において商船を運航することは、事実上不可能である。

武力攻撃事態下で民生用の民間海上輸送を維持して我が国国民の生命線を保つ可能性は、本章の議論からは見出すことができなかった。しかしそれは無策で良いということではない。用船契約書上の工夫を検討し、外国法人を含む用船チェーン上に存在する全ての関係者が運航に合意する条件を見出し、戦争保険の機能を担保する仕組みを用意しておく、といった対策を平時のうちに研究、準備しておかねばならない。ハードルとなる要素を最少化しておくことは国家緊急事態対策として必要なことと考えられる。

## 第5章 結論

本章では、本論で議論してきた内容をまとめ、武力攻撃事態における我が国の海上交通の姿を描くと共に、求められるいくつかの政策に言及する。そして、外航日本人船員が採り得る選択肢を考える。

### 第1節 武力攻撃事態における海上交通の姿

#### 第1項 海上貿易交通

武力攻撃事態下や、我が国の海域が戦争危険区域に指定された状況で、我が国に向けて航行中の外航商船が採る可能性のある行動としては次のようなものが挙げられる。

- ・用船契約か海上保険或いは船員雇用契約上の要請で、直後に予定されていた中立国港湾への寄港時に運航を中断する。運航条件が充足されるまで我が国への就航は再開されない。
- ・用船契約か海上保険或いは船員雇用契約上の要請で、中立国港湾へ臨時寄港して運航を中断する。運航条件が充足されるまで我が国への就航は再開されない。
- ・船舶や貨物或いは乗組員の安全上の問題で、我が国と我が国に対して武力攻撃を行っている国の寄港地を抜港する。
- ・運航に関する契約に問題が見られないと判断され、我が国への運航を継続する。航路は適宜選択・変更される。但し、船員雇用契約上の正当な下船権利を行使する船員を下船させるための中立国港湾への臨時寄港はあり得る。その場合、最少配員を充足するまで出港は不可能となる。

我が国国民の生存を維持する基幹的な外航輸送需要が満たされるためには、海上貿易交通が維持されねばならず、その実行者は日本商船隊かそれ以外の商船のいずれかとなる。日本商船隊は重量ベースで我が国の海上輸入の41.6%と海上輸出の66.5%、輸出入合計で62.1%のシェアを担っている。日本商船隊は隻数ベースでは日本籍船9.6%と外国籍船90.4%で構成されているが、日本籍船は貨物重量ベースで我が国の海上輸入の1.0%と海上輸出の18.4%を担っているに過ぎない。日本人船員は日本商船隊の乗組定員数の0.9%しか乗船しておらず、残りの99.1%は外国人船員となっており、日本籍船への日本人船員配乗義務はない。

国際海運は完全自由競争を原則としており、国際法の適用を等しく受け、用船契約或いは海上保険の分野は世界共通の条件を課されていると考えて良い。これらの分野では、国際物流の増大と契約関係者の増加や取引関係の複雑化による国際分業が進んでいる。船舶の運航や管理についても関係者の増加や分業による複雑化は進展しており、国際分業の深度化が後退する可能性はない。政府の関与についても、船舶の運航に法的根拠を以って関与できる国は旗国と船員母国に寄

港国も加わり、国際化が進展していると言える。

そもそも、各国政府は船舶を徴用する権限を持っていると考えられ、その対象を自国籍船に留めるか外国籍船にも広げるかはそれぞれの国内法制度次第となる。しかし、徴用できる船員は自国民に限られると考えて良い。但し、船員は戦争危険地域への立ち入りや同地域内での就業を拒否する権利があり、それは国際的に確立されている。もちろん、徴兵制や徴用制を擁する国家が船員を徴兵或いは徴用して、軍人や徴用船員として乗組ませる場合は別となるが、我が国は徴兵制を否定しており、徴用に関する制度も整備していない。

我が国は自然災害等を念頭に置いた平時の国家緊急事態に際して、海上貿易交通を維持する目的で海上運送法に航海命令の規定を置いている。そして航海命令の実効性を担保するために、日本籍外航商船と日本人船員の増加政策を実施している。しかし、安全保障上の国家緊急事態に際して海上貿易交通と海上国内交通を維持する目的の政策は全く白紙の状態となっている。海戦法規によれば、病院船等の拿捕を免除される特別な船舶を除けば、武力攻撃事態下の日本籍船は我が国に対して武力攻撃を行っている国から敵国船舶に分類され、軍事目標の定義に合致すれば攻撃目標となり、それ以外の場合は臨検と捜索の手順を経ずに直接拿捕の対象となる。この場合、船上にある我が国の貨物は戦時禁制品であるか否かに関わらず、全て捕獲対象として没収される。一方の便宜置籍船を含む中立国船舶は、軍事目標の定義に合致すれば攻撃目標となるが、それ以外の場合は臨検と捜索の手順を経てのみ拿捕され得る。船上にある我が国の貨物は戦時禁制品のみ捕獲対象として没収されるが、戦時禁制品でないものは解放される。つまり、日本籍船ではなく外国籍である中立国船舶による方が、現状では戦時の海上貿易交通の継続性は高いと考えられる。また、日本人船員と中立国人船員が捕虜にされる条件は、中立国船舶においては等しいが、日本籍船においては異なる。軍事目標の定義に合致しない日本籍船は直接拿捕され得るが、拿捕を免除されない日本籍船上にある日本人船員は捕虜とされ、中立国人船員は解放される。従って、武力攻撃事態に際して日本籍外航商船に日本人船員を配乗して海上貿易に従事させた場合、我が国に対して武力攻撃を行っている国が日本籍船を狙って攻撃若しくは拿捕を実施すれば、日本人船員は表舞台から姿を消すことになろう。ここから、現代の平時と戦時では海上貿易交通維持のために求められる政策は逆であり、相反する性格を持つことがわかる。

日本商船隊を含み、我が国の海上貿易に従事する中立国船舶を守る方法は、中立国船舶を軍事目標の定義と拿捕の対象条件に合致させないことである。つまり、戦時禁制品を輸送させず、封鎖を侵破させず、我が国のために戦争行為（機雷敷設、掃海、海底電線の切断、商船に対する攻撃等を含む）に従事させず、我が国の補助船舶（防衛省の徴用や用船）とせず、我が国の情報システムに統合（情報収集船としての使用）せず、我が国が護送（臨検・捜索・拿捕に抵抗しているとみなされる）せず、我が国の軍事活動に効果的な貢献をさせないことである。その上で我が国に対して武力攻撃を行っている国の実施する臨検と捜索に誠実に応じるか、或いは旗国軍艦（旗国と協定を結んだ他の中立国軍艦を含む）による護送を受ければ、中立国船舶は拿捕されることなく運航を継続でき、日本人船員の乗組みも問題にならない。

中立国船舶の我が国への就航を実現して維持するためには、戦争保険の有効性確保が必要となる。その方法は既に明らかであり、我が国政府による再保険の保証制度に他ならない。国営保険制度か国営再保険引受け制度、又は予算措置による補償制度或いは別の制度によるものか、いず

れにしても戦争保険の再保険保証は、平和安全法制の一分野としての議論と制度整備が望まれる。

保険制度が保証され、リスクに見合った必要な追加コストが関係者間で適切に分担されるならば、用船契約上の問題は自由競争の経済原理に基づいて自ずと解消されると考えられる。但し、用船契約解除条項には注意が必要であり、我が国政府は日本商船隊の用船契約に対応策を追加させる、或いは同条項が発動された場合の対応策を準備しておくべきであろう。そこで追加或いは準備しておくべき対応策は、「日本政府が用船者として当該用船契約を引き継ぐ」旨の内容となろう。この場合は民生輸送の用船契約なので、用船者は防衛省であってはならず、管轄行政官庁をあらかじめ定めておく必要がある。ここで防衛省以外の行政官庁による中立国船舶の用船であっても、拿捕の要件に抵触する可能性が指摘されよう。しかし、他の拿捕の要件に抵触しない限り、拿捕されたとしても捕獲審検所を経由して、戦時禁制品を除く貨物と乗組員及び乗客並びに船舶は解放されて航海は再開されると考えられる。

このように中立国船舶の民生用輸送の環境が整えば、中立国人船員乗船の実現性は高まる。攻撃による戦災若しくは拿捕の二択を強要される日本籍船と異なり、軍事目標の定義と拿捕の対象条件に合致させない対応策に則って運航される中立国船舶であれば、戦争危険地域就航であっても雇用条件次第で中立国人船員が乗船する可能性はある。

ここで、中立国船舶が運航可能となった場合の輸送貨物の検討という問題が残る。つまり、戦時禁制品の問題である。戦時禁制品は武力紛争相手国が決定して公表する。我が国は海上輸送規制法で我が国に対して武力攻撃を行っている国に適用する外国軍用品を公表している<sup>1</sup>。それは武器弾薬と軍用の燃料と航空機・ロケット・船舶・車両や設備機器に限定されている。そして、その他の軍用装備品や修理装置・部品、軍用以外の燃料・潤滑油・作動油、軍用食糧は我が国の領域又は我が国の EEZ を含む周辺公海に展開、或いは配置されている、我が国に対して武力攻撃を行っている外国軍隊等に仕向けられている場合のみ適用するという極めて控えめなリストとなっている。しかし、両次大戦とそれ以後の戦史で見た通り、国際社会では極めて広範囲な物資を戦時禁制品に指定することが常態化しており、サンレモ・マニュアルでも自由品は最小限度でしかない<sup>2</sup>。列挙すると、宗教上の物品、傷者及び病者の治療並びに疾病の予防に専ら充てられる物品、一般に文民たる住民並びに特に女子及び児童のための被服、寝具、不可欠の食料品及び避難手段（但し転用可能性や軍事的利益を受ける可能性に関する条件が付く）、捕虜宛の物品（食糧、被服、教育・文化・娯楽用物品を含む）、国際条約又は交戦国間の特別の取極めによって特別に拿捕を免除される物品、武力紛争の用に供し得ない他の物品のみとなっている。即ち、我が国に対して武力攻撃を行っている国が我が国に適用する戦時禁制品は広範囲なものとなる可能性が高く、中立

<sup>1</sup> 武力攻撃事態及び存立危機事態における外国軍用品等の海上輸送の規制に関する法律（平成 16 年法律第 116 号 2016 年 6 月 3 日改正公布）第 2 条第 2 項。我が国は同法の根拠を交戦権ではなく、自衛権において制度設計しており、交戦権に根拠を置く武力紛争法の戦時禁制品ではなく、我が国独自の外国軍用品と説明している。我が国政府は憲法が交戦権を放棄しているため、戦時禁制品を指定する権利は持っていないという。外国軍用品と戦時禁制品は実際には同じ効果を持つと考えて良い。日本海洋政策学会特別研究会「日本による集団的自衛権行使の場合の日本関係船舶の保護及び外国船舶に対する臨検等の強力的措置」（2017 年 3 月）。現職自衛官の参加者が多かったため、チャタムハウス・ルールの適用が宣された。主題としては、外国軍用品の海上輸送を規制することに関する法的考察であった。

<sup>2</sup> サンレモ・マニュアル para.150、注解 150-1 から 150-3。竹本正幸監訳『人道法国際研究所 海上武力紛争法 サンレモ・マニュアル 解説書』（東信堂、1997 年）207-208 頁。

国船舶の輸送できる貨物が無い事態も想定される。

さらに、戦時禁制品の輸送は当該中立国船舶が享受すべき法的保護を無効化し、臨検から拿捕へと進むか或いは軍事目標と判断される可能性もあり、こうした事態は、中立国人船員の雇用契約を裏切る行為であるばかりか、最悪の場合は中立国人船員の戦災を誘発する。戦時禁制品であっても国民の生存に不可欠な物資は輸送を強行することによって、我が国に対して武力攻撃を行っている国の臨検能力の飽和を狙う戦略も成り立つかもしれないが、両次大戦においてその延長線上に無差別商船攻撃があったことも忘れてはならない。

## 第2項 海上国内交通

海上国内交通を担う内航海運は、我が国に対して武力攻撃を行っている国から敵国船舶に分類され、軍事目標の定義に合致すれば攻撃目標となり、それ以外の場合は臨検と捜索の手順を経ずに直接拿捕の対象となる。しかしカボタージュ制度が採用されているため、外航海運におけるような中立国船舶や外国人船員の要素はない。

## 第2節 外航日本人船員が採り得る選択肢

武力攻撃事態に際して、内航船員が採り得る選択肢は雇用継続と離職の二択であり、雇用継続の場合は社命に従って乗船し、民生用の海上国内交通に従事することになる。一方で外航日本人船員が採り得る選択肢も雇用継続と離職であるが、雇用継続で海上勤務を続ける場合、選択肢として、日本籍船か中立国船舶が考えられよう。

### 第1項 日本籍船と中立国船舶の比較

武力攻撃事態における日本籍船と中立国船舶を比較するために、『表9 武力攻撃事態における日本籍船（敵国船舶）と中立国船舶の比較』を作成した。存在自体が原理的に敵性を確定させてしまう日本籍船と、中立性を推定される中立国船舶では多くの項目で相違点が見られる。

軍事目標となる要件はほぼ一致しているが、武装に関して決定的に異なる。歴史的に見れば海賊への対処や自衛を目的として、商船の防御的武装は許容されてきたのであり、それは現代でも認められている。しかし、商船の武装が攻撃的か防御的かの決定は過去には可能であったとしても現代の兵器では不可能であろう。その判断を交戦相手国部隊ができると期待することは非現実的であり、サンレモ・マニュアルでは結論として、敵国船舶の武装は許容されないことになっている。但し、海賊に対処する必要性は認められており、小銃や拳銃のような個人用の火器と、チャフのような純粋な回避システムの搭載装備は認められる。中立国船舶にはそのような武装の制

表9 武力攻撃事態における日本籍船（敵国船舶）と中立国船舶の比較

	日本籍船（敵国船舶）	中立国船舶
船籍旗	敵性の決定的証拠	中立性の一応の証拠と推定
日本政府の徴用	対象になり得る	対象にならないとは言えない
日本政府の用船	対象になり得る	対象にならないとは言えない
日本と紛争相手国の自衛権	対象	対象とは言えない
封鎖	対象	
臨検	対象 拿捕手順としては不要	対象 合理的な理由がある場合
搜索	対象 拿捕手順としては不要	対象 臨検結果が満足いかなかった場合
拿捕	対象 中立国領水外にて臨検・搜索を経ずに無条件で実施され得る（拿捕を免除される特別な船舶を除く）	対象 中立国領水外にて実施され得る ・搜索で本船責任が立証された場合 ・本船が捕獲を正当化するような何らかの行為を犯した場合
拿捕の要件	無条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戦時禁制品の輸送</li> <li>・自衛官（予定者を含む）の輸送を目的として企図された航海</li> <li>・日本政府の直接の管理・命令・用船・使用・指示の下での運航</li> <li>・不正規・虚偽文書の提示、必要文書の欠如、文書破棄・隠蔽</li> <li>・海上作戦至近区域において日本に対して武力攻撃を行っている国が定めた規制の違反</li> <li>・封鎖侵破、侵破の企図</li> </ul>
仕向地変更	拿捕の代替措置として承認	臨検・搜索の代替措置として承認
航路	軍事目標や拿捕を回避するために日本に対して武力攻撃を行っている国が軍事力を投射できる海域を迂回する可能性が高い	敵性を持たない限り、基本的に平時と同じで問題ない  （中立国は航行の自由等の平時の海域使用权を享受する原則）
中立国（旗国か協定国）軍艦による護送	無効	有効 臨検・搜索を回避する手段
船舶	捕獲対象  （捕獲審検所が処分を決定）	原則として捕獲対象ではない  （捕獲審検所が処分を決定）

	日本籍船（敵国船舶）	中立国船舶
船舶の破壊	捕獲審検所への引致が軍事的状況によりできない場合のみ、乗員乗客の安全確保、捕獲物に関する文書・書類の保護等を条件として可能	左の要件に加えて、日本に対して武力攻撃を行っている国の港への送致、針路変更、適正な解放等、いずれもなし得ないことが完全に確信されること。尚、戦時禁制品が価格、重量、容積、運賃のいずれかで全載貨の半分を超えなければ、禁制品輸送を理由とした破壊はできない
船舶の破壊 客船	文民たる乗客のみを輸送している限り、人道上の理由から、海上での破壊は絶対的禁止	海上での破壊は禁止
貨物 戦時禁制品	捕獲対象（捕獲審検所が処分を決定）	
貨物 日本向け非禁制品	捕獲対象 （捕獲審検所が処分を決定）	解放 （封鎖侵破、非中立的役務、臨検・捜索に抵抗 → 捕獲対象化）
貨物 中立国向け非禁制品	解放 （封鎖侵破、護送、臨検・捜索・拿捕に抵抗 → 捕獲対象化）	解放 （封鎖侵破、非中立的役務、臨検・捜索に抵抗 → 捕獲対象化）
捕獲物の没収	<ul style="list-style-type: none"> <li>・捕獲審検所が決定</li> <li>・船舶は、戦時禁制品が価格、重量、容積、運賃のいずれかで全載貨の過半となっている場合に没収され得るが、絶対的基準ではない</li> </ul>	
船上の者の安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶が軍事目標として攻撃される場合は考慮されない</li> <li>・捕獲審検所への引致ができずに船舶が破壊される場合は確保される</li> <li>・日本に対して武力攻撃を行っている国又は中立国の権力内に陥った船舶上にある者は、尊重され且つ保護されると共に、地位が決定するまでは権力行使国の管轄権に服する</li> </ul>	
乗組員 日本人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次の場合は捕虜になる 自衛官の身分を持つ 自衛隊に随伴していた 補助船舶 敵対行為を行った船舶 拿捕を免除されない船舶</li> <li>・上記以外の船舶に乗組んでいた場合、船員自らが敵対行為を実施すれば捕虜になるが、実施しなければ解放される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軍事目標船舶に乗組んでいた場合は捕虜になる</li> <li>・それ以外の船舶に乗組んでいた場合、船員自らが敵対行為を実施すれば捕虜になるが、実施しなければ解放される</li> </ul>



	日本籍船（敵国船舶）	中立国船舶
乗組員 中立国人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次の場合は捕虜になる 自衛艦や補助船舶 敵対行為を行った船舶</li> <li>・ 上記以外の船舶に乗組んでいた場合、船員自らが敵対行為を実施すれば捕虜になるが、実施しなければ解放される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 軍事目標船舶に乗組んでいた場合は捕虜になる</li> <li>・ それ以外の船舶に乗組んでいた場合、船員自らが敵対行為を実施すれば捕虜になるが、実施しなければ解放される</li> </ul>
乗客 日本人	<p>規定はないが、少なくとも中立国人乗客に適用される次の2点が日本人乗客にも適用されることは自明と考えられる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自衛隊の構成員であれば捕虜になる</li> <li>・ 自らが敵対行為を実施すれば捕虜になる</li> </ul>	
乗客 中立国人	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自衛隊の構成員であれば捕虜になる</li> <li>・ 自らが敵対行為を実施すれば捕虜になる</li> <li>・ その他は解放される</li> </ul>	
特別な船舶の上の者	病院船等、拿捕を免除される船舶の上にある者は捕えられない	
特別な目的の要員	宗教要員、衛生要員は捕虜にならない	
軍事（攻撃）目標となる要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本の戦争行為に従事 機雷敷設・掃海 海底電線・パイプライン切断 中立国船舶を臨検・搜索 他の船舶への攻撃 等</li> <li>・ 自衛隊補助者としての行動</li> <li>・ 自衛隊の情報収集システムへの統合・支援 偵察、早期警戒、監視 指揮・管制・通信任務 等</li> <li>・ 自衛隊護送下での航行</li> <li>・ 停船命令拒否、臨検・搜索・拿捕に積極的に抵抗</li> <li>・ 軍艦に損害を与えることができる程度の武装</li> <li>・ その他の方法で自衛隊の軍事活動に効果的に貢献 軍事物資の輸送 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本の戦争行為に従事 機雷敷設・掃海 海底電線・パイプライン切断 中立国船舶を臨検・搜索 他の船舶への攻撃 等</li> <li>・ 自衛隊補助者としての行動</li> <li>・ 自衛隊の情報収集システムへの統合・支援 偵察、早期警戒、監視 指揮・管制・通信任務 等</li> <li>・ 自衛隊護送下での航行</li> <li>・ 合理的な理由に基づき、戦時禁制品を輸送しているか封鎖を侵破していると考えられ、且つ、事前の警告の後に意図的且つ明らかに停船を拒否し、又は意図的且つ明らかに臨検・搜索・拿捕に抵抗</li> <li>・ その他の方法で自衛隊の軍事活動に効果的に貢献 軍事物資の輸送 等</li> </ul>

サンレモ・マニュアルを含む海戦法規を基に筆者が作成

限はない<sup>3</sup>。

拿捕については、事前の臨検と捜索が必要とされる中立国船舶と、無条件に拿捕され得る日本籍船の差は大きい。共に代替策として仕向地変更が規定されているが、これは第一義的には臨検或いは拿捕を実施する武力紛争当事国側が提示するものであり、船舶から申し出れば臨検や拿捕を回避できるというものではない。中立国船舶は、旗国や旗国と協定を結んだ他の中立国の護送を受ければ臨検を回避できる可能性を高めることができるが、日本籍船はそういった回避策を持たず、たとえ中立国の護送を受けたとしても、攻撃や拿捕からの法的な保護を受けることにはならない。

戦時禁制品ではない我が国向けの貨物は中立国船舶に積載されるべきである。日本籍船上にあっては捕獲対象となるが、中立国船舶上にあっては解放されるからである。

拿捕を免除される特別な船舶を除く日本籍船上にある日本人船員は捕虜になり得る。しかし、軍事目標となる条件に合致しない中立国船舶上にある日本人船員は、捕虜になり得ない。

航路に関しては、中立国船舶は軍事目標や拿捕の要件に合致しない限り、或いは旗国か協定国の護送を受けている限り、平時の航路を使用して問題はない。なぜなら、原則的に中立国は平時の海域使用权を継続して享受できるからである。一方で、日本籍船は我が国に対して武力攻撃を行っている国の軍事力投射海域を迂回することが現実の対応として求められよう。なぜなら軍事目標として攻撃を受けるか、拿捕されるかの二択しかなく、我が国に対して武力攻撃を行っている国の軍事力投射圏外に出ていることにメリットが認められるからである。

ここで、本論第1章第1節で提起した本研究のきっかけでもある、南シナ海島嶼領有権問題に際して我が国政府が主張した「商業航路の航行の自由」を検証してみる。

南シナ海の制海国が我が国に対して武力攻撃を行っている国の場合、日本商船隊は南シナ海を航行できるだろうか。便宜置籍船を含む中立国船舶は、軍事目標や拿捕の要件に合致しない限り何の問題もなく航行できる。我が国に対して武力攻撃を行っている国の領海や国際海峡、群島水域でさえも平時と同様に無害通航権や通過通航権を行使でき、我が国に対して武力攻撃を行っている国はそれを阻害できない。旗国や旗国との協定国が南シナ海で護送を実施すれば安全度はさらに増す。敵性を持たない船舶は戦時においても「商業航路の航行の自由」を保証されており、敵性を持つ船舶はその自由を保証されないという原則である。他方、敵国船舶となる日本籍船は我が国に対して武力攻撃を行っている国に阻止される可能性が高く、同国の軍事力投射海域である南シナ海を迂回して航行する選択をすることになる。また、中立国船舶でも軍事目標や拿捕の要件に合致する、つまり我が国に対して武力攻撃を行っている国に対して敵性を持つ場合は、日本籍船と同様に迂回航行を選択すると思われる。この迂回航行を強いられることが制海国による「商業航路の航行の自由」の阻害であれば、我が国政府の主張に理があると言えるが、我が国に対して武力攻撃を行っている制海国の、敵性を持つ船舶に対する措置が海戦法規に則った合法的措置である限り、我が国政府の主張に理は見出せない。

南シナ海の制海国が我が国に対して武力攻撃を行っている国以外の中立国の場合はどうか。我が国に対して武力攻撃を行っている国が南シナ海に軍事力を投射する能力を持ち、南シ

<sup>3</sup> サンレモ・マニュアル paras.60 と 69、注解 60-13 と 60-14 と 69-1。竹本訳・注(2)114 と 119-120 と 134 頁。

ナ海で合法的な海上経済戦を実施する場合は、我が国に対して武力攻撃を行っている国に対して敵性を持つ船舶は迂回航行を強いられよう。制海国は中立を維持しようとする限りにおいて、その海上経済戦への介入はできない。つまり、この場合も我が国政府の主張に理は見出せない。

これら 2 つの場合分けの検討から、南シナ海における「商業航路の航行の自由」にとって、南シナ海の制海国がどの国であるかは何ら関係がないと言える。そもそも武力紛争当事国は敵性船舶に対して、中立国領水以外の、迂回航路を含むいかなる海域で海上経済戦を実施して良く、制海権の把握に関係なく、南シナ海でももちろん実施できる。それ故、制海権や領海主張に対して「商業航路の航行の自由」主張を行う我が国政府の論理には難があると考えられる。

本論での議論から、武力攻撃事態における海上貿易交通は遮断されるのではなく、用船契約・海上保険・船員雇用契約といった運航に関する契約によって「運航システムの構造上、自ら停止する」ことが考えられる。他方、我が国の輸入量の 66.5%を担う現代の日本商船隊は中立国船舶 9 割と日本籍船 1 割で構成されていることから、現に我が国の外航海運の大半を担っている中立国船舶に敵性を帯びさせない限り、「一朝有事の際にも海上貿易交通は遮断されない」との理解が正しいと言える。

表 9 でまとめた比較から、日本籍船と中立国船舶の差は大きく、日本籍船を基幹とする海上貿易交通よりも、便宜置籍船を含む中立国船舶を主体とした海上貿易交通を維持する方が、武力攻撃事態下の我が国国民の生命線が完全に断たれる可能性は低いと結論される。

## 第 2 項 選択肢

武力攻撃事態に際して外航日本人船員が海技士として採り得る選択肢には、離職や海上自衛官への志願を除けば、次の 4 つを挙げることができる。

### (1) 日本籍船へ乗組む

そもそも、中立国人船員が日本籍船への雇用契約を締結する可能性は極めて低く、武力攻撃事態において日本籍船が航行できる見込みはない。武力攻撃事態となった時点で乗船中の外国人船員は日本への就航を拒否し、雇用契約上の正当な権利を行使して下船帰国する可能性が高いと思われる。その場合、我が国への就航は困難に陥り、日本籍船は中立国港湾で係船状態を余儀なくされるので、その保船要員としての日本人船員需要はあり得るだろう。

### (2) 中立国船舶へ乗組む

少なくとも軍事目標の要件に合致させない限り、我が国の海上貿易交通を担うことができる。

臨検対策としては、旗国若しくは協定中立国の護送を受けるか、拿捕要件も回避することの2つの方法がある。それらを約せば、雇用条件次第で中立国人船員が乗船契約を締結する可能性は十分にあり、日本人船員も中立国人船員と同等の保護を受ける。

### (3) 陸上勤務或いは海運関連の陸上産業で海上交通の維持に海技力で貢献する

船籍に関係なく、日本商船隊の商船を管理・運航・監督、又は建造・修繕、或いは補給や艀装・設備等の業務や産業は平時においても多岐に亘るが、武力攻撃事態においてはその繁忙さを増す可能性がある。これらの分野で日本人海技士の需要が増大するとすれば、海上勤務ではなく、海運会社の陸上勤務や海事産業で貢献することは非常に重要な選択肢となる。

### (4) 内航海運へ移る

日本籍船と日本人船員で構成される内航船の海上勤務は、高齢化に加えて軍事目標化若しくは拿捕目標化によって、非常に厳しい運航を強いられる可能性が大きい。海上国内交通の麻痺を緩和するために内航海運へ移ることも、日本人船員としての重要な選択肢であることに疑いはない。

## 第3節 おわりに

本論を通して浮き彫りになったことは、第二次大戦までの海運と現代の海運のあまりにも大きな違いである。植民地を伴う帝国主義はブロック経済や保護主義の側面を併せ持つのであり、同時に権益の保護や拡大のため、各国の商船隊は平時から政府或いは海軍の保護や補助を受けていた。船員教育と並行して海軍予備員教育を受けた船員達は、自らを予備海軍と認識していた。しかし、帝国主義の崩壊と植民地の消失はブロック経済を、少なくとも資本主義世界においては、過去のものとした。国際自由競争を原則にその先頭を走ったのが、国境の無い洋上を市場とする国際海運だったと言えるかもしれない。国家の存在する陸上では国境が消えることはないため、海上の国際単一市場で経済性を追求して自由競争を繰り広げた外航海運と、国家単位で生存を追求し続ける各国の安全保障政策は全く別の道に分かれて進んだと言える。今や多くの国では船員教育と海軍予備員教育は並行して行われてはいない。まとめると、第二次大戦までの外航海運は船主国や実質船主国<sup>4</sup>の安全保障体制に組み込まれていたが、船籍や用船チェーン並びに船員等といった基本的な要素の国際化（多国籍化）が著しく進展した現代の外航海運は、登録船主国や実質船主国といった船主国によって構築された安全保障体制からは既に離脱していると考えられる。

<sup>4</sup> ここでの「船主国や実質船主国」表記は、当時の帝国主義国際社会を背景として、宗主国と植民地の関係を利用した登録船主国と実質船主国が存在したことの反映であり、現代の便宜置籍船におけるそれらとは異なる。

いわゆる有事における商船の運用については、現代の外航海運の実態に則した取り組みが求められよう。

武力攻撃事態は我が国独自の用語と定義であるが、つまりは戦時である。両次大戦での通商破壊戦や第二次大戦での日本商船隊の壊滅を検証することなく、結果のみを無条件に現代或いは未来の戦時に当てはめることは危険である。

我が国の緊急事態に対応する日本商船隊のあるべき姿は平時と戦時で逆であり、平時は日本籍船と日本人船員の増加政策に理を認めることができるが、戦時である武力攻撃事態では便宜置籍船を含む中立国船舶に海上貿易交通維持の期待を掛けることに理がある、という本研究が見出した結論は多くの方々の感情を刺激するかもしれない。しかし、現代日本においては、船員の徴用は考えられず、中立国人船員が我が国のために生命の危険を冒して就労する、という想定も、あまりに現実味に欠ける。それだけでも、外航海運が「運航システムの構造上、自ら停止する」結果が招来されるであろうことにお気づき頂けよう。我が国の生命線が海運であるというのならば、海運の現実に則さず続けられている安全保障の議論や立法措置や行政措置は砂上の楼閣にしか見えない。

## 参考・引用文献目録

### 日本語文献

- 浅井俊一「諸外国及び日本におけるトン数標準税制の動向に関する考察」海事交通研究 56 集 (2007 年 11 月) 1-19 頁
- 浅井栄資『慟哭の海 知られざる海上交通破壊戦』(日本海事広報協会、1985 年)
- 安保公人「国際法と軍事力」防衛大学校・防衛学研究会編『軍事学入門』(かや書房、2012 年) 52-74 頁
- 雨倉孝之『海軍護衛艦物語』(光人社、2009 年)
- 新井京「イラン・イラク戦争における海上経済戦—その国際法上の意味—」京都学園法学 2-3 号 (1999 年) 387-431 頁
- 新井京「封鎖法の現代的『変容』—排除水域と飢餓封鎖の問題を中心に—」村瀬信也・真山全編『武力紛争の国際法』(東信堂、2004 年) 486-509 頁
- 新井京「国連憲章下における海上経済戦」松井芳郎・木棚照一・薬師寺公夫・山形英郎編『グローバル化する世界と法の課題』(東信堂、2006 年) 127-159 頁
- 荒川憲一「海上輸送力の戦い—日本の通商破壊戦を中心に—」防衛研究所紀要 3 巻 3 号 (2001 年 2 月) 58-78 頁
- 荒川憲一「通商破壊戦の受容と展開—第一次世界大戦の教訓—」軍事史学会編『第一次世界大戦とその影響』(錦正社、2015 年) 212-230 頁
- 石丸安蔵「朝鮮戦争と日本の関わり—忘れ去られた海上輸送—」戦史研究年報 11 号 (2008 年 3 月) 33-52 頁
- 石丸安蔵「日本海軍の予備員制度について—制度の沿革と運用—」防衛研究所紀要 19 号 1 巻 (2016 年 12 月) 179-211 頁
- 石本泰雄『国際法の構造転換』(有信堂、1998 年)
- 稲本守「欧州私掠船と海賊—その歴史的考察」東京海洋大学研究報告 5 巻 (2009 年) 45-54 頁。
- 大井篤『新版 海上護衛戦』(角川文庫、2014 年)
- 大井田孝「軍人や軍需物資の輸送のみではなかった戦時中の商船」海事博物館研究年報 43 巻 (2015 年) 20-23 頁
- 大内建二『輸送船入門 日英戦時輸送船ロジスティックスの戦い』(光人社 NF 文庫、2003 年)
- 大内建二『商船戦記 世界の戦時商船 23 の戦い』(光人社 NF 文庫、2004 年)
- 大内建二『戦時商船隊 輸送という多大な功績』(光人社 NF 文庫、2005 年)
- 大内建二『戦う民間船 知られざる勇気と忍耐の記録』(光人社 NF 文庫、2006 年)
- 大内建二『悲劇の輸送船 言語道断の戦時輸送の実態』(光人社 NF 文庫、2007 年)
- 大内建二『特設艦船入門 海軍を支えた戦時改装船徹底研究』(光人社 NF 文庫、2008 年)

- 大内建二『戦時標準船入門 戦争中に急造された勝利のための量産船』(光人社 NF 文庫、2010年)
- 大内建二『戦う日本漁船 戦時下の小型船舶の活躍』(光人社 NF 文庫、2011年)
- 大内建二『護衛空母入門 その誕生と運用メカニズム』(光人社 NF 文庫、2013年)
- 大内建二『海防艦 日本の護衛専用艦は有効な兵器となりえたか』(光人社 NF 文庫、2015年)
- 岡松暁子「船舶起因汚染に関する国際法と国内法の交錯」人間環境論集 (2015年3月)
- 荻野目学「海戦における文民保護等の考慮」海幹校戦略研究 4-1 (2014年6月) 105-125頁
- 奥脇直也『「海を護る—新しい安全保障の概念」旗国主義の変容と新しい海洋法秩序の形成』『平成15年度 新たな概念に基づく海洋の安全保障に関する調査報告書』(シップ・アンド・オーシャン財団、2006年) 29-48頁
- 奥脇直也代表編『国際条約集 2009年版』(有斐閣、2009年)
- 落合誠一「わが国船舶戦争保険の法律問題—イラン・イラク戦争に関連して」国際商事法務 10巻1号 (1982年1月) 1-6頁
- 「海運ニュース 国際会議レポート 日本商船隊への良質な比国船員の養成・供給および安定した雇用確保に向けて—日本・フィリピンマンニング・コーポレイティブフォーラム 2008 を開催—」せんきょう (No. 572) 48巻12号 (2008年3月) 9-12頁
- 「海事レポート 実質保有船腹、ギリシャ拡大続く 日本・中国・ドイツは横ばい・微減」COMPASS218号 (2017年3月) 60-62頁
- 「クローズアップ4 外航日本船舶 201隻・準日本船舶 55隻 トン数標準税制、外航海運の国際競争力強化」COMPASS219号 (2017年5月) 8頁
- 「クローズアップ4 邦船の自社管理体制が強化・洗練 船種別管理の深化や、課題克服へ対策」COMPASS220号 (2017年7月) 10頁
- 古賀衛「公海制度と船舶の地位」林久茂・山手治之・香西茂編『高林秀雄先生還暦記念・海洋法の新秩序』(東信堂、1993年) 197-224頁
- 合田浩之『戦後日本海運における便宜置籍船制度の史的展開』(青山社、2013年)
- 寒河江芳美「日本の海運業における外国人船員の採用システム—日本企業とフィリピン人船員の新卒労働市場—」海事交通研究 63集 (2014年11月) 83-92頁
- 坂口太助『太平洋戦争期の海上交通保護問題の研究—日本海軍の対応を中心に—』(芙蓉書房出版、2011年)
- 坂本茂樹「排他的経済水域における軍事活動」栗林忠男・秋山昌廣編著『海の国際秩序と海洋政策』(東信堂、2006年) 93-122頁
- 佐々木真己「オピニオン フィリピンにおける船員教育」日本船主協会ホームページ (2015年4月)、*available at* [https://www.jsanet.or.jp/opinion/2015/opinion\\_201504.html](https://www.jsanet.or.jp/opinion/2015/opinion_201504.html) (Dec. 01st, 2018)
- 信夫淳平『海上国際法論』(有斐閣、1957年)
- 城川三次郎「巻頭インタビュー “自ら船を管理する” 価値観を持つ船主と確かな信頼関係をつくりたい」KAIUN (海運) No.1075 (2017年4月) 16-18頁

- 諏訪達郎「トン数標準税制による日本籍、準日本籍の外航船舶の確保策について」日本海洋政策学会誌 7号 (2017年 11月) 59-67 頁
- 瀬野洋一郎「巻頭インタビュー 船舶管理が何より大事であることを船主は忘れてはならない」KAIUN (海運) No.1070 (2016年 11月) 20-23 頁
- 「船舶管理業強化で日本船主をサポートへ」KAIUN (海運) No.1066 (2016年 7月) 82-83 頁
- 田岡良一『国際法学大綱 下』(巖松堂書店、1948年)
- 田岡良一『国際法Ⅲ 新版』(有斐閣、1973年)
- 高梨正夫「ナヴィサート・システム」国際法外交雑誌 53 卷 3号 (1954年)
- 高野雄一「戦時封鎖制度論—実効性の概念を中心として— (6)」国際法外交雑誌 43 卷 6号 (1944年 6月)
- 竹本正幸監訳『人道法国際研究所 海上武力紛争法サンレモ・マニュアル 解説書』(東信堂、1997年)
- 立作太郎「国際法上の封鎖と聯盟規約上の所謂経済封鎖」国際法外交雑誌 31 卷 1号 (1932年) 1-20 頁
- 定期傭船契約実務ガイド編纂委員会編『海事契約ワークショップ 定期傭船契約実務ガイド』(2017年)
- 「データウオッチ 9.1% 日本商船隊に占める日本籍船、着実に増加」COMPASS221号 (2017年 9月) 57 頁
- 土井全二郎『栄光なにするものぞ 海を墓場に—戦時船員の記録』(朝日ソノラマ、1995年)
- 土井全二郎『撃沈された船員たちの記録』(光人社 NF 文庫、2008年)
- 土井全二郎『戦時船員たちの墓場 消耗品となった補給路の旗手たち』(光人社 NF 文庫、2009年)
- 土井全二郎『ダンピールの海 戦時船員たちの記録』(丸善ブックス、1994年)
- 「海難残骸物の除去に関する条約の発効」東京海上日動マリニュース 197号 (2014年 8月)
- トピックス「米イラン制裁、荷動き・保険・造船への影響は」COMPASS226号 (2018年 7月) 53 頁
- 豊田穰『雪風ハ沈マズ 強運駆逐艦栄光の生涯』(光人社、2000年)
- 中垣秀夫「後方支援と軍事力」防衛大学校・防衛学研究会編『軍事学入門』(かや書房、2012年) 307-322 頁
- 中西杏実「20世紀初頭イギリスにおける海戦法政策：軍事的観点から見た国際規範形成」国際関係論研究 28 卷 3号 (2011年 3月) 1-30 頁
- 中野直樹「平和な海は日本の生存条件—船員と有事法制」『有事法制はいらない 現場からの報告パート I』(自由法曹団、2002年 10月)
- 中村秀之「2010年 HNS 条約の発効に向けた動き」日本海事新聞 (2017年 5月)
- 西村弓「公海上の船舶内での行為に対する裁判管轄権」海洋権益の確保に係る国際紛争事例研究 3号 (2011年) 32-43 頁
- 日本海運集会所編『新訂対訳定期傭船契約書式集』(近藤記念海事財団、1998年)



- 日本海事広報協会編『日本の海運 SHIPPING NOW 2018-2019』(日本海事広報協会、2018年)、  
*available at* [https://www.kaijipr.or.jp/shipping\\_now/pdf/allpage2018.pdf](https://www.kaijipr.or.jp/shipping_now/pdf/allpage2018.pdf) (Dec. 01st, 2018)
- 日本海事新聞第2部『船舶管理特集』号(2017年11月24日)
- 日本海事センター「資料4 2010年HNS条約の国内法制化に向けた対応について」、*available at*  
[http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/663\\_5.pdf](http://www.jpmac.or.jp/information/pdf/663_5.pdf) (Dec. 01st, 2018)
- 野中俊彦・中村睦男・高橋和之・高見勝利『憲法I 第4版』(有斐閣、2006年)
- 長谷知治「海運・海洋に関するリスク管理—有事に係る保険を事例に—」海事交通研究 63集(2014年11月) 53-62頁
- 羽原敬二「わが国の経済安全保障政策の強化と海上運送事業」ノモス 27巻(2010年12月) 25-41頁
- 林司宣「公海上の船舶に対する旗国以外の国による取締り—1995年越境分布資源協定による展開—」早稲田法学 75巻2号(2000年) 105-148頁
- 林司宣『現代海洋法の生成と課題』(信山社、2008年)
- 林田桂「船舶戦争保険に関する問題点について」保険学雑誌 499巻(1982年12月) 74-91頁
- 原弘明「フォークランド紛争と船舶戦争保険」海事法研究会誌 50巻(1982年10月) 11-16頁
- 広井大三「L. オッペンハイム著『国際法』[1905年刊・初版](その6)」大東法学 20号
- 福戸淳司『第17回(国研)海上技術安全研究所講演会研究講演 海外の自動運航船の技術開発動向と今後の取り組み』(2017年11月)、*available at*  
[https://www.nmri.go.jp/\\_src/4238/17kouen\\_5.pdf](https://www.nmri.go.jp/_src/4238/17kouen_5.pdf) (Dec. 01st, 2018)
- 藤田哲雄「1909年『ロンドン宣言』とイギリス海軍—戦時における食糧供給—」経済科学研究 17巻2号(2014年2月) 23-79頁
- 藤田久一『新版 国際人道法』(有信堂、1993年)
- 藤原辰史『カブラの冬—第一次世界大戦期ドイツの飢餓と民衆—』(人文書院、2011年)
- 逸見真「便宜置籍船の法構造とその問題点」『国際船舶の日本籍船化とその手続に関する研究報告書』(日本海事代理士会、2012年3月) 129-187頁
- 前原光雄「船舶の敵性に関するフランス主義」国際法外交雑誌 43巻4号(1944年) 1-22頁
- 前原光雄『捕獲法の研究』(慶応義塾大学法学研究会、1967年)
- 松井孝之『設問式 定期傭船契約の解説(全訂版)』(成山堂、2012年)
- 真山全「第二次大戦後の武力紛争における第三国船舶の捕獲(一)」法学論叢 118巻1号(1985年) 68-96頁
- 真山全「第二次大戦後の武力紛争における第三国船舶の捕獲(二・完)」法学論叢 119巻3号(1986年) 75-94頁
- 真山全「海上経済戦における中立法規の適用について」世界法年報 8号(1988年) 17-31頁
- 真山全「海戦法規における目標区別原則の新展開(一)」国際法外交雑誌 95巻5号(1996年12月) 1-40頁
- 真山全「海戦法規における目標区別原則の新展開(二・完)」国際法外交雑誌 96巻1号(1997年4月) 25-57頁

- 真山全「ジュネーヴ諸条約と追加議定書」国際法学会編『日本と国際法の100年 第10巻 安全保障』（三省堂、2001年）166-201頁
- 真山全「現代における武力紛争法の諸問題」村瀬信也・真山全編『武力紛争の国際法』（東信堂、2004年）5-25頁
- 水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』（有信堂、1994年）
- 宮田幸彦「日本商船隊壊滅の経過と拿捕船」海事博物館研究年報37巻（2009年3月）11-17頁
- 宮崎武志「米国同時多発テロと船舶戦争保険（特集海上保険）」KAIUN（海運）899巻（2002年8月）16-20頁
- 宮沢俊義『憲法II 新版』（有斐閣、1971年）
- 三輪祐児『海の墓標 戦時下に喪われた日本の商船』（展望社、2007年）
- 村瀬信也「武力紛争における環境保護」村瀬信也・真山全編『武力紛争の国際法』（東信堂、2004年）631-633頁
- 森下隆「日本海軍予備員制度史（その1）：日本海軍予備員制度の創設及び日本海軍予備員制度に関する明治中期の海軍公文書」東京商船大学研究報告48巻（1998年）11-40頁
- 森田桂子「自衛権と海上中立」村瀬信也編『自衛権の現代的展開』（東信堂、2007年）225-248頁
- 森本清二郎「LNGバンカリングの動向」日本海事新聞（2017年2月）
- 森本忠夫『魔性の歴史 マクロ経営学から見た太平洋戦争』（光人社NF文庫、1998年）
- 薬師寺公夫「公海海上犯罪取締りの史的展開—公海海上警察権としての臨検の権利を中心に—」栗林忠男・杉原高嶺編『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）195-247頁
- 吉田靖之「現代の海上作戦から見たる海戦法規の課題」国際安全保障』34巻2号（2006年9月）81-100頁
- 吉田靖之「海戦法規における目標識別規則—目標識別海域設定を中心に—」法学政治学論究73号（2007年6月）1-41頁
- 吉田靖之「第一次世界大戦における海上経済戦とRMS Lusitaniaの撃沈」軍事史学会編『第一次世界大戦とその影響』（錦正社、2015年）231-248頁
- 吉田靖之『海上阻止活動の法的諸相—公海上における特定物資輸送の国際法的規制—』（大阪大学出版会、2016年）
- 吉野慎剛「海戦法規と有事法制の確認—我が国の海上交通において—」地域文化学会2017年度研究大会研究報告（2017年6月）
- 吉野慎剛「修士論文 南シナ海島嶼領有権問題—多極化戦略で覇権戦略の抑止へ—」東京海洋大学大学院（2016年3月）、*available at* <http://id.nii.ac.jp/1342/00001302/> (Dec. 01st, 2018)
- 吉野慎剛「南シナ海島嶼領有権問題—仲裁裁定が描いた地図—」地域文化研究18巻（2017年3月）249-273頁
- 吉野慎剛「有事における海上貿易交通に関する一考察—用船契約と海上保険の観点から—」日本海洋政策学会誌8号（2018年11月）82-93頁

英語文献

- Baxter, R. R., "The Legal Consequences of the Unlawful Use of Force under the Charter", in *Proceedings of the American Society of International Law*, 1968, p. 73
- Bay, A. S., "The Egyptian Prize Court, Organization and Procedure", in *Revue Egyptienne de Droit International*, Tome 5, 1949
- Beesly, P., *Room 40: British Naval Intelligence 1914-1918*, Harcourt Brace Jovanovich Publishers, 1982
- Bell, A. C., *A History of the Blockade of Germany and of the Countries Associated with Her in the Great War, Austria-Hungary, Bulgaria, and Turkey 1914-1918*, reprinted by East Sussex: The Naval and Military Press Ltd., in Association with the Imperial War Museum (Originally Published in 1937 by London: HM Stationary Office), 2013
- Boczek, B. A., *Flags of Convenience*, 1962
- Boothby, Bill, "And for Such Time as': the Time Dimension to Direct Participation in Hostilities", in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010
- Brown, Thomas, D. Jr., "World War Prize Law Applied in a Limited War Situation: Egyptian Restrictions on Neutral Shipping with Israel", in *Minnesota Law Review*, Vol. 50, No. 5, 1965-1966
- BYIL, Vol. 53, 1982
- Cohen, A., "General Report presented to the Naval Conference on behalf of its Drafting Committee", in *The Declaration of London*, 1911
- Decree No. 81/NG of April 1965, reprinted in *International Legal Materials*, Vol.4, No.3, 1965
- Documents of the London Naval Conference, 1930*, 1930
- Elleman, Bruce A., "The Nationalists' Blockade of the PRC, 1949-58", in *Elleman, Bruce A. and Paine, S. C. M. eds., Naval Blockades and Seapower: Strategies and Counter-Strategies, 1805-2005*, 2006, pp.133-143
- Gasser, H., "For Better Protection of the Natural Environment in Armed Conflict: A Proposal for Action", in *American Journal of International Law*, Vol. 89, No. 3, JUL1995, p. 638
- Greenwood, C., "The Concept of War in Modern International Law", in *I.C.L.Q.*, Vol. 36, 1987
- Hall, J. A., *The Law of Naval Warfare*, Chapman and Hall Ltd., 1921
- Harlow, B. A., "The Law of Neutrality at Sea for the 80's and beyond", *Paper prepared for the Hawaii Regional Meeting of the American Society of International Law*, 16-18FEB1983
- Jenkins, M., "Air Attacks on Neutral Shipping in the Persian Gulf: The Legitimacy of the Iraqi Exclusion Zone and Iranian Reprisals", in *Boston College International and Comparative Law Review*, Vol. 8, 1985
- Kalshoven, F., *Belligerent Reprisals*, 1971
- Kalshoven, F., "Commentary on the 1909 London Declaration", in *N. Ronzitti, ed., The Law of Naval Warfare*, 1988

- Kasoulides, George C., "The 1986 United Nations Convention on the Conditions for Registration of Vessels and the Question of Open Registry", in *Ocean Development and International Law*, Vol. 20, 1989
- Kaul, Ravi, "The Indo-Pakistan War and the Changing Balance of Power in Indian Ocean", in *USNI Proceedings*, Vol. 99, No. 843, 1973
- Lauterpacht, E., "The Legal Irrelevance of the State of War", in *Proceedings of the American Society of International Law*, 1968, pp. 58-68
- Lauterpacht, H., *International Law: A Treatise by Oppenheim*, Vol. II, *Disputes, War and Neutrality*, 7th ed., Longmans, 1952
- Levie, H. A., "Submarine Warfare: With Emphasis on the 1936 London Protocol", in *R. J. Grunawalt, ed., International Law Studies, 1993, Targeting Enemy Merchant Shipping*, Vol. 65, 1993
- Mallison S. V. / Mallison W. T., "The Naval Practices of Belligerents in World War II: Legal Criteria and Developments", in *R. J. Grunawalt, ed., International Law Studies, 1993, Targeting Enemy Merchant Shipping*, Vol. 65, 1993
- Mallison W. T., *International Law Studies, 1966, Studies in the Law of Naval Warfare: Submarines in General and Limited Wars*, 1968
- Melzer, Nils, "Keeping the Balance between Military Necessity and Humanity: a Response to For Critiques of the ICRC's Interpretive Guidance on the Notion of Direct Participation in Hostilities", in *N.Y.U.J. Int'l L & Pol.*, Vol. 42, 2010
- Metaxas, B. N., *Flags of Convenience*, 1985
- Moos, M., "The Navicert in World War II", in *American Journal of International Law*, Vol. 38, No. 1, 1944
- Naval War College, *International Law Documents, 1940, 1942*
- Naval War College, *Judgement of the International Military Tribunal for the Trial of German War Criminals (London CMD 6946, 1946)*, reprinted in *International Law Documents, 1946-47*, 1948
- Norton, P. M., "Between the Ideology and the Reality, the Shadow of the Law of Neutrality", in *Harvard International Law Journal*, Vol. 17, No. 2, 1976
- O'Connell, *The International Law of the Sea*, Vol. 2
- O'Connell, D. P., *The Influence of Law on Sea Power*, Manchester University Press, 1975
- OECD, "OECD Study on Flags of Convenience", in *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 4, 1973
- Offer, A., "Morality and Admiralty: 'Jacky' Fisher Economic Warfare and the Law of War", in *Journal of Contemporary History*, Vol. 23, 1988
- Osbornn, *Britain's Economic Blockade of Germany 1914-1919*
- Osieke, Ebere, "Flags of Convenience Vessels: Recent Development", in *American Journal of International Law*, Vol. 73, 1979

- Palit, D. K., *The Lightning Campaign*, 1972
- Parks, Hays W., "Part IX of the ICRC 'Direct Participation in Hostilities' Study: No Mandate, No Expertise, and Legally Incorrect", in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010
- Pictet, Jean S., *ICRC Commentary on Geneva Convention II for the Amelioration of the Condition of Wounded, Sick and Shipwrecked Members of Armed Forces at Sea*, 1960
- Politakis, G. P., *Modern Aspects of the Laws of Naval Warfare and Maritime Neutrality*, Kegan Paul International, 1998
- Roberts, A. "Environmental Issues in International Armed Conflict: The Experience of the 1991 Gulf War", in *Grunawalt, R., King, J., and McClain, R. eds., Protection of the Environment during Armed Conflict*, International Law Studies, Vol. 69 (Newport: U.S. Naval War College, 1996), p. 225
- Roskill, S. W., *Military History of the Second World War: The War at Sea, 1939-1945*, Vol. I, 1954
- Scheer, R., *Germany's High Sea Fleet in the World War*, Cassell and Company Ltd., 1920
- Schindler, D., "State of War, Belligerency, Armed Conflict", in *The New Humanitarian Law of Armed Conflict*, by Cassese, A. ed., Editoriale Scientifica, 1979
- Schmitt, Michael N., "Deconstructing Direct Participation in Hostilities: The Constitutive Elements", in *N.Y.U.J. Int'l L. & Pol.*, Vol. 42, 2010, pp. 697-739
- Schmitt, Michael N., "Direct Participation in Hostilities' and 21st Century Armed Conflict", in *Crisis Management and Humanitarian Protection: Festschrift fur Dieter Fleck* (Horst Fischer et. Al. eds., 2004), p. 509
- Schwarzenberger, G., *International Law as Applied by International Courts and Tribunals*, Vol. II, 1968
- Sharma, S. P., "Proclamation as to Contraband of War, Sept. 9. 1965", in *The Indo-Pakistan Maritime Conflict 1965. A Legal Appraisal*, 1970
- Sonja Ann Jozef Boelaert-Suominen, *International Environment Law and Naval War: the Effect of Maritime Safety and Pollution Conventions During International Armed Conflict*, Newport Paper #15 (Newport: Naval War College Press, 2000), pp. 46-47
- Sturmey, S. G., *The Open Registry Controversy and the Developing Issue*, 1983
- Tucker, R. W., *International Law Studies*, Vol. 50, *The Law of War and Neutrality at Sea*, 1955
- Walker, G., "Ocean Law, the Maritime Environment, and the Law of Naval Warfare", in *Grunawalt, et al. eds., Protection of the Environment during Armed Conflict*, p. 189
- Whiteman, M. M., *Digest of International Law*, Vol. 10, 1968
- Wright, Q., "The Present Status of Neutrality", in *American Journal of International Law*, Vol. 34, 1940, p. 391
- Wright, Q., "The Outlawry of the War and the Law of War", in *American Journal of International Law*, Vol. 47, 1953, pp. 370-376

## 日本語資料

- 安倍晋三内閣総理大臣『第190回国会衆議院答弁第149号 内閣衆質190第149号』（衆議院、2016年3月4日）
- 運輸省『昭和63年度 運輸白書』第7章第2節第2項(1) 船員制度の近代化、*available at* <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa63/ind000703/frame.html> (Dec. 01st, 2018)
- 外務省経済局海洋課『国連海洋法条約 正訳』（成山堂、2004年）
- 国際船員労務協会ホームページ「協会概要」、*available at* [http://www.immaj.jp/association\\_info/about/](http://www.immaj.jp/association_info/about/) (Dec. 01st, 2018)
- 国土交通省『平成20年度 国土交通白書』第5章第4節第3項コラム「トン数標準税制」、*available at* <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h20/hakusho/h21/html/k254c000.html> (Dec. 01st, 2018)
- 国土交通省海事局『2006年 ILO 海事労働条約 仮訳』（成山堂、2008年）
- 国土交通省海事局『2010年 STCW 条約（マニラ改正） 正訳』（成山堂、2015年）
- 国土交通省海事局『海事レポート 平成24年版』（日本海事広報協会、2012年）
- 国土交通省海事局『海事レポート2013』（日本海事広報協会、2013年）
- 国土交通省海事局『海事レポート2014』（日本海事広報協会、2014年）
- 国土交通省海事局『海事レポート2015』（日本海事広報協会、2015年）
- 国土交通省海事局『海事レポート2016』（2016年）、*available at* [http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_tk1\\_000061.html](http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk1_000061.html) (Dec. 01st, 2018)
- 国土交通省海事局『海事レポート2017』（日経印刷、2017年）
- 国土交通省海事局『海事レポート2018』（2018年）、*available at* [http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime\\_tk1\\_000072.html](http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk1_000072.html) (Dec. 01st, 2018)
- 国土交通省海事局『交通政策審議会第34回海事分科会 参考資料1-1 日本船舶及び船員の確保に関する基本方針の変更等について』（2018年1月）、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001220680.pdf> (Dec. 01st, 2018)
- 国土交通省海事局『交通政策審議会第34回海事分科会 参考資料1-2』（2018年1月）、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001220679.pdf> (Dec. 01st, 2018)
- 国土交通省海事局『国土交通省報道発表資料：国際海事機関（IMO）において、自動運航船の国際ルール策定に向けた議論が開始されました～国際海事機関（IMO）第99回海上安全委員会（MSC99）の開催結果概要～』（2018年5月28日）、*available at* [http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06\\_hh\\_000167.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06_hh_000167.html) (Dec. 01st, 2018)
- 国土交通省海事局『国土交通省報道発表資料：自動運航船、実証段階へ！！～2025年までの自動運航船の実用化に向けた取組をスタート～』（2018年7月25日）、*available at* [http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji07\\_hh\\_000109.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji07_hh_000109.html) (Dec. 01st, 2018)
- 国土交通省海事局『自動運航船に関する現状等』（2017年12月）、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001215815.pdf> (Dec. 01st, 2018)

国土交通省海事局『日本商船隊における国籍別船員比率 2013 年データ』、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001098791.xlsx> (Dec. 01st, 2018)

国土交通省海事局『平成 29 年度 船員需給総合調査結果報告書 2017 年 10 月 1 日現在』(2018 年 10 月)、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001256244.pdf> (Dec. 01st, 2018)

国土交通省海事局『平成 29 年度 船員需給総合調査結果報告書の概要』(2018 年 10 月)、*available at* <http://www.mlit.go.jp/common/001256239.pdf> (Dec. 01st, 2018)

国土交通省海事局安全政策課『2014 年海上人命安全条約』(海文堂、2014 年)

国土交通省交通政策審議会第 35 回海事分科会ポータルサイト、*available at* [http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kaiji01\\_sg\\_000402.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/kaiji01_sg_000402.html) (Dec. 01st, 2018)

国土交通省交通政策審議会海事分科会国際海上輸送部会『安定的な国際海上輸送の確保のための海事政策のあり方について(答申)』(2007 年 12 月)

国土交通省告示第 326 号『日本船舶及び船員の確保に関する基本方針』(2013 年 3 月 30 日)

参議院『参議院予算委員会会議録第 6 号 第 98 回国会 昭和 58 年 3 月 15 日』

首相官邸「『なぜ』、『いま』、平和安全法制か?」首相官邸ホームページ、*available at* [http://www.kantei.go.jp/jp/headline/heiwa\\_anzen.html](http://www.kantei.go.jp/jp/headline/heiwa_anzen.html) (Dec. 01st, 2018)

全日本海員組合『船員しんぶん 2792 号』(2016 年 2 月 5 日)

全日本海員組合『戦没した船と海員の資料館』、*available at* <http://www.jsu.or.jp/siryu/> (Dec. 01st, 2018)

全日本海員組合『民間船員を予備自衛官補とすることに断固反対する声明』(2016 年 1 月 29 日)、*available at* [http://www.jsu.or.jp/files/pdf/pdf\\_20160128.pdf](http://www.jsu.or.jp/files/pdf/pdf_20160128.pdf) (Dec. 01st, 2018)

全日本海員組合『労使協定書』(2018 年)

谷川和穂防衛庁長官答弁「有事における海上交通の安全確保と外国船舶について」第 98 回国会参議院予算委員会(1983 年 3 月 15 日)

照屋寛徳衆議院議員『第 190 回国会衆議院質問第 149 号 海上自衛隊による民間船舶借り上げ及び民間船員の予備自衛官任用に関する質問主意書』衆議院(2016 年 2 月 24 日)

内閣官房「平和安全法制等の整備について」、*available at* [http://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/housei\\_seibi.html](http://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/housei_seibi.html) (Dec. 01st, 2018)

内閣官房「関係機関の国民保護計画・国民保護業務計画」、*available at* <http://www.kokuminhogo.go.jp/kankeikikan/> (Dec. 01st, 2018)

内閣官房「国民の保護に関する基本方針」(2016 年 8 月)、*available at* <http://www.kokuminhogo.go.jp/pdf/280824shishin.pdf> (Dec. 01st, 2018)

日本海事新聞社主催「2017 船舶管理セミナーin 今治」(2017 年 11 月 28 日)

日本海洋政策学会特別研究会「日本による集団的自衛権行使の場合の日本関係船舶の保護及び外国船舶に対する臨検等の強力的措置」(2017 年 3 月)

日本船主協会、海運雑学ゼミナール 159、*available at* [https://www.jsanet.or.jp/seminar/text/seminar\\_159.html](https://www.jsanet.or.jp/seminar/text/seminar_159.html) (Dec. 01st, 2018)

日本船主協会「海運政策・税制 トン数標準税制」、*available at* <http://www.jsanet.or.jp/seisaku/tax3.html> (Dec. 01st, 2018)

日本船主協会「統計データ船籍国別構成」、*available at* <https://www.jsanet.or.jp/data/pdf/2017data40-7.pdf> (Dec. 01st, 2018)

日本船主協会「英文略語・解説」、*available at* [https://www.jsanet.or.jp/glossary/index\\_e.html](https://www.jsanet.or.jp/glossary/index_e.html) (Dec. 01st, 2018)

防衛省・自衛隊「自衛官募集」、*available at* <http://www.mod.go.jp/gsdf/jieikanbosyu/> (Dec. 01st, 2018)

防衛省・自衛隊「所管法令等」、*available at* <http://www.mod.go.jp/j/presiding/index.html> (Dec. 01st, 2018)

防衛省『防衛白書 平成 26 年度版』（2014 年）、*available at* [http://www.clearing.mod.go.jp/hakusho\\_data/2014/w2014\\_00.html](http://www.clearing.mod.go.jp/hakusho_data/2014/w2014_00.html) (Dec. 01st, 2018)

防衛省『防衛白書 平成 27 年度版』（2015 年）、*available at* [http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2015/w2015\\_00.html](http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2015/w2015_00.html) (Dec. 01st, 2018)

防衛省『防衛白書 平成 28 年度版』（2016 年）、*available at* [http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2016/w2016\\_00.html](http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2016/w2016_00.html) (Dec. 01st, 2018)

防衛省『防衛白書 平成 29 年度版』（2017 年）、*available at* [http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2017/w2017\\_00.html](http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2017/w2017_00.html) (Dec. 01st, 2018)

防衛省『防衛白書 平成 30 年度版』（2018 年）、*available at* [http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2018/w2018\\_00.html](http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2018/w2018_00.html) (Dec. 01st, 2018)

防衛省『民間船舶の運航・管理事業 業務要求水準書』（2015 年 9 月 18 日）

防衛省『民間船舶の運航・管理事業 事業契約の内容の公表について』（2016 年 3 月 15 日）

防衛省『民間船舶の運航・管理事業 実施方針』（2015 年 6 月 26 日）

防衛省『民間船舶の運航・管理事業 民間海上輸送力活用事業 有識者等委員会議事録』（2016 年 5 月 31 日）

防衛省『予備自衛官補募集要項（技能公募）平成 30 年度』

法務省民事局参事官室「保険法の見直しに関する中間試案の補足説明」（2007 年）

三井住友海上火災保険株式会社『契約概要のご説明 外航船のための船舶封鎖危険等不稼働損失 戦争保険 BLOCKING AND TRAPPING ETC. WORDING (LOSS OF HIRE/LOSS OF TIME)』（2010 年）

三井住友海上火災保険株式会社『契約概要のご説明 船舶戦争保険・船舶不稼働損失戦争保険』（2010 年）



## 英語資料

- 英国保険業者協会「保険約款 1983年協会期間約款」(institute time clause: ITC)
- 英国保険業者協会「保険約款 2009年協会貨物約款 (A)」(institute cargo clause: ICC)
- 英国保険業者協会「保険約款 協会戦争ストライキ約款」(institute war and strike clauses hulls-time: IWSC)
- 英国保険業者協会「保険約款 協会戦争約款」(institute war clauses: IWC)
- BIMCO, “The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time-charter” (Box Layout 1974)
- BIMCO, “The Baltic and International Maritime Conference Uniform Time Charter Party for Vessels Carrying Chemicals in Bulk, 1984”
- BIMCO, “The Baltic and International Maritime Council (BIMCO) Uniform Time Charter Party for Container Vessels, October 1990”
- BIMCO, “Time Charter Government Form Approved by the New York Produce Exchange: November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946”
- BIMCO, “Time Charter New York Produce Exchange Form: November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; Revised June 12th, 1981; September 14th 1993”
- BIMCO, “Time Charter New York Produce Exchange Form: November 6th, 1913 - Amended October 20th, 1921; August 6th, 1931; October 3rd, 1946; Revised June 12th, 1981; September 14th 1993; June 3rd 2015”
- BIMCO, “Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels, September 1989”
- Department of the Navy, *Annotated Supplement to the Commander’s Handbook on the Law of Naval Operations, NWP9 (Rev. A)/FMFM1-10*, 1989
- ICRC, *Interpretive Guidance on the Notion of Direct Participation in Hostilities under International Humanitarian Law*, 2009, prepared by Nils Melzer
- International Law Association, “Helsinki Principles on the Law of Maritime Neutrality”, Final Report of the Committee on Maritime Neutrality International Law Association, *in Report of the 68th Conference, Taipei Conference*, 30MAY1998
- Japan Marine Self Defense Force, ESCORT FORMATION, 2014
- Japan P&I Club, “Rules & List of Correspondents”, 2018
- JSE, “Time Charter Party”, The Documentary Committee of the Japan Shipping Exchange, Inc., July 1974
- JSU, AMOSUP, IMMAJ, “IBF JSU/AMOSUP-IMMAJ CBA”, JSU & AMOSUP, 2015
- JSU, IMMAJ, “IBF JSU-IMMAJ CA”, JSU, 2015
- JSU, PSU, IMMAJ, “IBF JSU/PSU-IMMAJ CBA”, JSU & PSU, 2015
- Ministry of Defense, Japan, “*Guidelines for Safety Navigation in the Gulf of Aden (ch2)*”, MAR2014

POEA form, “CONTRACT OF EMPLOYMENT”

POEA form, “SEAFARER’S EMPLOYMENT CONTRACT”

POEA form, “STANDARD TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE OVERSEAS EMPLOYMENT OF FILIPINO SEAFARERS ON-BOARD OCEAN-GOING SHIPS (MC10, S.2010)”

“Tanker Time Charter Party”

“Time Charter Party (for Tanker), December 1984”

U.K., Maritime Order in Council, at the Court of Buckingham Palace, 11MAR1915

U.N., Doc. S/RES 540, 31OCT1983

U.N., Doc. S/RES 552, 01JUN1984

U.N., Doc. S/RES 582, 24FEB1986

U.N., Doc. S/3168, Add. 1, par. 1

U.N., Treaty Series, Vol. 42

#### 英語判例

“CMA CGM S.A. v. BETEILIGUNGS-KOMMANDITGESELLSCHAFT MS “NORTHERN PIONEER” SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT m.b.H & CO. AND OTHERS [2002] EWCA Civ 1878”, in *Lloyd’s Law Reports*, Vol.1, 2003, pp.212-226, available at <http://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2002/1878.html> (01DEC2018)

“D/S A/S IDAHO v. COLOSSUS MARITIME S.A.”, in *Lloyd’s Law Reports*, Vol.1, 1984, pp.385-388

“KODROS SHIPPING CORPORATION v. EMPRESA CUBANA DE FLETES”, in *Lloyd’s Law Reports*, Vol.2, 1982, pp.307-322

“K/S PENTA SHIPPING A/S v. ETHIOPIAN SHIPPING LINES CORPORATION”, in *Lloyd’s Law Reports*, Vol.2, 1992, pp.545-551

“PACIFIC PHOSPHATE v. EMPIRE TRANSPORT”, in *Times Law Reports*, Vol.37, 1920, p.750

“PEARL CARRIERS INC. v. JAPAN LINE LTD.”, in *Lloyd’s Law Reports*, Vol.1, 1993, pp.508-522

“PORT LINE, LTD. v. BEN LINE STEAMERS, LTD.”, in *Lloyd’s Law Reports*, Vol.1, 1958, pp.290-304

“THE BELPAREIL”, in *Lloyds*, Vol.63, p.175

“THE BRECONIAN”, in *Times Law Reports*, Vol.33, 1917, p.72

“VINA VA SHIPPING CO. LTD. v. FINELVET A.G.”, in *Lloyd’s Law Reports*, Vol.1, 1983, pp.503-513

## ホームページ

アジア歴史資料センターグlossary、<https://www.jacar.go.jp/glossary/>

海上自衛隊ホームページ、<http://www.mod.go.jp/msdf/index.html>

国際船員労務協会ホームページ、<http://www.immaj.jp/>

国土交通省ホームページ、<http://www.mlit.go.jp/>

衆議院ホームページ、<http://www.shugiin.go.jp/internet/index.nsf/html/index.htm>

首相官邸ホームページ、<http://www.kantei.go.jp/>

全日本海員組合ホームページ、<http://www.jsu.or.jp/>

総務省 e-GOV ポータルサイト、<http://www.e-gov.go.jp/>

内閣官房ホームページ、<http://www.cas.go.jp/>

内閣官房国民保護ポータルサイト、<http://www.kokuminhogo.go.jp/>

日本殉職船員顕彰会ホームページ、<http://www.kenshoukai.jp/>

日本船主協会ホームページ、<https://www.jsanet.or.jp/>

防衛省・自衛隊ホームページ、<http://www.mod.go.jp/>

## 謝辞

海上輸送規制法を題材として 2017 年に開催されたある研究発表会の最終質疑において、一人の船長 OB が発した質問があります。それは、主に便宜置籍船と外国人船員によって構成されている現代の外航日本商船隊において、「商船についての敵味方の判断は船籍つまり国旗によってされるのか」、「武力攻撃事態に我々の職場である商船は一体どうなるのか」、そして「武力攻撃事態に我々船員は海上でどうすれば良いのか」というものでした。法学者や安全保障の研究者を主体として構成されたプレゼンター達は、一つ目の質問に対しては回答を示しましたが、残る二つの質問には回答を提示できませんでした。回答を提示されなかった船長 OB は、「この会なら何か得られるかと思って来たが、やはり何も得られなかった」とおっしゃってから、「少しは現場の役に立つ研究をしてくれ」と強い言葉を重ねられました。聴衆の一人であった私は沈黙に支配された会場の光景を目の当たりにして、安全保障と海上交通の関係についての研究が海運の現場から遠く離れた机上で、海運の実務者抜きで取扱われている状況に改めて気が付くと同時に、同発表会で抱いた自身の率直な感想がその船長 OB の質問内容と同じでしたので、安全保障と海上交通の関係をめぐる研究について考えさせられました。

そして会場を後にした路上で、私は自分の誤りに思い至りました。おそらく、その船長 OB も誤解されておられたのです。同発表会でのプレゼンター達は、テーマに沿って法学や安全保障学といったそれぞれの専門分野の研究を深めているに過ぎず、何ら非はないのです。非があるとするれば、自身の欲する「商船や船員を中心とする」研究を怠ってきた海事・船員社会にこそあると考えるべきなのです。海に棲まない人々で構成されている同発表会で、海に棲む海技士が自身の本当に欲するものを得られると思うのはお門違いであり、自分達の現場に必要な研究活動は自分達自身の属する海事・船員社会に対して求めるべきなのです。

第二次大戦後の海事産業界や船員社会そして海事系研究機関は、軍事や安全保障の分野との関わりを社会科学と自然科学の双方において避ける風潮を持ってきたことは否めません。私は東京商船大学で海技士教育を受けて後、外航海運業界を中心として、内航海運業界、海洋工事業界、そして短期間ながら造船業界にも籍を置き、そのほとんどを海上勤務海技士として海上実務を重ねる一方で、短い期間ではありますが陸上勤務海技士として船舶管理業務に携わってきました<sup>1</sup>。こういった実務者としての経験を重ねる中で、私は海事社会における様々な研究蓄積に興味を持ち、その内のいくつかを見聞きしてきましたが、現在の安全保障に触れるものは寡聞にして知らず<sup>2</sup>、どこか納得できない模糊とした思いを抱えていました。本論で取り上げました先行研究の調

<sup>1</sup> 本論公開時点での実務概略は、外航海運 18 年、内航海運 1 年、海洋工事 2.5 年、造船・陸運その他 4 年となり、海事関係での海上実歴は 143 月（甲板員 7 月、運航士 23 月、航海士 58 月、運転航海士 1 月、船長 54 月）、陸上勤務は 6 年（労務、海務監督、船舶部長）である。実歴船種は内航旅客船、四種近代化ケープサイズバルカー（日本籍）、VLCC（パナマ籍）、VLCC（日本籍）、内航セメント船、海底ケーブル敷設船（日本籍、DP 船）、水産練習船（日本籍）、内航曳船、パナマックスバルカー（パナマ籍）、ギアードスモールハンディ貨物船（パナマ籍）、ギアードハンディマックス貨物船（パナマ籍）等である。筆者の実務経歴の特徴は外航海運に軸足を置いた同年代の日本人海技士の中では乗船実歴が長いことと、海事の多分野に亘っていることである。尚、海運 21.5 年の内、陸上勤務が 6 年に満たない外航海技士は少数派に属すると言える。

<sup>2</sup> アデン湾における派遣海賊対処行動は自衛隊が担っているが、軍事ではなく海上警察・司法分野に区分されよう。

査において見出しました研究蓄積は、法学と政治学或いは経済学といった分野の研究者によるものばかりであり、海事实務に直結するものは残念ながら見出せませんでした。少なくとも、朝鮮戦争、ベトナム戦争、印パ戦争、イラン・イラク戦争、そして湾岸戦争は海事・船員社会自らが、海運と安全保障とのかかわりの学術研究を蓄積する機会だったと思います。海事社会は意識的か無意識的かを問わず、結果として安全保障分野との接触を避けてきたのであり、それが第二次大戦後 70 年を超える長きに亘って問題とならなかったのは、我が国が武力紛争当事国にならなかったという結果からでしかありません。しかし過去 70 年間の平和という事実は、今後の永続的な平和を何ら担保しません。アナーキーな関係の国際社会は日々変化する複雑な緊張関係であり、武力紛争のリスクは常に存在して、実際に武力紛争は世界各地で生起し続けています。

国境線を持たない島国である我が国が武力紛争当事国になる場合、我が国への武力攻撃は上空を含む海洋を経由して実施されます。その海洋は海上交通の舞台であり、その海上交通を担う商船は、バイキングの時代や大航海時代さらに本論で確認した両次大戦に代表されるように、軍事との親和性が非常に高かった歴史を持っています。そして、資源と食糧の供給を海運による輸入に頼っている我が国において、生命線である海上交通は安全保障と密接な関係にあります。それにもかかわらず、その関係性に焦点を当てた研究が蓄積されてこなかったという事実が、我が国を含む東アジアにおける安全保障環境が極度の緊張下にあると広く一般にも認識されている今日に至って、「海運の現場が知りたい情報は海運の現場に何も提示されない」という事態を招いたのであり、海運業界や海上実務者集団である船員社会には自業自得と言えるのかもしれませんが。

冒頭の船長 OB の質問と発言は、そういった問題を白日の下に晒したものと私に感じさせたと共に、私自身が抱えてきた模糊とした思いのヴェールを剥がしたのです。会場を後にした路上で、博士研究のテーマを「将来の海洋有事における海上通商破壊に関する研究」から「武力攻撃事態における我が国の海上交通に関する研究」に拡大変更することに私の心は決まりました。内容としては、「現代と将来の国際社会の中で海上通商破壊を実行することのメリットとデメリットを比較して、デメリットが大きいことを論証する」研究から、「現代の海運が構造的に持つ国際的な運航システムを検証して、武力攻撃事態を例に、武力紛争下でも維持可能な民生輸送の姿を議論する」研究への変更と言い換えることができます。

そもそも私は、2016 年 3 月に南シナ海島嶼領有権問題に関する修士研究を了えて修士論文を公開しましたが、我が国政府が「(商業航路の) 航行の自由」を公式主張として掲げて同問題に関与する姿勢に疑義を持ち、現代版の海上通商破壊はあり得るのか否かを論証するべきと考えたことが、博士後期課程への進学動機でした。それが 1 年後に、海上通商破壊の有無以前に海上交通そのものがどうなるのかという、より根源的なテーマに深度化することは予想外でした。しかし、海事・船員社会にとっては必要な変更であったと信じます。

私も一海技士として船員の末席におりますので身に染みっていますが、経験工学を以って築かれてきた海事社会の中心に位置する船員社会は、極めて保守的で感情的且つ感覚的な性質を持っています。彼らにとって、本論が導き出した結論は、一呼吸か二呼吸置かねば直視できない内容かもしれません。研究途上で意見交換をさせていただきました、船員社会の幾名かのオピニオンリーダー諸氏の反応がそれを物語っていました。船員社会だけでなく海事社会の諸氏には、本研究を盲信することも、全否定することも、無視することもなく、海事社会の構成員である一実務海

技士がまとめた社会科学の蓄積のひとつとして、中立の目でご覧いただきたく思います。そして、ご批判やご反論をいただければ幸甚に存じます。健康な社会は活発な議論がある社会であり、明らかに欠落してきた社会科学議論を活発に行うことで、海事・船員社会は、政治の都合に振り回されない、海に棲む自分達自身の運命を海に棲まない人達の決定に委ねない、自立した社会に向かうと信じます。もしも、本論がそのきっかけになり得るとするならば、私にとって本望であり、それに勝る喜びはありません。

東京海洋大学大学院海洋科学技術研究科には7年間お世話になりました。博士前期課程海洋管理政策学専攻海洋政策学分野には2012年4月に社会人入学、当時は海上籍でしたので、長期履修制度を利用して4年間在籍し2016年3月に修了させて頂きました。そして同年4月に博士後期課程応用環境システム学専攻産業政策文化学分野に進学、標準年限の3年間在籍し、2019年3月に修了を迎えさせて頂くことができました。苦しく辛い、面白くて楽しい、でもやはり重くてしんどい、そんな7年間でした。でも非常に有意義でした。やって良かったと思っています。

この7年間の長きに亘り、海洋国際関係論の稲本守教授から一貫してご指導を賜ることができました。博士前期課程4年間と博士後期課程3年次の主指導教員及び本論文の審査委員（主査）としてご教導下さり、学術研究を行う者としての基本姿勢を常に教示して頂きました。最後まで最も苦勞したことは、学術論文のマナーや表現の配慮でした。学術の世界については門外漢の私にとって、非常に高いハードルだったことは否めません。海上勤務の当初2年間と陸上勤務地の広島県福山市に住む遠距離通学生としての残り5年間、素直さのない幽霊学生を取扱うご苦勞はどれほどのご負担であったことでしょうか。研究室に何も資することのなかった7年間を振り返ると自省することばかりです。稲本先生の門下生となれた私は幸せ者です。心より感謝申し上げますと共に、先生の末永いご健勝とご活躍を祈念して止みません。

婁小波教授と中田達也准教授には博士後期課程の座学以外にも、学術研究に資する多くの教えを頂きました。婁先生は修士論文の副査に引き続いて、博士後期課程1年次と2年次の主指導教員と本論文の審査委員（副査）を引受けて下さいました。馬場治教授と中田先生は博士後期課程3年間の副指導教員（副査）を引受けて下さいました。中田先生は法学者としての視点から、本論文に細やかで丁寧なご指導をして下さいました。深く感謝申し上げます。

海洋国際関係論研究室の学部生と院生の皆さんには、二回り下の世代の価値観と真面目に懸命に社会に出ていこうとする若い姿を沢山見せて頂きました。美味しいところ取りの楽しい学生生活は彼ら彼女らのおかげです。お返しに皆さんの輝ける未来の土台作りに励みます。

東京海洋大学の事務局並びに図書館その他スタッフの皆様にも心より感謝申し上げます。

地域文化学会に感謝申し上げます。本論の第2章は同学会研究大会で口頭発表させて頂きました研究内容を基礎としています。さらに、南シナ海島嶼領有権問題に関する論文を同学会誌「地域文化研究」に査読掲載して下さいました。

日本海洋政策学会にも感謝申し上げます。本論の第4章は同学会誌「日本海洋政策学会誌」に査読掲載して下さいました研究成果を基礎としています。

日本法政学会には多くの知見を頂きました。法学者や政治学者の方々の南シナ海島嶼領有権問題をめぐる議論に触れさせて頂きました。感謝申し上げます。

冒頭の船長 OB でおられます大先輩とは直接の面識はございませんが、私にとって本研究を行うきっかけを与えてくださった恩人ということになります。深くお礼申し上げます。本論文が氏の目に触れた時、疑問を解消する一助にでもなれば幸いです。

護送と徴用に関しましては、国際船員労務協会の今田俊介副会長と、同協会の設立メンバーの一社として外国人船員配乗業務を行う太洋産業貿易株式会社の今田圭介社長から貴重な示唆を頂きました。同社の菊川清二専務からは船員雇用契約に関しての専門的なご助言を多く頂くことができました。業務でご多忙を極める中、本当に有り難いことであり、深く感謝申し上げます。御三名は博士前期課程時代から無形の応援を下さいました。

海上保険と用船契約に関しまして、国内有力保険組織でチームリーダーの重責を担われておられます O 氏のご意見を頂けたことは、専門性が高いこれらの分野での大きな助けとなりました。保険実務家としてご活躍のご多忙な日々にご迷惑をかけましたことを反省しております。ここに深く感謝申し上げます。

海外判例の調査に関しましては、海事法務案件を多く手掛けておられる弁護士法人東町法律事務所の手塚祥平パートナー弁護士からご助言を賜るという幸運に巡り会えました。ご厚意に深く感謝申し上げます。

現役日本人海技士が海事系社会科学の学術研究を行うという事実に関し、一般社団法人海洋会の山本勝会長と元全日本海員組合国際局長の平山誠一海洋会顧問は、博士前期課程時代以来、継続的に真摯な応援と励ましを海技士の一先輩として個人的にして下さいました。それは研究のモチベーションを維持する大きな要因となりました。時に杯を交わしながらの船乗り同士の忌憚のない議論はいつも楽しい時間でした。幾度となくお時間を割いて機会を作って下さり、心より感謝申し上げますのみです。

私が勤務する外国船主日本総代理店（実質船主）兼船舶管理会社である中国総業株式会社は、一社員の 7 年間に亘る二足の草鞋を許容して下さいました。その広い度量がなければ入学や進学自体があり得ませんでした。高田博司代表以下、社員同僚の皆様にご心より感謝申し上げます。

念のために申し上げておきますが、上述諸氏の皆様は本論の議論には何ら直接的な関与をしておられません。中国総業をはじめ、諸氏の所属組織や個々の御見解と本論の主張は全く無関係です。「奇人の奇行」を皆様個人的に温かい目で見守って下さったということです。本論の文責全てが筆者である私にのみ帰することは当然です。

妻は、夫の道楽は前期課程で終わると思っていたようで、後期課程への進学を知った時はあきれ顔でした。しかし「やりたいことを反対して諦めさせたら（夫婦双方に）きっと悔いが残る。それが一番辛い」からと、7 年間、よちよち歩きの天使から主張する少女へと成長した娘と共に見守ってくれました。これからは妻娘孝行をしなければなりません。長らくの応援、本当にありがとうございました。えっ、水族館、温泉、遊園地、動物園・・・？・・・はいわかりました。スケジューリングさせていただきます。

2019 年 3 月 25 日 桜の季節

吉野慎剛  
masamune.ssmp@gmail.com