

《研究論文（査読付き）》

中立国商船としての日本海運の安全と 新規航路の確立への施策の検討

大河内 美香
(東京海洋大学)

《アブストラクト（要旨）》

本稿は戦時海上封鎖の法基盤の検討をとおし中立国商船の航行の自由に対する制限の限界を探る。封鎖は交戦国が海軍力を敵地沿岸に配置し該敵地と交通する船舶を捕獲する戦争行為であり、中立通商の利益との調整を経て確立した。第二次世界大戦後の長距離封鎖による封鎖の実力性と局地性の緩和及び戦争の違法化による中立の公平性の不完全化が、封鎖侵破や中立性と敵性の判断を不明瞭にした。その結果、中立国商船に対する干渉の制限は緩和され、旗国軍艦による護衛や自衛権発動の要否が議論となっている。考察の結果、本稿は、平時から航行の自由の法基盤を確立して海上輸送路の選択肢を増やし、戦時の航行安全の施策として船団護衛にかかる法的枠組みが必要であるとの結論に至った。

《キーワード》 中立、海上封鎖、国際海峡、SLOCs、自衛権

目 次

1. はじめに
2. 封鎖と中立をめぐる議論枠組み
3. 国際海峡の通航権と中立国商船の地位
4. 封鎖と中立国商船の地位の存立基盤
5. おわりに

1. はじめに

本稿の目的は、戦時海上封鎖（blockade）（以下「封鎖」という。）の法基盤を整理する作業をとおし、交戦国以外の国（以下「中立国」という。）を旗国とする商船が有する航行の自由（Freedom of Navigation）に対する制限の限界を探ることにある。伝統的な海戦法上、封鎖は一方交戦国が海軍力を敵地沿岸に配置して封鎖線を張り、この線を越えて該敵地と交通する船舶等を捕獲する戦争行為と定義される¹。ここに封鎖は、艦船を配して封鎖線を敷くという実力性の要素と、敵国港に近接するという局地性の要素を基幹とする²。さ

¹ 高野雄一「戦時封鎖制度論—実力性の概念を中心として—（一）」国際法外交雑誌 43 卷 1 号、1944 年、20 頁、田岡良一『改訂国際法』勁草書房、1958 年、273 頁、和仁健太郎「海上捕獲法の正当化根拠：ロンドン宣言（1909 年）以前の学説・国家実行の検討」国際法外交雑誌 113 卷 4 号、2015 年、584 頁。

² 高野雄一「戦時封鎖制度論—実力性の概念を中心として—（二）」国際法外交雑誌 43 卷 2 号、1944 年、33 頁、同「戦時封鎖制度論—実力性の概念を中心として—（三）」国際法外交雑誌 43 卷 3 号、1944 年、44 頁。

らに海戦法は、封鎖の弊を容認すべき中立国船舶を交戦国以外の国を旗国とする船舶と定義し、これが航行や通商の自由を享受することを認める。ただし封鎖を侵破し、また敵性仕向け地の戦争の用に供する戦時禁制品（*contraband*）輸送に従事すれば中立国商船も交戦国による捕獲の対象となる³。このように封鎖と中立の関係を交戦国の交戦権と中立国の通商権から見れば、中立国の通商の自由の尽きるところから封鎖の正当性が始まるという意味で、封鎖と中立の制度の接線として実力性と局地性の要素は求められてきた。こうして封鎖と中立は互いの制度にその存立基盤を内包させるから⁴、それぞれの変化は他方の制度に少なからず影響するのである。

20世紀初頭以来の長距離封鎖の登場は、実力性と局地性の意義と、封鎖の裏面としての中立国商船の航行の自由の意義を再見させた⁵。さらに国連の集団安全保障体制が平和破壊国と被害国という不正対正の二項対立構造を明確化し被害国に対する中立国の支援を求めに至り、中立の存立基盤が欠けていく⁶。

以上の問題状況に鑑み本稿は、中立国商船の地位を封鎖の法基盤の見地から再考し、商船の航行の自由の確立の一助となることを目的とする。これは中立国商船の地位を封鎖論と中立論の両面から考察するものである。まず封鎖論は航行の自由を裏側から照らして航行の自由の限界を輪郭づける。1982年のフォークランド（マルビナス）紛争では交戦国による通航船舶への攻撃の警告を伴う長距離封鎖が敷かれた⁷。ここでは封鎖の局地性が航行の自由にもたらす意味が再見される。次いで中立論からは、中立法が武力紛争の拡大を防止すべく中立国に公平義務（防止義務、避止義務）を課すことと、国連憲章が加盟国に被侵略国支援を要請することの間の破断なき説明が求められる。ウクライナ戦争によって武力攻撃と自衛権の二項対立構造が詳らかとなったとおり、中立国商船の地位の基底にある中立の制度の中身が問われる。

かかる問いの探究は国際法規の現状把握と事例分析を要する。ロシア連邦（以下「ロシア」という。）による黒海の封鎖は、航行の自由とダーダネルス・ボスポラス海峡の通航権の意義を明らかにし、封鎖の実力性と局地性といった理論基盤と中立国商船の地位との関係を問う。こうした武力紛争下で商船の安全を維持する理論と施策の検討は資源調達を海運に依存する日本の喫緊の課題でもある⁸。

以上、封鎖と中立をめぐる議論の要は、封鎖の実力性と局地性が封鎖の成否とそれと接する中立国商船の地位にもたらす意味を問うことに始まり、両制度の中身と存立基盤を究明することへ収斂する。この議論への本稿の取組みは、封鎖の法基盤を探究し、海上輸送の要害となる国際海峡を素材に中立国商船の航行の自由に対する制限の限界を考察する。

³ 田岡・前掲書（注1）270頁。

⁴ 田岡・前掲書（注1）281頁、高野・前掲論文（注1）30頁。

⁵ 通航権を制限する沿岸国の過度の権利主張に対し米国が「航行の自由作戦」をつうじて平時から抗議している。US Department of Defense, *Annual Freedom of Navigation Report Fiscal Year 2022*, p. 2; Galdorisi, G. V. and Vienna K. R., *Beyond the Law of the Sea, New Directions for U. S. Oceans Policy*, Praeger Publishers, 1997, p. 81.

⁶ 田畑茂二郎『国際法新講下』東信堂、1991年、297頁、田岡・前掲書（注1）278頁、山本草二『国際法（新版）』有斐閣、1994年、751頁。

⁷ US Department of State, Office of the Historian, the Cuban Missile Crisis, October 1962.

⁸ 日本の一次エネルギー国内供給に占める化石エネルギーの依存度は88.3%（2019年）であり、調達先の中東依存度は2019年の89.6%から2020年の92.0%へ上昇した。経済産業省資源エネルギー庁『令和3年度エネルギーに関する年次報告』2022年、75頁。

2. 封鎖と中立をめぐる議論枠組み

国家による海洋の管轄の秩序は、平時には「海洋法に関する国際連合条約」（以下「海洋法条約」という。）をはじめとする諸条約及び慣習国際法を中心に維持される。この法秩序は国際機関の技術基準や締約国国内法等の規範を介して確実に履行される。しかし交戦国となった国の間には、平時の海洋法体系と別に海戦法が適用され、交戦国と非交戦国間には、平時と同様の海洋法とともに中立法が適用される⁹。交戦国間と中立国との規律が二重構造をなすのは、封鎖のほか、敵船、敵貨、戦時禁制品の海上捕獲について中立国も不利益を甘受する中立義務を負うからである。すなわち封鎖は、交戦国から見れば敵の通商を破壊し戦況を有利に展開すべく海戦法が認める交戦権の一形態であり、中立国から見れば封鎖侵破にあつては船舶と積荷を没収される効果を伴う中立義務の一形態である¹⁰。こうして封鎖は中立国商船にも適用されて交戦国の軍事的必要を充たすから、軍事的必要と中立国の通商利益の均衡点が実力性と局地性の要素に吸収されているのである¹¹。しかし長距離封鎖はこの均衡点を交戦国側へ移動させ、封鎖の不利益を交戦国よりも中立国にもたらす。よって封鎖の正当性と中立国商船の航行の自由の関係を、封鎖の法基盤と中立国の地位の見地から整理する。

2.1 封鎖の法基盤

海戦法上、交戦国船舶は軍艦か商船かを問わず公海上で敵国による捕獲対象となる。他方、中立国商船は公海と中立国領水の航行を認められ交戦国による捕獲が禁じられる。この構造から見れば封鎖は敵国通商を遮断する軍事的必要に基づく交戦権の性格を有する。

このような封鎖の条約上の基盤が整うのは 19 世紀半ばであり、1856 年の「海上法ノ要義ヲ確定スル宣言」（パリ宣言）を端緒とする。同 4 項が封鎖は「敵国ノ海岸ニ接到スルヲ實際防止スルニ足ルヘキ充分ノ兵備ヲ要スル」旨定めた¹²。これをうけ 1909 年「海戦法規に関する宣言」（ロンドン宣言）2 条が封鎖は敵国沿岸への接近を遮断するに足る実力によって維持する旨述べる。また 1907 年の「海戦ノ場合ニ於ケル中立国ノ権利義務ニ関スル条約」では、交戦国と中立国の権利義務関係を規律する中で交戦国は中立国の主権及び通商の権利を尊重する義務を負う旨明記し、ここに実定法は交戦国の交戦権と中立国の通商権の均衡点を封鎖の実力性と局地性において制度化することに成功した。その後、近現代戦の実相を反映する海戦法の法典化は停滞した。

実定法以外の諸提案では、1913 年のオックスフォード・マニュアルが船舶の敵性又は中立性は該船が掲揚権を持つ旗により判断する旨定める（51 条）¹³。さらに第二次世界大戦後の海戦法構築の取組みは人道法国際研究所による 1994 年の「海上武力紛争に適用される国

⁹ 田岡・前掲書（注 1）278 頁。

¹⁰ 高野・前掲論文（注 1）30 頁。

¹¹ 小松一郎『実践国際法（第 2 版）』信山社、2015 年、466 頁。

¹² パリ宣言 2 項は「局外中立国ノ旗章ヲ掲ケル船舶ニ搭載セル敵国ノ貨物ハ戦時禁制品ヲ除クノ外之ヲ拿獲スヘカラサル事」、3 項で「敵国ノ旗章ヲ掲ケル船舶ニ搭載セル局外中立国ノ貨物ハ戦時禁制品ヲ除クノ外之ヲ拿獲スヘカラサル事」と定める。

¹³ Oxford Manual on the Laws of Naval War Governing the Relations between Belligerents adopted by the Institute of International Law in 1913. Ronzitti, N., ed., *The Law of Naval Warfare, A Collection of Agreements and Documents with Commentaries*, Martinus Nijhoff Publishers, 1988, p. 301. 田岡・前掲書（注 1）270 頁参照。

際法サンレモ・マニュアル」の成立を見た¹⁴。同マニュアル 67 項は、中立国の旗を掲げる船舶を中立国船舶と定義し、交戦国が中立国船舶を攻撃対象としない旨定めるが、かかる扱いの例外として同項(a)に故意の封鎖侵破を挙げる¹⁵。この点、146 項が封鎖侵破船舶を捕獲の対象とし、封鎖侵破によっても 67 項(a)の条件に合致しない限り中立国商船は攻撃対象とならないことに注意を要する¹⁶。サンレモ・マニュアルにおける封鎖と中立国商船の規律は、旗国（117 項で登録、所有、傭船等も敵性判断の要素となる。）を基準に船舶の中立性を認める一方、封鎖侵破にあたっては該船を捕獲対象となす構造をとる。ただし封鎖侵破によって中立国船舶を捕獲し得るのか、それが船舶の中立性を喪失させ敵性転換するが故に捕獲し得るのかという中立性と敵性の特定の問題は直ちには解決しない。

その後、国際法協会が 1998 年に採択した「海上中立法ヘルシンキ原則」が中立国商船の臨検捜索について規定する中で、中立国商船の地位は(1)航行の自由を享有し、交戦国からの輸入のための輸送、交戦国への寄港が許され、(2)中立国を旗国とする商船であり、(3)封鎖侵破又は戦時禁制品輸送の際は攻撃対象となり得るものと規定された (5.1.2)。さらに中立国商船が捕獲対象となる場合として戦時禁制品輸送を挙げ (5.2.1)、敵性仕向地のエネルギー資源輸送については非軍事的な仕向地であることを証明しない限り戦時禁制品扱いとなる旨規定する (5.2.4)。

以上の封鎖と中立をめぐる交戦権と通商権の関係は、実定法や法的拘束力のないマニュアル等の審議を通じて議論されてきたが、国家間の理解の一致に達することなく種々の疑似封鎖 (so-called blockade) が続いた。たとえば 1982 年のフォークランド紛争の際、英国が同諸島の中心から 200 海里に、アルゼンチンが同諸島の沿岸から 200 海里に、それぞれ排除区域を設けた。かかる排除区域以遠を航行中のタンカー（リベリア船籍）をアルゼンチン軍が爆撃した事案について、軍事目標ではない中立国商船への無警告攻撃の違法性をめぐり米国国内裁判所の訴訟上の争点となった。同訴訟では排除区域の有効性を論じられるに至らなかったが、理論上は封鎖の拡大が中立国商船の航行の自由を制約するという意味で交戦権と通商権の限界画定が争点となり得る事案であった¹⁷。本件に関して英国政府はフォークランド紛争を戦争と異なる紛争と位置づけ、封鎖は戦時に敷くものとの認識から本紛争の排除区域を封鎖と区別した。

同様に平時に公海上で実施する航行船舶への干渉の措置に隔離 (quarantine) がある。1962 年、米国はソビエト社会主義共和国連邦（以下「旧ソ連」という。）がキューバにミサイル基地と攻撃用兵器を提供することを阻止する目的で全米相互援助条約の共同防衛措置と自衛権を援用し隔離を実施した¹⁸。隔離が戦時と平時を区別せず海洋法条約の臨検（110 条 3 項）に類似して局地性を極度に緩和し得ることから、交戦国以外の国が自衛権を根拠に公海上の外国船舶に干渉するという封鎖様式の多様化については議論がある¹⁹。

¹⁴ Doswald-Beck, L., ed., *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea*, Cambridge University Press, 1995, p. 154. Kraska, J. et al., *New Port Manual on the Naval Warfare*, *International Law Studies*, Vol. 101, 2023 も参照。

¹⁵ サンレモ・マニュアル 67 項は、中立国の旗を掲げる商船は戦時禁制品輸送又は封鎖侵破を行っていると思わぬに足る根拠がない限り攻撃されない旨定める。

¹⁶ Doswald-Beck, *supra* note 13, p. 214.

¹⁷ *Amerada Hess Shipping Corporation v. Argentine Republic*, US Court of Appeals for the Second Circuit, 830 F.2d 421 (2d Cir. 1987). 田中忠「武力規制法の基本構造」奥脇直也・村瀬信也編『現代国際法の指標』有斐閣、1996 年、311 頁。

¹⁸ Office of the Historian, the Cuban Missile Crisis, October 1962.

<<https://history.state.gov/milestones/1961-1968/cuban-missile-crisis>>最終閲覧日 2023.9.29.

¹⁹ 山本・前掲書（注 6）735 頁。

2.2 集団安全保障の制度化と中立国の地位

次に、封鎖の変容とならんで集団安全保障の制度化が中立の地位の弱体化、さらには違法化さえ帰結し得るとの論議を確認しておく。具体的に述べれば国連憲章が武力行使を禁じ（2条4項）、武力攻撃の被害国の自衛権を認め（51条）、加盟国に対して安全保障理事会決議にしたがい非軍事的強制措置に協力する義務を課し（25条）、軍事的強制措置には方式を選定して協力する（43条）仕組みを制度化したことで、中立の条件となる交戦国への厳格な公平の要求を貫徹すべき理論基盤は失われた²⁰。被侵略国への支援と侵略国への制裁が求められる法秩序のもと、これに協力する中立国の地位が問われる。

こうした場合、中立は中立国の公平義務を介して紛争の拡大を抑制すると評価されるが、これは中立の作用であるからむしろ制度の存立基盤は、中立国を害する交戦国の交戦権を封じる限界と、通商の利益が交戦権のために譲るべき限界を支える交戦国と中立国間の権利義務関係からなる²¹。さらに集団安全保障体制における中立の法的位置づけが弱体化した原因は、武力攻撃か自衛かという戦争原因を差別化する開戦時の戦争の位置づけが、当該戦争の交戦下においても意味を与えられているからである。交戦国間に合法違法の差異がなかった伝統的海戦法では、交戦国の軍事的必要は、中立国の通商権と対等に衡量され、封鎖の実力性と局地性という成立要件に着地した。他方、国連憲章体制を徹底して侵略国の軍事的必要を最小化し交戦権を否認すれば、侵略国による封鎖の有効性を論じるまでもなく中立国の通商権の考慮を最大化し得る。徹底すれば、理論上は国連憲章7章に従い安全保障理事会決議を経た封鎖にのみ合法性を認める結果にもなり得る。

このように戦争の違法化による中立国の地位の弱体化を認める議論を整理すれば、その背後に海戦法のもとで交戦国が中立国に厳格な公平や容認義務の遵守を求め非中立役務に従事する船舶に敵性判断を下すという法構造を認めることができる。翻って集団安全保障体制が中立国の地位にもたらした変化の背後には、開戦法から位置づけられる侵略国等の地位が、捕獲権や封鎖権の根拠や範囲にも意味を持つことにあるが、その判断主体は中立国ないし国際機関であるという法構造を認めることができる。こうして封鎖と中立の変容は、交戦国を主体とする伝統的海戦法から中立国を主体とする集団安全保障法制へと転換、再構築される法過程で生じたかかる議論状況をふまえれば、侵略国か被侵略国という地位が封鎖や捕獲権にもたらす効果は未だ一義的に決し得ない。

かかる変化は侵略国と被侵略国という集団安全保障体制下の二項対立を鮮明にしたウクライナ戦争に顕著にみられる。ウクライナ戦争は、ロシアにより2022年2月24日ウクライナの基幹港オデーサ周辺海域の攻撃をもって開始され、続く3月13日にウクライナ沿岸海域が、さらにロシア領海を含む黒海北東海域、アゾフ海、ケルチ海峡が封鎖された²²。敵国港の封鎖と異なる様式で黒海が封鎖され商船が被弾する状況となった。同時にウクライナも戒厳令によりオデーサ、イリチェフスク、ユーヅヌイの基幹3港、アゾフ海マリウポリ港を含む全港の出入港を禁止した²³。こうした封鎖の現実、敵国港に近接して艦船

²⁰ 小森光夫「国際法学における伝統的中立と現代の中立」国際問題 213号、1977年、17頁、和仁健太郎「伝統的中立制度の成立－18世紀末～20世紀初頭における中立－」国際関係論研究 24号、2005年、32頁。

²¹ 田岡・前掲書（注1）282頁。

²² 2月22日、プーチン大統領はロシア憲法102条1部d項に基づきロシア連邦議会連邦院に対しロシア領域外での武力行使の容認決議を提案した。<<http://en.kremlin.ru/events/president/news/67836>>最終閲覧日2023.9.29。本決定に先立つ21日、プーチン大統領はウクライナのドネツク州及びルハンスク州についてドネツク人民共和国及びルハンスク人民共和国の独立を承認する大統領令に署名し、翌日、両共和国との友好協力相互支援協定に署名した。<<http://en.kremlin.ru/events/president/news/67828>>最終閲覧日2023.9.30。

²³ 日本船主責任相互保険組合、Japan P&I News, No.1148, 2022。

を配し敵国通商を遮断する形態から離脱し広範囲の海上交通を遮断する。さらに武力攻撃を開始したロシアによる封鎖は集団安全保障体制のもとで正当性を否定され、ウクライナの穀物取引再開を目的として国連やEUが封鎖迂回措置を実施するに至っている。

戦争違法化のもとの封鎖の有効性や正当性は、対等な交戦国が中立国通商の利益との均衡から裁断し得るものではなくなった。また黒海での船舶航行が測位衛星システム（Global Positioning System/GPS）と船舶自動識別装置（Automatic Identification System/AIS）の妨害と欺瞞により度々阻害されてきた事情に鑑みれば、船舶の運用にかかる技術的要素の発展が封鎖形態に与える影響も看過し難い。封鎖港前面に一線に軍艦を配置する近接封鎖のみを正当な封鎖と認めることが、潜水艦、航空機、機雷等を用いるようになった海戦においていかほどの意義を持ち得るかは、第一次世界大戦の段階で英米間に生じていた²⁴。対独通商を禁じる英国のグレイ外相と中立通商を維持する米国のペイジ大使の間での封鎖にかかる通告と抗議の中に表れている。

以上、戦争違法化が中立国の地位にもたらした変化は、交戦権に基づいて中立国に作為／不作為の義務を課し、封鎖侵破と戦時禁制品輸送を理由に不利益を課す構造から、交戦国の地位と封鎖の有効性を中立国群が判断する法構造へと転換した点にある。同時に戦時以外の広大な排除区域の設定という現実が封鎖の成立要件を曖昧にし、その侵破によって船舶が中立性を喪失して捕獲や攻撃対象となるか否かの扱いも一義的ではなくなった。この点については場所的要素としての具体的な封鎖区域の検討と、主体的要素としての船舶の行為の検討が必要となろう。よって海上通商の要衝であり商船の通航への干渉と脅威となり得る国際海峡の封鎖と中立国船舶の地位を次に確認する。

3. 国際海峡の通航権と中立国商船の地位

海上交通の途絶の効果が多である国際海峡の封鎖は、国際海峡が外国船舶の通過通航権を認められた海域であることとその封鎖が敵国港に近接するものと異なる点で、航行の自由と海戦法の観点から封鎖の成否や正当性が問われてきた。よって国際海峡における中立国商船の通航権の意義を視座として、敵国港に近接した様式以外の封鎖に対する法的評価と、それに伴う中立国の地位の変化を確認する。

3.1 国際海峡の通航権

国際海峡は、長距離海上輸送を介して死活的物資を調達する国家にとって物流のチョーク・ポイントとなり得るものであり、国際海峡の定義、沿岸国の権利とこれに相対する商船の通航権の規律が議論の焦点となる。海洋法条約は地理基準と使用基準を用い「公海又は排他的経済水域の一部分と公海又は排他的経済水域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」を国際海峡と定義し外国船舶に通過通航権を認める²⁵。ただし地理

²⁴ 高野雄一「戦時封鎖制度論—実力性の概念を中心として—（九）」国際法外交雑誌 43 卷 12 号、1944 年、15 頁。US Department of State, Office of Historian, Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, 1915, Supplement, the World War.

<<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1915Supp/subch3?start=1>>最終閲覧日 2023.9.29.

²⁵ Sohn, L. B. *et al.*, *Law of the Sea*, 2nd ed., West Publishing, 2010, p. 34; McClain, R. S., "The Coastal Fishing Vessel Exemption from Capture and Targeting: an Example and Analysis of the Origin and Evolution of Customary International Law", *Naval Law Review*, Vol. 45, 1998, p. 112.

基準、使用基準とも解釈の完全な一致には至っていない²⁶。国際海峡における通航権は、沿岸国の主権と通航船舶（旗国）の航行の利益の調整の均衡点とする法構造によって、当該海域が国際海峡に該当するか否かがそのまま通航権の強弱を左右するからである。

学説も、沿岸国と通航国の利益調整原理を出発点として船舶（旗国）の通航権を基礎づけて、他国の通航権が認められる限りで沿岸国の主権が縮減するという意味で他国の権利を尊重する義務を沿岸国主権に内在させて一元的関係に包摂する立論や国際機関の規律が整うに応じて通航権が国際的な制度へ解消されていく動的な過程から国際海峡の通航権の内実を把握する学説がある²⁷。

国際海峡と通航権をめぐるこの議論は、国際海峡を定義して特定の海域がこれに該当するか否かを特定する問題と、国際海峡という制度の設計と解釈の問題を同時に解く最適解の探求となる。この場合、国際海峡の定義の中に沿岸国と通航国の利益調整原理を内在させる方法があり得るとはいえ、結局は沿岸国と通航国が、それぞれのいかなる利益をどの範囲で尊重し優越させるかにかかってくる。その結果、国際海峡の定義の問題は翻って国際海峡における沿岸国と通航国の権利義務関係に吸収され、通航権問題が解決しなければ各海域が国際海峡に該当するか否かも決着しない。

そこで錯綜した法的議論から離れて、輸送の安定という実際的な必要性から国際海峡をロジスティクス全体の視点で位置づける海上輸送路（Sea Lines of Communication/SLOCs）の概念が有用となる²⁸。SLOCsは海上輸送路、チョーク・ポイント、商船の安全の諸要素からなり、輸送システム全体を安定させることを海軍の任務の一つとする議論枠組みである。NATO海軍は、敵のSLOCsに打撃を与え死活的物資を輸送する自国商船を護衛することを一つの任務とする。米国は、海軍を保有する意義の一つが海上輸送路と商船を守ることであると明記し、SLOCs上の国際海峡をチョーク・ポイントと位置付け航行の自由の確立に努める²⁹。沿岸国と通航国との利益調整が法的に完結しない中、海上輸送路とくにチョーク・ポイントたる国際海峡の通航を確保する施策が展開されることとなった。

SLOCsの視点から日本の海上輸送路を概観すれば、ホルムズ海峡、マラッカ海峡、バシー海峡を擁し、とくに中東原油の輸送はホルムズ海峡以外の選択肢を欠く。同海峡の地位はイラン領海法が定め、同法は、イランが海峡内の島とその周囲12海里の領海を領有すると規定する（1条、2条）。また無害通航の条件、停止、封鎖につき定める（5条～9条）ことから³⁰、かかる封鎖は海洋法条約違反となる点について他国が抗議の意を示した³¹。またマラッカ海峡の代替、迂回航路はスダダ海峡、ロンボク海峡であるが、いずれもインドネシアの群島航路帯であり沿岸国規制に服する³²。さらにバシー海峡は中国設定の九段線にか

²⁶ 山本・前掲書（注6）376頁。

²⁷ 山本草二『海洋法』三省堂、2001年、61頁、深町公信「国際海峡と群島水域の新通航制度」国際法学会編『海』三省堂、2001年、104頁。

²⁸ Peele, R. B., "Maritime Chokepoints: Key Sea Lines of Communications (SLOCs) and Strategy", *USAWC Strategy Research Project*, 1997, p. 9.

²⁹ Landersman, D., "Naval Protection of Shipping", *Naval War College Review*, Vol. 39, No. 2, 1986, p. 1, Peele, *supra* note 28, p. 9.

³⁰ Act on the Marine Areas of the Islamic Republic of Iran in the Persian Gulf and the Oman Sea, 1993.

<https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/IRN_1993_Act.pdf> 最終閲覧日 2023.10.1.

³¹ US Department of State, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, Limits in the Seas, No. 112, US Responses to the Excessive National Maritime Claims.

<<https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/01/LIS-114.pdf>> 最終閲覧日 2023.10.1.

³² 第186回国会参議院ホームページ「質問主意書 我が国の海上輸送路としての南シナ海に関する質問」への

かる。中国海軍が台湾海峡の中台中間線の台湾側を航行すること自体は通航の自由に包摂されるが、島嶼争奪戦の排除区域が広範囲にわたることに鑑みればバシー海峡が常時有意な航路とは言い難い³³。

以上、封鎖の成立要件の緩和と中立国の地位の変化のもとで、中立国商船の通航権を国際海峡について論じれば、沿岸国と通航国間に国際海峡の地位と中立国商船の通航権の内実について未だ国家間に共通の理解が得られていないことが明らかとなった。

3.2 敵性判断と中立国商船の地位

前節で通観したとおり、沿岸国は自国領海について国際海峡該当性を争い、通航国は海軍の護衛をもってしても通航権を確保しようと努める。この場合、これまで考察してきた封鎖の成立要件、封鎖侵破、軍事的幫助という沿岸国交戦権と中立国通航権の比較的静態的な調整の仕組みをこえて、中立国軍艦が自国商船を護衛し、交戦国の武力行使に対し自衛権を行使するという中立国の自衛権と交戦当事国の交戦権との動的な衝突へと議論は拡大する。かかる争点は、伝統的な封鎖の有効要件に合致する近接封鎖ではなく、交戦国による封鎖の有効性に疑義のある国際海峡の事実上の封鎖において、中立国の行為に伴う交戦国による敵性判断が中立国商船の地位に与える効果について検証すべきところとなる。よって本節では、国際海峡を含む排除区域の拡大とそれに伴う封鎖侵破・中立性の喪失・敵性の判断が不明な条件のもとでの中立国商船の地位を整理する。

19世紀の海戦法は、封鎖侵破又は戦時禁制品輸送という船舶の原因行為をもって当該船舶の中立性の喪失ないし敵性を認め交戦国の捕獲権を帰結した。そこに不完全又は部分的な中立の余地はなく、敵性と中立性の相互排他的、択一的な選択のみが厳格な中立義務のもとで認められた³⁴。しかし20世紀後半以降、被侵略国を支援する国は非交戦状態という一種の中間的地位を有するものとなり、封鎖様式も実力性と局地性の基幹的原則から乖離して多様化した。ここに、広大な排除区域に接近する中立国商船が封鎖侵破という原因行為をまたずに、交戦国から攻撃を受ける事態を生じた。敵性の判断基準の低下である。

さらにその先では敵性判断によって中立国商船が攻撃対象となることの正否と、当該攻撃が旗国の自衛権を基礎づけることの正否が論じられる。こうして中立国商船の地位については封鎖侵破という船舶の行為の効果を海戦法から検討するのみならず、中立国商船(旗国)の自衛権(先制的自衛権及び敵基地攻撃論を含む。)を現代武力紛争法からも検討することとなる。

かかる中立国商船への交戦国による干渉の根拠は、伝統的海戦法に加え、これと現代武力紛争法の中間的解決を示したサンレモ・マニュアル、さらに安保理決議と自衛権行使に限定して海上の武力行使の正当性を基礎づける国連憲章の枠組みがある³⁵。このうちサンレモ・マニュアルでは67項が中立国商船を攻撃対象となし得る場合の一つに故意の封鎖侵破を挙げるものの船舶の敵性判断一般の原因行為に関しては封鎖侵破を挙げていない。ま

答弁。<<https://www.sangiin.go.jp/japanese/johol/kousei/syuisyo/186/touh/t186104.htm>>最終閲覧日 2023.9.29.

³³ US Office of the Director of National Intelligence, Annual Threat Assessment of the U. S. Intelligence Community, February 6, 2023, p. 6.

<<https://www.dni.gov/files/ODNI/documents/assessments/ATA-2023-Unclassified-Report.pdf>> 最終閲覧日 2023.9.29.

³⁴ Neff, S. C., *The Rights and Duties of Neutrals, a General History*, Manchester University Press, 2000, p. 103.

³⁵ Wendel, P., *State Responsibility for Interferences with the Freedom of Navigation in Public International Law*, Springer, 2007, p. 233.

た国連憲章 51 条は武力攻撃が発生した場合の自衛権の発動を認めるが、武力攻撃にいかなる行為が該当し得るかの範疇は自明ではない³⁶。ここまで、排除区域が拡大し中立の適用領域が縮減された結果、封鎖侵破や中立性の喪失、敵性の判断が不明瞭なものとなり、中立国商船に対する干渉の制限が緩和されたことを通観した。その場合でも中立国商船は広大な排除区域を迂回し又は通航する現実の必要のもとにあるから、平時から航行の自由の法基盤を確立し SLOCs の選択肢を確保するとともに、戦時の航行安全の施策として船団護衛の法基盤構築も緊要となる。

4. 封鎖と中立国商船の地位の存立基盤

戦時においても中立国商船の通商権と航行の自由の尊重を基幹的原則に据えれば、封鎖の成立要件を厳格にして長距離封鎖を否定し国際海峡の通航権を確立することが有効である。また中立義務を緩和しつつ存続する中立法からは中立国の範囲を広く認め商船への干渉を排除することが有効である。同時に中立国商船への干渉に対しては、国際海峡封鎖時の代替航路の用意、自衛権にかかる諸課題の解決、旗国軍艦による護衛について平時から課題解決の準備を進めることが重要である。中立国商船としての日本船舶の安全を確保し SLOCs を維持するための施策は、資源調達先と航路の多元化による国際海峡の代替航路の確保と、自衛権の範囲及び旗国軍隊による護衛にかかる法的議論の整理が必要となる。

4.1 国際海峡封鎖と代替航路

国際海峡は狭隘な天然の要害であるのみならず、その法的地位について、いずれの海峡が国際海峡に該当するかの判断は、とくに沿岸国と通航国との間で共通の理解が確立していない。国際海峡の航行の自由を維持し得る法構造が整うのは、国際法の緩慢な生成と展開を待たざるを得ず、仮に当該海峡が封鎖された場合でも死活的物資の海上輸送を完遂するための代替航路を設けることが有益な施策となる。したがって日本への輸送路となり得る航路の現況を、資源調達先との接続の観点から確認する。

まず日本が中東以外のエネルギー資源調達先として関心を有した産出国は、ウクライナ戦争以前はロシアがあった。この調達先に応じて日本が有意な輸送路として着目した航路は北極海航路 (Northern Sea Route/NSR) である。ホルムズ海峡を不可避とする中東原油にかえて NSR をつうじたロシア産 LNG の輸入が期待された。

NSR はロシア 1998 年領海及び接続水域法 14 条により北極における歴史的国内統合輸送路 (historical national unified transport of communication) と定義されていた³⁷。2000 年以後、北極圏ヤマル半島ヤマロ・ネネツ自治区でのガス開発事業とロジスティクス港 (後に輸出港) となるサベッタ港の建設をつうじて NSR の安定利用が始まるに至って、ロシアは 2012 年に修正商船規則 (Merchant Shipping Code) において NSR を内水、領海、排他的経済水域を含むロシア北岸に接する海域と再定義し、この海域をロシアの管轄権下に置いた³⁸。北極圏での事業は、ロシア国営企業ノバテクをオペレーター (出資率 50.1%)

³⁶ Gray, C., *International Law and the Use of Force*, Oxford University Press, 2000, p. 112. 森肇志『自衛権の基層 国連憲章に至る歴史的展開』東京大学出版会、2009 年、17 頁。

³⁷ The Russian Federation, Northern Sea Route Administration, Merchant Shipping Code of the Russian Federation No. 81-FZ, April 30, 1999.

³⁸ The Russian Federation, On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation concerning

とする合弁企業ヤマル LNG により運営され、日本も同社から 2020 年に 17 万トンの LNG を輸入した³⁹。また邦船社も極域の開発に不可欠の船舶運用をつうじてヤマル LNG のバリュー・チェーンに寄与しているがロシアに対する経済制裁に鑑みれば調達先及び NSR とも将来性は不透明である。

その他の調達先では陸封された中央アジアや閉鎖海のカスピ海も陸海一貫の輸送路次第では世界的な資源の調達先と輸送路の多元化に寄与する。まず中央アジアに関し日本は対話の枠組みとして 2006 年以來「中央アジア+日本」を継続する中で中央アジアからの港湾アクセスや輸送路の多角化も検討した⁴⁰。石油についてカザフスタンからペルシア湾への積出しやカスピ海から BTC (Baku-Tbilisi-Ceyhan) パイプラインによる地中海への積出しが注目された。また天然ガスについてはトルクメニスタンからアフガニスタンを経由しパキスタン、インドにガスを供給し得る TAPI パイプラインがアジア開発銀行の融資のもとで建設されてきたが、2021 年 8 月以降アフガニスタン情勢の悪化により進展がない⁴¹。政情不安定な生産国や通過国のインフラ建設から開発、生産に至るバリュー・チェーンの運営と海外直接投資の保護は課題であるが、日本との輸送の連結性を高めるためには、そうした国々の陸路と港湾アクセスへの支援は検討されてよい。

さらにロシアとインドの国際南北輸送回廊 (International North-South Transport Corridor/INSTC) は、積替えの煩よりも潜在的な輸送路が確保できるという意味での冗長性と延伸の利点が勝る⁴²。回廊が通過するイランでは、カスピ海沿岸部ラシュトとアスタラ間の鉄道が敷設されたことで、ロシアとイランを接続するのみならず、イラン国内輸送路を通じてアッバース港のほかホルムズ海峡以東のチャバハール港で、ロシアのほか将来的にアフガニスタンにもインド洋に直結する海への出口を提供し、チョーク・ポイントたるホルムズ海峡通航を回避し得る選択肢を増やすことに貢献する。

これらの陸域の輸送路が海上輸送にもたらす意義は、封鎖港への入出港ができない場合にも陸路により交戦国を最終仕向地とする通商を維持することができる点にある。たとえば海上輸送にかわる陸域の迂回路として欧州委員会は鉄道、陸路での輸送を図る連帯レーン (Solidarity Lanes) の構築を主導した⁴³。ウクライナの物流網はウクライナ鉄道が基幹港から内陸へ路線を配し輸送を確立していることから有意な代替手段となる⁴⁴。他方、エネルギー資源輸送はオデーサから北西部ブロディへのパイプラインが 2003 年完成後も運用されていない⁴⁵。また国連主導の「黒海を通じたウクライナからの穀物輸出等に関する 4 者 (国連、トルコ、ウクライナ及びロシア) による合意」(黒海穀物イニシアティブ) は迂

State Regulation of Merchant Shipping on the Water Area of the Northern Sea Route No. 132-FZ, July 28, 2012.

³⁹ Yamal LNG, Project. <<http://yamallng.ru/en/project/about/>>最終閲覧日 2023.9.29.

⁴⁰ 外務省ホームページ「中央アジア+日本」対話、第 2 回東京対話、議長サマリー、2007 年。

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/europe/caj/2_summary.html>最終閲覧日 2023.9.29.

⁴¹ Asian Development Bank, TAPI Pipeline Project (Phase 1), 52167-001.

<<https://www.adb.org/projects/52167-001/main>>最終閲覧日 2023.9.29.

⁴² Vinokurov, E. Y., “International North-South Transport Corridor: Boosting Russia’s “Pivot to the South” and Trans-Eurasian Connectivity”, *Russian Journal of Economics*, Vol. 8, No. 2, 2022, p. 160.

⁴³ European Commission, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, an Action Plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine’s agricultural export and bilateral trade with the EU, 12 May 2022. <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0217>>最終閲覧日 2023.9.29.

⁴⁴ 国際協力事業団ホームページ「ウクライナ国鉄道総合開発計画調査事前調査報告書」2000 年、20 頁。 <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11581782_01.PDF>最終閲覧日 2023.9.29.

⁴⁵ Kostiuogova, V., “The Prospects of Belarus Joining in the Exploitation of Odessa-Brody Pipeline”, *Belarusian Institute for Strategic Studies*, Vol. 4, 2008, p. 9.

回ではないが、ウクライナからの穀物輸出再開のスキームを構築して輸送船舶と港湾施設を攻撃しないことに同意した（2022年7月22日）⁴⁶。本合意の具体的スキームは、当事国代表者で構成される共同調整センターをイスタンブールに置き、トルコ海峡入出時に指定港で当事国代表者の検査チームが無許可の貨物、人員の有無を検査する。本合意は当事国の署名の日から120日間有効であり一当事国が他の当事国に合意の終了又は修正を通知しない限り延長される⁴⁷。商船への干渉の多様化に応じ、航行のための施策も多様化している一例である。

以上のとおり資源調達先の多元化は、封鎖時においても中立港と陸域の輸送をあわせ利用することで封鎖港を迂回して物流を維持し得ることを意味するから、日本を仕向地とする物資の調達先、輸送路、寄港地を多元化して破断なき補給線を確立するために有益な施策となる⁴⁸。もっとも、キューバ危機、イラン・イラク戦争、ウクライナ戦争のいずれにおいても商船への干渉を防ぎ得なかったことから、商船の安全の確立における課題として、商船への武力行使による旗国自衛権の発動と旗国軍艦による護衛の問題が問われる。かかる商船の護衛の課題は、商船の安全の施策の核心となるが、自衛権の発動要件という法的問題や旗国の安全保障政策にも制約されるため、次に、かかる法的問題との関係から商船の安全のための施策を検討する。

4.2 中立国商船と自衛権の発動要件

中立国商船への干渉は、戦時に交戦国の交戦権行使としての実効ある正当な封鎖や捕獲によって生じるのみならず、厳密には封鎖と区別される平時の隔離、さらに種々の脅威によって現実に生じる⁴⁹。したがって近年では交戦権と通商権の均衡点としての封鎖論のほか SLOCs に対する脅威への対策が進んでいる。以下、中立国商船への干渉排除の施策を、第一に旗国による自衛権発動の可否と、第二に旗国軍艦による護衛の観点から整理する。

まず中立国商船への武力行使等の重大な干渉については、これを旗国への武力攻撃に含めて本国の自衛権の発動を正当化し得るかが問われる。この点、学説は被害船舶の旗国が自衛権を行使し得ることを理論上認めつつ、旗国領域から離れた商船への攻撃が国家の領土に対する攻撃に満たないと考えられる場合は自衛権の援用を慎重に論じる⁵⁰。とくに自衛権の保護法益を領土やその一体性と解すれば、在外自国民の生命、財産、国家の経済権益の侵害を本国の自衛権発動に足る法益侵害とみなすことに否定的となる。ただし武力攻撃の範囲や内容の解釈から、特定の国家に対する攻撃が繰り返し累積する場合、使用兵器

⁴⁶ UN Meetings Coverage Security Council, 8974th Meeting, 23 February 2022, Russian Federation Announces 'Special Military Operation' in Ukraine as Security Council Meets in Eleventh-Hour Effort to Avoid Full-Scale Conflict. <<https://press.un.org/en/2022/sc14803.doc.htm>>最終閲覧日 2023.11.13.
Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, Foreign Ministry statement on the Black Sea Grain Initiative for the export of Ukrainian grain.
<https://mid.ru/ru/press_service/spokesman/official_statement/1835797/?lang=en>最終閲覧日 2023.9.29.

⁴⁷ ロシアは2023年7月17日日本合意から離脱した。

⁴⁸ アントワヌ・アンリ・ジョミニ（佐藤徳太郎訳）『戦争概論』中公文庫、2001年、182頁。マーチン・ファン・クレフェルト（佐藤佐三郎訳）『補給戦』中公文庫、2006年、198頁。本拠地から離れる程、補給線、作戦線、連絡線等による輻重の運営の難度が高まる。

⁴⁹ ソマリア沖アデン湾の日本船舶護衛について2009年「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」の成立をみた。

⁵⁰ 山本・前掲書（注6）734頁。日本への物資輸送に従事する外国船舶のためにペルシア湾等の遠隔海域で自衛権を行使することについて日本政府は「日本国民の生存を確保するため必要な物資を運搬する外国船舶が公海上で攻撃された場合に、日本が個別的自衛権を行使することは容認され」得るとの見解をとるが、これは日本が武力攻撃を受けて自衛権を行使している中で、自衛権の一環として海上交通の安全確保にあたる場合をい、日本が交戦国であることに注意を要する。

の性質に鑑み自衛権の発動を先制的自衛権も含め認めるものもある⁵¹。

国家実行としては、武力攻撃概念を広く解釈し自衛権行使を正当化するものが少なくない。イラン・イラク戦争では、イランが輻輳海域のホルムズ海峡を戦争区域（war zone）に指定し通航中のタンカーを攻撃した。米国はタンカーの護衛のため護衛艦ヴァンセンヌをペルシア湾に派遣し、同艦が接近するイランの民間航空機を敵機と誤信して撃墜した。米国はこれをイランの武力攻撃に対する自衛権行使であると主張した⁵²。またクリミアでのロシアの人権侵害を武力攻撃と捉える学説も武力攻撃の内容を広く解する構成をとる⁵³。なお船舶に対する交戦国の武力行使とそれへの船舶（旗国）の武力行使（自衛権）を整理する場合、その焦点はここで論じた中立国の自衛権の発動要件としての武力攻撃の解釈論であると同時に、その裏面としての交戦国の自衛権としての中立国商船に対する交戦権行使の可否でもあることに注意を要する⁵⁴。中立国商船の保護と自衛権の議論枠組みを立てる際に、その裏側では交戦国の自衛権の限界を画定する作業が必要となる。

さらに中立国商船に対する干渉の排除のための国際法学上の議論及び日本における憲法学上の議論において、武力攻撃が差し迫った段階での先制的自衛権や敵基地攻撃の可否が問題となる。この場合の武力攻撃の内容は、自衛権発動を正当化する先行行為の範囲と把握されるが、これは武力攻撃の発生（着手）という始点に始まり被害発生（着弾）という終点に至る一連の時間的過程として把握できる。したがって先行行為が武力攻撃に満たない場合に自衛権が発動される先制的自衛権のうちのあるものは武力攻撃の内容の解釈に吸収される⁵⁵。ただし先行すべき武力攻撃が事後的にも生じないすなわち武力攻撃を欠いたまま発動された純然たる先制的自衛権は残るから、自衛権の議論を先行行為の内容としての武力攻撃の解釈と、時間的範囲としての先制的自衛権に分離する議論枠組みは有効である⁵⁶。

以上のとおり商船に対する干渉の排除のための先制的自衛権を含む自衛権行使と敵基地攻撃の可否は、国際法学上も日本の憲法学上も武力攻撃の範囲と解釈の問題に概ね集約されることを確認した。

次に、自国軍隊による護衛の有意性については、海上より陸域の事案が蓄積しているところであり、インフラ建設事業者や人道支援団体のための軍隊による護衛の意義が論じられてきた。たとえばアフガニスタンのカジャキ・ダム再建や国連食糧計画（WFP）の輸送に対する NATO の護衛の意義や必要性が認められてきたところである⁵⁷。日本商船のため

⁵¹ Higgins, R., *Problems and Process, International Law and How We Use it*, Clarendon Press, 1994, p. 242.

⁵² United Nations, *The Yearbook of the United Nations 1988*, Vol. 42, p. 199; Fallis, K., US Department of Defense, US Senator John Warner, *Intelligence Assessment of Threats in the Gulf*, 2000, p.169.

⁵³ Chinkin, C. and Kaldor, M., *International Law and New Wars*, Cambridge University Press, 2017, p. 138.

⁵⁴ 一方交戦国への武器輸送の疑いのある中立国商船に対する臨検搜索を相手交戦国の自衛権から位置付ける立論は、以下のように英国（メラー国務大臣の回答）がとる。“Under article 51 of the United Nations charter, a state actively engaged in armed conflict, such as Iran, is entitled in exercise of its inherent right of self-defence to stop and search a foreign merchant ship on the high seas if there is reasonable ground for suspecting that the ship is taking arms to the other side for use in the conflict.” House of Commons Debates, Answer by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs, 15 February 1988, Vol. 127, Col. 424. <<https://hansard.parliament.uk/Commons/1988-02-15/debates/1e0c93b3-b189-4ed8-a50c-5c47c8fa5550/PersianGulf>>最終閲覧日 2023.10.1.

⁵⁵ Gray, *supra* note 36, p. 115.

⁵⁶ 森・前掲書（注36）17頁。Gray, *supra* note 36, p. 111.

⁵⁷ Farrell, T. and Gordon, S., “COIN Machine”, *Royal United Services Institute Journal*, Vol. 154, Issue 3, 2009, p. 19; Malkasian, C., *The American War in Afghanistan*, Oxford University Press, 2021, p. 190; Whitlock, C., *The Afghanistan Papers, A Secret history of the War*, Simon & Schuster, 2021, p. 160.アフガニスタン侵攻時のソ連の物資輸送について Grau, L. W., *The Bear Went Over the Mountain: Soviet Combat Tactics in Afghanistan*,

の海上自衛隊による護衛についてもその有意性が評価されている⁵⁸。

他国の海上安全にかかる施策の例では、アメリカ運輸省海事局がホルムズ海峡に加えペルシア湾、アラビア海における自国商船への脅威に注意を喚起している。具体的には2022年8月3日から翌年2月26日の間にUAVによる攻撃、イラン軍による商船の拿捕、GPSとAISの欺瞞の事案を挙げている。こうしたAISとGPSの欺瞞は、虚偽の位置情報を提供して本船や他船の位置を誤信させ、船舶の運航を阻害するサイバー攻撃の一種である⁵⁹。これらの事犯発生時には米国国土防衛省沿岸警備隊ナビゲーション・センターが24時間対応する⁶⁰。またNATO海運センターも同様にGPSジャミングへの対策を講じている⁶¹。これらは、上述のSLOCsの概念とあわせて商船と航路の安全を守ることを国家と軍隊の重要な任務と位置付ける。こうした船舶航行に対する干渉手段の多様化と、伝統的な実力性と局地性をそなえた敵国港に近接する現実の封鎖との関係も再考すべきこととなろう。

また米国は、キューバ危機をとおして隔離の意義と効果について自衛権やソ連の攻撃を惹起し得るおそれ等の点から精密に検討した。かかる検討は、武力紛争への準備段階を示す米国国防省の指標DEFCON（Defense Readiness Condition/デフコン）にしたがい、隔離その他の措置が、DEFCON1からDEFCON5の5段階のいずれに位置するか、それがソ連にとっていかなる意味を持つかを特定していった⁶²。

以上の考察から、封鎖の様式が多様化して戦時と平時にわたって商船に対する干渉が広がり中立国の地位も変化する中、DEFCONのような包括的指標によって商船に対する種々の危険、脅威を評価するとともに、その排除措置の意味するところをも特定していくことが、中立国商船としての日本商船の安全を確保する上で有益な施策となるとの結論に至った。

5. おわりに

本稿は、中立国商船の航行の自由に対する制限の限界を明らかにするため、中立国商船にも無差別に適用される封鎖様式が多様化の現実と戦争違法化のもとでの中立国の地位の変化とを考察した。海戦法上、実効ある近接封鎖を基本として、実力性と局地性という厳格な成立要件に服してきた封鎖は、第二次世界大戦後の事例においてはその空間的範囲を拡大するとともに、平時においても封鎖に類似する各種の干渉を商船に加えるにあたって

National Defense University Press, 1996, pp. 135-150 (Chapter 5: March and Convoy Escort).

⁵⁸ 第177回国会衆議院ホームページ「海賊行為への対処並びに国際テロリズムの防止及び我が国の協力支援活動等に関する特別委員会」会議録、2011年。
<https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_kaigirokua.nsf/html/kaigirokua/020217720110823003.htm> 最終閲覧日 2023.11.13.

⁵⁹ US Department of Transportation, Maritime Administration, Maritime Security Communications with Industry Advisory, 2022-008-Persian Gulf, Strait of Hormuz, Gulf of Oman, Arabian Sea, Gulf of Aden, Bab al Mandeb Strait, Red Sea, and Western Indian Ocean-Threat to Commercial Vessels.
<<https://maritime.dot.gov/msci/2022-008-persian-gulf-strait-hormuz-gulf-oman-arabian-sea-gulf-aden-bab-al-mandeb-strait-red>>最終閲覧日 2023.11.13.

⁶⁰ US Department of Homeland Security, US Coast Guard, Navigation Centre, MSCI Advisory 2023-005-Various-GPS Interference & AIS Spoofing.
<<https://www.maritime.dot.gov/msci/2023-005-various-gps-interference-ais-spoofing>>最終閲覧日 2023.11.13.

⁶¹ NATO Shipping Centre, GNSS Electronic Interference.
<<https://shipping.nato.int/nsc/operations/news/2023/threat-assessment-to-commercial-shipping-in-the-mediterranean>>最終閲覧日 2023.11.13.

⁶² Sagan, S. D., *The Limits of Safety, Organizations, Accidents, and Nuclear Weapons*, Princeton University Press, 1995, p. 62.

の制度的根拠として用いられてきた。

しかし、海上交通の要路となる国際海峡の封鎖は物流の遮断を帰結することから、平時においても沿岸国と通航国の権利の対立が先鋭化するところであるが、戦時においては一層、交戦国の交戦権と中立国の通商権の対峙が極度に高まり封鎖、武力行使、捕獲が行われ得る海域となる。またフォークランド紛争の排除区域、イラン・イラク戦争のペルシア湾の封鎖、ウクライナ戦争における黒海の実上の封鎖の状況を通観したところからは、戦時に敵国港に近接して艦船を配置して封鎖線を敷く伝統的な封鎖様式のみで封鎖の有効性を認めることは、封鎖に類した種々の干渉が現出し商船への干渉の実態に合致していないことが確認された。

以上の広大な排除区域等による封鎖の実力性と局地性の緩和、及び戦争の違法化による中立の公平性の不完全化が、封鎖侵破や中立性の喪失、敵性の判断を不明瞭にし、本来的に国家間に合意の成立し難い、捕獲対象、攻撃対象の選別を一層恣意的なものとした。実定法上の諸規定が故意の封鎖侵破を実行した中立国商船を攻撃対象に含める場合でも、実際にかかる措置を用いるか否かは交戦国の決するところとなる。また中立国が国連の集団安全保障体制のもとで被侵略国への軍事的援助に従事する場合であっても、中立国が非交戦状態としてその地位を部分的ながらも維持し、これを旗国とする商船も中立国商船としての地位を継続して有し得ることは、交戦国が、被侵略国に対する支援国をただちに敵国とみなして攻撃対象としないことから首肯される。ロシアによる非友好国の認定は、ウクライナに対する軍事的援助を行う諸国を一義的に敵交戦国とみなしていないものと評価し得る。

もっとも、封鎖の拡大による中立国商船に対する干渉の制限が緩和されたことで、重大な干渉を受けた船舶（旗国）による自衛権発動の可否及び旗国軍艦による護衛の要否も議論となる。商船への武力行使や重大な干渉が、旗国の自衛権の発動を正当化し得るか否かについては、自衛権の保護法益の観点からは在外自国民、経済権益への攻撃が相応なものであるかが慎重に問われている。他方、自衛権を正当化する武力攻撃の範囲と内容の解釈の観点からは、いかなる先行行為を武力攻撃と定義するかに応じて先制的自衛権も、時間的要素から切り離し、武力攻撃の内容的要素に包摂して解釈され得ることを分析した。

本稿は、封鎖と中立の制度的な変化をうけて中立国商船の航行の自由の制限の限界を明らかにするため、封鎖の法基盤と中立国商船の地位を考察した。その結果、中立国商船の航行の自由に対する制限が、封鎖の多様化によって現実に拡大していること、かかる制限の限界を画するためには、平時から航行の自由の法基盤を堅固なものとし、SLOCsの選択肢をとくに国際海峡との関係で確実に設けるとともに、戦時の航行安全の施策として自衛権及び船団護衛にかかる法的議論の枠組みを整理することが緊要であるとの結論に至った。その際、死活的な資源の調達先の多元化と海上のみならず陸上も含めた輸送路を確保することが有益な施策となることを確認した。

最後に、海戦法は封鎖と中立の関係において交戦国の交戦権と中立国の航行の自由との均衡点を探索してきたが、今後の海戦法の展開は、武力行使の全面的禁止のもと例外的状況にある交戦国にかえて、その他中立国群の権利を基礎にすえた法秩序形成へと構造転換する過程にあると考えられる。日本の物流において不可欠となる商船の航行の自由の確保のためには、SLOCs、自衛権、船団護衛、DEFCON等の諸概念を組み合わせ、船舶運航の安全を確保することが日本にとって有益な施策となるとの結論に至った。