

《研究論文（査読付き）》

戦時に紛争非当事国の海上交通が直面する脅威の変遷と対応

—戦時に海上交通を確保するための具体策—

浦 口 薫
(防衛大学校)

《アブストラクト（要旨）》

戦時に紛争非当事国の海上交通が直面する脅威は大きく変遷してきた。第1次大戦前は海上経済戦が主たる脅威であったが、両次世界大戦では大規模な対商船攻撃や長距離封鎖等の伝統的中立法規の枠組みから逸脱した措置がみられた。第2次大戦後には海上経済戦措置と対商船攻撃の両方の国家実行が生じたが、国際社会は前者を許容した一方で後者を強く非難した。現代でも蓋然性は高くないものの大規模商船攻撃の可能性が存在し、伝統的な海上経済戦措置の生起も想定される。しかし、より蓋然性が高いのは軍事目標の要件を満たす商船への攻撃であろう。これらへの対処はそれぞれに異なる。総じて有効なのは本国軍艦による護衛だが、各国の保有軍艦数の減少による制約を受ける可能性がある。

なお、本論文の記述では一般論として海軍や軍艦という用語を使用しているが、これらは日本の場合には、前者は海上自衛隊を、後者は護衛艦や潜水艦等の艦艇を示すことを冒頭にてお断りしておく。

《キーワード》 海上交通、海上封鎖、海上捕獲、海上経済戦、商船攻撃

目 次

1. はじめに
2. 戦時に海上交通が直面する脅威の変遷
3. 現代の海上交通が戦時に直面し得る脅威、同脅威への対応策と課題
4. おわりに

1. はじめに

古代から現代に至るまで、平時の海上交通が直面してきた脅威は一貫して海賊という概念で語られてきた。その細部は時代ごとに異なるものの、主に経済的理由に基づく私的な目的達成のために、海上で商船を襲う点では共通している¹。これに対し、戦時に紛争非当

¹ イギリスでは13世紀以降、海賊行為（piracy）は、政府が発行する私掠許可状（letter of marque）に基づき実施される私掠（privateer）と区分される違法な行為として位置付けられてきた。このような区分は、フランスにも確認される。石井由梨佳「国際法上の海賊行為」鶴田順編『海賊対処法の研究』（有信堂、2016年）116-120頁。なお、その後、私掠は1856年のパリ宣言で全面的に禁止されている。

事国の海上交通が直面する脅威は大きく変遷してきた。第1次世界大戦以前には主たる脅威は海上封鎖²や海上捕獲³といった海上経済戦⁴であったが、両次世界大戦やイラン・イラク戦争では対商船無警告攻撃が広範に実施され、それらが主たる脅威となった。イラン・イラク戦争後にこれを超える長期的かつ大規模な海戦は生起していないが、海上における武力紛争の火種は各所に存在し、いつ大規模海戦が生起してもおかしくはない。これらの今後起こり得る事態に適切に対処するためには、現代の海上武力紛争において海上交通が具体的に直面する可能性のある脅威を予測し、適切な対策を考えておく必要がある。脅威が変化すれば対策も変化するためである⁵。

将来起こり得る戦闘様相を分析した先行研究ももちろん存在するが、現代において戦時に商船が直面する脅威を適切に分析しているとは言い難い。例えば、ブラック (Jeremy Black) は、軍事科学技術の発達が将来戦の動向に影響を及ぼす一方で、海上交通の重要性が何ら色褪せることはない点を指摘する。しかし、それらに対する脅威として主に言及されているのはホルムズ海峡、マラッカ海峡等における海賊であり⁶、海上経済戦や商船攻撃への言及もあるが、ごく平板的な説明に終始している⁷。ホームズ (James R. Holmes) も戦時の戦闘様相に言及しているが、その大半は敵海上兵力の撃破や無力化に焦点が当てられている⁸。商船を対象とする海上経済戦への言及もあるものの、そこで示されている具体例が1812年の米英戦争や第1次世界大戦の事例であることから分かるように言及は過去の事例とそこから導出される教訓のレベルにとどまっております⁹、両次世界大戦でイギリスが実施した長距離封鎖をめぐる法的見解が未だに大きく対立している点や現代における海上経済戦の実施に様々な観点から疑問が呈されている点はほとんど考慮されていない¹⁰。また、海軍戦術の教科書として名高いヒューズ (Wayne P. Hughes) の『艦隊戦術 (Fleet Tactics : Theory and Practice)』も、軍艦又は艦隊同士の戦闘や無力化の説明に重点がおかれ、商船を主たる対象とする海上経済戦については、1800年代の海上封鎖への言及のみ

² 海上封鎖とは、戦時に敵国海上交通を遮断する海戦の方法の1つであり、武力紛争時に敵国の領域又は支配地域に対する海上からの接近及び退出を完全に遮断するための手段である。海上封鎖に該当する場合、当該封鎖実施国に対して、通過しようとする全ての船舶及び貨物の没収が認められる。浦口薫『封鎖法の現代的意義－長距離封鎖の再評価と地理的限定－』（大阪大学出版会、2023年）40頁。

³ 海上捕獲とは、武力紛争非当事国の領水以外の海域において、武力紛争の当事者が相手方当事者や非当事者の商船を臨検し、船内を捜索した後、船体や一定の積荷を自国支配港に引致し、捕獲審検所の手続きを経て没収する一連の措置のことをいう。真山全「海戦法規」黒崎将広ほか『防衛実務国際法』（弘文堂、2021年）504頁。

⁴ 海上経済戦とは、相手交戦国の戦争遂行能力を低下させるため、相手交戦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をいう。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』第8号（1988年）17頁。

⁵ 新たな脅威として、最近、話題に上ることも多い無人水上艇についても検討すべきと考える読者もいるかも知れない。しかし、本論文では、以下の2つの理由から主たる分析対象とはしていない。1つ目は、無人水乗艇の脅威とは被攻撃の脅威に他ならず、その点では無人であろうが有人であろうが同じであり、イラン・イラク戦争に関する分析の中で言及しているからである。商船への無差別な攻撃という点では、同戦争で両交戦国が実施したミサイル攻撃や航空攻撃と何ら変わらない。2つ目は、仮に無人水上艇が新たな脅威となっている点があるとすれば、それは攻撃手段が新規で防御手段に工夫が必要という点に尽きるが、これは護衛を行う軍艦側が検討すべき話であり、当財団の目的に合致しないと考えられるためである。

⁶ ジェレミー・ブラック著、矢吹啓訳『海戦の世界史－技術・資源・地政学からみる戦争と戦略』（中央公論社、2019年）354-375頁。

⁷ ブラック・前掲書（注6）370頁。

⁸ ジェームス・ホームズ著、平山茂敏訳『海洋戦略入門－平時・戦時・グレーゾーンの戦略』（芙蓉書房出版、2020年）188-204頁。

⁹ 同上、198-199頁。

¹⁰ 浦口・前掲書（注2）5-13頁。

に留まっている¹¹。

これに対して、ヘインズ (Steven Haines) は、詳細に海上経済戦の分析を行っている。ヘインズは、1945 年以降に生じた海戦は全て地理的範囲が限定的なものであったという¹²。そして、現代においても海上経済戦の生起を完全に否定できないのだから現実的な国際法の整備が必要としつつも¹³、「海洋帝国の対立の時代の戦争の特徴である海上経済戦はもはや生じそうにない¹⁴」と評している。しかし、後述するように、1945 年以降にも海上封鎖や海上捕獲が実施され、それを国際社会が黙認したと考えられる国家実行は存在する。したがって、海上経済戦は決して過去の問題ではないのである。

このように、先行研究には伝統的に戦時に商船にとって主たる脅威となってきた海上経済戦の分析が平板なものに留まっているという問題が存在する。加えて、近年の海戦法規への機能的目標選定基準の導入によって、商船が無警告攻撃の対象となるケースが想定されることについてもほとんど言及がない¹⁵。

このような先行研究の問題点を踏まえ、本論文では、戦時における紛争非当事国の海上交通に対する脅威の変遷を概観した上で、海上経済戦や対商船攻撃等の生起も視野に入れて現代の戦時における海上交通が直面する脅威及び対応策並び実施上の課題を分析し、戦時に海上交通を確保するための具体策を提案する。

なお、分析対象を紛争非当事国の海上交通に限定したのは、紛争当事国の場合とでは大きく状況が異なり、両者を一緒に論じると読者に無用な混乱を生じさせる懸念があるとともに、紛争当事国の商船は敵性を帯びることを理由に概して臨検・搜索を免れず、また、特定の要件を満たす場合には攻撃対象ともなり得ることについて、コンセンサスが存在すると考えられるためである¹⁶。

2. 戦時に海上交通が直面する脅威の変遷

2. 1 第 1 次世界大戦以前の海上交通が直面した脅威

伝統的に戦時の海上交通が直面してきた脅威は、交戦国による海上封鎖や海上捕獲といった海上経済戦であった。いずれも戦時の敵国通商への干渉という点では共通しているのだが、前者は全ての船舶及び貨物を対象とするが措置をとれる海域を限定する一方で、後者は中立¹⁷ 領域を除く全ての海域で措置がとれるが対象となる船舶や貨物を敵性¹⁸ を帯びたものや禁制品¹⁹ に限定する点に大きな違いがある。

¹¹ Wayne P. Hughes, *Fleet Tactics: Theory and Practice* (Naval Institute Press, 1986), p.57.

¹² Steven Haines, "War at Sea : Nineteenth-Century Laws for Twenty-First-Century Wars?," *International Review of the Red Cross*, Vol.98, No.2 (2016), p.428.

¹³ *Ibid.*, p.447.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ 機能的目標選定基準の海戦法規への導入については、2.3 項で述べる。

¹⁶ Louise Doswald-Beck (ed.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (Cambridge University Press, 1995) [hereinafter *San Remo Manual*], paras. 60, 135.

¹⁷ 中立とは、国際法上の戦争が発生した場合に、戦争の非当事国がその当事国との関係で有する法的地位」のことを指す。真山全「中立法」黒崎ほか・前掲書 (注 3) 582 頁。

¹⁸ 敵性とは、敵船及び敵貨に該当し、戦時の海上において捕獲を免れない性質のことをいう。*San Remo Manual*, *supra* note 16, para. 67.

¹⁹ 禁制品とは、海上捕獲制度上、捕獲の対象となる貨物のことである。ロンドン宣言はもっぱら戦争の用に供

中立領域を除く全ての海域での措置を認める海上捕獲においては、中立国軍艦の護衛下にある中立国商船は臨検を始めとする交戦国措置を免れるとの主張がたびたびなされてきた。このような主張は、主に欧州大陸諸国によってなされたが、これに対し、イギリスは「公海上で商船に対して臨検・捜索を行う権利は（中略）交戦国軍艦に付与された争うことのできない権利である²⁰」という 1799 年のマリア号事件で示された主張を繰り返した。両者は激しく対立し、たびたび深刻な武力衝突の原因になってきた。イギリスは 1909 年のロンドン宣言では、この問題に関して妥協し伝統的な方針を転換したが²¹、次項で確認するように両次世界大戦では伝統的な立場に回帰したため、この妥協は長くは続かなかった。

一方、第 1 次世界大戦以前には、軍艦による対商船攻撃の問題が顕在化することはなかった。海戦では艦船の種類による形式的なカテゴリー別目標選定基準が採られ²²、艦船は攻撃目標となる軍艦や補助艦と攻撃からは保護される商船に大別され、商船は海上経済戦の対象となった²³。これによって、中立国は交戦国による海上交通への干渉を一定範囲内で黙認さえすれば（黙認義務）²⁴、後は公海の自由を享受できた。このような仕組みは、交戦国と中立国の利害のバランスを図り、中立国が交戦国による海上交通への干渉に不満をもって敵側で参戦する事態を防ぐことにより、戦争の範囲を限定しようとする中立制度の 1 つとして機能していたのである。

2. 2 両次世界大戦で海上交通が直面した脅威

前項で述べた状況は両次世界大戦では大きく変化したが、その変化は大きく 2 つに区分できる。1 つ目は、伝統的な海戦法規が想定しないような規模で実施された対商船攻撃である。その最も顕著な例は、両次世界大戦で実施されたドイツによる無制限潜水艦戦と第 2 次世界大戦で実施されたアメリカによる対日商船攻撃であろう。第 1 次世界大戦において、当初は中立国への影響の観点から無差別な通商破壊を躊躇していたドイツも、1915 年

される武器弾薬等の絶対的禁制品と戦争用にも民生用にも使用される条件付禁制品に区分しているが（第 22、24 条）、最終的には武力紛争当事国が公表するリストによって決まる（第 23、25 条）。リストの範囲は交戦国と中立国の力関係を反映し、実際に両次世界大戦ではその範囲が拡大した。このような法的安定性を著しく欠く点が問題点として指摘されている。真山、前掲論文（注 3）505-506 頁。

²⁰ The Maria, in Christopher Robinson (ed.), *Reports of Cases Argued and Determined in the High Court of Admiralty*, Vol.1 (Butterworths, 1844), p.360.

²¹ この問題は、1908 年のロンドン海軍会議でも当然に争点となった。しかし、イギリスは同会議において譲歩の姿勢を示し、本問題について以下のとおり規定するロンドン宣言第 61 条が成立したことで、この問題は一応の決着をみた。

第 61 条【臨検の免除】 本国の軍艦の護送を受ける中立船舶に対しては、臨検を免除する。護送軍艦の指揮官は、交戦国の軍艦の指揮官の請求があるときは、この船舶の性質及び載貨に関し、臨検によって知ることができる全ての情報を書面により提供する。

²² 攻撃は軍事目標のみに限定しなければならないという軍事目標主義は武力紛争法の大原則とされるが、同原則には軍事目標の定義を含まない。実際にこの原則を具現化しようとするれば、目標を定義する基準である目標選定基準を伴わなければならない。軍事活動や戦争遂行への貢献といった物の機能に着目した機能的目標選定基準が採られていた陸戦法規とは異なり、海戦法規では軍艦か商船かという形式的な艦船カテゴリー別目標選定基準が採られてきた。真山全「海戦法規における目標区別原則の新展開（1）」『国際法外交雑誌』第 95 巻 5 号（1996 年 12 月）539-578 頁、

²³ 同上、548 頁。なお、実際には、この 2 つのカテゴリーに加え、病院船を始めとする特別保護対象に関する規則及び商船の敵対行為参加や臨検・捜索への積極的な抵抗といった商船が例外的に攻撃対象となる場合を定める規則によって、海戦法規が構成されていた。同上、548-549 頁。

²⁴ 交戦国が戦時国際法で認められている手段・方法でなした行為によって中立国あるいは中立国民の身体、財産に損害が生じた場合に中立国がそれを黙認しなければならない義務を黙認義務という。真山全「中立法」高林秀雄ほか編『国際法』第 2 巻（東信堂、1990 年）226 頁。

2月にはイギリス及びアイルランド周辺海域に戦争水域を設定し、その中では乗員・乗客の安全確保措置をとることなく敵国商船を攻撃できるとした。さらには、イギリスが攻撃回避を目的に中立国旗の使用を自国商船に認めたこともあり、ドイツは中立国商船も攻撃対象とした²⁵。こうしたドイツ潜水艦の攻撃により失われた連合国と中立国の商船は、1,218万総トンにも達するといわれる²⁶。

ドイツは第2次世界大戦でも前大戦と同様の戦略をとり、1939年11月に中立国商船を含む全船舶の安全を保障しないとする戦争水域を英仏沿岸に設定し、無制限潜水艦を開始した²⁷。第1次世界大戦時に比べ、飛躍的に発達した潜水艦や航空機を中心に実施された第2次大戦中の対商船攻撃は甚大な被害を生じさせ、約8,000万総トンの商船が沈没又は損傷したとされる²⁸。

アメリカは、第2次世界大戦において無制限の対日商船攻撃を実施した。1941年12月に日米間で戦争が勃発すると、開戦初日にアメリカ海軍作戦部長は、無制限の航空戦及び潜水艦戦を日本に対して実施するよう、太平洋艦隊司令長官に命じた²⁹。これにより、日本商船に対する無警告攻撃が広範な海域で実施された。大戦中のアメリカ軍による日本商船撃沈総数は2,117隻にも上る³⁰。

2つ目は、イギリスが実施した長距離封鎖である³¹。イギリスは北海全体を当該措置の対象区域と捉え、敵国商船及び敵国を仕向地とする全ての船舶を引致すると宣言した³²。先述のドイツによる無制限潜水艦戦の効果とも相まって、付近の海上交通全体が重大な危険にさらされた。1918年のロエルフィーナ (Roelfina) 号事件を審理したベルギー捕獲審検所の用いた表現を借りれば、「船舶がオランダ領海を離れるや否や、それが北上するか南下するかにはかかわらず、敵国船舶と[その他の海戦の]手段がはびこる海域において、未知

²⁵ Howard S. Levie, "Submarine Warfare: With Emphasis on the 1936 London Protocol," *International Law Studies*, Vol.65 (1993), p.33.

²⁶ Elmer B. Potter, *Sea Power, A Naval History* (2nd. ed) (Naval Institute Press, 1981), p.230.

²⁷ Francis V. Russo, Jr., "Neutrality at Sea in Transition: State Practice in the Gulf War as Emerging International Customary Law," *Ocean Development and International Law*, Vol.19, No.5 (1988), p.381.

²⁸ Stephen W. Roskill, *Military History of the Second World War: The War at Sea, 1939-1945*, Vol.1 (H.M.Stationary, 1976), pp.103-104. なお、同措置の背景には、イギリスが当時、商船への武装を広範に実施していたこと、潜水艦を含む敵国軍艦を発見した商船に対して敵位置の通報や要件を満たす敵軍艦への発砲も許可していたことにより、「潜水艦ハ其ノ商船ニ対スル行動ニ関シテハ水上艦艇ガ従フベキ国際法ノ規則ニ従フコトヲ要」し、「軍艦ハ水上艦艇タルト潜水艦タルトヲ問フズ先ズ乗客、船員及船舶書類ヲ安全ノ場所ニ置クニ非ザレバ商船ヲ沈没セシメ又ハ航海ニ堪エザルモノト為スコトヲ得ズ」と規定する潜水艦議定書の規定にしたがって、潜水艦が行動することを極めて困難なものとしていたことがある。Levie, *supra* note 25, pp.48-49.

²⁹ Navy Department, Tentative Instructions for the Navy of the United States Governing Maritime and Aerial Warfare (1941), para. 50; 真山・前掲論文(注22) 566-567頁。なお、潜水艦議定書と両立しないこの命令の法的根拠については、1946年2月に出された海軍省文書によれば、大戦勃発直後からの日本潜水艦による商船攻撃の発生及び日本の商船徴用により軍の補助艦との区別が不可能となったことから、無制限潜水艦戦実施は不可避であったとされる。Navy Department Press Release entitled "United States Submarine Contribution to Victory in the Pacific," 2 February 1946, reprinted in Robert W. Tucker, *The Law of War and Neutrality at Sea* (United States Government Publishing Office, 1955), p.66.

³⁰ Navy Department Press Release, *ibid*.

³¹ 正確に言えば、イギリスは第1次大戦においては海上封鎖を正式に宣言・告知しておらず、これに代わり、1914年11月3日に北海全域に戦争水域を宣言し、同水域に立ち入る全ての船舶が機雷及びイギリス船舶による搜索の重大な危険にさらされる旨の宣言を行った。その他の措置も含めて、実質的に北海全体を封鎖艦隊の行動区域として捉えていると考えられ、これらを一体のものとして議論しなければ、イギリスの海上経済戦の本質が見えてこないと思われることから、ここではこれらを一括して長距離封鎖と呼称し、以後の分析の対象とする。細部については、浦口・前掲書(注2) 176頁。

³² James W. Garner, *International Law and the World War*, Vol.1 (Logmans, Green and Co., 1920), p.337.

の運命に直面し、ドイツ潜水艦による、最低限の助命すら期待できず、また、必要最低限の何らの事前の警告もない魚雷攻撃にさらされるのみならず、協商国の海上と航空からの監視と捕獲[の危険]にさらされる（〔〕内筆者補足）」状況におかれた³³。

2つの世界大戦を通じて海上交通が直面した2つの脅威の合法性についての評価がすぐに示されることはなかった。無制限潜水艦戦についていえば、先述の事例のうち、第2次世界大戦でドイツが実施したものについては、ニュルンベルグ裁判で、ドイツ潜水艦部隊指揮官であるデーニッツ（Karl Dönitz）が遂行した作戦が戦争犯罪に該当するか否かを問う形で審理が行われた。具体的には、①無制限潜水艦戦の遂行、②難船者殺害、③難船者救助不履行、及び、④作戦水域設定、に対する罪について審理された。①の無制限潜水艦戦の遂行について、裁判所は、イギリスによる商船武装、護送の実施、商船による潜水艦視認情報の通報、可能な場合のドイツ潜水艦に対する攻撃命令の存在を指摘し、本件に関しては有罪を宣告しなかった。②の難船者殺害については、1942年のラコニア命令³⁴を中心に検討されたが、故意の殺害命令の存在は立証できない旨を判示した。③の難船者救助不履行についても、②と同様にラコニア命令を中心に検討された。しかし、本件については、軍艦が救助を実施できない場合には、対商船攻撃を回避すべきことが潜水艦議定書の文言から明白として、被告を有罪と判示した。④の作戦水域設定については、同水域内での中立国商船への無警告攻撃を潜水艦議定書違反と判示した。しかし、太平洋戦域で米国が実施した対日無制限潜水艦戦を考慮し、本件でデーニッツらに刑は宣告されなかった。結果的に、デーニッツは有罪と宣告されたが、無制限潜水艦戦の実施により有罪と判断された訳ではない。すなわち、同軍事裁判では無制限潜水艦戦を違法と認定できなかったのである。

イギリスが2つの世界大戦で実施した長距離封鎖については、未だにその法的評価は分かれている³⁵。しかし、海上封鎖の要件の中でも本質的なものとされる実効性³⁶に注目するならば、同措置がこれを満足しているとは全くいえず、したがって、違法と判断せざるを得ない³⁷。

2. 3 第2次世界大戦後の戦争で海上交通が直面した脅威とその後の議論

第2次世界大戦後の戦争で戦時の海上交通が直面した脅威は大きく2つに区分できる。1つは中東戦争、印パ戦争及びイラン・イラク戦争でみられた海上封鎖や海上捕獲等の伝統的な海上経済戦措置である。

ここで注意しなければならないのは、戦争違法化との関連で現代では海上経済戦措置が

³³ Belgian Council of Prizes, The Roelfina, *American Journal of International Law*, Vol.16, Issue 1 (1922), pp.136.

³⁴ ラコニア命令（Laconia Order ; Laconia Befehl）とは、デーニッツがUボート艦長に対して発令した撃沈船舶の生存者救助活動を禁じた命令のこと。1942年9月、U-156はイギリスの兵員輸送船ラコニア号を撃沈した後に、伝統的な捕獲法に基づき、乗員の救助を行うとともに、周辺海域の連合国軍にその旨を無線通信で知らせた。その後、U-156は救助した乗員を救助船に引き渡すべく浮上航走を続けたが、その途中で無線通信を聞いて現地に向かったアメリカ軍のB-24爆撃機から攻撃を受け、U-156の乗員数名が死亡した。同事件後もデーニッツは撃沈船舶乗員の救助を続けさせようとしたが、事件を知ったヒトラーはこのようなデーニッツの態度を非難したため、デーニッツは同命令を発令せざるを得なくなった。ジョゼフ・E・パーシコ著、白幡憲之訳『ニュルンベルグ裁判』下巻（原書房、2003年）189頁。

³⁵ 浦口・前掲書（注2）5-20頁。

³⁶ 実効性とは、実際に通航を阻止できる兵力の配備を伴うことであり、海上封鎖が合法となるための最も重要な要件とされる。同上、4頁。

³⁷ 同上、181-185頁。

直ちに合法とは判断できない状況が生じている点である。国連憲章第2条4項は戦争や武力の行使を禁止したが、その帰結として法上の戦争 (*de jure war*) はもはや存在し得ず³⁸、そのような状況下での武力紛争は非当事国に影響を及ぼすことはできなくなり、したがって、非当事国に大きな影響を及ぼす海上封鎖や海上捕獲はもはや交戦国が実施し得る措置ではなくなったと主張する余地が生じた³⁹。とりわけ、中立義務の1つである黙認義務が現代に妥当するか否かが論点となった。すなわち、法上の戦争自体が否定され法的な意味での交戦国と中立国の関係が消失したにもかかわらず、中立国の存在を前提に交戦国が実施する海上封鎖や海上捕獲の損害を非当事国が黙認しなければならないのはなぜかという疑問が生じたのである⁴⁰。また、海上封鎖と自衛権の関係も論点となった。すなわち、武力行使禁止原則の主な適用例外は国連集団安全保障措置と自衛権に基づく措置であるが、仮に海上経済戦措置を自衛権により正当化しようとする、先行違法行為が存在しない武力紛争非当事国の船舶への干渉がなぜ正当化され得るのかという疑問が生じるのである。

しかし、国家実行をみる限り、海上経済戦措置が国際社会に黙認されたと思われる事例がいくつか存在する。中東戦争についていえば、イスラエルが1948年5月に独立を宣言するや否や、アラブ諸国は戦争状態を宣言し、エジプトは捕獲権行使を主張し⁴¹、イスラエルを仕向地とする船舶に対する臨検・捜索及び積荷や船体の引致を開始した⁴²。エジプトが上記措置を開始した1948年5月から中断した1960年10月までの間に526件に上る検定が下され、うち425件が適正な捕獲とされ、86件は審理が中断された⁴³。

1965年に始まった第2次印パ戦争で、パキスタンは捕獲審検所を設置し、戦時禁制品リストを作成し捕獲権の行使を主張した⁴⁴。結果的に23隻の第三国船舶が捕獲された⁴⁵。インドは、当初は捕獲権の行使を主張しなかったが、すぐに方針を転換し、禁制品リストを公表した⁴⁶。インドによる捕獲権の行使を受けたのはパキスタン船舶2隻と第三国船舶19隻であった⁴⁷。

³⁸ 第1次大戦以前の戦争法にあっては、戦争開始のためにはいずれか一方の国による戦意の表明が必要とされ、戦意が表明されない場合は「戦争に至らない武力行使」とみなされ、それへの戦争法適用は要求されなかった。しかし、第1次大戦後の戦争権限の制限により、開戦宣言や最後通牒を伴わないのみならず戦意さえも表明されずに従来の戦争と同様の敵対行為がなされることが多くなった。第2次大戦後、国連憲章は戦争を明確に違法化した。1949年のジュネーヴ諸条約は同条約の適用条件について、「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」と規定したが(共通2条1項)、これにより事実上の戦争が *jus in bello* の適用のメルクマールとなったとされる。藤田久一『国際人道法』新版、再増補(有信堂高文社、2003年)68-70頁。

³⁹ Elihu Lauterpacht, "The Legal Irrelevance of the State of War," *Proceedings of the American Society of International Law at Its Annual Meeting*, Vol.62(1968), p.59.

⁴⁰ この問題については見解が対立している。中立法規が現代には適用できないとする代表的論者としてエリユー・ローターパクト (Elihu Lauterpacht)、適用できるとする代表的論者として真山を挙げることができる。Lauterpacht, *ibid.*, p.59; 真山全「自衛権行使と武力紛争法」村瀬信也編『自衛権の現代的展開』(東信堂、2007年)216-217頁

⁴¹ "Proclamation No.5, Summary of the principal Proclamation and Decrees," *Revue Egyptienne de Droit International* [hereinafter *REDI*], Vol.5 (1949), p.75.

⁴² Ahmed S. Bay (the President of Egyptian Prize Court), "The Egyptian Prize Court, Organization and Procedure," *REDI*, Vol.5 (1949), p.28.

⁴³ Johannes Trappe, "On the Jurisdiction of the Egyptian Prize Court, 1948-1960," *REDI*, Vol.16 (1960), pp.60-67.

⁴⁴ "Proclamation as to Contraband of War, September 9, 1965," in Surya P. Sharma, *The Indo-Pakistan Maritime Conflict, 1965: A Legal Appraisal* (Academic Books, 1970), pp.3-5.

⁴⁵ *Ibid.*, pp.81-82.

⁴⁶ *Ibid.*, p.7.

⁴⁷ *Ibid.*, p.3.

1971年の第3次印パ戦争では両国とも捕獲権の行使を主張したが⁴⁸、パキスタン海軍は開戦後の短期間で壊滅し、実際の捕獲措置はインドによるもののみであった⁴⁹。多数のパキスタン商船が公海を含む海域で捕獲されたが⁵⁰、インドは無制限の「通商破壊戦にエスカレートしないように⁵¹」第三国船舶に対しては捕獲権の行使を控えた。

イラン・イラク戦争では、イランが海上封鎖及び海上捕獲を実施している⁵²。前者に関していえば、イランはシャットル・アラブ川水域周辺のイラク海岸線全域を対象とする海上封鎖を実施し実効的に維持した⁵³。後者に関していえば、イランによる海上捕獲がペルシャ湾からオマーン湾にかけて実施された。大部分の船舶は臨検・搜索の後に元の針路への復帰が認められたが、禁制品輸送の嫌疑があった一部の船舶は引致され、禁制品を没収された⁵⁴。イラクに対する海上封鎖が実効的に機能していたため、イランによる捕獲は第三国港湾に出入りする船舶に対して行われた⁵⁵。

これらの措置に対する第三国の対応からは、次に述べる例外を除き、概ね捕獲行為自体は黙認されていたことが分かる⁵⁶。真山の言葉を借りれば、第三国は「通商をほぼ完全に遮断する両次大戦型ではなく、伝統的な捕獲法の復活に努力した⁵⁷」のである。

ところで上記の例外とは、イラン・イラク戦争におけるイランの臨検に対する対応である。同戦争では、両交戦国軍艦による臨検・搜索を実力で阻止しようとする実行もいくつか見られたことから、丁寧な分析が必要になるだろう。同戦争時、多くの国家が自国軍艦をペルシャ湾に展開していた。これらの国々の対応は、①臨検阻止を目的とした軍艦による護衛、②国家実行に一貫性がないもの、③臨検・搜索権の再確認の3つに区分できる。

①は軍艦による護衛を行って自国商船への臨検を阻止しようとした国の対応である。例えば、アメリカは86年5月に自国商船プレジデント・マッキンリー (President McKinley) 号がオマーン湾の公海を航行中にイラン軍艦から臨検・搜索を行う旨のコンタクトを受けたが、近傍のアメリカ駆逐艦がイラン軍艦に警告を發し阻止した⁵⁸。これに加えて、アメリカは戦時の護衛を目的に11隻のクウェート船籍タンカーを自国船籍に変更し、自国軍艦

⁴⁸ Dharitri K. Palit, *The Lightning Campaign : The Indo-Pakistan War, 1971*(Spantech & Lancer, 1972), pp.145-147.

⁴⁹ *Ibid.*, pp.182, 192.

⁵⁰ Sally V. Mallison and William T. Mallison, Jr., "A Survey of International Law of Naval Blockade," *United States Naval Institute Proceedings*, Vol.102, No.2 (1976), p.49.

⁵¹ Palit, *supra* note 48, p.146.

⁵² イラクが海上経済戦を実施できなかったのは、イランによる海上封鎖が有効に機能していたためである。同封鎖の詳細は、浦口・前掲書(注2)250-255頁。

⁵³ 同上。

⁵⁴ David L. Peace, "Major Maritime Events in the Persian Gulf War," *Proceedings of the American Society of International Law*, Vol.82 (1988), p.148.

⁵⁵ 第三国港湾に出入りする中立国船舶への干渉は連続航海主義の概念に基づくものと考えられる。当時、ペルシャ湾岸諸国がイラクへの貨物の中継地となっていたとされ、このことは、例えば、イラクに対する海上封鎖開始後にクウェートを始めとする沿岸国の輸入額が急激に増加したことから推察される。Andrea Gioia and Natalino Ronzitti, "The Law of Neutrality : Third States' Commercial Rights and Duties," in Ige F. Dekker and Harry H. G. Post (eds.), *The Gulf War of 1980-1989 : The Iran-Iraq War in International Legal Perspective* (Martinus Nijhoff, 1992), p.232.

⁵⁶ 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』第119巻3号(1986年6月)92頁。

⁵⁷ 同上、94頁。

⁵⁸ Peace, *supra* note 54, p.149.

で護衛した⁵⁹。この方法は船籍変更（reflagging または flag back）と呼ばれている⁶⁰。本件に関して、アメリカは「禁制品を輸送していない自国商船を護衛し保護する中立国の権利は国際法で明確に認められており、適用され得る国際法規則に完全に合致」しており、船籍変更されたアメリカの商船はイラクから輸出された石油を運んでいるのではないのだから、「アメリカ軍艦又はその保護下にある商船に対して敵対行為を行う根拠」はいかなる国も主張できないと述べた⁶¹。

②は実行に一貫性が確認できない国の対応である。85年10月にフランス商船ヴィユ・ダンジュール（Ville d'Anger）号にイラン軍艦が近接を試みた際には、付近に展開中のフランス軍艦が同商船に臨検を行うならば躊躇なく攻撃すると警告し、臨検を阻止した⁶²。ただし、フランスはこのような自国軍艦の行動は捕獲を拒否する護衛（escort）ではなく、随伴（accompanying）に過ぎず、イランによる捕獲の権利を害するものではないとの旨の声明を出しており⁶³、同国の実行に一貫性は見られない⁶⁴。

③は商船に対する臨検・搜索の権利を再確認した国の対応であり、イギリスの例が挙げられる。イギリスは、自国商船バーバー・ペルセウス（Barber Perseus）号がイラン軍艦による臨検を受けた際に以下の見解を示している。この見解は、捕獲権と自衛権を結び付けている点特徴的である。

イギリスは公海における自由航行の大原則を支持する。しかし、仮にある船舶が紛争での使用される武器を一方交戦国に提供していると疑う合理的な根拠が存在するならば、イランのように能動的に武力紛争に従事する国家は、国連憲章第51条の下で、公海上で外国商船を停船させるために自衛の固有の権利を行使する権限を有する（下線部筆者）⁶⁵。

このように、イラン・イラク戦争時のイランの臨検に対する対応は必ずしも一様ではなく、その中には、否定的な反応も見られたが、いずれもイランの捕獲自体を否定するようなものではなかった。自国商船を自国軍艦の護衛下や随伴下に置くことで臨検を拒否した国もあったが、アメリカやフランスは捕獲権自体は認める旨をわざわざ明言している⁶⁶。これらの点を総合的に判断するならば、イラン・イラク戦争でのイランの海上捕獲に対す

⁵⁹ Department of Defense, A Report to the congress on Security Arrangement in the Persian Gulf (15 June 1987), p. ii.

⁶⁰ 船籍変更の際には日本でも検討が行われている。日本における船籍変更で必要となる一連の手続きについては、日本海事代理士会が報告書を取りまとめている。同報告書によれば、便宜置籍船を日本船籍化するためには船舶検査申請を始めとする約20の申請手続きが必要であり、通常、3-4ヶ月を要するという日本海事代理士会『国際船舶の日本籍船化とその手続きに関する研究報告書』（日本海事代理士会、2012年）9-11頁、at <http://fields.canpan.info/report/detail/16637> (accessed December 18, 2021).

⁶¹ Wolff Heintschel von Heinegg, "Visit, Search, Diversion and Capture - Conditions of Applicability," in Wolff Heintschel von Heinegg (ed.), *Visit, Search, Diversion and Capture - the Effect of the United Nations Charter on the Law of Naval Warfare: Reports and Commentaries of the Round-Table of Experts on International Humanitarian Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (UVB-Universitätsverlag Dr. N. Brockmeyer, 1995), pp.58-60.

⁶² *Revue Générale de Droit International Public*, tome 90(1986), p.233.

⁶³ Journal Official, Assemblée Nationale, Questions, 16 June 1987, p.2441, reprinted in Andrea de Guttry and Natalino Ronzitti (eds.), *The Iran-Iraq War (1980-1988) and the Law of Naval Warfare* (Grotius, 1993), pp. 405-406.

⁶⁴ Gioia and Ronzitti, *supra* note 55, p.238.

⁶⁵ *The British Year Book of International Law*, Vol. 57 (1986), p. 583.

⁶⁶ 新井京「イラン・イラク戦争における海上経済戦」『京都学園法学』第2・3号（1999年）670頁。

る第三国の対応も、既に確認した中東戦争や印パ戦争におけるそれと同様に概ね黙認されていたと捉えるのが妥当であるように思える。

2つ目は、イラン・イラク戦争で両交戦国が実施した対商船攻撃である。同戦争でも1983年以前は大規模な対商船攻撃が行われることはなかった。しかし、1984年3月以降、イラクは航空機による中立国タンカーへの大規模な攻撃を開始した。これに対し、イランもペルシャ湾岸の中立国を仕向地とする商船への攻撃を開始した⁶⁷。両国の攻撃によって、第2次世界大戦の被害トン数の半分にも達する約4,000万総トンの商船が被害を受け、31隻が沈没し50隻がほぼ完全に破壊された⁶⁸。しかし、伝統的な海戦法規に基づく海上封鎖や海上捕獲等の措置が概ね黙認されたのとは対照的に、国際社会は両交戦国による無差別な商船攻撃を強く非難した。1984年6月の安保理決議第552号は「敵対行為の当事国ではない沿岸国の全ての港及び施設に出入りする船舶の国際水域及び海上交通路における自由な通航の権利を再確認」し、「クウェート及びサウジ・アラビアの港に出入りする商船に対する最近の攻撃を非難」している⁶⁹。また、1986年2月の安保理決議第582号は中立国の商船又は民間航空機に対する攻撃を非難している⁷⁰。

このような国際社会の態度は、1987年以降、7年の歳月をかけて主要海軍国の法律家及び実務家を中心とする検討の末に1994年に完成したサンレモ・マニュアルにも反映されている。本稿の視点から同マニュアルを捉えるならば、その特徴として、以下の2点を指摘できよう。1つ目は、同マニュアルが伝統的な中立法規の妥当性を概ね認めている点である。このことは、敵性を帯びていると判断される商船に対して、交戦国軍艦指揮官が臨検・捜索を実施することを認めているパラグラフ114や、臨検・捜索の結果、禁制品の輸送や敵国軍隊に編入された人員の輸送等が確認された場合には当該船舶の拿捕を認めるパラグラフ146の規定から明らかである。

2つ目は、伝統的なカテゴリー別目標選定基準が放棄され、機能的目標選定基準が導入された点である。このことを端的に示すのが、ジュネーヴ第1追加議定書第52条2項に類似した「その性質、位置、用途または使用が軍事活動に効果的に貢献する物で、その全面的または部分的な破壊、捕獲または無力化がその時点における状況の下において明確な軍事的利益をもたらす」ものを軍事目標とするパラグラフ40の規定である。その結果、パラグラフ60(g)に示される、その他の方法による軍事活動の効果的貢献が認められた敵国商船は軍事目標となり、無警告攻撃の対象となる。また、中立国商船についても、他の方法による敵国軍事活動への効果的貢献に関して、「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、また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」という条件が付加される等の若干の相違はあるものの、敵国商船の場合に類似したパラグラフ67(f)の要件を満足する場合には無警告攻撃の対象となる⁷¹。

⁶⁷ De Guttry and Ronzitti, *supra* note 63, pp.62-63.

⁶⁸ Russo, *supra* note 27, p.381.

⁶⁹ U. N. Doc. S/RES/552, 1 June 1984.

⁷⁰ U. N. Doc. S/RES/582, 24 February 1986.

⁷¹ 本文中に記述したほか、敵国商船と中立国商船の取扱いの相違点として、敵国商船が軍艦に損害を与えることができる程度に武装している場合には軍事目標となるのに対して、中立国商船の場合にはそのような武装が許容されている点がある。

3. 現代の海上交通が戦時に直面し得る脅威、同脅威への対応策と課題

大規模商船攻撃は現代でも生じ得るとする論者もいる⁷²。もちろん、その可能性を完全に否定することはできないし、仮に生じた場合の被害が甚大となるために常に備えなければならぬ部分ではある。しかし、以下の2つの理由から、その蓋然性は決して高くはないように思われる。1つ目は、イラン・イラク戦争における両交戦国による中立商船攻撃に対する国際社会の毅然とした対応である。2つ目は、海軍大国は先進国と重複する部分が多いが、いずれの国も海上交通の安全が確保されることで大きな利益を得ており、紛争の局地化を強く望む傾向にあるからである。

一方、伝統的な海上経済戦の方法である海上捕獲と海上封鎖も生起する可能性は否定できない。近年では、海上捕獲はイラン・イラク戦争で⁷³、海上封鎖は2006年の第2次レバノン戦争で実施されている⁷⁴。とはいえ、現代の海戦・海運環境下で海上経済戦措置を実施する場合にはいくつかの制約要因を考慮する必要がある。まず、海上捕獲については、貨物のコンテナ化により洋上での禁制品と非禁制品の区別が困難となったこと⁷⁵、貨物船の巨大化により臨検隊の作業負担が大幅に増加したこと⁷⁶等の理由により、実施が極めて困難となっている。また、海上封鎖については、海戦環境が変化し、航空機や対艦ミサイルの登場によって、かつては海上の覇者として君臨していた水上艦艇はもはやいつ何時攻撃を受けるかも知れない脆弱な存在となり、とりわけ、沿岸での行動が危険なものとなり、長距離封鎖が必然化した⁷⁷。

より現実的なのは、交戦国からみて軍事目標の要件を満たす商船に対して、交戦国軍艦が攻撃を行うシナリオかも知れない。中立国商船が交戦国軍艦等による攻撃を免れないケースについては、サンレモ・マニュアルの параグラフ 67 に列挙されているが、このうち、当該商船自身が容易に交戦国への有害行為を行っていることを認識できるものを除き⁷⁸、次の2つは特に注意が必要であろう。

中立国の旗を掲げる商船は、次の場合を除くほか、攻撃してはならない。

(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。

(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

⁷² このような論者として、例えば、香田や野村を挙げることができよう。香田洋二「海上自衛隊と海上交通破壊作戦」『世界の艦船』第872号（2018年1月）152-153頁。野村實『海戦史に学ぶ』（祥伝社、2014年）353-354頁。

⁷³ 新井京「イラン・イラク戦争における海上経済戦」『京都学園法学』第2・3号（1999年）661-673頁。

⁷⁴ 浦口・前掲書（注2）256-275頁。

⁷⁵ 同上、200-202頁。

⁷⁶ 同上、202-205頁。

⁷⁷ 同上、195-199頁。

⁷⁸ *San Remo Manual*, supra note 16, para. 67. なお、攻撃を免れない場合として列挙されているものは以下のとおりである。

- (a) 禁制品輸送又は封鎖侵破への従事を疑う合理的な理由があり、かつ明らかに停船を拒否し、臨検に抵抗する場合
- (b) 敵国のために戦争行為に従事する場合
- (c) 敵国軍隊の補助者として行動する場合
- (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) 敵国軍艦等の護衛下で航行する場合
- (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。

に貢献しており、かつ、攻撃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。

これらの脅威への対処はそれぞれに異なる。交戦国を仕向地とする貨物の輸送を行わないことを前提とするならば、海上封鎖に関しては、封鎖区域を回避することが最も有効な対策となる。交戦国が長距離封鎖を実施し、封鎖区域の迂回のために自国通商に著しい不利益が出るならば抗議も可能であるが、その場合には、仮に自国が交戦国となって長距離封鎖を実施する際に同様の抗議を受けることを考慮しておく必要があるだろう。なお、交戦国に貨物を輸送しないとすれば、「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⁷⁹（下線部筆者）」とするサンレモ・マニュアルの禁制品の定義を満足しないのだから、海上捕獲については考慮する必要はないことになるが、一方で仕向地で貨物を降ろした後の貨物の流れを把握しておく必要が生じるだろう。

一方、大規模商船攻撃及び軍事目標となる商船への攻撃に対して有効なのは、本国軍艦による護衛である。該当する商船が1隻のみという状況は考えにくく、複数商船に対する船団護衛の形をとることになる⁸⁰。

これらの措置を実施する上で、大きな障害となるのは各国海軍の保有軍艦数による制約であるかも知れない。一般的に海軍大国とされるイギリスでも26隻程度⁸¹、日本でも45隻程度⁸²しか長期の護衛任務に耐えうる艦艇を保有しておらず、整備のローテーションも考慮すれば、この程度の隻数では十分な海上交通保護が図れない可能性がある⁸³。

⁷⁹ *Ibid.*, para. 148. なお、ロンドン宣言に比べ、サンレモ・マニュアルの定義は、絶対的禁制品と条件付禁制品を区別せず、全ての禁制品に連続航海主義、すなわち、最終的に敵国やその軍隊に仕向けられるのであれば、途中で中立国の港に陸揚げされたり、別の船に転載される予定であったとしても没収できるとする考え方が適用されるとする点が特徴的である。*Ibid.*, paras. 148.3 ; 148.4.

⁸⁰ 商船が直面する最も烈度の高い脅威は商船に対する攻撃であり、これに最も有効に対処し得る手段は本国軍艦による護衛であろう。しかし、どの国も保有する軍艦の数には限りがあり、少ない数の軍艦で可能な限り多くの商船を護衛する必要が常に生じる。そこで有効となるのが多数の商船を対象とする船団護衛方式である。その有効性は兩次世界大戦で証明され、近年では、アデン湾における海賊対処においても採用され、反論の余地はない。戦時に商船が船団を組むのは、ある意味、必然といえる。

⁸¹ 以下の資料を参考に排水量1,500トン以上で護衛任務に適した装備を保有する艦艇を筆者が選定。Alex Pape, *Janes Fighting Ships, 2022-2023* (Janes, 2022), pp.864, 870-876. なお、ヘインズ (Steven Haines) は、1970年以降、イギリス海軍はその規模を4分の1に減少させており、現在実施可能な20程度の護衛では海上経済戦に対する有効な防御は実施不可能である点を指摘する。Steven Haines, "War at sea: Nineteenth-century laws for twenty-first-century wars?," *International Review of the Red Cross*, Vol.98, Np.2 (2016), p.439.

⁸² 以下の資料を参考に排水量1,500トン以上で護衛任務に適した装備を保有する艦艇を筆者が選定。Pape, *supra* note 81, pp.416, 421-430.

⁸³ 日本においては、近年、海上自衛隊と海上保安庁の連携強化が模索され、2023年4月28日には防衛大臣による海上保安庁の統制要領が策定された。これにより、巡視船に新たな任務、例えば、戦時における日本商船の護衛任務が付与される可能性を思索する読者もいるかも知れない。しかし、筆者は次の理由により、このような巡視船の使用は不適切と考える。法的観点から述べれば、ロンドン宣言第61条によれば、商船の護衛任務が想定されているのは軍艦のみである一方で、海上保安庁法第25条は『この法律のいかなる規定も海上保安庁又はその職員が軍隊として組織され、訓練され、又は軍隊の機能を営むことを認めるものとこれを解釈してはならない』と規定している。保安庁法25条で示された考え方を重視するならば、軍艦のみに認められる権限と考えられる商船護衛を巡視船に実施させるのは不適切である。また、実務上の観点から見ても、戦時に商船が受ける可能性のある攻撃は砲撃兵器によるもののみでなく、ミサイルや魚雷を始め、多岐にわたり、これらから商船を防護する能力は巡視船にはない。この点からも、巡視船による戦時の商船護衛は不適である。他方、このような脅威が想定されない平時において、また護衛ではなく単に商船近傍の随伴により海賊等の脅威を排除する方法で用いるのであれば、巡視船の使用も検討の余地があるかも知れないが、本論文の分析射程を外れるものであり、検討は別稿に譲ることとしたい。

4. おわりに

戦時に海上交通が直面する脅威は、第1次世界大戦以前には海上経済戦であったところ、両次世界大戦やイラン・イラク戦争では対商船無警告攻撃が大規模に実施された。しかし、これを国際社会は否定的に捉え、伝統的な中立法規に基づく措置が再評価されている。現代でも大規模商船攻撃の可能性は完全には否定できず、常に備えなければならないものの、蓋然性は決して高くはない。一方、海上捕獲や海上封鎖も可能性があるものの、現代の海戦・海運環境による大きな制約を受け、かつてのような存在感は示せそうにない。むしろ、現実的なのは、軍事目標の要件を満たす商船が被攻撃を受ける状況であろう。

これらの脅威に対する対処は異なるものの、海上封鎖については封鎖区域の迂回により、海上捕獲については荷降ろし後も含めた貨物の流れの把握により、また、商船への攻撃に対しては軍事目標となる要件を正しく理解して交戦国による嫌疑を生じさせないように配慮することにより、一定程度は脅威を回避できよう。大規模な脅威に対する最も有効な対抗策は本国軍艦による護衛であるが、主要海軍国の中には保有軍艦数が減少している国も少なくないため、十分な海上交通保護が図れないことも想定される。海軍の主たる目的の1つが自国海上交通保護にあることを平素から認識し、必要な海上防衛力を整備して、第2次大戦末期に日本が陥ってしまったような状況を回避することが重要である。

(本論文の記述内容は全て筆者の個人的見解であり、公式にも非公式にも筆者が所属する組織の意見や立場を示すものではない。)