

論説

ホルムズ海峡と国際法

東京大学教授

中谷和弘

- I. ホルムズ海峡の死活的重要性
- II. ホルムズ海峡に関するオマーン、イラン両海峡沿岸国の立場
- III. イランの言動に対する主要諸国の反応
- IV. 省察

I. ホルムズ海峡の死活的重要性

ホルムズ海峡はペルシャ（アラビア）湾の出入口である。US Energy Information Administration (EIA) によると、「世界で最も重要な oil chokepoint」である。2011年には1日当たり約1700万バレルの原油が通航し、これは海上で取引される原油の約35%、世界で取引される石油の約20%に相当する。平均して1日当たり14隻の原油タンカーが同海峡を通航し、その85%以上は日本・インド・中国・韓国をはじめとするアジア市場向けである¹⁾。2010年における我が国の輸入原油の86.6%は中東原産であって、その約9割はホルムズ海峡を通過してタンカーで輸送されていることから、同海峡は我が国にとって死活的重要性を有する海域である。マラッカ・シンガポール海峡も我が国にとっては西アジア・中東・欧州と我が国を結ぶシーレーンに位置する極めて重要な海域であるが、ロンボク海峡やオーストラリアの南海岸沖及び東海岸沖といった迂回路が存在するため、極論すれば、大幅な時間とコストを費やせば同海峡を通航しなくても海上輸送は不可能ではない。これに対して、ホルムズ海峡を通航することなしに、GCC諸国の石油・ガスを海上輸送することは不可能であり、また同海峡を通航する海上輸送をまかなえるほど大規模なパイプラインも整備されていな

1) U.S. Energy Information Administration, Country Analysis Briefs: World Oil Transit Chokepoints, at http://www.eia.gov/cabs/World_Oil_Transit_Chokepoints/Full.html.

い²⁾。そのため、パイプラインを使用して国際市場に出すことは非常に困難である。alternative route の不存在は、ホルムズ海峡を世界で最も重要な海域にしているといっても過言ではない。ホルムズ海峡においては分離航路帯（国連海洋法条約第 41 条参照）が設けられている。分離航路帯は 1972 年の海上衝突予防国際規則の Rule 10 に基づくものであり、同海峡では中間線よりもオマーン側に一定の航路帯が設定されている（分離ゾーンを挟んで、東方向への航路帯が南側に、西方向への航路帯が北側に、それぞれ設定されている³⁾）。

イラン・イラク戦争においては、イランによるホルムズ海峡の封鎖が強く懸念されたものの、実際には同海峡封鎖には至らなかった。国連安保理は、1983 年 10 月 31 日の決議 540 において、「国際水域における自由な航海及び通商の権利を確認し、すべての国家にこの権利を尊重することを要請し、また交戦者に対してすべてのシーレーン、航海可能な水路、港湾作業、ターミナル、オフショア施設、海への直接又は間接のアクセスを有す

るすべての港湾を含む Gulf（ペルシャ（アラビア）湾）地域におけるすべての敵対行動を直ちに中止し、他の沿岸国の保全を尊重するよう要請する」（第 3 パラグラフ）とした。1987 年 6 月 9 日のヴェネチア・サミットにおける「イラク・イラン戦争及びペルシャ湾の航行の自由に関する声明」では、「われわれは、ペルシャ湾における航行の自由の原則はわれわれにとって、また他の諸国にとってもこの上もなく重要であり、かつ堅持されなければならないことを再確認した。ホルムズ海峡を經由する石油の自由な流れ及び他の通航は妨げられることなく続かなければならない」と宣言した⁴⁾。2008 年 1 月 6 日には、ホルムズ海峡において 3 艘の米国の軍艦に 5 艘のイランの沿岸警備艇が接近して緊張が高まった。イランの核開発疑惑のため 2011 年末の時点では、国連安保理諸決議に基づく対イラン非軍事的強制措置が課されており、また欧米諸国が対イラン経済制裁措置を強化する動きが見られたが⁵⁾、これに対して、同年 12 月 24 日にイラン海軍はホルムズ海峡を含む周辺海域で軍事演習を開始し、また同月

2) 但し、アラブ首長国連邦のハブシヤン油田・フジャイラ間の石油パイプラインが 2012 年 7 月 15 日に運用を開始し、1 日当たり 180 万バレルのホルムズ海峡を迂回した原油輸送が可能となった（「ホルムズ迂回のパイプライン」読売新聞朝刊全国版 2012 年 7 月 17 日、9 面）。

3) 詳細は、International Maritime Organization, *Ships' Routing*, 5th ed. (1984), part B, IV/3; 海上保安庁水路部編『ペルシア海灣水路誌：オマーン海灣・ペルシア海灣』（1995 年）113-116 頁。なお、軍艦等の非商業目的の政府船舶は分離通行帯の航行を義務づけられない（奨励されるにとどまる）。この点につき、Charles A. Allen, "Persian Gulf Disputes", in Myron H. Nordquist & John Norton Moore (eds.), *Security Flashpoints: Oil, Islands, Sea Access and Military Confrontation* (1998), pp.341-342 参照。

4) 外務省「G7/G8 第 13 回会議 ヴェネチア・サミット イラク・イラン戦争及びペルシャ湾の航行の自由に関する声明（仮訳）」（http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/summit/venezia87/j13_c.html）。

5) オバマ米国大統領は、2011 年 12 月 31 日、2012 会計年度国防権限法 (National Defense Authorization Act for Fiscal Year 2012) に署名したが、Sec.1245(d)(1)(A) では、イラン中央銀行と金融取引を行う外国金融機関の米国内にある銀行口座の開設・維持を禁止する旨、規定する（イランからの原油輸入を相当量削減したと認定された国家については Sec.1245(d)(4)(D) により適用除外となる）。このような措置は、狭義の域外適用（制裁主体の範囲の拡大）とは区別された「拡大されたボイコット」（制裁対象の範囲の拡大）として把握する方が妥当である。拡大されたボイコットにつき、拙稿「輸出管理法令の域外適用と国際法」村瀬信也＝奥脇直也編集代表『国家管轄権—国際法と国内法—（山本草二先生古稀記念）』（勁草書房、1998 年）410-412 頁。

EU 外相理事会は、2012 年 1 月 23 日、イラン原油の輸入禁止を正式決定した（新規協約は即時禁止、同年 7 月 1 日からは既存協約を含めて完全に禁止）。これに対してイランは、同年 2 月 19 日、英国及びフランス向けの原油輸出を停止した。同年 3 月 20 日、米国は、イラン産原油の輸入大幅削減をした日本及び輸入禁止を決定した EU 加盟国中の 10 か国を同法に基づく制裁の適用対象から除外するとした（同年 6 月には韓国、中国等も適用除外となった）。同法は同年 6 月 28 日に発効した。我が国がイラン原油の輸入規制措置をとることについては、イランは GATT/WTO の締約国ではなくまた両国間には効力を有する二国間通商条約も存在しないため、国際法上の問題は特に生じない。なお、EU が同年 7 月 1 日からイラン産原油を輸送するタンカーに関する域内の保険会社による再保険の引受を禁止することへの対応として、イラン産原油を日本に輸送するタンカーが事故に遭遇した場合に再保険で補償される分を日本政府が肩代わりする仕組みを定めた「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」が同年 6 月 20 日に成立した。

27日にはイランのラヒミ第1副大統領が、「制裁を科せば、重要なホルムズ海峡から石油が一滴も流れなくなるだろう」と述べ⁶⁾、ホルムズ海峡封鎖を示唆することで欧米諸国を牽制した。これに対して、ハモンド英国国防相は2012年1月5日、パネッタ米国国防長官は同月8日、イランがホルムズ海峡を封鎖した場合には軍事的行動も辞さないと言明した⁷⁾。同月8日には、イラン指導部は同国の原油禁輸に制裁が科された場合にはホルムズ海峡の封鎖を命じることを決定したとの報道がなされた⁸⁾。もっとも、ホルムズ海峡の危機は専らイランのみから生じるとは限らず、オマーン（2011年からの北アフリカ・中東における「アラブの春」という民主化運動の中で、オマーンの内政がどう影響を受けるのか、また独身のカブース国王の後継者問題がどうなるのか、それらがホルムズ海峡の通航にどう影響するのかは、現時点では未知数である）、事故（狭い海域ゆえ、タンカーの座礁等の事故が懸念される）、テロ（2010年7月28日には商船三井が所有する原油タンカー M. STAR（マーシャル諸島船籍）がホルムズ海峡西方海域のオマーン領海内において、外部からの攻撃が原因と思われる爆発により、船体への損傷を受けた⁹⁾。その後、アルカイダ系武装勢力のアブドラ・アッザム旅団が犯行声明を出した）、海賊（オマーン湾には最近海賊が出没している。2012年1月6日にはオマーン湾で米国海軍駆逐艦キッドが海賊の人質となっていたイラン漁船の乗組員ら13名を救出した¹⁰⁾）といった様々な「危機のシナリオ」を想定しておくこともまた、国家安全保障を真剣に考えるのであれば

非常に重要であろう。

以下、本稿においては、ホルムズ海峡におけるオマーン、イラン両海峡沿岸国の立場及びイランの言動に対する主要諸国の反応について概観した上で、若干の考察をすることとしたい。

ホルムズ海峡に関するオマーン、イラン両海峡沿岸国の立場

海峡沿岸国であるオマーン（同国の飛び地であるムサンダム半島がホルムズ海峡に面している）及びイランの両国は、同海峡を国際海峡とは認めず、領海であると主張し、同海峡を通航する船舶については原則として無害通航権が認められるとしてきた¹¹⁾。イランは「領海の限界等に関する1934年7月19日法」第4条において、「領海における無害通航権は外国の軍艦（水面上を航行する潜水艦を含む）に対して承認される」と規定し¹²⁾、また、オマーンは1972年7月17日の国王勅令第1条において、「オマーン国は国際海峡を通航する他国の船舶及び航空機の無害通航の原則並びに関連する同国の法令と調和して、同国の領海、領空並びに領海の海底及びその下に対する完全な主権を行使する」と規定して、同海峡における外国船舶の無害通航権を承認した¹³⁾。もっとも軍艦の通航に関しては、その後、後述するように事前許可制に服せしめることが明確化されるとともに、イランは一般の船舶についても国内法において無害でない場合を国連海洋法条約第19条2項で掲げられている場合よりも広めに設定

6) 「イラン副大統領『ホルムズ海峡封鎖も』」日本経済新聞朝刊全国版2011年12月28日、7面。「原油禁輸実施ならホルムズ海峡封鎖 イランが警告」読売新聞夕刊全国版2011年12月28日、2面。

7) 「親イラン国も原油輸入変調 中国が削減 トルコ、見直し示唆」日本経済新聞朝刊全国版2012年1月6日、6面。「米国防長官 イランに警告『ホルムズ海峡封鎖なら行動』」読売新聞朝刊全国版2012年1月10日、2面。

8) 「『制裁なら海峡封鎖』決定か」日本経済新聞朝刊全国版2012年1月9日、7面。

9) 株式会社商船三井「原油タンカー“M. STAR”ホルムズ海峡西方海域における船体損傷の件」2010年7月28日 (<http://www.mol.co.jp/pr-j/2010/j-pr-1040.html>)。

10) C. J. Chivers, *Bold Lie Turns High-Seas Run-In into Dramatic Rescue*, N. Y. TIMES, Jan. 8, 2012, at A6, at <http://www.nytimes.com/2012/01/08/world/middleeast/iranians-tell-of-six-weeks-of-fear-with-somali-pirates.html>.

11) Bing Bing Jia, *The Regime of Straits in International Law* (1998), p.104.

12) United Nations Legislative Series, *Laws and Regulations on the Regime of the Territorial Sea* (1957), p.24.

13) United Nations Legislative Series, *National Legislation and Treaties Relating to the Law of the Sea* (1974), pp.23-24.

している。

ホルムズ海峡における最も狭い海域(Larak島と Quain 島の間)は21カイリであり、12カイリを主張する両国の領海が重なっている。両国間では1974年7月25日に大陸棚境界画定合意が署名され、1975年5月28日に発効している。基本的に等距離中間線に基づく境界画定であるが、上部水域には影響を与えない旨の条項が含まれている。なお、署名前に両国は「地域の安定の維持とホルムズ海峡の通航の自由の確保を目指す協定を共に希望する」旨を表明した共同コミュニケを発している¹⁴⁾。

オマーン代表 Al-Jamali は、1974年7月10日の第3次国連海洋法会議第2会期(カラカス)総会第36回会合において、国際海峡に関して次のような発言を行っている¹⁵⁾。「海峡は領海の一部であるから特別のレジームの下におくべきではない。沿岸国によって作成された規制は遵守されるべきである。1973年の海底委員会に提出されたキプロス等8か国による『国際航行に使用されている海峡を含む領海の航行に関する条草案』(国際海峡での無害通航を認め、軍艦の通航につき沿岸国は事前通告又は許可を要求できるとの内容を有する)を支持する。」

同月22日にオマーンはマレーシア、モロッコ、イエメンとともに、「国際航行に使用されている海峡を含む領海の航行に関する条草案」(全23条からなる)を提出した¹⁶⁾。沿岸国の権利を強く打ち出しているのが特徴的であり、例えば第1部「領海の無害通航の権利」では、軍艦の通航については、沿岸国は事前通告又は許可を要求できる(同草案第15条3項)、指定されたシーレーンを通航するよう要求できる(同草案第16条)と規定している。第2部「国際航行に使用されている海峡の無害通航の権利」(同草案第

20条～第23条)は次のように規定する。

第20条(海峡)「これらの条項は、国際航行に使用されておりかつ一国又は二か国以上の領海の一部を構成するすべての海峡に適用される。」

第21条(無害通航の権利)「第22条に従うことを条件として、海峡を通過する外国船舶の通航は第1部に含まれる規則によって規律される。」

第22条(沿岸国の特別の義務)「1. 外国商船による海峡の通航は、無害であると推定される(*shall be presumed to be innocent*)。2. 外国船舶による海峡の無害通航は停止してはならない。3. 沿岸国は海峡において領海を通過する外国船舶の無害通航を妨害してはならず、迅速な通航を確保するためあらゆる努力をしなければならない。とりわけ、ある特定国の船舶又はある特定国への、ある特定国からの若しくはある特定国のための貨客を運送する船舶を、形式的に又は事実上、差別してはならない。4. 沿岸国は、海峡の航行経路に当該海峡を航行する船舶の通航を妨害しうるいかなる種類の設備、構造物又は装置をも設置してはならない。沿岸国は、海峡における航行上のあらゆる障害及び危険のうち知っているものを、適切に公表しなければならない。」

第23条(沿岸国の特別の権利)「沿岸国は、海峡における航行上の施設の設置及び維持のため関係諸国及び適当な国際組織の協力を求めることができる。」

同日の第2委員会第14回会合においてオマーン代表 Suleiman は、同草案第2部につき、①同草案第20条は国際司法裁判所「コルフ海峡事件」判決によって定義された海峡をカバーするものであり、歴史的に国際航行に使用されていない海峡には適用されない、②同草案第22条は外国の商船の無害通航が推定されるとしたことが新しい考え方である

14) Jonathan I. Charney & Lewis M. Alexander (eds.), *International Maritime Boundaries*, vol.II (1993), pp.1503-1510.

15) A/CONF.62/SR.36, in *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol.I (1975), p.152; *The Law of the Sea: Straits Used for International Navigation: Legislative History of Part III of the United Nations Convention on the Law of the Sea*, Vol.II (1992), p.10.

16) A/CONF.62/C.2/L.16, in *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol.III, pp.192-195. マレーシアはマラッカ海峡、イエメンはバベルマンドブ海峡、モロッコはジブラルタル海峡に面している。

が、これは商船が人類に対する国際的責務と発展の道具となる国際貿易における重要な役割を果たしたことが認められるゆえ正当化される、と指摘した¹⁷⁾。

オマーンは、1981年2月10日の「領海、大陸棚及び排他的経済水域に関する国王勅令」第1条において、「オマーン国は、国際海峡を通航する他国の船舶及び航空機の無害通航の原則並びに関連する同国の法令に合致して、領海、領空並びに領海の海底及びその下に対する完全な主権を行使する」と規定している¹⁸⁾。

オマーンは、1983年7月1日、国連海洋法条約署名時に次の解釈宣言を行っている¹⁹⁾。「本条約第19条、第25条、第34条、第38条、第45条の諸規定の適用は、沿岸国が自らの平和及び安全の利益を保護するために必要な適当な措置をとることを妨げるものではないというのが、オマーン国政府の理解である。」²⁰⁾

オマーンは、さらに、1989年8月17日、国連海洋法条約批准時に次の解釈宣言を行っている²¹⁾。

「領海に関する宣言1: 1. オマーン国は1981年2月10日の勅令15/81第2条に従って、自国の領海が基線の最も近接した地点から計測して海の方に12カイリに及ぶことを決定する。2. オマーン国は、関連する国内法令に従いまた無害通航の原則に関する本条

約の規定に合致して、領海とその上空及び地下に対する完全な主権を行使する。

オマーン領水を通航する軍艦の通航に関する宣言2: 無害通航は、事前の許可の下に、オマーン領水を通航する軍艦に対して保障される。このことは潜水艦に対しても、海面上を通航し自国の旗を掲げることを条件として、適用される。

オマーン領水を通航する原子力船等の通航に関する宣言3: 外国の原子力船及び核物資又は健康・環境に本質的に危険・有害な他の物質を運搬する船舶に関しては、事前許可の下での無害通航権が、軍艦か否かを問わず認められる。この権利は、海面上を通航し自国の旗を掲げることを条件として、同様の潜水艦にも保証される。

(接続水域に関する宣言4, 排他的経済水域に関する宣言5, 大陸棚に関する宣言6は省略。)

本条約の下での紛争の解決のために選択される手続に関する宣言7: 本条約第287条に従って、オマーン国は、本条約の解釈又は適用に関する他国との間に生じるいかなる紛争の解決についても、附属書VIによって設立される国際海洋法裁判所及び国際司法裁判所の管轄権を受諾することを宣言する。」

イランは、1974年の第3次国連海洋法会議第2会期(カラカス)において、国際海峡に関して次のような発言を行っている²²⁾。

17) A/CONF.62/C.2/SR.14, in *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol.II, p.136.

18) *The Law of the Sea: Current Developments in State Practice* (1987), pp.78-79.

19) *Law of the Sea Bulletin*, vol.25 (1994), p.33.

20) Said Mahmoudi, "Passage of Warships through the Strait of Hormuz", *Marine Policy*, vol.15, iss.5 (1991), pp.345-346 は、オマーンが第45条(無害通航の制度が適用される特別の海峡に適用される規定)に言及した理由として、①同条をホルムズ海峡に適用しようとしたことと、②領海における安全の保護のための必要な措置をとる権利を留保しようとしたことが考えられると述べる。しかし、①については本条が現実に対象とした海峡はアカバ湾及びチラン海峡であるためホルムズ海峡を対象に含めるのは無理があることを、②については保護措置の対象となる領海は海峡を形成する領海とは区別された通常の領海であるためこれも無理があることを指摘する。

21) *Law of the Sea Bulletin*, vol.25 (1994), pp.16-18.

22) 1974年7月22日の第2会期第2委員会第11回会合におけるイラン代表 Kazemi の発言。A/CONF.62/C.2/SR.11, in *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol.II, pp.123-124. 但し、Kazemi は同月1日の第2会期総会第23回会合において、「満足いく解決は領海の法的性質を否定することなく達成できるかもしれない。外国船舶の自由通航を保障しながらも沿岸国の安全、海洋環境の保護及び海の回廊を通る船舶の通航規制といった問題を勘案した規則が編み出されよう」と述べている。A/CONF.62/SR.23, in *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol.I, p.72. この立場は事前許可制を主張し続けるオマーンの立場よりも柔軟であったが、その理由として、Mahmoudi, *supra* note 20, pp.343-344 は、軍艦が実際にはオマーンの領海を通航していたことを挙げる。

「海峡の通航に関するルールは既存のルール（特に領海条約）に基づくべきである。領海幅は海峡を通過する船舶の実際の航行に影響しない。さらに少なくとも平時においては、沿岸国は国際航行に使用される海峡の通航にめったに規制を課していない。それゆえ、海峡に関する草案は沿岸国の領海に及ぼす主権の性質及び範囲を勘案すべきであり、その安全と秩序を害してはならない。また、国際貿易・通信の利益のために沿岸国の主権に対する一定の例外はありうるものの、海峡を包含する領海の地位を変更すべきではない。」

イランは、1982年12月10日、国連海洋法条約の署名時に次の解釈宣言（同国の表現では了解宣言）を行っている²³⁾（なお、イランは今日まで同条約を批准していない）。

「イラン・イスラム共和国の了解は次の通りである。

(1) 一般的適用及び立法的性質という本条約の意図された性格にもかかわらず、諸条項のいくつかは必ずしも義務的性質を有するとみなされる既存の慣習又は確立された慣行（実行）を法典化することを意図しない、対価（quid-pro-quo）の産物にすぎない。それゆえ、本条約の締約国のみがそれによって創出される契約的権利から利益を受けることは当然でありまた条約法条約第34条に調和する。上記の考慮に該当するのは特に次のものである（これらに限定される訳ではない）。

- ・ 国際的航海のために使用される海峡の通過通航権（第3部第2節第38条）
- ・ 『排他的経済水域』の概念（第5部）
- ・ 国際海底区域及び『人類の共同遺産』に関するすべての問題（第11部）

(2) 慣習国際法の観点から、第21条の条項は、第19条（無害通航の意味に関する）及び第25条（沿岸国の保護権に関する）と合わせて読むと、自国の安全保障上の利益を保

護するため、とりわけ領海の無害通航権を行使しようとする軍艦に対する事前許可の要件に関する国内法令の採択を含む措置をとる沿岸国の権利を（黙示的とはいえ）承認している。

(5) 閉鎖海及び半閉鎖海に位置する小島であって、人の居住又は独自の経済的生活を潜在的に維持できるが気候条件、資源の制約又は他の制約ゆえにこれまで開発されてこなかったものは、『島の制度』に関する第121条2項の条項に該当し、それゆえ関係する沿岸諸国の海域の境界画定において完全な効果を有する。²⁴⁾

なお、同宣言においてイランは、「第287条に基づく国際裁判の手續を受け入れない」旨を宣言している。

1993年5月2日、イランは「ペルシャ湾及びオマーン海におけるイラン・イスラム共和国の海域に関する法律」を制定している²⁵⁾。全23条からなる同法は、第1部「領海」（第1条～第11条）、第2部「接続水域」（第12条～第13条）、第3部「排他的経済水域及び大陸棚」（第14条～第21条）、第4部「最終条項」（第22条～第23条）から構成されている。ホルムズ海峡に直接かかわる第1部「領海」については、次のように規定する。

第1条（主権）「イラン・イスラム共和国の主権は、その陸域、内水並びにペルシャ湾、ホルムズ海峡及びオマーン海にあるイランの島嶼を超えて、領海として説明される基線に隣接する帯状の海域に及ぶ。主権は、領海上空並びに領海の海底及びその下に及ぶ。」

第2条（領海の限界）「領海の幅は基線から測定して12カイリである。1カイリは1852メートルである。イランに属する島は、領海の内外にあるものを問わず、本法に従って、それ自身の領海を有する。」

第3条（基線）「ペルシャ湾及びオマーン海においては、領海の幅を測定する基線は閣

23) *Law of the Sea Bulletin*, vol.25 (1994), pp.29-30.

24) この宣言から明らかなこととして、Mahmoudi, *supra* note 20, p.345は、①イランは原則としてこの通過通航権を承認している、②イランは通過通航は国際法の漸進的発達にすぎないと考えている、③イランは通過通航（拡張された領海）と国連海洋法条約上の他の法体制（排他的経済水域や深海底）とのバランスを十分意識している、とする。しかしながら、①③につきそこまでpositiveな評価を与えられるか疑問である。

25) *Law of the Sea Bulletin*, vol.24 (1993), pp.10-15.

僚理事会により 1973 年 7 月 22 日に決定されたデクレ No.2/250-67 による。他の地域及び島嶼においては、沿岸の低潮線が基線となる。領海の基線の陸側の水域及びイランに属する島の間水域（島の間距離が 24 カイリを超えない場合）は、イラン・イスラム共和国の内水を形成しその主権に服する。」

第 4 条（境界画定）「イランの領海が向かい合っているか又は隣接する海岸を有する国の領海と重複しているあらゆる場合には、イランの領海と当該国の領海の分割線は、両国で別途合意される場合を除き、そのあらゆる地点が両国の基線の最も近い点から等距離である中間線とする。」

第 5 条（無害通航）「外国船舶の通航は、第 9 条において規定される場合を除き、イラン・イスラム共和国の良き秩序、平和及び安全を害しない限り、無害通航の原則に従う。通航は、不可抗力の場合を除き、継続的かつ迅速になされなければならない。」

第 6 条（無害通航の要件）「外国船舶の通航は、当該外国船舶が次のいずれかの活動に従事する場合には、無害とはみなされず、関連する民事及び刑事の法令に従うものとする。

- (a) 武力による威嚇又は武力の行使であって、イラン・イスラム共和国の主権、領土保全若しくは政治的独立に反するもの又は国際法の諸原則に違反する他のあらゆる方法によるもの
- (b) 兵器（種類のいかなを問わない）を用いる訓練又は演習
- (c) イラン・イスラム共和国の国家安全保障、防衛又は経済的利益を害することとなるような情報の収集を目的とする行為
- (d) イラン・イスラム共和国の国家安全保障、防衛又は経済的利益に影響を与えることを目的とする宣伝行為
- (e) 航空機若しくはヘリコプター又は軍事機器若しくは軍事要員の他の船舶若しくは海岸への発着又は積込み
- (f) イラン・イスラム共和国の法令に反する物品、通貨又は人の積込み又は積卸し
- (g) イラン・イスラム共和国の規則及び規制に反する海洋環境の汚染行為

(h) 漁業又は海洋資源の利用行為

(i) 科学的調査、海図製作及び震動による探査又はサンプル活動

(j) イラン・イスラム共和国の通信系又は他の施設若しくは装置への妨害

(k) 通航に直接の関連を有しないその他の活動」

第 7 条（補足的な法令）「イラン・イスラム共和国は、自国の安全保障上の利益及び無害通航の適切な実施の保護のために必要な他の規則を採択する。」

第 8 条（無害通航の停止）「イラン・イスラム共和国は、自国の高度の安全保障上の利益により鼓舞されまた自国の安全を防衛するため、自国の領海の一部において無害通航を停止することができる。」

第 9 条（無害通航の例外）「軍艦、潜水艦、原子力船又は核物質若しくはその他の本質的に危険若しくは環境に有害な物質を運搬する他の浮遊物体若しくは船舶は、領海の通航には、イラン・イスラム共和国の関連する当局の事前の許可に服する。潜水艦は海面上を航行し、自国の旗を掲げなければならない。」

第 10 条（刑事裁判権）「次の場合においては、領海を通航する船舶上でなされたあらゆる犯罪に関する捜査、訴追及び処罰は、イラン・イスラム共和国の管轄権に服する。

- (a) 犯罪の結果がイラン・イスラム共和国に及ぶ場合
- (b) 犯罪が同国の平和及び秩序又は領海の公序を乱す性質のものである場合
- (c) 当該船舶の船長又は旗国の外交官若しくは領事官が援助及び捜査を要請する場合
- (d) 当該捜査及び訴追が麻薬又は向精神薬の不正取引を防止するために必要である場合」

第 11 条（民事裁判権）「イラン・イスラム共和国の権限のある当局は、次の場合には、差押命令又は裁判所の判決を執行するために船舶及び乗組員を停止、航路変更又は留置することができる。

- (a) 当該船舶がイランの内水から出た後、領海を通航している場合
- (b) 当該船舶がイランの領海に停泊している場合
- (c) 当該船舶が領海を通航している場合。但

し、差押命令又は裁判所の判決の淵源が当該船舶自体の民事責任から生じた義務又は要件に存する場合に限る。」

なお、同法第3部（排他的経済水域及び大陸棚、第14条～第21条）のうち、第16条（禁止活動）においては、「外国の軍事活動及び軍事演習、情報収集並びに排他的経済水域及び大陸棚におけるイラン・イスラム共和国の権利及び利益と両立しない他の活動は、禁止される」と規定する。

Ⅲ. イランの言動に対する主要諸国の反応

上記のイランの言動に対して、米国は以下のような反応を示している。

まず、1982年12月の国連海洋法条約署名時になされたイランによる解釈宣言に対して米国は、国連海洋法会議において次の発言を行っている²⁶⁾。「(イラン等の)少数のスピーカーが通過通航は本会議で採択された条約において反映された『新しい』権利であると主張した。しかしそれとは逆に、長期にわたる国際慣行が、国際航行に使用される海峡を通航するすべての国家の権利を裏付けている。さらに、これらの権利は国際法上、十分に確立されている。これらの航海及び上空通過の自由の継続的な行使はある国家に対してその同意なしに否定することはできない。」

1987年4月30日のイラン側からの外交通牒に対する返答として、同年8月17日、米国はアルジェリア（外交関係断絶後のイランの利益保護国）に対してイラン外務省に次の内容を伝えるように要請した²⁷⁾。

「米国は、国連海洋法条約に規定されている国際航行に使用されている海峡の通過通航の権利が契約的な権利であって既存の慣習又は確立された慣行の法典化ではないという主

張を否認する。同条約に反映されている通過通航の体制は、長期にわたる慣習の実行に明確に基づくものであって、すべての国家（同条約に署名・批准したか否かを問わず）の間の権利及び利益のバランスを反映したものである。同様に、米国は、国際航行に使用されている海峡の通過通航の権利の船舶による合法的な行使に干渉するイランの権利を否認する。」

1993年のイラン法（「ペルシャ湾及びオマーン海におけるイラン・イスラム共和国の海域に関する法律」）制定に対しては、米国は1994年1月11日に抗議を行っている²⁸⁾。抗議内容は多岐にわたるが、ここでは、①同法第7条は国際法（特に国連海洋法条約第21条、第24条）の下で容認されている以上の権利を付与することはできない、②同法第8条は領海の無害通航の停止は一時的であって適当な方法で公表された後においてのみ効力を有するとの要件を取り除くことはできない、③同法第9条の事前許可の要件は国連海洋法条約に基礎を有しないものであり、米国はすべての船舶の無害通航の権利の行使に当該要件を課す試みを国際法違反として否認し続ける、という3点のみを指摘しておきたい。これに対してイランは、国連海洋法条約の規定の多くは発効後に締約国のみを拘束するにすぎない契約的なものである、多くの国家が同条約と両立しない国内法を制定していること自体が確固たる慣行が形成されたとはいえない兆候であるとの前提の下に反論を行っている²⁹⁾。

さらに、このイラン法に対しては、EU（ドイツが代表）、サウジアラビア、アラブ首長国連邦、クウェート、カタール、バーレーンが国際法違反であるとして抗議・異議申立を行っている³⁰⁾。EUは、「同法はとりわけ、国連海洋法条約第5条、第7条、第19条、

26) *Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea*, vol.XVII, p.244; J. Ashley Roach & Robert W. Smith, *United States Responses to Excessive Maritime Claims*, 2d ed. (1996), pp.309-310.

27) *Ibid.*, p.312; *The Law of the Sea: Practice of States at the Time of Entry into Force of the United Nations Convention on the Law of the Sea* (1994), p.91.

28) *Law of the Sea Bulletin*, vol.25 (1994), pp.101-103.

29) *Law of the Sea Bulletin*, vol.26 (1994), pp.35-38.

30) Allen, *supra* note 3, pp.342-344.

第56条, 第58条, 第78条に違反する」とする³¹⁾。サウジアラビアは、「同法に基づき行使される国際法又は国際慣行に違反した管轄権, 権能又は実行, 及び, 同法に基づくホルムズ海峡の通航を含むGulf (ペルシャ (アラビア) 湾) 及びオマーン海における国際通航へのいかなる規制又は賦課をも, 承認又は了解することを拒否する」とする³²⁾。アラブ首長国連邦も、「同法の規定は国際法と両立せず, ホルムズ海峡の通過通航を含むGulf (ペルシャ (アラビア) 湾) の航行を阻害する」とする³³⁾。クウェートは, イランがその海洋の境界画定を行う権利自体には異議を唱えないとしつつも, 自国は国連海洋法条約の諸規定に反するイラン法には拘束されないとする³⁴⁾。カタールは, 同法に対して以下の批判を展開する³⁵⁾。①イランの海岸には直線基線の採用を正当化する地理的現象がないため, 慣習国際法及び国連海洋法条約に違反する, ②島の間水域 (島の間の距離が24カイリを超えない場合) が内水になるとの規定は, 明らかに海洋法に違反する, ③同法第6条(g)は, 国連海洋法条約第19条2項(h)とは違背する, ④同法第7条は, 国連海洋法条約第21条4項で規定されているよりもイランに広範な権利を付与するものではない, ⑤同法第9条で要求していることには国連海洋法条約上, 根拠がなく, カタールは無害通航権に対するそのような規制を拒否する。バーレーンは, 国際法及び国際慣行, とりわけ国連海洋法条約の要件と一致しない同法の

部分を認めないとする³⁶⁾。これらの抗議・異議申立に対して, イランは反論を行っている³⁷⁾。

IV. 省察

ホルムズ海峡は国際海峡 (即ち, 国連海洋法条約第37条にいう「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」) に該当すると解せられる³⁸⁾。それゆえ, あらゆる外国船舶³⁹⁾に対して通過通航権 (同条約第38条) が認められ, 通過通航は停止してはならない (同条約第44条)。このことは結論としては正しいとしても, 外交の現実の中で国際法を考える必要がある以上, そう言うだけで済ますことはできないであろう。これに関連して, 以下の諸点を指摘しておきたい。

第1に, 無害通航に該当しない場合を列挙した1993年イラン法第6条と国連海洋法条約第19条2項との対応関係について。前者は, 後者とは次の点において異なっている。①後者(a)にある「国際連合憲章に規定する」という文言が, 前者(a)ではなくなっている。②後者(c)(d)にある「防衛又は安全」という文言が前者(c)(d)では「国家安全保障, 防衛又は経済的利益」となっている。③前者(e)では後者(e)に比べて「ヘリコプター」が追加され, また, 「軍事要員の他の船舶若しくは海岸への」という文言が追加さ

31) *Law of the Sea Bulletin*, vol.30 (1996), pp.60-61.

32) A/50/1028, annex, in *Law of the Sea Bulletin*, vol.32 (1996), p.90.

33) A/50/1033, in *ibid.*, p.91.

34) A/50/1029, in *ibid.*, p.88.

35) A/50/1034, annex, in *ibid.*, pp.89-90.

36) A/51/659, in *Law of the Sea Bulletin*, vol.33 (1997), p.83.

37) EUに対して *Law of the Sea Bulletin*, vol.31 (1996), pp.37-38. サウジアラビアに対して A/51/545, in *Law of the Sea Bulletin*, vol.33 (1997), pp.86-87. アラブ首長国連邦に対して A/51/547, in *ibid.*, p.89. クウェートに対して A/51/544, in *ibid.*, p.86. カタールに対して A/51/546, in *ibid.*, pp.87-88.

38) 小松一郎『実践国際法』(信山社, 2011年) 118頁注19は, 国連海洋法条約は, 通過通航制度が適用される「国際海峡」を, ①公海又は排他的経済水域を相互に結ぶという「地理的基準」及び②国際航行に使用されている「使用基準」という加重的な基準で定義しているとし, ②については, 将来の使用と可能性ではなく, 実際の使用実績が確立していることが要件と一般に解されているとする。ホルムズ海峡については, タンカーをはじめとする諸国の船舶の使用実績という「使用基準」を十分満たしている。「地理的基準」も満たしているが, 後述するようにペルシャ (アラビア) 湾という (半) 閉鎖海をどう考えるかという問題がさらに存在する。

39) 軍艦を含むと解するのが文言上も自然であり, *travaux préparatoire* (同条の起草過程) においても軍艦を含むとの理解が一般的であった (Jia, *supra* note 11, pp.138-139)。

れている。また、「軍事機器の発着又は積込み」については後者では(f)にあるが、前者では(e)にまとめられている。④後者(g)では、「沿岸国の通関上、財政上、出入国管理上又は衛生上の法令」となっているが、前者(f)では単に「イラン・イスラム共和国の法令」となっており、国内法令の範囲限定がなされていない。⑤後者(h)では、「この条約に違反する故意のかつ重大な汚染行為」となっているのに対して、前者(g)では、国内法令違反であれば国連海洋法条約違反でなくても対象となり、また「故意のかつ重大な」という要件がはずされている。⑥後者(i)では「漁獲活動」であるのに対して、前者(h)では「海洋資源の利用行為」が加えられている。⑦後者(j)では「調査活動又は測量活動の実施」となっているのに対して、前者(i)では「科学的調査、海図製作及び震動による探査又はサンプル活動」とより具体的に記述されている。⑧後者(k)では「妨害を目的とする行為」となっているのに対して、前者(j)では「妨害」となっており、範囲がより限定されている。このように概して、国連海洋法条約で明示されている場合よりも広く「無害ではない場合」の範囲をイラン法では規定していることが特徴として指摘できる。

第2に、無害通航と通過通航の相違について。両者の実際上の主要な相違は、①潜水艦その他の水中航行機器は、領海においては、海面上を航行し、かつ、その旗を掲げなければならない(国連海洋法条約第20条)のに対して、国際海峡においては、海面上を航行

する必要がなく海中を航行してよい、②領海の上空は領空であるため、外国航空機は沿岸国の許可なしに飛行することはできず、もし飛行すると領空侵犯という国際法違反となってしまうのに対して、国際海峡においては、航空機に上空通過の自由が認められる(同条約第38条2項)、という点にあると指摘でき、これだけを見ると船舶の航行自体については大差がないように見えるが、③軍艦が外国領海において無害通航権を有するか、沿岸国の事前通告又は事前許可の下に服せしめられるかについては見解の対立がある⁴⁰⁾のに対して、国際化された海域である国際海峡においては後者の見解をとることは一層困難となる⁴¹⁾という差異があり、また、④次にみるように、対抗措置の射程範囲について基本的な差異があると考えられる。もともと、③に関連して、Mahmoudiは、前述の1991年の論文において、イランとオマーンは(公式の立場とは裏腹に)外国軍艦によるホルムズ海峡の実際の通航に対して正式に抗議をしたことがないと指摘する⁴²⁾ため、この時点までに同海峡の軍艦通航につき両国による黙認が成立したとの立論を展開することも不可能ではないかもしれない。

第3に、対抗措置として無害通航を否定できるかという問題について。外国船舶の旗国が沿岸国に対して国際法違反を犯した場合には、被害国たる沿岸国は対抗措置として当該船舶の無害通航権を否定できるのであろうか。これを否定する見解はあるものの⁴³⁾、領海における外国船舶の無害通航を認めるこ

40) 我が国は、軍艦も領海において無害通航権を有するが核搭載艦の通航は無害通航とは認められないとの立場をとっている。

41) 国際司法裁判所「コルフ海峡事件」判決は、「国家は平時において、自国の軍艦を国際航行のため公海の2つの部分を結ぶ海峡を沿岸国の事前の許可なしに通航させる権利を、当該通航が無害である限り、有する」旨、判示した(The Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), ICJ Reports 1949, p.28)。

42) Mahmoudi, *supra* note 20, p.346.

43) Omer Yousif Elagab, *The Legality of Non-Forcible Counter-Measures in International Law* (1988), p.114は、次のような議論を展開する。①領海条約第16条3項及び国連海洋法条約第25条3項から引き出される推論として、沿岸国は領海における外国船舶の無害通航を阻害することはできない(自国の安全のために一時的に当該通航を停止することは認められる)。②海洋法は外交関係法同様の独自の特徴を有するシステムであるため、無害通航の原則と外交関係を規律する原則との間にはアナロジーが作用し、それゆえこのシステムの中に対抗措置のレジームを導入することは適切ではない。③相互主義の抑止効果が外交関係法同様、海洋の通航についても存在する。おそらくその要因ゆえ、対抗措置として無害通航が停止された国家実行は存在しない。④沿岸国の行動の自由によって課された制限の結果生じうる不正義を除去するため、沿岸国は国際法違反を犯した旗国に対して別分野での対抗措置をとることは認められる。なお、海上での武力紛争に適用される国際法に関するサンレモ・マニュアルのバ

とが「一般国際法の強行規範に基づくその他の義務」(国家責任条文第50条1項(d))とまでは断言できず、そうである以上、対抗措置の法的可能性はアプリアリには排除できないと言わざるを得ない。これに対して、国家領域ではなく国際化された海域である国際海峡においては、そのような対抗措置の可能性はあらかじめ排除されることになる(国連海洋法条約第44条は、海峡沿岸国は通過通航を妨害してはならない旨、規定する)⁴⁴⁾。ホルムズ海峡については、イラン及びオマーンは同海峡を国際海峡とは認めず領海だと主張しているため、例えば、イランが「欧米諸国の国際法違反に対する対抗措置として、欧米諸国を旗国とする船舶のホルムズ海峡の無害通航を否定することは正当化される」と主張する可能性はありえよう⁴⁵⁾。

イラン・イラク戦争の際には、イラクを支援したとしてクウェートがイランにより報復的措置(retaliation)の標的とされたため、クウェートは1987年3月に11艘の自国船籍のタンカーを米国船籍に移したという先例がある⁴⁶⁾。もっとも、このような船籍変更や便宜置籍船にも対抗するため、イランは、欧

米企業が実質所有する船舶については、旗国如何にかかわらず、当該船舶のイラン領海(ホルムズ海峡)の無害通航を否定すると主張するかもしれない。

第4に、イラン及びオマーンによる共同パトロールについて。両国は1974年及び1977年にホルムズ海峡の共同パトロールについて合意した⁴⁷⁾が、その後、1979年のイラン革命後には共同パトロールは行われていない。同じイスラム諸国とはいっても外交上のスタンスを大きく異にする両国が共同パトロールを実施することは今後とも困難であろう。

第5に、衝突事故防止協定の必要性について。Caffioは、米国等の軍艦がホルムズ海峡を通航する際に生じかねない「衝突」を回避するため、米ソ公海事故防止協定⁴⁸⁾(INCSEA, 1972年)にならって衝突事故防止協定が締結されるべきであると提案し、同海峡の主要な利害関係国である米国、日本、EUの積極的な役割が望まれる旨、指摘している⁴⁹⁾。INCSEAは公海上及びその上空における事故防止のために、航行規則の遵守、船舶のとるべき措置、航空機のとるべき措置、信号・点灯、通告・通知、情報交換等につき

ラグラフ33は、国連海洋法条約第45条1項に該当する海峡(同項(a)は例えばメッシナ海峡を、(b)は例えばアカバ湾などを対象にしていると考えられる(小田滋『注解国連海洋法条約 上巻』(有斐閣, 1985年)157頁)。ホルムズ海峡は同項に該当する海峡とは考えられない)につき、「国際法によって一定の国際海峡において認められる停止されない無害通航権は、武力紛争時においても停止されてはならない」と規定する(Louise Doswald-Beck (ed.), *San Remo Manual on International Law Applicable to Armed Conflicts at Sea* (1995), p.108, 人道法国際研究所(竹本正幸監訳)『海上武力紛争法サンレモ・マニュアル 解説書』(東信堂, 1997年)65頁)。同解説書の趣旨は、次注で指摘するパラグラフ27と合わせて考えると、同条約第37条の海峡についても沿岸国の権限がより強い同条約第45条1項の海峡についても、平時であるか武力紛争時であるかを問わず、通過通航権と無害通航権がそれぞれ認められ続けるということであると解することができる。

44) なお、海上での武力紛争に適用される国際法に関するサンレモ・マニュアルのパラグラフ27は、「平時において国際海峡に適用される通過通航権は、武力紛争時においても適用され続ける」旨、パラグラフ89は、「国際海峡における通過通航は、安全かつ便利な代替航路が提供されない限り阻害してはならない」旨、規定する(Doswald-Beck (ed.), *supra* note 43, pp.105, 174; 人道法国際研究所(竹本監訳)・前掲書(注43)61, 150頁)。いうまでもなくホルムズ海峡には「安全かつ便利な代替航路」はない。

45) 但し、この立論がたとえ成立するとしても封鎖が可能な海域はイランが領海だと主張する海域に限定される。分離通航帯はオマーン側にあるため、この立論に基づく分離通航帯自体の封鎖は無理であろう。

46) このような船籍変更(reflagging)をめぐる諸問題につき、Myron H. Nordquist & Margaret G. Wachenfeld, "Legal Aspects of Reflagging Kuwaiti Tankers and Laying of Mines in the Persian Gulf", *German Yearbook of International Law*, vol.31 (1988), pp.138-164.

47) R. K. Ramazani, *The Persian Gulf and the Strait of Hormuz* (1979), pp.140-142.

48) 和訳については、藤田久一＝浅田正彦編『軍縮条約・資料集(第3版)』(有信堂高文社, 2009年)329-330頁参照。

49) Fabio Caffio, "Lo Stretto di Hormuz e le minacce al regime internazionale di transito", in Norman A. Martínez Gutiérrez (ed.), *Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard* (2010), pp.205, 215.

規定するものであるが、必要な変更を加えて、オマーン・イラン両沿岸国と主要関係国が中心となってホルムズ海峡事故防止協定を早急に制定することは、同海峡が衝突事故等から使用できなくなることから生じる甚大なパニックの可能性を小さくするという点で極めて重要かつ有益であろう⁵⁰⁾。もっとも、次に見るペルシャ湾の閉鎖海・半閉鎖海としての性質を重視する立場からは、このような協定の締約国はペルシャ湾の沿岸諸国に限定したほうが現実的かもしれない⁵¹⁾。

第6に、閉鎖海・半閉鎖海としてのペルシャ湾の法的地位がホルムズ海峡の通航にどう影響するか(しないか)について⁵²⁾。1974年の国連海洋法会議第2委員会の討議では、ペルシャ湾は12の閉鎖海・半閉鎖海の1つに挙げられている⁵³⁾。国連海洋法条約第9部の規定は、第122条の定義規定及び第123条の海洋生物資源の管理・保存・探査・開発や海洋環境の保護・保全についての国際協力の規定しかなく、船舶の通航に直接関連する規定はない。他方、イランは、同委員会の同年の第38回会合において、ペルシャ湾、バルト海、黒海を半閉鎖海(semi-enclosed sea)の例として挙げた上で、ペルシャ湾の沿岸諸国の船舶にはホルムズ海峡の通航の自由があるのに対して、他の諸国の船舶にはペルシャ湾内の港への寄港目的の場合のみ航行が認められる旨、指摘した⁵⁴⁾。また、イランは、同委員会の同年の第43回会

合では、閉鎖海(enclosed sea)と密閉海(closed sea)との区別を重視して、前者は、後者(カスピ海やアラル海など)のように外洋への出口が全くない完全な密閉海ではなく、ペルシャ湾やバルト海のように少なくとも1つの海洋への出口を有する水域である旨、指摘した⁵⁵⁾。カスピ海のように完全に外洋と遮断された水域であれば、沿岸国の船舶のみが通航できるとすることは合理的であり、実際、カスピ海における船舶の通航はそう限定されている⁵⁶⁾が、これに対して、特に外国船舶の通航制限規定のない閉鎖海・半閉鎖海一般については、イランの主張がどこまで通用するか疑問である。

第7に、ホルムズ海峡において米国等の外国軍艦は通過通航権を有するが、国連海洋法条約第39条1項の諸要件、とりわけ、(b)「武力による威嚇又は武力の行使であって、海峡沿岸国の主権、領土保全若しくは政治的独立に対するもの又はその他の国際連合憲章に規定する国際法の諸原則に違反する方法によるものを差し控えること」を遵守する必要がある⁵⁷⁾。他方、一方の海峡沿岸国であるイランが同海峡周辺で軍事演習を行うこと自体は禁止されてはいないとしても、他方の海峡沿岸国オマーンとの関係で同項(b)を遵守する必要があると同時に、「通過通航を妨害してはならず、また、海峡内における航行上又はその上空における飛行上の危険で自国が知っているものを適当に公表する」(同条約第44

50) 理想論を言えば、さらに、海峡沿岸国であるオマーン、イラン両国及び主要な同海峡利用諸国を当事国とする条約において、ホルムズ海峡が国連海洋法条約上の国際海峡であること及び同海峡は常時通航可能であることを確認することが望ましいが、イランの現在のスタンスからは近い将来にはこれは困難であろう。

51) S. H. Amin, "The Regime of International Straits: Legal Implications for the Strait of Hormus", *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol.12 (1981), pp.402-403 では、湾岸諸国間での地域的協定においてホルムズ海峡の自由通航を規定すべきとの Al-Awadhi の 1977 年の提案を紹介している。

52) 半閉鎖海としてのペルシャ湾につき、Shapour S. Milan, "The Legal Status of the Persian Gulf as a Semi-Enclosed Sea", *Archiv des Völkerrechts*, vol.25 (1987), pp.92-105.

53) Satya N. Nandan & Shabtai Rosenne (eds.), *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary*, Vol.III (1995), p.348, note 1. ちなみに、他の 11 の海域は、アンダマン海、バルト海、黒海、カリブ海、セレベス海、東シナ海、地中海、紅海、日本海、オホーツク海、南シナ海である。

54) Ramazani, *supra* note 47, p.83.

55) Nandan & Rosenne (eds.), *supra* note 53, pp.348-349.

56) 拙稿 "Oil and Gas in the Caspian Sea and International Law", in N. Ando, et al. (eds.), *Liber Amicorum Judge Shigeru Oda*, vol.2 (2002), pp.1103-1114.

57) Jia, *supra* note 13, p.150 は、国連海洋法条約第 38 条 3 項が通過通航に含まれない活動に何が該当するかにつき沈黙しているゆえ、同条約第 39 条 1 項の違反は通過通航に影響しないものの、同項 (b) の違反に対しては、海峡沿岸国は自衛権を行使しようと指摘する。

条) ことが義務となる。

第8に、懸念されるイランによるホルムズ海峡のいわゆる封鎖について。封鎖の具体的内容は想像の域を出ないものの、①地对艦ミサイルや軍艦による外国船舶の通航阻止及び②水雷敷設が主要形態であると考えられる。いずれも、前述のように国際海峡という国際化された水域での外国船舶の通過通航権の阻害・妨害となるゆえ国際法違反となることに加えて、たとえ「ホルムズ海峡が沿岸国の領海である」というイラン及びオマーンの主張を認めるとしても、前述のように分離通航帯はオマーン側(上記の主張に従うとオマーンの領海内)にあるため、「領域主権の侵害である」としてオマーンから抗議を受けることになる⁵⁸⁾。なお、自国領海内に水雷を敷設することも全く自由という訳ではなく、「人道の基本的考慮」及び「自国領域を他国の権利に反する行為のために使用されることを知りながら許可しない義務」ゆえ事前通告

が必要であること、領海内での水雷の爆発により生じた損害につき賠償責任を負うことは、国際司法裁判所「コルフ海峡事件」判決において判示されている⁵⁹⁾⁶⁰⁾。

第9に、本稿においては検討できないが、ペルシャ(アラビア)湾内にはイランが物理的支配をしてアラブ首長国連邦との間で領土紛争となっている Abu Musa 島, Greater Tunb 島, Lesser Tunb 島の帰属問題があり、この問題はホルムズ海峡問題を一層不安定化させるおそれがある。

第10に、ホルムズ海峡と我が国のシーレーン防衛との関連について。1983年3月15日の政府見解は、日本国民の生存を確保するため必要不可欠な物資(石油はそれに該当する可能性が十分であろう)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うるとの見解を示している⁶¹⁾。このような広範な自衛権の主張が一般国際法上容認されるかに

58) なお、今回の事態にはおよそあてはまらないが、イランに対する武力攻撃があった場合にこれに対してイランが自衛権の行使としてホルムズ海峡を封鎖することは全面的には禁止されないであろう。細かい議論はここではできないが、冷戦期の1982年に宗谷・津軽・対馬の三海峡封鎖の可能性が議論された際、質問主意書に対する政府答弁書(同年7月10日)は「我が国がいわゆる三海峡封鎖のような実力の行使をすることが認められるのは、あくまでも我が国が自衛権の行使として行う場合に限られる」とした。なお、太平洋戦争の勃発と同時に我が国は、宗谷海峡、津軽海峡を含む12箇所に防御海面を設けた。ソ連の抗議に対して我が国は、1942年3月14日付口上書をもって、太平洋が戦場となっている以上、自国沿岸防護の措置は当然の権利に基づくものであり、宗谷・津軽両海峡には日本海軍の特許によって通航できる途を開いている旨を述べた(外務省欧亜局東欧課作成・竹内桂編・解題『戦時日ソ交渉史 上巻』(ゆまに書房、2006年)378-381頁、油橋重遠『戦時日ソ交渉小史(1941年〜1945年)』(霞ヶ関出版、1974年)42-43頁)。

59) The Corfu Channel Case (United Kingdom v. Albania), ICJ Reports 1949, pp.22-23.

60) なお、戦時国際法(海戦法規)が適用される状況に該当する可能性は一層想定し難いものの、封鎖に関する海戦法規であるロンドン宣言(海戦に関する宣言、1909年、未発効)第1条では、「封鎖は、敵国又は敵国占領地の港及び沿岸に限り実施すべきものとする」と規定しており、イランによるホルムズ海峡の封鎖は「敵国又は敵国占領地の港及び沿岸」という要件を満たさないであろう。

61) 谷川和穂防衛庁長官回答「有事における海上交通の安全確保と外国船舶について」において、日本政府は次のように述べている。「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(原文ママ)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する。」(参議院予算委員会「第98回国会参議院予算委員会会議録第6号」2頁〔谷川和穂発言〕(1983年3月15日))。

については異論もあろう。いずれにせよ、我が国のシーレーン防衛の射程範囲は、航路帯に関しては1000カイリ程度の海域までであり、遠隔地にあるホルムズ海峡自体はその射程範囲外ということになる⁶²⁾。

(なかたに・かずひろ)

62) 「イラン危機へ対処検討 ホルムズ海峡 海自の派遣視野」日本経済新聞朝刊全国版2012年2月16日、2面は、政府はホルムズ海峡の封鎖を想定し、民間船舶の警護や機雷除去のための海上自衛隊派遣を視野に入れ、法制面の検討に入ったとする。