

基本概念から繙く海事法（3）—船舶の「国籍」

2022年11月

池山明義

【Executive Summary】	1
1. 緒言	2
2. 国際法における船舶の国籍	3
(1) 意義	3
(2) 国籍付与の要件及び効果	5
(3) 便宜置籍船の増加と船舶と旗国の「真正な関係」	8
(4) 便宜置籍船の制限からサブスタンダード船の排除へ	11
(5) 残された問題	15
3. 日本法における日本籍船（日本船舶）と外国籍船	17
(1) 日本船舶の要件及び効果	17
(2) 日本法における外国籍船	20
(3) 日本船舶の確保策と準日本船舶	22
4. 私法関係において船舶の国籍が問題となる局面——国際私法	23
5. 結語	25

【Executive Summary】

船舶の国籍や、それを語る際避けて通れない便宜置籍船に関する問題は、歴史的文脈を踏まえて理解する必要があります。

国際法上、船舶の国籍許与の要件は、伝統的には各国が独自に決定でき、唯一の制限は二重国籍不可ということでしたが、第二次世界大戦後に便宜置籍船が増加する中で、旗国（国籍国）と船舶の間に「真正な関係」を求める考えが提唱され、1982年のUNCLOSにも取り入れられています。しかし、その内容を具体化する試みである1986年の国連船舶登録要件条約は、抽象的な要件を定めるに留まり、且つ未発効です。

船舶への国籍許与の効果は、典型的には旗国管轄権に基づく規制に服するという点にあり、便宜置籍船の場合、かつては旗国管轄権の行使が十分でないと危惧されていましたが、既に1970年代から、SOLAS、MAROL、STCW、MLC等の諸条約において、旗国管轄権に基づく規制内容が順次整備される共に、旗国の規制に加えて寄港国を通じた規制（ポートステートコントロール）等も行う手法がとられ、両者により規制を充足しない船舶（サブスタンダード船）の排除が図られるようになっており、便宜置籍船の制限からサブスタンダード船の排除に焦点が移っています。もっとも、船舶の国籍の意味は、旗国の規制に服する点だけにあるのではなく刑事管轄権のような別次元でもありますし、自国籍船を維持することの国益や安全保障上の問題もあります。そのため、実質的に自国船隊に属する船舶の便宜置籍国への流出（Flagging Out）を防ぎ自国籍船数を確保する試みとして、一部の国には第二船籍制度があります。

日本籍船（日本船舶）の要件及び効果は、主として船舶法に規定されています。要件として船舶所有者全員が日本人又は所定の要件を満たす日本法人であることを要求

しています。効果として重要なものに Cabotage 規制がありますが、最近でも、コロナ禍に関連してその例外たる沿岸輸送特許付与の是非が問題となった事例がありました。日本における外国籍船の地位に関しては、本来は開港である限り入港できるのが原則ですが、例外的に入港禁止を認める法令もあります。日本においては、自国籍船(日本船舶)を維持するための試みとして、第二船籍制度はないものの、海上運送法に基づき「日本船舶・船員確保基本方針」が定められており、トン数標準税制と結びついた準日本船舶の認定制度があります。

私法的に船舶の「国籍」が問題となる局面としては、国際私法(準拠法)が考えられ、便宜置籍船の一般化の中で、旗国法をどこまで連結点とするかが問題となっています。明文の法規定がなく学説・裁判例もなお確立していない船舶先取特権の準拠法についても、この点が典型的に表れます。

船舶の国籍に関連した多くの問題は、便宜置籍船に関連していますが、その存在は、海運自由の原則に基づく世界単一市場での競争という状況に根差していることを理解する必要があると思われます。

1. 緒言

今回は、船舶の「国籍」を取り扱います。

わが国でも 18 世紀に林子平が「江戸の日本橋より唐・阿蘭陀まで境なしの水路なり」と喝破したように、海は世界と繋がっていますから、船舶は、海を通じて世界中を航行し、世界中の港に寄港することが物理的には可能です。

国際法(海洋法)における、グロティウス以来の伝統的な「公海の自由」の考え方には、その重要な要素として、世界中の海における公海概念及び公海での船舶の「航行の自由」があります。これは、それに先立つ大航海時代以来の欧州の海洋国家による海洋に対する領域主権を否定する中で提唱されたものです。更に、この「航行の自由」の考え方は、その自由な公海を航行する船舶への国家管轄権行使に関する「旗国主義」の考え方を含んでいます。これは、船舶には国家から国籍が許与され何れかの国家に所属する存在であり、特に公海においては、国籍国の管轄権にのみ服するのが原則であるという考え方です。従って、ある船舶がある国の国籍を有するための要件及びその効果は、一方では国際法上の問題であると同時に、各国の国内法の問題です。船舶に関する権利関係を考える場合、私法的には、その出発点は所有権ですが、所有権が各国国内法で認められる存在であるとすれば、国籍の問題は、それに先行する問題ですらあると言えます。

本 Paper では、船舶の国籍について国際法・日本法の面からそれぞれ検討します。前者では、国籍概念を語るうえで避けて通れない、便宜置籍船の存在から派生する諸問題についても言及します¹。

¹ 本 Paper のテーマに関する主要参考文献として、国際法、海洋法に関する諸文献のほか、榎本喜三郎『国際海事法における船舶登録要件の史的研究：「ジェヌイン・リンク」を中心として（三訂増補版）』（1988、海事産業研究所、「榎本・前注（1）①」）、同『「便宜置籍船」問題論叢』（1993、近藤記念海事財団、「榎本・前注（1）②」）、水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』（1994、有信堂高文社）、一般社団法人日本海事代理士会（「JMPCAA」）『船舶法及び関係法令の解説』（平成9年度）、下山田聡明『自由置籍と国際運輸労働者連盟』（2003、日本海

その後、船舶の「国籍」という本来的には国際法あるいは公法上の概念が私法関係でも影響を及ぼす点について、若干の検討を加えます。

とはいえ、船舶の「国籍」なる概念が主として問題なる点は国際法（海洋法）とそれを前提とする日本その他各国公法の局面であるところ、筆者は、それらの専門家ではありません。それは歴史的な概念ですから、その意義を真に探求するならばその歴史的生成過程にまで遡って丁寧にその発展をたどる必要があります、それも筆者の到底なし得るところではありません。加えて、本稿執筆時点では、ロシアのウクライナ侵攻が世界的に憂慮されているところ、船舶の国籍がより問題になるのも平時より有事においてですが、筆者は、武力紛争の国際法や日本の安全保障法（平和安全法制）の専門家でもありません²。従って、以下は、ごく概括的・表層的な説明を試みるに過ぎません。しかし、そのような説明であっても、読者各位に、海事法の海事法たる所以——海にかかわる限りあらゆる法分野に関係し、最もニッチに見えて、しかし最も広大無辺な分野であること——を実感してもらえれば、筆者としては望外の幸せです。

2. 国際法における船舶の国籍

(1) 意義

船舶には国籍があります。船舶の国籍とは、ごく一般的にいえば当該船舶の特定の国家への所属及び当該国家による規制に服し保護を受ける関係であると理解されています³。船舶の国籍なる概念の歴史的な発生及び展開は、それ自体として興味深い点ですが⁴、現在における基本法は、1982年採択のUNCLOSです。そこでは、「船舶の国籍」なる標題の下で、

運集会所)、逸見真『便宜置籍船論』(2006、信山社、「逸見・前注(1)①」)、同『便宜置籍船の法構造とその問題点』(日本海事代理士会『2011年度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』129頁以下所収)(<https://fields.canpan.info/report/detail/16637>(最終閲覧2022年11月18日))、「逸見・前注(1)②」、吉田晶子『国際海事条約における外国船舶に対する管轄権枠組の変遷に関する研究』国土交通政策研究77号(2007)、山尾徳雄『船舶の国籍と管轄権』弓削商船高等専門学校紀要29号123頁(2007)、河野真理子『船舶と旗国の関係の希薄化と旗国の役割に関する一考察』早稲田大学社会安全政策研究所紀要3号155頁(2010)、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』(2013、青山社)、吉野慎剛『武力攻撃事態における我が国の海上交通に関する研究』(2019)(<http://id.nii.ac.jp/1342/00001739/>(最終閲覧2022年11月18日))等。

² 吉野・前注(1)は、過去から現在に至る、海戦法規、戦時下の伝統的海運統制政策たる船舶及び船員の徴用、便宜置籍船を含む日本商船隊の実情、戦争保険を含む海上運送の実務等々に関する経験や変遷を詳細に検討したうえで、現在のわが国平和安全法制にいう武力攻撃事態が生じた場合におけるわが国の海上交通に対する影響とその保持のための政策、その際に日本人船員がとり得る選択肢等を包括的に論じています。

³ 水上・前注(1)16頁。もっとも、同17頁以下によれば、国籍概念が使われる本来的場面である自然人の国籍(国家の構成員であり、国家の保護義務の対象である反面、自然人側も国家に忠誠義務を負う)との対比で、船舶の国籍概念は一種の疑似的な概念であるとの考えも紹介されています。逸見・前注(1)①14~16頁も国籍の定義の困難さを指摘しつつ、本文と同旨の見解を紹介しています。

⁴ 水上・前注(1)22頁は、船舶の国籍という言葉が使われ始めたのは19世紀初めであるものの、船舶の所属する国の旗の掲揚義務については、早くは13世紀の欧州の法令に遡ることを紹介しています。

- 「いずれの国も、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定める。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。」（91条1項1文及び2文）
- 「船舶は、一の国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除くほか、公海においてその国の排他的管轄権に服する。」（92条1項1文）
- 「いずれの国も、自国を旗国とする船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行う。」（94条1項）

と定められています。

船舶の国籍国を示す表現として、しばしば「旗国」なる表現が使われます。UNCLOS においても、「国籍」を付与された船舶には「自国の旗を掲げる権利」があり、「船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。」とされ（91条1項）、それを前提に「旗国」という言葉が使われ旗国の義務が縷々使われている（94条）ことからわかるように、旗国とはその船舶が旗を掲げることが許された国のことであり、かつそれが船舶の国籍国であると読めます。加えてUNCLOSは、各国が、「自国の領域内における船舶の登録に関する条件」を定める（91条1項）だけでなく、小型船舶を除き「自国を旗国とする船舶の名称及び特徴を記載した登録簿を保持する」（94条2項(a)号）ことを求めています。船舶の登録制度です。従って、船舶の国籍国＝旗国＝登録国であるようにも読めます⁵。

実際には、船舶の「旗国」と船舶の「登録国」（より正確には所有権等の物権の「登録国」）は違うことがあります。これは、A国の法人が所有しA国で登録された船舶であっても、それをB国の法人が賃借（裸傭船）する場合には、B国において船舶賃貸借（裸傭船）契約の登録及びB国の国旗の掲揚を認める国があるからです⁶。これは、UNCLOSでは明確には認知されていなかったものの、後述の国連船舶登録要件条約（未発効）では認知されるに至っています（11条、12条）。この場合、国籍がどちらにあると考えるかは問題です。仮に所有権の登録国側に国籍があるとすれば、国籍国と旗国がずれることとなります。しかし、UNCLOS（91条1項）でも国連船舶登録要件条約（4条2項）でも旗国が国籍国であると規定していますし、この考え方には国籍概念を理解不能に陥らせるとの理論的批判のほか⁷、後述する便宜置籍以上に船舶と旗国との関係を希薄にする効果を促進するといった実質的批判もあります⁸。

日本法では裸傭船登録の制度は採用されていませんので、本 Paper では、船舶の国籍国＝旗国＝登録国と言える場合を念頭において検討します。

⁵ 榎本・前注（1）①11頁は、「船舶の国籍とは、船舶が、或る国の、その目的のために備えられている公簿の中に記載されることによって、当該船舶に与えられるその国の国籍（船籍）を言う。」、逸見・前注（1）①16頁は、「実務の上では、船舶が旗国の公簿に記載——登録されることにより、当該船舶に付与される旗国の国籍が表現されることとなる。」と説明しています。因みに、この登録制度は、単に「船舶の名称及び特徴を記載」するだけではなく、船舶所有者についても記録されるところ、その方式としては、本文後述の日本のように、所有権等に関する登記と行政目的のための登録の二元制度をとる国もあれば、一元化されているところもあり、かつその所管は、管海官庁の場合もあれば、司法（法務）官庁の場合もあるようです（JMPCAA・前注（1）第5章第1節第1款）。

⁶ 水上・前注（1）131～138頁、逸見・前注（1）①132～143頁

⁷ 谷川久「旗国法の基礎の変化と海事国際私法(2)」成蹊法学 43号 23頁以下所収（1996）26頁

⁸ 逸見・前注（1）①135頁、河野・前注（1）171頁

(2) 国籍付与の要件及び効果

前記の UNCLOS の規定からも明らかなように、国際法上、船舶への国籍付与の要件は、原則的には各国の国内法の問題です。伝統的にも、それは各国の裁量に委ねられ、唯一の制限は、既に他国の国籍が付与された船舶に自国の国籍を付与することはできないということだと解されていました⁹。前記 UNCLOS の「船舶は、一の国のみを掲げて航行するものと」するとの条項（92条1項1文）もその趣旨を表しています。

国内法上の要件は、国により厳格なものから極めて緩やかなものまで色々と考えられます。要件を設定されるに当たり想定されるメルクマールには、①船舶の建造が国内でされたことを要するか、②船舶の所有者の全部又は一部が自国民又は自国法人であることを要するか（また自国法人の意義をどう考えるか）、③船長その他船員の全部又は一部が自国民であることを要するか等が考えられ、各国の要件の定め方について分類する試みも行われています¹⁰。後述する「便宜置籍国」とは要件が非常に緩やかな国であるといえます。

船舶が国籍を付与されたことの国際法的な効果は、一般的に言えば、国籍が船舶に関する各種の国家管轄権（立法、執行、司法管轄権）の行使の基準となることです¹¹。例えば UNCLOS は、船舶は UNCLOS その他の条約に明文の規定がある特別の場合を除くほか、公海においては旗国の排他的管轄権に服する旨規定してします（92条1項1文）。他方ある国の領海では、外国船（当該国船以外の船舶）は、無害通航権はありますが（17条）、それ以上の権利が当然にあるわけではありません。また、旗国は、自国を旗国とする船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行い（94条1項）、船舶の名称及び特徴を記載した登録簿を保

⁹ 水上・前注（1）59～60頁

¹⁰ 田中誠二『海商法詳論（増補第3版）』（1985、勁草書房）162～165頁は、古く英国の1651年航海条例が、船舶の国籍の標準として①origin（船舶の製造地又は材料の産出地）、②property（船舶所有権）、③seamen（船舶乗組員）の三種を用いたことを紹介しつつ、現在の立法例は②に重きを置いており、所有権の全部が自国民に属すべしとする主義から、所有権に関する条件を置かない種類まで、さらに一部船員に関する要件をどのように要求するかにより5種に分けています。かつ、法人所有の場合に（通常はむしろそうですが）、いかなる法人を「自国法人」と言うかにつき、設立準拠法、本店所在地、役員国籍、出資者の国籍が標準となりえ、それを種々な程度に組み合わせる4種類にわけています。下山田・前注（1）8～47頁は、各国法を、厳格主義、緩和主義、自由置籍主義の3つに大別したうえ、日本を含む23か国の要件を逐次紹介しています。

¹¹ 水上・前注（1）35頁。

榎本・前注（1）①11頁は、船舶の国籍の効果、国内法国際法を区別せず概括的に、(1)登録国において生じる効果として、その国の、①造船業及び海運業の振興助成政策の対象となる、②登録税その他の課税対象となる、③国家に緊急事態発生の際に海上輸送手段として使用し得る、(2)船舶において生じる効果として、その国の、④国旗掲揚の権利（と義務）を有する、⑤開港・不開港に入港し沿岸貿易に従事し得る、⑥郵便物輸送に任じ、補助金を受ける、⑦その他船舶に対する補助・特典を受ける、(3)その他として、その国の、⑧排他的管轄権の下に置かれる（但し裁判管轄権は別）、⑨国際私法上一般に準拠法決定の連結点になると整理しています。

逸見・前注（1）①29～35頁は、国籍の実質的な機能・役割を、①国家政策の適用、②管轄権の帰属、③国家経済の基盤、④国威の発揚、⑤安全保障、⑥外交政策の判断基準、⑦国際私法の連結点の7つに分類しています。

持し、当該船舶並びにその船長、職員及び乗組員に対し、当該船舶に関する行政上、技術上及び社会上の事項について国内法に基づく管轄権を行使し（同2項）、(a) 船舶の構造、設備及び堪航性、(b) 乗組員の配乗並びに労働条件及び訓練、(c) 信号の使用、通信の維持及び衝突の予防その他の事項に関し、海上における安全を確保するために必要な措置をとる（同3項）べきこと等が定められています。これは、船舶側からみれば、旗国によるそれら規制に服するというを意味します。

現在では、海上における人命の安全、海洋汚染の防止、船員の資格及び教育並びに労働条件等については、UNCLOS の前記の如き抽象な管轄権配分規定とは別に、1970年代以降、海上における人命の安全のための国際条約（「**SOLAS**」）、船舶による汚染の防止のための国際条約（「**MARPOL**」）、船員の教育訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（「**STCW**」）、海上の労働に関する条約（「**MLC**」）（前2者は採択年を異にする複数の条約があり、また4条約とも複数回重要な改正がされています）を中心とする多くの多国間条約や関連する決議やガイドラインの形で、順次規制が強化され、国際的にかなりの程度まで統一化された極めて詳細な規制がかけられています¹²、それら規制の実効性は、一義的には、各締約国が、自国を旗国とする船舶をして当該規制に服させるための然るべき措置（検査のうえ所定の証書を発給・更新）を取らせる形で図られているといえます。このような旗国の規制に服する点こそが、正に当該国の国籍を有することの直接の国際法上の効果というべきでしょう。

もとより、船舶がある国籍を有する（＝当該国家の「管轄権」に服する）ということの意味は、そのような——いわば行政的な——規制に服するというだけではありません。例えば、船舶の国籍は、刑事法分野に関する国家管轄権の行使についても意味があります。自国船内で行われた犯罪については、まずは旗国の管轄に委ねられます¹³。刑事管轄権に関する国際条約の一であるシージャックその他のテロ行為等を対象とする海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（「**SUA**」）でも、対象犯罪（3条）が犯行時に自国を「旗国」とする船舶に対し又は当該船内で行われたことは、それが領海を含む自国内で又は自国民により行われたことと並んで、義務的管轄の原因（6条1項）とされています¹⁴。逆に、ある国の内水にある外国籍船舶に対する寄港国による刑事管轄権行使については、全く無制限というわけではなく、一般に、英米主義（船舶の内部事項にかかわる犯罪であっても寄港国に管轄権があるがその行使は国際礼譲により旗国に委ねられることがある）とフランス主義（船舶の内部事項にかかわる犯罪については寄港国に管轄権はなく旗国が管轄権を持つ）の二つの考え方があり、日本は伝統的に後者である、もっとも、各国の国家実行においては、両主義は次第に近接しているといわれています¹⁵。

¹² MLC 以外は、国際海事機関（前身の政府間海事協議機関（IMCO）を含む・「**IMO**」）作成の条約です。IMO の活動及びそこで作成された主要な条約の概説として、わが国外務省の説明「国際海事機関（IMO）概要」参照（<https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/imo/#section4>（最終閲覧 2022年11月18日））。MLC は国際労働機関（「**ILO**」）が2006年にそれ以前にあった多数の条約を統合・改訂して作成採択した条約です。

¹³ 山本草二『海洋法』（1992、三省堂）113～114頁

¹⁴ 但し、伝統的に「人類共通の敵」とされる海賊行為（何故そうかもまた興味深い点ですが）については、UNCLOS は、その定義を定め（101条、102条）、旗国と無関係に、全締約国に対し、公海上での海賊行為抑止への協力を求め、拿捕、逮捕、処罰等を可能としています（100条、105条）。

¹⁵ 山本・前注（13）114～119頁

因みに、日本においても、刑法の適用範囲の第一の基準は、何人によるかを問わず日本国内では犯罪が行われた場合ですが（1条1項）、日本国外の日本船舶内も同様です（同条2項）。これに関連して、刑事管轄権に関し船舶の国籍が問題となった本邦の有名事件の一つに、2002年に発生したTajima号事件があります。これは、日本へ向け台湾沖公海を航行中のパナマ籍船（実質所有者は日本法人である所謂便宜置籍船）において、フィリピン人乗組員らが日本人航海士を殺害したとされ、その後被疑者が船内で船長の警察権により拘束された状態で日本に寄港した事件です。この事件では、当時日本の刑法には被害者が日本人の場合の外国人国外犯を処罰する規定がなく、従って日本の日本の刑事訴訟法での逮捕も刑法での処罰もできず、最終的に旗国パナマから本船寄港地日本への犯罪人引渡請求を待って日本の当局により身柄が拘束されパナマに引き渡され裁判にかけられた（但し最終的には無罪となった）という事件です¹⁶。この事件を一つの契機として、その後刑法の関連規定が改正されるに至っています（平成15年法律第122号による刑法3条の2の挿入）。本件は、単に外国籍船内での犯罪と言うにとどまらず、当該犯罪の発生地とされた場所が公海でしたから、現在同じ事件が起きたとしても、船舶が公海上にいる限りは執行管轄権としてはなお旗国の排他的管轄に服し、立法・司法管轄権としては、当時の日本は自国民が被害者であっても管轄権を設定していませんでしたが、法改正によりそれが設定されており、現在であれば、その後船舶が日本に入港すれば、それらが行使されることになります。他方、船舶の実質所有者が日本法人ということもあり、もし日本籍船であれば、当時であっても（上記法改正前であっても）単純に日本の刑事訴訟法で逮捕され（有罪ならば）刑法で処罰されえたのに対し、それができなかったことから、後述の便宜置籍船に派生する問題の一つとして言及されることがありますが¹⁷、便宜置籍船であろうがなかろうが、日本に寄港すべく公海を航行中の外国籍船であれば同じ問題が生じていました。

最後にこれも重要な点として、船舶の国籍は、平時以上に、有事においてより重大な意味を有することになります。不正確を承知で極めて大雑把に言えば、かつては、戦時下においては、交戦国は、互いに（常にではありませんが）敵国籍船を拿捕することができることがあり、中立国籍船についても、敵国向けに戦時禁制品を輸送している場合は当該船舶を拿捕して当該禁制品を没収し、また海域を有効に封鎖した場合は封鎖を突破した船舶を拿捕できることがあると考えられてきました¹⁸。さらに有事において、国家は、各国内法に則り、民間から船舶につき強制的に所有権又は使用权を取得して国家目的に利用すること（徴用）があり得ますが、その対象は、通常は（国際法上少なくとも公海においては自国の

¹⁶ 本事件の詳細については、日本船主協会『船協海運年報 2003』第1章第5節

（<https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2003.pdf>）及び同『船協海運年報 2005』第1章第6節（https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2005/text/nenpo2005_1_6.htm（最終閲覧2022年11月18日））参照。前者には、過去の類似事件の説明もあります。本邦英文文献として Akiyoshi Ikeyama, *Crimes on Ships and the Criminal Jurisdiction of Calling Port Countries – Legal Implications of the Tajima Case in Japan*, 47 Wavelength (JSE Bulletin) 10 (2003) 参照。

¹⁷ 小松一郎『実践国際法（第2版）』143頁（2015、信山社）

¹⁸ もとより、本文の記載は、かつて戦時国際法と言われたものを正確に記述しているものでもなく、しかも、かつての戦時国際法の体系はそのまま適用される余地はないと言われていたから（小松・前注（17）464、467頁）、上記は、専門家でもない筆者が一般的にあるかもしれない状況の常識的な叙述をしているに過ぎない点ご容赦をお願いします。

排他的管轄権に服するところの) 自国籍船であることが普通と考えられるからです¹⁹。後述のとおり、現在の日本法には正面から徴用を規定した法令はないと理解されますが、先の大戦において極めて多くの民間船舶が徴用されてその大半がその船員その他の乗船者と共に戦争の犠牲となったことは、決して忘れられてはならない歴史です²⁰、1980年代初頭のフォークランド戦争において、英国政府が、戦争遂行のため世界にその名を知られた英国籍豪華客船クイーン・エリザベス 2 世号すらも徴用したことは²¹、当時非常に印象的なニュースでした。

(3) 便宜置籍船の増加と船舶と旗国の「真正な関係」

国際法上の船舶の国籍について論じる場合、長きにわたり議論的になってきた、船舶と旗国の所謂「真正な関係(genuine link)」の問題あるいは便宜置籍船(便宜置籍国)の問題に言及しないわけにはいきません。

UNCLOS 91 条 1 項は、前掲のとおり、一方では、「いずれの国も、船舶に対する国籍の許与〜に関する条件を定める。」と規定しているので、どのような船舶に自国の国籍を付与するかは当該国が自由に決められるように読めるものの、実は、それに続けて「その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならない。」と規定しています。つまり、文言上は、ある国が国籍付与するための要件として「真正な関係」を要求しており、この真正な関係は如何なる場合に認められるのか、そしてある国が真正な関係がないのに国籍が付与した場合の効果は何か(そのように判断される場合に他国がその国籍を否定できるのか)が、長年にわたり議論的になっていました。

この問題は、UNCLOS 採択のはるか以前第二次世界大戦前からの、所謂「便宜置籍船」と言われる船舶の出現と戦後のその増加を背景に、それを是認する考え方と、反対し制限しようという考え方との長きにわたる対立に淵源があり、UNCLOS の本条項もその歴史的な脈の中でとらえる必要があります。便宜置籍船(あるいはそれを許す便宜置籍国)の概念及びその淵源や歴史的生成過程については、それ自体が海事法のみならず海運経済史研究の一大テーマであり、到底筆者がここで精密に論じ得るところではありませんが、ここではさしあたり、便宜置籍船とは、外国人が実質所有²²又は管理する船舶について便宜的で緩やかな条件で自国籍として登録をすることを許す国に登録されているそのような船舶

¹⁹ もっとも、徴用の対象に国籍の制限はなく、自国籍船だけとするか外国籍船も含むかは各国の国内法次第であるとの指摘もあります(吉野・前注(1)73、141頁)。

²⁰ 宮本三夫『太平洋戦争 喪われた日本船舶の記録』3～5頁(2009、成山堂書店)には、1941年の太平洋戦争開始時の汽船船腹量は633.7万総トン、その時点で既に陸海軍に徴用されていた船舶が390万総トン(陸軍216万総トン+海軍174万総トン)、その後1944年3月までに320.2万総トンの船舶が建造されたものの、戦争で失われた船舶は904.7万総トンといった叙述があります。これは「利用可能な外国籍船舶」も含む数字のようですが、大半は日本籍船であろうと思われますし、また数字の対象や時期のずれもあるでしょうが、いずれにせよ大半の日本船舶が失われたとしか言いようがありません。

²¹ 当時もその後も数多く報道されましたが、ここでは防衛省防衛研究所『NIDS 国際紛争史研究 フォークランド戦争史』(2014)334頁、339～340頁を挙げておきます。

²² 実質所有の意味は問題たり得ますが、ここでは、船舶の法的な所有者の全ての株式ないし支配権を他の者が直接的又は間接的に保有している場合の当該保有者が実質所有者であるという意味で用いています。以下同じです。

と言う程度のごく緩やかな意味で定義しておきます^{23/24}。また、現代につながる便宜置籍船の嚆矢は1920年代の米国船主による所有船舶のパナマ登録であり、第二次世界大戦後に広く一般化したと理解されていることを指摘しておきます²⁵。

そして、そのような便宜置籍船を許すべきないという考えを背景に採用されたのが、船舶と国籍国の間には、真正な関係が必要であるとの理論です。真正な関係なる概念は、第一次国連海洋法会議の準備作業を行っていた国連国際法委員会が、1955年に、自然人の国籍に関する同年の（ノッテボーム事件国際司法裁判所（「ICJ」）判決²⁶において採用された「真正な連関（genuine connection）」なる概念を参考に海洋法草案の中で導入したのが直接の淵源であると言われています。ノッテボーム事件の事案は、1881年ドイツ生まれのドイツ人たるフリードリヒ・ノッテボームが、1905年以降中米グアテマラに移住し事業を行っていたものの、1939年第二次世界大戦開始直後にリヒテンシュタインの国籍を取得したのですが、その後グアテマラがドイツと交戦状態に入った結果、同人はグアテマラ当局に逮捕され更に大戦終了まで米国で抑留されると共に、戦後グアテマラにより敵国たるドイツ国民として財産を没収されたというものです。これを受けてリヒテンシュタインが自国民たるノッテボームの財産の返還や損害賠償を求めてグアテマラを提訴しました。しかし ICJ は、リヒテンシュタインがどのような条件で自国籍を付与するかそれ自体は同国国内法の問題であるとしつつも、国際法上自国民の保護権を行使するためには、当該国とその者の間に「真正な連関」が必要であるとし、他方本件におけるノッテボームによるリヒテンシュタイン国籍取得は、中立国国民の地位を得て同国の保護に入ることのみが目的であり真

²³ 水上・前注（1）142～145頁の記述を参考にしていますが、同書自体は国際法学者の各種のより厳密な定義を紹介しており、本文記載の内容は、あくまで筆者の概括的な理解です。なお、定義については、榎本・前注（1）②2頁、409～414頁、下山田・前注（1）47～50頁における紹介等、更に商法学者による最近の説明として、志津田氏治「船舶の法的考察」（『現代海商法の諸問題 久留米大学法政叢書Ⅰ』所収）136～141頁（1994、成文堂）、中村眞澄＝箱井崇史『海商法〔第2版〕』55頁（2013、成文堂）、小林登『新海商法』49頁（2021、信山社出版）等も参照。

²⁴ 日本では、類似した用語として「仕組船」との表現が使われることもあります。合田・前注（1）48～56頁、同「仕組船の概念の歴史の変遷」海事交通研究60集33頁（2011）は、「仕組船」なる概念の意味は、誰が誰に対して如何なる船舶をどのような形で仕組むのかという点で、歴史的に揺らぎがあったものの、日本企業が利用する便宜置籍船の利用形態であるという意味では変わりがなく、更にその始まりは1960年前後の造船会社が商社の船舶部門によってである（当時彼らが計画造船制度・日本開発銀行融資に基づく建造船ではなく、外国輸出船舶に対する当時の日本輸出入銀行融資に基づく建造船の利用を指向した例ほかがあった）可能性が高く、邦船社の可能性は低いと推測できるとの興味深い指摘をしています。いずれにせよ、この語それ自体が日本における FOC 船利用の歴史に関連する言葉です。

他方、「便宜置籍」という言葉に代わり「自由置籍」との言葉が使用されることもあります。客観的に国籍要件の自由度が高いことに着目しているとも言えますが、便宜置籍国と言われる国であれそうではない国であれ、要するに、人命安全、海洋汚染防止、船員の資格・教育等の国籍国としての責任を果たすべきことが重要であり、それを果たしている限り、国籍付与の要件が自由である（緩やかである）国があっても良い筈という主張が含意される場合もあります。下山田・前注（1）はその主張を全面に押し出した本邦著作です。

²⁵ 水上・前注（1）145～150頁、榎本・前注（1）②4～5頁等。合田・前注（1）35～47頁は、戦前の日本においても、関東州置籍船その他の形態による便宜置籍例があったことを検証しています。

²⁶ *Nottebohm Case (second phase), Judgment of April 6th, 1955: I.C.J. Reports 1955, p.4.* <https://www.icj-cij.org/en/case/18>（最終閲覧2022年11月18日）。和文解説として、国際法の一般的な諸文献のほか、水上・前注（1）199～202頁、榎本・前注（1）①157～163頁、逸見・前注（1）①59～61頁等。

正な連関が認められず、グアテマラはリテンシュタイン国籍を承認する義務を負わないとして、リテンシュタインの請求を認めませんでした。

その後、この概念は、第一次海洋法会議での議論を経て、1958年の公海に関する条約（「**公海条約**」）5条において、「各国は、船舶に対する国籍の許与（中略）に関する条件を定めるものとする。（中略）その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければなら（中略）ない。」という形で成文化されました。細かい差異を別にすれば冒頭に述べた UNCLOS の規定の関係条項と類似した内容です。その後、更に第二次第三次の国連国際法会議における議論を経て、1982年の UNCLOS で上記の条項になりました。

もっとも、このように国際法上真正な関係を要求するとしても、その意義をどう考えるかについては、長年にわたる論議的であり、UNCLOS 採択後も同様でした²⁷。そこで UNCLOS 採択4年後の1986年には、真正な関係概念の具体化が主として意図された、船舶登録要件に関する国際連合条約（「**UNCRCRS**」）が採択されました²⁸。同条約は、旗国が、

- (1) 権限ある適切な国内海事行政機関を有し（5条）、船舶の所有者（所有者が運航者でない場合は運航者も含む²⁹）の登録簿を備えること（6条）、
- (2) ①自国法令において自国籍船の所有者への自国民参加ないし参加水準に関して「適当な規定」をおくこと（当該規定は自国の管轄権及び規制を有効に行使するに十分なものであるべきである）（8条）、又は、
 - ②自国籍船の定員のうち十分な部分な部分は自国民等であるとの原則を尊重すること（但し必ずしも船舶単位である必要はなく会社単位・船隊単位等もありうる）（9条）
 の何れかを充足すべきこと（7条）、かつ
- (3) 自国内で当該船舶の船舶所有者ないしその子会社が設立され若しくは自国内にその主な営業所があるか、又は自国民等の代理人若しくは管理担当者を置かねばならないこと（10条）

等を規定しています。しかし、これらの内容は、何れも抽象的であり、実質的には、国籍付与に関する国家の自由を制限するものとはならなかったとの評価があります³⁰。しかも、この条約は何れにしても未発効

²⁷ 大別して、①旗国と船舶所有者又は一定の船員の国籍との一致をはかるべきことを意味し、旗国による国籍付与の条件自体に国際法上そのような要件を課したものであるという立場と、②旗国が自国籍船に対して実効的な管轄権と規制を行っていることを示す（一応の証拠である）ものであり、それをどのように確保するかは各国に委ねられており、各国による国籍付与の条件自体に国際法が介入するものではないという立場があったと言われています。山本・前注（13）108～109頁参照。本文後述のとおり、1999年のサイガ号（第2）事件国際海洋法裁判所判決は、少なくとも、船舶と旗国の真正な関係の欠如を理由に他国がその国籍を否認することを否定しています。

²⁸ 水上・前注（1）237頁。本条約の和訳及び解説については、谷川久「船舶登録要件に関する国際連合条約（試訳）」成蹊法学 24号 17頁（1986）、日本海事センター編『海洋法と船舶の通航（改訂版）』230～236頁（2010、成山堂書店）等参照。なお、本文(2)②の9条の原則について原文は observe the principle ですが、本文では文献の仮訳に従い「原則を尊重」と記載しています。

²⁹ 運航者なる概念は、他の条約にも時に登場するものですが、その意義は必ずしも明瞭ではありません。この概念については、本シリーズでは稿を改めておいて検討の予定です。

³⁰ 水上・前注（1）261～262頁。逆に相応の評価をする見解もありますが（逸見・前注（1）198～199頁）。

です。別言すると、真正な関係とは、一方では確かに実定法文言として UNCLOS 91 条に存在するものであり、その内容（それを基礎づけるべき要素）は、その具体化を企図して作成された UNCCRS に規定されているとはいえるものの、実際には、後者によっても、旗国の法令に上記諸要素を含む規定があればよいという、抽象的内容のものでしかないと考えられているわけです³¹。

翻って考えると、真正な関係の規定の導入及びその後の議論は、便宜置籍船を是とする側と制限しようとする側の長期にわたる世界的な対立の歴史の一面を示すものであって、それ自体精緻な実証研究と分析の対象であり³²、更に、現行の実定国際法（INCLOS）でも明示的にそれが要求されていることは軽視されてはなりません。しかし、その後の 1999 年のサイガ号（第 2）事件で国際海洋法裁判所判決は「船舶と旗国の真正な関係の必要性に関する条約（UNCLOS）規定の目的は、旗国の義務のより有効な履行を確保するためであり、船舶の旗国への登録を他国が争うにあたり参照する基準を設定するためではない。」と判示して、船舶と旗国の真正な関係の欠如を理由に他国がその国籍を否認することを否定しています。国家間、あるいは国際法上でそうなのですから³³、当該規定は、私人が利用可能な国内裁判所において訴求できる権利の問題にはなおさら直接関係するものではないと言わざるを得ず、少なくとも日々の実務問題の処理にあたっては、ある船が A 国により（A 国としては真正な関係があると考えて）A 国籍を付与されている限りは（A 国が所謂便宜置籍国の範疇に入ると入らないにかかわらず、そしてその是非にかかわらず）、それは A 国籍であるとしか言いようがないように思われます。

（４） 便宜置籍船の制限からサブスタンダード船の排除へ

³¹ UNCCRS の起草過程では、「真正な関係」の構成要素は、(1)所有（持分への自国民の参加の要否及び程度）、(2)配乗（自国民船員の配乗への要否及び程度）、(3)管理（船舶の運航管理体制の旗国との関連性）、(4)登録国による船舶所有者・運航者の識別と責任体制の確保の 4 要素からなるとされました（特に(1)(2)(3)は「経済 3 要素」と言われました）が、最終的には本文記載のような抽象的な形になり、特に(1)(2)は何れも抽象的でありしかも選択的であるとされました。以上につき、水上・前注（1）255～261 頁。

³² 水上・前注（1）、榎本・前注（1）①及び②、逸見・前注（1）①は、何れもそのような労作です。他方、合田・前注（1）は、これらとは異なり、日本船社出身の海運経済学者による、日本海運における便宜置籍船の利用の歴史的展開（題名は「戦後」とありますが前史たる戦前の日本での便宜置籍にも光を当てています）について、関係する先行研究業績を網羅的に踏まえるのみならず、多くの会社の社史・資料、多くの関係者の回想録、各種統計、国会議事録その他の膨大な史料を辿り、その生成、拡大、成熟の各段階にわけて丹念に検討した実証研究です。

³³ 1999 年のサイガ号事件国際海洋法裁判所判決とは、セント・ビンセント・アンド・ザ・グレナディーンズ（以下 SVG）籍の給油船（タンカー）がギニア沖で漁船への給油作業中にギニア当局に拿捕され、船長の抑留その他が行われたことにつき SVG がギニアに異議を申し立てた事案で、裁判所は、ギニア側の前提的反論の一である、本船が FOC 船であり本船と SVG に真正な関係がないことを理由に SVG には当事者適格がないとの主張を否定しました

https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf（最終閲覧 2022 年 11 月 18 日）。判決の 75～86 段落特に 83 段落、判決の概要につき、逸見・前注（1）①199～202 頁等参照。このほか、水上・前注（1）215 頁は、それ以前の国内裁判所の裁判例ですが、領海外船舶からの無許可放送との関係で、パナマ籍船につきパナマとの真正な関係を否定し無国籍になるとのオランダ当局の見解が問題となり、オランダ政府がパナマの国籍を否定する権利があることを否定した 1986 年のオランダの裁判例（マグダ・マリア号事件）を紹介しています。

歴史的に便宜置籍船が批判され規制が試みられてきた理由としては、伝統的航海国の船舶が便宜置籍国に流れる（次述の Flagging Out）ことにより当該国の船員の職場が失われる反面、便宜置籍船に乗り組む船員が劣悪な労働環境におかれることへの反対という労働運動的側面に加えて、便宜置籍国の当局による旗国としての管轄権行使が十分ではなく、その結果船舶の安全確保や海洋汚染の防止のうえで由々しき問題を生じさせたと言える状況への危惧があったことも否定できません³⁴。しかし他方、後者の状況が 21 世紀の今日でも 100%そのまま現在進行形の実事であるかのように論じることにもまたあまりに不正確（率直に言えば Out of Date）であると言わざるを得ません。

前記（2）で言及したように、既に 1970 年代から、SOLAS、MARPOL、STCW、MLC 等を中心とする数多くの条約やそれに関連する決議やガイドラインの形で、順次規制が強化され、現在では、国際的にかなりの程度まで統一化された極めて詳細な規制がかけられています。そして、それら規制の実効性は、一義的には、各締約国が自国を旗国とする船舶をして当該規制に服させるための然るべき措置を取らせる形で図られているといえますが、今や、所謂便宜置籍国もみなそれらの締約国です³⁵。更に、諸条約の規制方式としては、既に以前から、旗国当局による規制のみならず、それだけでは実効性が十分ではない可能性に鑑み、Port State Control（「PSC」）の手法による規制、すなわち、締約国が、自国に寄港する船舶に対して、寄港国当局として当該船舶の旗国とは別に条約適合性の検査を行い必要あれば出航の差止めや旗国当局への問題の通報等の措置をとるという手法も用いられ、両者が一体となって規制の実効性をあげることが企図されています³⁶。更に既に 1970 年代後半からは、PSC 手法の差異による近隣国間での不公平な競争や各国の重複 PSC による船舶運航への支障等の問題を解決すべく、PSC を一定地域において統一された手法で行うとともに、ある港の PSC で優良船と判定されれば一定の期間は近隣港では PSC を行わない等の措置を取るための近隣国間の申し合わせ（Memorandum of Understanding; MOU）がされ始めています。1991 年には IMO が PSC に関する地域協力の促進に関する総会決議を採択し、1993 年にはアジア太平洋地域における PSC の地域協力に関する合意（「東京 MOU」）が合意され実施されるに至っています³⁷。

また、規制の性質によっては、寄港の有無に関係なく当該船舶が航行する沿岸国にも影響が生じ得

³⁴ 1969 CLC/71 FC、1973 MARPOL に至る検討の契機となったと言われる Torrey Canyon 号（1967 年油濁事故発生）はリベリア籍でした。その後の巨大油濁事故でも便宜置籍船によるものが複数あります。山内惟介『海事国際私法の研究－便宜置籍船論－』（中央大学出版部、1988）5～7 頁注（3）は、1966～1976 年の FOC 船による海難事故を多数列挙しています。

³⁵ これに対し、旗国による規制は、実際は旗国から権限委任を受けて検査を実施し証書を発行する認定機関（いわゆる船級協会）により担われることが多く、特に、便宜置籍国のなかには自らには船舶の検査能力や審査能力がなく外国の船級協会に検査業務を委任して旗国責任を果たしている国もあるとの些か批判的な指摘もあります（吉田・前注（1）16 頁、逸見・前注（1）①396～397 頁）。そもそも船級協会に業務を委託する部分があることは FOC 国に限った話では全くありませんが、それはともかくとして、これらが果たしてどの程度問題かは、本文後述のサブスタンダード船に関する証拠と照らし合わせて客観的に検証される必要があるでしょう。

³⁶ SOLAS 附属書 1 章 19 規則、STCW 10 条、MARPOL 5 条等。但し、旗国が自国籍船に条約要件を遵守させることは義務であるが、寄港国による監督措置は寄港国の義務ではなく権利（外国寄港船舶側から見れば受忍義務）と考えられています（吉田・前注（1）14 頁）。

³⁷ PSC という規制手法及び MOU の一般的説明並びに東京 MOU については、東京 MOU 事務局のウェブサイト www.koueki-tms.or.jp（最終閲覧 2022 年 11 月 18 日）参照。

るところ、旗国とは別に沿岸国当局による規制がかけられることもあります³⁸。

これらの結果、現在では、便宜置籍船か否かとは無関係に、如何にして、それら諸条約の規制に実質的に合致しない船舶（所謂サブスタンダード船）を排除していくかが課題となっていると言えます³⁹。ある論者は、既に約30年前に、

「便宜置籍船を排除・規制することが困難な状況のなかで、（中略）国家と船舶の間の真正な関係の存在を（中略）明確化することによって便宜置籍の規制をするよりも、船舶構造、設備、配乗等についての国際基準を設定・強化し、基準に達しない船舶（サブスタンダード船）を排除することによって、船舶航行の安全、海洋汚染の防止、労働条件を改善することがはかられている。（中略）このアプローチは、便宜置籍船のみを対象とするものではなく、一般的に、国家が自国船舶に対する管轄権・規制を強化することを目的とするものであり、また、便宜置籍船排除を目的とするものではない。サブスタンダード船が、すべての国の船舶ではなくても、たいていの国の船舶で見いだされ、便宜置籍に特有のものではないことが指摘されている（以下略）。」

と論じています⁴⁰。そして、既に20年近く前には、本邦船社の実務者によって

「FOC 廃絶の立場をとる人々は、FOC 船は検査もいかに減だから危険であるという主張をして、FOC 船とサブスタンダード船（基準に満たないような質の悪い船）をしばしば混同して議論しがちですが、これは必ずしも正しくありません。日本海で座礁したロシア籍のナホトカ号も日本の海岸で座礁し、遺棄されている北朝鮮の船も FOC 船ではないのです。」

と指摘されています⁴¹。現在では、東京 MOU 事務局は、直近3年間における船籍国別のサブスタンダード船（PSC による措置を受けた船舶）の比率のランキング等を毎年公表していますが⁴²、2019-2021年のこのランキングと、2021年時点で国土交通省が調査し公表している日本商船隊の船籍国別のランキング（日本商船隊と分類される船舶ですから日本籍船以外は多かれ少なかれ便宜置籍「的」

³⁸ 特にそれが問題になるのは、領海や排他的経済水域を通航する外国船舶による海上汚染の防止の分野です。この点に関し、MARPOL は沿岸国の管轄権を直接定めていないと解されていますが、その後採択された UNCLOS は、具体的な規制基準は設けていないものの（元々各国が無害通航権を害しない限り立法管轄権を有すると考えられていた領海に加えて）排他的経済水域についても、沿岸国が所定の範囲内での船舶からの汚染の防止等のための立法管轄権や執行管轄権を有するという管轄権配分を認めています（211条5、6項、220条）。吉田・前注（1）14、39～46頁、富岡仁『船舶汚染規制の国際法』（2018、信山社）139～148頁参照。

³⁹ 吉田・前注（1）は、主要な各海事条約において、旗国による規制（管轄権行使）の優先性を維持しつつも寄港国及び沿岸国による管轄権行使の増大が図られるようになった経緯を詳細かつ俯瞰的に検討しています。

⁴⁰ 水上・前注（1）282～283頁

⁴¹ 高橋正裕「便宜置籍船は無くなるのか？」Ship & Ocean Newsletter 82号（2004）
（https://www.spf.org/opri/newsletter/82_1.html 最終閲覧 2022年11月18日）

⁴² The Tokyo MOU Secretariat, ANNUAL REPORT ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION 2021, Tables 8, 9 (http://www.tokyo-mou.org/publications/annual_report.php から入って <https://www.tokyo-mou.org/doc/ANN21-web.pdf>（最終閲覧 2022年11月18日））によれば、上位のブラックリストにのっているのは、次注で述べる便宜置籍国とは全く別の国々です。

といえるかもしれませんが)⁴³、全然一致していません。

このような状況の変化の要因は、船舶の実質所有者側、旗国側の両面から考えられます。

第一に、船舶所有者が便宜置籍船を用いる理由としては、従来から様々な説明がされていますが、突き詰めればそれは海運業の国際的性格に由来する経済合理性に基づくものです⁴⁴。だからこそ、それを強制的に制限することには無理があるわけです。しかしだからと言って、それは船舶の安全の確保や海洋汚染の防止、あるいは船員の労働環境に、当該船舶の実質所有者が無関心であるということは必ずしも意味しません。実質所有者（その経営陣を含む）にとっても、少なくとも現在においては、それらの問題を起こせば、強い社会的非難と制裁、膨大な損害賠償責任（金額に加えて応訴に費やされる会社の人的資源の膨大なロスも看過できません）⁴⁵、優秀な船員の離反、株主への説明責任等を通じて、結局は自分に跳ね返ってくるからです。

第二に、旗国から見れば、少なくとも現在においては、便宜置籍国にとって主要な置籍国であることは当該国の大きな国家的なビジネスです。従って、その国籍を付与された（その国に置籍された）船舶につき、諸条約に基づく規制が適切に行われず、その結果、PSCによる差止その他の措置を受ける可能性、況や人命損失や海洋汚染につながる事故の可能性も高くなると、結局は置籍国としての魅力が失われ

⁴³ 国土交通省『数字で見る海事 2022』の【図表 1-24】わが国商船隊の船籍国別一覧（17 頁）

（<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001514478.pdf>（最終閲覧 2022 年 11 月 18 日））によれば、パナマが日本商船隊の過半を占め、その後日本を挟んで、リベリア、マーシャル諸島、シンガポール、香港、バハマまでで 90%超を占めます。但し、本資料や類似資料を見るにあたっては、「日本商船隊」の定義に注意が必要です。たとえば、同じ時点の資料である、国土交通省『海事レポート 2022』【図表 3-3】日本商船隊の内訳（28 頁）

（<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001514846.pdf>（最終閲覧 2022 年 11 月 18 日））は、日本商船隊を、(1)日本籍船と、(2)①オペレーター仕組船（この語の意味については前注（24））、②国内船主関係仕組船、③単純外国用船の三種類の外国籍船の 4 種類に分けています。(2)①及び(2)②はおそらく概念的に FOC 船であり、その実質所有者がオペレーター自身か四国等に所在するオーナーかによる区別ですが、(2)③は日本船社に備船に出すが外国船主が FOC の形で実質所有しているかどうかは一義的には確定しないからです。

⁴⁴ 逸見・前注（1）①105～122 頁は、実質的船舶所有者が船舶の国籍を選択する要素を、法制的、経済的、政治的及びその他の要素に分けて整理し、合田・前注（1）5～7 頁は、日本の海運会社にとっての理由の歴史的変遷を整理していますが、同 3～5 頁、231 頁の説明のとおり、最大の理由は、結局、船員費につきコスト競争力を維持するためであったと考えるのが素直です。例えば、同 117～140 頁では、1960 年代後半からの日本船社の船員費増加と FOC 船増加の経緯、更に 1975 年に菊地庄次郎日本船主協会会長が唱えた仕組船（前注（24））認知論に至る経緯を辿るなかで、その期間につき歴史的に検証しています。本邦船社の実務者自身による説明である高橋・前注（41）も、税金（登録免許税、固定資産税）、船員配乗、設備要件と安全の問題に分けて整理しつつ、最終的には日本籍船はコスト競争力がないと述べていますが、その最大要因は船員費だったでしょう。海運会社が海運自由の原則（この語の意味については後注（82））のもと世界単一市場で競争し、その船舶には理論的には世界中の国籍の船員が配乗され得るところ、その質の確保は前提となりますが、そのうえで、彼らの母国の経済状況に根差した物価水準等を反映した賃金水準の差を埋めるのはどうしても無理がある（逆に言えば賃金水準の差がイコール船員の質の差にはならない）ことは当然の話ともいえます。対照的に、税務上の利点は、なおあるかもしれませんが、タックスヘイブン税制の導入により決定的ではなくなっているとの指摘もあります（合田・前注（1）11 頁）。

⁴⁵ その嚆矢として、水上・前注（1）178～181 頁、逸見・前注（1）①228～230 頁等は、1978 年の Amoco Cadiz 号油濁事故の後、登録船舶所有者だけでなく多くの関係者に対する責任追及訴訟が世界的に係属した状況を説明しています。

てしまいますが、旗国側としてもそれは避ける必要があるからです⁴⁶。

(5) 残された問題

しかしだからといって、もはや現在においては便宜置籍船に関する問題が何もないかと言えば、それもまた言い過ぎです。

その理由は、第一に、旗国の義務は、「自国を旗国とする船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行う。」(UNCLOS 94条1項)という極めて広範なものですから、既存の国際条約の枠組で、それらが全てカバーされるとは限りません。典型的に言えば、前述の Tajima 号事件の場合のような刑事管轄権の問題を考えると、被害者国籍国かつ直後寄港国たる国が当時の日本と同じような法制をとっていれば、あるいは日本であっても被害者が日本人でなければ似たような問題は起きます。加害者国が管轄権を行使する(できる)かどうかわかりません。従って、管轄権行使の最後の綱はやはり旗国です。しかし、もし旗国側が諸般の事情でそのような管轄権行使をしない(できない)状況であれば、問題の適切な解決はさらに困難になったと思われる⁴⁷。これを別角度から言えば、船舶がある国籍を有するということは、不正確を恐れず言えばその国の外交的保護の対象にもなっていることを意味する(船舶は浮かぶ領土と譬えられたこともあります)がそれは確かに正確ではなくても当たっている面もある)ことも考慮の要があるとも言えるかもしれません。

第二に、ある国にとって、自国籍船の存在は、その国の海運業あるいは船員の保護、さらに近時は経済安全保障⁴⁸と表現される国益にもかかわります。実質的船舶所有者の本国(便宜置籍がされなければ船籍登録されたであろう国)にとってみれば、便宜置籍による自国船舶の実質的な国外流失(所謂 Flagging Out)が深刻化すると、自国の外国貿易の重要な部分が外国籍船により行われることを意味するからです。また、自国籍船には自国船員の配乗が(法的にせよ事実上にせよ)少なくともある

⁴⁶ 水上・前注(1)183~186頁や逸見・前注(1)①362~364頁は、1970年代以降の便宜置籍国側の安全確保のための対応について叙述しています。更に現在では、パナマに次ぐ第二の便宜置籍国であるリベリアは、その船籍登録業務を米国の民間会社 LISCR, LLC を通じて運営(LISCR, LLC がリベリア共和国から一括して主管庁業務を受託)しており、日本法人として LISCR JAPAN 株式会社があります(<https://liscr-j.com/history.php> (最終閲覧2022年11月18日))。マーシャル諸島の船籍登録業務も、米国の International Registries, Inc. が運営しています(<https://www.register-iri.com/about-iri/> 及び <https://iritokyo.co.jp> (最終閲覧2022年11月18日))。日本の海運関係の新聞雑誌においても、その検査の優秀さやその船隊の PSC による抑留や事故率の低さを謳う、パナマやこれら登録国の広告をしばしば目にするようになって久しくなります。さらに、多くの便宜置籍国が、日本を含む主要海運国に出先機関を置いて実質的所有者の利便性を図っています(合田・前注(1)200~201頁)。

⁴⁷ 寄港国が一旦はその執行管轄権に基づき身柄拘束をすとしても、その後旗国に引き渡すとすると、それは旗国による逃亡犯罪人引渡請求に関する協議が前提となる(そのうえで両国間の相互の保証も必要となる可能性がある)点にも留意する必要があります。Tajima 号事件では、旗国たるパナマからの請求に相当の時間(日本の逃亡犯罪人引渡法の枠組によるパナマからの仮拘禁の請求まで約1か月、正式の引渡請求まで約1か月)を要しました(JSA・前注(16)『船協海運年報2003』参照)。

⁴⁸ 「経済安全保障」なる概念の具体的意味とその根拠が明確に説明されていないとの批判的指摘もありますが(合田・前注(1)200頁)、この概念への言及は、本文後述のとおり、少なくとも準日本船舶の制度が導入されたときには存在し、後注(70)の「日本船舶・船員確保基本方針」の1(1)等にもあります。おそらくそれは、本文で述べた複合的な状況を概括的に表現する趣旨ではないかとも推測されます。

程度は義務付けられていると想定すると、そのような事態になれば、かつて労働組合が便宜置籍船に強く反対した主要理由が正にそうであったように、自国船員の職場も失われますし、その程度によっては海技の次代への伝承すら危殆に瀕します。加えて、有事における自国籍船の一般的重要性は、自国と自国商船隊が置籍する便宜置籍国の間で直接的緊張関係が生じるといった極限例まで想定せずとも、便宜置籍国それ自体の政情不安や第三国との緊張関係が与える影響の可能性を考えれば、想像に難くありません（もっとも、便宜置籍が国家的ビジネスとなっている現状のなかで、今までのところは過去の現実の便宜置籍国での政情不安では直ちにそれが当該国への船舶置籍状況に影響を与えてこなかったこともまた否定はできませんが）⁴⁹。これらは、（４）で論じた、便宜置籍船の進展の中で国際条約の枠組により船舶の安全確保や海洋汚染の防止をどう図っていくか（その観点から問題があるサブスタンダード船をどう排除するか）とは別次元の問題であり、各国が独自に考えていくしかない問題です。

そこで、既に30年以上前のUNCRS採択の前後から、いくつかの国（特に欧州の伝統的海運国）では、従来からの要件による船舶登録制度のほかに、各種緩和された登録要件により優遇された取扱いを有する新しい船籍制度（第二船籍制度・オフショア登録制度）が導入されています。その具体的内容は日本以外の各外国法の問題ですので、その紹介は筆者の能力を超えますが、それらは、UNCLOSの「いずれの国も、船舶に対する国籍の許与～に関する条件を定める。」（91条1項）という枠組みの中での各国の自国船籍を維持するための模索と言えます⁵⁰。しかし、これに対しては、なお船員配乗や税制では便宜置籍国が勝っている面があり、更に便宜置籍国側からの登録料引き下げその他の対応もあり、便宜置籍船との互角の競争はなお困難と評価されています⁵¹。

他方、最近では、安全保障に関しては、自国籍船の役割が期待できる災害等を対象とした平時の緊急事態と、国際法上攻撃対象となる自国籍船の航行が妨げられる可能性が極めて高い戦時とでは海上貿易交通維持のための政策は相反する性格を持っており、便宜置籍国を含むところの中立国船舶を含む自国商船隊の方が、武力攻撃事態下の国の生命線を生き長らえさせる可能性が高いと推測され

⁴⁹ 逸見・前注（1）①114～115頁注（389）は、かつてのリベリア（1980年のクーデター、1989年～1996年、2003年の内戦）やパナマ（1968年のクーデター、1989年～1990年の米国のパナマ侵攻）の政治的混乱が、結果的に両国への置籍に殆ど影響を与えなかったこと、特にリベリアの登録の信頼性は、実効的な管理の所在地国が米国にあるという事実によって支えられてきたと指摘しています。これに対し、合田・前注（1）221～222頁注（85）は、リベリアにつき二度の内戦で邦船社の置籍船が減少したことを指摘しています。いずれにせよ、今後の可能性については、国際政治の現実には照らしたシナリオのシミュレーションが必要かもしれません。

⁵⁰ 水上・前注（1）268～281頁は、フランス、英国、ノルウェーの制度（1994年当時）が紹介されています。逸見・前注（1）①367～369頁は、その他第二船籍制度がある国として、ドイツ、イタリア、オランダ、デンマーク、フィンランド、スペイン、ポルトガル、韓国にもあると説明しています。

⁵¹ 逸見・前注（1）①370～372頁。続けて、逸見・前注（1）①396～409頁は、便宜置籍船もその対象とする国際条約の枠組による規制強化の努力を評価しつつも、寄港国によるPSCの時間的質的限界や、便宜置籍国が旗国としての規制権限を委託する船級協会が営利団体であることからくる限界等を指摘して、船舶は最終的には国際条約を遵守する旗国の責任の下で地道にその堪航性の維持が図られる必要があると論じ、その認識を踏まえて、やはり船舶と旗国の間には「実質性」が必要と主張しています。その内容としては、自国民所有や自国所在営業所よりむしろ自国籍船員の配乗を基礎に置くべきこと、現時点で便宜置籍国とされる国でもそれを確立できる可能性があると思われること等を主張しています。これは「真正な関係」を船舶の所有ではなく船員の配乗を中心に据えて再構築する試みと言えるでしょう。しかし、便宜置籍国に対しその方向に努力する国際的インセンティブを働かせられるか、便宜置籍国側にその方向に動く国家的な政治的社会的背景が存在するかは問題かもしれません。

るといった指摘もあります（これ自体は日本籍船と日本商船隊に関する指摘ですが）⁵²。また、検討前提としての FOC 自体との関連でも、文字どおり船籍だけを誘致するのではなく実体を有する海運会社の誘致に動いて成果を収めつつある国もあるとされています⁵³。

分析検討すべき要素はさらに複雑になっているかもしれません。

3. 日本法における日本籍船（日本船舶）と外国籍船

（1）日本船舶の要件及び効果

さて、UNCLOS 91 条 1 項 1 文によれば日本法で定められるべきところの、日本籍船（日本法では「日本船舶」との用語が用いられますので以下これによります）たるべき要件は如何なるものでしょうか。船舶法は、以下のように規定しています。

第 1 条 左ノ船舶ヲ以テ日本船舶トス

- 1 日本ノ官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶
- 2 日本国民ノ所有ニ属スル船舶
- 3 日本ノ法令ニ依リ設立シタル会社ニシテ其代表者ノ全員及ビ業務ヲ執行スル役員ノ三分ノ二以上ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶
- 4 前号ニ掲ゲタル法人以外ノ法人ニシテ日本ノ法令ニ依リ設立シ其代表者ノ全員ガ日本国民ナルモノノ所有ニ属スル船舶

原則的なケースを想定すれば、所有者が日本国民又は日本の会社であることを要し、日本の会社については、設立準拠法が日本法でありかつ代表者全員及び業務執行役員 2/3 以上が日本国民であることを要するというものです（2 号、3 号）。逆に、そのような者が船舶を所有する限りは、当然に日本船舶となり、日本船舶に対する各種日本法の規制に服することになり、日本法人が船舶を所有しようというときに任意に国籍を選べるわけではありません。業務執行役員 2/3 の要件については、かつては全員が日本人であることが要件でしたが、日本のある海運会社が外国人を役員に選任したいとの事例が生じたことを契機に 1999 年に改正されました。しかしなお、上記の縛りがあるので、会社の出資者（株主）の国籍要件は規定されていなどとはいえ、仮に外国人出資者の意向により外国人を役員に据えたいとの意向があっても、日本船舶を所有し続けるためには、この規定によりそれができない（外国人役員が就任すると日本船舶の要件を喪失する）場合があることとなります。また商法には、(1)持分会社⁵⁴が所有者の場合につき、業務執行役員 2/3 の移転により（船舶法 1 条 3 号の要件を満たさなくなり）船舶が日

⁵² 吉野・前注（1）140～141 頁。その他にも、他国との事前の国家約束や実質的船舶所有者に対するコントロールを通じて有事において外国籍船の利用を図れるようにすべしといった考えもあるようです。

⁵³ さしあたり、合田・前注（1）203～205 頁、231 頁参照。

⁵⁴ 持分会社には、合名会社（出資者全員が無限責任社員）、合資会社（出資者が無限責任社員若しくは有限責任社員）又は合同会社（出資者全員が有限責任社員）の三種がありますが（会社法 575 条、576 条 2～4 項）、どの出資者（社員）も、定款で別段の定めがない限り業務執行社員となり（同法 590 条 1 項）、それらの者は船舶法 1 条 3 号にいう「業務執行役員」でもあると解されます。

本の国籍を喪失することとなるときは、他の業務執行社員は相当対価により当該持分の売渡請求ができる旨（691条）⁵⁵、(2)共同所有の場合につき、共有者の持分の移転又は国籍の喪失により船舶が日本の国籍を喪失することとなるときは、他の船舶共有者は相当対価で当該持分の売渡を請求し又は競売に付することができる旨（700条）の規定があります。後者は、共有船舶の場合には共有者全員が上記の要件を満たすことを要することを前提とする規定です。

そして、船舶法によれば、日本船舶の所有者は、「日本ニ船籍港ヲ定メ其船籍港ヲ管轄スル管海官庁ニ船舶ノ総トン数ノ測度ヲ申請スルコトヲ要」し（4条1項）、更に「『登記』ヲ為シタル後船籍港ヲ管轄スル管海官庁ニ備ヘタル船舶原簿ニ『登録』ヲ為スコトヲ要ス」とされています（5条1項）。その登録により船舶国籍証書が交付されます（5条2項）。それにより初めて日本国旗の掲揚と航行が可能になります（6条・本来の証書の前に仮証書の交付を受けているときは別です）。(1)船舶登記は、船舶所有者の所有権をはじめ私法的な権利関係を記録・公示するものであり、所有権以外では、抵当権、賃貸借（船舶登記令3条1項）、船舶共有における船舶管理人⁵⁶が登記されます（商法697条、船舶登記令18条）。登記所（法務省の地方支分部局である法務局）の所管です。(2)船舶登録は、公法的目的による船舶の記録と公示であり、前記のとおり、日本の船舶国籍証書は、当該登録に基づいて交付されます。管海官庁（国土交通省の地方支分部局である運輸局）の所管です。国によっては両者が一元化されているところもあり、立法的には、両制度を統一し同一官庁において管掌せしめる方が適当であろうとの意見もあります⁵⁷。実際、小型船舶については小型船舶の登録等に関する法律による登録に一元化されており、それは、航行の前提条件とされるなど公法的監督目的であると同時に、私法的な対抗要件でもあります（同法3条、4条）。

効果としては、船舶法それ自体では、日本船舶は、以下の権利（特権）及び義務を負う旨規定されています。

- 【権利】(1) 日本国旗を掲揚する権利（2条）
 (2) 日本の不開港場に寄港する権利（3条本文）⁵⁸
 (3) 日本の各港の間において物品又は旅客の運送をする権利（3条本文）⁵⁹

但し、前提として船舶所有者が、まず測度申請を行い（4条）、所有権登記を行い、船舶登録を行って船舶国籍証書の交付を受けなければ（5条）、原則として(1)も、(2)(3)の前提となる航行自体もできません（6条）。

⁵⁵ これは、かつては合名会社及び合資会社のみについて規定されていましたが（改正前商法702条2項）、会社法制定で合同会社が創設され齟齬をきたしていたことから、2018年の商法改正で改正され条文の場所も整理されました（松井信憲＝大野晃宏編著『一問一答平成30年商法改正』59頁（2018、商事法務））。

⁵⁶ 船舶管理ないし管理人（管理会社）なる概念は、共有船以外においても存在し、むしろそちらの方が重要であって、かつそれはここに言う共有船におけるそれと決して混同されてはなりません。この概念については、本シリーズでは稿を改めておいて検討の予定です。

⁵⁷ 前注（5）参照。

⁵⁸ 「不開港場」の前提となる「開港」とは、「貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港その他の事情を勘案して政令で定める港」（関税法2条1項11号）です。要するに外国籍船の入港が許可される港です。

⁵⁹ いわゆる Cabotage 規制ですが、例外もありますので後述します。

- 【義務】(1) 日本国旗を掲揚する義務（7条）
 (2) 名称、船籍港等を表示する義務（7条）
 (3) 船舶国籍証書の検認を定期的に受ける義務（7条ノ2）

もとより、日本船舶であることの効果は、それにとどまるものではなく、このシリーズの第2回の Paper（「海」と「船舶」）の13～14頁でも紹介したように、船舶安全法、船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法等においても、基本的には日本船舶であることがその適用要件とされていますから、別言すれば、それら法令の適用があることがその効果とも言えます。そしてそれは、上記2. で言及した国際条約の国内立法でもあります⁶⁰。

既に言及した通り、現在の日本法には、正面から徴用を規定した法令はないと理解されます。しかし、

⁶⁰ なお、日本船舶に乗り組む船員は日本人以外であってはならないとは、法令には書いてありません。日本船舶には船舶職員及び小型船舶操縦者法の適用がある以上は、同法に基づく免状を有する者が所定の乗り組み基準に従って乗り組んでいる必要がありますが、これにはSTCW 締約国の資格証明書の受有者が国土交通大臣の承認を受けて乗り組み場合も含みます（23条）、更に、日本船舶に乗り組む船員（これには免状を有する職員だけではなく免状を有さない部員もいます）は船舶手帳を受有する必要があります（船員法50条）、外国人が船員手帳を受有することがあり得ることも逆に想定されています（同法施行規則29条2項、35条2項）。

但し、これは日本籍船に外国人を自由に乗り組ませることが可能であるということではありません。日本籍船は、それ自体は日本の領土領海ではありませんが、領海内にいれば、それは外国人が日本の領海内で就労することになりますし、海外にいるときであっても、やはり日本国内に準ずる場所であるとも言えます。従って、実際には日本籍船への外国人の乗り組みには事実上制約された枠組のなかでのみ行われてきました。即ち、2000年運輸白書

（<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei12/3-6/3-6.htm>（最終閲覧2022年11月18日））までは「従来から、日本籍船であって日本の船社が配乗権を有するものについては、陸上職場における外国人労働者の受入れに関する閣議了解（現在は第9次雇用対策基本計画、平成11年8月閣議決定）を準用して、外国人船員を配乗しないように行政指導を行ってきた。これに対し、日本籍船であっても海外貸渡しにより外国の船社が配乗権を持っているもの（いわゆるマルシップ）については、閣議了解の範ちゅう外とされ、外国人船員の一部配乗を認めている。」と説明していました。2001年の国土交通白書からはこの記述は消えています。その後、2006年段階では、法令上の国籍要件はないが、船機長は日本の海技免状が必要であることから事実上日本人に限られる（当時）と整理されていたのに対して、その要件の撤廃が検討され、翌2007年には制度的には撤廃されています（日本船主協会『船協海運年報2006』第1章第5節及び同『船協海運年報2007』第1章第6節

（https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2006/text/nenpo2006_1_5.htm 及び https://www.jsanet.or.jp/report/nenpo/nenpo2007/text/nenpo2007_1_6.htm（最終閲覧2022年11月18日）参照）。

最近では、ある論者は、内航海運における外国人船員導入に関する議論の必要性を指摘する議論のなかで、日本の内航船で外国人船員の配乗が認められていない理由は「1966年の外国人労働の受け入れに関する閣議決定によるもの」（日本海事新聞2020年8月19日付記事 <https://www.jmd.co.jp/article.php?no=259992>（最終閲覧2022年11月18日））と説明しています。他方、合田浩之「船の国籍・船会社の国籍」公益財団法人日本国際フォーラム研究会「海洋秩序構築の多面的展開－海洋『世論』の創生と拡大」コメンタリー（2021）

https://www.jfir.or.jp/studygroup_article/5783/（最終閲覧2022年11月18日）は、「日本籍船に外国人船員を乗せる、乗せないという問題は、法制の問題ではなく労使合意の問題に過ぎない。」と述べています（なお合田・前注（1）175～176頁注（142）も参照）。説明の差異は、入国管理規制が必然的に関係する日本の領海内での内航運送を想定するか、必ずしもそうではない外航運送を想定するかの差異を反映していると思われます。

徴用とはなお異なるものの、若干類似した性質を有する法令もないではありません。

第一に、平和安全法制の一つである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）では、政府が「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」を定めたときは、都道府県知事は、避難住民の誘導や緊急物資の輸送のため、運送事業者である指定公共機関に対し、その運送を「求め」ことができ、当該機関は正当な理由がない限りその求めに応じなければならない（71条、79条）、それにもかかわらず当該機関による運送が行われない場合、内閣総理大臣は、所要の手続きを経て、当該機関に運送を「指示」することができる（第73条）等の規定があります。もっとも、これらは、海上運送については、船舶ではなく運送事業者である指定公共機関（会社）に対するものです。指定公共機関は、海上運送に関しては、現状では国内旅客船（フェリー）業者及び内航海運事業者だけです⁶¹。

第二に、海上運送法には、「国土交通大臣は、航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要であり、かつ、自発的に当該航海を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に限り、船舶運航事業者に対し航路、船舶又は運送すべき人若しくは物を指定して航海を命ずることができる。」との航海命令の制度が定められています（26条1項）⁶²。対象船舶が特定される場合であってもそれが日本船舶であることは必須とは明記されておらず、関係省令の文言上は外国籍船もあり得るようにも読める（同法施行規則24条の2・第5号様式の航海命令従事証明書の書式には国籍の記載欄がある）ものの、命令の対象者たる「船舶運航事業者」には外国人等は含まないので（42条1項）、当該事業者が文字どおり所有する船舶は原則日本船舶となるはずであること、外国籍船を対象に日本政府が命令をしてもその実効性には疑義があり得ることを勘案すると、当該命令の対象となるのはやはり日本船舶が想定されているだろうと思われます。

（2） 日本法における外国籍船

では、逆に、日本法において外国籍船はどのような地位を有するのでしょうか。

これは典型的には、（1）で述べたような日本籍船の権利（特権）をもたないということの意味します。即ち、(1)日本国旗を掲揚する権利、(2)日本の不開港場に寄港する権利、(3)日本の各港の間において物品又は旅客の運送をする権利を持たないということです。但し、(2)(3)には「但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス」との例外があります（3条但書）。

このうち、(2)については、逆に言えば、外国籍船であっても開港であれば入港できるのが原則です。そもそも開港とはそういう港であり、逆にどこを開港とするかどうかは各国の裁量です。しかし更にこれに対する例外が、特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法による特定の外国の特定の船舶の入港禁止で

⁶¹ https://www.mlit.go.jp/kikikanri/seisakutokatsu_terro_tk_000004.html（最終閲覧 2022年11月18日）参照。

⁶² 対象となる航海について、従前は「本邦の各港間の航海であって」との限定があり、内航だけが対象でしたが、2008年の改正によりそれが削除され外航についても命令が可能になっています。「航海が災害の救助その他公共の安全の維持のため必要」な状況とは平時の緊急時であり平和安全法制における有事ではないというのが国交省の説明です。後注（70）の「日本船舶・船員確保基本方針」2（6）でも明記されています。

す。同法は、「近年における我が国を取り巻く国際情勢にかんがみ、我が国の平和及び安全を維持するため」(1条)に2004年に至って制定されたものですが、具体的な決定は閣議決定を通じて行われ(3条)、官報に告示され(4条)、国会の事後承認を得ることとなっています(5条)⁶³。具体的には北朝鮮制裁関連で適用されています。なお、日本法における船舶の入港禁止に関する法令としては、その他にも、2001年の米国同時多発テロ事件を契機に策定された SOLAS 条約 ISPS Code の国内立法たる国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(45条)や、本邦コロナ禍の嚆矢となった2020年2月の英国籍船 Diamond Princess の入港に関連してその適用が問題となった検疫法(4条・但し検疫前のみ)等があります⁶⁴。これら法律の規定は、形式的には日本籍船・外国籍船双方に適用がありえますが、実質的に問題になる場合の多くはやはり外国籍船でしょう。

次に(3)は、別言すると外国籍船は国内運送に従事できないという規制であり、Cabotage 規制と言われます⁶⁵。但し、船舶法3条にあるとおり、国土交通大臣の特許(沿岸輸送特許)を得た場合は例外です。特許が与えられる基準は、2010年の国土交通省報道発表によれば、(a)当該沿岸輸送が、我が国における安定輸送の確保等の観点から支障を生ずるものではないこと、(b)日本の海上運送事業者による物品又は旅客の輸送に支障を生ずるものではないこと等であり、一般的には、①外航輸送の一部と考えられるものであって、本邦事業者が運航する外国籍船で輸送するもの、②同じく外航輸送の一部と考えられるものであって、二国間の通商航海条約による相互主義に基づくもの ③空コンテナの輸送等の商業活動と見なさないものにつき認められています。この時には、①②③に該当しないものの、沖縄の「特別自由貿易地域」及び「自由貿易地域」(当時)と本土との運送に関して一部外国籍船に特許が付与されました⁶⁶。その他の最近の特殊例として、JR九州の子会社が日本と韓国の国際運送用に導入し2020年10月に博多港に到着した船舶(Queen Beetle)について、コロナ禍の水際対策により当該運送に従事させることが事実上不可能になった結果、2021年3月から一時的に国内遊覧運送事業のための沿岸輸送特許が認められた例があります⁶⁷。

なお、国際法上の外国船の無害通航権に関する日本の法律として、領海等における外国船舶の航

⁶³ そのリストについては <https://www.jsanet.or.jp/sanctions/pdf/nk-01.pdf> 参照(最終閲覧2022年11月18日)。

⁶⁴ 日本では、Diamond Princess 号に続き、オランダ籍客船 Westerdam 号の「入港拒否」も報道されましたが、実際にされたのは、出入国管理及び難民認定法を理由とする外国人全員の上陸拒否(その適否は別途問題たり得ますが)とそれを前提とする本船に対する入港見合わせの「要請」です(2020年2月7日の国土交通大臣記者会見(<https://www.mlit.go.jp/report/interview/daijin200207.html>)(最終閲覧2022年11月18日))。

⁶⁵ 長谷知治「環境に優しい交通の担い手としての内航海運・フェリーに係る規制の在り方について～カボタージュ規制と環境対策を中心に～」『海事交通研究』59集1頁(2010)、石田信博「カボタージュ規制と内航海運業」『大阪市立大学経済学雑誌』114巻3号148頁(2013)等参照。前者及び合田・前注(1)23頁注(13)によると、その語源は、岬を指すスペイン語 cabo に由来し岬から岬に至る間の海岸に沿って航行することをいう、小型船舶を指すフランス語 cabot 又は岬から岬に至る間の海岸に沿って航海することをいうフランス語 caboter に由来するといった説がある由です。

⁶⁶ <https://www.mlit.go.jp/common/000111596.pdf> (最終閲覧2022年11月18日)

⁶⁷ もっとも、これには反対が強く、同社は2021年12月に至り同船を日本籍化することを表明し本年3月に実施されました。以上の経緯につき、JR九州高速船(JR九州子会社)の報道発表 https://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afieldfile/2021/12/16/211216_QUEENBEETLE_nihonseki.pdf (最終閲覧2022年11月18日)、関係者の反対につき、日本海事新聞2020年12月11日記事及び同2021年3月15日記事参照。

行に関する法律があります。

(3) 日本船舶の確保策と準日本船舶

国籍について検討する最後に、わが国における日本船舶の確保策とその一部をなす準日本船舶について説明します。後者は、「準」とはありますが、船舶の国籍自体の制度ではありません。

第二船籍制度は、日本でも一時期検討の俎上にのぼったことがあります⁶⁸。しかしそれは最終的には現在も導入されていません（日本船舶の要件は上記船舶法3条以外にはありません）。そのかわりに、日本船舶を確保するための補完的制度として2012年に導入され、その後制度の改正を経つつ現在まで続いているのが、所定の外国籍船を準日本船舶として認定する制度です。

この制度は、制度導入時の2012年国土交通白書の表現を借りれば、「今般、東日本大震災や原発事故を契機として、外国船社の日本寄港の忌避等の事案が発生し、日本商船隊による経済安全保障の確立の重要性がより明確化された。こうした状況を受け、日本船舶を補完するものとして、日本の外航船社が便宜置籍国にある子会社で保有する外国船舶であって、必要な場合に確実かつ速やかに日本籍船に転籍して航行することが可能なものを『準日本船舶』として認定する制度」として創設されたものです（第Ⅱ部第5章第3節3）⁶⁹。準日本船舶とは、具体的には、[A] (1)日本の対外船舶運航事業者（所謂オペレーター）が、自己の外国子会社が所有し自己が運航する外国籍船につき国土交通大臣に申請した船舶、あるいは(2)対外船舶運航事業者と本邦船主（四国等に所在する所謂オーナー）が共同で、後者の外国子会社が所有し前者が運航する外国籍船につき国土交通大臣に申請した船舶であって、[B] 当該オペレーターに対し海上運送法26条に規定する航海命令が出された場合には、遅滞なく、当該船舶を、(1)の場合オペレーターに譲渡する（その場合日本船舶になります）あるいは(2)の場合本邦船主に譲渡したうえ（同前）更にオペレーターに譲渡又は貸渡す旨の契約があり、[C] 更に当該船舶が当該航海命令に確実かつ速やかに従事させるための所定の条件を満たしているとして、国土交通大臣の認定を受けた船舶を意味します（同法39条の5）。要するに、いざという場合（オペレーターに対し日本政府当局による航海命令が出された場合）には、速やかに日本籍船化のうえ航海命令に従事することが可能と認定された、オペレーター自身又はオーナーの実質所有外国籍船を意味します。

日本の外航オペレーターやオーナーにとり、外国子会社の所有船についてその認定を受ければどのような意味があるかは、海上運送法の条文それ自体からストレートには読み取れません。海上運送法では、船舶運航事業者等は、単独で又は共同で、「日本船舶・船員確保計画」を作成して、国土交通大臣の認定を申請することができ（35条、海上運送法第三十五条の規定に基づく日本船舶・船員確保計画の認定等に関する省令）、認定を受けた場合には、課税の特例措置（所謂トン数標準税制の適用）が受けられること（38条）等が定められていますが、それは一義的には「日本船舶」の確保計画で

⁶⁸ 日本船主協会・前注（16）第1章第5節、高橋・前注（41）等。なお、日本籍船の競争力強化の試みとしては、現在の準日本船舶制度以前にも、新丸シップ、近代化船、国際船舶制度等がありましたが、これらも、何れも船舶の国籍要件それ自体に手を加える制度ではありませんので、何れも割愛します。

⁶⁹ <https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h23/hakusho/h24/index.html>（最終閲覧2022年11月18日）

あり準日本船舶に関するそれではないように読めるからです。この点については、同法 34 条に基づき国土交通大臣が制定している「日本船舶・船員確保基本方針」の表現を借りれば、税法上で、日本船舶に加え、「外航日本船舶の確保等に関連して実施される措置としての準日本船舶の確保の対象となる準日本船舶についても、トン数標準税制の適用対象とすることにより、準日本船舶の着実な確保を図るとともに、外航日本船舶の増加を促進する。」とされています⁷⁰。従って、トン数標準税制の利用のために日本船社に（いざという時には日本船舶に転籍可能な船舶たる）準日本船舶を確保させることにより⁷¹、間接的に、最終目的である必要なときの日本船舶の確保を図ろうとする施策と言えます。

4. 私法関係において船舶の国籍が問題となる局面——国際私法

船舶の国籍とは、本来的には国際法・公法上の概念ですが、私法関係においても船舶の国籍が関係する場面がないではありません。それは主として国際私法の分野です⁷²。

一般に、渉外的（国際的）性質を持つ事案においては、それが私法分野の問題であっても、当該事案に適用されるべきある国の法（準拠法）が問題となります。準拠法は、事案に係る単位法律関係毎に定められ、当該単位法律関係における準拠法の判断基準は、国際私法では連結点と呼称されますが、伝統的には、船舶が関係する事案では船舶の旗国が原則的な連結点であり準拠法は旗国法となるのが原則であると考えられてきました（海事国際私法における旗国法主義）。船舶は各国にまたがって移動しますし、特に公海においては所在地国を観念できないからです⁷³。

しかし、2. で述べた便宜置籍の進展により、船舶と旗国の関係性が希薄となったことや、旗国と登録国が分化する場合も生じたことなどから、すべてを旗国主義で処理することの不合理さが指摘されるよ

⁷⁰ 2008 年制定・2018 年最終改正の「安定的な海上輸送の確保を図るために必要な日本船舶及び船員の確保に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方針」（「日本船舶・船員確保基本方針」）の 2（3）（https://www.jsanet.or.jp/seisaku/pdf/ton_std/u/01.pdf（最終閲覧 2022 年 11 月 18 日））。

⁷¹ 厳密に言えば、トン数標準税制の対象となる準日本船舶は、概念的には、あくまで「『外航日本船舶の確保等に関連して実施される措置としての準日本船舶の確保』の対象となる準日本船舶」であり、全ての準日本船舶ではありません。対象となる準日本船舶は、租税特別措置法では特定準日本船舶と表現されています（59 条の 2 第 1 項 1 号）。その隻数は、船社毎の日本籍船の増加数との割合や政策目標として設定された日本船舶及び準日本船舶の確保目標全体数との見合いで決定されています（前注の「日本船舶・船員確保基本方針」の 2（3））。

⁷² 国際私法により準拠法が決まった後の実質法（日本法が準拠法であれば民法・商法をはじめとする日本の諸法）においては、船舶の国籍が直接影響することは基本的にはない筈であると思われます。本文 3（1）で言及した日本国籍維持のための持分譲渡に関する商法 691 条及び 700 条は例外です。なお、稀に、日本法における定期傭船者の不法行為責任の問題と当該船舶が便宜置籍船であることを関連付ける見解に接することがありますが、便宜置籍は要するに船舶所有の方式の問題ですから、本船が便宜置籍船であること、船舶所有者ではない定期傭船者の不法行為責任の問題を関係づけるのは、論理の飛躍があります。この点について本シリーズではおいて改めて検討の予定です。

⁷³ 海事国際私法に関する 2000 年以降の文献として、神前禎「海事国際私法の『独自性』」国際私法年報 2 号 152 頁（2000）、藤田友敬「海事国際私法の将来」国際私法年報 2 号 169 頁（2000）、道垣内正人「海事国際私法」（落合誠一＝江頭憲治郎編集代表『日本海法会創立百周年祝賀 海法体系』（2003、商事法務）669 頁以下所収）、逸見・前注（1）①245～264 頁、増田史子「海事」（櫻田嘉章＝道垣内正人編『注釈国際私法第 1 巻（法の適用に関する通則法 §§1～23）』（2011、有斐閣）598 頁以下所収）、小林・前注（23）482 頁以下等参照。英文文献として Akiyoshi Ikeyama, 'Legal Issues of Jurisdiction and Governing Law in Maritime Cases in Japan', (2011) East Asia Maritime Law Forum 80 at 92.

うになってから、既に長い年月が経っています。それでも、實際上旗国法に依拠せざるを得ないと思われる場合もあり（少なくとも、旗国法に代わる実質的船主の営業本拠地法といった概念は、多国籍企業の場合や共有船の場合を考えると適用困難であり、一般的な支持はありません。）、どのような場合にどの程度旗国法主義を維持すべきかは、海事国際私法総論の主要論点となっています。国際私法全般については2006年に約1世紀ぶりの全面改正（法例にかわる法適用通則法の制定）が行われたものの、同法でも船舶関連については明文規定がないままです。⁷⁴

この問題が典型的に表れるのが、海事国際私法各論の典型論点である船舶先取特権の成立（船舶先取特権が認められるか否か）及び効力（他の担保権との優先順位）に関する準拠法の問題です⁷⁵。学説は百家争鳴であり、裁判例も確立しているとはまだ言えません。かつては、(1)成立については①債権の効力であるという観点から債権の準拠法及び②物権の問題という観点から目的物の所在地法に代わるものとしての旗国法の重畳適用という見解が有力といえたもの⁷⁶、1990年代に東京地裁で従前の裁判例を否定して船舶先取特権の成立および効力とも法廷地法を準拠法とする（旗国法等は考慮しない）判断が2件出されました⁷⁷。しかしそれには批判もあり⁷⁸、その後は、またこれと異なる判断が続いています。但し、必ずしも旗国法を適用するかつての通説的見解に戻るわけではなく、最近の裁判例には、成立について、債権の準拠法及び（旗国法のかわりに）債権発生時における目的物たる船舶の現実の所在地法との重畳適用としているものがあります⁷⁹。もっとも、成立とは異なり、効力は、差し押さえられた本船に関する複数の債権（この中には当然準拠法を異にするものもあり、船舶先取特権とは別に特に重要なのは通常は旗国法に基づき登記されている抵当権で担保されている債権でしょう）の優先順位の判断の問題であり、従ってその判断基準は関係する全債権について同一である必要があり、各債権の準拠法であるとか、各債権発生時における目的物たる船舶の現実の所在地法というわけにはいかぬはずで、それは競売を行う法廷地法（日本における準拠法を問題としているので要するに日本法です）か、それとも他にあり得る共通の連結点たる旗国法のいずれかにならざるを得ないのではないかという問題は残っているように感じられます⁸⁰。

⁷⁴ 小出邦夫編著『一問一答新しい国際私法 法の適用に関する通則法の解説』（商事法務、2006）161頁

⁷⁵ 成立と効力に分けること自体も、論理必然ではない可能性がありますが、船舶先取特権は一種の担保物権であり、それが認められるということは、債務名義なしに船舶の本差押ができる（担保も不要）ということであり（民事執行法189条、181条1項4号）、その可否という意味で成立が問題とされます。また差押後、船舶所有者が何もしなければ競売・配当へと進みますが、その際には、船舶に設定されていた抵当権との優劣等が問題となります。その判断基準という意味で効力が問題となります。

⁷⁶ 広島高決昭和62年3月9日判時1233号83頁等。判例・学説の状況につき、注(73)記載の諸文献のほか、高橋美加「船舶先取特権・アレスト」（落合誠一＝江頭憲治郎編集代表『日本海法会創立百周年祝賀 海法体系』（商事法務、2003）109頁以下所収）121～123頁、松井孝之＝黒澤謙一郎「法の適用に関する通則法施行後の船舶先取特権の準拠法をめぐる最近の議論及び裁判例について 近時の定期傭船者倒産事例の紹介」NBL899号28頁（2009）等参照。

⁷⁷ 東京地決平成3年8月19日判タ764号286頁、東京地決平成4年12月15日判タ811号229頁。

⁷⁸ 道垣内・前注(73)675～677頁等

⁷⁹ 水戸地判平成26年3月20日判時2236号135頁、福岡地小倉支決平成27年12月4日海事法232号70頁、神戸地決平成28年1月21日海事法232号75頁。いずれも、燃料油供給債権の事案であり、債権発生時における目的物たる船舶の現実の所在地法とは、燃料油供給地法ということになります。

⁸⁰ 前注の各決定は、何れも最終的に船舶先取特権の成立を認めていないので、効力については実質的に判断していま

更に、所有権それ自体の帰趨や、公海上における異国籍船同士の衝突の場合のように、他に適当な連結点がない場合には、なお旗国法によらざるを得ないこともあるように思われます。但し、後者の場合については、衝突船舶の旗国法を常に重畳適用すると考えるか、それとも加害船舶（被告）と被害船舶（原告）がはっきりしているときにはどちらかの旗国法によると考えるべきかについてはバリエーションがあり得ますし、その場合も便宜置籍船の進展による旗国法の形骸化を理由に法廷地法によらざるを得ないとの古くからの学説もあります⁸¹。

5. 結語

以上縷々述べたところから明らかなように、現代における船舶の国籍を巡る諸問題の多くは、確かに、便宜置籍船への対処、あるいは便宜置籍船が関係する場合の処理に関連したものといえます。

しかし、繰り返しになりますが、便宜置籍船の利用は、海運業の国際的性格に由来する経済合理性に基づきます。さらに補足すれば、それは、単なる国際的性格ではなく所謂「海運自由の原則」に基づく世界単一市場での競争という状況に根差していることに留意する必要があります。「海運自由の原則」とは、海運事業に対する参入撤退の自由を保証し、貨物の積取りについて政府の介入により自国の商船隊や自国籍船による輸送を優先させたりすることなく、海運企業や船舶の選択を企業間の自由かつ公正な競争に委ねるとの各国の海運政策上の原則的な考え方であって、国際法（海洋法）上の原則それ自体ではありませんから、これと異なり国家安全保障や自国海運業保護等を目的に外航貨物への自国籍船への積み取りを優遇又は強制する政策（国旗差別）もあり得なくはないですし、現に歴史的には中南米等で採用されたこともあるようです。しかし結局、海運自由の原則が現在も世界の海運秩序を支配する考え方であることは否定できないと思われま⁸²。そうだとすれば、国際海運では、A 国法人た

せん。但し、神戸地決の該当部分は、成立の問題を論じている筈なのに、結論の部分では突然、成立と効力双方について重畳適用と述べており、論旨に混乱があるように思われます。

⁸¹ 後者の場合につき、仙台高判平成6年9月19日判時1551号86頁は加害船舶と被害船舶の旗国法を重畳適用すべしと判示しています。法廷地法をとる有力学説として、谷川・前注（7）34頁参照。

⁸² 日本船主協会「海事用語集」の該当箇所 https://www.jsanet.or.jp/glossary/wording_txt_ka.html（最終閲覧2022年11月18日）、水上・前注（1）55～56頁、逸見・前注（1）①184～188頁、合田・前注（1）31～32頁注（56）等参照。なお、この原則は、日本政府の海運政策の基本として言及されることもあります。例えば、国土交通省『海事レポート2018』109頁（<https://www.mlit.go.jp/common/001249547.pdf>（最終閲覧2022年11月18日））等参照。また、外国による国旗差別政策に対抗するための外国等による本邦外航船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律という名称の法律もあります。

逸見・前注（1）①187頁は、「この自由の原則こそが、便宜置籍船の趨勢に代表される船舶の国籍の形骸化、強いては海洋秩序への脅威をもたらしたことは否定できないように思われる。伝統的航海国が自国海運の発展をある程度犠牲にしても、海運に対する規制を強めていれば現在のような諸問題は発生しなかった、または発生しても伝統的航海国を中心とした便宜置籍船への対処が可能であったのではないかという、推論が成り立つ余地もあるものと思われる。」と些か批判的ニュアンスで論じています。ここにいう「自国海運の発展をある程度犠牲」云々は、むしろ「自国の国民経済の発展をある程度犠牲」のその誤りかもしれません。外航海運は貿易（輸出入）に伴うものだからです。しかし何れにせよ、その少し後には「その背景には、国際海運における激しい競争があった。国際海運に国境はない。各国に所在する船舶所有者は、海洋という分け隔てのない土俵の上で、船舶の生む利益を追求しなければならない。」とも説明しています。後者が現実でしょう。

る海運会社がA国と無関係な海上運送に関係することは今や普通にあり、別言すればA国発着の運送だけに従事するのが原則ではなく世界中の国際運送に従事します。従って、A国法人たる海運会社はA国籍船の所有が原則でありそれ以外を所有するのは不適切であるとする発想には無理があるのです⁸³。A国にとり相当数のA国籍船（自国籍船）・A国人船員（自国民たる船員）の存在がA国の経済安全保障や海技の次代への伝承（A国自身によるA国発着の運送手段の確保）という観点等から重要であり、その担い手（所有者・雇用者）となるA国法人たる海運会社に如何なるインセンティブをどのように与えるかと考えることは是非必要ですが、それと、A国法人たる海運会社がA国籍船以外を所有するのが凡そ不適當であるとする事とは別です。

少なくとも今世紀に入ってから、それらを踏まえて2（5）で述べたような問題に如何に対処すべきかが既に長く検討されてきていると言えるでしょう。

【ここに示された意見は著者の現時点における個人的意見であり著者が属する法人や組織の意見ではありません。また本 paper は何らかの個別事案について法的助言をする趣旨と解釈されてはなりません。】

⁸³ 2021年のWakashio号事件（パナマ籍船）では、実質船主（長舗汽船）及び定期傭船者（商船三井）が日本法人であったこともあり広く報道されましたが、本船は、報道によれば、中国からシンガポール経由でブラジル向の航海の途中であり、おそらく、ブラジル産鉱石輸送に従事していた（事故時は空船航海中）だったと推測されます。