2026年イランをめぐる事態における多義的な「封鎖」
—国際法における「封鎖」の法的評価—

2026.10.1
大地　健

はじめに

2026年9月30日現在、正式な停戦[1]が発効していない米国・イラン間の武力紛争は、中東湾岸地域のみならず、国際社会にも深刻な影響を及ぼしている。特に、アラビア湾（ペルシャ湾）から日本を含む諸国への海上交通の要衝であるホルムズ海峡における船舶通航への影響は甚大である。海上交通の遮断は、1980年代のイラン・イラク戦争におけるいわゆる「タンカー戦争」に見られたように、武力紛争下の海上経済戦における有効な一手段である。しかし、その実施に際して交戦国は、第三国の通商及び航行の自由を尊重する義務を負う。では、米国及びイランによるホルムズ海峡付近での海上交通の遮断という行為は、それぞれいかなる法的性質を有し、また、その実施は国際法上の義務に反するか否かが問題となる。

本稿は、武力紛争法（*jus in bello*）の観点から両国の海上交通遮断措置の法的性質を客観的に検証する。その上で、イランの措置が海峡閉鎖及び航行妨害として評価される一方、米国の措置は伝統的封鎖法理との整合性を有することを論証し、行為の性質・手段・対象・効果という客観的基準に基づく法的評価の重要性を提示する。

1　「封鎖」をめぐる国際法

本稿では、武力行使に訴えることの合法性を規律する法（*jus ad bellum*）の観点からの法的評価は行わない。これは、武力紛争の地政学的背景の如何を問わず、ひとたび武力紛争状態が存在する以上、武力紛争法（*jus in bello*）は紛争当事国の双方に等しく客観的に適用されるという「武力紛争法の平等適用（equality of

[1] 本稿では、「正式な停戦」とは1991年湾岸戦争に関する安保理決議第687号33項において'a formal cease-fire is effective'と言及した状態を指すものとして用いる（UNSC Res 687 (1991), UN Doc S/RES/687, para 33, available at https://docs.un.org/en/S/RES/687(1991)）。日本政府も、「イラクが正式停戦のための国際連合安全保障理事会決議687を受諾したことに伴い，正式停戦が成立した」との見解を示し、「正式停戦が成立し，湾岸に平和が回復した状況」の下で、海上自衛隊の掃海艇等をペルシャ湾に派遣することを決定したとしている（外務省「政府声明」1991年4月24日、https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/bluebook/1991/h03-shiryou-5.htm）。したがって、本稿における「正式な停戦」は、単なる敵対行為の一時的若しくは事実上の停止（temporary cessation of hostilities）又は暫定的な作戦中止（suspension of operations）とは区別して用いる。

belligerents）」の原則を分析の大前提とするためである。

なお、2026 年イランをめぐる事態は、米国・イスラエルとイランとの間の重層的な敵対関係[2]を含むものであるが、本稿が射程とする海上交通の遮断という行為については、2026 年 2 月 28 日の米国・イスラエルによるイラン政府及び軍事施設への攻撃を起点とする国際武力紛争下で実施されたものであるとする。その上で、海戦法規上の海上交通の遮断を対象とするため米国及びイラン間の武力紛争に限定し、現行法（*lex lata*）の解釈に基づく純粋な法的観点から、中立的かつ客観的な分析を試みるものである。

また、海洋における武力紛争（以下「海戦」という。）の法的評価に際しては、1977 年のジュネーヴ諸条約第 1 追加議定書（AP I）第 49 条 3 項の規定に留意しなければならない。同項は、同議定書第 4 部が定める敵対行為の影響からの保護に関する規定が、海上における作戦に関する既存の国際法上の規則（海戦法規）の効力に影響を及ぼさない旨を明記している[3]。すなわち、陸上戦闘の枠組みとは異なり、万人の共有物（*res communis*）たる海洋における海上交通の遮断作戦は、中立国の航行権と交戦国の権利の調停を図る独自の慣習国際法体系（特別法：*lex specialis*）として発展してきた歴史的経緯[4]を踏まえたものである。当該条項を踏まえ、『サンレモ・マニュアル』（1994 年）及び『ニューポート・マニュアル（第 2 版）』は、いずれも海戦法規を、陸上戦闘の規律とは区別された独自の法

---

[2] 本稿でいう「重層的な敵対関係」とは、2025 年 6 月の交戦に端を発するイスラエル・イラン間の敵対関係と、2026 年 2 月 28 日の米国及びイスラエルによる対イラン攻撃以降の米国・イラン間の武力衝突とが並存する状況をいう。もっとも、これらを単一の国際的武力紛争（international armed conflict）として把握すべきか、あるいは相互に関連する複数の武力紛争として把握すべきかについては議論が存在する。また、武力紛争の開始時期についても、2026年2月28日の攻撃を起点とする見解のほか、それ以前からの敵対行為の継続性を重視する見解もみられる（米国政府自身も、本件を少なくとも2025年6月以来継続する武力紛争の一部と位置付けている）。他方、米国政府は安保理への通報において 2026 年 2 月 28 日に戦闘作戦（combat operations）を開始した旨を説明するとともに、当該事態を「継続中の国際的武力紛争（ongoing international armed conflict）」の一局面として位置付けている。イラン政府も、外務大臣書簡により、同日の攻撃を武力攻撃と位置付け、国連憲章第 51 条に基づく自衛権の行使を安保理に通報している。各国の主張は、次を参照した。Letter dated 10 March 2026 from the Permanent Representative of the United States of America to the United Nations addressed to the President of the Security Council, UN Doc S/2026/161; Reed D Rubinstein, 'Operation Epic Fury and International Law' (US Department of State, 21 April 2026); Letter dated 28 February 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations addressed to the Secretary-General and the President of the Security Council, UN Doc S/2026/106, annex.

[3] Protocol Additional to the Geneva Conventions of 12 August 1949 and relating to the Protection of Victims of International Armed Conflicts (adopted 8 June 1977, entered into force 7 December 1978) 1125 UNTS 3 (Additional Protocol I) art 49(3).

[4] For the historical development and codification of these traditional rules, see generally Natalino Ronzitti (ed), *The Law of Naval Warfare: A Collection of Agreements and Documents with Commentaries* (Martinus Nijhoff Publishers 1988).

体系として叙述している。もっとも、この独自性を武力紛争法全体との関係でいかに理論的に位置づけるか――特別法（*lex specialis*）としての性格づけの当否――については、学理上なお議論が存在することも付言しておく。本稿は、この理論的論争そのものに立ち入るのではなく、現代の主導的マニュアル等が共通して採用する伝統的な封鎖法理の内容に即して、以下、両国の措置を検討する。

したがって、以下では、今次イランをめぐる事態において生起した両国の海上交通の遮断という行為が、海戦法規上の「封鎖」に該当するのか、あるいは他の法的性質を有するのかを、現行法（*lex lata*）に照らして検討していく。その前提として、次節では海戦法規（Law of Naval Warfare）における「封鎖」の概念及び成立要件について確認する。

２　「封鎖」の多義性と国際法上の意義

2026 年春、中東地域における武力紛争の激化に伴い、我が国の主要な報道機関は、「イランによるホルムズ海峡の封鎖」と、これに対抗する「米軍によるイランの封鎖」という二つの重大な海上軍事作戦を連日、大々的に報じた。日常語における「封鎖」は、航路の物理的遮断や特定の船舶に対する通航妨害をはじめ、海上交通を制約する行為全般を広く指す多義的な用語として用いられている。しかし、海戦法規の文脈においては、単なる物理的遮断又は航行妨害と、交戦国に国際法上認められた海戦の方法（methods of naval warfare）として用いられる「封鎖」との間に、明確な法理上の相違が存在する。本稿の問題の核心は、イラン及び米国による海上交通の遮断が、慣習国際法として確立された「封鎖」の厳格な適法要件を満たすか否か、また、これらの行為が第三国の航行の自由に対していかなる法的効果を及ぼすかにある。したがって、以下では、客観的な事実関係を現行法に照らして検討し、両国による行為の法的性質を特定する。

その前提として、海戦法規における封鎖（Blockade）とは、交戦国が実効的な兵力によって敵国が領有、占領又は支配する地域の沿岸、港湾、又はその一部を対象とし、当該地域へのあらゆる国家に属する船舶の出入港若しくは出入り（ingress/egress）を区別なく阻止する作戦[5]をいう。封鎖が、単なる海上交通の物理

[5] Office of General Counsel, Department of Defense, *Department of Defense Law of War Manual* (June 2015, updated July 2023) § 13.10.1; US Navy, US Marine Corps and US Coast Guard, *The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations* (NWP 1-14M, 2022) § 7.7.1; James Kraska and others (eds), *Newport Manual on the Law of Naval Warfare* (2nd edn, 2025) 105 International Law Studies § 7.4.1; Wolff Heintschel von Heinegg, 'Blockade' in Rüdiger Wolfrum (ed), *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (online edn, Oxford University Press 2015) para 1; Louise Doswald-Beck (ed), *San Remo Manual on International Law Applicable to*

的遮断ではなく、固有の法的性質を有する交戦国の作戦であることは、現代の国際法学説においても確認されている。『マックス・プランク国際公法百科事典（MPEPIL）』の「Blockade」の項目（Heintschel von Heinegg 執筆）は、封鎖を「敵国に属し、敵国の占領下若しくは支配下にある特定の港湾、飛行場又は沿岸地域への船舶及び航空機の出入りを、敵国・中立国の別を問わず阻止する交戦国の作戦」と定義し、その特徴を「境界線（curtain）」の設定に見出している。これに対し、三次元的な空間を設定して海上交通を管制する警戒区域（warning zone）や排除区域（exclusion zone）等は法的性質を異にし、敵国の港湾・沿岸に対する線的な遮断を本質とする「封鎖」とは区別して論じられなければならない。この作戦は、中立国船舶に対しても、公海上での臨検及び拿捕、さらには停船命令の拒否又は拿捕への抵抗に対する最終手段としての攻撃といった重大な不利益を及ぼし得る[6]ため、その成立と運用には厳格な要件が課される。現代の主要な海洋国家の実行を反映し編纂された『ニューポート・マニュアル（第 2 版）』によれば、封鎖の適法性は、①『宣言と告知』（declaration and notification）、②『実効性』（effectiveness）、③『公平適用』（impartiality）、④『人道的要件』（humanitarian requirements）、及び⑤『中立国沿岸へのアクセス』（access to neutral coasts）に関する要件に規律される[7]。これらの要件の概要は、次のとおりである。

第 1 の『宣言と告知』は、封鎖の開始時期、期間、地理的範囲等を明示すること

Armed Conflicts at Sea (Cambridge University Press 1995) paras 93–100；海軍大臣官房『戦時国際法規綱要』（海軍大臣官房、1937 年〔第 4 刷 1942 年〕）第一部第十一「封鎖」123 頁参照。

[6] 封鎖侵破又はその企図に対する通常の法的効果は拿捕及び没収にとどまる。攻撃が許容されるのは、事前警告の後、当該船舶が停船命令を意図的かつ明確に拒否し、又は拿捕に積極的に抵抗する場合に限られる。Doswald-Beck (n 5) paras 67(a) and 98 and commentary para 146.7; Kraska and others (n 5) §§ 7.4.7, 9.11; NWP 1-14M (n 5) § 7.7.4; DoD Law of War Manual (n 5) § 13.10.4。

なお、Kraska and others (n 5) § 9.11 は、封鎖執行の文脈において、侵破を継続することなく逃走を試みるのみでは「積極的抵抗」に当たらず、封鎖部隊への発砲又は侵破の企図の継続がその閾値を満たすとする。『戦時国際法規綱要』も封鎖侵破船舶の効果を拿捕及び没収として構成していた（海軍大臣官房・前掲注（5）136–139 頁）。

[7] Kraska and others (n 5) § 7.4; Doswald-Beck (n 5) paras 93–104.

なお、ニューポートマニュアル（NPM）は、封鎖の適法性について、『宣言及び告知』（§7.4.2）、『実効性』（§7.4.3）、『公平適用』（§7.4.4）、『人道的要件』（§7.4.5）及び『中立国沿岸へのアクセス』（§7.4.6）を規定する。このうち、本文が採用する目的基準（専ら文民の飢餓化を目的とした封鎖設定の禁止）自体は、NPM 第 2 版§7.4.5 に明記された要件であり、サンレモ・マニュアル（SRM）との間に争いはない。争いがあるのは、これを超える二点である。第 1 に、SRM パラ 102(b) が定める比例性による封鎖違法化規定について、NPM 第 2 版は、これを支持する国家実行及び法的確信（*opinio juris*）の証拠を欠くとして、慣習国際法化されていないと明示的に否定する（NPM 第 2 版§7.4.5 注 533）。第 2 に、SRM パラ 103・104 が示唆する人道物資の自由通航についても、NPM 第 2 版は、慣習国際法上の絶対的義務としての根拠はないとする（同§7.4.5）。すなわち両マニュアルの相違は、規律密度の単なる差異にとどまらず、『人道的要件』の法的性質そのものに関する学理上の対立を反映するものである。

を求める。第 2 の『実効性』は、当該封鎖水域において侵破を試みる船舶を確実に捕捉し得る兵力の配置を要求する。この要件は、ナポレオン戦争期における「大陸封鎖（Continental System）」のように、現実に通航を阻止する海軍力を欠いたまま広大な海域の通航を禁じた「紙上の封鎖（paper blockade）」の弊害を排斥するため、1856 年のパリ宣言において確立された歴史的背景を持つ[8]。第 3 の『公平適用』は、敵国・中立国を問わず差別なく封鎖を執行する義務を課す。第 4 の『人道的要件』は、専ら文民たる住民を飢餓状態に置くこと、又はその生存に不可欠な物品を奪うことのみを目的として封鎖を設定することを禁止する。第 5 の『中立国沿岸へのアクセス』は、中立国の港湾や国際海峡へのアクセス遮断を禁止する。

これらの封鎖要件は、人道的要件を除き、現代のマニュアル等によって新たに創出されたものではない。19 世紀半ば以降に集積された国家実行を各国海軍の公式マニュアルが定式化し、現代のマニュアル等はこれを承継したのである。そうした各国海軍による定式化の到達点を示す具体的な一例として、日本海軍の公式マニュアルたる『戦時国際法規綱要』（1937 年）が挙げられる。同書第 1 部第十一「封鎖」は、封鎖を、海軍力により敵の港、占領地の港又は沿岸に対し、海面から十分な実力をもって交通を遮断する戦争手段と定義し、陸上兵力による攻囲（siege）と区別する。その上で、宣言・告知の方式（政府による一般的告知と艦隊指揮官による地方的告知との区別を含む）、実効性（「紙上ノ封鎖」の排斥及び 1856 年パリ宣言第 4 条の援用）、公平適用、並びに中立の尊重（無害の航海をいかなる場合にも妨害しないこと）を体系的に規定している[9]。特筆すべきは拿捕の場所的限界に関する規律である。同書は、封鎖侵破船舶の拿捕を封鎖艦隊の行動区域（Area of Operations; Rayon d'action）内に限って許容し（同区域内から追跡を開始した場合を除く）、その行動区域を封鎖艦隊が現実に実力を及ぼし得る範囲と定義した上で、概ね 700 海里以内という具体的な目安まで示していた[10]。これは、封鎖線を明示し

[8]Declaration Respecting Maritime Law (Paris, 16 April 1856) 115 CTS 1 art 4.

[9]海軍大臣官房・前掲注（5）第一部第十一「封鎖」123–143 頁（封鎖の定義及び攻囲との区別につき 123 頁、実効性及び「紙上ノ封鎖」の排斥につき 127 頁、宣言・告知の方式並びに日露戦争における宣言及び告知の実例につき 129–131 頁、拿捕区域（Area of Operations; Rayon d'action）につき 136–137 頁）。

[10]『戦時国際法規綱要』は、夜間に封鎖港を出港する船舶はその翌日の昼間に、入港しようとする船舶はその前日の昼間に発見・拿捕することを想定し、速力 25 ノットの船舶が夜間 12 時間に 300 海里、30 ノットの船舶が 360 海里を航走し得ることを前提として、これに昼間の同一距離を加えた距離を基準とし、700 海里以内をその限度としている（海軍大臣官房・前掲注（5）136 頁）。この規律は、拿捕を封鎖の実効化に当たる軍艦の行動区域内に限定した Declaration concerning the Laws of Naval War (London, 26 February 1909) 208 CTS 338 art 17 に対応する。また、同宣言第 19 条は、船舶又は貨物の最終仕向地の如何を問わず、非封鎖港に向けて航行する船舶を封鎖侵破を理由として拿捕することはできないとして、連続航海主義の封鎖への適用を否定していた。これに対し、NWP 1-14M は、拿捕の

ない場合にも拿捕の地理的範囲を客観的に画定する機能を有する。すなわち、同書は封鎖の執行可能範囲を封鎖艦隊の実力が現実に及ぶ地理的範囲に限定していたのである。

そして『ニューポート・マニュアル（第 2 版）』は、§7.4 における封鎖法理の叙述に際し、この『戦時国際法規綱要』を——封鎖の定義（123 頁）、実効性（127 頁）、日露戦争における旅順・遼東封鎖の宣言及び告知手続の実例（129–131 頁）について——頁単位で直接引用している[11]。つまり、この系譜は筆者の独自の解釈ではなく、現代の代表的なマニュアル自体が『戦時国際法規綱要』を典拠として引用しているという事実によって裏づけられるのである。加えて、1937年という定式化の時点は、第 1 次世界大戦期の遠距離封鎖をめぐる論争を経た後においてなお、主要海軍国の一つが伝統的要件を公式に維持したことを示す点で、規範の頑健性の徴表として独自の意義を有する。

さらに、交戦国による商船の拿捕については、その根拠を区別して把握する必要がある。拿捕された船舶及び貨物は、いずれも捕獲法（prize law）の下で捕獲審検所の審検に付される点で共通するが、拿捕の根拠は大別して三つある。第 1 は船舶の敵性であり、敵国商船は、貨物の性質や仕向地を問わず、中立水域外において拿捕の対象となる。第 2 は貨物の性質及び仕向地であり、中立国船舶であっても、敵国向けであって武力紛争に使用され得る戦時禁制品（contraband of war）を輸送する場合には拿捕され得る。第 3 は船舶の行動であり、封鎖は、船舶の国籍や貨物の如何を問わず、「封鎖の侵破又は侵破の企図（breach or attempted breach）」という場所的・客観的事実そのものを拿捕の根拠とする。このうち、船舶の行動を根拠とする封鎖法と、貨物の性質を根拠とする禁制品規制とは、中立国船舶に対する交戦国の権利として体系上明確に区別されるべきものであり、この区別の維持こそが海戦法規の連続性を支えている。この区別は現代のマニュアル等に固有のものではな

時点で中立地向けであっても最終仕向地が封鎖区域であれば侵破の企図が成立するとしており（NWP 1-14M (n 5) § 7.7.4）、同ハンドブックに対する 2024 年版の注釈書（米国政府の公式刊行物ではない旨を自ら明記する）は、同宣言第 17 条及び第 19 条の反対の規定は国家実行により廃れたとする（James Kraska, Raul Pedrozo and Michael N Schmitt, 'Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations' (2024) 102 International Law Studies 1, 7-87）。Kraska and others (n 5) § 7.4.7 も、連続航海主義を封鎖に適用する国の存在に言及する。『綱要』自身も、連続航海主義の封鎖への適用を否定しつつ、第一次世界大戦中の英国の反対実行（1916 年 7 月 7 日勅令）を記録している（海軍大臣官房・前掲注（5）138 頁）。このように、封鎖侵破船舶の拿捕範囲については、行動区域による場所的限定を採るロンドン宣言型の規律と、最終仕向地を基準とする米国の実行との間に緊張関係が存在する。

[11]Kraska and others (n 5) § 7.4, citing Japanese Law of War Manual (1937) 123, 127, 129–31（海軍大臣官房・前掲注（5）に対応）.

く、『戦時国際法規綱要』自体が、「敵性」（第五）及び「敵船ノ処分」（第六）、「封鎖」（第十一）並びに「戦時禁制品」（第十二）をそれぞれ独立の章として構成し、拿捕の根拠ごとに規律を体系的に分離していた[12]。前掲 MPEPIL「Blockade」項目もまた、封鎖を「禁制品取締り（contraband interdiction）を目的とする作戦その他の交戦国の措置」から明確に区別すべきことを重ねて確認しており、この区別軸が現代の学理においてなお現に機能していることを裏づける。

以上の検討から明らかなとおり、封鎖の成立要件は現代のマニュアル等によって新たに形成されたものではなく、19世紀半ば以来の国家実行を経て定式化された規律の継承として理解されるべきである。特に『戦時国際法規綱要』と『ニューポート・マニュアル（第 2 版）』との連続性は、両者の規律内容が一致することに加え、後者が前者を典拠として引用していることによっても裏づけられる。したがって、2026年イランをめぐる事態において生起した各措置の法的評価も、この伝統的封鎖法理の成立要件を客観的基準として行われなければならない。

3　イランによるホルムズ海峡通航管制と一方的な現状変更の試み

上記の現行法の枠組みに基づき、2026 年 3 月以降イランがホルムズ海峡において実施した一連の軍事措置の法的位置づけを検証する。イランは同海峡を通航する船舶に対し、自国軍との事前調整やイラン領海内の特定ルートの通航を要求し、選別的な通航を認める一方、指示に従わない商船への攻撃や「通航料」の強行徴収、さらには無統制な機雷敷設を展開した[13]。

この局面において、イラン政府は外交言説上、「封鎖（blockade）」や「閉鎖（closure）」といった国際法上の国家責任を直接的に生じさせる用語を周到に忌避している。同国外務省による「海峡は商業通航に対して完全に開放されている（completely open）」との言明や、国家安全保障最高評議会（SNSC）による「通航船舶に対する監督及び管制（supervision and control）」の実施宣言は、平時における沿岸国の管轄権ないし海上法執行権の行使を仮装する政治的修辞（rhetoric）

[12] Kraska and others (n 5) §§ 7.4.7, 9.14; Doswald-Beck (n 5) paras 135, 146(f) and 148, and commentary paras 135.1 and 146.2（中立国船舶の拿捕根拠を、船舶又は貨物の敵性、禁制品輸送、封鎖侵破及び非中立的役務に整理する）. 『戦時国際法規綱要』における章立て上の体系的分離につき、海軍大臣官房・前掲注（5）第五「敵性」96 頁以下、第六「敵船ノ処分」100 頁以下、第十一「封鎖」123 頁以下及び第十二「戦時禁制品」144 頁以下参照。

[13] Updates 067–071 to JMIC Advisory Note (June–July 2026)（AIS を作動させて航行する船舶に対するイラン統制下の北側航路への転針指示の記録）; NAVAREA IX 180/26 and 201/26（浮遊機雷疑い及び確認機雷に係る航行警報）; JMIC Advisory Note 013-26 (10 July 2026) and 014-26 (12 July 2026)（いかなる航路についても通航を規制する管理当局及び手数料が存在しない旨の確認）.

として客観的には評価され得る[14]。

この修辞の実相は、イラン自身が国際場裡に提出した文書によって明らかとなる。同国外務省が 2026 年 3 月 22 日付で国連安全保障理事会及び国連事務総長に送付し、国際海事機関（IMO）を通じて全加盟国に回章された書簡において、イランは、非敵対的な船舶が、イランに対する侵略行為に参加せず又はこれを支援せず、かつ宣言された安全及び保安に係る規則を完全に遵守することを条件として、権限ある当局との調整の下に海峡の安全な通航を享受し得る旨を表明した。この立場は、2026 年 7 月の IMO 理事会第 137 会期へのイラン提出文書において公式に再確認された。同文書は、自国が国連海洋法条約の非締約国であり通過通航制度の慣習法性を一貫して争ってきたと主張した上で、海峡の航行は「安全及び保安に係る調整を条件として（contingent upon safety and security coordination）」可能であると述べ、自国の措置を「規制的、監督的かつ予防的（regulatory, supervisory and precautionary）」な沿岸国権限の行使と性格づける。すなわちイランは、停止することのできない権利としての通過通航を、敵対性の有無という政治的判断と自国当局との事前調整に係らしめた裁量的恩恵へと置換する構成を、自らの公式文書において反復して明示したのである[15]。

しかしながら、海戦法規における適法性の評価は、紛争当事国が主観的に付与した呼称や弁明によって左右されるものではなく、洋上で展開される「行為の性質（nature of the act）」という客観的事実によって一義的に決定されるという、厳格な法理が存在する[16]。この客観的基準に基づき検討すると、イランの措置は以下のとおり海洋法及び海戦法規の双方に明白に抵触する。

第 1 に、海洋法の観点において、ホルムズ海峡は国連海洋法条約（UNCLOS）

---

[14]2026 年 4 月 17 日付のアラグチ外務大臣による海峡開放宣言、及び翌 18 日の国家安全保障最高評議会（SNSC）による「監督と統制」声明の事実関係、並びにこれら外交路線とイスラム革命防衛隊（IRGC）海軍による「全面通航禁止」の実力行使との深刻な政策的乖離については、Institute for the Study of War (ISW), 'Iran Update Special Report' (17 April 2026) 1–2; Institute for the Study of War (ISW), 'Iran Update Special Report' (18 April 2026) 1–3 参照。なお、イランが法的責任を回避すべく公式言説において「封鎖（blockade）」の語を意図的に忌避する傾向については、過去の緊張時における先例として、Hiroshi Shiokawa, 'Horumuzukaikyo no Fusa ni tsuite' [Regarding the Blockade of the Strait of Hormuz] (JMSDF Command and Staff College Column No 137, 5 June 2019) が既に実務的観点から同様の指摘を行っている。

[15]Letter dated 22 March 2026 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations addressed to the Secretary-General, UN Doc S/2026/218 (23 March 2026), transmitting a communiqué of the same date by the Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Iran; circulated by the International Maritime Organization to all Member States (24 March 2026). 同書簡の内容は、回章文書を直接引用する国際報道（Reuters, 24 March 2026; The Times of Israel, 25 March 2026）により確認した。IMO Doc C 137/16/5 (6 July 2026) paras 3, 8–14 and 17.

[16]Kraska and others (n 5) § 7.4.1; Doswald-Beck (n 5) para 93.

第 3 部が規定する「国際航行に使用される海峡」であり、全ての船舶及び航空機に対し妨害されない『通過通航権』（right of transit passage）が保障されている。この通過通航制度は平時の海洋法上の制度であるが、武力紛争の発生によって当然に停止するものではなく、武力紛争時にも継続して適用されると一般に解されている。したがって沿岸国は、たとえ武力紛争下であっても、海峡全体における中立国船舶の通過通航を一方的に停止し、又は承認制若しくは通航料の賦課といった条件に係らしめることはできない[17]。他方、イランは、先述の自国提出文書にも見られるとおり、UNCLOS の非締約国（署名のみ）であることを盾に、同海峡を自国の領海と同一視し、より制限的な『無害通航権（right of innocent passage）』の適用を主張している。しかし、対岸のオマーンが UNCLOS 締約国として通過通航権を受容しており、かつ国際司法裁判所（ICJ）のコルフ海峡事件（*Corfu Channel case*）の系譜が示すとおり、国際海峡における航行の自由は条約の枠組みを超えた慣習国際法として確立している[18]。したがって、海峡全体を自国の主権的管制下に置こうとするイランの試みは、国際社会に広く受容された解釈とは整合しない過剰な海洋主張（excessive maritime claim）と評価される。

さらに、イランによるこれら選別的な通航管制や不法な実力の行使は、西欧起源の近代国際法秩序のみならず、イスラム世界が歴史的に培ってきた海洋法思想（Islamic Law of the Sea）の伝統に照らしても重大な逸脱を示している。古典的イスラム法学が形成した独自の海洋法秩序においては、公海の自由領域としての性質及び平時・戦時を問わず外国人や中立国船舶に対して付与される「安全通航

---

[17]United Nations Convention on the Law of the Sea (adopted 10 December 1982, entered into force 16 November 1994) 1833 UNTS 3 (UNCLOS) arts 37 and 44.

武力紛争時における通過通航制度の継続適用につき、Doswald-Beck (n 5) paras 26–27 参照。もっとも、海峡沿岸国自身が交戦国である場合については、潜没航行及び上空飛行の否定など、平時より制限的な通航制度のみが妥当するとの見解も存在する。和仁健太郎「武力紛争時における国際海峡の法的地位――通過通航権制度と海戦法規・中立法規との関係」坂元茂樹編『国際海峡』（東信堂、2015 年）272–274 頁。しかし、同見解に立ったとしても、許容されるのは通航の態様に係る規制にとどまる。国際司法裁判所は、沿岸国が他国と「技術的に戦争状態にある」と主張していた事案において、国際海峡の通航に規制を課すことは正当化され得るとしつつ、これを禁止し、又は特別の許可に服せしめることは正当化されないと判示した。*Corfu Channel (United Kingdom v Albania) (Merits)* [1949] ICJ Rep 4, 29; 和仁・前掲 268–270 頁。交戦沿岸国が中立国商船の通航を全面的に禁止することも、「極めて切迫し、やむを得ない事情」における最後の手段としてのみ許容されると解されてきた（和仁・前掲 271 頁）。また、通航のみを理由とする課徴金は、通過通航制度の下では通過通航の妨害禁止（国連海洋法条約第 44 条）に、無害通航制度の下では同第 26 条 1 項に、それぞれ抵触する。したがって、海峡全体を恒常的な承認制及び通航料の下に置くイランの措置は、いずれの見解によっても正当化されない。加えて、オマーン領海内の航路における通航の阻害は中立国領水の不可侵（Doswald-Beck (n 5) paras 14–17）に、安全かつ便利な代替航路を提供することのない通過通航の阻害は同 para 89 に、それぞれ抵触する。

[18]*Corfu Channel* (n 17) 28.

（*Amān*）」の保障、航行の自由の原則が極めて高度に法典化されていた[19]。中立船に対する一方的な通峡阻害や根拠を欠く通航料の賦課・強要は、これら地域の伝統的法理のいずれをも充足し得ない。もっとも、この視座は実定法上の違法性論証そのものではなく、航行の自由という価値が特定の法文明に固有のものではないことを示す、普遍的射程の傍証として位置づけられる。

第 2 に、海戦法規の観点において、イランの措置は『公平適用』を欠いており、かつ中立国の港湾へのアクセスを包括的に阻害しているため、『中立国沿岸へのアクセス確保（中立国沿岸の不遮断）』要件に直接違反する。加えて、適法な交戦国権利の枠組みに依拠せず、中立国船舶の航行を実力で阻害し、機雷等を用いた商船に対する無差別攻撃（indiscriminate attack）は、武力紛争法の根本である区別の原則（principle of distinction）及び1907年ハーグ第8条約に明白に違反する[20]。イランによる中立船舶への無差別な攻撃行為は、過去のタンカー戦争における国家実行や国際判例（*Oil Platforms* 事件等）の背景においても国際的な非難の的となっており、今次の行動はその違法な先例の踏襲にほかならない[21]。この評価は、海事安全機関の一次記録によって具体的に裏づけられる。紛争発生以降、UKMTO 及び共同海事情報センター（JMIC）の確認済み事案記録は、投射体・無人機・機雷による商船攻撃が反復され、その相当数がイランの管轄権の及ばないオマーン沿岸至近の南側航路上を航行する中立国商船に対して生起したこと、並びに AIS を作動させて航行する船舶がイラン管制下の北側航路への転針を指示する威圧的呼びかけに恒常的に晒されたことを示しており、「監督及び管制（supervision and control）」の修辞の実態が、選別的な航行管制と無差別的攻撃にあったことを明らかにしている[22]。

---

[19]近年のイスラム海洋法思想の学理的再検討に拠れば、古典的なイスラム法秩序（Islamic Law of the Sea）においても、公海の自由領域性、及び平時・戦時を問わず外国人や中立国船舶に対して付与される「安全通航（*Amān*）」の保障、航行の自由の原則が高度に法典化されており、現在の中立船に対する一方的な通峡阻害や根拠を欠く通航料の賦課・強要は、イスラム独自の歴史的法秩序の観点からも正当化の余地を欠くとされる。Hassan S Khalilieh, *Islamic Law of the Sea: Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic Thought* (Cambridge University Press 2019) chs 2 and 5 参照。

[20]Convention (VIII) relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines (The Hague, 18 October 1907) 205 CTS 331 (Hague VIII) arts 2 and 3.

[21]*Oil Platforms (Islamic Republic of Iran v United States of America) (Judgment)* [2003] ICJ Rep 161; David Letts and Rob McLaughlin (eds), *Maritime Operations Law in Practice: Key Cases and Incidents* (Routledge 2023).

[22]JMIC Confirmed Maritime Security Incidents List (since 28 February 2026); UKMTO Advisory 074-26（オマーン領海内における商船被弾事案）; UKMTO Advisory 080-26, 082-26 and 083-26; Updates 067–071 to JMIC Advisory Note（北側航路への転針を指示する威圧的呼びかけの記録）.

国際場裡においても同様である。国連安全保障理事会決議第 2817 号（2026 年 3 月 11 日採択）は、その前文において、ホルムズ海峡及びその付近における商船への攻撃及び威嚇を、海上の安全の攪乱並びに国際通商への悪影響とともに国際法違反として遺憾とし、かつ主文 8 項において、イランによる同海峡の国際航行の閉鎖・妨害・干渉を企図する行為又は威嚇を非難した上で、合法的な通過通航（transit passage）又は航行の自由を阻害するいかなる企図も国際の平和及び安全に対する重大な脅威を構成すると確認している[23]。これは、イランの措置が航行の自由に対する違法な干渉として評価されていることを、安全保障理事会という制度の場において裏づけるものである。

なお、同決議前文が、イラン・イラク戦争期のいわゆるタンカー戦争に際して採択された決議第 552 号（1984 年）を明示的に想起し、敵対行為の当事国でない沿岸国の港湾に出入りする船舶の航行権を再確認していることは、海上交通の保護規範が 40 年を超えて制度的に継続していることを安全保障理事会自身の文言によって示しており、本稿の主題である法理の連続性を側面から支える。

係る違法な主張と行為に対する国際制度上の否認は、安全保障理事会に留まらない。IMO 理事会は 2026 年 3 月 18 日及び 19 日の第 36 回臨時会合において採択した宣言により、イランによる船舶への威嚇及び攻撃並びに海峡「閉鎖」の主張を強く非難するとともに、国際法に従った航行の権利及び自由の尊重を再確認し、爾後、法律委員会及び海上安全委員会をはじめとする各委員会も、妨げられることのない通過通航の確保を要求し、機雷敷設及び通航料賦課の企図を非難する成果文書を重ねて採択している[24]。

こうした国際的非難にもかかわらず、イランは 2026 年 5 月 5 日、「ペルシャ湾海峡庁（Persian Gulf Strait Authority: PGSA）」と称する政府機関を一方的に設立し、同庁の発給する有効な通航許可なくしていかなる船舶も海峡を通航し得ないとする条件を公示するとともに、既存の分離通航方式（Traffic Separation Scheme: TSS）

[23]UNSC Res 2817 (11 March 2026) UN Doc S/RES/2817, preamble and paras 7–8. 本稿が同決議に依拠するのは、航行の自由及び海上通商の保護に係る前文並びに主文 7 項及び 8 項に限られる。同決議のうちイランの対領土攻撃に係る非難並びに国連憲章第 51 条に基づく自衛権の確認は *jus ad bellum* の次元に属し、その評価を排除するという本稿の方法論的前提（第 1 章）に照らし、援用しない。なお同決議前文は UNSC Res 552 (1984) を明示的に想起し、敵対行為の当事国でない沿岸国の港湾に出入りする船舶の航行権を再確認している。

[24]IMO Council Declaration C/ES.36/D (19 March 2026), as reproduced in IMO Doc C 137/16/4 (6 July 2026) para 2; ibid paras 5 and 7（法律委員会第 113 会期による通過通航権確保の要求、及び海上安全委員会決議 MSC.582(111)による機雷敷設・通航料賦課の企図の非難）.

から自国海域内の「強制」航路への航行の転換、並びに通航料及び強制保険の賦課を企図した。海峡通航それ自体を沿岸国の許可に係らしめるこのような制度構築は、通過通航制度の否定を、単発の実力行使から恒常的な通航許可制度へと定着させる試みであり、IMO 技術協力委員会も同庁の設立と分離通航方式の変更企図を明示的に非難している[25]。

そしてイランは 2026 年 7 月 12 日、従前周到に忌避してきた海峡の「閉鎖（closure）」を遂に公然と宣言した。この言説の転換は、措置の法的評価が呼称ではなく行為の性質によって決せられるとする本稿の分析枠組みの妥当性を、イラン自身の言説の変遷によって事後的に裏づけるとともに、通過通航の停止を禁ずる UNCLOS 第 44 条への正面からの抵触として、決議第 2817 号主文 8 項が非難した閉鎖を企図する行為又は威嚇の現実化にほかならない[26]。現に、宣言翌日の 7 月 13 日には、南側航路を航行中の中立タンカー2 隻がミサイルとみられる飛翔体攻撃を受けて死者を含む死傷者を生じており、当該「閉鎖」の主張が違法な実力の行使によって執行されつつあることを一次記録が示している[27]。すなわち、名称の如何にかかわらず、イランの行動は客観的な法解釈の下で、海洋法及び海戦法規に明白に違反する（*contra legem*）違法な海峡閉鎖及び航行妨害と評価せざるを得ない。

4　米国による「封鎖」と伝統的法理

対照的に、同年 4 月 13 日から米中央軍（USCENTCOM）が開始した対イラン海上作戦は、その中核的措置において伝統的な封鎖の法理に忠実に構成されており、海戦法規が現代においてもその内容を変容させることなく機能している事実を示す事例となっている。もっとも、本稿の目的は米国の措置の適法性を無条件に肯定することではなく、当該措置が伝統的封鎖法理の枠組みによってどの程度説明可能であるかを客観的に検証することにある。

第 1 に、米国政府は封鎖の開始日時及び地理的範囲を公式に宣言し、国際社会

---

[25]IMO Doc C 137/16/4 (6 July 2026) para 11（PGSA の一般通航条件並びに PGSA Notice PGSA/2026-1002 及び Notice to Mariners S. 14/26 を引証）; ibid para 8.3（技術協力委員会第 76 会期による PGSA 設立及び分離通航方式変更企図の非難）.

[26]JMIC Advisory Note 014-26 (12 July 2026)（同月 12 日のイランによる海峡閉鎖宣明、及びこれにかかわらず南側航路が利用可能である旨の記録）. UNCLOS (n 17) art 44; UNSC Res 2817 (n 23) para 8 参照。

[27]UKMTO Advisory 086-26 and 087-26 (13 July 2026)（南側航路を航行中の中立タンカーMOMBASA B 及び AL BAHYAH に対する飛翔体攻撃並びに死者 1 名を含む死傷者の発生）; Update 071 to JMIC Advisory Note (14 July 2026).

へ告知することにより『宣言と告知』を満たした。第 2 に、イラン以外の湾岸諸国へ向かう第三国船舶の航行については、オマーン領海側の迂回ルートを案内するなどして『中立国沿岸へのアクセス確保（中立国沿岸の不遮断）』を制度的に担保した。第 3 に、当該水域に進入又は出域を試みる船舶に対し、国籍を問わず『公平適用』の原則に基づき臨検（visit and search）の手続を適用している。第 4 に、実際に封鎖線の侵破を企図した（attempted breach）貨物船に対し、航行停止のための機関部への限定的射撃を含む執行措置を適用しており、『実効性』を裏づけている[28]。1962 年のキューバ危機において、米国政府が封鎖の厳格な要件との抵触を回避すべくあえて「隔離（Quarantine）」と呼称した先例と対比すれば、今次の措置が「封鎖」の語彙と手続を正面から採用したことの規範的意義は明瞭である。

今次の米中央軍による封鎖の伝統的法理への忠実性は、その解除と再開の局面において一層明瞭に立証される。米国は、2026 年 6 月中旬の米国・イラン間了解覚書（Memorandum of Understanding）の成立に伴い封鎖を解除し、海峡の開放を告知した。同年 7 月上旬、イランによる商船攻撃の再発により覚書体制が瓦解すると、米国大統領は 7 月 13 日に封鎖の再開（re-establishment）を発表し、米中央軍は同月 14 日 2000 UTC を執行開始日時と明示した上で、封鎖区域内の中立国船舶に対し執行開始までの退去猶予を付与した。封鎖の解除・再開・変更が当初の設定と同一の方式による宣言及び告知を要するとする法理に照らせば、今次の国家実行は、設定・解除・再開という封鎖の全局面を通じて伝統的方式要件に準拠したものであり、規則の継続を裏づける追加的な証左となる[29]。

なお、封鎖再開後の布告においても、食糧、医薬品その他の文民たる住民の生存に不可欠な物資に係る人道貨物は、封鎖国側の審査及び検査を条件として通航を許可される旨が明示されている。もっとも、前述のとおり（第 2 章脚注 7）、人道物資通航の許可は、『ニューポート・マニュアル（第 2 版）』・『サンレモマニュアル』のいずれにおいても普遍的な法的義務としては構成されていない。この点に鑑みれば、本件における米国の措置は、義務の存否をめぐる学理上の対立にかかわらず、より手厚い基準を自発的に充足したものと評価し得る。そして、

[28]UKMTO Advisory 035-26 (13 April 2026); JMIC Advisory Note 002-26 (16 April 2026)（宣言・告知、旗国無差別適用及び中立通過通航の非阻害）; JMIC Advisory Note 011-26 (27 June 2026) and 012-26 (6 July 2026)（オマーン側南航路の拡幅・利用可能性）; UKMTO 066-26 and 067-26（封鎖執行に伴う機関部への射撃事例）.

[29]Doswald-Beck (n 5) paras 93–94 and 101; JMIC Advisory Note 015-26 (14 July 2026); JMIC Advisory Note 009-26 (18 June 2026); JMIC Advisory Note 007-26 (15 June 2026).

人道的救援物資の通航を封鎖国の管理条件の下で認める伝統的規律の語彙と構造が、封鎖国自身の布告文言において採用されているのである[30]。

もっとも、米国の措置の法的性格づけをめぐっては、学理上及び実務上の論争が現に存在することを直視する必要がある。第 1 に、封鎖兵力の展開態様に着目し、本件を沿岸に近接する古典的な近接封鎖（close blockade）ではなく遠距離封鎖（distant blockade）と性格づけ、その適法性の枠組みを別異に解する余地が論じられる。しかし、『実効性』の要件は、封鎖兵力の沿岸からの距離ではなく、侵破を試みる船舶を現実に捕捉し得る兵力の配置と維持によって判定される。『ニューポート・マニュアル（第 2 版）』§7.4 はこの判定基準を明示しており、『戦時国際法規綱要』もまた、封鎖線の前面への一列の軍艦の配置を要件とは解さず、実力の実効的維持をもって足りるとしていた[31]。第 2 に、遮断措置の一部を、封鎖ではなく、敵船舶の拿捕又は戦時禁制品規制という捕獲法（prize law）上の他の拿捕根拠によって再構成する見解があり得る。しかし、米国の中核的措置が、『宣言・告知』『公平適用』『中立国沿岸へのアクセス確保』という封鎖に固有の語彙と手続によって構成されている事実は、その法的基礎が船舶の敵性や貨物の性質ではなく封鎖の侵破という場所的・客観的事実に置かれていることを示しており、第 2 章に示した区別軸に照らせば封鎖への包摂が正当である。むしろ、論者が「封鎖か、捕獲法上の他の拿捕根拠か」を争うこと自体、拿捕根拠の区別軸が現代の法的言説において現に機能していることの証左に他ならない。

さらに、仮に本件封鎖の執行の外縁において、『公平適用』の要件に抵触し得る旗国間の取扱いの差異その他、伝統的法理からの逸脱と評価され得る執行要素が存在するとしても、そのことは本稿の結論を覆さない。ニカラグア事件本案判決が判示するとおり、規則と一致しない国家実行は、関係国がそれを新たな規則の承認としてではなく当該規則の違反として扱い、かつ法的正当化が提示されない限り、規則を修正するのではなく、かえってその存在を確認する[32]。本件において、逸脱と目される執行要素がまさに伝統的封鎖法理の語彙――『公平適用』、『中立国沿岸へのアクセス』――によって批判されるであろうこと、及び米国自身が中核的措置を古典的要件の充足として構成し続けている事実は、いずれも封

[30]JMIC Advisory Note 015-26 (14 July 2026); Update 071 to JMIC Advisory Note (14 July 2026); Doswald-Beck (n 5) paras 102–104; Kraska and others (n 5) § 7.4.5.

[31] Kraska and others (n 5) § 7.4.3; 海軍大臣官房・前掲注（5）127 頁。

[32]*Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America) (Merits)* [1986] ICJ Rep 14, para 186.

鎖法理の頑健な継続を裏づける。

AP I の枠組み等を通じて海洋での作戦をその他の法域の基準で再解釈しようとする学理上の議論は存在する。しかし、今次の米国による国家実行は、中立国の権利への適切な配慮を伴う伝統的な封鎖が、現代の海戦法規においても確立された適法な手段として機能していることを示している。

5　多義的な「封鎖」と国際法上の厳格な定義

前節までの検討から、「封鎖」の語で総称される事象を法的に峻別して評価する必要性は明白である。すなわち、メディア報道等において同一の物理的遮断現象として一括して扱われる「封鎖」という用語は、法的には全く次元の異なる事象を内包している。イランの措置は、国際海峡の法制度を無視し中立国の航行権を侵害する違法な航行妨害（interference）である。他方、米国の海上交通遮断作戦は、その中核において、中立国沿岸へのアクセスを保障しつつ敵国の戦争維持経済を遮断する、海戦法規に則った封鎖（blockade）として構成されている。

第 2 次世界大戦後、古典的封鎖は形骸化したとする一部の学説も存在した。しかし、1856 年パリ宣言による要件の条約化、1904 年の日本海軍による封鎖実行、1937 年『戦時国際法規綱要』及び第２次世界大戦後の米国をはじめとした諸国の軍による公式マニュアルなどでの定式化、現代のマニュアル等による承継、そして 2026 年の国家実行へと連なる系譜は、海戦法規が特別法（*lex specialis*）としての独自性を失うことなく、海戦という特異な空間における交戦国と中立国の利益衡量を担保し続けていることを明確に示している。この継続性は、あらゆる逸脱の不存在を意味するものではない。むしろ、逸脱が法的正当化を欠いたまま伝統的法理の語彙によって批判されるとき、その批判の言語こそが規則の生命力の徴表となるのである。現代の武力紛争においても、封鎖の法理が合法的かつ有効な制度として機能していることは、近年の国際的な調査報告等を通じても裏付けられている[33]。

おわりに

本稿が示すところは、海上交通の遮断をめぐる国際法上の評価において、当該措

[33]Report of the Secretary-General's Panel of Inquiry on the 31 May 2010 Flotilla Incident (September 2011) (Palmer Report). See also Douglas Guilfoyle, 'The Mavi Marmara incident' in Letts and McLaughlin (n 21) 203; Ronzitti (n 4).

置がいかなる名称によって表現されているか、また、いかなる組織により実施されているかという形式的側面だけに依拠してはならない点にある。国家がそれを「封鎖」「閉鎖」「監督」「管制」「安全確保」又は「海上法執行」と称するか否かを問わず、また、その実施主体が海軍その他の軍事組織であるか、沿岸警備隊その他の準軍事的組織であるかにかかわらず、国際法上決定的に重要なのは、海上において現実に遂行された行為の性質、そのために用いられた手段、その対象及びそれがもたらす効果である。

したがって、実務上の法的評価においては、第 1 に、当該行為が海上交通を物理的又は実力的に遮断するものなのか、それとも単なる安全上の措置なのかという「行為の性質」を確定し、第 2 に、臨検、拿捕、武力による威嚇・射撃、機雷、航路変更の強制、通航許可制その他のいかなる「手段」が用いられているかを確認し、第 3 に、敵国船舶と中立国船舶のいずれがその「対象」とされているのかを識別し、第 4 に、その措置が実際に航行の自由又は通過通航を排除・制限するという「効果」を生じさせているのかを検討する必要がある。

その上で、平時又は武力紛争下を問わず、当該行為は適用される海洋法上の規則との整合性について評価されなければならない。とりわけ武力紛争下においては、海洋法上保障される航行の自由等との関係のみならず、海戦法規上、当該措置が交戦国に認められた権利の行使に該当するのか、その場合に必要とされる要件を充足しているのか、さらに中立国及び中立船舶の権利を適切に尊重しているのかを別途厳格に検討する必要がある。

このことは、「封鎖」という法的名称を意図的に回避する場合において特に重要である。法的評価は国家自身が付した名称や政治的修辞によって決定されるものではなく、海上における行為の実態によって客観的に決定されるからである。他方、「封鎖」という名称が明示的に用いられている場合にも、その名称のみをもって適法性が導かれるわけではない。『宣言・告知』『実効性』『公平適用』及び『中立国沿岸へのアクセス確保』等、伝統的な封鎖法が要求する法的要件を実際に充足しているかが問われる。

海上交通遮断をめぐる将来の実務において必要なのは、まさにこの実態的な評価である。海軍その他の軍事組織による作戦であれ、準軍事的組織による海上活動であれ、国際法上の評価を組織名称、国内法上の肩書又は政治的修辞に委ねるのではなく、行為の性質、手段、対象及び効果を基礎として、現行法（*lex lata*）との整合性を客観的に判定しなければならない。この視点を維持することが、海洋法と海戦

法規の双方から海上交通遮断を正確に評価し、シーレーン防衛その他の将来の海上作戦における法的判断の基盤を確保することにつながるのである。