

フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用
—徴用船舶 (STUFT) の役割に着目して—

伊藤 頌文

【要約】

本稿では、1982年のフォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用に焦点を当てる。マーチャント・ネイヴィーと呼ばれるイギリスの伝統的な海事登録制度は、有事に際して民間船舶が国家に協力することを可能にしており、歴史的に多くの戦争で民間船舶が活躍してきたほか、法的にも各種の関連法規を横断的に適用する制度設計がなされている。フォークランド紛争においては、女王（国王）大権に基づく勅令によって徴用を実施し、イギリス政府が個別に策定したガイドラインによって、船主や乗組員への十分な対価の支払いも保証された。徴用船舶 (STUFT) は改装などの作業を経て、後方支援を中心とする任務に次々と投入されたが、その円滑な活用には、歴史的伝統に根差す海軍と海運業者の協力関係はもとより、好待遇に加えてナショナリズムの高揚から任務を熱望する乗組員の存在も重要であった。一方、実際の作戦行動においては、本国から遠く離れた場所での兵站輸送の困難性や、海上排除区域における第三国を含む商船の巻き添え、紛争終結後の捕虜の収容および移送など、様々な課題が浮き彫りになった。また、当代随一の豪華客船の徴用に対する心理的抵抗は、政治レベルでも民間レベルでも非常に大きかった。さらに、コンテナ船「アトランティック・コンペアー」がアルゼンチン軍の攻撃を受けて沈没し、多数の死傷者が発生すると、その補償や後継船の建造をめぐる激しい議論が巻き起こった。とはいえ、STUFTはイギリスの勝利に大きく貢献し、その活躍はイギリスの海洋国家としての在り方を示す一例としても際立っている。

はじめに

戦争における補給の問題は、その帰趨を左右する重要な論点としてしばしば取り上げられてきた。とりわけ20世紀の2度の世界大戦では、各国は民間の輸送力を大量に動員して文字通りの総力戦を戦い、詳細な分析と考察も歴史研究の対象となっている¹。一方、大戦後の現代史において、同様の視点からの検討は必ずしも深められてこなかったように思われる。戦時において民間船舶が重要な役割を果たした豊富な経験をもつ代表的な国家がイギリスであるが、そ

¹ 補給をめぐる戦いについては差し当たり、マーチン・ファン・クレフェルト『増補新版 補給戦——ヴァレンシュタインからパットンまでのロジスティクスの歴史』石津朋之監訳（中央公論新社、2022年）。

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

の同国についても、第二次世界大戦後に実施した多くの軍事行動をめぐって、民間の輸送力、なかでも民間船舶の活用という観点からの考察は少ない。

戦後のイギリスが軍事行動に際して民間船舶を活用した事例の筆頭が、1982年に発生したフォークランド紛争である²。本国から遠く離れたフォークランド諸島の奪還には、民間船舶による補給作戦と、これに従事した乗組員たちの献身的な働きが不可欠であった。しかし、戦闘の展開やマーガレット・サッチャー (Margaret Thatcher) 首相のリーダーシップを中心とする政治外交面の動きとは対照的に、民間の輸送力が果たした役割はもとより、その制度的背景を含む諸論点について、歴史家の関心は薄かったといわざるを得ない³。実際、イギリスの公式戦史を含めて、チャーター契約や徴発によって政府の管理下に置かれた徴用船舶 (Ships Taken up from Trade: STUFT) を主軸とする民間船舶の運用への言及は、総じて限定的なものに留まっている⁴。

無論、上記の傾向は民間船舶の活用が重要でなかったことと同義ではないし、少ないながらもこれらの事象を扱う文献は存在する⁵。フォークランド紛争における民間船舶の活用とその動向を主題とする業績としては、イギリスの退役軍人による同時代的な著作や⁶、STUFTの活躍を克明に記した海事専門家の書籍⁷、あるいは兵站到焦点を当てるなかで民間船舶にも言及する文献がある⁸。また、国際法学の分野では、戦時における民間船舶の徴用と1907年に結ばれた

² なお、本稿ではイギリスの視点から一連の事象を叙述する関係上「フォークランド紛争」の用語を用いるが、同諸島の領有権について特定の立場に与するものではない。

³ フォークランド紛争の全体像は、イギリスの著名な歴史家の手による公式戦史を参照。Lawrence Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign, Volume I: The Origins of the Falklands War*, Revised and Updated Edition (London: Routledge, 2007); Lawrence Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign, Volume II: War and Diplomacy*, Revised and Updated Edition (London: Routledge, 2007)。邦語の包括的な研究として、防衛研究所戦史研究センター編『フォークランド戦争史』(防衛省防衛研究所、2014年)。

⁴ Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign, Volume II*, pp. 54-57, 473 and 732-733。なお、防衛研究所戦史研究センター編『フォークランド戦争史』第8、10章にもSTUFTへの言及が散見されるが、いずれも事実の紹介という性格が強く、徴用の過程や各船舶の任務の詳細に踏み込んだ記述は少ない。

⁵ フォークランド紛争におけるイギリス政府と船員組合 (National Union of Seamen) の関係を主題に据えた貴重な先行研究として、梅川正美「フォークランド戦争と船員組合 (1)」『愛知学院大学宗教法制研究所紀要』第58号 (2018年3月) 1-15頁。

⁶ Roger Villar, *Merchant Ships at War: The Falklands Experience* (London: Conway Maritime Press, 1984)。同じく海軍の側から、当事者がフォークランド紛争における民間船舶の活躍を詳細に論じた著作としては、David Brown, *The Royal Navy and the Falklands War: The Epic, True Story* (London: Arrow Books, 1987)。

⁷ John Johnson-Allen, *They Couldn't Have Done it Without Us: The Merchant Navy in the Falklands War* (Woodbridge: Seafarer Books, 2011)。

⁸ W.J. Tustin, "The Logistics of the Falklands War - Part I," *The Army Quarterly and Defence Journal*, 114: 3 (July 1984), pp. 295-301; W.J. Tustin, "The Logistics of the Falklands War Part II," *The Army Quarterly and Defence Journal*, 114: 4 (October 1984), pp. 398-411; Kenneth L. Privratsky, *Logistics in the Falklands War: A Case Study in Expeditionary Warfare* (Barnsley: Pen & Sword, 2014); スティー

ハーグ第7条約 (Hague Convention VII) との関係から、フォークランド紛争を取り上げた研究も登場している⁹。とはいえ、歴史研究のなかで、STUFTをはじめとする民間船舶への着目は、まだ緒に就いたばかりであるといえよう¹⁰。そこで本稿では、近年公開された公文書や報告書といった一次史料も適宜参照しながら、STUFT を主軸に据えて一連の事象を再構成することを試みる¹¹。

1 歴史的背景と法制度

本論の具体的な叙述に入る前に、以下では戦争を頂点とする安全保障上の諸問題に際して、イギリスの民間船舶がいかなる役割を与えられてきたのか、その歴史的経緯を素描する。また法的側面についても、フォークランド紛争当時との厳密な整合は図れないものの、参考として現行の関連法規の内容を瞥見しておく。これらの作業を通じて、フォークランド紛争においてイギリス政府が民間船舶を活用するに至った制度的・法的背景を確認し、1982年の一連の出来事をより正確に理解する一助としたい。

(1) イギリスにおける民間船舶の歴史的展開

イギリスは伝統的にマーチャント・ネイヴィー (Merchant Navy) と呼ばれる海事登録制度

ヴン・バズィー「フォークランド諸島奪還に向けたイギリスのロジスティクス 1982年」防衛省防衛研究所編『島嶼問題をめぐる外交と戦いの歴史的考察——平成25年度戦争史研究国際フォーラム報告書』(2014年3月) 115-124頁。当事者による回想として、I.J. Hellberg, “An Experience with the Command Logistic Regiment Royal Marines,” in Stephen Badsay, Rob Havers and Mark Grove (eds.), *The Falklands Conflict Twenty Years On: Lessons for the Future* (London: Frank Cass, 2005), pp. 109-127; Ivar Hellberg, “Falklands Logistics: Have We Learnt the Lessons and Could We Do it Again Today?,” *RUSI Journal*, 152: 3 (June 2007), pp. 60-65.

⁹ Elizabeth Chadwick, “Merchant Ship Conversion in Warfare, the Falklands (Malvinas) Conflict and the Requisition of the QE2,” *Journal of the History of International Law / Revue d'histoire du droit international*, 12: 1 (2010), pp. 71-99.

¹⁰ 限定的ながら一次史料を用いてフォークランド紛争の諸相を描いた最新の業績である、Edward Hampshire, *The Falklands Naval Campaign 1982: War in the South Atlantic* (Oxford: Osprey Publishing, 2021) はSTUFTについても触れているが、あくまで断片的に登場するに留まっている。

¹¹ 本稿の性格上、フォークランド紛争の歴史的背景や1982年の一連の経緯、その軍事的・政治外交的側面については踏み込まない。これらの諸点については、和田龍太「フォークランド危機をめぐる米英関係——中南米における両国の安全保障認識に着目して」『軍事史学』第55巻第1号(2019年6月) 99-117頁; 篠崎正郎『引き留められた帝国——戦後イギリス対外政策におけるヨーロッパ域外関与、一九六八～八二年』(吉田書店、2019年) 第10章; 粕谷真司「フォークランド戦争をめぐるイギリス外交と欧州政治協力——ECメンバーシップの正当化の試みに着目して」『法学政治学論究』第124号(2020年3月) 67-99頁; 小南有紀「危機のなかの駐米大使——フォークランド紛争をめぐる英米関係」『国際政治』第208号(2023年1月) 124-139頁などを参照。

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

を有し、同国に籍を置く船舶とその乗組員の海上での商業的利益を包摂してきた。この制度の歴史的起源は17世紀まで遡り、国外勢力との間で紛争が起こった場合に、すべての船員たちをイギリス海軍 (Royal Navy) の労働力として活用することを意図していた¹²。近代のイギリスが世界規模で通商上の利益を獲得し、帝国や勢力圏を世界大に拡張するに際して、それを担保する存在として強大な海軍力が果たした役割の重要性は論を俟たない。しかし、上記の事例が物語っているように、イギリス海軍は早い時期から民間の人的・物的資源の活用も考慮に入れていた。現在まで続く登録制度が確立したのは1835年とされるが、爾来イギリスの商船団は帝国の拡大に伴って莫大な利益を上げ、19世紀における世界最大の船団を形成するに至った。同世紀がイギリス海軍の全盛期ともしばしば指摘されるなかで¹³、世界中に展開した商船団の活躍も、この一連の流れと決して無関係ではあるまい。

これらの商船団は、戦時においては兵員や物資の輸送面で死活的な役割を帯びることになり、なかでも20世紀の2度の世界大戦は、その象徴的な事例として記憶されている¹⁴。第一次世界大戦では、ドイツの無制限潜水艦作戦をはじめとする攻撃によって3,000隻以上のイギリス商船が沈没し、15,000名近い船員が命を落とした。戦後、彼らの貢献を顕彰するべく、当時の国王ジョージ5世 (King George V) によって「マーチャント・ネイヴィー」の称号が商船団に与えられ、ここにその名称が公式化したとされる¹⁵。続く第二次世界大戦でも、マーチャント・ネイヴィーはイギリスの戦争遂行に不可欠な存在として、輸送作戦や補給作戦など様々な任務に従事した¹⁶。その過程で実に4,700隻の船舶が失われたほか、29,000名もの乗組員が犠牲となった。

第二次世界大戦後、イギリス帝国の解体に伴ってマーチャント・ネイヴィーの規模も縮小していくことになったが、戦時における国家への協力体制は存続し、現在に至っている。そして、

¹² イギリス (イングランド) における商船団と国家の歴史的関係については、Edward Blackmore, *The British Mercantile Marine: A Short Historical Review* (London: Charles Griffin and Company, 1897) を参照。同書は19世紀末に刊行された古い文献であるものの、イギリスの商船団と国家とのつながりを緋くうえで有益である。

¹³ 邦語での主要な先行研究として、田所昌幸編『ロイヤル・ネイヴィーとパクス・ブリタニカ』(有斐閣、2006年)。

¹⁴ 両大戦におけるイギリスの商船隊の概要は、以下を参照。Imperial War Museum, “A Short History of the Merchant Navy” <<https://www.iwm.org.uk/history/a-short-history-of-the-merchant-navy>> [2022年9月8日閲覧、以下同様]。

¹⁵ ただし、同様あるいは類似の名称は以前から用いられており、この通説的な理解への疑義も呈されている。Pieter van der Merwe, “The Merchant Navy: A Myth Reviewed,” *The Mariner’s Mirror*, 101: 3 (2015), pp. 334-336。また、フォークランド紛争時の公文書においても、「マーチャント・マリーナ (merchant marine)」の用語がみられるなど、必ずしも統一的ではないようである。CC (82) 33rd Conclusions, 15 June 1982, CAB 128/74, The National Archives of the United Kingdom, Kew, London [以下TNAと略記]。

¹⁶ その一例として、地中海戦域 (Mediterranean Theatre) における補給戦に触れた拙稿も参照。伊藤頌文「第二次世界大戦期イギリスの地中海における帝国防衛——クレタ防衛戦とマルタ包囲戦を中心に」『安全保障戦略研究』第2巻第1号 (2021年11月) 59-76頁。

戦後の有事においてマーチャント・ネイヴィーが活躍した好例として、フォークランド紛争はたびたび取り上げられることになる¹⁷。

(2) 法的側面

続いて、マーチャント・ネイヴィーをめぐるイギリスの国内法上の位相を、主に関連する現行法の内容を通して大まかに提示しておきたい。まず、現在まで有効な民間船舶に関する法規は1995年商船法 (Merchant Shipping Act 1995) であり¹⁸、「マーチャント・ネイヴィー・リザーブ (Merchant Navy Reserve、以下「リザーブ」と表記)」と呼ばれる予備団体の規定が設けられている。同法の第82条はリザーブの維持・供給に関する規則を定め、閣僚たる国務大臣 (Secretary of State) はリザーブに所属する者に対して、特定の状況や期間においてイギリス女王 (国王) すなわち国家に属する船舶での任務に従事するよう要請することができる¹⁹。リザーブは、自発的に構成員となることを誓約し、それを承認された者によって構成され、加入および脱退の手続き、呼び出しや解散などの諸条件は大臣の決定に基づく。関連する規則には、服務規程、制服や装備の支給、管理および訓練、職務への参画の担保といった条項に加えて、規律違反に対する罰金などの罰則も含まれる。

続く第83条は、リザーブに関する補足的な内容となっている。大臣が定める条件に応じて、リザーブの構成員には賃金や報奨金、手当などの報酬が支給される。報酬はリザーブの訓練や検定に関連して相応しいと国務大臣が判断した金額が支払われ、訓練中や検定の確認途中にも報酬が発生するが、報酬の決定に関しては一貫して財務省 (Treasury) の同意が必要となる。また、前述の第82条の規定によって呼び出しを受けた場合、関連する他の法律の条文も整合的に適用され²⁰、リザーブの構成員が不利な扱いを受けないよう規定されている。

ただし、ここで本稿の叙述との関連で重要な点を指摘する必要がある。実のところ、上記のリザーブの規定は、フォークランド紛争が発生した1982年当時には設けられていなかったのである。その後、1988年に商船法が改正される際にリザーブの創設が検討されたものの、こ

¹⁷ Imperial War Museum, “A Short History of the Merchant Navy.”

¹⁸ Merchant Shipping Act 1995 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21>>. 以下、条文の内容はこれに依拠する。

¹⁹ 船舶に関する権限について、1983年以降はその所管が貿易大臣 (Secretary of State for Trade) から運輸大臣 (Secretary of State for Transport) に移っているが、後述するように、特定の大臣にのみ徴用の権限が付与されるわけではない。

²⁰ 具体的に言及されている法律は、以下の2つ。Reserve Forces (Safeguard of Employment) Act 1985 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1985/17>>; Reserve and Auxiliary Forces (Protection of Civil Interests) Act 1951 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/14-15/65>>.

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

の時は議論が煮詰まらず先送りにされた²¹。折しも船舶の多国籍化が進むなかで、イギリスの船舶に限定されるマーチャント・ネイヴィーおよび STUFT の維持には大きな制約があり、当時から大きな課題となっていたといえる。

そのためイギリス政府は、便宜置籍船を多く受け入れていることで有名なコモンウェルス (Commonwealth) 加盟国であるバハマとの間で、同じく 1988 年に船舶に関する協定を結んだ。この協定によって、同国に船籍を置くイギリスの会社が所有する船舶を、有事において容易に STUFT に登録できるようになったとされる。とはいえ、実際に徴用や船籍の変更に応じるか否かは専ら船主側の好意に依存しており、しかも現時点で協定が効力を有しているかを含めて、判然としない部分が多いとの指摘もある²²。その意味で、便宜置籍船を筆頭とする多国籍化した商船業界の現状が、マーチャント・ネイヴィーの在り方にも影を落としていることは明白であろう。逆にいえば、そのような状況への憂慮があったからこそ、1995 年の改正を経て商船法にリザーブの規定が設けられたものと考えられる。

なお、船舶の徴用に対する補償としては、1939 年国防補償法 (Compensation (Defence) Act 1939) が現在も有効である²³。ただし、この法律は第二次世界大戦が差し迫る状況下で制定されたものであり、それから数十年が経過するなかで現状にそぐわない面も散見される。そのためフォークランド紛争においては、イギリス政府によって個別のガイドラインが設定されることになった。この点については、後段で詳しく触れることにしたい。

2 フォークランド紛争における民間船舶の徴用

(1) 徴用の決定に至る経緯

アルゼンチン軍によるフォークランド侵攻を受けて、イギリス国防省 (Ministry of Defence: MoD) を主体とする官民合同の会議が 1982 年 4 月 2 日に招集された。この会議には同国の貿易産業省 (Department of Trade and Industry) と船主の団体の関係者も出席し、迅速な調整が可能となった。以後、「徴用会議 (Taking up from Trade Meeting)」と呼ばれたこの会議は、紛争の終結まで毎日複数回の会合をもったという²⁴。

民間船舶の徴用にあたっては、女王 (国王) の大権 (royal prerogative) に基づく勅令と、緊急立法の制定という 2 つの選択肢が考えられたが、最終的に前者が採用された。勅令は議會を

²¹ Johnson-Allen, *They Couldn't Have Done it Without Us*, p. 237.

²² Ibid.

²³ Compensation (Defence) Act 1939 <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/2-3/75>>.

²⁴ Villar, *Merchant Ships at War*; p. 18.

通さず直接的に権限を行使できるという利点がある一方、緊急立法に比して法的な正当性に疑念が生じる可能性も拭いきれない²⁵。そのような難点を抱えながらも勅令が採用された理由として、以下のような指摘がなされている。まず、議会に諮る必要がなく、徴用の権限を速やかに行使できる勅令は、イギリス政府にとって好都合であった。また、フォークランド紛争に際しては、緊急立法が想定するヨーロッパでの有事のような大規模な計画とは異なり、徴用の規模もさほど大きくないと考えられた。さらに、国民の愛国心が高揚したことに加えて、当時の海運業界の全般的な不況という情勢に鑑みれば、勅令によって必要な船舶を調達できるという結論に至ったのは合理的な判断であった²⁶。

なお、当初イギリス政府はチャーター契約による調達を検討し、事前に船主の意向を確認したとされるが、これに対する反応は消極的なものが大半であったという。折しも観光シーズンと重なり、クルーズ船の予約のキャンセルなど既存の契約を破棄することになるため、賠償責任や顧客への様々な配慮の必要性が生じることから、多くの船主は通常の契約に難色を示したようである。このような事情も、政府が強制力を有する勅令の発布に基づく徴用を多用した理由として興味深い指摘であろう²⁷。

4月4日、女王エリザベス2世 (Queen Elizabeth II) は枢密院議長 (Lord President of the Council) の立ち会いのもと、船舶の徴用に関する枢密院令に裁可を下し、政府に対して徴用の権限を付与するに至った。この勅令によって、国务大臣、運輸閣外相 (Minister of Transport) および海軍の高官は、イギリス船籍のあらゆる船舶とその装備品を徴用することができ、船舶の所有者は代償として徴用期間中の支払いと損失・損害への補償を受ける権利を得ることになった。また、支払いと補償には関連するすべての法律が適用する旨が定められた²⁸。船舶の選定は貿易産業省が担当し、それらの船舶がその時点でどこに存在するかを特定する作業には、政府指定の船舶ブローカーが大きな役割を果たした。同省は、平時の通商をなるべく阻害しないよう注意しつつ、業界の慣習とのバランスを保ちながら、質・量ともに国防省の軍事的要求を満たす商船を確保するという任務を負ったのである²⁹。そして、イギリス政府は4月の1か月で、優に30隻以上の船舶を徴用もしくはチャーターすることになった³⁰。

さらに、民間船舶の徴用に際しては、対価として提示される補償の在り方も重大な論点とな

²⁵ この点は、イギリス司法省 (Ministry of Justice) による最終報告書を参照。Ministry of Justice, *Review of the Executive Royal Prerogative Powers: Final Report*, October 2009.

²⁶ Villar, *Merchant Ships at War*, pp. 7-10.

²⁷ Privratsky, *Logistics in the Falklands War*, p. 26.

²⁸ The Order in Council, *The Requisitioning of Ships Order 1982*, 4 April 1982.

²⁹ Villar, *Merchant Ships at War*, p. 11.

³⁰ イギリス首相官邸の報道資料によれば、4月20日の時点で調達された民間船舶は合計で35隻であった。Press Office: Press Office Bulletin No. 115, "Falkland Islands - Ships Taken up from Trade," 20 April 1982, Ingham MSS: INGH 2/4/1/7, Churchill Archive Centre, Cambridge [以下CACと略記], available in Margaret Thatcher Foundation [以下MTFと略記] .

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

る。先に軽く触れたように、徴用された船舶に対する補償を定める法律としては 1939 年国防補償法が今なお有効であるが、同法は総力戦を想定しており、すべての商船隊を徴用の対象としていたため、局地的かつ限定的な軍事力行使の状況にそぐわない面もあった。そのため、フォークランド紛争においては貿易産業省が新たなガイドラインを策定し、これに基づく運用がなされることになった。船主は徴用期間中の船舶の使用料に加えて、同期間中の遺失利益、既存の契約を破棄することに伴う損害賠償、そして徴用解除後 6 か月分の期待利益を認められた。加えて、徴用と比べて数は多くなかったものの、チャーター契約についても市場価格の 4 割増しという高額な傭船料が設定された。総じて、フォークランド紛争時の徴用船舶やチャーター船舶に対しては、非常に手厚い補償が与えられていたといえよう。徴用船舶の船主が債務を抱えている場合には、その資金繰りを悪化させないために、貿易産業省と国防省は使用料の前払い (initial arrangement) すら認めるなど、細かい配慮を示したといわれている³¹。ただし後述するように、実際に発生した民間船舶の喪失・損害については、補償をめぐる問題が発生することになる。

(2) 艦装と武装

民間船舶を徴用して軍事作戦に投入する場合、状況に応じて適宜その設備や装備に改修を、場合によっては武装を施す必要がある。フォークランド紛争に際しても、そのような事例が多々見受けられた。この点について先行研究は、国防省や貿易産業省の迅速な対応から、改修計画などのマスタープランが存在していたと推察しており、ここでも事前段階での想定や周到な準備の重要性が際立っているといえよう。一例として、チャーターされた「ブリティッシュ・テイマー (MV *British Tamar*)」と「ブリティッシュ・エスク (MV *British Esk*)」の 2 隻は、有事において北大西洋で船団を護衛する艦艇に対応するタンカーとしての使用が予定されており、あらかじめ備蓄されていた洋上給油設備が両船に設置された³²。

フォークランド紛争の全期間を通じて、イギリスの海軍工廠 (dockyard) では合計 40 隻の船舶が改修された。国内の主要な工廠であるポーツマスとデヴォンポートに加えて、ジブラルタルとロサイスの工廠も改修作業に従事し、各工廠の能力が最大限に活用された。また、民間の造船所が果たした役割も決して無視できない。たとえば、著名な港湾都市サウサンプトンでは、「キャンベラ (SS *Canberra*)」と「クイーン・エリザベス II (RMS *Queen Elizabeth II*, 以下 *QE2* と表記)」の客船 2 隻、ローロー船 3 隻、真水運搬用タンカー 1 隻、一般貨物船 2 隻の合計 8 隻が改修された。造船所のみならずイギリスの産業界全体も全面的に協力し、改修工事

³¹ Villar, *Merchant Ships at War*; pp. 8, 18-19; 梅川「フォークランド戦争と船員組合 (1)」1-4 頁。

³² Villar, *Merchant Ships at War*; p. 33.

には200を超える企業が参加したといわれる³³。さらに、アメリカ海軍のチャールストン工廠でも、商業ベースでスウェーデン船籍の海上油田支援船「ステナ・インスペクター (MV *Stena Inspector*)」が工作船に改修された。同船はアメリカでのチャーターを経てイギリス船籍に変更されるなど、複雑な経過を辿っていることから、英米間はもとより、アメリカとラテンアメリカ諸国との関係上も、注意を払うべき案件であった³⁴。

これらの改修に際して、技術面の調査は主に海軍の専門部局が担当し、さらに海軍と空軍の専門官を含むチームが国内外に派遣され、きわめて短時間の調査を経て改修の準備が整えられた。そして、徴用された船舶に対する改修も、1隻あたり約4日という突貫工事で遂行されている。海軍工廠という高度な専門技術や設備を有する施設の存在はもちろん、大量の資材や予備品の備蓄がなければ、これだけの短期間で多数の船舶を改修することは困難であった。加えて、貿易産業省がこれらの船舶の改装を通常の規則の適用除外としたことも、素早い対応を可能にしたといえよう³⁵。

主要な改修の内容としては、まずヘリコプター用の飛行甲板の設置が挙げられる。対象となった17隻の船舶には、重量5,500ポンドのワズプ (Wasp) から46,000ポンドのチヌーク (Chinook) まで、各種のヘリコプターが離発着できる設備が整えられた。また、兵員輸送用のフェリーには防水隔壁を新設したほか、船首のドアにも溶接で補強を施した。さらに、イギリス海軍の空母が損傷を受けた場合を想定して、航空機輸送船が空母を代替できるように、ハリアー (Harrier) 垂直離着陸機用の飛行甲板、航空機の格納庫、通信設備、夜間離着陸用ライトやグライドパス・インジケーターなどの飛行管制装置、燃料給油装置、液体酸素用タンク、消防用主管および航空整備隊用の施設などの装備も施された。これらの大規模な改修に加えて、燃料や物資の洋上補給・移送用の支柱、海軍用の通信装置、衛星航法装置、造水装置、燃料タンク、洗面・宿泊・調理設備、真水タンク、医療設備といった小規模な新增設も、多くの船舶に共通して実施された³⁶。

次に、全体のなかで数は少なかったものの、STUFT に施された武装についても触れておきたい。一般的に、商船が徴用されて軍事行動に投入される場合、戦時国際法上の海戦法規に照らせば軍の補助艦 (auxiliary) となり、軍艦 (warship) と同様に無警告攻撃の対象となる。また、純粋な商船であったとしても、敵対行為に参加しているとみなされた場合には、攻撃から

³³ Ibid., pp. 29, 33; Privratsky, *Logistics in the Falklands War*, p. 31.

³⁴ Press Office: No. 10 Press Office Minute, 28 May 1982, Ingham MSS: INGH 2/4/1/13, CAC, available in MTF.

³⁵ Villar, *Merchant Ships at War*, pp. 14, 20 and 29-30.

³⁶ Ibid., pp. 20-28, 30-33. 病院船「ウガンダ (SS *Uganda*)」に関しては、病院船の地位を定めたジュネーヴ条約に抵触するとして、海軍用の通信設備は装備されなかった。

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

の保護を喪失する³⁷。そのためフォークランド紛争において、当初は徴用された民間船舶に関して作戦海域の後方、すなわち安全な海域でのみ使用することが想定されており³⁸、したがって武装の予定もなかった。ところが、STUFT も上陸作戦などの戦闘行動に直接的に関与することになったため、最低限の武装を施す必要性が生じたのである。最終的に、9 隻の商船に機関砲や機関銃、小型のミサイルやランチャー、対魚雷用の欺瞞装置、ヘリ搭載型の空対艦ミサイルといった兵器が寄せ集められて搭載されることになった³⁹。結局のところ、これらの兵器が実戦で使用されることはなかったものの、船員の士気向上には大いに貢献したといわれる。

(3) STUFT の概要

フォークランド紛争に参加した民間船舶は、1982 年 4 月に 28 隻、5 月に 14 隻、6 月に 8 隻であり、累計で 49 隻を数えるなど⁴⁰、最終的に海軍の艦艇 39 隻を大きく上回った。その内訳は徴用船舶が 32 隻、チャーター契約が 17 隻であり、総トン数は 786,226 トンにのぼった⁴¹。これらの数字は、フォークランド紛争の全体を通して STUFT による民間船舶の活用が果たした役割の大きさを、端的に物語っていよう。約 9,000 名の人員と約 10 万トンの物資、95 機の戦闘機が、45 隻の商船に積載されて南大西洋へと送られたほか、拡張したサプライチェーンを通じて 40 万トンにおよぶ燃料も輸送された。世界的に貿易が落ち込むなかで、イギリス船籍の船舶およびイギリス人の船員を著しく不足させる副作用はあったものの、30 以上の企業から集められた船舶の受け入れと改修の作業は順調に進み、イギリスの軍事作戦の円滑な実施に多大な貢献を果たすことになった⁴²。

³⁷ フォークランド紛争は、同時期に発生したイラン・イラク戦争とともに、各国が船舶の攻撃目標選定基準を従来のカテゴリー別から機能的選定基準へと移行させる契機となった。黒崎将広、坂元茂樹、西村弓、石垣友明、森肇志、真山全、酒井啓亘『防衛実務国際法』（弘文堂、2021 年）474-475、477-478 頁。

³⁸ 一方、アメリカの史料からは、アルゼンチン軍がイギリスの民間船舶への攻撃を実行に移した場合、両国間の戦闘がさらに拡大しかねないという懸念も看取される。Memorandum from the National Intelligence Officer for General Purpose Forces (Atkeson) to Director of Central Intelligence Casey and the Deputy Director of Central Intelligence (Inman), DDI #3773-82, Washington, May 7, 1982, *Foreign Relations of the United States 1981-1988, Volume XIII: Conflict in the South Atlantic, 1981-1984* [以下 *FRUS 1981-1988, Vol. XIII* と略記] , Doc. 240.

³⁹ Villar, *Merchant Ships at War*, pp. 13, 28 and 163.

⁴⁰ STUFT の総数については資料によって若干の異同があり、最新の文献のなかで挙げられるリストでは合計 48 隻となっている。Hampshire, *The Falklands Naval Campaign 1982*, p. 14.

⁴¹ Parliamentary Command Paper, Cmnd. 8758, *The Falklands Campaign: The Lessons*, December 1982, pp. 37-40. 以下も参照。Villar, *Merchant Ships at War*, pp. 169-170.

⁴² Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign, Volume II*, pp. 56, 732. 同時代の文献によれば、船舶の提供に応じたのは 33 社であった。Tustin, “The Logistics of the Falklands War - Part I,” p. 296.

フォークランド紛争の期間中に後方支援の任務を担った艦船のうち⁴³、STUFTは隻数にして約67パーセント、総トン数に至っては70パーセントを超えており、その割合は圧倒的といえよう。極言すれば、「縁の下の力持ち (unsung heroes)」たるSTUFTの存在なくして、フォークランド諸島奪還作戦の遂行はおよそ不可能であった⁴⁴。徴用された民間商船はフォークランド紛争において、イギリス軍の機動部隊 (task force) の陰に隠れながらも、その裏できわめて重要な任務に従事する主体となったのである。その内訳は下掲 (表1) の通りであり、多種多様な用途の船舶が集められた様相が看取されよう。

表1 フォークランド紛争における民間船舶の用途および種類

用途	種類	隻数	総トン数
強襲上陸艦	客船、ローローフェリー船	4	67,448
軍隊輸送船	客船、ローローフェリー船、ローロー貨客船	5	98,424
燃料・真水輸送船	タンカー	15	442,552
航空機輸送船	ローロー貨物船、コンテナ船	4	69,204
弾薬・物資輸送船	一般貨物船、ローロー貨物船、冷凍運搬船	7	61,023
工作艦	海上油田支援船	2	11,875
通報艦	ケーブル敷設船	1	3,874
掃海艦	大型深海トロール船	5	7,200
掃海母艦	郵便船	1	3,151
救難用	航洋型タグボート	3	2,970
病院船	客船	1	16,907
係留ブイ敷設艦	海上油田支援船	1	1,598
(合計)		49	786,226

(出所) 各種資料をもとに筆者作成。

⁴³ イギリス海軍を直接支援する艦艇については、国防省の文官組織である海軍補給輸送支援部 (Royal Navy Supply and Transport Service: RNSTS) で管理され、いずれも文官から構成されるイギリス艦隊補助部隊 (Royal Fleet Auxiliary: RFA) および王立海事補助局 (Royal Maritime Auxiliary Service: RMAS) がその傘下に入っていた。RNSTSはフォークランド奪還作戦においてSTUFTの投入に責任を負ったほか、RFAから22隻、RMASから2隻の艦船を投入している。その内訳は、前者が随伴タンカー5隻(72,300トン)、補助タンカー5隻(135,000トン)、艦隊補助艦4隻(68,000トン)、輸送艦1隻(12,400トン)、揚陸艦6隻(27,000トン)、ヘリコプター訓練艦1隻(6,400トン)の計321,000トン、後者は係留ブイ敷設船1隻(740トン)とタグボート1隻(630トン)の計1,370トンであり、それらを足し合わせると総計24隻、総トン数は322,470トンであった。Villar, *Merchant Ships at War*, pp. 145-160.

⁴⁴ Hampshire, *The Falklands Naval Campaign 1982*, p. 12.

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

そして、艦船そのものが確保されると、実際の作戦行動を遂行するにあたって次に問題となるのが、これらの活動に従事する人員の募集である。まず指揮系統に関しては、イギリス政府の予備役招集宣言 (Declaration of Active Service) によって海軍が STUFT の指揮権を与えられ、各艦船の船長は同乗した連絡士官が伝達する作戦命令に従って行動した。また、海軍から派遣されたチームが各船に乗り込み、海軍と STUFT の協働の要領について助言を送ったほか、火器や機材、装備品の運用に従事した。このような運用はきわめて円滑に実施されたが、その要因としてマーチャント・ネイヴィーの歴史的経験と伝統の重み、そして、イギリス海軍と商船隊の強固な結び付きといった側面は大きかったといえよう。これらの要素は、客船「キャンベラ」の船長が海軍の予備役大佐であったという事例からも読み取れる⁴⁵。

乗組員については、STUFT の任務に参加するか否か、すべて志願制として本人の自由意思に委ねられた。これに対して、ほとんどの船員が引き続き乗船を希望したのみならず、客船の接客係として勤務する女性船員は下船させようとする当初の方針に反発し、男性船員と同等の扱いを求めたという。実際、危険を伴う掃海母艦などにも多くの女性船員が引き続き乗船し、任務を遂行することになった。ただし、外国籍の船員については、イギリス政府の方針および船員組合の強い要望を受けて、一部の例外を除いてイギリス人に交代した。また、上述の予備役招集宣言により、すべての乗組員に海軍服務法 (Naval Discipline Act) が適用された⁴⁶。

このように、船員の士気は総じて非常に高い水準にあったが、その要因としては好条件の待遇がしばしば挙げられる。危険海域を航行することになったため、その乗組員には手厚い特別手当が基本給に上乘せして支給された。その金額は、フォークランド諸島とサウスジョージア・サウスサンドウィッチ諸島、そしてイギリス海軍の中継基地となったアセンション島から 200 マイル以内の活動に従事する場合、基本給の 150 パーセント増という破格のものであった。ただし、金銭的な条件はもとより、フォークランド紛争の全期間を通じて、船員のみならず国民や世論も含めた愛国的なナショナリズムの高揚も、彼ら・彼女らの積極的な任務への参加を考えるうえで看過し得ない要素であろう⁴⁷。

⁴⁵ Villar, *Merchant Ships at War*; p. 14.

⁴⁶ *Ibid.*, pp. 14-16. なお、海軍服務法については、以下も参照。Naval Discipline Act 1957 (repealed) <<https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Eliz2/5-6/53>>.

⁴⁷ Minutes of Evidence taken on 11 December 1984, attached in HC 144, House of Commons, First Report from the Defence Committee, Session 1984-85, *The Use of Merchant Shipping for Defence Purposes*, 21 May 1985. サッチャー首相もイギリス放送協会 (British Broadcasting Corporation: BBC) のインタビューで、自国が「不当な扱いを受けている (wronged)」側にあるとして、民間船舶の徴用を含めた措置の必要性を国民に向けて訴えている。TV Interview for BBC1 *Panorama* (Falklands), 26 April 1982, Thatcher Archive: BBC Transcript, MTF. 以下も参照。Villar, *Merchant Ships at War*; pp. 14, 114; 梅川「フォークランド戦争と船員組合 (1)」2-3、11-12 頁。

3 フォークランド紛争における STUFT の諸相

(1) 兵站と移送

上記の叙述を踏まえたうえで、フォークランド紛争において STUFT が従事した任務と、そこから生じた様々な問題について、いくつかの事例を取り上げつつ論じたい。フォークランド紛争における補給面の課題として真っ先に挙げられるのが、兵站輸送の不足である⁴⁸。陸上部隊の後方支援で中心的な役割を担ったイギリス海兵隊 (Royal Marines) のコマンド兵站連隊 (Command Logistic Regiment) は、通常はトラックによる輸送を念頭に置いており、ヘリコプターや船舶の活用はあくまで補助的な要素にすぎなかった。本国から遠く離れたフォークランド諸島に展開するに際して、トラックの数も最小限に抑えられたため、同連隊の任務は航空・海上輸送に全面的に依存することになったが、円滑な連携は必ずしも実現しなかった。

また、詳しくは後述するが、チヌーク・ヘリコプターを輸送していたコンテナ船「アトランティック・コンベアー (SS *Atlantic Conveyor*)」が、アルゼンチン側の攻撃を受けて沈没すると、補給の問題はさらに悪化した。この事案を受けて、船舶をアルゼンチン軍の射程外に留め置くことが決まったため、燃料の補給にも著しく支障をきたすことになった。ただし、「アトランティック・コンベアー」の喪失は深刻な事態であったとはいえ、同船の積荷の多くはより長期的な用途のものであり、ヘリコプターも十分な数が確保されていた。その意味で、サッチャー首相を筆頭とする政府関係者や軍部の間に焦燥感が広がったのも事実ではあったが⁴⁹、部隊の任務遂行能力にさほど影響を与えなかったことは、イギリス政府にとって不幸中の幸いであった⁵⁰。

その一方で、「アトランティック・コンベアー」の沈没を受けて、政府に徴用されている以上、民間船舶といえども攻撃目標となり得ることが明白になった。実際に当時の文脈でも、イギリスあるいはアルゼンチンの海上排除区域 (Maritime Exclusion Zone) における商船への攻撃を、どこまで正当化できるかが議論となっている⁵¹。さらに6月8日には、戦闘海域指定区域

⁴⁸ 以下、この点は主に、Tustin, "The Logistics of the Falklands War Part II," pp. 400-401; Hellberg, "An Experience with the Command Logistic Regiment Royal Marines," p. 116 の叙述に依拠する。

⁴⁹ Margaret Thatcher, *The Downing Street Years* (New York: HarperCollins, 1993), pp. 227-228.

⁵⁰ Press Office: Lobby Briefing, 26 May 1982, Ingham MSS: INGH 2/4/1/13, CAC, available in MTF; CC (82) 30th Conclusions, 27 May 1982, CAB 128/73, TNA.

⁵¹ Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign, Volume II*, p. 261. 第三国を含めた商船の安全確保は各国にとっても懸案となり、イギリス外務省 (Foreign and Commonwealth Office: FCO) も当初から注視していた。Taylor (Bonn) to FCO, Telno 318, 12 April 1982, PREM 19/617, TNA. また、5月にはアルゼンチン側の民間船舶2隻が沈没している。Note by Wright (Cabinet Office), "Chiefs of Staff: 17 May," 17 May 1982, FCO 7/4474, TNA.

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

の域外を航行し、ヴァージン諸島からアラスカに向かっていた、アメリカの船会社が運用するリベリア船籍のタンカーが攻撃を受け、イギリスとアルゼンチンの間で責任の押し付け合いになるという事案も発生した。これに対してイギリス国防省は、英軍機の関与を否定するとともに、攻撃がアルゼンチン軍によるものであるとの声明を出している⁵²。すなわち、フォークランド紛争は単なる二国間の戦闘行為を超えて、偶発的な事態による国際的な問題を惹起する可能性をも、常に孕んでいたといえるだろう。

また、紛争が終結に近づくにつれて、STUFTに関わる別の課題も浮上した。周知の通り、フォークランド紛争の戦局は総じてイギリスの優位に進み、最終的に同国はフォークランド諸島の奪還に成功することになったが、その過程で大量のアルゼンチン軍の捕虜が発生し、特に6月に入ると、彼らを本国に送還するための対応が求められたのである。捕虜の扱いは国際法の観点からも常に留意すべきものであり、イギリス政府もこの問題を軽視するわけにはいかなかった。

ここで白羽の矢が立ったのが、他ならぬSTUFTであった。当初、アルゼンチン軍の捕虜は貨客船「ノーランド (MV *Norland*)」に収容されたが、彼らが無事にアルゼンチン側に引き渡すことが課題となった⁵³。そして、6月14日にフォークランドのアルゼンチン軍が降伏して戦闘が終了すると、急増した捕虜の扱いがいよいよ重大な問題として浮上した。とりわけ、捕虜を収容するためのテントは沈没した「アトランティック・コンベアー」に積載されていたため、人道上の観点からも迅速な対応の必要性が生じたのである⁵⁴。イギリス政府はアルゼンチン側に対して、「キャンベラ」と「ノーランド」の2隻を用いて捕虜を送還する用意があることを伝達した⁵⁵。最終的に、捕虜のうち約5,000名が「キャンベラ」に、約1,000名が「ノーランド」にそれぞれ収容され、アルゼンチンに送られることになった⁵⁶。

以上のように、STUFTはフォークランド奪還作戦の後方支援といった純粋に軍事的な色彩の強い任務から、捕虜の収容や移送という紛争後の懸案の処理に至るまで、様々な場面で重要

⁵² Frank J. Prial, "Tanker Attacked in South Atlantic," *The New York Times*, June 9, 1982. この事案はサッチャー内閣の閣議録でも言及された。Limited Circulation Annex, CC (82) 32nd Conclusions, Minute 1, 9 June 1982, CAB 128/74, TNA. ちなみに、アメリカは4月の時点でフォークランド周辺海域を航行する民間船舶の情報をイギリス側に提供するなど、フォークランド紛争における英米関係は概して良好であったといえる。Information Memorandum from the Director of the Bureau of Politico-Military Affairs (Burt) to Secretary of State Haig, Washington, April 14, 1982, *FRUS 1981-1988, Vol. XIII, Doc. 119*.

⁵³ Minutes of OD (SA) (82) 51st Meeting, 4 June 1982, CAB 148/211, TNA.

⁵⁴ この点は、フォークランド紛争の行方を注視していた第三国にとっても、重大な関心事であった。一例として以下を参照。Gespräch des Bundeskanzlers Schmidt mit VN-Generalsekretär Pérez de Cuéllar in New York, 14. Juni 1982, *Akten zur Auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland 1982, Dok. 182*.

⁵⁵ CC (82) 33rd Conclusions.

⁵⁶ CC (82) 34th Conclusions, 17 June 1982, CAB 128/74, TNA.

な役割を担った。このような迅速な動きは、イギリス海軍の艦艇だけでは著しく困難であったと考えざるを得ない。捕虜の移送など、決して目立つ形ではないが大きな責任を伴う任務もあり、民間船舶の多種多様な活躍が際立つといえよう。

(2) QE2の徴用をめぐる懸念

イギリス国防省は5月1日、フォークランド奪還作戦に従事する第5歩兵旅団(5th Infantry Brigade)と支援部隊が作戦領域(area of operations)に前進するにあたって、さらなる民間船舶の徴用の必要があるという覚書を作成した⁵⁷。具体的には、2,892名の兵員、2,304トンの弾薬と貨物、さらに車両110台、トレーラー79台、ヘリコプター19機、火砲6門を移送し、5月28日にはフォークランドに到達することが求められた。一方、この任務を遂行し得る大きさのイギリス船は、わずかにQE2と「ノルディック・フェリー(MV Nordic Ferry)」、「バルチック・フェリー(MV Baltic Ferry)」のみであった。QE2の場合、遅くとも5月4日に徴発し、艀装を5月5日、積み入れを同11日に終わらせ、13日までにはイギリスを出発するという想定であった。後者2隻の場合は、5月2日に徴発、艀装を5月3日、積み入れを8日にそれぞれ完了し、翌9日には出発する必要があった。徴発にかかる1日あたりのコストは、QE2で15万ポンド、フェリー2隻で10万から15万ポンドになると見積もられた。

それ以外の船舶を用いる選択肢も考えられたが、それでは時間的に間に合わず、最短でもフォークランドへの到着が6月10日になると推定された。かといって外国船籍の船舶を徴用するわけにもいかず、すでに徴用している船舶を転用することも検討されたものの、これも到着が6月半ばになると見積もられるなど、時間的な制約が大きかった。要するに、この時点でイギリスの軍事的な要求を満たすSTUFTの船舶は枯渇しつつあり、したがってQE2を筆頭とする大型客船の徴用もやむを得ない状況にあると目されたのである⁵⁸。

このような国防省の強い意向を受けて、翌5月2日に開催された内閣の国防・対外政策委員会(Defence and Oversea Policy Committee: OD)では⁵⁹、戦力増強と民間船舶の徴用を実施するというジョン・ノット(John Nott)国防相の提案が受け入れられ、それによってQE2の徴発も不可避となった。だが、議事録で「渋々ながら(reeluctantly)」という文言が使われていることから明らかなように、女王の名を冠した豪華客船を戦地に送り込むことに対しては、

⁵⁷ この覚書の内容は、Note by MoD Officials, "Requisitioning of Shipping," attached to Note by the Secretaries, "Reinforcement: Requisitioning of Ships," OD (SA) (82) 40, 1 May 1982, CAB 148/212, TNAに拠る。なお、原文書で同旅団は"5 Brigade"と記されている。

⁵⁸ さらに、追加のハリヤー戦闘機とヘリコプターを輸送する船舶および補助タンカーも、それぞれ1隻ずつ必要であるとされた。

⁵⁹ 同委員会の略称は政権によって異なる。

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

政府高官を含めて相応の心理的抵抗があった⁶⁰。さりながら、これ以上の議論の先送りは日程的に不可能であり、国防省は5月3日に *QE2* の徴用を正式に発表するに至った。そして、速度や大きさ、多くの人員を収容できる設備の有無といった理由から、同船が今まさに必要とされているとして、国民の理解を求めたのである⁶¹。この発表を受けて、大手メディアを含めて大々的に報道されるなど、同船をめぐる国内外の関心が一気に高まることになった⁶²。

こうして5月4日、地中海へのクルーズに出航する19時間前というタイミングで徴用された *QE2* は、サウサンプトンでの改修作業を経て、3,000名以上の兵士を載せて南大西洋へと向かった⁶³。アルゼンチン軍の標的にならないよう、戦闘地域から遠く離れた海域を慎重に航行した同船は⁶⁴、サウス・ジョージア島で第5歩兵旅団を「キャンベラ」と「ノーランド」に運ぶ任務を担った。その後、戦闘で喪失した3隻の軍艦の生存者を収容し、*QE2* は現地での活動を無事に終えて、再びイギリスへの航海に出発した⁶⁵。結局のところ同船がアルゼンチン側の攻撃を受けることはなく、細心の注意を払った運用がなされたことも事実であるが、国家を象徴する客船が有事に投入され、危険を賭して任務を完遂したのは、イギリスにとってまさに僥倖であった。

(3) 「アトランティック・コンベアー」の沈没

一方、STUFT に関して最も深刻な事案となったのが、「アトランティック・コンベアー」の被弾と沈没による死傷者の発生であった⁶⁶。5月25日、アルゼンチン海軍のシュペルエタンダ

⁶⁰ Minutes of OD (SA) (82) 23rd Meeting, 2 May 1982, CAB 148/211, TNA.

⁶¹ Note from Weston (FCO) to Gillmore (FCO), "Meeting of the Defence Operations Executive: 3 May," 3 May 1982, FCO 7/4474, TNA; Press Office: MoD Press Announcement, "Deployment of 5 Brigade and Requisition of QE2," 3 May 1982, Ingham MSS: INGH 2/4/1/10, CAC, available in MTF.

⁶² William Borders, "QE2 is Taken as Troopship by the British," *The New York Times*, May 4, 1982.

⁶³ Privratsky, *Logistics in the Falklands War*, pp. 30, 154-156.

⁶⁴ ただし、当時は南半球の冬季にあたり、多くの氷山が浮かぶなど、航行そのものが危険であったことも間違いなかった。Villar, *Merchant Ships at War*, p. 48. また、5月30日には空母「インヴィンシブル (HMS *Invincible*)」がアルゼンチン軍の攻撃を受け、その東の海域を *QE2* が航行していたことも、サッチャーの懸念を強めた。Thatcher, *The Downing Street Years*, p. 228.

⁶⁵ Note attached to SAPU (82) 30, South Atlantic Presentation Unit (SAPU), 7 June 1982, Thatcher MSS: THCR 2/6/2/163, CAC, available in MTF. 以下も参照。Brown, *The Royal Navy and the Falklands War*, pp. 242-244.

⁶⁶ 「アトランティック・コンベアー」の沈没に至る経緯については、Report attached to MO 5/21, Letter from Omand (MoD) to Coles (Private Secretary to Thatcher), "Exocet Attack, 25th May," 2 June 1982, PREM 19/650, TNA. また、イギリス国防省内で作成された報告書も参照。AC/BI/002, Board of Inquiry (Report), "Loss of SS Atlantic Conveyor," 21 July 1982. ただし、同報告書には非公開の部分も数多く含まれており、この事案が今なお機微な問題を孕んでいることを物語る。なお、同船に実際に乗船していた乗組員が一連の出来事を回顧した貴重な記録として、Charles Drought, *The Loss of the Atlantic Conveyor* (Birkenhead: Countywise, 2003).

ール (Super Étendard) 攻撃機がイギリス海軍の空母「ハーミーズ (HMS *Hermes*)」を狙って発射したエグゾセ (Exocet) ・ミサイルが、標的を外れて「アトランティック・コンベアー」に命中し、爆発した。同船の船体は大破し、他の船舶に曳航されたものの、最終的に28日早朝に沈没するに至った。そして、イアン・ノース (Ian H. North) 船長以下、マーチャント・ネイヴィーの6名を含む12名の乗組員が死亡した。

「アトランティック・コンベアー」には、攻撃機やヘリコプターといった航空機を中心に、兵士用のテントなど、様々な物資が積載されていた。ハリアーに関しては空母「ハーミーズ」に移送が完了しており、フリゲート艦「グラスゴー (HMS *Glasgow*)」に物資を補給する任務に就いていた「ブラヴォー・ノーヴェンバー (Bravo November)」の呼び名で知られるチヌーク1機も無事だった。その一方で、残るチヌーク3機やウェセックス (Wessex) 6機など、他の多くの兵器や資材が同船とともに失われた⁶⁷。

第二次世界大戦以降、イギリスの民間船舶が戦争によって喪失したのは「アトランティック・コンベアー」が初めてであった。そのため、この事案が発生した直後から、官民を問わず広範な関心を集めることになった⁶⁸。国防省の報告書によれば、沈没という結果に至った原因として、当初はハリアーの輸送のみを担当するはずであった同船が、その後のさらなる物資移送の必要性からクラスター弾などの火器を搭載することになり、その収納場所の管理も甘かった点が指摘されている。元々が商船である以上、船体の脆弱性は表面的な改修ではどうしようもない部分であり、すべてのSTUFTにとって共通の課題であった。STUFTの任務を考えれば、必然的に武器弾薬を運搬する機会も多くなり、攻撃を受けた場合の被害を拡大する危険性を高めたが、軍事的な要求との狭間でトレードオフの関係が生じることも避けられなかった⁶⁹。

また、「アトランティック・コンベアー」はフリゲート艦による護衛を筆頭とする防御態勢を欠いており、それがアルゼンチン軍の攻撃を受けることにつながったという議論は、現在に至るまで繰り返し提起されてきた⁷⁰。同船が武装していなかったという事実をめぐっては、商船に武器を搭載することの法的問題に対する国防省側の懸念が作用したとも指摘される⁷¹。加えて、

⁶⁷ Annex A to AC/BI/002, “Loss of SS Atlantic Conveyor,” esp. pp. A-2 to A-7. 以下も参照。Brown, *The Royal Navy and the Falklands War*, p. 230; Privratsky, *Logistics in the Falklands War*, p. 124.

⁶⁸ 梅川「フォークランド戦争と船員組合 (1)」12-15頁。

⁶⁹ Annex D to AC/BI/002, “Loss of SS Atlantic Conveyor,” esp. pp. D-1 to D-5.

⁷⁰ 実際、イギリスはアメリカに対してレーダー誘導式のガトリング砲システムの供与を求めており、アメリカ側もこれらのシステムの不足が「アトランティック・コンベアー」の事案につながったと分析していた。Memorandum from the Under Secretary of Defense for Policy (Iklé) to Secretary of Defense Weinberger, Washington, Undated, *FRUS 1981-1988, Vol. XIII*, Doc. 328.

⁷¹ “Legal fears left Atlantic Conveyor defenceless,” *The Times*, 11 December 2007. サッチャーは回顧録のなかで、「アトランティック・コンベアー」が軍艦ではなかったため、対レーダー用デコイであるチャフ (chaff) を搭載しておらず、自身を守ることができなかったと指摘している。Thatcher, *The Downing Street Years*, p. 227.

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

消火設備や人員の配置、設備の構造といった観点からも、同船の沈没をめぐる種々の要素は、民間船舶を有事に、それも戦場となる海域に投入する場合に生じる様々な課題を浮き彫りにするものであった⁷²。

「アトランティック・コンベアー」がミサイル攻撃を受けて死傷者が発生したという事実は、被弾の翌 26 日に国防省から公表された。当時の紙面でも、死活的に重要であったハリアーがすでに空母に移送されていたこと、それでもチヌーク・ヘリコプターなど多くの資材が失われたことなどが、詳細に報じられている⁷³。一方、イギリス政府内では 27 日に開かれた参謀長委員会 (Chiefs of Staff Committee: COS) で兵站面の影響が議論され、損失を補うための方策を検討することになった⁷⁴。そして 6 月 2 日の OD で再度「アトランティック・コンベアー」に関する説明がなされたが、具体的な議論の内容は議事録に記されておらず⁷⁵、現在も非公開の部分が多い。

いずれにせよ、先に触れたように、「アトランティック・コンベアー」の主たる任務であったハリアーの移送は完了していたため、フォークランド奪還作戦そのものの大枠に致命的な影響がおよぶことは避けられた。とはいえ、多数の資材が失われたのはもちろん、航空機の離発着が可能な空母に近い役割が期待されていたこともあって、同船の喪失が作戦上の痛手になったことも間違いないといえよう⁷⁶。

(4) 「アトランティック・コンベアー」の補償と再建をめぐる

「アトランティック・コンベアー」の沈没に伴って生じた補償をめぐる議論も、イギリス政府にとって困難な問題となった。同船の補償価格については、その基準を代替船の建造にかかるコストにするか、船齢 12 年という期間を勘案した中古価格である簿価にするかをめぐって、政府と船主との交渉は難航したとされる。イギリス議会上院の討議によると、「アトランティック・コンベアー」への補償額が政府の保険基金の残高を超え、貿易産業省が単体では対応できないため、議会による追加の見積もりが求められた。ひとまず、450 万ポンド規模の前金が臨時費から融通され、解決が図られることになった。また、国防補償法に基づいて設置された海

⁷² Annex E, F, H and I to AC/BI/002, "Loss of SS Atlantic Conveyor."

⁷³ "24 are killed as Argentine jets inflict double blow in fleet," *The Guardian*, 27 May 1982. なお、同じく 5 月 25 日には駆逐艦「コヴェントリー (HMS Coventry)」もミサイル攻撃を受けて沈没し、多くの死傷者を出した。

⁷⁴ Confidential Annex to COS 61st Meeting/82, 27 May 1982, DEFE 4/290, TNA.

⁷⁵ Minutes of OD (SA) (82) 49th Meeting, 2 June 1982, CAB 148/211, TNA.

⁷⁶ Privratsky, *Logistics in the Falklands War*, pp. 124-125, 127-128. アメリカ政府内で準備された報告書の内容も参照。Report Prepared in the Central Intelligence Agency, Washington, May 27, 1982, *FRUS 1981-1988, Vol. XIII*, Doc. 302.

難事故裁判所 (Shipping Claims Tribunal) を再構成するよう、大法官 (Lord Chancellor) が対応に乗り出すことも決定された⁷⁷。

この問題は、7月8日に開かれた OD でも取り上げられた⁷⁸。議論の大前提として、フォークランド紛争で生じたイギリス側の損害に対して、アルゼンチン側に補償や賠償を求めることは、イギリスのラテンアメリカ諸国との関係に悪影響をおよぼすのみならず、当時の国際環境からも得策ではなかった⁷⁹。また、「アトランティック・コンベアー」の後継船について、当初は船主であるキュナード (Cunard) 社が韓国あるいは日本の造船所への発注を模索していたということもあり、商業的な要素が強いはいえず、サッチャー政権としては不満であった。その一方で、イギリス政府が同船の補償として支払える金額は、再建の費用ではなく徴用された時点での価値に基づくこととされた。また、サッチャー首相としても、政府からキュナード社に国内の造船所と契約するよう指示を出すことはできなかった⁸⁰。

愛国的な感情が国民世論の間で高まっているなかで、「アトランティック・コンベアー」の後継船について、喪失した同船と同じくイギリス国内で建造するべきであるという論調は広く共有されており⁸¹、議会では少なからぬ議員がこの問題を取り上げていた⁸²。同様の主張は労働組合会議 (Trade Union Congress: TUC) からも示され、7月27日にはサッチャー首相と TUC の代表者との間で会談が設けられた。TUC 側は、フォークランド奪還作戦に貢献したという誇りを保つためにも、イギリスの造船所が「アトランティック・コンベアー」の後継船を建造するべきと強く訴え、極東への発注の可能性に対する深い憂慮を伝えた。サッチャーは TUC 側の主張に総じて同意したものの、一方で金額面の条件も無視できなかった。この時点で、イギリス政府は国内の造船所に契約総額の 30 パーセントに相当する補助金の付与を提案していたが、かといって自由競争の原則を曲げるわけにもいかなかった。そしてサッチャーは TUC に対して、造船業界がコストカットを実現できるよう、組合側からも積極的に働きかけるよう求

⁷⁷ *Parliamentary Debate [Hansard]*, House of Lords, Vol. 431, 23 June 1982, cols. 1117-1118.

⁷⁸ 以下、議論の詳細は、Minutes of OD (SA) (82) 65th Meeting, 8 July 1982, CAB 148/211, TNA に依拠する。

⁷⁹ 折しも当時は新冷戦と呼ばれる東西対立が再燃していた時期であり、ラテンアメリカに対して特別な意識をもつアメリカとの関係を筆頭に、北大西洋条約機構 (North Atlantic Treaty Organization: NATO) や西欧諸国間の政策協調の面からも、イギリスが問題をさらに複雑化させるわけにはいかなかった。フォークランド紛争における英米関係および西欧国際関係については、和田「フォークランド危機をめぐる米英関係」；粕谷「フォークランド戦争をめぐるイギリス外交と欧州政治協力」；小南「危機のなかの駐米大使」など。また、フォークランド紛争を冷戦の文脈に落とし込み、イギリスとソ連の二国間関係に着目した研究として、和田龍太「フォークランド紛争をめぐるイギリスの対ソ連外交——ソ連の対アルゼンチン接近の可能性をめぐるイギリス外務省の認識を中心に」『東海大学紀要 教養学部』第 51 輯 (2021 年 3 月) 125-135 頁も参照。

⁸⁰ Letter from Thatcher to Sirs (General Secretary, Iron and Steel Trades Confederation), 21 July 1982, PREM 19/1324, TNA.

⁸¹ Minute from Jenkin (Secretary of State for Industry) to Thatcher, 6 July 1982, PREM 19/659, TNA.

⁸² たとえば、*Hansard*, House of Commons, Vol. 28, 19 July 1982, cols. 57, 72 and 83.

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

めたのであった⁸³。

また、「アトランティック・コンベアー」の喪失に伴う補償金の支払いは貿易産業省が責任を負うものであり、国防省には専ら同船の使役に対する補償が求められた。これらの補償に関する議論は下院の質疑でも扱われているものの、具体的な金額などは明示されておらず、後継船の建造についても、その潜在的な役割に見合った資金援助を国防省が検討している旨が言及されるに留まった⁸⁴。いずれにせよ、他の STUFT にも徴用の補償金が支払われるなかで⁸⁵、「アトランティック・コンベアー」についても相応の補償がなされたと推察するべきであろう。キューナード社も、1982年12月に国防省が作成した報告書を受けて、調査の内容に概ね満足した旨をコメントしている⁸⁶。

なお、同船の後継船は、結果的には喪失したものと同じくイングランド北部のタイン川に面した造船所で建造され、1985年に就役するに至った⁸⁷。そして、「アトランティック・コンベアー」は、フォークランド紛争における民間の献身と犠牲を象徴する存在として、イギリス国内で記憶され続けることになったのである。

4 その後の展開——結びにかえて

フォークランド紛争の終結から半年後の1982年12月、ノット国防相が下院に提出した議会報告書において、マーチャント・ネイヴィーおよび STUFT が果たした多大な貢献は随所で言及された。機動部隊の展開が迅速に実施されたのは、イギリス軍とマーチャント・ネイヴィー、海軍工廠および港湾施設、国防省の物資・輸送組織、そして産業界の間の、密接な協力の賜物であった。マーチャント・ネイヴィーを含めた合計110隻の艦船は、機動部隊にとっての生命線 (lifeline) であり、なかでも民間船舶からの物資の支援は特に重要な要素とされた。兵站に関しても、民間船舶を活用するという既存の緊急計画を円滑に、しかも素早く実行に移せたことは、イギリスの作戦全体の帰趨を左右する大きな利点となった。フォークランド紛争は、マーチャント・ネイヴィーと STUFT が有事において果たし得る決定的な役割とその意味を、あ

⁸³ Record of a Meeting, “Atlantic Conveyor “Replacement”,” 27 July 1982, PREM 19/1324, TNA.

⁸⁴ *Hansard*, House of Commons, Vol. 28, 30 July 1982, cols. 740-741W.

⁸⁵ イギリス議会下院の議事録によれば、7月30日の時点で、徴用された船舶の船主には合計で3,700万ポンドの補償金が支払われた。Ibid., col. 740W.

⁸⁶ Johnson-Allen, *They Couldn't Have Done it Without Us*, pp. 88-89. 実際にどの程度の金額が支払われたのか、本稿で参照した史資料からは明確な情報が得られない。この点については、さらなる研究の進展が待たれる。

⁸⁷ 同船の詳細は、造船会社のウェブサイト内にある個別ページを参照。Tyne Built Ships, “Atlantic Conveyor 1985,” <<http://www.tynebuiltships.co.uk/A-Ships/atlanticconveyor1985.html>>.

らためて示したといえよう⁸⁸。

マーチャント・ネイヴィーの伝統に根差し、イギリスの防衛政策に民間船舶が深く関与するという考え方は、その後も1980年代の全体を通して継続していくことになる。フォークランド紛争の直後から、議会下院ではSTUFTの強化に関する議論が提起されたほか⁸⁹、防衛委員会に提出された報告書のなかでも、同様の論点が繰り返し強調されている。それに加えて、『防衛白書 (Defence White Paper)』の呼称で知られる当該期の『防衛見積もり (*Statement on the Defence Estimates*)』で毎年のようにSTUFTが言及されたのも、この流れに棹差すものであった⁹⁰。

しかし前述の通り、この時期からすでに船舶の多国籍化が進み、便宜置籍船の増加やイギリスの造船業の弱体化といった要因も重なって、マーチャント・ネイヴィーやSTUFTの機能を維持することは難しくなり、その有用性も徐々に低下していった。2012年の統計によれば、世界の船舶のうちマーチャント・ネイヴィー、すなわちイギリスの民間船舶の割合は、総トン数で約3パーセント、載貨重量トン数では2.6パーセントという数値になっており、かなりの減少傾向がみられると指摘されている⁹¹。上記の一連の議論も、イギリスの商船業界をめぐる厳しい状況認識を踏まえて提起されたと捉えるのが自然であろう。実際のところ、1990年代以降はイギリス政府の防衛政策に関する刊行物において、マーチャント・ネイヴィーやSTUFTへの言及は著しく減少していった。そして、2021年3月に公表された最新の戦略文書において、マーチャント・ネイヴィーやSTUFTといった表現は一切登場しない⁹²。

このような傾向に警鐘を鳴らし、イギリス政府に対してマーチャント・ネイヴィーの存在をあらためて思い起こすよう求めたのが、他ならぬ商船業界であった。2020年11月、ロンドンを拠点とする国際的な船員組合であるノーティラス・インターナショナル (Nautilus International) は、ボリス・ジョンソン (Boris Johnson) 政権が海軍力の再建を主張するにもかかわらず、マーチャント・ネイヴィーに言及しなかったことを批判する声明を発出した。この声明では、軍隊の「第4の柱 (fourth pillar)」たるマーチャント・ネイヴィーは、国家安全保障および海洋国家としてのレジリエンスにとって死活的に重要であり、その役割と貢献を決して軽視してはならないと強調される。そして、イギリス政府がマーチャント・ネイヴィーの

⁸⁸ Cmnd. 8758, *The Falklands Campaign*, pp. 6, 16, 26 and 35.

⁸⁹ *Hansard*, House of Commons, Vol. 26, 1 July 1982, col. 1084; *Hansard*, House of Commons, Vol. 26, 6 July 1982, cols. 182, 194-195.

⁹⁰ HC 144, *The Use of Merchant Shipping for Defence Purposes*, pp. xi, xiii-xvi, 2-5, 7-8, 36, 47 and 51.

⁹¹ Department for Transport, "Shipping Fleet: 2012," Shipping Fleet Statistics, *Statistical Release*, September 2013.

⁹² 同文書の詳細は、CP 403, *Global Britain in a Competitive Age: The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy*, March 2021.

伊藤 フォークランド紛争におけるイギリスの民間船舶の活用

存在を忘れることがないよう、あらためて強く求めている⁹³。イギリスの海運業界を担う船員たちにとって、マーチャント・ネイヴィーの一員であるという事実が誇りであり、同時に国家への貢献という役割意識が深く埋め込まれていることが浮き彫りになる事例といえよう。

以上のように、民間船舶の活用をめぐる国家の政策方針には、時代の変化に伴って様々な制約が課せられるようになってきているものの、依然として有事の際の有効な手段として残っていると考えられる。とりわけ、世界有数の海運力を誇った歴史を背景に、民間船舶と海軍の協力関係という伝統を保持してきたイギリスの経験は、グローバル化が進む一方でサプライチェーンや経済安全保障がにわかに注目される現代の国際関係において、貴重な参照軸の1つとなろう。そして、フォークランド紛争におけるマーチャント・ネイヴィーと STUFT の役割からは、海洋国家としてのイギリスの在り方が、ひととき強く示唆されるのである。

⁹³ 声明の全文は、以下を参照。Nautilus International, “Don’t forget the merchant navy in defence spending increase,” 20 November 2020 <<https://www.nautilusint.org/en/news-insight/news/dont-forget-the-merchant-navy-in-defence-spending-increase/>>.