

## 世界の海賊問題と対策について

- 船舶の安全運航と海賊防止への対策 -

長塚誠治\*

### Problem and Treatment on the Pirates in the World

- Safety of Ships Sailing and Prevention for Pirates -

Seiji NAGATSUKA\*

\* 日本郵船㈱調査グループアドバイザー Adviser, Research Group, NYK Line 原稿受理 2007年1月9日  
1953年横浜国大工学部造船科卒。54年播磨造船入社、石川島播磨工業㈱船舶事業本部技術部長などを務め、86～04年海事産業研究所上級研究員。04年より現職。参議院運輸委員会調査室客員調査委員、日本造船工業会予測委員会委員長などを歴任。専門は造船および海運。

### はじめに

一般に社会で言われる「海賊」には、古代から中世を経た長い歴史があり、世界の海運の歴史とともに常に存在してきた。

しかし、19世紀中期以降、各国が制海権を確立すると、規模の小さいものを除き、海賊はほとんど消滅し、さらに20世紀に入って、国際的物流を担う海運の役割が大きくなると、船舶の安全な運航のための国際法律の整備も進み、海賊行為はほとんど抑制されてきた。

ところが、20世紀末の1990年に入ってから、主としてアジアで海賊行為が多発するようになり、世界の海運で大きな問題となっている。

そこで、本稿では、まず“海賊”の歴史を概説するとともに海賊の定義を改めて明確にする。次に、近年の海賊の現状と海運業における船舶の安全やテロ行為を含めた海運上の問題点等について整理し、最後に船舶の運航や人命の安全を確保するために必要な今後の対策について述べる。

### 1. “海賊”とは

#### 1-1 海賊の歴史

古い時代から世界の沿岸や特定海域には、海運の発展とともに輸送貨物や人質、そして金貨などを盗む各種の形態の海上における盗賊、すなわち海賊が存在していた。歴史の中で、主な時代に登場する有名な海賊を挙げると以下のとおりである。

#### 1) 古代における海賊

記録に残る西洋最古の海賊は、ホメロスの『オディッセイア』に記されているフェニキア人やギリシャ人の海賊で、地中海で活躍していた。また、ジュリアス・シーザーが“ギリシャの海賊”に捕われたが、その後、海賊の巢窟を襲撃し、退治した話は有名である。そして、古代の海洋民族にとっては、強者が弱者を襲い、食糧や物資を奪う海賊行為は、慣例であって、今日的な犯罪ではなかった。

このように古代ローマにおいては、国家的機能を授けられた政治目的達成のための海賊行為のみならず、個人的職業的实施の海賊行為をも諸国民の闘争の正当な方法と認めていた。

#### 2) 中世における海賊

4世紀末に始まったゲルマン民族の大移動は、北欧の略奪行為を組織的に発達させ、8世紀から9世紀にかけて“ノルマン海賊”が出現した。その後、中世紀には北海、バルト海、イギリス海峡にかけて“ヴァイキング”が活躍した。

また、アラビア近海には“回教徒とアラビア人の海賊”が、海上権力を確保して沿岸の略奪をした。そして、13世紀から14世紀にかけて、スカンジナビア人による大規模な海賊が横行し、ドイツの貴族による海賊行為も行われた。

13世紀には、貿易上の利益の保護と増進のための海事同盟としてハンザ同盟が、艦隊と軍隊とを有し、海賊を威嚇するために、“同航船制度”という航海の組織を形成して海上交通の安全を図った。

欧州では、ローマ法王の教権が確立されることにより、キリスト教として平和秩序を保ち、外国人の

人格を承認することによって、海賊行為を防止することを諸国家へ要求した。しかし、戦時においては、依然として、海賊行為は認められていた。

### 3) 近世における海賊行為

中世末から近世にかけて、アフリカ北西海岸や地中海と大西洋沿岸に、バルバリア回教徒による大規模な海賊行為が横行した。特に13世紀から“バルバリア海賊”に対抗した“キリスト教徒による海賊”が、自国政府の支援を得て活躍し、16世紀にはスペインとポルトガルに対抗して、イギリス、フランス、オランダの3大海洋国が、海賊行為を拡大した。

すなわち、1492年にアフリカ大陸がスペインにより、また1500年代には、ブラジルがポルトガルにより開拓され、そして1513年にスペインが、パナマなど、アメリカへの植民地貿易による通商航海を発達させた。そしてスペインは、その領海宣言をした海域に入り込む外国船舶を発見し次第、攻撃した。そして、このスペインの排外植民地対策に反抗した3大海洋国の通商航海者は、海賊団に一変し、相互の略奪行為が活発になった。したがって、西インド諸島は、16世紀以来、キリスト教徒海賊の巢窟となった。

3大海洋国の支配者は、スペイン人たちに対する海賊行為を見て見ぬふりをし、暗に援助をし、略奪物の分前を獲得することも多かった。海賊の共通の源泉は、“私掠船”すなわち拿捕免許状を持って航海をした武装船であった。17世紀には、海賊的職業は組織化され、秩序立った海賊団が作られ、行動の掟も進歩し、裏では国の支援もある海軍の艦隊的な役目をしたのである。そして、近世初期の海賊の特徴は、戦争と貿易とに結びついた点にあった。

また、中世や近世を通じて東シナ海や中国沿海には中国人や日本人の海賊が存在していた。特に有名なのは国戦爺であり、国内的には瀬戸内海を支配した村上水軍などがあった。

### 4) 20世紀における海賊行為

近世になり黒海におけるロシアの海賊(ソビエト革命における水雷艇による略奪)をはじめとして中国の近海でも1926年に海賊が多発し、さらにスマトラ、ジャバなどの東南アジア海域では19世紀末から20世紀初に多発した。20世紀に入ってからの海賊は、従来、反乱団体によるものか、もしくは、純粋に私的目的の海上暴力行為者によるものかの性格を持つものであった。19世紀までの海賊が、国家権力に結びつか、少なくとも合法的な形式をとろうとする

特徴を持っていたのと異なり、20世紀においては、国家権力との結びつきが完全に否定された純粋に刑法上の犯罪に押し下げられた。

以上のように、2000年以上前の古代から世界の海上貿易が行われた航路には必ず海賊が存在し、15~17世紀には、スペイン、イギリス、ポルトガル、イタリアなどの国から支援を得た海軍のような形態で認められた海賊が略奪を行っていた。

しかし、中世から近世になると、キリスト教の伝播により海賊行為は犯罪として、各国で、海賊を罰する法律が作られ、正式の海軍が強化されることによって、制海権を握ったため、治安が保たれ、海賊行為は消滅していった。

#### 1-2 海賊の定義

ここで改めて、海賊の定義を整理する。英国の代表的な辞書であるウェブスターによれば、海賊とは「商海における盗賊、商海において他人の財産を凶暴なる手段によって奪い取る者、特に強盗と掠奪の目的を抱いて渡航する者、海上における盗人、埠頭において盗む者もまた海賊なり」と記されている。

しかし、前述のとおり、時代や海域によっては一定の目的や役割を持って海賊行為が行われた場合もあり、その呼び方はさまざまである。代表的な呼称を挙げると以下のとおりである。

海賊(Pirate:パイレーツ、海賊船)

古代から現代でも通用する海賊には、私的海賊から、組織的な集団を含む公海上における暴力・略奪行為を行う者が対象になりこれらの海賊行為(Piracy)を行う者を一般に海賊と呼んでいた。

私掠船(Privateer:プリヴァチアー)

中世においては特別な船員や船舶を使用して敵国の船を襲撃し、略奪することを認める私掠奪特許状を国王から与えられた商船を私掠船としていた。

流賊(Bucarner:バッカニア)

近世において特にアメリカの近海におけるスペイン船を襲撃の対象とした特定海賊を流賊船という。

武装強盗(Armed Robbery)

中世の時代から領海内や沿岸の海域で刀剣や武器を用い暴力・略奪行為を行う者を武装強盗と称するが、20世紀末になり、集団で計画的な犯行として近代的な銃火器により商船を襲撃する武装強盗が増えてきた。

これに対して、現在の海賊の定義は、国連海洋法条約によって「海賊行為とは、私有の船舶・航空機の乗組員または乗客が、私的目的のために、公海上

にある他の船舶・航空機または、これらのうちにいる人、財産、またはいずれの国の管轄権にも服さない場所にある船舶・航空機・人または財産に対しての不法な暴力行為・抑留または略奪行為（同条約101条をいう」と定義されている。

### 1 - 3 海賊への法的対応

前述の国連海洋法条約では、いずれの国も公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所において、海賊行為が発生した場合、船舶または航空機を拿捕し、および船内や機内の海賊を逮捕し、または押収することができることが定められている。すなわち、過去の国際法が確立されなかった時代とは異なり、現代社会における海賊行為は不法な大犯罪とされている。

しかし、ある国の領域内における海賊行為は沿岸国が抑圧すべきものと考えられ、国際慣習法上の海賊行為からは除外される。つまり、日本船が外国の領海内で海賊に襲われても、国際法上の海賊ではないため日本国が直接手を出すことはできない。

そして、日本の国内法では海賊行為そのものを処罰する刑法の規定はなく、国際法上は明らかに犯罪であり違法行為ではあるが、その受皿としての国内法が整備されていないのが実状である。

## 2. 近年の海賊

20世紀にはいり、多くの国でさまざまな大型商船を多数保有する海運会社が多数誕生し、世界の主要な海上航路で貨物の輸送を行うようになると、これらの国々で相互に船舶の安全を確保し、運行を管理するための枠組みが形成され、それが世界的な枠組みへと発展してきた。

特に、近代国家にとって自国の領海内における船舶の航行の安全を管理することは、国際的な海上保安維持の観点から重要な責務となり、そのために世界的な組織の確立や対応方法が検討がなされている。

しかし、80年代に入って、既に根絶され、現代社会では発生しないと思われていた海賊が頻発するようになり、船舶の安全が維持されているはずの領海や公海で海賊行為が復活したということで、世界的

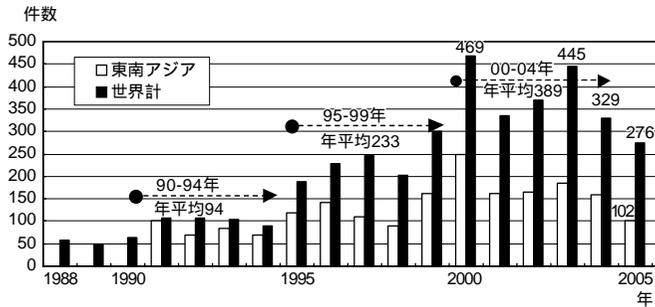


Fig. 1 世界の海賊発生件数の推移

な問題となった。

現在、発生件数など海賊に関する国際的な統計については、IMB(国際商業会議所国際海事局)から毎年発表されている報告にまとめられている。以下では、この報告に基づいて、海賊発生 の現状、海賊発生 の背景や原因、ならびに今後の問題点について述べる(Fig.1)。

### 2 - 1 1991年以降における海賊の発生(1991 - 1998)

#### 1) 世界全体での海賊発生状況

海賊の発生件数は、91年に世界全体で107件であったものが、97年には、247件へと、約2.5倍にも急増し、98年までの8年間に合計で1,261件も発生している(年平均157件)。

このうち、発生地域別に見ると東南アジアでの発生が580件で、全体の約46%を占めているのが特徴である。さらに、この数字に極東の発生件数を含めると、約55%にも上り、東アジア地域で海賊が多発していることがわかる。

被害の対象となっている船種は、91年から98年の合計隻数1,261件のうち、一般貨物船が232隻で約18%を占め、ついで、石油輸送船(タンカー)が195隻、コンテナ船が141隻で、外航船が主体となっているが、その他の船舶も被害に会っており、多種多様な船舶が海賊行為の対象となっていることがわかる。

船籍別に見た場合は、約25%が、パナマ、リベリア、キプロス、バハマであり、日本籍船は、7件で全体の0.6%と非常に少ない。これは便宜置籍船\*1が非常に多いためで、結果として船籍が便宜的に置かれる国の船籍に被害が現れた結果である。

襲撃された時の本船の状態別の分類では、157隻のうち錨泊中が85隻(54%)と最も多く、ついで航行中が40隻(25%)、着岸中が29隻(18%)であった。

これらの襲撃の方法を見ると、8年間の合計で、銃やナイフやその他の武器を持った襲撃が586件

\* 1 先進海運国の船主としては、新建造した船舶を保有するのに自国籍船に登録するよりも税制面で安く、船員雇用などの関係規則などで有利な便宜置籍国に登録する船舶(リベリア、パナマなど)を総称する。

(46%)に上っている。さらに、この間の人身事故の総数は1,968件で、そのうち、暴行・障害・殺害の合計が396件と全体の20%も発生しており、海賊行為が凶悪化していることがわかる。とくに、95年以降、年々殺人事故が増加し、98年には、67件にも上っており、悪質化、凶暴化している。また、人質事件も多く、95年から98年の4年間に1,170件も発生しており、これは同期間の人身事故合計1,820件の64%に相当する。

2) 日本に關係する海賊発生状況

旧運輸省の統計によれば、日本に關係した海賊行為は、89年から99年5月までに、合計104件が発生しており、この内、特に95年以降に発生した件数が74件で、全体の約71%を占めるので、やはり増加していることがわかる。

特に91年から93年にかけては、東シナ海で、中国の艦艇によると思われる国籍不明船による威嚇発砲、銃撃、海賊行為などが多数発生し、合計約62隻が不審事件に巻き込まれる事件も起きた。この国籍不明船による不審事件は、その後の日中間の外交交渉により、93年後半以降はほとんどなくなった。

海賊の発生海域を先の旧運輸省の統計で見ると、インドネシア領海での発生が47件、全体の45%と多く、ついでその他の東南アジア海域で16件、マラッカ・シンガポール海峡で13件で、東シナ海とそれに続く海域での発生が殆どであった。

なお、日本船の場合、海賊による被害を届け出ると事情調査などで航行に支障が出るので、あまり公にせず、船主だけに通報する場合が65%と最も多く、沿岸国公安部に報告する場合は、約18%にとどまっている。

2-2 最近の世界における海賊の発生(1999~2005)

前述のとおり、21世紀に入り、世界の政治や海運環境に左右されて海賊の発生件数や内容が大きく変化し、特に犯罪内容の凶悪化が顕著となっている。

これらの原因の一つとしては、世界的冷戦構造の終結とそれに伴う各地での地域紛争の勃発によって、先進国が海軍力を配備する海域を見直したことが挙げられる。例えば、米国はアラブ沿岸での海軍力を強化する一方で、フィリピンのスービック基地から撤退するなど極東における海軍力を縮小し、その結果、極東、特にアジア海域での管理制海する範囲が

縮小したため、この地域における海賊行為が拡大を助長しているとも考えられる (Table 1, 2, 3および Fig.2, 3参照)。

1) 最近の海賊発生件数の増加

海賊の平均年間発生件数は、90年~94年が94件、95年~99年が233件であったのに対して、00年~04年には389件へと大幅に増加している。そして、発生海域は、99年から05年の世界合計2,524件のうち、約49%が東南アジアに集中している。

これに対して、国際的な海賊対策が講じられ、その効果が見られるようになった05年においては、発

Table 1 海賊事件の内訳(2004年)

| 海域            | 実際の襲撃事件 |        | 襲撃未遂事件 |      | 合計    |
|---------------|---------|--------|--------|------|-------|
|               | 乗船      | ハイジャック | 火器使用   | 襲撃未遂 |       |
| インドネシア        | 68      | 4      | 1      | 20   | 93    |
| マレーシア         | 5       | 1      |        | 3    | 9     |
| マラッカ・シンガポール海峡 | 21      | 2      | 8      | 14   | 45    |
| その他東南アジア      | 9       | 2      |        | 2    | 13    |
| (東南アジア小計)     | (103)   | (9)    | (9)    | (39) | (160) |
| その他地域計        | 123     | 2      | 3      | 37   | 165   |
| 世界計           | 226     | 11     | 12     | 76   | 325   |

Table 2 日本船における海賊対策の現状

| 接近・侵入探知     | 侵入防止      | 連絡・通報         |
|-------------|-----------|---------------|
| 見張り強化       | 見張り・連絡強化  | 通報事前準備        |
| 侵入警報装置      | 照明・サーチライト | インマルサットC      |
| (タッチセンサー)放水 |           | (ポーリング機能)     |
| 「とらのもん」     | 偽装(かかし)   | FROM          |
| 「ももたろう」     | 汽笛(音)     | Seajack alarm |
| 赤外線センサー     | ロックアップ    | Fleet Watch   |
| 監視カメラ       | ねずみ返し     | Ship Loc      |

注1) 「とらのもん」「ももたろう」: 船尾にある居住区の甲板の外側に2~3mの張り出しワイヤーを張り、海賊が接近してロープに引っかかった時に警報が鳴る検知装置。

2) FROM(フロム): 通信機器が壊されると本船位置を自動的に通報する装置。

出典) 船社のヒアリング調査まとめ。

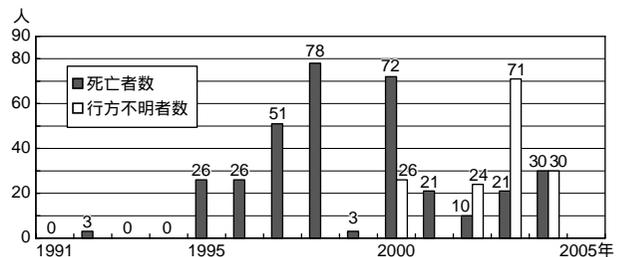
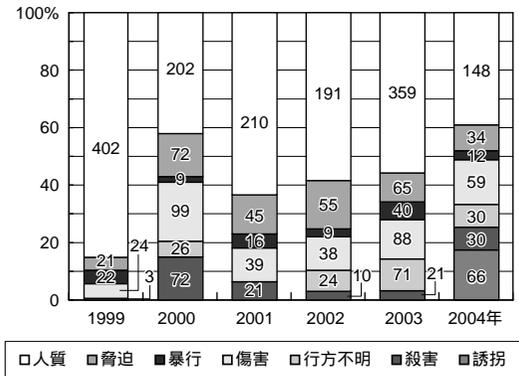


Fig. 2 海賊事件による死亡者数の推移



注) 数値は人数。

Fig. 3 船員・乗客の被害内訳

生件数が276件と大幅に低下した。

#### 2) 事件の凶悪化

発生件数は減少しているものの事件の内容は凶悪化しており、特に殺害・行方不明等の被害件数は現在も増加している。前述のとおり、行方不明と死亡数の合計が、年間最大100人前後にまで増加しており、中でも人質を捕り身代金を要求する極悪犯罪が増加している。さらに使用される武器も、長刀やナイフ、ピストル程度から、自動小銃やロケット砲まで拡大しており、凶暴化している。

#### 3) 窃盗から身代金目当ての組織強盗へ

前述のとおり、従来の岸壁に接岸係船中の本船に忍び込み船員の金銭やカメラ、PC、ロープなどを盗むこそ泥的な窃盗から、最近では、航行中の本船に2～5隻の高速艇で接舷し移乗する、数人から20人も多人数の集団による組織的犯罪へ変化している。この傾向は、99年以降も続いており、04年には、停船中が183件なのに対して、航行中が142件とほぼ同数となっている。さらに積荷のみならず、本船を奪うハイジャック目的の凶悪犯も増加しており、さらに05年には船長や上級船員を人質に拘留し、多額の身代金を要求する組織犯罪が増加している。身代金の額は明確には把握できないが、高額化する傾向にあると言われており、今後の対応が重要な課題となってきた。

#### 4) テロの増加

アメリカの9.11の同時多発テロ以降に、民族問題や宗教問題に起因する自爆による船舶破壊などのテロ活動としての海賊行為が発生するようになった。特に国際テロ・グループやアル・カーイダに属する先鋭化したグループ、スリランカのタミール・イーラ

ム解放のトラ、インドネシアの自由アチェ運動等による海峡や特定港湾等におけるテロ行為としてのタンカーやクルーズ船への襲撃が想定されており、今後、このようなテロリズムによる組織的的海賊に十分警戒しなければならない。

### 2-3 現在の海賊の特徴の整理

以上のように海賊発生状況を、国際海事機関(IMB)の特別報告によって改めて整理すると、以下のように類型化される。

#### 1) 海域別

##### アジア型

夜間いつの間にか船舶に侵入して、乗務員の居住区や倉庫から現金や貴重品をできるだけ暴力を使わずに盗みとる。最近は、こそ泥的から集団での組織的犯行に変化している。

##### 南アメリカ型

武装した海賊が、着岸または錨泊中の船舶に武力を用いて襲撃する。この場合、現金、貨物、個人の持物、船の属具、その他移動可能な全てのものを持ち去る。

#### 2) 盗難形態別

##### 船舶の盗難型

船舶1隻毎をハイジャックする形態で、80年代の後半から発生しており、年々組織化、大型化している。東南アジアでは、航行中の外航商船に小型船を接舷して数人が乗船し、船や貨物、船員を強奪致し、洋上で船名を替えて転売するシージャックが発生している。

##### テロリスト・軍隊型

海軍または行政機関の介入型で、政治的な目的や宗教的グループによる集団強盗で本船や貨物を略奪し、船名を塗り替え転売することもある。

### 3. 海賊の防止と防御対策

海賊発生防止のためには、海賊被害の事前および事後の対応が重要であるので、過去数回にわたりアジア諸国の関係者間の被害状況や情報交換等の対策協議が行われた。日本が主催して開催された防止対策や各種の対策に関しては、まず、被害状況の把握と対応が調査検討された。特に国際海事関係者間の協議や検討が行われ、今後協力やアジア地区、特にマラッカ・シンガポール海峡における海賊防止や救難対策などが、具体的には配置訓練などが常時に促進されている。

そして、日本としては、国土交通省海事局や日本

船主協会などが国際的な協力により下記のような各種の対策を検討し、事前の海賊被害防止策が採用されている。

【既に開催された海賊・海上武装強盗対策国際会議ならびに報告書】

- ・04年4月 “海賊対策国際会議” 「海賊対策モデルアクションプラン」 「アジア海賊対策チャレン

ジ2000( AAPC20000 )」

- ・04年6月 “アジア海上保安機関長官級会合”
- ・05年4月 “海賊・海上武装強盗対策推進会議”

3 - 1 対応する関係機関と対策

1) 日本船主協会

日本船主協会は、89年9月18日に海賊防止対策要領をまとめており、この中で、海賊の接近を早期に

Table 3 世界の主要なハイジャック事件の概要

| 発生年月日      | 海域<br>(救助までの日数) | 船名・<br>総トン                | 船種<br>(貨物)   | 事件の経緯                                   |                | 事件後(本船)         |
|------------|-----------------|---------------------------|--------------|---|----------------|-----------------|
|            |                 |                           |              | 海賊船(隻数),海賊(人員)                          | 船員             |                 |
| 1998.4.1   | 南シナ海            | Petero Ranger<br>6,718t   |              | 行方不明                                    |                | 海南島で発見          |
| 1998.9.1   | インドネシア          | Tenyu<br>2,660t           | G.C.         | 行方不明                                    |                | 2か月後、中国の港で発見(名) |
| 1999.3.17  | アンダマン海<br>(10)  | Maine Master<br>5,590GT   | G.C.<br>ソーダ灰 | 2漁船と高速艇、20人が機関銃とピストルで本船をハイジャック          | 16人縛られ、漁船で漂流   | 全員救助、6日後本船発見(名) |
| 1999.6.8   | マレーシア<br>(2)    | Siam Xanxai<br>1,247t     | T<br>ガスオイル   | 2高速艇、12人、銃とナイフでハイジャック                   | 17人ボートへ移乗      | 17人救助、中国で発見(名)  |
| 1999.10.22 | インドネシア<br>(17)  | Alondra Rainbow<br>7,762t | G.C.<br>アルミ  | 別船に10人以上の海賊。本船に横付けし、種荷ごとハイジャック。日本人2人を含む | 17人他船へ移乗後、筏で漂流 | 全員インド沖で救助(名)    |
| 2000.2.23  | マラッカ海峡<br>(15)  | Global Mars<br>3,729t     | T<br>バームオイル  | 10~20人の海賊。船員を別ボートへ移し漂流させた               | 全員救助           | 中国沿岸で発見。全員逮捕(名) |
| 2000.7.24  | マレーシア<br>(2)    | Grace Frontid             | T            | 10人の海賊、所持品と現金を奪い漁船で逃走                   |                | 本船は無事           |
| 2000.9.25  | マレーシア<br>(1)    | Petchem                   | ガスオイル        | 21人の海賊が別のタンカーで接舷、オイルを抜き取り逃走             | 13人縛りあげ        | 全員救助            |
| 2000.10.10 | イエメン            | フル<br>米国海軍                | 駆逐艦          | 自爆テロがゴムボートで接近し、舷側の一部を爆破                 | 39人死亡          | (テロ)            |
| 2001.10.1  | スリランカ北部沖        |                           | 原油T          | タミール・タイガーが5隻のボートを使って、自爆攻撃               |                | (テロ)            |
| 2002.10.6  | イエメン沖           | リンバーグ号<br>フランス            | T<br>重油      | イスラム過激派のテロ攻撃で、爆薬で船体の一部が破壊               | 船員1人死亡         | (テロ)<br>重油流失    |
| 2003.3.1   | マレーシア<br>(2)    | デヴィ・マドリム                  | ケミカルT        | 10人の武装テロリストが本船をハイジャック。金銭や機器を奪って下船       |                | (テロ)            |
| 2004.2     | フィリピン           |                           | 大型フェリー       | アブ・サヤフが爆破声明                             | 100人死亡         | (テロ)            |
| 2004.5.25  | イラクのバズラ         |                           | G.C.         | マシンガンなどの重火器で武装した海賊                      | 2人を誘拐          | 身代金を要求          |
| 2004.8.2   | 西アフリカ           | Patraikos                 | G.C.         | 10人の海賊に襲われ、現金の盗難                        | 4人が負傷          | 本船は無事           |
| 2004.9.25  | マラッカ海峡          |                           | G.C.         | 15人の海賊に襲われ、強制鑑泊                         | 船員は陸上で救助       |                 |
| 2005.4.1   | マラッカ海峡<br>(6)   | イダテン(日本船)<br>323t         | 曳船           | 5人の海賊、3隻の漁船で襲撃、乗員14人のうち3人を拉致して下船        | 11人と本船を解放      | 身代金交渉で3人を救助     |
| 2005.8.21  | イラク・アブダルハ       | パイオニア                     | G.C.         | 6人の海賊、暴行、金を要求                           |                |                 |
| 2005.10.3  | ソマリア沖           | Torgelow                  | G.C.         | 身代金要求                                   | 11/29解放        |                 |

注1) 船種は、G.C.: 一般貨物船、T: タンカー。

2) (名): ハイジャック後、船名を変えて運航していた船舶、(テロ): 民族問題や宗教的なテロによるもの。

資料) 1998年~2004年のIMOの「船舶に対する海賊と武装強盗」に関する報告書などから作成。

感知し、接舷や乗船の早期発見のための船尾照明を行い、乗船を阻害するための消防ホースによる常時放水などを必要に応じて行うこと、さらに監視体制の強化、船内を通行できないように居住区の入口、扉、窓の施錠を行い、金庫や貴重品の事前保管対策などを行うことを対策として掲げている。

#### 2) 国際商業会議所・国際海事局

国際商業会議所・国際海事局(ICCのIMB)では、事前の早期発見のための見張りの強化、素早い船内や関係者への対応連絡、無駄な抵抗の中止、乗組員全員の事前計画や対策の徹底、無線当直に十分な、銃器の使用、科学技術の応用など対策準備を行うことを掲げている。

#### 3) 政府

政府の役割としては、準備や対策に必要な経費負担、海賊の追跡や逮捕の難しさなどを充分考慮して、国家間の協同調査などの促進することがある。

#### 4) 個々の船会社

個々の船会社の役割としては、海賊被害の早期報告や関係官庁への届出による報告、他船へ警報伝達、災害や人身事故のないような防衛対策を推進し、船舶航行の安全確保と人命第一を旨とする海賊対策の実施を図る必要がある。

#### 5) 関係各国の海上保安庁、沿岸警備隊など

関係各国の海上保安庁、沿岸警備隊などは、自国の領海ならびに公海の監視を充分に行い、常時警戒パトロールなどによる海賊進入や接近の妨害を図る必要がある。

#### 6) 本船の対策(船舶動向や対応)

近年は、本船の積荷や出港時間等を海賊に事前に把握され、外海で本船を待機して襲撃するような計画的な組織的な海賊行為が増えている。したがって、接岸・係船中は勿論、夜間の本船への部外者の乗船規制や出港計画情報は、既に厳密に取り扱う必要がある。

また、船舶の建造に当たっては、部外者の乗船に対し、安易に上甲板から船橋に簡単には入室できない配置や構造を採用することも重要である。

### 3 - 2 海賊対策における問題点

#### 1) 現在考慮すべき問題点

海賊が、外航船を襲うことによる損害は、年々増加し、盗難品の密売も組織化されているため、徹底した海賊の取締りと厳しい罰則の適用が必要である。

しかし、各国とも経費の関係で海賊の居住している根拠地までの徹底した捜査が行えないのが現状で

ある。また、国家間で調査を要求しても損害補償や安全の確立への成果が得られない場合があり、この点は今後解決すべき課題であり、既に関係機関で各種の対策や国際間の共同作業や検討が行われている。以下に、早急を実施すべき対策を挙げる。

#### A: 早急に必要対策

- (1) 国際的に共通な海賊対策として例えばIMO(国際海事機構)などによる海賊防止規則の立案と促進による規制の強化を行う。
- (2) 海峡などにおける一時的な操舵室における船員不在の場合の衝突事故の防止や回避への対策の検討と実施。
- (3) タンカーへの銃撃による火災事故の防止や海賊被害から発生し拡大する大型海難事故の防止対策の検討と実施。
- (4) ハイジャック対策の検討と国際強力体制の強化と確立。
- (5) その他関係する問題の解決(海賊保険、損害補償、グリーンピース問題等関連して発生する可能性がある国際的な諸問題)

#### B: 今後の対応

海上輸送貨物が、商品価値として高くなることと、航路周辺の発展途上国の生活水準の低いことが、海賊行為を増加させている。すなわち、東南アジアの開発途上国も地域によっては海賊の定住区となり、盗品で生活している人々もおり、裏で転売するルートが存在している。したがって、これらの根源を絶たない限り、今後、さらに集団化するとともに(現在数人から最大30人、高速艇)武装は高度化して手榴弾や、自動小銃、バズーカ砲等のより危険な武器が多量に使用されるようになり、さらに凶悪化が進むだろう。

他方、現状では海賊がほとんど逮捕され難いため、海賊行為が何回も繰り返されるので、周辺国の海上保安力の強化による治安維持と、国際法のみならず、国内法の確立による厳しい罰則が不可欠である。そのためには、海軍あるいはコースト・ガードや海上保安庁のような海上治安に役立つ制海権を持つ艦艇による制圧力も必要である。

勿論、船舶運航者としては、万全の自衛手段と事故発生時の迅速な処置判断と関係者との協力体制を確立する方法しかなく、既に関係者としてはそれなりの対策が促進されている。

特に年間約95,000隻の船舶が通過するマラッカ・シンガポール海峡における海難事故やテロによる意

図的な船舶の衝突や海難、さらに海賊による運航障害の発生や他船への運航障害は、世界の海上輸送の大動脈であるだけに世界の貿易や経済に与える影響は大きく、事前から十分な対策を検討しておく必要があるだろう。

そのため、すでに06年現在、日本の海事当局が、アジアの関係国と協議しながら防止対策や事件が発生した場合の対策や相互の協力システムを検討し、効果のある国際的な海賊防止の具現化を促進している。

#### 参考文献

- 1) 海事局委託の調査研究委員会で配布された資料  
(助)海事産業研究所『海賊対策国際会議報告書』平成12年、同『海賊被害防止対策に関する調査研究報告書』平成13年、同『海賊被害防止対策検討委員会報告書』平成14年、同『海賊被害防止対策に関する調査研究報告書』平成15年、同『海賊被害防止の為に船上における訓練の手引き』平成16年
- 2) ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU: PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS”年報、2004～2006年
- 3) 飯田忠雄『海賊行為の法律的研究』海上保安研究会、1967年
- 4) フィリップ・ゴスノ柴田賢一訳『世界海賊史』牧野書店、昭和15年