



近年における世界の海賊・海上武装強盗事情

はじめに

2007年10月28日、アフリカ東部のソマリア沖で日本の海運会社が所有、管理、運航するパナマ船籍のケミカルタンカー「ゴールデン・ノリ」(6253トン)が、ベンゼンなどの化学品を積載し、シンガポールからヨーロッパへの途中、海賊に乗り取られる事件が発生した。同船には船長を含め韓国人2名、フィリピン人9名、ミャンマー人12名の計23名が乗組員として乗船していた。

事件直後、多国籍軍の米海軍駆逐艦が同船を追跡し、曳航されていた逃走用のボートを撃沈するなどの処置がとられたが、その後の状況は不明であった。しかし約1ヶ月半後の12月12日になって、タンカー及び乗組員は無事に解放された。

さらに新聞報道によると、上記事件直後の29日に北朝鮮の貨物船が、同海域であるソマリアのモガディシュ沖で、武装した海賊に乗り取られるという事件も発生している。本事件では、米海軍駆逐艦の救助に乗り、乗組員22名が負傷者数名を出しつつも海賊と交戦して撃退し、難を逃れている。

ソマリア沖は、外国船舶に対する海賊事件の多発海域であり、国際海事局(IMB)海賊情報センターⁱ(クアラルンプール)によると、2007年1～9月間の海賊関係事件の発生は26件に上り、昨年同期間の8件に比べ3倍以上にも達している。

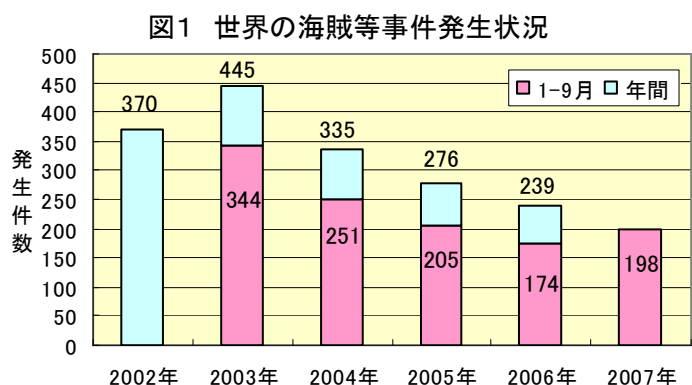
本稿では、国際海事局(IMB)から発表された「PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS」(レポート)のデータに基づき、近年における海賊・海上武装強盗事件(以下「海賊等事件」という)の発生状況を整理し、関係機関のホームページなどを参考にして、海賊防止対策の現状について考察する。

なお、本稿において使用している図表はIMB発表のレポートに基づくもので、年別のデータは、注釈のあるもの以外、2006年までは年間、2007年は1～9月分のものを示す。

1 世界の海賊等事件発生状況

IMBのレポートによると、世界における海賊等事件の発生状況(IMBに報告された件数)は図1に示すとおり、2003年の445件をピークとしてそれ以降減少傾向にある。

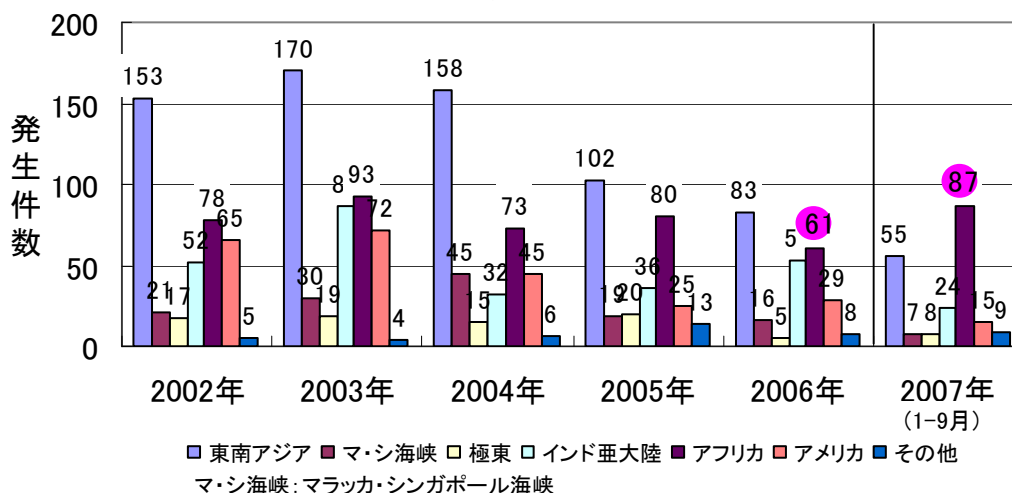
しかし、2007年(1～9月)は、前年の同期間の発生件数174件に比して198件と逆に増加している。



ⁱ 国際海事局(IMB)とは、国際商工会議所(ICC)の下部組織で国際通商、海上輸送の不正防止を目的として設立された機関で、1992年に海賊関連の情報収集、提供などを行う海賊情報センターを開設した。

地域別では、図2に示すとおり、2006年以前は減少傾向にありつつも、東南アジアが再多発地域であった。IMBのレポートによると東南アジアにおける減少は、マレーシア、インドネシア、シンガポール3国の海上警察機関が協力してパトロールに当たっているためであるという。

図2 地域別海賊等事件発生状況



しかし2007年は、アフリカが群を抜き、1～9月の発生件数が87件であり、前年1年間の61件を既に上回り急増している。アフリカにおける海賊等事件は、ナイジェリア及びソマリアにおいて急増が顕著であり、2007年1～9月の発生件数が既に前年1年間の2倍以上に達している。またタンザニア及び紅海／アデン湾においても同期間の発生件数が既に前年1年間の発生件数に達しており、これら地域の政情不安及び貧困が急増を招いているものと推察される。

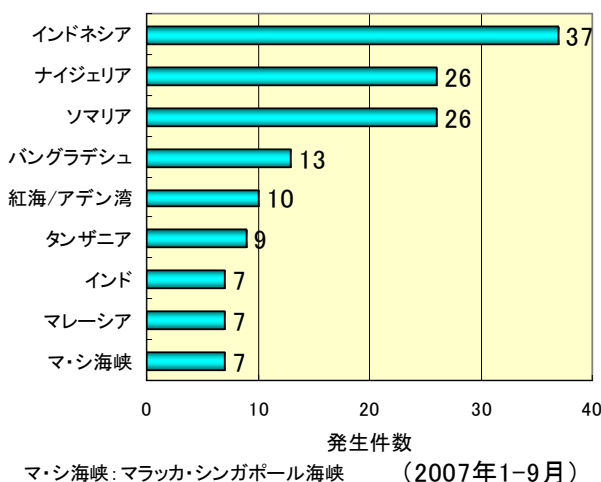
ナイジェリアは、3大民族の確執やイスラム教（北部）とキリスト教(南部)の宗派対立があり、ソマリアは、1991年に内戦が勃発して以来、国土が分断され、暫定政権が首都を制圧したものの事実上の無政府状態が続いている。タンザニアは、目立った部族間抗争、宗教対立はないが、1998年首都ダルエスサラームにおいて多数の死傷者を出した米国大使館爆破事件が発生しており、ほかに貧困に起因する安価な密輸銃を使用した凶悪犯罪が増加している。

とはいえ海賊等事件の最多発国は、例年インドネシアである。2003年、121件をピークとしてそれ以降減少傾向にあるものの、2007年においても、図3のとおり1～9月で37件発生し、世界の総件数の18.7%を占めている。次いでナイジェリア、ソマリアでそれぞれ26件発生しており、前述したように前年それぞれ12件、10件であったものが倍以上に増加し、また紅海／アデン湾、タンザニアは、既に前年1年間と同じ発生件数に達している。

図3に挙げた国・海域以外でも、2007年1～9月に海賊等事件が発生した場所を見ると、アジアでは、フィリピン（2件）、タイ（2件）、南シナ海（3件）、ベトナム（4件）、

スリランカ（4件）、南北アメリカでは、ブラジル（3件）、ギアナ（3件）、ペルー（5件）、アフリカでは、コンゴ（民主共和国）（4件）、ケニヤ（4件）で発生しており、世界的には東南アジア、極東、中南米、アフリカ、中東が海賊等事件の発生地域といえる。

図3 国・海域別発生状況



泊地・港湾別にみると、表1（2006年は年間、2007年は1～9月のデータ）のとおり、2007年はナイジェリアのラゴス、バングラデシュのチッタゴン、アデン湾／紅海と続き、多発地域は、東南アジア、アフリカに集中している。2006年46件と海賊等事件が最も多発したバングラデシュのチッタゴンは、1～9月の同期間で2007年と比較すると発生件数が34件から13件と依然多いながらも激減したのが特徴である。これは、錨泊（錨を降ろし停泊した状態）中の警戒の強化や海上警察機関の事件に対する対応の迅速化によるものとされている。

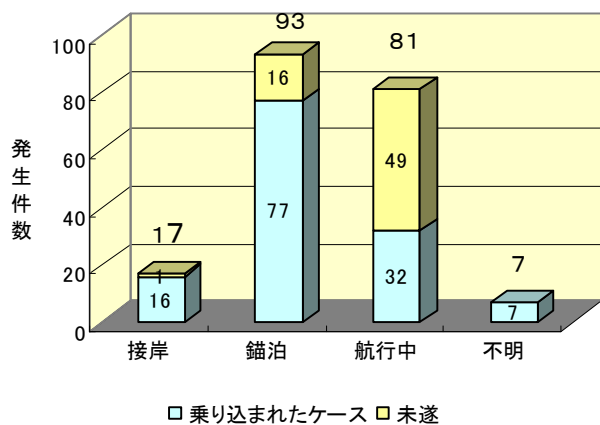
発 生 地 域	発生件数	
	2006年	2007年
ラゴス(ナイジェリア)	6	14
チッタゴン(バングラデシュ)	46	13
アデン湾/紅海	10	10
ダルエスサラーム(タンザニア)	9	9
ペラワン(インドネシア)	3	7
パロンガン(インドネシア)		6
モガディシュ(ソマリア)	10	6
アラビア海		4
マラッカ海峡	11	4
カヤオ(ペルー)	8	4
シンガポール海峡	5	3
タンジュンプリオク(インドネシア)	9	3
ドマイ(インドネシア)	3	3
バリクパパン(インドネシア)	3	3
モンバサ(ケニア)		3
ヴァンタウ(ベトナム)		3

2 海賊等による襲撃時の船舶の状態

船舶は、どういう状態の時に襲撃を受けるのだろうか。2007年（1～9月）に生じた海賊等事件で襲撃された船舶の状態を見ると、図4のとおりであり、接岸、錨泊中という停止状態と同様に、航行中という動の状態でも襲撃されるケースも多いことがわかる。

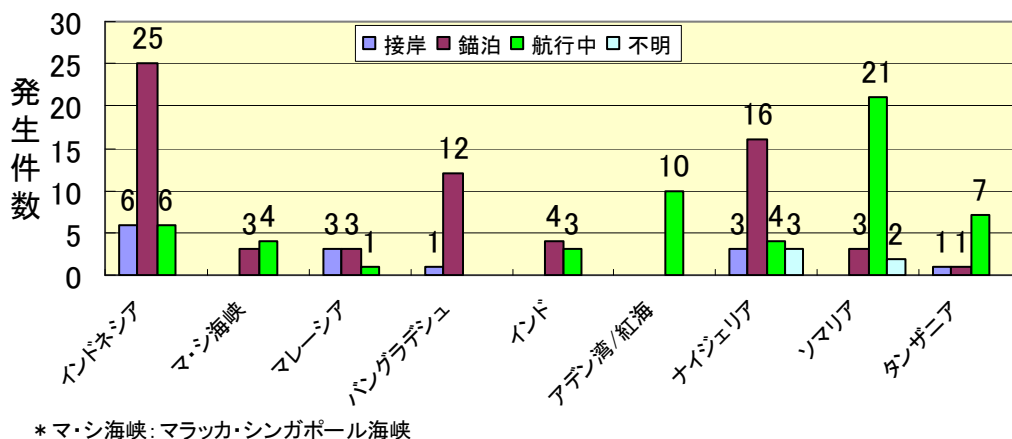
しかし襲撃を受け、実際に乗り込まれたケースは、やはり停止状態の方が多く、接岸・錨泊中は、110件中93件で84.5%に上る。それに比し航行中は乗り込まれたケースが81件中32件39.5%で、未遂に終わっている場合が多い。

図4 船舶の被襲撃態様



2007年（1～9月）、海賊等事件が多発している海域、地域別に被襲撃時の船舶の状態を見ると図5のとおりである。

図5 多発地域における被襲撃態様別件数



インドネシア、バングラデシュ、マレーシアなどのアジアでは、接岸、錨泊中の停止状態が多いが、

ナイジェリアを除くアフリカでは航行中の件数が非常に多い。特にソマリアでは、東部及び北東部の沿岸が襲撃やシージャックの危険エリアとされ、ソマリアに入港予定のない船舶は、できる限り、200海里（約370キロメートル）以上沿岸から離れて航行するようにIMBは勧告している。またIMBのレポートによると、海賊は、航行中の船舶を襲撃するための小さなボートを搭載した母船で行動しており、そのため行動範囲が広く、200海里ほど陸岸から離れた海域でも海賊事件は発生している。

3 多発地域における海賊の使用武器

IMBのレポートによると2007年（1～9月）に発生した海賊等事件多発地域における武器の使用状況は表2のとおりであり、アジアではナイフが、アフリカでは銃の使用による事件が多い。

アフリカの海賊は、非常に暴力的で過激であり、特にソマリアでは、船舶を停止させるための自動式の武器、RPG(Rocket Propelled Grenade)ランチャーなど高性能の武器を保有し、重装備での襲撃も報告されている。

表2 多発地域における使用武器

多発地域	銃	ナイフ	その他	不明	計
インドネシア	4	10	4	19	37
マ・シ海峡	1	1		5	7
マレーシア	2	3		2	7
バングラデシュ		9		4	13
インド		4	1	2	7
アデン湾/紅海	2			8	10
ナイジェリア	14	6		6	26
ソマリア	14			12	26
タンザニア		3	1	5	9

マ・シ海峡：マラッカ・シンガポール海峡

4 被害の形態

(1) 船舶の被害形態

IMBのレポートによれば、過去に海賊等による船舶の被害形態は、表3（2002～06年は年間、2007年は1～9月のデータ）のとおりであり、例年海賊に乗り込まれるケースが多く、65%強に達し、2007年1～9月も117件で約60%に達する。また乗っ取りの件数は、15件で既に前年1年間の14件を上回っている。

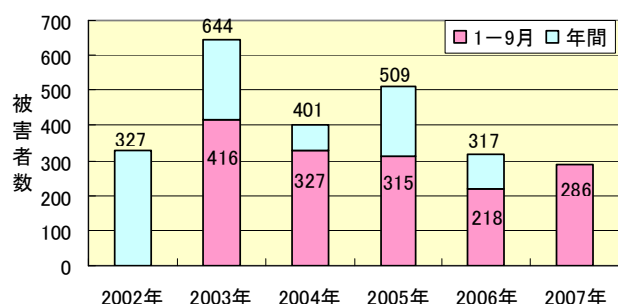
表3 船舶の被害形態

被害形態	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
銃撃	13	20	13	19	7	11
被乗船	257	311	228	182	162	117
乗っ取り	25	19	11	23	14	15
行方不明	4	2	0	0	0	0
未遂	71	93	77	52	56	55
計	370	445	329	276	239	198

(2) 乗組員の被害形態

IMBのレポートによると乗組員の被害状況は、図6に示すとおり、2007年1～9月に発生した198件の海賊等事件による被害者数は286名であり、既に前年同期間の被害者数218名を上回っている。

図6 乗組員の被害者数



形態別の被害者数は、表4（2002～06年は年間、2007年は1～9月のデータ）のとおりで、例年、身代金目的の人質・誘拐による被害者が非常に多い。

表4 乗組員の被害者数

被害形態	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
人 質	191	359	148	440	188	172
誘 拐	0	0	86	13	77	63
脅 迫	55	65	34	14	17	4
銃 撃	9	40	12	6	2	21
傷 害	38	88	59	24	15	21
殺 害	10	21	32	0	15	3
行方不明	24	71	30	12	3	2
計	327	644	401	509	317	286

2007年は、前年に比して殺害による死者数は減少しているものの、人質にとられた乗組員は172名であり、既に前年1年間の被害者数に匹敵しつつある。また身代金目的に63名が誘拐されており、これもまた前年の77名に達する勢いであり、身体や生命に危害を加える凶悪な海賊等事件による被害者数は引き続き多い。

海賊等事件の多発地域では、表5（2007年1～9月）のとおり、ナイジェリア、ソマリアで発生件数の急増も相俟って、被害に遭う乗組員が群を抜いて多く、それぞれ78名、106名に上る。殺害された事案も、この両国においてのみ発生しており、人質、誘拐などの凶悪事件も多い。

表5 多発地域における被害形態・被害者数

多発地域	人質	誘拐	脅迫	銃撃	傷害	殺害	行方不明	計
インドネシア	7		2		1		1	11
マ・シ海峡	1	2						3
マレーシア	2				3			5
バングラデシュ					2			2
タンザニア	3							3
ナイジェリア	24	40	1	1	11	1		78
ソマリア	85	20				1		106

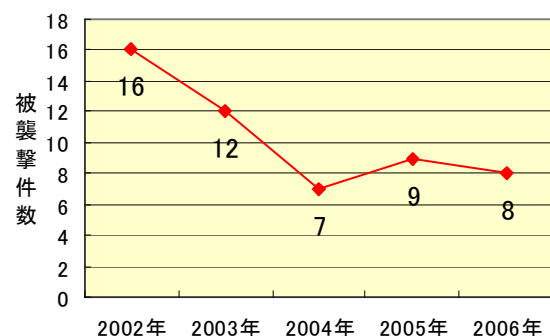
マ・シ海峡：マラッカ・シンガポール海峡

5 日本関係船舶ⁱⁱの被襲撃状況

（1）被襲撃件数

国土交通省に報告された日本関係船舶の海賊等による被襲撃事件の発生件数は、1999年の39件をピークとして、それ以来減少傾向にあり、図7のとおり、2004年からは10件を切りほぼ横ばい状態で推移している。国土交通省によると、2006年は、単に乗り込まれたものを含め、発生件数は8件であり、パナマ籍7隻、

図7 日本関係船舶の被襲撃件数



ii 日本関係船舶とは、日本籍船及び日本の事業者が管理・運航する外国籍船舶（便宜置籍船）のことをいう。

バヌアツ籍 1 隻でいずれも便宜置籍船で、被害船舶の中で日本人が乗船していた船舶は 2 隻であった。発生場所は、バングラデシュ、タンザニア沖で各 1 件、その他はインドネシア周辺海域で、航行中が 2 件、停泊中（接岸・錨泊）が、6 件であったという。死傷者及び行方不明者はなかったが、2007 年は本稿冒頭で記述したとおり、ソマリア沖で日本関係船舶が乗組員ごと乗っ取られるという事件が発生している。

（２）日本関係船舶の被襲撃事例

日本関係船舶が、海賊の襲撃を受け、シージャックや乗組員が拉致された凶悪事件で海賊防止対策上の契機ともなった事件を以下に紹介する。

【事例 1】「テンユウ号」事件

1998 年 9 月、約 3 千トンのアルミニウム塊を積載した日本の船舶会社が所有するパナマ籍の貨物船「テンユウ号」（2660 総トン）が、インドネシア・スマトラ島のクアラタンジュン港を出港直後に、積荷ごと乗っ取られ、3 ヶ月後、船名や船体塗装を変えられた状態で中国の揚子江中流域の港で発見された。発見時は、積荷は既に処分され、乗組員は、インドネシア人 16 名に変わっていた。もともとの乗組員は、中国人と韓国人の計 14 名であったが、行方不明である。

【事例 2】「アロンドラ・レインボー号」事件

1999 年 10 月、約 7 千トンのアルミニウム塊を積載した日本の船舶会社が所有するパナマ籍の貨物船「アロンドラ・レインボー号」（7762 総トン）が、福岡県三池港に向けインドネシアのクアラタンジュン港（スマトラ島）を出港した直後、海賊の襲撃を受けて乗っ取られた。日本人の船長を含む乗組員 17 名は他船で 6 日間監禁され、その後、ゴム製の救命ボートで放り出され 11 日間の漂流の後保護された。アロンドラ・レインボー号は、翌月 16 日にインド西岸約 430 キロメートル沖を航行中、インドの沿岸警備隊に拘束された。船名が「メガ・ラマ」と変えられ、積荷も約 3 千トン処分されていた。

【事例 3】「韋駄天」事件

2005 年 3 月、日本籍の外洋型タグボート「韋駄天」（498 トン）がインドネシアのバタム島から石油掘削プラントを曳航しマラッカ海峡を航行中、漁船に乗った 10 名程度の海賊に銃撃を受けて乗り込まれ、手近にあった金品及び海図を奪われるとともに日本人の船長、機関長及びフィリピン人の乗組員計 3 名が拉致された。拉致された 3 名は、6 日後にタイ南部で解放された。

6 海賊・海上武装強盗対策

（１）国の取り組みと国際環境の推移

日本関係船舶に対する海賊等による被襲撃事件の多発という状況を受け、日本政府は、船舶運航の安全を期すため、国内向けには船舶事業者や船舶に対し自主警備対策の強化を通達あるいは要請する一方、国外向けには海賊等対策を推進するために、関係諸国・地域に働きかけて国際会議を開催したり、関係国の海上警察機関との連携、取り締まり技能向上のための合同訓練、研修などを実施している。

このような動きについて、2005 年に開催された海賊・海上武装強盗対策推進会議でとりまとめられた「海賊・海上武装強盗対策について（中間とりまとめ）」及び国土交通省ホームページを引用して日本の取り組みを以下に紹介する。

1990 年代、国際的な海賊対策は、国際海事機関（IMO）を中心に検討され、関係国や船舶事業者に勧告され、旧運輸省及びそれに継ぐ国土交通省は、次の事項を軸としてその対策に当たってきた。

- 船会社による自主警備の強化
- 沿岸国に対する警備強化の要請
- IMO における対策検討への参加

1998 年には前述の「テンユウ号事件」を始めとする東南アジアにおける海賊等による襲撃事件の発生件数が増加する状況を受け、その翌年、社団法人 日本船主協会が策定した自主警備対策に関する「保安計画策定の指針」を、同協会の会員以外の船社にも配布し、その普及が図られた。また 1999 年は、「アロンドラ・レインボー号」事件を始め日本関係船舶に対する海賊等事件がさらに前年の 19 件から 39 件と激増した年であり、これを契機として、旧運輸省（現国土交通省）及び海上保安庁は、さらに日本船社の自主警備対策の強化を促すとともに、2000 年 4 月東京でアジアの 15 の国・地域の関係機関が一同に会した「海賊対策国際会議」を開催し、海賊対策にかかる関係各国や船会社が取り組むべき連携協力の指針が採択された。

これに基づき日本は、主にマラッカ・シンガポール海峡における海賊対策として、次の施策を行ってきた。

- 同海峡沿岸国等のアジア関係国との専門家会合の開催による認識の共有や情報交換
- アジア各国への巡視船・航空機の派遣、公海上における哨戒、寄港国での連携訓練、乗船研修等の実施
- 海上取締能力の向上のため沿岸国関係職員に対する研修、海上保安大学校への留学生の受け入れ、JICA 専門家の派遣等による人材育成への協力、技術供与

さらに、2004年に17の国・地域の参加による「アジア海上保安機関長官級会合」が東京で開催され、海賊対策分野に加え、新たに海上テロ対策分野でも、今後の連携と協力の強化について話し合われ、「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ2004（AMARSECTIVE 2004）」として採択され、引き続き海賊対策に関しその強化が図られた。

また、同年「アジアにおける海賊行為及び船舶に対する武装強盗との戦いに関する地域協力協定」が採択され、シンガポールに海賊情報共有センターの設置など、海賊対策をめぐるアジアの地域協力の強化が進められてきた。

一方、2005 年、マラッカ・シンガポール海峡で「韋駄天」事件の発生を受け、国土交通省において海賊・海上武装強盗対策推進会議が設置され、海賊対策についての検討がなされた。さらに引き続き海賊・海上武装強盗対策を積極的に進めていく必要があることから、「海賊等対策会議」と名称が変更され常設的な会議として設置された。

2006 年 3 月、同会議において「海賊・海上武装強盗対策の強化について」と題した今後の推進策がまとめられ発表された。その要旨は、次のとおりである。

対策強化の要旨

(1) 国内における対応の強化

- 官民の間における海賊等の情報・認識の共有及び情報交換の場の設置
- 2007年1月設置の海賊対策室による情報収集等体制の強化
- 海上保安庁ホームページ等による海賊情報の適切な提供
- 「保安計画策定の指針」の見直し等船社における自主警備対策の推進
- 便宜置籍船等日本関係船舶からの船舶警報通報装置による海上保安庁への自主的な通報の奨励

(2) 海上法執行機関の連携による対応の強化

- 東南アジアの海上法執行能力の向上支援
- 巡視船・航空機の派遣等を通じた連携強化
- アジア海上保安機関長官級会合等を通じた海賊等への対策強化
- アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）への対応

(3) 国際社会における対応の強化

- 国際交通セキュリティ大臣会合のフォローアップ
- IMOジャカルタ会議のフォローアップ

(国土交通省のホームページから抜粋)

(2) 船舶の自主警備対策

社団法人 日本船主協会により、1999年に策定された「保安計画策定の指針」の普及が促進され、効果的な自主警備対策の推進が図られているところである。各船社、船舶においては、それにより自主的に定めた保安計画・規定に基づく所要の保安措置が講じられていることと思う。

海上保安庁が発表している「東南アジア海賊情報」によると2007年に東南アジアで生じた海賊等事件は、11月までで73件であり、その類例を見ると船内警報・汽笛の吹鳴、消火ホースによる放水、サーチライトの照射、拡声器による喚起等で賊が逃亡するケースが多く、有用な手段であることがわかる。しかし、乗り込まれた後に船内で賊を発見し、同手段を講じたケースでは、賊は何も盗らずにあわてて逃げ出す場合もあれば、既に金品を盗んでいる場合もあり、いかに賊を早く発見し、対処するかが課題である。そのためには船内外の見張りの強化、巡回監視の措置をとり、侵入前に対処することが重要である。さらに航行中であれば、前述の手段に加えジグザグ運動などの回避航行により、海賊の追跡を振り切り、侵入を防止した未遂事例もある。

また錨泊中に見張りを立てて荷役作業を実施している際、海賊の襲撃を受け、3回までは上記の手段により撃退に成功したが、人数を増強・長刀で武装した海賊に4回目の襲撃で乗り込まれ、倉庫の中から備品を強奪されたという事例もあり、1回撃退したからといって安心せず、関係当局に通報するとともにさらなる警戒の強化を行う必要がある。

おわりに

海賊等事件は、前述したとおり2003年以降減少傾向にあるものの、発生件数は例年200件を越し、2007年はアフリカにおいては逆に急増し、世界全体の発生件数を押し上げ、昨年を上回るかの勢いである。また銃による武装化、事件の凶悪化も顕在化している。このように頻発する海賊等事件は、海上輸送に対する脅威であり、またその地域全体の社会の安定と経済に大きな影響を与えている。

また東南アジアにおいては、インドネシアは依然世界の最多発国であり、マラッカ・シンガポール海峡においても頻発している。同海峡は、輸入に頼る日本にとっては経済上の要衝であり、原油を始めと

する輸入品の輸送に携わる船舶が多数往来している。マラッカ海峡の通峡を取りやめ、インドネシアのロンボク海峡を利用すると、1航程2～3日ほどの日数を余計に費やし、経済的損失も大きい。

このように我が国の経済に大きく影響するマラッカ海峡は、沿岸国が主権を行使する海域であり、これら沿岸国を含めたアジア地域とともに海賊対策に関して協力を推進していく必要があり、そのための様々な取り組みが行われている。

そのような国家的施策に加え、個々の船舶及びそれを管理・運航している事業者においても海賊に対する防止対策が重要である。海賊等事件の発生が予測される海域を航行する場合は、IMBや海上保安庁等関係機関が提供している海賊情報を入手し、それぞれの地域・海域での襲撃方法、発生時間帯、被襲撃船舶の状態、海賊の襲撃時の人数、使用武器、凶悪の程度等その特徴を把握し、十分対策を講じて安全を図ることが肝要である。

【参考資料】

- 1) 「PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS」(1 January-30 September 2007)
ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU
- 2) 「PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS」(1 January-31 December 2006)
ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU
- 3) 海上保安庁ホームページ「海賊及び海上武装強盗情報」:
<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/anti-piracy/index.htm>
- 4) 「海賊・海上武装強盗対策の強化について」(海賊等対策会議：平成18年3月17日):
<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/10/100317/01.pdf>
- 5) 「海賊・海上武装強盗対策について」(中間とりまとめ)(海賊・海上武装強盗対策推進会議：平成17年7月27日):
http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/10/100727_2/01.pdf
- 6) 国土交通省ホームページ「2006年の日本関係船舶における海賊等事案の状況及び世界における海賊等事案の状況について」:
http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/10/100125_.html
- 7) 外務省ホームページ「海賊問題の現状と我が国の取組」:
<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/pirate/index.html>
- 8) 社団法人 日本船主協会ホームページ「海賊インフォメーション」:
<http://www.jsanet.or.jp/pirate/>
- 9) 日本財団ホームページ「マラッカ海峡における海賊問題」:
<http://www.nippon-foundation.or.jp/org/moyo/2005700/20057001.html>