



近年の海賊とその対策のあり方（その 1）

～海賊事件の発生状況と背景～

はじめに

海賊¹は過去のものではなく、現在もなお世界の海運業界と世界を駆け巡る船舶そのものにとって最大の脅威のひとつとなっている。我が国の外航船舶にとっても例外ではない。2005 年 3 月 14 日のタグボート「韋駄天」に対する襲撃・船長等の拉致事件、1999 年 10 月 22 日の貨物船「アロンドラ・レインボー」のハイジャック事件は、それぞれ身代金を目的とした拉致と、船体・積荷を狙ったハイジャック事件として典型的なものであった。また、2008 年 4 月 21 日の大型原油タンカー「高山」に対する小型不審船からの発砲・被弾事件は記憶に新しい。この事件では、被弾した「高山」左側船尾に直径 20 mm 程度の損傷が確認されており、当該損傷箇所から数キロリットル程度の燃料油が漏油した²。この事件で使われた武器の種類は不明であるが、事件のあったソマリア沖海域ではロケット砲を使った襲撃の例³も報告されており、海賊の武装強化が進んでいることをうかがわせる。

こうした海賊事件は対象船舶の国籍を問わず発生しており、我が国海運業界、その運航する船舶ともに必要な対策の強化が望まれる。

こうした状況を踏まえ、以下、主として船舶側がとるべき対策についてリスクマネジメントの観点からいくつかの留意点を述べる。

1. 最近の海賊事件発生状況

2007 年版 IMB⁴海賊レポートによれば、同年に発生した海賊事件は前年を 24 件上回る 263 件（前年比約 10%増）であった。世界における海賊事件の発生件数は 2003 年の 445 件をピー

¹ 厳密には国連海洋法条約で言う「海賊」と「船舶に対する武装強盗」は区別されているが、本稿ではこれらを総称して海賊という。

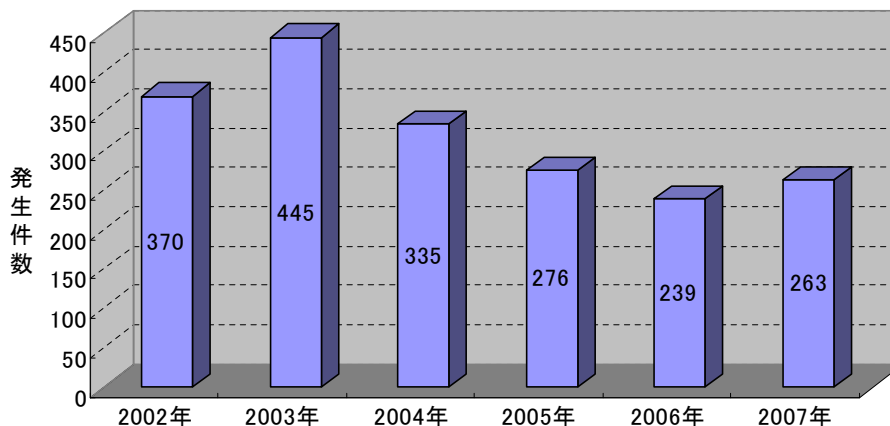
² 日本郵船ニュースリリース <http://www.nykline.co.jp/news/2008/0421/index.htm>

³ 2005 年 11 月 5 日、セーシェル島に向けソマリア沖約 160 km を航行中の米国籍クルーズ船「シーボーン・スピリット」が、小型船 2 隻に乗り分けた海賊に襲撃された。携行型ロケット弾やマシンガンを撃ち込まれたが、負傷者はなかった。この事件ではクルーズ船の船室内で不発のロケット弾が発見されている。

⁴ ICC（国際商業会議所）の一部門である IMB（International Maritime Bureau：国際海事局）は、民間ベースで海上犯罪に取り組むことを目的として 1981 年に設立された。同局は、マレーシアのクアラランプールに海賊事件報告センターを設けるとともに、毎年、前年に発生した海賊事件について取りまとめ、年次報告を発表している。

クに減少傾向にあったが 5 年ぶりに増加に転じたことになる⁵。(図表 1 参照)

【図表 1 世界における海賊事件発生件数】



さらに、2008 年に入ってから 1/4 半期の件数は 49 件を数え 2007 年同期の 41 件を上回り、増加の傾向は続いている⁶。2008 年 1/4 半期に発生した事件のうち 36 隻が船内に襲撃を受け、拘束 7 人、拉致 6 人、死亡 3 人、行方不明 1 人の人的被害を出している。

前出の 2007 年版レポートでは、同年の件数増加はそれぞれナイジェリアとソマリア沖における海賊事件の増加によるところが大きいとしている。ナイジェリア沖では 2006 年に 12 件であったものが 42 件に、また、ソマリア沖では 10 件であったものが 31 件にそれぞれ増加している。この傾向は 2008 年に入っても同様で、ナイジェリア沖では 10 件と、同年 1/4 半期の全発生件数 49 件の 20% 超を占めている。一方ソマリア沖では 5 件が報告されており、インド沿岸の 5 件と並んで同四半期で 2 番目の頻発海域となっている。なお、ナイジェリア沖のものは船に放火されて乗組員が死傷するもの、また、ソマリア沖ではハイジャックされて船舶ごとソマリアの小港へ拉致される事例が多い。インド沿岸では大規模被害のものは少なく、金品の強奪程度の事例が多い。(図表 2 参照)

世界の海賊事件発生件数が 2007 年に増加傾向に転じたのに対し、東南アジアだけを取ってみると前年の 83 件から 2007 年は 70 件に減少している。特にインドネシアでは 2003 年に 121 件だったのが 2007 年は 43 件に減少し、2008 年 1/4 半期ではわずか 4 件にとどまっている。マレーシア、マラッカ海峡、シンガポール海峡も減少傾向となっており、同四半期に報告された海賊事件はなかった。IMB 報告はこうした傾向を沿岸各国、特にインドネシア海軍・警察の

⁵ 件数は IMO (International Maritime Organization) に報告されたもののみを指しており、おそらく存在する報告されないままに終わった軽微な事件は含まれていない。ちなみに、1999 年 3 月に米海軍情報部、米沿岸警備隊情報協同センターが共同で発表した「THREATS AND CHALLENGES TO MARITIME SECURITY 2020」によれば、1992 年に IMB が設立されて以来報告される海賊事件の数は増加しているが、漁船やレジャーボートに対する事件のほとんどは報告されていないと見られている。実際の発生件数について同報告は、オーストラリア国防情報当局 (Australian Defence Intelligence Organization) は報告数の 20～70% 超、英国国防情報部 (U.K. Defense Intelligence Service) に至っては 20 倍に上るものと見ているとしている。<http://www.fas.org/irp/threat/maritime2020/CHAPTER2.htm>

⁶ IMB の 2008 年 1-3 月期海賊レポートによる。
<http://www.icccs.org/main/news.php?newsid=109>

努力に負うところが大きいとしている。

一方で IMB は、船長に対する各種の圧力や報告したことに起因するトラブル、身の危険に対する恐怖や懸念により、毎年多くの海賊事件が報告されないままに終わる事実があるとしている。海賊対策の第一歩は事件の報告にあるとして IMB は、船長、船主、海運業界、旗国政府に対して報告の励行を呼びかけている。

【図表 2 主要な海賊事件（2007 年以降）】

期 日	海 域	概 要
2007 年 1 月 14 日	ナイジェリア沖	武装集団が小型フェリーに向け発砲、フェリーに乗っていた 14 人のうち地元の指導者 4 人を含む 12 人が死亡、残る 2 人が負傷した。
2007 年 4 月 7 日	ソマリア沖	ハイジャックされた船舶 2 隻が解放された。 ①前週（3 月末）にモガデシュ近くでハイジャックされたドバイ船籍の商船 <i>Nimatullah</i> 。ソマリア人ビジネスマンがチャーターし、消費財約 800 トンを輸送中、ハイジャックされた。乗組員 14 人も解放された。 ②他の 1 隻は 2007 年 2 月 25 日、空荷でケニアのモンバサに向け航行中 <i>Bargal</i> 北東沖でハイジャックされた国連のチャーター船 <i>Rozen</i> 。12 人の乗組員も解放された。
2007 年 5 月 1 日	ナイジェリア沖	沿岸で、武装組織が船を襲撃、石油施設で働く外国人労働者 6 人が誘拐され、ナイジェリア人 1 人が殺害された。
2007 年 8 月 13 日	マラッカ海峡	深夜、マレーシア船籍のはしけ船が海賊に襲撃され、船長と機関長が誘拐された。銃で武装した 10 人組の海賊は、はしけ船に乗船すると船内のすべての通信機器を破壊した上で、船長と機関長を誘拐して逃亡した。
2007 年 10 月 28 日	ソマリア沖	ケミカルタンカー「ゴールデン・ノリ」がアデン湾でハイジャックされ、米海軍等の艦船が追跡し、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となった。その後 12 月 12 日、タンカー及び乗組員は無事に解放された。
2007 年 10 月 30 日	ソマリア沖	北朝鮮の貨物船が 7 人の集団に乗っ取られた。米海軍など多国籍軍艦船が出動したが、突撃銃などで武装していた貨物船乗組員自ら海賊に反撃し、2 人を射殺、5 人を拘束した。この際、乗組員 3 人が負傷した。
2008 年 1 月 9 日	ナイジェリア	ナイジェリアのボニー島で、石油会社の船 4 隻が襲撃され、2 人が負傷した。
2008 年 1 月 11 日	ナイジェリア	ナイジェリアのポートハーコートに停泊中のタンカー上で遠隔操作の爆弾が爆発、タンカーが炎上、3 人が負傷した。ニジェール・デルタ解放運動（MEND）が犯行声明を出した。
2008 年 5 月 14 日	ナイジェリア沖	ナイジェリアのポートハートコートから出港したシェブロン社所有の船が武装勢力に強奪された。この船には、ポルトガル人 1 人、ウクライナ人 1 人、ナイジェリア人 9 人が乗っている。武装勢力は船と乗組員の身代金として 25 万ドルを要求している。

海賊とは異質のものではあるが、船舶に対する脅威のひとつにテロがある。ハイジャックを除くと近年一般の船舶に対して行われたテロはないが、スリランカ沖では分離独立を掲げて内戦を続けているタミール・イーラム解放のトラ（LTTE）によるスリランカ軍関連船舶への攻撃が活発化している。攻撃の態様は小型高速艇による自爆体当たり攻撃、航空機からの攻撃、潜水員による船底への爆弾設置などがある。第三国の一般船舶への攻撃の可能性は極めて小さいが、同海域を運航する船舶は注意を要する。（図表 2 参照）

【図表 3 スリランカにおける主要な海上テロ（2008 年）】

期 日	海 域	概 要
2008 年 3 月 22 日	スリランカ北部	沿岸を警備していたスリランカ海軍の警備艇が、タミール・イーラム解放の虎（LTTE）の高速艇による自爆攻撃で爆発、沈没し、海軍兵 10 人が死亡した。LTTE 側も 3 人が死亡した。
2008 年 5 月 10 日	スリランカ東部	スリランカ東部のトリンコモリー港に停泊中のスリランカ軍輸送船が、爆弾を身に付けたダイバーによって船底に自爆攻撃を受け沈没した。輸送船側に死傷者はなかった。

なお、2007 年以前の海賊事件発生状況については「近年における世界の海賊・海上武装強盗事情」（米田直人 TRC EYE Vol 156⁷）に詳述されているので、そちらを参照いただきたい。

2. 海賊事件の類型

前述のように船舶を襲って金品を強奪する海賊行為は現在もなお発生している。こうした海賊の歴史は古くギリシャ時代にまで遡り、その後時代を下って国家の庇護のもとに行われた時代もあった。しかし、現代の海賊をその背景や形態を基に区分すると次の 4 つに分類できる⁸。

(1) 生活型

第 1 は、いわば生活型ともいえるもので、もともと「生きるため」に行っている「海上盗賊」行為である。本来、漁業等を生活の糧としているが、これを補完するために近隣の漁村等を襲って食料、生活資材等を奪うものである。こうした活動は 30 数年前まで東南アジアの島嶼などで多く見られた。近年、こうした襲撃の対象がマラッカ海峡等をゆっくり航行する貨物船等、あるいは入港待ちのため港外で錨泊中の船舶に向けられるようになり、現金や電化製品を奪うようになった。これは、操船の自動化が進んで乗組員が少なくなり襲撃と船内の制圧が行いやすくなったこととも関係しているといえる。従来こうした海賊の武器はナイフや蛮刀が一般的であったが、現在ではこうした海賊の中には小型の高速艇やマシンガンを使うものも現れている。

⁷ http://www.tokiorisk.co.jp/risk_info/up_file/200801311.pdf

⁸ それぞれの名称は、本稿を執筆するに当たって筆者が便宜上つけたものである。IMB は ①アジア型 ②南アメリカ型 ③ベトナム難民の襲撃 ④船舶の横取り型 ⑤テロリスト／軍隊型 ⑥ハイジャック型 の 6 類型に分類している。<http://www.jsanet.or.jp/e2-3/pi0.html>（日本船主協会ホームページによる。）また、これとは異なる切り口の分類として、①汚職 ②海上強盗（停泊中のもの）③海賊（航海中のもの）④海上テロ の 4 分類を提案している研究者もいる。http://muse.jhu.edu/demo/sais_review/v025/25.1dillon.pdf

(2) 組織暴力型

第2は、船舶に積載している貨物をそっくり強奪するもので、国際的に流通しやすい物品が狙われる。この種の海賊には大規模な国際シンジケートが関与しているものと見られ、極めて組織だてに行われている。貨物の種類、出港日時、仕向け地、航路等に関する情報を事前に入手し、必要な書類を偽造しておきあらかじめ契約しておいた購入予定者に短期間のうちに売却するという。こうした海賊は、船舶そのものも売却してしまう事例がある。1998年9月27日、アルミニウム塊を積載した日本の船舶会社が所有する貨物船「テンユウ」がスマトラ島を出港直後にハイジャックされた事件は、この種海賊の代表的な例のひとつである。組織暴力型の特徴のひとつに、極めて暴力的な点が挙げられる。「テンユウ」の例では、船名や船体塗装を変えた状態で3ヵ月後に中国の長江流域の港で発見されたが、中国人・韓国人からなる乗組員14人全員は行方不明のままであり、殺害された可能性が高いと見られている。

(3) 身代金誘拐型

第3は、身代金目的のために乗組員等を拉致・誘拐するものである。2000年に入ってからスマトラ北方周辺海域、ソマリア東方海域で相次いで発生している。日本関連船舶の被害としては、2005年3月14日、マラッカ海峡で発生した日本籍の外洋タグボート「韋駄天」の例が挙げられる。この事件では、乗組員14人中、日本人船長ら3人が拉致され、6日後に解放されてタイ南部をボートで漂流中のところを救助された。事件発生から2日後に、犯人グループから「韋駄天」を所有する会社へ身代金25万ドルの要求があったとの報道があるが、この種事件では通常そうであるように身代金支払いの有無等については明らかになっていない。身代金誘拐型では、中央政府からの分離独立を目指す組織や、内戦状態にある勢力等が武装闘争資金獲得のために行うものが多い。「韋駄天」の例ではインドネシア・アチェ州の独立派武装組織が背後に存在するとの見方が強い。

ソマリア沖では2005年から、軍閥などを背景とするグループがロケット砲などを用いて航行船舶を襲撃、乗組員等を拉致する事件が頻発しており、沿岸を航行中にハイジャックされ、船舶ごと人質に取られるケースがほとんどである。

(4) 不良官憲型

第4は、不良官憲とも言うべきグループによるものである。1991年頃から東シナ海中部において操業中の漁船や航行中の24万トンのタンカーを含む貨物船等が、国籍不明の小型船舶から威嚇射撃を受ける事件が起き始めた。中には直接被弾するものもあり、停船させられて臨検を受けるものが出てきた。海上保安庁が最初に事件を確認したのは1991年3月18日に発生した事件で、この事件では日本漁船が威嚇射撃されて臨検を受けた後、船内の物品を奪われている。また、同種の事件は数年間続き、中には自動小銃や短銃で武装して乗り込んできたグループに縛り上げられて金品を奪われたもの、鉄パイプで燃料ポンプなどを破壊されたもの、また、燃料などの提供を強要されたものもある。海上保安庁等によるパトロールの結果、相手船舶は中国船である疑いが強まり、外交ルートを通じて照会したところ、これらの不審船は密輸の取り締まりに当たっている中国公船であるとの回答を得た。こうした経緯により1994年に入ると事件は沈静化した。9、それまでに臨検・襲撃の被害件数は、日本船舶45件、外国船舶79件にのぼった。

⁹ 西部読売新聞(1991/12/07)、西部読売新聞(1992/12/14 夕刊)、産経新聞(1993/02/10)、西日本新聞(1993/05/12 夕刊)、日本経済新聞 1993/05/20 夕刊) 等による。

公船と称するこれらの船舶がどのような組織・形態あるいは指揮・規律の下で活動していたのかについては不明であるが、立場を利用したりこれに便乗するグループが海賊もどきの行為を行っていた疑いはぬぐえない。

これらの類型のうち第 1 と第 4 については貧困問題や経済格差、そして経済発展のひずみが遠因として挙げられている。こうした海賊行為自体は関係国の取り締まりによって沈静化したり、発生件数が減少したりしている。しかし、背景にある根本問題が解決されない限り根絶は困難であり、再び活発化する恐れは否めない。特に第 1 の類型については武装も強化してきており、実施グループも「生活のため」という範疇から、より組織的な犯行グループへと変化してきている。

第 2 と第 3 については一層強力な武器を使う点で極めて危険なものである。特に第 2 の類型では乗組員の生命が直ちに危険にさらされる点で他を圧倒する凶悪性を有している。第 3 の類型についても襲撃当初から船舶に対して銃器やロケット砲を使う点で危険性が劣るわけではないが、拉致された乗組員等は生還している例が多い。しかし、解放交渉が長年月に及ぶこともあり、政府や海運界に与える影響は計り知れない。東南アジア諸国や湾岸諸国には分離独立問題や無政府状態といった問題をかかえた国がそれぞれ複数存在しており、テロ活動も活発である。このように、いずれの類型に対しても今後長期にわたって対策を講じていく必要があるといえる。

(以下、その 2 に続く)

(第 189 号 2008 年 6 月発行)

< 参考資料 >

- 「近年における世界の海賊・海上武装強盗事情」(米田直人 TRC EYE Vol 156 2007 年 12 月) http://www.tokiorisk.co.jp/risk_info/up_file/200801311.pdf
- 「Piracy figures up by 20% for first quarter of 2008」(ICC Commercial Crime Services 15 April 2008) <http://www.icc-ccs.org/main/news.php?newsid=109>
- 「マラッカ海峡周辺海域の海賊と海軍の役割」(高井 晋 防衛研究所紀要第 5 巻第 1 号 2002 年 8 月) http://www.nids.go.jp/dissemination/kiyo/pdf/bulletin_j5-1_1.pdf
- 「THREATS AND CHALLENGES TO MARITIME SECURITY 2020」
(Office of Naval Intelligence & U.S. Coast Guard Intelligence Coordination Center 1 March 1999) <http://www.fas.org/irp/threat/maritime2020/TITLE.htm>
- 「Maritime Piracy:Defining the Problem」(Dana Dillon)
http://muse.jhu.edu/demo/sais_review/v025/25.1dillon.pdf