



東京海上日動リスクコンサルティング (株)
危機管理グループ
セイフティコンサルタント 山内 利典

近年の海賊とその対策のあり方(その 2)

～船舶における体制構築のあり方～

1. 我が国における海賊対策の概要と実情

依然として頻発する海賊事件に対して各国は IMO を中心とする国際的な取り組みを行っている。アジア地域においては「アジア海賊対策地域協力協定」が締結されており、これには日本を始めアジア 16 ヶ国 (2007 年 5 月現在) が参加している。同協定では、①情報共有センターの設立 ②同センターを通じた協力体制¹の構築 ③同センターを経由しない締約国間の二国間協力の促進²での協力が謳われている。

(1) 関係機関による対策

日本独自のものとしては、2006 年 1 月に従来の「海賊・海上武装強盗対策推進会議」を発展させて国土交通省に設置した「海賊等対策会議³」などにより、情報収集体制強化などの国内・外における対応の強化を図っている。同対策会議は 2006 年 3 月、海賊対策の方針・指針とも言うべき「海賊・海上武装強盗対策の強化について⁴」を発表した。同文書は、「従前の対策を強化することとし、併せて今後の施策展開の在り方をとりまとめ、各種の施策をより一層強力に推進していく」としている。国内における具体的な行動としては、①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 ②情報収集等体制の強化 ③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 ④「保安計画策定の指針」の見直し等船社⁵における自主警備対策の推進 ⑤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、など国内における対応の強化を図っている⁶。

1 具体的には、容疑者・被害者及び被害船舶の発見、容疑者の逮捕、容疑船舶の拿捕、被害者の救助等の要請等を挙げている。

2 具体的には、犯罪人引渡し及び法律上の相互援助の円滑化、並びに能力の開発等である。

3 <http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/10/100201/01.pdf>

4 「海賊・海上武装強盗対策の強化について」(海賊・海上武装強盗対策推進会議 平成 18 年 3 月 17 日)
<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/10/100317/01.pdf>

5 船舶を保有し、又は運航するいわゆる海運会社をいう。

6 このほか、「海上法執行機関の連携による対応の強化」及び「国際社会における対応の強化」を掲げ、前者については ①東南アジアの海上法執行能力の向上支援 ②巡視船・航空機の派遣等を通じた連携強化 ③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 ④アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) への対応 を、また、後者については ①国際交通セキュリティ大臣会合のフォローアップ ②IMO ジャカルタ会議のフォローアップ を掲げている。

(2) 海運業界による対策

一方、船社側も海賊の脅威を深刻に受け止めており、日本船主協会はそのホームページなどで海賊対策等に関する情報を刻々提供している。また、2000年4月に東京で開催された海賊対策国際会議⁷では、海事政策当局及び民間海事関係者による研究成果として「海賊対策モデルアクションプラン⁸」が発表されている。同プランでは、①MSC/Circ.623⁹を踏まえた自主警備策の充実 ②当局に対する報告 ③各国政府内部の諸機関間の連携 ④国際的な情報連絡網の確立 ⑤情報の分析 に大別してそれぞれ「とるべき具体的アクション」を紹介している。①の「自主警備策の充実」では、1) 自主保安計画の策定 2) 船内における警戒監視の強化 3) 船舶の動静把握の強化 4) 非殺傷性の護身装備の使用 を挙げている。

(3) 困難な実効性確保

これらの項目にはさらに若干の解説が加えられているが、これらを実際に有効なものにするためには船社や本船¹⁰によるハード、ソフト面での具現化が必要なことは言うまでもない。日本船主協会は1999年7月、「海賊防止対策会議¹¹」を設置し、それまでの「海賊防止対策要領」に代えて、海賊防止対策を含む「保安計画策定の指針」（関係者のみに配布）を作成した。これに対し本船の現場からは、次のような不満の声がもれている。（海員団体の会報誌から関係部分を抜粋し項建て。括弧内は筆者が要約又は補足¹²）

- （海賊に関する指示書が回ってきているが）この対策はいくら読んでみても、最後には船に対して「自衛しろ」「気をつけろ」と言っているだけで、対策でも何でもなし。船主は保険に入っているから直接痛みはないし、犠牲者が出て社会問題になれば、対荷主、対政府への運賃その他の諸交渉に利用できるとしか考えていないのではないだろうか。
- （以前に乗っていた船は2回強盗に襲われているが）鍵をかけても放水しても入られるので、あとは「運」しかありません。危ない区域は分かっているので、夜通らないようにすれば被害はかなり減るのですが、経済的理由で時間調整など許されません。
- （差当っての要求として）1) 安全のための定員増 2) 危険海域の通航時間調整、遠回りの承認 3) 危険区域、危険港への就航拒否（中略）などが緊急で即時実施すべき対策だろうと思っています。

これらは本船側の一方的な言い分であり、またこの資料はいささか年月を経たものであるが、海賊問題に対する危機管理体制の構築が容易ではないことを物語っている。

⁷ <http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/pirate/index.html#kokusai>

⁸ <http://www.isanet.or.jp/pirate/text/pi2-2-2.html>（日本船主協会ホームページによる。）

⁹ 「PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships」IMO（International Maritime Organization）が示している海賊対策の指針。2002年5月29日に改訂3版が出されている。http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=941&format=pdf

¹⁰ 「船社」に対して船舶側を言う。

¹¹ <http://www.isanet.or.jp/pirate/text/pi2-4-1.html>

¹² 「保安計画策定の指針」に対する現場の「感想」と思われる「悲しくなる海賊対策」と題する投稿が「海上労働ネットワーク」に掲載されている。同誌は、海員の労働問題について調査、研究している任意団体の会報である。<http://www.gem.hi-ho.ne.jp/seamen/> ネットニュース第2号（2000年2月15日）

2. 海賊問題に対する具体策

IMO は、「海賊及び船舶に対する武装強盗の予防及び抑止のための船舶所有者、船舶運行者、船長及び乗組員に対する手引き」(MSC/Circ.623/Rev.3¹³)として、船舶及びその乗組員に対する脅威への対応策を提言している。これを受けて国際的及び各国の船主団体が海賊への対応ガイドを発出している¹⁴。もちろん我が国の船主協会も船社に多くの情報を提供しているし、各船社もこれらを受け、また独自に種々の対策を講じているものと推察される。前述の例で挙げた指示書もその一例であろう。問題は、これらの施策がいかに具体的であり、かつ必要な財政処置が講じられているかにある。また、船社としては、本船側がどれだけ適切にこれを実行しているかも常に検証しておくことが必要である。

以下は、MSC/Circ. 623/Rev.3 や国際船主連盟による一般指針 (Attacks on Ships General Guidance) に述べられているいくつかの事項について、それを具体化する際に考えられる留意事項の例を概説したものである。

(1) 常日頃の情報収集と乗組員の教育

海賊の脅威が高い海域やその襲撃態様について常日頃から情報を収集し、船長や乗組員の危機意識を涵養しておくことは極めて重要である。こうした情報は毎年出される IMB の年次報告にも述べられているし、いくつかの NPO が発行している分析レポートに詳述されている。各船社は、こうした情報を船長に配布し、必要な指示を出していると推察されるが、次の 2 点に留意が必要である。

第 1 に、危険な海域や港湾の脅威度が年によっていくらかの変化を見せていることである。こうした変化は IMB の年次報告やその他の分析レポートによって明らかにされているが、これらは前年又は当該年前半のデータを基に分析したものであり、これらの情報は入手した時点である程度過去のものになっているのはいたし方のないことである。しかし、現場では襲撃が多発している海域や港湾、その態様等について刻々の変化動向に関する情報が必要であり、こうした情報を提供する体制を構築しておくことが望まれる。船社側にこうした情報を常時監視、収集し、分析・評価して本船側に提供する体制を備えていることが望ましい。こうした分析結果を導き出すための基礎資料としては、IMB による船舶襲撃に関する速報(これについては当然本船側もモニターが必要である)、危険港湾・海域沿岸国等の海賊対策の現状、周辺地域の国内政治・経済・治安・テロ等の状況、海運の動向(危険海域の海上交通輻輳状況、各国船舶の同海域回避状況等)などが挙げられる。これらの基礎情報の取得には、国際海事機関との緊密なコンタクトや国際情勢のモニターが必要であり、そのための専門の体制構築や専門企業等との提携が望ましい。

第 2 に、こうして得られた情報や分析結果を乗組員へ周知、徹底することである。自らが航海中であるか、これから進出しようとする海域で昨日、今日発生した海賊事件なら誰もが真剣に注意を向けるであろう。しかし、こうした襲撃が自らに対して発生してもおかしくない

¹³ http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=941&format=pdf

¹⁴ The International Chamber of Shipping (ICS) and the International Shipping Federation (ISF)の Attacks on Ships General Guidance など。 www.marisec.org/piracy/general%20guidance.htm

との脅威認識を常に持ち続けるのは案外困難である。航海中は当直勤務に、停泊中は荷役作業にと、乗組員は常に多忙であり、全乗組員に教育して危機意識を持続させることは容易ではない。ましてや襲撃の全般的な発生状況や襲撃態様の事例について教育を受けてから年月が経過すると、危機意識は加速度的に衰退するだろう。海賊への警戒強化が同時に「労働強化」に結びつくとの潜在意識があればなおさらである。

船社側の担当者についても同様のことが危惧される。多くの場合、他の業務の合間に海賊関連情報をモニターしているのが実情だろうし、船社によっては経営陣としても海賊対策関連事業の優先度を比較的低い位置づけとする傾向にあるかもしれない。こうした状況は、必然的に海賊に対する危機意識を後退させ、せいぜい新たな事件が発生した時だけ注意を向ける結果になりかねない。新たな襲撃事件が自社船に対するものでないとの保証はないのである。最新の海賊の発生状況や、それへの対応方針、対応要領について計画的、継続的に教育を行うことが重要である。こうした船社あげての体制構築により、乗組員に対しても海賊対応訓練に対する動機付けを高め、その効果も向上することになる。

(2) 自主保安計画の策定

各種のガイドライン MSC/Circ.623/Rev.3 は、海賊の危険がある海域を航海したりそうした港湾に寄港する船舶に対して船内保安計画を整備しておく必要を強調している。前出の「海賊対策モデルアクションプラン」では、とるべき具体的アクションのひとつとして「IMO/MSC 回章 623 に従った『自主保安計画』の策定」が挙げられている。

同プランでは、自主保安計画の策定に当たってはハイジャック等の凶悪かつ組織的事件を念頭に置いた対策の強化が必要であるとしている。また、事件の多くが船舶の錨泊ないし停泊中に発生していることから、保安計画には荷役作業時における不審者のチェック等、港内停泊中及び出港前後（特に夜間）における保安対策の強化も盛り込むことが重要であると述べている。その際、①船内における警戒監視の強化 ②船舶の動静把握の強化 ③非殺傷性の護身装備の使用 についても踏まえておくことが必要であるとしている。船社、本船は一体となってこれらの事項を具体化した計画を策定することが重要である。

こうした計画を策定する際の指針として、MSC/Circ.623/Rev.3 は MSC/Circ.443¹⁵が参考になるとしている。MSC/Circ.443 は、乗員、乗客に対する不法行為対策についてのガイドラインを示したもので、港湾施設及び船舶のセキュリティ対策に分けて記述している。いずれについても別紙を設け、①警備体制の事前評価 ②現場の警備状況評価 ③定期的な監査 ④報告 について述べている。また、いくつかの付紙を設け、制限区域、境界柵、警備用の照明、警報装置、出入管理、訓練などの項目を挙げ、留意すべき事項を概説している。訓練の項では、訓練対象として港湾警備職員、船上警備職員及び司法職員に必要な知識、技能を列挙し、必要に応じ教育、訓練を行うことを提言している。

部署標準の策定 前述のように自主保安計画の策定には IMO などのガイドラインが参考になる。しかし重要なのは、これらはあくまで指針でありそれ自体が保安計画にはなり得ないことである。各船舶には、それぞれ総トン数、乗員数、用途（積載物）、主たる運航海域、そして近年の特徴としては船籍国、乗組員の国籍などに違いがあり、上記ガイドラインのコピーでは用を成さないのが実情である。そもそも当然ながらガイドラインには海賊対処のための具体的な手続き（マニュアル）は記載されておらず、それぞれの事態に対して留意すべ

¹⁵ http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D3827/msccirc443measurestoprevent.pdf

き指針が述べられているのである。仮にそうしたガイドラインをほぼコピーするだけで計画あるいは指示書として配付しているとすれば、前述のように「船に対して『自衛しろ』『気をつけろ』と言っているだけ」の結果に終わるだろう。船社は、「防火部署」、「出入港部署」と同様に海賊対策のためのいわば「部署標準¹⁶」を作成し、各船はこれを基にそれぞれの現実に即した部署規定を作成すべきである。当然「部署」であるからそれぞれの職務を機能的に細分し、実施すべき細部事項を明記し、そしてそれぞれの役割に個人名を明記しなければならない。部署標準の策定に当たっては、当該部署の目的、船内の指揮系統及び通信要領、編成、使用器材、作業細目、発動（終結）の要領などが明確になっていなくてはならない。こうした「部署」があって初めて海賊事案に対応が可能になるのであり、また、これに基づき有効な対処訓練を行うことも出来る。

部署の種類 海賊に対処するための部署にはいくつかの区分が必要と考えられる。国際船主連盟の「船舶襲撃への対処に関する一般指針¹⁷」は、対処の過程を次の3つに区分している。①危険海域への侵入に先立っての措置 ②危険海域内を運行中の措置 ③襲撃が差し迫った段階での措置 がそれである。それぞれ人員の配置や実施事項等が異なるので部署はこれらの段階ごとに定めておくことが望ましい。例えば、①については「海賊対処準備部署」、②、③についてはそれぞれ「海賊警戒部署」、「海賊対処部署」などとする事が出来る。

海賊対処準備部署 前出の国際船主連盟による一般指針では危険海域への侵入に先立って、次の4点の準備が必要としている。①海賊の早期発見、対応、報告に関する適切な計画 ②乗組員への前項計画の説明、訓練 ③海賊が船内を襲撃した場合に避難する区画の設定、確認 ④船橋とデッキ当直員との間の通信のテスト及び海賊対処要領の訓練 である。これらの多くの事項は部署に関わらず常日頃から準備、確立しておくべき事項といえる。しかし、船舶保安警報システム（SSAS : Ship Security Alert System¹⁸）の整備状況、避難区画の状況の確認、通信機材のテストなどは海賊対処準備部署で実施すべき事項に含まれるだろう。この部署は、海賊対処部署を発動した場合に不具合事項がないか、円滑に移行できるかをあらかじめ確認し、不具合が見つければ余裕のある時期に是正を図るためのものである。

海賊対処準備部署で実施すべき事項の例としては、次のようなものが挙げられる。

- 避難区画及びこれに通じる通路、防火扉等の閉鎖及び施錠の可否確認
- 放水用ホース、ノズルその他器材（ロープ切断用の斧等）の確認

¹⁶ 本稿でいう「部署」とは、当該船舶の乗組員全員又は一定のチームにより特定の作業を行うための編成、各人の実施事項、指揮系統を定めたもの又はこれに基づいた当該作業をいう。あらかじめ部署を定めておくことにより、必要に応じ当該作業を即座に実行に移すことが出来る。「部署標準」は、特定の作業に関する部署の雛形であり、各船舶はそれぞれの実情に応じ自船に適合した部署を作成する。

¹⁷ The International Chamber of Shipping (ICS) and the International Shipping Federation (ISF)の Attacks on Ships General Guidance など。 www.marisec.org/piracy/general%20guidance.htm

¹⁸ 海賊・テロ対策の強化や海難事故の防止等を目的に、SOLAS 条約により一部の船舶等に装備が義務付けられているシステム。船舶の安全に支障をきたした場合に、警報ボタンを押すことで、海賊等に気付かれずに警報を沿岸政府当局等に発信できる。 http://e-public.nttdata.co.jp/f/repo/398_a0608/a0608.aspx
基本的には、船舶から陸上にある当局等への一方通行の通報システムで、船舶間における直接通信は含まれておらず、一部には従来シーマンの基本理念であった現場における船舶同士の情報交換や相互支援体制が弱まることを危惧する声もある。 <http://www.jomon.ne.jp/~ja7bal/shipradio.htm>

- 外舷照明、照射機材の準備、作動確認
- 船舶保安警報システムの整備状況確認
- 侵入警報装置等（テンションワイヤー、光ケーブルセンサー、有刺鉄線等）の確認、作動確認
- 船内通信装置の作動確認
- 船外通信装置の状況確認、速報用フォーマットの準備
- 資材倉庫その他重要区画の施錠確認
- 重要書類、貴重品の金庫格納
- 個人防護装備品（防刃又は防弾チョッキ等）の準備

これらの準備品は、運航に支障のない限り海賊対処部署が発動された場合に直ちに使用できるよう、所要の場所に準備しておくのが望ましい。また、危険海域内の運航が一定期間に及ぶ場合には数日おきに準備の維持状況を確認することも必要である。

海賊対処準備部署を発動した際、これにあわせて海賊対処部署の配置確認、計画の説明、訓練が望ましいことは前掲④に述べられているとおりである。

海賊警戒部署 極力危険海域への侵入を避け、あるいは夜間に危険な港湾での在泊期間を減らすため、国際船主連盟の一般指針は、極力危険海域を迂回し、また、速力を下げるなどして入港時刻を調整するよう提言している。しかし、現実には航程ロスの回避、燃料の節減、貨物送達期限等の制約から上記の選択が困難な事例は少なくないと考えられる。したがって、危険海域に入ったならば警戒を強化し、早期に海賊の動向、兆候を把握することが重要である。そのために海賊警戒部署を発動し、海賊の兆候を得たならば状況に応じ海賊対処部署に移行する。

海賊警戒部署で行うべきことは種々考えられるが、襲撃者が船長室や船橋に現れて始めて襲撃に気がつく例が少なくないとして、MSC/Circ.623/Rev.3 は船内巡視励行の重要性を最初にあげている。通常は、船内巡視は火災やその他異状の早期発見のため、現に当直についている者の誰か（例えば機関部当直員）が行うのが一般と思われる。この部署では、船内巡視の要領をより明確に規定しておくべきである。巡視の順路や施錠の状況を確認すべき場所、巡視を行う者、巡視中の船橋との通信要領・機材、巡視の時機、異状発見時の処置要領などである。船内巡視以外にこの部署において一般的に実施すべき事項を MSC/Circ.623/Rev.3 等を参考にしてあげると次のとおりである。これらのことは規定、マニュアル、教本等として定めておき、部署発動時には確実に実施することが重要である。

- 無線当直の強化
- 船位の確認強化、通報要領の確認
- 襲撃に発展するような疑わしい目標発見時の処置、報告要領の確認
- 船舶に脅威が差し迫っている場合の処置、報告要領の確認
- 灯火、照明、照射装置の使用
- 一般的な安全を阻害しない範囲で、不要通路、扉等の閉鎖、施錠
- 見張りの強化、後部見張りの配置、CCTV、後部用レーダーの運用
- 侵入警報装置等（テンションワイヤー、光ケーブルセンサー、有刺鉄線等）の設置
- 消火海水ポンプ等の起動、放水用ホースの展張、充水、ノズルその他器材の配置
- その他、海賊対処準備部署で実施すべき事項の不備の補正
- 岸壁係留中、錨泊中にある場合は夜間又は不要時の舷梯収納

この部署は、状況により 1~2 日にわたって継続される場合も想定されるだろう。基本的には通常の当直要員を基準として実施されるだろうが、器材の準備等については非番直の要員が担当することになる。それぞれ具体的な業務を各人に割り振っておくべきであり、したがって 3 直それぞれの配置表が必要である。無線当直や見張り、船内巡視の強化のためには現在立直中の要員だけでは人手が足りないため、非番直から交代で要員を割り振る必要も出てくるだろう。このため当直割が変則的になるのもやむをえないといえる。要は、明確な業務細目表を作成し、要員を割り振り、確実に実施することが重要である。

海賊対処部署 疑わしい船舶が自船を襲撃しようとしていることが明らかになった場合や、襲撃者が既に自船に乗り込んでいるのを発見した場合には直ちに海賊対処部署を発動する。乗組員全員は定められた通路、扉等を閉鎖、施錠するとともに直ちに安全な区画へ退避すべきである。部署で定められた要員は、それぞれの配置につく。MSC/Circ.623/Rev.3 は、襲撃者が乗り込んできた場合の乗組員の行動（つまり、ここでいう海賊対処部署）の目的を次の 3 点に集約している。

- 乗客、乗員の安全確保を最優先すること
- 船の運航を乗組員側で確保すること
- 襲撃者を極力早期に（自らの意思で）船から退出させること

乗組員の安全確保と船の運行確保は、現実には相反することのようにも思える。船舶の輻輳する海域や陸岸に近い所で全員が安全な区画に退避して船橋を空にすることは出来ないし、(ハイジャックにより) 船の運航の自由を奪われてしまつては、長期間にわたって乗組員全員を危険な状況に陥らせることになる。つまり、MSC/Circ.623/



【写真 1 海賊容疑船舶】（米海軍ホームページから¹⁵⁾

Rev.3 がいう 3 点とは乗組員の安全に最大限の配慮を払いつつ、襲撃の排除に努めることと考えられる。具体的な注意点は MSC/Circ.623/Rev.3 に詳しく述べられているが、要は早期に襲撃者に目的を達成したと認識させ、又は自らの安全のためには早期の退船が必要と襲撃者に認識させることである。MSC/Circ.623 /Rev.3 はまた、もっとも危険なことは襲撃者を自ら逮捕しようとするものであるとしている。海賊対処部署では、こうした点を踏まえて具体的な実施事項と配員を定めておくべきである。また、襲撃者が乗船を試みている段階と既に船内に入り込んだ段階とに区別して、実施事項を整理しておく必要がある。

(3) 海賊対策における留意事項

MSC/Circ.623/Rev.3 や国際船主連盟の一般指針には海賊対策に関する一般的な留意事項が種々述べられている。ここではそれらのいくつかについて若干敷衍して述べてみたい。

部外者の立入り管制 海賊の危険が高い港湾に停泊（岸壁に係留、錨泊）中には格段の注意が必要である。保税岸壁への立ち入りは当該国の官憲により管制されているが、それが完

¹⁹⁾ http://www.navy.mil/view_single.asp?id=32853

壁なものではないことは誰もが認識しており、海賊が多発している海域の沿岸国ではそうした事例が少なくない。各船は舷門に当直を立て、あるいは現地の警備要員を雇用して立入り者の確認を行っているのが一般である。しかし、荷役作業や補給品の搬入その他事務手続きのために船内に立入る現地の人間は多数にのぼり、ややもすると管理がおろそかになりかねない。MSC/Circ.623/Rev.3 は、こうした関係者に身分を偽って船内に立ち入る人間に注意するよう警告している。現地で雇った警備要員についても十分身元を確認する必要があるのだ。

電話傍受に対する注意 停泊中はいろいろな事務手続きのために頻繁に電話が使用される。なかには搭載貨物に関することや出港予定日時、次の寄港地などに関することも含まれることがある。MSC/Circ.623/Rev.3 はこれらに対する盗聴対策にも留意を促している。電話で不用意なことを言わないのは当然ながら、部外者のいる場所での会話にも注意が必要である。海賊シンジケートはこうした場所での情報収集に努めており、有力な情報を得た場合港外で待ち伏せしている場合がある。電話のほかに FAX やトランシーバーも盗聴に対して極めて脆弱な通信機材であることに注意が必要である。暗号化その他の保全処置を講じることが重要である。

外舷の警戒 夜間はもちろん、昼間にあっても必要のない舷梯は収納すべきことは前述のとおりである。さらに、特に錨泊中にあっては外舷²⁰に対する注意を怠ってはならない。適切に照明を用い、船内外の巡視を行って不審なボート等の接近に注意が必要である。水面から船内への侵入は乾舷²¹の低いところ、舷側²²が平らなところが狙われやすいが、錨鎖を伝って侵入された事例もある。必要かつ可能な場所にはセンサーや障害物（有刺鉄線等）を設置するのも一法である。

船内サーチ MSC/Circ.623/Rev.3 は出港前の船内サーチの徹底についても注意を促している。密航者対策だけでなく、出港後武装強盗にはや変わりし、ボートから仲間を呼び込む海賊への留意が必要である。なお、外舷に近づく不審なボートの識別を容易にするため、国際船主連盟の一般指針は危険な港湾では物売りのボートからの物品購買を禁止すべきであるとしている。

照明機材の使用 海賊の侵入を早期に発見し、また、侵入を阻止するために照明機材を使用する場合がある。航行中にこうした照明を使用することは関係法令²³との兼ね合いもあり、MSC/Circ.623/Rev.3 はその利害得失を述べている。しかし、結局のところ一定の条件²⁴の下では信号探照灯その他の照明を適切に使うことは、海賊の襲撃を早期に発見したり船内への侵入を阻止するのに有効な場合があるとしている。つまり、不審な船舶を照射して確認したり、船に乗り込もうとする襲撃者の目を幻惑させて乗組員の退避の余裕を確保できる場合がある。少なくとも自分の舷側を明るくして不審なボート等の接舷を早期に発見できるようにしておく



【写真 2 商船用高照度サーチライト】
(写真提供：日本郵船株式会社)

²⁰ 船の外側。一般に水面から船体上部甲板までの間

²¹ 水面から甲板までの船の側面のこと

²² 船体の外側の側面

²³ 海上衝突予防法等

²⁴ 法令に定められた航海灯などの視認を妨げない、一般の船舶の航行に支障を及ぼさない など。

必要がある。船社の中には専門メーカーと共同で小型、高性能の商船用サーチライトを開発し、保有船舶に設置しているところもある²⁵。MSC/Circ.623/Rev.3は、こうしたサーチライトなどによって海賊に対し本船が厳重に警戒していることを認識させることで、不法行為を抑止する効果も期待できるとしている。

船の運行確保 MSC/Circ.623/Rev.3は船橋、機関室、舵機室²⁶の扉及びこれに通じる通路を安全に管理しておくことが重要だとしている。これらの区画が海賊グループに占拠されれば直ちに船の運航機能を奪われるからである。航海保安上問題のある海域（脚注：海峡や船舶の輻輳する海域、あるいは浅瀬に近い海域など）はもちろんのこと、そうした条件の海域でなくても海賊に船を乗っ取られる危険が高いからである。そうした区画には必要に応じ十分な保全措置を講じるとともに、進入を早期に察知できるような警報装置を装備しておくことが望ましい。

(4) 望ましい設備

海賊対策では、事前の準備がその重要部分の大部を占める。部署やマニュアル、教本の整備、教育・訓練がそれである。しかし、一般的に乗組員の数が大幅に減少している現在、数日間にわたる当直の強化は容易なことではないし、一方、乗員数の増加は望むべくもない状況にある。こうしたとき、船社としては出来る限りの海賊対策設備を導入して、乗組員と積み荷、そして船そのものの安全を図るべきである。以下はそれら設備の一例である。

扉の強化 前述のように船橋、機関室、舵機室、それに船長室や海賊の襲撃に際しての退避区画の壁や扉の強化を図るべきである。防水壁になっている部分はそれで差し支えないが、内装によって部屋を仕切っている部分は斧やバールで容易に破壊、侵入が可能である。こうした部分は完全な防水壁ではなくても波型鋼板等による仕切りが望ましい。また、扉も同様に強固なものにしたい。船橋の扉などは、ハイジャック防止用に改造されている航空機の操縦室扉などが参考になろう。各扉の施錠維持を確実に図ることがMSC/Circ.623/Rev.3によっても求められているが、通常時出入りを行うものについては何らかの認証システムによる電子ロックにしておくのがよい。

監視設備 MSC/Circ.623/Rev.3は、極力早期に海賊又は疑わしい船舶を発見するのが最も効果的な海賊防御策であるとしている。船橋や後部の死角エリアに見張りを強化する必要があるが、乗組員の数から必ずしも容易ではない。こうした状況を補うのがCCTVや漁船等に用いられる小型レーダーである。必要な部分にこれらの機材を設置し、船橋でモニターすることも可能である。なお、赤外線暗視装置なども監視に望ましい装備品である。

放水設備 MSC/Circ.623/Rev.3は、ボートから船舶に乗り込もうとする襲撃者を抑止し、襲撃を断念させたり、少なくとも乗組員が退避するための時間を確保するため高圧放水することは有効であるとしている。このため、それぞれの部署に応じてそうした設備の作動状況を確認し、必要な場所に配置しておく必要があることは前述のとおりである。しかし、襲撃者が銃器を持っている場合には舷側に近づき放水を行うのは極めて危険である。こうした状

²⁵ 500m先の無灯火船の視認が可能とされる。日本郵船ニュースリリース（2005年3月29日）

日本郵船ホームページ <http://www.nykline.co.jp/news/2005/0329/index.htm>

²⁶ 舵を動かすための動力装置、船橋からの転舵信号受信装置等を設備した船後部の区画

況に備え、消防艇に装備されているようなノズルを適切な場所に装備しておけば有効と考えられる。襲撃者の直近で乗組員を危険にさらすことがなく、また、ノズルがマウントに取り付けられていることでより高圧の放水を行うことが出来る。

警報設備 前述のように襲撃者が船内に現れて始めて海賊の襲撃に気がつく例が少なくないという。こうした背景には、船舶運航の省力化に伴う乗組員数の削減により、不審船舶に対する見張り、船内巡視の要員が必ずしも十分確保できないことにある。こうした状況に対応するためには可能な限り侵入検知システムを導入することが望ましい。外舷から侵入する襲撃者に対しては、赤外線センサーや光ケーブル、テンションワイヤー²⁷などの検知システムを侵入しやすい部分に設置する方法も考えられる。適切に設置しておけばボートからフック付きロープを投げられたときなどに有効である。

襲撃を受けた場合の陸上への速報システムについては、前述の船舶保安警報システムや船舶位置表示システム (ShipLoc²⁸) がある。一方で、乗組員全員に警報を発し、直ちに所定の部署に就いたり安全な区画に退避するための警報装置も重要である。汽笛やその他の警報システムが使われるであろうが、乗組員が退避する場合最善の経路を選択できるよう、襲撃者の所在位置を知らせる方法も考慮しておく必要がある。また、MSC/Circ.623/Rev.3 は、船内全般に警報を発することにより侵入者をひるませる効果も期待できるとしている。

逆に、不審船舶に対する警告システムとして、一部では大音響システム (LRAD: Long Range Acoustic Device²⁹) も使用されている。指向性の高い不快な大音量を発し、数百メートル先までの相手に威力があるとされる。放水の効果は数十メートルにとどまるが、こうした機材の装備が可能であれば乗組員の安全にも有効といえる。

個人装備品 MSC/Circ.623/Rev.3 は、乗組員が武器 (火器) を保有することは極めて危険であるとしている。取り扱いには普段の十分な訓練が必要であるだけでなく、襲撃者の武装を一層強化させ、その使用を躊躇させない結果となる。逆に、そうした攻撃から乗組員の身を守るために防弾、防刃チョッキの準備は重要である。その性能には各種あり、近距



【写真3 海賊から押収した武器の例】
(米海軍ホームページから²⁸)

²⁷ こうしたシステムは一般に地上設備を対象に設計されているため、自然環境が厳しい海上で使用する場合仕様を変更する必要がある場合も考えられる。

<http://www.mitsubishielectric.co.jp/corporate/giho/0708/0708111.pdf>

なお、日本財団を中心に海事関係者、メーカーが協力して、光センサーを使用した海賊警報装置が既に開発されている。<http://www.jsanet.or.jp/pirate/index.html>

²⁸ 船舶に設置した小型受信機と通信衛星等とのコンビネーションにより、船舶の正確な位置データをほぼリアルタイムで常時追跡収集できる。通常時は、船社や船主に船舶の正確な位置を知らせるために活用されているが、海賊事件発生時等には、警報ボタンを押すことにより非常時モードに切り替わり、警報と位置情報がIMB国際海事局や管轄当局にも直ちに通報される。http://e-public.nttdata.co.jp/f/repo/398_a0608/a0608.aspx

²⁹ 2005年11月、ソマリア沖で2隻の小型船に襲撃された米客船がLRADを使用。ロケットランチャーや機関銃で撃たれた客船は損傷し、船員も負傷したが、海賊は追跡をやめたという。

http://www.cornes-dodwell.co.jp/product/p_c/lradmrad.html

³⁰ <http://www.navy.mil/management/photodb/photos/060318-N-8623S-001.jpg>

離から直射された場合の効果には疑問があるものの、兆弾等には十分な効果が期待できる。船橋の外で見張りに立つ者、船内巡視を行う者、その他海賊対処部署が発動された場合には全員が着用すべきである。

通信設備 既に述べたように、船外に対する緊急の連絡システムとしては船舶保安警報システム (SSAS) や船舶位置表示システム (ShipLoc) などがある。こうしたシステムには船内の主電源が断となった場合にも一定時間は運用が出来るようにバッテリー電源装置が装備されている。しかし、これらの警報を発する暇もないうちに襲撃者に破壊された場合には対応が不可能となる。このため一気にシステムを破壊されないよう、できればこうしたシステムは複数セットを装備し分散配置しておくのが望ましい。代替策としては携帯可能な通信システム (例えば衛星携帯電話) を船橋、船長室等に準備しておき、任意の場所から緊急事態の発生を船社に速報できるようにしておくといよい。

(5) 船社における体制

以上は主として本船側における海賊対策について述べた。いうまでもなく、海賊への対応は国際海事関係機関、本国の外務・海事・司法機関、船社、そして本船が一体となって取り組んで初めて効果が上がるものである。本船に対する支援は国際海事局 (IMB : International Maritime Bureau) を中心とした情報の流れとなるが、広く各種の情報をモニターし本船を情報支援する体制も重要である。特に、本船が危険海域に向かう場合はタイムリーな情報がより重要となる。船社では、その保有船舶、傭船に対して各種の支援を行っているであろうが海賊対策に関わる情報支援体制を構築しておくことが望ましい。本船が危険海域にある場合は 24 時間体制で支援を行うことにより、海賊の被害や万一船員の拉致、船舶のハイジャック等が発生した場合に即座に対策本部体制に移行することが出来る。

以上、海賊対策に関していくつかの留意点を述べたが、いずれの項も例示したのみで網羅したものでないことに留意し、体制の構築、見直しを行う際の参考としていただきたい。

おわりに

海賊問題に対する根本的な対策は、世界の海から海賊をなくすことが第一である。しかし、海賊の背景には世界における地域格差、民族、宗教、政治問題が絡んでおり、近い将来これを根絶することは容易ではない。海運の安全を確保するための当面の対策は、国際海事機関、船社、本船をあげて自衛を強化する以外にない。これらには、人的資源、経費等の諸問題に加え外国船員、外国籍船舶、傭船、その他国際関係上の問題も立ちはだかつており、課題は多い。しかし、世界、特に我が国の経済にとって海運の確保は死活的に重要な問題であることは論を待たない。船主にとって船員の安全確保は最重要な問題であり、貨物の確実な輸送は社会的な責任でもある。「保険に入っているから直接の痛みはない」などということとはあり得ない。乗組員にしても船を護り、積荷を護るのが努めである以上に、自らの安全を確保するためには相応の努力が必要と認識しなくてはならない。船社は運航の安全のために最大限の投資を行い、乗組員は必要なマンパワーを投入しなくてはならない所以である。

本稿は、海賊の発生状況を題材にリスクマネジメントの観点から海賊対策のあり方についてその一端を述べたものである。海事関係以外の方々、特に施設等の保安に責任ある方々も含めリスクマネジメント体制構築・見直しの際等に些少とも参考となれば幸甚である。

< 参考資料 >

- 「PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS」 (MSC/Circ.623/Rev.3)
http://www.imo.org/includes/blast_bindoc.asp?doc_id=941&format=pdf
- 「MEASURES TO PREVENT UNLAWFUL ACTS AGAINST PASSENGERS AND CREWS ON BOARD SHIPS」 (International Maritime Organization MSC/Circ.443 26 September 1986)
http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D3827/msccirc443measuresprevent.pdf
- 「Attacks on Ships General Guidance」 (The International Chamber of Shipping and the International Shipping Federation)
www.marisec.org/piracy/general%20guidance.htm
- 「Combatting Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia: The Way Forward」 (Robert C. Beckman Faculty of Law National University of Singapore)
<http://www.southchinasea.org/docs/Beckman.%20Combatting%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery.pdf>