

海賊の変遷

山田吉彦
(東海大学海洋学部准教授)

目次

海賊問題の発生
海賊の定義
海賊被害の現状
ソマリア海賊の出現
ソマリア海賊に対する国連および各国の対応
ソマリア海賊の日本への影響
現代の海賊対策
まとめ

海賊問題の発生

古くローマ帝国の時代から、海賊は人類共通の敵と言われてきた。近年もマラッカ・シンガポール海峡などにおける海賊の出現が注目されている。いにしえの海賊は、映画パイレーツ・オブ・カリビアンのように、時としてロマンを伴い脚色を施され伝えられているが、現代の海賊は、世界の経済の動脈である海運を脅威にさらす単なる海上犯罪集団ではない。日本においても1999年のアロンドラ・レインボー号ハイジャック事件、2005年の韋駄天号船員誘拐事件などが起き、その都度社会問題となっている。また、2005年に活発化したソマリア沖海賊の動向は、世界の船会社から注目され、各国政府のみならず、国連安全保障理事会においても、その対策が決議された。

歴史的に見ると海賊と社会経済のグローバル化とは、表裏一体の関係にある。海賊は、人類の活動範囲が広がるとともに生まれ、有史以来三番目に古い犯罪といわれている。

古くはギリシア神話に酒神として知られているディオニソスが、エーゲ海の小島・イカーリア島において海賊に誘拐された話が出ている。海賊船に連れ込まれたディオニソスは、突然、獅子に変身し海賊に立ち向かった。驚いた海賊は海に飛び込んだが、ディオニソスによってイルカに変えられてしまった。紀元前8世紀頃には、フェニキア人、ギリシア人が地中海において制海権を競い合い、その争いがエスカレートし互いに海賊行為を繰り返すようになったと記録されている。

古代ローマ帝国も海賊対策のため、沿岸住民や近海を通航する船舶から資金を集め海賊討伐を行っている。ローマの人々は、海に船を浮かべ隣国との交易により、豊かな生活の

糧を得ていたため、交易の舞台である海上の安全は、全市民共通の願いであった。

紀元前78年、若き日のカエサルも海賊に襲われている。カエサルは、留学の途上、海賊に襲われ、身代金を要求された。カエサルは、従者を金策に走らせ身代金を調達し解放されると、すぐに海賊討伐を行い、自分を襲った海賊を捕らえ死刑にしている。

大航海時代には、英国を始めとした国々が、海賊に敵対する国の船を襲い海賊行為を働くことを容認した「私掠状」を発行した。私掠状を受けた船は私掠船という。英国の海賊、キャプテン・ドレークは、私掠船の船長であり、スペイン船を襲い多くの財貨を英国にもたらし女王陛下の海賊と呼ばれた。また、世界一周航海を成功させた最初の英国人であり、スペインの無敵艦隊を破った提督としても知られている。ナイトの称号を持つが、その実は私掠船海賊であった。当時は、国家が海賊の力を海軍力と海外貿易に利用し、海洋管理を海賊の手に委ねていたと言える。

日本の海賊では、戦国時代に活躍した村上水軍、松浦党などが知られている。彼らは、水軍と呼ばれ、単なる海賊ではなく、海の武装勢力であり、海の領主であり、貿易商であった。彼らは、当時の社会では暗黙のうちに正当化された海の支配権を持ち、海上の治安維持のかわりに、海上の通行料に相当する税をとるなど、瀬戸内海や東シナ海を「水軍（海軍）」の力をもって統治していたのである。ただし、反面としては、略奪を行い自由航行を阻害する海上の暴力集団としての一面があることも否めない。

現代において世界の海に出没する海賊は、国家や国際機関の行う不完全な海洋安全保障体制の狭間を利用している。海上に存在する国境という見えない壁を巧妙に使い、犯罪を行う。また、外航船舶の多くは、便宜置籍船や船員の多国籍混乗により、警備、取締りの管轄権があいまいであり、海賊などの海上犯罪を未然に防ぐことが難しく、また、事件の捜査を困難にしている。

2000年、アロンドラ・レインボー号事件を契機として、アジアの国々の海上警備機関は、海賊対策の国際協力体制の構築を始めた。2001年に米国で発生した同時多発テロを経て、2004年には、海上テロ対策も視野に入れたアジア海上警備機関長官級会議が開かれた。今後は、国際的な海洋管理体制を確立し、海賊の発生しない社会体制を構築することが望まれる。

海賊の定義

国連海洋法条約における海賊行為とは、公海上で各国政府船ではない私有の船舶が犯した暴力行為、略奪行為である。政府所有の船、軍艦などが行った海上犯罪は海賊には含まないとしている。また、各国の領海内で行われたものは、「海上武装強盗」と呼び、海賊とは区別される。公海と領海内を分けるのは、領海内での犯罪は、陸上での犯罪と同様に沿岸国が、その国の法律に従い国家主権において対処すべき行為であり、国際法の関知するものではないという考えからである。

しかし、海賊と海上武装強盗など呼び方が変わるのは、あくまで国家主権などの権限にかかわる場合にのみ意味を持つ。航行する船舶などの襲われる側からすると公海や領海の線引きはない。また、大航海時代の私掠船のように政府の許可証を持っているか、持っていないかなども違いがなく、同じ海賊行為である。海上で暴力行為、略奪行為を行う者は、

すべて海賊なのである。実際に、マラッカ海峡では、海賊行為が頻繁に行われているが、マラッカ海峡は幅が狭いために、インドネシア、マレーシア、シンガポールのいずれかの国の領海に入っている。したがって、本稿では国連海洋法条約上の海賊、海上武装強盗ともに「海賊」と呼ぶこととする。

海賊被害の現状

現代海賊が問題視されるようになったのは、1980年代後半である。当時、フィリピン南部沿岸から南シナ海を経てマラッカ・シンガポール海峡にかかる海域に海賊被害が多発していた。当時の海賊は、航行中の船舶に乗り込み、船員を脅し、船用金を奪う類の海賊が主流であった。また、インドシナ難民や小型漁船を襲い、携行品を奪い、乗船者を海に投げ込む手荒な海賊も横行していた。

事態を憂慮した船社などの海事関係者は、国連の海事専門機関である国際海事機関（IMO）に対し、各国政府および業界団体を通じて海賊対策を依頼した。また、同時に国際商業会議所国際海事局（IMB）に対しても同様の依頼を行った。それまでIMBは、国際的な海事詐欺や契約上のトラブルに対応することを主な業務にしていた。IMBは純粋な民間組織であり、海運業界、損害保険業界、荷主企業などからの会費と寄付により運営され、本部はロンドンに置かれている。

要請を受けたIMBは、民間の柔軟性を活かしIMOよりも素早い対応を行った。まず、1991年に全世界の船会社を対象に海賊被害の状況を調査し、翌92年にマレーシアのクアラルンプールにおいて海賊対策のための国際会議を開催した。この会議では、海賊に対する情報収集と一元化した対応を行うための専門機関の設置が求められた。IMBでは、早々に会議の意見を反映し、海賊被害の多いマラッカ海峡に近いクアラルンプールに海賊情報センター（The IMB Piracy Reporting Center）を設置した。海賊情報センターでは、ロンドンのIMB本部と連動し、24時間体制で、世界中の海賊に関する情報を収集し、航行中の船舶にリアルタイムに情報を配信し、同時に各国の海上警備機関に対しても情報を提供している。また、IMBでは、毎日、海賊発生情報を発信しているのみならず、四半期ごとに海賊の発生状況、被害状況などを分析した報告書を発行している。

一方、IMOは、93年にインドネシア、マレーシア、シンガポールに多国籍の専門家による調査団を派遣し、海賊被害の状況、各国の海上警備体制の状態、海賊対策などの調査をおこなった。その調査報告をもとに、IMOでは海上安全委員会（MSC）において、海賊対策を議論し、各国政府のとるべき海賊対策のガイドラインを作成し、加盟国に対し海賊対策の実施を求めた。

世界の海を航行する船舶の多くは、税制などが優遇される国に船籍を置く便宜置籍制度を採用しているとともに、多国籍船員の混乗により船員の国籍も多くの国にまたがっているため国家に対する帰属意識は薄い。また、海賊の行動範囲は、公海や複数の国の領海にまたがり活動しているため、国家主権の壁に阻まれ、領域の枠を超えた対応ができず、IMOによる国家単位での海賊対策の進展は難しい。

世界各地における海賊の発生状況は、前述の通りIMBが統計として取りまとめ発表して

いる。2007年1月に発表されたIMBの年次報告書によると、2006年は全世界で239件の海賊被害が発生している。2004年以来、海賊被害は減少傾向にあり、前年比約-13.5%と改善されていた。東南アジアでは88件が発生しているが、これも前年比-28%と大幅な減少である。この要因としては、2000年に東京で海賊対策国際会議が開催され、海賊対策の国際協力体制の構築が開始されてから7年が経過し、各国の海上警備機関による警備、取締りが強化され、その効果が具現化していることがあげられる。

海賊被害の多い海域としては、インドネシア沿岸で50件が発生し、次いでバングラデシュの47件。その他に多い海域は、マラッカ・シンガポール海峡とソマリア、ナイジェリア、アデン湾のアフリカ沿岸である。また、近年、南米海域のペルー沿岸部なども増加傾向にある。インドネシア沿岸、バングラデシュなどで発生する海賊は、港内で夜間船舶に侵入し物品を奪う窃盗型の海賊で、外洋で船舶を襲う海賊行為とは、その対策においても当然、分離されるべきものである。

IMBの統計で海賊が最も多く発生したのは2000年であり、世界中で469件の被害が報告されている。当時は、東南アジア海域において海賊行為をおこなう国際シンジケートが存在し、組織化された海賊が、船ごと積荷を奪う事件が多発した。特にマラッカ・シンガポール海峡から南シナ海にかけての海域での事件の発生が多く、海賊シンジケートの司令部は香港、クアラルンプールなどの都市に置かれていたと考えられている。また、実行の指揮はインドネシアのバタム島周辺でおこなわれていたことがアロンドラ・レインボー号事件の捜査から判明している。このシンジケート型の海賊は1990年代に活動を始め、主に白物と呼ばれる軽油やガソリンなどの石油類を積む小型タンカーが標的となっていた。これらの石油類は、比較的価値が高いうえ、証拠が残り難く、売却も容易であることが、狙われる理由となっていた。

2000年以降、一旦減少傾向にあった海賊だが、2003年には再び増加し445件が発生した。海賊の増加に危機感を持ったアジア各国の海上警備機関は、国内の警備の強化を図ると共に、日本を中心に情報の共有を試みるなど国際的な協力関係を押し進めたため、海賊の発生件数は、2004年325件、2005年276件、2006年239件と減少した。2005年に激減したのは、スマトラ沖地震の津波災害で、インドネシアの沿岸部など海賊の拠点が被害を受け、海賊行為を行うことができなくなったことも要因のひとつにあげられる。

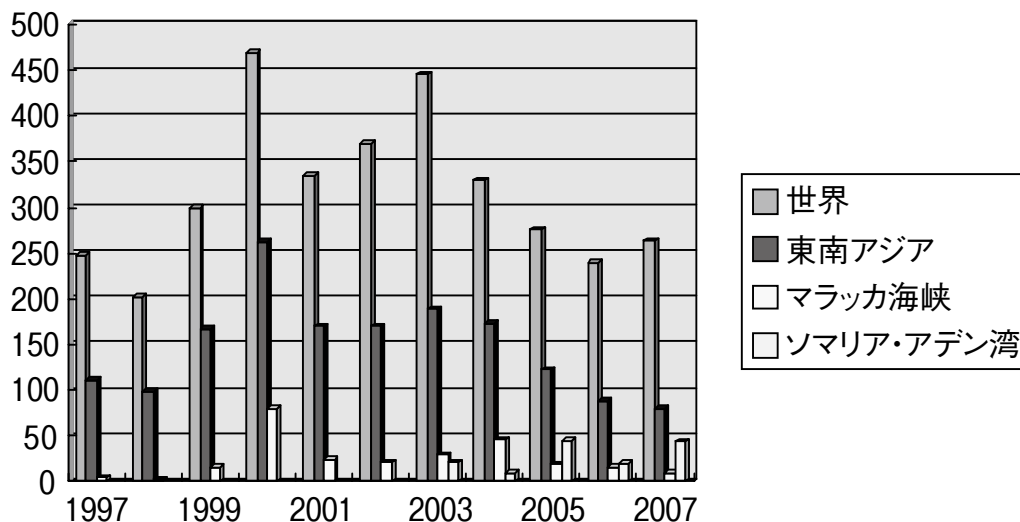
しかし、2007年には再び前年比増加し263件の事件が発生した。増加の理由は、マラッカ海峡の海賊は沈静化したものの、世界的に武器が流通し、ソマリア沖およびナイジェリアなどアフリカ海域など広範囲において海賊が発生したことが考えられる。

海賊発生状況

年	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
世界	202	300	469	335	370	445	329	276	239	263
東南アジア	99	167	262	170	170	189	173	122	88	80
マラッカ・シンガ ポール海峡	2	16	80	24	21	30	46	19	16	10
ソマリア・アデン湾	9	14	22	19	17	21	10	45	20	44

(IMBレポート)

海賊発生状況グラフ



ソマリア海賊の出現

2005年からソマリア沖に海賊が多発している。特に、2007年には26件が発生。前年、同期の8件から急増している。2008年には、8月までで、すでに53件の事件が報告されている。ソマリア海賊は、武装し船舶を襲い船員を誘拐し、身代金を要求する。その額は、1件あたり、およそ100万米ドルである。また、ソマリアは、未だ戦乱の中にあり、暫定政権は、治安を維持する能力を持たない。ソマリア沖では、米海軍を中心とした多国籍連合艦隊が海上の治安維持を行なっている。

ソマリア海賊の特徴は、

- ・重武装（ロケットランチャー、AK47など）
- ・船ごと船員を誘拐し、身代金を要求する（身代金要求は、100万米ドル以上であり、マラッカ・シンガポール海峡の海賊の10倍）、
- ・行動範囲が広い（紅海からアデン湾・インド洋一帯、沿岸から350海里離れた海域にも出現）
- ・4～5の海賊組織が存在し、協力連携した行動をとる

などがあげられる。

ソマリアは、1991年以降、無政府状態が続いている。ソマリア沖には、沿岸を護る警備機関がなく、現在、ソマリア沖を警戒しているのは、国際テロへの警戒のためインド洋で活動している米海軍を中心とした多国籍連合艦隊である。ソマリア海賊はアルカイダなどのイスラム・テロ組織の資金源と言われているため、多国籍連合艦隊の警戒の対象となっている。しかし、米海軍は、イージス艦で警戒にあたっているが、大海原の中で、海賊を見つけ出すことは容易ではない。

2007年10月28日、ソマリア沖において、日本の船会社が所有し、運航を管理するケミカルタンカー、ゴールデン・ノリ号が海賊に襲われ韓国人をはじめフィリピン人船員など23人の乗組員が誘拐された。また、翌日、同じ海域で、北朝鮮貨物船が海賊に襲われたが、

警戒中の米海軍により救出されている。この海域で海賊に誘拐された場合、通常、数日中に身代金要求がある。2006年、韓国漁船が誘拐され、80万ドルの身代金を支払い解放された。2007年は、デンマーク船が誘拐され150万ドルの身代金を支払っている。台湾漁船は、身代金の支払い交渉が遅延として進まない間に、人質となっていた中国籍の船員1名が殺害された。

身代金要求は、通常、船主もしくは運行管理会社にされる。ゴールデン・ノリ号の事件では、日本の会社に身代金の要求があり、日本人船員がいない船の身代金への対応が注目された。また、パナマ籍船であり、旗国主義により日本国政府は関与する立場にない。結局、同号の解放交渉は、船長の出身国である韓国で行われ、身代金の額は、100万ドルであったと言われている。

ゴールデン・ノリ号のように実質所有者が日本人・日本企業の場合は、船が日本人の利益追求のために動いているともいえる。このようなケースでは、本来、運航の責任者は誰なのだろうか。誰が問題に対処し、あるいは誰が解決すべきなのだろうか。ゴールデン・ノリ号事件での日本の対応を世界が注目していたが、日本人の被害者が無いことから国内の反応は少なかった。

ゴールデン・ノリ号の事件がはらむ問題点は、次の三点にまとめることができる。

- ① 便宜置籍船（パナマ船籍であり、日本政府に責任はない）
- ② 乗組員が全員外国人（公海上で起きた事件であり、日本の海上保安庁が助ける対象ではない）
- ③ ソマリアは日本人にとって未知の国であり、また、無政府状態のため、交渉の術も無い。

ソマリア海賊に対する国連および各国の対応

ソマリア海賊の出現は、すべての海事社会の問題点を衝かれた感がある。これまでの海事社会のルールでは、広範囲に活動し、ソマリアの領海内に逃げ込む海賊に対処する術はなかった。そのため2008年6月2日、国連安全保障理事会は、ソマリア対策に関する議決を行い、加盟国の艦船および航空機に対し、ソマリア海賊への対応を要請した。この議決の内容は、ソマリア暫定政府の了解を得れば、ソマリア領海においても海賊対策として、いかなる手段を講じてもよいというものである。ソマリア海賊への超法規的措置は、今後の海賊対策と海洋管理を考える上で、慎重に検討しなければならない問題であると考えられる。

国連安全保障理事会・ソマリア沖の海賊・武装強盗行為対策に関する決議第1816号（抜粋）

- ・ソマリア領海内及び同国沖公海上における船舶に対するあらゆる海賊行為及び武装強盗を非難する。
- ・同国沖公海上及び空域において活動する艦船・軍用機を保有する国家に海賊行為及び武装強盗に対する警戒を行うことを要請し、特に同国沖の商用航路の利用に関与する国家に対し暫定連邦政府と協力して海賊行為及び武装強盗を阻止する努力と協力を奨励する。

- ・あらゆる国家に対し、IMO及び必要に応じて関連する地域機関と協力し、同国領海内及び同国沖公海における海賊行為及び武装強盗に関する情報を共有し、関連する国際法に従い海賊または武装強盗に脅迫または攻撃されている船舶への支援を要請する。
- ・本決議採択日より6か月の期間、同国沖における海賊及び武装強盗を取り締まるにあたり暫定連邦政府と協力し、暫定連邦政府より国連事務総長に対し事前に報告の上、以下の行動を認めることを決定する。
 - a. 国際法の下で海賊行為に対して公海上で実施できる行為に従い、海賊行為及び武装強盗制圧の目的で同国領海内に入ること
 - b. 国際法の下で海賊行為に対して公海上で実施できる行為に従い、同国領海内で海賊行為及び武装強盗を制圧するためのあらゆる必要な措置を講じること

国連決議は、第三国の無害通航権を侵さない範囲で、ソマリア海賊に対しあらゆる必要な措置を講じることができるという極めて厳格な対応となっている。

ソマリア海賊は、米国の客船襲撃、中国船員の殺害、フランス船、ロシア船の誘拐、イギリス人船員の誘拐など、安全保障理事会において拒否権を持つ国に被害を与えていることもあり、決議にする反対意見もなく満場一致で、この議決がなされた。

また、この議決の草案は、米国とフランスにより作られ、共同提案国は、米・英・仏・パナマ・クロアチア・ベルギー、イタリアの安全保障理事会理事国に加え、日本、スペイン・韓国・豪州・カナダ・デンマーク・ギリシア・オランダ・ノルウエーの計16カ国である。便宜置籍国として最も多くの船籍を有しているパナマをはじめ主要な海運国が共同提案国となり、海賊討伐を行い世界の船の安全を守るという大義名分を全面に出した議決である。ただし、日本はソマリア暫定連邦政府を政府承認していないという問題もある。

国連安保理の決議を受け、ソマリア海賊の警戒に当たっている多国籍連合艦隊は、アデン湾のイエメン沿岸に常時参加国の艦艇により警備をおこなう安全通航帯を設け、アデン湾を航行する船舶に安全通航帯内を航行することを推奨している。

しかし、多国籍連合艦隊が警戒に当たっているものの海賊の行動範囲は広く、9月25日、さらに衝撃的な事件が発生した。インド洋側の海域をケニアに向け航行中であったウクライナのLo-Lo船「ファイナ」が、ハイジャックされる事件がおこった。この船には、乗員21名とともにロシア製の戦車33台やロケットランチャーなどの武器類が搭載されていた。海賊は、この船返還のための身代金として3500万米ドルを要求している。要求に応じない場合は、ソマリア海賊に軍隊と同様の武器が流れることも考えられ、ソマリア海賊の脅威が桁外れに増加することになる。米国およびロシアが海軍の艦艇を派遣し、ファイナの救出に当たっているが、海賊側は掠奪した武器を使い、米・ロ海軍に対する攻撃の準備があることを警告している。ソマリア海域はまさに戦場の状況を呈している。

ソマリア海賊への対応は、各国様々である。なぜならば、国連海洋法条約において海賊に対応をするべきことがうたわれていても、各国の国内法においての海賊に対する法整備に差があるためである。

ドイツは、8月に国会で採択された決議案において、海賊対策としての軍配備はできないと発表した。ドイツにおける軍配備はドイツ連邦警察の任務であるが、同警察はドイツ

海域外では任務を遂行できないことになっている。ドイツ軍が行動できるのは、ドイツ船が襲撃された場合、襲撃されるのを目撃した場合にのみ「緊急支援」を行なえることとなっている。また、ドイツ政府は、国際テロ集団に対する警戒のために派遣されているドイツ軍艦の任務は、原則として闘争的なものではないとしている。しかし、ドイツ関係船の海賊被害が連続して発生していることから、今年8月、ドイツ船主協会は、ドイツ政府に対し同国海軍軍艦の海賊に対する武力行使を認めるように嘆願した。

9月に入り、ドイツはEU理事会の議決を受け、ソマリア海域に軍艦3隻を派遣している。ドイツ憲法では、海軍の国外海域での武力行使を禁じているが、EUの議決に伴う行動であれば可能となっている。

カナダ政府は、ソマリア海賊に対するためにフルゲート艦を派遣している。カナダの海軍は、国連世界食糧計画（WFP）のソマリアへの食糧輸送を護衛することとした。

ソマリアでは早魃と世界的な食糧の高騰の影響により、260万人以上が危機的な飢餓状態にあると言われている。しかし、2007年春には、二度、WFPの支援物資を積んだ貨物船が海賊に襲われ、積荷を奪われた上に、乗組員が誘拐され身代金を要求される事態となると、食糧の搬入も難しい状況である。そのため、カナダ政府は、ソマリアの一般市民の生命を維持するために海軍の派遣を決めたのである。

その他、米、英、ロシア、韓国、スペイン、デンマークなどの国々の海軍が積極的にソマリア海賊への対応を行っている。

しかし、国連安全保障理事会の決議に従い海軍艦艇の派遣をしても十分な対応がとれるものとも限らない。デンマークの軍艦は、9月にソマリア沿岸で10名の海賊を逮捕したが、6日間の拘束後、武器を没収し海賊を解放した。デンマーク政府によると、デンマークの国内法では、ソマリアの海賊に対処できないためであり、また、ソマリア暫定政府へ引き渡した場合に海賊が拷問、もしくは殺害されるなど人権問題として不当な扱いを受けることを懸念したものである。

ソマリア海賊の日本への影響

2008年1月から8月までの間にソマリアでは、53件の海賊被害が発生し、そのうち30件ほどが身代金目的の乗員誘拐事件である。また、4月には日本船籍のタンカー「高山」が海賊の襲撃を受け、船体にRPGの弾頭が打ち込まれ事件がおこるなど、日本関係船も5件被害にあい、内、2隻がハイジャックされている。

そのため、(社)日本船主協会は、海賊対策の推進のためアデン湾航行安全対策本部を設置し、国土交通省、海上保安庁の協力を仰ぎ日本関係船舶の安全のために情報の提供などを行っている。

海賊被害にあい誘拐された船舶は、多国船籍に及んでいるが、誘拐された船舶に乗っていた船員の国籍で最も多いのはフィリピンである。2008年1月から8月までに60人ほどのフィリピン人が誘拐されている。8月に、この事態を重大に受け止めたフィリピン政府は、同国船員を他国の船舶に斡旋をする企業に対し、ソマリア沖海域へのフィリピン人船員の渡航自粛を依頼した。また、現在では同海を航行する船舶におけるフィリピン人船員の給与を2倍程度に引き上げることを要求している。フィリピン人船員の乗船に制限が付き、人件費の上昇は日本の船会社の経営にとって痛手となる。日本商船隊と呼ばれる日本の船

会社が支配する船舶に乗船している船員の多くはフィリピン人なのである。フィリピン政府の取るソマリア海賊対策に対する動向は、日本の海運業界に対しても多大な影響を与えることが予想される。

また、デンマーク船員の誘拐事件では、解放後、人質となっていた船員が、船会社の海賊対策の不備および、解放交渉の対応が悪かったことを理由に損害賠償の訴訟を起こしている。このことも船会社としては考慮しておかなければならない。

現代の海賊対策

アロンドラ・レインボー号事件の翌年の2000年4月、アジア各国の海上警備機関の代表が東京に集まり海賊対策国際会議が開催された。1999年秋に、海賊対策に国際協力が不可欠であるという日本財団の提案を受けた故小渕恵三首相がアジア各国に呼びかけて開催の運びとなった。この会議では、アジア海域の海上警備の現状が報告され、各国の協力体制の構築が話し合われた。その結果として、相互の情報連携体制の構築、警備体制強化のための国際協力、人材育成方策などが「海賊対策チャレンジ2000」としてまとめられた。以後、アジア各国の海上警備機関は、毎年、持ち回りの形で海賊対策専門家会合を開催している。既にマレーシア、インドネシア、フィリピン、タイ、シンガポールの順に開催され、人的な協力体制も強固になっている。また、海上保安庁は、毎年、巡視船をアジア各国に派遣し、合同訓練を行っている。

これらの海上警備機関の国際協力により国際シンジケートによる事件は2000年以降減少した。しかし、マラッカ海峡沿岸の古典的な海賊グループは、反政府組織やテログループと結びつくようになり、海賊と海上テロは一体化し、新たな海賊の形態を作った。2001年6月、インドネシアの反政府組織「自由アチェ運動」のスポークスマンは、マラッカ海峡を航行しようとする船舶は自由アチェ運動の許可を受けなければならないと宣言し、小型タンカーを襲撃するなど、反政府組織による海賊行為が2001年から2004年にかけてマラッカ海峡などで増加した。反政府組織と連携した海賊は、自動小銃やライフル銃で武装し小型のタンカー、タグボート、漁船などを襲い、船員を誘拐し、身代金の要求を行う。これらの海賊の出現は、国境の壁を越えた対応の必要性を示した。

2002年10月6日、イエメン沿岸のアデン湾で、フランスの大型タンカー・ランブル号（15万8,000総トン）にイスラム過激派の小型艇が突入する自爆テロ事件が起こった。アジア諸国は、民族紛争、宗教対立などの紛争を抱えている国が多い。インドネシア、フィリピン、タイなどでは、イスラム過激派によるテロが続発している。シンガポールでは、テロリストにより沿岸部の石油精製プラントを破壊されることを最悪なシナリオと想定しまた、LNGタンカーなどの危険物搭載船の警戒を厳重にしている。これまでの、アジア各国の沿岸部は、海上テロに対して無防備だったが、現在はシンガポールなどのように厳戒態勢をとる港湾が増えている。

海上テロに対する国際的な対応が求められるようになり、2004年6月、アジア海上警備機関長官級会議が東京で開催された。この会議では、海賊および海上テロに対する国際連携が議題となった。

海上テロ防止活動として、海上警備や大量破壊兵器を輸送する船舶に対する捕捉訓練も

行われている。2003年、米国の提唱により始められた、PSI（核拡散防止イニシアティブ）合同訓練である。テロ支援国家を基点とした大量破壊兵器・ミサイル及びそれらの関連物資の拡散を阻止するために、世界の各国が協力体制をとる枠組みで、日、米、英、ロシアなど15カ国をコアメンバーとし、60カ国以上が参加・協力している。2005年8月には、シンガポール沖で、日本の海上保安庁と海上自衛隊の艦艇も参加して合同訓練が行われた。海賊に対する国際規定は国連海洋法条約にもとづいているが、海上テロや海賊への対処方法は、SUA条約（The Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation・海上航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約）で規定されている。

SUA条約は1985年に地中海で発生したパレスチナゲリラによるイタリア船籍客船アキレ・ラウロ号ハイジャック事件が契機となり、1988年に採択された国際条約で、日本では1998年に発効している。この事件では、犯人からゲリラの仲間の解放が要求され、米国人旅客一名が殺害された。その後、米国主導でSUA条約が締結され、二カ国以上の領海にまたがる海賊行為、海上テロ行為などの重大な犯罪は、沿岸国以外の国でも取り締まることができると規定された。しかし、この条約は各国の主権を侵す可能性があり、批准している国はまだ少ない。

国連海洋法条約における海賊対策の規定は、第105条において、「いずれの国も、公海その他のいずれの国の管轄権にも服さない場所においては、海賊船舶、海賊航空機又は海賊行為によって奪取され、かつ、海賊の支配下にある船舶又は航空機を拿捕し及び当該船舶又は航空機内の人を逮捕し又は財産を押収することができる。拿捕を行った国の裁判所は、科すべき刑罰を決定することができる」ものとしている。この条約に見られるように、海賊行為への国際法における対応は、船が乗っ取られ場合に限り、現行犯であれば逮捕できるという限定されたものである。

2001年の米国同時多発テロ以後、IMO（国際海事機関）では、海上テロに対処する国際条約の再整備が検討された。これは、米国により強力に推し進められ、わずか一年足らずの間に「SOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約）」の改正案としてまとめられ、2002年12月に採択された。その中で、海上テロ、海賊対策のため港湾の保安管理をおこなう「ISPSコード（国際船舶施設保安コード）」が導入され、港への立ち入り制限、出入港船舶の検査の実施が徹底された。これは、テロリスト対策であると同時に海賊対策としても有効であると考えられる。また、外航船舶は、AIS（船舶自動識別装置）を搭載することが義務付けられた。この装置は、不審な船舶を発見した場合、その船に関する情報を海上でも入手することができ、海賊船や密輸船の発見に役立つ。そのほか、船舶は船舶標識番号を船体外板などに表示することや船の旗国や船主などの変更の記録（船歴）を保存することが義務化され、盗難船や偽装船を発見するのに効果を発揮している。また、船舶は、海上テロや海賊に襲われたとき、速やかに沿岸国等へ通報する船舶保安警報装置を設置し、事件の情報がリアルタイムに連絡されるシステムが作られた。

アジア各国海上警備機関の国際協力の成果として、2006年9月、アジア海賊対策地域協力協定が発効した。この協定は、前述の「アジア海賊対策チャレンジ2000」をベースとして海賊に対する国際協力関係を具現化したものである。2001年に小泉純一郎首相（当時）

が提唱し、日本の外務省が中心となり東南アジア諸国連合（ASEAN）十カ国とインド、スリランカ、バングラデシュ、中国、韓国、日本の計16カ国により議論された。

この協定は、国連海洋法条約における海賊行為及び船舶に対する武装強盗に関する条項を基盤とし、アジア各国の協力体制の構築を謳っている。具体的には、締約国間の海賊に関する情報の共有と警備・捜査能力の向上を目指し、情報共有センターがシンガポールに設置された。2008年7月現在、海賊対策地域協力協定を批准した国は、シンガポール、ラオス、タイ、フィリピン、ミャンマー、韓国、カンボジア、ベトナム、インド、スリランカ、ブルネイ、バングラデシュ、中国および日本の14カ国である。海賊多発国であるインドネシアとマレーシアは、沿岸域での海賊行為は、国内犯罪であり、他国に情報を提供することは国家の主権を損なうと考え協定に署名していない。また、海賊情報共有センターが置かれているシンガポールにインドネシア、マレーシア両国の沿岸域の情報を掌握されることを恐れているようだ。

未だ、海賊情報共有センターには課題が多い。これまで、船会社の海賊対策は、IMBによる情報の提供に頼ってきた。IMBとの役割分担が必要である。また、アジアの国家の枠組みだけでは対応できない便宜置籍船の問題があるなど、海賊情報共有センターがどれほどの海賊情報の吸引力を持つかが、今後のアジア海賊対策地域協力協定の効力を左右することになる。国家だけでなく、民間の理解と協力を求める必要がある。

2007年、海上保安庁は海賊対策室を新設した。海賊対策室は、アジア海賊対策地域協力協定に対応し、各国の行っている海賊対策を支援する役割を担っている。今後は、アジア全体の海洋安全のために各国警備機関との連絡、調整の核となることが求められている。2008年外務省にも海洋安全保障を担当するセクションが新設された。マレーシアは、2006年に海事法令執行庁（MMEA）を立ち上げ、コーストガード体制を構築した。また、インドネシアでも同年に海上治安調整機構（BAKORKAMLA）が発足し、海上治安機関を一元化する体制を整えた。マレーシアの海事法令執行庁とインドネシアの海上治安調整機構には、日本の海上保安庁からアドバイザーが派遣されている。このようにアジア各国は、海上警備を充実する施策をとるようになった。

現在、最も危険であるソマリア海域は、前述のように多国籍連合艦隊により守られているが、海賊の発生は減少にいたってはいない。

まとめ

アジアの海賊への対応は、進んでいるといえるが、問題が残るのは、ソマリアなどアフリカ沿岸部の過激化した海賊である。今後、国連安全保障理事会決議の決議にもとづき、インド洋で国際テロ活動の警戒に当たっている多国籍艦隊をはじめとした各国の海軍艦艇が、ソマリア海賊の討伐に臨むとなると、本格的な戦闘に発展することを想定しなければならない。この多国籍艦隊には日本の自衛隊も補給活動で参加しているのである。

現在、日本ではこの多国籍艦隊への支援するための「テロ特措法」を継続するか否かが国家において審議されている。日本船主協会は、多国籍艦隊によるアデン湾およびインド洋における海上交通の安全確保の貢献を評価し、補給支援特措法の継続を求めている。

インド洋およびアデン湾は、物資の輸入の99%を海運に依存する日本にとっては、中東および欧州と日本を結ぶ重要航路である。この航路の安全は、日本人の社会生活にとって

も重要な意味を持つが、他国の貢献に依存してよいのだろうか。諸外国のソマリア海賊への対応を日本国内においても周知し、日本の取るべき対策を早急に検討しなければならない。さもなければ、海洋国家としての日本のアイデンティティーを失うことになるだろう。海は人類共通の財産であり、海賊は人類共通の敵である。日本政府は、日本人の被害が出る前に海賊への対策を明確に打ち出すべきである。