

マラッカ海峡周辺海域の海賊と海軍の役割

高井 晋

はじめに

近年、日本人の生活を維持する上で不可欠な海上輸送ルートにおいて、船舶の積荷が、あるいは積荷と共に船舶そのものが強奪され、シーレーンの安定的利用が損なわれる事件が続発している。これらの事件は、従来の海賊とは異なる、いわば「現代の海賊¹」の仕業といわれる。従来の海賊行為が公海あるいは排他的経済水域で行なわれるのに比して、現代の海賊行為が行われる海域は主として沿岸国の領海であり、とりわけマラッカ海峡周辺海域に偏している。

マラッカ海峡は、全長約800キロで、珊瑚礁や浅瀬が多く、幅は極端に狭く、わずか400メートル前後しかない部分もある。マラッカ海峡は、フィリッパイン海峡とシンガポール海峡で南シナ海と繋がっている。これら海峡は、公海部分がなく、海峡の中心で沿岸国領海の境界が画定されている。海峡沿岸国は、通航分離帯を設置し、沿岸国の船舶を始め海運産業国²が関与する船舶は、これら海峡の通航路をゆっくり航行する。

自国領海内で発生した海上犯罪については当該沿岸国が、領海外で発生した海上犯罪については旗国が、それぞれ取締りの義務を負う。しかし、沿岸国の取締り能力は現実には十分ではないし、被害船舶が便宜地籍船の場合、旗国についても同様に、十分な能力があるとは言い難い。さらに、船舶運航あるいは積荷に関係する海運産業国についても、他国領海にある海上犯罪者を取締る権限はないし、取締ることができるのは国際法上の海賊だけである。このような事実は、東南アジア海域で頻発する現代の海賊抑圧を極めて困難にさせている。

海賊行為の続発と不十分な取締りは、マラッカ海峡周辺海域をシーレーンとして利用する海運産業国にとって、迷惑この上ない問題であり、ここに国際協力によって海賊対策を行うための具体的措置や体制を考慮する必要性が生じる。国連海洋法条約に従うと、すべての国は、最大限に可能な範囲で、公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所における海賊

¹ マラッカ海峡周辺海域で頻発する現代の海賊は、国連海洋法条約で海賊の定義があるにもかかわらず、かかる定義ではカバーできず、piracy, ship jacking, armed robbery, petty theft, opportunist等さまざまに表現されている。ここで使用する「現代の海賊」の用語は、港湾、領海、排他的経済水域、公海における窃盗、積荷強奪、船舶強奪等の行為の全てを含む広い概念の意味で使用されている。

² 海運産業国とは、船舶の旗国、および船主、乗組員、積荷の発送者と受取人、運航者等の国籍国を意味し、「現代の海賊」に起因する損害が直接及び国の総称。

行為の抑止に協力する義務を負っている³。東南アジア海域で発生する現代の海賊は、国際法上の海賊の定義に当てはまらないが、凶悪度を高めている前者の海賊による被害は、後者の海賊以上のものであるため、前者の海賊抑圧は緊急を要する問題であろう。

日本は、「海賊対策国際会議」を提唱し、海賊抑圧のための地域協力を呼びかけている。1999年11月にマニラで開催された「ASEANプラス3」会合では、小淵首相の呼びかけた「海賊対策モデル・アクションプラン⁴」が採択された。海上保安庁は、海賊対策の国際協力を積極的に推進し、アメリカ・ロシア等⁴か国警備機関会合を開催しており、これにカナダ・中国等を含めた定例会合を年回のペースで行うこと、相互に情報交換窓口を設置することなどが合意された。

マラッカ海峡周辺の沿岸国の中には、日本の海上保安庁に相当する海洋警備機関を保有しない国があり、海賊対策については海軍がこれを行っている場合がある。海賊対策に関する国際協力を行う上で、「沿岸国の主権問題⁵」が解消できれば、海運産業国の海軍と地域沿岸国海軍の共同行動が検討されることになろう。いくつかの東南アジア諸国間で海賊抑圧のための海軍による二国間の共同行動が実施されているが、これら海軍の共同活動は、周辺沿岸国間のものに限定されている。

日本も、海上輸送ルートの安定的確保という安全保障上の考慮から、そして自衛隊の平和利用の観点から、海上自衛隊とアジア海域沿岸国海軍との協力活動について、あらかじめ検討しておく必要がある。この研究は、アジア地域の安定した安全保障環境の構築を促進するという日本の安全保障政策に資することを目的として、マラッカ海峡周辺海域で頻発する現代の海賊の実態を明らかにするとともに、海賊抑圧に関する海軍の役割について検討するものである。

1 マラッカ海峡周辺海域と現代の海賊

(1) 現代の海賊行為とその特徴

(a) 現代の海賊の実態

海賊行為はいつの時期に始まったか不明であるが、海賊行為について歴史上に現れた民

³ 国連海洋法条約第100条。

⁴ このプランには、船舶位置通報技術と海賊防禦装置等による海賊防護機能の強化、関係各警備機関への報告、政府内における関係機関の協調、海賊情報交換のための国際ネットワークの構築、海賊情報の分析等の内容が含まれている。

⁵ ASEAN 諸国は、自国の関係機関によって十分な海賊対策を行いうると主張し、自国の領海内に外国の軍艦を含む政府公船が入ってくることを嫌っている。

族は、ギリシャ人でありフェニキア人であった。これら民族の造船技術と航海術の発達は、地中海文明を構築するために不可欠であったが、それは平和な貿易によるよりも、戦争に負うことが多かった。古代の航海者達は、「女と財宝」とを収奪する目的で海上に組織的な遠征を試み、海賊となっていった⁶という。海賊は、今日においても、女を目的としているかどうかは別として、依然として世界各地で跋扈している。

冷戦の終結は、米ソ両国海軍の兵力量の削減を招来し、1980年代と比較して東南アジア海域における海軍のプレゼンスを大幅に低下させた。冷戦終結時期と海賊発生時期が一致していることは、東南アジア海域におけるプレゼンス低下が海賊発生に対する抑止力を弱めたことを暗示している。さらに、1997年以降に東南アジア諸国を襲った経済不振が、海賊行為を増加させたといわれている。これらの事実を裏書するように、東南アジア海域における海賊の発生件数は、1991年以来増加の一途を辿っている⁷。また、人命に係わるような凶悪かつ組織的な事件が発生するようになったのも、この頃からである。

領海内で発生する海賊の抑圧は、本来、沿岸国の治安機関を中心とする国家機関が担当するところであり、その警備能力の如何が問題となる。しかし、東南アジア諸国の経済不振は、これらの国をして海軍力建設計画に大幅な遅れを余儀なくさせるのみならず、これら諸機関の警備能力不足をもたらした。これらの事実は、東南アジア諸国だけに海賊抑圧の義務負担を負わせることの困難さを示しているといえよう。

国際商工会議所 (International Chamber of Commerce, ICC) の海賊専門機関である国際海事局 (International Maritime Bureau, IMB) は、海賊抑圧活動の一環としてマレーシアのクアラルンプールに海賊情報センター (Piracy Information Center, PIC)⁸を設立した。同センターの報告書によると、2000年の1月から12月までの1年間に、東南アジア海域で153件、極東海域で14件、インド亜大陸海域で76件、アメリカ海域で33件、アフリカ海域で41件、その他の海域で1件の海賊事件が発生している⁹。海賊に襲撃されかけた事件は、東南アジア海域で88件、極東海域で7件、インド亜大陸で18件、アメリカ海域で6件、アフリカ海域で28件、その他の海域で4件発生した¹⁰。

⁶ 飯田忠雄『海賊行為の法律的研究』(海上保安研究会、昭和42年) 9頁。

⁷ 1991年は107件、92年は106件、93年は103件、1994年は90件、1995年は188件、1996年は228件、1997年は247件、1998年は202件、1999年は300件、2000年は469件であった (ICC International Maritime Bureau, "PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS: ANNUAL REPORT 1 January-31 December 2000," (January 2001) p.3.)。

⁸ 海賊情報センターの任務は、現代の海賊について、情報を提供すること、発生の緊急連絡があった場合に関係各機関へ警報を発すること、関係各機関からの不審船問い合わせに回答すること、事件を調査し分析記録を記載した報告書を作成すること等である。報告書にある現代の海賊事件の件数は、船舶から通報があった件数であり、通報がなかったものを含めれば、その数はさらに増加する。

⁹ *Ibid.* pp.20-57.

¹⁰ *Ibid.* pp.58-75.

2001年になって1月から9月末までの9ヶ月間に、東南アジア海域で88件、極東海域で5件、インド亜大陸海域で34件、アメリカ海域で10件、アフリカ海域で44件、その他の海域で3件の海賊事件が報告されている¹¹。襲撃されたが撃退した事件は、東南アジア海域で32件、極東海域で5件、インド亜大陸海域で8件、アメリカ海域で4件、アフリカ海域で19件、その他の海域で1件となっている¹²。

東南アジア海域は、東シナ海からマラッカ海峡、アンダマン海、インド洋にいたる広大な海域で、2000年には、インドネシア周辺海域で119件、マラッカ海峡で75件、マレーシア周辺海域で21件の海賊事件が発生している。同海域は、日本をはじめとして、韓国、ロシア、中国等が海外貿易のための海上輸送ルートとして利用しており、この海域の安定的利用を確保することは、これらの国のみならず、原材料や部品を供給しかつ製品を購入するASEAN諸国にとっても、重要な関心事であろう。

(b) 現代の海賊の特徴

マラッカ海峡周辺海域で発生する現代の海賊は、その襲撃対象や目的によって3種に分類しうる。これら現代の海賊は、共通してナイフ、ピストル、小銃等で武装しており、小型の高速艇で商船、貨物船、タンカー等に接近し、きわめて短時間内に襲撃を終了する。ソマリア海域で発生した海賊は、バズーカ砲を使用したか、このような武器を使用した海賊は唯一の例外である¹³。

第1のタイプは、闇に乗じて港湾に停泊中の、あるいはマラッカ海峡、フィリッパイン海峡、シンガポール海峡等をゆっくり航行中の商船、貨物船、タンカー等の船舶を襲撃し、現金や電気製品を盗むという単純な海上における窃盗であり、オポチュニスト (opportunist)¹⁴あるいは窃盗 (petty theft) とも呼ばれている。このタイプの海賊は、インドネシアの経済情勢が悪化し、政治が不安定化する中で増加傾向にあり、現在、海賊事件の90%以上を占めている¹⁵。

これら海賊の中には、獲得した金品をマラッカ海峡等の沿岸域に居住する村民に分配し、かかる村ではロビンフッドと呼ばれて尊敬されている者もあり、これらの海賊に対して警

¹¹ ICC International Maritime Bureau, "PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS: REPORT FOR THE PERIOD 1 January – 30 September 2001," (15 October 2001), pp.20-46.

¹² *Ibid.* 47-56.

¹³ 国際海事局海賊情報センター長からの聴き取り (2001年11月19日)。

¹⁴ オポチュニストは、通常はマラッカ海峡沿岸の村落で農業等に従事しており、気まぐれに少人数の集団で通航中の船舶に忍び込み金品を収奪することから、そのように呼ばれている。地元民は、警察等の捜査に対し非協力的な態度をとり、このことが犯人検挙を困難にしている。

¹⁵ 海賊情報センター長 (前掲)。

察も手が出せない状況であるといわれている¹⁶。国際海事局は、港湾に停泊中の船舶に対して行われる窃盗も海賊行為として取扱っているが、マレーシアを始めとする諸国はかかる海賊の定義に反発し、これらの犯罪は警察マターであり、各国の適切な地方官憲が取り扱うことがふさわしいと主張している¹⁷。

第2のタイプの海賊行為は、航行中の商船や貨物船が積載している大型のカーゴを強奪するもので、武装強盗(armed robbery)とも呼ばれている。このタイプの海賊は、積荷を計画的に強奪しこれをすばやく処理してしまうので、かかる作業には国際シンジケートおよび地方官憲が関与していると見られており、積荷の搜索は難航する。

第3のタイプは、積荷のみならず船舶も同時に強奪するもので、船舶強盗(ship jacking)とも呼ばれる海賊行為である。この種の海賊行為には、大規模な国際シンジケートが関与していると考えられ、ハイジャックした船舶を洋上で再塗装し船名を変更するとともに、実在する他の船舶と同一の船籍証明書を偽造し、あらかじめ契約しておいた船舶購入予定者に短期間のうちに売却してしまう。積荷については、どこかの港へ一時積み降ろし、別ルートで売り捌いてしまう。

東南アジア海域における第3のタイプの海賊は、1997年から急増し、一昨年から減少に転じたが、2001年は急増し、9月までに7件発生している。日本人乗組員3名が行方不明となったアルベイ・ジャヤ号事件(4月25日発生)¹⁸、マレーシア海軍とインドネシア海軍が協力して拿捕したセラヤン号事件(6月19日発生)¹⁹、誘拐した乗組員の身代金を要求したオーシャン・シルバー号事件(8月25日発生)²⁰などは、このケースである。

これら3つの型の海賊に加えて、スマトラ北方周辺海域で2001年から相次いで発生しているのは、新たなタイプの海賊ともいえる誘拐目的の海賊である。バンダ・アチェ海域でタイ船籍の石炭運搬船が襲撃され、身代金を要求されたのが最初の事例である。この誘拐海賊(hijack and ransom)は、アチェの独立運動(GAM)と密接な関係にあるとされ、GAMのスポークスマンによると、「マラッカ海峡を使用する船舶は、インドネシアのアチェ州の分離主義者から許可を求めなければならない²¹」という。

この誘拐海賊の特徴は、船舶と乗組員を拘束すると共に、船主が容易に支払い可能な金額を要求し、支払いが完了すると船舶と乗組員を解放するところにある。船主は、目的地までの運

¹⁶ 在マレーシア日本大使館作成レポート(2001年)『東南アジア海域の海賊発生状況』、2頁。

¹⁷ Dato'Noor Azuman Othman, "Malaysia's Perspective" presented to The 4th Meeting ICC International Maritime Bureau Meeting on Piracy and Phantom Ships (June 2001), p.7.

¹⁸ ICC IBM REPORT FOR THE PERIOD, op.cit., p.24.

¹⁹ Ibid., p.27.

²⁰ Ibid., p.30.

²¹ Ibid., p.18.

航日数を考慮し、解決に要する時間を節約するために、すぐに支払いに応じる傾向にある。インドネシア海軍は、3回の誘拐事件の後、アチェ周辺水域の警備を強化したため、その後同様の事件は発生していないし、インドネシア陸軍との情報の共有によってGAMの動きを探っているが、同様の事件が再発する兆候はないという²²。

(2) アロンドラ・レインボー号事件

1999年に発生したアロンドラ・レインボー号事件²³は、船舶強奪型海賊の典型的事例であり、かつ自国船籍の船舶が被害者だったこと、および小淵首相が「ASEANプラス3」で海賊対策のための地域協力を呼びかけ、国際会議を提唱した時に発生しただけに、日本にとって衝撃的な事件であった。

日本人の船長と機関長および15人のフィリピン人が操船する井村汽船所有の貨物船アロンドラ・レインボー号(7,762トン)は、1999年10月22日夜、約7千トンのアルミ・インゴット(約12億円相当)を積載し、インドネシアはスマトラ島のクアラ・タンジュン港を福岡県三池港に向けて出航した。約2時間半後、同船は高速艇を使用しピストルとナイフで武装した10数人の海賊により襲撃された。

海賊は、まず操舵室と救難信号発生装置を制圧した後、乗組員を後ろ手に縛り上げ、目隠しをして船内の一箇所に監禁し、本来の目的地と反対の方向へと航行した。翌朝乗組員は、1,500~2,000トン位の老朽貨物船に移され、目隠しされたまま狭い船室に6日間監禁され、10月29日早朝、救命用ゴムボートに乗せられた。17人の乗組員全員は、11日間漂流した後、タイのプーケット島南方で偶然通りかかったタイ漁船に救助された。

他方、日本の海上保安庁や日本船主協会は、沿岸各国に対して消えたアロンドラ・レインボー号に関する情報提供を呼びかけ、国際海事局は、捜索警報を発出した。

11月13日昼、インド沿岸警備隊は、ベリーズの国旗を掲げてインド南端沖を航行中の不審船メガ・ラマ号を発見し、無線で船名、船籍、目的地等を問い合わせると共に、海賊情報センターへ同船の情報提供を要請した。メガ・ラマ号は、インド沿岸警備隊に対し、同船がベリーズの船籍でマニラを出港後、アラブ首長国連邦のマジャヤラ港へ向けて航行中と回答していた。しかし、同センターは、同不審船がベリーズに登録されていないことおよびマ

²² インドネシア海軍西部艦隊司令官からの聴き取り(2001年11月22日)。

²³ 詳細は、Jayant Abhyankar, "Piracy and Ship Robbery," in Hamzah & Ogawa, ed., *Combating Piracy and Ship Robbery: Charting The Future in Asia Pacific Waters*, (Okazaki Institute 2001), p.38-41 およびマレーシア大使館作成レポート『「アロンドラ・レインボウ」号事件の経過』(平成13年)を参照。

ニラへの入港記録がないことを確認して、同警備隊へ回答した。沿岸警備隊は同不審船に停船命令を発出したが、同船はこれを無視して速度を上げ逃走を図った。

同警備隊および途中で追跡に加わったインド海軍は、3隻の艦船と2隻の航空機で不審船メガ・ラマ号を追跡した。16日午前、インド海の軍艦は、ゴア州の西約430キロの地点で機関室部分を射撃してこれを停船させ、15人のインドネシア人乗組員を拘束した。不審船の船長は、証拠隠滅のために同船に放火し沈没させようとしたが、これに失敗した。不審船は、船腹にメガ・ラマの船名を記していたが、船内搜索の結果、アロンドラ・レインボー号の書類が発見されたため、インド当局は、同不審船をアロンドラ・レインボー号と断定し、ムンバイへ回航した。不審船の乗組員によると、アロンドラ・レインボー号の積荷の半分を別の船舶に移し、船名をメガ・ラマと書き換えた後、残りの積荷のアルミ塊をアラブ首長国連邦に向けて輸送中に拘束されたのであった。

拘束された海賊は、インドの警察当局に引き渡された後、国連海洋法条約およびインド刑法に基づいて起訴され、インド国内に収監された。これら乗組員の容疑は、インド国内法に海賊罪の規定がないことから、国外犯罪、強盗、船舶を破壊または航行危険に陥らせる意図をもって危害を加えた罪、公務執行妨害罪、殺人未遂、公務命令不服従罪、公文書偽造罪等の容疑で、訴追されている。

一方、フィリピン捜査当局は、アロンドラ・レインボー号と共に強盗されたアルミ・インゴットの一部(約3,000トン)をマニラ郊外の倉庫で発見し、これを押収した。調査記録によると、これらアルミ・インゴットは、アロンドラ・レインボー号が強奪された当日から1ヶ月内にヴィクトリア号でスービック湾のオロンザ・ポーで陸揚げされた後、偽造証明書を使用して15台の運搬車両で同倉庫まで運送されていた。

アロンドラ・レインボー号事件は、たまたまインド洋上での不審船発見がきっかけで海賊を拘束できたが、船舶強奪型海賊の取締りが困難であることを示すとともに、日本、インドネシア、インド、フィリピン、タイ等多くの国が関係していた事実は、現代の海賊の抑圧について国際協力が不可欠であることを示した。

(3) 国際協力の必要性

国際シンジケートが関与する大規模な海賊は、科学技術の進歩を享受して組織的な作戦行動を行っているといわれる。すなわち、強力な船舶用エンジンを小型船舶の搭載することによって、軍艦の追跡を振り切ることも可能であるし、人工衛星を利用した測位システムを搭載することによって、洋上における自己の位置が精確に判断でき、仲間との連携プレーや精巧な作戦が容易となったのである。

他方、今日の海運産業に従事する商船、貨物船、タンカーは、便宜置籍船が増加し、乗組員が多国籍化と少数化し、船体が大型化と自動化するなど、従来の運航形態や配乗システムが大きく変化している。このような船舶は、海賊の襲撃に対して脆弱で、このことが海賊の取締りを一層困難にさせている。

船舶の登録国は、自国の船舶が公海上あるいは外国の排他的経済水域にあるとき、旗国主義に従って、自国の法令を執行する。しかしながら海運産業の現状は、旗国主義だけでは対応できないほど運航形態や配乗システムが多様化し、複雑化している。さらに、便宜置籍船の場合、置籍国が十分に法令執行の責任を果たしていると言いがたい。また船長を始めとする乗組員、船舶の所有者、運航者、積荷の発送者、積荷の受取人等がそれぞれ異なっている船舶は、海賊による被害が分散されるため、海賊抑圧のための積極的なイニシャチブをとろうとする国の熱意が分散されがちである。

船舶配乗システムの変化は、乗組員の削減となって現れ、錨泊中や港内における予防措置、当直、船内巡視についての能力低下、あるいは航行中の監視能力の低下、さらには海賊に襲撃された場合の抵抗力の弱体化を招来している。さらに、途上国の港湾で盗難にあった船舶、あるいは小規模の海賊と遭遇した船舶は、この事実を海賊通報センターへ報告することを控える傾向にある。海賊通報センターから連絡を受けた沿岸国による捜査協力の要求は長時間に及ぶことがあり、これが運航費の増加に繋がるからである。

科学技術の発達と船舶運航システムの変化に加えて、マラッカ海峡周辺海域の地理的特性が、海賊抑圧に対する国際的協力を必要としている。マラッカ海峡には公海部分がなく、周辺海域では領海および経済水域が複雑に接しているために、追跡された海賊は、容易に他国の領海や群島水域へ逃走することができるからである。

1988年のハイジャック犯の処罰に関するローマ条約²⁴は、各国の国内法に基づいて海賊の追跡、検挙、処罰の権限を認めると共に、事件の関係国に対して外国人犯罪人の引渡し、起訴、処罰を義務付けているが、かかる条約を批准したアジアの国は、日本、韓国、オーストラリアの3カ国だけである。今日の海運産業の現実とハイテク化された現代の海賊の実態は、海賊抑圧に関して国際的協力体制を不可欠としているのである。

²⁴ 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts against Safety of Maritime Navigation.

2 海賊の法的地位

(1) 国際法上の海賊

古代ローマ時代から合法的な海賊が存在したといわれているが、中世や近世を通して、海賊は海上権力を確保しようとする当時の国家権力と結合するようになり、政治手段あるいは戦争手段として正式に承認されていった。海賊行為は、本国から見れば、自国船舶を襲撃せず競争関係にある他国の船舶や植民地を略奪するため、むしろ奨励される事柄であった。海賊行為は、国家間の対立が世界秩序の根底にある時代にあつては、適法な不道徳行為だったのである。

海賊行為には犯罪として取り扱われるものと、戦争における略奪手段として用いられたものがあったが、長い間これら両者を理論的に区別できなかつた。海賊行為が犯罪と同様の普遍的非難を受けるようになったのは、近代国家が成立し、公海自由の原則が確立してからのことであつた。すなわち、海賊を人類に共通の犯罪とみなし、その抑圧を共通の課題とする国際法が定立されるようになったことから、海賊行為が特定の国家あるいは社会のために用いられることは許容されなくなつたのであつた。

アロンドラ・レインボー号事件その他にみられる現代の海賊事件を抑圧しようとする場合、先ずその法的地位および取締り権限を明確にしておく必要がある。すなわち、領海で発生した海賊行為を国内法上の犯罪として沿岸国にのみ取締り権限を認めるのか、あるいはこれを国際法上の犯罪行為に準ずるものとして諸国に取締りの権限を認めるのか、あるいは現代の海賊に限って他国の領海内まで追跡できる犯罪行為とみなすのか等の問題である。

海賊行為が国際法上の定義として規定されたのは、1958年の公海条約であつた。この規定は、海賊行為の抑圧をあらゆる国家の協力関係の下におく必要性との関連において設定されたのであつた。国際法上に海賊は、私的目的のために他の所有する船舶あるいは財産を自己のコントロール下におくもので、公海上で行われていることを原則とする。公海条約第15条における海賊行為の定義は、次のとおりである。すなわち、

- (1) 私有の船舶又は航空機の乗組員又は旅客が私的目的のために行うすべての不法な暴力行為、抑留又は略奪行為であつて、次のものに対して行われるもの
 - (a) 公海における他の船舶若しくは航空機又はこれらの内にある人若しくは財産
 - (b) 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、人又は財産
- (2) 当該船舶又は航空機を海賊船舶又は海賊航空機とするような事実を知つてその船舶又は航空機の運航に自発的に参加するすべての行為
- (3) (1) 又は(2)に規定する行為を扇動し又は故意に助長するすべての行為

かかる公海条約に見る海賊条項は、(2)項の字句を若干修正しただけで、そのまま1982年の国連海洋法条約に採り入れられ、今日の国際法上の海賊の定義となった。すなわち、国連海洋法条約における海賊は、公海またはいずれの国の管轄権に服さない場所で、私的目的で行われる、不法な暴力行為、抑留、あるいは略奪行為なのである。ちなみに、公海を除いて、「いずれの国の管轄権にも服さない場所」とは、内水、領海、群島水域²⁵を除いた海域、すなわち排他的経済水域²⁶および南極周辺の海域²⁷となる。

すべての国は、海賊行為の抑圧に協力する国際法上の義務がある。いずれの国も国際法上の海賊であればこれを逮捕または財産を押収することができるし、拿捕を行った国の裁判所は科すべき刑罰を決定できる²⁸。国際法上の海賊を取り締まることができるのは、すべての沿岸国の船舶および航空機でこのための権限を与えられたものである²⁹。

権限を与えられた諸国の船舶または航空機は、海賊行為が公海または排他的経済水域で発生した場合に限って取締りの活動を行いうるが、追跡中の海賊船舶が他の沿岸国の領海へ入った場合には、追跡を中止しなくてはならない。また、海賊行為が自国の領海内で発生する現代の海賊の場合、当該沿岸国の取締機関の船舶または航空機だけが、領海外の排他的経済水域および公海まで連続追跡できるが、追跡された海賊が他国の領海へ逃げ込んだときは、追跡を中止しなければならない³⁰。この場合、沿岸国は、被追跡船に自国の法令違反の行為がなければ、連続追跡を実施できない。沿岸国は、現代の海賊を抑圧するためにはこれを海賊犯罪とする国内法をあらかじめ制定しておくことが重要である。

現代の海賊の取締りを困難にさせているのは、海運産業国が自国の管轄水域以外で対処できるのが国際法上の海賊の場合だけであること、外国の領海内へ逃げ込んだ海賊は、国際協定を締結しない限り、これを追跡できないこと、および現代の海賊はこれらのことを十分に承知していることである。かかる困難を克服するためには、周辺諸国間、あるいは沿岸国と海運産業国との間で海賊の定義と取締り権限を明確にし、海賊抑圧の協定を締結することが必要である。国際海事局は、独自に「海賊および武装強盗」を定義、すなわち領海内と港湾内の窃盗を含めて海賊であると定義³¹し、これを東南アジア諸国に受け入れるよう要請しているが、マラッカ海峡沿岸諸国は、これを拒否している。

²⁵ 群島国家の主権は、自国の群島水域、その上空、海底、及び地下に及び(国連海洋法条約第49条)。

²⁶ 沿岸国は、自国の排他的経済水域における経済資源に対して主権を行使しうるが、排他的管轄権を行使できるのは、人工島、施設及び構築物の設置及び利用、海洋科学調査、海洋環境の保護及び保全の事項に関するものだけであり(海洋法条約56条)、外国船舶の通航権に対する管轄権行使は、これを著しく制限している。

²⁷ 南緯60度以南の地域(すべての氷棚を含む)は、南極条約によってすべての国の領土権と請求権が凍結されている(6条)ため、すべての国は管轄権を行使できない。

²⁸ 国連海洋法条約第105条。

²⁹ 同条約第107条。

³⁰ 同条約第111条。

(2) 海賊と国内刑法

海賊を抑圧してこれを取り締まるにあたり、罪刑法定主義の原則から、沿岸国は、あらかじめ国内法でこれらの行為について刑罰規定を準備しておく必要があることは前述した。また、アロンドラ・レインボー号事件は、インド海軍が海賊を初めて拿捕した事例であるが、インドは適用されるべき国内法が整備されていない為、今日にいたるまで処罰できないでいることも前述した。

領海における船舶内で発生した強奪行為を処罰するとき、刑法上に海賊罪を規定していない場合には、人類共通の敵である海賊として扱うことができず、単なる海上における窃盗あるいは強盗として処罰することになり、不十分な量刑しか科すことができない。その結果、刑期を修了した海賊は、再度海賊行為に従事することになるのである。

海賊行為との関連で、諸国の国内刑法がとりうる方式は、次の3種に大別することができる。すなわち、海賊行為の概念には全く触れず、一般的規定の適用を行う立法、国際法上の海賊行為と国内法上のそれとが一致する立法、国際法上の海賊行為概念にかかわらず国内法上の海賊行為を定める場合である³²。

第1の方式は、国際法的要素と国内法的要素とを厳格に区別するもので、海賊行為の国際法上の概念定立は、公海上における公安を害する行為に対する海上警察上の法律要件を示しており、公安を害する行為は強盗、恐喝、殺人、障害、器物損壊その他一般的規定の対象にすぎないと解釈する。換言すると、海賊行為に対しては、独特な法規をもって対処する必要性はないとしている。

この方式の立法は、主として北欧ドイツ法系の諸国に見られるが、刑法に海賊罪という特別の規定を全く含まないベルギー、フィンランド、日本³³のような国、海賊行為を公海上の強盗あるいは強盗意図での海上襲撃行為と同一視する規定を置く、ドイツ、デンマーク、スウェーデンのような国、海賊行為を海上強盗と規定し、そのための準備行為の処罰規定を設けるノルウェー、チリのような国の3種類に分類しうる。

³¹ 船舶に対する「海賊および武装強盗 (piracy and armed robbery)」を、「窃盗または他の犯罪を行う意図をもって、およびその行為のために武力行使の意図またはその能力をもって、他の船舶に乗船または乗船を企てる行為 (An act of boarding or attempting to board any vessel with the intent to commit theft or any other crime and with the intent or capability to use force in the furtherance of that act)」と定義した。

³² ここに挙げた諸国の国内刑法における海賊規定については飯田、前掲書、78頁 - 110頁を参照。

³³ 加害者についてのみ属人主義を採る日本の刑法の場合は、国際法上の海上警察義務の遂行が困難になるのみならず、公海上での日本人の保護もできない。換言すると、現行法では刑法第236条の強盗の規定と同法第2条の国外犯の規定を適用して、日本国民を処罰することはできる。しかし公海上では第1条2項適用の日本国籍船舶で行われた外国人による同様の犯罪を処罰することはできても、便宜置籍船で行われた犯罪については手の打ちようがない。

国際法上の海賊行為と国内法上の海賊行為とを一致させる第2の方式は、英米法に見られる立法形式である。かかる立法形式は、海賊行為の定義を国際法に委ねる点で罪刑法定主義に忠実でないといふものの、海上警察における法律要件と国内刑事立法とを一致させることによって、国際法上の要求と国内法上の使命を包摂できる点で優れたものである。

イギリスは、自国領水内で行われた犯罪について、外国人によるものであっても裁判管轄権を有しているとし、海上または海外で行われた犯罪についての裁判を、コモンローによって実施するためには、その犯罪がイギリス本土で行われたものと擬制する必要があった。しかし海賊については、属地主義の例外として、国際法に対する考慮から国際法上の犯罪を国内法違反の犯罪であるとし、処罰することを認めている。

このようにイギリスは、海賊行為がイギリス国内法に基づく犯罪であると同時に国際法に違反する犯罪として、自国民以外の正犯者をも裁判権の下に服させている。換言すると、イギリス法では、公海における海賊の逮捕の許容を、海賊行為の法的帰結として認めており、その根拠は、裁判権限の設定にあると解されている³⁴。

アメリカは、連邦刑法において、海賊行為の定義を国際法に委任して定義しないことによって、国際法上の法律要件と国内法上の構成要件との矛盾を回避している。アメリカ合衆国連邦刑法は、いわゆる私略船 (privateers) について原則として海賊行為法の適用を考慮しており、政治的目的が欠けていることは、国内法上の海賊行為の成立要件とされていない。さらに客観的構成要件として、船舶その他水上乗物を使用して行う犯行に限定されているか、その船舶の乗組員による犯行であることを要するのか、および公海との関連は要件とされるのかとする問題については、必ずしもこれを要件としていない³⁵。

国内刑法立法の第3の方式は、海賊行為を国家の対外的安全の侵害、公共の安全の侵害あるいは海上交通の安全の侵害として理解しているため、国際法上の海賊行為のほかに、同種の罪種をもつ行為もまた海賊行為の名称の下に独自の構成要件の系列を設定することになる。かかる方式はフランス、イタリア、メキシコ、ポルトガル、ブラジル、アルゼンチン等のラテン法系諸国の刑法に多く見られる。さらに中国、オランダ、ギリシャの刑法がこの方式を採用している。

たとえばフランスにおける海賊行為罪の主たる特徴は、海賊行為として訴追される行為が私略行為に結びつけられていることである。換言すると、船舶書類を保持していないこと、保持していたとしても虚偽のものであること、平時に商船を襲撃してそれを奪取すること、暴動によって船舶の支配者となること、船舶を海賊に引き渡すことのいずれかの条件を一

³⁴ 飯田、前掲書、76頁。

³⁵ 同書、89頁。

つでも充足していれば、海賊行為となるのである³⁶。

東南アジア海域における海賊を抑制すべき沿岸国、たとえばマレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピン等の諸国は、第1の方式を採用する傾向にあり、国際法上の海賊の定義を根拠にして、領海内で発生した現代の海賊は国際法上の海賊ではなくあくまでも国内犯であるとして、沿岸国のみに取締り権限があるとの立場を堅持している。これら諸国は、主権問題に極めてセンシティブであり、それが海賊抑圧のためとはいえ他国の政府公船が自国の領海内においてパトロールすることや海賊を追跡することを、主権侵害として警戒する。

国際海事局の主張する現代の海賊の定義は、海賊の発生海域を特定しておらず、これは、国際海事局が海運産業国の立場から海賊問題を取り扱っていることを示している。東南アジア諸国によるナショナリズムあるいはナショナルプライドの発露を強く意識している事実が、国際海事局の海賊定義を受け入れようとせず、海賊の抑圧にかかわる国際協力の実施を困難にさせているといえよう。

中国は、これまで海賊を逮捕しても短時間のうちにこれを釈放してしまっていた。しかし中国は最近になって海賊を死刑に処すことができるようにしたことから、中国周辺海域の海賊は激減した³⁷。かかる事実は、海賊行為を国内刑法で規定し、これを厳罰に処することが現代の海賊の抑圧に繋がることを示している。

3 東南アジアにおける現代の海賊と海軍の警察活動

(1) インドネシアとマレーシアの海賊取締りと海軍

(a) インドネシア海軍と海賊取締り

インドネシア周辺海域のうち、シンガポール海峡、フィリッパイン海峡、マラッカ海峡で海賊事件が多発するが、もっとも頻繁に海賊が発生するのはマラッカ海峡である。これら海域において海賊に絡む事件が多発する背景として、インドネシア経済の低迷がある。インドネシアの経済状況の悪化にともなう住民の貧困が、住民をして海賊等の違法行為を犯すことになるという現実がある。また、インドネシア運輸省海運総局の警備救難局と国家警察組織の海上警察は、燃料の値上げにより警備に必要な燃料が確保できない。すなわち、警備艇

³⁶ 同書、97頁。

³⁷ 海賊情報センター長（前掲）。

1隻あたり、現在、1ヶ月6時間分の燃料しか配分されず、このため全ての担当海域における警備活動が十分に行われていない³⁸という現実もある。

インドネシアにおける海賊取締り体制は、海上警備を十分に行える専門機関がないため、海上におけるセキュリティに関する事案について海軍が関係当局と調整して対応することになっている。換言すると、海賊取締りは、海軍主導で海上警察、警備救難局、税関が担当しており、海上におけるセキュリティの調整機関は海軍である³⁹。

海賊に関する情報窓口は、海運総局の国家捜索救難庁が国際海事機関（IMO）の勧告等に基づいて実施している。海賊問題についての国際会議および国際的な対応に関する窓口は、海運総局警備救難局が担当している。海上警備行動の範囲は、主として海軍が排他的経済水域を、海上警察が港湾を含む領海内を担当している⁴⁰。海運総局警備救難局は、現在、5か所に海上警備基地を設置し、120～125隻の船舶を保有・運用しているが、このうち9隻は40m級の中型船である。海洋警察も小型船舶を保有しているが、その規模は小さく、事実上、活動範囲は限定されている⁴¹。

海軍の西部艦隊は、海上警備基地としてシンガポール南方にあるバタム島、北スマトラ州メダン市東部にあるスマトラ島最大の港湾のペラワン港、リアウ州東部の島のバンガ島に海域警備部を置き、マラッカ海峡等の海賊多発地域の警備に当たっている。バンガ島海域警備部では、3シフトの24時間体制で海上警備を実施しているが、その他の地域については、海賊出現の通報を得てから現場に急行する体制をとっている。東部艦隊についても、オペレーション面では西部艦隊と同様であるが、警備区内に海賊多発海域がないため、西部艦隊のような海域警備区域をもっていない⁴²。

インドネシアが海賊取締りを実施する上で最大の問題は、国際海事局の海賊情報センターからの報告が3か所の海域警備部に届くまで、事件発生から2～3日かかることである。その原因の一つは、海賊の被害者あるいは目撃者が、海賊の報復を恐れたり、事件調査のために運行が遅延することを敬遠するため、通報しなかったり、通報が遅れることである⁴³。

次に、インドネシアにおける官僚的な情報伝達プロセスの問題がある。海賊情報センターからの報告は、運輸省国家警備救難局に伝達され、最後に海軍に連絡がくる手筈になっているがこれに時間がかかるため、現在、政府と海軍との間で調整を実施中である。また、入手した海賊発生情報が正確なものか問題があるが、これについては、現場で確認するし

³⁸ インドネシア運輸省海運総局救難運用課長からの聴き取り（2001年11月22日）。

³⁹ インドネシア海軍西部艦隊司令官（前掲）。

⁴⁰ インドネシア運輸省課長（前掲）。

⁴¹ インドネシア海軍西部艦隊司令官（前掲）。

⁴² 同上。

⁴³ 同上。

か方法がない⁴⁴。

このようなインドネシア海軍に対して、次のような批判もある。すなわち、これまで軍が海賊の逮捕を実施し、警察が軍から独立した後は海賊の逮捕は警察に任せてきたが、海軍は腐敗しているため国際協力が困難になっているという。たとえばセラヤン号事件の際に、インドネシア海軍は、マレーシアからの再三の要請により国際協力によって海賊を拘束したが、船主に対して不正なお金を要求したため、セラヤン号は、海賊にハイジャックされた後、インドネシア海軍にハイジャックされたようなものであるという。さらに、2001年始めにマレーシア海上警察がある海賊を逮捕したところ、犯人がインドネシア海軍軍人であることが判明し、内密にインドネシア当局に引き渡したという事例もある⁴⁵。

(b) マレーシア海軍と海賊取締り

マレーシアにおいて、海賊取締りを担当している政府機関は、海上警察である。海上警察は、20名からなる海賊専門の特殊部隊を保有しており、主にマラッカ海峡周辺海域でパトロールしている。海上警察の本来の任務は、領海内の法令執行であるが、1967年の警察法に基づいて、領海内および領海を超えて、海賊を含むあらゆる種類の刑事犯罪について、取締りの権限を与えられた。マレーシア周辺海域で発生する海賊の取締り活動に従事している海上警察の船舶は、警察航空部隊の支援を受けている⁴⁶。

海賊取締りに関するマレーシア海軍の役割は、補完的なものであり、限定された活動を行っているに過ぎない。換言すると、マレーシア海軍は、海上警察を支援する立場にあり、支援の内容としては、情報の提供、通信、海賊船の追跡のほか、逮捕段階における特殊部隊による作戦等である⁴⁷。2001年6月に発生した前述のセラヤン号ハイジャック事件に際しては、マレー半島東海岸の領海に入ったセラヤン号に対して、2隻の海軍艦艇が追跡を実施した。この時、セラヤン号が船舶位置表示システム(Ship Loc)の受信装置を積載しており、逃走する船舶の現在位置が確認できたので、効果的に対処しえた⁴⁸。

マレーシア海軍は、主にマレー半島東海岸とサバ州東海岸でパトロールを実施しているが、活動の重点をアブ・サヤフの脅威に晒されているサバ州東海岸に置いており、マラッカ海峡に残っている艦艇は多くない。マラッカ海峡における海賊の脅威はそれほど大きくないので、海上警察だけで十分に対処可能であると考えている⁴⁹。

⁴⁴ 同上。

⁴⁵ 海賊情報センター長(前掲)。

⁴⁶ Dato'Noor Azuman, op.cit., p.4.

⁴⁷ マレーシア海洋問題研究所(MIMA) 研究員からの聴き取り(2001年11月19日)。

⁴⁸ 海賊情報センター長(前掲)。

⁴⁹ マレーシア海軍司令部運用部長からの聴き取り(2001年11月21日)。

海賊問題に関係する政府機関は、海上警察、海軍を含めて22に及んでおり、これがマレーシアにおける海賊取締り問題を複雑化させている。マレーシア政府は、これらの活動の調整機関として、首相府に海上取締り調整センター（MECC）を設置した。MECCは、海賊に関する情報交換の主コンタクトポイントであり、ルムトにある指令センターとポートクラン、ジョホール、ランカイにある支所から、24時間体制でマラッカ海峡に関するマレーシア海上監視システムを運用している⁵⁰。

MECCが設置されたにもかかわらず、短時間で22にも及ぶ機関との間での効果的な調整を行うのは困難であることから、将来的には、海賊問題を一手に請け負う機関として沿岸警備隊を創設するべきであるとの考えもある。また、2002年中までに海賊取締り政策を含めた沿岸域政策（Coastal Zone Policy）を策定しようとする動きがある⁵¹。沿岸警備隊が創設されれば、海上警察が12カイリ領海を担当し、それ以遠から200カイリ以内の海域を沿岸警備隊が担当することになる。沿岸警備隊の装備としては、艦艇2～3隻とヘリコプター数機を保有する。海軍は、これにより海賊対処支援任務から開放され、南沙諸島海域の防衛等本来の任務に専念できるようになる⁵²。

（2）現代の海賊抑圧と東南アジアの国際協力

（a）海軍等による沿岸国間の協力態勢

東南アジアの幾つかの国、すなわちマレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン、シンガポールは、1970年代に国防省によって海賊抑圧のための二国間協定を締結し、定期的に共同国境委員会（Joint Border Committee）を開催すると共に、相互に海賊対策の協力について協議している。これら諸国の海軍は、それぞれ二国間ベースで調整し、共同訓練や共同パトロールを実施しているが、恒常的に実施しているわけではなく、限定された期間内に実施しているだけである⁵³。

海賊抑圧に向けての周辺諸国との協力が二国間で実施されている理由は、東南アジア諸国内では、二国間の利害がそれぞれ対立している場合があり、何か共通の活動を多国間の枠組みで実施しようとしても、必ずどこかの二国間関係に無理が生じることになるため、それぞれ別個に二国間協力を推進するほうが容易なことである。かかる外国海軍との共同パトロールを行う場合は、相互に時期と海域を調整して、隣接するそれぞれの国の領海内で実

⁵⁰ Dato'Noor Azman, *op.cit.*, p.3.

⁵¹ MIMA 研究部長からの聴き取り（2001年11月19日）。

⁵² マレーシア海軍司令部部長（前掲）。

⁵³ 同上。

施するだけで、それぞれ相手国側の領海へ入ることはない⁵⁴。

この他マレーシア、インドネシア、シンガポール三国は、1992年、それぞれ武装強盗抑圧のための二国間条約を締結し、海上治安を目的とする共同パトロールと共同訓練を実施している。インドネシアとシンガポールは、シンガポール海峡とフィリッパ海峽において、インドネシア海軍軍艦1隻、海洋警察艇1隻とシンガポール海軍による、年間4回各60日間の共同パトロール(INDOSIN)を実施している⁵⁵。

マレーシアとインドネシアの間では、マラッカ海峡において両国海軍の軍艦各2隻が年間4回各10日間の共同パトロール(MALINDO)を継続している。また、インドネシア海軍の軍艦1隻、海洋警察艇1隻、警備救難局の巡視船1隻、税関艇1隻とマレーシア海軍の軍艦1隻が、年1回7日間の共同パトロール(OPTIMA MALINDO)を実施している⁵⁶。

インドネシア、マレーシア、シンガポール三国は、海軍艦艇が海賊取締りを実施中にそれぞれの領海へ入ることもありうることから、かかる領海進入について、1992年の二国間協定により了解がなされているので問題はないとしている⁵⁷。

海軍の協力関係と同様に、マレーシア、インドネシア、タイ、およびフィリッピンの上陸警察とそのカウンターパートは、それぞれ二国間の安全保障取決めを締結して、調整パトロール、共同訓練等を実施すると共に、海賊に関する情報の交換を行っている⁵⁸。周辺諸国の海賊取締りに関して、マレーシアの観点からすると、インドネシアは自らの義務を果たしておらず十分な対策を取れないし、フィリッピンは十分な船舶がなく取締りが不十分で、ミャンマーとベトナムの取締りについては十分とはいえず、シンガポールとタイはしっかりした取締り態勢が整備されている⁵⁹という。

(b) 海運産業国と沿岸国との協力態勢

海賊情報センターは、国際商工会議所の国際海事局が、海賊事件の調査を促進する機関の設置を提案し、これを国際海事機関(IMO)と国際海事衛星機構(INMARSAT)が支援して設置されたものである。同センターは、1992年に設置されて以来、24時間体制で世界中の海賊に関連する情報を収集し、これを航行中の船舶や政府関係機関へ提供して海賊の抑止のための機能を果たしてきたといえよう。しかしながら、海運産業国の側からの海賊取締りは、

⁵⁴ 同上。

⁵⁵ 在インドネシアJICA作成レポート『インドネシア共和国における海賊対策』、2頁。

⁵⁶ 同上。

⁵⁷ インドネシア海軍西部艦隊司令官(前掲)。

⁵⁸ Dato'Noor Azman, *op.cit.*, p.4.

⁵⁹ マレーシア海軍司令部部長(前掲)。

活動についての法的な限界があり、国際協力は進展していない。

このような状況の中で海運産業国は、船舶位置表示システム(Ship Loc)を採用し、海賊報告センターと連動させて沿岸国の海賊対策に貢献している。シップ・ロックは、船舶に設置した小型の受信装置を利用して、高度1,000km以下の低軌道に打ち上げた4つの衛星が、当該船舶をトラッキングして位置情報を収集するシステムである。換言すると、海運会社あるいは船主は、船舶が予定の航路を運航しているか、目的地に予定通り到着するか等の情報を、航法衛星を利用したシップ・ロックによって収集できることになる⁶⁰。

船舶が海賊に襲撃されてハイジャックされたような場合、船主は、海賊情報センターに対して同じような立場、すなわち船舶位置表示情報にアクセスすることを認める。海賊情報センターは、周辺海域諸国の海賊取締り関係各機関へ警報を發出すると共に、ハイジャックされた船舶の位置を衛星からトラッキングしつつ、同船舶の位置情報を連絡する。関係各機関は、他の機関および他国の諸機関と協力し、適切な海賊逮捕の行動をとることができる⁶¹。

マレーシア船籍のタンカーであるセラヤン号は、6月19日、マラッカ海峡のブラウ・イユ・ケシル付近を航行中に20人の海賊に襲撃され、乗組員は全員後ろ手に縛られ拘束された。マレーシアの海軍はセラヤン号を追跡したが、同船はマレーシアの領海や排他的経済水域、インドネシアの領海や群島水域等を逃げ回った。インドネシア海軍は、6月27日サマリнда付近の海域で同船を捕らえ、バリクパバン港へ回航した。セラヤン号の14人の乗組員と積荷は、無事に船内にあった⁶²。

かかるセラヤン号事件は、シップ・ロックが効果的に活用された事例で、インドネシア海軍とマレーシア海軍が地域の海域を逃げ回った海賊船の精確な位置情報を、常に把握できたことから、両海軍が連携した共同作戦によって、海賊を拘束できたといえよう。海賊は両国の管轄水域間を巧みに逃げ回ったが、衛星からの監視を振り切ることはできなかったのである。

インドネシア海軍は、セラヤン号を追跡した際、11ノットで逃げるハイジャック船を8ノットの艦艇で追跡した⁶³が、幸いなことに海賊を拘束できた。仮に、海賊が追跡を振り切って逃走しえたとしても、強奪された船舶は、必ずどこかの港へ入るため、シップ・ロックを利用することによって、海賊が入った港湾を特定できることになるのである。

この他、インドネシア政府は、2001年11月、海賊抑圧、捜索救助、海難事故等のために必

⁶⁰ Collective Localization Satellites & International Maritime Bureau, “ShipLoc Technical Overview & User Manual, Revision 1.1” (May 1999), p.3.

⁶¹ Ibid..

⁶² ICC IMB Period Report, *op.cit.*, p.27.

⁶³ 海賊情報センター長(前掲)。

要な情報を伝達する目的で、航行安全情報システム(MSIS)の採用を決定した。このシステムの導入は、日本のJICAの協力により実現したもので、ジャカルタ作戦司令部・ベラワン支所、ドゥマイ支所、タンジュ・ウバン支所間の情報の交換、および、国内の関係各機関、海賊情報センターおよび外国の関係各機関との間の情報交換に利用する⁶⁴。

かかる航行安全情報システムは、将来的にインドネシア各地に支所が設置される予定である。まず、第2段階でジャワ島とチモール島のプリオク、アンボン、サマリダ、タンジュ・プリオクに4か所設置し、第3段階でカリマンタン島、スラウエシ島、セラム島、ニューギニア島の各地に約20か所の支所を開設する事が決定されている⁶⁵。

おわりに

マラッカ海峡周辺海域の現代の海賊行為は、東南アジア諸国の経済事情の悪化とともに頻発するようになり、当初の単純な窃盗から今日の船舶強奪まで、その手口が徐々に大規模になり、高額の積荷が強奪されるのみならず、船舶乗組員の生命に危害が及ぶようになってきた。また現代の海賊のほとんどが沿岸国の領海で発生していることから、国際法上の海賊の定義になじまず、これを抑圧できる権限は沿岸国だけが有していることは、これまでにみたとおりである。

小規模な現代の海賊は別として、国際シンジケートが関与するような第2と第3のタイプの海賊については、被害船舶の旗国、船主の本国、船舶会社の所在国、乗組員の国籍国、積荷の発注者の本国、積荷の受取人の本国等のもとより、海賊の立寄り先の国、強奪した積荷の積み卸し国や保管国、強奪した積荷の購買者の本国、強奪した船舶の購買者や会社の本国等に加えて、海賊を追跡した海軍を始めとする関係機関の所属国、拘束した海賊の本国、海賊の裁判国、逃亡した海賊の滞在国等、多くの国家が関係していることがわかる。

これら現代の海賊を抑圧するためには国際協力が不可欠であることは自明であり、事実、東南アジア諸国の幾つかの国は二国間協定を締結し、海軍を含めて海上警察等による共同訓練、共同パトロール、共同取締り等を行っている。しかしこれらの活動は、これまでみたように、例外はあるものの、そのほとんどが自国の領海内をそれぞれの機関が実施しているにとどまっている。

⁶⁴ 詳しくは、Directorate of Guard and Rescue of DGSC, “Maritime Safety Information System”(November 2001), pp.1-4.

⁶⁵ *Ibid.*, pp.5-6.

他方、海運産業国と沿岸国との間の海賊取締り協力については、沿岸国が主権問題にかかわるとして外国の政府公船による領海内のパトロールを歓迎しない傾向にあるが、東南アジア諸国によって共同取締り受入態度に温度差がある。

たとえばインドネシア海軍⁶⁶は、政府が日本との共同警備を決定したら、海賊取締りにという共通目的のために日本からの参加を歓迎すると考え、フィリピン⁶⁷は、2001年に海上保安庁と初めて合同共同演習を行い、フィリピンの巡視船を海賊に襲われた日本船と想定し、日本の巡視船が海賊を補足する訓練等を行った。マレーシアは、日本の海上保安庁と相互の技量向上のために共同訓練をしているが、日本の巡視船がマラッカ海峡の共同パトロールを申し出ても、これを受け入れることは困難であると考えている⁶⁸。

このような事柄が背景にあるため、海賊抑圧のための国際的な協力体制は、端緒についたばかりであり、海運産業国の海賊対策として、わずかに海賊情報センターの設置と、シップ・ブロックの運用にとどまっているといえよう。

マラッカ海峡周辺沿岸国海軍による海賊対策共同作戦は、現在、二国間協定に基づいて行われているが、かかる協定を多数国間協定に拡大するためには時間が必要であろう。マラッカ海峡沿岸国と海運産業国との間で二国間のあるいは多数国間の協定が締結され、海軍による海賊取締り共同作戦を実施するには、さらに時間を必要としよう。

現代の海賊を抑圧するための最も過激かつ効果的な方策は、海賊取締りを十分に実施しない沿岸国を国連海洋法裁判所に提訴し、沿岸国の責任を明確にすることであろう。沿岸国は、国連海洋法条約上、自国の領海を管理する国際的義務を負っており、船舶の安定的な無害通航権行使を確保する責任を果たさなくてはならないからである。国際裁判の判決が沿岸国の責任を明確にすれば、沿岸国は、自国の警備能力の不足を補うための措置として、海運産業国との国際協力を実施する契機となりうると思われる。しかし、このような過激な方策は、沿岸国の反発を招く危険性も考慮しなければならない。

マラッカ海峡周辺国の海軍と海運産業国の海軍による協力作戦は、作戦の目的を海賊対策だけに限定しないで、作戦構想を大きくする方策もある。例えばオーシャン・ガバナンスは、国連海洋法条約上の種々の義務を履行して海洋の持続的開発を促進するための活動であるが、海賊抑圧活動を、オーシャン・ガバナンスのひとつの作戦として実施するとすれば、国連海洋法条約の義務を履行しうることになり、沿岸国の理解が得やすいと思われる。沿岸国の官憲を同乗させた国際パトロール艦船が、地域協定に基づいて、オーシャン・

⁶⁶ インドネシア海軍西部艦隊司令官（前掲）。

⁶⁷ 海上保安庁の巡視船3隻とフィリピン沿岸警備隊の巡視船1隻は、2001年10月31日、海賊対策の一環として、マニラ湾で初めて合同海賊対策訓練を行った（11月1日付読売新聞）。

⁶⁸ マレーシア海軍司令部部長（前掲）。

ガバナンスの一環として海賊抑圧に従事するという、オーシャン・ピース・キーピング (OPK)の構想⁶⁹があるが、これを東南アジアの国で実現するのは困難とする意見があることも事実である⁷⁰。しかしながら、沿岸国が国連海洋法条約を十分に理解し、条約上の義務を果たす方策を考慮するようになった際には、かかるOPK構想が具体化され、しかもその時期は意外に早く到来すると思われる。

⁶⁹ OPKについては、たとえば高井晋「紛争の未然防止とOPK 海洋の安定的利用のための新たな活動」、『新防衛論集』第25巻2号(1997年9月)を参照。

⁷⁰ マレーシア海軍司令部部長(前掲)。