

沿岸国による海賊等対策の成功と限界

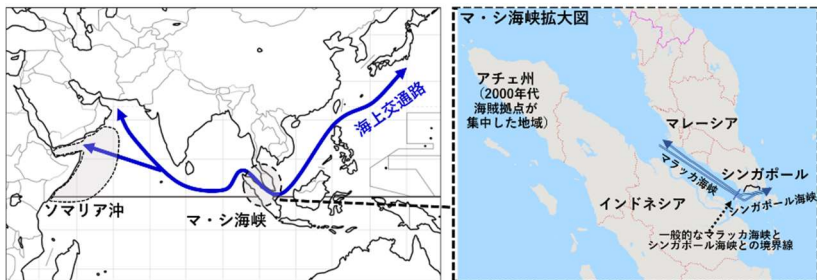
— マラッカ・シンガポール海峡における対策を事例に —

土肥 紘

はじめに

海運は、わが国にとって海外から貿易物資を安定的に輸送するための不可欠な要素である。特に、わが国の一次エネルギー供給のうち、自給率が0.5%未満である原油は輸入全体の約88%を中東地域に頼っているため、中東からわが国に至るまでの海上交通路はわが国の生命線といえる¹。この生命線に影響を及ぼす問題として、わが国の海上交通路上に位置するソマリア沖やマラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」）では、しばしば海賊等事案が発生し、同海域を航行する民間船舶に被害を与えている。わが国の主な海上交通路、海賊等の多発地域及びマ・シ海峡の概要は図1のとおり。

図1 わが国の海上交通路と海賊等発生地域の概略図



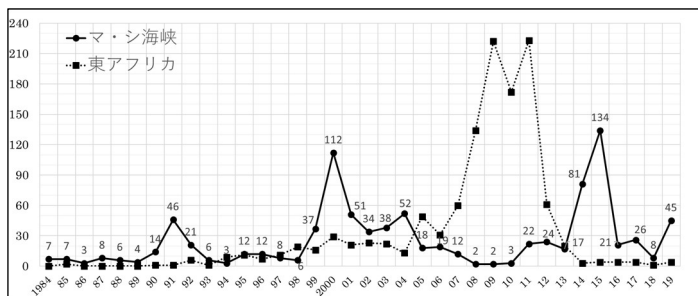
(出所) 筆者作成。

国際海事機関（International Maritime Organization: IMO）の報告によれば、ソマリア沖を含む東アフリカの海賊等事案は2011年をピークに減少し、最近は一桁の発生に留まっている一方、マ・シ海峡は今でも数十件が生起している。また、マ・シ海峡での海賊等事案の発生数は増減を繰り返

¹ 経済産業省・資源エネルギー庁『令和元年度 エネルギーに関する年次報告』2020年6月、107頁。

返しており、2000年に112件を記録し2004年まで50件前後で推移していたものの2005年に18件に減少し、以後約10年間は大きな変動はなかった。しかし、2014年には81件、続く2015年には134件と急激に増加し、2016年には21件に激減、2018年には報告数はわずか8件となったが2019年には45件と再び増加している（図2）²。

図2 マ・シ海峡における海賊等発生件数



（出所）IMO, *Annual Report – 2019*を元に筆者作成。

東南アジアでの海賊等の行為に注目し研究をしているシドニー大学国際関係・比較政治学教授のジャスティン・ヘイスティングス(Justin Hastings)は、海賊等は地域ごとで取り組まれている対策に適応し、より高度な海賊等として復活を繰り返していると述べている。この復活に対して、沿岸国は海賊等が復活に必要とする条件を理解し、適切な対策を講じることで海賊等の行為を制限させられるとし、以下のとおり結論付けている³。

東南アジアにおける海賊等の再興の多くは対策への適応によって説明できるが、海賊等は無限に機知に富んでいるわけではない。この地域では高度な海賊等の攻撃が続いているものの、2016年からの船舶・貨物の押収、および2017年からの海上誘拐の相対的な減少は、対策への適応にも限界があることを示唆している⁴。

² International Maritime Organization (IMO), *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report - 2019 Annex 4*, April 27, 2020, p. 1.

³ Justin V. Hastings, “The Return of Sophisticated Maritime Piracy to Southeast Asia,” *Pacific Affairs*, Vol. 93, No. 1, March 2020, pp. 13-29.

⁴ Ibid.

では、ヘイスティングスが述べるとおり海賊等の対策への適応には限界があるとするならば、2019年から見られる海賊等の増加はなぜ起きているのだろうか。実際には、海賊等は対策に対して絶えず多様なアプローチを続けるため、海賊等事案の絶無は困難となり、増減の繰り返しは今後も変わらず続いていくことを示しているのではないだろうか。

そこで本稿では、マ・シ海峡の沿岸国（インドネシア、シンガポール及びマレーシア）による海賊等対策は、限られた期間内では実を結び発生件数の減少をもたらすが、やがて海賊等も手段や発生場所を変化させ沿岸国の対策に適応するため、沿岸国の海賊等対策の永続性には限界があるものと仮定する。

本稿の第1節では、マ・シ海峡における海賊等事案の発生とその対策の変遷を劇的な増減があった1990年代から2000年代と2010年頃から2016年頃、発生数が増加している現在の3つの時期に分け、各時代の海賊等増加の背景、海賊等が取った手段及び沿岸国側の対策を考察する。第2節では第1節の考察をもとに、過去と現在の海賊等事案の発生態様を手段、盗難対象やマ・シ海峡内での発生場所の変化を比較する。そして、海賊等事案の増加要因が沿岸国の対策に適応した結果であるということを示し仮定を論証する。

なお、海洋法に関する国際連合条約第101条では、海賊は公海上もしくはいずれの国の管轄権にも服さない場所において行われたものをいい、沿岸国の管轄権内において行われたものは海上武装強盗と定義される。本稿では、海賊と海上武装強盗を総称して海賊等とする。

1 マ・シ海峡における海賊等事案の発生とその対策の変遷

(1) 1990年代～2000年代

ア 海賊等事案増加の背景

マ・シ海峡では、インドネシア・スマトラ島北西部のアチェ州沿岸の武装組織・独立アチェ運動（Gerakan Aceh Merdeka Free Aceh Movement: GAM）が海賊等に関与したこともあり、航行船舶が襲撃されるという事件が相次いだ。GAMによる海賊等は、インドネシアからの分離独立といった政治的主張を目的とした示威行為とみることもできたが、基本的には活動資金獲得のための手段であり、経済的動機に基づくものであったとみられ

る⁵。加えて、1997年のアジア通貨危機の影響を受け、経済の著しい悪化に伴い失業率が増加、困窮した貧困層が海賊等に関与したことも重なり、2000年には東南アジア全体での海賊等事案が対前年比で約50%増加したとされている⁶。沿岸国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）における失業率及び経済成長率の推移は図3、図4のとおり。

図3 沿岸国の失業率の推移



(出所) IMF, *World Economic Outlook Database* を元に筆者作成。

図4 沿岸国の経済成長率の推移



(出所) IMF, *World Economic Outlook Database* を元に筆者作成。

⁵ 日本海難防止協会シンガポール連絡事務所編『マラッカ・シンガポール海峡白書2006』日本財団、2006年、84頁。

⁶ 同上、78頁。

マ・シ海峡は沿岸国各国の領海及び排他的経済水域が混在する海域であり、ここでの海賊等事案の大半はいずれかの沿岸国の領海内で発生する。その場合、取り締まりの権限は国連海洋法条約に基づき、海賊等事案が発生した領海を管轄する沿岸国のみが有することとなる。また、たとえ海賊等事案が公海上で発生しても、いずれかの沿岸国の領海に逃げ込んだ場合は、同様に領海を管轄する沿岸国以外は取り締ることができない。

加えて、海賊等は一般的に警備が手薄な海上における法執行力の弱い地域で活動を行うが、東南アジアの多くの国は外部からの介入に対しては非常にセンシティブであり、沿岸国の主権を最大限に尊重することを基本として考えていかなければならない。その例として、2004年3月に米国が地域海上セキュリティ・イニシアティブを提唱した際、米国はあくまでも沿岸国の同意に基づき協力する考えであったものの、沿岸国側にはただ米軍がマ・シ海峡に艦艇を派遣すると受け止められ猛反発を受けた⁷。1992年に発効されたシージャック条約ともいわれる「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」(Convention for the Suppression of Unlawful Act against Vessels at Sea; 以下「SUA条約」)では、他国の領海で行われた行為であっても私人による船舶の安全航行を損なう一定の行為を対象犯罪とし、これら犯罪の容疑者について締約国に「引渡し又は訴追」の義務を課すことは可能であるが、インドネシア及びマレーシアはSUA条約を批准していないため締約国への引渡し又は訴追義務がない⁸。マ・シ海峡での海賊等問題は、これらの要因から沿岸国1国もしくは複数国による対策を困難にさせており、アジア海賊地域協力協定(Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: ReCAAP)の黒木雅文事務局長は、海賊等は絶えず越境するため、それぞれの事件がどの国の領海で発生したか確認することは難しく超国家的犯罪であると述べている⁹。

イ 海賊等の手段

この時期に発生した海賊等の手段は、2000年頃までとそれ以降に大きく二分される。1990年代から2000年頃までの海賊等は、自動小銃などで武装し、乗り込んだ船ごと積荷を奪い、船舶そのものや比較的価値が高い

⁷ 日本海難防止協会シンガポール連絡事務所編『マラッカ・シンガポール海峡白書2007』日本財団、2007年、86頁。

⁸ シンガポールは、2004年SUA条約を批准している。

⁹ INDO-PACIFIC DEFENSE FORUM『シンガポール海峡の海賊対策で協力を図る近隣諸国』2020年1月、ipdefenseforum.com/ja/2020/02。

えに証拠が残り難しく、売却も容易な軽油やガソリンなどの石油類を売却するために小型タンカーを標的とした¹⁰。日本人が初めて被害を受けた事例とされる「アロンドラ・レインボー号（Alondra Rainbow）」事件では、日本人船長、機関長乗組員17名が海賊等の所有する船舶に6日間監禁された後、海上に投棄された（11日間漂流した後に、タイ沖で漁船に発見され救助）。乗っ取られた「アロンドラ・レインボー号」は、船名を変え船体の色も塗り替えて航行を続け、最終的にはインド・コーストガードにより拿捕されたものの、すでに積荷の半分は中国経由でフィリピンに売却されていた¹¹。2000年以降はGAMの首謀による犯罪組織が、高価な積荷を狙うのではなく乗組員を人質に取り身代金を要求するやり方を主流とした¹²。海賊等は反政府組織と結託し、自動小銃やライフル銃で武装、大型船よりも小型の低速タンカー、タグボート、漁船など乗り込みが容易な船を襲い船員を人質にした¹³。

ウ 海賊等への対策

こうした海賊等に対し、2000年頃から各国が本格的な対策を開始した。マ・シ海峡における海賊等対策の効果を研究した南里英一は、対策の中でも沿岸国海軍による合同パトロールが海賊等事案の減少に効果があったとし、特に東南アジア初の沿岸3か国による協力枠組み（コードネーム：MALSINDO）が2004年7月から年間を通して実施されたことが大きかったと評価している¹⁴。加えて、船舶側も海賊等対策として自動船舶識別装置によって船舶位置の把握を普及させ、沿岸国の治安当局などが円滑に船舶・積荷の捜索・奪回、犯人の逮捕・処罰が行えるようになり、この種の犯罪の実行を難しくさせた¹⁵。また、これら対策に加え2004年12月に発生したスマトラ沖地震により、スマトラ島のアチェに集中していたとされる海賊等の拠点が被害を受けたこと、さらには待遇に不満を抱き海賊等に関わっていたインドネシア海軍の一部の兵士に対し、スシロ・ユドヨノ（Susilo

¹⁰ 山田吉彦「海賊の変遷」山県記念財団編『海上交通研究』第57集、2008年11月、26頁。

¹¹ 『マラッカ・シンガポール海峡白書2006』81-86頁。

¹² 山田吉彦「マラッカ海峡における海賊問題」笹川平和財団海洋政策研究所編『Ocean Newsletter』第113号、2005年4月20日。

¹³ 山田吉彦「現代海賊事情・マラッカ海峡を中心として」『マリンエンジニアリング』第42巻第3号、2007年、63頁。

¹⁴ 南里英一「マラッカ・シンガポール海峡における海軍合同パトローラー海賊・海上武装強盗対策に対する有効性の分析」海上自衛隊幹部学校第75期幹部高級課程研究論文、2018年、17-22頁、なお、MALSINDOの他にも沿岸国2か国による海賊等対策は1992年から実施されている。

¹⁵ 『マラッカ・シンガポール海峡白書2006』82頁。

Bambang Yudhoyono) 大統領が兵士の待遇改善とともに取り締まりを強化したことも海賊等事案の減少につながったとみられる¹⁶。さらに、2005年8月にインドネシア政府とGAMがフィンランドのヘルシンキで和平合意に署名、欧州連合主導の監視団がアチェに派遣され、インドネシア国軍の撤退、GAMの武装解除など和平プロセスが進展し、アチェを含むスマトラ島西北端の分離独立を巡る紛争は終結した。その結果、2004年に52件あった発生件数は2005年に18件に減少した。以後約10年間は、その間に日本船籍のタグボート「韋駄天」の乗組員3名が被害を受けたものの海賊等事案の発生は低調な状態が続いた¹⁷。

加えて、わが国においても、前述の「アロンドラ・レインボー号」事件によって海賊等が現実味を帯び、東南アジアにおける海賊等対策への支援の機運が高まり始め、沿岸国の本格的な海賊等対策の着手を後押しした¹⁸。1999年11月に小渕恵三首相がアジア各国に呼びかけ海賊対策国際会議を開催、2001年11月には小泉純一郎首相がASEAN+3首脳会議でアジアの海賊等の問題に有効な法的枠組みを作成提案、同協定はReCAAPとして2006年9月に発効された。ReCAAPは民間団体のみならず日本政府も加わり海賊等抑止政策のモデルプランを国際社会に打ち出すものであり、東南アジア諸国に自立したコーストガードを養成する契機にもなった¹⁹。また、わが国は同時期以前から行ってきた資金提供に加え、海上保安庁巡視船や同航空機を東南アジア周辺海域に派遣するとともに、2001年からは沿岸国の研修生を招へいしての海上犯罪取り締まり研修を実施する等人材育成にも寄与している²⁰。

(2) 2010年～2016年頃

ア 海賊等事案増加の背景

2005年以降の約10年間は、多くとも概ね20件前後で推移し、2009年にはリーマン・ショックによる一時的な経済成長率の低下は見られたものの、それが影響したとみられる海賊等事案の発生はみられなかった²¹。また、沿

¹⁶ 『産経新聞』2015年6月25日、www.sankei.com/premium/news/150625/prm1506250003-n1.html。

¹⁷ 海洋政策研究財団編『海洋安全保障情報月報』8月号、2006年8月、13頁。

¹⁸ 『マラッカ・シンガポール海峡白書2006』70頁。

¹⁹ 内田遼「海上犯罪抑止政策：海賊・海上テロの海上暴力犯罪を巡って」東京海洋大学修士学位論文、平成28(2016)年度海洋管理政策学 第2563号、2017年、63頁。

²⁰ 『海上保安庁の海賊対策－東南アジアにおける海賊対策－』国土交通省、www.kaiho.mlit.go.jp/info/anti-piracy/cpa_se.htm。

²¹ IMO, *Annual Report - 2019*, p. 1.

岸国の経済成長率は2010年以降もマイナス成長にまで落ち込むことはなく、失業率は沿岸3か国のうち最も高いインドネシアであっても2005年以降は改善傾向にあった²²。しかしながら、このような経済状況であったにもかかわらず海賊等事案の発生件数は2014年に81件に増え、2015年には134件に達した²³。では、なぜこの時期に海賊等事案は増えたのだろうか。

同時期、マ・シ海峡の海賊等事案の増加に影響があったと考えられる要因には、2014年10月にインドネシア大統領に就任したジョコ・ウィドド(Joko Widodo)政権による燃料補助金の削減が考えられる。ウィドドは、鉄道などの公共交通機関を主としたインフラの未発達の原因は自動車の普及に伴う燃料補助金の政府歳出に占める割合が高いためだとし、燃料に対する補助金を削減、レギュラーガソリン価格は1リットルあたり6,500ルピア(約63.0円)から8,500ルピア(約82.4円)に、軽油は5,500ルピア(約53.3円)から7,500ルピア(約72.7円)へと上昇し、インドネシア国民の家計に影響を及ぼした²⁴。その結果、海賊等は市場価格の高止まりする石油製品を狙ったとみられ、燃料補助金の削減は抜き取った油の横流しを目的とした海賊等事案の増加の一因となった可能性がある²⁵。また、海洋政策研究財団の上野英詞によれば、石油・燃料油の市場価格の現状とこれらが課税対象であるために抜き取り油の転売が利益の上がるビジネスとなっており、特に船舶用ガスオイル(Marine Gas Oil: MGO)の価格が比較的高く、闇市場の需要が高かったとしており、件数増加との関係を指摘している²⁶。

イ 海賊等の手段

この時期にみられる特徴として、海賊等の対象は金品や身代金を目的にした人質から、油の抜き取りや金属の原材料や船舶の予備品の窃盗に変化し、それと同時に海賊等は犯罪行為の所要時間を短縮させたことが挙げられる。海賊等は大抵、高速船で近づき船上に乗り込み、船そのものや人質

²² International Money Fund, *World Economic Outlook Database*, www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database.

²³ IMO, *Annual Report - 2019*, p. 1.

²⁴ 新田堯之「2カ国で実施された燃料補助金削減の意味」大和総研『東南アジア経済』2014年12月1日、

www.dir.co.jp/report/research/economics/emg/20141201_009206.html、

なお、2013年時点でインドネシアの歳出の中で燃料補助金が占める割合は16.7%。

²⁵ 『産経新聞』2014年9月6日、www.sankei.com/world/news/140906/wor1409060051-n1.html (2021年3月1日アクセス)、なお、2014年当時、国民の1日当たりの生活費は約2US\$とされている。

²⁶ 上野英詞「アジアにおける海賊行為と武装強盗事案の実態～ReCAAP 2014年次報告書と「抜き取り」事案報告書に見る特徴～2カ国で実施された燃料補助金削減の意味」笹川平和財団編『海洋情報時報』2015年3月26日、7頁。

を目的にはせず船上の物品や貨物を奪った後、無線など通信設備を破壊して逃走した²⁷。船に積まれている油の抜き取りについても手口はほぼ同じで、2011年に初めて被害報告を受けたこの手口は数人の実行犯がスピードボートでタンカーに近づき移乗するものであり、海賊等は短銃などで船員を脅し、別の仲間が船名を隠したタンカーを横付けして積み荷の油をポンプで移し替えた²⁸。また、抜き取りにおいて、襲撃者はほとんどの場合乗組員を傷つけることはせず、行動を見られないようにするためにキャビンに拘束、別のタンカーやバージに横付けした後、時には乗組員に手伝わせて積荷油を抜き取った²⁹。

ウ 海賊等への対策

2015年に過去最高の134件を記録した海賊等事案は、翌年には21件まで激減した³⁰。このことをReCAAPは、沿岸国が適切な調整のうえに共同してパトロールや監視の強化を行い、陸上での厳しい取り締まりの成果であるとしている³¹。2015年1月28日22時頃、約700トンの燃料を積んだタンカー「サン・バーディ(Sun Birdie)」から連絡が取れなくなったとの所有者からの連絡を受け、マレーシアの海事法令執行庁(Malaysia Maritime Enforcement Agency: MMEA)は速やかに船舶を出勤させ犯人を逮捕し「サン・バーディ」乗員の救出に成功した³²。また、インドネシア及びマレーシアでは2015年、「サン・バーディ」に対する犯罪集団を含む2つの組織に対する訴追を行い、引き続きいくつかの海賊等の黒幕とされる者も逮捕することに成功した³³。その結果、マ・シ海峡で問題視されていたプロダクトタンカーを主な標的とする抜き取り事案は2015年8月の事案を最後に収束した³⁴。

²⁷ 『産経新聞』2015年6月25日。

²⁸ 『産経新聞』2014年9月6日、なお、同記事では「抜き取り」を「サイフォンニング」と表記していたが、本稿においては「抜き取り」と表現することで統一する。

²⁹ 上野英詞「アジアにおける海賊行為と武装強盗事案の実態～ReCAAP 2015年次報告書に見る特徴～」笹川平和財団編『海洋情報特報』2016年2月17日、7頁。

³⁰ IMO, *Annual Report - 2019*, p. 1.

³¹ Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP), *Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Annual Report 2016*, p. 16.

³² ReCAAP, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Monthly Report for January 2015*, p. 12.

³³ 日本海難防止協会シンガポール連絡事務所編『マラッカ・シンガポール海峡レポート2016(2015年のシンガポール連絡事務所の活動報告)』日本財団、2016年、67頁。

³⁴ ReCAAP, *Annual Report 2016*, p. 16.

また、ReCAAPは、沿岸国の海上・陸上での活動だけでなく、マ・シ海峡を航行する船舶側も今までより警戒心が強化され、海賊等からの被害発生時に速やかな対応が取れるようになったことでマ・シ海峡の状況改善につながったと評価している。タグボート「ポシュ・バイキング(Posh Viking)」はマ・シ海峡を西航中、2名の海賊等により乗込みられブイを盗まれたが、船長は迅速に報告を行うとともに沿岸国間の円滑な情報共有が図られ、その結果犯人はインドネシア当局に逮捕され、盗難品を回収することに成功した³⁵。

(3) 現在の状況

ア 海賊等事案の発生傾向

IMOの報告によると、2019年に世界全体の海賊等事案発生件数は193件となり、2018年の223件から約14%減少し1996年以降の統計で最低となった。一方で、マ・シ海峡での発生件数は2018年に8件まで減少していたものの、2019年に入り45件に増加した³⁶。そのうち2件は乗組員が縄で拘束され、貴金属品、エンジン部品、金属くずなどが盗まれた。2019年12月20日には、ナイフで武装した6人の海賊等が石油タンカー「ジャグ・ラリット(Jag Lalit)」に乗り込み、乗組員は暴行を受けた³⁷。

これを受け、ReCAAPの黒木事務局長は、「海賊等が急増している現状を踏まえ、シンガポール海峡における監視・哨戒活動の強化を沿岸諸国に促す」と述べた。2020年2月、シンガポールは海上安保任務部隊を再編し、近隣の沿岸国との協力を強化する計画を発表したが、防衛アナリストのリズワン・ラーマト(Ridzwan Rahmat)は、海賊等行為の増加は対策の執行力低下に起因するものであると指摘、インドネシアが中国との領有権争いにより、南シナ海に多くの船舶を派遣していることから警備が手薄になっているとし、「シンガポール海峡の監視を担う艦隊はナトゥナ海(ナトゥナ諸島周辺の南シナ海)の監視活動も兼任している。インドネシア海軍司令官なら、どちらを最優先するか?」と問題を提起した³⁸。

イ 海賊等の手段

2019年における海賊等の手段は、マ・シ海峡の西航航路(北側)と東航航路(南側)でそれぞれ違いがみられた。西航航路では、大半のターゲットが

³⁵ Ibid.

³⁶ IMO, *Annual Report - 2019*, p. 2.

³⁷ Indo-Pacific Defense Forum 『シンガポール海峡の海賊対策で協力を図る近隣諸国』2020年1月、ipdefenseforum.com/ja/2020/02.

³⁸ 同上。

タグボートで牽引された「はしけ」であり、金属くずが盗まれ、乗組員の負傷報告はなかった。東航航路では、西航航路で大半を占めた「はしけ」に対する盗難は3件に留まり、主にバラ積み貨物船(8件)やタンカー(5件)が標的となり、乗組員が襲われ、脅迫され、負傷したという報告が上がった³⁹。また、ReCAAPによると、東航航路での16件中10件は盗難未遂に終わり被害がなかったと報告されており、残りの6件ではエンジンの予備品、金属くず、ツイストロック、ロープ、乗組員の私物などが盗まれた⁴⁰。

加えて、海賊等事案の発生時間帯にも違いがみられた。一般的に、これまでは標的に船舶に接近していることを察知されないよう、海賊等は船員の警戒心が薄れる夜間に出現することが多く、2019年においても東航航路では大半が夜間に生じた。しかし、西航航路では、夜間だけでなく日中にも海賊等事案が発生した⁴¹。このことについてReCAAPは、特に積載量が多いタグボートと「はしけ」は低速であり、加えて「はしけ」は有人ではないため、犯人は昼間の時間帯に大胆に窃盗を行ったと評価した。そして、ReCAAPは金属くずを積んだ「はしけ」を曳航するタグボートの船長に対し、警戒を強化し被害発生時は速やかに沿岸国と旗国に報告するよう求めた⁴²。

2 現在と過去との海賊等事案の発生態様の比較

本節では、前節において分析した3つの時期における海賊等事案の状況を元に、第1に海賊等の手段の変化を、第2に海賊等事案の発生場所の変化を研究する。それによって、沿岸国による対策は2018年頃までは効果があったものの2019年以降はそれが破綻したことを述べ、海賊等対策の持続性には限界があることを論証する。

なお、1990年代～2000年代における海賊等事案の増加の背景にあるとされる経済成長率や失業率といった要因は、最近ではそれが理由になるような顕著な悪化は確認できなかった(図3及び図4のとおり。)。また、リーマン・ショックの影響を受けた2008年～2009年の経済成長率の低下時期においても、海賊等事案の急激な増加は報告されていない。また、インド

³⁹ Gard, *Piracy incidents rise in Singapore Strait*, January, 2020, www.gard.no/web/updates/content/28972430/piracy-incident-rise-in-singapore-strait.

⁴⁰ ReCAAP, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Annual Report 2019*, pp. 22-24.

⁴¹ Ibid.

⁴² ReCAAP, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia 1st Quarter Report January-March 2019*, p. 26.

ネシアにおけるガソリン価格の推移については図5のとおりであり、2010年代前半に見られた抜き取り事案の一因とされた燃料価格の高騰も最近では生起しておらず、海賊等事案の増加の直接的な影響はないと考えられる。

図5 インドネシアの石油価格の推移（縦軸の単位はUS\$/ℓ）



（出所）Trading Economics ホームページ。

（1）海賊等の手段

日本海難防止協会シンガポール連絡事務所によると、東南アジア地域における海賊等事案の類型は「こそ泥型」「追い剥ぎ型」「身代金要求型」「ハイジャック型」「ロビンフット型」に分類され、このうち「ロビンフット型」は、海賊等が得た金品等を付近住民に分配することにより、地域住民からの支持が得られているものであり、海賊等の手段のみに注目した場合、表1のとおり「ロビンフット型」を除く4つのタイプに分けることができる。

表1 東南アジアにおける海賊等の手段

類型	行為の概要	武装状況
こそ泥型	停泊又は錨泊する船舶に忍び込み、現金、船具、予備品等の金品を奪い逃走する。	拳銃、刀
追い剥ぎ型	航行する船舶に高速ボート等を利用して乗り組み、一時的に操船要員以外の乗組員を拘束し、現金、船具、予備品等の金品を奪い逃走する。	拳銃、刀
身代金要求型	航行する船舶に高速ボート等を利用して船舶に乗り組み、乗組員を拘束した上で、船主等に身代金を要求する。	自動小銃、拳銃
ハイジャック型	航行する船舶に高速ボート等を利用し急接近し、鍵縄等を利用して船舶に乗り組み、乗務員を殺害又は救命筏等で解放（投棄）した上で、船舶及び積荷を奪取、又は予め用意した別の船舶に積荷を積み替える。	自動小銃、拳銃

※いずれの行為も、通常夜間行われる。

（出所）日本海難防止協会シンガポール連絡事務所編『マ・シ白書 2006』

81頁を元に筆者作成。

「こそ泥型」は、いわば陸上での泥棒・強盗の延長線上であり、乗組員が抵抗しない限り危害を加えられることは少ないとされる。「こそ泥型」は、「追い剥ぎ型」とともに、たまたまその場で遭遇した船舶が狙われる場当たりの犯行が多いと考えられている。

比べて「身代金要求型」や「ハイジャック型」はより大掛かりとなり、標的となる船舶の積荷・運行計画の把握など入念な準備に基づいて行われる。また、乗組員の身体・生命に危険が及ぶことも多く、身代金目的の場合、一般に身代金が支払われれば人質となった乗組員は解放されるが、身代金交渉が不調に終わったため乗組員が殺害されるケースも生起している⁴³。

これらの類型を各年代別の発生状況に当てはめれば、1990年代から2000年代に生じた海賊等事案は「身代金要求型」や「ハイジャック型」が多く、抜き取りによる海賊等事案が新たに加わった2010年代前半の手段は「追い剥ぎ型」を変化させたものといえる。そして近年はターゲットが「はしけ」上の金属くずやエンジンの予備品、乗組員の私物などであることから、「こそ泥型」の犯罪が横行していると推察できる。

次に、マ・シ海峡における人質・誘拐及びハイジャック・船舶消失事件の発生数を図6に示す。2010年代以降2014年・2015年はそれぞれ100件前後の海賊等事案が発生していたものの「身代金要求型」「ハイジャック型」犯行の件数は10件に満たない程度であり、特に船舶を乗っ取るハイジャック事案については2008年、2011年の各1件以外発生していない⁴⁴。

図6 マ・シ海峡における人質・誘拐及びハイジャック・船舶消失事件の発生数



(出所) ReCAAP, *Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia Annual Report 2019* を元に筆者作成。

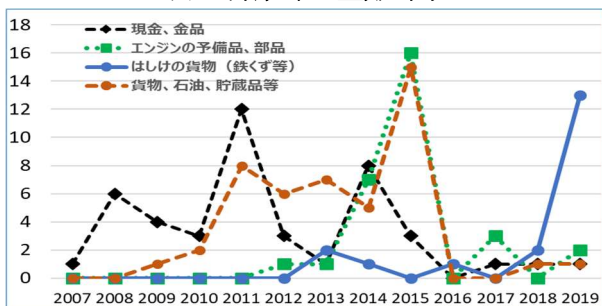
また、図7は船舶が海賊等の被害を受けた対象を示しており、油の抜き取りや貨物の移動はそれらが横行した2016年以降ほとんど発生しておら

⁴³ 『マラッカ・シンガポール海峡白書2006』80-82頁。

⁴⁴ ReCAAP, *Annual Report 2019*, p. 32.

ず、現在は「はしけ」の貨物を主な標的として海賊等事案が発生しているといえる⁴⁵。

図7 海賊等の盗難対象



（出所）ReCAAP, *Annual Report 2019* を元に筆者作成。

(2) 海賊等事案の発生場所

2019年における海賊等の手段は、マ・シ海峡の西航航路（北側）と東航航路（南側）でそれぞれ違いがみられたが、各年代を通した場合、マ・シ海峡内における海賊等事案の発生場所は変化が見られたらうか。2000年代前半は、図8に示すとおり、スマトラ島北部のアチェ州に近いマラッカ海峡側での発生が主であったが、2005年以降マラッカ海峡での海賊等事案の発生はほとんど見られていない。その一方で、2010年代以降、海賊等事案の発生はシンガポール海峡において目立っている。

図8 マラッカ海峡、シンガポール海峡それぞれの海賊等発生件数

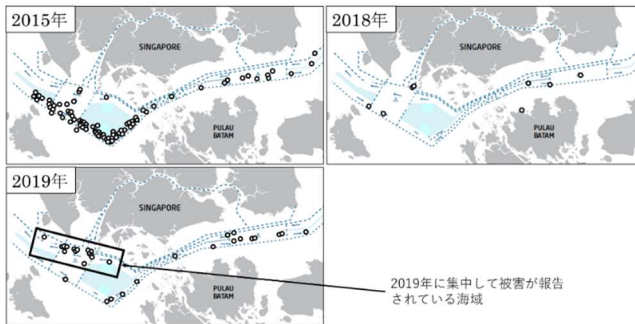


（出所）IMB, *ICC-IMB Annual Report* ; IMO, *Annual Report* ; ReCAAP, *Annual Report* を元に筆者作成。

⁴⁵ Ibid., p. 33.

次に、シンガポール海峡における海賊等事案の発生数の分布図について、2010年代に入り最も海賊等事案が発生した2015年、その後最も減少した2018年と2019年のものを図9に示す。これらを比較すると、2019年に太線で囲まれた地域では発生件数の増加が目立っている。一方で、その他の地域においては海賊等事案の発生は少なく、対策は効いているものと推察できる⁴⁶。

図9 2015年、2018年及び2019年のシンガポール海峡における海賊等事案の分布図



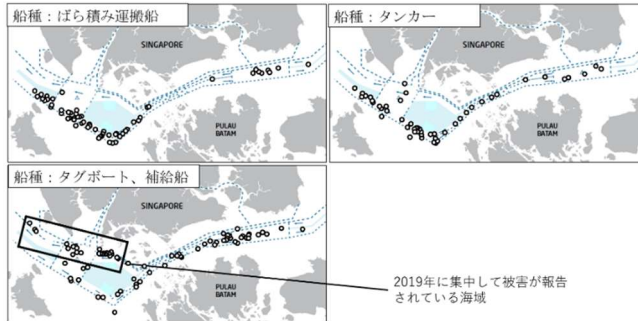
(出所) ReCAAP *Annual Report*, 2016年～2020年を元に筆者作成。

また、2007年～2018年における船種別での海賊等事案の発生の分布図を図10に示す。これらと2019年の海賊等事案の分布図を比較すると、タンカー及びばら積み運搬船の被害が集中していた海域では現在海賊等事案がほとんど発生していない一方、「はしけ」に対する被害は減っていない⁴⁷。すなわち、海賊等はタグボートの活動海域に集中しており、結果として海賊等が成功した地域では繰り返し同型船舶を対象に犯罪を繰り返しているものといえる。

⁴⁶ Ibid., p. 22.

⁴⁷ ReCAAP, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Annual Report 2018*, pp. 53-54.

図10 2007年～2018年のマ・シ海峡における被害船種別海賊等事案の発生分布図



出所：ReCAAP, *ANNUAL REPORT 2018*, pp. 53-54 を元に筆者作成。

3 結論（海賊等がなくなる原因）

本稿では、2018年までは効果のあった沿岸国による海賊等対策が、2019年では破綻している可能性があるとの仮定から、マ・シ海峡における海賊等事案の発生とその対策の変遷を1990年代から2000年代、2010年頃から2016年頃、2017年頃から現在の3つの時期に分けて整理した。その結果、1990年代～2000年代における海賊等事案の増加の背景にあるとされる経済成長率の低下や失業率、2010年代前半の海賊等事案の増加要因として挙げられた燃料価格の上昇は、2019年の増加には影響していないことが確認された。そして、海賊等事案は、1990年代から2000年代に多く見られた「身代金要求型」や「ハイジャック型」から2010年代前半には抜き取りをはじめとした「追い剥ぎ型」に変わり、さらにはタグボートで牽引された「はしけ」にある金属くずやエンジンの予備品を狙いとした「こそ泥型」の犯罪を多発させていることが分かった。加えて、海賊等事案の発生場所を分析した結果、タンカー及びばら積み運搬船の被害が集中していた海域は現在も対策により海賊等事案がほとんど発生しておらず、その一方で海賊等はタグボート等の活動海域にて繰り返し「はしけ」を対象に事件を発生させていることが判明した。

海賊等事案の発生増加との相関関係を論証する要因は、他にも政治的な要因や沿岸国の具体的な取り組みに対する成否などが考えられる。ただ、少なくとも今回導出した海賊等事案の発生場所や手段の変化は2019年における海賊等事案の発生数増加と関係があると言えるであろう。それぞれの時期における海賊等事案の増加・減少要因をまとめたものを表2に示す。

表2 海賊等事案が急増した各年代における海賊等増加・減少要因

年代 増加・減少要因	1990年代～ 2000年代	2010年～ 2016年	現在
経済	経済成長低下 失業	石油価格高騰	
海賊等の手段	身代金要求型 ハイジャック型	追い剥ぎ型	こそ泥型
海賊等事案の 発生場所	マラッカ海峡	シンガポール海峡	シンガポール海峡 の一部海域
海賊等対策	沿岸国をはじめ、 本格的に対策を開始	組織改編するなど、 対策を強化	

（出所）筆者作成。

前述のヘイスティングスは、2015年前後の海賊等事案の増加に関し、「海賊等はその行為に必要な政治的、時間的、経済的要因への依存を最小限に抑え、取り締まり側の海賊等対策に適応させ」、「転売価値のある船のハイジャックや誘拐による身代金の要求は一度により多くの金を得ることが一方で時間的要因に大きく依存することから、海賊等は船舶そのものではなく船舶の保有する貨物に注目し、石油等の抜き取りや洋上での積荷の移動を行うことで比較的短時間で犯行を済ませ、取り締まりに遭うリスクを回避することに成功した」と述べ、「海賊等の取り締まりへの適応には限界がある」と結論付けている⁴⁸。しかし、2019年以降の海賊等事案の増加を根拠に、海賊等の適応に限界があるというヘイスティングスの主張は⁴⁹、裏を返せば海賊等対策を行う沿岸国側にも当てはまるといえる。つまり、沿岸国は、海賊等による石油等の抜き取りや洋上での積荷の移動に対する取り締まりは成功した一方で、海賊等は取り締まりができていない地域を避けて活動を行い、加えて短時間で利益を得ることのできる手段に着目し、「こそ泥型」の盗難を行うことに成功したのである。今後、沿岸国等は引き続き海賊等が考案する手段に対策を講じることで、一時的には海賊等事案の発生数を減少させられることが見積もる。しかしながら、これまでも見られた海賊等事案の急増が示すように、海賊等も新たな取り締まりに対して新たな場所・手段を見出すだろう。その一例として、欧州地域では新たな船舶への脅威として2016年頃から「サイバー海賊」と呼ばれる犯罪の被害が発生し、新たな対策が求められている。「サイバー海賊」は、事前に貨物会社をハッキングして高価な貨物を選定し、標的とした船舶に乗り込んだ

⁴⁸ Hastings, “The Return of Sophisticated Maritime Piracy to Southeast Asia,” pp. 5-13.

⁴⁹ Ibid.

後はバーコードを使って特定のケースを捜索し中身を盗み出すことで、短時間での高利益獲得に成功している⁵⁰。同様にマ・シ海峡でも、今後は「サイバー海賊」含め、対策効果を破綻させるような新たな手段を海賊等は見出すことが予想される。そうすれば、海賊等と取り締まり側双方の対応はお互いに「いたちごっこ」の関係が続き、互いに対策を繰り返す。したがって、結局は両者とも決着が着かず、対策側としては海賊等事案を完全に無くすことできないのではないだろうか。

おわりに

海賊等は時間的要因の制約を打破するために対象を船舶そのものや人質から積荷へと変え、さらには「はしけ」に積んだ金属くず等にシフトさせた。人質や船舶自体といった獲得対象に比べ、被害額といった観点では海賊等事案の発生に対する被害規模は相対的に下がったかもしれないが、海賊等は当然ながら犯罪行為であり、その横行を許してはならない。本稿では、海賊等への対策には限界があり、海賊等事案はなくなると結論付けたが、当然それは筆者が望む将来ではない。海賊等が根本的になくならず、次々に手段を変えるのであれば、対策側もそれに迅速に対応し続ける能力を持たねばならない。

最後に、沿岸国側が海賊等への対応能力を高め、犯罪を撲滅するために絶え間ない努力を続けてきたことを述べたい。ソマリア沖・アデン湾では現在の発生件数が低い水準で推移しているとされているが、それは、わが国をはじめ約30か国の軍艦派遣などが功を奏した結果であり、ソマリア自身の取り締まり能力はいまだ不十分であるとされている⁵¹。一方で、マ・シ海峡の沿岸国はいずれも安定した主権国家であったため、各国独自によって沿岸警備能力を構築する準備が整っていた⁵²。そして、2006年にはマレーシアで海洋の法執行機関が11もあることを解消するためMMEAを立ち上げてコーストガード体制を構築し、インドネシアでも海上治安調整機構(Badan Keamanan Laut: BAKORKAMLA)が発足し、12の分散した海上治安機関を一元化する体制を整えた。また、MMEAとBAKORKAMLAには、日本の海上保安庁からアドバイザーが派遣され、沿岸国各国は、一

⁵⁰ Pierluigi Paganini, "Real Pirates Used Hacking Techniques to Raid a Shipping Company," *Security Affairs*, March 4, 2016, securityaffairs.co/wordpress/45023/cyber-crime/45023.html.

⁵¹ 防衛省『令和2年版 防衛白書』384頁。

⁵² 内田「海上犯罪抑止政策」76頁。

層海上警備を充実する施策をとるようになった⁵³。さらに、ReCAAPの本部を置くシンガポールでは、小型無人航空機／水上艇、パノラマ電子光学センサーによる監視システムの導入を発表し、マレーシアにおいても巡視船やレーダー基地建設に着手する等さらなる海上警備の強化に努めている⁵⁴。その成果として、マ・シ海峡での発生件数が増えた一方で、沿岸国の執行機関が船上で盗難中の海賊等をタイムリーに逮捕するなどの報告も挙がってきている⁵⁵。大量貨物については海上輸送が主流である今日、マ・シ海峡が世界全体を結ぶ海上交通路の安全を確保するという意味で重要な位置にあり、引き続き、同海域の海賊等事案及びその対策は注視する必要がある。

⁵³ 山田「海賊の変遷」11頁。

⁵⁴ 日本海難防止協会シンガポール連絡事務所編『マラッカ・シンガポール海峡レポート2017（2016年のシンガポール連絡事務所の活動報告）』22頁。

⁵⁵ たとえば、ReCAAP, *Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia Half Yearly Report January - June 2019*, p. 34 を参照。