

海上保安庁による海事セキュリティの展開と強化

羽原敬二*

I. はじめに¹⁾

海上保安庁 (Japan Coast Guard: JCG)²⁾ は、1948 (昭和23) 年5月1日に創設されて以来、海の治安維持や海上交通の安全確保、海難救助、海上防災、海洋環境保全など、海の危機管理に関する広範囲の業務を担ってきた。特に近年は、日本近海を巡る激しい情勢の変化に対応するため、テロリズムや不審船対策および海洋権益保全をはじめとする取組みを強化してきている。今後ますます多様化、複雑化、国際化、広域化する業務を効率的に行う海上法執行機関としての役割が、一段と重要性を増しており、国民の期待もより大きくなっている。

2007年1月、海上保安庁警備救難部国際刑事課に海賊対策室が設置され、情報収集・分析および国内外関係機関との連携・協力を強化している³⁾。東南アジアにおける海賊⁴⁾対策としては、

編集部注* 関西大学政策創造学部教授

1) 本稿は、平成19 (2007) 年12月14日開催された関西大学法学研究所第35回現代法セミナーにおける海上保安庁警備救難部国際刑事課海賊対策室長鏡信春氏の講演「海上保安庁による海賊対策の現状について」をはじめ、主として海上保安庁および海洋政策研究財団の資料に基づきとりまとめたものである。

2) 海上保安庁 (<http://www.kaiho.mlit.go.jp/>).

海上保安庁法 (昭和23年法律第28号)

(第二条第一項) 海上保安庁は、法令の海上における励行、海難救助、海洋の汚染の防止、海上における犯罪の予防及び鎮圧、海上における犯人の捜査及び逮捕、海上における船舶交通に関する規則、水路、航路標識に関する事務その他海上の安全に関する事務並びにこれらに附帯する事項に関する事務を行うことにより、海上の安全及び治安の確保を図ることを任務とする。

3) 海上保安庁は、2007年1月1日に海賊対策室を設置した。1999年のアロンドラ・レインボー (Alondra Rainbow) 号事件以降、同庁は、東南アジア海域に巡視船を派遣し、海賊哨戒にあたるとともに、各国の海上法執行機関と海賊対策連携訓練を実施するなど、東南アジア各国との連携を重視した海賊対策を行ってきた。2003年に国際刑事課に海賊対策官が配置され、2007年には総勢5名から成る海賊対策室が設置されて、海賊対策をより強力に推進していくこととなった。(<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/anti-piracy/index.htm>)

4) 国際商業会議所 (ICC: International Chamber of Commerce) の下部組織である国際海事局 (IMB: International Maritime Bureau) は、クアラルンプールにある海賊通報センター (Piracy Reporting Center: PRC) を通じて世界で発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する報告書を公表し、2006年9月に発効したアジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP) に基づいて設立された情報共有センター (ISC) は、アジア地域で発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する報告書を公表している。

船舶または船舶内にある人もしくは財産に対する不法な暴力行為、抑留、略奪行為、またはそれらにかかわる扇動や脅迫などを行うことを海賊または海上武装強盗という。これらのうち、公海上もしくはいずれの

巡視船および航空機を東南アジア海域に派遣し、マラッカ・シンガポール海峡（以下、マ・シ海峡）⁵⁾ 周辺海域を含む公海上⁶⁾ での哨戒を行うとともに、関係諸国との連携訓練、情報収集・分析提供体制の強化、国内外関係機関との連携・協力の拡充、東南アジア諸国の海上保安機関への犯罪の取締り能力向上のための支援を実施してきた。

そこで、本稿では、海上保安庁が、海事セキュリティの確保に関し、国内外からの要請と期待に応え、使命を全うしている現状と海上法執行機関としての国際対応体制の進展について、考察することとした。なお、海上防災の機能については、別の機会に譲ることとした。

II. 海事セキュリティシステム（Maritime Security System）の進展⁷⁾

1. 海上保安庁の対応

海上保安庁は、九州南西海域で北朝鮮の不審船事案を処理したように、常に海事セキュリティの最前線にいる。尖閣諸島の警備をはじめとする国境警備および各国の利害関係が絡む海域における国益の確保は、平時には、海上保安庁が行っている警備業務である。

国の管轄権にも服さない場所において行われたものを海賊、沿岸国の管轄権内において行われたものを海上武装強盗という。

海賊（piracy）と武装強盗（armed robbery）は、IMBの定義によると、「強盗またはその他の犯罪に及ぶ明らかな意図を持ち、これらの行為を冒すにあたって武器を使用する明らかな意図もしくは能力を有し、船舶に乗込むかもしくは乗込もうとする行為」をいう。この定義には、当該船舶が入港中、投錨中、航行中のいずれを問わず、既遂および未遂のすべての行為が含まれているが、ナイフで武装していない窃盗は除かれている。ReCAAP・ISCの定義は、海賊については、UNCLOS（UN Convention on the Law of the Sea）第101条「海賊行為の定義」を採用し、船舶に対する武装強盗については、国際海事機関（IMO: International Maritime Organization）が2001年11月にIMO総会で採択した「海賊行為および船舶に対する武装強盗犯罪の捜査のための実務コード」（Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships）の定義に従っている。

本稿では、海賊と海上武装強盗を総称して海賊としている。

- 5) マラッカ・シンガポール海峡は、日本財団による航路標識の整備やIMOにおける分離通航方式の採択、測位システムの発達などにより、従来に比べれば、かなり航行しやすい海域となった。しかし、近年、海峡を通航する船舶を脅かす海賊が出現するようになっている。1999年発生したアロンドラ・レインボー号事件では、日本人船長を含む乗組員17名が救命筏に乗せられて海上に放逐された。2005年には、日本船籍タグボート韋駄天が海賊に襲われ、日本人船長を含む3名が人質に取られている。これらの人々は無事生還しているが、それ以前のテンユウ号事件では、乗組員の生還は報告されていない。海賊事犯は、単なる物盗りではなく、人命を脅かす危険な海上犯罪となっている。
- 6) 公海は、領海と異なり、一般に沿岸国の法執行が及ばない海域であるため、古来より海賊が活動の場としてきた。沿岸国の法執行が及ぶ領海における海上犯罪は、海上武装強盗として海賊とは区別されている。領海と公海を区別する理由は、領海内においては、領海を管轄する国が責任を持って海上における犯罪に対処しなければならないためである。マラッカ・シンガポール海峡は、シンガポール、マレーシア、インドネシアの沿岸3か国によってほとんどが占められている。
- 7) 海上保安庁『海上保安レポート2007』平成19年5月12日、54-56ページ。
東井芳隆「1. 海上セキュリティ」『世界の艦船』2006年7月号、127-129ページ。

特に、米国での同時多発テロリズムの発生以降、日本政府全体のセキュリティ対策強化に関連して、制約のある艦艇・航空機および人員・予算の中で、重点化や連携強化を図ることにより、次のような対応が実施されている。

(1) 警戒監視体制の強化

巡視船艇・航空機による海上の監視強化、特に原子力発電所等の重点警備対象施設の警備強化、海上保安官による旅客船などへの警乗の実施、海事関係者などに対する不審物・不審者への警戒および不審情報提供の指導

(2) 水際対策の強化

港湾・空港において水際対策を的確に遂行するために必要な調整業務を行う港湾危機管理官⁸⁾などによる関係機関との連携強化、外国船舶に対する立入検査など、国際船舶・港湾保安法に基づく入港にかかわる規制

(3) 対応体制の強化

船艇等の装備・資機材の充実などによる体制の強化、テロリズム対処部隊の即応体制の維持、他の警察機関・自衛隊との連携強化

2. 海上保安庁の国際展開と取組み

アロンドラ・レインボー号事件（後述）の発生などを受けて、わが国は、アジア海賊対策国際会議を開催し、アジアの海上保安機関の協力の方向性や連絡窓口の設置などをまとめた「アジア海賊対策チャレンジ2000」を採択した。この会議は、2004年6月のアジア海上保安機関長官級会合に引き継がれ、海事テロリズムを含めた対策強化を行うことを確認し、協力文書として「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ2004」が採択された。

太平洋に関しては、2000年12月に、日本、米国、韓国、およびロシアによる北西太平洋地域海上保安機関長官級会合が開催されて、海上治安の維持などについての連携の枠組みが創設され、カナダおよび中国を加えた6か国の海上保安機関による北太平洋海上保安フォーラムとして発展している。

海を接するロシア、中国、韓国とは、定期的な長官級会談や実務者会合などを開催することによって、緊密な二国間関係を構築しており、海事テロリズム対策を含め、広範囲な連携強化を進めている。さらに、アジア海域の治安維持のための戦略的パートナーとして、インドとの間でも二国間関係を構築している。これらの多国間および二国間協力の枠組みのもとに、海賊対策または海事テロリズム対策の連携訓練や巡視船の東南アジア派遣が実現している。アジアの海上保安機関の能力向上のために、海上保安庁は、要請に応じ専門家の派遣やセミナーの実施を通じた人材育成および技術移転を行っており、ODA（Official Development Assistance：政府開発援助）

8) 港湾危機管理官は、平成15年12月、空港・港湾における水際対策幹事会（内閣危機管理監主宰、各省庁局長級で構成）の決定に基づき、5大港（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）では、各海上保安（監）部長を内閣総理大臣が任命し、5大港以外の主要港湾については、海上保安庁または警察機関の職員が危機管理担当官に充てられている。

を利用した JICA（Japan International Cooperation Agency：独立行政法人国際協力機構）の枠組みを通じるなど、種々の取組みがなされている。⁹⁾

こうした様々な対応の結果、現在は、オイルルートの主要国や北太平洋における海上保安機関のネットワーク形成が進み、アジア海域の主要沿岸国には海上保安官が駐在する体制がとられている。

海は公海、領海、EEZ（Exclusive Economic Zone：排他的経済水域）などの海域により異なる規則と統治（governance）が存在している。旗国主義を前提に、種々の国籍船舶、船員が貨物を輸送し、国際航海を行い、漁業を営み、世界の港湾を原則として自由に航行している。海の問題は、本来一国で解決困難な事案であり、そのためIMOなどの国際機関を通じた国際的な連携、協力、調和の仕組みが確立されている。海上保安庁は、独自にアジア・太平洋の多国間連携の枠組みを形成し、隣接国との間では、治安分野、捜索救難分野、海洋環境分野などの各分野において二国間の実務関係を構築してきた。同庁の国際連携と国際協力に関する今後の方向性としては、以下の取組みが特に重視されている。

(1) 国際連携の拡大と深化

海事セキュリティを確保するためには、これまでとは質の異なる二国間・多国間の強い連携が必要である。とりわけ、情報（インテリジェンス）の提供を各国関係機関が受けることと具体的な法執行にあたり、複数国の関係機関が現場で密接な連携行動をとることが求められる。さらに、国境を越える犯罪やテロリズムは、世界のいずれの国でも発生・関係する性質の事象である。そのため、国内の関係機関の強固な連携に基づき、各国間の厚い信頼関係の下に、重層的な連携関係を構築することが不可欠である。海上法執行機関が集まる大規模な国際会議の枠組みがない状態で、定期的開催されるアジア海上保安機関長官級会合や北太平洋海上保安フォーラムを活用し、組織・職員相互において、より強い信頼関係を確立するとともに、これらの多国間会議と二国間会議との有機的な連携を図っていくことが重要となる。なお、その信頼関係の上に海上の秩序維持という目的を共通できる海上法執行機関の間で親密なコミュニティを形成することも不可欠である。

これらに加え、アジアと太平洋の多国間会議の提唱者でもある海上保安庁は、2つの重要地域を繋ぐ触媒として、将来に向かってより広範囲の海上保安機関間の連携協力の枠組みの形成を図り、一層きめ細やかな「力の環」の構築を目指すことが要請されている。

(2) 海上保安能力の向上と国際協力体制の構築

海上交通路の沿岸国は、各国の国家主権のもとに領海などの関係海域で、海賊行為や海事テロリズムに対峙し、海上の秩序維持を図らなければならない。しかしながら、国によって現実の統治能力に格差があり、その状況を改善することは容易ではない。したがって、利用国・利用者と

9) 海上保安庁（海賊哨戒、留学生受入れ）、JICA（長期・短期専門家派遣、セミナー開催）、海上保安協会主催船上セミナー（日本財団の補助、海上保安庁の支援）、海洋政策研究財団主催東南アジア海賊対策セミナー（日本財団の補助、海上保安庁の支援）

して沿岸国の能力向上を支援することは、相手国だけでなく自らも受益するものとして認識されねばならない。特に、アジア地域の特性から各国の主権や自主性を尊重しながら支援していくことが有効な方法である。

今日、アジア各国では、沿岸警備隊の必要性についての関心が高い。マレーシアではMMEA (Malaysia Maritime Enforcement Agency：マレーシア海上法令執行庁)¹⁰⁾が創設されたが、タイも強い関心を示しており、インドネシアでは国内関係機関を上位の立場から調整する海事保安調整会議 (BAKORKAMLA) が設立された。フィリピン沿岸警備隊は、すでに1998年海軍から独立し、運輸通信省の下部組織として、純粋な海上法執行機関に発展しつつある。平成20年1月からは、「フィリピン海上保安教育・人材育成管理システム開発プロジェクト」として、人材育成支援は第2段階に入り、成果が期待されている。

こうしたアジア諸国の自主的な取組みを積極的に支援することは、対アジア協力における目に見える成果を得ることであり、その結果として実現される沿岸警備組織による海上法執行のネットワークは、海事セキュリティへの対応で重要な推進力となる。これまでに、無償資金協力の新しいスキームとして、テロ対策等治安無償およびASEAN (Association of Southeast Asian Nations) 統合支援拠出金が設けられたが、アジアの沿岸警備組織の「力の環」を形成するための促進剤として、その有効活用が期待される。

海上保安機関の連携が容易である理由としては、①軍事機関とは異なり、各国の政治やイデオロギーの影響を受けにくいこと、②国際法という法的基盤を共有しつつ、各国に共通の脅威である海上犯罪に対処する協働の課題があること、③軍事衝突は、直接武力衝突に発展する危険を孕んでいるが、海上保安機関間の衝突は、たとえ発生しても、爾後に政治決着などにより解決することが可能であること、が挙げられる。

3. 海上保安庁等¹¹⁾による海賊対策の沿革

アロンドラ・レインボー号事件が発生した翌年の2000年、効果的な海賊対策の推進のためには、アジア関係国の海上保安機関間の連携協力が不可欠であるとの認識から、東京で第1回海賊対策国際会議 (平成12年4月27日-28日) が開催され、マ・シ海峡沿岸3か国を含むアジア各国の海上法執行機関の代表などが参加・協議を行った。同会議では、各国が互いに協力し、可能な限りの対策を講じていくことの決意表明を内容とする「東京アピール (Tokyo Appeal)」(2000年3月28日-30日) が採択され、それに基づき、海事政策当局や民間海事関係者がそれぞれ取組むべき具体的な行動指針を内容とした「海賊対策モデルアクションプラン (Model Action Plan)」および海上警備機関による取組みの強化および国際的な連携・協力推進のための指針を内容とする声明「アジア海賊対策チャレンジ2000」(AAPC2000: Asia Anti-Piracy Challenges 2000, 2000年

10) MMEA は、海上保安庁などを手本に創設されたマレーシアの海上保安機関であり、海上の治安維持、捜索救難などを担当する首相府直属の機関である。2005年11月から運用されている。

11) アジア海上保安機関長官級会合、海賊対策国際会議、海賊対策専門家会合は、日本財団 (The Nippon Foundation) の支援を受けて開催されている。

4月27日－29日、東京）が採択された。

AAPC2000は、アジア15の国と地域が参加し、初めて東京で開催された「海賊対策国際会議」において、各国の取組みおよび連携・協力の指針として採択されたものである。合意事項としては、①海賊対策に関する取組みの強化、②事件発生時の可能な限りの相互協力・連携の推進・強化、③海賊および船舶に対する武装強盗対策情報連絡窓口リストを活用した関連情報の迅速な交換の実施、④被害船舶および被害者に対する可能な支援の提供、⑤各国のさらなる協力・連携を推進するための専門家会合の継続的な開催、が主要な内容である。

この時点よりアジア各国において本格的な海賊対策が始まったといえる。アジア各国は、AAPC2000に基づいた海賊対策に積極的に取組み、自国領海への干渉は回避しつつ、日本を主とする連携や支援については受入れる政策である。海上保安庁は、マ・シ海峡には常時巡視船を派遣することはできないため、沿岸国の主権を考慮しつつ、マ・シ海峡周辺海域を含む公海における海賊哨戒を実施するだけでなく、巡視船・航空機の派遣、海賊対策専門家会合の開催、人材育成など、さまざまな手段を活用しながら、関係国海上法執行機関との連携または支援に貢献している。

なお、マ・シ海峡および周辺海域に常時艦船を派遣できない理由は、海上保安庁の勢力の限界があるためであり、マ・シ海峡沿岸国領海域で巡視船が哨戒を行わない理由は、沿岸国の主権を侵害しないようにしているためである。

海賊対策国際会議はその後数回開催されたが¹⁾、2001年の9.11米国同時多発テロ以降、海事テロリズム対策についても協議することとなり、2004年（平成16年）に東京で開催された会合では、名称をアジア海上保安機関長官級会合（Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting）とし、海事テロリズム対策を含む各国連携の強化について合意された。同会合では、アジアの海上保安機関が海賊および海事テロリズムを含む海上における不法行為に連携・協力して対応することを企図する決意表明として、AMARSECTIVE 2004（Asia Maritime Security Initiative 2004：「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ2004」）が採択された。現在アジアの海上法執行機関は、この声明に基づき連携・活動している。AMARSECTIVE 2004では、情報共有、技術支援等に関する連携・協力の向上、二国間・多国間連携訓練の実施、他機関からの事案対応要請時の適切な措置などについて確認されている。

2006年1月には、国土交通省が主催する国際交通セキュリティ大臣会議が東京で開催され、マ・シ海峡におけるセキュリティの強化について、沿岸国の関係大臣が参加・論議するなかで、海上セキュリティに関する大臣声明が採択された。¹²⁾

12) 海上セキュリティに関する大臣声明では、①国際サプライチェーンにおけるコンテナ海上輸送のセキュリティの強化、②改正 SOLAS および ISPS コードが適用されない船舶のセキュリティの強化、③マラッカ・シンガポール海峡におけるセキュリティの強化、④改正 SOLAS および ISPS コードの確実な実施のための港湾セキュリティ対策および PSC（Port State Control）における国際協力の推進が示されている。

4. 日本独自の海賊対策¹³⁾

国内では、2006年1月、従来の「海賊・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」などにより、情報収集体制強化等の国内外における対応の強化を図るようになった。2006年3月、同対策会議は、海賊対策の方針および指針として「海賊・海上武装強盗対策の強化について」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あり方をとりまとめ、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に関する情報と認識の共有および情報交換の場の設置、②情報収集体制の強化、③海上保安庁ホームページによる海賊情報の適切な提供、④「保安計画策定の指針」の見直しなど、船社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、⑥海上法執行機関の連携による対応の強化（東南アジアの海上執行能力の向上支援、巡視船・航空機の派遣等を通じた連携強化、アジア海上保安機関長官級会合などを通じた海賊への対策強化、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）への対応）、⑦国際社会における対応の強化（国際交通セキュリティ大臣会合のフォローアップ、IMO ジャカルタ会議のフォローアップ）など、が挙げられる。

Ⅲ. 海事セキュリティシステムの構築と運用¹⁴⁾

1. 海事セキュリティの概念

ブッシュ大統領は、これまでの米国政府の国家安全保障戦略の評価と今後の方針を米国民と世界に示すため、2006年3月に国家安全保障戦略（National Security Strategy of the United States of America）を発表した。2005年9月には、ブッシュ大統領の命を受けて国土安全保障省（DHS: Department of Homeland Security）と国防省（DOD: Department of Defense）がとりまとめた国家海事セキュリティ戦略（National Strategy for Maritime Security）も発表されている。今日、世界の安全保障政策を主導し、世界的な規模で執行力を有しているのは米国であり、各国とも、米国の安全保障戦略を考慮せずに、自国の政策を考えることはできないといえる。

米国の国家安全保障戦略における最も重要な問題は、テロリズムとの戦いおよび核兵器をはじめとする大量破壊兵器の拡散防止である。つまり、テロリズムの脅威に加え、大量破壊兵器をテロリズム組織または特定の国家が入手する脅威を、いかに排除または除去するかが最大の課題である。

米国がこのような海事セキュリティに関する強い危機意識を持つに至った背景としては、①2002年10月のイエメン沖での仏国籍タンカー、ランブル（Limburg）の爆破事件¹⁵⁾、②2004年

13) 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）」『TRC EYE』Vol.190, 2008年, 1ページ。

14) 東井芳隆「1. 海上セキュリティ」『世界の艦船』2006年7月号, 124-125ページ。

15) 2002年10月6日午前7時30分過ぎ（日本時間10月6日午後1時30分頃）、フランス船籍のタンカー、Limburg（ランブル、299,364重量トン、乗組員25名）が、マレーシアの国営石油会社ペトロナス社向け

2月のフィリピンでのフェリー爆破事件、③2004年4月のイラク・バスラ沖での石油施設の襲撃・爆破事件など、民間船舶や海上施設に対するテロリズム行為が現実には発生している事実、および2002年12月にイエメン沖での米軍の臨検により明らかとなった北朝鮮のミサイル輸出事件など、核兵器製造につながる関連物質や機器およびミサイルが海上輸送されていた事実がある。

米国の国家戦略としての海事セキュリティは、これまでの海事関係者による海上輸送や海底資源開発など、海の利用や海事システムを保全する観点からの取組みに、テロリズム対策と大量破壊兵器拡散防止の観点を加えた複眼的な取組みにまで拡大された新しい概念である。したがって、今日の海事セキュリティは、従来の海事セキュリティにおける船舶・船員の安全、港湾・海におけるさまざまな経済価値、および海上輸送によりもたらされる経済価値など、海からもたらされる種々の価値の確保に対して、新たな課題をもたらしている。とりわけ、テロリズムの概念を加えた海事セキュリティの取組みは、海事関係者にこれまでとはまったく異なった対応を求めることとなっている。2004年7月に発効した改正 SOLAS 条約（International Convention for the Safety of Life at Sea）と ISPS（International Ship and Port facility Security）コード¹⁶⁾は、船舶と港湾に対するテロリズム対策として、新しい設備や運航体制を義務付けるなど、これまでにはなかった措置を具体的に必要としている。

海事セキュリティ（治安）の分野では、①不法入国、薬物・銃器等の密輸、海賊・海上武装強盗等の犯罪行為、およびテロリズム組織との関係、②人・物・資金・情報の媒体である海とテロリズム活動との関係、③大量破壊兵器およびその関連物質の拡散手段としての海上輸送の問題への対応など、新たな認識や焦点をより明確にした対応が要求されている。

2005年10月に採択された改正 SUA 条約¹⁷⁾は、この考え方の延長にある。以上の論点は、テロ

の原油397,000バレルを積載し、イエメンのアシュ・シール（Ash Shihr）ターミナル SBM へ接近中に、突然爆発・炎上した。当初、爆発・炎上の原因は、タンカー内部の爆発事故によるものか、テロリストの攻撃によるものか不明とされていたが、現在ではテロリストによる攻撃であったとみられている。船体外部甲板の爆発箇所が内側に折れ曲がっていること、タンカーには使用されていない小型船の船体および船外機と考えられる部品が見つかったことから、事故調査チームは、テロリストによる自爆テロリズムであると結論付けた。攻撃を右舷4番タンクに受けており、この部分にアラビアン重油13,500トンが積載されていた。同船は、ラス・タヌラ（Ras Tanura）港で54,000トンの原油を積み、残りをイエメンで積んだ後、マレーシアに向かう予定であった。火災は、当該タンクのみで2日間にわたって燃え続け、一部は海上に流出した。

16) SOLAS（International Convention for the Safety of Life at Sea：海上人命安全条約、正式名称は「1974年の海上における人命の安全のための国際条約」）条約の改正および船舶・港湾の国際保安コード（ISPS: International Shipping and Port Security Code）

2001年9月の米国同時多発テロリズム事件を契機として、国際海事機関（IMO）において海事分野のテロリズム対策の強化について検討し、改正条約と新しいコードを採択したため、これを受けて、わが国では、国際船舶・港湾保安法が成立し、船舶自動警報装置（SSAS）設置の義務付け、船舶や港湾の保安規程の策定、および船舶保安管理者の選任などが義務付けられた。

17) SUA（Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation：海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約）。

1988年に IMO において採択された条約である。2001年9月の米国同時多発テロリズムの発生を受けて、大量破壊兵器などの船舶上での使用や関連物質を含めた輸送行為の犯罪化、犯罪の疑いのある船舶に対する

リズムの組織が、海をどのように利用する可能性があり、それに対して何をなすべきか、という問題の対応を考えることであるといえる。

2. 米国主導の海事セキュリティとアジアでの対応¹⁸⁾

(1) 海事セキュリティの進展と国際連携

テロリズム対策については、国際連合のG8における国際的なテロリズム対策協力、アジア太平洋経済協力（APEC: Asia-Pacific Economic Cooperation）、アセアン地域フォーラム（ARF: ASEAN Regional Forum）¹⁹⁾を通じた地域的な協力、および二国間協力が重層的に形成されている。海事セキュリティに関しては、国際社会における具体的な連携が進展している。9.11の米国同時多発テロリズム発生以降、このようにならないう緊密な国際連携が進んだのは、米国の強い危機意識と行動があったためであるとされる。

公海上での乗船・捜索に関する改正を2005年10月に採択した。SUA 条約は、船舶の航行安全確保を目的に、海賊行為への訴追を可能とする条約であり、海事テロリズムを国際法上の犯罪と規定し、法律に基づく処罰を可能にすることによって、結果的にテロリズムの抑止を狙うものである。すなわち、海事テロリズム行為を防ぐための犯罪条項に加え、犯罪防止のために公海上の外国籍船に対する停船・乗船・捜索規定を新たに設けて、海事テロリズム行為にはWMD（Weapons of Mass Destruction）関連物資の輸送を含めた。新たに海事テロリズムを犯罪とし、具体的な行為に、船舶上での大量破壊兵器（WMD）の使用、WMDとその材料となる物資の海上輸送などを規定し、乗船・捜索も旗国の同意が必要とされる。公海上でも当該船舶が所属する旗国の同意があれば、強制捜索ができるようにするものであり、米国の主導による。技術的な海事テロリズム対策である改正海上人命安全条約（SOLAS 条約）と合わせて、IMOの主要なテロリズム対策が整備されたことになる。

18) 東井芳隆「1. 海上セキュリティ」『世界の艦船』2006年7月号、125-126ページ。

19) 海賊行為および海上保安への脅威に対する協力に関する ARF 声明

① ARF 議長は以下の事実を認識すること

- ・海賊行為は世界的な商業活動を混乱に陥れること
- ・ARF 参加国は世界の GDP および貿易量の約80%を占めること
- ・海上保安は地域の経済安全保障の基本的条件であること
- ・海賊行為に対処するためには、地域協力の強化が必要であること
- ・海上犯罪への対策には地域的な海上保安戦略が必要であること
- ・テロリズム行為に対する取組みにより、海賊行為への対処能力が向上すること

② ARF 参加国は、海賊行為を防止するため、関係国際法の履行に努めるとともに、参加国間の協力を強化すること

③ ARF 参加国は、国際航行を行う船舶を保護するため、以下の協力を実施すること

- ・国際海事機関（IMO）や国際海事局（IMB）海賊対策センターとの協力を強化すること
- ・海上犯罪者を国内法に従って訴追すること
- ・IMO が作成した文書や発出する提案を指示すること

④ ARF 参加国は以下の義務を負うこと

- ・参加国間における人的交流、情報交換などの協力を推進すること
- ・他国が法制や機材の整備を必要とする場合には、技術支援を行うこと
- ・参加国間での情報共有力を高めること
- ・海上保安を目的とした地域協力と訓練の体制を整備すること
- ・地域間協力のための法的枠組みの整備に向けた取組みを支持すること

米国の構想する海事セキュリティは、本来グローバルな対応を求めるものである。しかしながら、アジアは民族や宗教の多様性、歴史的背景、島嶼を抱える地理的特性、国力の不均衡、反体制組織の内在などのため、一様に普及・進展するとは限らない。したがって、無用な摩擦を起こさないアジアの体質に合った取組み方法が必要になる。

(2) 国際規則の制定

米国は、IMO を中心として、テロリズム防止対策に資する IMO 関連諸条約の見直しに主導的な役割を果たし²⁰⁾、改正 SOLAS 条約および ISPS コードの発効や改正 SUA 条約の採択を実現した。改正 SOLAS 条約および ISPS コードに関しては、米国は2002年11月に成立した海事保安法 (Maritime Transportation Security Act of 2002) に基づき、世界の貿易相手国との協議によって、ISPS コードを基準とした国際埠頭施設における保安対策の評価を行う、国際港湾保安プログラム (International Port Security Program: IPSP) を実施している。2004年12月には、米沿岸警備隊 (U.S. Coast Guard) が日本を訪問して、現地調査を行っている。改正 SUA 条約については、各国で国内法の整備が進められている。

さらに、長距離での船舶動静把握を可能とするため長距離船舶識別装置 (LRIT: Long Range Identification and Tracking) の導入が、2002年2月、米国より IMO に提案されている。これは、米国が構築を進めている海洋域の監視のための新しいシステムである MDA (Maritime Domain Awareness) の重要な構成要素である。MDA は、米国本土から2,000海里までを情報収集の範囲として、パトロール船舶や航空機、AIS (Automatic Identification System: 船舶自動識別装置)、LRIT などによりもたらされる船舶情報および船舶動静情報等を集約し、米国本土の安全保障に影響を及ぼす事象への早期対応を支援するためのシステム概念である。

3. マラッカ・シンガポール海峡における海事セキュリティの展開²¹⁾

マラッカ・シンガポール海峡 (以下、マ・シ海峡)²²⁾ は、マレーシア、インドネシア、シンガ

20) ・PSI (Proliferation Security Initiative: 拡散に関する安全保障構想)

2003年5月にブッシュ大統領が発表した PSI は、国際社会の平和と安定に対する脅威である大量破壊兵器やミサイルおよびそれらの関連物資の拡散を阻止するために、国際法と各国国内法の範囲で、参加国が共同してとりうる移転および輸送の阻止のための措置を検討・実践する取組みである。多くの国が PSI の活動の基本原則を定めた阻止原則宣言を支持し、実質的に PSI の活動に参加・協力している。海上保安庁は、わが国の第一義的な海上法執行機関として、PSI 海上阻止訓練に取組んでいる。

・CSI (Container Security Initiative: コンテナ貨物安全保障構想)

CSI は、米国が呼びかけ、米国向けコンテナ貨物の輸出の多い港湾を有する国々と二国間協定を結び、相互に税関職員を派遣して、各々自国向けのコンテナ貨物における危険性の高いコンテナの特定などを相手国の税関職員と協力して行うものである。さらに、米国が不正な核物質・放射性物質の輸出入に関する税関業務を支援するため、各国の港湾で核関連物質を採知することを各国に呼びかけている MI (Megaport Initiative) と呼ばれる構想が実施されている。

21) 東井芳隆「1. 海上セキュリティ」『世界の艦船』2006年7月号、126-127ページ。

22) マラッカ・シンガポール海峡は、一般的に最も分かりやすく説明すれば、ワン・ファザム・バンク (One Fathom Bank) 付近から両海峡の境界であるマレー半島の南西端とカリムン島を結ぶ線までがマラッカ海

ポールの沿岸3か国の領海に分かれており、海賊・海上武装強盗の多発地帯となっている。2004年春に、マ・シ海峡海域での海事テロリズムの脅威に対抗するため、米国のファーゴ太平洋軍司令官が、RMSI (Regional Maritime Security Initiative: 地域海洋安全保障構想) を公言し、マレーシアとインドネシアから強い反発を受けた。RMSIの狙いは、既存の国際法の枠組みの中で、密輸などの国境を越える犯罪、海賊、海事テロリズムに対処するために、情報の共有とともに、地域のパートナーシップを段階的に発展させることにあったが、国家主権にかかわる問題として受け入れられなかった。

しかしながら、米国は、依然、海賊とテロリズム組織のつながりの可能性を懸念し、マ・シ海峡における海上テロリズムの脅威を指摘している。マ・シ海峡は、2005年6月にロイズから戦争地域の指定を受けた。これに対しても、マレーシアとインドネシアが反発し、周辺海域で発生している海賊・海上武装強盗は生活目的の犯罪であるとして、海賊とテロリズム組織の結びつきについては、疑念を表明し、国際社会の過剰な反応を牽制した。

一方、沿岸国の協調した取組みも開始され、2004年の夏から、マレーシア、シンガポール、インドネシアの海軍が中心となって、MALSINDO (Malaysia-Singapore-Indonesia)、MALINDO (マレーシアとインドネシアとの合同パトロール)、ISCP (インドネシアとシンガポールとの合同パトロール) と呼ばれる連携パトロールが実施されている。2005年9月からは、マレーシアのナジブ副首相の提唱で、タイも含めた4か国により、空中から海上を合同で監視する Eyes in the Sky が実施されている。

インドネシア群島水域での海賊被害発生件数は依然として最も多く、危険な海域となっており、この傾向は過去10年間変わっていないが、過去5年をみれば、確実に減少してきている。マラッカ海峡での発生件数は顕著な減少傾向にある。マラッカ海峡のマレーシア側でも海賊事案は減少しており、沿岸国の連携の成果であるとされている。IMO、IMB、および ReCAAP の報告書など²³⁾によれば、海賊被害発生件数が減少している要因は、沿岸3国の協調的 efforts の強化によるところが大きいとし、①危険海域を航行する船舶乗組員の警戒監視態勢の実施、②海上法執行機関や海軍による継続的な哨戒活動、③船舶への海賊行為と武装強盗に対する世界的な関心の高

峡で、その境界を西端としてホースバーク (Horsburgh) 灯台付近までがシンガポール海峡と認識されており、その総距離は約500kmである。さらに、マラッカ海峡の西端をブーケット島とスマトラ島の北西端を結ぶ線とした場合には、全長約1,000kmとなる。

23) 海上保安庁海賊及び海上武装強盗情報 (<http://www.kaiho.mlit.go.jp/>)

International Maritime Organization (<http://www.imo.org>)

REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS

Piracy and armed robbery against ships (<http://www.imo.org>)

International Chamber of Commerce (<http://www.icc-ccs.org>)

IMB live piracy map 2008 (<http://www.icc-ccs.org>)

Weekly Piracy Report 29 January-4 February 2008 (<http://www.icc-ccs.org>)

ReCAAP Information Sharing Center (<http://www.recaap.org>)

Report for November 2007

まによる各国の政府や海上保安機関の対応が、寄与していることを挙げている。

マ・シ海峡における戦争海域指定の状況については、ロイズ保険組合のJWC (Joint War Committee: 合同戦争委員会) は、船舶航行の安全に関して大いに改善があったとして、2005年7月以来1年ぶりにマラッカ海峡の戦争危険海域指定を解除した。しかしながら、北緯0度48分から5度40分までのスマトラ島北東沿岸の港湾に寄港する(通航は除外)船舶に対しては、引続き追加保険料が課されることとなる。²⁴⁾

ただし、JWCと現地沿岸3国マレーシア、シンガポール、インドネシア(MALSINDO)の間には、マラッカ海峡の安全問題に関して大きく見解の相違があり、①海賊被害は減少しており、テロリズムの直接的脅威の兆候は全くないこと、②マラッカ海峡の海賊被害の大部分が、小型・沿岸船舶に対するもので、外航船舶に対するものではないこと、③これまでマラッカ海峡でテロリズムの攻撃はなく、MALSINDOなどの共同パトロール体制は将来におけるテロリズム攻撃の脅威を根絶すべく対処していること、などの根拠を指摘している。²⁵⁾

IV. アジア海域における海賊対策の概要と課題

1. アジア海域の海賊事件形態の変化

停泊または錨泊している船舶に忍び込んで金品や船具を奪ったり、航行中の船舶に乗込み、乗組員を拘束して金品を奪う場当たりの犯行は、典型的な海賊事件の形態であったが、計画的な犯行が増加している。1998年から2000年にかけては、航行中の船舶に高速ボートで急接近・乗船し、乗組員を殺害して、船舶や積荷を奪うといった大規模な犯行が横行した。しかし、こうした海賊事件は関係諸国による警備の強化・連携によって、検挙・摘発が行われ、急速に減少した。これに代わって、乗組員を拘束・拉致して現場から立ち去り、船主などに身代金を要求する形態の犯行が多くなった。この犯行形態は、素早い襲撃後に逃走し、当事者が水面下で事件の解決を望むことが多いため、当局による問題解決を困難にしている。

国際的な海上警備体制の構築などの効果により、国際犯罪シンジケートの関与による海賊事件は減少し、内戦や宗教・民族紛争に起因して、誘拐を目的とするテロリスト型海賊が出現しているといわれる。

アジア地域の海賊事件は、全体的に減少しているが、アフリカのソマリアとナイジェリア沖で

24) 2005年1月から始まったアチェと平和交渉が劇的な進展をみせ、2005年8月、武装ゲリラの自由アチェ運動(GAM: Gerakan Ache Merdeka: Free Ache Movement)とインドネシア政府・国軍とは、フィンランドの首都ヘルシンキで和平合意書に署名し、これを受けて、欧州連合(EU)主導の監視団がアチェに派遣され、GAMの武装解除、および駐留するインドネシア国軍の撤退が実現した。これにより、インドネシアのスマトラ島西北端、ナングロ・アチェ・ダルサラム州の分離独立を巡る紛争は終結している。(カトゥリ・メリカリオ著、脇坂紀行訳『平和構築の仕事ーフィンランド前大統領アハティサーリとアチェと平和交渉』明石書店、2007年。)海賊行為の動機は、政治的な行為というよりも、活動資金の確保のためであると考えられている。

25) シンガポール船舶協会(SSA: <http://www.ssa.org.sg>)

は増加に転じている。なお、マ・シ海峡では、重火器を使用する誘拐・身代金要求など、組織化・巧妙化した事案がしばしばみられる。

2. 東南アジアの海賊を生み出す社会環境

海賊事件の発生する背景には、経済的な貧困状況が指摘されている。船舶自体を奪ったり、身代金を要求する大掛かりな海賊事件は、国際犯罪シンジケートが背後で支配しつつも、実行犯となっているのは、困窮した漁民である。東南アジアで海賊事件が多発している地域の漁村では、海賊行為は生活の糧を得る手段と考えられている。海賊行為の根本的な要因である貧困状況の解消へ向けた取組みを行わない限り、抜本的な解決にはならないといわれている。

3. アジア海域における重要海賊事案

(1) テンユウ (TENYU) 号事件

1998年9月27日、日本の船会社が実質所有・運航するパナマ船籍の貨物船TENYU号(2,660総トン、韓国人2名、中国人12名乗組み、積荷アルミニウム約3,000トン)がインドネシアのクアラタンジュン港を出港後、消息不明となった。その後、同年12月21日に、同船は船名を書き換えられた状態で、中国江蘇省張家港に入港しようとしているところを中国当局に発見・捕捉された。乗組員14名は行方不明となっている。

この事件を受け、官民で海賊対策の充実について検討がなされ、1999年8月、社団法人日本船主協会は、海賊に関する「保安計画の指針」を策定し、会員会社に通達した。会員以外の船社には、運輸省(当時)から通達し、自主警備対策の徹底を要請した。

(2) アロンドラ・レインボー (Alondora Rainbow) 号事件

東京船舶チャーターのパナマ籍貨物船アロンドラ・レインボー号(7,762総トン)は、マラッカ海峡の西口に近いインドネシアのスマトラ島中部のクアラタンジュン港から12億円相当のアルミニウムインゴット7,000トンを積み日本へ向かう途中、1999年10月22日、マラッカ海峡で海賊に襲われ、積荷と船舶を奪われた。日本人船長と機関長を含む17人の乗組員は、救命筏(救命用ゴムボート)に乘せられて海上に放置された。このアロンドラ号に積まれていた救命筏には、救命信号機が搭載されていなかった。乗組員は、10日間の漂流の後、11月8日、タイ領プーケットから来たカサゴ漁の漁船に救出された。

海賊に強奪された同号は、船体が黒く色を塗り替えられ、船名も変えられてインド洋を西に向け航行中、14日アラビア海に面したコチンの南200kmで、インド沿岸警備隊の巡視船タラバイ号によって発見され、長い銃撃の後、炎上・浸水し停船した。船舶を操船していた海賊グループとともに拿捕された。逮捕された15人は全員インドネシア人で、船長、航海士、保管、給油、料理など8つの仕事に分かれており、船舶を奪うと直ちに入れ替わって操船できる組織に構成されていた。積荷の半分以上は消失し、後日、中国経由でフィリピンに売却されたことが判明している。海賊組織は大規模で、船舶が出港する前に海賊の一味が船内に紛れ込み、情報を送っていた可能性もあると現地の取締官はみている。

アロンドラ・レインボー号事件の発生は、アジア各国の海上警備機関、日本の海上保安庁に危機感をもたらし、海賊対策に関する国際協力の契機となった。

(3) 韋駄天事件

2005年3月14日、マラッカ海峡北西部で日本船籍の外洋型タグボート韋駄天（498総トン）は、インドネシアのバタム島から石油掘削プラントを曳航して、ミャンマーへ向け航行中であった。同船は、日没後漁船で接近してきた海賊に銃撃され、乗込まれた。海賊は、金品と海図、船籍証明書を奪い、3人の船員を人質にとり、インドネシア方面へ逃げた。船員によると、海賊は、約10人、すべての海賊がライフル銃やロケットランチャーなどで重武装し、犯行に要した時間は約10分で、組織化され訓練を受けた軍隊のようであったと証言している。船員は、誘拐されている間に、インドネシア国内と思われる海賊のアジトを転々として、他の誘拐された人質を撃ち殺していることから、海賊の組織は、複数のグループに分かれて船舶を襲い、船員を誘拐して身代金を奪う行為を繰り返していると推測される。誘拐された3人の船員は、6日後の3月20日未明、タイ南部のマラッカ海峡沿岸部で開放された。この開放のための交渉は、マレーシアの日系企業の従業員など複数の人材を介して行われ、東南アジア社会特有の人的関係を利用した方法により解決に至った。

4. アジア地域における海賊対策の協力強化に向けた日本の取組みと経緯²⁶⁾

1999年11月、マニラの日ASEAN首脳会議の場において、小淵総理大臣が沿岸警備機関等の関係者による会議の開催を提唱し、2000年4月、東京で海賊対策国際会議が開催された。2000年9月には、河野外務大臣の提唱により、日本政府は、海賊対策調査ミッションをフィリピン、マレーシア、シンガポール、およびインドネシアに派遣し、各国との具体的な協力・支援策について調査・意見交換を実施した。2000年11月に、海上保安庁の巡視船がインドとマレーシアを訪問して、海賊対策を目的とした連携訓練を行い、それ以後、日本とアジア各国間の協力は着実に進展しだした。そして、2000年11月のシンガポールでのASEAN + 3（日本、中国、韓国）首脳会議において、森総理大臣が海賊対策アジア協力会議の開催を各国に呼びかけ、2001年10月4・5日、東京で同会議が開催された。

さらに、2001年11月、ブルネイのASEAN + 3（日・中・韓）首脳会議において、小泉純一郎首相が、アジアの海賊問題に有効に対処すべく地域協力促進のための法的枠組み作成を提案したことが嚆矢である。これを受けて、日本主導の下に、ASEAN諸国、中国、韓国、インド、スリランカ、バングラデシュが協力して、協力協定の作成交渉が開始された。2004年11月、東京で開催された会議にて、情報共有センター（Information Sharing Center: ISC）の設置国をシンガポールに決定し、「アジア海賊対策地域協力協定」（Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: ReCAAP）が採択された。わが国は、2005年4月28日にシンガポールで本協定に署名した。海賊に関する情報共有体制の整備および各国協力網

26) 外務省（http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyoutei_s.pdf）

の構築を通じて、海上保安機関間の協力強化を図ることを目的とした本協定は、2006年6月に締約国が発効要件である10か国に達し、その90日後の同年9月4日に発効した。アジア地域協力の優れたモデルとして期待されている。

現在の締約国は、日本、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、中国、ブルネイ、バングラデシュの14か国である。マレーシアとインドネシアは、マラッカ・シンガポール海峡への域外国の関与に関して消極的態度をとり続けており、いまだ締約国になるには至っていない。

その後、2005年6月のユドノヨインドネシア大統領の訪日に際し、海賊対策を含む海上の安全確保に関する日・インドネシア両国の協力原則を確認した「海洋問題に関する日インドネシア共同発表」を発表した。

5. ReCAAP による取組み

ReCAAP は、わが国の提案に基づき、アジアの海賊対策に関する地域協力促進を目的として策定されたもので、平成16年11月に採択、2006（平成18）年9月4日に発効した。ReCAAP は、アジア海域における海賊対策のための初めての政府間協定である。ReCAAP の発効は、アジアの海洋における安全確保に重要な意義を持ち、情報共有センター（ISC）を通じた情報共有体制、協力体制の構築などが主な内容となっている。

ReCAAP の交渉参加国は、日本に加えて、ASEAN10か国（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア）、中国、韓国、インド、スリランカ、バングラデシュの16か国で、2004年11月に協定が採択された。

ReCAAP は22条の条文から成っており、協定の主な規定内容は以下の3点である。

- ①海賊に関する情報共有センターの設立
- ②情報共有センターを通じた海賊に対する情報共有体制・協力体制の構築（容疑者、被害者、および被害船舶の発見、容疑者の逮捕、容疑船舶の拿捕、被害者の救助等の要請など）
- ③情報共有センターを共有しない締約国間の二国間協力の促進（犯罪人引渡しおよび法律上の相互援助の円滑化ならびに能力の開発など）

6. ISC（情報共有センター）の組織

海賊対策の要諦は、関係各国がいかに緊密な協力体制を構築できるかにある。ReCAAP の目的を効果的に実現するために設置される中心的な組織が、情報共有センター（ISC）である。ISC は、ReCAAP の下でシンガポールに設置される常設の独立の国際機関である。ISC の職務は、次のように規定されている。

- ・締約国間における海賊と船舶に関する武装強盗事案の情報の迅速な伝達を管理・維持すること
- ・海賊と船舶における武装強盗事案に関する情報、および可能なならば、当該行為にかかわる個人や国際組織犯罪集団に関するその他の関連情報を含め、締約国により伝達された情報を収集、照合、分析すること

- ・この収集・分析された情報に基づいて統計報告書を作成し、締約国に配布すると共に、秘区分を解除した統計報告書を作成して海運業界と IMO に配布すること
- ・海賊または船舶に武装強盗の脅威が差し迫っていると考えられる合理的な根拠がある場合には、可能ならば、いつでも締約国に適切な警告を発すること
- ・締約国による他の締約国への調査要請、それに対して要請された締約国がとった措置にかかわる関連情報を締約国間に配布すること
- ・海賊と船舶に対する武装強盗を阻止・抑止することを狙いとして、総務会によって承認されたその他の職務を遂行すること

ISC の実際の運用では、各締約国は、ISC との連絡の責任を負う部署（focal point）を指定（日本は海上保安庁）し、各締約国は、指定した部署とその他の法執行機関との間、さらに関係 NGO との間で円滑かつ効果的な連絡体制を確立することになっている。

7. ReCAAP の展望と課題

効果的な海賊対策を実施するためには、関係各国の協力体制が不可欠である。協力体制構築の基盤となる ReCAAP の発効と協力体制のプラットフォームとしての ISC の設置は、重要な意義を持つ。日本は、ISC への財政的支援や政府職員の派遣などの協力を行うとともに、ReCAAP を通じた海賊対策に積極的に取り組んでいく方針である。

インドネシアは、群島水域を抱えており、領海全般にわたる哨戒能力には限界があると考えられている。インドネシアが広大な沿岸海域を頻繁に哨戒できない主たる原因の1つは、燃料価格の高騰が挙げられる。さらに、インドネシアには各種の海上法執行機関があり、調整機関として海事保安調整会議（Indonesian Maritime Security Coordinating Board: Bakorkamla）が設置されているが、各機関が個別に行動している現状を改善するためには、今後同組織が調整機能を果たし、次の段階として、沿岸警備隊という実働的な組織に発展させることが考えられる。インドネシアが今後哨戒能力をどのように強化していくかは、マラッカ海峡および東南アジア全域の海洋の安全を確保する上で重要な要素である。

シンガポール警察沿岸警備隊（Singapore Police Coast Guard）は、シンガポールで唯一の法執行機関であり、シンガポール領海（港域）内において強力な法執行力を行使している。独立した沿岸警備隊ではなく、警察の中の一分野として機能し、領海外は海軍が所掌している。一方、インドネシアとマレーシアでは、複数の法執行機関が存在し、お互いに他の機関に対する優越性を競い合い、重複、矛盾、対立などの欠陥が法制度に存在していることが指摘されている。海賊や海上テロリズムの脅威に対処する第一義的責務を有する組織は、海上での法執行任務を司る海上警備機関である。しかし、マ・シ海峡の海上警備機関は、財政的かつ構造的な問題に直面しているとされる。

海上保安庁は純粋な海上法執行機関であり、各国の海上法執行機関の間には、犯罪に対して国際法や国内法の枠組みの中で対処する共通性と法に基づく透明性がある。海上犯罪は国境を越える犯罪であり、法執行機関の連携がうまくいかなければ、効果が得られない。法執行活動は、軍

事行動とは異なり、国家間の連携が容易で紛争予防にも有効である。日本からの支援としては、海上法執行機関のキャパシティビルディングを支援することにより、当該国の法執行能力を高め、当該国が自力で海上の秩序を維持できるようにすることが求められている。

東南アジア諸国は、制度・技術の面で先行している海上保安庁を手本として、既存の組織の充実や海上保安業務を一元的かつ効率的に遂行できるような体制づくりに取り組んでいる。海上保安庁では、その設立準備から海上法執行を中心とした能力向上（キャパシティビルディング）および技術の移転まで、様々な協力を行い、これらの国々の海上保安機関の組織形成に積極的な支援を実施している。²⁷⁾

マラッカ海峡を管轄する沿岸3国の間には、安全確保について立場と考え方の違いがみられる。シンガポールは米国を含む域外国からの支援の必要性を訴えているが、マレーシアとインドネシアは、マラッカ海峡を管理国だけで守ることができると主張し、他国の干渉を望んでおらず、ReCAAPが沿岸3国との主権と相容れないと考えている。マラッカ海峡の安全確保に積極的な協力を表明している米国、日本、インド、中国、韓国などの受益国による可能な恒常的協力について、沿岸国との間で制度構築に関する検討が必要になる。

インドネシア政府は、ReCAAPがマラッカ海峡の安全を確保する沿岸3国の主権を侵害することから参加を見合わせているとして、マラッカ海峡の安全を守るためには、ReCAAPは必要がなく、情報共有体制もクアラルンプールの国際海事局（IMB）海賊通報センター（PRC: Piracy Reporting Center）およびロンドンの国際海事機関（IMO）を通じて既に存在しており、利用国の関与は技術的支援のみで十分であるという。さらに、ReCAAPがアジアの海洋における海賊対策を目的としているならば、なぜマラッカ海峡の安全確保に責任を持つ沿岸の主権国であるシンガポールにISCが設置されるのか、と指摘している。インドネシアは、マラッカ海峡だけでなく、海賊事案が世界で最も多い群島水域を抱えており、その哨戒能力不足と海賊の温床として国内の貧困や取締当局の腐敗が指摘されているにもかかわらず、沿岸国の主権優先と域外国に技術支援のみを依頼するという立場を堅持している。

27) 日本による各国海上保安機関の制度整備支援と人材育成のための専門家派遣活動

わが国は、東南アジア周辺海域で頻発する海賊事件への対策を実施するために、JICAを通じて海上保安庁の専門家を各国に派遣し、海上法執行機関設立支援や人材育成支援を活発に行っている。

①インドネシア

海上保安関係機関の海上保安能力強化を目的として、組織体制強化への助言、人材の育成、情報通信体制整備支援を行うための専門家を派遣

②フィリピン

沿岸警備隊（Philippine Coast Guard: PCG）の教育訓練局が、海難救助、航行安全、法令執行、組織管理などの研修コースを設立・運営することを目的としたJICA技術協力プロジェクトの海上保安人材育成（Coast Guard Human Resource Development）を実施

③マレーシア

海事関連の問題を一元的に管理・対応するために新たに設立された海上法令執行庁（Malaysia Maritime Enforcement Agency: MMEA）の機能強化・人材育成を目的としたJICA技術協力プロジェクトの海上警備救難（Guard and Rescue）を実施

マレーシアは、いずれ ReCAAP に参加するとみられているが、PRC を抱える同国も ISC がシンガポールに設置されたことを問題視しているとされる。

中国は、ReCAAP には未だ参加していないが、マラッカ海峡の安全確保には協力していく方針を示している。中国の態度には、ReCAAP が日本の主導で実現した政府間協定であることが政治的に影響していると考えられる。

海賊行為やテロリズムなどの海洋犯罪を防止するには、他国の領海にまで犯罪容疑者を追跡できる追跡権の処理が、特に沿岸3か国にとっては重要な課題である。これに関しては、インドネシアとシンガポール間、マレーシアとインドネシア間には、それぞれ国境を越えた追跡を認める2国間協定が締結されているが、シンガポールとマレーシアの間には、このような協定がなく、相互の領海に入る前に許可を得る必要がある。現時点では、追跡権の問題は、2国間の措置で対処されている。

マラッカ海峡の海事セキュリティ対策については、①沿岸3国がマラッカ海峡のセキュリティ任務を負うこと、②国際団体および利用国にも果たすべき役割があること、③セキュリティ対策は、国際法や沿岸国の主権を侵さない範囲で実行されること、の3つの主要な原則が前提として認識される。

V. 危険海域における技術的海賊対策システムの導入²⁸⁾

1. 海賊に対する防御装置

①侵入防止と侵入者の発見

- ・電流を流せる手すり、滑り易い液体を出せる手すり
- ・各種音響または視覚による警報装置
- ・至近距離から接近者を発見できる高感度なレーダー
- ・自船を明るく照らす投光照明器、海賊船を照射する高照度サーチライト
- ・特殊な暗視装置、熱感应カメラ
- ・水圧銃
- ・赤外線等による侵入感知システム、侵入警報装置
- ・船内監視カメラ

②積荷のセキュリティ

- ・種々のセキュリティ対策を施したコンテナ

③船員の保護

- ・外側から開くことができない扉を設けた安全区域の設置

28) アジアマンスリーニュース2006年8月号、株式会社 NTT データ、株式会社 NTT データ経営研究所、株式会社 NTT データ DIGITAL GOVERNMENT 編集局。(http://e-public.nttdata.co.jp/f/repo/)

④陸上からの追尾

- ・船社が常に自社船舶の居所を把握できる衛星を使った追尾装置
- ・海賊の襲撃により船舶との通信が途絶えたことを自動的に通報する装置

海賊対策として基本的な重要なことは、①嚴重な見張り、②怪しげな船舶（マ・シ海峡では漁船が多い）が接近してきた際の音響信号やジグザグ操船による警戒行為、であるといわれている。重武装した海賊にはあまり効果がないとしても、窃盗を目的としたような海賊に対しては有効な予防措置となり、相手が離れていった事例は多く報告されている。

2. 船舶保安警報システム（Ship Security Alert System: SSAS）

海賊・テロリズム対策の強化および海難事故の防止を目的に、IMO加盟国間で締結された海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約：International Convention for the Safety of Life at Sea）により、海上での保安対策として一部の船舶に装備が義務付けられているシステムである。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により、海賊に気付かれずに警報を沿岸政府当局などに対して発信でき、船舶の現在位置を追跡調査することもできる。

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、船舶間の直接通信は含まれていない。国際海事衛星（INMARSAT: International Maritime Satellite）などを活用し、船舶から発信された警報（SJ Alert）をメッセージ処理システム（MHS: Message Handling System）に送信し、さらに海難救助協力センター（MRCC: Marine Rescue Co-ordination Center）や企業に緊急警報を送信する。

2002年12月に採択されたIMOのSOLAS XI-2/6により、500トン以上の船舶については、2004年7月1日までにSSASを搭載することがアジアを含む全世界の条約締結国に対して義務付けられている。

3. 船舶位置表示システム（ShipLoc）²⁹⁾

海賊対策組織であるIMBが、各船舶への装備を公式に推奨している唯一の警報・通報システムであり、SSASの具体的な製品群の1つとして位置付けられている。海賊対策に加え、テロリズム対策などのリスクを伴う分野での活用を目的としている。船舶に設置された小型受信機と通信衛星等との連携により、常に船舶の正確な位置情報を即時追跡収集できる。

ShipLocは、仏国立宇宙研究センター（CNES）の子会社であるCLSにより、365日24時間体制で運用されている。開発は人工衛星を利用した位置情報の追跡管理オペレータであるCLSとIMBにより行われた。複数の低軌道周回衛星を利用したアルゴス（ARGOS）衛星システムと全地球測位システム（GPS: Global Positioning System）の活用により、船舶の位置を算出して地図上に表示する。その網羅できる範囲は極域をも含む世界全域である。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利用されている。1日あたり最大24回船舶情報が更新される。

29) 船舶位置表示システム（<http://www.shiploc.com>）

ただし、海賊事件発生時には、警報ボタンを押すことによって非常時モードに切替わり、警報と位置情報がIMBや管轄当局にも直ちに通報され、当該船舶の捜索および沿岸治安当局による迅速な救出作業が可能となる。

船舶用の装置は、人目に付き難い場所に自由に設置でき、船員にもその存在と設置場所を知らせる必要はない。仮に海賊などにより船舶の主電源が切断された場合でも、固有の内蔵電源によって数日間作動し続けることが可能である。

4. 船舶自動識別システム (AIS: Automatic Identification System)

海上における船舶の安全航行の支援を主な目的としたシステムであるが、今後は海事テロリズム対策での活用が期待されている。超短波無線 (VHF: Very High Frequency) を介して沿岸部で利用され、電子海図上に複数の船舶がアイコン表示される。AISには、GDPやVHFデータリンク技術が導入されており、将来的には衛星通信システム技術の活用が予定されている。

情報交換は、船舶と沿岸域の行政当局間や船舶間で行われ、船舶からは、自らの船名、船舶の形体・規模・位置・速力・針路等の安全航行に必要な情報が、行政機関のAIS陸上局や他船の情報を認知することにより、船舶同士の衝突事故を未然に防止することができる。

ただし、AIS情報は、受信機を持っている一般の船舶等でも情報が読みとれるため、海賊にとっても有益な情報になる可能性がある。

5. 船舶長距離識別追跡システム (LRIT System: Long Range Identification and Tracking System)

LRITは、通信衛星等を介して船舶の動静情報を遠距離から補足し、安全航行や海難救助を支援することを主な目的とする米国が提案しているシステムである。船舶IDや位置情報等を旗国および入港国・沿岸国に配信する。ただし、AISとの連携は全くなされず、受信権利を有する政府機関などにものみ情報が送信され、それ以外では情報の機密性が保証されている。旗国における船舶の情報管理権限を維持しつつ、航行中の船舶の沿岸国に対して船舶情報へのアクセスを一部認める仕組みになっている。

現在、IMO内において300トン以上の外航船舶の貨物船や旅客船などを対象に、LRITシステムの装備義務化が進められている。

6. 電子海図表示システム (ECDIS: Electronic Chart Display and Information System)

船舶の安全航行を支援するナビゲーションシステムであり、AISと統合されて利用される場合、さらには、救助活動や海賊対策、環境評価に活用されることもある。ECDISは、各国政府により提供される公的な電子海図 (ENC: Electronic Navigation Chart) に航路計画などの情報を付加して表示する。

ECDISは、カーナビと同様のものであるため、従来の紙海図に比べて、海図データと位置データ (GPSデータ) が重畳されていることは、画期的な機能である。さらに、上位機種では、

レーダー映像が重畳され、AIS 情報が表示されるようになっている。

7. 長距離音響装置 (Long Range Acoustic Device: Lrad)

2000年に米国海軍の軍艦 Cole がイエメン沖でテロリズム攻撃を受けた後に、米軍によって開発された音響装置で、最大1 km の範囲で150デシベルの指向性の高い大音響を発する。Lrad は、50か国語までのメッセージを生の声または事前録音で発することができる非致死性の装置として、民間船舶、石油・天然ガス業界において、海賊対策やその他の脅威に対処するために利用対象が広がりつつある。

VI. ソマリアにおける海賊事案の実態と対応

1. ソマリア海域における海賊事案の特徴³⁰⁾

IMB と IMO は、ソマリア沿岸海域と「アフリカの角」地域の周辺海域を依然インド洋で最も危険な海域と指定している。海事当局は、海賊の件数の増加だけでなく、ソマリアの海賊行為がより凶暴で巧妙になってきていることを懸念している。過去、この海域の襲撃事件は、アデン湾に面したソマリア北部沿岸付近の漁船に対するものであったが、海賊襲撃事件が南方海域に移り、沖合の船舶に対する襲撃がみられるようになった。IMB の海賊通報センター (PRC) が、2003年までは、ソマリア沿岸から少なくとも50海里離れるように勧告していたが、2004年には100海里とし、2005年には、多くの海運会社が自社船の船長に少なくとも200海里離れるよう指示している。

ソマリア沖で発生している海賊の典型的な方法は、虚偽の遭難信号 (distress flare) を出して通航船を誘き寄せしてから、武装した海賊が高速ボートで本船を襲撃する手口である。ソマリア海域では、特に同国東部で商船や漁船への襲撃事件が多数発生し、沿岸から遠く離れた沖合で多く起こっている。400マイル以上離れた場所で行われた襲撃もある。ソマリアの海賊は、大部分が旧ソマリア海軍出身者や漁師で構成されているが、最近では、より攻撃的で巧妙になってきており、報告されていない事案が相当数あると考えられている。

ソマリア海域で多発しているのは、単なる物盗り海賊ではなく、船舶を乗っ取り、乗組員を人質に身代金を目的とした武装強盗である。ソマリアの海賊は、身代金によって得た資金が潤沢で、装備も高度化しており、ロケットランチャー、AK47、機関銃などで武装し、小型高速ボートで衛星電話と GPS を使って狙いをつけた船舶を追跡する。海賊は、攻撃発進のための母船を使用

30) ソマリアは、1991年に独裁者 Mohamed Siad Barre が倒されて以来、2,300海里に及ぶ海岸線と700万人を超える人口を持つ国が、強力な中央政府を欠き、1970年代後半以降、地方軍閥 (warlords) が割拠する状態が続いている。ソマリア暫定連邦政府 (Somali Transitional Federal Government: TFG) は、ケニアの首都ナイロビに置かれている。内戦が続き、無政府状態となっているため、合法的な中央政府の不在が海賊を生む大きな要因となっており、ソマリアは、現在世界で最も危険な海域の1つである。

IMB (<http://www.icc-ccs.org>)

しているとみられる。ソマリアの海賊は、反政府勢力または国際テロリスト集団と繋がっている可能性も指摘されているが、逆に政府勢力（地方行政首長）と繋がっており、海賊行為に目をつぶる見返りに、利益が当該長に渡っているという信憑性の高い話もある。

ソマリアはアフリカで最長の海岸線を持ち、哨戒監視活動は容易ではない。すでに、国際的な対応として、米国、ドイツ、フランス、英国、イタリアの海軍部隊から構成されるジブチに基地をおく国際海上哨戒合同任務部隊 CTF150（Combined Task Force 150）が、テロリズム作戦の一環として海賊の取締りにも当たり、アデン湾とアフリカの角周辺海域でテロリストや武器の輸送に対する監視活動を実施している。合同部隊は襲撃された船舶を救助できるが、主たる目的は海賊や海洋における犯罪対処ではない。こうした現地と国際的な対応によって、海賊事件は減少してきているが、兵力不足や低いモラルなどから対策は十分なものとはなっていない。事案減少の原因は、Operation Enduring Freedom（アフガニスタンでの軍事行動に伴うインド洋での哨戒活動）の副次的効果であるとされている。海賊の襲撃は、定期的な哨戒活動のない中部から南部に移っている。国連食糧支援船が海賊に襲撃される事件が発生しているが、これはアフリカの食糧不足を示す事象と考えられ、アフリカにおける海賊行為の多面性を表している。

ソマリア沖における多国籍海軍部隊の哨戒活動に加えて、ソマリアの中央部と南部を実効支配したイスラム法廷連合による海賊対策の成果はみられるとしている。しかしながら、2006年12月にエチオピアの軍事的支援を受けたソマリア暫定政府が法廷連合を駆逐したことから、旧民兵が収入源確保のために海賊行為を行う可能性があるとして指摘されている。

現在、東アフリカの海上武装集団は、6つのグループが活動している。キスマユ（Kismayu）または沿岸警備国民義勇隊（National Volunteer Coast Guards）、メルカ（Merkah）、プントランド（Puntland）、アルア（Alua）、およびソマリア海兵隊（Somali Marine）または沿岸警備隊（Somali Coast Guards）である。この他にタンザニア海域で活動するグループがある。これらはいずれも海賊である。さらに、アフリカ中西部のナイジェリアで活動するグループは、貧困、政府の統制の崩壊、海外の石油企業に対する不満などの政治的動機により行動している。こうしたアフリカの海賊の事態は、完全に把握されてはおらず、不透明であることが多い。海賊対策としては、ケニア、タンザニア、モザンビーク、ソマリアの東海岸4か国が対海賊共同任務部隊にかかわるコミニケを出したが、現在まで実効的措置は何もとられていない。2007年4月には、アフリカ5か国による共同海軍演習がギニア湾で実施され、米国海軍がギニア湾沿岸にレーダーを設置する等の支援を開始している。

2. わが国の海上安全保障との関連

ソマリア沖と「アフリカの角」海域は、スエズ運河からインド洋に連なる中東の海上航路の要衝海域であり、わが国にとって重要な海上輸送の安全確保にかかわる問題を提示している。

シーレーン安全確保政策に関しては、1980年代以降、わが国から200海里以遠は、米国または外国の力に依存する政策を維持してきた。現在は必ずしもその政策を維持してはいないが、シーレーンの沿岸地域安定化の国際協力を推進することにより、結果としてシーレーンの安全を確保

しようとしている。海上自衛隊の活動に関する法的制約から、護衛艦は、自衛隊法によって、防衛出動が発動された状態でない限り、国内外のいかなる場所でも、日本関連船舶を護衛・保護・救出することはできない。さらに、対象船舶が日本国籍船ではない便宜置籍船の場合には、海上自衛隊はかかる船舶に対して活動できない。わが国の場合には、国際法で認められている公海上における海賊の制圧は、国内法が未整備のため、護衛艦でも行えず、同じく、船舶に対するテロリズムの制圧も実行できない。

なお、公海上の海賊については、日本の刑法では、日本船または日本人が被害を受けた場合にしか海上保安庁は取締りができず、便宜置籍船における外国人船員の被害には対応できない。したがって、公海上の海賊行為を取締まるための国内法整備が必要とされる。

Ⅶ. おわりに

マ・シ海峡を含めアジア海域で発生する海賊事件は、沿岸国の領海内で発生する事案が多く、他国の領海内で発生した事件に対しては、原則としてわが国の海上保安庁および外国の海上法執行機関が警備や犯人の逮捕など犯罪取締りの法執行活動を実施することができない。すなわち、海上の治安確保は、沿岸国が各国家主権に基づき、自国の海上治安関係機関によって実施されねばならないからである。

アジア周辺海域は、日本の主要な海上交通路であり、海上輸送に依存するわが国にとって、マ・シ海域における安全の確保は、船舶の航行安全だけでなく、国家の経済活動、存立自体にとっても極めて重要な問題である。したがって、海上保安庁としては、公海上における可能な限りの哨戒活動の実施とともに、マ・シ海峡をはじめとする領海内で発生する事案については、アジア地域の関係当事国の国家主権を尊重しつつ、当該国がその管轄海域で自ら適切な海上治安を確保でき、保安能力を向上させるための支援・協力を実施し、かつ保安能力が有効に発揮されるように各国相互の連携・協力体制を強化する対策を講じている。

日本の生命線と呼ばれているマ・シ海峡の安全確保については、海賊およびテロリズムの脅威に対する問題を解決するために、多面的な取組みが必要とされる。マ・シ海峡が有する潜在的な脆弱性が表面化すれば、海上保険料率の引上げ、代替航路の利用、厳格な保安手続きの実施、安全施設への多大な投資などの対応を余儀なくされ、迅速かつ安全な海上輸送を維持することが極めて困難になることが予想される。したがって、そうしたリスクを回避・除去するための基盤整備措置としては、①沿岸国において統合された沿岸警備隊等の海上警備機関の設立および同機関の船艇、航空機、装備資器材の統合・整備と人材の育成、②沿岸各国の海事関係組織が有する規制や権限の重複・相違を調整する効果的な政策・措置、③二国間による協力体制から沿岸3か国および日本などを加えた多国間における関係機関の協力体制構築への発展的移行、④長距離AIS、夜間監視カメラ、情報ネットワークシステム等の最新システムの活用、⑤海事政策研究機関によるシミュレーションおよび調査・分析などが考えられ、今後対処すべき課題である。

テロリズム対策も含め、未だ課題を多く抱えるアジアの海賊対策は、引続き、地域協力の推進

により、国家間に存在する対応水準の格差は正とアジア全体の質的向上を図ることが不可欠となる。海賊対策は、地域諸国の協力なくしてはなしえない問題である。このため、情報の共有および多国間協調体制の確立に優れた機能を発揮する情報システムのネットワーク作りは、有効な手段となる。

上述のような状況の中で、海上保安庁は、目下、ReCAAPにおけるISCの活動に期待しながら、各国と連携・協力しつつ、マ・シ海峡沿岸国の海上保安能力を高めることによって、海賊・海上武装強盗事案の未然防止および即応体制の整備を目指した施策を推進している。

資 料

海賊対策にかかわる分析・検討課題

(1) 海賊の地政学（地理的・政治的要因）

- ①海賊行為制圧の協力体制構築を困難にしている原因
- ②海賊行為が国際関係に及ぼす影響と国際関係が海賊対策に及ぼす影響
- ③海賊対策の取組みにおいて、地域として受入れ可能な国の主導体制
- ④米国にとって政治的に受入れ可能な体制と中国、日本、およびインドのような他のアジア諸国の適切な役割
- ⑤政府が最も効果的に海賊に対応できるように、地政学的問題を回避または軽減する方法、特に東南アジア諸国が、主権上の問題を発生させることなく、海賊行為を制圧するための協力を促進する最適な方法
- ⑥適切な短期の対応と長期の戦略および各々のコストと便益

(2) 海賊とテロリズムの合体

- ①海賊とテロリズムとの関係にみられる状況の進展
- ②海賊とテロリズムとの関係の現実性、想像性、可能性、確実性
- ③政治上の協力を促進する条件および法的・物的対策の観点から、海賊とテロリズムを一体化する利点と問題点

(3) 海賊行為の犯罪性

- ①海賊の背景と原因
- ②海賊の構成員
- ③海賊の動機
- ④海賊が活動する社会文化的・経済的環境
- ⑤密輸、誘拐、闇取引、密漁など、他の違法行為に結びつく高度な能力を持つ海賊の存在
- ⑥取締と犯行の双方に対する腐敗の働き
- ⑦海賊が不就労漁師である場合の理由
- ⑧海賊の活動を防止しようとする試みへの反応
- ⑨要求される特定の地域開発形態、およびそのコストと便益、当該構想に資金を提供しようとする船主などの利害関係者の存在

(4) 海賊の経済

- ①海上運送事業および貿易取引に対する海賊行為の影響
- ②測定可能および不可能なものを含み、海賊行為にかかわる実際のコスト
- ③代替的な海賊対策措置のコスト
- ④海賊行為のコストにより正当化される対策コスト
- ⑤海上警備コストは主要な問題であるか、または海賊行為は、実際のコストの問題というよりも、国際関係の問題か

(5) 海賊行為の概念の変化

- ①公式文書やメディアに述べられている海賊行為と海賊の制圧方法
- ②支配している利害関係者とそれらの代表に欠けているもの

引用文献：Graham Gerard One-Webb ed., *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), Singapore, 2006, p.xvii.

参考文献（順序不同）

- 海洋政策研究財団（シップ・アンド・オーシャン財団）(<http://www.sof.or.jp/>)
- 『海洋安全保障情報月報』海洋政策研究財団 (<http://www.sof.or.jp/jp/monthly/>)
- 日本財団 (<http://www.nippon-foundation.or.jp/>)
- 社団法人日本海難防止協会 (<http://www.nikkaibo.or.jp/>)
- 『せんきょう』社団法人日本船主協会 (<http://www.jsanet.or.jp/>)
- 山田吉彦「マラッカ海峡における海賊問題」『月報*Captain*』第369号，平成17年6月・7月号，社団法人日本船長協会，2－5ページ。
- 山田吉彦「変革期を迎えたマラッカ・シンガポール海峡の安全確保」『月報*Captain*』第379号，平成19年6・7月号，社団法人日本船長協会，2－9ページ。
- 羽山登志哉「海上保安庁の海賊対策について」『月報*Captain*』第369号，平成17年6月・7月号，社団法人日本船長協会，6－10ページ。
- 榮利勝弥「国土交通省の海賊対策について」『月報*Captain*』第369号，平成17年6月・7月号，社団法人日本船長協会，11－14ページ。
- 山下幸雄「マラッカ・シンガポール海峡を巡る現状と国際的な動向について」『月報*Captain*』第379号，平成19年6・7月号，社団法人日本船長協会，10－19ページ。
- 鏡信春「海上保安庁が行っている海賊対策について」『月報*Captain*』第379号，平成19年6・7月号，社団法人日本船長協会，20－25ページ。
- Graham Gerard One-Webb ed., *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS), Singapore, 2006.
- Michael Richardson, *A Time Bomb for Global Trade: Maritime-related Terrorism in an Age of Weapons of Mass Destruction*, Institute of Southeast Asian Studies, Singapore, 2004.
- 海上保安庁『海上保安レポート2008』平成20年5月12日。
- 海賊及び海上武装強盗情報 (<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/anti-piracy/index.htm>)
- ICC Commercial Crime Services, IMB Piracy Reporting Center (<http://www.icc-ccs.org/prc/piracyreport.php>)
Annual IMB Piracy Report
Quartely IMB Piracy Report
Weekly Piracy Report
IMB live piracy map
Piracy Alert
- ReCAAP ISC (<http://www.recaap.org/home/index.html>)
ISC Incident Alerts (<http://www.recaap.org/rssfeed/incident/feed.xml>)

ISC Incident Reports

ISC Monthly Reports (<http://www.recaap.org/rssfeed/report/feed.xml>)

ISC News & Press Release (<http://www.recaap.org/rssfeed/news&press/feed.xml>)

ISC Half Yearly Report

ISC Annal Research Report

- 三井住友海上マリンナビ MSI Marine News (http://www.ms-ins.com/marine_navi/hull/info/msi_news/index.html)
- 東京海上日動マリンサイトマリンニュース (http://www.tokiomarine-nichido.co.jp/hojin/marine_site/news/marine_news.html)