

海洋安全保障情報月報

2010年1月号



目次

2009年下半期の回顧

- 治安
- 軍事
- 外交・国際関係
- 海運・資源・環境・その他

2010年1月の主要事象

1. 情報要約

- 1.1 海洋治安
- 1.2 軍事動向
- 1.3 海洋境界
- 1.4 外交・国際関係
- 1.5 海運・造船・港湾
- 1.6 海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他

2. 情報分析

- 2.1 2009年の海賊行為と船舶に対する武装強盗事案 ～IMB年次報告書から～
- 2.2 2009年のアジアにおける海賊行為と武装強盗事案 ～ReCAAP年次報告書から～

本月報は、公表された情報を執筆者が分析・評価し要約・作成したものであり、情報源を括弧書きで表記すると共にインターネットによるリンク先を掲載した。

発行者：秋山昌廣

執筆者：秋元一峰、犬塚 勤、今泉武久、上野英詞、國見昌宏、小谷哲男、友森武久、毛利亜樹、
高田祐子

本書の無断掲載、複写、複製を禁じます。

2009 年下半期の回顧

治安：下半期の海賊事案は 10 月に入って活発化した。10 月には 7 件のハイジャック事案があり、いずれの事案も、ソマリア東岸を遠く離れたセイシエル近海のインド洋海域での事案であるところに特徴があった。このため、特に、EU 艦隊は、セイシエル近海での哨戒活動を強化し、インドも、セイシエル近海に戦闘艦を増派した。ハイジャック事案で注目されたのは、中国籍船のばら積船が 10 月 19 日、ソマリア東岸から 700 カイリ離れたセイシエル北東 350 カイリのインド洋でハイジャックされたことであった。インド洋海域で中国船がハイジャックされたのは、これが初めてである。11 月も、インド洋におけるソマリアの海賊の活動が目立った。特に、ソマリア沿岸から遠く離れたセイシエル近海のインド洋で、3 隻の VLCC が海賊に襲撃され、その内、1 隻がハイジャックされた。ソマリアの海賊による VLCC のハイジャックは、2008 年 11 月に次いで、2 隻目となった。12 月はハイジャックが 3 件あり、その内、1 件がアデン湾で、他の 2 件はセイシエル近海で発生した。

ロンドン保険業界の「統合戦争委員会」(the Joint War Committee) は 12 月 2 日、ソマリアの海賊による襲撃海域が拡大していることに伴って、戦争危険保険が適用される海域を、ソマリア沿岸から 1,000 カイリまでのインド洋に大幅に拡大した。

12 月 1 日付の Reuters 通信は、ソマリアの海賊は、ハーラーデーレに、株式取引所まがいの組織を設置していると報じた。それによれば、ソマリアの海賊は、彼らの主要拠点の 1 つ、ハーラーデーレに、ハイジャック資金を集めるための組織を設置している。この組織は、人や資金を集めるための犯罪組織のための一種の株式取引所まがいのものとなっているという。

日本政府は 7 月 24 日の閣議で、ソマリア沖での海賊対策について、海賊対処法(正式には、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」)が 24 日に施行されたことに伴って、自衛隊による活動

根拠法規を、自衛隊法に基づく海上警備行動から、新たに施行された海賊対処法に基づく対処行動に切り替えることを決めた。

NATO は 8 月 17 日、新たな海賊対処作戦、Operation Ocean Shield を開始した。新たな作戦行動は、これまでの Operation Allied Protector や海賊対処任務で培ってきた経験を踏まえ、海賊対処活動により包括的なアプローチを採用することで、NATO の新たな役割を構築しようとするものである。

国連安保理は 11 月 30 日、全会一致で決議 1897 を採択した。決議 1897 は、ソマリア暫定政府の合意を得るという条件で、各国及び地域機構に対するソマリア領海を含む海域での必要な海賊対策を行うための権限付与を、更に 12 カ月間延長するものである。

海運業界の対応では、デンマークの船社、Clipper Group は 11 月に、一度に最高 6 人までのロシア海兵隊員を、自社船がアデン湾を通航する間、乗船させていることを明らかにした。アデン湾の海賊対策として軍要員を自社船護衛に雇用していることを、民間の船社が公に認めるのはこれが初めてと見られる。他国の政府も、厳しい条件と高額のコストにも関わらず、軍要員を雇用している。ベルギー人所有でベルギー籍船の船主は、ドバイ、ジブチ及びモンバサの基地から 8 人の軍要員のチームを 11 万 5,000 ユーロ(17 万 884 米ドル)で雇用することができる。同サービスを利用している船主がいるかどうかは今のところ不明である。フランスも同様の政策を採用している。一部のフランスの船主は、公表せず同サービスを利用したと見られている。

軍事：インドの国産原潜、INS *Arihant* は 7 月 26 日、進水式を行った。シン首相は進水式で、「歴史的な第 1 歩」と称えた。INS *Arihant* は、排水量 6,000 トン、出力 8.5 メガワットの原子炉を備えており、海上公試を経て、2015 年の配備を目指している。これで、インドは自前の原潜を持つ世界で 6 番目の国となった。

8 月 24 日付の中国の「解放軍報」(電子版)は、

「鄧世増」署名の記事で、「ひゅうが」の写真と共に、海上自衛隊の概況について論評し、アジア太平洋地域で、海上自衛隊は米海軍を除くと最も強大な海上戦力の1つであり、比較的強い遠洋機動作戦能力を持っている、と述べた。

米中両国の専門家による、軍事海洋協議協定 (the Military Maritime Consultative Agreement) に基づく協議が、8月26日、27日の両日、北京で開催された。中国側は、中国のEEZ及びその上空における米国の偵察活動を減らし、将来的には中止することを求めた。

米海軍の新型強襲揚陸艦、USS *Makin Island* (満載排水量4万6,295トン) は9月14日、メキシコ湾岸から南米南端周りで2カ月間の航行の後、太平洋岸のサンディエゴに入港した。同艦は10月24日に同基地で就役する。同艦は、ハイブリッドカーと同じ省エネ艦で、ガスタービン・エンジンと電気モーターを併用し、低速航行時には電気モーターを、高速航行時にはガスタービン・エンジンを使用する。

マレーシア海軍初のフランス製 *Scorpene* 級潜水艦、KD *Tunku Abdul Rahman* は9月17日、マレーシア東部サバ州の母港、Sepanggar 基地に到着した。アジス (ADM Abdul Aziz Jafaar) 海軍司令官は歓迎式典で、この潜水艦は潜在的侵略者に対する抑止力であり、マレーシアの領土主権を護るために活用されるであろう、と述べた。

米海軍は10月1日、*Nimitz* 級空母、USS *Carl Vinson* (CVN70) を旗艦とする、第1空母打撃群 (Carrier Strike Group 1: CSG-1) をカリフォルニア州サンディエゴに新編した。CSG-1 は、第3艦隊隷下となり、1億平方カイリを超える広大な太平洋艦隊管轄海域において、地域的パートナーシップを促進し、危機を抑止し、戦力を投影し、さらには人道的支援や災害対処を実施する。

南シナ海では、島嶼の領有権や海域の管轄権を巡る紛争に解決の糸口が見えず、資源・エネルギー需要の増大に伴い海底資源の取得権争いが厳しくなる中で、大陸棚の申請等を巡って関係国間で抗議が繰り返され、一方で漁船の拿捕が頻発するなど、安全保障環境が俄かに不安定化している。11月の情報分

析では、「南シナ海問題の軍事的側面」と題して、領有権、資源、そして安全保障を巡って不安定化する南シナ海問題について、最近開催された国際会議や発表論文等を引用しつつ、軍事的側面からの分析を試みた。

米 General Dynamics 社は12月18日、アラバマ州モービルの造船所で、三胴船型沿岸戦闘艦、USS *Independence* (LCS 2) を米海軍に引き渡した。USS *Independence* は、沿岸戦闘艦の2番艦で、2010年1月16日にモービルで就役し、夏から海上公試が実施される。

米誌、*Orbis*, Winter 2010 に、Woods Hole Oceanographic Institution のジェームス・クラスカ客員調査員による論文、「如何にして、アメリカは2015年の海戦に敗北したか」(the original title: "How the United States Lost the Naval War of 2015") が掲載された。この論文は、2015年の平時の或る日、突然発射された中国の対艦弾道ミサイルによって、米海軍の原子力空母「ジョージ・ワシントン」が東シナ海で沈没するというシナリオを提示し、今日のアメリカ海軍の兵力整備と運用の基本となる戦略の“危うさ”を指摘している。12月号の分析で、この本論文の要旨と投稿された意見を紹介すると共に、今日のアメリカの海洋戦略の本質と日米同盟への含意について解説を試みた。

外交・国際関係：米上院外交委員会東アジア太平洋問題小委員会は7月15日、東アジアの海洋境界に関する公聴会 ("Maritime Disputes and Sovereignty Issues in East Asia.") を開催した。ウェブ小委員長 (民主党) は冒頭、南シナ海海域はこの30年間平穏であったが、この海域に対する支配を拡大しようとする中国の動向が域内のバランスを脅かしつつあると指摘した。公聴会には、マーシャル国務省東アジア・ASEAN 担当次官補代理、シェイヤー国防省南・東南アジア担当次官補代理などが出席した。8月号の情報分析では、最近の南シナ海の海洋境界を巡る関係各国の角逐について、7月15日に開催された米上院外交委員会の公聴会での証言やその他の資料から、その現状と課題を取り纏めた。

中国外交部報道官は9月15日、日本が大陸棚限界委員会 (CLCS) に提出した大陸棚外側の延長申請について、CLCSに対して、日本の大陸棚外側限界の延長申請を審議しないよう要請した。(日本は2008年11月12日、示す7カ所の海域について、大陸棚外側限界の延長申請を行った。)

中国の温家宝首相は11月8日、エジプトで開催された中国・アフリカ首脳会議で、今後3年間で100億米ドルの低金利ローンをアフリカ諸国に提供すると述べ、アフリカの石油と鉱物資源を略奪しているとの非難に対抗して、中国のアフリカに対する関与を維持していく方針を明示した。

鳩山首相は12月27日から29日までインドを訪問し、29日にインドのシン首相との首脳会談を行い、「日印戦略的グローバル・パートナーシップの新たな段階」と題する共同声明を発出した。

海運・資源・環境・その他：日本財団は、マ・シ海峡の航行支援施設を維持するための2009年の資金、約740万米ドルの内、その3分の1、約250万米ドルを拠出する。日本財団の笹川会長は、7月7日の資金拠出署名式で、もし原油タンカーの事故で大規模な原油流出が起これば国際海運が大混乱するとして、大惨事が起こる前に予防措置を整備しておく必要性を強調した。

商船三井 (MOL) は9月10日、次世代の環境に配慮した自動車船構想を発表した。MOLによれば、次世代自動車船は、*ISHIN-1*と名づけられ、この船名のアルファベットには、「Innovations in Sustainability backed by Historically Proven, Integrated Technologies」と、「どんな経済環境にあっても、企業の成長持続と地球環境保護との両立を目指す当社の、歴史に裏付けられた技術革新」との意味が込められている。商船三井は12月2日には、次世代船シリーズ構想の第2弾、フェリー「*ISHIN-II*」を発表した。これは、次世代の貨物・旅客輸送を担う環境負荷低減型のフェリーである。

海運業界の省エネの動きとしては、他に、ドイツの欧州最大手の漁業会社、Parlevliet & Van der Plas B.V.は10月6日、自社のトロール漁船に風力

推進用のカイトを装備するために、ハンブルグのSkySailsとの間で、同社のカイト推進システムを購入する契約に調印した。12月2日付のLloyd's Listによれば、中国の中国遠洋運輸集団公司 (COSCO) は、将来的に化石燃料に代わる選択肢として、原子力商船の可能性を研究している。COSCOは、商船の原子力利用が安全であると証明されれば、代替燃料の解決策の1つとなり得ると見、COSCOは研究を続けるとしている。12月17日付のMarine Logによれば、英国の船社、B9 Shippingは、沿岸航行用に価格と性能において商業的に成り立つ、3,000DWTの化石燃料を使用しない船を開発中である。この船の動力は、技術的に証明されたソフト・セイルとバイオガスの組合せである。

9月16日付の英紙、*Daily Mail* (電子版) は、世界不況の影響で、シンガポール港南方50カイリのマレーシア・ジョホール州南端沖に海運史上最大隻数の商船が係留されているとして、長文の記事を掲載した。こうした背景には、世界的不況がある。格付け機関、Moody'sによれば、アジアの海運会社は、今後1年以内に自社船舶を債権者から差し押さえられる可能性があるという。世界的不況が始まって、貨物船の稼働率が大幅に落ち込み、その結果、多くの船舶は港外で係留されたままになっている。

エネルギー開発の面では、11月3日付の中国石油天然ガス集団公司 (CNPC) のHPで明らかにされた発表によれば、同公司はこのほど、ミャンマー経由のパイプラインの建設に着手した。中国の海洋石油開発最大手、中国海洋石油総公司 (CNOOC) とカナダのHusky Energyは12月8日、南シナ海で新ガス田を発見したと発表した。これは2006年のLiwan 3-1鉱区の発見に続くもので、今回発見されたのは南シナ海29/26深海鉱区にあるLiuhua 34-2ガス田で、水深1,145メートルの試掘井では日産5,500万立方フィートの産出量であった。生産開始後は、日産1億4,000万立方フィートを超えると見られる。CNOOCは、南シナ海の最初の深海ガス田、Liwan 3-1からの天然ガスを受け入れるため、珠海にガス・ターミナルを建設する。ターミナルは、精製エリア、居住区、及び3万トンと5,000トンの貯蔵

能力を持つ2本のバースからなり、総面積は145万平方メートルである。ロシアのプーチン首相は12月28日、新たに建設された極東ロシアの石油積出港、コズミノで、シベリアからの最初の石油をタンカーに積み込む、記念式典に参加した。コズミノは、東シベリア・太平洋（ESPO）パイプライン計画の終点となる積出港である。

2010年1月の主要事象

海洋治安：ソマリアの海賊は1日、2隻の船舶をハイジャックした。シンガポール籍船のケミカル・タンカー、MT *Pramoni* (2万 DWT) は1日、アデン湾でハイジャックされた。また、ソマリアの海賊は1日、ソマリア東岸から約1,000カイリ離れたインド洋で、英国籍船の自動車運搬船、MV *Asian Glory* (1万3,383DWT) をハイジャックした。

中国海軍護衛部隊は1日から、アデン湾・ソマリア海域での護衛範囲を東に50カイリ拡大した。これは、海賊活動の「広域化」に対処するものである。

一方で、ソマリアの海賊は18日、ギリシャ籍船のVLCC、MT *Maran Centaurus* を解放した。該船は、2009年11月29日にセイシェル北東約700カイリの海域でハイジャックされた。ハイジャックに関係したという海賊の話によれば、身代金は700万米ドルといわれ、その内、550万米ドルがVLCCの甲板にへりで投下され、残りの150万米ドルが銀行に振り込まれたといわれる。

フィリピン労働省は4日、同国の船員に対して、乗船前の対海賊訓練を1月15日から義務づけることを命じた。労働省によれば、船員は8時間の訓練コースで、消火ホースの使い方、海賊の乗り込みを阻止するための船舶の回避行動などを教えられる。

今月号の情報分析では、IMBとReCAAP・ISCから公表された、海賊と船舶に対する武装強盗事案に関する2009年年次報告書を取り上げた。

自衛隊は、アデン湾において、2009年3月30日から自衛隊法第82条に基づく海上警備行動による民間船舶の護衛活動を開始し、7月28日からは海賊対処法に基づく海賊対処行動による護衛活動を引き続き実施している。防衛省のHPによれば、1月24日には、海上警備行動による護衛活動開始から通算して100回目の護衛活動が終了した。トピックとして、防衛省と国土交通省のHPから、2009年の自衛隊による海賊対処活動の実績を取り纏めた。

軍事動向：中国の *China Daily* が2日報じたところによれば、国防部は声明で、海軍情報化専化諮訊委員会の尹卓主任（退役海軍少将）が2009年12月29日に言及したアデン湾周辺における恒久的な基地設置構想に対して、海軍は海賊対処活動に当たってアデン湾補給基地を必要としておらず、洋上補給と他国の基地を利用することで十分事足りる、と述べた。

米太平洋艦隊潜水艦艦隊は6日、USS *North Carolina* (SSN 777) が今夏、3隻目の *Virginia* 級SSNとして、ハワイ州パールハーバーに配備される、と発表した。米海軍は、太平洋地域の重要性和この地域における潜水艦戦力の拡大に対処するために、2010年末までにSSN戦力の60%を太平洋に配備することを明らかにしている。米海軍沿岸戦闘艦1番艦、USS *Freedom* (LCS 1) は26日、就役に向けてフロリダ州メイポートで最終準備を開始した。メイポートでは、第4艦隊（中南米海域を管轄）で期待される任務を遂行するための各種の最終検査が実施される。米空母、USS *George H. W. Bush* (CVN 77) は27日、7カ月の整備期間を終えて、海上公試のためにバージニア州ニューポート・ニュースを出航した。

米国防省は29日、パトリオット PAC3 地対空ミサイル・システムなど、総額64億ドルの台湾への武器売却を議会に通告し、中国政府にも通知した。中国外交部報道官は30日、米中間の軍事交流計画と安保対話を延期する、と発表した。これは、米国の台湾に対する武器売却に対応した措置である。

海洋境界：ベトナム外務省報道官は2日、ベトナムは常時、西沙諸島と南沙諸島の主権を確認してきているとして、中国の「海島保護法」がベトナムのこれら諸島に対する主権に影響を及ぼすものではない、と語った。また、中国は今後10年間で、海南省を一大観光地にすると共に、周辺海域の石油・天然ガス開発を計画している。海南島は中国の領土だが、中国が海南省の行政区域に含むと主張している周辺海域の西沙諸島、南沙諸島の大部分は領有権紛争の対象となっている。中国の衛留成・海南省党委員会書記は6日、この計画がアジアのフラッシュ・ポイントといわれる周辺海域の領有権紛争を悪化させるとの懸念を一蹴した。他方、ベトナム外務省報道官は4日、中国の計画は「ベトナムの主権に対する重大な侵害であり、緊張を高め、状況を複雑化させる」と非難している。

バングラデシュ政府当局者が10日明らかにしたところによれば、バングラデシュとミャンマーは、ベンガル湾の天然ガスと鉱物資源の埋蔵海域を巡る両国間の海洋境界紛争について、「資源の等距離、均等配分」の原則に基づいて、解決していくことで合意した。

外交・国際関係：24日付けの解放軍報は「徐万勝」という署名入りの論説を發表し、日本の防衛政策には「外向性」と「自主性」の2つの趨勢が見られ、この趨勢の形成と発展には政治軍事大国化という日本国政府の目標が現れている、と論じている。

海運・造船・港湾：韓国の先端科学技術研究所の研究者は、モバイル・ハーバー構想の商業化を検討している。それによれば、モバイル・ハーバー構想は、コンテナ船が接岸できないような沿岸域でも、コンテナの積み下ろしができるようにするためのシステムである。

インド海運局はこれまで、シングルハル・タンカーのインド沿岸海域の航行禁止を2015年まで免除していたが、このほど免除を取り消すことを決定した。DGSは、インド籍船のシングルハル・タンカーに対する2015年までの特別免除は2009年12月31日までに登録済みのタンカーにのみ適用される、としている。この措置は、2010年12月以降、運用できなくなるシングルハル・タンカーをインドに持ち込もうとする外国の船主をチェックすることが主たる狙いとされる。

中国の広州中船竜穴造船有限公司が「南沙竜穴造船基地」で建造した最新鋭のVLCC、「新埔洋」は、1月後半に処女航海に出発する。「新埔洋」は30万8,000DWT、長さ333メートルで、研究開発、設計及び建造は全て国産技術による。

バングラデシュのハシナ首相は16日、チッタゴン・モングラ港を、周辺の道路、鉄道と共に整備し、同港から道路と鉄道によって、インドとの物流の増加を図る計画に、近く着手することを明らかにした。

海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他：米海軍は22日、農務省との間で、海軍艦艇でのバイオ燃料、再生可能エネルギー利用の促進に関する協定に調印した。この協定の戦略的狙いは、ガソリン代を節約すると共に、外国のエネルギー資源への依存を減らすことである。

1. 情報要約

1.1 海洋治安

1月1日「ソマリアの海賊、1日で2隻ハイジャック」(Reuters, January 1, and VOA News, January 2, 2010)

ソマリアの海賊は1日、2隻の船舶をハイジャックした。シンガポール籍船のケミカル・タンカー、MT *Pramoni* (2万DWT) は1日、アデン湾でハイジャックされた。該船は、イタリアのジェノバからインドのカンドラに向かっていて、乗組員は、インドネシア人17人、中国人5人、ナイジェリア人とベトナム人各1人の24人である。(Reuters, January 1)

また、ソマリアの海賊は1日、ソマリア東岸から約1,000カイリ離れたインド洋で、英国籍船の自動車運搬船、MV *Asian Glory* (1万3,383DWT) をハイジャックした。該船の乗組員は、ウクライナ人10人、ブルガリア人8人、インド人5人、ルーマニア人2人の25人である。

【関連記事 1】

「ソマリアの海賊、パキスタン漁船を解放」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 4, 2010)

2009年12月5日にソコトラ島東方320カイリのインド洋でソマリアの海賊にハイジャックされていたパキスタンの漁船、FV *Shazaib* は2日、セイシェル北方約900カイリのインド洋で解放され、EU艦隊(EU NAVFOR)に所属するフランス海軍フリゲート、FS *Surcouf* に救助された。該船の乗組員は29人で、全てパキスタン人である。該船は、英国籍船の自動車運搬船、MV *Asian Glory* のハイジャックで「母船」として使用され、ハイジャック成功後、放棄された。

【関連記事 2】

「ブルガリア、フリゲートの派遣を検討」(Ecoterra International, January 6, 2010)

ブルガリア海軍のマンノウシェフ少将(RADM Plamen Manoushev)は4日、同国の国営テレビで、アデン湾海域にフリゲート、Druzkiの派遣を検討していると語った。同少将によれば、フリゲートは派遣できる態勢にあるが、唯一の障害が派遣費用であるという。フリゲートをアデン湾に2か月間派遣するとすれば、約600万レバ(約410万米ドル)の経費が必要になる、と同少将は語っている。

1月1日「中国海軍護衛部隊、アデン湾・ソマリア海域での護衛範囲を東に拡大」(解放軍報電子版、アデン湾、January 1, and January 13, 2010)

中国海軍護衛部隊は1日から、アデン湾・ソマリア海域での護衛範囲を東に50カイリ拡大した。これまで第3次派遣隊が東に120カイリ拡大したのに引き続くものである。第4次派遣隊司令官の邱延鵬は、護衛範囲の拡大は日増しに活発化する海賊活動に対し、船舶の安全を守るという中国海軍の決心を示すもので、中国の責任ある大国のイメージを体現している、と語った。

また、13日付けの解放軍報によれば、第4次派遣隊の副司令官、顧礼康少将は同紙とのインタビューで、要旨以下のように語っている。

- ①海賊活動の「広域化」は、中国だけでなく他国の護衛部隊にも挑戦をもたらしている。ソマリアには3,000キロを超える海岸線があり、海賊活動を防ぐことは困難である。
- ②ソマリア東部における中国海軍の活動海域の東端付近で海賊が頻繁に出没するため、護衛範囲の拡大を決定した。護衛範囲の拡大により人員と装備に負担がかかるが、護衛海域における海賊事案の防止が任務である。
- ③海賊は軍事的な敵ではなく関係する法律の制約を受けるため、軍事力を用いた海賊取り締まりにはさまざまな難題がある。また海賊の手口も巧妙化している。

1月4日「ケニア・ナイロビの不動産価格高騰、海賊マネー流入」(AP, January 4, 2010)

4日付のAPの報道によれば、ケニアの首都、ナイロビでは不動産価格が突然高騰し、一般民衆は、ソマリアの海賊マネーの流入が不動産価格を彼らの手の届かないところに押し上げた、と抗議している。ケニア政府報道官は、身代金収入のかなりの部分がケニアを含むソマリア周辺国での不動産購入に使われてきた疑いがある、と語っている。ケニアは、ソマリアと約800キロにわたって国境を接しており、また20万人に及ぶソマリア人コミュニティがあり、身代金のロンダリング場所としては魅力的かもしれない。ナイロビ近郊には、最近大きな商業ビルやアパートが立ち並ぶ、今や「リトル・モガディシュ」と呼ばれる町がある。ナイロビ近郊で、5年前に20万米ドルで買った家屋が今や50万米ドルで売りに出されている。

海賊問題の専門家、英国のシンクタンク、Chatham House のミドルトン (Roger Middleton) 研究員によれば、ソマリアの海賊は過去2年間で、1億米ドル以上の身代金を手にした。ハイジャック船舶1隻当たりの身代金の平均相場は、1年前の100万米ドルから、現在では200万米ドルを超えている。2009年の年末(12月28日に2隻)から2010年年初の1週間で4隻の船舶がハイジャックされており、ケニア政府が不動産投機に使われる身代金に厳しい制裁措置をとらなければ、事態の悪化を招くだけと見られる。

1月4日「フィリピン、自国船員に海賊対処訓練を義務づけ」(Shiptalk, January 4, 2010)

フィリピン労働省は4日、同国の船員に対して、乗船前の対海賊訓練を1月15日から義務づけることを命じた。労働省によれば、船員は8時間の訓練コースで、消火ホースの使い方、海賊の乗り込みを阻止するための船舶の回避行動などを教えられる。また、人質となった場合の対処も教えられる。訓練プログラムは、世界のタンカーの80%を用船する国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO) が使用しているものに準拠している。船員は武装しないので、火器の取り扱いに関する訓練は実施しない。

フィリピンは、世界の約150万人の船員の約3分の1を供給しており、2006年以来述べ470人がソマリアの海賊の人質となった。現在でも、6隻の拘留船舶に少なくとも74人のフィリピン人船員がいる。

1月5日「モーリシャス、商船への武装要員の乗船を容認」(Afrique en ligne, January 6, 2010)

モーリシャスのブーレル (Arvin Boolell) 外相は5日、同国のポート・ルイス周辺のEEZ内の危険海域を定期的に通航するモーリシャス籍船に武装要員が乗船することを容認する、と語った。同外相は、インド洋における海賊に関する会議後の会見で、インド洋における海賊の脅威に懸念を表明し、同国のEEZが広大であることから、自国籍船が海賊の襲撃を受ける危険性が極めて高い、と指摘した。

1月6日「イエメン海軍、安全通航料を徴収」(The Australian, January 6, 2010)

イエメン海軍は、アデン湾通行の安全を保証するために、通航船舶から最高5万5,000米ドルの安全通航料を徴収しており、過去18カ月間で累計3,000万米ドルに達している。通航料を支払えば、イエメン海軍の戦闘艦艇が沿岸から40キロ離れた海域で当該船舶を直接護衛する。これらの船舶はこれまでハイジャックされたことはなく、また4回海賊に襲撃されたがいずれも撃退したという。米第5艦隊報道官は、こうした護衛について承知していない、と語っている。

1月6日「ソマリアの海賊、スイス籍船を襲撃」(World Radio Switzerland, January 12, 2010)

スイス政府によれば、スイス籍船、貨物船、MV *Turicum* が3隻の小型ボートに乗ったソマリアの海賊にアラビア海で3時間にわたって襲撃された。スイス籍船が襲撃されたのは、これが初めてであった。該船は、EU艦隊が護衛する安全回廊から5カイリ離れた海域を航行していた。船長は回避行動を取り、海賊から約13キロ離れ、乗り込みを阻止した。該船は、47トン余の木材を積載しており、襲撃には脆弱な状態であったという。

1月8日「ソマリアの海賊、イエメン船を解放」(Xinhua, January 10, 2010)

イエメン内務省が10日明らかにしたところによれば、ソマリアの海賊は8日、イエメン籍船の貨物船、MV *Al-Mahmound 2* を解放した。該船の乗組員は15人で、2009年12月8日にアデン湾でハイジャックされた。

1月16日「トルコ海軍、海賊容疑者を拘束」(Bosphorus Naval News, January 16, 2010)

インド籍船のMV *Jal Layak* は16日、イエメン沿岸から105カイリ離れたアデン湾の安全回廊(IRTC)内で、小型ボートの乗った6人の海賊から襲撃を受けた。付近の海域にいたトルコ海軍のフリゲート、TCG *Gökova* がヘリを発進させ、襲撃を阻止した。その特殊部隊が小型ボートに乗り込み、6人の海賊容疑者を拘束すると共に、GPS1個、携帯電話3個、ナイフ10丁、AK-47機関銃1丁を押収した。これで、トルコ海軍が拘束した海賊容疑者は35人となった。以下はその時の様子である。

1月16日「EU艦隊司令官、中国海軍派遣艦隊を訪問」(解放軍報電子版、アデン湾、January 18, 2010)

EU艦隊の司令官、グミエロ(RADM Giovanni Gumiero) イタリア海軍少将は16日、中国派遣艦隊の誘導ミサイル・フリゲート、「馬鞍山」を訪問し、邱延鵬司令官と会見した。解放軍報の報道によれば、邱延鵬司令官は、EU艦隊の情報提供に感謝し、今後も意思疎通を通じ、交流と協力を強化したい、と述べた。グミエロ司令官は、中国海軍の護衛活動の水準は高く責任のあるもので、中国内外の商船に安全と保護をもたらしているとして、高く評価したという。

1月18日「ソマリアの海賊、ギリシャのVLCCを解放」(The Wall Street Journal, January 19, 2010)

ソマリアの海賊は18日、ギリシャ籍船のVLCC、MT *Maran Centaurus* を解放した。該船は、2009年11月29日にセイシェル北東約700カイリの海域でハイジャックされた。ハイジャック時、該船は200万バレルの原油(約1億5,600万米ドル相当)を積載していた。ハイジャックに関与したという海賊の話によれば、身代金は700万米ドルといわれ、その内、550万米ドルがVLCCの甲板にへ

りで投下され、残りの 150 万米ドルが銀行に振り込まれたといわれる。身代金の配分を巡っては、関係した 2 つの海賊グループ間で争いがあり、2 人が死亡したといわれる。

1 月 20 日「マレーシア、サバ州の国境警備強化」(VOA News, January 20, 2010)

マレーシアのサバ州警備当局は、フィリピン南部の治安状況の悪化と米国の自国民に対する治安警報に対応して、海洋境界沿いの警備を強化してきている。フィリピン政府のイスラム過激派に対する取り締まりの強化で、反乱分子が自由にサバ州に潜入することが懸念されている。そのため、既に同州に居住している不法移民に対する取り締まりが強化されている。一方、米国は、自国民に同州への旅行を避けるよう警告している。これを受けて、同州の警察当局は、旅行者の多い同州東岸や周辺島嶼の警備を強化している。

1 月 22 日「中国海軍、海賊容疑船を臨検」(解放軍報電子版、アデン湾、January 24, 2010)

中国派遣艦隊の誘導ミサイル・フリゲート、「馬鞍山」は 22 日、中国籍船の商船、「楽従」と「鴻達」から、白い快速艇に追われているとの救難信号を受信した。「馬鞍山」は、僚艦の「巢湖」及び「温州」と共に、現場海域に急行した。艦載ヘリと特戦部隊を載せた快速艇が現場海域で、特戦部隊隊員が臨検し、海賊容疑船を拘束した。容疑船には 4 人の海賊容疑者がおり、燃料タンク、いかりと GPS などの物品が発見された。商船に対する脅威がないことを確認し、警告を与えて容疑者を解放した。


 トピック
 

アデン湾における自衛隊による海賊対処活動の実績 (2009 年)

自衛隊は、アデン湾において、2009 年 3 月 30 日から自衛隊法第 82 条に基づく海上警備行動による民間船舶の護衛活動を開始した。7 月 28 日からは海賊対処法に基づく海賊対処行動による護衛活動を引き続き実施している。防衛省の HP によれば、1 月 24 日には、海上警備行動による護衛活動開始から通算して 100 回目の護衛活動が終了した。

以下は、防衛省と国土交通省の HP から、2009 年の自衛隊による海賊対処活動の実績を取り纏めたものである。

1. 第 1 次水上部隊 (2009 年 3 月 14 日～8 月 16 日) : 護衛艦、「さざなみ」、「さみだれ」
 護衛実施時期 : 3 月 30 日～7 月 22 日
 護衛回数 : 41 回、護衛隻数 : 121 隻 (日本籍船 6 隻、日本人が乗船する外国籍船 12 隻、我が国の船舶運航事業者が運航する外国籍船又は外国の船舶運航事業者が運航し、我が国の積荷を輸送する外国籍船で、我が国国民の安定的な経済活動にとって重要な船舶 103 隻)、平均護衛隻数 : 3.0 隻
2. 第 2 次水上部隊 (7 月 6 日～11 月 29 日) : 護衛艦、「はるさめ」、「あまぎり」
 護衛実施時期 : 7 月 28 日～11 月 2 日
 護衛回数 : 34 回 (第 41 回護衛～第 75 回護衛【海賊対処行動】)、護衛隻数 : 248 隻 (日本籍船 2 隻、我が国の運航事業者が運航する外国籍船 88 隻、その他の外国籍船 158 隻)、平均護衛隻数 : 7.3 隻
3. 第 3 次水上部隊 (10 月 13 日～) : 護衛艦、「たかなみ」、「はまぎり」
 護衛実施時期 : 11 月 7 日から開始
 護衛回数 : 25 回 (第 76 回護衛～第 100 回護衛【海賊対処行動】)、護衛隻数 : 193 隻 (日本籍船 2 隻、我が国の運航事業者が運航する外国籍船 49 隻、その他の外国籍船 142 隻)、平均護衛隻数 : 7.7 隻

なお、第 4 次水上部隊は、護衛艦、「おおなみ」が 2010 年 1 月 29 日に横須賀より、護衛艦、「さわぎり」が 1 月 30 日に佐世保より出港した。

水上部隊に加えて、P-3C 海上哨戒機 2 機で構成される航空部隊も派遣されており、第 1 次航空隊の活動実績は、6 月 11 日～10 月 3 日の間、飛行時間約 590 時間、確認した商船約 5,000 隻、諸外国の艦艇や民間商船等への情報提供約 410 回であった。現在、引き続き、P-3C 海上哨戒機 2 機による第 2 次航空隊が活動中である。

海賊対処法による 2009 年 7 月 28 日から 12 月 31 日までの護衛実績の内訳（国土交通省 HP から）

護衛対象船舶数

合計 380 隻（1 回平均 7.5 隻）

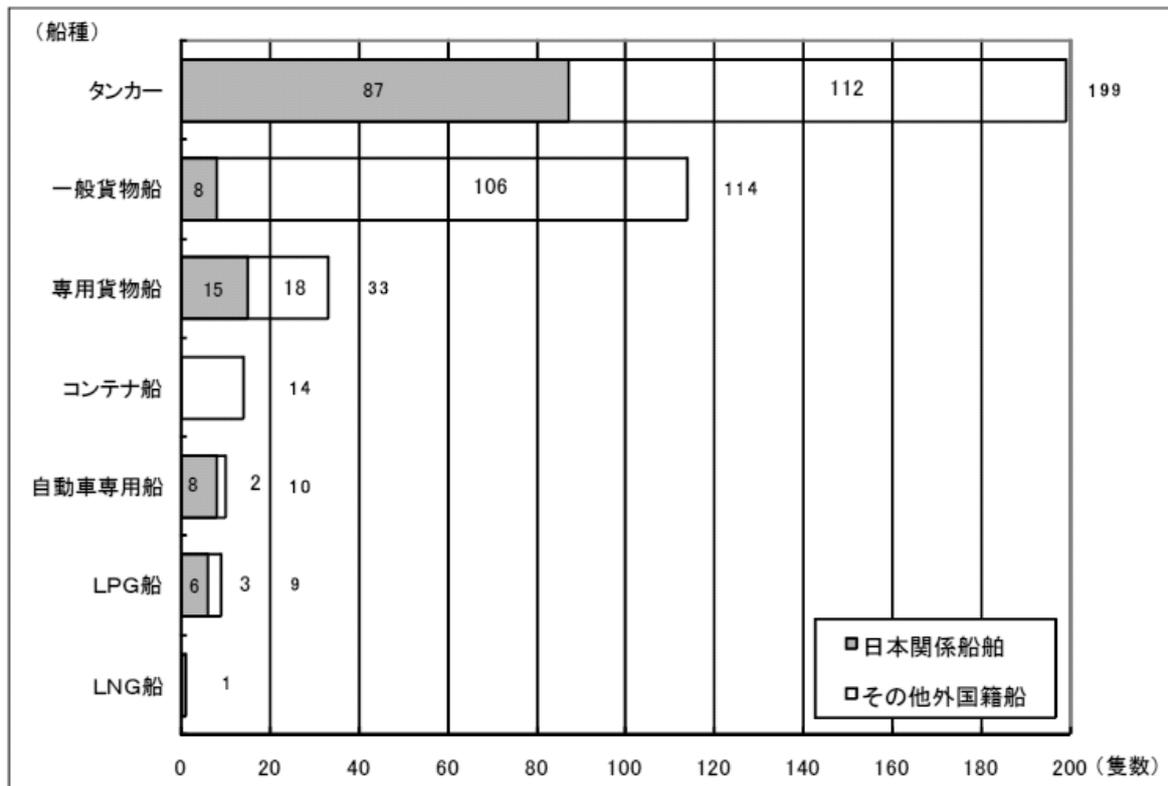
（参考）海上警備行動に基づく護衛活動：1 回平均 3.0 隻

<内訳>

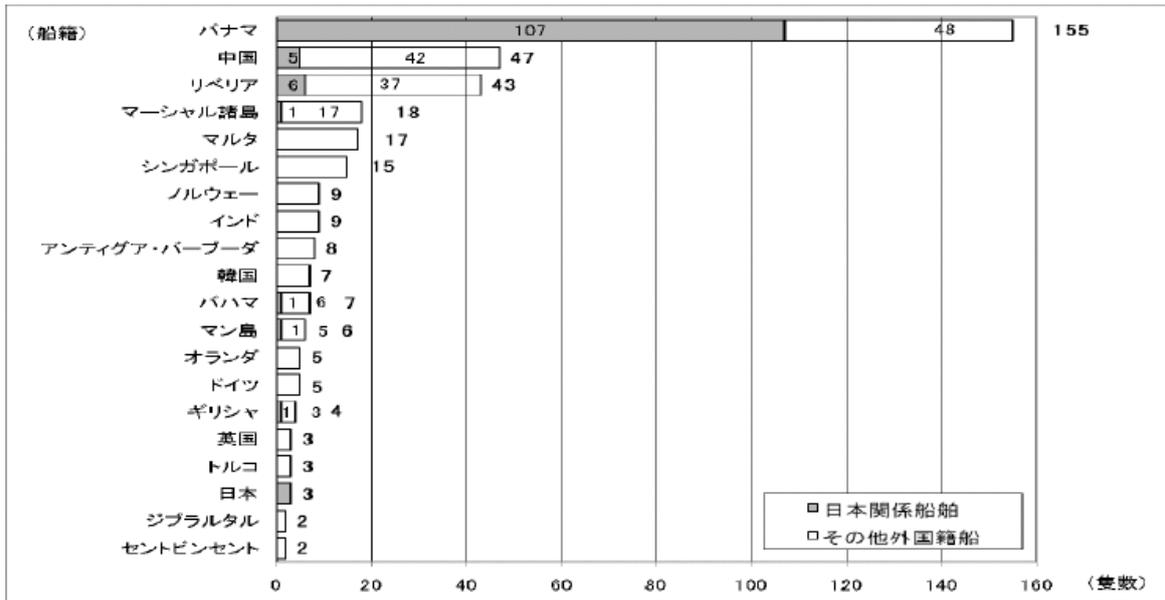
- | | |
|-----------------------------|-------|
| 1. 日本関係船舶（我が国の運航事業者が運航する船舶） | 125 隻 |
| うち ①日本籍船 | 3 隻 |
| ②我が国の船舶運航事業者が運航する外国籍船 | 122 隻 |
| 2. その他外国籍船（外国の運航事業者が運航する船舶） | 255 隻 |

※「2. その他外国籍船」の中には、日本の企業が船主、船舶管理会社など、日本に関連のある船舶 18 隻が含まれている。

船舶の種類



船舶の船籍別内訳



※ 1隻以下の船籍は以下のとおりであるが、グラフ上は省略。

デンマーク、スイス、ベルギー、サウジアラビア、ベトナム、エジプト、ケイマン諸島、フィリピン、ロシア、キプロス、バミューダ、バルバトス

※ 「中国」の国籍数には「香港」の国籍数を含む。

1.2 軍事動向

1月1日「中国国防部、2009年の中国軍事外交を総括」(解放軍報電子版、January 1, 2010)

国防部外事弁公室主任の銭利華少将は、1日付の解放軍報で、2009年の中国の軍事外交を総括し、要旨以下の諸点を指摘した。

- ①ハイレベルの軍事交流が中国軍と外国軍との戦略的信頼を増進した。郭伯雄・中央軍事委員会副主席、徐才厚・中央軍事委員兼国務委員、梁光烈・国防部長、及び4総部(総参謀部、総政治部、総後勤部、総装備部)の指導者は、20カ国以上を訪問し、各国の防衛部門と10回以上の防衛・安全保障協議を行った。
- ②外国軍との合同演習が進んだ。シンガポール軍との安全保障合同訓練、モンゴルとの平和維持活動合同訓練、ガボンとの「和平天使」医療救援合同訓練、ロシア軍との「和平藍盾」合同護衛航行訓練、ルーマニア軍との「友誼行動」合同共同山地訓練は中国軍にとって初めてのことであった。
- ③中華人民共和国成立60周年の観閲式と人民海空軍成立60周年をきっかけに、102カ国の駐在武官ら、29カ国の海軍高級将官、34カ国の空軍指導者を招き、解放軍の平和、解放、協力の良いイメージを示した。
- ④海軍がアデン湾、ソマリア沖の海域で護衛協力を積極的に進めた。海軍は、外国海軍の指揮官と交流し、また沿岸国と司法協力、兵站補給協力を進めた。更に海軍は、アデン湾でゾーン・ディフェンスによる護衛協力を主導し、北京では「アデン湾護衛国際協力協調会議」を開催し、多数の国からの参加を得た。

1月2日「中国国防部、アデン湾周辺における基地設置計画なしと声明」(UPI, January 2, 2009)

中国のChina Dailyが2日報じたところによれば、国防部は声明で、海軍情報化専化諮訊委員会の尹卓主任(退役海軍少将)が2009年12月29日に言及したアデン湾周辺における恒久的な基地設置構想に対して、海軍は海賊対処活動に当たってアデン湾補給基地を必要としておらず、洋上補給と他国の基地を利用することで十分事足りる、と述べた。(尹卓主任の構想については、OPRF 海洋安全保障情報月報2009年12月号1.2軍事参照。)

1月6日「米SSN、今夏パールハーバーに配備」(U.S. Navy News Stand, January 7, 2010)

米太平洋艦隊潜水艦艦隊は6日、USS *North Carolina* (SSN 777) が今夏、3隻目の*Virginia*級SSNとして、ハワイ州パールハーバーに配備される、と発表した。パールハーバーには、既に2隻の*Virginia*級SSN、USS *Hawaii* (SSN 776)、USS *Texas* (SSN 775) が配備されている。USS *North Carolina* (SSN 777) は、2008年5月3日に就役した。2006年2月に公表された、QDR2006は、太平洋地域の重要性和この地域における潜水艦戦力の拡大に対処するために、2010年末までにSSN戦力の60%を太平洋に配備することを明らかにしている。

1月11日「米海軍、P-3C海上哨戒機3機をセイシェルに派遣」(Naval-Technology.com, January 11, 2010)

米海軍第6艦隊報道官は、米海軍は2009年12月に3機のP-3C海上哨戒機をセイシェルに派遣したことを確認した。報道官によれば、P-3Cは海上哨戒活動を実施し、米アフリカ軍を支援する。

1月13日「EU艦隊旗艦、韓国海軍駆逐艦に洋上給油」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 13, 2010)

EU艦隊旗艦のイタリア海軍フリゲート、ITS *Etna* は13日、アデン湾で韓国海軍の駆逐艦、「忠武公李舜臣」に洋上給油を実施した。この機会に、イタリア海軍のグミエロ (RADM Giovanni Gumiero) 少将が韓国駆逐艦司令を招請し、協力関係の強化を話し合った。同少将は、「EU艦隊による給油は非常に上手くいった。これは、この海域における各国か軍艦の関係強化に役立つ」と語った。

【関連記事】**「イタリア艦、パキスタン海軍フリゲートに洋上給油」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 21, 2010)**

EU艦隊旗艦のイタリア海軍フリゲート、ITS *Etna* は20日早朝、アデン湾でパキスタン海軍のフリゲート、PNS *Khaibar* に洋上給油を実施した。パキスタン海軍のフリゲートは、CTF-151の傘下で、アデン湾の安全回廊を哨戒している。

1月18日「中国海軍誘導ミサイル駆逐艦、中南米から帰港」(解放軍報電子版、青島、January 19, 2010)

中国の北海艦隊所属の誘導ミサイル駆逐艦、「石家庄」は18日、随伴の補給艦、「洪澤湖」と共に、2009年10月18日からの92日間に及ぶ、チリ、ペルー及びエクアドル訪問終え、青島に帰港した。同艦は、チリ、ペルー海軍と通信演習や編隊を組んでの機動演習を行った。

1月26日「米海軍沿岸戦闘艦1番艦、就役に向けて最終準備開始」(U.S. Navy News Stand, January 26, 2010)

米海軍沿岸戦闘艦1番艦、USS *Freedom* (LCS 1) は26日、就役に向けてフロリダ州メイポートで最終準備を開始した。メイポートでは、第4艦隊(中南米海域を管轄)で期待される任務を遂行するための各種の最終検査が実施される。

1月27日「米空母、W・ブッシュ、海上公試へ」(U.S. Navy News Stand, January 27, 2010)

米空母、USS *George H. W. Bush* (CVN 77) は27日、7カ月の整備期間を終えて、海上公試のためにバージニア州ニューポート・ニュースを出航した。

1月29日「米国防省、台湾への武器売却を議会に通告」(The Washington Post, January 30, 2010)

米国防省は29日、パトリオット PAC3 地对空ミサイル・システムなど、総額64億ドルの台湾への武器売却を議会に通告し、中国政府にも通知した。台湾への武器売却は台湾関係法に基づくもので、他に Blackhawk ヘリや情報処理システムが含まれているが、F-16C/D 戦闘機66機の売却は見送られた。

【関連記事】**「中国、米中軍事交流を延期」(Xinhua, January 30, 2010)**

中国外交部報道官は30日、米中間の軍事交流計画と安保対話を延期する、と発表した。これは、米国の台湾に対する武器売却に対応した措置である。

1.3 海洋境界

1月2日「ベトナム、中国の『海島保護法』を無視」(Thanh Nien News, January 2, 2010)

ベトナム外務省報道官は2日、ベトナムは常時、西沙諸島と南沙諸島の主権を確認してきているとして、中国の「海島保護法」がベトナムのこれら諸島に対する主権に影響を及ぼすものではない、と語った。報道官は、「これら諸島や東海(南シナ海)におけるベトナムのEEZと大陸棚に関する法令の発布を含む、他国の如何なる行動も、合法的なものではない」と言明した。

中国の全人代常務委員会は2009年12月26日、「海島保護法」を承認した。また中国は、トンキン湾でベトナム漁民を不法操業でしばしば拘束している。2009年に、中国は、ベトナムのクアンガイ省沖合で、17隻のベトナム漁船を拿捕し、210人の漁民を拘束した。「海島保護法」については、OPRF海洋安全保障情報月報2009年12月号1.4海運・資源・環境・その他参照。)

1月6日「中国海南省党書記、観光開発計画への懸念を一蹴」(AP, January 6, 2010)

中国は今後10年間で、海南省を一大観光地にすると共に、周辺海域の石油・天延ガス開発を計画している。海南島は中国の領土だが、中国が海南省の行政区域に含むと主張している周辺海域の西沙諸島、南沙諸島の大部分は領有権紛争の対象となっている。中国の衛留成・海南省党委員会書記は6日、この計画がアジアのフラッシュ・ポイントといわれる周辺海域の領有権紛争を悪化させるとの懸念を一蹴した。衛留成書記は、「我々は、自国領土とその周辺海域の観光、経済、社会開発を目指しており、これが他国に影響を与えるとは考えない」と述べた。

他方、ベトナム外務省報道官は4日、中国の計画は「ベトナムの主権に対する重大な侵害であり、緊張を高め、状況を複雑化させる」と非難している。

1月10日「バングラデシュ・ミャンマー両国、海洋境界紛争の解決の合意」(RTT News, January 11, 2010)

バングラデシュ政府当局者が10日明らかにしたところによれば、バングラデシュとミャンマーは、ベンガル湾の天然ガスと鉱物資源の埋蔵海域を巡る両国間の海洋境界紛争について、「資源の等距離、均等配分」の原則に基づいて、解決していくことで合意した。この合意は、バングラデシュの港湾都市、チッタゴンで行われた両国間の2日間の会談の成果である。バングラデシュの代表は、「実りの多い会談であった。両国は海洋境界を画定することに合意した」と語った。両国は、4月にミャンマーにおいて、実行の枠組みを作成するために会談することになっている。両国間の紛争は、ミャンマーが2009年にベンガル湾の海底鉱物資源開発を始めたことに端を発する。インドも、バングラデシュが領有を主張する海洋資源に領有権を主張しており、ベンガル湾におけるもう1つの境界紛争となっている。

1.4 外交・国際関係

1月24日「外向性と自主:日本の防衛の2つの趨勢—解放軍報論説」(解放軍報電子版、January 24, 2010)

24日付けの解放軍報は「徐万勝」という署名入りの論説を發表し、日本の防衛政策には「外向性」と「自主性」の2つの趨勢が見られ、この趨勢の形成と発展には政治軍事大国化という日本国政府の目標が現れている、と論じている。

この論説は、日本の防衛政策が「外向性」であることを示す趨勢として、以下の4つを挙げている。①自衛隊の海外派遣の空間と能力拡大、②弾道ミサイル防衛能力の建設、③2008年の「宇宙基本法」、2009年の「宇宙開発利用に関する基本方針について」策定に見られる宇宙開発と利用に対する安全保障上の関心、④海上自衛隊のソマリア沖海賊対策にみられる「海洋立国」政策。

またこの論説は、これら「外向性」の軍事行動には、日本が防衛力整備において「自主性」を重視していることが容易に看取できる、と論じている。この「自主性」は、①日本が「西南島嶼防衛」の体制にシフトしていること (F-15 の那覇基地配備による航空戦力の強化、沖縄駐屯部隊の増員、第15旅団の「離島型快速反応旅団」(原文通り)への改組)、②日本の民主党が「対等な日米関係」を強調 (鳩山内閣は在日米軍の移転計画を変更しようとする米側と折衝、2010年1月15日にインド洋における給油活動から撤退) することに現れている、という。しかし、日米同盟における「自主性」について、この論説は、普天間基地の移転問題で日米間の矛盾は強くなっているものの、根本的に日米同盟を改編することはないと評価している。

1.5 海運・造船・港湾

1月4日「モバイル・ハーバー構想、韓国研究所」(VOA News, January 4, 2010)

韓国の先端科学技術研究所 (the Korean Advanced Institute of Science and Technology) の研究者は、モバイル・ハーバー構想の商業化を検討している。それによれば、モバイル・ハーバー構想は、コンテナ船が接岸できないような沿岸域でも、コンテナの積み下ろしができるようにするためのシステムである。特別に設計された貨物バージが、沿岸に停泊した大型コンテナ船に向かい、コンテナを受け取る。この貨物バージは、狭い水域でもまた河川でも航行可能で、海岸に設置された特別設計の荷受けプラットフォームにコンテナを下ろす。技術者によれば、この構想の問題点は2つある。海は常に波立っており、特に小型船が安定した方法でコンテナを積み下ろしすることが難しく、従って1つは小型船自体を如何に安定させるかが課題である。もう1つは、小型船の積み下ろし装置を如何に安定させるかである。しかしながら、この構想の実現は遙か先のことではないという。これによって、コンテナ輸送市場を拡大できるという。また、大型深水港から陸揚げされたコンテナを道路輸送するコストが削減でき、環境にも裨益するとしている。

1月8日「インド、シングルハル・タンカーの航行禁止」(Sustainable Shipping, January 8, 2010)

インド海運局 (the Directorate General of Shipping: DGS) はこれまで、シングルハル・タンカー

のインド沿岸海域の航行禁止を 2015 年まで免除していたが、このほど免除を取り消すことを決定した。DGS は、インド籍船のシングルハル・タンカーに対する 2015 年までの特別免除は 2009 年 12 月 31 日までに登録済みのタンカーにのみ適用される、としている。また、登録申請中のシングルハル・タンカーは現行のガイドラインに基づき処理される。インドは、船齢 25 年まで、現有のシングルハル・タンカーの運用を認められてきた。インドには、2015 年までに廃船することが必要なシングルハル・タンカーは約 70 隻ある。インドの地元紙によれば、この措置は、2010 年 12 月以降、運用できなくなるシングルハル・タンカーをインドに持ち込もうとする外国の船主をチェックすることが主たる狙いとされる。

1 月 11 日「中国建造の世界最新の VLCC、間もなく処女航海に」(China.org.cn, January 11, 2010)

中国の広州中船竜穴造船有限公司が「南沙竜穴造船基地」で建造した最新鋭の VLCC、「新埔洋」は、1 月後半に処女航海に出発する。「新埔洋」は 30 万 8,000DWT、長さ 333 メートルで、研究開発、設計及び建造は全て国産技術による。「新埔洋」は、最新の自動航法システムを備えており、悪天候下でも航行可能で、60 日間で世界 1 周ができる。

1 月 16 日「バングラデシュ、チッタゴン港整備に着手へ」(The Financial Express, January 17, 2010)

バングラデシュのハシナ首相は 16 日、チッタゴン・モングラ港を、周辺の道路、鉄道と共に整備し、同港から道路と鉄道によって、インドとの物流の増加を図る計画に、近く着手することを明らかにした。同首相によれば、このためには多額の投資を必要とするが、ネパールやブータンにとっても、これらの施設を利用できる。同首相は、現在、チッタゴン港はその能力の 40%程度しか利用されておらず、これを 100%利用できるようになれば、経済的効果が大きい、と強調した。

1 月 19 日「リベリア籍船、2009 年の登録増加」(Shiptalk, January 19, 2010)

リベリア籍船の登録隻数が 2009 年に 3,140 隻、9,720 万 GRT に達した。2009 年には、新たに 215 隻の登録があり、1,050 万トンの増加となった。

1.6 海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他

1 月 22 日「米海軍、農務省とクリーン・エネルギー利用に関する協定に調印」(UPI, January 22, 2010)

米海軍は 22 日、農務省との間で、海軍艦艇でのバイオ燃料、再生可能エネルギー利用の促進に関する協定に調印した。この協定の戦略的狙いは、ガソリン代を節約すると共に、外国のエネルギー資源への依存を減らすことである。海軍は 2020 年までに、艦隊のエネルギー需要の半分を代替燃料で賄う計画である。さらに、全ての陸上施設の 50%は、2020 年までに化石エネルギー使用がゼロにする計画である。

2. 情報分析

2.1 2009年の海賊行為と船舶に対する武装強盗事案 ～ IMB 年次報告書から ～

国際海事局（IMB）は1月18日、クアラルンプールにある海賊通報センター（Piracy Reporting Centre: PRC）を通じて、2009年に世界で起きた海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する年次報告書を公表した。以下は、IMB年次報告書から見た、2009年における海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の特徴を取り纏めたものである。

海賊（Piracy）と武装強盗（Armed Robbery）とは、IMBの定義によれば、「強盗あるいはその他の犯罪に及ぶ明らかな意図を持って、そしてこれらの行為をするに当たって武器を使用する明らかな意図あるいは能力を持って、船舶に乗り込む、あるいは乗り込もうとする行為」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、未遂の全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。

（なお、記述の都合上、関連諸表は文末に纏めて掲載した。）

1. 発生（未遂を含む）件数と発生海域から見た特徴

通報された2009年の発生件数は406件であった。その内、既遂が202件で、その内訳はハイジャック事案が49件で、乗り込み事案が153件であった。未遂事案は204件で、その内訳は発砲事案が120件、乗り込み未遂事案が84件であった。しかしながら、IMBは、この他にかなりの未通報事案があると見ており、船主や船長などに通報を呼びかけている。

2009年の発生件数は、2008年同期の発生件数293件に比し、大幅増となっている。最近5年間の状況を見れば、2005年276件、2006年239件、2007年263件となっている。従って、2009年の発生件数406件は、過去4年間の発生件数を大幅に凌駕している。

2009年の発生件数406件を発生海域から見れば、約3分の2以上の287件が以下の7カ所の海域で発生している。アデン湾116件、ソマリア80件、ナイジェリア28件、バングラデシュ17件、マレーシア16件、紅海15件、インドネシア15件となっている。

表1に見るように、アデン湾、紅海及びソマリア沖での発生件数が211件で、2009年の全発生件数の半分強となっており、これらの海域における異常ぶりが際立っている。更に、オマーン沖での4件、アラビア海とインド洋での各1件を加え、ソマリアの海賊による2009年の事案は217件に達している。この内、ハイジャック事案は47件で、876人の乗組員が人質となった。2008年のソマリアの海賊による襲撃件数は111件で、ハイジャック事案は42件であった。2009年の襲撃件数は倍増しているが、ハイジャック事案は47件で、成功率は大幅に低下している。報告書は、成功率の低下は各国海軍の戦闘艦の展開と航行船舶の警戒態勢の強化による直接効果であるとし、海軍力が海賊阻止に果たしている重要な役割を評価している。

（ソマリアの海賊によるハイジャック事案は、他の資料も加味した当財団の調査では、59件となっている。別添：アデン湾・ソマリア沖ハイジャック事案）

表2は、年次報告書の襲撃事案の説明における、アデン湾（紅海を含む）とソマリア沖（東岸沖合のインド洋を含む）の月間襲撃件数とその内訳から、ハイジャック成功率を割り出したものである。これによれば、襲撃事案は3月から5月にかけて多かった。特に各国の海軍戦闘艦が展開していない、

ケニア沖にまで至るソマリア東岸の、しかも沿岸から遠く離れたインド洋での襲撃事案が増えたのが特徴的であった。南西モンスーンの季節の7月から9月にかけては襲撃事案がほとんどなかった。しかしながら、前述のように10月に入って、インド洋での襲撃事案が再び急増した。一方、アデン湾での襲撃事案は7月以降、少なくなっており、ハイジャック事案は6月から11月までゼロであった。2009年のハイジャック成功率について見れば、アデン湾では131件中20件で、15.27%であった。これは、2008年の92件中32件の約34.78%に比して、半減している。一方、ソマリア沖についてみれば、80件中27件で、33.75%であった。2008年は19件中10件で、52.63%である。2008年の襲撃事案は少ないが、2回に1度の割合でハイジャックに成功している。

報告書によれば、アデン湾海域には各国海軍の戦闘艦が展開しているが、この海域では依然、ソマリアの海賊による襲撃事案が続いている。この海域では、2009年2月1日以来、EUが運営する、Maritime Security Centre, Horn of Africa (MSCHOA) が安全回廊 (the International Recommended Transit Corridor: IRTC) を設置し、各国の海軍戦闘艦と航空機が商船護衛のために戦略的に展開している。IRTC内でもハイジャック事案が起きており、航行船舶は24時間態勢の監視を求められており、また、MSCHOAに該船の情報を登録するよう慫慂されている。

2009年のソマリアの海賊による襲撃事案の特徴は、襲撃海域に変化が見られたことである。報告書によれば、2008年の襲撃事案はその多くがアデン湾海域であったが、表2に見るように、2009年はソマリア東岸のインド洋に襲撃海域が拡大した。特に、10月以降、インド洋（ソマリア東岸沖合で、表1のインド洋を除く）での襲撃事案が目立っており、33件の襲撃事案があり、その内、ハイジャック事案が13件であった。一部の襲撃事案は、ソマリア沿岸から1,000カイリ以上離れた海域で生起している。海賊は、目標船舶を攻撃するために、小型ボートを発進させる「母船」（その多くは漁船あるいはダウ船）を使用している。IMB・PRCは、ソマリアの港湾に寄港しない船舶に対して、ソマリア沿岸から600カイリ以上離れて航行するよう慫慂している。

ソマリア沿岸から遠く離れたインド洋海域における海賊襲撃事案の増大に対処して、EU各国は5月19日、ソマリアの海賊に対する哨戒活動をセイシェル海域まで拡大することに合意し、EU艦隊は8月に、Swearingem Merlin 3海上哨戒機2機をセイシェル周辺海域の対海賊哨戒活動を強化するために、セイシェルに派遣した。EUとセイシェルは11月10日、地位協定に調印した。また、インドは、11月から2010年1月にかけて、セイシェルとモーリシャスのEEZ内で哨戒活動を行うために外洋哨戒艦を派遣するなど、周辺海域の哨戒活動を強化している。米海軍は、海賊対処活動のためにReaper無人偵察機、P-3C海上哨戒機をセイシェルに派遣している。

他方、東南アジアでは、インドネシアでの発生件数は15件で、2008年の28件から大幅減となっており、報告書は、発生件数が年々大幅減となっていることに対して、インドネシア当局の努力を評価している。マラッカ海峡での発生件数は2件で、2008年と同じだが、シンガポール海峡では9件で、2008年の6件から増え、ここ2年連続増となっている。南シナ海では、航行中の船舶に対する襲撃事案が13件あった。これは、過去5年間で最も多い件数である。報告書は、東南アジアと極東海域では依然、襲撃事案が増大する可能性があるとは指摘している。

2. 態様から見た特徴

表3は、アジア及びその他の多発海域における2009年の襲撃事案の態様を海域毎に示したものである。表4は、未遂を含む全事案における襲撃された時の船舶の状況について、地域毎に示したものである。

これによれば、襲撃された時の船舶の状況については、2009年の既遂事案202件の内、停泊中(berthed)が16件、錨泊中(anchored)が101件で、航行中(steaming)が84件で、情報なし(not stated)が1件であった。また、未遂事案204件の内、停泊中が1件、錨泊中が18件、航行中が185件であった。

表3、**表4**によれば、ソマリアの海賊による襲撃事案は全て航行中のハイジャック事案(同未遂事案)であり、「母船」や小型高速ボートで通航船舶を襲撃するソマリアの海賊の特徴を示している。一方、アジアでは、南シナ海の襲撃事案が全て航行中であるが、乗り込み事案であるのが特徴である。バングラデシュやインドでは、ほとんどが港や錨地における乗り込み事案である。

また、2009年において、港と錨地において3回以上の襲撃件数が通報されたのは14カ所(2008年13カ所)で、計83件(同90件)であった。特に多かったのがバングラデシュのチッタゴン17件(同11件)で、次いでナイジェリアのラゴスが15件(同22件)、ペルーのカヤオ12件(同5件)であった。チッタゴンでの事案が増えているが、報告書によれば、ここでの襲撃事案は場当たりのな犯行で、泊地において、船舶の備品などを盗むのが特徴である。他にアジアでは、インドのコーチン3件(同3件)とカキナダ3件(同3件)、インドネシアのバロンガン3件(2008年は3回以上の襲撃リストになし)とベラワン3件(同3件)、2008年に3件あったジャカルタ・タンジュンプリオクは2009年のリストにはない。マレーシアのサンダカン4件(2008年はリストになし)、ベトナムのブンタオ3件(同6件)であった。

3. 目標船舶の特徴

では、目標となった船舶のタイプではどうか。2009年に襲撃された(未遂事案を含む)船舶のタイプは22タイプ(2008年26タイプ)で、最も多かったのが「ばら積み船」で109隻(同48隻)、次いで「コンテナ船」が63隻(同49隻)であった。ここでは、「ばら積み船」に対する襲撃事案の激増ぶりが目立っている。

表5は、2009年に襲撃された船舶のタイプ(3隻以上)とそれら船舶の過去5年間における傾向を示したものである。ケミカル・タンカーと精製品タンカーはそれぞれ46隻と22隻だが、報告書では合わせて表示されている。**表6**は、2009年にアデン湾・ソマリア沖でハイジャックされた船舶の諸元である。ここでは、表5の上位7つのタイプ、Bulk Carrier、Container、General Cargo、Chemical / Product Tanker、Tanker Crude Oil、Tug及びTrawler / Fishing Vesselごとに、米運輸省の資料から代表的な船舶の諸元を示した。

表6に見るように、アデン湾・ソマリア沖においてハイジャックされやすい船舶は、満載時の乾舷が比較的低く(表は空荷の場合)、低速(15ノット以下)で、乗組員の少ない(平均20~25人前後)船舶が平均的である。

船舶のタイプから見て2009年のハイジャック事案で注目されたのは、ソマリアの海賊が11月29日、ギリシャ籍船のVLCC、MT *Maran Centaurus* (30万264DWT)を、セイシエル北東約800カイリのインド洋でハイジャックしたことであった。該船は、2,000万米ドル相当の原油を積載しており、ハイジャック時11~15ノットの低速で、サウジから米国のニューオーリンズに向かっていった。VLCCのハイジャックは、2008年11月15日のMT *Sirius Star* (31万8,000DWT)以来、2隻目である。(該船は、2010年1月18日に700万米ドルといわれる、これまで最高額と見られる船舶のタイプ身代金を支払って解放された。)

襲撃された船舶の船籍を見れば、2009年の406件中、最も多かったのはパナマ籍船で69隻(2008

年 52 隻)、次いでリベリア籍船 38 隻 (同 19 隻)、以下、シンガポール籍船 32 隻 (同 25 隻)、マーシャル諸島籍船 29 隻 (同 15 隻)、アンチグア・バーブーダ籍船 24 隻 (同 14 隻)、香港籍船 21 隻 (同 14 隻)、マルタ籍船 21 隻 (同 10 隻)、バハマ籍船 18 隻 (同 12 隻)、キプロス籍船 13 隻 (同 14 隻)、イタリア籍船 10 隻 (同 3 隻) などとなっている。日本籍船は 2008 年には 2 隻 (2007 年 1 隻、2006 年ゼロ、2005 年 2 隻) であったが、2009 年には襲撃された船舶はなかった。

船籍から見て注目されたのは、中国籍船のばら積船、MV *De Xin Hai* (「徳新海」) が 10 月 19 日、ソマリア東岸から 700 カイリ離れたセイシェル北東 350 カイリのインド洋で、ソマリアの海賊にハイジャックされたことであった。該船の乗組員は中国人 25 人である。該船 (7 万 6,432DWT) は、約 7 万 6,000 トンの石炭を積載して、南アフリカからインド東岸のグラジャート州ムンドラに向け航行中であった。インド洋海域で中国船がハイジャックされたのは、これが初めてであった。ハイジャックされた海域は、中国派遣艦隊が哨戒するアデン湾海域から約 1,000 カイリ離れていた。(該船は、12 月 27 日、350 万米ドルとも、400 万米ドルともいわれる身代金で解放された。)

他方、襲撃された船舶の運用状況を国別に見れば (Countries where victim ships controlled / managed)、最も多かったのはドイツで 64 隻 (2008 年 41 隻)、次いでギリシャ 59 隻 (同 23 隻)、シンガポール 45 隻 (同 31 隻)、日本 16 隻 (同 16 隻)、インド 11 隻 (同 8 隻)、ノルウェー 10 隻 (同 12 隻) などとなっている。

4. 人的被害の状況と使用武器の特徴

人的被害の状況について見れば、表 7 に示したように、乗組員が人質となる事案が大幅に増え、人的被害の大部分を占めている。2009 年には 1,052 人が人質となっており、2008 年の 889 人から 100 人以上増えている。一方、人的被害の発生場所から見れば、人質事案 1,052 人中、アデン湾が 351 人、ソマリアが 506 人で、人質事案の 8 割強を占めており、人的被害の面からも、身代金要求事案が多い、ソマリアの海賊による襲撃事案の特徴を示している。報告書によれば、12 月末現在、依然 12 隻が拘留され、様々な国籍の乗組員 263 人が人質になっている。

表 8 は、2009 年の全発生事案で、海賊が使用した武器のタイプを海域ごとに示したものである。銃器とナイフが海賊の主要武器である傾向は、ここ 5 年間ほとんど変化がない。他方、海賊の使用武器を海域ごとに見れば、銃器使用事案 240 件中、アデン湾が 105 件、紅海が 8 件、ソマリアが 76 件、オマーンが 3 件で、そのほとんどを占めており、AK-47 強襲ライフル、RPG-7 ロケット推進擲弾筒などで武装する、ソマリアの海賊の危険性が窺える。また、ナイジェリアでの事案も銃器の使用が多いのが特徴である。

表 1：最近 5 年間のアジア及びその他の多発海域における発生（未遂を含む）件数の推移

海 域	2009	2008	2007	2006	2005
インドネシア	15	28	43	50	79
マラッカ海峡	2	2	7	11	12
マレーシア	16	10	9	10	3
フィリピン	1	7	6	6	
シンガポール海峡	9	6	3	5	7
タイ	1		2	1	1
南シナ海	13		3	1	6
ベトナム	9	11	5	3	10
バングラデシュ	17	12	15	47	21
インド	12	10	11	5	15
アデン湾*	116	92	13	10	10
紅海**	15				
ソマリア	80	19	31	10	35
アラビア海***	1		4	2	2
インド洋****	1				1
オマーン*****	4				
セイシェル		1			
タンザニア	5	14	11	9	7
ナイジェリア	28	40	42	12	16
合計	406	293	263	239	276

出典：2009 年年次報告書 5～6 ページの表 1 から作成。なお、合計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注：*；アデン湾、**；紅海、***；アラビア海、****；インド洋、*****；オマーン、いずれの海域もソマリアの海賊による。報告書の分類では、インド洋の 1 件は、東経 65 度 48 分、北緯 7 度 56 分のモルディブ近海での未遂事案である。

表 2 : 2009 年のアデン湾 (紅海を含む)、ソマリア沖 (東岸沖合のインド洋を含む) における月間襲撃件数とハイジャック成功率

月	海域*	ハイジャック	未遂	計	成功率 (%)
1	A	3	16	19	15.78
	S	0	0	0	0
2	A	1	7	8	12.5
	S	0	2	2	0
3	A	1	13	14	0.71
	S	5	13	18	27.77
4	A	10	14	24	41.66
	S	6	10	16	37.5
5	A	2	20	22	0.91
	S	2	6	8	25
6	A	0	13	13	0
	S	1	0	1	100
7	A	1	1	2	50
	S	0	0	0	0
8	A	0	4	4	0
	S	0	1	1	0
9	A	0	9	9	0
	S	0	1	1	0
10	A	0	5	5	0
	S	6	4	10	60.00
11	A	0	7	7	0
	S	4	12	16	25.00
12	A	2	2	4	50.00
	S	3	4	7	42.86
小計	A	20	111	131	15.27
	S	27	53	80	33.75
合計		47	164	211	22.27

出典 : 2009 年年次報告書 60~66 ページ、76~100 ページの Narrations of Attacks から作成。

備考 : A はアデン湾 (紅海を含む)、S はソマリア沖 (東岸沖合のインド洋を含む) を示す。

表3：アジア及びその他の多発海域における2009年の襲撃事案の態様

海 域	既遂事案		未遂事案	
	Boarded	Hijacked	Fired Upon	Attempted Boarding
インドネシア	10			5
マラッカ海峡	2			
マレーシア	13			3
フィリピン	1			
シンガポール海峡	6			3
タイ	1			
南シナ海	11	1	1	
ベトナム	9			
バングラデシュ	14			3
インド	10			2
アデン湾*		20	64	32
紅海**			3	12
ソマリア	1	26	45	8
アラビア海***				1
インド洋****				1
オマーン*****		1	2	1
タンザニア	4			1
ナイジェリア	21	1	3	3
合計	153	49	120	84
総計	406			

出典：2009年年度報告書8ページの表2から作成。なお、合計、総計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注：*；アデン湾、**；紅海、***；アラビア海、****；インド洋（表1に同じ）、*****；オマーン、いずれの海域もソマリアの海賊による。

表 4 : 2009 年の海域毎に見た未遂事案を含む襲撃された時の船舶の状況

海 域	既 遂				未 遂			
	B	A	S	NS	B	A	S	NS
インドネシア	3	8				3	2	
マレーシア	2	5	6			1	2	
マラッカ海峡			2					
フィリピン			1					
シンガポール海峡		4	2			2	1	
タイ				1				
南シナ海			12				1	
ベトナム	1	7	1					
バングラデシュ		12	2			2	1	
インド	2	8				2		
アデン湾*			20				96	
紅海**							15	
ソマリア			27				53	
アラビア海***							1	
インド洋****							1	
オマーン*****			1				3	
タンザニア		4				1		
ナイジェリア	5	11	6		1	2	3	
合計	16	101	84	1	1	18	185	
総計	202				204			

出典：2009 年年次報告書 10～11 ページの表 4、表 5 から作成。なお、合計、総計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

備考：B = Berthed, A = Anchored, S = Steaming, NS = Not Stated.

注：*；アデン湾、**紅海、***；アラビア海、****；インド洋（表 1 に同じ）、*****；オマーン、いずれの海域もソマリアの海賊による。

表5：2009年の襲撃船舶のタイプ（3隻以上）とそれらの過去5年間の傾向

Type	2009	2008	2007	2006	2005
Bulk Carrier	109	48	32	57	81
Container	63	49	53	49	30
General Cargo	53	38	36	30	46
Chemical / Product Tanker	68	55	52	35	43
Tanker Crude Oil	41	30	25	9	22
Tug	16	16	7	9	13
Trawler / Fishing Vessel	16	9	16	18	7
Ro-Ro	8	1	3	2	5
Yacht	6	9	8	10	7
LPG Tanker	5	6	5	4	5
Vehicle Carrier	4	3	1	1	2
Refrigerated cargo	4	8	7	3	3
Dhow	3	1	3	2	

出典：2009年年度報告書14～15ページの表11、チャートDから作成。

表6：2009年にアデン湾・ソマリア沖でハイジャックされた襲撃船舶のタイプ上位7つの代表的な船舶の諸元

Name	Type	GRT	DWT	乾舷(ft)	速度(k)	乗組員
<i>Saldanha</i>	Bulk Carrier	38,886	75,707	17	14.5	22
<i>Ariana</i>	ditto	37,955	69,041	17	12.5	24
<i>De Xin Hai</i> (徳新海)	ditto	40,892	76,432	16	14.6	25
<i>Navios Apollon</i>	ditto	29,499	52,068	17	15.6	19
<i>Hans Stavanger</i>	Container	15,988	20,526	11	18	24
<i>Maersk Alabama</i>	ditto	14,120	17,375	18	18	20
<i>Kota ajar</i>	ditto	16,772	24,637	13	19	21
<i>Malaspina Castle</i>	General cargo	21,173	32,587	14	15	24
<i>Victoria</i>	ditto	7,767	10,683	9	14.7	11
<i>Marathon</i>	ditto	1,655	2,579	4	13	8
<i>Theresa VIII</i>	Chemical / Product Tanker	12,728	22,294	10	13	28
<i>St James Park</i>	ditto	7,926	13,927	8	13.5	26
<i>Maran Centaurus</i>	Tanker Crude Oil	156,565	300,294	30	15	28
<i>Buccaneer</i>	Tug	3		1	1	2
<i>Alakrana</i>	Trawler / Fishing Vessel	8		7	3	3
		1		3	2	

出典：U.S. Department of Transportation, Maritime Administration, Horn of Africa Piracy, List of Ships Seajacked から作成（このリストは不定期に更新されている）。

表7：2009年のアジア及びその他の多発海域における人的被害の状況

海域	人質	脅迫	襲撃	負傷	死亡	行方不明	拉致
インドネシア	3	1		1			
マラッカ海峡							2
マレーシア	38	2					
シンガポール海峡	13						
タイ				1	1		
南シナ海	31		2	1			
ベトナム	4	1				7	
バングラデシュ	4	3					
インド	1						
アデン湾	351			4	3	1	
ソマリア	506			6	1		
オマーン	10						
ケニア							3
タンザニア	2						
ナイジェリア	61	4		44			7
合計	1,052	14	4	68	8	8	12
総計	1,166						

出典：2009年年度報告書 12～13 ページの表9から作成。なお、合計、総計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

表 8 : 2009 年のアジア及びその他の多発海域における武器使用の状況

海域	Guns	Knives	Other Weapons	Not Stated
インドネシア	1	7		7
マラッカ海峡	2			
マレーシア	2	5		9
フィリピン				1
シンガポール海峡	2	4		3
タイ		1		
南シナ海	2	11		
ベトナム	1	2	1	5
バングラデシュ		13	1	3
インド		3	1	8
アデン湾*	105			11
紅海**	8			7
ソマリア	76			4
アラビア海***				1
インド洋****				1
オマーン*****	3			1
タンザニア		2		3
ナイジェリア	22	2	2	2
合計	240	70	6	90
総計	406			

出典：2009 年年次報告書 14～15 ページの表 11 から作成。なお、合計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注：*；アデン湾、**；紅海、***；アラビア海、****；インド洋（表 1 に同じ）、*****；オマーン、いずれの海域もソマリアの海賊による。

2.2 2009年のアジアにおける海賊行為と武装強盗事案 ～ ReCAAP 年次報告書から ～

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) に基づいて設立された、ReCAAP 情報共有センター (ISC) は 2010 年 1 月 20 日、2009 年にアジア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年次報告書を公表した。

国際海事局 (IMB) の同種の報告書が全世界を対象としているのに対して、ReCAAP の報告書は、アラビア海からユーラシア大陸南縁に沿って北東アジアに至る海域を対象海域としている。また、IMB が民間船舶や船主からの通報を主たる情報源としているのに対して、ReCAAP の情報源は、加盟 14 カ国に各 1 カ所、これに香港の 1 カ所を加えて、15 カ所の Focal Point とシンガポールにある ISC と結ぶと共に、また Focal Point が相互に連結することで構成される、Information Sharing Web である。各国の Focal Point は沿岸警備隊、海洋警察、海運・海事担当省庁あるいは海軍に置かれている (日本の場合は海上保安庁)。そして各国の Focal Point は、当該国の法令執行機関や海軍、Port Authorities や税関、海運業界など、国内の各機関や組織と連携している。更に、国際海事機関 (IMO)、IMB やその他のデータを利用している。(なお、ReCAAP とは Regional Cooperation Agreement Against Piracy の頭字語である。ReCAAP の加盟国は、インド、スリランカ、バングラデシュ、ミャンマー、タイ、シンガポール、カンボジア、ラオス、ベトナム、ブルネイ、フィリピン、中国、韓国及び日本の 14 カ国。マレーシアとインドネシアは未加盟。)

以下は、ReCAAP の 2009 年年次報告書から見た、2009 年のアジアにおける海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の特徴である。

1. 「海賊」と「船舶に対する武装強盗」についての ReCAAP の定義

「海賊」 (piracy) と「船舶に対する武装強盗」 (armed robbery against ships) とは、ReCAAP・ISC の定義によれば、「海賊」については国連海洋法条約 (UNCLOS) 第 101 条「海賊行為の定義」に従って、「船舶に対する武装強盗」については、国際海事機関 (IMO) が 2001 年 11 月に IMO 総会で採択した、「海賊行為及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、それぞれ ReCAAP 協定第 1 条で規定している。

2. 発生 (未遂を含む) 件数と発生海域から見た特徴

報告書によれば、2009 年の発生件数は 101 件で、その内、既遂が 81 件、未遂が 20 件であった。四半期毎に見れば、第 1 四半期 (1 月～3 月) が 15 件 (未遂 1 件を含む) であったが、第 2 四半期 (4 月～6 月) は 28 件 (同 4 件) と増え、第 3 四半期では計 26 件 (同 6 件)、第 4 四半期 (10 月～12 月) では 32 件 (同 9 件) となっている。

過去 5 年間の ReCAAP の対象海域における発生件数は、表 1 の通りである。これによれば、過去 3 年間の発生件数と比較すれば、若干の増減があるものの、全体としてほぼ横ばい状態にある。発生場所から見れば、南シナ海での襲撃事案が増えているのが注目される。

表 1 : 過去 5 年間の地域別発生件数

	2009		2008		2007		2006		2005	
	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂	既遂	未遂
東アジア										
中国	1						1		4	
小計	1						1		4	
南アジア										
アラビア海					1	3		1		
バングラデシュ	14	4	10	2	12	1	30	14	15	4
ベンガル湾					1					1
インド	8	2	10	1	8		3		12	2
スリランカ						1	1			
小計	22	6	20	3	22	5	34	15	27	7
東南アジア										
タイ湾									1	
インドネシア	14	5	22	1	33	7	39	10	62	10
マレーシア	12	3	13		7	1	10	1	2	
ミャンマー	1									
フィリピン	4	1	6	2	5	1	3	2		
南シナ海	11	2	5	2	1	5	3		3	6
マ・シ海峡	6	3	6	4	3	4	6	7	8	8
タイ	1	1			1		1			
ベトナム	8		11	1	5		3		10	
小計	57	15	63	10	55	18	65	20	86	24
計	80	21	83	13	77	23	100	35	117	31
総計	101		96		100		135		148	

出典 : ReCAAP Annual Report (January 1, 2009 – December 31, 2009), p.10, Table 1.

3. ReCAAP の報告書に見る発生事案の重大度の評価

ReCAAP の報告書の特徴は、既遂事案の重大度 (Significance of Incident) を、暴力的要素 (Violence Factor) と経済的要素 (Economic Factor) の 2 つの観点から評価し、カテゴリー分けをしていることである。

暴力的要素の評価に当たっては、①使用された武器のタイプ (ナイフなどよりもより高性能な武器が使用された場合が最も暴力性が高い)、②船舶乗組員の扱い (死亡、拉致の場合が最も暴力性が高い)、③襲撃に参加した海賊/武装強盗の数 (この場合、数が多ければ多いほど暴力性が高く、また組織犯罪の可能性もある) を基準としている。

経済的要素の評価に当たっては、被害船舶の財産価値を基準としている。この場合、該船が積荷ごとハイジャックされる場合が最も重大度が大きくなる。

以上の判断基準から、報告書は以下のようなカテゴリー分けをしている。

Category	Significance of Incident
CAT-1	Very Significant
CAT-2	Moderately Significant
CAT-3	Less Significant

表2は、過去5年間の各第3四半期までの既遂事案をカテゴリー分けしたものである。これによれば、過去2年間におけるCAT-2の事案が激減している。一方で、CAT-1の事案はこの3年間、ほぼ同じ件数で推移している。停泊中及び錨泊地での事案と航行中の事案の内訳を見れば、全体として停泊中及び錨泊地での事案が圧倒的に多く、ReCAAP対象海域での事案の特徴を示している。

表2：過去5年間のカテゴリー別既遂事案件数（カッコ内の数字は最初が入港中及び錨泊地での事案、後者が航行中の事案件数）

	2009	2008	2007	2006	2005
CAT-1	4 (1, 3)	4 (0, 4)	5 (0, 5)	3 (1, 2)	8 (2, 6)
CAT-2	31 (9, 22)	22 (6, 16)	15 (9, 6)	38 (18, 20)	33 (21, 12)
CAT-3	46 (44, 2)	57 (53, 4)	57 (53, 4)	59 (52, 9)	76 (65, 11)

出典：ReCAAP Annual Report (January 1, 2009 – December 31, 2009), p.9, Chart 1, p.15 Chart 4 より作成。

これによれば、過去5年間の襲撃された時の該船の状況を見れば、入港中・錨泊中の事案が大部分で、船内の備品などが盗まれるCAT-3事案がほとんどである。2009年の入港中・錨泊中の既遂事案54件中、44件がCAT-3で、CAT-2事案は9件であった。この点でも、ReCAAP対象海域の海賊事案の全般的な特徴を反映しているといえよう。他方、航行中に襲撃された27件の内、CAT-1が3件、CAT-2が22件であった。過去5年間の傾向を見れば、航行中に襲撃された事案では、CAT-1とCAT-2事案が多い。南シナ海での既遂事案は航行中の事案だが、11件の内、CAT-2事案が10件で、CAT-3事案は1件であった。

報告書によれば、まず暴力的要素の評価について、使用武器のタイプを見れば、2009年の既遂事案81件中、ナイフが36件、火器とナイフが9件、その他の武器が1件、通報なし(Not Stated)が33件であった。報告書によれば、過去5年間の使用武器についてはナイフが最も多く、機関銃やロケット推進擲弾筒で武装しているソマリアの海賊とは異なる。火器とナイフが使われた9件の事案中、7件がタグボートを襲撃した事案であった。ReCAAP・ISCは、使用武器について「通報なし」の件数が多いことについて、正確な分析の妨げになっているとして、船長に対して当局への事件の通報に当たっては海賊と武装強盗の使用武器のタイプについても通報するよう懇願している。

該船乗組員の扱いについては、2009年には、死亡が2件、行方不明が1件、拉致が2件、船外投棄が1件、人質が12件、暴行が5件、脅迫が6件、被害なし・通報なしが52件であった。既遂事案全体に占める各人的被害状況の割合は、過去5年間ほぼ同じ傾向を示している。

海賊／武装強盗の数については、2009年の既遂事案81件中、1～6人グループが63件、7～9人グループが12件、9人以上のグループが6件であった。1～6人グループが全体の7割強を占めてい

る。7～9人グループの12件は2008年より倍増しており、過去5年間で最も多かった2005年の13件につぐ。報告書によれば、9人以上のグループが襲撃した6件の内、3件は航行中の事案で、他の3件はバングラデシュのチッタゴン錨泊地での襲撃事案であった。

経済的要素については、2009年の既遂事案81件中、該船のハイジャック/行方不明が1件、貨物の強奪がゼロ、現金・所有物盗難が32件、船舶の備品・エンジン部品の盗難が42件、その他の固定されていない物品の盗難が1件、通報なしが15件であった。過去5年間の傾向を見れば、乗組員の所持品の盗難や、船舶の備品・エンジン部品の盗難などの事案が多いのが、ReCAAP対象海域の海賊事案の全般的な特徴といえよう。貨物の強奪や該船のハイジャック事案は希で、この点でもソマリア・アデン沖の海賊事案とは対照的である。

4. 襲撃された船舶のタイプ

一方、2009年の襲撃された船舶のタイプについて見れば、全101件中、最も多かったのは各種タンカー（ケミカル、精製品、LPG/LNG、原油）で29隻、次いでばら積船が23隻、コンテナ船が21隻、タグボートが16隻、以下、一般貨物船が8隻、漁船・トロール漁船及びその他が各2隻であった。過去3年間を見れば、各種タンカーが他の船舶よりも襲撃される件数が最も多い。

報告書によれば、各種タンカーが襲撃された29件の内、24件がインド、マレーシア及びインドネシアの港と錨泊地で発生しており、その大部分がCAT-3事案であった。他の5件は航行中の事案で、3件は南シナ海を航行中の事案であった。

別添資料：海洋政策研究財団作成資料

アデン湾・ソマリア沖のハイジャック事案の状況

1. 2009年のハイジャック事案の状況

12月31日現在

	船名	発生日	解放日 (拘束日数)	乗組員 (死亡)	船種	旗国
1	<i>Blue Star</i> (A)	1.1	3.4 (62)	28	General Cargo	St Kitts & Nevis
2	<i>Sea Princess II</i> (A)	1.3	4.26 (115)	15 (1)	Product Tanker	Panama
3	<i>Vitoria Four</i> (K)	1.8	1.8 (Boarded)		Fishing Vessel	Tanzania
4	<i>Longchamp</i> (A)	1.29	3.28 (58)	13	LPG Tanker	Bahamas
5	<i>Safmarine Zambezi</i> (T)	2.14	2.14 (Boarded)		Fishing Vessel	Liberia
6	<i>Saldanha</i> (A)	2.22	4.25 (62)	22	Bulk Carrier	Malta
7	<i>Serenity</i> (Sy)	3.16	6.9 (81) 乗組員解放	3	Yacht (Catamaran)	Seychelles
8	<i>Titan</i> (A)	3.19	4.15 (27)	24	Bulk Carrier	St. Vincent & Grenadines
9	<i>Al Rafiquei</i> (S)	3.21	3.21 (Boarded)	16	Cargo Dhow	India
10	<i>Nipayia</i> (S)	3.25	5.9 (45)	19	Chemical Tanker	Panama
11	<i>Bow Asir</i> (S)	3.26	4.10 (15)	27	Chemical Tanker	Bahamas
12	<i>Indian Ocean Explorer</i> (Sy)	3.28	6.22 (86)	7	Oceanographic Research Cruiser	Seychelles
13	<i>Shehenshah-E-Madina</i> (A)	3.30	4.4 (4)	18	Cargo Dhow	India
14	<i>Tanit</i> (Sy) ¹	4.4	4.10 (6)	5 (1)	Yacht	France
15	<i>Hansa Stavanger</i> (K)	4.4	8.3 (121)	24	Container Ship	German
16	<i>Al Ghaith</i> (S)	4.5	4.7 (2)	7	Tug	Yemen
17	<i>Al Shahir</i> (A)	4.5	4.22 頃 (約 17)	14	Fishing Vessel	Yemen
18	<i>Win Far 161</i> (Sy) ²	4.6		30	Fishing Vessel	Taiwan
19	<i>Malaspina Castle</i> (A)	4.6	5.9 (33)	24	General Cargo	Panama

	船名	発生日	解放日 (拘束日数)	乗組員 (死亡)	船種	旗国
20	<i>Maersk Alabama</i> (S) ³	4.7	4.8 (1)	20	Container Ship	United States
21	<i>Shгаа-Al-Madhi</i> (A)	4.8		13	Fishing Vessel	Sudan
22	<i>Momtaz 1</i> (A) * ⁴	4.10	8.14 (125)	18	Fishing Vessel	Egypt
23	<i>Samarah Ahmed</i> (A) * ⁴	4.10	8.14 (125)	18	Fishing Vessel	Egypt
24	<i>Baccaneer</i> with 2 <i>Barges</i> (A)	4.11	8.9 (120)	16	Tug & Barge	Italy
25	<i>Irene E. M.</i> (A)	4.13	9.14 (153)	21	Bulk Carrier	St. Vincent & Grenadines
26	<i>Sea Horse</i> (S)	4.14	4.20 (6)	20	General Cargo	Togo
27	<i>Pompei</i> (Sy)	4.18	6.28 (71)	10	General Cargo	Belgium
28	<i>Farel Ali</i> (A) *	4.18	7.15 (88)	9	Fishing Vessel	Yemen
29	<i>Afraaf</i> (A) *	4.18	7.15 (88)	9	Fishing Vessel	Yemen
30	<i>Patriot</i> (A)	4.25	5.15 (20)	17	Grain Carrier	Malta
31	<i>GNA</i> (A) ⁵	4.26	4.27 (1)	23	Product Tanker	Yemen
32	<i>Al Mezaan</i> (S)	5.2	5.6 (4)	17	General Cargo	Panama
33	<i>Ariana</i> (T) ⁶	5.2	12.10 (220)	17	Bulk Carrier	Malta
34	<i>Victoria</i> (A)	5.5	6.18 (44)	11	General Cargo	Antigua & Barbuda
35	<i>Marathon</i> (A)	5.7	6.23 (47)	8 (1)	General Cargo	Netherlands-Antilles
36	<i>Vishwa Kalyan</i> (S)	6.3	6.13 (15)		Dhow	India
37	<i>Charelle</i> (O)	6.12	12.3 (174)	10	General Cargo	Antigua & Barbuda
38	<i>Horizon 1</i> (A) ⁶	7.8	10.5 (89)	23	Bulk Carrier	Turkey
39	<i>Nafeya</i> (A)* ⁷	7.10	7.15 (5)	14	Dhow	India
40	<i>Alakrana</i> (Sy)	10.2	11.17 (46)	36	Fishing Vessel	Spain
41	<i>Kota Wajar</i> (Sy)	10.15	12.28 (84)	21	Container Ship	Singapore
42	<i>De Xin Hai</i> (Sy) ⁸	10.19	12.27 (79)	25	Bulk Carrier	China
43	<i>Al Khaliq</i> (Sy)	10.22		26	Bulk Carrier	Panama
44	<i>Lynn Rival</i> (Sy) ⁹	10.23		2	Yacht	United Kingdom
45	<i>Thai Union 3</i> (Sy)	10.29		27	Fishing Vessel	Thailand
46	<i>Delvina</i> (S)	11.5	12.17 (42)	21	Bulk Carrier	Marshall Islands
47	<i>Al Mezaan</i> (A)	11.7	11.19 (12)	17	General Cargo	Panama

	船名	発生日	解放日 (拘束日数)	乗組員 (死亡)	船種	旗国
48	<i>Filitsa</i> (Sy)	11.11		22	Bulk Carrier	Marshall Islands
49	<i>Theresa VIII</i> (S)	11.16		28	Chemical Tanker	Kiribati
50	<i>Shree Narayan</i> (Sy)	11.18	11.27 (9)	14	Cargo Dhow	India
51	<i>Red Sea Spirit</i> (A)	11.20			General Cargo	Panama
52	<i>Maran Centaurus</i> (Sy) 10	11.29		28	Crude Oil Tanker (VLCC)	Greece
53	<i>Shazaib</i> (S)	12.6		29	Fishing Vessel	Pakistan
54	<i>Laxmi Sagar</i> (S)	12.10	12.15 (5)		Dhow	
55	<i>Nefeya</i> (S)	12.16		13	Cargo Dhow	India
56	<i>Al Mahmound 2</i> (A)	12.18		15	Cargo & Fishing Vessel	Yemen
57	<i>Socotra 1</i> (A)	12.25		6	Cargo Dhow	Yemen
58	<i>Navios Apollon</i> (Sy)	12.28		19	Bulk Carrier	Panama
59	<i>St James Park</i> (A)	12.28		26	Chemical Tanker	United Kingdom

出典： "Piracy And Armed Robbery Against Ships: Report for the Period, 1 January – 31 December 2009," ICC International Maritime Bureau (IMB), January 18, 2010, pp.60-66, p.72, をベースに、他に、Somali Marine & Coastal Monitor (Ecottera International), Worldwide Threat to Shipping Mariner Warning Information (Office of Naval Intelligence Civil Maritime Analysis Department, U.S. Navy), List of Ships Hijacked (U.S. Department of Transportation Maritime Administration), 及びその他の報道資料を参照して作成。

備考： 上記表中の (A) はアデン湾、(K) はケニア沖、(O) はオマーン沖、(S) はソマリア沖、(Sy) はセイシエル近海のインド洋、(T) はタンザニア沖でのハイジャック事案を示す。
船舶名の網掛けは IMB2009 年年次報告書以外の資料による事案を示す。

注*： これらの漁船は海賊の「母船」として使用されていると見られる。Farel Ali と Afraaf はその後、イエメン治安部隊によって解放された。(IMB Report, July 15, 2009)

注1： このヨットには、2組のフランス人カップルと子供1人が乗っていた。フランス軍特殊部隊は4月10日、救出作戦を実行し、子供を含む4人を救出したが、ヨットのオーナーが死亡した。フランス軍は、海賊2人を殺し、3人を拘束した。フランス軍の武力救出作戦は、今回が3度目である。(BBC News, April 11, 2009)

注2： 該船は(20)4月7日のMV Maersk Alabamaの襲撃に関わったと見られる。(Ecottera International, January 2, 2010) 該船の漢字表記は「穩發161」である。

注3： 該船は4人の海賊に乗り込まれた。海賊は船長を人質に取り、該船の救命ボートに連れ去った。米海軍特殊部隊、SEALチームは4月12日、救出作戦を実施し、船長を救出した。その際、海賊3人が射殺され、1人は拘束された。(American Forces Press Service, April 12, 2009)

注4： IMB年次報告書では、これら2隻のエジプト漁船は、身代金を支払って、各18人の乗組員と共に8月14日に解放された。一方、現地紙の報道によれば、両船(乗組員各17人)は8月

13日、海賊の武器を奪って脱出した。海賊との銃撃戦で、海賊2人が殺され、数人が捕らえられ、1人が刺された後、海に投げ込まれたが、その後救出された。(Khaleej Times, August 14, 2009) この脱出作戦には、エジプト治安機関の要員が重要な役割を果たしたという。(AFP, August 16, 2009)

注5：イエメン治安部隊は4月27日、該船を解放した。該船はハイジャック時、石油を積んでいなかった。特殊部隊は戦闘で、5人の海賊を殺し、少なくとも9人を拘束した。(Fairplay Daily News, April 27, 2009)

注6：MV Ariana には2人、MV Horizon 1 には1人の女性乗組員が含まれている。

注7：該船は、ソマリアの海賊が7月13日にアデン湾でリベリア籍船のVLCC、MT A Elephant (26万4,800DWT) を襲撃した際に、海賊の「母船」として使われた。フランス海軍のフリゲート、FS Aconit が該船を追尾し、7月15日、インド海軍のフリゲート、INS Godavari と共に該船を拘束し、14人のインド人乗組員を保護した。既に海賊は、該船を放棄して、2隻の小型ボートでソマリア沿岸に向けて逃亡した後だった。(Trade Winds, July 13. and Maritime Global Net, July 15, 2009)

注8：該船の漢字表記は「徳新海」である。

注9：このヨットには英国人夫婦が乗っており、セイシエルの首都、ビクトリアから60カイリ離れた海域で救難信号を発信し、消息を絶った。その後、ヨットは英国海軍に発見されたが、英国人夫婦はソマリア中部沿岸のハーラデーレの近くで拘束されているという。(Ecoterra International, January 8, 2010)

注10：ギリシャ籍船のVLCC、MT Maran Centaurus (30万264DWT) はセイシエル北東約800カイリのインド洋でハイジャックされた。該船は、1億5,000万米ドル相当の原油を積載しており、ハイジャック時11~15ノットの低速で、サウジから米国のニューオーリンズに向かっていた。(The New York Times, November 30, and BBC News, November 30, 2009) VLCCのハイジャックは、2008年11月15日のMT Sirius Star (31万8,000DWT) 以来、2隻目である。

2. 2008年のハイジャック事案中、2009年1月以降の解放状況

2009年12月31日現在

船名	発生日	解放日 (拘束日数)	乗組員 (死亡)	船舶のタイプ	旗国
<i>Yenegoa Ocean</i> (S)	8.4	2009.6.6 (304)	11	Anchor Handling Tug Supply Ship	Panama
<i>Faina</i> (S)	9.25	2009.2.5 (133)	21(1)	Ro-Ro vessel	Belize
<i>African Sanderling</i> (A)	10.15	2009.1.11 (88)	21	Bulk Carrier	Panama
<i>Yasa Neslihan</i> (A)	10.29	2009.1.7 (69)	20	Bulk Carrier	Marshall Island
<i>CEC Future</i> (A)	11.7	2009.1.16 (71)	13	General Cargo	Bahamas
<i>Stolt Strength</i> (A)	11.10	2009.4.21 (162)	23	Chemical Tanker	Philippines
<i>Karagol</i> (A)	11.12	2009.1.13 (63)	14	Chemical Tanker	Turkey
<i>Tian Yu.8</i> (S)	11.13	2009.2.8 (88)	24	Fishing Vessel	China
<i>Sirius Star</i> (K)	11.15	2009.1.9 (56)	25	Crude Oil Tanker	Liberia
<i>Chemstar Venus</i> (A)	11.15	2009.2.12 (90)	23	Chemical Tanker	Panama
<i>Delight</i> (A)	11.18	2009.1.9 (53)	25	Bulk Carrier	Hong Kong
<i>Biscaglia</i> (A)	11.28	2009.1.22 (55)	28	Chemical Tanker	Liberia
<i>Al-Qana's</i> (A)	12.10	2009.1.2 (23)	8	Fishing Boat	Yemen
<i>Masindra 7 with Barge</i> (A)	12.16	2009.8.2 (299)	11	Tug & Burge	Malaysia
<i>Bosphorus Prodigy</i> (A)	12.16	2009.2.3 (48)	11	General Cargo	Antigua & Barbuda

出典：ハイジャック事案については、”Piracy And Armed Robbery Against Ships: 1 January – 31 December 2008,” ICC International Maritime Bureau, January 16, 2009, pp.55-61 による。解放日については、Ecottera International, Office of Naval Intelligence Civil Maritime Analysis Department (U.S. Navy), NATO Shipping Centre Briefing Slide, U.S. Department of Transportation Maritime Administration List of Ships Hijacked, 及びその他の報道資料による。

備考：上記表中の(A)はアデン湾、(K)はケニア沖、(S)はソマリア沖でのハイジャック事案を示す。

リンク先

Afrique en ligne	http://www.afriquejet.com/
AP	http://www.ap.org/
Bosphorus Naval News	http://turkishnavy.blogspot.com/
China Daily	http://www.chinadaily.com.cn/
China.org.cn	http://www.china.org.cn/
Ecoterra International	http://www.ecoterra.net/
EU NAVFOR Somalia	http://www.eunavfor.eu/
Naval-Technology.com	http://www.naval-technology.com/
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (国土交通省)	http://www.mlit.go.jp/
Reuters	http://www.reuters.com/
RTT News	http://www.rttnews.com/
Shiptalk	http://www.shiptalk.com/
Sustainable Shipping	http://www.sustainableshipping.com/
Thanh Nien News	http://thanhniennews.com/
The Australian	http://www.theaustralian.com.au/
The Financial Express	http://www.financialexpress.com/
The Wall Street Journal	http://asia.wsj.com/home-page
The Washington Post	http://www.washingtonpost.com/
U.S. Navy News Stand	http://www.navy.mil/swf/index.asp
UPI	http://www.upi.com/
VOA News	http://www1.voanews.com/english/news/
World Radio Switzerland	http://www.worldradio.ch/
Xinhua (新華社)	http://www.xinhuanet.com/english/
中国軍網	http://www.chinamil.com.cn/

海洋政策研究財団

〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目15番16号 海洋船舶ビル3F
TEL.03-3502-1828 FAX.03-3502-2033

((財)シップ・アンド・オーシャン財団は、標記名称にて活動しています)