

海洋安全保障情報月報

2011年1月号



目次

2010年下半期の回顧

海洋治安
軍事動向
海洋境界
外交・国際関係
海運・造船・港湾
海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他

2. 情報分析

2.1 2010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 2010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）

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
トピック：マイケル・グリーン、
米国のアジア戦略について語る
- 1.5 海運・造船・港湾

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。

リンク先 URL はいずれも、2011 年 1 月末現在、アクセス可能なものである。

発行者：秋山昌廣

執筆者：秋元一峰、今泉武久、上野英詞、酒井英次、関根大助、友森武久、向和歌奈、毛利亜樹、
高田祐子

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

2010 年下半期の回顧

海洋治安：下半期のソマリアの海賊による襲撃事案については、南西モンスーンの勢力が弱まる9月から多発するようになった。IMBの2010年年次報告書からハイジャック事案の推移を見れば、9月5件(内、インド洋を含むソマリア沖2件)、10月5件(同5件)、11月5件(同4件)、12月8件(同8件)となっている(本号、2. 情報分析参照)。下半期の襲撃事案の特徴の1つは、襲撃海域がケニア沖、タンザニア沖、セイシェル沖、マダガスカル沖を含む、ソマリアの東部及び南部沿岸からこれまで以上に遠く離れた海域にまで拡大したことである。これは、こうした遠隔の海域にまで進出できる「母船」を使用していると見られるためである。NATO Shipping Centreによれば、「母船」として利用されているのは、主としてハイジャックした、漁船、小型船舶、あるいはダウ船などである。また、ハイジャックされた大型船舶も「母船」として利用されることがある。日本の日之出郵船株式会社が運航するパナマ籍船の貨物船、MV *Izumi* (20,170DWT) が10月10日、ケニア沖でハイジャックされた。MV *Izumi* も「母船」として利用されているようである。11月8日付けのEU艦隊の発表によれば、スペイン海軍コルベットが11月6日夜、食料運搬船を護衛中、MV *Izumi*に乗った海賊から銃撃された。同艦は、人質となっている該船乗組員を危険にさらさないために、反撃を最小限の自衛措置に止めた。MV *Izumi* は逃走した。また、EU艦隊によれば、ソマリア近海で11月5日、海賊襲撃グループ(Pirate Action Group: PAG)がMV *Izumi*から小型ボートに乗り換え、航行中の船舶を襲撃したのが確認されたという。

一方で、海賊襲撃グループの活動が活発化し、襲撃件数が増えている中で、2つの対応措置が目された。1つは、各国海軍による外洋に出る前のPAGの捕捉で、2010年3月頃から多くなった対応措置である。PAGは通常、大型ボート(whaler)1隻と1~2隻の小型ボート(skiff)からなり、外洋ではこれを漁船などの「母船」が曳航している。EU艦隊

やNATO艦隊は、ソマリア沿岸域でPAGを発見次第、停船させ、積んでいる武器・装備類を押収した上で、大型ボートを破壊し、小型ボートもPAGをソマリア沿岸に送り返すためのボートを除いて、破壊している。EU艦隊は、こうしたPAGに対する主な出撃前攻撃によって、海賊襲撃グループの外洋への進出を抑えることになり、非常に有効な海賊対処法であるとしている。しかしながら、拘束された海賊容疑者は通常、起訴に耐え得る証拠が不十分として、ボートに乗せて送り返されており、こうした対処方針、“catch and release”は、海賊を再生産する措置として、海運業界の一部は批判的であるといわれる。

また、襲撃された場合、当該船舶が自衛措置をとることで、ハイジャックを免れるケースも多くなった。海運業界の海賊対処マニュアル、Best Management Practice (BMP)では、海賊に乗り込まれた場合、回避行動を取ると共に、乗組員の多くは船内の“citadel”(安全区画)に鍵をかけて閉じ籠もるなどの自衛措置とることが推奨されている。こうした自衛措置によって、乗り込んだ海賊がハイジャックを諦めて逃亡し、付近を哨戒中の各国海軍戦闘艦に救出されるケースが増えてきている。また、海賊が逃亡しなかった場合には、武力による解放に繋がるケースもある。例えば、米海兵隊強襲チームは9月8日、ソマリアの海賊にハイジャックされたドイツ船を奪回した。海兵隊強襲チームによる奪回作戦は約1時間に及んだが、海兵隊員にも乗組員も負傷者はなかった。米海兵隊によるハイジャック船の解放は、これが始めてであった。

国連安全保障理事会は11月23日、ソマリア暫定政府との協力の下、加盟国及び地域機構に対して、ソマリア沖における海賊対処活動を遂行する権限付与を更に12カ月間延長する、安保理決議1950を全会一致で採択した。

タイは、9月に98日間の日程で、ソマリア沖に海軍戦闘艦を派遣した。海軍の外洋哨戒艦、HTMS *Pattani* と洋上補給艦、HTMS *Similan* は9月10日、タイ湾のサタピップ海軍基地を出航し、ソマリア沖に向かった。派遣艦隊の総員は351人で、他に

20人の海軍特殊部隊も同行した（派遣艦隊は2011年1月20日に帰国した。本号、1.1 海洋治安参照）。

ReCAAP 情報共有センター（ISC）は9月8日、南シナ海のアナンバス諸島とマンカイ諸島において多発する海賊事案に関して、スペシャルレポート（ReCAAP ISC, Special Report on Situation off Pulau Anambas and Pulau Mangkai）を公表した。それによれば、南シナ海のアナンバス諸島とマンカイ諸島周辺海域での海賊事案発生状況は、過去3年間に比して、2010年には大幅に増加し、9月5日までに16件（未遂1件を含む）の事案が発生した。特に8月16日から9月5日までは、その半分以上の9件の事案が発生した（他に未遂が1件）。全ての事案は目標船舶が航行中の事案で、海賊は、目標船舶の後部周辺から乗り込み、乗組員の持ち物を奪うのが一般的である。

なお、ReCAAPへの域外加盟国として、デンマークが7月に、オランダが11月に加盟し、ノルウェー（2009年8月）を加えて、域外国が3カ国となり、ReCAAPは、域内の14カ国を加えて、17カ国体制となった。

軍事動向：中国、ロシア及び米韓両国は7月に軍事演習を実施した。中国海軍海賊対処第6次派遣部隊は7月3日、南シナ海のインドネシア領ナトゥーナ諸島周辺海域で、揚陸艦、「崑崙山」が、同艦初めとなる「遠海」における高速パトロール艇の発艦訓練を実施した。また、5日には、「崑崙山」からエアクッション艇の発艦、訓練海域を航行している商船と共に模擬エスコート訓練などを行った。エアクッション艇は2009年12月に進水して以来、初めての遠海における訓練であるという。中国海軍東海艦隊は6月30日から7月5日まで、浙江省沖合の東シナ海において数十隻の艦艇と十数機の航空機を動員した、海空部隊の実働演習と実弾射撃演習を実施した。更に、南海艦隊が組織する海軍の多兵科合同実弾演習が7月26日、南シナ海で行われた。同演習には北海、東海、南海艦隊の主力駆逐艦が参加し、「複雑な電磁環境」において、海に向けた長距離精密攻撃、航空部隊の制空作戦、そして複雑な電磁環境

における水上艦隊の防空などの訓練を行った。

ロシア海軍の北方、黒海及び太平洋の各艦隊は、シベリアと極東地域で6月30日から7月8日まで実施された大規模な軍事演習、Vostok-2010 演習に参加した。演習には数十隻の戦闘艦艇と支援艦艇が参加しており、北方及び黒海艦隊からは、それぞれの最大戦闘艦である、誘導ミサイル巡洋艦、the *Pyotr Veliky* と the *Moskva* が参加した。

米韓両国は7月25日、合同軍事演習、Invincible Spirit を日本海で開始した。4日間にわたる演習では、火力を誇示するために、両国から、米空母、USS *George Washington* を含む約20隻の艦艇、人員8,000人、F-22戦闘機を含む航空機約200機が参加した。

米海軍第7艦隊は8月8日、中部ベトナムのダナン沖で、米越国交正常化15周年を記念する、ベトナム海軍との合同演習を開始した。米側からは、空母、USS *George Washington* (CVN 73)、誘導ミサイル駆逐艦、USS *John S. McCain* (DDG 56) などからなる、Task Force 73 が参加した。演習終了後、USS *John S. McCain* (DDG 56) は10日、ダナン港に寄港した。

米国防省は8月16日、中国の軍事動向に関する年次報告書、Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2010 を公表した。今回の報告書は例年の3月頃とは大幅に遅れての公表であり、また、タイトルも例年の、Annual Report to Congress: Military Power of the People's Republic of China とは異なったものである。

中国海軍の病院船、「和平方舟」が9月6日、舟山港より87日間の「和諧使命2010」と名づけられた初めての海外任務に出発した。「和平方舟」は、「和諧使命2010」の任務を終え、11月26日に帰国した。病院船はアデン湾で海賊対処を実施中の中国海軍部隊に医療活動を提供した後、ジブチ、ケニア、タンザニア、セイシエルのアフリカ5カ国で活動し、またバングラデシュで医療活動を実施した。

10月31日付けのタイ紙、*The Bangkok Post* の報道によれば、ベトナムのグエン・タン・ズン首相

は10月30日の東アジアサミット終了後の記者会見で、「ベトナムは、カムラン湾海軍基地施設で役務支援を必要とする、潜水艦を含むあらゆる外国の海軍戦闘艦に対して、役務を提供する用意がある。当該国は、役務に見合った費用を支払うことになる」と述べた。

ゲーツ米国防長官は10月12日、ハノイで開催されたASEAN 拡大国防相会議で演説し、「米国はこれまで、そして将来も、太平洋国家であり、アジアに所在するパワーである」とした上で、南シナ海を巡る紛争当事国に対して、2002年のASEAN 行動宣言に従って、法的拘束力を持つ行動規範の実現に向けて必要な措置を取るよう懇諭すると共に、航行の自由、妨害のない経済発展と通商そして国際法規の遵守は米国の国益である、などの諸点を強調した。

ロシアのセルジュコフ国防相は10月22日、ロシア軍の軍改革の一環として進められていた、4個軍管区の4個統合戦略コマンド—西部コマンド、南部コマンド、中央コマンド、東部コマンドへの改編が完了した、と発表した。11月2日付のロシアのRIA Novosti は軍事記者の評論を掲載し、ロシア海軍の建艦計画は徐々に活発化しつつあり、しかもその特徴は戦闘艦と潜水艦の標準化を最大限に追求していることで、これは30～35年前とは全く異なる特徴であるとして、戦闘艦も潜水艦も数種の基本となるプラットフォームと標準装備があり、機能に応じて各種の装備を搭載するという、標準化が進められている状況を解説している。

中国海軍南海艦隊は11月2日、年次実働・実弾演習、「蛟竜2010」を南シナ海で実施した。今回の演習には、海軍の海兵旅団から約1,800人の人員、100以上の各種の武器、装備が参加した。演習は、揚陸戦闘の全課程、即ち機動集結、乗艦・輸送、強襲揚陸及び上陸地点の確保・保持の4つの段階を全て演練するものであった。

米国防大学の Institute for National Strategic Studies は12月14日、中国海軍の域外作戦能力を分析した報告書、"China's Out of Area Naval Operations: Case Studies, Trajectories, Obstacles

and Potential Solutions" を公表した。どの国の海軍も本国を遠く離れて作戦行動を実施する場合には、国外の施設・基地施設へのアクセスが不可欠であるとし、報告書は、①中国は現在、こうした施設・基地のネットワークを持っていない、②中国がこうしたネットワークを保有するかしないかは、中国の将来の意図を判断する最良の指標となる、などと指摘している。

ロシアは12月24日、フランスから *Mistral* 級ヘリ搭載揚陸艦を購入することを決定した。第1段階では2隻の *Mistral* 級が両国共同でフランスの造船所で建造され、その後、残りの2隻は、ロシアの造船所で建造される。1隻目の *Mistral* 級の建造は、2011年1月に予定されているロシアの前払い金が支払われてから、36カ月以内に完了することになっている。*Mistral* 級揚陸艦購入の背景について、12月15日付のRIA Novosti は、軍事専門記者の論説を掲載し、①ロシアの造船業界は現状ではこうした揚陸艦を建造する能力を持っておらず、ライセンス生産することでロシアの造船業界に裨益するところが大きいであろう、② *Mistral* 級揚陸艦の1番艦は太平洋艦隊に配備されると見られるが、クリル諸島近辺に揚陸艦を配備すれば、洋上移動基地として、離島に駐屯する部隊を効果的に支援できるであろう、などと指摘している。

海洋境界：日本政府は7月13日、日本の排他的経済水域 (EEZ) の権益を守るために離島保全を図る、「低潮線保全・拠点施設整備法」に基づく基本計画を閣議決定した。同法で「特定離島」に指定された日本最南端の沖ノ鳥島、最東端の南鳥島に港湾施設を整備して拠点化し、希少金属などの資源開発や漁業活動を活発化する。

シンガポール・インドネシア両国は8月29日、シンガポール海峡の西部海域における領海確定に関する条約を批准し、シンガポール外務省で批准書を交換し、署名した。この条約で合意された境界は、1973年5月25日に両国が署名した条約で合意された両国の領海境界線を延長するものである。インドネシアとシンガポールは、シンガポール海峡東部海

域については、境界画定問題を解決しなければならない。他方、マレーシアもインドネシアとの間で、シンガポール海峡東部海域についての境界画定問題が未可決となっている。

中国は8月26日、領有権を主張する南シナ海の深海底に、小型有人潜水艇を使って国旗を打ち込んだことを明らかにした。

中国国家海洋局南海分局の李立新局長が10月11日に明らかにしたところによれば、中国は、海洋法執行能力と海洋権益保護能力を強化するために、今後5年間で巡視船30隻を新たに建造することを計画している。2010年末から2011年初めにかけて、6隻の巡視船が海監総隊に配備されることになっており、また2010年7月末に進水した巡視船、「中国海監75」は、10月26日に南海分局に配備された。中国の最新鋭漁業監視船、「漁政310」は11月16日、広州市を出港して東シナ海に向けて20日間の処女航海を開始し、「漁政201」と共に、11月28日朝、尖閣諸島の北西約44キロの接続水域で視認された。2隻は、尖閣諸島の日本の領海外を周航した。また、中国農業省漁業局の趙興武局長は12月23日、漁業の安全を確保するため、尖閣諸島（中国名・釣魚島）周辺海域における定期的哨戒活動を2011年から組織化する、と語った。

マレーシア・ブルネイ両国は12月13日、マレーシアのサラワク州とブルネイ国境沖合の南シナ海の深海鉱区における、石油ガス田共同開発協定に調印した。両国の国営石油会社が今後40年間にわたって、石油ガス田を共同開発し、生産する。両国は2010年3月に陸上と海洋境界問題を友好的に解決済みであり、今回の協定も、第3国や国際司法裁判所の仲介なしに共同開発問題を解決し得たことで、画期的成果である。

外交・国際関係：クリントン米務長官は7月23日、ハノイで開催されたASEAN地域フォーラム（ARF）閣僚会議終了後の会見で、南シナ海を巡る米国の立場について、「航行の自由、アジアの海洋コモンズに対する自由なアクセス、そして南シナ海における国際法規の遵守は、米国の国益である」と強

調した。中国は、クリントン長官の発言に対して、「南シナ海問題を国際化したり、多国間問題にしたりすれば、どうなるか。問題を悪化させるだけで、解決を一層困難にするだけである」（外交部報道官）などと、反駁した。

ワシントンのシンクタンク、*The Center for Strategic and Budgetary Assessments*のクレパインヴィッチ所長は、9月11日付の米紙、*The Wall Street Journal*に寄稿した論考で、西太平洋において「フィンランド化」の脅威が蘇ったとして、西太平洋における米国の同盟国や友好国は、域内における安定した軍事バランスを維持するために、米国のリーダーシップを期待している、もし米中間の軍事バランスが悪化し続ければ、同盟国や友好国はやがて冷戦期のフィンランドの例に倣わざるを得なくなるかもしれない、と論じた。

10月20日付の米紙、*The Washington Times*によれば、オバマ米政権の対中国政策は「叩頭派」と「失望派」に二分され、対中政策の在り方を巡って激しい論争が繰り広げられているという。対中関係におけるこれまでの和解や譲歩方針を支持するグループは「叩頭派」と呼ばれ、これに対して、この2年間、米国との協調関係を拒否してきた中国の対米態度に反発するグループは「失望派」と呼ばれる。報道によれば、こうした論争は、ほとんど公になることはなく、政権内の担当者による発言や講演によって時々垣間見られるのみである。一方、中国の外交官や情報当局者は、この論争に気付いているといわれる。米政府当局者は、中国が政権内外の親中派を通じて、この論争に積極的に影響を及ぼそうとしている、と指摘している。

在モスクワの防衛問題専門家は、11月4日付の*Eurasia Daily Monitor*に寄稿した論説で、北方領土の戦略的価値について、ロシア海軍は太平洋海域に展開する最新型のBorey級SSBNを護衛するために十分な攻撃型原潜、SSNと水上戦闘艦を持っていないところから、唯一の安全な選択肢が千島列島に護られて半ば閉鎖されたオホーツク海への展開である、と述べている。その上で千島列島を維持するための膨大な投資に日本からの支援の見返りとし

て、齒舞諸島と色丹島の返還に言及している。

米シンクタンク、The American Enterprise Institute の日本担当部長、マイケル・オースリンは、12月22日付の *The Wall Street Journal* に寄稿した論説で、12月17日に閣議決定された「平成23年度以降に係わる防衛計画の大綱」について、「日本は、国益を脅かす最も蓋然性の高い脅威は中国から来るということを認識し、それに合わせて戦略的重点を移行させた」と論評した。

海運・造船・港湾：オバマ大統領は7月27日、the Cruise Vessel Security and Safety Act of 2010に署名した。この法律は、クルーズ船乗客の船外落下や船舶襲撃事案に対処することを目的としている。この法律は、1人以上の米国人を乗せて米国の港に入港する全てのクルーズ船に適用される。大統領の署名による発効後18カ月以内に、クルーズ船運航会社は、全ての ship rail (手すり) がデッキから少なくとも42インチ (102センチ) の高さがあること、全ての個室とクルー・キャビンには覗き窓を設置することなどが義務付けられる。違反した場合は、1日当たり2万5,000米ドルの罰金が課され、また米国の港への入港を禁止することもできる。

7月13日付の新華社通信が報じるところによれば、中国の国営海運大手、中国遠洋運輸集団 (COSCO) の子会社で港湾管理会社、COSCO Pacificはこのほど、ギリシャの首都アテネ近郊のコンテナ港、ピレウス港の管理運営権を35年間取得するリース契約を、総額42億米ドルで取得した。2010年6月に締結された契約によれば、現在のコンテナ処理施設を改善すると共に、新コンテナ埠頭を建設することで、同港の貨物処理能力を約3倍に高めるために、7億700万米ドルを投資する。COSCOは、ピレウス港を欧州最大のアムステルダム港に匹敵するコンテナ・ハブ港にすることを狙いとしている。

9月17日付のインド紙、*The Times of India* が報じるところによれば、スリランカ政府はこのほど、中国の China Merchant Holdings International とスリランカの Aitken Spence で構成されるコンソー

シアムとの間で、コロンボ港に新たに深水コンテナターミナルを建設する契約を結んだ。ターミナル建設は、ハンバントータ港を建設した、China Harbour Engineering Company (CHEC) と Sino Hydro Corporation が担当する。更に、中国の英字紙、*Global Times* は10月17日、ミャンマーの10月16日付 *Weekly Eleven News* の報道として、ミャンマーがラカイン州西部の深水港、チャウッピューから中国雲南省昆明までの鉄道敷設を計画している、と報じている。それによれば、チャウッピュー・昆明鉄道は、国営鉄道網計画の一環で、2015年の完成を目標としている。一方、12月2日付の iStock Analyst が報じるところによれば、ミャンマーの the Myanmar Port Authority とタイの the Italian-Thai Development Public Company (OOTC:ITHVF) との間で調印された、ミャンマーのダウエイ深水港とその関連インフラを建設する枠組み協定は、3段階に分けて10年間での完成を目指している。完成すれば、ダウエイ深水港は、アジアの東西回廊における物流の障害を取り除く上で戦略的に重要な位置にあり、大きな役割を果たすことになろうとしている。

12月6日付の *Marine Log* によれば、ノルウェー船級協会 (DNV) は、バラスト水を必要としない、LNG 推進の VLCC、*Triality* の概念設計を発表した。この船名は3つの主要目的を体現している。即ち、従来型の VLCC に比して環境面で優れていること、既存の技術で可能であること、そして従来型に比し運用コスト面で優れていることである。

中国広東省湛江に VLCC 級原油ターミナルが新設され、12月27日から運用を開始した。同港は、2つ VLCC 級原油ターミナル、1つの25万 DWT 級鉄鉱石ターミナル、1つの15万 DWT 級石炭ターミナルを持ち、年間荷役量は約1,680万トンになる。

12月29日付の *The Journal of Commerce Online* によれば、2010年の7,500TEU以上の大型コンテナ船 (Very/Ultra Large Container Ships: VLCS/ULCS) の就役隻数は、史上最高の61隻に達した。2011年には76隻のV/ULCSが就役する予定で、その内、49隻は1万TEUを超える。

海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他： 7月26日付の Shiptalk によれば、世界最大の海運会社、Maersk の貨物船は現在、130年以上も前のクリッパー、*Cutty Sark* もより遅い船速で航行している。2年前から多くの海運会社が、通常の20~25ノットから、12ノットの「減速航行」を採用している。減速航行によって、燃料消費と排気ガスは30%削減され、Maersk は、減速航行を始めてから、6,500万ポンド以上の燃料費を節減できたと見られる。Maersk によれば、20%の減速航行を採用することで、1カイリ当たり40%の燃料節減となり、ここ数年でCO2削減の最も重要な措置となっているという。

10月4日付の米紙、*The New York Times* は、アフガニスタンでの米軍の燃料輸送車列に対する反政府勢力の襲撃が増えていることもあって、米軍は化石燃料輸送の需要を減らすために再生可能エネルギーの開発、実験及び使用を加速していると報じている。一方、米海軍は9月22日、バージニア州ノーフォーク海軍基地で、実用化実験用の「河川用指揮艇」(RCB-X) に代替燃料を搭載し、フルパワー運転による実験評価を行った。実験評価で使用される代替燃料は、標準的な船用燃料と完全な互換性を持ち、藻を原料とするバイオマス燃料50%を軍仕様のディーゼル船用燃料であるNATO F-76と混合したもので、水素化処理された再生可能ディーゼル燃料の50/50ブレンド(a 50/50 blend of hydro-processed renewable diesel) で、HR-Dとして知られる。米海軍は、2012年に局地作戦用艦艇からなる「グリーン打撃群」(a Green Strike Group) の編成を、更に2016年までに代替燃料のみによる「グレート・グリーン艦隊」(a Great Green Fleet) の運用を目指している。

三菱重工は10月14日付の「三菱重工ニュース」で、「三菱空気潤滑システム」(Mitsubishi Air Lubrication System: MALS) を搭載した、1万4,000TEU コンテナ船、「MALS-14000CS」の概念設計を完了したことを明らかにした。「MALS-14000CS」はNew Panamax型コンテナ船で、空気を船底に送り込み、泡の力で船舶と海水の摩擦抵

抗を低減させるMALSを核に、最新鋭の高効率な船型や推進機関などを採用して、従来船型に比べCO2の排出量を35%削減する。

8月20日付のUPIの報道によれば、最近の調査で、インドネシア北西部のアンダマン海域の海水温の上昇によって、この海域の珊瑚礁が壊滅的被害を受けていることが判明した。米国のNGO、the Wildlife Conservation Societyの海洋生物学者による2010年5月の調査で、珊瑚礁の60%以上が「白化」していることを発見した。オーストラリアのJames Cook UniversityとインドネシアのSyiah Kuala Universityによる8月までの調査では、80%以上が「白化」していた。「白化」の原因は、海水温の上昇と直射日光に曝されるためとされる。一方、12月22日付の*Financial*の報道によれば、アジア開発銀行(the Asian Development Bank: ADB)、地球環境ファシリティ(the Global Environment Facility: GEF)、及びオーストラリア海洋科学研究所(the Australian Institute of Marine Science: AIMS)は、「コーラル・トライアングル」(the Coral Triangle)の海洋資源を管理する太平洋諸国5カ国に対する財政支援を行っている。「コーラル・トライアングル」はしばしば「海のアマゾン」(“the Amazon of the Seas”)と呼ばれ、広大な海洋資源を有する海域で、域内には推定1億2,000万人が暮らしている。これらの海洋資源は、気候変動、過剰な漁獲あるいは資源や環境への配慮を欠く漁法など、多様な要因によって危機に晒されているという。

2011年1月の主要事象

海洋治安：1月はソマリアの海賊によるハイジャック事案が9件あった。また特異な事例が3件あった。1件は、ハイジャック船が放棄され、船員のみが拉致された事案である。デンマークの船社が運航する貨物船、MV *Leopard* は13日、オマーン沖のアデン湾でソマリアの海賊に襲撃されたが、海賊は通常の襲撃事案とは異なり、6人の乗組員を母船として使っていた台湾漁船に連れ去ったが、該船は放棄した。

2件目は、ドイツの船社所有の貨物船、MV *Beluga Nomination* が22日午後、セイシェル北方390カイリの海域で海賊に乗り込まれ、12人の乗組員が「安全区画」("citadel")に逃げ込み、2日以上閉じ籠もったが、結局、海賊に制圧された事案である。ドイツの船社、Beluga Shipping GmbH は声明で、「乗組員が2日と半日間、"citadel"に閉じ籠もっていた間に、何故、外部からなんの支援も得られなかったのか」と述べている。同社によれば、救難信号はEU艦隊に発信されたが、救助はなかった。一方、EU艦隊は、"citadel"への乗組員の避難が軍事的対応を保証するものではないと強調している。

3件目の事案は、ハイジャック船の武力解放である。ソマリアの海賊は15日朝、マルタ籍船で韓国の船社所有の精製品タンカー、MT *Samho Jewelry* をオマーンのマスカット港南東約350カイリの海域でハイジャックした。乗組員はミャンマー人、韓国人、インドネシア人の計21人である。該船を追跡していた韓国の海賊対処部隊は21日未明、海軍特殊戦旅団要員をMT *Samho Jewelry* に突入させ、該船を解放した。乗組員21人は全員救出されたが、海賊8人が射殺され、5人が拘束された。また、該船の船長が負傷した。

軍事動向：米シンクタンク、the American Enterprise Institute の研究員、ブルーメンソールとマッザは、*The Weekly Standard* (電子版) 1月24日号 (Vol. 16, No. 18) に、“A One-Sided Arms Race: China’s military ambitions are boundless,” と題する論説を寄稿し、中国の軍事力増強に対して、米国がハワイやグアムに引き下がるオフショア戦略を取るべきではなく、前方展開戦力を強化する措置を講じるべきである、強調している。

インド海軍は25日、艦隊補給艦、INS *Deepak* の就役式典をムンバイで挙行了。同艦は、イタリアで建造される2隻の1番艦である。同艦は満載排水量2万7,500トン、全長175メートル、幅25メートルで、機関は出力1万kwディーゼル2基で、最高速度20ノットである。揚力最大10トンの中型ヘリ用の甲板を装備し、また同時に4隻の艦艇に対する補給が可能である。乗員は250人である。

海洋境界：バングラデシュのモニ外相は9日、同国は、隣国のインドとミャンマーとの間で紛争があるベンガル湾の海洋境界画定に関して、400平方カイリを主権的管轄海域とする申請書を2月には国連に提出する、と語った。ベンガル湾の海洋境界を巡っては、沿岸国が競合海域に海軍戦闘艦を出動させたり、またミャンマーとバングラデシュ間では、石油ガス田開発海域へのアクセスを巡って争ったりしてきた。

外交・国際関係：英国の Royal United Services Institute の研究員、John Hemmings は、*The*

Diplomat (Web誌、本拠東京) に、“China’s Rise = Remilitarizing Japan?” と題する論評を寄稿した。筆者は、①この10年のアジアに見られる、中国パワーの増大、米国パワーの相対的衰退、そしてそれらの結果としての日本の軍備強化という3つの趨勢が、不信と軍事費の増大という危険なスパイラルを引き起こしかねず、しかも(日米安保体制によって)米国が日本の防衛態勢に自動的に組み込まれているが故に、如何なる潜在的紛争も「大國間戦争」を引き起こす全ての要因を内包している、②従って、アジアの将来は、中国の指導者が賢明な選択をすることにかかっているが、同時に、日本と米国の指導者が中国に賢明な選択肢を提示できるかどうかにもかかっている、と指摘している。

ロンドンの King's College の軍事研究担当のパント教授は、1月25日付の米紙、*The Wall Street Journal* に “The India-Indonesia Alignment” と題する論説を寄稿している。パントは、インド・インドネシアの提携関係の強化について、中国の台頭が域内においてますます疑惑と警戒の目で見られるようになってきているのとは対照的に、インドの民主的な政治体制はその外交政策の目的を透明性の高いものにしており、従って、パートナー関係を求める国は安んじてニューデリーと協力することができる、と指摘している。

ハーバード大学の吉田信三客員研究員はこのほど、戦略国際問題研究所(CSIS)日本デスク、ジョージタウン大学准教授のマイケル・グリーン氏(Dr. Michael Green)にインタビューした。グリーンは、このインタビューで、アジアにおける米国の戦略は、中国に関与しつつ、一方でバランスを図ること(“engage but balance”)であると指摘し、「アジアにおいて新興のパワーからの挑戦を受けた場合には、米国は何時でも、当該地域における影響力を維持するためのグランド・ストラテジー(grand strategy) 的概念を編み出してきた」と強調している。「トピック」でインタビューの抜粋を紹介した。

海運・造船・港湾：韓国の専門家によれば、韓国政府は、防衛産業を2020年までに世界的な輸出産業にするために改革を進めており、海軍艦艇を建造する4つの政府指定造船所、大宇造船海洋、現代重工、韓進重工業及びSTX造船に大きな期待がかかっている。

情報分析：本号では、国際海事局(IMB)とReCAAPの2010年の海賊事案に関する年次報告書を取り上げた。国際海事局(IMB)は17日、2010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。それによれば、通報された2010年の発生件数は445件であった。その内、既遂が249件で、その内訳はハイジャック事案が53件で、乗り込み事案が196件であった。未遂事案は196件で、その内訳は発砲事案が107件、乗り込み未遂事案が89件であった。2010年の発生件数は、この10年間で最も多かった2000年の469件に次いで多く、2009年の410件と比べても10%近い増加となっている。発生件数は、最近4年間連続で増加している。

一方、ReCAAP Information Sharing Centre (ISC) は20日、2010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。報告書によれば、2010年の発生件数は164件(2009年101件)で、その内、既遂が133件(同82件)、未遂が31件(同20件)であった。この件数は2009年に比して60%の大幅増で、特にアラビア海、バングラデシュ、インドネシア、マレーシア、南シナ海及びベトナムで増加した。アラビア海の事案は、ソマリアの海賊によるもので、ReCAAP対象海域にまでソマリアの海賊が進出してきたことを意味する。

1. 情報要約

1.1 海洋治安

1月1日「ソマリアの海賊、アルジェリア籍船をハイジャック」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 1, 2011)

アルジェリア籍船で同国の船社所有のばら積船、MV *Blida* (20,586DWT) は1日、オマーンのサラール港南東約150カイリの海域で、サラール港からタンザニアのダルエスサラームに向けて航行中にハイジャックされた。該船の乗組員は27人である。

記事要旨：アルジェリア籍船で同国の船社所有のばら積船、MV *Blida* (20,586DWT) は1日、オマーンのサラール港南東約150カイリの海域でソマリアの海賊にハイジャックされた。該船は、クリンカーを積んでサラール港からタンザニアのダルエスサラームに向けて航行中であった。該船の乗組員はアルジェリア人、ウクライナ人及びフィリピン人の計27人である。

記事参照：MV BLIDA pirated in the Indian Ocean

<http://www.eunavfor.eu/2011/01/mv-blida-pirated-in-the-indian-ocean/>



MV *Blida*

Source: EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 1, 2011

1月2日「マレーシア、南部沿岸沖の哨戒強化」(Winnipeg Free Press, January 4, 2011)

マレーシア海洋法令執行庁 (the Malaysian Maritime Enforcement Agency) によれば、マレーシアはジョホール州沿岸沖で1週間に4隻の船舶がナイフと拳銃で武装した約10人の海賊グループに襲われ、乗組員の金品が奪われる被害にあったことに対応して、南部沿岸沖の哨戒活動を強化した。

記事要旨：マレーシア海洋法令執行庁 (the Malaysian Maritime Enforcement Agency) によれば、マレーシアは同国南部沿岸沖の哨戒活動を強化した。これは、ジョホール州沿岸沖で1週間に4隻の船舶がナイフと拳銃で武装した約10人の海賊グループに襲われ、乗組員の金品が奪われる被害にあったことに伴う措置である。この海域では、2010年1月から11月の間、船舶に対する武装強盗事案は7件に過ぎなかった。このため、同庁は、この海域の哨戒活動を強化し、ヘリも投入する。同庁によれば、海賊グループはインドネシア人と見られる。

記事参照：Malaysia steps up patrols after increase of piracy off southern coast

<http://www.winnipegfreepress.com/world/breakingnews/malaysia-steps-up-patrols-after-increase-of-piracy-off-southern-coast-112916244.html>

1月6日「モルディブ・インド、合同哨戒活動開始」(Haveeru Online, January 8, 2011)

モルディブ国防省によれば、同国は6日から、インド海軍と合同で同国のEEZ内の哨戒活動を実施している。合同哨戒活動はモルディブ沿岸警備隊の巡視船とインド海軍のDornier海上哨戒機で実施されている。

記事要旨：モルディブ国防省によれば、同国は6日から、インド海軍と合同で同国のEEZ内の哨戒活動を実施している。合同哨戒活動はモルディブ沿岸警備隊の巡視船とインド海軍のDornier海上哨戒機で実施されている。同国国防省によれば、合同哨戒は、同国EEZ内での不法活動の監視を狙いとしている。同国沿岸警備隊はまた、スリランカ海軍との間でも、海賊、麻薬の密輸、不法移民に対する哨戒活動の実施を計画している。

記事参照：Maldives and India begin joint surveillance operation

<http://www.haveeru.com.mv/english/details/34149>

1月9日「ソマリアの海賊、インドのダウ船ハイジャック」(The Economic Times, January 12, 2011)

インド・グラジャート州のダウ船、*Al Musa* は9日、ソマリア沿岸から約800カイリのインドのマンガロールに近い海域を航行中、ソマリアの海賊にハイジャックされ、14人のインド人乗組員が人質となった。

記事要旨：インド・グラジャート州のダウ船、*Al Musa* は9日、ソマリア沿岸から約800カイリのインドのマンガロールに近い海域をグラジャート州から野菜を積んでオマーンのサラール港に向けて航行中、ソマリアの海賊にハイジャックされ、14人のインド人乗組員が人質となった。インド海運当局は、ダウ船が海賊の「母船」に利用されていることから、2010年にグラジャート州の業界に対して、アデン湾地域での仕事を引き受けないう、警告している。

記事参照：Indian cargo ship hijacked by Somali pirates off Oman

<http://economictimes.indiatimes.com/articleshow/7268406.cms>

1月12、13日「ソマリアの海賊、2隻の船舶をハイジャック」(Shiptalk, January 16, 2011)

ソマリアの海賊は12、13日に、インド洋で2隻のケミカルタンカーをハイジャックした。

記事要旨：パナマ籍船でギリシャの船社所有のケミカルタンカー、*MT Nipayia* (9,000DWT) は12日、ソマリア沿岸から450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。該船の乗組員は19人である。

一方、ソマリアの海賊は13日、バハマ籍船でノルウェーの船社所有のケミカルタンカー、*MT Bow Asir* (23,000DWT) をソマリア沿岸から250カイリのインド洋でハイジャックした。該船の乗組員はノルウェー人の船長を含む27人である。ノルウェーの船社によれば、該船から13日朝、2隻の小型ボートに追跡されているとの通報があり、その16分後、該船の船長から海賊に乗り込まれたとの通報があった。同社は更に3時間後、機関銃を携行した16~18人の海賊に制圧されたとのEメールを該船から受信した。乗組員に怪我人はいないという。

記事参照：Busy Week

<http://www.shiptalk.com/?p=7378>



MT Bow Asir

Source: <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=862537>

MT Nipayia

Source: <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=56347>

1月13日「ソマリアの海賊、乗組員拉致、船放棄」(AFP, January 13, 2011)

デンマークの船社が運航する貨物船、MV *Leopard* (2,000DWT) は13日、オマーン沖のアデン湾でソマリアの海賊に襲撃された。海賊は通常の襲撃事案とは異なり、6人の乗組員を母船として使っていた台湾漁船に連れ去ったが、該船は放棄した。該船の積荷には武器類が含まれているという。

記事要旨：デンマークの船社が運航する貨物船、MV *Leopard* (2,000DWT) は13日、オマーン沖のアデン湾でソマリアの海賊に襲撃された。海賊は通常の襲撃事案とは異なり、6人（デンマーク人2人、フィリピン人4人）の乗組員を母船として使っていた台湾漁船に連れ去ったが、該船は放棄した。該船の積荷には武器類が含まれているという。運航船社によれば、該船は定期的に核物資を運搬しているが、襲撃時には積んでいなかった。該船は、トルコ海軍の戦闘艦に保護されたが、母船は発見できなかった。

記事参照：Pirates kidnap Danish ship crew but leave vessel: report

<http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5i6czPw0veYaRHXrrm4xB68q4WnKA?docId=CNG.2ae8d10289d05e80ecb077f1af8fa46d.cf1>



MV Leopard

Source:

http://3.bp.blogspot.com/_E-QOnTGFX_o/TS_WxUad_NI/AAAAAAAAAKtc/XzrhoJNn5z4/s1600/Leopard.jpg

1月15日「ソマリアの海賊、マルタ籍船をハイジャック」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 15, 2011)

ソマリアの海賊は15日朝、マルタ籍船で韓国の船社所有の精製品タンカー、MT *Samho Jewelry* (19,609DWT) をオマーンのマスカット港南東約350カイリの海域でハイジャックした。乗組員はミャンマー人、韓国人、インドネシア人の計21人である。

記事要旨：ソマリアの海賊は15日朝、マルタ籍船で韓国の船社所有の精製品タンカー、MT *Samho Jewelry* (19,609DWT) をオマーンのマスカット港南東約350カイリの海域でハイジャックした。該船は化学物資を積んでおり、乗組員はミャンマー11人、韓国8人、インドネシア2人の計21人である。

記事参照：MV SAMHO JEWELRY pirated in the Indian Ocean

<http://www.eunavfor.eu/2011/01/mv-samho-jewelry-pirated-in-the-indian-ocean/>



MT *Samho Jewelry*

Source: EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 15, 2011

【関連記事 1】

「韓国海軍海賊対処部隊、ハイジャック船を武力解放」(BBC News, January 21, 2011)

韓国合同参謀本部によれば、海賊対処部隊の海軍特殊戦旅団要員は21日未明、MT *Samho Jewelry* に突入し、該船を解放した。乗組員21人は全員救出されたが、海賊8人が射殺され、5人が拘束された。また、該船の船長が負傷した。

記事要旨：韓国合同参謀本部によれば、海賊対処部隊の海軍特殊戦旅団要員は21日未明、MT *Samho Jewelry* に突入し、該船を解放した。乗組員21人は全員救出されたが、海賊8人が射殺され、5人が拘束された。また、該船の船長が負傷した。合同参謀本部の説明によれば、該船がハイジャックされて以降、海賊対処部隊の駆逐艦、「崔瑩 (Choi Young)」(排水量4,500トン)が1週間近くに亘って追跡していた。解放作戦に当たっては、韓国合同参謀本部議長がバーレーンの米第5艦隊から助言を受け、米海軍駆逐艦とP-3C海上哨戒機の支援を受けた。合同参謀本部は、「今回の武力解放は、海賊とは交渉しないという韓国政府の強い決意を誇示するものである」と強調している。

記事参照：South Korea rescues Samho Jewelry crew from pirates

<http://www.bbc.co.uk/news/world-africa-12248096>

なお、救出作戦の詳細については、以下の朝鮮日報(日本語版)を参照；

<http://www.chosunonline.com/news/20110122000028>

<http://www.chosunonline.com/news/20110124000022>

<http://www.chosunonline.com/news/20110124000023>



Navy commandos approached the 11,500-tonne Samho Jewelry in the early hours of the morning nearly a week after it was captured - there were fears the pirates were about to be joined by a mothership.

Source: <http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-pacific-12248735>



With back-up from a US warship in the area, South Korean commandos stormed the ship, rescuing all 21 crew members - the ship's captain was shot in the stomach but his injury was not life-threatening, said officials.

Source: <http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-pacific-12248735>

【関連記事 2】

「ソマリアの海賊、韓国人船員に報復を宣言」(Chosun Ilbo, January 24, 2011)

ソマリアの海賊は 23 日、韓国海軍のハイジャック船武力解放の報復として、今後、韓国人船員を人質とした場合、殺害すると警告した。

記事要旨：ソマリアの海賊は 23 日、韓国海軍のハイジャック船武力解放の報復として、今後、韓国人船員を人質とした場合、殺害すると警告した。ソマリアの海賊の根拠地の 1 つ、ガラドの海賊はロイター通信との電話で、「我々は、これまで船員の殺害を意図したことはなかったが、今後、韓国

関係船舶とは身代金の交渉をしない。我々は、船を焼き払い、船員を殺害する」と述べたという。

記事参照 : Somali Pirates Threaten to Kill Korean Hostages

http://english.chosun.com/site/data/html_dir/2011/01/24/2011012400431.html

【関連記事 3】

「拘束海賊、韓国で起訴へ」(The Chosun Ilbo, January 26, 2011)

拘束された 5 人の海賊は、韓国で起訴されることになりそうである。金星煥外交通商部長官は 25 日、「韓国国民に被害を与え、韓国軍を攻撃した海賊を、我々が処罰するのは当然と考えている」と述べた。韓国憲法 6 条は、韓国の領域外で韓国国民に対して罪を犯した外国人を処罰できると定めている。

記事要旨 : 拘束された 5 人の海賊は、韓国で起訴されることになりそうである。金星煥外交通商部長官は 25 日、「韓国国民に被害を与え、韓国軍を攻撃した海賊を、我々が処罰するのは当然と考えている」と述べた。ソマリアの海賊に拘束され、人質になっている韓国人船員との身柄交換の可能性については、「海賊と直接交渉は行わないというのが政府の基本原則だ」と述べ。韓国政府は当初、拘束した海賊の身柄をケニア、オマーンなどの第 3 国に引き渡して起訴することを検討したが、いずれの国も難色を示したという。韓国法務部と大検察庁は 25 日、海賊の起訴に向けた法的検討作業に入った。大検察庁は、外国人である海賊を韓国で取り調べ、国内法を適用して処罰することに問題はな
いとしている。韓国憲法 6 条は、韓国の領域外で韓国国民に対して罪を犯した外国人を処罰できると定めている。

記事参照 : Somali Pirates to Face Trial in Korea

http://english.chosun.com/site/data/html_dir/2011/01/26/2011012601207.html

1月16日「ソマリアの海賊、マーシャル諸島籍船を解放」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 20, 2011)

ソマリアの海賊は 16 日、マーシャル諸島籍船の精製品タンカー、MV *Motivator* をソコトラ島南西約 160 カイリの海域で解放した。該船は 7 月 4 日、紅海南部でハイジャックされた。

記事要旨 : ソマリアの海賊は 16 日、マーシャル諸島籍船の精製品タンカー、MV *Motivator* をソコトラ島南西約 160 カイリの海域で解放した。該船は 7 月 4 日、紅海南部でハイジャックされた。乗組員は、フィリピン人 18 人である。(備考 : 該船は、海賊の母船として利用されていた。OPRF 海洋安全保障情報月報 2010 年 12 月号 1.1 海洋治安参照。)

記事参照 : MV *Motivator* released from Pirate Control -photos

<http://www.eunavfor.eu/2011/01/mv-motivator-released-from-pirate-control-photos/>

1月17日「ソマリアの海賊、ギリシャ船をハイジャック」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 17, 2011)

キプロス籍船でギリシャの船社所有のばら積船、MV *Eagle* (52,163DWT) は 17 日早朝、オマーンのサララ港南方約 490 カイリの海域でソマリアの海賊にハイジャックされた。乗組員はフィリピン人 24 人である。

記事要旨 : キプロス籍船でギリシャの船社所有のばら積船、MV *Eagle* (52,163DWT) は 17 日早朝、オマーンのサララ港南方約 490 カイリの海域で 1 隻の小型ボートに乗ったソマリアの海賊にハ

イジャックされた。海賊は、該船に乗り込む前に、小型火器とロケット推進擲弾筒で該船を銃撃した。該船は、ヨルダンのアカバからインドのパラダイスに向かって航行中で、乗組員はフィリピン人 24 人である。

記事参照 : MV EAGLE pirated in the Somali Basin

<http://www.eunavfor.eu/2011/01/mv-eagle-pirated-in-the-somali-basin/>



MV Eagle

Source: EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 17, 2011

1月18日「ソマリアの海賊、モンゴル籍船をハイジャック」(Monster and Critics, January 21, 2011)

モンゴル籍船でベトナムの船社所有のばら積船、MV *Hoang Son Sun* (22,835DWT) は18日、オマーンのマスカットの南東約500カイリの海域でソマリアの海賊にハイジャックされた。乗組員はベトナム人24人である。

記事要旨 : モンゴル籍船でベトナムの船社所有のばら積船、MV *Hoang Son Sun* (22,835DWT) は18日、オマーンのマスカットの南東約500カイリの海域でソマリアの海賊にハイジャックされた。該船は、家畜飼料をイランから中国に輸送中であった。船齢は30年近い。乗組員はベトナム人24人である。

記事参照 : Vietnamese bulk carrier seized by Somali pirates

http://www.monstersandcritics.com/news/africa/news/article_1613458.php/Vietnamese-bulk-carrier-seized-by-Somali-pirates



MV Hoang Son Sun

Source: EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 20, 2011

1月20日「タイ海軍海賊対処艦隊、帰国」(The Bangkok Post, January 20, 2011)

タイ海軍の海賊対処艦隊の外洋補給艦、HTMS *Similan* と外洋哨戒艦、HTMS *Pattani* はソマリア沖での海賊対処任務を終え、20日にサタヒップ海軍基地に帰港した。

記事要旨：タイ海軍の海賊対処艦隊の外洋補給艦、HTMS *Similan* と外洋哨戒艦、HTMS *Pattani* はソマリア沖での海賊対処任務を終え4日にアデン湾を離れ、20日にサタヒップ海軍基地に帰港した。同艦隊は、2010年9月10日に出航し、12月31日を以て任務を終了した。タイ海軍司令官は、帰国式典で、政府と海運業界が望めば、再度アデン湾に艦隊を派遣する用意がある、と語った。

記事参照：Thai ships home from piracy mission

<http://www.bangkokpost.com/breakingnews/217341/thai-ships-home-from-anti-piracy-mission>

1月20日「ソマリアの海賊、トーゴ籍船をハイジャック」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 20, 2011)

ソマリアの海賊は20日、オマーンのサラール港南東約330カイリの北アラビア海で、トーゴ籍船でシリアの船社所有のばら積み船、MV *Khaled Muhieddine K* (24,022DWT) をハイジャックした。

記事要旨：ソマリアの海賊は20日、オマーンのサラール港南東約330カイリの北アラビア海で、トーゴ籍船でシリアの船社所有のばら積み船、MV *Khaled Muhieddine K* (24,022DWT) をハイジャックした。該船の乗組員は25人で、シリア人22人、エジプト人3人である。該船は、シンガポールからイエメンのフダイダ (Hudaydah) に向かっていた。

記事参照：MV KHALED MUHIEDDINE K Pirated in the Arabian Sea

<http://www.eunavfor.eu/2011/01/mv-khaled-muhieddine-k-pirated-in-the-arabian-sea/>



MV *Khaled Muhieddine K*

Source: EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 20, 2011

1月20日「マレーシア海軍特殊部隊、海賊を制圧」(The Star, January 21, 2011)

マレーシア海軍特殊部隊は20日、パナマ籍船で同国船社所有のケミカルタンカー、MT *Bunga Laurel* (1,9992DWT) に乗り込もうとした海賊7人を制圧した。

記事要旨：マレーシア海軍特殊部隊は20日、パナマ籍船で同国船社所有のケミカルタンカー、MT *Bunga Laurel* (1,9992DWT) に乗り込もうとした海賊7人を制圧した。マレーシア海軍のフリゲート、KD *Bunga Mas 5* は、シンガポールに向けて航行中の該船をアデン湾の危険海域で護衛していたが、該船が危険海域を出て護衛を終えた後、機関銃で武装したソマリアの海賊に襲撃された。この時、KD *Bunga Mas 5* は約30キロ離れた海域にいたが、同艦に乗船の海軍特殊部隊がヘリで現場海域に向かった。特殊部隊は、タンカーに降下すると共に、海賊を制圧した。23人のマレーシア人乗

組員は無事だったが、少なくとも 3 人の海賊は銃撃戦で負傷した。

記事参照 : Malaysian navy thwarts Somali pirate attack on MISC tanker

<http://thestar.com.my/news/story.asp?file=/2011/1/21/nation/20110121190603&sec=nation>



This picture taken on January 21 and released courtesy of the Royal Malaysian Navy shows Somalian pirates being guarded by Malaysian naval commandos following a firefight to free a hijacked oil tanker in the Gulf of Aden. Malaysian naval commandos rescued 23 crew and captured seven pirates.

Source: http://1.bp.blogspot.com/_E-QOnTGFX_o/TTTr7GonuBBI/AAAAAAAAAKvc/JfL8yVoIPa0/s1600/more+Somalis+on+deck.jpg

1月22日「ソマリアの海賊、ドイツ船をハイジャック」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 25, and iol, January 26, 2011)

ドイツの船社所有の貨物船、MV *Beluga Nomination* (9,775DWT) は 22 日午後、セイシエルのポート・ビクトリアに向けて航行中、同国北方 390 カイリの海域で人数不明の海賊に小火器で襲撃された。海賊が該船に乗り込んだ時、12 人の乗組員（ポーランド人 1 人、フィリピン人 7 人、ロシア人 2 人、ウクライナ人 2 人）は安全区画、“citadel” に逃げ込んだ。“citadel” への乗組員の避難は 2 日以上に亘ったが、結局、海賊に制圧された。ドイツの船社、Beluga Shipping GmbH は声明で、「乗組員が 2 日と半日間、“citadel” に閉じ籠もっていた間に、何故、外部からなんの支援も得られなかったのか」と述べている。同社によれば、救難信号は EU 艦隊に発信されたが、救助はなかった。

記事要旨：アンティグア・バーブーダ籍船でドイツの船社所有の貨物船、MV *Beluga Nomination* (9,775DWT) は 22 日午後、セイシエルのポート・ビクトリアに向けて航行中、同国北方 390 カイリの海域で人数不明の海賊に小火器で襲撃された。海賊が該船に乗り込んだ時、12 人の乗組員（ポーランド人 1 人、フィリピン人 7 人、ロシア人 2 人、ウクライナ人 2 人）は安全区画、“citadel” に逃げ込んだ。該船のその後の状況について、ウクライナ外務省は 24 日、該船はソマリアの海賊によってハイジャックされたことを確認した。

“citadel” への乗組員の避難は 2 日以上に亘ったが、結局、海賊に制圧された。ドイツの船社、Beluga

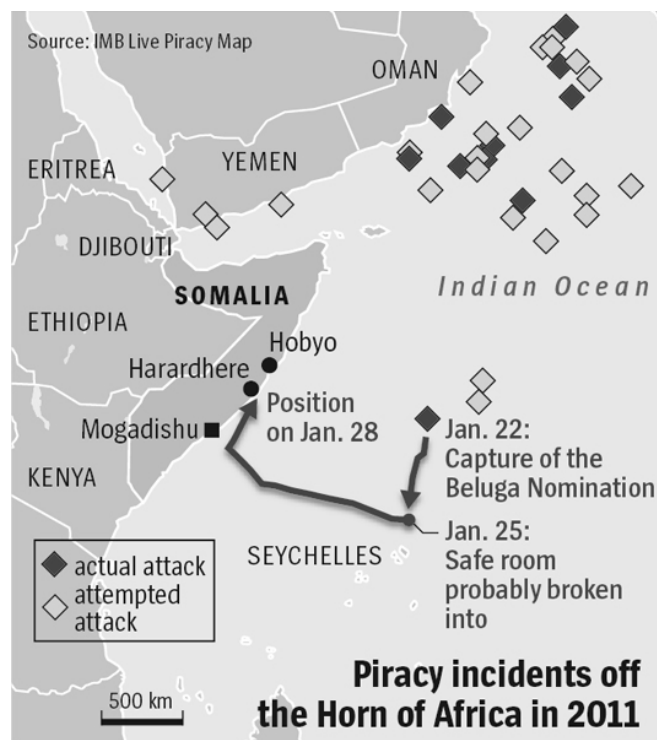
Shipping GmbH は声明で、「乗組員が2日と半日間、“citadel” に閉じ籠もっていた間に、何故、外部からなんの支援も得られなかったのか」と述べている。同社によれば、救難信号は EU 艦隊に発信されたが、救助はなかった。襲撃された時、最も近くにいた EU 艦隊の戦闘艦は1,000 カイリ以上現場海域から離れていた。また、セイシェル沿岸警備隊の現場海域への到着も、悪天候によって阻まれた。EU 艦隊は、“citadel” への乗組員の避難が軍事的対応を保證するものではない、と強調している。

記事参照 : MV BELUGA NOMINATION pirated in the Indian Ocean

<http://www.eunavfor.eu/2011/01/mv-beluga-nomination-pirated-in-the-indian-ocean/>

Somali pirates seize German ship

<http://www.iol.co.za/news/africa/somali-pirates-seize-german-ship-1.1016967>



MV *Beluga Nomination* の航跡

Source: Spiegel Online, February 1, 2011



MV *Beluga Nomination*

Source: BBC News, February 1, 2011

1月24日「韓国サムスン重工、海賊対処用の遠隔操作放水銃を開発」(Marine Log, January 24, 2011)

韓国のサムスン重工はこのほど、海賊対処用の統合システムを開発した。このシステムは、不審船の速度と動きを分析し、追跡して警報を鳴らすレーダーシステムと不審船が進路を変更しない場合に高圧放水銃を遠隔操作できる装置からなる。

記事要旨：韓国のサムスン重工はこのほど、海賊対処用の統合システムを開発した。このシステムは、不審船の速度と動きを分析し、追跡して警報を鳴らすレーダーシステムと不審船が進路を変更しない場合に高圧放水銃を遠隔操作できる装置からなる。放水銃は70メートルまで放水可能で、水圧は10バールである。乗組員は、海賊に銃撃されやすい甲板に身を晒すことなく、モニターテレビを見ながら放水銃を操作できる。このシステムは、サムスン重工と韓国国土海洋省との合同で開発された。

記事参照：Samsung Heavy Industries develops antipiracy system

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=403:2011jan002401&catid=1:latest-news&Itemid=107



Source: Marin log, January 24, 2011

1月28日「インド海軍、ソマリアの海賊『母船』、タイ漁船を撃沈」(Mumbai Monitor, January 30, 2011)

インド海軍の発表によれば、海軍と沿岸警備隊は28日、アラビア海のラクシャドウィープ (Lakshadweep) 諸島沖300カイリの海域で、タイ漁船、FV *Prantalay* に乗っていたソマリアの海賊と交戦の末、該船を炎上させ、海賊15人を拘束し、タイとミャンマーの漁民20人を救助した。FV *Prantalay* は、2010年4月18日にハイジャックされた3隻のタイ漁船の内の1隻で、ソマリアの海賊の「母船」として使われていた。

記事要旨：インド海軍の発表によれば、海軍と沿岸警備隊は28日、アラビア海のラクシャドウィープ (Lakshadweep) 諸島沖300カイリの海域で、タイ漁船、FV *Prantalay* を乗っていたソマリアの海賊と交戦の末、該船を炎上させ、海賊15人を拘束し、タイとミャンマーの漁民20人を救助した。発表によれば、沿岸警備隊の哨戒機がバハマ籍船からの救難信号を受信し、2隻の小型ボートが該船を襲撃しようとしているのを発見した。哨戒機を見た海賊は、襲撃を諦め、猛スピードで母船に

戻った。母船は直ちに、小型ボートを収容し、逃亡を図った。海軍の高速哨戒艇、INS *Cankarso* が停船させるため警告射撃を行ったが、FV *Prantalay* の海賊が銃撃してきたために、自衛のために応戦した。その結果、該船が炎上し、海賊と漁民が海に飛び込んだ。FV *Prantalay* は、2010年4月18日にハイジャックされた3隻のタイ漁船、FV *Prantalay*11、12、14の内の1隻で、ソマリアの海賊の「母船」として使われていた。

記事参照 : Indian Navy rescues 20 fishermen abducted by Somali pirates

<http://www.mumbaimirror.com/index.aspx?page=article§id=3&contentid=2011013020110130040925530c10454ad>



Prantalay, the mother ship the pirates, towing the skiffs prior to hoisting them onboard

Source: Mumbai Monitor, January 30, 2011

1月28日「ソマリアの海賊、台湾漁船を解放」(EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 28, 2011)

台湾漁船、FV *Tai Yuan 227* (泰源 227 号) は 28 日、ソマリアの海賊の拘束下から脱したと見られる。該船は、2010年5月6日にセイシェル北東 700 カイリの海域でハイジャックされ、その後、海賊の「母船」として利用されていた。

記事要旨 : EU 艦隊の発表によれば、台湾漁船、FV *Tai Yuan 227* (泰源 227 号) は 28 日、ソマリアの海賊の拘束下から脱したと見られる。該船は、2010年5月6日にセイシェル北東 700 カイリの海域で操業中に、ソマリアの海賊に襲撃され、ハイジャックされた。乗組員は 28 人である。解放の詳細は不明だが、該船は、解放の 3 日前まで、海賊の「母船」として利用されていた。

記事参照 : FV TAI YUAN 227 Released from Pirate Control

<http://www.eunavfor.eu/2011/01/fv-tai-yuan-227-released-from-pirate-control/>



FV *Tai Yuan 227* (泰源 227 号)

Source: EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, January 28, 2011

1.2 軍事動向

1月7日「ブルネイ、外洋哨戒艦2隻受領」(Free Republic.com, January 8, 2011)

ブルネイ国防省によれば、海軍は7日、2隻の外洋哨戒艦(OPV)、KDB *Darussalam* と KDB *Darulehsan* を受領した。2隻のOPVは、ドイツのLurssen造船所で建造され、引き渡された。2隻のOPVは、3月にドイツを出発し、5月にブルネイに到着すると見られる。

記事要旨:ブルネイ国防省によれば、海軍は7日、2隻の外洋哨戒艦(Offshore Patrol Vessel: OPV)、KDB *Darussalam* と KDB *Darulehsan* を受領した。2隻のOPVは、ドイツのLurssen造船所で建造され、引き渡された。3番艦のKDB *Darulaman* も同造船所で6日に進水し、8月に引き渡される予定である。*Darussalam* 級OPVは、長さ80メートル、幅13メートルで、ディーゼル・エンジン装備で、21日間の航続能力を持つ。Exocet MM40 対艦ミサイルとBofors 57mm 砲1門を搭載する。2隻のOPVは、3月にドイツを出発し、5月にブルネイに到着すると見られる。

記事参照: MinDef accepts 2 Darussalam-class offshore patrol vessels

<http://www.freerepublic.com/focus/f-news/2653421/posts>



Darussalam 級 OPV

Source: Free Republic.com, January 8, 2011

1月23日「フィリピン海軍、米沿岸警備隊巡視船購入へ」(The China Post, January 24, 2011)

フィリピン海軍のパマ司令官が23日に語ったところによれば、海軍は米政府との間で、老朽化した艦隊を更新するために、米沿岸警備隊の *Hamilton* 級の中古巡視船を購入する交渉を進めている。同級巡視船は、米沿岸警備隊で最大の巡視船で、2011年上半期にはマニラに回航され、現在のフィリピン海軍の旗艦と交代する。

記事要旨:フィリピン海軍のパマ司令官(RADM, Alexander Pama)が23日に語ったところによれば、海軍は米政府との間で、老朽化した艦隊を更新するために、米沿岸警備隊の *Hamilton* 級の中古巡視船1隻を購入する交渉を進めている。同級巡視船は長さ118メートルで、砕氷艦を除けば、米沿岸警備隊で最大の巡視船で、2011年上半期にはマニラに回航されると見られる。この巡視船は、現在、世界最古の現役戦闘艦と見られるフィリピン海軍の旗艦、*Cannon* 級護衛駆逐艦、BRP *Raja Humabon* と交代する。パマ司令官は、数隻の購入が計画されているとしているが、最終的な購入隻数を明らかにしなかった。

記事参照: Philippine Navy eyeing coast guard boat purchase from US

<http://www.chinapost.com.tw/asia/philippines/2011/01/24/288870/Philippine-Navy.htm>

【関連記事】

「米政府、フィリピン海軍の強化支援を明言」(Defense News, AFP, January 27, 2011)

米政府は 27 日、アジアの重要なシーレーンを護ると共に、中国の台頭に対抗するという戦略目標の一環として、フィリピン海軍の哨戒能力の強化を支援することを明らかにした。

記事要旨：米政府は 27 日、アジアの重要なシーレーンを護ると共に、中国の台頭に対抗するという戦略目標の一環として、フィリピン海軍の哨戒能力の強化を支援することを明らかにした。キャンベル (Kurt Campbell) 東アジア太平洋問題担当国務次官補は、マニラで開催されたフィリピンとの安全保障対話で、「この対話の目的の 1 つは、フィリピンの海洋能力を強化するために両国が取り得る措置を議論することである。我々は、これを両国間のパートナーシップにおける重要な課題と見ている。既に、多くの措置が実行中であるが、今後に向けて更なる強化措置を追求している。南シナ海は重要な海域であり、今後、ますますその重要性が高まっていこう」と語った。

記事参照：US pledges help for Philippine navy

<http://www.defensenews.com/story.php?c=AME&s=TOP&i=5555729>

1 月 24 日「米国は中国の一方向的な軍拡に対抗すべし—米専門家」(The Weekly Standard, January 24, 2011)

米シンクタンク、the American Enterprise Institute の研究員、ブルーメンソールとマZZは、The Weekly Standard (電子版) 1 月 24 日号 (Vol. 16, No. 18) に、“A One-Sided Arms Race: China’s military ambitions are boundless,” と題する論説を寄稿し、中国の軍事力増強に対して、米国がハワイやグアムに引き下がるオフショア戦略を取るべきではなく、前方展開戦力を強化する措置を講じるべきである、強調している。

記事要旨：米シンクタンク、the American Enterprise Institute の研究員、ブルーメンソール (Dan Blumenthal) とマZZ (Mike Mazza) は、The Weekly Standard (電子版) 1 月 24 日号 (Vol. 16, No. 18) に、“A One-Sided Arms Race: China’s military ambitions are boundless,” と題する論説を寄稿し、中国の軍事力増強に対して、米国がハワイやグアムに引き下がるオフショア戦略を取るべきではなく、前方展開戦力を強化するべきであるとして、要旨以下のように述べている。

- ①中国が軍事力増強を進める戦略的意図は、第 1 に「第 1 列島線」沿いの国に対する威嚇能力を確保することにある。第 2 に、黄海、東シナ海、南シナ海を含む「近海」に対する制海能力を強化しようとしている。第 3 に、ペルシャ湾から上海に至るシーレーンを護るためにインド洋に進出しようとしている。このため、中国は重層的な軍事能力を開発している。その中核がミサイル戦力である。
- ②米国の専門家の多くは、中国の戦略について、“anti-access” という、純粋に防衛的な響きを持つ用語を使っている。確かに、中国は、アジアの海空戦域に対する米国のアクセスを拒否しようとしている。しかし、そうするためには、中国軍は、大陸に近接する海空戦域を制圧し、沿岸から遠く離れた海域に戦力を投影するための、機動空間を確保しなければならない。
- ③中国の戦略が姿を現しつつある時に、米国の本格的な対応が見えていない。ワシントンは、米国の前方展開戦力に対する中国の攻撃能力の増強を前にして強まってきた、オフショア戦略を採用しようという誘惑に抵抗すべきである。米国の前方展開戦力をハワイ、グアムあるいは太平洋のその他の島に後退させようとする、オフショア戦略は、間違いである。このようなアプローチは、アジアにおける核武装競争を煽り、同盟関係を弱めるものである。米国は、中国周辺に前方基地と戦力展開戦力を必要としている。

- ④従って、国防省は、北京に傾きつつあるパワーバランスを回復するために、以下のような措置を取るべきである。
- (a) 基地の分散と硬化は、中国のミサイル戦力に対抗するために必要である。また国務・国防両省は新たな基地や海軍施設の受け入れ国を捜す努力をすべきである。
 - (b) F-22 ステルス戦闘機の生産ラインを再開し、日本、韓国、オーストラリアに輸出すると共に、抗堪化した基地に前方展開させるべきである。また、F-35 の STOVL 型、F-35B は中国にミサイル戦力に対抗する上で最も必要な戦闘機である。
 - (c) 次期長距離爆撃機計画の加速と早期の配備。
 - (d) 攻撃型原潜の増強と対潜能力、機雷戦能力の強化。
 - (e) 同盟国との軍事作戦を調整する地域司令部の設置。米国の同盟国は多様な軍事力を保持しているが、共同の訓練、計画立案、情報・監視・偵察 (ISR) システムが欠けている。地域司令部を通じて米国の ISR プラットフォームと連結し、常時あらゆる角度から中国を監視する能力の強化は、抑止力の強化に繋がる。
 - (f) 海兵隊戦力の維持。中国に対する軍事的優位を維持する上で、またアジア太平洋地域の戦闘シナリオにおいて、海兵隊は不可欠である。
- ⑤中国の軍事力増強は、地域を不安定化させている。我々はこの事実に目覚めなければならない。

記事参照 : A One-Sided Arms Race: China's military ambitions are boundless.

http://www.weeklystandard.com/articles/one-sided-arms-race_533699.html

1月25日「インド海軍、艦隊補給艦就役」(Defence Talk, January 25, 2011)

インド海軍は25日、艦隊補給艦、INS *Deepak* の就役式典をムンバイで挙行了。同艦は、イタリアで建造される2隻の1番艦である。同艦は満載排水量2万7,500トン、全長175メートル、幅25メートルで、機関は出力1万kwディーゼル2基で、最高速力20ノットである。揚力最大10トンの中型ヘリ用の甲板を装備し、また同時に4隻の艦艇に対する補給が可能である。乗員は250人である。

記事要旨：インド海軍は25日、艦隊補給艦、INS *Deepak* の就役式典をムンバイで挙行了。同艦は、イタリアで建造される2隻の1番艦である。同艦は、インド海軍が欧州の造船所に発注した初めての水上艦で、入札には韓国とロシアの企業も参加した。同艦は満載排水量2万7,500トン、全長175メートル、幅25メートルで、機関は出力1万kwディーゼル2基で、最高速力20ノットである。揚力最大10トンの中型ヘリ用の甲板を装備し、また同時に4隻の艦艇に対する補給が可能である。乗員は250人である。なお、同艦は、海洋汚染防止に関するIMOの新たなMARPOL条約の規定に従って、2重船殻構造を採用している。2番艦のINS *Shakti* は2010年10月にイタリアのジェノバの造船所で進水し、現在艤装中である。就役は2011年秋の予定である。

記事参照 : First Fleet Tanker for the Indian Navy Delivered In Mumbai

<http://www.defencetalk.com/first-fleet-tanker-for-the-indian-navy-delivered-in-mumbai-31551/>



INS Deepak

Source: Defence Talk, January 25, 2011

1.3 海洋境界

1月9日「バングラデシュ、ベンガル湾の海洋境界に関する申請書提出へ」(Shiptalk, January 10, 2011)

バングラデシュのモニ外相は9日、同国は、隣国のインドとミャンマーとの間で紛争があるベンガル湾の海洋境界画定に関して、400平方カイリを主権的管轄海域とする申請書を2月には国連に提出する、と語った。

記事要旨：バングラデシュのモニ(Dipu Moni)外相は9日、同国は、隣国のインドとミャンマーとの間で紛争があるベンガル湾の海洋境界画定に関して、400平方カイリを主権的管轄海域とする申請書を2月には国連に提出する、と語った。インドとミャンマーは2010年に提出している。バングラデシュは、この申請書について、インドとミャンマーの申請書が幾何学的な線引きであるのに対して、同国の申請書が人口、経済的地位及び必要性に基づいて提出している、としている。ベンガル湾の海洋境界を巡っては、沿岸国が競合海域に海軍戦闘艦を出動させたり、またミャンマーとバングラデシュ間では、石油ガス田開発海域へのアクセスを巡って争ったりしてきた。

記事参照：Sea Grab

<http://www.shiptalk.com/?p=7290>

1.4 外交・国際関係

1月7日「2つの港を巡る中印の角逐」(YaleGlobal, January 7, 2011)

フランスのthe Centre for International Studies and Research, Sciences Po/CNRS のジャフルロ主任研究員は、1月7日付のYaleGlobal(電子版)に、“Gwadar and Chabahar display Chinese-Indian rivalry in the Arabian Sea,”と題する論説で、アラビア海に面した2つの港、パキスタンのグワダル港とイランのチャーバハール港を巡って、中印間の戦略地政学的な角逐が静かに進行している、と指摘している。

記事要旨：フランスの the Centre for International Studies and Research, Sciences Po/CNRS のジャフルロ (Christophe Jaffrelot) 主任研究員は、1月7日付の YaleGlobal (電子版) に、“Gwadar and Chabahar display Chinese-Indian rivalry in the Arabian Sea,” と題する論説を寄稿し、アラビア海に面したパキスタンのグワダル (Gwadar) 港とイランのチャーバハール (Chabahar) 港を巡る中国とインドの角逐について、要旨以下の諸点を指摘している。

- ①2つの港、パキスタンのグワダル港とイランのチャーバハール港を巡って、中印間の戦略地政学的な角逐が静かに進行している。グワダル港は中国の支援を受け、チャーバハール港はインドの支援を受けている。
- ②インドは、グワダルを巡る動向に包囲感を持った。ジャーナリストのカプラン (Robert Kaplan) は、近著 (備考：2010年10月刊の *Monsoon: The Indian Ocean and The Future of American Power*) で、「これに対するインドの対応は、80億米ドルを投資してアラビア海に面したゴア南方のカルワル (Karwar) に巨大な海軍基地を新設することであり、第1期は2005年に運用を開始した」と述べている。更に、インドは2002年、中国のグワダル港建設支援が始まった直後から、同港から72キロ西のイランのチャーバハール港建設に支援してきた。インドは同港によってインド洋経由でのアフガニスタンへのアクセスが可能になり、イラン、インド、アフガニスタンの3国は、中央アジアとアフガニスタン向けのインド製品に対する、チャーバハール港での最恵国待遇と関税引き下げに関する協定に調印している。
- ③グワダルは、オマーン湾に面し、ペルシャ湾の出入り口に位置し、1958年まではオマーンに属していた。パキスタンは当初、グワダル港建設に当たって米国に支援を求め、米海軍の利用も申し出たといわれるが、不調に終わった。結局、中国に支援を求め、2002年に建設がスタートした。中国は、2億米ドルを投資し、2006年の第1期工事の完了までに450人の要員を派遣した。シンガポールの the Port of Singapore Authority が2007年に港湾運用管理会社には選ばれたが、同社はほとんど資金を投入してこなかった。そのため、パキスタンは、他の港湾運用管理会社、恐らく中国の会社に移管することを決定している。
- ④中パ両国は、中国の新疆ウイグル自治区とパキスタンのギルギット-バルチスタン地方を結ぶカラコルム・ハイウェイの建設を計画している。しかし、この道路は最高地点が4,693メートルで、5月から12月まで通行できるが、大型トラックの利用は容易ではない。両国はまた、2010年7月のパキスタン大統領の訪中での首脳会談でカシュガルとグワダルを結ぶ3,000キロの鉄道建設について話し合った。山岳地帯の建設費は巨額の費用が見込まれるが、中国は固執している。
- ⑤グワダルは中国にとって、第1にこの戦略的に重要な海域におけるインド海軍と米海軍の軍事活動などに対する監視ポストとして、第2に中国の船舶と潜水艦の基地となる軍民両用の施設として、重要である。このことは、インドにとって直接的な脅威である。
- ⑥インドの対応は、チャーバハール港の建設に対するイランへの支援である。イランからアフガニスタンに至る、チャーバハール—ミラク (Milak) —ザランジ (Zaranj) —ディラーラム (Dilaram) ルートの建設作業が進展中である。インドは既に、アフガニスタンのニムローズ州内の213キロに及ぶザランジ—ディラーラム道路の建設を完了しており、現在、チャーバハール—ミラク間の道路の拡幅工事でイランを支援している。
- ⑦しかしながら、このインドとイランのプロジェクトは、2つの問題に直面している。1つは政治的なもので、アフガニスタンの政情が不安定であり、もしタリバンがパキスタン支持の政権となれば、イランとインドは排除されるかもしれない。また、チャーバハール港は、反政府派のスニ派が勢

力を持つイランで最も治安の悪い地域にある。2つ目は計画が大幅に遅れていることである。イランの外務副大臣が 2010 年 7 月に同港が運用を開始したと述べたが、年間荷役量は目標の 1,200 万トンに対してわずか 250 万トンに過ぎない。更に、同港建設支援に当たっては、インドは米国の対イラン政策も考慮しなければならない。インド・イラン関係の進展が米印関係の強化とどの程度整合できるかは今後の解題である。米印間では、グワダルにおける中国の影響力の増大に対抗する必要性については一致しているが、インドがイランと手を組んで進める政策には双方に意見の不一致があると見られる。一方、イランも、最近まで核政策を含めてテヘランを支持してきた中国との関係悪化を招きたくないと考えているかもしれない。

記事参照：Gwadar and Chabahar display Chinese-Indian rivalry in the Arabian Sea

<http://yaleglobal.yale.edu/content/tale-two-ports>



Gwadar



Chabahar

Source: <http://yaleglobal.yale.edu/sites/default/files/images/2011/01/gwadarMapBIG.jpg>

1 月 21 日「中国の台頭は日本の再軍備を促すか—英専門家論評」(The Diplomat, January 21, 2010)

英国の Royal United Services Institute の研究員、John Hemmings は、*The Diplomat* (Web 誌、本拠東京) に、“China’s Rise = Remilitarizing Japan?” と題する論評を寄稿した。筆者は、①この 10 年のアジアに見られる、中国パワーの増大、米国パワーの相対的衰退、そしてそれらの結果としての日本の軍備強化という 3 つの趨勢が、不信と軍事費の増大という危険なスパイラルを引き起こし

かねず、しかも（日米安保体制によって）米国が日本の防衛態勢に自動的に組み込まれているが故に、如何なる潜在的紛争も「大国間戦争」を引き起こす全ての要因を内包している、②従って、アジアの将来は、中国の指導者が賢明な選択をすることにかかっているが、同時に、日本と米国の指導者が中国に賢明な選択肢を提示できるかどうかにもかかっている、と指摘している。

記事要旨：英国の Royal United Services Institute の研究員、John Hemmings は、*The Diplomat* (Web 誌、本拠東京) に、“China’s Rise = Remilitarizing Japan?” と題する論評を寄稿し、この 10 年のアジアに見られる、中国パワーの増大、米国パワーの相対的衰退、そしてそれらの結果としての日本の軍備強化という 3 つの趨勢が、不信と軍事費の増大という危険なスパイラルを引き起こしかねず、しかも（日米安保体制によって）米国が日本の防衛態勢に自動的に組み込まれているが故に、如何なる潜在的紛争も「大国間戦争」を引き起こす全ての要因を内包しているとして、要旨以下の諸点を指摘している。

- ①中国の海軍戦略は 1985 年に、沿岸防衛から、洋上で脅威に対抗する、いわゆる offshore 防衛に転換した。この海軍戦略の転換は、中国パワーの増大を誇示すると共に、米国や他のアジア諸国との摩擦の要因として、域内諸国の戦略的思考に最大の影響を与えた。また、国連海洋法条約によって海洋資源や海域の領有権問題が国際化されてから 3 年後、中国海軍の offshore 防衛ドクトリンは、攻撃してくる敵に対する地勢的防衛障壁として、2 列の列島防衛線を立案した。第 1 列島線と第 2 列島線である。
- ②では、日本の反応はどうか。日本の再軍備は、北朝鮮の好戦的行動と「普通の国」—米国との対等のパートナーへの願望によって駆り立てられてきた。ところが、米国の 1 極支配が後退して行くにつれ、日本は、他の普通の国と同じように、自らの経済力と軍事力によって自らの利益を護らなければならないことを自覚し始めた。新防衛大綱は平和憲法の改正には至らなかったものの、いくつかの歯止めを取り払おうとする動きが見られた。例えば、菅首相は、防衛省の圧力によって武器輸出 3 原則を破棄しようとした。
- ③戦力投影能力を開発し、短期的成果を得るためにそれを行行使した責任は、偏に中国にある。中国から見れば、こうした行動はこれまでの新興大国がやってきたことと変わりがないと主張できるかもしれないが、こうした思考や、計画立案及び行動様式は、21 世紀のそれではなく、19 世紀の大国の特徴といえよう。また、こうした行動様式がどういう結果をもたらしたかも、すでに明らかである。中国の更なる軍事力強化は日本の更なる軍事化を促し、かくして危険なスパイラルが始まる。中国の指導者は、日本との互恵的な未来ではなく日本の過去を論じ、しかも自国のナショナリズムの最悪の要素を煽り立てることで、自らの正統性に対する疑義と国内の政治改革問題を躲そうとしてきた。
- ④日本と米国は、中国を、潜在的なパートナーとして、また国際社会の重要プレイヤーとして見ている。そうだとすれば、両国は、こうした側面を重視して行動しなければならない。しかしながら同時に、米国にとっても答えを出さねばならない課題がある。米国は、この 60 年近くアジアを支配し、予測し得る将来にわたってこの役割を果たしていくであろう。そしてそこにおける問題は、米国が、自らの域内における役割を、どの程度中国に委ねるつもりなのか、一方で、中国がどの程度の役割の分担を米国と分かち合う意思があるのか、ということになるであろう。アジアの将来は、中国の指導者が賢明な選択をすることにかかっているが、同時に、日本と米国の指導者が中国に賢明な選択肢を提示できるかどうかにもかかっているのである。

記事参照：China’s Rise = Remilitarizing Japan?

<http://the-diplomat.com/2011/01/21/chinas-rise-remilitarizing-japan/>

1月25日「インド・インドネシア、提携関係強化の含意」(The Wall Street Journal, January 25, 2011)

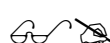

ロンドンの King's College の軍事研究担当のパント教授は、1月25日付の米紙、*The Wall Street Journal* に "The India-Indonesia Alignment" と題する論説を寄稿している。パントは、インド・インドネシアの提携関係の強化について、中国の台頭が域内においてますます疑惑と警戒の目で見られるようになってきているのとは対照的に、インドの民主的な政治体制はその外交政策の目的を透明性の高いものにしており、従って、パートナー関係を求める国は安んじてニューデリーと協力することができる、と指摘している。

記事要旨：ロンドンの King's College の軍事研究担当のパント教授 (Harsh V. Pant) は、1月25日付の米紙、*The Wall Street Journal* に "The India-Indonesia Alignment" と題する論説を寄稿している。パントは、1月26日からのインドネシアのユドヨノ大統領のインド訪問に象徴される、インド・インドネシアの提携関係の強化がインド政府による「ルック・イースト」政策の新たな前進を画するものであると共に、権威主義的な中国の脅威が増大しているのに対応する、2大民主主義国家の関係緊密化を示めすものであるとの認識に立って、両国の提携関係の含意について、要旨以下の諸点を指摘している。

- ①このような両国の提携関係の強化は、地理的環境から見て当然の成り行きである。欧州、中東そして東南アジアに至るシーレーンの安全を確保するためには、インドネシアの地理位置は、その海軍力と相俟って、インドと協力することで一層効果的なものとなる。両国は、インド洋のベンガル湾からマラッカ海峡への出入り口を協同で管制できるからである。
- ②民主的な政治体制と広義の外交方針における両国の同質性が、両国間の提携関係強化のドライバーである。インドネシアは、インド海軍のこの海域におけるプレゼンスを有益と見なしており、それ故、マラッカ海峡の安全を維持するための沿岸国の努力を支援するために、インドを公然と招き入れたのである。
- ③インドの域内への参入は、重要な意味を持つ。域内の海洋に対する中国のアプローチが侵略的なものにさえなっているのとは明らかに対照的といえるからである。中国の台頭は、域内においてますます疑惑と警戒の目で見られるようになってきている。対照的に、インドは域内の脅威とはなっていない。インドの民主的な政治体制はその外交政策の目的を透明性の高いものにしており、従って、パートナー関係を求める国は、安んじてニューデリーと協力することができる。インドネシアとの提携関係は、東南アジアにおいてインドがより重要な役割を果たしていくことになる具体的な先例となるものである。しかも、こうした提携関係は、域内の他の国にとって懸念材料になるものではないのである。
- ④東アジアと東南アジアにおけるインドの意欲的な政策は、域内における存在感を大幅に高めることを狙いとしている。この地域の大国はインドを域内の経済成長のためのより魅力的なエンジンと見ているが、一方、小国は、中国の影響力拡大を視野に入れて、バランスサーとしての役割をインドに期待している。インドがこうした域内の期待に応じて、その潜在力を最大限に発揮できるかどうかは、今後に待たなければならない。とはいえ、インドは、インドネシアの招きに応じることで、東南アジアにおけるプレゼンスの強化を真剣に考えていることを伝えようとしている。

記事参照：The India-Indonesia Alignment

<http://online.wsj.com/article/SB10001424052748703398504576101024293509588.html>


 トピック
 

 マイケル・グリーン、米国のアジア戦略について語る
 ～吉田信三ハーバード大客員研究員インタビュー～

ハーバード大学の吉田信三客員研究員はこのほど、戦略国際問題研究所（CSIS）日本デスク、ジョージタウン大学准教授のマイケル・グリーン氏（Dr. Michael Green）にインタビューした。グリーンは、このインタビューで、アジアにおける米国の戦略は、中国に関与しつつ、一方でバランスを図ること（“engage but balance”）であると指摘し、「アジアにおいて新興のパワーからの挑戦を受けた場合には、米国は何時でも、当該地域における影響力を維持するためのグランド・ストラテジー（grand strategy）的概念を編み出してきた」と強調している。以下は、インタビューの抜粋である。（本稿は、吉田氏から本号に寄稿された英文原稿から編集担当が翻訳したものである。）

インタビュアー：東アジアと太平洋地域における現況と急激に成長を遂げる中国の軍事能力についてどのように考えているか。

グリーン：ソ連崩壊後、パワー・ダイナミクスは前例に見ないほど大きく変化してきた。ある面で、中国の台頭は世界に利益をもたらしている。例えば、多くの中国人を貧困から救っており、鄧小平以前の時代と比較して、中国はより安定した国家になった。中国はまた、世界と関わりにおいて経済問題を優先し、中国の周辺国にとっても貿易市場が形成された。

その一方で、中国が今後どのようにパワーを行使するのかは未だ不透明である。中国の制度は民主的ではなく、また透明性も高いわけではない。東アジアの他の国家は、中国の政策決定過程を窺い知ることもできなければ、評価することもできない。特に人民解放軍や軍事開発に関しては、透明性が低い。中国は現在、周辺国の安全保障に影響を与えるのに必要な軍事力を保有しつつある。中国は、周囲に脅威と映るだけの能力も持っているが、政治的および外交的姿勢が今の状態で維持されるか否かは分からない。中国は、最近、より攻撃的な態度を誇示することで、かえって周辺諸国の対応措置を引き出すことになった。日本、韓国、インド、インドネシア、ベトナム、シンガポールそしてオーストラリアは、軍事的な側面も含め、米国との関係緊密化に動いた。これは、中国の行動がもたらしたものである。中国は、自らの軍事カードを誇示することで、かえって自らの安全保障を弱める結果を招いた。何故なら、周辺国の対応措置を引き出し、またこれら諸国との関係の不安定化をもたらしたからである。

中国はまだ米国に挑戦する準備ができていない。それどころか、米国は、中国の台頭に対応するために、さまざまな分野で対抗措置を講じてきた。中国は非常に不器用である。中国のソフトパワーは非常に弱い。だがそれは、中国の指導部や制度がソフトパワー、透明性あるいは民軍関係を改善していくということを意味するわけではない。何故なら、国内的に見れば、指導部の力が弱すぎるからである。今日の中国に見るこうした側面は、今後何年も変わらないであろうし、他の国家の行動にも影響を与えるであろう。このことは、皮肉にも、米国が東アジア地域においてバランス・オブ・パワーを回復する手助けともなるであろう。オバマ大統領を始めとする米国指導部もこのことを注視している。

インタビュアー：東アジア地域における米国の戦略はどのようなものか。

グリーン：現在アジアにおける米国のグランド・ストラテジーは 1990 年代中頃に形成されたといえる。起源はさらに何年も遡るが、形成されたのは 1990 年代である。ニクソン政権後、ソ連との均衡を保つと共に、アジアにより安定をもたらすために、中国をカウンター・バランスとして取り込むアプローチをとった。しかし 1990 年代中頃までに、国防省のジョセフ・ナイ (Joseph Nye) のような人々は、中国の台頭が米国にとって新たな挑戦となり得ることを理解するようになった。そのため、強力な日米同盟を通じて、「中国に関与しつつ、一方でバランスを図る」(“engage but balance”) 戦略、いわゆる「ナイ・イニシアチブ」(Nye Initiative) が生まれた。中国に関与するというのは、例えば、1998 年に中国を WTO に加盟させたり、あるいは北朝鮮やその他の問題で協力関係を拡大したりする努力を言う。中国とのバランスを図るということは、日本との同盟関係を強化することを意味する。ブッシュ政権下でも、このような戦略は、インドとの関係を強化することで継続されたし、オバマ政権下でも、インドネシア、東南アジア諸国あるいは韓国との関係を強化したり、また強化するために努力したりすることで継続されている。従って、中国に関与しつつ、バランスを図るという点で、クリントンからブッシュ、そしてオバマへと一貫性が維持されてきたのである。オバマ政権は、グランド・ストラテジーの核心、即ち関与とバランスを維持しようと試みてきた。オバマ政権はまた、米中関係の制度や構造の強化という、新たな試みを行っているとしている。米中両国は 2009 年 11 月、双方の核心利益を尊重するとした共同声明を発表した。共同声明は、「戦略的再保証」(strategic reassurance) といったような文言を使用し、中国抜きでは何も問題が解決しないと述べている。しかしながら、米中関係の制度的、構造的な安定化を図ろうとする努力の中で、米国は中国に対して、弱みを見せる結果となってしまったようだ。米国は現在、修正を図っているところであり、オバマ大統領が先般の各国歴訪では、バランス・オブ・パワーを強化するため、特に同盟国や友好国への訪問を重視した。オバマ政権は、発足時に比べてややバランス・オブ・パワーを重視する方向にシフトしつつあるが、中国にたいする関与とバランス戦略は一貫しているのである。

インタビュアー：中国は責任あるステークホルダー (stakeholder) になれると思うか。

グリーン：最近では、北朝鮮やダルフール (スーダン西部における紛争)、その他の問題に見られるように、中国は、ようやく幾分かの責任があると認めはじめている。中国は時々自らの影響力を行使して、北朝鮮、ビルマあるいはスーダンのような悪い体制の行動を変えさせようとしてきた。しかし結果的に中国は、自らの影響力の大半を、これらの国家におけるガスや石油などといった天然資源へのアクセスを維持するため、あるいは米国との間にバッファーを維持するため、更には体制変革を阻止するために使ってきた。従って、ステークホルダーとしての中国の態度は満足のいくものではなかった。中国の行動は未だに 19 世紀的であり、極めて重商主義的である。本来、責任あるステークホルダーは、21 世紀的思考を持ち合わせて、ネオリベラリズムの体制を維持するための責任を共有すると共に、開かれた国際関係を維持し、国際システムを脅かす体制に対して圧力を加えるはずである。我々は、責任あるステークホルダーであること自体が中国自身の利益になることを中国に懲罰し、説明すべきか、それとも、責任あるステークホルダーとして行動しなかった場合の結果を北京に分からせるために、中国に圧力をかけるべきか。恐らく両方でなければならないであろう。

インタビュアー：G2、即ち、米国が中国を地政学的かつ戦略的パートナーとして扱い、国際的な問題を中国とのみ協議し解決しようとする事について、どう考えるか。

グリーン：G2 は実にひどい考え方である。G2 とは基本的に権力の 2 極化を指す。19 世紀のヨーロッパでは、平和を維持するためにイギリスとフランス、オーストリア・ハンガリー帝国、プロシヤ、そしてロシアの間で、協調関係 (the concert of Europe) が見られた。これらの国家はいずれも君主国家であり、自国民を信頼せず、社会革命を常に警戒し、戦争はすべての国を不安定にすると考えた。しかし 21 世紀においては、G2 の協調関係は、実に単純な理由から機能しないであろう。中国の現体制は権威主義的、閉鎖的、非民主的であるのに対して、覇権国家 (the hegemonic power) としての、そして開放的かつ民主的な国家としての米国は、つまるところ、中国のような政治体制を信頼できないからである。加えて、米国人は、中国のような人権と民主主義を犯す国との G2 体制を支持しないであろう。米国の国内政治に鑑みて、中国との G2 体制は持続不可能で、あまりにも野心的であり、かつ国際政治の観点からも非現実的である。中国が民主主義国でもなく、不透明であり、かつ北朝鮮やビルマのような国家を支持する国であるにもかかわらず、何故、我々は中国にアジアの代弁者を期待するのか。

しかしながら、多くの外部の専門家や学者は、アジアの代弁者として中国に期待している。そのため、米国の戦略をめぐって、彼らは基本的に 2 分されている。一方は、中国問題を解決するためには、協調関係の強化が必要であると主張する。これは、より G2 的で、共同管理的 (condominium) な見方である。他方、中国問題を解決するためには、2 国間の共同管理ではなく、アジアにおける米国の立場を強化すべきであるとする人もいる。アーミテージやナイはこのような考えを持つ。このような 2 つの見方があるが、オバマ政権は、多くの部分においてアーミテージやナイの考えに傾斜している。つまり、コンサート・オブ・パワーではなく、バランス・オブ・パワーである。

インタビュアー：南アジア、東南アジアをどのように見ているか。

グリーン：中国は個別的対応を好む。ASEAN 地域フォーラム (ARF) が 2010 年夏に開催された際、クリントン国務長官は航行の自由について強い声明を出した。中国はこれに衝撃を受けた。中国はベトナムやカンボジアに対して個別に対応したいと考えているし、歴代の中華王朝はそうしてきた。しかし他の諸国が連携するような時代には、朝貢システムは機能しなくなった。中国は、米国の介入に衝撃を受け、ASEAN 全体との対話を始めることになったのである。

インタビュアー：米国の戦略についての著作を執筆中であると聞いた。オーストラリアのローウィー研究所 (Lowy Institute) の “Strategic Snap Shot” に掲載された貴方の論説も読んだが、そこでアルフレッド・マハンについて言及されている。新著とマハンについて教えてもらいたい。

グリーン：私の本は半分程度完成している。アジアにおける米国のグランド・ストラテジーの歴史に関する本であり、1784 年にまで遡る。私は本の中で、アジアにおけるグランド・ストラテジーには米国の伝統があると述べている。我々は、完全とは言えないし、また常に一貫性を保ってきたと言えるわけでもないが、アジアと米国との関わり方の歴史の中で、アジアに対する一連の政戦略的な原則を確立してきた。アジアにおいて新興のパワーから挑戦を受ける度に、あるいは力の配分における変革を迫られる度に、我々は何時も、域内における影響力を維持すると共に、米国に対する脅威を阻止するための大戦略構想を編み出してきたのである。この 200 年を振り返れば、我々は、アジアにおける我々の利益に対する重大な挑戦に直面した時には、我々は、我々の影響力を維持する

ことを狙いとして対応してきた。

1995年に中国パワーが台頭した際には、米国は、日米同盟を強化した。このように、我々には、米国の影響力を維持するためにバランスを図るといふ、グランド・ストラテジーを編み出す伝統がある。これが新著の基本的な主張である。何故か。今日、中国パワーが台頭しているが故に、我々は、グランド・ストラテジーがないと言うべきではなく、持っていると言うべきなのだ。これは我々の伝統であり、バランスを維持し、影響力を保つためである。しかし同時に、我々は、このような戦略的本能を持ってはいるが、米国の伝統の中でこうした戦略を編み出すに当たっては、困難、緊張あるいは抵抗に直面する。

要は、我々には常に、ヨーロッパや中東を重視し過ぎる傾向がある。アジアは何時も、2番目か3番目になってしまう。アジアを巡る偉大な戦略家であったマハンやセオドア・ルーズベルト（備考：第26代大統領、1901～1909年）でさえ、最優先課題はカリブ海であって、アジアではなかった。我々は常にヨーロッパへと引っ張られていることを、理解しておかなければならない。新たな戦略を構想するに当たって、我々は、アジアを重視し、注視する必要がある。第2に、我々は、コンサート・オブ・パワーとバランス・オブ・パワーとの間の緊張関係に直面する。我々は、どちらにどの程度の比重を賭ければ良いのか。我々は、どの程度、バランスを重視する必要があるのか。どの程度関与し、そしてどの程度障壁を構築すべきなのか。これが我々の直面する緊張関係である。冷戦時代のソ連とは違い、AかBかという単純な問題ではない。もう1つの緊張関係は、日本か中国か、あるいは海洋パワーか陸上パワーかという問題である。要するに、我々の核心利益が大陸アジアへのアクセスと影響力にあるのか、それとも海上交易に対する支配力の維持にあるのか。もし海洋を重視するのであれば、日本が重要となる。大陸を重視するのであれば、中国である。どの程度中国に重きを置き、そしてどの程度日本に重きを置くか、我々は、米国の歴史を通じて、この緊張関係を看取できる。米国内においても、緊張関係がある。即ち、アジアと貿易関係がどの程度あれば、影響力を維持する上で戦略的か。どの程度、自由貿易に依り、どの程度、保護主義に依るか。つまり、自由貿易対保護主義である。さらに人権対反帝国主義の緊張関係もある。米国は、独立のために戦ったわけであり、決して内政干渉のためではない。我々は、ヨーロッパに植民地化されたアジア諸国ではなく、独立したアジア諸国を望んだ。しかもアジア諸国が民主主義国であることも望んだ。どの程度、我々は介入すべきか。これは常に、緊張を孕んだ問題である。我々は、中国との関係において、どの程度、人権を強調すべきなのか。それは、どの程度、重要なのか。我々が戦略的関係を必要とするベトナムのような国家に対して、どの程度、民主主義を強調すべきなのか。

我々の戦略的本能は、バランスを図りつつ、影響力を維持することを求めている。米国は、現実主義政治の国である。しかし、我々は、価値観を持っており、貿易問題にも直面しており、日本対中国といった問題もある。アジア戦略を形成する中で、我々は常に、適正なバランスが何処にあるかを判断している。どの程度、日本を重視し、どの程度、中国を重視するか。どの程度、大陸を重視し、どの程度、海洋を重視するか。どの程度、自由貿易を重視し、どの程度、保護主義を重視するか。どの程度、人権を重視し、どの程度、独立と不介入を重視するか。こうした緊張関係は常に存在する。私が著作で示したのは、我々はこうした緊張関係を理解し、適正なバランスを図る必要があるということである。適正なバランスとは、いずれかを選択するということではない。従って、私は、グランド・ストラテジーを編み出していくに当たって、米国人に勇気と確信を与えるために、歴史に学ぼうとしているのである。

インタビュアー：貴方の議論の中で、日本の役割は何か。麻生元外相・首相によって提唱された日本の新たな戦略的アイディア、「自由と繁栄の孤：広がる日本外交の地平」についてどのように考えるか。

グリーン：私は「自由と繁栄の孤」という考え方が好きである。そこには、中国の台頭に加えて、域内の多くの国で日本が良いイメージを持たれているが故に、日本は潜在的な影響力を持っているとの認識がある。中国とはゼロサム・ゲームの関係ではない。しかしながら、全ての国が日本との良好な関係を望んでおり、しかもこれらの国が中国に過度に依存したくないと考えていることから、日本は得をしている。従って、日本にとっては、これらの地域でのプレゼンスを拡大する真の機会なのである。このことは、ゼロサム・ゲーム的抗争を繰り広げることなく、中国に対抗する上で、日本により大きな影響力をもたらしている。「自由と繁栄の孤」は、ユーラシア地域に対する日本の戦略的アプローチを考える上で、有効な枠組であった。日本は、南アジアや南西アジアにおいても役割を果たすべきである。インド、エジプトあるいは湾岸諸国のような国々は、これらの地域における日本のプレゼンスの増大を望んでいる。このことは、日本外交にとって重要な機会である。

日本のグランド・ストラテジーは、米国的なものでも、あるいはヨーロッパ的なものでもあり得ない。優れて日本的なものでなければならない。しかしそれはまた、日本の国力に対する客観的な評価に依拠するものでなければならない。私は、日本には未開発の国力が多くあると思う。第2次世界大戦後、特に1970年代、1980年代そして1990年代、日本のパワーの伝統的な源泉は経済力にあった。経済力は依然、日本にとって最も重要なものであるが、それだけでは足りない。では、他に日本はどのようなパワーを持っているのか。思想的なリーダーシップ、自由貿易協定、対外的な調整能力、オーストラリアやインドとのより緊密な連携、ソフトパワーなどはどうか。日本は使っていないパワーをたくさん持ち合わせている。それなのに使っていないのである。これらのパワーを活用するためには、グランド・ストラテジーが必要である。管首相は、戦略的な考えをする人物ではないが、現実的である。私は、民主党が一步ずつ確実にグランド・ストラテジーを構築していくことを期待している。従って、私の新著が日本をも励ますものになること期待している。

1.5 海運・造船・港湾

1月4日「2011年の通峡船舶数増大—パナマ運河庁予測」(Dredging Today, January 4, 2011)

パナマ運河庁は、2011年の通峡貨物を3億500万トンと見込んでおり、これは2010年を約400万トン上回る。また、パナマ運河の拡張工事が2014年に完了すれば、1万2,600TEUまでのコンテナ船が通峡できるようになる。

記事要旨：パナマ運河庁は、2011年の通峡船舶数が増大すると予測している。パナマ運河の拡張工事は2014年に完了する。現在の運河では、5,000TEUまでのコンテナ船の通峡が可能だが、新たな閘門が完成すれば、1万2,600TEUまでのコンテナ船が通峡できるようになる。運河庁では、2011年の通峡貨物を3億500万トンと見込んでおり、これは2010年を約400万トン上回る。パナマ運河は現在、年平均約440万TEUのコンテナが通峡しているが、2015年までに800万TEUのコンテナを通峡させることができると見られる。

記事参照：Panama Canal Expects Traffic to Rise in 2011

<http://www.dredgingtoday.com/2011/01/04/panama-canal-expects-traffic-to-rise-in-2011/>

1月5日「韓国の海軍艦艇建造業界、輸出指向へ—韓国専門家」(World Politics Review, January 5, 2011)

韓国の専門家によれば、韓国政府は、防衛産業を2020年までに世界的な輸出産業にするために改革を進めており、海軍艦艇を建造する4つの政府指定造船所、大宇造船海洋、現代重工、韓進重工業及びSTX造船に大きな期待がかかっている。

記事要旨：韓国の the Korea Institute for Maritime Strategy (KIMS) の客員研究員、Mingi Hyun は、World Politics Review (an online information service) とのメール・インタビューで、韓国の海軍艦艇建造業界が輸出指向を強めているとして、要旨以下のように述べている。

- ①韓国の海軍艦艇は、4つの政府指定造船所、大宇造船海洋、現代重工、韓進重工業及びSTX造船で建造されている。これらの造船所で、KDX-3 イージス駆逐艦、Type 214 潜水艦、LPX 揚陸艦などの最新鋭の艦艇を建造してきた。これらの造船所は、海軍艦艇の船価が1億~10億米ドルもすることから、有力な輸出産業になる可能性を秘めている。韓国政府は、防衛産業を2020年までに世界的な輸出産業にするために改革を進めており、海軍艦艇を建造する造船所に大きな期待がかかっている。
- ②韓国の造船所は、米欧の企業との間で、ミサイル、レーダーシステム及び戦闘管理システムの供給について、提携関係を結んでいる。今のところ、こうした提携関係は自国艦艇用だが、一部は既に海外市場に目を向けている。数年前、現代重工は、アジアや南米の中堅海軍国を念頭に、米国の Lockheed Martin 社のイージス・システムの縮小版を装備する駆逐艦の船体を輸出するために、Lockheed Martin 社と提携関係を結んだ。輸出市場で韓国の最大の競争相手は、欧州の企業であろう。欧州の造船業界は、優れた海軍艦艇設計能力を持っている。

記事参照：Global Insider: South Korea Naval Shipbuilding

<http://www.worldpoliticsreview.com/trend-lines/7472/global-insider-south-korea-naval-shipbuilding>

1月7日「中国、ミャンマー西部で石油埠頭建設」(Irrawaddy, January 12, 2011)

中国の青島港湾公司 (Qingdao Port (Group) Co. Ltd.) は7日、中国国営石油 (CNPC) 傘下の Southeast Asia Pipeline Co., Ltd. との間で、ミャンマー西部のチャウツピュー (Kyaukphyu) に石油埠頭を建設し、運用する協定に調印した。

記事要旨：中国の青島港湾公司 (Qingdao Port (Group) Co. Ltd.) は7日、中国国営石油 (the China National Petroleum Corporation: CNPC) 傘下の Southeast Asia Pipeline Co., Ltd. との間で、ミャンマー西部のチャウツピュー (Kyaukphyu) に石油埠頭を建設し、運用する協定に調印した。中国は、中東・アフリカの石油をこの埠頭からパイプラインで雲南省まで輸送する計画である。中国の国際投資アナリストは、「この協定は、青島港湾会社が海外で港湾を運営する初めてのケースであり、同公司にとって非常に重要である」と指摘している。CNPCは2010年3月から、ミャンマー国内で793キロのガス・パイプラインと771キロの石油パイプラインを建設している。中国は既に、チャウツピュー深水港の建設に多額の投資をしている。

記事参照：China to Operate Oil Wharf in Burma

http://www.irrawaddy.org/article.php?art_id=20512

1月9日「2010年スエズ運河収入、前年比10%増」(Shiptalk, January 9, 2011)

スエズ運河庁によれば、2010年の運河収入は47億7,300万米ドルで、対前年比10.09%増となった。

記事要旨：スエズ運河庁によれば、2010年の運河収入は47億7,300万米ドルで、対前年比10.09%増となった。増収は世界経済の回復基調によるもので、運河経由の貿易量が増えた。また、ソマリアの海賊によるアデン湾での海賊襲撃件数が30%も減少したことも、増収に繋がった。

記事参照：Canal Cash

<http://www.shiptalk.com/?p=7284>

2. 情報分析

2.1 2010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 2011 年 1 月 17 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、2010 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、2010 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) と船舶に対する「武装強盗」(Armed Robbery) の定義については、IMB は、「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、「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、それぞれ準拠している。

(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。

通報された 2010 年の発生件数は 445 件であった。その内、既遂が 249 件で、その内訳はハイジャック事案が 53 件で、乗り込み事案が 196 件であった。未遂事案は 196 件で、その内訳は発砲事案が 107 件、乗り込み未遂事案が 89 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。

2010 年の発生件数は、この 10 年間で最も多かった 2000 年の 469 件に次いで多く、2003 年の 445 件と同じである。2008 年の 293 件に比し大幅増となった、2009 年の 410 件と比べても 10% 近い増加となっている。発生件数は、最近 4 年間連続で増加している。

2010 年の発生件数 445 件を発生海域から見れば、75% 近い 330 件が以下の 7 カ所の海域で発生している。即ち、紅海 25 件、アデン湾 53 件、ソマリア沖 139 件、ナイジェリア 19 件、バングラデシュ 23 件、インドネシア 40 件、南シナ海 31 件となっている。

表 1 に見るように、ソマリアの海賊による襲撃件数は 219 件に達しており、全体のほぼ半分を占めている。2009 年も 217 件で全体の半分強を占めており、ソマリアの海賊による襲撃事案の異常ぶりが依然、際立っている。しかも襲撃海域の拡大が続いており、報告書によれば、西は紅海南部から東は東経 72 度まで、更に北はオマーン沖、アラビア海から南は南緯 22 度のモザンビーク海峡に至っている。報告書が指摘しているように、特に第 4 四半期の襲撃事案の特徴は、ソマリアの海賊がハイジャックした商船や漁船を「母船」として利用していることである。(これについては、OPRF 海洋安全保障情報月報 2010 年 11 月号 1.1 海洋治安「トピック」、及びアデン湾・ソマリア沖ハイジャック事案情報 (2011-1) 参照。) 一方、アデン湾での襲撃事案が 2009 年の 116 件から、2010 年には 53

件になっており、50%以上減少している。報告書によれば、各国の海軍戦闘艦の展開と航行船舶の海賊対処マニュアル、BMP 3による自衛措置の結果である。ハイジャック船や海賊に乗り込まれた船舶に対する武力解放は、2010年には4件あった。その一方で、各国海軍の哨戒活動が及ばない、広大なインド洋に襲撃海域が拡散している。2010年のハイジャック事案は49件(2009年47件)で、1,016人(同876人)の乗組員が人質となった。報告書によれば、2010年12月末現在で、28隻が拘留されており、638人が人質となっている。報告書は、ソマリアの海賊による公海上での跳梁跋扈を阻止するためには、特に海賊の根拠地となっているソマリア中南部における統治機構の再建が必要であると指摘している。

他方、東南アジアでは、インドネシアでの発生件数は40件(内、ハイジャック1件)で、2009年の15件から大幅増となっており、ここ3年の減少傾向が止まった。南シナ海のアナンバス、ナトゥーナ、マンカイ及びスピ・ビスール諸島が多発海域となっている。南シナ海でも、航行中の船舶に対する襲撃事案が31件あり、2009年の13件から大幅増となった。これは、過去5年間で最も多い件数である。マラッカ海峡での発生件数は2件で、ここ3年同じだが、シンガポール海峡では3件で、2009年の3分の1に減少した。

表2は、2010年年次報告書の襲撃事案のナレーションを基に、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、ハイジャックの成功率を割り出したものである。月間襲撃事案は3月から6月、10月から12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6月から9月にかけてはインド洋での襲撃事案がほとんどなかった。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、8月、10月及び12月はハイジャック事案がゼロであった。2010年のハイジャックの成功率について見れば、アデン湾では78件中16件(2009年131件中20件)で、20.51%(同15.27%)であった。一方、ソマリア沖についてみれば、139件中33件(同80件中27件)で、23.74%(同33.75%)で、襲撃事案は大幅に増えているが、成功率は低下している。ソマリアの海賊による217件(アラビア海の2件を除く)の襲撃事案で、ハイジャックに成功したのは49件で、成功率は22.58%で、2009年の47件、22.27%とほぼ同じである。

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2010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、2010年の既遂事案249件(2009年202件)の内、停泊中(berthed)が15件(同16件)、錨泊中(anchored)が115件(同101件)で、航行中(steaming)が119件(同84件)であった(2009年は情報なし(not stated)が1件であった)。また、未遂事案196件(同204件)の内、停泊中が3件(同1件)、錨泊中が16件(同18件)、航行中が177件(同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事案であり、未遂事案が全て「発砲」あるいは「乗り込み未遂」であり、機関銃やロケット推進擲弾筒で武装し、「母船」や小型高速ボートで航行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、アジアの海賊事案の特徴は、インドネシアの多発海域を含む南シナ海の襲撃事案が全て航行中で、乗り込み事案が大部分であることである。また、ベトナム、バングラデシュ、インドでは、港や錨地における乗り込み事案が全てである。

また、2010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16カ所（2009年14カ所）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22件（同17件）で、次いでナイジェリアのラゴスが11件（同15件）、ペルーのカヤオが9件（同12件）で、これら上位3港はここ数年変わらない。他にアジアでは、ベトナムのブンタオが7件（同3件）と大幅に増え、インドでは東岸のヴィシャカパトナムが3件（2009年はリストになし）で、西岸のコーチン（2009年3件）とカキナダ（同3件）は2010年のリストに掲載されていない。インドネシアでは、いずれも2009年のリストになかった、スマトラのドゥマイとジャカルタ・タンジュンプリオクが各4件、カリマンタンのタンジュンマンシガンが3件であった。また、同じくリストになかった、フィリピンのマニラとシンガポール海峡の錨地が各3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。表5に見るように、2010年に襲撃された（未遂事案を含む）船舶のタイプは30（2009年22タイプ）で、最も多かったのがChemical/Product Tankerで96隻（2009年69隻）、次いでBulk Carrierが89隻（同109隻）、以下、Containerが74隻（同64隻）、General Cargoが63隻（同54隻）、Tanker Crude Oilが43隻（同41隻）、Tugが20隻（同17隻）、Trawler/Fishingが19隻（同16隻）となっている。この5年間、これらの7つのタイプは、襲撃隻数に多少の上下があっても、目標船舶の大部分を占めている。

表6は、2010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の上位のタイプ、Chemical/Product Tanker、Bulk Carrier、General Cargo、Containerなどの内、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、乗組員の数も20～25人前後の船舶が平均的である。

船舶のタイプから見て2010年のハイジャック事案で注目されたのは、韓国の船社が運航するVLCC、MT *Samho Dream* (319,430DWT) が4月4日、ソマリア沿岸東方970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事案である。該船は1億7,000万米ドル相当のイラク原油を積載していた。ソマリアの海賊によるVLCCのハイジャックは、これが3隻目であった。また、日本の日之出郵船株式会社が運航するパナマ籍船の貨物船、MV *Izumi* (20,170DWT) が10月10日午後、ソマリアの海賊にハイジャックされた。該船は、鉄鋼製品を積んで9月12日に千葉県君津港を出港し、シンガポールを経由してケニアのモンバサに向かっていた。該船は、海賊の「母船」として利用されている。

襲撃された船舶の船籍を見れば、2010年の445隻中、最も多かったのはパナマ籍船で（82隻（2009年69隻）、以下、12隻以上襲撃された船籍別順位は、リベリア籍船57隻（同38隻）、シンガポール籍船40隻（同32隻）、マーシャル諸島籍船36隻（同29隻）、アンティグア・バーブーダ籍船24隻（同24隻）、マルタ籍船19隻（同21隻）、香港籍船18隻（同21隻）、マレーシア籍船14隻（同3隻）、キプロス籍船13隻（同14隻）、イタリア籍船10隻（同3隻）となっている。日本籍船はこの2年間襲撃船舶はゼロであった（この5年間では、2008年2隻、2007年1隻のみ）。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69隻（同64隻）、次いでシンガポール54隻（同45隻）、以下、ギリシャ46隻（同59隻）、日本23隻（同16隻）、アラブ首長国連邦17隻（同9隻）、英国16隻（同14隻）、香港

16隻(同20隻)、インド14隻(同11隻)、マレーシア14隻(同2隻)、キプロス11隻(同6隻)、オランダ10隻(同7隻)、ノルウェー10隻(同10隻)、米国10隻(同8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、人的被害のほとんどを占めている。2010年に人質となったのは1,181人(2009年1,052人)で、この5年間の傾向を見れば、2006年が188人、2007年が292人であったのに比べて、2008年が889人と3倍増近くになり、以後毎年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、2010年の人質事案1,181人中(2009年1,052人)、ソマリアの海賊による事案がアデン湾275人(同351人)、ソマリア732人(同506人)、紅海18人(同なし)で、人質事案の9割弱を占めており、また、2010年の死亡事案8人(2009年8人)もソマリアの海賊によるもので、アデン湾で7人(同3人)、ソマリア1人(同1人)となっている。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。

表8は、2010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243件中(2009年240件)、アデン湾48件(同105件)、紅海13件(同8件)、ソマリア130件(同76件)で、ソマリアの海賊によるものが191件で、全体の8割近くを占めている。ここでも、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	2010	2009	2008	2007	2006
インドネシア	40	15	28	43	50
マラッカ海峡	2	2	2	7	11
マレーシア	18	16	10	9	10
フィリピン	5	1	7	6	6
シンガポール海峡	3	9	6	3	5
タイ	2	1		2	1
南シナ海	31	13		3	1
ベトナム	12	9	11	5	3
バングラデシュ	23	17	12	15	47
インド	5	12	10	11	5
アデン湾*	53	116	92	13	10
紅海**	25	15			
ソマリア	139	80	19	31	10
アラビア海***	2	1		4	2
インド洋****		1			
オマーン*****		4			
セイシェル			1		
タンザニア	1	5	14	11	9
ナイジェリア	19	29	40	42	12
合計	445	410	293	263	239

出典 : 2010 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。

表2：2010年のアデン湾（紅海を含む）、ソマリア沖（インド洋を含む）における月間襲撃件数に対するハイジャック成功率

月	海域*	H + B**	未遂	計	成功率 (%) ***
1	A	1 + 0	2	3	33.33
	S	1 + 0	0	1	10.00
2	A	1 + 1	1	3	33.33
	S	0 + 0	0	0	0
3	A	3 + 0	7	10	30.00
	S	6 + 0	16	22	27.27
4	A	1 + 0	9	10	10.00
	S	5 + 2	11	18	27.78
5	A	3 + 0	5	8	66.67
	S	2 + 1	7	10	20.00
6	A	2 + 0	12	14	14.29
	S	0 + 0	1	1	0
7	A	1 + 0	4	5	20.00
	S	0 + 0	0	0	0
8	A	0 + 0	10	10	0
	S	0 + 0	0	0	0
9	A	3 + 1	2	6	50.00
	S	2 + 1	4	7	28.57
10	A	0 + 0	4	4	0
	S	5 + 5	10	20	25.00
11	A	1 + 0	2	3	33.33
	S	4 + 5	30	39	10.26
12	A	0 + 0	2	2	0
	S	8 + 0	13	21	38.10
小計	A	16 + 2	60	78	20.51
	S	33 + 14	92	139	23.74
合計		49 + 16	152	217	22.58

出典：2010年年度報告書 57～65 ページ、76～97 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（インド洋を含む）を示す。

**：H は Hijacked、B は Boarded を示す。

***：襲撃件数に対するハイジャック成功率を示す。Boarded 事案は含まない。

表3：アジア及びその他の多発海域における2010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	30	1		9
マラッカ海峡				2
マレーシア	13	2		3
フィリピン	4			1
シンガポール海峡	3			
タイ	2			
南シナ海	21	1	2	7
ベトナム	12			
バングラデシュ	20			3
インド	4			1
アデン湾*	2	15	22	14
紅海**		1	4	20
ソマリア	14	33	74	18
アラビア海***				2
タンザニア	1			
ナイジェリア	13		4	2
合計	196	53	107	89
総計	445			

出典：2010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、いずれの海域もソマリアの海賊による。

備考：Boarded は、海賊が乗り込みに成功しても、乗組員の多くは船内の“citadel”（安全区画）に鍵をかけて閉じ籠もるなどの自衛措置をとることによって、乗り込んだ海賊がハイジャックを諦めて逃亡した事案である。その後、該船は付近を哨戒中の各国海軍戦闘艦に救出されている。一方、海賊が逃亡しなかった場合には、武力による解放に繋がるケースもある。

表4：2010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	B	A	S
インドネシア	5	17	9	1	2	6
マレーシア		11	4		2	1
マラッカ海峡						2
フィリピン		4				1
シンガポール海峡			3			
タイ / タイ湾	1		1			
南シナ海			22			9
ベトナム	1	10	1			
バングラデシュ	3	14	3		3	
インド		4			1	
アデン湾*			17			36
紅海**			1			24
ソマリア			47			92
アラビア海***						2
タンザニア		1				
ナイジェリア				1	1	4
合計	15	115	119	3	16	177
総計	249			196		

出典：2010年年度報告書9～10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.

注：*；アデン湾、**紅海、***；アラビア海、いずれの海域もソマリアの海賊による。

表 5 : 2010 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	2010	2009	2008	2007	2006
Chemical / Product Tanker	96	68	55	52	35
Bulk Carrier	80	109	48	32	57
Container	74	63	49	53	49
General Cargo	63	53	38	36	30
Tanker Crude Oil	43	41	30	25	9
Tug	20	16	16	7	9
Trawler / Fishing Vessel	19	16	9	16	18
LPG Tanker	7	5	6	5	4
Ro-Ro	6	8	1	3	2
Vehicle Carrier	5	4	3	1	1
Refrigerated cargo	4	4	8	7	3
Dhow	4	3	1	3	2

出典 : 2010 年年次報告書 13 ページの表 11、14 ページのチャート D から作成。

表 6 : 2010 年にソマリアの海賊によってハイジャックされた船舶の各タイプの
 の主な船舶の諸元

Name	Type	GRT	DWT	乾舷 (ft)	速度 (k)	乗組員
<i>UTB Ocean</i>	Chemical / Product Tanker	6,149	9,224	8	13	21
<i>Marida Marguerite</i>	ditto	8,505	13,168	14	13	22
<i>Golden Blessing</i>	ditto	9,127	14,445	9	13	19
<i>Hannibal II</i>	ditto	16,284	23,404	12	17	31
<i>Frigia</i>	Bulk Carrier	20,352	35,246	2	13	21
<i>Voc Daisy</i>	ditto	25,807	47,183	15	14	21
<i>Eleni P</i>	ditto	37,707	72,119	16	14.5	24
<i>Suez</i>	General Cargo	13,277	17,300	11	15.5	23
<i>Izumi</i>	ditto	14,162	20,170	15	N/A	20
<i>Albedo</i>	Container	10,837	15,562	9	17	23
<i>MSC Panama</i>	ditto	18,000	26,288	12	18	23
<i>Samho Dream</i>	VLCC	161,135	319,430	26	16	24
<i>Asian Glory</i>	Vehicle Carrier	44,818	13,363	16	18.6	25
<i>Iceberg 1</i>	Ro-Ro Vessel	5,402	3,960	1	14	24
<i>Polar</i>	LPG Tanker	4,807	5,076	6	16	18

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7：2010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	Hostage	Threatened	Assault	Injured	Killed	Missing	Kidnap
インドネシア	33	3	1				
マレーシア	35	1					
シンガポール 海峡	10						
南シナ海	42			3			
ベトナム				1			
バングラデシ ユ		5		2			
アデン湾*	275				7		
紅海**	18						
ソマリア	723			13	1		
タンザニア		1					
ナイジェリア	26			15			17
合計	1,181	18	6	37	8		20
総計	1,270						

出典：2010 年年次報告書 11～12 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。

注：*；アデン湾、**；紅海、いずれの海域もソマリアの海賊による。

表 8 : 2010 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	3	16	2	19
マラッカ海峡				2
マレーシア	3	7		8
フィリピン		2		3
シンガポール海峡	2			1
タイ				2
南シナ海	8	16	1	6
ベトナム	2	4	1	5
バングラデシュ	1	20		2
インド				5
アデン湾*	48			5
紅海**	13			12
ソマリア	130			9
アラビア海***				2
タンザニア		1		
ナイジェリア	16	2		1
合計	243	88	6	108
総計	445			

出典：2010 年年次報告書 12 ページの表 10 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、いずれの海域もソマリアの海賊による。

(文責 上野英詞)

2.2 2010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 Information Sharing Centre (ISC) は 2011 年 1 月 20 日、2010 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。(ReCAAP とは Regional Cooperation Agreement Against Piracy の頭字語である。)

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、加盟国と香港の Focal Point とシンガポールにある Information Sharing Centre (ISC) と結び、また Focal Point 相互の連結で構成される、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。

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、韓国及び日本の域内 14 カ国に加えて、域外国からノルウェー (2009 年 8 月)、デンマーク (2010 年 7 月)、オランダ (2010 年 11 月) が加盟しており、現在、17 カ国となっている。なお、マレーシアとインドネシアは未加盟だが、ISC との情報交換が行われている。

以下は、ReCAAP の 2010 年年次報告書から見た、2010 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、2010 年の発生件数は 164 件 (2009 年 101 件) で、その内、既遂が 133 件 (同 82 件)、未遂が 31 件 (同 20 件) であった。この件数は 2009 年に比して 60% の大幅増で、特にアラビア海、バングラデシュ、インドネシア、マレーシア、南シナ海及びベトナムで増加した。アラビア海の事案は、ソマリアの海賊によるものである。報告書は、East African Attack Group (PAG) と表現している。報告書によれば、10 件の事案は 10 月から 12 月に発生した事案で、この間、インド西岸にかけてのアラビア海は南西モンスーンが終わって、良好な気候であった。2010 年 11 月 9 日

付けの米紙、*The New York Times* は、“The monsoon season has ended. The Indian Ocean is calm again. For Somalia’s pirates, that means one thing: it is a busy time of year” と報じているが、実際、*The New York Times* が指摘するように、インド洋では、2010年10月から12月にかけてソマリアの海賊による襲撃事案が増えた。報告書が指摘しているように、アラビア海からインド西岸付近にまでソマリアの海賊による襲撃海域が拡大しているのは、「母船」を利用しているためである。報告書は、MV *Izumi* と MV *Polar* がこの海域での PAG による襲撃事案に利用された、と述べている(備考参照)。このことは、ReCAAP 対象海域にまで、ソマリアの海賊が進出してきたことを意味する。

表 1 : 過去 5 年間の地域別発生件数

	2010		2009		2008		2007		2006	
	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						1	
小計	1		1						1	
南アジア										
アラビア海	5	5					1	3		1
バングラデシュ	21	3	15	4	10	2	12	1	30	14
ベンガル湾	3						1			
インド	5	2	8	2	10	1	8		3	
スリランカ								1	1	
小計	34	10	23	6	20	3	22	5	34	15
東南アジア										
タイ湾	1									
インドネシア	35	10	14	5	22	1	33	7	39	10
マレーシア	20		12	3	13		7	1	10	1
ミャンマー			1							
フィリピン	5		4	1	6	2	5	1	3	2
シンガポール	2									
南シナ海	17	8	11	2	5	2	1	5	3	
マ・シ海峡	4	3	6	3	6	4	3	4	6	7
タイ	1		2				1		1	
ベトナム	13		8		11	1	5		3	
小計	98	21	58	14	63	10	55	18	65	20
計	133	31	82	20	83	13	77	23	100	35
総計	164		102		96		100		135	

出典 : ReCAAP Annual Report (January 1, 2010 – December 31, 2010) , p.12, Table 1.

備考：MV *Izumi* (14,162DWT) は、日之出郵船（東京）が運航するパナマ籍船の貨物船で、乗組員はフィリピン人 20 人である。鉄鋼製品を積んで 2010 年 9 月 12 日に千葉県君津港を出港し、シンガポールを経由してケニアのモンバサに向かっていた。該船は 2010 年 10 月 10 日、モガディシュ南方海域でハイジャックされた。一方、MT *Polar* (78,825DWT) はパナマ船籍でリベリアの船社所有のタンカーで、2010 年 10 月 30 日、ソコトラ島東方約 580 カイリの海域で、ソマリアの海賊にハイジャックされた。該船の乗組員は 24 人である。



MV *Izumi*



MT *Polar*

Source: MV *Izumi*; EU NAVFOR Public Affairs Office, Press Release, October 11, 2010

Source: MT *Polar*; <http://www.shipping.nato.int/MVPolar>

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 年間の既遂事案をカテゴリー別に示し、各カテゴリーの事案の態様について、入港中及び錨泊地での事案と航行中の事案に分けたものである。

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

	2010	2009	2008	2007	2006
CAT-1	4 (0,4)	4 (1, 3)	4 (0, 4)	5 (0, 5)	3 (1, 2)
CAT-2	59 (19,40)	31 (9, 22)	22 (6, 16)	15 (9, 6)	38 (18, 20)
CAT-3	70 (61,9)	46 (44, 2)	57 (53, 4)	57 (53, 4)	59 (52, 9)

出典: ReCAAP Annual Report (January 1, 2010 – December 31, 2010), p.9, Chart 1, pp. 54 – 114 (Details of incidents for January to December 2010; Actual Incidents) より作成。

表 2 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、CAT-3 事案は全体の 40~50% 余を占め、しかも入港中・錨泊中の事案が大部分である。報告書によれば、これらのケースは、場当たりの犯行で、通常、1 人から 6 人のグループがナイフ、長刀、鉄棒などで武装し、船内の備品や乗組員の持ち物などを盗むケースがほとんどである。この点でも、ReCAAP 対象海域における海賊事案の全般的な特徴を反映しているといえよう。

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 2010 年の既遂事案 17 件は、CAT-1 事案は 1 件で、14 件は CAT-2 事案で、CAT-3 事案は 2 件であった。報告書によれば、CAT-2 事案の 59 件中、南シナ海での事案とインドネシアのアナンバス、マンカイ及びスビ・ビスール諸島での事案を加えれば、27 件となって全体の 46% を占め、マシ海峡東方の海域が ReCAAP 対象海域の中でも襲撃事案の多発海域となっている。

CAT-1 事案 4 件中、1 件は南シナ海、2 件はマレーシア東岸のティオマン島沖と南シナ海に抜けるインドネシアのビンタン島沖での事案であった。残りの 1 件は、12 月 5 日に、バングラデシュ船籍の貨物船、MV *Jahan Moni* (44,377DWT) が、インドのコーチン西方約 275 カイリのラクシャドゥープ諸島周辺海域で、ソマリアの海賊にハイジャックされた事案である。この海域は、ソマリアの海賊によるハイジャック事案としては最もインドに近い海域である。ソマリアの海賊による ReCAAP 対象海域への進出の事例である。この海域はモルディブとミニコイ島との間の「北緯 8 度海峡」(the 'eight-degree channel') で、1 日平均約 40 隻の船舶が航行している。(本件ハイジャック事案については、OPRF 海洋安全保障情報月報 2010 年 12 月号 1.1 海洋治安参照。)

4. 襲撃された船舶のタイプ

2010 年の襲撃された船舶のタイプについて見れば、全 164 件中、最も多かったのは各種タンカー (Chemical、Product、LPG/LNG、Oil) で 55 隻 (既遂 45 隻、未遂 10 隻)、次いで Bulk Carrier が 37 隻 (31 隻、6 隻)、Container Ship が 26 隻 (24 隻、2 隻)、General Cargo が 26 隻 (16 隻、10 隻)、Tug & Berge が 17 隻 (16 隻、1 隻) などとなっている。

(文責 上野英詞)

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)