

アジアにおける海賊行為と武装強盗事案の実態 ～ReCAAP 2014年次報告書と「抜き取り」事案報告書に見る特徴～

上野英詞（海洋政策研究財団研究員）

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2015年2月末、2014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。この報告書に先立って、ReCAAP ISCは2015年1月に、武装集団が小型タンカーを襲撃し、積荷の燃料油などを抜き取る「抜き取り (siphoning)」事案に関する特別報告書パートIIを公表した。

以下は、ReCAAP 2014年次報告書と特別報告書パートIIから見た、最近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状況である。

【備考：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) とを結び、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、港湾局や税関、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）、英国（2012年5月）、オーストラリア（2013年8月）、そしてアメリカ（2014年9月）が加盟し、現在、20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。】

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」に従っている。

「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) の定義に従っている。

2. 2014年の発生（未遂を含む）件数

報告書によれば、2014年の発生件数は183件（2013年150件）で、その内、既遂が168件（同141件）、未遂が15件（同9件）であった。

表1は、過去5年間の発生件数を地域毎に示したものである。これによれば、インドネシアでの発生件数が前年比で半減しているが、報告書によれば、スマトラのベラワンとドゥマイ、マ・シ海峡のプラウ・ニッパ、及びカリマンタンのサマリダなどの港湾や錨泊地の状況が大幅に改善されたためである。一方でマラッカ・シンガポール海峡と南シナ海における発生件数が大幅に増え、2013年比で15%増の主たる要因となっている。これら3つの地域で2014年の発生件数の7割以上を占めている。

表1：過去5年間の地域別発生件数

	2014		2013		2012		2011		2010	
	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								4	5	7
バングラデシュ	15		6		11		14		21	3
ベンガル湾	2							1	3	
インド	11	2	11		8	1	7	2	5	2
小計	28	2	17		19	1	21	7	34	12
東南アジア										
タイ湾									1	
インド洋		1								
インドネシア	41	5	83	7	66	6	47	2	37	10
マレーシア	4	1	6		11		14	3	18	
ミャンマー							1			
フィリピン	5		5		3		4	2	5	
シンガポール					2		3		2	
南シナ海	40	2	10	1	7		12	6	17	8
マ・シ海峡	44	4	12		12	1	24	2	5	3
タイ									1	
ベトナム	6		8	1	3	1	8		13	
小計	140	13	124	9	104	8	113	15	99	21
計	168	15	141	9	124	9	135	22	134	33

出典：ReCAAP 2014年次報告書 12頁表1より作成

3. 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 / 武装強盗の人数 (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、乗組員の現金が強奪されるよりも、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、ReCAAPは、発生事案を以下の4つにカテゴリー分けしている。

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

表2は、以上の暴力的要素と経済的要素から、この5年間の既遂事案をカテゴリー分けしたものである。

表2：過去5年間のカテゴリー別既遂事案件数

	2014	2013	2012	2011	2010
CAT-1	13	2	4	8	4
CAT-2	41	31	40	40	59
CAT-3	33	35	30	27	31
Petty Theft	81	73	50	60	40

出典：ReCAAP 2014年次報告書 10頁チャート2より作成

表2に見るように、2014年の既遂事案168件の内、CAT-1事案が13件もあり、2014年既遂事案の際立った特徴となっている。後述するように、これらの事案は全て、タンカーからの積荷の石油や燃料油の「抜き取り (siphoning)」事案で、内、2件は「抜き取り」に失敗した事案である。

報告書によれば、2014年の既遂事案168件について、襲撃に参加した海賊/武装強盗の人数から見れば、1～6人が109件と全体の65%を占め、7～9人が17件、9人以上が21件、情報なしが21件であった。9人以上が2013年に比して8件から21件に大幅に増えているが、報告書によれば、バングラデシュのチッタゴンでの錨泊中の事案と南シナ海での航行中の事案の増加によるものである。

使用された武器のタイプでは、襲撃者がナイフと銃器で武装した事案が18件で、全体の11%となっており、ナイフや長刀で武装した事案が61件となっている。しかしながら、全

体の約55%、89件が非武装か、報告なしであった。

被害船舶の乗組員に対する扱いを見れば、168件中、26%に当たる43件で、乗組員が脅されたり、人質に取られたり、あるいは負傷させられたりした。この内、2件では、乗組員は救命ボートに乗せられ、船外に放擲されたが、その後、通りかかった漁船に救助された。ReCAAP ISCは、船長や乗組員に対して、特に武装した海賊/武装強盗との直接対決を回避するよう勧告している。

経済的損失について見れば、その多くは場当たりの盗難事案で、168件中、ほぼ54%に当たる事案では、主として停泊/錨泊中の船舶のエンジン部品や船舶備品、現金や乗組員の持ち物の盗難事案であった。経済的損失について注目されるのは、積荷を盗む事案の増加である。この種の事案は、2013年の2件から15件に増加しており、内、12件が後述のタンカーからの「抜き取り (siphoning)」事案で、3件がバージからのスクラップ金属の盗みであった。船舶の「ハイジャック/行方不明」事案が1件あった。報告書によれば、この事案は、コンテナ138個を積んだバージ、Hub 18を曳航中のマレーシア籍船タグボート、Monyplus 12がサラワク州シブを出港し、マレー半島のポート・クランに向けて航行中、同州ダトゥ岬沖西方約61カイリの南シナ海で6月9日1910頃にコンタクトが取れなくなった事案で、その後、6月22日にサバ州コタキナバル北西沖約100カイリの海域で11人の乗組員と共にバージが発見され、乗組員が救出されたが、タグボートは依然、行方不明である。

表3は、既遂事案における襲撃された時の船舶の状況を示したものである。

表3：2014年の航行中、停泊/錨泊中既遂事案のカテゴリ別内訳

	CAT-1	CAT-2	CAT-3	Petty Theft
航行中	11	18	21	16
停泊/錨泊中	2	23	12	65

出典：ReCAAP 2014年次報告書 11、48～94頁より作成

報告書によれば、2014年の168件の既遂事案中、61%に当たる102件が停泊/錨泊中の事案で、発生場所別に見れば、インドネシア39件、南シナ海23件、バングラデシュ14件、インド11件、ベトナム6件、フィリピン5件、そしてマレーシア4件であった。インドネシアについては、発生件数は2013年の78件に比して半減しているが、報告書によれば、CAT-2事案の発生場所としては、この5年間、インドネシアが最も多くなっている。ReCAAP ISCは、インドネシアの港湾当局と海洋法令執行機関に対して、停泊/錨泊地における監視の強化を求めるとともに、停泊/錨泊地における船舶の船長と乗組員に対して見張りの強化を求めている。南シナ海の錨泊地での事案は23件で、その内、22件がCAT-3かPetty Theftであったが、残りの1件はCAT-1事案で、後述する「抜き取り (siphoning)」事案であった。

報告書によれば、航行中の事案66件(全体の39%)の内、マラッカ・シンガポール海峡での事案が44件で、2013年の12件に比して、4倍近い増加となっている。報告書によれば、44件の半分がpetty theft事案で、そのほとんどがプラウ・ニッパ錨泊地西方海域のマ・シ海峡分離通航路(TSS)の東航レーンを航行中の事案で、報告書は、目標船舶がプラウ・ニッパ錨泊地で錨泊中の船舶から、TSS東航レーンを航行中の船舶に移ったと指摘してい

る。実際、同錨泊地での事案は、2013年の12件から2014年はゼロになっている。同錨泊地での状況の改善によって、襲撃グループがより哨戒回数の少ない海域に移った可能性が指摘されている。

一方、南シナ海での航行中の既遂事案は17件で、2013年の9件からほぼ倍増しており、3年連続の増加となっている。内、10件がCAT-1の「抜き取り (siphoning)」事案で、4件がCAT-2、そして3件がCAT-3と petty theft 事案であった。

4. タグ&バージ襲撃事案の特徴

タグ&バージが襲撃される事案が2014年には20件あり、その内、18件が既遂事案で、10件がCAT-2事案、8件が petty theft 事案であった。報告書によれば、襲撃件数自体は、2011年の38件（既遂37件、未遂1件）をピークに減少傾向にあり、2012年は27件（同26件、同1件）、2013年は22件（全て既遂）であった。

18件の既遂事案の内、17件が航行中の事案で、1件が停泊/錨泊中の事案であった。襲撃時間についてみれば、10件が1900～0430の夜間の事案だが、バージに積まれたスクラップ金属の盗難事案5件の内、3件は1030～1700の昼間の事案であった。襲撃グループの人数についてみれば、18件中、11件が1～6人の小グループの乗り込み事案で、3件が7～9人、2件が10人、そして2件が20人以上のグループの襲撃事案であった。

タグ&バージ襲撃事案は減少傾向にあるが、ReCAAP ISCは、タグ&バージの航行が頻繁なルート沿いでの定期的な哨戒活動に実施に当たって、各国の海洋法令執行機関と関連機関との協力強化を慫慂している。また、タグ&バージが低速で、襲撃グループに乗り込まれ易いことから、船長や乗組員に対しても、監視態勢の強化と ReCAAP ISC のガイドブックに記された各種対策を講じることを慫慂している。

ReCAAP ISC のガイドブック、Tug Boats and Barges (TaB) Guide against Piracy and Sea Robbery は以下を参照。

TaB Guide is available at following URL;
[http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Tug%20Boats%20and%20Barges%20\(TaB\)%20Guide%20\(Final\).pdf](http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Tug%20Boats%20and%20Barges%20(TaB)%20Guide%20(Final).pdf)

5. 石油・燃料油の抜き取り事案の状況

2014年のCAT-1事案で注目されるのは、各種タンカーからの積荷の石油や燃料油の「抜き取り (siphoning)」事案である。ReCAAP ISC は2014年7月に、この種の抜き取り事案について、Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia と題する報告書を公表した。2015年1月には、その最新版、Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II) を公表した。この種の事案は、表4に示したように、2011年4月15日の事案が初めてだが、2014年になって異常に増えているところに特徴がある。表5に示したように、2014年の「抜き取り」事案は15件で、その内、12件が既遂事案であった。2011年から2014年までの4年間で、23件の「抜き取り」事案が発生しており、その内、16件で積荷の各種の油の「抜き取り」に成功しており、7件では関係各国の海洋法令執行機関のタイムリーな介入により、「抜き取り」を阻止している。

最新版の報告書は、襲撃グループの手口は全般的に似通っており、彼らの狙いは積荷の各

種の油にあり、身代金狙いで目標船舶をハイジャックしたり、人質に取ったりすること自体に関心があるわけではない、と指摘している。従って、この点で、これらの事案は、2012年まで猖獗を極めたソマリアの海賊の手口とは異なっている。(なお、IMBの2014年次報告書では、これらの事案は「ハイジャック」事案とされている。報告書は、「2014年の東南アジアでは、15件のタンカーとタグボートのハイジャック事案があった。海賊の狙いは、タンカーに積まれている燃料油である。このことは、2隻の精製品タンカーに乗り込んだ海賊が、積荷を確認した後、退去したことで裏付けられる」と述べている。)

最新版は、2014年の「抜き取り」事案における襲撃グループの手口について、以下の諸点を指摘している(表5参照)。

(1) 目標船舶については、既遂12件の多くは、2,000GT以下の小型タンカーであった。2,000GTを超えるタンカーが目標となったのは5件で、最も大きなタンカーは5,153GTであった。

(2) 襲撃時間については、2000～2345の時間帯が最も多く、1件は0600の早朝であった。

(3) 襲撃グループが目標船舶に乗り込んでから対処するまでの犯行時間については、通報のあった9件の事案では、6件が6～10時間であった。表5の11番、*Srikandi 515*の事案の場合、船主が該船と49日間(10月9日から11月27日まで)もコンタクトできなかった。現在、この間の状況について、調査中である。

(4) 襲撃グループの人数については、12件中、半分の6件で8～10人であったが、16人が1件、25～26人が2件もあった。

(5) 使用武器については、ナイフと火器が大部分であった。

(6) 乗組員の扱いについては、拘束され、食堂や機関室に監禁される事案が多かった。しかし、2件を除いて、乗組員に負傷者はいなかった。

(7) 乗組員の対応については、12件の内、SSAS(Ship Security Alert System)を作動させたのは4件で、関係各国の海洋法令執行機関や海軍が対応した。

最新版によれば、「抜き取り」事案の発生海域は、2011年から2014年までの全23件の事案の内、14件が南シナ海で発生しており、いずれも航行中の事案で、その内、成功事案が10件で、4件は「抜き取り」に失敗している。(全23件の発生海域については、地図参照)南シナ海の発生海域は沿岸から遠く離れた海域で、関係国の海洋法令執行機関の哨戒海域外にあり、事案発生 of 通報を受けて関係機関が現場海域にまで到着するのに時間を要し、従って、襲撃グループはこの間、積荷油を「抜き取り」、逃亡するまでの時間を「稼ぐ」ことができる、報告書は指摘している。

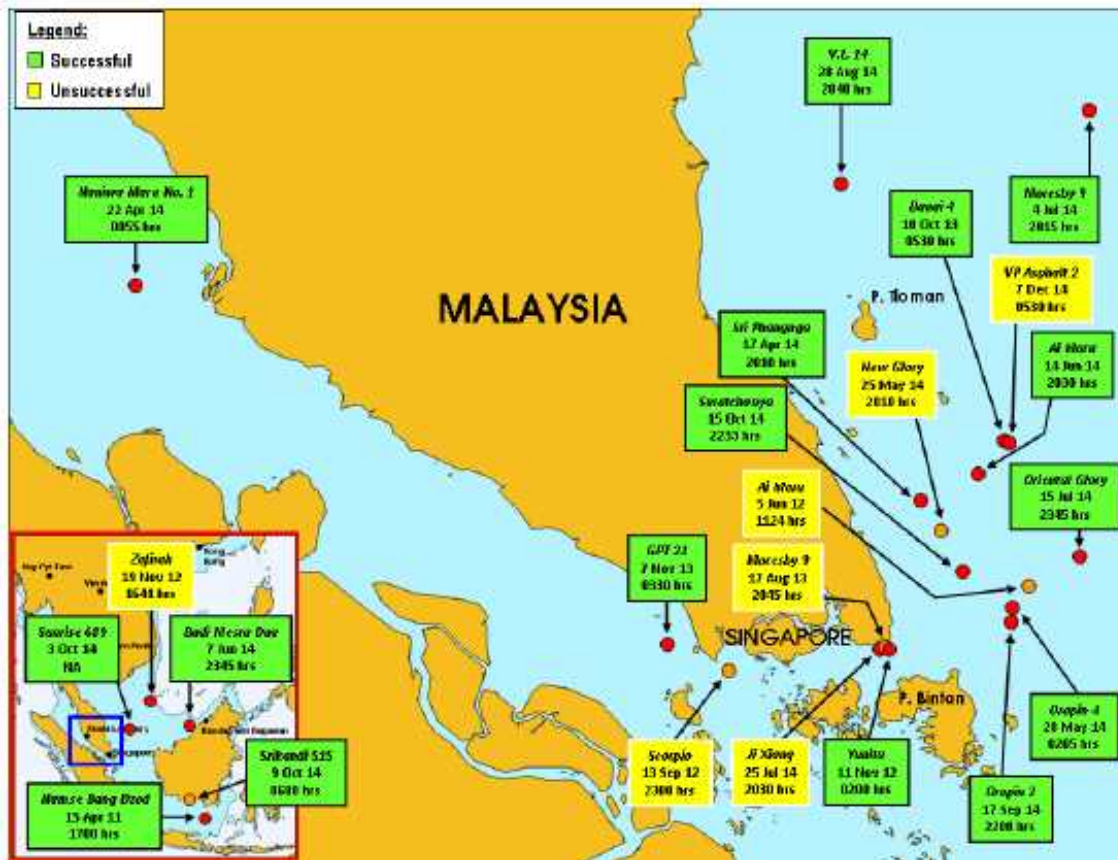
襲撃グループについて、最新版は、発生海域と手口から判断して、少なくとも3つの組織犯罪グループの関与を指摘している。1つは、マ・シ海峡で活動するグループで、比較的暴力的でなく、また、沿岸国の協調した哨戒活動が実施されているため、成功率が低い。他の2つのグループは南シナ海で活動するグループで、沿岸から離れた海域のために、比較的「耐波性」に優れた船を持っている。現在のところ、ReCAAPISCは、その内の1つはインドネシアと繋がりがあると見ており、表5の4番、*Budi Mesra Due*(26人)、7番、*Sunrise 689*(10人)、10番、*Oriental Glory*(25人)の事案など、他人数で、2,000GTを超えるタンカーを狙っている。

その上で、最新版は、「抜き取り」事案が綿密に調整された組織的犯罪であることを指摘

している。それによれば、襲撃グループが目標船舶に乗り込み、積荷油を別の船に抜き取って移す海域まで該船を航行させるためには、シンジケートや組織犯罪グループは、目標船舶の船種、航行ルート、「抜き取り」装備のタイプ、巡視船などの探知を避けて「抜き取り」を実施する適切な海域、目標船舶に横付けする別の船の航行スケジュール、抜き取った積荷油の貯蔵、そして買い取り業者への移送場所などに関する、適切な情報や目標船舶からのインサイダー通報を必要とする。ReCAAP ISC は、一部の運航船社の情報などから、一部の犯行グループが、抜き取り積荷油を売るために、それらを売却したり、仲介人を雇ったりしている良く組織されたシンジケートに結びついているか、あるいはその傘下にある、と見ている。このため、最新版は、襲撃グループと目標船舶の乗組員との間の共謀の可能性を排除できないとしている。しかも、この2年間で、2度も乗り込まれた船舶が2隻ある。表4の3番と表5の5番にある、ホンジュラス籍船の精製品タンカー、*Ai Maru* で、1度目は付近を哨戒していた小型機に通報されて失敗したが、2度目は積荷油を抜き取られた。表4の8番と表5の6番にある、ホンジュラス籍船の精製品タンカー、*Moresby 9* も2度目には積荷油を抜き取られている。従って、綿密な計画と調整、そして適切な情報ネットワークはこの犯罪が成功するための鍵であるが、時には「間違っただけ」船舶に乗り込むこともある。最新版によれば、表5の未遂事案の内、13番と15番の事例は積荷が油でなかった事例である。(前出のIMB2014年次報告書の2例はこれを指している。)

最新版は、「抜き取り」事案について、石油・燃料油の市場価格の現状とこれらが課税対象であることから、「抜き取り」油の転売が利益の上がるビジネスとなっており、これらの「抜き取り」油、特にMGO (Marine Gas Oil) の価格が比較的高く、MGOに対する闇市場の需要が高いことから、「抜き取り」事案が今後を続けると見ている。2015年になっても、1月と2月に各1件の「抜き取り」事案が発生している。そのため、ReCAAP ISC は、沿岸各国と運航船社に対して、この問題に一致して対処するために、より調整され、かつ強力な対応措置をとることを強く要請している。

地図：2011年～2014年までの既遂・未遂「抜き取り事案」発生海域



出典：Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II), p.11

表4：2011年～2013年までの「抜き取り (siphoning)」事案 (含未遂事案)

船舶名	GT	発生日時	抜き取り量	油種
2011年				
1. <i>Namse Bang Dzod</i>	-	4.15. 1700	0.8 metric ton (mt)	Diesel
2012年				
2. <i>Yunita</i>	1,893	11.11. 0200	750 ton	Fuel oil
3. <i>Ai Maru</i>	1,007	6.5. 1124	未遂	
4. <i>Scorpio</i>	1,861	9.13. 2300	未遂	
5. <i>Zafiah</i>	496	11.19. 1641	未遂	
2013年				
6. <i>Danal 4</i>	964	10.10. 0530	1,690 mt	MGO*
7. <i>GPT 21</i>	1,981	11.7. 0330	Not stated	MGO
8. <i>Moresby 9</i>	1,321	8.17. 2045	未遂	

出典：Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia, p.9, Annex B より作成。

備考*：MGO; Marine Gas Oil

表5：2014年の「抜き取り (siphoning)」事案 (含未遂事案)

船名/船種/GT	発生 日時	襲撃グループ		所要時間	経済的損失
		人数	武器		
1. Sri Phangnga Tanker 929GT	4.17. 2010	16	Swords, handgun	6hrs30min	MGO*400metric ton (mt) 乗組員の持ち物 船舶備品
2. Naniwa Maru No. 1 Tanker 3,238GT	4.22. 0055	5	NA	-	MDO*2,500mt
3. Orapin 4 Product Tanker 1,924GT	5.28. 0205	10	Guns, knives	10hrs	ADF*3,200mt
4. Budi Mesra Due Oil Tanker 5,153GT	6.7. 2330	26	Knives, swords	9hrs41min	Diesel 940mt 乗組員の持ち物
5. Ai Maru Product Tanker 1,007GT	6.14. 2030	7	Pistols, knives	4hrs20min	MGO 620mt 乗組員の持ち物
6. Moresby 9 Product Tanker 1,321GT	7.4. 2015	9	Pistols, machetes	7hrs45min	MGO 2,118mt
7. Oriental Glory Product Tanker 2,223GT	7.15. 2345	25	NA	4hrs05min	MFO*1,600mt 現金・乗組員の持ち物
8. V.L. 14 Oil Tanker 1,007GT	8.28. 2040	6	Guns	7hrs320min	Lube oil (潤滑油) 乗組員の持ち物
9. Orapin 2 Product Tanker 1,598GT	9.17. 2200	8	Pistols, machetes	-	MGO 現金・乗組員の持ち物
10. Sunrise 689 Chemical Tanker 4,080GT	10.3. NA	10	Guns, knives	-	Gas oil
11. Srihandi 515 Product Tanker 1,975GT	10.9. 0600	8	NA	49days	Palm oil (ヤシ油)

船名/船種/GT	発生 日時	襲撃グループ		所要時間	経済的損失
		人数	武器		
12. <i>Suratchanya</i> Tanker 2,148GT	10.15 . 2230	9	NA	8hrs27min	Gasoline
「抜き取り」未遂事案					
13. <i>New Glory</i> Tanker 4,268GT	5.25. 2010	8	Armed	6hrs40min	現金・乗組員の持ち物
14. <i>Ji Xiang</i> Product Tanker 1,989GT	7.25. 2030	10	Pistols, machetes	-	船舶備品
15. <i>VP Asphalt 2</i> Tanker 3,118GT	12.7. 0530	7	Guns	1hrs15min	乗組員の持ち物

出典：Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia (Part II), Annex B より作成

備考*：MGO; Marine Gas Oil, MDO; Marine Diesel Oil, ADF; Automative Diesel Fuel, MFO; Marine Fuel Oil

注：乗組員扱いなど、各事案の特記事項（以下の番号は船名の前の番号を指す）

1：船長軽傷。襲撃グループは該船の船名を書き換えなかったが、船名と船主船社のロゴマークをペンキで消す。

2：乗組員人質。

3：乗組員拘束。船名を *Rapi* に書き換え。

4：乗組員拘束、食堂に監禁。

5：乗組員拘束、船室に監禁。

6：乗組員拘束、機関室に監禁。

9：乗組員拘束、小部屋に監禁。

10：乗組員2人軽傷。

11：乗組員を救命ボートに放擲。船名を *Chongli 2* に書き換え。

14：乗組員1人、首を撃たれる。

15：3等機関士、死亡。