

## 海賊・海上武装強盗対策について

### (中間とりまとめ)[要旨]

#### ．これまでの海賊対策

- (1) 海賊・海上武装強盗対策（以下単に「海賊対策」という。）についての国際的な合意

アロンドラ・レインボー号事件等を契機に、アジア各国の取組み及び連携協力の指針として、2000 年 4 月の「海賊対策国際会議」で採択。

- ・ 海賊対策モデルアクションプラン
- ・ アジア海賊対策チャレンジ 2000

海賊対策分野に加え、海上テロ対策分野での連携・協力を強化することとし、2004 年 6 月の「アジア海上保安機関長官級会合」で採択。

- ・ アジア海上セキュリティ・イニシアチブ 2004

- (2) これまで実施してきた主な海賊対策

沿岸国、関係国との間での国際会議の開催（海賊対策専門家会合等）

アジア各国への巡視船・航空機の派遣、連携訓練、乗船研修の実施

沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の協力（海上保安大学校への留学生の受け入れ、JICA 専門家の派遣等）

- (3) 海賊・海上武装強盗対策推進会議の設置

2005 年 3 月、マラッカ・シンガポール海峡で日本人船員が誘拐されるという事件が発生。これを受けて 4 月に、海賊対策に関する関係省庁会議を開催するとともに、国土交通省において 4 月から海賊・海上武装強盗対策推進会議を開催し、今後の海賊対策について検討。

#### ．最近の海賊事件の動向と海賊対策の検証

- (1) 最近の海賊・海上武装強盗事件（以下単に「海賊事件」という。）の動向

海賊事件は最近、世界で年間 300 件から 400 件程度発生し、その約半数は東南アジア地域で発生。

海賊は、ナイフ、小銃等で武装化し、傷害、殺人や、タグボート等を標的とした身代金目的の誘拐も増加し悪質化の傾向。

日本関係船舶の被害は、1999 年のアロンドラ・レインボー号事件等、船舶、積荷ごと乗っ取られる事件が相次いだが、同事件の犯人の逮捕等

が行われるとともに、海賊対策国際会議等東南アジアにおける協力体制の構築等の効果もあり、その後、大がかりな組織的関与の疑われる乗取り事件は減少し、特に日本関係船舶は、同種乗取り事件の発生無し。

インドネシア海域では、2004年12月のスマトラ沖地震・津波の後、一時事件発生が沈静化していたが、2005年3月頃より再び増加の傾向。ソマリア沖では、今年に入って海賊事件が急増。

2005年3月14日にミャンマー沖へパナマ籍作業台船を曳航中の日本籍タグボート「韋駄天」がマラッカ海峡で襲撃され、日本人2名を含む3名の乗組員が誘拐される事件が発生。作業台船からは船舶警報通報装置により事件通報が行われたが、船舶管理会社のみで通報され、パナマ政府には通報されていない。同事件以後も、日本関係船舶に対する事件は発生しており、引き続き警戒を要する状況。

## (2) 海賊対策についての検証

本推進会議では、韋駄天事件等について検証した結果、以下の検証結果を踏まえて必要な対策を講じることが望ましいと結論。

海賊・海上武装強盗事件被害の発生防止には、事件の発生動向等の情報をもとにした適切な警戒、自主警備の実施が重要であるため、この種情報提供機能の強化の必要があること

海賊事件発生時の船舶警報通報装置による通報について、便宜置籍国の中には直接通報を受信しない国があり、沿岸国政府等への迅速な通報、捜索・救助要請が行われぬおそれがあること

便宜置籍船を含む日本関係船舶は、改正SOLA S条約等の実施において海賊の襲撃リスクを評価の上、船舶保安規程を策定し、必要な保安措置を実施する必要があること

事件発生時には、領海主権国の海上取締能力に依存することになるが、これらの国の関係機関からの人材育成、装備等の支援要請に協力することが効果的であること

国際連携について、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）の採択を踏まえ、一層強固にしていく必要があること

## (3) 便宜置籍船への取組み及び国際連携・協力の強化の重要性

日本関係船舶の多数を占める便宜置籍船への取組みは、様々な外国の行政、船舶管理会社等が関与しているという対策実施上の制約が存在するため、行政、船社等が共通認識にたち、可能な限り改善する必要がある。国土交通省・海上保安庁は、情報提供や事件発生時の対応面の対策を講ずるとともに、船社の船舶保安体制の強化の自主的な取組みを促す。このような対策を有効とするため、同時に船社側においても便宜置籍船の通報、船舶保安体制の強化について努力する必要がある。

東南アジア海域の海上治安の確保そのものが重要であり、ReCAAPの採択を踏まえた地域的な協力のあり方について検討を進めるなど、国際的な取組み・支援を中長期的な視野に立って進める必要がある。

(4) 今後の海賊対策の方向

便宜置籍船等を含む日本関係船舶の自主警備対策の強化のための環境整備

沿岸国の海上取締能力向上のための一層の支援

海賊行為抑圧のための国際的協力体制の拡充

・今後の具体的な海賊対策

(1) 便宜置籍船等を含む日本関係船舶の自主警備対策の強化のための環境整備

海賊事件抑止には、事件発生時の沿岸当局への通報により事件の解明につながる事が最も有効。運航会社、船舶管理会社、海上保安庁との間の情報交換の体制を確保の上、海賊襲撃時における沿岸国、日本政府への迅速な連絡、便宜置籍船等から海上保安庁への船舶警報通報装置による通報を促す

海賊情報の分析結果等を、航行警報、ホームページ等で提供

船員供給国等の海事政策当局等を対象とした海賊対策セミナーの開催

便宜置籍船等に対する改正SOLAS条約等に基づく海賊襲撃リスクの評価、必要な保安措置の実施（海上保安庁との間の情報交換体制の確保を含む。）を促す

海賊の乗り込み防止に資する技術開発の検討

(2) 沿岸国の海上取締能力向上のための一層の支援

海上保安庁と東南アジア各国との間で実施する連携訓練等の拡充

東南アジアにおけるコーストガード設立構想等の支援（マレーシア及びインドネシアへの組織設立支援、フィリピンへの人材育成支援、沿岸国海上保安機関職員に対する法令執行教育、海上犯罪取締研修、海上保安大学校への留学生の受入れ）

インドネシアへの巡視艇供与に対する協力、フィリピン、マレーシアへの装備供与等についての検討

(3) 海賊行為抑圧のための国際的協力体制の拡充

ReCAAPの早期発効へ向けた関係各国への働きかけ、海賊情報共有センター（シンガポール）体制等についての検討

アジア海上保安機関ハイレベル会議の沿岸国での開催

マ・シ海峡に関するIMO主催の会議（今年9月、ジャカルタ）における沿岸国・利用国の連携協力の強化

国際交通セキュリティ大臣会合（来年1月、東京）で、国際的に重要かつ脆弱な海峡における海上セキュリティ強化に関する国際的連携の合意

日ASEAN交通連携枠組み等の国際連携の場を活用したASEAN諸国等との連携

(4) 海上保安庁において海賊対策のための業務執行体制強化について検討