

マラッカ・シンガポール海峡白書

2006

— 東南アジアの海の安全の現状と課題 —



社団法人 日本海難防止協会

シンガポール連絡事務所

はじめに

当事務所は、1996年の設立以来、日本財団の支援を受けながら、マラッカ・シンガポール海峡（マ・シ海峡）を中心とする東南アジア海域の海難防止対策に関する調査研究を行っていますが、この間、東南アジアの海をめぐる社会環境は大きな変化を遂げています。

2001年9月11日の米国同時多発テロは、現代社会のセキュリティ・システムのあり方を根本から問い直すものとなりました。海上交通分野においてもセキュリティ対策の備が急務となり、2004年7月の改正SOLAS条約・ISPSコードの実施につながりました。

マ・シ海峡においても、海賊事件の発生・テロの脅威といったセキュリティの問題がにわかに関心されるようになりました。多発する海賊事件への国際社会の懸念が高まる中、沿岸国においては、共同警備活動の充実、海上保安機関の組織体制強化などの対策を講じてきています。船舶の安全通航に特に重大な関心を有するシンガポールは、SOLASの対象とならない小型船の安全対策を独自に講じるなど、海上テロへの備えを強化しています。世界の主要国も、マ・シ海峡のセキュリティへの関心から、沿岸国に接近を図ろうとする動きをみせています。

一方、沿岸国の統計によれば現在でも年間6万隻を超える船舶がマ・シ海峡を通航していますが、中国をはじめとするアジア諸国の急速な経済発展に伴い、通航量は今後も年々増加を続けていくことが見込まれます。現在でもマ・シ海峡は狭隘で多くの浅瀬を有することなどから船舶通航上の難所であり、毎年、海難事故が発生していますが、通航量の増加に対応した安全対策の一層の充実強化が必要となってくることは明らかです。

近年、マ・シ海峡の沿岸国と利用国が同じテーブルに着き、マ・シ海峡の安全・環境・セキュリティ対策に関し協力の枠組みを構築しようとする動きが活発化しています。日本は、30年以上にわたるマ・シ海峡の航行安全対策への協力、2000年以降の東南アジア諸国への海賊対策に関する協力等、海事分野における東南アジアへの協力の実績を有しており、このことは国際社会において広く認知されているところです。マ・シ海峡を中心とする東南アジアの海が安全であるために、将来にわたり日本としてこの地域にどのような貢献ができるのか、民間と行政がともに考え、行動していく必要があると考える次第です。

今般おとどけする「マラッカ・シンガポール海峡白書 2006」においては、2005年のホットな話題を中心に、マ・シ海峡を中心とする東南アジアの海の安全に関わる最新の動きをできる限り分かりやすくお伝えするよう努力しました。本報告書が、東南アジアの海の安全の問題について関係者の皆様が理解を深めていただく上で少しでもお手伝いになればこれにまさる喜びはありません。

2006年（平成18年）2月

（社）日本海難防止協会シンガポール連絡事務所
所長 市岡 卓

マラッカ・シンガポール海峡白書 2006 の発行について

シンガポール事務所では、マラッカ・シンガポール海峡を巡る情勢について、1999年から年報を取りまとめてまいりました。途中、内容の充実に伴い、表題を数回にわたり変更しておりますが、その基本的内容においては継続しておりますので、ご理解賜りますようお願い申し上げます。

なお、これまで発行した年報の名称は、次のとおりです。

1999年3月	マラッカ・シンガポール海峡関連情報	1998年の動向
2000年4月	SRO年報平成11年度版	(マラッカ・シンガポール海峡の情勢)
2001年9月	SRO年報平成12年度版	(マラッカ・シンガポール海峡の情勢)
2002年12月	SRO年報平成13年度版	(マラッカ・シンガポール海峡の情勢)
2003年12月	マラッカ・シンガポール海峡の情勢	2003
2004年11月	マラッカ・シンガポール海峡の情勢	2004
2006年2月	マラッカ・シンガポール海峡白書	2006

目 次

第1編 2005年の出来事

マラッカ海峡で日本籍船を海賊が襲撃、乗組員を誘拐	1
マラッカ・シンガポール海峡見学会の開催	2
シンガポールで航路標識研修実施	2
海上保安庁の巡視船、東南アジア諸国に派遣	3
シンガポールでP S I海上阻止訓練実施	3
I M Oジャカルタ会議開催	4
第3回A S E A N・O S P A R会合開催（フィリピン・マニラ）	4
マレーシア海上法令執行庁（M M E A）運用開始	5
第30回T T E G会合開催（マレーシア・ペナン）	5

第2編 航行安全対策

第1章 総論	7
第2章 航路環境	
第1節 地理・地形的な特徴	8
第2節 気象・海象上の特徴	15
第3節 航行船舶の状況	16
第4節 海難の発生状況	17
第5節 周辺の主要港湾	20
第3章 これまでの航行安全対策	
第1節 日本による支援	23
第2節 沿岸国による航行安全対策	30
第4章 将来的な航行安全対策のあり方	
第1節 沿岸国と利用国の協力について	42
第2節 新規協力プロジェクトについて	49

第3編 海洋汚染事故の実態と防止対策

第1章 総論	51
第2章 流出油防除体制の整備	
第1節 マ・シ海峡周辺の主な流出油事故	52
第2節 回転基金（Revolving Fund）の設立	55
第3節 O S P A R 計画による資機材整備	55
第4節 石油連盟による資機材備蓄基地の設置	57

第5節 ASEAN-OSPAR 会合	57
第3章 有害危険物 (HNS) への対応	60
第4章 その他の海洋汚染防止対策	
第1節 船舶からの生活排水の規制	65
第2節 バラスト水問題への対応	67

第4編 海賊対策

第1章 総論	69
第2章 海賊事件の発生状況	
第1節 海賊に関する統計	72
第2節 世界の海賊の動向	76
第3節 東南アジアにおける海賊の発生状況	78
第4節 海賊事件の種類	80
第5節 海賊事件の起こる背景	83
第6節 日本関係船舶の海賊被害の状況	85
第3章 海賊対策への取組み	
第1節 船舶側の自衛策	87
第2節 沿岸国による海賊対策とその課題	93
第3節 マ・シ海峡利用国による海賊対策面の協力	101
第4節 日本による海賊対策への協力	105

第5編 海上テロ対策

第1章 総論	109
第2章 東南アジアにおける治安情勢	
第1節 東南アジアにおける民族・宗教紛争の動向	111
第2節 東南アジアにおけるテロ組織の動向	114
第3章 東南アジアにおける海上テロの脅威	
第1節 世界における海上テロの発生状況	116
第2節 東南アジアにおける海上テロの脅威	117
第4章 地域における海上セキュリティ対策	
第1節 沿岸国による海上セキュリティ対策	121
第2節 シンガポール港におけるセキュリティ対策	122
第5章 海上セキュリティ対策に関する多国間協力	
第1節 国際条約等に基づく海上セキュリティへの取組み	125
第2節 新たな多国間協力に向けての動き	128

第6編	マラッカ・シンガポール海峡における沿岸国と利用国の協力	
第1章	総論	133
第2章	国連海洋法条約第43条をめぐる議論の経緯	
第1節	国連海洋法条約第43条の規定について	135
第2節	国連海洋法条約第43条の実施に向けての議論	136
第3章	セキュリティに関する議論の高まりとマ・シ海峡	
第1節	「テロの時代」におけるマ・シ海峡の位置づけの変化	137
第2節	マ・シ海峡のセキュリティに関わる主要国の動き	137
第4章	マ・シ海峡における協力に向けた最近の動き	
第1節	MIMA マラッカ海峡会議	140
第2節	IMO ジャカルタ会議	141
第3節	TTEGにおける沿岸国と利用国の協力に関する議論	147
第5章	我が国のマ・シ海峡における今後の協力のあり方	149
第7編	情報アラカルト	
	港湾・海運	153
	海賊・海上テロ	171
	海難	249
	社会・経済	255

平成16年4月～17年12月 日本海難防止協会シンガポール連絡事務所 業務実績

コラム目次

コラム 1 : 分離通航帯及びその付近の浅所	11
コラム 2 : Ever Glory 衝突・沈没海難について	19
コラム 3 : 第 30 回 T T E G 会合の概要	30
コラム 4 : AIS	35
コラム 5 : トランジット・アンカレッジ	37
コラム 6 : 2004 年のタンカーによる流出油事故の傾向	53
コラム 7 : シンガポールの油流出事故対応企業	58
コラム 8 : HNS 対策に関するシンガポールの国内法の概要	61
コラム 9 : シンガポール「海洋汚染防止（汚水）規則 2005」の概要	65
コラム 10 : 国際海事局（IMB）とその海賊統計	74
コラム 11 : ソマリアにおける海賊被害の状況	77
コラム 12 : インド洋津波災害と海賊との関係	80
コラム 13 : 独立アチェ運動（GAM）とアチェの海賊事件	84
コラム 14 : マラッカ・シンガポール海峡における武装警備サービスについて	89
コラム 15 : マレーシアにおける海上法令執行庁（MMEA）の設立について	95
コラム 16 : マ・シ海峡沿岸三カ国における海上治安機関の勢力について	96
コラム 17 : 米国による海上セキュリティ構想：RMS I （Regional Maritime Security Initiative）について	102
コラム 18 : マ・シ海峡沿岸国が関連する領海紛争等、分離独立運動等	103
コラム 19 : アジア海賊対策地域協力協定（RECAAP）について	107
コラム 20 : 多民族国家・インドネシアとフィリピン	111
コラム 21 : インドネシア・アチェにおける和平合意について	112
コラム 22 : 沿岸国によるMSSI（Malacca Straits Security Initiative）について	132
コラム 23 : 中国の輸送ルート多様化戦略	138

第1編 2005年の出来事

マラッカ海峡で日本籍船を海賊が襲撃、乗組員を誘拐

2005年3月14日、マラッカ海峡で日本船籍のタグボート「韋駄天」が海賊に襲撃され、日本人を含む乗組員3名が誘拐される事件が発生しました。その概要は、以下のとおりです。

(1) 襲撃の状況

2005年3月14日夕刻（国際海事局への報告：現地時間午後5時35分）、マラッカ海峡北部（マレーシア・ペナン沖）で、日本船籍のタグボート「韋駄天」（498トン）が、海賊の襲撃を受けました。韋駄天は、建設工事用のバージ「黒潮」を曳航し、インドネシア・バタム島からミャンマーに向かう途中で、14名が乗り組んでいました。

海賊は、3隻の漁船に十数名が分乗し、ライフルなどで武装しており、銃撃しながら接近し、抵抗を放棄した韋駄天に乗り込みました。海賊は、日本人の船長・機関長、フィリピン人の三等機関士の計3名を誘拐するとともに、船内の現金約80万円を奪い、逃走しました。

(2) 犯行の手口について

最近マラッカ海峡では、乗組員を誘拐し身代金を要求するという手口の海賊事件が多数発生しており、本件もこれらによく似ています。特に、スピードが遅く舷が低くて乗り込みやすいタグボートがターゲットにされる事件が多くなっています。

本件の前後にも、近接した海域で類似の事件が発生しており、同一グループによる犯行説もあります。

本件の2日前の3月12日には、スマトラ島北部のマラッカ海峡で、インドネシア船籍のタンカーがGAMを名乗る海賊に襲われ、船長と一等機関士が誘拐されています。2人は3月20日に身代金と引き換えに解放されたとのこと。

また、本件の翌日の3月15日には、同じくスマトラ島北部のマラッカ海峡で、インドネシア・ベラワンからマレーシア・ペナンへ向かう野菜を積んだ船舶が海賊に襲われ、船長と一等機関士が誘拐されています。この事件では、船主は身代金を要求されたとされています。

(3) その後の展開

誘拐された乗組員3名は、襲撃から6日後の3月20日深夜（現地時間）解放され、マレーシアとの国境に近いタイのサトゥーンで海上警察により保護されました。誘拐された乗組員は、頻りに拘束場所を移動させられましたが、拘束中に暴力を振るわれることはなかったとしています。犯人と船主側でなんらかの取引があったかどうかは、明らかにされていません。マレーシア当局による捜査が行われていますが、これまでに犯人逮捕には至っていません。

（本文86ページ参照）

マラッカ・シンガポール海峡見学会の開催

2005年4月1日、インドネシア・バタム島付近のシンガポール海峡で、日本財団によるマラッカ・シンガポール海峡見学会が行われました。

本見学会は、1968年以降（財）マラッカ海峡協議会を通じ、マ・シ海峡の航行安全対策のため沿岸国に対し灯台・航路標識の整備等の支援を行ってきた日本財団が、マ・シ海峡の現状を報道関係者に紹介するために企画したものです。本見学会には、外国報道機関5社から6名を含め、国内外12社から15名が参加しました。

参加者は、インドネシア・バタム島のスクパン港からインドネシアの設標船ジャダヤ号（2003年に日本財団が寄贈）に乗船し、航路標識の状況やその点検・整備の様子を見学しました。日本財団の曾野会長（当時）も参加し、船内で報道関係者と意見交換を行いました。その中では、マ・シ海峡の航行安全対策のほか、海賊問題の現状や対策についても、活発な質疑応答が行われました。



航路標識を点検作業中のジャダヤ号

シンガポールで航路標識研修実施

2005年8月17日から30日まで、シンガポールにおいて「航路標識研修」が開催されました。本研修は、我が国とシンガポールが共同でASEAN諸国に対する技術支援を行う「日本・シンガポール・パートナーシップ・プログラム」の一環として、JICAとシンガポール外務省・海事港湾庁の共同で行われ、今回で3回目を数えます。

研修には、カンボジア・マレーシア・ミャンマー・フィリピン・ベトナムの5カ国から14名が参加し、航路標識や最新の船舶交通安全システムについて学びました。日本は、海上保安庁、（財）マラッカ海峡協議会のほか、当事務所も講師を派遣し協力しました。

海上保安庁の巡視船、東南アジア諸国に派遣

我が国は、2000年4月に採択された「アジア海賊対策チャレンジ2000」に基づき海上保安庁の巡視船・航空機を派遣し連携訓練を行うなど、東南アジア諸国の海上保安機関との連携・協力を強化してきています。

2005年6月には、海上保安庁の巡視船「やしま」がインドネシアに派遣され、6月14日から16日まで西パプアのソロンで、インドネシア・フィリピン・日本の三カ国の参加による共同流出油防除訓練 MARPOLEX 2005 に参加しました。「やしま」はその後、21日から26日までジャカルタでインドネシア海上保安機関との海賊対策に関する意見交換や同機関職員を対象とした乗船研修を行いました。21日から23日までは、マレーシア・ペナンに寄航して、海上保安機関との海賊問題に関する意見・情報交換等を行いました。

8月には巡視船「しきしま」が派遣され、15日から19日までシンガポールでP S I 訓練に参加したほか（次項参照）、8月27日にはブルネイで王立海上警察・王立海軍との海賊対策連携訓練を行いました。



ブルネイにおける海賊対策連携訓練の様相（海上保安庁提供）

（本文105ページ参照）

シンガポールでP S I 海上阻止訓練実施

2005年8月15日～19日の5日間、P S I（拡散に対する安全保障構想）海上阻止訓練が、シンガポールで実施されました。これは、シンガポールが主催する初めてのP S I 阻止訓練であり、東南アジアでも初めてのものです。参加国は、オブザーバーを含め11カ国でした。

日本からは、海上保安庁の巡視船「しきしま」が参加するとともに、団長として警備救

難部長が派遣されました。このほか、海上自衛隊の護衛艦・航空機が参加しました。

訓練は、南シナ海の公海上で大量破壊兵器に転用可能な化学物質を不法に輸送している船舶を捜索・追跡するというシナリオの下実施され、我が国海上保安庁も、シンガポール海軍艦船に停船を命じられた船舶に乗船して捜査を行うとの想定で参加しました。

(本文 1 2 6 ページ参照)

I M O ジャカルタ会議開催

2005 年 9 月 7 日～8 日の 2 日間、インドネシア・ジャカルタで、I M O (国際海事機関) とマ・シ海峡沿岸国が主催する「マラッカ・シンガポール海峡に関するジャカルタ会議 (I M O ジャカルタ会議)」が開催されました。会議には、沿岸国、海峡利用国等 34 カ国の政府、産業界、労働界等関係団体の代表が参加し、マ・シ海峡の航行安全・環境保全・セキュリティについて広範な議論が行われました。

沿岸国側からは、新たに空からのパトロール「Eyes in the Sky」を実施することなどマ・シ海峡のセキュリティ対策への取組みの内容について説明が行われ、利用国側からは、マ・シ海峡の管理に関する沿岸国への支援の意向表明が相次ぎました。

会議の最後に「ジャカルタ声明」が採択され、関係者間の協力実現に向けた協議の枠組みが示されました。

2006 年には、マレーシア・クアラルンプールで、ジャカルタ会議のフォローアップのための会議が開催されることになっています。

(本文 4 7 ページ、1 4 1 ページ参照)

第 3 回 A S E A N ・ O S P A R 会合開催 (フィリピン・マニラ)

2005 年 11 月 10 日～11 日の 2 日間、フィリピン・マニラで、A S E A N 域内の海洋汚染防止対策に関し協議を行う A S E A N ・ O S P A R 会合の第 3 回会合が開催されました。

本会合では、油のほか H N S (有害危険物質) の防除対策に取り組むこと、カンボジア・ミャンマー・ベトナムの三カ国が正式加盟することが決定されたほか、人材育成を中心にした日本による新たなアクションプログラムが了承されました。

(本文 5 7 ページ参照)

マレーシア海上法令執行庁（MME A）運用開始

2005年11月30日、マレーシア海上法令執行庁（Malaysian Maritime Enforcement Agency：MME A）が運用を開始しました。

MME Aは、海上警察、海事局、漁業局、税関等十以上の関係機関によりばらばらに行われていた海上における法令執行業務を一元化し、効果的に実施するために設立されたものです。同年2月の発足以来、船艇や職員の移管等準備を進め、今般の運用開始に至ったものです。

MME Aの活動の本格化により、マラッカ海峡を初めとするマレーシアの領海・排他的経済水域において、海賊・テロ等の問題に対応した海上セキュリティの強化が図られることが期待されます。

同日には、ペラ州のLumut（ルムツ）の海軍基地で記念式典が開催されました。また、サイバージャヤ（クアラルンプール近郊）のMME A本部にある運用司令室も、同日に運用を開始しました。

MME Aの初代長官には、前マレーシア海軍艦隊司令官 Datuk Mohammad Nik 中將が任命されました。同長官は、式典終了後、すでにMME Aの巡視船がマラッカ海峡の警備を開始していることを公にしました。

（本文95ページ参照）

第30回TTEG会合開催（マレーシア・ペナン）

2005年12月14日～15日の2日間、マレーシア・ペナンで、マ・シ海峡沿岸三カ国の海事行政機関が航行安全対策について協議を行うTTEG（三カ国技術専門家会合）の第30回会合が開かれました。

本会合では、マ・シ海峡における任意水先制度、分離通航帯を横切る船舶への特別な灯火の表示義務付けといった新たな航行安全対策の導入について検討が行われました。

また、航行安全分野での沿岸国と利用国との協力の進め方については、2004年12月の「利用国周知会合」に続く「TTEGと利用国との協力に関する会合」を近く開催し、常設の「海峡利用者フォーラム」の設置について検討することが合意されました。

（本文30ページ、47ページ、147ページ参照）

第2編 航行安全対策

第1章 総論

マ・シ海峡は、東インド会社の時代から現在に至るまで世界有数の海上物流の大動脈として利用され、また同時に、船舶航行の難所として知られてきました。

この海峡は、日本にとってはまさに「生命線」であり、我が国の消費生活や経済活動を支える物資が、日夜を問わずここを経由し船舶で輸送されています。

そのため、日本では従来から官・民両ベースでの支援活動を実施してきており、昭和44年に設立した（財）マラッカ海峡協議会が主な実施主体となり、日本財団、日本海事財団、日本船主協会、石油連盟、日本損害保険協会、日本造船工業会等からの資金援助による海峡航路整備事業として、水路測量、海図作成、航路標識の整備・維持管理、航路障害物の除去等の様々な事業を実施してきました。

一方で、マレーシア・インドネシア・シンガポールの沿岸3カ国は、相互の主権問題から一定の距離を置き、航行安全及び海洋汚染防止の達成を共通の達成目標とする専門家会合（TTEG）を設置し、分離通航制度の導入、船舶交通情報システムの設立など、各種航行安全対策に積極的に取り組んでいます。

このような背景により、マ・シ海峡の安全性はかつてに比べ高いレベルに達していることは間違いありませんが、依然として海難が絶えないほか、増加し続ける航行船舶の隻数等を考慮した場合、引き続きハード面の維持及び整備が必要となります。更に、近年世界的に注目を浴びている海賊対策その他のセキュリティー対策についても考えていかなければなりません。

加えて、国連海洋法条約第43条には沿岸国と海峡利用国の協力の枠組みについて規定されており、今後はこの方向に向け沿岸国と利用国が一体となり、各者の公平な負担により、継続可能な方法での管理体制を確立していく必要があります。

本章では、これらの問題について、過去の経緯等を踏まえつつ最近の動静について解説を加えていくこととします。

第2章 航路環境

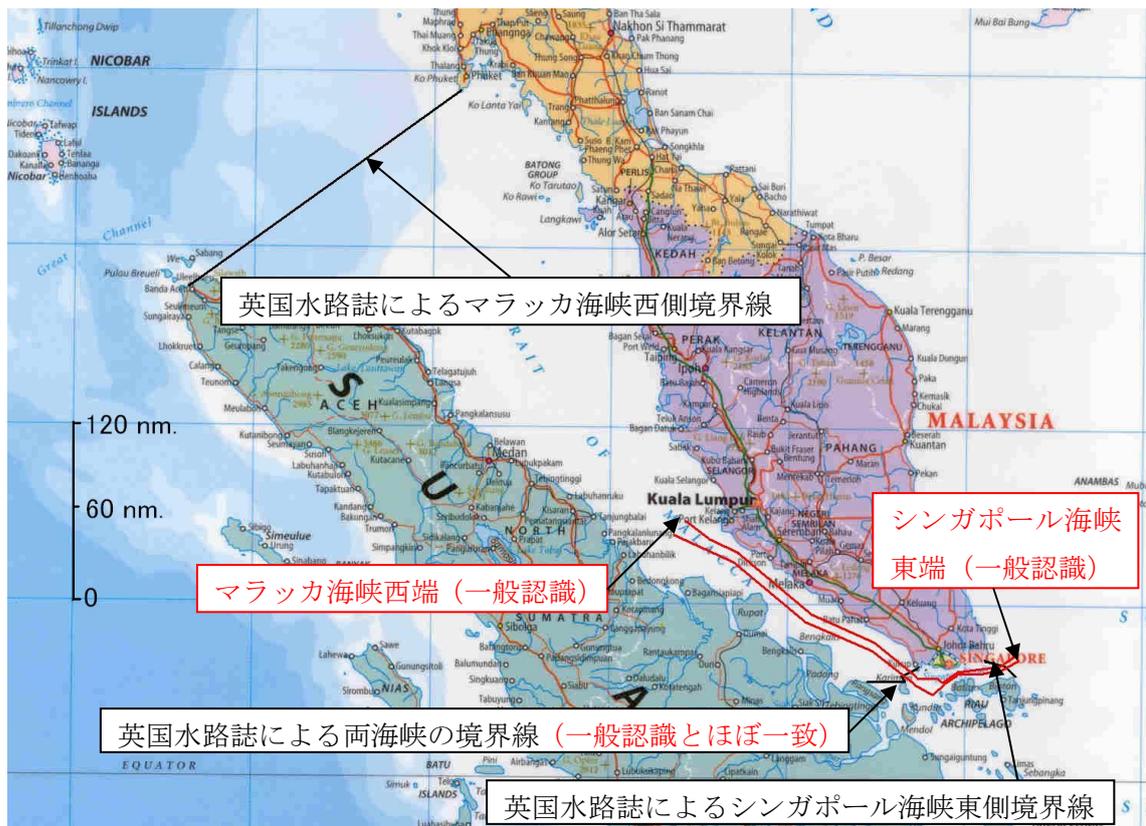
第1節 地理・地形的な特徴

1 マ・シ海峡の位置

マ・シ海峡は、マレー半島とスマトラ島（インドネシア）との間に位置する狭隘な海峡であり、マラッカ海峡とシンガポール海峡を総称して「マ・シ海峡（マラッカ・シンガポール海峡）」と呼ばれています。

一般的に、マラッカ海峡とシンガポール海峡の境目は、概ね「マレー半島の南西端」と「インドネシア・カリムン島 (Pu. Karimun Kecil)」を結ぶ線とされており、マラッカ海峡の西端はワン・ファザム・バンク灯台 (One Fathom Bank Lighthouse) 付近、シンガポール海峡の東端はホースバーク灯台 (Horsburgh Lighthouse) 付近と認識されているようです。この場合、海峡の長さは一般的に約500kmとされています。

これに対し、英国国防省発行の水路誌には、異なった定義が掲載されていますので、これらを併せて図示します。

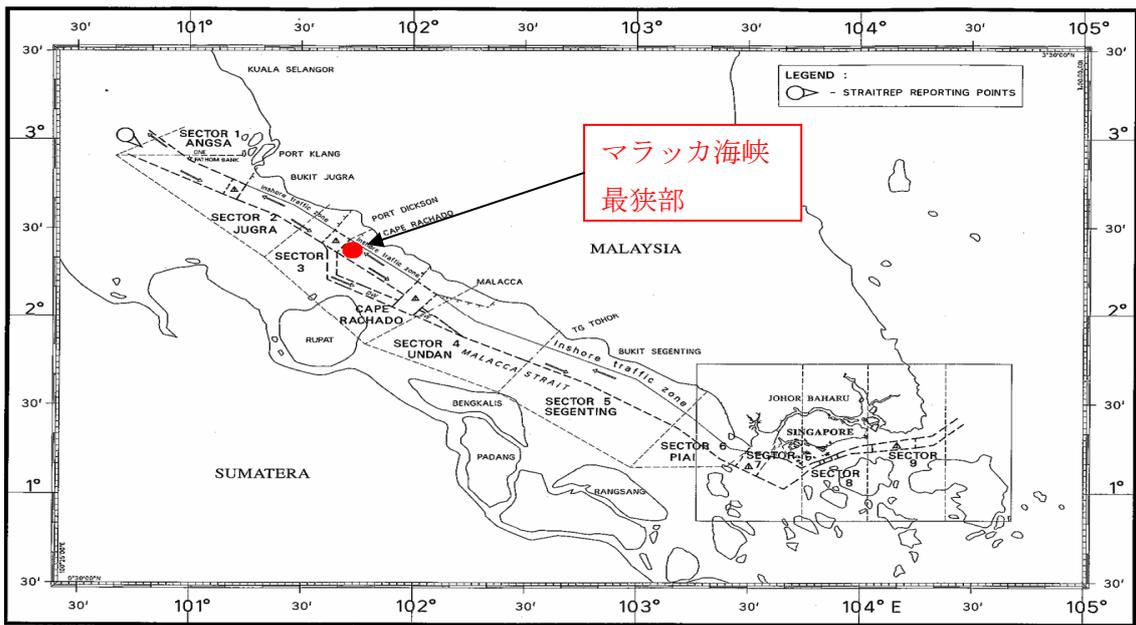


マ・シ海峡の位置

2 マ・シ海峡の幅

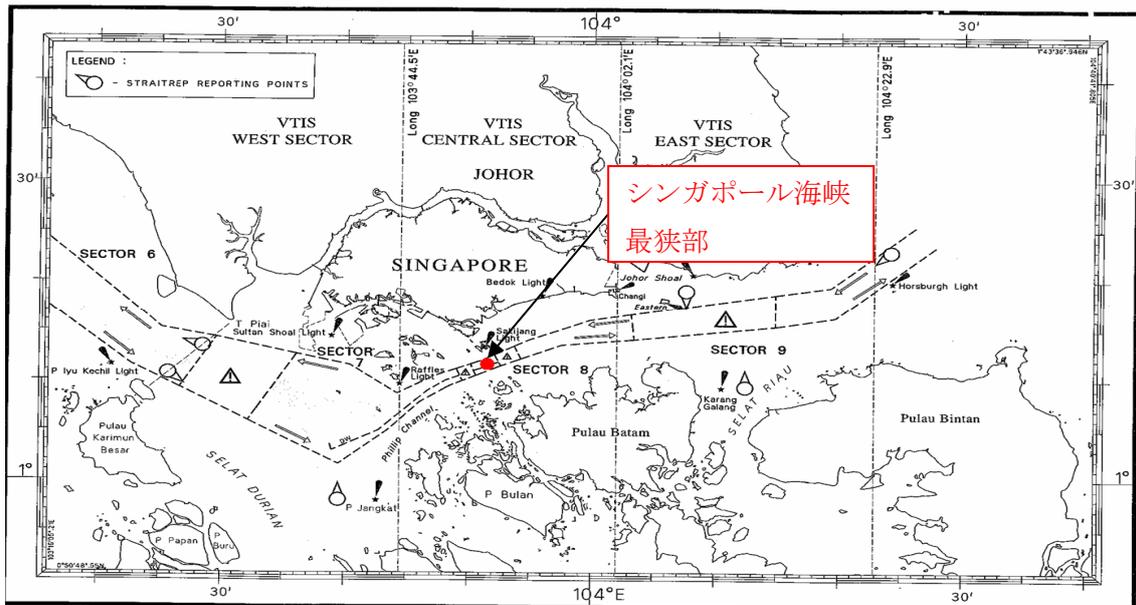
マ・シ海峡のうち、マラッカ海峡側で最も狭い場所は、インドネシア・ルパット島 (Pu. Rupert) 北端にあたる「メダン岬 (Tg. Medan)」とマレーシア・「トゥアン岬 (Tg. Tuan)」との間で、幅は約37 kmです。

一方、シンガポール海峡側で最も狭い場所は、シンガポール・「サキジャン・ペラパ島 (Pu. Sakijang Pelelah)」とインドネシア・「バツ・ベルハンティ岩 (Batu Berhanti)」との間で、幅は約4.6 kmです。



(上) マラッカ海峡最狭部

(下) シンガポール海峡最狭部



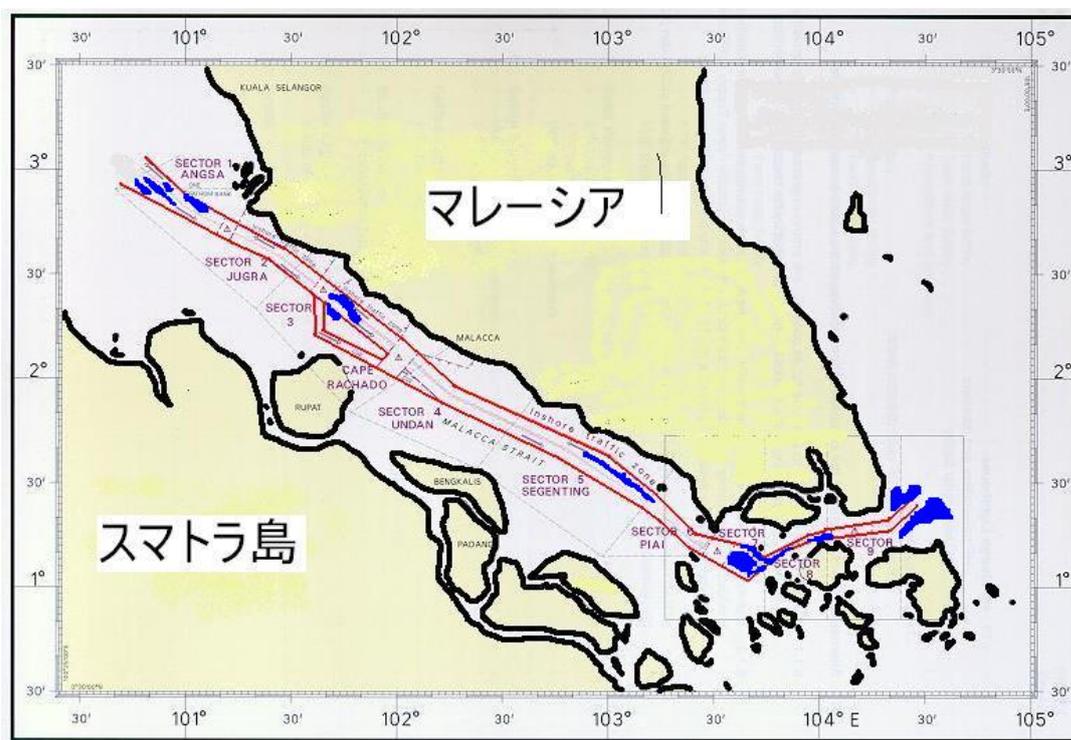
3 マ・シ海峡の水深

現在、マ・シ海峡の分離通航帯及び付近の大部分の海域については23mの水深が確保されていますが、海図上で明らかなように、深喫水のVLCC等の航行に影響を及ぼす水深23m未満の浅瀬、岩礁、沈船等も多く存在しています。

また、サンドウェーブ等の影響を考えた場合、分離通航帯内及びその近辺については定期的に測量し、必要に応じて維持浚渫を実施する必要がありますが、マ・シ海峡については費用的な問題もあり、沿岸国独自の部分的な測量についても対応がまちまちとなっています。

当事務所では2005年4月にマ・シ沿岸3カ国の水路機関の技術レベル会議に協賛しましたが、この席で最も大きな議題となった「2004年12月のインド洋大津波後の対応」についても、各国とも、「通航船舶から異常に関する報告はなく、独自で行った応急的な測量の結果でも異常は認められなかった。」としましたが、調査(測量)範囲等については明確には示されませんでした。

なお、通航分離帯全体に係る再測量については、TTEG会合における3カ国の合意事項の1つとして、2006年に予定されているIMOクアラルンプール会合等で、海峡利用国側へ費用負担等の支援が要請される動きがあります。



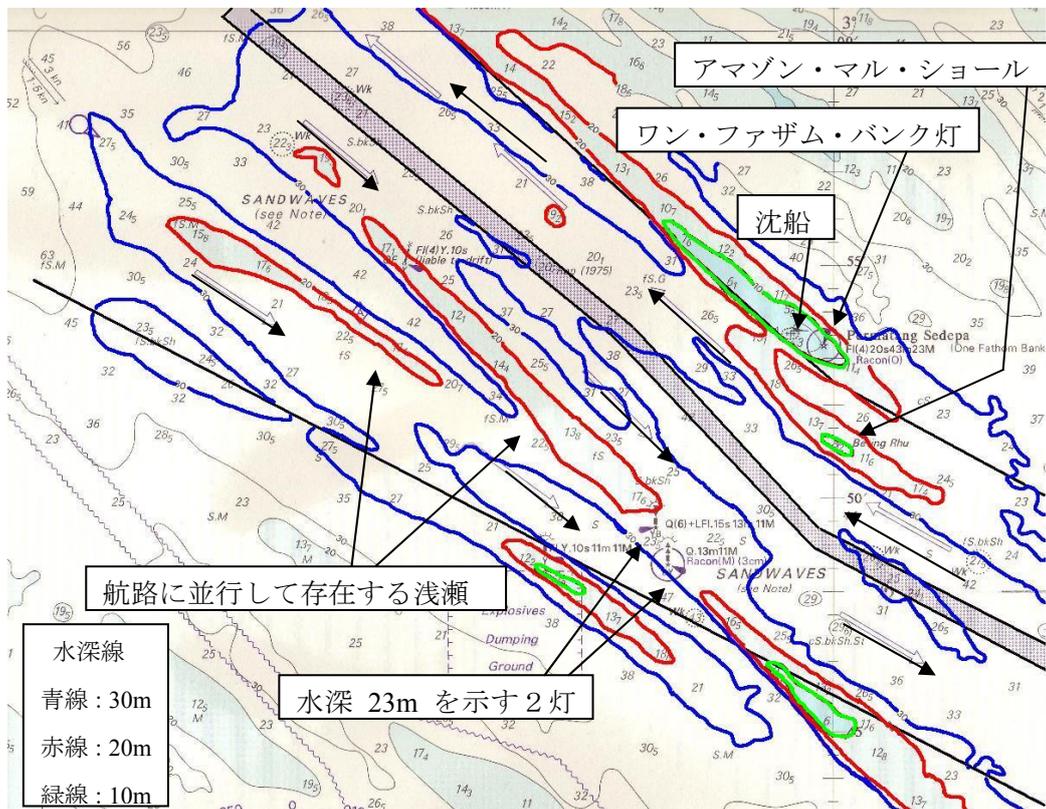
マ・シ海峡分離通航帯及びその付近の水深23m未満の浅瀬、岩礁等

コラム 1 : 分離通航帯及びその付近の浅所

(水深 23m 未満の浅瀬、岩礁等)

1 ワン・ファザム・バンク灯台付近

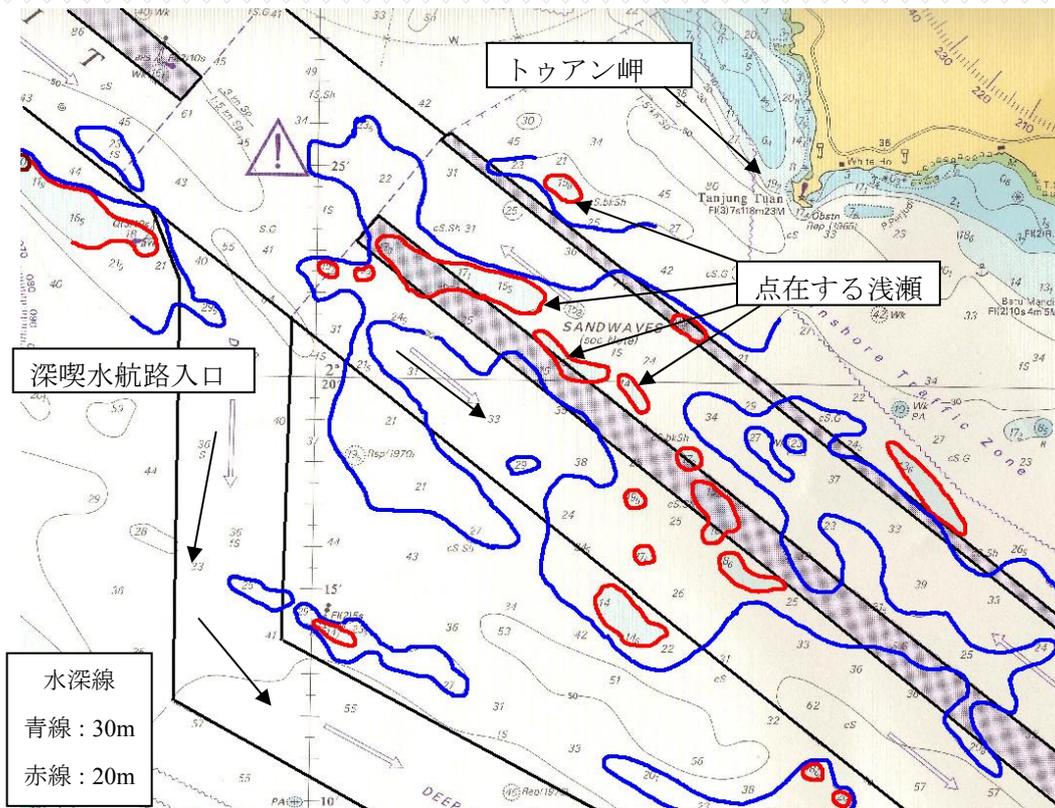
ワン・ファザム・バンク灯台の南側の西航航路内には最小水深が 8.4m のアマゾン・マル・ショールという浅瀬が存在する。このため、西航航路幅は約 4,600m であるにもかかわらず、大型船舶が航行できる航路幅はその半分の約 2,200m 程度である。また、同灯台西側の東航航路内には、水深 12m~20m の浅瀬が 2 カ所、航路に並行してほぼ南北に存在する。東航中の深喫水船や VLCC は南側にある浅瀬の更に南側を航行し、その後、水深 23m を示す 2 灯標の間 (1,350m) を航過するよう推奨されている。



ワン・ファザム・バンク

2 トゥアン岬沖(Tg. Tuan)

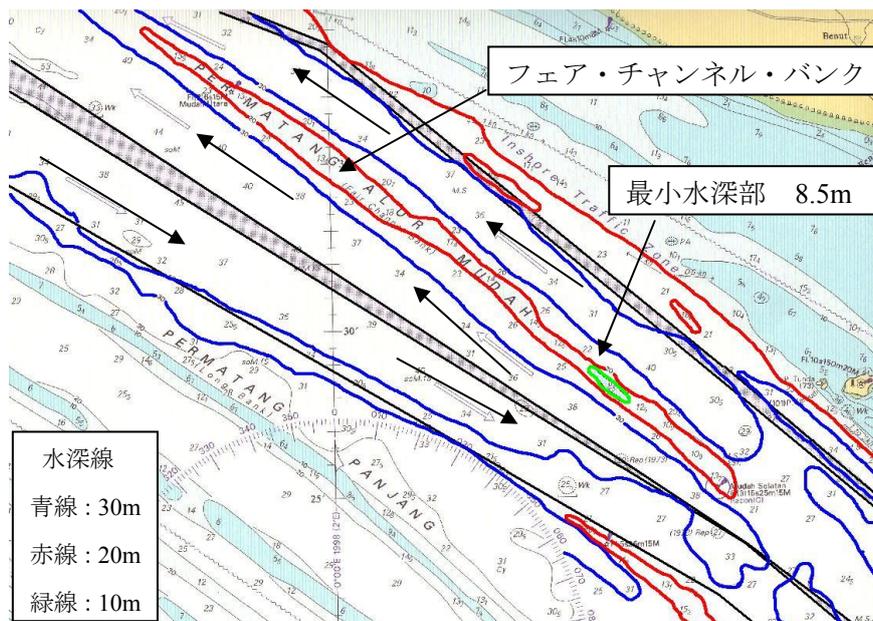
マラッカ海峡トゥアン岬沖の東航及び西航航路内に水深 14~18.8m の浅瀬が点在する。なお、東航の深喫水船や VLCC は、国際海事機関(IMO)が採択した国際ルール (マラッカ海峡及びシンガポール海峡の通航に関する規則) に従い当該海域の南側に設置されている深喫水航路 (水深 25m 以上が確保されている) を航行しなければならない。



トゥアン岬沖

3 フェア・チャンネル・バンク (Fair Channel Bank)

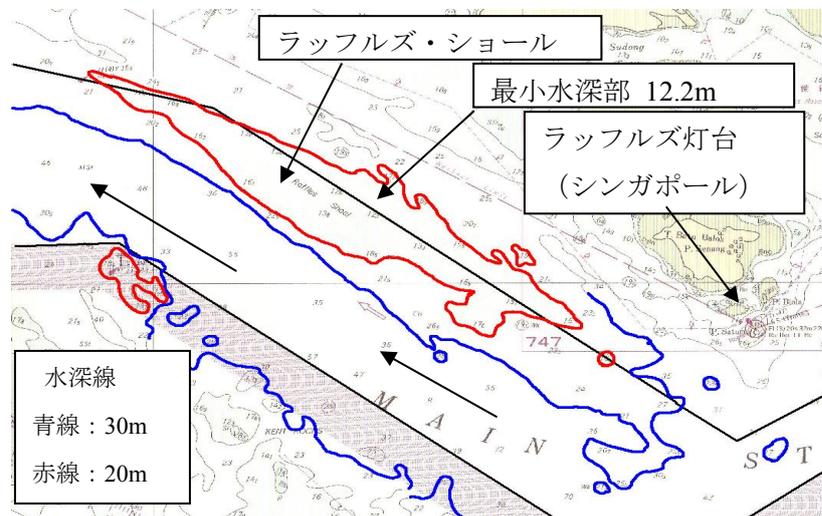
マラッカ海峡ラボ岬 (Tg. Laboh) からピサン島 (Pu. Pisang) にかけての西航航路内に長さ約 40km、幅約 2km、最小水深 8.5m のフェア・チャンネル・バンクが存在する。



フェア・チャンネル・バンク

4 ラッフルズ・ショール(Raffles Shoal)

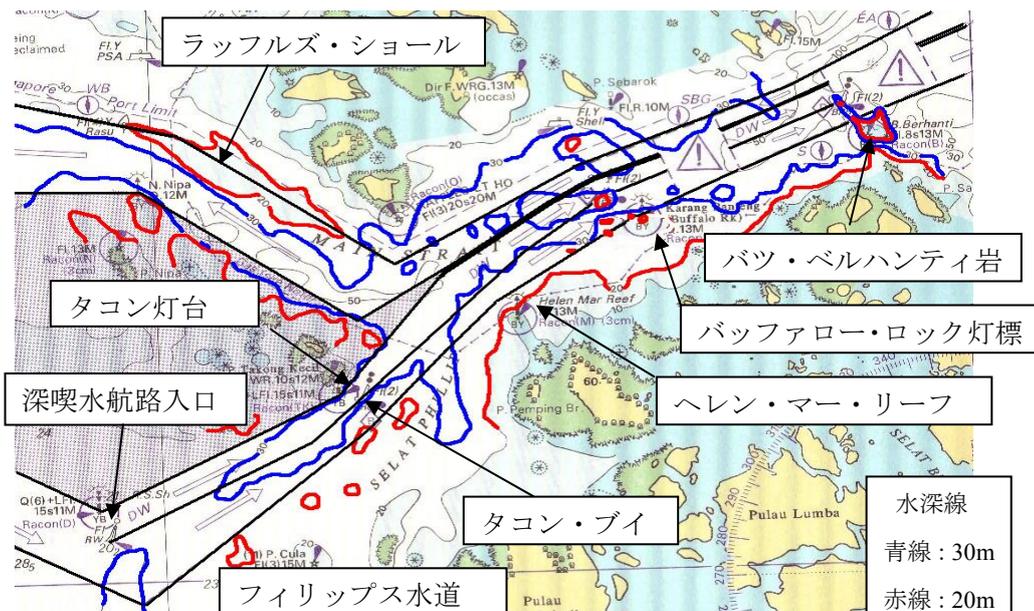
シンガポール海峡ラッフルズ灯台西側の西航航路内に、当該航路北側境界線に沿って、最小水深 12.2m の浅瀬（ラッフルズ・ショール）が存在する。



ラッフルズ・ショール

5 フィリップス水道(Phillip Channel)からバツ・ベルハンティ岩に至る海域 (図*-*)

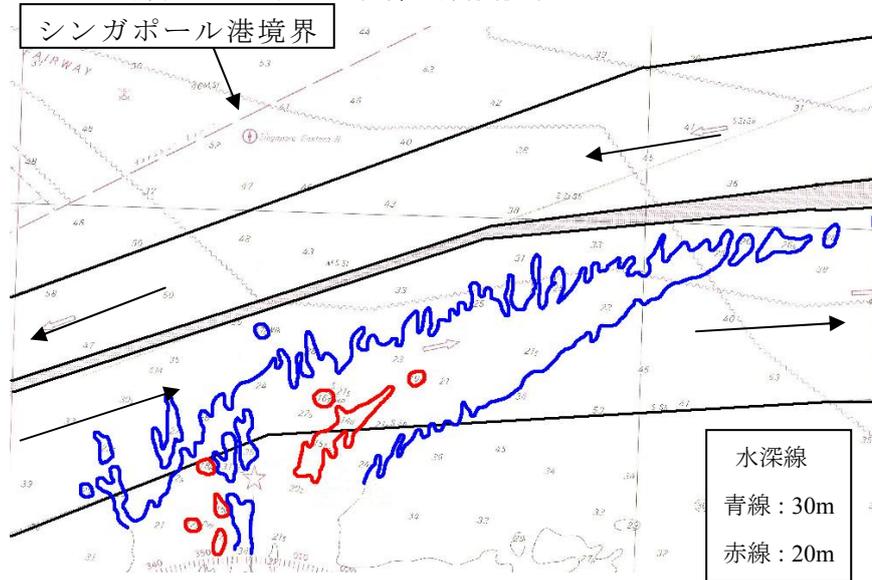
シンガポール海峡フィリップス水道からバツ・ベルハンティ岩に至る海域は、マ・シ海峡通航船舶にとって最も危険かつ困難な海域である。この海域の東航航路内には、深喫水船や VLCC が通航する深喫水航路が設置されているが、その深喫水航路の最狭部はタコン・ブイ付近であり、航路幅は僅かに 600m 弱程度となっている。また、航路内といえども、水深が 21.5m や 21m の浅瀬があり、これらの浅瀬を避けて航行する必要がある。



フィリップス水道からバツ・ベルハンティ岩に至る海域

6 ベドック灯台沖(Bedok Lighthouse)

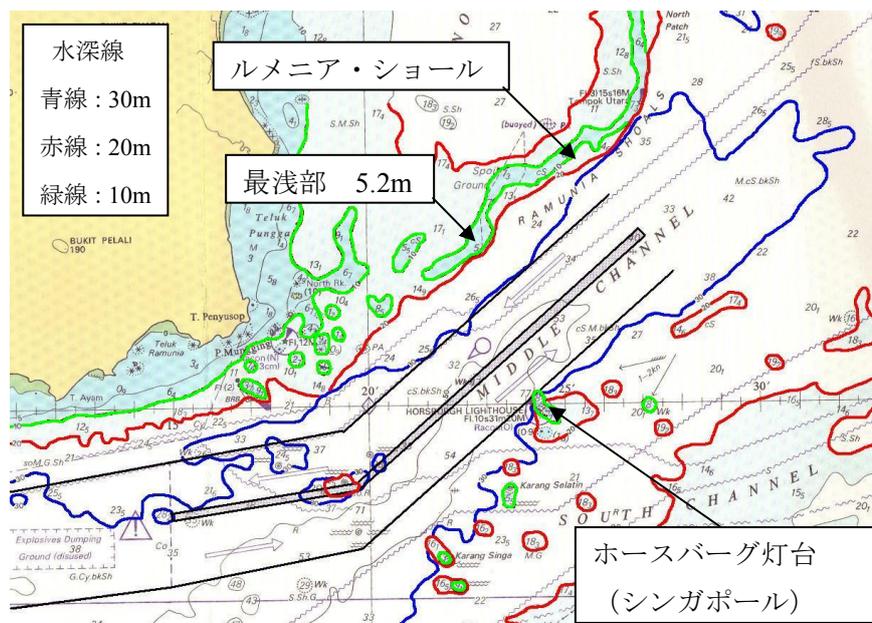
シンガポール海峡のベドック灯台沖の東航航路内に水深 16.7m~19.1m の浅瀬がある。



ベドック灯台沖

7 ルメニア・ショール(Rumenia Shoal)

シンガポール海峡の分離通航帯の東側出口付近は遠浅の海域であり、東側出口の北側には、最小水深 5.2m のルメニア・ショール(Rumenia Shoal)がある。更にはその北東側にも最小水深 6.4m イースタン・バンク(Eastern Bank)がある。また、ホースバーク灯台の南側海域は、水深 10m 代の浅瀬が点在している。



ルメニア・ショール

第2節 気象・海象上の特徴

1 季節風

マ・シ海峡は、熱帯モンスーン気候帯に属し、明確な雨期と乾期の区別はなく、年間を通じて季節風（モンスーン）が吹きます。5～9月にかけては南西からの季節風が吹き、7月・8月頃に最大となります。平均的な風速は5 m/s 程度ですが、マラッカ海峡北西部では更に強くなります。

また、11月～3月にかけては北東の季節風が吹き、1月頃に最大となります。通常の風速は3～5 m/s 程度ですが、マラッカ海峡北部では10～13 m/s に達することがあります。この場合、マレー半島の陰となる部分では、風速は弱まります。

シンガポール海峡の東口は北東の季節風の影響を受けやすい海域ですが、同海峡内部では風力は弱く、風向も変わりやすいという特徴があります。

2 スコール

マ・シ海峡においては、気温の顕著な年変化はなく、年間を通じて高温・多湿（平均気温は26～27℃、平均湿度は80～85%）となっています。

熱帯地方では、蒸発した水分は上昇気流により上昇し大きく成長しますが、昼過ぎになるとその上昇気流が弱まり、上空の空気中の水滴を支えきれなくなるため、強風や落雷を伴うスコールとなって降ってきます。

スコールによる視界不良は一時的なもので、あまり長続きしませんが、激しいスコールの場合、視界が急激かつ著しく損なわれることに加え、大きな雨粒がレーダー波の乱反射を引き起こし、レーダー映像が乱れる場合があります。

3 ヘイズ（煙害）

スマトラ島における焼畑農業や、森林火災で発生する大量の煙による煙害で、マ・シ海峡の視界が急激に悪化する事があります。

特にエルニーニョ現象が観測される年には森林火災が増え、ヘイズの被害が一層深刻となり、視界制限による海難が多発した事例もあります。

1997年10月15日には「エボイコス号衝突海難」が発生し、貨物油である重油28,500トンが流出する惨事となりました。

2005年においてもスマトラ島における大規模な森林火災による深刻なヘイズ被害が発生し、周辺国内においても相当数の健康被害が発生しましたが、当事国であるインドネシアの対応能力を大きく上回ってしまったため、たまりかねたマレーシア・シンガポールが航空機を派遣する等して消火活動に協力しました。

4 海潮流

マ・シ海峡の海流は、全体的に北西方向に流れており、平均流速は0.5ノット以下ですが、流れの速いところでは2m/sを超えることもあります。また、5月から9月頃にかけて、北部及び中部の一部海域において南東方向の流れが生じることもあります。

マ・シ海峡及び周辺海域は比較的水深が浅いため、潮流はこの海域の海流に大きな影響を及ぼしています。

なお、潮汐差の平均値は、マレーシア・ポート克蘭 (Port Klang) 沖のワン・ファザムバンクでは3.7m、マレーシア・マラッカ (Malacca) 付近では1.8m、マラッカ海峡の南東端付近では2.6m、シンガポール海峡東端のホースバーグ灯台では1.6mとなっています。

マ・シ海峡の海潮流情報に関連し、現在、シンガポール海事港湾庁等が出資する民間合弁企業インフォ・アット・シー社が電子媒体による情報提供を試験運用中であり、2006年から本格運用するという情報があります。

第3節 航行船舶の状況

1 現在、マ・シ海峡分離通航帯に関する最近の航行実績を公式に発表するものではありませんが、以前マレーシア海事局のホームページで公開されていた2003年までのデータを以下に示します。

これによると、年間6万隻以上の船舶が分離通行帯を航行しており、そのうち1/3程度が航行安全上リスクの高いタンカーであることがわかります。また、2003年のデータを前年のものと比較すると、2,300隻（前年比+4%）の増加が認められます。

マ・シ海峡分離通航帯航行隻数

船舶の種類	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年
VLCC	2,027	3,163	3,303	3,301	3,487
その他のタンカー	11,474	13,343	14,276	14,591	15,667
LNG/LPGタンカー	2,473	2,962	3,086	3,141	3,277
タンカー小計	15,974	19,468	20,665	21,033	22,431
その他の船舶	27,991	36,499	38,649	39,001	39,903
通航船舶合計	43,965	55,967	59,314	60,034	62,334
通航船舶1日平均	120	153	162	164	171
タンカーの割合	36%	35%	35%	35%	36%

マレーシア海事局 HP 公表データ（現在公表されていないものを含む）

2 一方、現在マレーシア海事局のホームページでは、ポートクラン VTIS（船舶交通情報サービスセンター）で受付けた入域通報の件数が公表されていますので、以下にそれを示します。

このデータを1で示したデータと比較すると、2002年の通報件数について疑義を生じますが、この点について同時に公表されている月別データを詳細に見てみますと、8月の通報件数のみが他の年の同月より2000件近く多い数字となっており、一日平均で65件程度の増加は常識的に考えて信頼性に欠けますので、単なる集計ミス（あるいはデータ転記ミス）と思われます。その点を補正しつつ1で示した表と比較しますと、両表は概ね近似値を示していることがわかります。

なお、以下の表において2004年の通報件数を前年と比較しますと、1300件（2%）程度の増加が認められ、同数程度の航行隻数の増加（通報義務船のみ）が推測されます。

ポートクラン VTIS における入域通報受付件数

暦年	1999年	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
通報件数	43,964	55,955	59,314	<u>62,393</u>	62,334	63,634

8月(参考)	4,120	4,995	5,066	<u>7,482</u>	5,470	5,314
--------	-------	-------	-------	--------------	-------	-------

マレーシア海事局 HP 公表データ

3 なお、当事務所が沿岸国から非公式に得た統計データの中には、「2004年に7万隻を超える船舶がマ・シ海峡を通過した」とするものもあり、資料によりかなりデータのばらつきがあることが分かります。

これらのばらつきは、隻数の計上方法が一定していないことに起因するのは明らかですが、唯一のデータ収集手段であるVTISによるサービス業務が国境をまたいで実施されていること、当地の実情として行政サイドにおける「アカウントビリティー（説明責任）」の意識が極めて低いこと等を考えると、ある意味で止むを得ないのかもしれない。

いずれにしても、近年では中国の急激な経済成長等を背景としてマ・シ海峡を通航する船舶は年々数千隻単位で増加している事は明らかであり、それに連れて同海峡におけるリスクは益々高まっているといえます。

第4節 海難の発生状況

1 現在、マ・シ海峡における海難の年間発生状況について継続的に公表されているものはありません。

これに類似するものとしては、マレーシア海事局がホームページに過去の「海難救助

活動実績」を掲載していますので、以下に2002年（最新）のデータを示します。

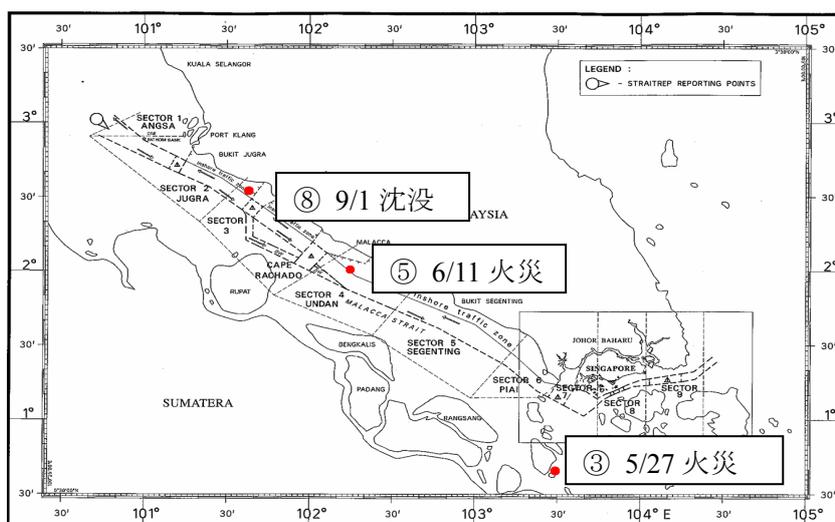
この統計は、マラッカ海峡（マレーシア領海内）で発生したもののみが計上されているものと考えられ、インドネシア、シンガポール領海内のものを含めると、年間かなり多くの海難がマ・シ海峡全体で発生している事が推測されます。

マラッカ海峡における毎月の海難救助活動実績（2002年）

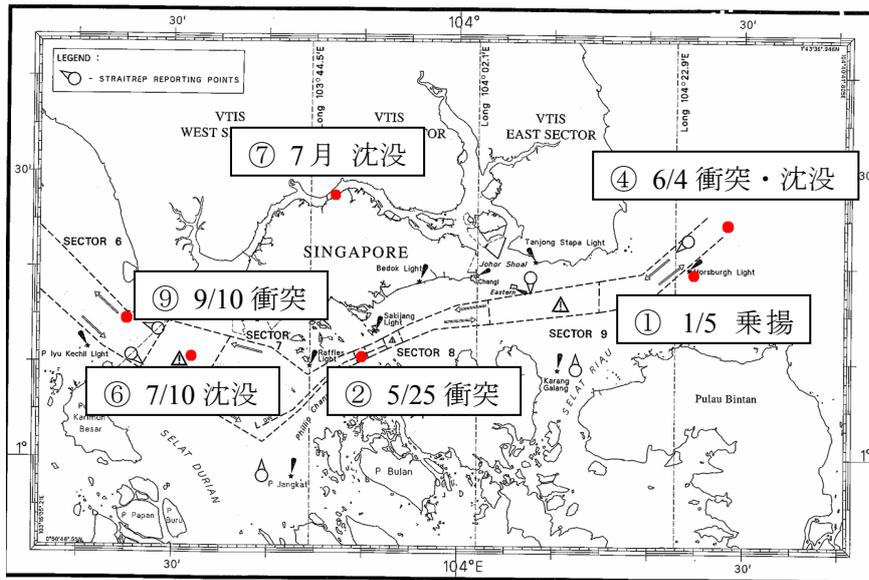
月 海難の種類	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計	割合
衝突	2	0	2	1	0	2	1	2	1	0	0	0	11	8
乗揚	3	1	2	0	5	3	1	0	0	3	3	0	21	15
沈没	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	2	0	6	4
医療支援	0	4	0	0	3	1	1	1	2	0	0	0	12	9
機関故障	2	1	0	2	1	0	0	2	2	2	0	0	12	9
火災	0	1	1	0	1	0	2	0	1	1	1	0	8	6
海中転落	1	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	4
緊急	0	5	3	9	3	4	3	3	3	0	6	0	39	29
その他	0	1	9	0	3	3	0	0	4	0	1	1	22	16
合計	8	14	21	12	17	14	8	8	14	7	13	1	137	100

マレーシア海事局 HP 公表データ

2 その他に公表された海難データはありませんし、当地では海難事例が広報されることはほとんどありませんが、当事務所がオブザーバー出席した先般の第30回 TTEG 会合で各国から紹介された2005年の主な海難の発生位置について以下に示します。



2005年主な海難の発生位置図 1



2005 年主な海難の発生位置図 2

コラム 2 : Ever Glory 衝突・沈没海難（上記④の海難）について

2005 年 7 月 4 日 午前 11 時 50 分（現地時）頃、ホースバーク灯台（シンガポール）北東方約 14km の海上において、台湾船籍のコンテナ船 Uni Concord（12,405 総トン）とマレーシア船籍のバラ積み船 Ever Glory（13,519 総トン）が衝突しました。

衝突当時、U 号はマレーシアのタンジュン・プラパス港を出港し現場海域を東航中、E 号はオーストラリア西海岸からシンガポール向け西航中でした。

E 号は船首に破口を生じ、衝突現場付近で沈没し、24 名の乗組員のうち 23 名はシンガポール海軍の船に救助されましたが、1 名が行方不明となりました。シンガポールとマレーシアの関係機関により行方不明者の捜索・救助活動が行われましたが、同人は後日マレーシア・Tioman に漂着したところを発見されました。

E 号が沈没した現場は、シンガポール海峡の分離通行帯東口付近という船舶の往来が激しい場所であったため、現場に障害物を示す標識が設置されるとともに、NAVTEX や SafetyNET を通じて航行警報が継続的に発出するなどの安全措置がとられています。

今般の現場海域のように、シンガポールとマレーシアが互いに領有を主張する海域で関係者に船骸を撤去させる必要がある場合、通常は領有問題を棚上げし、両国が同時に撤去命令を出すのが一般的な形となっています。

今回は、全部撤去を主張するシンガポールと一部撤去を容認しようとしたマレーシア側との間で足並みが乱れたため、先行きが懸念されましたが、シンガポール側から海運業界へのアンケート等を通じた働きかけにより、業界から全部撤去の要請が引き出され、結果、

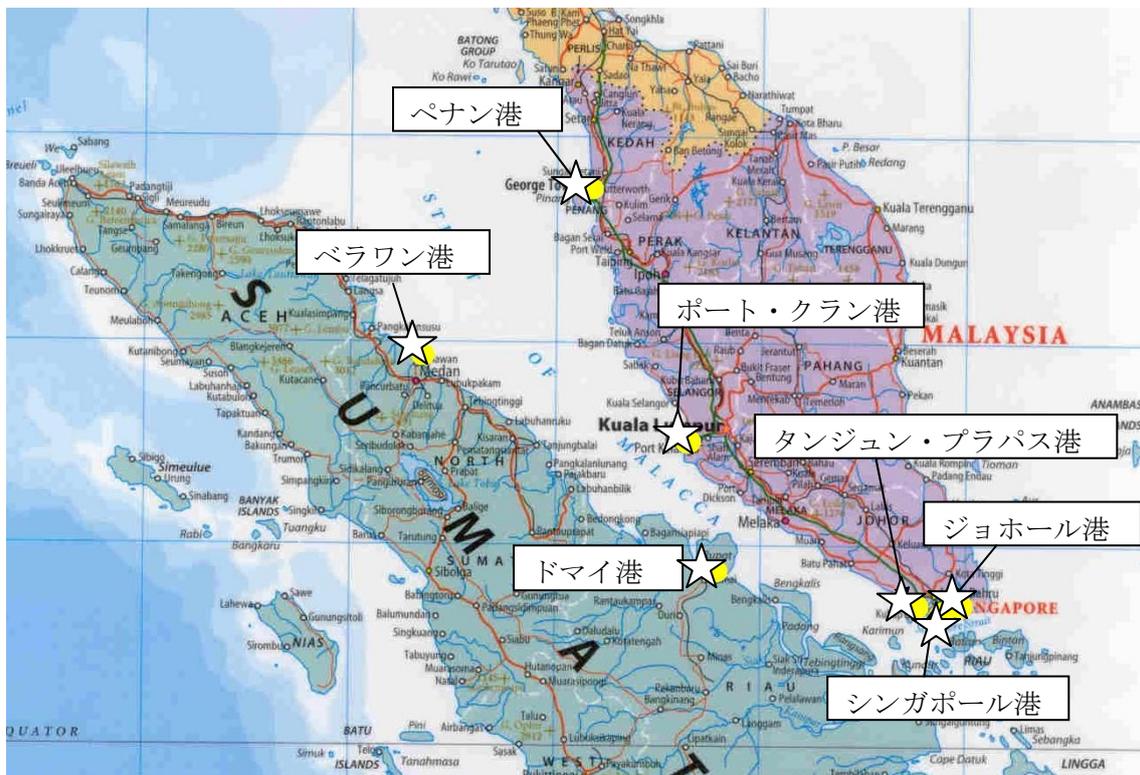
全部撤去の方向で両国が合意しました。この際、当事務所もシンガポール側のアンケート作業等に協力しています。

以後、どのような形で撤去命令が発せられたのかは明らかにされてはませんが、第30回 TTEG 会合の席上、10月30日にE号船骸の全部撤去が完了した事が両国から報告されました。

第5節 周辺の主要港湾

マ・シ海峡沿岸には下図のような港湾があり、これらを利用する船も分離通行帯を航行しています。

マ・シ海峡沿岸の主要港湾



マ・シ海峡沿岸主要港湾の概要

沿岸国	港湾名	港湾の特徴
インドネシア	ベラワン港 (Belawam)	スマトラ島で一番重要な商業港である。
	ドマイ港 (Dumai)	インドネシア最大のミナス油田の重要な石油積み出し港及び商業港である。インドネシア石油公社「プルタミナ」の石油製油所がある。
マレーシア	ペナン港 (Penang)	ペナン島ジョージタウンとマレー半島バタワースとの間の海域に発展した商業港である。大型のコンテナ埠頭がある。
		
	港外の錨地	バタワース・コンテナ埠頭
	ポート克蘭港 (Port Klang)	大規模コンテナ埠頭である北港(North Port)、石油ケミカルを中心とする西港(West Port)、雑種船用の南港(South Port)からなるマレーシア最大の総合港湾である。コンテナ取扱量は、約 320 万 TEUs で世界第 14 位である (2000 年)。ターミナル経営は民営化されている。
		
	北港のコンテナ埠頭	西港のケミカル埠頭
	ジョホール港 (Johor)	大型のコンテナ埠頭と石油ケミカル埠頭からなる港である。ターミナル経営は民営化されている。



手前：ケミカル埠頭、奥：コンテナ埠頭

バルク埠頭

タンジュン・プラパス港
(Tanjung Pelepas)

大規模コンテナ専用港である。シンガポールに対抗して開発された新しい港である。シンガポール港と同様後背地を有しないため、取扱貨物の85%が積替コンテナである。現在、シンガポール港との間で主要海運会社の誘致合戦を行っている。ターミナル経営は民営化されている。



コンテナ埠頭

シンガポール

シンガポール港
(Singapore)

タンジョン・パガ・ターミナルを中心とした大規模コンテナ港、とジュロンを中心とした石油ケミカル港、ハーバー・フロントの旅客船ターミナルに区分される。コンテナ取扱量は香港に続き世界第2位を誇る。取扱貨物の85%が積替コンテナである。現在、タンジュン・プラパス港との間で主要海運会社の誘致合戦を行っている。ターミナル経営は民営化されている。



コンテナ港



石油ケミカル工場沖の錨地

第3章 これまでの航行安全対策

第1節 日本による支援

第2次世界大戦後のマ・シ海峡における本格的な航行安全対策は、1967年（昭和42年）にイギリスにより実施された一部海域（マレーシア海域）の水路測量を除き、以後は日本の支援により実施されてきました。

本節では、日本の支援の歴史をたどってみたいと思います。

1 航路整備の必要性の高まり

マ・シ海峡の航路整備事業の必要性は、同海峡を通航する日本商船隊の大型化に伴い生じてきたものです。

通航船舶の大型化は、1960年（昭和35年）前後を境に、特に原油タンカーにおいて顕著となり、昭和48年には、50万重量トン級のグロブティック・トーキョー号が建造されました。

当時のマ・シ海峡の海図は、1930年（昭和5年）までの英国及びオランダによる測量原図を基礎にして作製されたものであり、タンカー等の大型船にとっては極めて不十分なものでした。

1967年（昭和42年）3月、英国沖で発生したリベリア籍タンカー「トリー・キャニオン号」（12万重量トン）の座礁事故により約3万トンの原油が流出し、英仏両国の海岸線を汚染しました。この事故を契機とし、政府間海事協議機関(IMCO)では、世界の特定海域への分離通航方式の採用についての検討が開始されました。

また、マ・シ海峡においても、同年4月、日本籍タンカー「東京丸」（16万重量トン）が底触事故を起こしましたが、幸いにも底質が泥であったため積貨油の流出事故には至りませんでした。この事故により、改めて同海峡には海図には記載されていない浅瀬が存在していることが認識され、早急な航行安全対策の必要性が指摘されました。

この頃、マ・シ海峡の水路調査及び海図補正については、国内外の海事関係団体や海事当局より日本政府関係当局に対し要望がなされていましたが、実現には至りませんでした。

1967年（昭和42年）12月、日本政府はシンガポール政府と共同で、マ・シ海峡の指定航路設定に係る提案をIMCOの第4回航行安全小委員会(Navigation Safety Sub-committee)に提出しました。協議の結果、同提案については「概ね受諾し得るものである」とされましたが、「航路設定に先立ち、沿岸国政府及び利害関係国とが協力し、マ・シ海峡の水路調査及び航行援助施設整備を実施していくことが望ましい」と結論付けられました。これを受け日本では、官民一体となり海峡沿岸国と協調し、これらの調査・整備を進めようという気運が一気に高まりました。

2 財団法人マラッカ海峡協議会の設立

1968年（昭和43年）5月、運輸省（当時）は、事務次官を本部長とする「マラッカ海峡航路整備推進本部」を設置するとともに、同年7月、民間においてもこの政府施策に協力し、同海峡の航路整備を促進するため、関係民間団体によって構成される任意団体として「マラッカ海峡協議会」が設立されました。その後、同協議会は民法第43条に定める公益法人に改組されることになり、1969年（昭和44年）4月、「財団法人マラッカ海峡協議会」が設立されました。

以後同協議会が支援活動の中心的な役割を担い、現在に至っています。

3 第1回水路調査事業（1969年[昭和44年]～1975年[昭和50年]）

IMCO第4回航行安全小委員会での検討結果を受け、沿岸国政府と日本が協力して水路調査事業を実施することになりました。この水路調査事業は、精密調査を行う必要のある海域を特定するための予備調査と、これに引き続き第1次～4次に渡り実施された本調査からなります。

なお、1974年（昭和49年）までに実施した現場調査の結果については、資料編集、測量原図作成等を経て、最終的に1975年（昭和50年）までに報告書にまとめられました。

（1）予備調査

実施に先立ち、各沿岸国政府に予備調査実施計画案を説明し、了解を求めることになりました。一連の外交交渉の結果、日本は各国毎に覚書を交換し、1969年（昭和44年）1月から沿岸国と共同して予備調査が実施されることになりました。

同調査には、日本の海上保安庁水路部（当時）の技術者、沿岸国の技術者が参加し、日本の2,000トン級の調査船「航洋丸」を使用して行われました。

約1ヶ月半に渡る共同調査の結果、従来の海図にはない23m以浅の浅所が多数発見され、本格的調査を必要とする海域が確定されました。

（2）第1次調査

第1次水路調査は、1970年（昭和45年）10月～12月にかけて、シンガポール海峡の主水道(Main Strait)とフィリップス水道(Phillip Channel)を対象海域として実施されました。

この調査にはインドネシアの測量船が使用され、沿岸各国及び日本の技術者が乗船し実施されましたが、結果、23m以浅の浅所が37カ所発見されるとともに、主水道には約5,000トン級の貨物船が沈没していることが判明しました。

また、この調査でシンガポール測地系とインドネシア測地系との間には、緯度1.9秒、経度13.1秒の差が存在することなどが判明しました。

（3）第2次調査

第2次水路調査は、第1次調査に引き続き実施される予定でしたが、マ・シ海峡をめぐる国際情勢が次第に微妙となり、沿岸国はマ・シ海峡が先進海運国により国際管理下に置かれるということに危惧し始めました。

このため、第2次調査を進めるに先立ち、沿岸国側が自らの立場を明らかにする共同声明を1971年（昭和46年）11月16日に発表しました。この中では、マ・シ海峡の航行安全は第一義的に関係沿岸国の責任であり、関係沿岸国間の協力が必要であること、沿岸国による諸努力を調整するための協力機構を早急に設置することなどが合意されました。

また、マ・シ海峡の法的性格に関しても、インドネシアとマレーシアは、マ・シ海峡が国際海運(International shipping)に利用されることを全面的に認めはしましたが、国際海峡(International Straits)ではないとしました。なお、シンガポールはこの点については留意するにとどまっています。

第2次調査は以上のような経緯を経て開始され、1972年（昭和47年）1月～4月にかけて、イユケチル島(Pu. Iyu Kecil)北方海域（第Ⅰ区域）及びディクソン港(Port Dickson)南西海域（第Ⅱ区域）を対象海域として実施されました。

この調査にはインドネシア及びマレーシアの測量船に沿岸各国及び日本の技術者が乗船し実施され、結果、多数の23m以浅の浅所や、潮流の流れが激しい海域があること、複雑なサンド・ウェーブが航路筋に存在していることなどが判明しました。

（4）第3次調査

第3次調査は、1973年（昭和48年）11月～翌年5月にかけて断続的に実施されました。

対象海域は、シンガポール海峡のラッフルズ灯台(Raffles Lt.)からシンガポール島南東沖海域にかけての航路筋と、シンガポール海峡東口付近の水道というこれまでにない広大な海域となりました。

この調査では沿岸三国の測量船に沿岸各国及び日本の技術者が乗船し実施され、結果、シンガポール海峡には多数の23m以浅の浅所が存在すること、一般船舶から報告のあった浅所のうち、一部は存在しないこと、バツベルハンティ灯浮標(Batu Berhanti Buoy)付近では最大流速4.2ノットの潮流があること、レムニア水道には23m以上の水深を確保できる幅1.1海里の水路があることなどが判明しました。

（5）第4次調査

第4次水路調査は、1969年（昭和44年）に開始された一連の水路調査の最終調査であり、1974年（昭和49年）7月から12月にかけて、シンガポール島南東沖海域からホースバーグ灯台(Horsburgh Lt.)にかけての航路筋及びワンファザム・バンク(One Fathom Bank)西方海域を対象として実施されました。

この調査では沿岸三国の測量船に沿岸各国及び日本の技術者が乗船し実施され、結果、

これまで発見されていなかった浅所が存在することや、一般船舶から報告のあった浅所は存在しないこと、カプル岬(Tg. Kapal)南方3海里の沈船の同船上の水深16mであることなどが判明しました。

4 海図作成事業（1977年[昭和52年]～1982年[昭和57年]）

マラッカ海峡協議会では、第1次水路調査事業に引き続き、日本（海上保安庁水路部）及び沿岸3カ国の共同事業として、新たに「マレー半島側とインドネシア側とで異なる測地系」を補正するための基準点調査を実施し、統一した測地系に基づくマ・シ海峡周辺の海図原図6図を作成しました。

この成果を受け、日本及び沿岸3カ国は測地系を統一した新たな海図を刊行しました。

5 潮汐流共同観測事業（1977年[昭和52年]～1979年[昭和53年]）

マ・シ海峡の潮汐については、第1次水路調査事業で実施した観測により、3～4m程度の潮高差があることが判明していましたが、これは極めて短期間かつ限られた港で観測された値でしかなく、タンカー等の深喫水船が利用するためには精度が不足していました。

このため、マラッカ海峡協議会では、日本（海上保安庁水路部）及び沿岸3カ国の共同事業として、17カ所の験潮所での同時観測、6カ所の地点での潮流観測を実施し、所要の解析作業の後、同海域の潮汐表として刊行するとともに、潮汐・潮流予報図を作成して関係者に配付しました。

6 第2回水路調査事業（水路再調査事業、1996年～1998年）

1995年（平成7年）、沿岸3カ国が共同で分離通行帯の改正提案をIMO第41回航行安全小委員会に提出した際、その前提条件として、沿岸国側から水路再調査の実施が提示されたことを受け、1996年（平成8年）から1998年（平成10年）の間、日本がODA事業（JICAスキーム）としてマ・シ海峡の水路再調査事業を実施しました。

この水路再測量は、水深が不正確な海域、沈没船舶の存在が不確かな海域を中心として実施され、その結果、40カ所を超える沈船、浅瀬の確認などが発見されています。

なお、この事業においては、調査のデータを用いてマ・シ海峡の電子海図を作成されることとされ、これまで関係国間で手続き面の調整が行われて来ましたが、2005年（平成17年）12月26日に日本及び沿岸3カ国共同で販売が開始されました。

7 航行援助施設の整備・維持管理事業

マ・シ海峡に分離通航方式を設定するためには、航路標識等の航行援助施設を整備することが前提とされていましたが、当時、マ・シ海峡の航行援助施設は、消灯していたり、位置がずれていたという無惨な状況でした。

一方、日本の関係者の間では航行援助施設を整備する国際的な機構を設置する案が検討されていましたが、そのような機構が設置されるまでの間は、(財)マラッカ海峡協議会が日本政府と沿岸国政府の協力を得て、必要最小限の整備をすることとなりました。

1970年(昭和45年)2月、インドネシア海運総局と(財)マラッカ海峡協議会との間で、太陽電池式灯浮標5個の寄贈に関する覚書が調印されました。この灯浮標の設置が同協議会実施による同国政府に対する航行援助施設整備事業のスタートとなり、その後、30年以上にわたり、地道な協力が続けられています。なお、同覚書により、建設された航路標識の維持管理はインドネシア政府が責任を持つこと、建設及び維持管理に要する費用は、マ・シ海峡の航行援助施設の維持管理についての国際的取り決めができるまで、差し当たり同協議会が負担することなどが合意されました。

一方、マレーシア政府に対しては、1971年(昭和46年)9月から協力の申し入れや交渉を行っていましたがなかなか進展しませんでした。1976年(昭和51年)3月、ようやく、マレーシア政府と(財)マラッカ海峡協議会との間で、2カ所の灯標及び1カ所の灯台の建設に係る覚書が調印され、その後、25年以上にわたり地道な協力が続けられています。

9 航路啓開事業

1972年(昭和47年)7月、(財)マラッカ海峡協議会は、シンガポール・セントーサ(Sentosa)島南方沖の水深約30~40mの海底に沈んでいる貨物船Shun Tai号(長さ130m、総トン数約6,000トンの貨物船)の撤去についてシンガポール政府に申し入れを行っていたところ、同政府の了承を得、1974年(昭和49年)2月~12月にかけて撤去作業を行いました。

一方、マレーシアについては、1975年(昭和50年)1月以来、航行援助施設の整備問題と一括して政府と交渉した結果、1976年(昭和51年)3月、航路筋に沈没している4隻の沈没船のうち、船体上部までの水深が浅いLaertes号、Bethlehem号、White Mountain号の3隻について撤去することとなりました。

これらの沈没船の撤去は、船体を数個のブロックに切断し、ブロック毎に起重機船で付近の深場まで移動し、一定の水深を確保するという方法が採られ、撤去作業は、1976年(昭和51年)3月~1977年(昭和52年)10月にかけて行われました。

8 設標船の寄贈

(1) 初代ペドマン

当初この設標船の寄贈は、航行援助施設の整備、沈船の撤去に関する資金支援とともにマレーシア政府から要望されました。

しかし、通常この種の船舶は、円借款等により確保された当該政府の資金により建造されており、マレーシアに対してのみ民間の資金援助を行うことは難しく、また既にマ

レーシア政府に対する一連の協力プロジェクトに要する支援費用が莫大であることから、一旦は「困難である」旨マレーシア政府に回答されていました。

最終的には、マレーシア国内の国内事情を再度検討、支援することとなり、1976年（昭和51年）3月16日、設標船1隻の寄贈に関する覚書が調印されました。

同船は、1976年（昭和51年）10月6日、建造先の(株)臼杵鉄工所において、日本財団の資金支援を受けた(財)マラッカ海峡協議会からマレーシア政府に寄贈されました。同船はマレーシア政府により羅針盤を意味するペドマン(Pedoman)と命名された後、マレーシアの業者に回航され、同月17日にマレーシアのポート克蘭(Port Kelang)に到着しました。

(2) 2代目ペドマン

2002年(平成14年)6月13日、(財)マラッカ海峡協議会は日本財団の資金支援により、「ペドマン号」の後継船となる2代目「ペドマン号」を建造し、ポート克蘭においてマレーシア海事局に寄贈しました。

(3) ジャダヤット

インドネシア政府に対する支援策の一環として、(財)マラッカ海峡協議会は日本財団の資金支援により設標船「ジャダヤット」を建造し、2003年（平成15年）10月10日バタム島においてインドネシア海運総局に寄贈しました。



2代目 ペドマン

10 航路標識の設置

1970年（昭和45年）、1971年（昭和46年）のインドネシア、マレーシアとの覚書き締結以降、(財)マラッカ海峡協議会は日本財団ほかの財政支援により、マ・シ海域の航路標識整備を進めていきました。

現在、マ・シ海峡に設置される主要航路標識51基(Racon付き19基)のうち30基は(財)マラッカ海峡協議会により寄贈・設置されたものです。また、沿岸国の灯台1基に同協議会がRaconを付加しています。

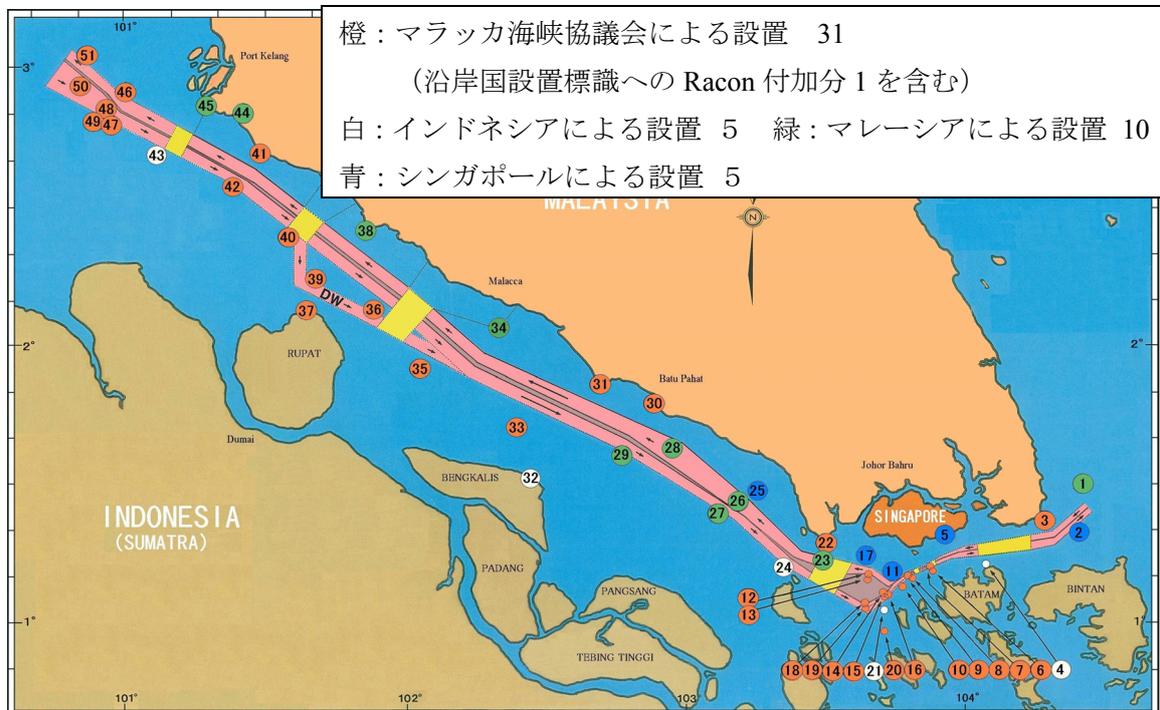
航路標識51基の内訳は、以下のとおりです。

* ()内は(財)マラッカ協議会寄贈・設置分

- ・ 灯台 16基 (4)
- ・ 灯標 17基 (10)
- ・ 浮体式灯標 8基 (8)
- ・ 灯浮標 10基 (8)

参考： Racon 19基 (15)

注 Racon は単独ではなく他の航路標識に付加して使用されています。



マ・シ海峡の主要航路標識

日本財団の支援により(財)マラッカ海峡協議会が寄贈・設置した航路標識



タコン灯台（インドネシア）



タンジュン・ギャン灯台（マレーシア）

第2節 沿岸国による航行安全対策

1 マ・シ海峡沿岸三カ国技術専門家グループ会合の設置

マ・シ海峡は、沿岸3カ国の領海で構成されているため、効果的かつ調和のとれた航行安全対策を講じるためには、沿岸3カ国の協力体制の確立が必要となります。

このため沿岸各国は、主権問題等の政治問題から一定の距離を置く形で、1975年（昭和50年）に海峡沿岸三カ国グループの会合（Tripartite Technical Expert Group Meeting: TTEG 会合）を立ち上げ、マ・シ海峡における航行安全対策、海上汚染対策に取り組んでいます。

コラム3：第30回TTEG会合の概要

当事務所は、2005年12月14、15の両日マレーシア（ペナン）で開催された第30回TTEG会合（マ・シ海峡沿岸国の海事行政機関関係者による専門家会合）にオブザーバーとして出席しましたので、本稿では主な動きを報告いたします。

なお、今回の会合にはIMO事務局からも1名のオブザーバー参加がありました。

1 マ・シ海峡における任意水先制度

本件は、1981年のIMO決議「Routing System in the Straits of Malacca and Singapore」の中に、

「同海峡において水先サービスが利用可能となった際には、分離通行帯を通航する深喫水船、VLCC は水先サービスを利用すべき。」旨勧告されている事を受け、TTEG 内にワーキンググループを置いて検討されてきた案件です。同ワーキンググループの部会長はマレーシアが務めています。

これまでの会合では、①検討対象は任意制度であること ②TTEG が制度を管理すること ③水先人は助言者であり、航海の責任は船長が有すること 等が確認されてきました。

今回の会合で確認された事項は、概ね以下のとおりです。

a. 水先人の責任、保障及び保険に関する事項については、沿岸各国国内における法律事項として議論する。

また、この任意水先サービスについては民間企業により運営される事が見込まれ、従ってこれらの事項については当該民間企業により取り扱われるべきものとする。

さらに、責任事故の可能性を判定するために導入する IALA のリスク・アセスメントモデルについて、任意水先サービスに従事する民間企業に提供する。

b. 水先サービスの免許については、27 回 TTEG 会合で議論・合意されたとおり、共通の基準に基づき、各沿岸国により付与する。

c. 基本的に、(ある沿岸国の免許を受けた) 水先人が他国の領海で発生した海難に関係した場合、当該免許を発給した機関にその情報を伝達する枠組みを構築することに合意する。

ただし、この問題については現ワーキンググループとは別の枠組みで更に検討を進める。

d. 本会合の後、ユーザー側へのアンケート調査を実施する。

e. 本件制度検討のスケジュールについては、第 32 回 TTEG (2007 年) までに検討を終える事を目標とし、今後の会合や通信により議論を進めることとする。

また、第 32 回 TTEG で合意した案は、その後の IMO 会議に提案することとする。

2 分離通航帯を横切る船が表示すべき信号

前回 TTEG (2004 年 12 月) でシンガポールから、分離通行帯を横切る船舶が、特に夜間に分離通行帯を通航中の船舶から視認しにくく、このことが衝突海難の原因になりやすいと問題提起されるとともに、解決策として、横切り船が特別な信号を表示することを義務づけることが提案され、本件に関するワーキンググループが設置されています。同ワーキンググループの部会長はシンガポールが務めています。

具体的な検討は今回の会合から開始されましたが、主な確認事項は次のとおりです。

a. 船舶への既存装備の関係から、最終的には船型ごとに異なった信号を定める事も視野にいれつつ、検討を進めていく。

b. まずは、夜間にシンガポール港に入出港する一部の大型船について、緑色全周灯 3 つを連ねた灯火を表示して、トライアルを実施する。

c. トライアルを実施する際には、事前にマレーシア、インドネシア側に通知するとともに、実施の際には、あらゆる通信手段により周辺航行船舶に周知・注意喚起等を行う。

- d. トライアルには観測船を配置し、事後にアンケート調査を実施する。
- e. トライアルの実施結果については、次回 TTEG 会合に報告する。

3 「利用国との協力に関する会議」開催準備

前回 TTEG 会合と同時に開催された「第 1 回利用国周知会合」の結果を受け、本来であれば本年(2005 年)9 月の IMO ジャカルタ会合前に第 2 回目の会合が開催される予定でしたが、沿岸国側の準備が整わずに延期されていました。

また、本 TTEG 会合に併せての実施も見送られ、本会合においては、今後の利用国と沿岸国との会議の方向性等について議論されました。

結果、2006 年 2 月か 3 月に「TTEG と利用国との協力に関する会議」という形で沿岸国と主要海峡利用国との会議を開催することが合意され、現在シンガポールを中心に沿岸国側で議題、開催時期の調整が行われています。

4 マ・シ海峡通峡船用錨地に関する事項

本件は、インドネシア領海内に設定される錨地の利用に関し、海運事業者からの安全性を懸念する声を受け、前回会合においてシンガポールから利用ルール・手続きを定めるべきである旨提案され、前回会合の議題とされた経緯があります。

この際には、安全性を前面に押すシンガポール側と、国内問題である事を主な理由として議論に応じようとしめないインドネシア側の対立で議論が紛糾し、個別調整の結果、インドネシアの立場を尊重する形で、沿岸国から事業者団体への説明がなされる事になりました。

今回の会合においては、インドネシア側は今後の TTEG において、本件を議題から削除する事を要求しました。

これに対し、マレーシア、シンガポール側からはインドネシア側の真意を確認する特段の動きはなく、結局「聞き置いた。」との形で議事録に記載される事となりました。

5 海上セキュリティーに関する TTEG 会合

マレーシア側から、先の IMO ジャカルタ会合のステートメントで設立促進が言及された「海上セキュリティーに関する TTEG 会合」について、現在マレーシア国内で基本コンセプトの取りまとめの中間段階であることが発表されました。

2 分離通航帯の設置

(1) 旧分離通航帯

本章第 1 節で述べたとおり、1967 年(昭和 42 年)12 月、日本政府はシンガポール政府と共同で、マ・シ海峡の指定航路設定に係る最初の提案を IMCO の第 4 回航行安全小

委員会(Navigation Safety Sub-committee)に提出し、協議の結果、同提案については「概ね受諾し得るものである」とされましたが、「航路設定に先立ち、沿岸国政府及び利害関係国とが協力し、マ・シ海峡の水路調査及び航行援助施設整備を実施していくことが望ましい」と結論付けられました。これを受け、日本が沿岸国と協力し、マ・シ海峡の第1回水路調査事業(1969年[昭和44年]~1974年[昭和49年])を実施したのも同節で述べたとおりです。

その後、TTEG等における沿岸3カ国の検討を経て、1977年(昭和52年)9月、分離通航方式に係る沿岸3カ国共同提案がIMCO第20回航行安全小委員会に提出されました。同提案は、同年11月の採択を経て、1981年(昭和56年)5月1日より旧分離帯の運用が始まりました。

なお、本件の検討においては、当初、マ・シ海峡全体に分離通航方式を採用するという考え方がありましたが、最終的にはマレーシアのポートクラン港沖のワンファザム・バンク(One Fathom Bank)に1カ所、シンガポール海峡に1カ所の計2カ所に設定されました。

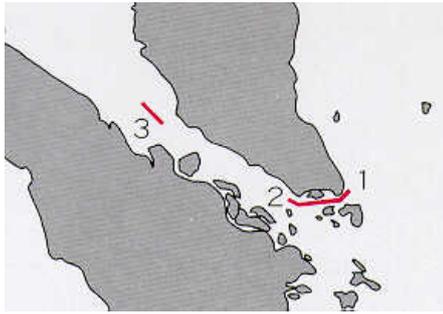
(2) 現在の分離通航帯

1995年(平成7年)のIMO第41回航行安全小委員会に、沿岸3カ国から既存分離通航方式の改正について共同提案されました。

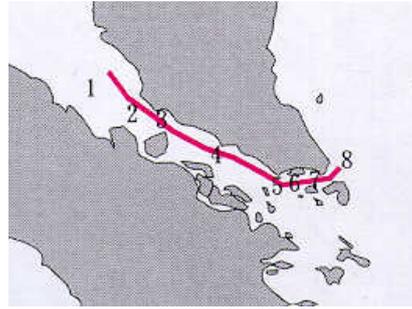
同提案の審議過程において、分離通航路内の水路再測量や分離通航路・分離帯を示す航行援助施設の再整備の必要性が指摘されたことを受け、(財)マラッカ海峡協議会では、従来から継続して行ってきた航路標識整備を引き続き実施するとともに、新たに必要とされた航路標識の一部を整備することになりました。

また、水路再測量については、1996年(平成8年)から1998年(平成10年)にかけて日本政府の開発援助(ODA)プロジェクトとして、日本と沿岸3カ国との共同測量という形で実施されました(本章第1節参照)。

以上のような経過を経て、1998年(平成10年)12月1日、マラッカ海峡のワンファザム・バンクからシンガポール海峡のイースタンバンク(Eastern Bank)に至る全長約500kmの改正分離通航方式及び同海域における強制船位通報制度(通称 STRAITREP: ストレイトレップ)が施行されました。



旧分離通航帯



現分離通航帯

3 強制船位通報制度の導入

1998年（平成10年）12月1日、マ・シ海峡の改正分離通航方式とともに、船舶を対象とする強制船位通報制度（通称 STRAITREP: ストレットレップ）が施行されました。

(1) 対象船舶

現状の通報対象船舶は以下のとおりです。

- ・ 総トン数 300 トン以上の船舶
- ・ 長さ 50m以上の船舶
- ・ 曳航または押航に従事している船舶で、両船の合計 300 総トン以上または合計の長さが 50m以上の船舶
- ・ IMO 決議 MNC43(64)の 1. 4 項に定める危険物を輸送中の全ての船舶
- ・ 長さまたは総トン数に関係なく VHF を設備している全ての旅客船
- ・ 長さ 50m以下または総トン数 300 トン以下の VHF を設備している全ての船舶が、差し迫った危険を回避するために適切な航路・分離帯を航行する場合

(2) 船舶交通情報システム（VTIS）の運用及び監視装置の設置

マレーシア及びシンガポールは、マ・シ海峡内の船舶交通監視及び船舶への安全情報提供のため、VTIS を運用しています。

このため、海峡周辺には、従来から 14 カ所のレーダー局、10 カ所の VHF 無線通信局および 2 カ所の無線方向探知施設が設置されているほか、最近 12 カ所の AIS 基地局及び 9 カ所の AIS 航行安全情報送信局が新たに設置されました。

各 VTIS が担当するセクターは次のとおりです。

- a. ポート克蘭 VTIS（マレーシア） : セクター 1～5
- b. ジョホール VTIS（マレーシア） : セクター 6
- c. シンガポール VTIS（シンガポール） : セクター 7～9

注： シンガポールはタンジョン・パーガー及びパシル・パンジャンの 2 カ所に VTIS 機能を兼ねた備えた港内管制センター (Port Operation Control Centre:

POCC) を設置し、通常はパシル・パンジャンで一部の港内管制と VTIS 業務を実施していますが、同センターが故障した場合にはタンジョン・パーガーPOCC で港内管制を含む全ての業務を代行できるよう、バックアップ体制が取られています。

なお、現在のところインドネシアにはVTIS や AIS 関連の施設は設置されていません。

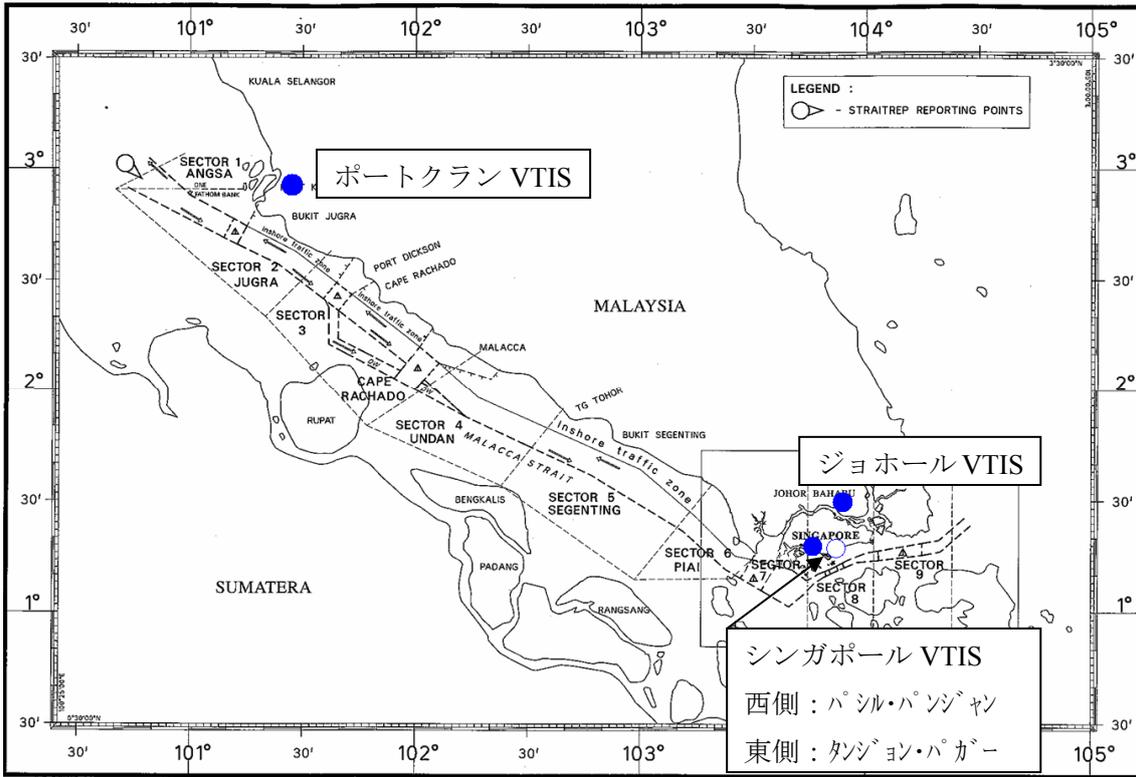
コラム 4 : AIS

自動船舶識別装置 (AIS: Automatic Identification System) は、船舶に設置した AIS 装置が、他の AIS 装置搭載船舶や陸上の AIS 局との間で、VHF 波で自動的に動的情報 (自船の位置、速力、進路等)、静的情報 (船名、船種、呼出符号等) 及び航行関連情報 (目的地、到着予定時刻、航海計画等) を送受信するシステムです。

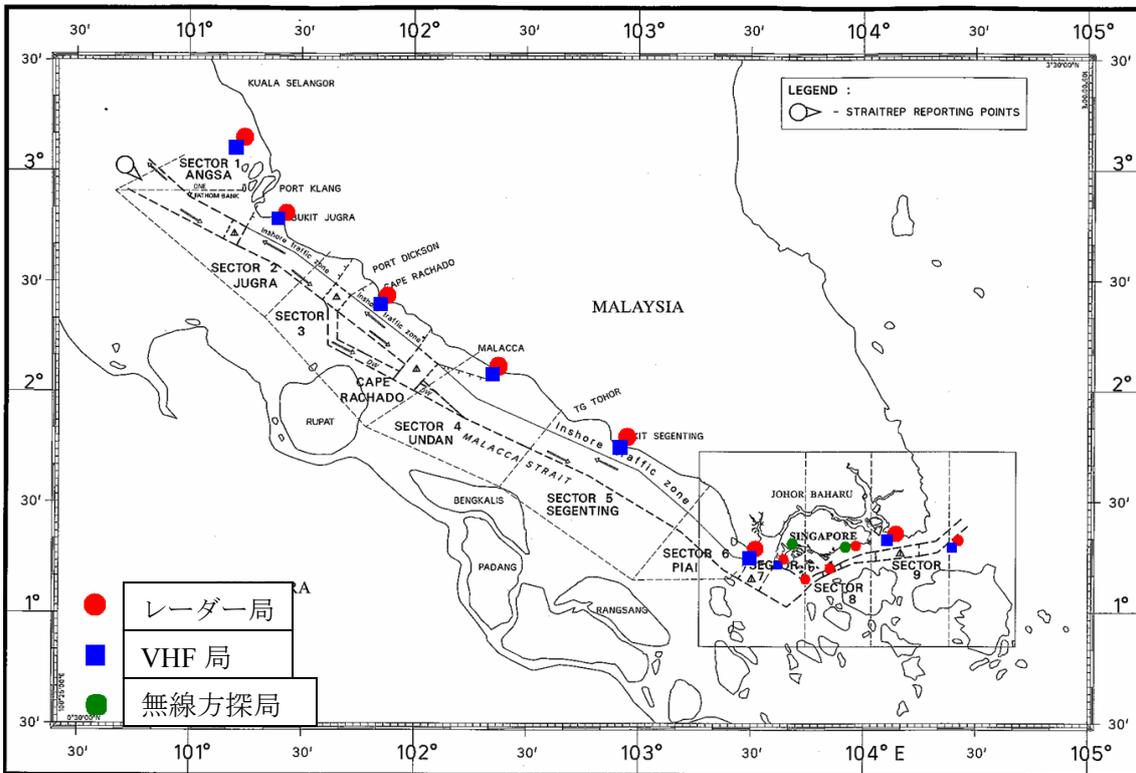
2000 年 12 月に改正された SOLAS 条約に基づき、2003 年 7 月以降、順次船舶への搭載が義務づけられ、2008 年 7 月には ①全ての旅客船 ②国際航海に従事する 300 総トン以上の船舶 ③国際航海に従事しない 500 総トン以上の船舶 の全てに搭載義務が生じます。

最近では、AIS 受信情報をレーダー画面上や電子海図表示システム (ECDIS) の画面上に重ねて表示可能な装置も市販されており、送信される情報に齟齬がなければ、航行安全上非常に有効なものと考えられます。

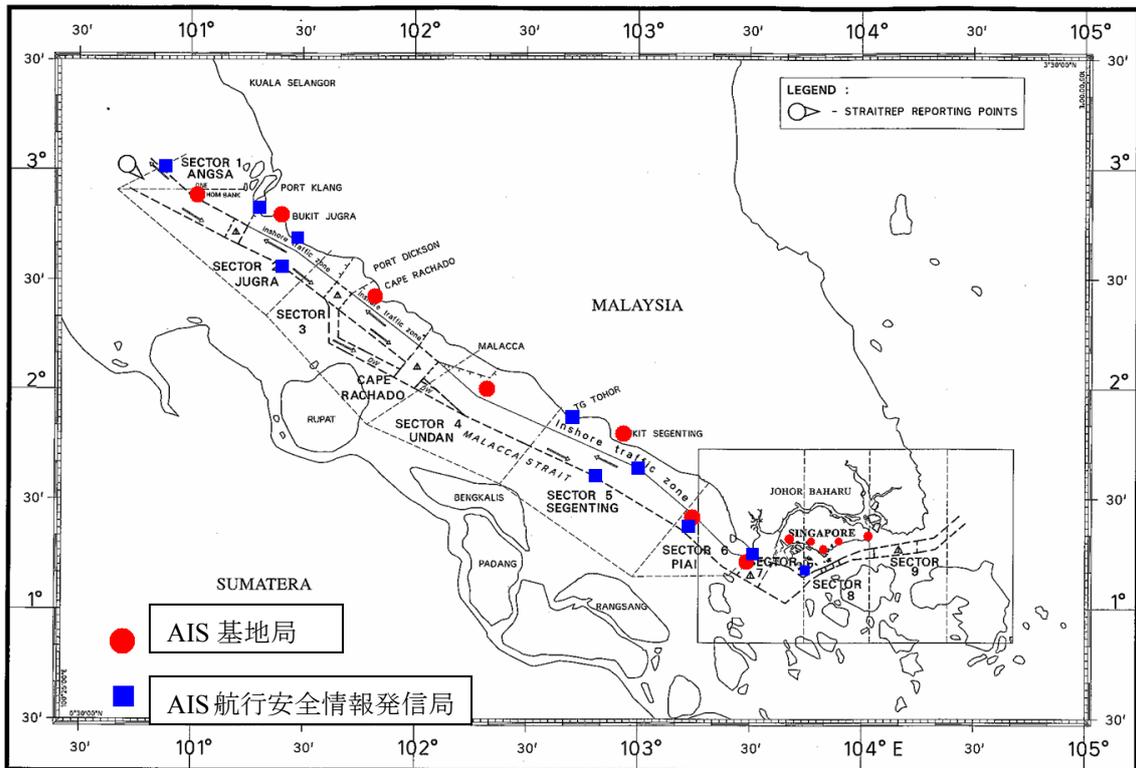
また最近では、航路標識に AIS を設置して浮標等の作動状況、位置などを遠隔監視する動きもあり、現在ごく少数ですが、既に沿岸国により監視されているものもあります。



VTIS の位置及びセクター



レーダー局・VHF 局・無線方探局

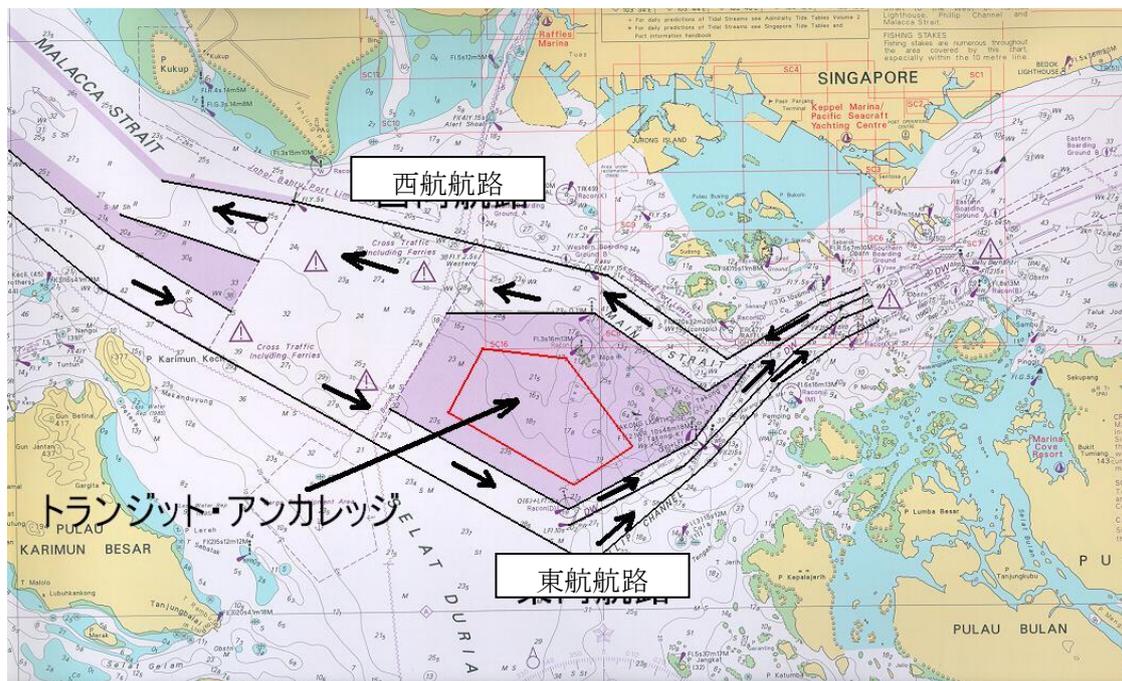


AIS 関連陸上施設

コラム5：トランジット・アンカレッジ

2002年（平成14年）9月3日、インドネシア海運総局長名により「トランジット・アンカレッジ」の設置に関する通知文書が発出されました。内容は、概ね次のとおりです。

- ・ 錨地（トランジット・アンカレッジ）の設定（シンガポール海峡主水道の分離帯内部、インドネシア領海内）
- ・ 深喫水船専用区域とその他の船舶用区域に分割
- ・ 東航の深喫水船が気象・海象、船舶交通の輻輳度等からそれ以上航行することが危険と判断した場合の避航水域を提供（目的1）
- ・ 一般船舶用の避航水域を提供（目的2）
- ・ 損傷した船舶を修理し、また、水・油を補給するための水域を提供（目的3）
- ・ 指定された管理会社により運営される。
- ・ 本錨地以外の分離帯内の水域には錨泊禁止



トランジット・アンカレッジ

国連海洋法条約第41条第4項では、海峡沿岸国は、航路帯の指定若しくは変更又は分離通航方式の設定若しくは変更を行う前に権限ある国際機関に対して採択のための提案を行わなければならない旨規定しています。

インドネシアは、このような手続きが存在するにもかかわらず、独断でこの通知文書を発出した訳ですが、この背景には、インドネシア政府の周辺国あるいはマ・シ海峡自体に対する政治的意図がひかえていることは確かであり、沿岸諸国やIMOから多くの反響があることを承知の上で、あえて文書発出に踏み切ったものと推測されます。

これを受け、結果的にIMO航行安全小委員会では、当該錨地の部分のみ既存の分離帯から切り離すということでとりあえず決着し、沿岸3カ国は、当面、当該海域を避難水域(Contingency Anchorage)として運用することで一応の合意を見ました。

以後この水域に関連し、2004年(平成16年)に開催された第29回TTEG会合においてシンガポールから、現に海運事業者から安全性を懸念する声が上がっているため、利用ルール・手続きを定めるべきである旨提案され、議題として協議されましたが、結局この際には、安全性を前面に押すシンガポール側と、国内問題である事を主な理由として議論に応じようとならないインドネシア側の対立で議論が紛糾し、個別調整の結果、インドネシアの立場を尊重する形で、

- ① 現時点では、錨地における混雑は生じていない。

- ② TSS と錨地を行き来する船舶は、インドネシア当局とともに、強制通報制度の下でシンガポールの VTIS に通報する必要がある。また、錨地利用に関する必要な手続きについては、インドネシア当局から通知される。
- ③ 同錨地への錨泊に際しては、AIS を利用することが求められる。
- ④ 海賊対策については、既にインドネシア側が必要な対策を取っている。
- ⑤ 油による汚染などの緊急事態の際には、インドネシア当局に直ちに報告しなければならない。

という内容で、沿岸国から事業者団体への説明される事になりました。

また、2005 年（平成 17 年）に開催された第 30 回 TTEG 会合においては、インドネシア側は今後の TTEG 会合において、本件水域に関する事項を議題から削除する事を要求しました。これについてマレーシア、シンガポール側からはインドネシア側の真意を確認する特段の動きはなく、結局「聞き置いた。」との形で議事録に記載されています。

4 DGPS 局の設置

現在、船舶が使用する測位システムは、衛星からの電波を利用した GPS（Global Positioning System）が主流となっていますが、比較的正確といわれるこのシステムでも数百 m 程度の誤差が生じるといわれています。

DGPS（Differential GPS）は、GPS に任意の地上固定局からの位置補正情報を取り込むためのシステムで、これを導入すると位置の誤差を数 m 程度まで小さくすることが可能となり、電子海図上で表示される自船の位置情報のみならず、AIS で送受信される位置情報の精度も向上する事になります。

マ・シ海峡周辺では、マレーシアがルムット（Lumut）に、シンガポールがラッフルズ灯台に DGPS 局を設置し、航行船舶向けの位置補正情報を送信しています。

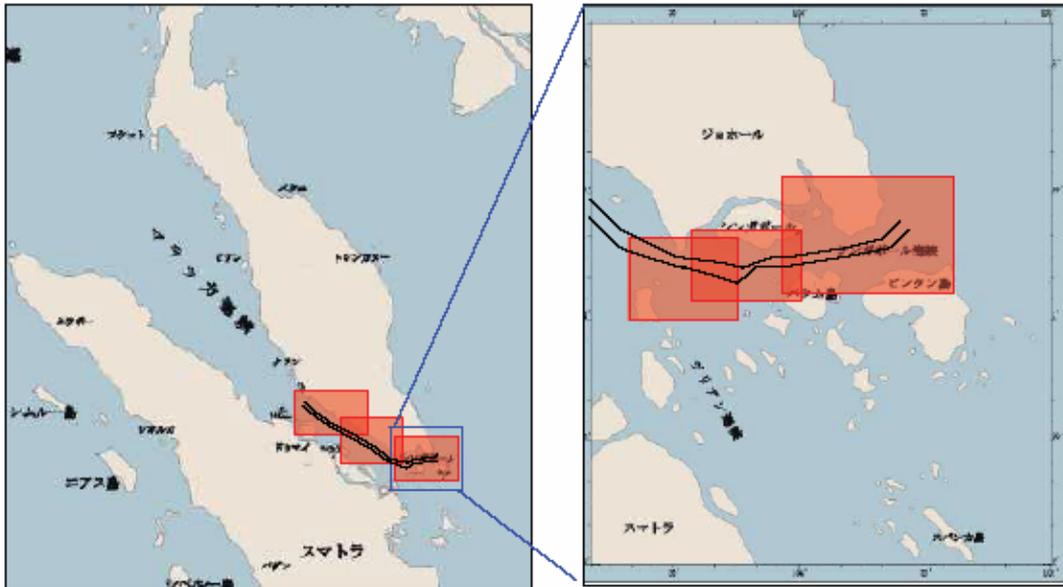
5 電子海図の刊行

既に本章第 1 節でも述べましたが、1996 年（平成 9 年）から 1998 年（平成 11 年）の間に日本と沿岸 3 カ国共同で実施した第 2 回水路調査事業（ODA 事業）の調査データを用いて編集された電子海図が、著作権の扱い、販売方法、データの最新化に係る方法等の手続き面の調整が完了したことを受け、2005 年（平成 17 年）12 月 26 日に日本及び沿岸 3 カ国の共同刊行という形で販売が開始されました。

これにより、世界的に航海の難所として有名なマ・シ海峡における船舶航行の安全が一層促進されることが期待されます。

マラッカ・シンガポール海峡
電子海図の範囲

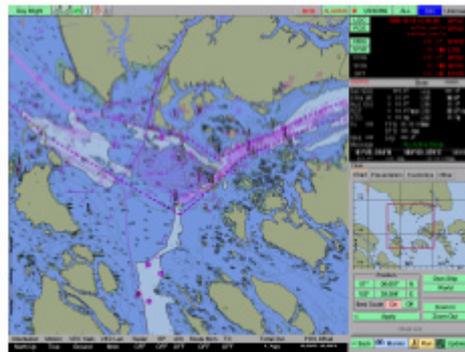
参考資料 1



マラッカ・シンガポール海峡電子海図の範囲（海上保安庁広報資料より）



マラッカ・シンガポール
海峡電子海図



電子海図の表示画面(シンガポール海峡)

マ・シ海峡電子海図（左）及び電子海図表示画面（右）
（海上保安庁広報資料より）

当事務所では、日本財団の財政支援により、1998年（平成10年）から2000年（平成12年）にかけて、シンガポール、マレーシア、インドネシアで電子海図刊行促進のためのENCワークショップを開催するほか、共同刊行に係る手続き調整のため、2003年（平成15年）及び2005年（平成17年）の2回、シンガポール海事局（MPA）と共同で水路技術者会議（非公式会議）を開催しています。

6 デジタル海潮流データの準リアルタイム提供

これはシンガポール独自の動きですが、海事港湾庁（MPA）が他の民間企業2社との合弁企業「インフォ・アット・シー社（Info@Sea）」を設立し、民間ベースでマ・シ海峡を航行する船舶や港湾管理者等を対象に有料でデジタル形式の潮流・潮汐データを準リアルタイム提供する動きがあります。

同サービスは、2006年早々に正式運用される予定で、現在既にクルーズ船運航会社等30社がテスト運用に参加しているそうです。

第4章 将来的な航行安全対策のあり方

第1節 沿岸国と利用国の協力について

これまでマ・シ海峡の航行安全対策については、沿岸国独自の負担とマラッカ海峡協議会を通じた日本の支援により実施されてきました。これまでの日本支援は、金額にして150億円近くにも及んでいます。

一方で、マ・シ海峡を航行する船舶の隻数は、既に経済発展を遂げた韓国、昨今急成長中の中国に関連する物流量の増加等により、年間6万隻を超えた現在でも毎年数千隻単位での増加を続けています。このような状況において、マ・シ海峡の航行安全対策はもはや沿岸国と日本のみの問題でない事は明らかであり、加えて、昨今航行安全対策の延長線上で導入が急がれているセキュリティー確保のための新たな施設の導入等を考えた場合、沿岸国の自助努力と日本の支援で支え続けることは、公平さを欠くのみならず、非常に困難であると考えられます。

このような背景により、最近沿岸国側からも海峡利用国を主体とした国際的な支援の枠組みの構築を求める動きが活発化しており、日本もこの動きを支援していますが、本章では、国連海洋法条約を踏まえながら、その動向を説明していきます。

1 マ・シ海峡の国際法上の地位

第2章で記載したとおり、マ・シ海峡の範囲について明確に示したものは英国水路誌に掲載された英国海軍水路部の基準しかありませんが、ここでは現在の分離通航帯とその周辺の海域を対象を絞って説明していきます。

- (1) 各国が沿岸3海里の領海を主張していた時代、シンガポール海峡の一部を除き、マ・シ海峡に沿って沿岸国の領海に属さない公海の部分が存在しました。

従って、当時外国船舶がこの公海を航行する限りにおいては自由であり、沿岸国の領海を通航する際には無害通航の形で航行していた訳です。

- (2) 領海及び接続水域に関する条約（以下、「領海条約」）を採択した1958年（昭和33年）の第1次国連海洋法会議の最も重要な課題は、領海の幅の問題でした。この時、アメリカ、イギリス等は自国の戦略航路の確保の観点から、それまでの3海里を出発点として出来る限り狭い幅での決着を目指し、一方で自国の主権の及ぶ範囲を出来る限り拡大しようとした国々は最大12海里までの拡大を主張したため、見解が鋭く対立し、結局領海条約では領海の幅の規定を入れる事ができませんでした。

この会議の席上、アメリカの代表は、「領海が12海里に拡大されるとしても、国際海峡（国際航海に使用されている海峡）において従前通りの艦船の自由航行が確保さ

れ、上空の航空機の飛行が確保される事が必要である。」旨、同国の見解を主張しています。

また、領海条約第16条（沿岸国の権利）第4項では国際海峡に関連し、「外国船舶の無害通航は、公海の一部と公海の他の部分又は外国との領海の間における国際航海に使用される海峡においては、停止してはならない。」と規定していますので、当時から沿岸国の領海であった現シンガポール海峡の一部では、この考え方（停止されない無害通航）が適用されていたという事になります。

なお、シンガポールがマレーシアから分離・独立したのは、1965年（昭和40年）です。

(3) 1973年（昭和48年）に始まった第3次国連海洋法会議では、現行の国連海洋法条約の案について議論されましたが、この会議においても、領海の幅及び領海の幅が広がることにより新たに領海に含まれることとなる国際海峡における、沿岸国と通航外国船舶との間の権利義務関係について議論されました。

この会議において、インドネシア及びマレーシアは、領海幅を最大12海里とし、外国船の海峡通航については「無害通航」の考え方をそのまま適用すべき旨主張しています。

当初は第1次会議同様の対立の構図となりましたが、最終的には両者の妥協案として国際海峡（一部を除く）については「通過通航」という新たな考え方が整理され、「無害通航」と区別する事でコンセンサスが得られました。

妥協案ということで、簡単に言えば「通過通航」は「無害通航」と比べ、沿岸国側にとっては権利を若干弱めた形になっており、通航外国船舶にとっては義務を若干弱めた形になっています。

なお、詳細は省略しますが、マ・シ海峡（分離通航帯及びその周辺海域）は、国連海洋法条約第35条、第36条、第37条及び第38条に規定する除外事由に該当しませんので、同条約第三部の規定が適用される「国際航行に使用されている海峡」という事になります。

なお、国連海洋法条約は1982年（昭和57年）に採択され、1994年に発効しています（日本は1996年批准・発効）。

以下に、沿岸国及び通航外国船舶の権利・義務を整理した表を示します。

A 沿岸国の権利・義務

	通常の領海	国際海峡
権利	1. 無害通航に係る沿岸国の法令の制定、公表 2. 航路帯の指定及び分離通航帯の設定	1. 通過通航に係る海峡沿岸国の法令の制定、公表 2. 航路帯の指定及び分離通航帯の設定

	(国際機関の勧告を考慮) 3. 航路帯及び分離通航帯の使用要求 4. 無害でない通航防止措置 5. 内水立寄り船舶が従う条件の違反防止措置 6. 自国の安全の保護のための無害通航の一時停止 7. 課徴金を課すこと (役務に限る。)	(国際的規則に適合、国際機関による採択要) 3. 調査活動又は測量活動の事前許可
義務	1. 法令適用に際しての無害通航の否定等の禁止 2. 航路帯及び分離通航帯の海図上への表示、海図の公表 3. 無害通航の妨害の禁止 4. 航行上の危険の公表	1. 法令適用に際しての通過通航の否定等の禁止 2. 航路帯及び分離通航帯の海図上への表示、海図の公表 3. 通過通航の妨害、停止の禁止 4. 航行上の危険の公表

B 通航外国船舶の権利・義務

	通常の領海	国際海峡
権利	1. 無害通航権	1. 害されない通過通航権 2. 停止されない無害通航権 (一部の国際海峡)
義務	1. 継続的かつ迅速に通航すること 2. 沿岸国の平和、秩序、安全を害しないこと 3. 潜水船等の海面航行、国旗の掲揚 4. 原子力船等の国際文書携行、予防措置の実施 5. 無害通航に係る沿岸国の法令の遵守 6. 海上衝突予防の一般的国際的規則の遵守	1. 遅滞なく (継続的かつ迅速に) 通過すること 2. 武力による威嚇・武力の行使、継続的かつ迅速な通過の通常の状態に付随しない活動を差し控えること 3. 海上安全、船舶汚染防止等の一般的国際的規則・手続・方式の遵守 4. 調査活動又は測量活動の事前許可申請 5. 航路帯及び分離通航帯の尊重 6. 通過通航に係る海峡沿岸国の法令の遵守

2 沿岸国と海峡利用国との協力に関する規定

前項のとおり、第3次国連海洋法会議による議論の結果、現行国連海洋法条約に国際

海峡における通過通航制度が盛り込まれた訳ですが、これに付随して、第43条に以下の条文が盛り込まれました。

第43条（航行及び安全のための援助施設及び他の改善措置並びに汚染の防止、軽減及び規制）

海峡利用国及び海峡沿岸国は、合意により次の事項について協力する。

- (a) 航行及び安全のために必要な援助施設又は国際航行に資する他の改善措置の海峡における設定及び維持
- (b) 船舶からの汚染の防止、軽減及び規制

(英文)

Article 43

Navigational and safety aids and other improvements and the prevention, reduction and control pollution

User States and States bordering a strait should by agreement co-operate:

- (a) in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and
- (b) for the prevention, reduction and control of pollution from ships.

このような条文が付け加えられた背景には、沿岸国がその見返りとしての利用国からの負担を求め、その結果、利用国との間での妥協案として双方の協力に関する規定が設けられることになったという経緯があります。

英文では、助動詞に **should** が使われており、「合意に基づき」という前提のもと、ニュアンス的には「国際海峡の管理（航行安全対策及び海洋汚染防止対策）に関しては、当然、沿岸国と利用国が協力して行うべきである。」ということになり、今後マ・シ海峡の航行安全対策、海洋汚染防止対策を推進していく上でも、バランスのとれた根拠（条文）といえます。

また、同条約第34条は以下のとおり規定しています。

第34条（国際航行に使用されている海峡を構成する水域の法的地位）

- 1 この部に定める国際航行に使用されている海峡の通航制度は、その他の点につ

いては、当該海峡を構成する水域の法的地位に影響を及ぼすものではなく、また、当該水域、当該水域の上空並びに当該水域の海底及びその下に対する海峡沿岸国の主権又は管轄権の行使に影響を及ぼすものではない。

2 海峡沿岸国の主権又は管轄権は、この部の規定及び国際法の他の規定に従って行使される。

(英文)

Article 34

Legal status of waters forming straits used for international navigation

1. The regime of passage through straits used for international navigation established in this part shall not in other respects affect the legal status of the waters forming such straits or the exercise by the States bordering the straits of their sovereignty or jurisdiction over such waters and their air space, bed and subsoil.

2. The sovereignty or jurisdiction of the States bordering the straits is exercised subject to this part and to other rules of international law.

これは海洋法条約第3部（国際航行に使用されている海峡）の冒頭の条文ですが、同部の各規定と、沿岸国の主権・管轄権との関係を敢えて述べています。

この趣旨に従えば、第43条に従って合意により形成される国際海峡の管理の仕組み（航行安全対策・海洋汚染防止対策）においては、法令の制定する権限を除き、原則的に沿岸国及び利用国は対等の立場、いわゆるパートナーの関係になるといえます。

一方、航行安全、海洋汚染防止の範疇を明らかに越える部分（対テロ・対海賊対策における警察権の行使等）については、当然ながら沿岸国の主権に帰属することになります。

3 沿岸3カ国の動き

マラッカ海峡協議会による支援が開始された当時、沿岸国側はマ・シ海峡への外国の介入（沿岸国間の関係を含む）に対して否定的な立場をとっていました。

3カ国が国連海洋法条約を批准した現在でも、同条約第43条で規定される「マ・シ海峡を沿岸国と利用国が合意に基づき管理するという考え方」について、時々政府関係者から「マ・シ海峡の管理は一義的に沿岸国の責務である」といった否定的な見解が示されることがあります。

近年、沿岸3カ国の実務者レベルで構成されるTTEGでは、この問題を「利用国による貢献問題」という形に置き換えて検討を進めています。

2001年（平成13年）に開催された第26回TTTEG会合において、沿岸国は以下の5項目を利用国側に提案する事を決定しました。

なお、これら以外に「分離通航帯を西方へ延長すること」も含まれていましたが、この項目は後に除外されました。

- ① 分離通航帯拡張、直線化のための浚渫
- ② AIS基地局の整備
- ③ 沈船の撤去
- ④ 航行援助システムへの遠隔監視装置の設置
- ⑤ 分離通航帯の再測量

また、利用国への提案の方法として、沿岸国を交えて協力の枠組み等について話し合うための会合を開催することとし、2004年（平成16年）にジャカルタで開催した第29回TTTEG会合にあわせて第1回利用国周知会合を開催しました。

この会議には、利用国側から日本のほか、中国、韓国の関係者が出席し、以後定期的に、TTTEGと利用国間でのフォーラムを開催する事が合意されています（韓国は在ジャカルタ大使館書記官によるオブザーバー出席）。

2005年（平成17年）に開催された第30回TTTEG会合においては、同フォーラム（「海峡利用者フォーラム」）をさらに効果的に進めていくための手法等について議論され、その準備会合として、主要な利用国や旗国に幅広く対象を広げた「TTTEGと利用国との協力に関する会議」を2006年2月または3月にシンガポールで開催し、上記フォーラムの付託事項や手続き等の詳細について議論するほか、その席上で上記5項目に変更を加え、利用国側に受け入れやすい形にまとめたものを提案する事が合意されました。以後、シンガポールを中心に沿岸3カ国間で会議日程、招聘国、提案事項等について調整が進められています。

4 IMOの動き

2005年（平成17年）9月、インドネシア・ジャカルタで、IMOとインドネシア政府協賛による「マ・シ海峡に関するジャカルタ会議」が開催されました。開催にあたっては、IMOが強力なイニシアティブを発揮し、同会議にはアジア諸国だけでなく欧米諸国からもハイレベルの政府代表が多数参加したほか、民間機関を含め幅広い利害関係者がマ・シ海峡における国際的な協力（航行安全、海洋汚染防止、セキュリティー対策を含む）について意見を交わしました。

同会議の最後にまとめられた共同声明の要旨を以下に示します。

「マ・シ海峡の安全・セキュリティー・環境保全の向上に関するジャカルタ声明（要旨）」

- (1) 関係者が、以下の内容について合意した。
- ① 航行安全に関する T T E G（3カ国技術専門家グループ会合）によるマ・シ海峡における航行安全の向上、海洋環境の保全、国連海洋法条約第 43 条の実施に関する取り組みを支援、促進する。
 - ② 沿岸国と利用国、海運業界その他の関係者が定期的集まり、費用分担のあり方も含め、マ・シ海峡の安全・セキュリティー・環境保全に関する問題を議論する場（「メカニズム」）を沿岸 3 カ国が設ける。
 - ③ 沿岸 3 カ国を通じ、マ・シ海峡における海上の状況把握を強化し、安全・航行安全・セキュリティー・環境保全の分野における協力的措置の強化に寄与するよう、各国内・各国間において情報交換を行う仕組みを構築し、強化するための取り組みを行う。
 - ④ 沿岸国における海運へのセキュリティー上の脅威に対処するための能力開発の強化を目的として、海上セキュリティーに関する T T E G、連携パトロール、海上セキュリティーに関する訓練プログラム、海上における連携訓練等を含め、沿岸 3 カ国の協力的・実践的措置を促進し、積み重ね、拡大する。
- (2) 関係者は、IMO に対し、沿岸国が自らのニーズを特定し、優先順位を付け、利用国がそれらのニーズに対応し、情報交換、能力開発、訓練、技術支援を含めどのような支援が可能か明らかにするため、沿岸国と協議しながら、一連の追加会合を開催することを検討するよう求めた。

上記声明は、マ・シ海峡の協力問題を進展させるうえで実に画期的な内容となっておりますが、現状では IMO が（同声明で）導きたい方向と、前項で説明した（既存の）T T E G が独自に進もうとしている方向には若干のずれがあるように思われます。

すなわち、（既存の）T T E G はあくまで航行安全及び海洋汚染防止の問題を議論するための独自のフォーラムを形成しようとしています。一方で、上記声明（1）②の意図するところは、「航行安全、海洋汚染防止及びセキュリティー対策の全てを対象とした議論の場を設立すべき。」という趣旨であると思われる、これらの関係については近い将来何らかの形で整理する必要があると思われます。

なお、2006 年（平成 18 年）秋頃、IMO とマレーシア政府の協賛により、クアラルンプールにおいて上記会合のフォローアップ会合が開催される事になっています。

5 具体的な枠組みのあり方

マ・シ海峡の安全対策について、日本はこれまで 30 年以上に亘り金額にして 150 億円近くの支援を行っており、この中で沿岸国との強い繋がりや信頼関係を培ってきました。また、その姿勢は極めて紳士的であり、アメリカ、ロシア等の歴史的な海軍国が行っ

ているような、自国艦船の航行路の確保のための、ある意味打算的な支援活動とは一線を画すものであります。

一方、マ・シ海峡の主な利用国のうち、中国、韓国については、前述の第1回利用国周知会合や、IMOジャカルタ会議等で、支援する意志を積極的に表明しており、今後沿岸国から支援要請の具体的なプロジェクトが提示された場合、比較的早期に支援の申し入れがある事が推測されます。

今後のマ・シ海峡の航行安全及び海洋汚染防止上の管理のあり方について考えた場合、単発的ではなく持続可能なシステムにする必要がありますし、沿岸国・利用国を含めて公平な負担の枠組みを構築し、特定の国のみが強い影響力を持つことを避けなければなりません。

現在、海洋法条約第43条の趣旨に従い、打算的な考えなしにこのような調整をリードできる国は日本以外にはないと思われまます。そのため日本としては過去30年以上に亘る実績で培ったノウハウを生かしつつ、早急に然るべき方針を打ち出し、実現に向けてリーダーシップを発揮していく必要があるといえます。沿岸国側も日本には大きな期待を寄せています。

第2節 新規協力プロジェクトについて

1 海上電子ハイウェイプロジェクト

国際的支援により既に始動した航行安全対策として、海洋電子ハイウェイプロジェクトについて説明します。

2005年（平成17年）9月に開催されたIMOジャカルタ会合において、マ・シ海峡を対象とした海上電子ハイウェイプロジェクト（MEH：Marine Electronic Highway）のデモンストレーション実施に係る調印式がとりおこなわれ、IMO、マ・シ海峡沿岸3カ国、関係団体（INTERTANKO、ICS）が覚書に署名しました。

MEHとは、電子海図、同表示装置、DGPS、AIS等の既存のハイテク航海情報システムに、海・潮流データ等のリアルタイムデータ、海洋環境保護システム（3次元流体力学モデル、海難による流出物・漂流油・サンドウェーブ等の漂流予測が可能）等を統合し、航海者に精度の高い航海情報を付与する事を内容としたシステムです。

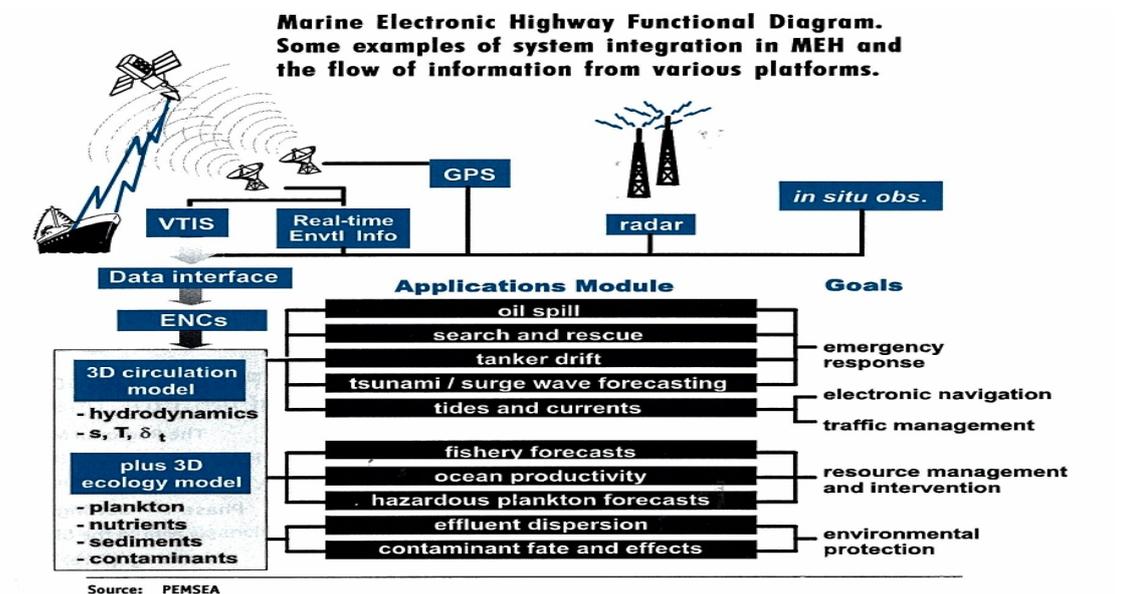
このプロジェクトは、約10年前に提唱されて以来、IMOの強力なリーダーシップのもと、地球環境ファシリティー（GEF）から事前調査費が支出され、沿岸各国、利用国、海事団体などによる運営委員会で準備が進められてきました。

計画では、2005年から4年間で「フェーズ1」と位置づけられ、この期間にマ・シ海峡におけるデモンストレーション及び参加船舶へのECDISの搭載を実施する（実際は搭載済みの船舶が参加するとのこと。）とされていますが、フェーズ1にかかる総額約

1千7百万米ドルの経費のうち830万米ドルはGEFからの拠出、残りの870万米ドルのうちECDIS搭載費を除いた部分については沿岸国、支援国（韓国）により拠出されることになります。

フェーズ2についてはまだ期間、予算規模等明らかにされていませんが、マ・シ海峡におけるフルスケールのMEHサービスの構築、他の海域（中東～東アジア）における実施の必要性の評価が実施される予定とされています。

なお、このプロジェクトは当初は航行安全面を中心に検討されてきたものですが、最近では海賊問題などのセキュリティー面での有用性にも着目され始めており、この点で若干の仕様変更が発生する可能性もあります。



図* : MEHシステムの概念図 (出典: PEMSEA会議資料)

第3編 海洋汚染事故の実態と防止対策

第1章 総論

マレーシア海事局発表のデータによれば、2003年にマ・シ海峡を通航した6万2千隻余りの船舶のうち、3千5百隻余りがV L C C、これにガスタンカー以外のタンカーを含めると2万隻余りが石油等の液体物質を運ぶタンカーということになります。

日本においても、1997年（平成9年）1月に島根県沖の日本海で発生した「ナホトカ号」沈没海難による大規模C重油流出被害、同年7月に東京湾で発生した「ダイヤモンドグレース号」底触海難による原油流出事故は大規模な油流出事案として記憶に新しいところではありますが、マ・シ海峡においても同年10月にシンガポールの至近海域で「エボイコス号」の衝突海難により大規模重油流出事故が発生しています。

狭隘かつ長大なマ・シ海峡で大規模な油流出が起こると、その環境被害は早期かつ広範囲に広がり、沿岸地域の漁業や観光、ひいては地域経済に大きな影響を及ぼす可能性があります。また、発生した場所によってはマ・シ海峡の通航自体を麻痺させる恐れもあります。

そのため、(財)マラッカ海峡協議会が日本財団、石油連盟などの資金を受け、流出油防除作業を財政的に支援するために寄付した「回転基金」の設立を契機として、沿岸3カ国は毎年定期的に会合や訓練を実施し、万一の事故に備えています。

一方、旧ASEAN諸国についても、日本の運輸省（当時）、海上保安庁、日本財団など官民一体となって推進した機材供与「OSPAR計画」を契機に、油流出事故に備えた各国内の緊急時計画の策定、ASEAN全体の緊急時行動計画(ASEAN-OSRAP)の策定、関係国間での定期会合を開催する等して、流出油対策に係る国際協力体制の構築について関係強化を図っています。

また、(社)日本海難防止協会では日本財団の財政支援を受け、2003年（平成15年）度から3カ年計画で、新たにASEAN加盟国となったカンボジア、ミャンマー、ベトナムにおける油防除体制構築のための人材育成及び緊急時行動計画策定の支援を実施するとともに、同3カ国を旧ASEANの定期会合等の枠組みへの加盟させるよう強く働きかけてきました。旧ASEAN側はこれに同意し、現在正式加盟の手続きが進められています。

本章では、これらの流出油防除体制の問題のほか、海洋汚染防止に係る最近の動きについて触れていきたいと思えます。

第2章 流出油防除体制の整備

第1節 マ・シ海峡周辺の主な流出油事故

狭隘かつ長大なマ・シ海峡で大規模な油流出事故が発生した場合、発生場所によっては周辺国の海洋環境に甚大な被害をもたらす可能性がありますし、場合によっては分離通行帯の航行に障害を引き起こす可能性もあります。

本節では、過去に発生した主な流出油を伴う海難の事例を示します。

発生日	発生場所	関係船	流出原因	油種・流出量
1992年(平成4年) 9月20日	マラッカ海峡	カキ・スピリット リベリア籍タンカー 95,987DWT	他船との衝突、タンク破損 (爆発炎上)	原油 約13,000トン
1993年(平成5年) 1月21日	スマトラ島北西	マークス・ナビゲーター シンガポール籍タンカー 255,312DWT	他船との衝突、 タンク破損 (炎上・漂流)	原油 約25,000トン
1997年(平成9年) 10月15日	シンガポール海峡	エボイコス キプロス籍タンカー	他船との衝突、 タンク破損	重油 約29,000トン
2000年(平成12年) 10月3日	シンガポール海峡	ナツシー パナマ籍タンカー 51,095GT	座礁、 タンク破損	原油 約7,000トン



エボイコス号衝突事故

コラム6：2004年のタンカーによる流出油事故の傾向

国際タンカー船主汚染防止連盟（ITOPF）のデータによると、2004年に全世界で発生した大規模な油流出事故（700トン以上の油が流出した事案）は5件、7トンから700トンの油が流出した中・小規模事故は12件でした。第4四半期にはITOPFのアドバイザーが9件の事故現場に出動し、一年の半分にあたる事故がこの期間に集中して発生したようです。

2002年に発生したプレステージ号の事故では63,000トンの油が流出し、この年のタンカーによる油流出量のうちほぼ95%を占めました。2004年のタンカーによる油流出は15,000トンに止まり、過去35年で6番目に少なく、事故も小規模のものが多く発生しています。

ITOPFの記録から、過去10年ごとに700トン以上の油が流出した大事故の発生数を調べてみると、1970年代には年平均25.2件の事故が発生、1980年には年平均9.3件、1990年代には年平均7.8件にまで減少しています。また、2000年以降の年平均は約3.8件となっています。

タンカーから700トン以上の油が流出した事故の約62.3%が衝突や座礁によるものですが、ダブルハルトンカーの導入によって、タンカーからの油流出が減少しています。また、段階を経てシングルハルトンカーが消滅することから、今後10年でその結果が見えてくると思われます。

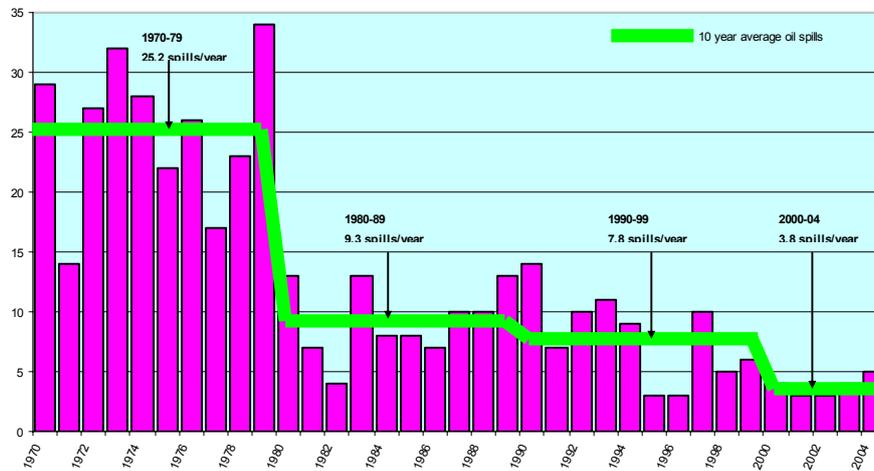
一方、タンカー船主は常に乗組員の安全意識の向上を図っています。タンカーの乗組員やタンカーを運航する会社の職員は、自社内で安全に関する研修や試験を受ける機会が多くなりましたが、このような背景のなか、最近ではチームワークを通じた安全基準の向上が注目されています。

原油及び石油精製品の海上輸送は年間20億トンにのぼり、過去25年に石油タンカー業界は成長を続けてきました。昨年も6%以上の成長が見られましたが、同時に海上輸送の安全基準も高まっていることは評価に値します。

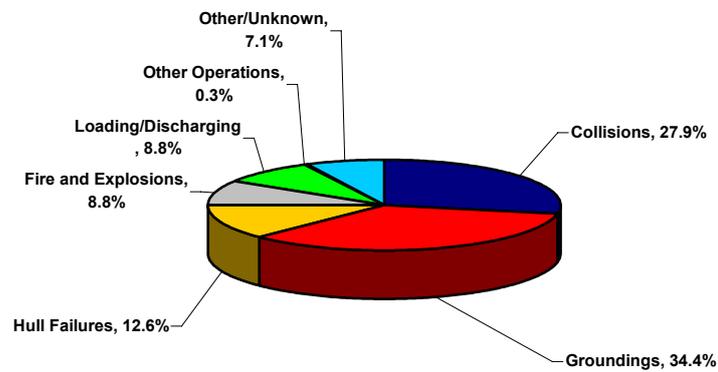
石油タンカーによる油流出事故に対して、これまで以上に世間の目は厳しくなっています。

また、海難の主な原因はヒューマンエラーであることから、乗組員の訓練は船主にとって最重要課題となっています。海運業は現代の若者から敬遠されることが多いようですが、よい人材をどのように確保するかがこの業界の最優先事項となっています。

**YEARLY NUMBER OF LARGE SPILLS (over 700 tonnes)
YEAR 1970 to 2004**



**CAUSES OF LARGE SPILLS (over 700 Tonnes)
YEARS 1970-2004**



出典： ITOPF ハンドブック（2005～2006 年版）
 IOPC（国際油濁補償基金）年報（2003 年）
 ロイズリスト掲載記事（2005 年 5 月 20 日）

第2節 回転基金（Revolving Fund）の設立

マ・シ海峡において、油流出事故が発生した際、関係国が行う初期清掃活動を資金的に支援し、迅速な初期活動を行うことが、事故の被害を最小限に止める有効な手段であるとの観点から、1981年（昭和56年）、日本財団や石油連盟からの資金提供により、総額4億円の基金が準備され、同基金の沿岸国への寄付に係る覚書がマラッカ海峡協議会とマ・シ海峡沿岸3カ国の間で交されました。

この基金は、沿岸3カ国が持ち回りで運営していますが、運用上の必要事項を検討するため、毎年、沿岸3カ国の代表者で構成される回転基金委員会(RFC: Revolving Fund Committee)が開催されています。資金提供者である日本は、このRFCにマラッカ海峡協議会がオブザーバーの資格で参加するだけであり、基金運用に関する事項は沿岸国に委ねられています。

この基金は、初期清掃費用の立替払いなどに使用されるものであり、第三者の補償、資機材の整備費には充当されず、沿岸国が保険金などの支払いを受けたときには基金から支出された金額を基金に返還することになっています。

この基金の名称である「回転」とは、この基金の性格から来るものです。最近の活用事例としては、2000年（平成12年）10月、シンガポール海峡で発生したナツナシー号(Natuna Sea)の油流出事故の際、インドネシアが50万米ドルを基金から引き出しています。

また、回転基金の活動の一環として定期的実施される合同油防除訓練は、各沿岸国の油防除能力の向上に役立っています。回転基金の問題点としては、この基金が設立されて以来、既に20年以上が経過していることから、毎年のインフレーションや、沿岸各国の経済発展に伴う初期清掃活動に係る人件費等の単価上昇により、基金の実質的な価値が減少していることが指摘されています。

第3節 OSPAR 計画による資機材整備

OSPAR 計画（Project on Oil Spill Preparedness and Response in ASEAN Sea Area）は、ASEAN海域の大規模な流出油事故に備え、日本の支援により同地域の緊急油防除体制の整備・拡充を目的として計画されました。実施主体は運輸省（当時）、海上保安庁、日本財団及び日本の海運業界などです。

本計画では、1991年（平成3年）に旧ASEAN諸国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、シンガポール、フィリピン及びタイの6カ国）を招聘し横浜で開催した「OSPAR フォーラム91」において「横浜宣言」を採択、1992年（平成4年）から内容についての具体的な協議を開始、1993年（平成5年）の最終合意を受け、1993年（平成6年）及び1994年（平成7年）の2年間に総額約10億円の資金をもって、外洋用油防除資機材の供与、国際電話回線を使った情報ネットワークを整備しました。油防除資機材については、ASEAN-OSRAP（ASEAN油流出対応行動計画）の取り決めに基づき、必要に応じてAS

E A N各国の間で相互融通・運用されることになっています。

なお、この計画により、旧A S E A N 6カ国の政府が保有するオイルフェンスの延長距離は約12倍に、油回収機の保有台数は4倍になりました。また油会社等の保有するもの加えたA S E A N地域の全資機材量も、OSPAR 計画による整備の結果25%増加しました。

以下に、この計画で供与した資機材の一覧を示します。

OSPAR 計画供与資機材一覧

国名	対応官庁（当時）	備蓄基地	主要な資機材	総額
ブルネイ	通信省海事局	ムアラ	大型オイルフェンス 1,450m その他	0.8 億円
インドネシア	運輸省海運総局	バリクパパン	大型オイルフェンス 1,750m 油回収機 2台 簡易貯油タンク 4基 処理剤散布装置 5基 その他	3.6 億円
マレーシア	運輸省海事局	ポートケラン ペナン ジョホールバル ラブアン	大型オイルフェンス 1,600m 油回収機 12台 簡易貯油タンク 5基 処理剤散布装置 4基 その他	2 億円
フィリピン	沿岸警備隊 国家油汚染対応センター	マニラ セブ ダバオ	大型オイルフェンス 2,280m 簡易貯油タンク 3基 油処理剤 7kl 処理剤散布装置 1基 その他	2.4 億円
シンガポール	シンガポール港湾局	シンガポール	大型オイルフェンス 400m 油回収機 1台 処理剤散布装置 26基 油吸引装置 1基 その他	0.6 億円
タイ	運輸通信省港湾局	ソンクラ	大型オイルフェンス 3,530m 油回収機 3台 簡易貯油タンク 30基 油処理剤 2kl 処理剤散布装置 2基 その他	1.2 億円

第4節 石油連盟による資機材備蓄基地の設置

マ・シ海峡周辺には、日本の石油連盟により3カ所の油防除資機材の備蓄基地（海外基地）が設置されています。

これらの資機材は、「石油連盟油濁防除資機材貸出約款」に基づき無料で貸し出されますが、資機材の輸送及び防除活動の費用は借り主の負担となります。

基地名		1号 マラッカ海峡 シンガポール基地	3号 マラッカ海峡 マレーシア基地	5号 インドネシア基地
所在地		ジュロン	ポートクラン	ジャカルタ (タンジュンプリオク)
開設時期		1995年(平成5年)	1996年(平成6年)	1998年(平成8年)
配 備 資 機 材	充気型大型オイルフェ ンス	Hi-sprint 1500	1,000m	1,000m
	油回収機	Desmi 250 GT-185	4	4
	ビーチクリーナー	Power Vac	2	2
	仮設タンク (ファスタック)	10t	8	8

出展： 石油連盟 油濁対策のホームページ（2004年11月現在）

第5節 ASEAN-OSPAR 会合

日本の支援により旧ASEAN地域に油防除資機材が整備されたのは第3節で述べたとおりですが、1995年（平成7年）、関係国によりOSPAR資機材や情報ネットワークの管理・運営、各国内で発生した油流出事故に関する情報交換のための定期会合「OSPAR管理会合」が設置されました。

この会議は関係国の持ち回りで開催されており、日本はオブザーバーの立場でこれに参加しています。

この会合は、開催国が一巡した後の2002年（平成14年）からは名称が「ASEAN-OSPAR管理会合」に改められ、ASEAN諸国にとって油防除体制整備のきっかけとなった「OSPAR」の名前は象徴的に残されましたが、単なるOSPARプロジェクトのフォローアップとしてではなく、ASEAN地域の海洋汚染防止全般の対策に協力して取り組むための協

議機関として再出発しました。また同時に、これまでの機材供与中心の議論から、人材育成を中心とした議論へと大きく方針転換を果たしています。

2005年にマニラで開催された第3回会合では、油のほか有害危険物（HNS）の防除等に関する技術的な事項を協議するための付託事項（TOR）が決議されたほか、(社)日本海難防止協会から旧ASEAN諸国に対する強い働きかけにより2002年の第1回会合からオブザーバーとして出席しているカンボジア、ミャンマー、ベトナムの3カ国（新規ASEAN加盟臨海国）の同会議加盟の手続きが正式に進められること等が決定されました。

なお同会議では、オブザーバーとして出席した日本から、今後の支援に関する方向性について、HNSの防除に関する研修を実施する案が示され、出席国の同意を得られました。今後は日本国内において具体的な手続きが進められることになっています。

コラム7：シンガポールの油流出事故対応企業

流出油事故に備えるため、日本においては海上保安庁が主体となり、地域ごとに流出油防除のための協議会を設置しています。また、発災時には地域の海上保安部署が中心となり、巡視船を含め地域の協議会メンバーが協力して初動措置に当たることになっています。

一方、シンガポールでは、政府が流出油防除における指揮のノウハウ及び実働部隊を全く保有しておらず、全てをアウトソーシングにより対応する仕組みを作っています。

ここでは、流出油防除を処理する民間会社の一つ「East Asia Response Limited (EARL)」を紹介したいと思います。

1. 概要

EARLは平成5年、シンガポールに設立され、現在、アジア太平洋地区においては最大の油流出事故対応専門会社です。平成12年1月には、油流出事故対応の迅速性を向上させること、保有資機材を共同使用することにより対応能力を向上させること等を目的として、英国にある世界最大の油流出事故対応専門会社である「Oil Spill Response Limited (OSRL)」と提携関係を結びました。EARL及びOSRLは、シェル石油、エクソン・モービル石油、カルテックス石油、英国石油等の世界的に有名な27の石油会社により共同保有されている非営利企業です。

EARLは、原則として、メンバー（共同保有者）に対して優先的に業務を提供することとしています。ノン・メンバーには、メンバーに適用される費用の2倍が適用されます。メンバーは一定の条件を満たした国際的な石油会社のみがなることができ、メンバーになった場合には、EARLの株を一部保有するとともに、入会金及び年会費を支払うことになります。なお、メンバーとなった石油会社が所有する会社（同社の株式の50%以上を保

有している場合)も、メンバーと同様のサービスの提供を受けることができます。このフル・メンバーシップ以外にも、賛助会員、臨時会員があります。

2. EARL の業務

EARL の業務は、油汚染事故対応業務、研修コース提供業務及びコンサルタント業務の三つです。

油汚染事故対応業務は、EARL の一番主要な業務です。油汚染事故が発生した場合、EARL は、8名の専門家、1名の現場指揮者及び資機材からなるチームを現場に派遣し油防除作業を実施するとともに、汚染原因者に対する技術的助言を提供します。

EARL が保有する主な資機材は、オイルフェンス、各種スキマー、一時貯蔵タンクといった基本的なものから、保有航空機(後述)に搭載する油処理剤散布装置、小型油回収艇、赤外線を利用した持ち運び式油監視装置等多岐に渡っており、その総額は9千万米ドルに達します。これらの資機材は、いつ油流出事故が発生しても迅速に対応できるよう、倉庫の中に整然と整頓されて保管されています。

EARL では、大規模油流出事故が発生した場合に空から油処理剤を散布するため、また、人員及び資機材を迅速に現場に空輸するため、L-382 Hercules (4発の大型プロペラ機)1機を保有し、シンガポールのスレーター空港に常駐待機させています。また、3隻のアルミ製双胴型の油防除船を保有しています。

なお、ここ最近、EARL が対応した主要事故は次のとおりです。

- ・平成9年 タンカーNakhodka (日本)
- ・平成10年 エッソ石油 (シンガポール)
- ・平成12年 石油パイプライン (ブラジル)
タンカーStolt Botan 号 (シンガポール)
タンカーNatuna Sea (シンガポール)
- ・平成13年 バラ積み貨物船 Amorgos 号 (台湾)
油処理剤の空中散布作業 (タイ)

3. 研修コース

研修コースは、東南アジアの主要な都市又はシンガポールにおいて実施しています。提供するコースの概要は下記のとおりです。

IMO Level 1 OSR 現場における防除作業を実施する作業員を監督するための技能を提供するもの

IMO Level 2 OSR 現場指揮者に必要とされる調整、管理業務に係る基礎的な知識・技能を提供するもの

IMO Level 3 OSR 上級管理者及び政府関係者を対象とするもの

また、依頼者のニーズに沿ったテーラーメイドの臨時コースも随時実施しています。

4. コンサルト業務

EARL は、油汚染事故発生時の緊急時計画を策定するためや、各種訓練（机上訓練から複数の油防除資機材を使用しての大規模な訓練まで）を実施するためのコンサルト業務を提供しています。また、既存の保有資機材や緊急時計画が適切なものであるかどうかや、必要となる資機材購入に係る助言等の提供業務も実施しています。

第3章 有害危険物（HNS）への対応

1 OPRC-HNS 議定書の採択

2000年（平成12年）3月、IMO本部で開催された外交会議において「2000年の危険物質及び有害物質による汚染事件による準備、対応及び協力に関する議定書」（仮称）（OPRC-HNS 議定書）が採択されました。

この新条約は、油以外のケミカル物質等による海洋汚染への対応も重要であるとの観点から、大規模な油流出事故に対する防除体制の強化及び国際協力体制の確立等を目的とした「1990年の油による汚染に係る準備、対応及び協力に関する国際条約」（OPRC条約）の対象物質の範囲を危険物質及び有害物質へ拡大するものです。

条約上HNSとは、「海洋環境に取り込まれた場合に、人の健康を害したり、生物資源及び海洋生物に被害を及ぼしたり、美観や快適さを損なったり、その他の正当な海洋利用を妨害したりするおそれのある油以外の物質」と総論的に定義されています。具体的にはこれまで条約等による規制の対象となってきたIBCコード、IMDGコード、BCコード等に規定される物質等を含むすべて危険物・有害物はHNSに該当することになりますが、批准国が国内法化する際には、自国の実情にあわせて規制対象物質を選定することになります。

また、本議定書が締約国に求める主な内容は、以下のとおりです。

- ① 船舶、港湾施設、NHS取扱い施設に対する、「汚染事故緊急時計画」の策定及び備え付けの義務化
- ② 事故発生時の通報の義務化
- ③ 汚染事故対応のための国家的体制の構築
- ④ 国際協力の促進

この議定書は、OPRC条約の加盟国15カ国が締結した12ヶ月後に発効しますが、2005年末の締結国は13カ国となっています。

東南アジアでは、2005年末現在、ASEAN臨海9カ国のうちインドネシア、マレーシア、

シンガポール、タイの4カ国が既に OPRC 条約に加盟していますが、OPRC-HNS 議定書については、2003 年にシンガポールが締結し 2004 年 4 月 1 日に国内法を施行しているのみです。

なお、日本は、2005 年（平成 17 年）に「HNS 汚染事故への準備及び対応に関する調査研究委員会」を開催し、同委員会による「OPRC-HNS 議定書に早期に加入することが望まれる。」旨の提言を受け、現在国内体制の整備が進められています。

また、世界的にも極めて早期に同議定書を締結したシンガポールは、IMO の意向を受け、同議定書締結促進のためのセミナーの開催等の国際支援活動を実施し、ASEAN 地域においてリーダーシップを発揮しています。

コラム 8 : HNS 対策に関するシンガポールの国内法の概要

「危険有害物質の準備、対応及び協力に関する規則(Hazardous and Noxious Substances Pollution Preparedness, Response and Co-optation Regulations)」(2004 年 4 月 1 日施行)

1. 危険有害物質(HNS)の定義

当該物質の定義は、同規則第 2 条（定義）において、OPRC-HNS 議定書と全く同じ総論的な文言を用いて定義されています。なお、シンガポールでは、具体的な物質リストを作成していません。

2. 資機材及び事故対応能力

HNS 取扱施設の管理者は、当該施設又は当該施設に係留する船舶に起因する HNS 汚染事故に対処するため、十分な対策が講じられることを確保しなければなりません。この対策には、訓練された要員、資機材の確保を含みます。なお、当該施設に備え置かなければならない資機材は、次のとおりです。

(1)HNS を取扱う要員のための保護具

30 分間の使用に耐えうる呼吸具(Self-contained breathing apparatus) 最低 6 式

化学防護服(Chemical splash suits) 最低 6 式

完全化学防護服(Fully encapsulated chemical suits) 最低 6 式

顔面呼吸具(full faced respirator) 最低 6 式

当該施設で取扱われている HNS から発生する蒸気及び粒子をろ過し、また保護可能なフ
ィルター・カートリッジ最低 18 式

呼吸具(breathing apparatus skid with bottle storage)

(2)防除柵(containment barrier)

最低 300mの結合金具付きの防除柵（当局の承認を受けたもの）

(3)回収資機材

吸着シート(adsorbent sheet) 最低 300 枚

最低 100mの吸着柵(adsorbent barrier)

回収ドラム缶最低 4 個

(4)可搬式防爆型ポンプ(explosive proof portable pump) 最低 3 式

(5)洗淨シャワー(decontamination shower) 最低 1 式

(6)酸素蘇生器(oxygen resuscitator) 最低 1 式

(7)当該施設で取扱われている HNS から発生する蒸気を検知する器具

酸素可燃混合ガス検知器(oxygen and combustible combination gas detector) 最低 2 式

化学ガス検知器(chemical gas detector) 最低 2 式

当該施設で取扱われている HNS の種類に応じたケミカル・チューブ(chemical tube) 最低
2 箱（1 箱に 10 式入ったもの）

(8)港長が指定した周波数の出力が 2 ワットを超えない携帯式無線機最低 6 式（当該無線機
及び出力は電波管理局の承認を受けたものでなくてはならない）

(9)当該施設で取扱われている HNS の種類に応じた、十分な量かつ効果的な化学反応抑制
物質(inhibitor)及び中性剤(neutralizing agent)。

また、自分の管理する HNS 施設近隣の他の HNS 施設で事故が発生した場合には、施設
に備置かれている資機材や他の支援措置は当局の要請に基づき、当局に提供することになっ

ています。ただし、これにより生じた費用は当局が補償する義務を負っています。なお、補償額については、当該施設の管理者及び当局間で合意する額ですが、額の合意が困難の場合には、当該問題の解決が運輸大臣に委任され、運輸大臣が裁定した額が最終的な補償額となります。

3. 取扱施設の HNS 汚染緊急計画(HNS pollution emergency plans)

HNS 取扱施設の管理者は、「HNS 汚染緊急計画」を保有しなければなりません。本計画は、個々の施設毎に作成することも可能です。管理者が当該計画を作成する場合には、当局が作成したガイドラインを考慮に入れ、作成後は、当局の承認を受ける必要があります(当局への承認のための提出は、最低、2ヶ月前までに行う必要があります)。この計画は、5年毎に見直され、その都度、当局の承認が必要となります。更に、本計画の内容に実質的な変更が生じた場合には、その変更が生じた日から3ヶ月以内に必要な修正を行い、承認のために当局に提出しなければなりません。当局が承認にあたって、当該計画が不適當であるとした場合には、所要の変更を指示することができます

4. 船舶の HNS 汚染緊急計画

備え置き対象船舶は次のとおりです。

- ・ 総トン数150トンを超える HNS タンカー
- ・ シンガポール領海内にある HNS を積載するすべての船舶
- ・ HNS を積載するすべてのシンガポール船籍船

なお、この計画は、下記のいずれかに沿ったものでなくてはなりません。

- ・ ばら積み有害液体物質による汚染の管理に関する規則第16条
※海洋汚染防止規則(ばら積み有害液体物質)別表第1
- ・ IMDG コードの危険物質を積載する船舶のための緊急対応手続き

5. 事故通報

シンガポール領海内にある船舶又はシンガポール船籍船の船長は、HNS が他の船舶又は HNS 取扱施設から海上に流出していることを発見又は現認した場合には、遅滞無く、その旨を当局に通報しなければなりません。なお、通報当局は当該船舶の位置により異なってい

ます。

- シンガポール領海内：シンガポール海事港湾庁
- それ以外の場所：最寄の沿岸国（実質的には、MRCC と考えられます）

HNS 取扱施設の者についても、同様の通報義務が課せられています。

この通報は、IMO 決議 A.648(16) (以後の修正等を含む) [General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods harmful substances and/or marine pollutants]が要請するところに原則適合しなければなりません。

6. その他

当局の担当者は、次の権限を有しています。

- HNS 取扱施設に立入ること
- 当該施設の機器類を検査すること
- 当該担当者が合理的に必要と考える情報や書類の提供を求めること

港長が、本規則の適用が実際的でない、又は不合理である、と考える場合には、この規則のいかなる規定であっても適用を除外することができます。

これらの規定に違反した場合は、2万シンガポールドルの罰金又は2年以下の懲役、又はその両方の刑罰が科されることになっています。

7. 国家的体制の整備

OPRC-HNS 議定書では、締約国が HNS 汚染事故に迅速かつ効果的に対応するための国家的な体制を確立することとされています。このため、MPA では、責任当局の指定、国家的緊急時計画の改訂や定期的な HNS 対応訓練の実施など、国家的な体制を既に整えています。現在、シンガポールでは、EU などの動向を受け、HNS 汚染事故による損害の責任や補償を規定する「1967年のHNS条約」への早期加入に向けた検討が行われています。

第4章 その他の海洋汚染防止対策

第1節 船舶からの生活排水の規制

2005年8月1日、MARPOL 73/78条約の新付属書IV（国際航海に従事する船舶からの汚水（ふん尿を含む。）の排出に関する規制）が発効し、国際社会が歩調を合わせて船舶からの汚水の排出に対する規制を強化することとなりました。

日本はこの付属書に批准していますが、発効以前の2003年（平成15年）に「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律施行令」を一部改正し、この内容を担保しているところです。

一方、2005年末現在、ASEAN臨海国のうち同付属書に批准しているのは、ブルネイ、カンボジア、フィリピン及びシンガポールの4カ国ですが、シンガポールでは同付属書発効にあわせて、本年8月1日付けで新たな規則「海洋汚染防止（汚水）規則2005[Prevention of Pollution of the Sea (Sewage) Regulations 2005]」を施行しました。

コラム9：シンガポール「海洋汚染防止（汚水）規則2005」の概要

1 汚水（Sewage）の定義（規則3条関連）

同規則では、新付属書IVのRegulation 1をそのまま引用する形で、次のとおり定義されています。

- （1）便所及び小便所等の区画から発生する排水や汚水
- （2）医療に関係する区画（薬剤室、病室等）に設置された洗面台、流し台、排水口から排出される排水
- （3）生きた動物を保管する区画からの排水
- （4）上記が混合された汚水等

2 排出方法等に関する規制（規則4条関連、2005年8月1日以降適用）

同規則のうち排出方法等については、海難を避ける場合、規則で定める方法で適正に排出される場合など一部規則で除外される場合を除き、全ての「国際航海に従事するシンガポール国籍の船舶」及び「国際航海に従事する他国籍の船舶であって、シンガポール域内にいるもの」に適用されます。

(条文大意)

船長及び乗組員は、シンガポール水域において汚水を排出する際は、以下の方法によらなければならない。

- 1 最も近い陸岸から3海里以上離れた海域において、承認されたシステムを用いて汚水を粉砕・消毒した上で排出する方法。
- 2 最も近い陸岸から12海里以上離れた海域において、汚水用タンクに貯水された汚水を(破砕・消毒せずに)4ノット以上で航行中に(一時ではなく)緩やかな割合で排出する方法。
- 3 承認された汚水処理(浄化)プラントによる排出(海域・排出方法に制限なし。)
*ただし、汚水処理(浄化)プラントの使用については、I S P P (International Sewage Pollution Prevention) 証書に同プラントのテスト結果が付されている必要があるほか、排出時周辺海域に可視浮遊固形物や水の変色が認められる場合には排出規制を免除されない。

3 適用船舶、適用規制等(設備面等) (規則3条関連)

一方、「国際航海に従事するシンガポール国籍の船舶」及び「国際航海に従事する他国籍の船舶であって、シンガポール域内にいるもの」の設備等に関する規定については、次のとおりカテゴリー分けされています。

なお、各カテゴリーとも適用事項は同じですが、適用開始時期が異なります。

(1) カテゴリーごとの適用開始時期

- ① 2003年9月27日から適用(既に適用開始)
 - ・2003年9月27日以降に建造契約した総トン数400トン以上の船舶
 - ・2003年9月27日以降に建造契約した総トン数400トン未満の船舶であって、最大搭載人員16名以上のもの
- ② 2006年9月27日から適用
 - ・2003年9月26日以前に建造契約し、2006年9月27日以降に就役する船舶であって、総トン数400トン以上のもの
 - ・2003年9月26日以前に建造契約し、2006年9月27日以降に就役する船舶であって、総トン数400トン未満かつ最大搭載人員16名以上のもの
- ③ 2008年9月27日から適用
 - ・2003年9月26日以前に建造契約し、1983年10月2日以降に竣工、2006年9月26日以前に就役する総トン数400トン以上の船舶
 - ・2003年9月26日以前に建造契約し、1983年10月2日以降に竣工、2006年9月26日以前に就役する総トン数400トン未満の船舶であって、最大搭載人員16名以上のもの

の

(2) 適用内容

① 次のうち1つを満たすこと。

イ 承認を受けた汚水処理（浄化）プラントを装備すること。

ロ 承認を受けた汚水破碎・消毒システムを装備すること。

ハ 汚水用タンクを装備すること。

② 規則で定める陸上げ配管及び用連結金具を装備すること。

③ シンガポール国籍船については、政府が承認する船級協会の検査を受け、I S P P 証書を受有すること。

他の国籍の船舶についても、シンガポール入港の際にはI S P P 証書またはそれに準ずる有効な書面を備えること。

4 立入検査、勾留等（規則第8条及び第9条関連）

他の海事関係規則同様、検査官による立入権限等が定められています。

また、適用船舶はシンガポール出港手続き時にポートマスターあてI S P P 証書を提示しなければならないことになっていますが、同証書を受有しない場合、新たに受有するまで出港差し止め（勾留）できる旨規定されています。

5 罰則（規則10条関連）

この規則に違反した場合、船舶所有者（本法「海洋汚染防止法」の規定に遡り、管理者、オペレーター等にも適用有り。）及び船長のそれぞれに対し、2万シンガポールドル以下の罰金または2年以下の懲役もしくはその両方を併科されることとなります。

第2節 バラスト水問題への対応

2004年（平成16年）2月13日、IMOにおいて「船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理のための国際条約（Ballast Water 2004）」が採択されました。

この条約は、船舶のバラスト水に混入した生物が世界中に拡散し、各地で生態系の破壊（移入種問題）、漁業活動への被害、病原菌等の混入による人の健康への被害の恐れが叫ばれる中、国際的枠組みにより適切な手段を講じることを目的として、IMOで議論が進められてきたもので、内容には、

① 他国の管轄区域を航行する船舶は、バラスト水管理（バラスト水の洋上交換*または

処理装置を用いたバラスト水の処理) を実施すること。

* 既存船に対する経過措置

- ② バラスト水の処理装置等に係る定期的検査の受検(400 総トン以上の船舶) を義務付けるべきこと。
- ③ バラスト水の処理においては、動物・植物プランクトン、コレラ菌・大腸菌・腸球菌等の病原菌に係る条約で定められた基準に従うこと。

が含まれています。

この条約は、30 カ国が批准し、かつ、それらの合計船腹量が世界の 35%以上となった日の 12 ヶ月後に発効することになっていますが、条約が採択されてからまだ日が浅く、技術的な開発も追いついていないという状況もあり、2005 年末現在で批准している国はモルジブ、ニジェール、セント・キッツ・アンド・ネビス(西インド諸島)、スペイン、シリア及びツバル(ツバル諸島(フィジーの北方)) の 6 カ国のみとなっています。

これについて、日本では(社)日本海難防止協会等が処理装置に関する技術開発を進めているところですが、ASEAN 地域においては、シンガポールが技術開発を進めており、この問題についても将来的にはシンガポールが IMO と協力して他国をリードしていくものと思われます。

第4編 海賊対策

第1章 総論

1 毎年、世界各地において船舶に対する海賊被害が後を絶ちません。海賊の発生件数は年により増減があるものの過去十数年間でみると増加傾向にあり、ここ4～5年は全世界で毎年300～400件台で推移しています。この数字はあくまでも関係機関に報告があった件数です。被害に遭った船舶が様々な理由から関係機関に報告をしないことが多いため、実際海賊事件の件数は、この数字を相当上回ると言われます。海賊は、その件数が増加傾向にあるだけでなく、武装化・凶悪化が進み、船員の身体・生命が危険にさらされることも多くなっています。とりわけマラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」）とその周辺を中心とする東南アジア海域は、世界の海賊事件の約40%が集中する海賊の多発地帯となっており、重火器による襲撃事件や誘拐事件も多数発生しています。

2 マ・シ海峡を含む東南アジアの海域が太平洋とインド洋を結び、世界のエネルギー輸送・交易の重要ルートとなっていることが、海賊の問題を一層深刻なものにしています。海賊は、特に、その行為が大規模な海難事故につながるような場合、国際海上輸送の安定性、ひいては、世界経済にも大きな影響を及ぼすことが懸念されています。東南アジアの海賊問題は、もはや一地域の問題にとどまらず、国際社会としても看過できないところに来ていると認識されるようになってきました。

一部の海賊多発国においては、一国の領海内で発生する海賊事件は国連海洋法条約の定義による「海賊」ではなく「船舶に対する武装強盗」とし、海賊の取締りが不十分であるという国際社会の批判をかわそうとする論調も見られます。しかし、一国の領海内での事件であるとはいえ、現に当該国の船舶のみならず諸外国の船舶が多数被害に遭う以上、当該国は海賊の防止に最大限取り組む責務を国際社会に対し有するものと考えられます。

3 日本も東南アジアの海賊問題と無縁ではありません。2005年3月、日本のタグボート「韋駄天」がマラッカ海峡北部で海賊の襲撃を受け、日本人を含む船員3名が誘拐された事件は、海賊という犯罪が冒険物語の中だけでなく、21世紀の現実世界においても存在することを国民に改めて認識させることとなりました。

海賊事件は、積荷や船舶の強奪による経済的被害のほか、乗組員の身体・生命への危害をもたらします。海賊問題は、そうした経済的・人的被害を通じ、我が国経済を支える海上輸送の安定性に大きな影響を及ぼすものであり、我が国としても、大きな関心を持たざるを得ません。

4 東南アジアにおける海賊事件の大半は、いずれかの国の領海又は排他的経済水域で発生しています。従って、当該領海又は排他的経済水域を管轄する沿岸国が、海賊の予防、

搜索、処罰等を適切に行う責任を有します。

しかしながら、東南アジアにおいては、治安担当機関のリソース（財源・装備・人材）の不足、腐敗等の問題、さらには、国ごとの事情により国として海賊対策への積極的な取り組み姿勢が欠如していることから、実効ある海賊対策が講じられていない国が存在します。

様々な形での国際社会の圧力から、沿岸国は連携パトロール等の新たな対策を打ち出し、積極的に対策に取り組んでいることを盛んにアピールしていますが、実際にどの程度着実に対策を実行しているのか、海賊事件の減少に本当につながっているのかについては、はっきりしません。

- 5 外国の治安機関（軍又は警察機関）が沿岸国の領海等に艦船や航空機を派遣し警備活動を行うなど、直接に海賊対策に介入することも、一つの可能性としては想定できますが、沿岸国がこれに同意することは、少なくとも近い将来に実現する見通しはありません。マ・シ海峡など東南アジアにおける海賊の多発海域は、沿岸国の領海又は排他的経済水域に属し、強く領海主権に固執する沿岸国は、容易に外部勢力の介入を許そうとしません。

こうした中で海賊の取締りを強化していくためには、沿岸国が一義的に海上セキュリティについて責任を有するという大前提の下で、沿岸国による取締りを側面的に支援していくという手法を取らざるを得ません。特に、明らかにリソースやモチベーションが不足している一部の沿岸国に対し、その主権を尊重しながらいかに手を差し伸べていくかが、海賊対策の鍵と言えます。

- 6 日本においても、1999年にマラッカ海峡で日本関係船舶がハイジャックされた「アロンドラ・レインボー号事件」以降、東南アジアにおける海賊対策支援への機運が高まり、取り組みを強化してきています。

我が国は、東南アジア諸国の海上治安機関との様々な会合、連携訓練等を通じて海賊対策に関する認識の共有・モメンタムの維持を図るほか、関係国における人材育成や海上保安機関設立への支援を行ってきています。また、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）の発効、同協定に基づく情報共有センターの設立等に向けた支援を進めています。

このように沿岸国を側面的に支援することによる海賊対策は、迂遠なようですが、現在の東南アジアの政治情勢を踏まえると、沿岸国の主権を尊重しながら、各国が実効ある海賊の取締りができるよう支援することが、唯一取れる途であり、また、結果的に長い目で見て有効な対策であると考えられます。

- 7 近年は、海賊、テロ等海上におけるセキュリティへの関心の高まりから、特に、国際

的に重要なシーレーンであるマ・シ海峡のセキュリティの問題が国際社会の注目を集めています。本年6月には、ロイズ保険組合の Joint War Committee が、マラッカ海峡を戦争やテロ行為の危険が高い地域に指定しており、その論拠・妥当性については議論の余地があると思われませんが、これは国際社会としてもマラッカ海峡のセキュリティに大きな関心を寄せていることの現われと言えます。

沿岸国としては、マ・シ海峡の治安対策について十分な対策を取っていないとみられることは避けたいとの思惑もあり、連携しての取組みを強化しています。2004年7月にはインドネシア、マレーシア、シンガポール三カ国でマ・シ海峡の連携パトロールを開始していますが、2005年9月からは、上記三カ国にタイも加えた四カ国で、航空機を活用した連携パトロール「Eyes in the Sky」を開始しています。

このように、沿岸国、マ・シ海峡を利用する国際社会の双方から、海賊対策を含むセキュリティ対策について多国間で協力して取り組む機運が高まっています。

- 8 東南アジアにおける海賊の歴史は千数百年にわたる長い歴史を有しており、海賊は東南アジアの海を舞台に活躍してきた民族の一つの文化としても捉えることができます。地域社会の貧困が海賊を生む土壌になっていることがよく指摘されており、海賊は社会構造に根ざしたものとなっていると言えます。

このように東南アジアの海賊は根の深い問題であり、海賊の発生地域を抱える国の理解を得ながら、地域の社会構造にも目を向けつつ、息の長い対策を講じていくことが必要であると考えられます。

第2章 海賊事件の発生状況

第1節 海賊に関する統計

- 1 海賊の対策を実施する上で、その現状を正しく理解することがまず重要ですが、海賊事件の発生状況を正確に把握することは、実は容易ではありません。

世界の海賊事件に関する統計としては、国際海事局（IMB）が毎週・四半期ごと・一年ごとに事件の発生状況を把握・整理し公開しているレポートがあります。現在、実質的にこれ以外に世界全体の海賊の状況をまとめた統計は存在しません。

IMBの統計には、以下の「コラム」で紹介するようにデータの信頼性をめぐる議論（実際の発生件数より少なすぎるとの指摘、海賊の脅威をことさらに誇張しすぎとの批判の両方）がありますが、それでもなおIMBの統計は、唯一の包括的な海賊統計として十数年に及ぶ実績を有し、多くの場で引用されています。このため、本稿ではIMBの統計により整理分析を行うこととします。

- 2 また、「コラム」中で解説しているように、国連海洋法条約上の「海賊」の定義は「公海又はどの国の管轄権も及ばない海域での船舶に対する暴力行為」となっており、一国の領海内における「船舶に対する武装強盗」はこの定義による「海賊」に当たらないこととなります。IMBにおいては、これら両方を一括して「海賊及び船舶に対する武装強盗」として捉えて統計を作成しており、このことが特に海賊多発国の関係者から問題視されることがよくあります。本稿では、「公海上・領海内を問わず、船舶への襲撃による被害（いわゆる海賊）は深刻な問題であり、その対策を講じねばならない」との立場から、便宜上「国連海洋法条約の定義による海賊」及び「この定義に該当しない船舶に対する武装強盗」をまとめて「海賊」と呼ぶことにします。（注参照）

(注) 海賊（及び船舶に対する武装強盗）の定義

- ① 国連海洋法条約（United Nations Convention on the Law of the Sea）による「海賊（Piracy）」の定義は、次の表のとおりです。

この定義では、「海賊」は、公海又はいずれの国の管轄権にも服さない場所で発生するものに限られます。また、「私的目的のため」のものに限られるため、テロリストが政治的な主張のために行うものは含まれないと解されます。

国連海洋法条約による「海賊」の定義

関係の条文	訳（「国連海洋法条約 英和对訳」財団法人日本海洋協会 外務省海洋課監修 1987年 による）
<p style="text-align: center;">Article 101 Definition of Piracy</p> <p>Piracy consists of any of the following acts:</p> <p>(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or private aircraft, and directed</p> <p>(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against person or property on board such ship or aircraft;</p> <p>(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;</p> <p>(b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate-ship or aircraft;</p> <p>(c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b).</p>	<p style="text-align: center;">第百一条 海賊行為の定義</p> <p>海賊行為とは、次の行為をいう。</p> <p>(a) 私有の船舶又は航空機の乗組員又は旅客が私的目的のために行うすべての不法な暴力行為、抑留又は略奪行為であって次のものに対して行われるもの</p> <p>(i) 公海における他の船舶若しくは航空機又はこれらの内にある人若しくは財産</p> <p>(ii) いずれの国の管轄権にも服さない場所にある船舶、航空機、人又は財産</p> <p>(b) その船舶又は航空機を海賊船舶又は海賊航空機とするような事実を知って船舶又は航空機の運航に自発的に参加するすべての行為</p> <p>(c) (a)又は(b)に規定する行為を扇動し又は故意に助長するすべての行為</p>

② 国際海事局（IMB）による海賊及び船舶に対する武装強盗（Piracy and Armed Robbery against Ships）の定義は、次の表のとおりです。

この定義では、場所についての限定はないため、国連海洋法条約の定義と異なり、一国の領海内のものも含まれます。また、テロリストによる経済的利得のために行うのではない襲撃も含まれます。

なお、「暴力を用いる明確な意思又は能力を有し」とあることから、武装していない「こそ泥」のようなものは含まれないと、IMBは説明しています。

国際海事局（IMB）による海賊及び船舶に対する武装強盗の定義

海賊及び船舶に対する武装強盗（Piracy and Armed Robbery against Ships）の定義	仮訳
“An act of boarding or attempting to board any ship with the apparent intent to commit theft or other crime and with the apparent intent or capability to use force in the furtherance of that act”	「窃盗その他の犯罪を行う明確な意思を持ち、そうした行為のために暴力を用いる明確な意思又は能力を有し、船舶に乗込む、又は乗込もうとするすべての行為」

コラム10：国際海事局（IMB）とその海賊統計

国際海事局（International Maritime Bureau：IMB）は、1981年から国際商工会議所（International Chamber of Commerce：ICC）の下に置かれている民間非営利機関で、あらゆる海上の犯罪・不法行為を防止することを目的としています。IMBは1992年にマレーシア・クアラルンプールに海賊報告センターを設置し、同センターが24時間体制で世界中の海賊事件に関する情報を収集し、関係の法執行当局に通報したり、船舶に対し情報提供・注意喚起を行っています。

IMBがユニークなのは、単に情報を収集・整理し、提供しているだけでなく、海賊事件発生時には、例えば各地に配置しているインフォーマント（情報屋）からハイジャックされた船舶や誘拐された人質に関する情報を収集し、法執行当局と連携して船舶や人質の捜索・回復に協力することです。IMBは、当局が入手できないようなアングラ的な情報にもアクセスできることにより、民間機関でありながら、海賊への実効的な対応について独自の役割を果たし、実績を上げてきています。

IMBの統計は船舶からの通報に基づいていますので、船舶が海賊被害に遭っても

I MBに通報しない場合には、データには反映されません。現実には、犯人逮捕につながる見込みのほとんどない当局の捜査に時間を要し船舶の運行計画に支障が出ること、保険料が上がること、会社の評判を落とすこと等への懸念から、海賊被害に遭ったことを表沙汰にしたがらず、通報を行わない船舶が相当数あると考えられています。I MB関係者も内々の話として、通報されない事件を含めた実際の海賊被害の件数は統計値を大幅に上回るであろうことを認めています。

一方、I MBの海賊統計については、一部の海賊多発国から、海賊問題を過大に評価しており、ある国の海域の治安状況についてことさらに悪いイメージを作り出しているという批判が常にあります。これは、具体的には次のような論拠による批判であると考えられます。

- ① 1982年の国連海洋法条約では「海賊」を「公海又はどの国の管轄権も及ばない海域での船舶に対する暴力行為」としているが、I MBの統計における「海賊」は一国の領海内における「船舶に対する武装強盗」も含み、国際条約における「海賊」の定義より広がっている。
- ② (①とも関連するが) I MBの統計では、例えば夜間に港湾内に係留されている船舶に人目を盗んで侵入し金品を奪うといった、こそどろ的な行為まで件数に含まれることになる(武装している限りにおいて)。こうした比較的軽微な犯罪まで、航行中の船舶を銃器により襲撃するような凶悪な事案と同列に扱い件数にカウントすることは、いたずらに海賊の脅威を誇張するものである。

これらの論点については、以下のように考えられます。

- ① 確かにI MBにおける「海賊」の定義は国連海洋法条約における定義より広がっています。しかし、国連海洋法条約において「海賊」を「公海等における行為」と定義しているのは、各国の管轄権が及ばない海域における犯罪行為をも国際社会が協調して取り締まるべきとしている条項中において、その条項の趣旨から、そのように定義しているに過ぎません。国連海洋法条約が、各国の管轄権が及ぶ海域における「船舶に対する武装強盗」について、その重大性・対策の必要性という面で区別を設けているわけではないと考えられます。
- ② 確かにI MBの統計では、軽微な事案も凶悪・重大な海賊事案と同様に1件とカウントされます。しかし、さらに詳細に公表されているデータを見ると、例えば、世界の海賊の最多発国であるインドネシアでは、2004年には93件の海賊事件が発生していますが、このうち59件が係留中又は錨泊中の船舶の被害、34件が航行中の船舶の被害です。概ね、前者が軽微事案、後者が凶悪・重大事案とみなすことにすると、統計上の発生件数には軽微な事案も相当数含まれるという指摘は確かにそのとおりですが、それでもやはり重大な被害事案が多数発生しているという事実には変わりはありません。

IMBは、どこの国の政府からも支援を受けない独立した民間団体として、一部の海賊多発国からの圧力にも関わらず、独自の海賊統計を公表し続けています。一部の海賊多発国は、IMBは不適切な統計により自国における海賊の脅威を誇張しているとして、IMBに対し快く思っていない（2005年9月にインドネシア・ジャカルタで開催された「マラッカ海峡に関する会議」（IMO主催）においても、一部のマ・シ海峡沿岸国の意向により、IMBは参加を拒否されています）。

海賊被害の救済に実績を上げているIMBが、一方で、一部の沿岸国との協力関係がうまくいっていないことは非常に残念なことです。今後、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）に基づく情報共有センターが設立されると、同センターにおいても政府レベルでの海賊事件に関する情報収集、統計の作成が行われることが考えられます。その場合においてもなお、IMBはこれまで築き上げてきた海運業界からの信用や独自の情報網により、政府レベルではカバーしきれない部分も含め、海賊事件発生時の対応、情報の分析等において、引き続き重要な役割を果たすものと思われます。

この意味で、データの意義についての認識の共有も含め、海賊対策における各国関係機関とIMBとの適切な役割分担、一層の協力関係の構築が望まれるところです。

第2節 世界の海賊の動向

- 1 IMBが公表している統計によれば、1994年以降、世界における海賊（「海賊及び船舶に対する武装強盗」）の発生件数は、年により増減はあるものの、増加傾向にあります。最も件数が多かったのは2000年で469件、次は2003年で445件となっています。2005年は276件となっており、前年の件数329件から約16%減少しています（次の表参照）。

世界の海賊の発生状況

年	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
年間件数	90	188	228	247	202	300	469	335	370	445	329	276

出典：国際海事局

- 2 件数が特に多い国・地域は、インドネシア（マラッカ・シンガポール海峡を除く）（79件）、ソマリア（35件）、バングラデシュ（21件）、ナイジェリア（16件）、インド（15件）、マラッカ海峡（12件）などとなっています。件数が多い上位9の国・地域で、世界全体の約75%を占めており、海賊事件が特定の海域に集中していることがみてとれます（次の表参照）。

インドネシア（マラッカ・シンガポール海峡を除く）における海賊事件の件数は、世界

の約 30%を占めていますが、その大半（79 件中 61 件）は係留中・錨泊中の船舶に対するものであり、港湾における窃盗事件的なものが多くなっています。

35 件が発生し世界 2 位の海賊多発国であるソマリアは、2005 年に入り急速に状況が悪化しており、重火器で武装した海賊による襲撃が相次いでいます（コラム参照）。

海賊事件の多い国・地域（2005 年）

国・地域名	発生件数
インドネシア(マ・シ海峡除く)	79
ソマリア	35
バングラデシュ	21
ナイジェリア	16
インド	15
マラッカ海峡	12
ベトナム	10
アデン湾・紅海	10
イラク	10
上記の合計(対全世界比)	208 (75.4%)
全世界計	276

出典：国際海事局

コラム 11：ソマリアにおける海賊被害の状況

アフリカ北東部の国ソマリアでは、2005 年に入って海賊事件の発生件数が急増しており、年末までに 35 件を数えるに至っています（2004 年の報告件数は 2 件のみ）。

特徴は、重火器を用いたハイジャック、誘拐等の凶悪な事件が続いていることで、海岸から 120 海里も離れた海域で発生している事件もあります。IMB は、ソマリアに寄港しない船舶は少なくとも 200 海里沿岸から離れて航行するよう警告しています。

2005 年 11 月 5 日には、約 300 人の乗員・乗客を乗せソマリア沖 70 海里を航行中の豪華クルーズ船に海賊が近づいてロケット砲やマシンガンを発砲する事件がありました。幸い同船は速度を上げて海賊船を振り切り、乗員 1 名が怪我をただけで大事に至らなかったものの、この事件は、ソマリアの状況の深刻さを改めて世界に知らせることになりました。

ソマリアでは、1991 年以来、内戦のため中央政府が存在せず、公権力による海賊の取

締りが行い得ない状況になっています。ソマリアの暫定政権は、外国の海軍に海賊の取締りへの支援を求めています。IMBは、国際社会からの支援が必要であるとしており、ソマリア当局のこのような動きに肯定的です。

IMOも事態を重くみており、2005年11月23日には、「ソマリア沖における海賊及び武装強盗に関する勧告」を総会で決議しています。この勧告は、IMO事務局長が国連事務総長に対し安全保障理事会への問題提起も含め検討と適切な対応を求めること、各国政府が他国政府や国際機関と連携してソマリア沖の海賊事件の防止対策を取ることなどを内容としています。

国際社会によるソマリアの海賊対策への取組みは、どれだけ実効性のあるものになるかは現時点ではなんとも言えませんが、一国の管轄権の問題を超えて多国間協力による海上セキュリティ対策が議論されている珍しい事例であり、今後の動向が注目されます。

第3節 東南アジアにおける海賊の発生状況

1 東南アジア（注）は、インド亜大陸、アフリカ・紅海、中南米・カリブ海などと並び、世界の海賊の多発地域に数えられます。2005年では、海賊事件（海賊及び船舶に対する武装強盗）の発生件数は102件で、前年同期に比べ54件の大幅な減少となっています。東南アジアの発生件数は世界の37%を占め、うちインドネシアが79件で世界の30%を占めています。

（注）「東南アジア」は、IMBの区分では、カンボジア、インドネシア、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、タイ、マラッカ海峡、シンガポール海峡を指します。南シナ海、ベトナムは「極東」に分類されています。なお、シンガポールにおいては、海賊事件は報告されていません。

2 東南アジアでは、1997年のアジア通貨危機以降、困窮化した貧困層が関与することにより海賊事件の件数が増加したと言われますが、件数が急増したのは2000年で、対前年比で約50%増となっています。この年が、東南アジアでも全世界でも発生件数のピークを記録しています。2005年に入り海賊事件の発生件数そのものは減少していますが、なお102件が発生しています。

東南アジアにおける海賊及び船舶に対する武装強盗の発生件数

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
東南アジア発生件数	242	153	153	170	156	102
対前年比	+50.3%	-36.8%	+0%	+11.1%	-9.2%	-34.6%
世界全体発生件数	469	335	370	445	325	276
対全世界比	51.6%	45.7%	41.4%	38.2%	48.0%	37.0%

出典：国際海事局

3 内訳は、実際の襲撃事件が 65 件、うち 6 件がハイジャック事件です。残り 17 件は、ターゲットの船舶に乗り移れずあきらめて去ったなど、未遂に終わっています（表参照）。

東南アジアにおける海賊及び船舶に対する武装強盗の内訳（2005 年）

	実際の襲撃事件			襲撃未遂事件		合計
	乗船	ハイジャック	行方不明	火器の使用	襲撃未遂	
インドネシア	62	5		2	10	79
マレーシア	2	1				3
マラッカ海峡	5	2		1	4	12
ミャンマー						
フィリピン						
シンガポール海峡	3				4	7
タイ	1					1
合計	73	8		3	18	102

出典：国際海事局

4 乗組員の被害については、怪我 13 名、誘拐 13 名、行方不明 12 名となっています。また、67 件（65.7%）について武器の使用が確認されており（世界全体では 62.7%）、使用された武器は、銃器が 24 件（武器使用のうち 36%）、ナイフ 36 件（同 54%）、その他 7 件となっています。東南アジアの海賊は、武装化が進み、乗組員にも危害が及ぶことが多く、その脅威は依然として大きいものがあります。

襲撃時の船舶の状況としては、停泊中又は錨泊中の事件 64 件中、実被害があった件数は 59 件（92%）です。また、航行中の事件 38 件中、実被害があった件数は 22 件（58%）となっています。停泊中又は錨泊中の船舶を襲撃した場合の方が成功率が高いことが分かります。

マラッカ海峡のインドネシア沿岸が海賊の多発地帯であり、特に、インドネシアのアチェ沖、北スマトラ沿岸、ベラワン沖などで多くの事件が起こっています。シンガポー

ル海峡でも船舶に対する襲撃が多くなっています。2004年12月26日のインド洋津波災害の後、マラッカ海峡では約2ヶ月の間海賊被害の報告がありませんでしたが、2月末から再び海賊事件が起こるようになりました（コラム参照）。

港湾における事件についてみると、海賊事件が発生した東南アジアの港湾（錨泊地含む）は、ジャカルタ・タンジュンプリオク（15件）、バリクパパン（10件）、ベラワン（4件）、ボンタン（4件）、アダン・ベイ（3件）、プラウ・ラウ（3件）の6港で、いずれもインドネシアの港湾です。

マラッカ海峡では、暴力的な襲撃を行い、乗組員を誘拐して身代金を要求する事例が継続的に報告されています。重火器で武装した海賊は、航行する船舶を停船させるために威嚇射撃を行っています。最近の襲撃事件は、インドネシア沿岸だけでなく、外洋やマレーシア領海付近・領海内でも発生しています。海峡南部海域では、マチェテ（山刀）・ナイフや小火器で武装した海賊が、警戒を怠っている船舶を襲撃し強盗を行っています。

コラム12：インド洋津波災害と海賊との関係

2004年12月26日のインド洋津波災害の発生後、2005年2月28日にマラッカ海峡でマレーシア船籍のタグボートとバージが襲撃されるまで、約2ヶ月間にわたりマラッカ海峡での海賊被害のIMBへの報告が途絶えました。

この津波災害で甚大な被害を受けたインドネシア・アチェ州が、特に海賊事件の多い地域であったことから、マスコミでは「海賊も津波で被災か？」などと興味を引かせるような見出しとともに、海賊事件がなくなったことを伝えていたものです。

確かに、海賊行為の関係者自身が被災したり、船舶や武器など海賊行為の手段が災害により失われた可能性もありますが、被災地域の港湾の閉鎖、経済活動の停滞等により海賊がターゲットとすべき船舶がなくなったこと、地域が混乱している最中に略奪行為（援助物資に対するものも含む）その他の新しい資金源が生まれたことなども想定されます。

また、欧米も含めた諸外国が被災者の救援活動のために艦船を派遣したことから、海賊が活動しにくい状況になったのではないとも言われています。

第4節 海賊事件の類型

- 1 一口に海賊といっても、その目的、手口等は様々です。その分類については様々な考え方がありますが、東南アジアにおける海賊事件は、以下のように分類できます。なお、この分類は、重複することもあります。

(1) こそ泥型

通常夜間、停泊又は錨泊する船舶に忍び込み、乗組員が寝ている間に、現金、船具、予備品等の金品を奪い逃走するもの。通常、拳銃、刀等で武装している。

(2) 追い剥ぎ型

通常夜間、航行する船舶に高速ボート等を利用し急接近し、鍵縄等を利用して船舶に乗り組み、一時的に操船要員以外の乗組員を拘束した上で、現金、船具、予備品等の金品を奪い逃走するもの。通常、拳銃、刀等で武装している。

(3) 身代金要求型

通常夜間、航行する船舶に高速ボート等を利用し急接近し、鍵縄等を利用して船舶に乗り組み、乗組員を拘束した上で、船主等に身代金を要求するものであり、身代金が支払われるまでの間は、船体及び乗組員は海賊の拘束下に置かれる。通常、自動小銃、拳銃等で武装している。ゲリラ組織や国際犯罪シンジケート等の組織が関与するとされている。

(4) ハイジャック型

通常夜間、航行する船舶に高速ボート等を利用し急接近し、鍵縄等を利用して船舶に乗り組み、乗務員を殺害又は救命筏等で解放（投棄）した上で、船舶及び積荷を奪取するもの。場合によっては、予め用意した別の船舶に積荷を積み替えることもある。奪取した船舶は船名、塗装、船籍等が変更され、積荷は闇市場で処分される。闇市場で容易に処分可能な積荷を搭載している船舶が主として対象となる。通常、自動小銃、拳銃等で武装している。大規模な国際犯罪シンジケート等の組織が関与するとされている。

(5) ロビンフット型

海賊行為により得られた金品等を付近住民に分配することにより、地域住民からの庇護を受けているもの。この種の事案の摘発を困難にしている理由の一つとなっている。

(1) の「こそ泥型」は、いわば陸上での泥棒・強盗の延長線上にあると理解できます。インドネシア各地の港湾で起きている事案がこれに当たります。乗組員が抵抗しない限り危害を加えられることは少ないとされています。(2) の「追い剥ぎ型」とともに、たまたまその場で遭遇した船舶がターゲットにされる場当たりの犯行が多いと考えられます。

(3) の「身代金要求型」や(4) の「ハイジャック型」は、より大掛かりなもので、ターゲットとなる船舶の積荷・運行計画の把握など入念な準備に基づいて行われる犯行が多いと考えられます。これらの類型は、乗組員の身体・生命に危険が及ぶことも多く、より重大な事件になりがちです。身代金目的の場合、一般に身代金が支払われれば人質

となった乗組員は解放されますが、身代金交渉が不調に終わったため乗組員が殺害されてしまったケースも現実にあります（2005年1月にインドネシア・アチェ沖で発生した事件の例）。

- 2 東南アジアでは、1998年ごろから2000年ごろにかけて「ハイジャック型」の事件が多発しており、第6節で後述するように、この時期に多くの日本関係船舶がこの種の被害に遭っています。しかしながら最近では、この類型の事案は、全くなくなったとは言えないものの、件数は減っています。これは、船舶側の海賊対策としてトラッキング（位置の把握）技術が発達・普及してきたことや、沿岸国の治安当局やIMBの努力により船舶・積荷の捜索・奪回、犯人の逮捕・処罰が行われるようになってきたことから、この種の犯罪の実行が難しくなっていることによるものと考えられます。

一例を挙げると、2005年12月18日にインドネシア・パレンバン付近でドミニカ籍ケミカルタンカーがハイジャックされた事件においても、IMBの情報提供を受け、沿岸国の法執行機関が迅速に厳しい警戒態勢を敷いたことにより、海賊は積荷（植物油）を奪うことを諦め、同月24日に下船して逃走しています。

- 3 マラッカ海峡における海賊事件の最近の傾向としては、乗組員を誘拐する事件の増加が目立っています。特に、速度が遅く船体（舷）が低いため海賊が乗り移りやすいタグボート・バージが襲撃されるケースが多くなっています。第6節でも述べますが、2005年3月14日にマラッカ海峡で襲撃されたタグボート「韋駄天」のケースがまさにこれに該当します。

こうした事案では、多くの場合、海賊はまず高速ボート等でターゲットに急接近し、銃を乱射するなどして抵抗を封じながら船舶に乗り込みます。海賊は船内の金品には目もくれず、船長や機関長など地位の高い少数の乗組員を拉致して逃走します。通報を受けた当局からの追跡を免れるため、よく訓練され手馴れた海賊たちは、ものの10～15分で一連の犯行を終えその場を立ち去ると言われます。

海賊による誘拐事件が発生した場合、水面下で船主側と犯人側とのなんらかの取引が行われたとしても、犯人からの身代金要求の有無、身代金支払いの有無は、一般的に船主側からも当局側からも明らかにされません（国によっては、身代金を支払うことも法による処罰の対象になることもあります）。しかし、通常この種の事案は（3）の「身代金要求型」であると考えられます。

身代金の「相場」は、東南アジアでは、船主が支払うのにそれほど無理のない金額に設定され、日本円で数百万円程度とも言われます。海賊による誘拐事件の多くは「短期決戦型」で、できるだけすみやかに身代金交渉を成立させ、確実に身代金を獲得し、人質を解放するという手口が典型的です。誘拐から1～2週間で人質が無事解放されるケースが多くなっています。

こうした海賊による誘拐事件では、プロフェッショナル化した海賊がごく短時間で犯行を終え逃走すること、海賊の潜伏を容易にするような地勢条件・社会条件が存在すること、一部の沿岸国の捜査能力が低いことなどから、犯人がすぐに逮捕され処罰されることはほとんど期待できません。従って、それほど高額の身代金を設定しなくとも繰り返し犯行を行うことにより、大きな利得が期待できます。身代金誘拐型の海賊は、効率のよい「ビジネス」と言えます。

海賊の逮捕が期待できないことから、ひとたび船員が誘拐されてしまうと、船員の身の安全を確保するためには、海賊の交渉に応じ身代金を支払う以外に途はないのが実情です。しかしながら、金銭的な解決が一般化することにより、海賊行為が助長される面もあり、大変難しい問題です。

なお、海賊に支払われる身代金については、保険によりカバーされる場合がありますが、そのことを表に出すことは海賊行為の助長につながる可能性があり、非常に微妙な問題をはらんでいます。

- 4 海賊事件は、船主や荷主に経済的損害をもたらすとともに、乗組員の身体・生命に危害を及ぼします。乗組員が無傷で済んだ場合でも、海賊による襲撃がトラウマとなり、乗務の継続が困難になることもあります。

さらに専門家は、乗組員が殺害・拘束されたために、襲撃された船舶がコントロールを失って漂流するケースについて懸念を示しています（実際にそのような状況が一定時間発生した事例はあります）。コントロールを失った船舶は、他の船舶との衝突や座礁などの事故を引き起こす可能性があり、事故の発生場所によっては、国際的な海上輸送ルートの大きな障害になることも想定されます。さらに、石油を満載したタンカーの事故は、油流出による大規模な海洋汚染にもつながりかねません。海賊の問題は、航行安全・環境保全に関わる問題としても捉える必要があります。

第5節 海賊事件の起こる背景

- 1 東南アジアにおいてこれまでに発生している海賊事件は、どのような形を取るにせよ、経済的な動機によるものとされています。

マラッカ海峡のインドネシア・アチェ沿岸では、武装反政府組織である「独立アチェ運動（GAM）」が海賊事件に関与していると言われていますが、これも、政治的な意味合いというよりは、資金獲得を目的としたものと思われます（「コラム」参照）。また、東南アジアにおいては、インドネシア、フィリピン等においてテロ事件が多発していますが、少なくともマラッカ海峡においては、テロリストによる船舶の襲撃の事例はこれまではなかったとされています。

コラム 13：独立アチェ運動（GAM）とアチェの海賊事件

海賊多発海域であるマラッカ海峡の中でも、インドネシア・スマトラ島北西部のアチェ州沿岸は、特にハイジャック型の海賊事件が多い最も危険な海域とされています。ここでは、インドネシアからの分離独立を主張する武装組織・独立アチェ運動（GAM）が海賊行為に関与してきた可能性が高いことが指摘されています。

2001年にGAMは、マラッカ海峡を通航する船舶はGAMの許可を得なければならないとの声明を発表しており、これはアチェ沿岸で海賊行為を行うことを示唆しているものとれます。GAM幹部は公式には海賊行為への関与を否定していますが、アチェ沿岸ではGAMを名乗る海賊による事件が多数発生しています。

GAMによる海賊行為は、自らの政治的主張を誇示するための示威行為とみることもできますが、基本的には活動資金を獲得するための手段であり、その意味では経済的動機に基づくものであったとみる方が自然のように思われます。

2005年8月にインドネシア政府とアチェが和平合意に署名し、その後、政府軍の撤退、GAMの武装解除など和平プロセスが進展していることから、今後アチェの海賊の動向に変化が出てくるかどうか、注視する必要があります（112ページ参照）。

2 身代金要求型やハイジャック型のような大掛かりな海賊事件では、国際犯罪シンジケート等の組織が背後にあると考えられます。ターゲットに関する情報の収集、武器の調達、船舶の襲撃、船舶・積荷の処分、身代金の回収等の各部門を黒幕がコーディネートしていることが想定されます。

船舶襲撃の実行犯は、多くの場合、経済発展から取り残された沿岸地域から困窮した漁民等がリクルートされ、訓練を受けたものです。東南アジアの海賊多発地域には、海賊の人材供給源となる漁村が数多くあり、そこでは、海賊行為は単に生活の糧を得るための一手段であり、一般の漁民と海賊との区別はほとんど存在しないとする研究者もいます。

3 東南アジアの海賊の歴史は、少なくとも5世紀にさかのぼるとする研究者もいます（Adam J. Young, "Roots of Maritime Piracy in Southeast Asia", Piracy in Southeast Asia (Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2005)）。そうだとすると、東南アジアの海賊は1,500年にわたる長い歴史を有することになります。

Young氏によれば、西洋の概念では海賊は「全人類の敵」として捉えられていたのに対し、東南アジアでは、伝統的に海賊は国家に認められ社会に組み込まれた活動であり、国家に富をもたらす名誉ある行為であったといます。大航海時代以降ヨーロッパ諸国

が東南アジアに進出し、海賊を非合法の犯罪行為とみなし取り締まるようになりましたが、現代においても、海賊を許容する文化は東南アジアにおいて、特に、西洋的な近代国家による管理が及ばないところで生き続けています。経済開発の恩恵を享受できず、経済面、政治面で国家から阻害されていると感じている海の民（sea folk）は、生業としての海賊行為に走ります。

4 東南アジアの海賊問題は、貧困・政治的阻害など経済・社会的背景だけでなく、略奪行為を是としてきた歴史など文化的背景とも密接に関連があります。

海賊問題の解決のためには、まず海上治安当局による取締りの強化が急務ですが、併せて、海賊を生む社会構造を変えていくことも必要と考えられます。経済開発から取り残された沿岸地域の産業育成を進め、海賊行為に代わる生業を与えていかなければ、海賊問題の根本的な解決にはつながりません。精神文化にも関わる問題でもあり、容易なことではありませんが、国際社会も沿岸国を支援し、息の長い取組みを続けていくことが必要と考えられます。

第6節 日本関係船舶の海賊被害の状況

1 海賊は相手を選びません。あらゆる国の船舶が海賊のターゲットになります。日本も例外ではありません。日本関係船舶（日本籍船のほか便宜置籍船等を含む）の海賊による被害は、1999年の39件（全世界）をピークに減少してきていますが、2005年においても、なお9件の被害が発生しています（国土交通省による）。

日本関係船舶が被害を受けた主な凶悪事案は、以下のとおりです。

（1）テンユウ号事件（1998年9月）

- ・パナマ船籍、日本船主の貨物船。2,600トン。
- ・1998年9月、アルミインゴット約3,000トンを積載し、インドネシア・クアラタンジュン港（スマトラ島）を出港し、韓国・仁川港へ向かう途中、行方不明になる。
- ・同船は、同年12月、中国南東部・張家港で発見されたが、船名が変更され、乗組員も全員が入れ替わっていた。元の乗組員（韓国人等14名）及び積荷は現在も行方不明のまま。
- ・同船発見時の乗組員（インドネシア人）は証拠不十分として釈放。

（2）アロンドラ・レインボー号事件（1999年10月）

- ・パナマ船籍、日本船主の貨物船。7,700トン。
- ・1999年10月、アルミインゴット約7,000トンを積載し、インドネシア・クアラタン

ジュン港（スマトラ島）を出港し、日本へ向かう途中、行方不明になる。

- ・同船は、武装した海賊にハイジャックされていた。日本人2名を含む乗組員17名は、海賊の船に6日間監禁された後、救命用ゴムボートに移され、海上に投棄された。乗組員は11日間漂流した後に、タイ沖で漁船に発見され救出された。
- ・同船は、同年11月にインド南西沖でインド沿岸警備隊・インド海軍により拿捕され、乗船していたインドネシア人海賊15名全員が逮捕された。同船の船名は変更されていた。2003年2月には、海賊に対し懲役7年の実刑判決が下された。

(3) グローバル・マーズ号事件（2000年2月）

- ・パナマ船籍、日本船主の貨物船。3,700トン。
- ・2000年2月、パーム油6,000トンを積載し、マレーシア・ポートクラン港を出港し、インドに向かう途中、タイ沖の公海上でハイジャックされた。乗組員（韓国人等18名）は、救命ボートに移され、海上に投棄された。乗組員はタイ・プーケットに漂着し保護された。
- ・同船は、同年5月に香港港外沖で発見された。船名は変更されており、船籍はホンジュラスに変更されていた。
- ・同船発見時の乗組員は、海賊事件に関与していないとして全員釈放。

(4) 韋駄天事件（2005年3月）（1ページ参照）

- ・日本船籍のタグボート。498トン。
- ・2005年3月14日、建設工事用のバージを曳航し、インドネシア・バタム島からマンマーへ向かう途中、マラッカ海峡北部で海賊の襲撃を受けた。日本人の船長・機関長を含む乗組員3名が誘拐された。
- ・6日後の3月20日、誘拐された3名は解放され、タイで保護された。

2 これらの重大事件はいずれも東南アジアで発生した事件です。日本と東南アジアの経済的結びつきが強いこと、東南アジアが日本にとって重要な海上ルートであることもあ

るでしょうが、やはり東南アジアが世界の海賊最多発地帯であることがうかがえます。
（1）～（3）はハイジャック型で（（1）も状況からみてそのように推定されます）、当時発生件数が多かったタイプです。

（4）は、最近特にマラッカ海峡で増加している誘拐事件です。この前後にも類似の事件が複数発生しています。

第3章 海賊対策への取組み

第1節 船舶側の自衛策

本章では関係当局による海賊対策への取組みについて述べますが、本節ではまず、船舶運航者側による自衛策について説明します。当然ながら、海運産業界において海賊問題は深刻に受け止められており、事業者側においても種々の自衛策が実施されてきています。

1 IMO (International Maritime Organization : 国際海事機関) は、1993年に海上安全委員会 (MSC) において、海運関係者に対する海賊対策のガイドラインとして、MSC 回章第 622 号「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止及び抑止にかかる船主、船舶運航者、船長及び船員のためのガイド」を作成しています。

各国の事業者は、IMO のガイドラインを踏まえながら自主警備対策を講じてきており、具体的には、事件の発生に備えた乗組員の訓練、海賊多発海域における見張りの強化、船舶動静把握システムの導入などの対策が進められてきています。

日本においては、社団法人日本船主協会が 1999 年に、それまでの「海賊防止対策要綱」に代わるものとして、海賊防止対策を含む「保安計画策定の指針」を作成し、会員企業に対しその実施の徹底を図っています。

2 2004 年 7 月 1 日には、海上におけるセキュリティの強化を図るための SOLAS 条約 (海上における人命の安全のための国際条約) の改正及び ISPS コード (International Ship and Port Facilities Security Code / 船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則) が発効し、国際航海に使用される船舶においては、船舶警報通報装置の設置、保安計画の作成、定期的な訓練の実施等保安対策の強化が義務付けられています。SOLAS 条約の改正・ISPS コードの制定は、海上テロの脅威への対応を主眼としていますが、その実施は海賊対策の向上にも寄与することが期待されています (125 ページ参照)。

3 さらに、日本においては、2005 年 3 月の韋駄天事件の発生を受け、国土交通省が 2005 年 4 月に「海賊・海上武装強盗対策推進会議」を設置し、海賊対策の一層の充実について検討を進めています。7 月の同会議の中間とりまとめでは、海賊関連情報の迅速な通報・共有など便宜置籍船を含む日本関係船舶の自主警備対策の強化を促進することを対策の一つに掲げています。

4 事業者による自衛策の中では、海賊襲撃時の対応体制の充実を図ることも非常に重要です。船舶が航行中に海賊に遭遇した場合でも、船舶側が、ジグザグ航行など海賊の乗込みを回避するような操船、海賊船に対する放水、サーチライトや警報装置の使用等の

対応を取ったことによって海賊による被害を免れる事例が数多くみられます。事業者側として、非常時にこうした適切な対応を取れるよう、平常時から船員への教育・訓練により海賊への備えを万全にしておくことが必要です。

海賊襲撃時の対応としては、海賊の乗込みを阻止することがまず何よりも重要であり、このための船舶の装備面での対応も有効と考えられます。これまでも日本では海運事業者や日本財団により海賊の乗込みを検知するシステムの開発が進められており、また、IMBでも「Secure - Ship」と呼ばれる乗込み阻止のための警報装置付電気フェンスを開発し、その使用を推奨しています。引き続き官民による技術開発が進められることが望まれます。

- 5 しかしながら、スピードの遅い船舶に高速ボートを利用する海賊が急接近し、銃を乱射するなどして停船を迫るようなケースでは、海賊の乗込みを阻止することはほとんど不可能です。武装した海賊に乗り込まれた場合には、事実上、不必要な抵抗を避け、可能な限り乗組員が安全な場所に避難し、海賊が立ち去るのを待つ以外にすべはありません。(沿岸国の海上治安当局等関係機関にすみやかに通報すべきであることは、言うまでもありません。)

船舶側の自衛策の強化は重要ですが、事業者側の対応には限度があり、当然ながら、根本的な問題解決のためには、沿岸国の海上治安当局による警備の強化、捜査能力の向上など海賊の取締り強化がぜひとも必要です。

- 6 なお、近年、マラッカ海峡を中心とする東南アジアでは、船舶側が海賊に対する自衛策の一つとして、銃器等により武装し船舶への同乗、警備艇によるエスコートなどを行う民間の警備サービス会社を利用する事例が出てきています。こうした海上武装警備サービスの詳細については「コラム」で述べますが、利用コストの高さ、海賊との武力衝突時の責任問題、関係国における武器の保有規制等の観点から様々な問題があるのは事実です。その利用については、あくまでも事業者側の判断の問題ですが、様々な観点から十分慎重に検討する必要があると考えられます。

また、政府レベルで総合的に海賊対策を講じていく中でこうしたサービスの普及・活用を促進していくことについては、上記の様々な課題があることから、慎重に検討すべきであると考えられます。特に、高い利用コストを負担できる一部の海運事業者だけが安全を保障され、負担能力のない者は守られないという状況は決して望ましいものとは言えません。あらゆる船舶が安全に通航できるよう、沿岸国海上治安当局による取締りの強化を図っていくことが、海賊対策の本来のあり方であると考えられます。

コラム14：マラッカ・シンガポール海峡における武装警備サービスについて

マラッカ・シンガポール海峡（マ・シ海峡）においては、海賊事件が多発する中で、船主が自衛のために、銃器で武装した警備サービスの提供を民間事業者に依頼する事例が出てきています。ここでは、そうした民間の海上武装警備サービスの実態やこれに対する関係者の反応について取り上げたいと思います。

1 民間の海上武装警備サービスの事例

最近、マ・シ海峡において、船舶への同乗、警備艇による伴走などによる海上武装警備サービスを提供する民間企業がマスコミで取り上げられることが多くなっています。ここでは、そうした企業の具体的な事例を紹介します。なお、情報は、The Straits Times 等の関連記事や、当該企業のウェブ・サイトによっています。

(1) Background Asia Risk Solutions 社について

Background Asia Risk Solutions 社は、アジア太平洋地域や中東において、セキュリティ関連のコンサルティングを行うほか、海上における武装警備サービスを提供しており、シンガポールに本社を有しています。同社は2003年に元捜査官のオーストラリア人と元軍人のニュージーランド人が設立し、アフガニスタンやイラクでの戦闘経験がある者など60名の元先鋭部隊のメンバーが所属しています。

船舶を護衛する場合には、武装した警備員が同乗するほか、装甲板をつけた高速艇が伴走します。武器としては、M-16ライフルやM-4カービン銃のほか、強力なショットガンを装備し、さらに、警備員はピストルを所持し、防弾チョッキを着用しています。海賊を攻撃することをねらいとするのではなく、まず異常に接近してくる他の船を拡声器、スポットライトなどで追い払うこととしています。

同社は、今年に入ってすでに石油・ガス業界の有名企業も含め12件の護衛業務を請け負っており、海賊の多発海域でタンカーやオイルリグの護衛に当たっています。1回の護衛費用は5万ドル以上になるとしています。

(2) Malacca Straits Maritime Security 社について

Malacca Straits Maritime Security 社は、昨年5月から、マラッカ海峡における武装警備サービスを提供しています。

同社は、顧客の要望に応じ様々なサービスを提供しますが、フル・サービスとしては、警備艇が先導し、ヘリコプターや6隻の小型高速艇を備えた全長125mの艦船が後方から伴走することが可能です。艦船にはライフルやハンドガンで武装した150名の警備員が乗船しています。この艦船は英国・シンガポールの海軍で使用されて

いたものを、同社に關係する Glenn Defense Marine 社が買い取り、南シナ海やマラッカ海峡での護衛や輸送業務に使用していたものです。

同社は、無線での交信や拡声器、スポットライトなどで疑わしい船を追い払うことを第一に考えており、そうした試みがうまくいかない場合に威嚇射撃を行うとしています。

護衛費用は、4~6名が乗船する小型警備艇による護衛の場合で1日1万ドル、フルサービスでは1日10万ドルになります。同社は、多国籍石油企業からだけでなく、小さいタグボートの船主からも問合せが増加しているとしています。

2 關係者の反応

關係者は、こうしたサービスについて、必ずしも諸手を挙げて賛成というわけではありません。当事務所において關係者から話を聞いた結果は、以下のとおりでした。

(1) 船主側の反応（シンガポール船主協會事務局、フォン次長のコメント）

- ・シンガポールでは、利用している船主はあまりないと思う（具体的な数は把握していないが）。
- ・以下の理由により、適切な対策とは言えないと思う。
 - ①コストが高すぎて、利用できる船主は限られている。
 - ②武力衝突で海賊が死傷した場合、責任問題が生じる可能性がある。
- ・アフガニスタンやイラクの戦争が終わり活躍の場を失った軍人が事業を起こしている事例が多いのではないかと。こうした事業が長続きするとは思えない。

(2) 海賊問題の専門家の反応（国際海事局海賊報告センター、ノエル・チュン所長のコメント）

- ・以下の理由により、国際海事局としては支持できない。
 - ①コストが高すぎる。高いコストを負担できる船主だけが安全を保障されるというのは問題である。
 - ②武力衝突で海賊が死傷した場合、船主も責任を免れない。
 - ③当該海域を領有する国における法律上の武器所持の規制により、そもそも武装警備サービスが実施できない場合がある。
- ・こうした武装警備は、本来、民間でやる仕事ではない。海賊対策などセキュリティ対策は、沿岸国当局の責任である。当局が警備をきちんとやるべきであり、海峡利用国も沿岸国に働きかけをすべき。当局による警備徹底が最も効果的な海賊対策である。

3 所見

(1) サービスのコストについて

海上での武装警備サービスは、特殊な装備を有する警備艇の保有、銃器の調達、必要な訓練を受けた警備員の確保などに多大なコストを要することから、その料金は1日あたりで1万ドル台といったように、非常に高額にならざるを得ません。

従って、一部の負担能力の大きい船主を除き、一般の船主にとって武装警備サービスの利用は経営上困難であると言えます。

また、海賊対策のあり方という政策的見地からは、高いコストを負担できる一部の船主だけが安全を保障されるという状況は、決して望ましいものとは言えません。本来、沿岸国政府の取締り強化により、民間の武装警備サービスに頼らずとも最低限の安全レベルが確保されることが必要と考えられます。

(2) 武力衝突時の責任問題について

1で紹介されているように、民間の海上武装警備サービスを提供する事業者は、極力武力衝突を避け、むしろ、その存在を誇示することにより、海賊を近寄らせないことを主眼としていると考えられます。しかしながら、それでもなお、武力衝突に至る場合が全くないとは言えません。

武力衝突となり、海賊側に死傷者が出た場合には、たとえそれが警備事業者が正当防衛によるものとする場合であったとしても、当該海域を領有する国の法制度により、予期できない結果を招くことがあります。さらに、当該事業者と契約していた船主の責任が追及されることもありえます。

こうした武力衝突時の責任問題について、事業者側で明確な整理がされているかどうかは不明です。仮に武装警備サービスを利用する場合には、この点について予め十分調査し、サービスを利用することのリスクについて把握しておくことが必要です。

(3) 関係国における武器所持規制等との関係について

当該海域を領有する国における法律上の武器所持・使用の規制等により、そもそも武装警備サービスが実施できない場合があると考えられます。

この点について、Background Asia Risk Solutions社は、シンガポール領海内では、武器を分解しておくなど当局側の要請に従っているとしています。

4月26日、マレーシア当局（国家安全保障・公共秩序局）は、海上での武装警備サービスは、海上警察のみが提供できるものであること、そうしたサービスを提供しようとする事業者に対しては厳しい措置を取る旨を表明しています。同当局は、そうしたサービス提供のために大量の武器を警備艇に搭載する事業者は、国家主権

を侵すものとして拘束されうるとの見解を述べています。

本件をめぐる今後の推移を注視する必要がありますが、沿岸国政府の対応いかんによっては、民間の武装警備サービスの事業活動そのものが不可能になりかねません。一般論として、武器を所持・使用し防衛力・警察権力の行使に類似する行為を行おうとする主体に対して、国家が領土主権維持の観点からその活動を禁止したり、業務の適正性確保の観点からその活動に一定の制約をかけることは、十分ありうることと考えられます。

(4) 沿岸国当局による個別船舶の警備について

民間会社による武装警備サービスではありませんが、沿岸国がテロ・海賊への警戒を強化する観点から個別船舶の警備を実施する動きが出ています。

シンガポール当局は、本年4月より、シンガポール港に入港する船舶に対し、テロ防止等セキュリティ向上の観点から、海事港湾庁、警察沿岸警備隊と海軍が連携し、船舶への同乗による警備を実施しています。警備対象とする船舶は、同当局が独自に収集した情報により選択することとなっています。この措置は、シンガポール港内に限定されており、他国の領海でシンガポール当局が当該措置を実施することはありません。

また、マレーシア海上警察も、船主が海賊の襲撃を心配する場合に無料で警備を行うサービスを行っているとしていますが、その詳細は明らかではありません。

沿岸国当局による個別船舶の警備は、それが効果的に実施された場合、(1)～(3)に挙げる問題が生じることはなく、海賊対策に有効であると考えられます。また、当局が国内の治安維持に自ら責任を果たすという点では、セキュリティ対策の本来あるべき姿であると言えます。

しかしながら、現在のところ、マ・シ海峡においては、シンガポール港内を除き、当局による個別船舶の警備は原則として行われておらず、また、シンガポール港においてもまだ開始したばかりで、本格的運用はまだこれからであるとのこと。

(5) 武装警備サービス以外の海賊対策の可能性について

IMO（国際海事機関）では、2002年の5月の回章 MSC/Circ.623/Rev.3により、船舶に対する海賊・武装強盗の予防・制圧に関する船主・船舶運航者・船長・船員に対するガイダンスを示しています。このガイダンスでは、海賊に対する火器の所持・使用は、危険な状況をさらにエスカレートさせる可能性があること、火器そのものが襲撃者のターゲットになりうることなどから厳に慎むべきとしており、波を立てるような操船や放水により海賊の乗船を阻止するといった手法を推奨しています。

本ガイドラインは、船員が自ら火器を所持・使用する場合を想定しその問題点を指摘するものであり、プロの武装警備員が乗船又は警備艇で伴走する場合、状況は

若干異なると思われますが、武装警備サービスの利用が、同様に新たなリスクを生む可能性を類推することはできません。

武装警備サービスの利用を検討する前に、そのリスクも考慮し、それ以外に取り得る対策が本当はないのかどうか、先に述べた放水による撃退その他海賊を傷つけないような予防手段（non-lethal defense）の可能性についても、十分に検討する必要がありますと考えられます。

（6）まとめ

民間の海上武装警備サービスについては、現在のところ、サービスを提供する会社の数・サービス内容などの実態、海賊抑止の効果、沿岸国の法制度との関係等が必ずしも明らかになっていません。

現時点では、利用料金の高さなどから、少なくとも船主がこぞってこうしたサービスを利用しようとしている状況ではないと思われます。

また、沿岸国当局との間で現に国内法の適用をめぐるトラブルが生じており、事業者と当局間のやりとりの今後の推移によっては、マ・シ海峡におけるこうしたサービスの提供そのものが困難になる可能性さえあります。

こうしたサービスが、沿岸国の法制度との関係でどのように位置付けられるのか、船主の支持を集め普及していくことができるのか、また、マ・シ海峡のセキュリティ確保に効果を挙げることができるのかなど、今後の動向について注視していく必要があります。

第2節 沿岸国による海賊対策とその課題

東南アジアにおける海賊事件の大半は、いずれかの国の領海又は排他的経済水域で発生しており、その取締りは、当該領海又は排他的経済水域を管轄する沿岸国の責務といえます。すでに述べたように、海賊問題の解決のためには、沿岸国の海上治安機関が海賊の犯行を阻止するための巡視、発生した海賊事件の捜査、犯人の逮捕・処罰を適切に行えることが必要です。

本節では、マ・シ海峡沿岸国であるシンガポール、マレーシア、インドネシアにより取られている海賊対策とその課題について述べることにします。

1 沿岸各国の関係機関の現状

マ・シ海峡沿岸三カ国において海上の治安対策をつかさどる機関の現状は、以下のとおりです。

(1) シンガポール

シンガポールにおいては、海賊問題に関連する機関として、海事港湾庁、沿岸警備隊、海軍があります。

海事港湾庁（Maritime and Port Authority : M P A）は、運輸省の下にあり、港湾の開発・振興、シンガポール港及びシンガポール海峡（領海内）における航行安全対策等の海事・港湾行政全般を担当しています。海上セキュリティに関する政策立案業務についても担当していますが、その実施については、沿岸警備隊、海軍と連携・分担して行っています。M P Aが設置・運営する船舶交通情報センター（V T I S）は、海難救助調整本部（M R C C）としての役割を果たしており、海賊事件が発生した場合、情報はV T I Sを経由してP C Gに伝達されることになっています。

沿岸警備隊（Police Coast Guard : P C G）は、領海内における警備、犯罪の取締り、搜索救助等を担当しており、警察の一組織です。高性能の巡視船艇を 100 隻以上保有しており、隊員もよく訓練されていることから、その能力は極めて高いと考えられます。

海軍（Republic of Singapore Navy : R S N）は、国防を主任務としていますが、領海内において、テロ行為等の防止のための監視活動も行っています。ただし、海軍は犯罪捜査権限は有していないため、仮に犯罪行為を発見し犯人を拘束したような場合には、P C Gに犯人を引き渡し、捜査・処罰をゆだねることになります。

シンガポール領海内においては、V T I Sによる監視、P C Gや海軍による警備が領海内でくまなく行われており、1990 年以降海賊事件は発生していません。

(2) マレーシア

マレーシアの海賊対策に関連する機関としては、海事局、海上警察、海軍がありますが、これらに加え、2005 年に新たに海上法令執行庁（Malaysian Maritime Enforcement Agency : M M E A）が設置されたところです。

海事局（Marine Department）は、運輸省の下にあり、シンガポールのM P Aと同様、港湾の開発・振興、マラッカ海峡における航行安全対策等の海事・港湾行政全般を担当しています。海事局が設置・運営する船舶交通情報センター（V T I S）は、海難救助調整本部（M R C C）としての役割を果たしており、海賊事件が発生した場合、情報はV T I Sを経由して海上警察・海軍に伝達されることになっています。

海上警察（Marine Police）は領海内における警備、犯罪の取締り、搜索救助等を担当しており、シンガポールと同様に警察の一組織です。海上警察の船艇・装備は比較的新しく、隊員もよく訓練されていることから、その能力はかなり高いと考えられます。

海軍（Royal Malaysian Navy）は国防を主任務としていますが、排他的経済水域内における警備、犯罪の取締りをも任務としており、海上警察と分担し海上治安機関とし

て機能しています。

マレーシア領海内においては、2002年以降海賊事件は減少してきていますが、これは海上警察による取締りの強化が功を奏したものとされています。

海上法令執行庁（MME A）は、海上における法令執行業務を一元的に実施するため、日本の海上保安庁をモデルとして、2005年に新たに設置された機関です（コラム参照）。2006年には海難救助調整本部（MRCC）が海事局からMME Aに移管される予定であり、これによってMME Aが名実ともにマレーシアの海上における警備・救難業務の中核を担うこととなります。海軍や海上警察も引き続きそれぞれに海上における法執行を担当するため、依然業務の重複が生じると考えられますが、MME Aが今後これら既存の機関に伍して力を付け、マレーシアの海賊対策の実施機関として中心的な役割を果たしていくことが期待されます。日本としても、これまでJICA専門家の派遣による支援を行ってきましたが、MME Aがその能力向上を図る上で重要な課題である人材育成の面を中心に、引き続き支援を行っていく必要があると考えられます。

コラム15：マレーシアにおける海上法令執行庁（MME A）の設立について

マレーシアでは、2005年2月、新しい海上保安機関である海上法令執行庁（MME A）が発足し、同年11月30日から運用を開始しました。

同国では、海上における法令執行業務（海賊、密漁、密輸等種々の不法行為の取締り）が海上警察、海事局、漁業局、税関等十以上の関係機関により行われていましたが、各機関がそれぞれの権限内の取締りしかできないことによる業務の非効率性が問題視されていました。このため、これらの業務を一元的・効果的に実施できる機関として新たにMME Aが設立されることとなりました。

MME Aの設立は、マラッカ海峡を初めとするマレーシアの領海・排他的経済水域における海賊・テロ等の問題に対処すべく、海上セキュリティの強化を意図したものであり、マレーシア政府の肝いりのプロジェクトです。

MME Aは日本の海上保安庁をモデルとして組織体制が整備されており、日本の海上保安庁はJICAを経由して専門家を派遣し、技術的助言等による支援を行っています。

船艇等の装備、要員は、当面、海軍、海上警察を中心とする関係機関からの移管によるものが中心となります。

船艇は、2005年11月の運用開始時には20隻が移管されましたが、2006年にはこれを含め72隻が移管により配備される予定です。これに加え新造の高速ゴムボートも導入される予定です。要員は、運用開始時は660名程度で、最終的には4,000名以上になる予定です。

(3) インドネシア

インドネシアの海賊対策に関連する機関としては、警備救難局沿岸警備隊、海上警察、海軍があります。

警備救難局沿岸警備隊（K P L P）は、運輸省海運総局の下にあり、海上における犯罪の取締り、捜索救助、海洋環境保護（油流出事故への対応等）を担当しています。K P L Pは保有する船舶が少なく老齢化が進み、運用のための十分な予算も確保されていないことから、活動範囲は非常に限定的です。

海上警察（Marine Police）は、海上における警備、犯罪の取締り、捜索救助等を担当しており、警察の一組織です。保有する船舶が少なく老齢化が進んでおり、活動範囲は非常に限定的です。

海軍は国防を主任務としていますが、海上における警備、犯罪の取締り、捜索救助等をも任務としており、最も有力な海上治安機関として機能しています。

海賊等の犯罪行為取締りに関するK P L P、海上警察、海軍の権限は重複しており、これらの役割分担ははっきりしない面があります。

インドネシアについては、その広大な領海、排他的経済水域に比して、これら海域を警備しセキュリティを確保するための船舶、航空機等の装備、活動のための予算が絶対的に不足していることがよく指摘されます（コラム参照）。このことに加え、海上治安機関相互の連携が取れていないこと、さらには、インドネシアの政府組織全般に言えることですが、組織の腐敗、待遇の低さ等から来る職員のモラルの問題もあり（一部の海上治安機関の職員が海賊行為に加担している場合もあります）、インドネシアにおける海上セキュリティ維持システムは十分に機能していないのが現状であるといえます。

現在、法令執行に関する海上治安機関相互の調整を行うための「新海上治安調整機構（BAKORKAMLA）」の設置に向け準備が進められています。これまで政府内の手続きに時間を要していましたが、2005年12月29日には、関連の規則に大統領が署名を行っており、今後の進展が期待されます。

コラム16：マ・シ海峡沿岸三カ国における海上治安機関の勢力について

マ・シ海峡沿岸三カ国における海上治安維持活動の能力について、ここでは、各国の管轄する領海・排他的経済水域の広さと、各国における海上治安維持活動の中心的存在である海軍の勢力の規模を用いて比較を試みます。比較結果は以下のとおりです。

比較に当たっては、各国における海軍以外の海上治安維持活動に従事する機関の存在に留意する必要があります。シンガポールにおいては、高性能の巡視船艇100隻以上を

要する沿岸警備隊がありますし、マレーシアにおいても、海上警察が海賊の取締りにおいて海軍と並び大きな役割を果たしています。インドネシアでは、海上警察、K P L P といった組織も存在しますが、海賊の取締り等治安維持活動に果たす役割は大きくないと考えられます。

マ・シ海峡沿岸国における海軍の勢力の比較

国名	シンガポール	マレーシア	インドネシア
排他的経済水域の面積 (km ²) (A)	約 3 0 0 km ²	約 4 8 万 km ²	約 5 4 0 万 km ²
海軍の艦艇の勢力 (隻数)(B)	約 1 5 0 隻	約 1 1 0 隻	約 1 2 0 隻
艦艇 1 隻当たりの管轄水域 (km ²) (A/B)	約 5 km ²	約 6 千 km ²	約 6 万 km ²

(注) 排他的経済水域面積は、1972 年米国国務省資料より。
艦艇の隻数は、「平成 17 年版防衛白書」より。

比較結果をみると、インドネシアにおいては、その広大な管轄水域を警備するに十分な艦艇が全く備わっていないことが分かります。管轄水域の広さが全く異なる三カ国の海軍の勢力が概ね同程度であり、かつシンガポールが最も多くの艦艇を有することは驚くに値します。

さらに、インドネシア外務省 O B で海賊問題に造詣の深い Hasjim Djalal 氏は、インドネシアの慢性的な財政難等から、インドネシアでは保有する艦船のうち実際に稼働可能なものはごく一部であると述べています (同氏によれば、保有する約 115 隻のうち、常時稼働できるのは約 25 隻のみ。時点・根拠は不明。 (“Combating Piracy: Co-operation Needs, Efforts, and Challenges”, Piracy in Southeast Asia (Singapore, Institute of Southeast Asian Studies, 2005)))。

また、インドネシア政府は、他国の船舶を狙う海賊よりも、密漁、武器等の密輸、密航等より自国の利害に重大な影響を及ぼす海上犯罪の取締りにより重点を置いています。さらに、インドネシア政府軍は、アチェ、パプア、マルク等の地域における反政府運動の鎮圧・これら地域の治安維持に多くの兵力を割かねばなりません。インドネシアにとって、海賊の取締りは海上セキュリティの中でも決して優先課題ではなく、これにごく限られた資源を割くことは事実上困難であり、自国の国益にもつながりません (海上セキュリティ問題に関する国際会議等の場で、インドネシア政府の関係者が、海賊の取締り強化を求める意見に対し、「海上における脅威は海賊だけではない」旨の発言をすることがよくあります)。

Hasjim Djalal 氏は、インドネシアがその管轄水域において十分な治安維持活動を行うためには、300 隻以上の船艇が必要であるとしています。同氏は、このような状況を踏まえ、インドネシアに対するマ・シ海峡利用国の支援の必要性を訴え続けています。

いずれの国においても、海賊・テロを含む海上セキュリティの問題に関しては、海軍が海上警備活動に参画するなどし、取締りの実行面では海上警察、沿岸警備隊以上に大きな役割を果たしています。特に、インドネシアにおいては、軍が大きな影響力を持つ国情であること、装備、要員、予算等の面で実質的に海上での効果的な警備活動を実施できる機関が海軍以外にないことから、海上セキュリティの問題における海軍のプレゼンスは非常に大きいものがあります。

海軍が海上における海賊行為の取締りに主要な役割を果たすことは、文民組織である法執行機関による対応の場合と異なり、ともすれば、海賊を海上で発見しても、逮捕・処罰を行うのではなく、海賊を攻撃し殲滅するような作戦が取られる可能性が高くなります。また、海賊を逮捕しても、証拠を収集するなど十分な捜査が行われず、背後にある組織の解明など海賊行為の根絶につながらない恐れがあります。実際にインドネシアでは、2004 年 6 月、マラッカ海峡でハイジャックされたタンカーに乗り込み海賊を射殺した海軍の関係者が表彰され、その場で海軍大将が「海賊はその場で射殺する」と発言しています。また、2005 年 9 月には、海賊ではありませんが、インドネシア海軍の艦船がインドネシアとオーストラリアの間にあるアラフラ海で違法操業を行っていた中国の漁船に対し「逃走しようとした」との理由で発砲し、1 名が死亡、2 名が負傷して、中国政府がインドネシア政府に抗議する事件がありました。これらは、海軍が海上における違法行為の取締りを任せられることが、どのような結果を招くかを示す一つの事例といえます。

シンガポールにおいては、海軍も海賊を発見した場合には拘束することができますが、捜査、訴追は沿岸警備隊の任務となっており、責任関係、事件処理の手続きが明確になっています。

マレーシアにおいても、すでに MMEA が設立され、同機関が海上の法令執行において中核的な役割を担うこととされているため、文民による法執行機関により法令に基づく逮捕、捜査、処罰など海賊への一層適切な対応が行われることが期待されます。

インドネシアにおいても、海賊の効果的な根絶につながるよう、軍事力で鎮圧するのではなく、文民からなる法執行機関による捜査、処罰等が適切に行われるような体制が取られることが望まれます。

2 沿岸国の連携による海賊対策

マ・シ海峡沿岸国は、それぞれの領海内において海賊対策を含め海上の治安維持対策に取り組んでいますが、沿岸国が連携・協力しての取組みも進められています。

ここでは、最近の動きとして、2004年7月から実施されている三カ国連携パトロール「MALSINDO」と、2005年9月に開始した四カ国の航空機による連携パトロール「Eyes in the Sky」について触れることにします。

(1) 三カ国連携パトロール「MALSINDO」について

マ・シ海峡沿岸三カ国は、従来からマ・シ海峡のセキュリティ対策に関し、二国間での連携パトロールなど、協調して取り組んできています。

シンガポール・インドネシア両国の海軍間では、1990年からシンガポール海峡の連携パトロール「INDO-SIN」が行われています。また、マレーシア・インドネシア両国の海軍間では、マラッカ海峡の連携パトロール「MALINDO」が行われています。

2004年7月20日からは、新たに三カ国共同での連携パトロール「MALSINDO」が開始されました。同日には、三カ国の艦船計17隻が海賊事件を想定した合同演習を行いました。

MALSINDOの実施に際しては、マ・シ海峡に面した三カ国の海軍指令センターがホットラインで結ばれ、これによって、海賊等が国境を越えて逃走する場合に、迅速に相手国への連絡、支援要請などが行えるようになったとされています。

ただし、ある国の艦船が、他国の領海へ逃走した海賊等の追跡を継続できるのかどうかは、必ずしも明確ではありません。この点について、2005年9月に開催された「マラッカ・シンガポール海峡に関するジャカルタ会議」の場で、マレーシア海軍幹部は、越境追跡に関する沿岸国間の協定が存在し、その適用は可能である旨説明しています。しかしながら、当該協定及びその運用の具体的内容が公表されていないため、やはり実態ははっきりしません。

複数国が協力して海上の警備活動を行う場合、「連携パトロール (Coordinated Patrol)」、「合同パトロール (Joint Patrol)」の二つの手法があります。連携パトロールは、各国が自国の領海内においてそれぞれ独自の指揮系統の下で警備を行うもので、MALSINDOはこれに当たります。合同パトロールは、指揮系統を一元化して複数国にわたる領海の警備を行うもので、領海をまたいだ海賊等の追跡がスムーズに行われるとされます。

もともと、2004年6月にインドネシアがMALSINDOを提案したとき、インドネシアは、「共同タスクフォース」を設置しこれに三カ国が艦船を提供する合同パトロールを提案していました。ところが、後にインドネシア・マレーシアがこれを撤回し、結果としてMALSINDOは連携パトロールとして実施されることとなりました。この際、マレーシアのナジブ副首相・国防大臣は、「船舶の共有や他国の領海に入っの海賊の

追跡はない。各国の基本的な領有権を尊重する必要がある」と発言しています。

専門家の多くは、MALSINDO の効果を上げるためには、これを合同パトロールとして実施することが望ましいとしています。

MALSINDO が海賊対策に効果があったかどうかについては、専門家の間でも意見が分かれます。こうした警備活動については、艦船の配備状況、パトロールの頻度等具体的な実施状況が公表されないため、その効果を計ることは難しい面があります。

(2) 「Eyes in the Sky」について

「Eyes in the Sky」は、航空機を活用して行うマ・シ海峡の上空からの警備活動で、2005 年 9 月 13 日、インドネシア、マレーシア、シンガポールのほかタイも含む沿岸四カ国により開始されました。具体的には、各国が航空機を 2 機ずつ当て、それぞれ週 2 回ずつ警備を行うこととしています。各航空機には、四カ国からの参加者が同乗することとなっています。

Eyes in the Sky は、2005 年 6 月、マレーシアのナジブ副首相・国防大臣が初めてその実施について公式にコメントしました。その後沿岸国の中で協議が進められ、8 月にインドネシア・バタム等で開催された三カ国外相会談で合意をみ、9 月の「マラッカ・シンガポール海峡に関するジャカルタ会議」で、その内容と開始時期が紹介されました。

当初 Eyes in the Sky については、航空機が他の沿岸国の領海にも入って警備を行うとの構想が伝えられました。しかし、結果としては（実態は明らかにされていませんが）「越境警備」は実現せず、各国の航空機が各国の指揮権の下で各国の領海を警備することとなったもようです。そうであるとすれば、Eyes in the Sky は「合同パトロール (Joint Patrol)」を志向していたものの、実際には「連携パトロール (Coordinated Patrol)」として実施されていることとなります。

Eyes in the Sky は、タイが参加して沿岸四カ国の枠組みで行われるセキュリティ対策としては、初めてのものです。

提唱者のナジブ副首相・国防大臣は、沿岸四カ国による警備は第一段階であり、第二段階では、沿岸四カ国以外の国にも参加を呼びかけるとしています。沿岸国以外の国が参加する場合は、当該国は、警備用の航空機を提供しますが、沿岸国の指揮下に入ります。それでも、仮に沿岸国以外からの参加が実現した場合、Eyes in the Sky はマ・シ海峡のセキュリティ対策のために沿岸国と利用国が協力する（沿岸国以外の国の航空機がマ・シ海峡の警備に従事する）画期的なプロジェクトになります。

問題は、Eyes in the Sky は、航空機を頻繁に使用するため実施コストが相当高くなると思われ、果たして継続可能かどうかということです。すでに 9 月末にはナジブ副首相・国防大臣が、「現在はシンガポールとマレーシアが中心になって行っている」、「インドネシアの関与をより具体的なものにさせる必要がある」との趣旨の発言をしており、少なくともインドネシアはすでに十分な対応ができていないことが示唆されてい

ます。12月には、インドネシアの国防大臣も、海軍・空軍が十分な予算が確保できないために十分に航空機による警備ができていないと述べています。

MALSINDO、Eyes in the Skyのような沿岸国の連携による海上セキュリティ対策は、外部からの何らかのプレッシャーに突き動かされて提唱され、実施される面があります。

MALSINDOの実施は、2004年3月に米国がマラッカ海峡に自国の艦船を派遣し警備活動を支援する可能性を示唆したことから、沿岸国としても、外部の力に頼らずに十分なセキュリティ対策が実行できることを示す必要があったことが背景にあると指摘されています。また、Eyes in the Skyは、2005年6月にマレーシアから提唱されましたが、同月にロイズ保険組合のJoint War Committee（JWC）がマラッカ海峡を戦争危険地域に指定したこと（119ページ参照）により、沿岸国が十分な警備対策を取っていることを示す必要に迫られ、実施を急いだものとみられます。

一方で、こうした沿岸国が連携しての対策は、開始時点では華々しく宣伝されるものの、実際にどのような陣容・頻度での警備が行われているのか、知ることはできません。さらには、対策の内容について説明がなされている場合でも、実際にそのとおりのオペレーションが行われているのか確認するすべはありません。こうしたことから、これら対策の効果を計ることは現実には難しい面があります。

そもそも、目新しい対策が打ち出されたとしても、各国が広大な海域の警備に限られた装備・要員・予算を前提として対応せねばならない状況下で、そうした前提条件が大幅に改善される（装備・要員・予算の拡充等）のでなければ、あるいは、協力の仕組みが抜本的に見直される（国境を相互に乗り入れての警備・追跡の実現等）のでなければ、大きな効果を期待することは難しいのかもしれない。

第3節 マ・シ海峡利用国による海賊対策面の協力

ここでは、マ・シ海峡利用国による沿岸国の海賊対策への協力のあり方や、その実施に向けての最近の動きについて触れることとします。

1 海賊対策に関する多国間協力のあり方

これまで述べたように、マ・シ海峡沿岸国は、独自に、あるいは連携して、海賊対策への取組みを進めてきています。しかしながら、マ・シ海峡における海賊事件の発生件数は、減少してきているとはいえ、依然無視できない水準にあります。

マ・シ海峡を自国関係船舶が利用する海峡利用国の側からすると、沿岸国だけでなく自国の関係船舶も海賊被害のリスクにさらされること、加えて、海上におけるテロの発生の可能性がとりざたされていることから、現状のマ・シ海峡のセキュリティの状況は満足がいくものではありません。日本は、国内で消費する原油の8割以上をマ・シ海峡

経由で輸入するなど、マ・シ海峡に大きな利害関係を有しています。中国、米国も、エネルギーの確保その他国家戦略上の重要性から、マ・シ海峡のセキュリティに重大な関心を有しています。日本も含めた主要利用国は、自国が何らかの形でマ・シ海峡のセキュリティ対策に関与したいという動機を持つこととなります。

一方、沿岸国の側からすると、様々な形での国際社会からのプレッシャーにより、マ・シ海峡のセキュリティ対策を強化せざるを得なくなりますが、警備に関わる自国の資源（艦艇等の装備、要員等）に制約がある中で、自国船舶だけでなく外国の船舶も含めセキュリティ対策を講じねばならないのは、大きな負担であることから、利用国の支援を求めたいという動機を持つこととなります。

ただし、沿岸国は、国家主権の制約に結びつくような利用国の関与は受けられません。例えば、マ・シ海峡に他国の軍や警察機関が艦船を派遣し沿岸国の警備を支援するような構想については、沿岸国は常に強く拒否します。

2004年3月には、米国太平洋軍の司令官が、米国の東南アジアにおける海上セキュリティ対策に関する構想「RMS I (Regional Maritime Security Initiative)」の提唱に際し、米国がマラッカ海峡の警備のために艦船を派遣する考えを示唆したことが伝えられると、これが沿岸国の猛反発を買い、米国は釈明に迫られることとなりました（コラム参照）。

日本は、第4節で述べるように、海賊対策に関連する種々の協力プロジェクトの推進のため、東南アジア諸国に海上保安庁の巡視船艇や航空機を派遣してきています。これらは、沿岸国の領海内で警備を行う目的によるものではなく、沿岸国の主権侵害に当たるものではありませんが、いまだに沿岸国が国家主権の問題について懸念を示すことがあり、沿岸国がこの問題について非常にセンシティブであることがみてとれます。

コラム17：米国による海上セキュリティ構想：RMS I (Regional Maritime Security Initiative) について

米国は、2004年3月、マ・シ海峡における海賊やテロの脅威に対応するため、沿岸国海軍等との協力を促進する「地域海上セキュリティ・イニシアティブ：RMS I (Regional Maritime Security Initiative)」を提唱しましたが、この際に、米国太平洋軍のファーゴ司令官が、「米国はマラッカ海峡に高速艇を展開するなどして警備活動を支援する考えがある」と発言したと伝えられると、これにマレーシアとインドネシアが猛反発しました。

米国は、同年6月のアジア安全保障会議（シンガポール）で「米軍はマ・シ海峡において侵略的行動を取ることはない。米軍基地の設置や常備戦力を維持する計画もない」と説明し、また、同年10月のマラッカ海峡コンファレンス（クアラルンプール）では「RMS Iは、米国の一方的な措置ではなく沿岸国の意思に基づく協力である」と説明するなど、釈明に迫られました。

もともと米国は、艦船の配備はあくまでも多数の仮定オプションの一つとして考えていたとされますが、RMS Iをめぐる顛末は、沿岸国がいかに外部勢力の関与に過敏に反応するかを端的に示すこととなりました。

現状では、利用国としてマ・シ海峡のセキュリティ対策に関与しようとする場合、沿岸国が一義的にセキュリティ対策について責任・権限を有するという認識の下、沿岸国の国家主権を最大限尊重し、沿岸国と調整しながらそのセキュリティ対策を側面的に支援するという方法を取らざるを得ません。

沿岸国それぞれが、利用国の協力を受け容れるかどうかについて、自国領海内のセキュリティ強化というプラスの面と、国家主権侵害の恐れというマイナスの面とを考慮し、両者のバランスを取りながら判断すると考えられます。領土・領海紛争、分離独立運動・民族紛争を自国内に抱える沿岸国は、国家主権の問題については非常に敏感です（コラム参照）。

特に、インドネシアにおいては、広大な管轄水域を抱える一方で（マ・シ海峡だけでも東西約 1,000 km に及びます）、海賊対策のための資源（装備、要員、予算等）が圧倒的に不足しており、利用国による支援が強く望まれるところですが、同国は、多くの地域において紛争を抱えており、国家主権の問題についてとりわけ敏感です。

インドネシアの意向を踏まえ、またその理解を得ながら、同国に対する協力をどのように進めるかが、東南アジアの海賊対策の最大のポイントと言っても過言ではありません。

コラム 18 : マ・シ海峡沿岸国が関連する領海紛争等、分離独立運動等

マ・シ海峡沿岸国（ここではインドネシア、マレーシア、シンガポールの三カ国）が関連する領土・領海紛争、分離独立運動・民族紛争には、以下のようなものがあります。

1 領土・領海紛争

(1) ボルネオ島東部海域の領有問題（インドネシア・マレーシア間）

ボルネオ島東部のリギタン島・シパダン島は、インドネシアとマレーシアの領有権争いの後、国際司法裁判所でマレーシアへの帰属が決定されています。2005年3月には、これらの島の東方の海域にある石油鉱区の領有権を巡り両国間で紛争が発生し、一時は両国が海軍の艦船を現地へ派遣し事態が緊迫化しました。結果としては、両国が話し合いで解決を図ることとなり、武力衝突は回避されました。

(2) ペドラブランカ島の領有問題（シンガポール・マレーシア間）

シンガポール東方の小島ペドラブランカ島（マレーシア名バトゥ・ブテ島）は、シンガポールが1840年代以降ホースバーグ灯台を設置し管理してきた島です。1979年にマレーシアがこの島の領有権を主張し始めたことによりシンガポールとマレーシアとの紛争が起きましたが、2003年2月には、両国がその帰属を国際司法裁判所の裁定に委ねることで合意しました。

(3) 南沙群島の領有問題（中国、ベトナム、フィリピン、台湾、マレーシア、ブルネイの6カ国が関係）

南シナ海の中央に位置する南沙（ナンシャー）群島では、石油、天然ガスなどの海底資源の存在に目を付けた6カ国がそれぞれに領有権を主張しています。一時期は武力衝突もありましたが、現在は、ASEANやARF（ASEAN地域フォーラム）の場で、平和的解決に向けた取組みがなされています。

2 分離独立運動・民族紛争（詳細は第5編第2章参照）

(1) アチェにおける分離独立運動（インドネシア）

インドネシア・スマトラ島西北端に位置するアチェ州では、1976年以来30年近くにわたり反政府軍の武装闘争が続いており、1万人以上が犠牲になっています。（2005年8月には、和平合意が成立し、反政府軍の武装解除、政府軍の撤退等和平プロセスが進められています。）

(2) パプアにおける分離独立運動（インドネシア）

インドネシアのパプア州・西イリアンジャヤ州では、分離独立運動による暴力事件や治安当局との衝突が続いています。

(3) マルクにおける宗教対立（インドネシア）

インドネシアのマルク州・北マルク州においては、キリスト教徒とイスラム教徒の住民同士の間での抗争が続いています。

2 多国間協力に向けた動き

1で述べたように、マ・シ海峡において、沿岸国への国際社会からのプレッシャー、一方で利用国における海上セキュリティへの懸念の高まりから、沿岸国と利用国それぞれにおいて、海賊対策のために協力しようとするモチベーションが生まれてきます。

海洋における国際的な法秩序を定めた国連海洋法条約の第43条においては、国際航行に利用される海峡において、航行安全対策（セキュリティ対策も含むと解されます）の向上を図るために、合意により沿岸国と利用国が協力する旨定めています。1994年の同

条約の発効以降、様々な国際会議が開催され、海賊の問題も含めマ・シ海峡における協力のあり方についての議論がなされています。

マ・シ海峡における海賊・テロ等の脅威への対応については、IMOも強い関心を持ち、2005年9月には、IMOによる「マラッカ・シンガポール海峡に関するジャカルタ会議」が開催されました。同会議では、今後定期的に沿岸国・利用国が協力のあり方について議論することとなり、その中で、沿岸国が支援のニーズを示すこととされ、海賊対策も含めたマ・シ海峡における多国間協力の実施への道筋が示されました。

(こうしたマ・シ海峡における協力全般の動きについては、別途第6章で詳述します。)

一方、日本は、1999年のアロンドラ・レインボー号事件を契機として、独自に東南アジア諸国との海賊対策面での連携を強化してきています。これについては、次節で述べることにします。

第4節 日本による海賊対策への協力

日本はこれまで、マ・シ海峡沿岸国を中心とする東南アジア諸国に対し、海賊対策に関する様々な協力を実施してきています。ここでは、その最近の動きを中心に述べます。

1 関係国との会議の開催

2000年4月、東京で「海賊対策国際会議」を開催し、海上保安機関相互の連携・協力の指針として、「アジア海賊対策チャレンジ2000」を採択しました。

2004年6月には、東京で「アジア海上保安機関長官級会合」を開催し、海賊及びテロに対し連携・協力して取り組む決意表明として、「アジア海上セキュリティ・イニシアティブ2004 (AMARSECTIVE2004)」を採択しました。

関係国に対する日本の協力は、これらの合意に基づいて進められています。今後ともこうした会議の開催により、関係国との認識の共有、モメンタムの維持、具体的な対策に関する協議を行うことが重要と考えられます。

また、各国の海上保安機関との認識の共有や情報交換を図るため、2000年以降、「海賊対策専門家会合」を各国で順次開催してきています。

2 巡視船・航空機の派遣

各国海上保安機関との連携訓練、意見交換等を目的として、海上保安庁の巡視船、航空機を各国に順次派遣してきています。

2005年は、6月にインドネシア、マレーシアに、8月にはシンガポール、ブルネイに巡視船が派遣されています。このうち、8月のシンガポール派遣は、PSI（拡散に対する安全保障構想）関連の訓練参加のためです。また、2月にフィリピン、10月にタイ、マレーシアに航空機が派遣されています。

3 人材育成

各国海上保安機関の能力開発に対する支援のため、海上保安大学校への留学生の受入れ、JICAによる海上犯罪取締り研修、巡視船・航空機派遣時の体験的乗船研修・航空機体験搭乗等による人材育成を行っています。

4 海上保安機関設立等への支援

実効ある海賊対策のためには、関係国において文民による海上法執行機関が設立され、その能力向上が図られることが重要です。このため、各国関係機関へのJICA専門家の派遣等により、フィリピン沿岸警備隊の人材育成、マレーシア海上法令執行庁（MMEA）設立への支援、インドネシアにおける海上治安調整機構設立への支援を行っています。

5 ReCAAPの推進

「アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）」は、アジアにおける海賊対策に関する地域協力の枠組みであり、当初より日本のイニシアティブにより進められてきたものです。同協定では、シンガポールに情報共有センターを設置し、政府間で海賊に関する情報共有等を行うこととしており、これが有効に機能した場合には、海賊事件の予防、事件発生時の対応等において大きな効果が期待できます。同協定は2004年11月に採択されましたが、引き続き、その発効・実施に向けた支援を行っていく必要があります（コラム参照）。

6 巡視艇の供与

インドネシアにおける海賊、海上テロ防止体制の強化を支援するため、同国の海上警察への巡視艇の供与について、外務省を中心として、検討が行われています。

7 日本財団による海賊対策に関する協力

1～6は日本政府の取組みですが、日本財団も民間の立場で国と連携・分担しながら、東南アジアの海賊対策に取り組んできています。その主なものは以下のとおりです。

- (1) 海賊対策国際会議、アジア海上保安機関長官級会合等の海賊対策に関する政府間の会議の開催を支援してきています。
- (2) 中米・アジア地域の海上保安機関の若手職員を日本に招へいし、日本の海上保安庁職員との合同セミナー、同庁の業務・施設の見学等を実施して、各機関における人材育成を支援しています。
- (3) アジア各国の海事関係機関における人材育成を支援するため、IMO（世界海事機関）が運営する世界海事大学（スウェーデン・マルメ）に対する奨学金を交付してい

ます。

こうした日本による海賊対策への協力は、日本が強いリーダーシップを発揮しながらも、東南アジア諸国と様々な場に対話を重ねることにより、関係国の意向を十分に踏まえながら進められており、セキュリティに関わる微妙な問題でありながらも、関係国には好意的に受け止められています。

また、日本が東南アジアにおいて海賊対策に関する包括的な協力プログラムを実施している唯一の国であり、関係国の理解を得ながら実績を上げてきていることは、セキュリティの専門家の間では広く知られているところです。

コラム19：アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）について

アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）は、2001年11月に、アジアの海賊問題に対応するための地域協力の枠組みとして、小泉総理により提案されたものです。

ASEAN10カ国、日本、中国、韓国、インド、スリランカ、パキスタンの16カ国が交渉に参加してきています。

海賊に対する情報共有体制と協力網の構築による海上保安機関間の協力強化を目指しており、具体的内容としては、以下のような施策を含みます。

- (1) 情報共有センターを通じた海賊に関する情報共有体制・協力体制の構築
- (2) 海上保安機関の能力開発のための協力
- (3) その他締約国間の協力強化

特に、情報共有センターは、海賊に関する情報収集・分析、脅威が急迫している場合の警報の発信、統計の作成等の業務を行うこととなっており、従来のIMB（国際海事局）が民間ベースの情報センターであったのに対し、政府間での情報共有体制が新たに整備されることとなります。情報共有センターが有効に機能すれば、海賊事件の予防、事件発生時の対応等において、政府間での密接な連携が確保され、海賊対策に大きな効果が期待できます。

2004年11月、東京での会合で本協定が採択され、同時に情報共有センターがシンガポールに設置されることが決定しました。

協定が発効するためには、10カ国の署名が必要ですが、2005年12月末現在、日本、カンボジア、シンガポール、ラオスの4カ国しか署名が済んでいません。交渉参加国の一部に、情報共有センターの設置国決定に関わる不満が残っているとされ、発効の障害になることも懸念されますが、本協定が早期に発効・実施され、海賊対策に関する新たな協力の枠組みが実現することが期待されます。

第5編 海上テロ対策

第1章 総論

1 21世紀は、「テロの世紀」とも言われます。

冷戦時代の東西対立のくびきから解き放された民族・宗教意識の高まりは、治まる気配を見せず、世界各地で地域紛争が続いています。

また、2001年9月11日のアメリカでの同時多発テロ事件に典型的に見られるように、アルカイダをはじめとする国際テロ組織の活動が活発化し、各地で大規模なテロ事件を起こしています。2005年7月7日にも、ロンドンで公共交通機関をターゲットにした同時多発テロ事件が発生しています。

2 東南アジアにおいても、各地で民族・宗教紛争、テロ事件等が相次いでいます。

東南アジアにおいて多くの紛争が発生するのは、もともと東南アジアの多くの国が、多民族・多宗教国家であり、国内に民族間・宗教間の対立を抱えていることによります。2005年8月には、インドネシア・アチェにおいて、武装独立運動と政府との和平合意が成立するという明るいニュースもありましたが、紛争の多くは解決の糸口が見えずいわば「泥沼化」している状況です。

また、東南アジアにおいては、ジェマ・イスラミア、アブサヤフなどテロ組織の活動も活発です。特にジェマ・イスラミアは、最も有名な国際テロ組織アルカイダと関係があるとされています。2005年10月1日、インドネシア・バリ島においてジェマ・イスラミアによるとされる爆弾テロ事件が発生し、日本人観光客もその犠牲となったのは、記憶に新しいところです。

3 こうした東南アジアの治安情勢が、海上交通のセキュリティに及ぼす影響が懸念されています。東南アジアでは、これまで航行中の船舶へのテロ攻撃は起こっていないとされていますが、多くのセキュリティ専門家は、テロリストが海上において活動を行う可能性を指摘しています。船舶に対する攻撃、船舶をハイジャックしての港湾や沿岸都市への攻撃など様々なシナリオが専門家間で想定されています。

東南アジアは、マラッカ海峡、シンガポール港など国際的な船舶交通の要衝である航路や港湾を擁しており、こうしたターゲットに対するテロ攻撃が国際海運、ひいては世界経済に及ぼす影響は大きいと考えられます。

4 東南アジアにおける海上セキュリティの問題については、仮に国際航行に利用される航路での海上テロ等が起こった場合の世界経済に与えるインパクトを考慮すれば、国際社会が連携して対処していく必要があります。また、海上治安機関の体制、財政面等で沿岸国としての対処に限度があることから、利害関係者としての海上輸送路の利用国が、沿岸国を支援し、海上セキュリティの向上を図っていく必要があります。

5 ことセキュリティの問題になると、沿岸国は外部勢力の関与に拒否反応を示しがちです。第 3 章でも述べたように、多くの東南アジア諸国にとって、どのような形にせよ、自国領海内での外国の軍や警察機関の活動を認めることは、国家主権の侵害に当たるととられ、このことが海上セキュリティ対策における多国間協力の最大の障害になります。

しかしながら、すでに国際条約に基づく取組み、様々なフォーラムにおける協議など協力の枠組みが存在し、域外国も含めた関係機関による合同でのテロ対応訓練の実施等海上テロ対策における具体的な協力プログラムが進められています。

6 中でもマラッカ・シンガポール海峡のセキュリティ確保については、我が国としても、エネルギーの安定輸送等の観点から重大な関心を持たざるを得ません。一方、急速な経済発展を続け、我が国同様にエネルギー確保の観点からマ・シ海峡を重要視するようになった中国、「テロとの戦い」を標榜しナショナル・セキュリティの観点からマ・シ海峡に関心を寄せる米国といった大国が、急速にマ・シ海峡沿岸国に接近を図ってきています。

こうしたパワーバランスの中で、日本がどのようにマ・シ海峡のセキュリティ確保対策に参画していくのかが問われています。

第2章 東南アジアにおける治安情勢

第1節 東南アジアにおける民族・宗教紛争の動向

東南アジアにおける地域紛争は、もとをただせば、東南アジアの多くの国が、異なる文化・宗教を持つ複数の民族から構成されるモザイク状の多民族国家となっていることに起因します。特に長く紛争を国内に抱え、暴力事件、テロ事件が多発するインドネシア、フィリピンは、典型的な多民族国家といえます（コラム参照）。一方で、シンガポールのように、中国系、マレー系、インド系住民から構成される多民族国家でありながら、民族融和政策が功を奏し、独立（1965年）以来紛争が発生していない国もあります。

コラム20：多民族国家・インドネシアとフィリピン

東南アジアでは、ほとんどの国が多民族国家となっていますが、特に、インドネシアとフィリピンは、多くの島に分かれた広大な領土を有し、民族、言語、宗教も実に多様です。このことは、地理的に隔絶し文化的に差異が大きくまとまりのない地域が一括して欧米列強に植民地化され、後にその植民地の範囲がそのまま一国家として独立したことに起因します。

両国におけるこうした多様性は、その文化を豊かなものにしてはいますが、一方で、民族、宗教間での対立・紛争を引き起こしています。特に、「多様性の中の統一」を国是とするインドネシアは、アチェ、マルク、パプアなどの地域で多くの紛争を抱えています。

インドネシア・フィリピンの多様性

国名	インドネシア	フィリピン
島の数	約17,000	約7,000
民族	ジャワ族、スンダ族、バタック族等約300種族以上	マレー系、中国系、スペイン系とそれらの混血、少数民族
言語	インドネシア語（公用語）、ジャワ語、スンダ語等250以上	フィリピノ語、英語（以上公用語）、タガログ語、セブアノ語、イロカノ語、イロンゴ語等
宗教	イスラム教、キリスト教、ヒンドゥー教	カトリック、イスラム教、プロテスタント

（注）データブック オブ ザ ワールド 2005（二宮書店）等より。
島、民族、言語の数は様々な数え方がある。

以下では、東南アジアにおける民族・宗教紛争のうち、主なものについて触れます。

1 インドネシア・アチェにおける独立運動

インドネシアのスマトラ島北西部に位置するアチェ（ナングロ・アチェ・ダルサラーム州）は、1949年のインドネシア独立後早くから独立運動が起きています。1976年にはアチェの分離独立を求めるGAM（独立アチェ運動）が発足し、武装闘争を開始しています。アチェで独立運動が起こる背景には、インドネシアの中心であるジャワとは異なる独自の文化を持ち、もともと独立の機運が強い上に、原油・天然ガスの利権をめぐる中央政府への不満もあるとされています。

2002年12月には、メガワティ政権の下で、政府とGAMとの間で和平協定が成立しましたが、2003年には再び両者の衝突が起こって和平は決裂し、政府軍によるGAM掃討作戦により、多くの犠牲者が出ました。

アチェの地域紛争はインドネシア最大のもので、29年間にわたる紛争の中で民間人も巻き込んで12,000人以上もが犠牲になったと言われます。

しかし、2004年12月26日のインド洋津波災害以降、和平への動きが急速化し、2005年8月15日には、政府とGAMとの間で和平合意が成立しました（「コラム」参照）。

アチェは、周辺海域が海賊多発地帯となっており、多くの事例においてGAMによる海賊行為への関与が疑われていることから、地域紛争が海上セキュリティに直接的に影響を与えているケースといえます（84ページ参照）。

今後、和平プロセスの進展とともに、周辺海域の治安状況がどのように変化していくか、注視する必要があります。

コラム 21：インドネシア・アチェにおける和平合意について

アチェは、2004年末の津波災害で、約17万人が死亡又は行方不明となり、50万人以上が家を失うなど、壊滅的な被害を受けました。諸外国の支援を受け入れ、早急に地域の再建・復興を図るべきとの認識が政府・GAM双方に生まれ、GAM側から停戦が宣言されるとともに、2005年1月28日には早くも和平に向けた協議が開始され、フィンランドでの政府と亡命中のGAM幹部との協議を経て、8月15日の覚書署名に至りました。覚書の主な内容は、以下のとおりです。

- 1 アチェに一層広範な行政権限を与え、地域の旗や歌を認める法制を、遅くとも2005年3月末までに立案・実施
- 2 アチェの地域政党を認知（インドネシアでは地域的な政党は禁止）
- 3 石油・天然ガスに関するアチェの権益の拡大

- 4 GAMメンバーへの恩赦、農地提供など生活再建支援
- 5 GAMの武装解除、これと平行して政府軍の撤退（縮小）
- 6 EUとASEANによる監視ミッションが合意事項の実施状況を監視

これら合意事項は、アチェの政治面、経済面、精神面でのより高度な独立性を認めるものであり、非常に画期的な内容といえます。

すでに2005年9月には監視ミッションが活動を開始しており、また、拘束されていたGAMメンバーの釈放、GAMによる武器の供出、政府軍の撤退、アチェの自治に関する法制の国会提出など、和平プロセスが着実に進展しています。今後の重要な課題として、釈放されたものの多くが失業したままである元GAMメンバーの社会への定着、関連法制の国会における円滑な承認が挙げられます（2005年12月現在）。

2 インドネシア・パプアにおける独立運動

インドネシアのパプア州・西イリアンジャヤ州では、独立を訴える武装闘争グループOPM（独立パプア運動）による外国人等への暴力事件や、OPMと治安当局との衝突が続いています。もともとパプア民族は他のインドネシアの民族とは人種的にも大きな違いがあり、インドネシアという国に対する帰属意識が希薄であること、中央政府によるパプアへの自治権の付与が進んでいないことなどが、紛争の背景にあります。インドネシアのユドヨノ大統領も、アチェの和平合意に際し、残された最大の地域紛争がパプアの問題であることを認めています。

3 インドネシア・マルクにおける宗教対立

インドネシアのマルク（マルク州・北マルク州）においては、1999年1月、キリスト教徒とイスラム教徒との間で大規模な抗争が発生し、2002年に和平協定が調印されるまでに約5,000人もの犠牲者が出ています。2004年4月には暴力抗争が再燃し、以降、爆弾事件等が発生してきています。

4 フィリピン・ミンダナオにおける独立運動

フィリピンでは、キリスト教徒が多数を占めていますが、イスラム教徒の多いミンダナオ島で、約30年間にわたる分離独立運動が続いています。1996年以降、政府とイスラム系武装闘争組織MILF（モロ・イスラム解放戦線）との停戦交渉が行われましたが、和平合意に至っていません。2003年からは、国軍とMILFとの軍事衝突、MILFによるとみられるテロ事件の発生等により、交渉は進んでいません。アルカイダ、ジェマ・イスラミア（第2節参照）等の国際テロ組織がMILFを支援していることが、問題を一層複雑化させているとされます。

5 タイ南部における独立運動

タイ南部の 3 県（ヤラ、パタニ、ナラティワット）は、イスラム系住民の多い地域ですが、2004 年 1 月以降、軍人、警察官、公務員、仏教の僧侶等を狙った襲撃・爆弾事件等多発しており、1,000 人以上が犠牲になっています。これら事件には、南部地域の独立を求めるイスラム系武装集団が関与しているとされています。また、国際テロ組織ジェマ・イスラミアの関与も懸念されています。政府はこれら地域の治安対策を強化していますが、襲撃事件等は頻繁に発生しており、止む気配を見せていません。

第 2 節 東南アジアにおけるテロ組織の動向

ここでは、東南アジアにおいて活動している主なテロ組織の概要について紹介します。

1 ジェマ・イスラミア

ジェマ・イスラミア（Jemaah Isramiyah : 「イスラムの共同体」の意 : J I）は、1940 年代にインドネシア・西ジャワで起こった「ダルル・イスラム」という団体が元になっておられます。「ダルル・イスラム」のメンバーの多くは、スハルト体制の下、マレーシアに逃亡していましたが、1998 年にスハルト体制が終わった後、アブドラ・スンカーやアブ・バカル・バシルが指導者となって、J I を起こし、インドネシアに戻っています。J I は、「ジハード（聖戦）」と称する暴力行為により東南アジアにおいて広域イスラム国家を建設する目的を持ちテロ活動を行っています。J I は、長期にわたり活動できる豊富な資金源を有しています。

J I は、マレーシア、インドネシア、フィリピン等東南アジアにおいて広範なネットワークを有する国際テロ組織で、アフガニスタンでの活動要員の訓練等を通じ、東南アジアのテロ組織の中でアルカイダと最もつながりが深いとされています。また、フィリピンにおける M I L F（モロ・イスラム解放戦線。第 1 節 4 参照）と連携しており、フィリピン・ミンダナオ島にある M I L F のキャンプで要員が訓練を受けていると言われます。

これまでに J I は、インドネシアでの多数のテロ事件に関与してきており（注）、その犠牲者の数は 270 名を超えるとされます。日本人観光客 1 名が亡くなるなど 100 名を超える死傷者が出た 2005 年 10 月のバリ島での爆破事件も、J I の犯行とされています。

（注）ジェマ・イスラミアによるものとされている最近の主なテロ事件

- ・ 2002 年 10 月 バリ島爆破事件
- ・ 2003 年 8 月 ジャカルタ・マリオット・ホテル爆破事件
- ・ 2004 年 9 月 ジャカルタ・オーストラリア大使館前爆破事件
- ・ 2005 年 10 月 バリ島爆破事件

シンガポールでは、2001年及び2002年に、国内に潜伏していたJ Iメンバーそれぞれ13名、19名を逮捕しています。シンガポールは、この逮捕により、J Iの歴史、目的、戦略や他のテロ組織とのネットワークについて解明を行い、詳細なレポートを作成して公表しています（White Paper, The Jemaah Isramiyah Arrests and Threat of Terrorism, Ministry of Home Affairs, Singapore : 2003年1月）。

インドネシアでもJ Iに対する取締りを強化しており、2002年には、J Iの精神的指導者とされるアブ・バカル・バシルがインドネシアで身柄を拘束されていますが、その後もJ Iによるインドネシアでのテロ事件は続いています。

2005年11月には、数々の爆弾事件の首謀者の一人とされるアザハリ・フシンが警察の捜索中に死亡していますが、その他の首謀者であるヌルディン・トップ等が逃走しており、また、J Iによる新たなテロを示唆する物証が発見されるなど、インドネシアにおけるテロの脅威はなお大きいものがあります。

東南アジア諸国における主要メンバーの拘束により、J Iは、組織としては弱体化していますが、個人や小規模なグループのゆるい結合へと形を変え、また、思想面での結びつきは依然強固で、なおテロ活動を行う意思・能力を有しているとされています。

2 アブ・サヤフ・グループ

アブ・サヤフ・グループ（ASG）は、フィリピン南部に拠点を有するイスラム過激派グループで、資金や訓練の面でアルカイダの支援を受け、J Iとも結びつきが強いとされます。また、MILF（モロ・イスラム解放戦線。本章第1節4参照）やラジャ・スレイマン・ムーブメント（RSM）といった国内の過激派組織とも連携を強めています。

ASGは、フィリピン国内で発生している多くの爆破事件等に関与しているとされ、2004年2月にマニラ湾で発生した大型客船爆破事件も、アブサヤフの犯行とされています。

第3章 東南アジアにおける海上テロの脅威

第1節 世界における海上テロの発生状況

本章では、東南アジアにおいてテロリストによる攻撃が海上輸送に具体的にどのような脅威を及ぼすことが想定されるのか、また、実際にそうした脅威がどの程度の蓋然性を持つのかについて触れます。まず本節では、世界でこれまでに発生した海上テロの主な事例について紹介します。

1 アキレ・ラウロ事件

1985年10月に東地中海で、イタリア船籍の大型クルーズ船アキレ・ラウロ号がパレスチナ解放戦線（P L F）のテロリストによりハイジャックされる事件が起きました。この事件では、人質となった乗客のアメリカ人1名が殺害されています。

この事件を契機に、国際社会において船舶に対するハイジャック防止対策への機運が高まり、1988年にはIMOがローマ会議を開催し、ここでの議論から「海上航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（シージャック防止条約／S U A条約）」が生まれることとなりました。

2 U S S コール事件

2000年10月にイエメンのアデン港で、米国の駆逐艦U S S コールが爆発物を搭載した小型船による自爆攻撃を受け、船体に大きな外傷を受け、17名の士官が死亡、40名が負傷する事件がありました。米国当局は、この事件はアルカイダによるものであるとしています。

3 リンバーグ事件

2002年10月には、フランス籍のオイル・タンカー、リンバーグが、U S S コール事件と同じイエメンのアデン港で、爆発物を搭載した小型船による自爆攻撃を受けています。リンバーグは沈没には至りませんでしたが、爆発によりダブルハル構造の船体が破れ、積載していた40万バレルの原油のうち9万バレルが流出しました。また、炎上する船から脱出する際に1名の船員が溺れて亡くなっています。アルカイダはこの事件に関し犯行声明を出しています。

これらの事件は、海上テロに対する国際社会の関心を高め、種々の対策を促すことになりました。

4 フィリピンにおける船舶を標的とした爆破事件

世界的に注目を集めた事件というわけではありませんが、東南アジア域内の動きとして、フィリピンにおける船舶を標的とした爆破事件について少し触れることにします。

フィリピンでは、ASG（アブ・サヤフ・グループ）、MILF（モロ・イスラム解放戦線）のほか、共産系反政府運動が、爆破事件、誘拐事件等のテロ活動を活発に行っています。マニラ首都圏、地方部を問わず各地で頻繁にテロ行為が発生していますが、2004年2月にはマニラ湾で大型客船の火災が発生しており、当局はASGの犯行であるとしています。また、2005年8月には、南部ミンダナオ島に近いバシラシ島で停泊中のフェリーで爆破事件が起こっています。

フィリピンにおけるこうした事件は、港湾に停泊中の船舶に爆発物を仕掛けるなどの手口による、陸上のテロ行為の延長上にあるもので、海上を航行中の船舶に対し攻撃を行う等の海上テロとは性格が異なると考えられます。

第2節 東南アジアにおける海上テロの脅威

東南アジアにおいては、テロリストが海上においてどのようなテロ事件を起こすことが想定されるのか、また、実際にそうしたテロ事件が起こる蓋然性がどの程度のものなのかについて、様々な議論があります。

1 想定される海上テロのシナリオ

海上において船舶をターゲットとして行われるテロ行為については、当局関係者や専門家は、以下のようなものがありうると想定しています。

(1) 航行中の船舶に対するテロ行為

航行中の船舶そのものをターゲットとして攻撃する場合。USS コール事件、リンバーク事件で実際にあったように、大量の爆発物を搭載した小型の高速船による自爆攻撃等の手法が想定されます。JI とアブサヤフが協力してダイビングの訓練を行っていることが判明したことなどから、潜水技術を有する実行犯が水中から攻撃を実行する可能性を指摘する専門家もいます。

船舶そのものの被害のほか、国際貿易上の主要航路・拠点港で攻撃を行うことにより、そうした航路の通航・港湾の利用に支障を及ぼし、国際海運、さらには世界経済に対し影響を与えることが懸念されます。特に、石油・天然ガスや可燃性の化学物質を大量に積載したタンカーを攻撃し、炎上させたり積載物を流出させるような場合には、大きな被害・船舶交通への影響が発生する恐れがあります。

このタイプのテロ行為を防止するためには、自爆攻撃に利用される可能性のある小型船の動静監視を強化することが必要になります。

(2) 航行中の船舶を利用することによるテロ行為

航行中の船舶をハイジャックし、コントロールを奪うことによって、その船舶を他のターゲットへの攻撃に利用する場合。特に、大型オイル・タンカー、LNG 船等をハイジャックし、「海に浮かぶ爆弾」として、ターゲットである港湾、石油化学コンビ

ナートや都市の市街地に激突・炎上させるというシナリオが、専門家等の中で取り沙汰されています。

このタイプのテロ行為を防止するためには、大型タンカー等におけるハイジャック防止対策の充実、主要な航路等における警備の強化、ハイジャックされた船舶を水際で抑止するための警備体制の強化等の対策が必要になります。

2 沿岸国の懸念

海上テロが発生した場合、沿岸国は、船舶の寄航数の減少等により、大きな経済的打撃を受けることとなります。U S S コール事件、リンバーグ事件が発生したイエメンのアデン港では、寄航する船舶への保険料が急騰し、コンテナ取扱量は激減しました。

世界最大級の国際ハブ港湾・シンガポール港を抱え、国の経済に港湾・海運関連産業が大きな役割を果たすシンガポールは、シンガポール港及びマラッカ・シンガポール海峡において海上テロが発生する可能性について、大きな懸念を持っています。

シンガポールの政府高官は、ことあるごとに海上テロの脅威について強調し、対策の必要性を訴えてきています。2005年6月にシンガポールで開催された「第4回アジア・セキュリティ会議（シャングリラ・ダイアログ）」の基調演説でも、同国のリー・シェンロン首相は、以下のように述べています（抜粋）。

「テロ問題の一つに、海上セキュリティがある。（中略）脅威は現実的で切迫したものである。私たちは、テロリストたちが地域全体で海上のターゲットを研究してきていることを知っている。最近連続して発生しているマラッカ海峡での暴力的な海賊事件は、私たちの脆弱性をあまりにもはっきりと示している。しかし、テロ攻撃は、（海賊とは）比べ物にならない規模の脅威であろう。（後略）」

実際に、2001年及び2002年にシンガポール当局がJ Iメンバーを拘束し取調べを行った結果、J Iが1990年代中ごろからシンガポールにおけるテロ計画を検討しており、シンガポールに寄港する米国の艦船を攻撃する計画もオプションの一つであったことが判明しています。

ただ、リー首相の演説においては、「脅威は現実的で切迫したものである」としている具体的な根拠（テロ組織が新たなテロ行為を検討しているとの証拠など）については、明示されていません。

3 東南アジアにおける海上テロの脅威に関する評価

多くのテロの専門家や、海上輸送においては、セキュリティ対策がすでに強化された陸上・航空に比べ依然としてテロに対する脆弱性が存在することを指摘しています。また、アルカイダのような国際テロ組織が現にU S S コール事件、リンバーグ事件といった海

上テロ事件を起こしており、海上のターゲットにも関心を有しているとしています。

特に東南アジアは、マラッカ海峡に代表される国際的に重要な海上輸送ルート、シンガポール港に代表される国際拠点港湾を抱えており、これらに攻撃を加えることで「サプライ・チェーン」を断ち世界経済に大きな影響を与えられることから、これらの海峡等や港湾が国際テロ組織の格好のターゲットになりうると指摘されています。

実際にマ・シ海峡では、毎年多数の海賊事件が発生しており、同様にテロリストが航行中の船舶を攻撃したり、船舶をハイジャックして他のターゲットの攻撃に利用したりすることは可能性として十分にありえます。

過去に船員が誘拐され行方不明になった事件や、海賊が船舶をハイジャックし一定時間操船したのみで逃走した事件について、テロリストが海上テロを企てるために操船技術を学ぼうとしていることの証左ではないかとする見方もあります。

こうした意見の一方で、少なくとも東南アジアにおけるこれまでの船舶への襲撃事件は経済的動機に基づくものであり、現在のところ海賊とテロリストが結びついているという確証はなく、東南アジアにおける海上テロの脅威を過剰に誇張すべきではないとする専門家もいます。

シンガポールに拠点を置くあるテロの専門家は、海上テロの実行には特殊な専門知識・能力を要するが、現在のアルカイダやJ Iといった国際テロ組織は、そうした知識・能力を有していないとしています（が、同時にこの専門家は、こうした国際テロ組織がダイビングの訓練に関心を有していることから、海中からのテロ攻撃も関係者は想定しておく必要があるとも述べています）。

また、別の専門家は、これまでのテロの歴史の中で、現に海上でのテロの件数は陸上におけるそれに比べ格段に少なかったことを指摘し、海上テロが起こる蓋然性は陸上におけるそれに比べると低いとしています。

東南アジアにおいて海上テロが発生する可能性については、このように様々な議論があります。いずれにしてもこの問題については、あらゆる可能性を念頭に置いておくことは必要ですが、ことさらに危機感をあおるのではなく、脆弱性（状況的にテロを実行できる余地があるか）と蓋然性（テロリストが実行する意思・能力を有しているか）の両面から十分な吟味が必要です。

4 ロイズによるマラッカ海峡の戦争危険地域への指定について

2005年6月20日、ロイズ保険組合のJoint War Committee（JWC）は、「マラッカ海峡とこれに近接する港湾」を、戦争やテロ行為の危険が高い地域（「War Risk Areas／戦争危険地域」）のリストに追加しました。その他の戦争危険地域にはイラク、ナイジェリア、ソマリアなどがあり、いわばマラッカ海峡がこうした紛争地域と横並びにされたこととなります。これによってマラッカ海峡を通航する船舶の保険料が上昇することから海運業界が猛反発し、主要港湾を抱える沿岸国政府も、自国経済への悪影響を懸念し不快感

を表明しました。JWCの決定は、保険会社の経営上の決定を拘束するものではありませんが、シンガポール船主協会によれば、2005年12月時点ではコンテナ船一航海当たり5千ドルもの追加保険料が求められています。

東南アジアの海運業界・マ・シ海峡沿岸国政府は、「海賊事件は沿岸国による対策により2005年に入って減少している」、「マ・シ海峡の海賊事件とテロ組織との関係を挙証するものはない」として、JWCの決定に反論し、その見直しを求めています。これら関係者は、JWCは広く関係者の意見を事前に聴かず民間コンサルタント会社1社の報告のみを元に判断しており、また、その報告自体の論拠もはっきりしないとして、JWCの決定の正当性に疑問を寄せています。シンガポール海運業界の利益を代表するシンガポール海事財団（Singapore Maritime Foundation）は、2005年12月に、マラッカ海峡におけるテロのリスクに関し民間コンサルタントによる報告書を作成し（その内容は未公表）、JWCにこれを送付して決定の再考を求めています。

マラッカ海峡の戦争危険地域指定は、その是非に関し大きな議論を呼んでいます。度重なる海賊事件やテロの潜在的リスクなどマ・シ海峡の治安情勢について、国際社会が大きな懸念を有していることの一つの表れと考えられます。また、それ自体の是非はともかくとして、2005年8月のインドネシア・バタムにおける沿岸三カ国外相会談、同9月のIMOジャカルタ会議でのセキュリティ対策に関する議論の進展や（いずれも詳細は後述します）、早くも9月13日には空からの合同パトロール「Eyes in the Sky」を開始するといった動きをみると、結果として沿岸国にセキュリティ対策への取組みを促し、マ・シ海峡における多国間協力を促進させる効果があったとみることができます。

第4章 地域における海上セキュリティ対策

第1節 沿岸国による海上セキュリティ対策

海上テロへの対応は、とりもなおさず海上における犯罪行為の予防・取締りであり、第4篇で述べた海賊の対策と合わせ、沿岸国の海上治安機関がこれを担うこととなります。

特にテロの潜在的脅威が懸念されるマラッカ海峡についてみると、93ページ以降で述べたように、シンガポール、インドネシア、マレーシアそれぞれに沿岸警備隊、海上警察、海軍等の海上治安機関（マレーシアは2005年に海上法令執行庁（MMEA）を新設）が、各国の管轄する水域における法執行業務を行っており、これら機関が海域の警備、事件発生時の捜査等テロ対応の担い手ということになります。

すでに述べたように、国によって海上治安機関の能力には大きな差があります。また、テロ対策への取組み姿勢についても、沿岸三カ国の間では明らかな温度差があります。

シンガポールは、常に自国がテロの潜在的危険にさらされているという危機感を強く持ち、時には過剰と思えるほどに、国民に対しテロ防止対策への参画を求めるキャンペーンを行うとともに、様々なテロ対策を講じています。世界有数の大規模港湾を抱え、その盛衰が国の経済にも大きな影響を及ぼすことから、特に海上セキュリティの問題について極めてセンシティブで、海上治安機関による領海内の徹底した警備等強力な海上セキュリティ対策を取っています。

一方でマレーシアやインドネシアは、テロについては、それほど切迫した脅威としては捉えていません。コラム16「マ・シ海峡沿岸三カ国における海上治安機関の勢力について」（96ページ）でも少し述べたように、これらの国にとっては、海上セキュリティの問題とは、横行する密漁、武器等の密輸、密航等の犯罪の防止（インドネシアにおいては、これらに武装反政府勢力の鎮圧が加わります）にほかなりません。いつ起こるのか（そもそも起こる可能性があるのかも）分からず、また、恐らくは自国船ではなく米国やその同盟国がターゲットになるであろう海上テロに備えるだけの装備、人員、予算面の余裕はなく、そもそも取り組もうとするインセンティブも働きにくいということになります。

こうした状況の下では、海賊や海上テロへの懸念を持つマ・シ海峡利用国としては、海賊・海上テロの脅威も含めた地域の海上セキュリティ対策の必要性への理解を求め、沿岸国としての関心事への対応も含め総合的に海上セキュリティの強化が図られるよう、沿岸国に協力していく必要があります。

第2節 シンガポール港におけるセキュリティ対策

2001年9月の米国同時多発テロ以降、シンガポールは港湾セキュリティ対策の強化に力を入れてきています。対策は、以下のように広範・多岐にわたります。

- ① 主要な石油・化学関連ターミナル、クルーズ・フェリーターミナルのアクセス制限
- ② コンテナ貨物について目標を定めての検査徹底
- ③ クルーズ・フェリーターミナルの出入国審査場でのセキュリティ強化
- ④ 船員の出入国審査の徹底（一人一人個別での審査）
- ⑤ 巡視艇による監視強化
- ⑥ レーダー、A I S等による港内の船舶動静の常時監視
- ⑦ 入港船舶へのセキュリティチームの乗船

これらの一部は港湾セキュリティ対策の世界標準といえる I S P S コードの範疇を超え、世界に先駆けて実施されている取組みであり、シンガポール港は、世界で最もセキュリティ対策の進んだ港湾の一つと言えます。ここでは、セキュリティ対策のうち特徴的なものについて紹介します。

1 I S P S コードの早期実施

2004年7月1日から、改正 SOLAS 条約及び I S P S コード（International Ship and Port Facilities Security Code／船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則）が世界的に実施され、国際航行に従事する船舶やそうした船舶が使用する港湾施設におけるセキュリティ対策の強化が図られました（125ページ参照）。

シンガポールでは、港湾施設について I S P S コード適用の期限を 2004年4月1日に設定し、同年2月に政府系港湾管理会社 P S A コープのコンテナターミナル等で保安計画が承認され、対応が完了したのを皮切りに、クルーズ・センター、造船所、石油ターミナルなど国内 120 箇所の港湾施設で、世界より 3 ヶ月早く I S P S コードが前倒し実施されました。

また、船舶側における対応を促進するため、2004年5月1日～6月30日の間に入港する I S P S コードに適合する船舶に対し、入港料の 5% を割り引く措置を取りました。

シンガポール海事港湾庁は、I S P S コードの実施に向け、関連事業者を対象としたセミナーを繰り返し開催するなどしており、事業者の協力を得て、適用期限の 2005年7月1日までに国内のすべての船舶と港湾施設について対応を完了したとしています。

2 港内の常時監視

シンガポール領海内においては、航行安全上の目的から、海事港湾庁（M P A）が運用する V T I S（船舶交通情報センター）が、レーダー、A I S（自動船舶識別装置）

による船舶の動静把握を行っていますが、領海内の要所に設置されたテレビモニターによる目視情報も加え、セキュリティ上の見地からも必要な船舶動静に関する情報がV T I Sにおいて一元的に集約され、海上治安機関と共有されています。また、港内においては、100隻以上の高性能の巡視艇を保有する沿岸警備隊が、密度の高い監視活動を行っています。

シンガポール港内は、考えられる限りの手段によって、24時間くまなく監視されていると言えます。

3 小型港内船舶等のセキュリティ対策

国際航海に従事しない船舶や500総トン未満の船舶はI S P Sコードの対象となっておらず、従って、例えば船舶の動静監視を可能にするA I Sの設置義務もありません。しかしながら、そうした小型船舶についても、U S Sコール事件やリンバーク事件でも実際にあったように、大型船舶への乗込み、自爆攻撃等に利用される可能性があり、その動静監視などセキュリティ対策の強化が必要であることが広く認識されています。

海事港湾庁は、I S P Sコードの着実な実施を図るとともに、その対象とならない小型船舶についても、セキュリティ対策の強化を図ってきています。

具体的には、I S P Sコード実施と同日の2004年7月1日から、港内小型船舶（港内のみで運航するものとして登録された船舶）に対しても、立入りの管理等取るべきセキュリティ対策を定めた港内船舶保安コード（H C S C : Harbour Craft Security Code）の遵守を義務付けています。また同日から、500総トン未満の貨物船に対し、入港前に船舶保安自己評価リストを提出することを義務付けています。

さらに2005年6月には、海事港湾庁は、シンガポール領海内のすべての小型港内船舶、プレジャーボート等に対し、自動的に当局に情報を送信するトランスポンダの設置を義務付けることとしました。このシステムは、既存の通信網GPRS（General Packet Radio Service）を活用することにより、コスト低減を図りながらA I Sと同等の効果を発揮するもので、HARTS（Harbour Craft Transponder System）と呼ばれます。

HARTSによって、これら船舶のI D、位置、進路、速度が自動的にP O C C（Port Operation Control Center／港内管制センター。V T I S（船舶交通情報センター）の運用センター）及び海上治安機関に送信され、その動静が常時把握できるようになります。また、テロやハイジャック等緊急時には、「パニック・ボタン」により直ちにこれら船舶から当局に通報が行われることとなります。トランスポンダの設置は段階的に行われることとなっており、2005年12月までに、まず500機が設置されることとなっています。

トランスポンダの設置経費は1機当たり6万円程度と、40～60万円するA I S装置に比べ安価になっていますが、3,000隻に及ぶ対象船舶への設置経費約2億円は、海事港湾庁が負担します。

HARTSは、世界に先駆けてシンガポールが実施した小型船舶のセキュリティ対策で、

すべての港内船舶について常時動静を監視することを可能にします。これは、SOLA S条約によるセキュリティ対策をさらに独自に拡充強化するものであり、世界における小型船舶のセキュリティ対策の議論を先取りするものといえます。

4 入港船舶へのセキュリティチームの乗船等

海事港湾庁は、2005年4月1日から、シンガポール港に入出港する船舶の一部に対し、セキュリティチームを乗船させることとしました。チームは、パイロットの上下船に合わせ船舶に乗り込みます。対象となる船舶は、海軍等が事前に把握した情報に基づき選定され、事前に通知を受けることとなっています。選定の基準については明らかにされていませんが、船舶の最終寄港地や積荷などの情報に基づき対象船舶が選定されると考えられます。

この措置は、テロ攻撃等から港湾施設や船舶を守ることを目的としており、具体的には、船舶がハイジャックされて港湾施設や他の船舶の攻撃に利用されることを未然に防ぐのが狙いです。乗り込んだ船舶を捜索するのではなく、その船舶を護衛するのが目的です。

セキュリティチームは、ASSeT (Accompanying Sea Security Team) と呼ばれ、拳銃等で武装した海軍・沿岸警備隊の職員 8 名以内で構成され、機関士・通信士など船舶を操船できる要員が含まれます。仮に乗船した船舶がテロリストのコントロール下にあるような場合には、チームが船舶を奪回し、必要であれば自ら操船を行って安全な場所に船舶を移動させます。

なお、この措置以外に、シンガポール海軍は、すでに石油タンカーやLNG船など一部の船舶に対し、護衛を行っています。

また2005年2月には、沿岸警備隊の下に、海上で活動する特殊戦術救助部隊 (Special Tactics and Rescue / S T A R) が活動を開始しています。S T A Rは、港湾や船舶に対するテロの脅威に対応するため、ダイビングや船舶への乗込み等の技術を駆使し、武装テロ事件、人質事件等に対処することを目的としています。S T A Rは1993年に特殊作戦司令部の下に発足しこれまで陸上でのみ活動していましたが、海上にも活動の場を広げたこととなります。

第5章 海上セキュリティ対策に関する多国間協力

第1節 国際条約等に基づく海上セキュリティへの取組み

第4章では、地域における海上セキュリティへの取組みについて紹介しましたが、ここでは、国際条約その他の合意に基づく世界的な海上セキュリティへの取組みについて紹介します。

1 SOLAS条約の改正とISPSコードの実施

全世界的な海上テロ対策への取組みとして、最も重要なものが、2004年7月1日に発効したSOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約）の改正とISPSコード（International Ship and Port Facilities Security Code／船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則）です。

もともとSOLAS条約は、船舶の安全基準の制定など船舶の航行安全対策を目的とした条約でしたが、2001年9月11日のアメリカにおける同時多発テロ事件の発生後、海上テロへの懸念の高まりから、海上テロ対策を盛り込むことについて議論が行われ、改正に至ったものです。米国の強力なイニシアティブにより、2002年2月からIMO（国際海事機関）において検討が開始され、早くも2002年12月の締約国会議では改正の合意がなされています。条約そのものの目的を変更する大改正でありながら、異例のスピードで審議が行われたこととなります。

改正SOLAS条約及びISPSコードの具体的な内容は、以下のとおりです。

- ①AIS（船舶自動識別装置）の早期導入
- ②船舶識別番号の表示
- ③船内への履歴記録の備え付け
- ④船舶及び港湾において、立入制限区域の設定、出入りのチェック等を内容とする保安計画の策定、保安職員の配置
- ⑤船舶への警報装置の導入
- ⑥寄航国による船舶の排除、入港拒否など監督措置

改正SOLAS条約及びISPSコードは、SOLAS条約締約国においてすでに2004年7月1日から実施されていますが、自国籍船の適切な監督などその徹底状況については、東南アジア域内でも国により相当の差が生じていると考えられます。

例えば、前章で述べたように、シンガポールは改正SOLAS条約及びISPSコードの実施についても、港湾におけるセキュリティ対策を3ヶ月前倒し実施するなど精力的に取り組んできていますが、シンガポール沿岸を航行するインドネシア船籍のフェリーの中にはSOLASで義務付けられたAISトランスポンダーを装着していないものが

あることが指摘されています（この問題は、2005年12月にマレーシア・ペナンで開催された第30回TTTG会議で取り上げられました）。

東南アジア諸国において、海上テロ対策の実効を挙げていくためには、セキュリティ対策のすき間が生じないように、各国において改正SOLAS条約及びISPSコードの着実な実施が図られることが必要です。このため日本は、ASEAN各国に対し専門家会合を通じた支援などの協力を行ってきています。

2 S U A条約とその改正

S U A条約（The Convention for Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation／海洋航行の安全に関する不法な行為の防止に関する条約／シージャック防止条約）は、船舶の不法奪取、破壊等の海洋航行の安全に対する不法な行為の犯人又は容疑者について、関係国間の協力により適切に刑事訴追を行うことを目的としています。締約国は、上記の犯罪に関し、自国で処罰できるよう裁判権を設定（犯罪として国内法に規定）することや、犯人又は容疑者を関係国に引き渡すことを求められます。同条約は1992年に発効し、日本は1998年に加入しています。

S U A条約は、海上犯罪に関する効果的な法執行協力のための法的枠組みを提供するものであることから、海賊・テロ対策を推進する上で有効なツールであると考えられますが、ASEAN10か国のうち批准国は5カ国のみです。マ・シ海峡沿岸国の中でも、シンガポールは同条約を批准し、その実施のための国内法を整備していますが、マレーシア・インドネシアは未批准です。東南アジアにおいて、刑事訴追体制のすき間を作らないためには、各国に対し同条約の速やかな批准を働きかけていくことが必要です。

なお、同条約については、新たに船舶そのものを利用したテロ行為、大量破壊兵器及びその関連物質の輸送行為等を犯罪化の対象とすること等が、2005年10月のIMOの外交会議で合意されています。この改正により同条約は、船舶を利用した大量破壊兵器の拡散の防止をも目的とすることとなります。改正S U A条約は、2006年2月14日から署名開放され、12カ国の署名後90日後に発効することとされています。

3 P S I（拡散に対する安全保障構想）

条約に基づく取組みではありませんが、世界の主要国が協調してセキュリティ対策に取り組んでいる事例として、P S I（Proliferation Security Initiative／拡散に対する安全保障構想）について紹介します。

P S Iは、2003年5月に米国のブッシュ大統領によって提唱されたもので、大量破壊兵器・ミサイル及びその関連物質の拡散を阻止するために、参加国が共同してその移転・輸送を阻止しようとする取組みです。日・米・英・仏・独・露等15カ国（当初の「コア・グループ」）を中心に60カ国以上が参加しています。

P S Iの一環として、これまで、世界各地で「P S I阻止訓練」が実施されてきまし

たが、2005年8月15日～19日には、第17回の同訓練が、シンガポールで行われました。日本からは海上保安庁・海上自衛隊が参加しました。

P S I は、大量破壊兵器を使用するテロ行為を未然に防止しようとする取組みで、テロ行為そのものを抑止するものではありませんが、海上治安機関が参画し大きな役割を果たすものであることから、本稿で取り上げました。

また、P S I は、新たな条約によらず、あくまでも既存の国際法・各国の国内法の枠内で可能な対応を取ろうとするものであるため、当然ながら、様々な法的制約を受けることになります。例えば、他国の領海において当該国の合意なしに船舶を停止させることができないのはもちろんです。また、核兵器不拡散条約の非締約国において核物質を輸送することは当該国の国内法に照らし合法的であり、これをP S I の枠組みで規制することは不可能です。

日本の海上保安庁は、これまで今回を含め3回のP S I 阻止訓練に参加したことになります。大量破壊兵器等の拡散阻止においては、輸出入管理法令に違反する行為の取締りがその中核をなすことから、海上における法執行・捜査機関である海上保安庁はP S I において重要な役割を果たすことが期待されます。

シンガポールは、当初P S I において中心的な役割を果たした15カ国の「コア・グループ」に含まれるとともに、今回、東南アジアで初めてのP S I 阻止訓練を実施するなど、P S I に積極的に参加してきています。

4 C S I (海上コンテナ安全対策)

これも条約に基づく取組みではありませんが、主要国の協調によるセキュリティ対策の事例として、C S I (Container Security Initiative/海上コンテナ安全対策)について紹介します。

C S I は、2001年9月11日の米国同時多発テロ発生を受け、米国が2002年1月に提唱したもので、海上コンテナに大量破壊兵器を隠し爆発させるようなテロ行為を防止するため、米国向きコンテナについて、積出港側でリスクの高いものを特定し、検査を行うものです。積出港側での検査は、米国の税関職員が派遣されて行うこととなっています。米国は参加国に対し、逆に米国から参加国向けのコンテナについて、米国側での検査を認めています。これらの措置は、米国と参加国との協定に基づき行われます。

米国は、米国向け海上コンテナの積出港上位20港(米国への輸入量の67%を占める)を指定し、関係国に協力を求めました。日本では、東京、名古屋、神戸、横浜の4港が含まれていますが、2003年3月以降米国と税関職員を交換し、順次これらの港湾で試行に協力しています。シンガポールは、アジアでは最も早く、2003年2月からC S I に参加しています。東南アジアでは他に、マレーシアのクラン港及びタンジュン・プラパス港、タイのレム・チャバン港が参加しています。2005年12月14日現在、全世界では、23カ国・40港が参加しています。

C S I は、米国におけるテロの脅威に対応するものであり、東南アジアにおける海上セキュリティの強化につながるものではありません。

また、検査されるのは、参加国から積み出されるコンテナの一部だけであり、効果は限定的であると考えられます。海上コンテナ輸送においては、膨大な量のコンテナが迅速・効率的に輸送されていることに特徴があり、すべてのコンテナについて検査を行うことは、莫大なコストを要するとともに、コンテナ輸送のメリットである輸送の効率性を阻害するため、事実上不可能です。

米国は現在、こうしたコンテナ輸送のセキュリティ上の問題の解決を目指し、IT技術の活用により、途中で開封されたことが検知できる、内部のセンサーにより開封することなく危険物の検知ができるといった特性を持つ「スマート・コンテナ」の技術開発を進めています。

第2節 新たな多国間協力に向けての動き

マ・シ海峡を中心とした東南アジアにおいては、国際社会における当該地域の海上セキュリティへの関心の高まりもあり、沿岸国相互間で、また、沿岸国が関心を有する世界の主要国と、連携・協力して海上セキュリティ対策に取り組もうとする動きが見られ、特に近年においては、多国間協力に向けての様々な新しい動きが見られています。ここでは、そのうち主要なものについて紹介します。

1 MALSINDO と Eyes in the Sky

第3編第3章第2節で述べたように、マ・シ海峡沿岸国は、連携・協力してマ・シ海峡のパトロール等具体的なセキュリティ対策に取り組むようになっていきます。

具体的には、インドネシア・マレーシア・シンガポールの三カ国が2004年7月に開始した連携パトロール「MALSINDO」や、タイも含めた四カ国が2005年に開始した航空機による連携パトロール「Eyes in the Sky」があります。これらは、多発する海賊事件や潜在的な海上テロの脅威に対する国際社会の懸念に対応し実施されたものですが、すでに述べたように、沿岸国としてやるべきことはやっているというエクスキューズの感もなきにしもあらずであり、その実際的な効果については注意深くみていく必要があります。

2 5カ国防衛取極（とりきめ）（FPDA）

マ・シ海峡沿岸国のうち、マレーシア・シンガポールは、英、豪、ニュージーランドと「5カ国防衛取極（とりきめ）／Five Powers Defense Arrangement／FPDA」を結び、防衛政策面の協議や合同演習を実施してきています。2004年6月には、国防大臣非公式協議において、マ・シ海峡における海賊やテロなど海上セキュリティの問題にも取り組んでいくことが合意され、同年9月にはFPDAとして初めての海上テロへの対応に関する演習が実施されました。

3 アセアン地域フォーラム（ARF）

アセアン地域フォーラム（ASEAN Regional Forum／ARF）は、ASEAN10カ国のほかアジア太平洋地域の主要国等23カ国及びEUで構成され、アジア太平洋地位における政治・安全保障分野の対話を目的とする政府間の会合です。1994年から実施され、閣僚級会合のほか、「信頼醸成措置」と呼ばれる会合が開催されています。

2005年3月には、シンガポールが主催する会合「海上セキュリティ面の地域協力に関する信頼醸成措置」が開催され、海上セキュリティ対策における多国間協力について議論が行われました。この中でシンガポールからは、将来的には対話だけでなく、ARFとしての海上セキュリティ対策訓練の実現に向け取り組むべきとの提案がなされました。また、会議の一環として、シンガポール国軍・沿岸警備隊が海上テロ・犯罪対策訓練のデモンストレーションを行いました。

4 アジア安全保障会議（シャングリラ・ダイアログ）

シンガポールでは2002年より毎年、英国のシンクタンク国際戦略研究所（The International Institute for Strategic Studies）が主催するアジア安全保障会議（The IISS Asia Security Summit）が開催されています。この会議は、会場となるホテルの名前を取り、通称「シャングリラ・ダイアログ」と呼ばれています。

2005年には、第4回会議が6月3日から5日までの3日間開催され、マ・シ海峡沿岸三カ国をはじめとする東南アジア諸国、日、米、英、仏等の主要国など22カ国の国防大臣等が参加しました。日本からは大野功統防衛庁長官（当時）、米国からは、ラムズフェルド国防長官が出席しました。ホスト国シンガポールからは、リー・シェンロン首相が出席し、基調演説を行いました。

会議では、米国・アジア太平洋におけるテロとの戦い、PKO・人道援助、大量破壊兵器の問題への対応等のほか、マ・シ海峡のセキュリティ対策面の協力もテーマに取り上げられました。

マ・シ海峡のセキュリティについては、マレーシアのナジブ副首相・国防大臣が、沿岸国の主権尊重の必要性に言及しつつも、具体的にPACOM（米国太平洋艦隊）の名前を挙げ、海峡利用国から訓練面での支援を受け容れる用意があることを表明し、注目を集めました。

この会議で、米国のラムズフェルド国防長官が、中国の軍備増強の動きに懸念を示したのに対し、中国代表（外務省アジア局長）が、中国も脅威を感じている、米国も中国を脅威とみているのではないかと応酬し、両大国間のつばぜり合いが見られたことも注目を集めました。

シャングリラ・ダイアログは、民間シンクタンクが主催する会議の一つに過ぎませんが、米国等世界の主要国も含めた各国の国防関係機関のトップレベル会合であり、注

目する価値のあるユニークな会合であると言えます。

5 マ・シ海峡沿岸三カ国外相会合

2005年8月1日～2日、シンガポール海峡に面したインドネシア・バタム島において、マ・シ海峡沿岸三カ国の外相による会合が開催されました。

この会合は、マ・シ海峡の航行安全・環境保全・セキュリティに関わる問題を議論するために開催されたとされていますが、事実上、ロイズ保険組合の Joint War Committee (JWC) によるマラッカ海峡の戦争危険地域への指定を受け、沿岸国としての新たな海上セキュリティ対策を打ち出すことが狙いであったと考えられます。

協議内容の詳細は明らかにされていませんが、会合後、次のような共同声明が発表されました（主要な部分のみ）。

- ①沿岸国がマ・シ海峡において主権を有すること、航行安全・環境保全・セキュリティに一義的に責任を有することを確認。また、マ・シ海峡におけるすべての措置は、国連海洋法条約を含む国際法に従うことを確認。一方、利用国や国際機関も利害関係を有し、果たすべき役割がある。
- ②海賊・武装強盗、テロ、人身売買、武器の密輸その他の国境をまたがる犯罪に取り組む必要性を認識。
- ③全般的な協力の枠組みづくりのため、三カ国での閣僚レベル会合が重要。閣僚やハイレベルでの定期協議を持つことで合意。また、セキュリティに関する T T E G（三カ国技術専門家会合）の設置に合意。
- ④沿岸国の責務と負担、利用国の利益に鑑み、利用国や国際機関による Capacity Building（能力開発）、訓練、技術供与その他の支援を歓迎。
- ⑤ロイズがマ・シ海峡を、沿岸国への相談なく、また、沿岸国の努力を考慮せず、戦争危険地域に指定したことは遺憾。見直しを求める。

この声明は、マ・シ海峡における沿岸国と利用国との協力のあり方について改めて考え方を整理し、利用国や国際機関による支援の受け容れに前向きなスタンスを示すだけでなく、具体的な支援の内容について言及したことが注目される点です。このことにより、マ・シ海峡における協力の議論が深められ、方向づけられた面もありますが、利用国や国際機関による支援を能力開発等の側面的支援のみに限定してしまい、より幅広い支援の可能性を閉ざしてしまっているという面もあります。

本会合での合意事項は、2005年9月に開催されたIMOジャカルタ会議での議論に引き継がれ、同会議でとりまとめられた「ジャカルタ声明」のもとになりました。

なお、本会合の後、現在（2005年12月）に至るまで、本会合を受けた三カ国での閣僚会合、セキュリティに関する T T E G等の会合は、開催されていません。

また、バタムの会合の声明では明らかにされていませんが、この会合で沿岸三カ国が、航空機によりマ・シ海峡のパトロールを行う「Eyes in the Sky」構想に合意したと伝えられています。

6 IMOジャカルタ会議

マ・シ海峡におけるセキュリティの問題に世界の関心が強まるなか、2005年9月に、IMO（国際海事機関）が沿岸国と共同で「マラッカ・シンガポール海峡に関するジャカルタ会議」を開催し、マ・シ海峡における沿岸国と利用国の協力の問題に積極的に参画することとなりました。この会議では、航行安全・環境保全の問題も含めマ・シ海峡の管理のあり方全般が議論されましたが、同年6月にロイズのJoint War Committeeがマ・シ海峡を戦争危険地域に指定したことを背景に、セキュリティの問題に注目が集まりました。

マ・シ海峡のセキュリティについては、タイも含めた沿岸四カ国の連携による総合的なセキュリティ対策「MSSI (Malacca Straits Security Initiative)」のプレゼンテーションが沿岸国側からありました。沿岸国は、MSSIの枠組みの中で、9月13日から実施する「Eyes in the Sky」も含めた連携パトロール強化、ホットラインの設置による救難体制の整備など包括的に対策に取り組む旨表明しました。沿岸国側の説明は、出席した関係者から概ね好感を持って受け止められたようでしたが、海運関係者が、海上治安当局によるレスポンス・タイム（海賊等の被害に遭った場合の対応のスピード）の問題を指摘するなど、沿岸国による対策の効果に懐疑的な見方を示す一幕もありました。

沿岸国は、「戦争危険地域指定」や「IMB（国際海事局）による海賊被害の誇張」によるマ・シ海峡の「悪いイメージ」の払拭に腐心しており、具体的な実施内容や効果はともかく、沿岸国としてのセキュリティ対策について華々しくプレゼンテーションをしてみせたように思われました。さらにうがった見方をすれば、沿岸国がIMOジャカルタ会議を、自らの責務をちゃんと果たしているというエクスキューズの絶好の機会として利用した感もなきにしもあらずでした。

航行安全・環境保全対策も含めた沿岸国と利用国との協力については、利用国側から総論的に支援を申し出る発言が相次ぎました。しかしながら、今後の検討の進め方のイメージが「ジャカルタ声明」で示されたのみにとどまり、協力の枠組みや具体的な協力プログラムに関する実質的な議論は先送りとなりました。

（IMOジャカルタ会議の詳細については、141ページ以降にゆずります。）

コラム 2 2 : 沿岸国による M S S I (Malacca Straits Security Initiative) について

沿岸四カ国によるマ・シ海峡の総合的なセキュリティ対策 M S S I (Malacca Straits Security Initiative) の内容について紹介します。この対策は、2005 年 9 月の I M O ジャカルタ会議において、沿岸国側から共同で発表があったものです。

対策の内容は、以下の 7 項目からなります。

1 M S I S (Malacca Straits Identification System)

STRAITREP (強制船位通報制度) を構成する VTIS (Vessel Traffic Information System) 等を活用し、船舶の動静監視を強化、情報交換を充実。また、タイも含めた四カ国で、マ・シ海峡の 5 つのセクターごとに事案発生時のホットラインを開設。

2 海上における連携パトロール

各国海軍がそれぞれの領海を警備。合同パトロール (筆者注: 指揮命令を一体化し相互の領海に入って行うというイメージか) は将来の課題。

3 航空機による連携パトロール

沿岸四カ国が連携し「Eyes in the Sky」を実施。各国がそれぞれの指揮命令の下、自国領海を警備。四カ国以外も参加できる。

4 I M S S (Integrated Maritime Surveillance System)

将来的に沿岸三カ国の搜索システムを統合、リアル・タイムでの協調行動を実現。

5 国境を越える追跡

国境を越える追跡を可能にする二国間の協定が現在存在する (筆者注: 実態については不明。9 9 ページ参照)。

6 情報交換

今後、協定に基づく情報交換 (Intelligence and Information Exchange) が必要。

7 広報活動

マ・シ海峡の悪いイメージを改善するための広報活動を共同で実施。

第6編 マ・シ海峡における沿岸国と利用国の協力

第1章 総論

- 1 これまで述べてきたように、マラッカ・シンガポール海峡は、国際的な船舶交通の要衝であり、その輸送路としての機能の維持・向上は、世界経済を支える円滑な物流の確保の観点から極めて重要であるといえます。
- 2 一方で、マ・シ海峡は、毎年多くの衝突事故・座礁事故が発生する船舶交通の難所であり、また、仮に事故により船舶からの油や有害危険物質の流出が起こった場合には、漁業や観光に依存する沿岸地域住民の生活に大きな影響を及ぼします。加えて、マ・シ海峡は世界的な海賊の多発地帯の一つであり、潜在的なテロの脅威も含め、そのセキュリティの問題はもはや一地域に限定される問題といえず、国際社会の一大関心事となっています。
- 3 マ・シ海峡については、その海域を管轄する沿岸国が航行安全対策、セキュリティ対策について一義的に責任を有することになります。しかし、広大な海峡全域の管理の負担を沿岸国にのみ負わせることは酷であり、また、国際社会が広く海峡の安全通航による利益を享受していると考えられることから、海峡を利用する主要国と沿岸国とが協力してマ・シ海峡の安全・環境・セキュリティ対策に取り組んでいく必要があります。
- 4 国連海洋法条約第43条においても、国際航行に利用される海峡の航行安全・環境保全に関し沿岸国と利用国とが協力すべきであることを規定しています。

しかしながら、マ・シ海峡でこれまで利用国が沿岸国に対して行ってきた協力は、日本が（財）マラッカ海峡協議会を通じて行ってきた航行安全対策面の協力が唯一のものであります。

このため、1994年に国連海洋法条約が発効して以来、沿岸国側は、本条約に基づきどのように利用国による支援を実現していくかについて議論を続けてきています。
- 5 2001年9月11日の米国における同時多発テロ事件以降、国際社会においては、大規模テロへの懸念、各分野におけるセキュリティ対策への関心が強まりました。

マ・シ海峡についても、物流の動脈としての重要性、一方でテロ攻撃等に対する脆弱性が注目を集め、国際社会が沿岸国に協力してセキュリティ対策を強化しようとする機運が大きな高まりをみせています。米国もマ・シ海峡のセキュリティ対策に積極的に関与しようとする姿勢をみせています。

さらに、急激な経済成長を続ける中国が、経済発展の鍵となるエネルギー政策の観点から、原油をはじめとする物資の輸送ルートであるマ・シ海峡に強い関心を寄せ、沿岸国への支援に前向きな姿勢を示すようになってきています。

米国・中国等の主要国には、多国間の枠組みによらず直接に沿岸国にセキュリティ関連の支援を行い、沿岸国との関係を強化しようとする動きもみられます。

6 このようにセキュリティ対策・エネルギー確保への関心がこれまでにない高まりをみせる中、マ・シ海峡における多国間協力に向けての議論が活発化しています。

2005年9月には、IMO（国際海事機関）と沿岸国による「マラッカ海峡に関するジャカルタ会議」が開催され、マ・シ海峡の航行安全、環境保全、セキュリティ対策について、その費用分担のあり方も含め、沿岸国と利用国が定期的に会合を持ち検討していくことが合意されました。

ジャカルタ会議は、今後の議論に向けた一ステップに過ぎませんが、こうした会議が契機となって、近い将来マ・シ海峡における協力の枠組み作りが急速に進展する可能性もあります。

我が国としても、諸外国の動向を注視しながら、多国間協力の枠組み作りに積極的に参画し、マ・シ海峡の安全通航の確保に中心的な役割を果たしていくことが求められます。

第2章 国連海洋法条約第43条をめぐる議論の経緯

第1節 国連海洋法条約第43条の規定について

1994年に発効した国連海洋法条約では、「国際海峡（国際航行に利用される海峡）」の概念が定められ、領海主権を確保したい海峡沿岸国と、自由通航を確保したい海峡利用国との主張の妥協の結果として、国際海峡における「通過通航」の制度が確立されました（43ページ参照）。

これと合わせ、同条約第43条において、国際海峡における沿岸国と利用国との協力に関する規定が設けられました。同規定については、45ページに掲載し、若干の解説を加えたところですが、再掲します。

第43条（航行及び安全のための援助施設及び他の改善措置並びに汚染の防止、軽減及び規制）

海峡利用国及び海峡沿岸国は、合意により次の事項について協力する。

- (a) 航行及び安全のために必要な援助施設又は国際航行に資する他の改善措置の海峡における設定及び維持
- (b) 船舶からの汚染の防止、軽減及び規制

(英文)

Article 43

Navigational and safety aids and other improvements and the prevention, reduction and control pollution

User States and States bordering a strait should by agreement co-operate:

- (a) in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and
- (b) for the prevention, reduction and control of pollution from ships.

本条文は、すでに述べたように、沿岸国と利用国との妥協の産物として生まれたと言えます。関係者によれば、利用国の意向に沿って通過通航制度が認められることとなった際に、一部沿岸国がその見返りとして国際海峡における通航量の徴収を求め、妥協案として、沿岸国と利用国との協力に関する本規定を設けることになったという経緯があります。

本規定においては、沿岸国と利用国との協力の具体的な進め方について一切記述していないことから、その実施については、改めて関係国が議論を重ね、方向付けをしていく必

要があります。そもそも本規定が上記のような背景から生まれてきたものであり、実施規定というよりは精神規定に近いものであると理解すると、関係国間で合意された実施上の解釈が存在しないのは当然であり、その趣旨を実現するためには、条約制定時と同様の高度な政治的考慮も含めた関係国間の議論が必要になってくると考えることができます。

第2節 国連海洋法条約第43条の実施に向けての議論

マ・シ海峡沿岸国は、1994年に国連海洋法条約が発効して以来、同条約第43条に基づく協力を「海峡の管理費用の分担」ととらえ、同条を根拠として、船舶の安全通航を通じマ・シ海峡から便益を受けている利用国にも航行安全・環境保全対策の費用負担の分担（Burden Sharing）を求めていこうという方向で議論を進めてきています。

主なものを挙げると、マレーシアでは、マレーシア海事研究所（MIIMA）により、1994年に「マラッカ海峡に関するワークショップ」、1995年に「マラッカ海峡に関する国際会議」が開催されました。

一方、シンガポールでは、シンガポール政策研究所（IPS）がIMOと共催で、1996年に「マ・シ海峡における航行安全と汚染防止」と題する会議を、1999年に「マ・シ海峡における国連海洋法条約第43条の実施について」と題する会議を開催しました。

これら会議では、沿岸国、利用国の政府関係者、有識者等が意見交換を行い、国連海洋法条約の解釈、海峡利用国の定義、資金調達の方法、合意形成の進め方等の論点について検討が進められました。

これらの会議を通じた議論は、第43条の規定を実施する上での問題点の抽出・整理には寄与しましたが、あるべき論やアイデアの段階にとどまっており、利用国と沿岸国とが向き合ってどのような協力の枠組みを作るかの実質的な議論に入るには至っていません。

第3章 セキュリティに関する議論の高まりとマ・シ海峡

第1節 「テロの時代」におけるマ・シ海峡の位置づけの変化

2001年9月11日の米国同時多発テロ以降、海上輸送を巡る状況は大きく変化しました。テロの脅威への対応が主要先進国において重要な政策課題となり、2000年のUSSコール事件や2002年のリンバーグ事件の発生も受け、海上輸送分野においてもセキュリティ対策の強化が急務となりました。国際社会においては、長年にわたり船舶の安全対策に貢献してきたIMOが役割を大きく転換して、港湾も含めたテロ対策に乗り出し、2004年7月には、船舶と港湾のセキュリティ強化を目指したSOLAS条約の改正及びISPSコードが実施されることとなりました。また、SUA条約（シージャック防止条約）についても、2005年10月、船舶を利用したテロ対策・大量破壊兵器拡散防止対策の充実を図るための改正が合意されました。さらに、条約に基づく取組みではありませんが、PSI（拡散に対する安全保障構想）、CSI（海上コンテナ安全対策）といった新たなセキュリティ対策も、主要国間の協調により実施されています。

マ・シ海峡についても、国際物流体系の中での重要性、一方で外部からの攻撃に対する脆弱性が注目を集め、セキュリティ対策への国際社会の関心が一気に高まりました。世界の主要大国も例外ではなく、沿岸国に接近し、マ・シ海峡のセキュリティ対策に関与するとともに、この地域への影響力を行使しようとする動きがみられます。

第2節 マ・シ海峡のセキュリティに関わる主要国の動き

1 米国の動き

米国は、マ・シ海峡のセキュリティについて強い関心を有していますが、石油輸入のマ・シ海峡への依存度が低いことなどから、自国商船の通航ルートとしての観点はそれほど重要ではありません。むしろ、中東やインド洋でのプレゼンス確保の観点から、自国の艦隊を各地に展開するための補給線として、マ・シ海峡を重要視しています。特にマ・シ海峡を擁する東南アジアは様々な紛争を抱えており、その多くにイスラム原理主義的組織が関連しています。そのため、米国としては、地域の治安情勢に強い懸念を持っており、沿岸国に接近して地域のセキュリティ対策に関与したいとの意図を持っていると思われる。

米国は、2002年のアフガニスタン進攻に際しては、インドと共同でマラッカ海峡を通航するタンカーやLNG船の警備を行っています。

2004年3月には、米国は、東南アジアにおける海上セキュリティ対策に関する構想「RMSI (Regional Maritime Security Initiative) / 地域海上セキュリティ・イニシアティブ」を提唱しましたが、この構想は米国がマラッカ海峡の警備のために艦船を派遣しようとするものであると伝えられ、インドネシア・マレーシアの強い反発を買うことと

なりました（第4編第3章第3節1参照）。

マ・シ海峡沿岸国の中で、インドネシア・マレーシアは、イスラム教徒が多数を占めており、イスラエルを支持したりイスラム国家であるアフガニスタンやイラクに進攻する米国に対する反感はなお根強いものがあります（そうした背景の下で、米国をはじめとする欧米諸国を攻撃の対象とするイスラム原理主義的組織が活動を展開しています）。米国も、東南アジアにおける自国のプレゼンス拡大が非常にセンシティブな要素を含むことを自覚しています（であるからこそ、2004年12月のインド洋津波災害発生時には、インドネシア・アチェ等の被災地にいち早く大規模な救援部隊を派遣し、自国のイメージ改善に努めています）。

このようなことから米国は、機会があるごとに、沿岸国に対し支援する用意があるとコメントし積極姿勢を打ち出していますが、具体的な支援プログラムの実施については、他国の動向をみながら慎重に対応しようとしているように思われます。

一方で、インドネシアに対し、東チモールの問題から中止していた軍事協力を2005年11月に再開したことを受け、マ・シ海峡警備のための船艇を供与する計画を進めているとも伝えられており、こうした米国の動きについては十分注視していく必要があります。

2 中国の動き

中国は、急速な経済発展に伴いエネルギー消費量を急増させており、すでに日本を抜いて世界第二の石油消費国となっています。輸入される原油の約80%は中東・アフリカからマ・シ海峡を通過して輸入されているとされます。中国にとってエネルギーの安定供給は国の存立に関わる重大事であり、この点で中国はマ・シ海峡の安全・セキュリティに大きな関心を寄せざるを得なくなっています。

中国は、マ・シ海峡以外の輸送ルート整備にも戦略的に取り組んでいますが（コラム参照）、一方で、2004年10月のMIIMAマラッカ海峡会議以降、マ・シ海峡の航行安全・セキュリティ対策に積極的に関与する姿勢を打ち出しており、他の主要国の動きもみながら沿岸国に接近しプレゼンスを確保しようとしていると思われます。

コラム23：中国の輸送ルート多様化戦略

中国は、マ・シ海峡のみにエネルギー・物資輸送を依存することをよしとせず、戦略的に輸送ルートの多様化に取り組んでいます。

中国はこれまでも、タイにおいてマレー半島を横断する石油パイプライン構想に参画しようとしてきており、2003年10月には、両国の関係会社間で上記の構想を含む石油関連プロジェクトに関する協力協定が調印されています。

これに加え近年では、ミャンマーと軍事面での連携を強化し、ベンガル湾にあるミヤ

ンマー領のココ諸島に海軍基地と軍事情報基地を建設するほか、ミャンマーのシットウエから雲南省・昆明に至る約 1,500 k m の石油パイプライン計画を推進しています（2005 年 1 月、雲南省政府が国にパイプライン計画を提出したとの報道がありました）。

また、バングラデシュでは、チッタゴン港において、自国商船・艦船が利用できるコンテナ・石油関連施設の建設を検討しています。

さらに、2002 年以降、パキスタンに対し、同国西部のグワダルにおける商業港の建設に対する援助を行っています。グワダルは、新疆省、チベット自治区など中国西部への物流拠点形成するほか、ペルシャ湾の入口に近い絶好の戦略的な位置にあり、将来的には中国が自国艦船の基地とするとの観測もあります。現に中国はパキスタンに対し軍事面の支援を続けてきています。また、仮にグワダルから中国西部まで石油パイプラインが整備された場合には、中国西部のエネルギー事情は飛躍的に改善します。

こうした中国のインド洋方面への進出は、自国の沿岸部の港湾を利用することが著しく不便な内陸地域（雲南省、新疆省等）の物流対策として、より容易にアクセスできるインド洋側の港湾をあたかも中国の外港のように整備しようとするものであり（注）、内陸地域のエネルギー需要等に対応するとともに、マラッカ海峡のバイパス・ルートを作りリスク分散を図る実に巧みな国家戦略であるといえます。もちろん、重要なシーレーンであるインド洋における軍事面も含めたプレゼンス確保が狙いにあることも想像にかたくありません。

（注）例えば、中国最西端の主要都市カシュガルは、東部の港湾までは約 3,000 k m も離れていますが、パキスタンのグワダルまでは約 1,500 k m です。

3 インドの動き

インドは、石油輸入の大半を中東に依存しており、エネルギー・ルートとしてのマ・シ海峡の重要性はそれほど高くありません（この点、石油輸入の約 80% をマ・シ海峡に依存する日本や中国と事情は大きく異なります）。

従って、マ・シ海峡の利用国としての立場での目立った発言はこれまであまりありませんでしたが、東南アジアとの貿易増加に伴い、東南アジアにおけるシーレーン確保への関心は高まっているとみられ、今後の動向が注目されます。

インドは、マラッカ海峡北西方のアンダマン諸島にすでに海軍基地を有しており、必要とあればマ・シ海峡に勢力を展開することが可能です。

マ・シ海峡に関連するインドの動きとしては、2002 年の米国のアフガニスタン進攻に際し、米国と共同でマラッカ海峡通航船舶の警備活動を行ったことがあります。これ以降、インドは合同演習を行うなど米国との軍事面の連携を進めてきています。一方、インドは中国海軍との合同演習も実施してきています。

第4章 マ・シ海峡における協力に向けた最近の動き

前章のような状況変化を背景に、マ・シ海峡における沿岸国と利用国との協力の実現に向けた動きが活発化しています。ここでは、2004年以降の国際的なフォーラムにおける議論の進展について整理します。

第1節 MIMAマラッカ海峡会議

2004年10月、マレーシア・クアラルンプールで、マレーシア海事研究所(MIMA)による「マラッカ海峡会議」が開催されました。この会議では、沿岸国のほか、利用国である日本、米国、中国、インドから、海運、外交、国防各分野の政府関係者、セキュリティ、国際法、経済、環境など様々な分野の専門家が参加し、マ・シ海峡における協力の問題について幅広い意見交換を行いました。

MIMAはこれ以前にも1994年と1995年にマ・シ海峡に関する会議を開催していますが(136ページ参照)、この会議は、副題を「総合的なセキュリティ環境の構築について」とし、セキュリティの問題にスポットを当てたものとなりました。

会議そのものは、マ・シ海峡における様々な脅威(テロ、海賊、安全、環境、資源)の存在と、これらの脅威に対応するための協力の必要性について改めて確認したのみにとどまっていますが、沿岸国と利用国の協力の問題について、注目すべき動きがありました。

会議では、中国外務省の関係者から「国連海洋法条約に基づく沿岸国への協力は国際的な責務。航行安全やセキュリティの面で中国がどのように果たしていくか検討したい」との趣旨の発言がありました。これは、「利用国による協力は、海運企業の問題」として議論を回避してきた従来の中国のスタンスとは一線を画するものです。中国の発言を受け、沿岸国側から「同年12月に予定されているTTTG(三カ国技術専門家会合)に日本のほか中国や韓国を招き、海峡の管理の費用分担について議論を始めたい」との趣旨の発言がありました。すなわち、この一連のやりとりが同年12月の第1回TTTG利用者周知会合の開催につながり、沿岸国と利用国の協力の問題を大きく進展させることとなりました。

MIMAマラッカ海峡会議での中国の態度表明は、中国がマ・シ海峡における協力について積極的なスタンスに転じたことを初めて公にしたものです。これ以降、IMOジャカルタ会議の場でも多くの利用国が沿岸国への支援に前向きな姿勢を表明するなど、利用国による協力への流れが加速しており、中国の動向が他の利用国のスタンスにも少なからず影響を与えたものと思われます。

第2節 IMOジャカルタ会議

1 会議の背景

マ・シ海峡のセキュリティに国際社会の関心が高まり、また、そのことを契機としてマ・シ海峡における協力の機運が盛り上がりを見せるなか、IMO（国際海事機関）も、沿岸国と共同で「マラッカ・シンガポール海峡に関するジャカルタ会議（IMOジャカルタ会議）」を開催しました。国連機関であるIMOがマ・シ海峡における沿岸国と利用国の協力の問題に積極的に参画することは、マ・シ海峡の航行安全・セキュリティの問題が、地理的には特定の一海域に属する問題でありながら、その帰趨について国際社会が大きな関心を持っていることの表れといえます。

2 会議の概要

IMOジャカルタ会議は、2005年9月7日～8日の二日間開催され、沿岸国、アジア・欧米の海峡利用国等34カ国の政府、産業界、労働界等関係団体の代表が参加して、マ・シ海峡の航行安全、環境保全、セキュリティの向上のための施策について、幅広い議論を行いました。日本からも、国土交通省の丸山国土交通審議官、外務省の山本国際テロ対策担当大使が出席し、意見表明を行いました。

沿岸国からは、同年8月にインドネシア・バタムで開催された三カ国外相会合での議論（130ページ参照）や、これまでの航行安全対策の内容・成果のほか、「Eyes in the Sky」を含む総合的なセキュリティ対策MS S I（Malacca Straits Security Initiative）の紹介がありました。

利用国側からは、日本のほか米国、中国、韓国が意見表明を行い、いずれもが、沿岸国に対する支援の意向を表明しました。これらの国以外に、英国、オランダ、デンマークからも、利用国への支援について前向きな発言がありました。

また、会議の場で、海上電子ハイウェイプロジェクト（MEH/Marine Electronic Highway）のデモンストレーション実施に関する覚書の調印が行われました（49ページ参照）。

会議の最後に、関係者の協力の枠組みを示す共同声明「ジャカルタ声明」の採択が行われました。

3 関係者からの主な発言等

関係者からの主な発言等の内容は、以下のとおりです。

IMOジャカルタ会議における主な発言等の内容

(1) 沿岸国からの意見表明

- ① 8月にインドネシア・バタムで行われた沿岸三カ国外相会談での合意内容（主な内容は以下のとおり）を紹介。
 - 1) 主権は沿岸国にあり、安全・セキュリティ・環境保全対策は沿岸国の責務。
 - 2) あらゆる施策は、国連海洋法条約を含む国際法と調和したものであるべき。
 - 3) 海上セキュリティに関するTTEG（三カ国技術専門家グループ会合）を設置。
 - 4) 沿岸国は、能力開発、訓練、技術移転その他の分野で、利用国や国際機関、海運業界の支援を求める。
- ② マ・シ海峡は、国際貿易に利用される重要な海上輸送ルートであると同時に、漁業資源などにより沿岸国住民の生活を支える海でもある。
- ③ 沿岸国は、安全・環境保全対策については、30年以上にわたりTTEGを通じ協力し、航行援助施設の整備、分離通航帯の設置、強制船位通報制度の導入などを実施。年内に第2回TTEG利用国周知会合を開催、さらに定期的にStraits Users Forumを開催し、沿岸国と利用国との協力の枠組みを検討。
- ④ 沿岸国は、セキュリティ対策についても、12年前から連携パトロールを実施するなど協力。この9月からは、新たに空からの共同警備「Eyes in The Sky」を実施。マレーシアは、新たにMMEA（マレーシア海事執行庁）を設置し、海上の法執行体制を強化。
- ⑤ タイも沿岸国として、マ・シ海峡の安全・セキュリティ・環境保全に協力する。
- ⑥ 保険業界におけるマ・シ海峡の「戦争危険地域」指定は遺憾。沿岸国として、正しい情報をPRしたい。IMB（国際海事局）海賊情報センターのデータは、誤ったイメージを与えている。

(2) 利用国からの意見表明

① 中国

- ・ 昨年10月のMIMA（マレーシア海事研究所）主催の会議や、昨年12月の第1回TTEG利用国周知会合に出席するなど、マ・シ海峡の安全・セキュリティ・環境保全に積極的に協力しようとしている。能力開発、技術交流、人材育成面で協力したい。

② a. 日本 (外務省)

- ・情報共有の強化が必要。そのために、R e C A A P (アジア海賊対策地域協力協定) の早期発効を。
- ・効果的な法執行協力のための法的枠組みの整備が必要。そのために、未批准国においてS U A条約 (シージャック防止条約) の早期批准を。
- ・沿岸国への能力開発面での支援が必要。日本はインドネシア政府への巡視船供与を検討。
- ・日本は今後とも沿岸国の能力開発、国際協力の促進に積極的に取り組む考え。

② b. 日本 (国土交通省)

- ・日本は35年間にわたり、航路標識の維持などマ・シ海峡の安全対策に寄与。今後幅広い協力を求める沿岸国の取組みを支援し、国際協力の枠組み作りに貢献。
- ・様々なフォーラムにおける取組みやR e C A A Pの発効・運用の支援等により、海賊・セキュリティ対策に今後とも積極的に協力。
- ・沿岸国と利用国が参加し、継続的に議論できる体制を作る必要あり。I M Oにも、国際的協力の枠組み構築に向け、積極的な役割を期待。

③韓国

- ・M E Hプロジェクトに技術面、資金面で協力したい。そのほか、R e C A A Pに参加しており、マレーシア・インドネシアとの合同訓練も実施している。

④米国

- ・利用国として、沿岸国の利益を尊重。沿岸国が取組みの中心となり、利用国がこれに参加。海上におけるアウェアネス (セキュリティに関する状況把握) の向上、抑止行動強化のための沿岸国の運用体制強化、迅速な対応ができる能力の向上などが必要。
- ・米国は、会議の継続を希望。協力の枠組み作りを支援。今後の会議では、沿岸国によるニーズの明確化・優先順位付け、それを受け利用国が支援を決めるというやり方もありうる。

⑤その他利用国の反応

- ・意見表明を行った上記3カ国以外に、英国、オランダ、デンマークからそれぞれ、利用国への支援について前向きな発言あり。

(3) 産業界・関係団体からの意見表明

①国際海運会議所

- ・マ・シ海峡における船舶への襲撃は、船主・船員双方にとって大きな懸念。海賊でもテロでも、脅威であることに変わりはない。
- ・国際海運会議所は、インタータンコとともに、M E Hパイロット・プロジェクトに参加。

- ・不審船舶の動向や事件の発生場所などの情報が重要。「Eyes in The Sky」は歓迎。
- ・マ・シ海峡の「戦争危険地域」指定は残念だが、国際社会の見方の反映と言える。

②国際運輸労働者連盟

- ・船員は海賊の被害者。今そこに明確な危機があるという認識。戦争危険地域への指定に関しては、連盟としては、各国に海賊の問題に真剣に対応するよう促す取組みを支持。沿岸国による越境追跡や空からのパトロールを評価。

③国際P & Iクラブ

- ・国際P & Iクラブは、マ・シ海峡を含む特別なリスクのある地域について、再保険料を設定したところ。
- ・マ・シ海峡の安全・セキュリティを向上させる措置を歓迎。セキュリティの著しい悪化は、保険の条件やコストに影響。

④(財)マラッカ海峡協議会

- ・マラッカ海峡協議会は、30年以上にわたり、航路標識の整備・維持管理などマ・シ海峡の航行安全に協力。
- ・今後、航行援助施設の一部は代替が必要。特に航行援助施設の維持に関し、他の主要な利害関係者の公平な協力をお願いしたい。第2回TTTG利用国周知会合の場での議論に期待。

(4) MSS I (Malacca Straits Security Initiative) について

①沿岸国を代表しインドネシアから、マ・シ海峡のセキュリティ向上のための総合的な対策の説明があった(第5編第5章第2節6参照)。

- 1) 船舶の動静監視の強化、ホットラインの設置等
- 2) 海上での連携パトロール
- 3) 航空機による連携パトロール「Eyes in The Sky」
- 4) 沿岸国の捜索システムの統合
- 5) 越境追跡
- 6) 情報交換
- 7) 広報キャンペーンによるマ・シ海峡のイメージ改善

②これについては、参加者から、通報・救難要請するためのホットラインを整備したとしても、レスポンス・タイム(当局による救難、被疑者捕捉などの対応に要する時間)が問題とのコメントがあった。

③また、参加者から、海賊事件等の発生時に警備当局が海上の国境を越えて被疑者の追跡を続ける「越境追跡」について、沿岸当局が本当に合意しており運用可能なのか質問があった。沿岸国側からは、現状でも沿岸国間の協定があり運用可能である、国際社会に誤解されており、説明するよい機会であるとの説明があった。(筆者注:しかしながら、協定があったとして本当に運用可能なのか、また、その運用の実態はどうなっているのかは、必ずしもはっきりしない。第4篇第3章第2節2参照。)

4 「ジャカルタ声明」について

「ジャカルタ声明」の内容（要旨）は、以下のとおりです（第2編第4章第1節に掲載していますが、再掲します）。

「マ・シ海峡の安全・セキュリティ・環境保全の向上に関するジャカルタ声明（要旨）」

(1) 関係者が、以下の内容について合意した。

- ① 航行安全に関するTTTEG（3カ国技術専門家グループ会合）によるマ・シ海峡における航行安全の向上、海洋環境の保全、国連海洋法条約第43条の実施に関する取組みを支援、促進する。
- ② 沿岸国と利用国、海運業界その他の関係者が定期的に集まり、費用分担のあり方も含め、マ・シ海峡の安全・セキュリティ・環境保全に関する問題を議論する場（「メカニズム」）を沿岸3カ国が設ける。
- ③ 沿岸3カ国を通じ、マ・シ海峡における海上の状況把握を強化し、安全・航行安全・セキュリティ・環境保全の分野における協力的措置の強化に寄与するよう、各国内・各国間において情報交換を行う仕組みを構築し、強化するための取組みを行う。
- ④ 沿岸国における海運へのセキュリティ上の脅威に対処するための能力開発の強化を目的として、海上セキュリティに関するTTTEG、連携パトロール、海上セキュリティに関する訓練プログラム、海上における連携訓練等を含め、沿岸3カ国の協力的・実践的措置を促進し、積み重ね、拡大する。

(2) 関係者は、IMOに対し、沿岸国が自らのニーズを特定し、優先順位を付け、利用国がそれらのニーズに対応し、情報交換、能力開発、訓練、技術支援を含めどのような支援が可能か明らかにするため、沿岸国と協議しながら、一連の追加会合を開催することを検討するよう求めた。

「ジャカルタ声明」における国際的協力の考え方は、8月にバタムで開催された沿岸3カ国外相会合の共同声明においてすでに合意されていた内容を基本的に踏襲するものであり、本会議において従来の考え方を打ち破る大きな理念上のブレイクスルーがあったわけではありません。沿岸国と利用国の協力の内容については、「バタム声明」を踏まえ、沿岸国の領海主権に配慮し、セキュリティ面での直接的な関与を排し、声明（要旨）(1) ③、④にあるように、「情報交換」や「能力開発」に限定したものとなっています。

また、具体的な協力の内容については、利用国側から総論的な形で沿岸国への支援を表明する発言が相次ぎ、韓国のように具体的にMEHプロジェクトへの支援を表明した国も

あったものの、本会合で新たな協力プロジェクトへの支援が合意されたわけではありません。事前には、ハイレベルの政治的コミットメントにより、マ・シ海峡における具体的な協力プロジェクトが進展するといった期待も一部にありましたが、本会合では具体論はいわば先送りになった格好です。

それでもなおジャカルタ声明は、以下の各点から、マ・シ海峡における利用国と沿岸国との協力を進展させる上で画期的なものであると言えます。

- ①日本以外の主要利用国である中国・韓国も、沿岸国への支援について積極姿勢をアピールし、また、欧米先進国の出席者も支援に前向きな発言をするなど、沿岸国への支援の機運が高められ、一層確かなものとなったこと。
- ②マ・シ海峡の安全・セキュリティ・環境保全に関する国際協力について沿岸国、利用国その他関係者が定期的に議論する場（「メカニズム」）を沿岸国が設けることとなったこと。
- ③「情報交換」、「能力開発」といった課題の絞込みが行われ、利用国が沿岸国の主権に配慮しながらどのような協力を行うことが可能かについて、一定のガイドラインが示されたこと。
- ④沿岸国が自ら支援のニーズを特定し、優先順位付けして示すなど、利用国による具体的な協力プロジェクトの採択に向けての道筋が示されたこと。
- ⑤国連の機関である I M O が、引き続きこうした会合を継続するなど、マ・シ海峡の問題についてコミットする道が開かれたこと。

上記②（声明（要旨）では（1）②）にあるように、今後は、沿岸国が関係者による定期的な協議の場（原文では「mechanism：メカニズム」）を設けることが合意されており、この「メカニズム」が具体的な協力プロジェクトやその費用分担についての協議の場となると考えられます。この「メカニズム」については、声明ではなんら具体的なイメージは示されていませんが、沿岸国、利用国、産業界その他の関係者をメンバーとする何らかの合議体が想定されます。「メカニズム」の設置の仕方（メンバー、協議の進め方など）については改めて関係者間で議論することが必要です。

また、上記⑤（声明（要旨）では（2））にあるように、I M O が沿岸国と協議しながら追加会合を開催することが合意されています。マレーシアは後に、同国が 2006 年 7 月～9 月に首都クアラルンプールで次回会議を開催することを表明しています。この「I M O クアラルンプール会議」で、ジャカルタ声明にいう「メカニズム」の中身について議論が行われ、包括的な協力の検討体制づくりが進められることが想定されます。

第3節 TTEGにおける沿岸国と利用国の協力に関する議論

マ・シ海峡沿岸三カ国は、1975 年以来、TTEG（三カ国技術専門家会合）を開催し、マ・シ海峡の航行安全対策について協議を行ってきています（第2編第3章第2節参照）。

TTEGでは、海賊・テロ対策のようなセキュリティの議論とは別に、専ら航行安全対策、環境保全対策について、幅広い利用国の協力によりその充実強化を図ろうとしています。具体的には、2000 年の会合で設置された「マ・シ海峡の航行安全の維持に関する広範な費用負担（Burden Sharing）の推進に関するワーキング・グループ」において、利用国と沿岸国との協力の実現方策について議論を進めてきています。

このワーキング・グループは、シンガポールが議長国となり、利用国による協力の対象となりうるプロジェクトの選定、協力を求めていく利用国のリストアップ、利用国との協議の進め方などについて検討してきました。

2004 年 12 月に TTEG は、同年 10 月の MIMA マラッカ海峡会議で中国が協力に前向きなスタンスを表明したことを受け、インドネシア・ジャカルタで開催する TTEG 本会合と合わせ、初めての利用国との協議である「第 1 回利用国周知会合」を開催しました。さらに、2005 年 12 月にペナンで開催された TTEG 会合では、第 2 回の利用国周知会合に当たる「TTEG と利用国との協力に関する会議」を 2006 年 2 月～3 月に開催することに合意しました（32 ページ、47 ページ参照）。

こうした利用国との協力に関する取組みは、シンガポールがワーキング・グループの議長国として議論をリードするなどイニシアティブを取ることによって進展してきています。

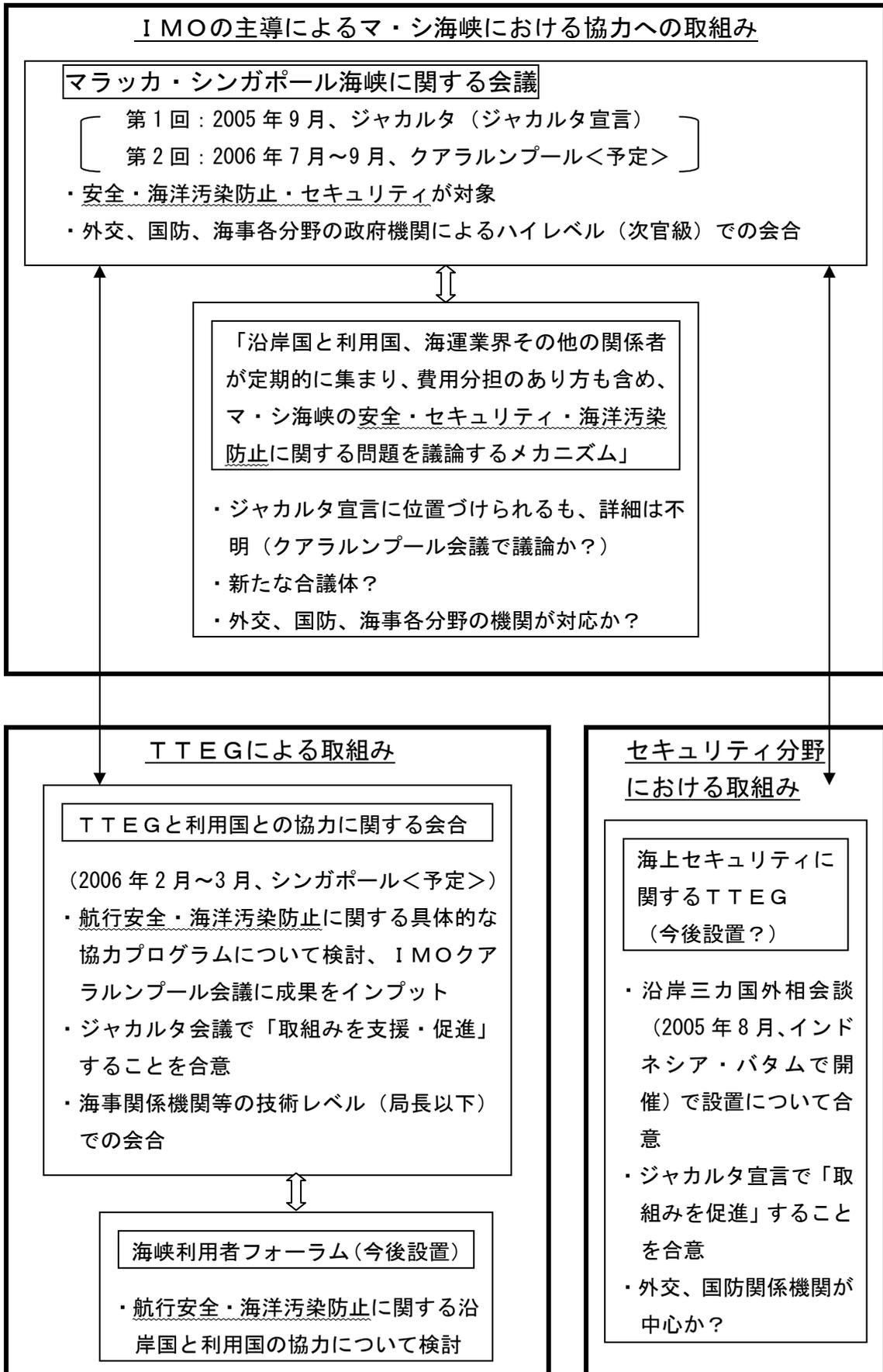
なお、利用国側でのマ・シ海峡における協力への機運の高まりを受け、TTEG では、「費用負担の分担（Burden Sharing）」ではなく、「より幅広い関係者間の協力（Broader Cooperation）」というとらえ方をするようになってきています。

IMO ジャカルタ会議においては、沿岸国、利用国その他関係者が参加する「メカニズム」で、航行安全、環境保全、セキュリティとマ・シ海峡の問題全般について協力の進め方を検討することとされました。一方で、TTEG では、上記の「メカニズム」とは別の議論の場である「海峡利用者フォーラム」を設け、セキュリティの問題と切り離して、航行安全、環境保全対策に関する利用国との協力を進めようとしています。

セキュリティの問題は、往々にして外交上、国防上の配慮が入ってきてセンシティブな議論になりがちで、合意に時間を要します。その意味では、TTEG が安全・環境の問題について別の場で議論し、早期に検討を進めようとしていることは、賢明な方法と言えます。このような方法論については、海事行政機関の集合体である TTEG と、IMO 会議の開催に中心的役割を果たす沿岸国の外交・国防関係機関との間で、うまく整理が行われることが必要になると考えられます。

（参考）マ・シ海峡における協力に関する協議の二つの流れ（IMO 会議と TTEG）については、次の図のようになると理解されます。

【マ・シ海峡における協力に関する協議の流れ（イメージ図）】



第5章 我が国のマ・シ海峡における今後の協力のあり方

マ・シ海峡における協力の議論が進展をみせ、米国・中国といった主要国も沿岸国への支援に積極的に乗り出そうとしている中で、我が国としてこの問題にどのように対応していくのかが問われます。

我が国はこれまで30年以上にわたり、マ・シ海峡沿岸国に対し、水路調査、航路標識の整備など航行安全対策に関する支援を続けてきました。また、2000年以降は、マ・シ海峡沿岸国を含む東南アジア諸国に対し、会議の開催、巡視艇の派遣による連携訓練、種々の人材育成プログラムなどを通じた海賊対策に関する協力を行ってきています。我が国は、海上安全・セキュリティの分野でこうした支援・協力の実績を有し、マ・シ海峡沿岸国など東南アジア諸国との信頼を培ってきています。

我が国の重要なパートナーである東南アジア諸国との友好・協力関係を一層強化していく上で、我が国が実績とノウハウを有する海上安全・セキュリティ分野での協力を継続していくことが重要であり、また、自然なことでもあると考えられます。特に国際的な海上輸送ルートであるマ・シ海峡の安全・セキュリティに関する協力は、同海峡における海運の健全な発展を通じ地域にも利益をもたらすものであり、この地域における様々な日本の支援プロジェクトの中でも大きな柱になりうるものです。



日本が設置した灯浮標と日本へ向かうLNG船。シンガポール海峡で。

マ・シ海峡における沿岸国と利用国の協力の問題は、沿岸国の間でも利害関係の相違から様々な意見対立を生じることがあるため、必ずしもスムーズに議論が進むとは限りません。

世界最大級の貿易港シンガポール港を抱え、海運国でもあるシンガポールにとっては、マ・シ海峡における海上輸送の発展が直接に国益につながることから、利用国の協力を得てマ・シ海峡の航行安全・環境保全・セキュリティ各分野の対策を進めようとするインセンティブが強く働きます。一方で、シンガポールのように大規模な貿易港をマ・シ海峡沿

岸に有しないインドネシアからみると、マ・シ海峡は、自国に経済的利益をもたらさない外国船舶のために航行安全対策等種々の負担を強いられる、ある意味厄介な存在ということにもなり、たとえ利用国の協力が得られるとしても、積極的にマ・シ海峡の管理に取り組もうとするインセンティブは働きません。マレーシアは、ポート・クラン、タンジュン・プラパスといった主要港が発展を遂げたことにより、マ・シ海峡から利益を受ける度合いが高まり、シンガポールと似た立場になってきていると考えられます。

しかしながら、現在の協力に向けての機運の高まりをみると、場合によっては今後急速に議論が進展し、新たな多国間協力の枠組みについて合意がなされ、その実現が図られる可能性もないとは言えません。

そうした場合我が国も、マ・シ海峡の安全・セキュリティ対策について、どのような協力の枠組みを作るのが望ましいと考えるのか、また、我が国として協力の枠組みにどのように参画していくのか、立場を明らかにしていくことが必要になります。

具体的には、次のような点が論点になると思われれます。

- (1) どのようなプロジェクトについて、利用国として協力していくのか。航行安全・環境保全関連のプロジェクトか、海賊・テロ対策等セキュリティ関連のプロジェクトか。これら双方にまたがるようなものか。さらに具体的にどのようなプロジェクトを実施するのか。また、どのように沿岸国に協力するのか（資金支援、装備等の供与、人材育成支援等）。
- (2) 資金調達の方法としては、各国が拠出する仕組みを作るのか、通航船舶から賦課金のような形で徴収する仕組みを作るのか。
- (3) 各国が拠出する仕組みを作る場合、必要な資金を各国でどのように分担するのか。何らかの基準で負担割合を決めることが可能か。
- (4) 各国が拠出する仕組みを作る場合、各国の政府・民間のいずれがどのような分担で資金拠出するのか。（日本ではこれまで、航行安全面の支援を実施するため、日本財団をはじめとする民間機関が（財）マラッカ海峡協議会を通じ資金拠出してきたが、今後はどうあるべきか。）
- (5) 対象プロジェクトの選定、資金の管理等について、どのような意思決定の仕組みの下で行うのか。

いずれもが、国内の関係者間で十分な調整を要する課題であり、我が国として検討するには相当の時間を要すると考えられます。

さらには、日本がこれまで単独で沿岸国に対し航行安全面の支援を行ってきたように、多国間での議論の流れとは別に、主要な海峡利用国が独自に沿岸国への新たな支援を行う

可能性もないとは言えません。我が国としても、そうした動きを注視していく必要があります。

マ・シ海峡の管理のあり方に世界の注目が集まっている今、我が国にとってのマ・シ海峡の位置づけや、我が国の関わりのあるあり方について、官・民の関係者が改めて議論を深め、考え方を整理していくべき時期に来ているのではないかと思う次第です。

第7編 情報アラカルト

港湾・海運

国際港湾プロジェクト獲得に、海運企業の企業連合結成に意欲＝星政府	153
シンガポール海事港湾庁が諮問委、R&Dを促進	153
マラッカ海峡の航行安全、利用国で責任分担を＝シンガポール国防相	153
LNGターミナル建設に向けた調査の入札実施へ＝シンガポール通産省	154
ヘイズ（煙霧）マラッカ海峡で視界悪化マレーシア当局が船舶に警戒呼びかけ	154
貿易量拡大で貨物の積み下ろしに遅れ＝シンガポール港	155
「マラッカ海峡の友」ボランティア基金が提案される	155
日本郵船など25社、認定海運会社に指定＝シンガポール海事港湾庁	156
PSA コープ、東アジア事業再編か	156
海運会社の誘致計画に700万Sドル＝シンガポール海事港湾庁	156
マラッカ海峡安全で応分の負担を＝航行国に支援要請－マレーシア副首相	157
インドネシア、領海侵入容疑でシンガポールのダイビング船を拿捕	157
インドネシア海軍拘束のシンガポール船舶、無事帰国	157
海運関連の紛争扱う海上仲裁機関が発足＝シンガポール	158
国際海事機関、来年7月に高級閣僚会議	158
PSA、香港港湾管理会社ACTの権益57%を取得	159
スマトラ島沖地震・津波（12月26日発生）による船舶・港湾への被害について	159
ミャンマー経由の油送管建設へ＝マ海峡経路への依存減らす－中国雲南省	162
シンガポール運輸省 パシルパンジャンに16埠頭を新設	162
米海軍がマラッカ海峡の水深を調査	162
英国海軍が津波の震央を調査	163
シンガポール LLMC76への加盟を発表	163
シンガポール海事港湾庁 通航船舶に水深変化の報告を求める	164
シンガポール入港船舶、総トン数で世界一を維持 過去最高を記録	164
オーストラリアの水先業者、トレス海峡の強制水先制度遅延を危惧	165
インドネシアには国家海事システムが存在しない	165
シンガポール海事港湾庁、シングルハルタンカーの入港を規制	165
MPA トランスポンダ設置費用350万Sドルを負担	166
星船級協会創設「当面のターゲットは小型船、将来的には事業拡大も」	167
シンガポール国立大に海運研究センターがオープン	167
クルーズ船市場での競争に勝つには新施設不可欠＝MPA 長官	168
二重底タンカー切り替え促進に、インセンティブ＝シンガポール政府	168

マラッカ海峡の航行安全で研修＝東南アジア 6 カ国－日・シンガポール共催	168
P S A の 1－9 月コンテナ取扱量、20. 2%増	169
調整相「バタムの F T Z 化なし」＝港湾開発で支援チーム発足	169
上海港貨物取扱量、05 年は 4. 43 億トンに＝シンガポール抜きトップ？	170
マラッカ・シンガポール海峡航行の船舶向けに電子潮流図	170

海賊・海上テロ

米のマラッカ海峡警備参加を拒否＝「主権の問題」とナジブ副首相一馬	171
米国のマラッカ海峡警備の可能性について協議認める＝シンガポール国防省	171
1 週間で海賊 9 件、1 人が行方不明	172
シンガポール国防省、マラッカ海峡の安全に対する見解を改めて表明	172
シンガポール 保安コード順守船、入港料 5%割引	173
米沿岸警備隊が主要港に駐在へ＝国際保安コードの導入で－マレーシア	173
インドネシアの停泊地で海賊がタンカーを襲撃	173
インドネシア、マレーシア マラッカ海峡のテロ脅威は誇張され過ぎ	174
海運会社、マ・シ海峡の警備強化で沿岸国の協力強化	174
< A R F > アメリカ、アジア太平洋の海上セキュリティ協力を提案	175
マラッカ海峡の航行安全に日本など各国の対応必要＝シンガポール副首相	175
I M O との協力を呼びかけ＝マ・シ海峡の海賊問題解決で－アジアの船主	175
米国「マラッカ海峡を警備するつもりはない」	176
マレーシア 海事セキュリティプランに関する話し合いを受け入れ	176
マラッカ海峡の安全確保で協力強化＝シンガポールとマレーシア	177
5 カ国共同演習にテロ対策訓練含めることで合意＝豪、英、シンガポールなど	177
マラッカ海峡の航行安全協力で一致＝日・シンガポール防衛首脳	178
アジア海上保安機関がテロ脅威対策会合	178
「海賊はその場で射殺」インドネシア海軍大将	179
インドネシアのマラッカ海峡共同パトロール提案を歓迎＝シンガポール国防相	179
船舶に寄港 2 4 時間前の報告義務付け＝シンガポール海事港湾庁	179
マラッカ海峡安全強化で沿岸 3 カ国が共同警備へ	180
インドネシア、マレーシア マラッカ海峡合同パトロール案撤回	180
I M O 事務局長 海上交通路の安全確保のため沿岸国と話し合いへ	181
マレーシア 海上部隊用ヘリコプター購入	181
マレーシアの新海上保安機関、当面は限定海域のみ担当	181
シンガポール港 国際保安コード、13 隻が順守せず	182
韓国 イラク駐留米軍向け物資調達船のセキュリティ強化へ	182
シンガポール 船舶保安コード、ほとんどが順守	183

マラッカ海峡でセキュリティ強化のための三国合同パトロール開始	183
域内海域の海賊行為、上期は倍増	183
海上治安の強化で合意、星・マ副首相	184
シンガポール 小型船舶も監視対象に＝海上テロ防止で－運輸相	184
I M O新保安コードの違反船舶は27隻＝発効1カ月で－海事港湾庁	184
タイがマラッカ海峡パトロールに参加か？	185
マレーシア沿岸警備隊来年初めから活動開始	185
マラッカ海峡監視に協力へ＝石原国交相	186
海賊被害が減少、3国合同監視の成果か	186
共同パトロールでは、マラッカ海峡の海賊・テロ対策には不十分＝専門家ら	187
イスラム組織が海上テロ計画か＝マラッカ海峡で－情報当局	187
カリマンタン島沖で2件の海賊＝国際海事局が警戒呼びかけ	187
シンガポール 船舶への武装保安官配置でマレーシアと予備交渉	188
5カ国共同演習で、初の海上テロ訓練＝シンガポール、豪、英など	188
シンガポール 日本郵船と海事港湾庁がセキュリティ訓練実施	189
マラッカ海峡でタグボート2隻が海賊に襲われる	189
マラッカ海峡の海賊による船員誘拐、5月以来12人に	189
マラッカ海峡の合同パトロール検討	190
海賊対策シミュレーション開発＝事件多発で－シンガポールM P A	190
マラッカ海峡の航行安全に日米中などが協力を＝トニー・タン副首相	190
海賊人質のフィリピン人船員が解放される	191
マラッカ海峡で海賊事件が増加＝国際海事局リポート	191
シンガポール海峡で過去1週間に5件の海賊事件、乗組員6名が人質に	192
マ・シ海峡セキュリティ強化のための支援が求められる	193
マラッカ海峡の海賊、津波で壊滅か？＝専門家	193
マラッカ海峡の安全に協力＝防衛庁長官がシンガポール国防相に表明	193
海峡の安全が最重要＝日本	194
インドネシア アチェ海賊ネットワーク、バタム島やシンガポールにも及ぶ	194
海賊対策センター、早期設置へ協力＝日シンガポール外相	195
ハイジャックされたシンガポール籍船、マレーシアで発見される	195
シンガポール警察沿岸警備隊 海上特殊戦術救助部隊が活動を開始	196
シンガポール海峡で海賊がケミカルタンカーを襲撃未遂	196
シンガポール海軍の警備隊が3月から不審船に乗船・警護	197
シンガポール警察沿岸警備隊、ハイテク訓練施設2008年完成予定	197
マラッカ海峡で海賊事件 インド洋津波後初めて	197
シンガポール国防相、A R F 加盟国に共同訓練の実施を呼びかける	198

シンガポール治安関係当局が海上テロ対策共同訓練実施	198
インド洋津波後初のマラッカ海峡海賊事件 誘拐されていた乗組員解放される	198
シンガポールとアメリカが放射能拡散兵器監視協定に署名	199
シンガポール副首相「海上セキュリティでの協力が不可欠」	199
日本のタグボートがマラッカ海峡でハイジャックされる	199
マラッカ海峡でインドネシアのタンカーが海賊に襲われる	200
インドネシア海軍、韋駄天号捜索に軍艦3隻を派遣	200
海賊がマ海峽で船を襲撃、船長と一等機関士を誘拐	200
マレーシア副首相がインドネシアに海賊逮捕を求める	201
海賊に拉致されたインドネシア人乗組員が解放	201
マ海峽の海上テロ防止に、水中のハイテク探知システム有効＝専門家ら	202
再びマ海峽で海賊、日本船から2万米ドル マ政府、船舶に警官派遣計画	202
シンガポール政治暴力・テロ研究国際センター所長インタビュー	203
マラッカ海峡の危険性は明白＝シンガポール国防相	204
マラッカ海峡で海賊が日本船襲撃未遂	204
マラッカ海峡で連携パトロール＝来年初めにも開始ーインドネシア・タイ	205
シンガポール出入港船舶にセキュリティチームが乗船	205
船主、船舶護衛のために武装保安員を雇用	206
発生現場はインドネシア海域＝日本タンカー海賊襲撃未遂事件	207
韋駄天号事件 近藤海事の損失は461,000ドル	207
シンガポール船籍のタンカーが海賊に襲われる	208
インマルサットなどと海賊対策ソリューション開発＝星テレコム子会社	208
武装警備会社に日本からの問い合わせ増加＝海賊事件多発で	208
航行安全でフォーラム開催へ＝マラッカ海峡沿岸3カ国と利用国	209
海賊が貨物船をハイジャック 貨物をマレーシアの港に運んで逃走	209
マレーシア治安当局 マラッカ海峡での民間武装護衛サービス容認せず	210
民間海上警備2社、マレーシア当局に確認へ＝警備禁止発言で	210
マレーシア海上保安庁、6月にも発足へ＝海軍司令官	211
マレーシア警察が海賊を逮捕	211
海賊対策協定に日本など4カ国が署名＝シンガポールに情報センター	212
インドネシア人海賊がタイで拘束される	212
タイ マラッカ海峡のセキュリティ協力申し出る	212
貨物強奪未遂事件、地域の港に警鐘を鳴らす	212
マレーシアなど東南アの海賊被害、1－3月は32%減＝国際海事局	213
シンガポール海軍海上セキュリティチームが実演公開	214
マレーシアに新しい海上警備組織	214

船舶の武装にガイドラインが求められる	215
ハイテクで海賊対策を強化	215
マラッカ海峡の安全確保はシンガポールなど沿岸国の責務＝英海軍司令官	215
マラッカ海峡で海賊がタンカーを襲撃　タイ人乗組員 2 名が誘拐される	216
アジア諸国、マラッカ海峡のセキュリティ問題に注目	216
外国艦船による民間船護衛を拒否＝マレーシア副首相	217
日本　海賊対策支援のため巡視船を派遣	217
インドネシア　マラッカ海峡の合同パトロールに反対	218
シンガポール海運協会　ASEAN 各国に海賊問題への取り組み強化求める	218
タンカー襲撃の海賊 10 人逮捕＝ランカウイ島沖	219
海賊行為のインドネシア人に禁固 6 年	219
海賊は国際的犯罪組織と関係	219
タンカー海賊襲撃事件　英語を話す海賊の背後に犯罪組織？	220
日本財団笹川理事長　海賊対策における利用者負担制度を求める	221
タンカー海賊襲撃事件の首謀者が捕まる	222
マラッカ海峡の海賊　身代金目当ての船員誘拐事件が多発	222
インドネシアと合同で海賊捕捉訓練＝ジャカルタ沖で初の机上演習も－海保	223
マラッカ海峡通過船舶、保険料値上がりか	223
インタータンコ　マラッカ海峡戦争リスクエリア指定に反論	224
海賊のタンカーが拘束される	224
上半期の海賊件数、前年比 3 割減＝マラッカなど凶悪化傾向も－国際海事局	224
日本　インドネシアに巡視船 3 隻を寄贈へ	225
マレーシア首相　外国海軍のマラッカ海峡でのプレゼンスは認めない	226
マラッカ海峡の治安対策協議＝沿岸 3 カ国	226
マラッカ海峡を海上交通管理水域に＝インドネシア運輸省が指定へ	226
空からもパトロール＝マラッカ海峡警備でマレーシアと協議	227
マラッカ海峡の治安問題が中心議題＝沿岸 3 カ国治安対策協議	227
沿岸 3 カ国が上空から合同警備＝マラッカ海峡の安全対策－マレーシア	228
英保険会社のマラッカ海峡リスク海域指定に反発＝シンガポール海運協会	228
マラッカ海峡の戦争リスク指定、見直しも＝英ロイズ	229
シンガポールで 12 カ国によるセキュリティ対策訓練	229
インドネシア政府とアチェ反政府組織が和平協定に署名	229
ロイズ保険組合　マラッカ海峡の戦争リスク指定、見直しなし	230
海自護衛艦が P S I　初参加　不審船を監視、海保が追跡－海上阻止訓練	231
マラッカ海峡戦争リスク指定の見直しを＝ASEAN 船主協会	231
マレーシア警察　ハイジャックされた貨物船を拿捕 (1)	232

マレーシア警察 ハイジャックされた貨物船を拿捕 (2)	232
フェリーで爆発、30 人負傷＝船内食堂に手製爆弾ー比バシラン島	233
マラッカ海峡船舶の保険料、上昇＝英ロイズ戦争リスク指定で	233
マラッカ海峡にレーダー配置計画	233
空からのマラッカ海峡パトロール、タイも協力＝タクシン首相	234
海賊対策、観光開発などで一致ータイ・シンガポール首脳会議	234
海洋電子ハイウエーを構築 マラッカ海峡安保でー沿岸3カ国	234
海峡監視活動「アイズ・イン・ザ・スカイ」来週開始	235
マラッカ海峡沿岸4カ国、上空警備を開始	235
マレーシア ナジブ副首相「アイズ・イン・ザ・スカイ」沿岸国参加強化希望	236
錫運搬の貨物船、海賊に襲われる	237
マレーシア海上保安庁が始動＝11月30日からマラッカ海峡で	237
ハイジャックされたインドネシアの貨物船が沈没	237
フェリーターミナルにグルカ兵配置＝テロ対策で	238
マ・シ海峡セキュリティ確保のための「SOP」が最終段階に	238
小型無人偵察機導入へ＝シンガポール防衛科学技術局	238
世界の海賊行為、前年比18%減＝国際海事局	239
対インドネシア軍事協力を正常化＝殺傷力の強い兵器輸出もー米	239
インド モルジブに高速軍用艦を供与	239
インドネシアは予備品の調達を優先	240
マレーシア テロ対策でシンガポールとの連携確認＝副首相会談	241
テロ組織がテロ攻撃声明を発表	241
地域海域でのテロ攻撃リスク、誇張傾向	242
マレーシア海事執行庁長官に元海軍艦隊司令官	243
米 インドネシアにセキュリティ・パトロール用の船を供与	243
アセアン4カ国が海上セキュリティ強化へ	244
インドネシア 豪航空機によるマ・シ海峡警備に同意	244
領海問題はもはや問題ではなくなった (マ・シ海峡セキュリティ関連)	245
マ・シ海峡警備に係る外国の役割が議題に上がる	245
シンガポール船がハイジャックされる	246
ハイジャックされたタンカー、発見される	247
シンガポール海運業界がマ・シ海峡リスク保険料の廃止を求める	247
治安上の脅威で閉鎖＝在マレーシア米大使館	248

海難

シンガポール沖で自動車運搬船沈没	249
シンガポール海運業界、大惨事回避に安堵＝タンカーと貨物船衝突事故	249
沈没した貨物船から油漏れはない＝シンガポール	249
シンガポール ケッペル造船所で火災、7人死亡	250
インドネシア船が沈没、シンガポール沖	250
シンガポール海峡の外でコンテナ船が海軍軍艦とタンカーに衝突	251
ジュロン造船所で火災、12人けが	251
シンガポールでコンテナ船が衝突、前回の事故から3週間	252
シンガポール インドネシア船舶が炎上・沈没	252
シンガポール タンカー火災 可燃性液体が原因か	252
シンガポール セントジョン島沖で空のタンカーとばら積み船が衝突	253
シ海峡 マレーシア船籍のバラ積み船が台湾のコンテナ船と衝突後沈没	253
原油流出でシンガポールのタンカー捕捉＝マレーシア・ジョホール州当局	254
星・馬両政府沈船 Everise Glory 号は引き上げの必要との共通の見解を示す	254

社会・経済

J I とアルカイダにつながり＝バジル師が獄中会見－インドネシア	255
アチェ問題で日本の関与期待＝ユドヨノ大統領候補会見・インドネシア	256
アルカイダからテロ資金2万5000ドル＝逮捕のJ I メンバーが供述－比	257
アチェの軍事非常事態宣言を解除へ	257
国際テロ問題への対応で専門機関の設置を表明＝シンガポール副首相	258
テロの脅威に今後も直面＝マレーシア訪問のシンガポール副首相	258
「JIがテロ活動計画」ウォン内相	259
CAO、会社更生法の適用申請＝損失9億750万Sドル	259
シンガポール、マレーシアとの海岸線埋め立て問題で和解	260
シンガポール イスラム過激派組織の支援者2人の逮捕・拘束を発表	260
シンガポール側は民間交渉希望＝砂輸出問題でインドネシア大使	261
シンガポール 内務省警備機関CISCOを企業組織化	261
シンガポール 石油の地下貯蔵施設、技術的に可能	261
インドネシア・マレーシア石油鉱区争い、話し合いで解決模索	262
インドネシアの地震、副大統領が死者は2,000人に上ると予想	262
インドネシア・スマトラ森林火災、消火困難	262
マレーシア クラン港で危険レベルの410＝首都は181、ヘイズが深刻化	263
煙害原因の野焼き、10社中8社はマレーシア企業＝インドネシア林業相	263
煙害でインドネシアに対策要請＝タイ	264

新日鉄もスマトラジャワ間パイプラインで契約	264
独立派ゲリラ、2 回目の武装解除＝アチェ州	264
東南アジアのテロの脅威拡大を懸念＝米務省担当官－マレーシア	265
テロなど危機予測システム、構築へ＝シンガポール安全・国防調整相	265
テロリストにまた恩赦か＝海外の反発必至－インドネシア	265

国際港湾プロジェクト獲得に、海運企業の企業連合結成に意欲＝星政府

シンガポールのヨー・チャウトン運輸相はこのほど、ビジネス・タイムズ紙のインタビューに対し、海外での港湾開発プロジェクト獲得のために、国内の港湾・海運関連企業による企業連合結成を、政府が積極的に支援する考えを示した。

ヨー運輸相は、港湾・海運の企業連合について、航空業界で結成された企業連合同様のものになると指摘した。シンガポール民間航空局（CAAS）の投資部門、シンガポール・チャンギ・エアポート・エンタープライズ（SCAE）は最近、東南アジア地域でのプロジェクト獲得のために、航空関連企業11社と企業連合を結成している。しかし、同運輸相は、港湾・海運の企業連合結成で、海事港湾庁（MPA）が指導的な役割を取るかについては言及しなかった。

同国ではこれまで、海外での大型港湾プロジェクトへの積極的な投資活動を行っているのは政府系港湾管理会社PSAコープの1社のみ。ヨー運輸相は、コンテナふ頭の建設や、システム・ソフトウェアや金融サービスの提供で専門知識のある地元企業が連合を組めば、海外のプロジェクト受注でチャンスが見込めると主張した。

（2004年4月6日 時事速報シンガポール）

シンガポール海事港湾庁が諮問委、R&Dを促進

シンガポール海事港湾庁（MPA）は、海事分野の研究開発（R&D）に関する諮問委員会を設けた。国際海事センターとしてのシンガポールの地位強化に役立てる。26日付 SHIPPING・タイムズが報じた。

委員長に、ノルウェーのフリトヨフ・ナンセン研究所（Fridtjof Nansen）のスペン・ウルリング理事長を任命。他の16人の委員は、ケッペル・オフショア・アンド・マリン、ネプチューン・オリエン特・ラインズ（NOL）、シンガポール港湾公社（PSAコープ）など業界と、政府、学界から任命した。委員会は技術開発の現状、研究開発の潜在性、海外機関との連携、研究プロジェクトの促進について MPA にアドバイスし、有用な技術、サービスの開発を後押しする。

試験プロジェクトとして既に、しゅんせつ物の建材転換、衛星による船舶追跡の2件が行われている。海事業振興では先月、シンガポール海事協会（SMF）が設けられたばかり。

（2004年4月27日 NNA）

マラッカ海峡の航行安全、利用国で責任分担を＝シンガポール国防相

シンガポールのテオ・チーヒエン国防相は26日、18カ国の海軍関係者が参加する合同演習開始の式典での演説で、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全の責任が沿岸3カ国だけにあるのではなく、両海峡を利用するすべての国も責任を分担するべきだとの認識を示した。

テオ国防相は、毎年、世界の貿易の4分の1、そして世界の石油の約半分を積んだ貨物

船5万隻以上が両海峡を航行すると指摘。テロなどにより、マラッカ海峡の航行が停止する事態に陥った場合には、「シンガポール、マレーシア、インドネシアの沿岸3カ国だけでなく、世界経済にとって壊滅的な被害」を与えると警告した。

同国防相は、沿岸3カ国には、両海峡の航行安全を確保する主要な責任があるが、これまでの安全確保に向けた同3カ国の努力は限定的な効果しか上げていないと語った。同国防相は、両海峡の利用国には海峡の安全を維持する経済的、戦略的な利害があると強調。両海峡のすべての利用国および、利用国の軍、港湾当局、船舶業界、国際海事機関（IMO）などの国際機関がそれぞれ、海峡の航行安全確保に協力するべきだと主張した。

（2004年4月28日 時事速報シンガポール）

LNGターミナル建設に向けた調査の入札実施へ＝シンガポール通産省

（ストレート・タイムズ10日）シンガポール通産省のスポークスマンはこのほど、液化天然ガス（LNG）を貯蔵するターミナルの国内設置に向け、フィージビリティ（実行可能性）調査の入札を「向こう1-2カ月以内に」実施することを明らかにした。

LNGは将来の同国の主要なエネルギー源となると見込まれており、LNGターミナルの設置は将来の同国のエネルギー需要増加に対応したもの。業界関係者は、同入札には日系企業が積極的に応札すると見ている。日系企業では伊藤忠と日商岩井が、他の国で同様のコンサルタント契約を受注している。

LNGターミナル建設が実行に移されれば、同ターミナルの総工費は約10億シンガポールドル（Sドル）と推定され、完成までに最大5年間かかる見込みだ。同調査では、LNGターミナルの建設候補地を最低2カ所選定し、2030年までの同国のガス需要の予測調査を行う予定。

また、同ターミナルの設計は将来の需要に対応できるよう柔軟で、「海底パイプを通じて供給される天然ガスが遮断するような危機的事態」にも対応可能なものにするべきだとしている。同ターミナルの権益は、政府か企業団、または政府と民間企業の共同保有という形となる見通し。

（2004年5月11日 時事速報シンガポール）

当事務所注：現在、シンガポールにLNGターミナルはない。LNGターミナルの設置は今回が初めて。

ヘイズ（煙霧）マラッカ海峡で視界悪化マレーシア当局が船舶に警戒呼びかけ

マレーシアのマラッカ海峡南部を管轄する南部地域海上警察は、煙霧（ヘイズ）により、視界が悪くなっていることから、航行する船舶に注意を呼びかけている。

通常は6キロメートルある同海峡の視界が1キロメートルにまで落ちていることから、海上警察は航行灯を点灯し、安全に配慮するよう警戒している。

（2004年6月25日 シッピング・タイムズ）

貿易量拡大で貨物の積み下ろしに遅れ＝シンガポール港

(ストレーツ・タイムズ 29日A22面) シンガポール政府系港湾管理会社PSAコープ管理下にあるシンガポール港では先月末以来、貿易量の拡大に伴い船舶が停泊できず、貨物の積み下ろしに遅れが生じている。港の混雑状態は中国経済の急成長に伴う世界的な貿易量の拡大に伴うもので、港の混雑状態はシンガポール港にとどまらず、近隣諸国の港でも見られている。

船会社らによると、PSAが管理するタンジョンパガー、ブラニ、ケッペルのターミナルでは、以前にはすぐに停泊が可能だったのが、現在では停泊するまでに2-24時間待つ必要があるという。船会社らは、例年、貨物量のピーク期間は7月から10月までの4カ月間に集中しているが、今年についてはピーク期間が前倒しになっていると指摘する。

PSAシンガポールの幹部によると、6月の第1週から第3週までの1日当たりの平均コンテナ取扱量は6万標準コンテナ以上と、前年同期と比較して17%増加している。また、近隣諸国の港の混雑に伴い、臨時の貨物もシンガポール港に回されており、さらに貨物量の増加に拍車をかけている状態だという。

貨物量の拡大に対しPSAは、貨物の地上輸送のための運転手やクレーンの操作員などのスタッフを増員したほか、一部シフト時間を12時間まで延長するなどスタッフの勤務時間を延長して対応している。(2004年6月30日 時事速報シンガポール)

「マラッカ海峡の友」ボランティア基金が提案される

先週マレーシアのクアラルンプールで開催された海賊対策会議の席で、マラッカ海峡のセキュリティ管理のための「マラッカ海峡の友」ボランティア基金の設置が呼びかけられた。

提案は、同海峡の利用者、受益国を対象にしており、海峡の能力拡大を援助するというもの。

現在のところ、日本財団のみが航行安全支援を行っているが、韓国や台湾の船舶の海峡利用が増加している。

このほかに同会議で提案された点は以下の通り。

- 二国間または地域での取り組みの継続
- 海事執行機関の再編成・改造(例: マレーシアの沿岸警備隊設置)
- 海賊行為の根源の研究・追跡(海賊グループの排除するための地上での取り組み等を含む)
- 政府と民間企業の連携強化
- 継続的な各国政府の政治的意志の確保
- 地域各国政府による海事セキュリティ強化のための資源提供
- 沿岸国による合同または連携パトロールの強化

(2004年7月5日 スター)

日本郵船など25社、認定海運会社に指定＝シンガポール海事港湾庁

(ビジネス・タイムズ23日) シンガポール海事港湾庁(MPA)は22日、同国に統括拠点を置く海運会社17社に対し、税優遇措置の適用対象となる認定国際海運企業(AIS)を認定するとともに、8社に認定海運物流企業(ASL)を認定した。

MPAは今年初めて、船舶管理会社や海運関連の物流会社にASLを認定。日本郵船のアジア地域のコンテナ管理の統括会社、日本郵船アジアおよびNYKシップ・マネジメントなど8社がASLに認定された。

AISは、一定の条件を満たした海運会社に免税措置が適用されるのに対し、ASL認定企業には10%の税優遇措置が適用される。AISとASLの認定は、海運ハブとしての同国の地位強化を目的とした、国際的な海運会社の誘致が狙い。

(2004年9月24日 時事速報シンガポール)

PSA コープ、東アジア事業再編か

(10月1日 ストレート・タイムズ) コンテナ荷役会社 PSA コープが東アジア事業の再編に乗り出すもようだ。経営体制の見直しが目的で、今年2月に行ったアジア中東事業のPSA インド、PSA 東アジアへの再編に続く第2弾になるという。ストレーツ・タイムズが10月1日伝えた。

これによると、事業再編の対象となるのは日本、韓国、ブルネイ、タイの各事業。業界関係者は「北アジアと東南アジアを分けて、それぞれに注力するのではないか」との見方を示している。

PSA は北九州市のひびき灘港コンテナターミナルを運営する「ひびきコンテナターミナル」にも34%出資し、筆頭株主となっている。共同出資団体である北九州市港湾局は1日「PSAが出資比率を変更するとは聞いていない」とNNAに話した。

PSAはこのほど、物流会社CWT ディストリビューションへの持ち株55%すべてを4,580万\$ドルで売却した。買い手の物流サービス会社C&P ホールディングスは持ち株が30%を超えたため、残余株の公開買い付けを行った。(2004年10月4日 NNA)

海運会社の誘致計画に700万\$ドル＝シンガポール海事港湾庁

(10月2日ストレート・タイムズ) シンガポールのリム・ヒーファ国務相(財務・運輸担当)は1日、シンガポール海運協会主催の夕食会で、内外の海運会社の拠点を同国に誘致するため、総額700万シンガポールドル(\$ドル)の「海運ビジネス開発プログラム」を開始すると発表した。

同プログラムの対象は船主や海運会社、海運関連サービスを行う銀行や法律事務所、ブローカーなどで、同国に新たに拠点設置や新規サービスを提供する内外の企業。海事港湾庁(MPA)は賃貸や人材コストなどを援助する。

リム国務相は、同国が新しい海運会社や海運関連サービスを提供する保険、金融会社を

誘致することで、世界有数のシンガポール港の地位を強化したいと述べた。

(2004年10月4日 時事速報シンガポール)

マラッカ海峡安全で応分の負担を＝航行国に支援要請－マレーシア副首相

(10月12日ニュー・ストレーツ・タイムズ、ウトウサン) マレーシアのナジブ副首相は11日、クアラルンプールで開かれたマラッカ海峡の安全に関する会議で、「各国は(同海峡の安全対策に)応分の負担を行うべきで、“ただ乗り”は許されない」と指摘し、同海峡を海運で利用する各国に支援を要請した。

同海峡は海賊が頻発する世界有数の危険海域で、マレーシアとインドネシア、シンガポールが警備に当たっている。

一方、同海峡の安全と環境対策を担う非政府組織(NGO)としてマラッカ海峡協議会があり、日本財団が4分の3の資金を提供している。ただ、会議に出席した国土交通省海事局の桜井俊樹・外航課長は「企業の費用負担が得られず、財源不足に陥っている」「海運、石油、保険、造船業界が支援に消極的だ」と指摘した。

(2004年10月13日 時事速報シンガポール)

インドネシア、領海侵入容疑でシンガポールのダイビング船を拿捕

(10月13日ストレート・タイムズ) 南シナ海にダイビングに出かけた観光客らを乗せたシンガポールの船舶がこのほど、インドネシア海軍に拿捕(だほ)され、インドネシアのビンタン島に拘束されていることが分かった。詳細は明らかにされていないが、インドネシアの領海に無許可で侵入したことが原因とみられる。

拘束されているのは全長26メートルの船舶「MVホワイト・マンタ」で、シンガポール企業ビンセント・ダイブ・センターが所有、船籍はタイに登録されている。今月8日夜、シンガポール人21人や外国人の計約30人を乗せ、ダイビングスポットの南シナ海へ向け出発、10日夜戻る予定だった。しかし9日朝、インドネシア海軍と思われる船舶に捕らえられ、乗客らは現在にいたるまでビンタン島に抑留されている。

ストレート・タイムズ紙が同船の乗客の1人に携帯電話を通して取材したところ、同船は許可なしにインドネシア領海に侵入したとの理由で罰金を求められているほか、乗客らもビザなしによる入国を理由に罰金を請求されているという。

シンガポール外務省(MFA)のスポークスマンは、同船の拘束理由については明らかにしていないが、インドネシア当局と連絡を取り、乗客の保護に努めているとしている。

(2004年10月13日 時事速報シンガポール)

インドネシア海軍拘束のシンガポール船舶、無事帰国

(10月14日ストレート・タイムズ) 南シナ海にダイビングに出かけ、インドネシア海軍に拿捕(だほ)されていたシンガポールの船舶「MVホワイト・マンタ」は13日、開

放され、乗客らはシンガポールに無事帰国した。

同船は8日夜、シンガポール人21人、外国人11人を乗せ、ダイビングスポットの南シナ海へ向け出発。10日夜に戻る予定だったが、9日朝、インドネシア領海に無断で侵入した疑いでインドネシア海軍に拿捕され、インドネシアのビンタン島で拘束されていた。

インドネシア大使館は同船と乗客は、インドネシア領海に不法に侵入したため拿捕したと発表。同国のシャリフ・アクバル一等書記官は、「海賊行為やテロなどに関連して、安全問題に敏感になっているため、拘束した」

シンガポール外務省(MFA)は13日夜、インドネシア海軍や入国管理局など関係当局に対し、協力に感謝するとの声明を発表した。

(2004年10月14日 時事速報シンガポール)

海運関連の紛争扱う海上仲裁機関が発足＝シンガポール

(2004年11月9日ストレート・タイムズ)シンガポールで8日、海運関連の紛争を扱うシンガポール海上仲裁機関(SCMA)が発足した。海運関連の紛争は現在、ロンドンまたはニューヨークの特別仲裁センターに持ち込まれており、シンガポールはSCMAの設立により年間1億2000万シンガポールドル(Sドル)に上ると推定される海上仲裁サービス市場のシェア獲得を狙っている。

リム・ヒーファ国務相(財務・運輸担当)はSCMA発足の発表式典で、同国には海運関連企業約4000社が拠点を置いており、海運がらみの法律サービスを提供するアジアの有数の拠点になり得ると指摘した。

SCMA発足に当たっての作業委員会の委員長を務めた弁護士ジュード・ベニー氏は、シンガポールでの紛争解決が、ニューヨークとロンドンでの解決よりも約50%のコスト削減をできるメリットがあると述べた。

ネプチューン・オリエント・ラインズ(NOL)やケッペル・コープ、セムコープ・マリールンなど6社が既に、紛争解決にSCMAを利用し、契約にSCMAでの紛争解決を盛り込むことを確約している。(2004年11月10日 時事速報シンガポール)

国際海事機関、来年7月に高級閣僚会議

(11月24日ビジネス・タイムズ)国際海事機関(IMO)が来年7月、マラッカ、シンガポール両海峡の安全保障に関する高級閣僚会議をインドネシア・ジャカルタで開く。戦略的に重要な船舶航路を防衛する固い意思を示すのが狙いだ。ビジネス・タイムズが24日報じた。

会議にはシンガポール、マレーシア、インドネシアの沿岸3カ国のほか、IMO傘下の関係各国や関係者が出席する。安全保障や環境に関連する基本的な問題を議論し、適切な行動計画を策定する。

同海峡ではインドネシア海域から多くの海賊が出現している。ただ同国は沿岸国など他

国による警備を拒否しており、業界関係者からは「国連主導の多国籍体制が唯一の解決策だ」との声が上がっている。

IMO はまた、船員の拉致被害が増加しており、「テロリストが船員から操舵法を習得し、将来大型船を操るようになる可能性がある」との専門家の懸念にも留意している。

(2004年11月25日 NNA)

PSA、香港港湾管理会社ACTの権益57%を取得

(ストレーツ・タイムズ12月1日) シンガポール政府系港湾管理会社PSAインターナショナルは30日、香港・葵涌のコンテナターミナルのふ頭を管理するアジア・コンテナ・ターミナル(ACT)の権益57%を、香港の不動産開発会社スン・フン・カイ・プロパティーズ(SHKP)から買収した。同社は今回の買収で、香港でのコンテナ取扱量が1位のハチソン・ポート・ホールディングス(HPH)に肉薄すると見られている。

PSAは先に、ACTの権益28%の買収を目指し、協議を進めていたが、交渉は失敗に終わっていた。同社は今回の買収額については明らかにしていないが、香港のサウス・チャイナ・モーニング・ポスト紙は消息筋の情報として、最低でも26億香港ドルに上ると伝えている。

一方、海外進出に積極的なPSAは、香港や中国、欧州などコンテナ港を運営する米系国際コンテナ港運営会社、CSXワールド・ターミナルズの売却入札に、企業団を率いて応札しており、最有力候補に挙げられている。

(2004年12月1日 時事速報シンガポール)

スマトラ島沖地震・津波(12月26日発生)による船舶・港湾への被害について

本報告は、当地における新聞報道等を基に取りまとめたものである

総論

総合的にみて、PIクラブ等の大手保険市場には、現在のところ津波の被害による大きな損害請求はないとみられる。また、損害請求に係る深刻な汚染事故も発生していないと思われる。PIクラブが懸念するのは、今後多額の費用がかかる沈船の撤去に関する請求が出てくるか否かである。

なお、港湾インフラ保険業者及び海運コンテナ保険会社は、人命に対する莫大な損害に比べ港湾やコンテナへの被害は少ないと早いうちから報告していた。

インド

チェンナイ港は2日後から運営を再開

1. Shipping Corporation of India社のコンテナ船Lal Bahadur Shastri号(総トン数21,963トン)が、P&Oコンテナターミナルで軽い損傷を受けた。

2. Shipping Corporation of India 社のタンカー Suvana Swarajya 号（総トン数 21,827 トン）が石油ターミナルで軽い損傷を受けた。
3. 港内の 18 隻の船舶のうち、3 隻が係留装置から外れ接触した。当該 3 隻の船とは、ばら積み船 Gem of Tuticorin 号（総トン数 23,635 トン）、同 ABG Kesava 号、貨物船 Canadian Express 号（総トン数 12,963 トン）である。
4. 津波発生後、港内の 18 隻のうち 13 隻が港外の錨地に移動させられた。

トゥティコリン港 2 日後から運営再開

カダロール港 漁港、防波堤が損傷

ナガパティナム港 古い港、現在はほとんど使われていない。軽い損傷。

ポート・ブレア アンダマン海

1. 乾ドックで修理中だった Shipping Corporation of India 社の客船 Teal 号（総トン数 400 トン）が、津波の影響で傾いた乾ドックのため、船体がひっくり返った。
2. Shipping Corporation of India 社の貨客船 Sential 号（総トン数 2,625 トン）と同社の客船兼ローロー船 Akbar 号（総トン数 9,539 トン）がポート・ブレアの係留岸壁に激突、損傷を負った。

スリランカ

コロombo 港 2 日後から運営を再開

1. シンガポールに拠点を置く Sea Consortium のフィーダーコンテナ船 Jaami 号（総トン数 9,648 トン、バングラディッシュ船籍）は、津波発生時コロombo 港に入港したところで、防波堤に激突した。乗組員は船を放棄、救難作業が開始された。
2. コロombo 造船所の乾ドックに入っていた原油運搬船 Major Dhan Singh Thapa 号（総トン数 37,855 トン）が損傷を受けた。

ゴール港 2005 年 1 月 7 日現在まだ運営は再開されていない。

サクシオン式底開き浚渫船 Diyakawa 号（総トン数 1,169 トン）は、陸上に流し上げられた。

ポイントペドロ港、トリンコマリー港、カンケサントウライ港

1. これらの港にはかなりの損傷があった。
2. これらの港には地元の大型漁船があり、相当の損傷があった。
3. 2005 年 1 月 7 日現在運営は再開されていない。

インドネシア

LhokNga 港 破壊の恐れ

セメント運搬船 Sinar Andalas 号（総トン数 6,693 トン）が港内で転覆。陸上にいた乗組員 15 名が行方不明、船内に残っていた 4 名は救助された。同船を所有する Samudera Shipping Line によると、同船の帳簿価格は 973 万シンガポールドルとのこと。

Kreung 港 破壊の恐れ

プロダクトタンカー Tirta Karsa 号（1,862 重量トン）の乗組員 2 名が死亡、3 名が行方不明。

以下の港は閉鎖・破壊している。

1. Malahayati 港、Olele 港、インドネシア国営石油会社プルタミナのターミナルは破壊されたと報告されている。
2. 津波により閉鎖した港は Sabang 港、Idikut 港、Singkil 港
3. 地震と津波により全体の 80% が破壊された町にある Meulaboh 港は全壊。

以下の港は 2004 年 12 月 26 日から運営している。

1. Lhokseumawe 港の Blang Lancang LNG ターミナルは、津波の影響で数時間停止したが、その後同日中に作業を再開した。
2. 北スマトラのベラワン港はほとんど影響を受けていない模様。

タイ

パンガ海軍基地

1. 通常同基地にはフリゲート艦 2 隻と巡視船 6 隻が配備されているが、このうちフリゲート艦 HTMS Kra Buri 号と巡視船 3 隻が岩に叩きつけられて損傷した。職員 4 名が行方不明になっているほか、14 名が負傷した。
2. プミポン国王の長女の息子、Khum Poom Jensen 氏の護衛にあっていた海軍の巡視艇 Tor 215 号は、津波で沈没、現在も発見されていない。
3. 空軍・沿岸防衛司令部の建物と乗組員 480 名のための宿舎が損傷を負った。
4. パンガの被害は最もひどかった。被害額は 6 億パーツに上る。このほか、ラノン、サトゥン、クラビ、トゥランの小さな港も津波の影響を受けている。

マレーシア

2005 年 1 月 3 日付けのマレーシア現地紙「スター」によると、海事産業及び港湾に影響はない。当初の報道では、ケダ州沿岸の漁船が損傷を受けたと報告されていた。

ミャンマー経由の油送管建設へ＝マ海峡経路への依存減らす－中国雲南省

(明報 15日 B19面) 中国雲南省政府はこのほど、ミャンマー北西部のシットウェ港から同省昆明市への石油パイプラインを建設する計画を中国国務院(内閣)に提出したもようだ。実現すれば、中東やアフリカ地域から海上輸送された石油が同港から雲南省への直送が可能になり、マラッカ海峡ルートに代わる輸送経路が確保されることになる。

計画では同パイプラインはシットウェ港－マンダレー－同省瑞麗市を經由し、昆明市に至る。ライン建設費は20億米ドルに上る見込みだが、同省には石油工業の基礎施設がほとんどないことから、ライン以外の関連施設の建設費にさらに100億米ドルを投じる必要があるという。専門家によると、中国が輸入する石油の8割はマラッカ海峡を經由しており、万が一この経路が断たれば、大きな打撃を受けることになる。新たなパイプラインは、マラッカ海峡ラインに比べ短期間で安く、より安全に石油を輸送できる見込みで、国家戦略の見地からも重要なプロジェクトになるとみられる。

(2005年1月17日 時事速報シンガポール)

シンガポール運輸省 パシルパンジャンに16埠頭を新設

シンガポール運輸省が15日に発表したところによると、シンガポールは超大型コンテナ船に対応するため、同国港のパスルパンジャン・ターミナルに16埠頭の追加を計画しているとのこと。これによって、同ターミナルの埠頭は計42となる。

同省は、海事港湾庁と共同で今後パスルパンジャン・ターミナルの開発を進めていくとしている。

今回の発表は、先週シンガポールの国会において大統領が行った方針演説を受け、ヨー・チャウトン運輸相が詳細を説明したものの。

(2005年1月16日 サンデー・タイムズ～ストレート・タイムズ日曜版～)

米海軍がマラッカ海峡の水深を調査

アメリカ海軍水路部の船が、現在アチェ沖のマラッカ海峡で水深調査を行っている。これは、昨年12月26日に発生したスマトラ沖地震・津波の影響で、マラッカ海峡の水深が変化したのではないかと報告を受けて実施されたもの。また、昨日マレーシア政府は、同国も海峡水路調査を行うと発表している。

アチェ沖の海底の水深が以前の約1,250メートルからわずか31メートルになっているとの未確認情報が広く報道されているが、地震・津波発生後にマラッカ海峡を通航した4,000隻近い船舶からはそのような問題があったとの通報は一切ない。

しかし、1月6日、アメリカのNational Geospatial-Intelligence Agency (NGIA)は、今回の地震・津波で、沿岸の地形と水深が大きな影響を受けている可能性が高いと発表しており、これらのなかには沈船、暗礁、サンドウェーブの移動も含まれている。

同局は、これまで衛星と陸上から地震・津波による変化がなかったかどうか情報を収集

していた。

シンガポール駐留米海軍のスポークスマンであるチャック・ベル大尉は、本紙（ビジネス・タイムズ）のインタビューに対し、「水路調査船 USNS John McDonnell 号が週末にシンガポールを出発し、被害を受けた沿岸の調査のためアチェに向かった」と述べた。

タイのウタパオ基地共同情報局のパトリック・シュタルク大尉によると、調査船はマラッカ海峡の水路とアチェ沿岸海域の海底調査を行い、水深や沈船の位置に変化がないか確認するとのことである。

同大尉の話では、調査船は現在位置しているマラッカ海峡～アチェの西端～Meulaboh にかけて調査を行い、調査期間は「数週間」とのこと。マラッカ海峡の調査の結果は NGIA を通じて情報が散布され、沿岸のデータについてはインドネシア当局に引き渡される。

一方、マレーシアでは、同国海軍水路調査チームがマラッカ海峡の水路再調査を行うと同国海事局関係者が発言したと報道されている。

AFP 通信の報道によると、マレーシアは数ヶ月かけて海峡の水路再調査を行うとのこと。

再調査が実施されれば、現在停滞している IMO（国際海事機関）のマリン・エレクトロニック・ハイウェープロジェクトの復活が期待される。同プロジェクトは、マラッカ海峡全体の水路再調査実施という大掛かりな目標を掲げていたが、費用が高額なため調査範囲を通航分離帯のみに縮小していた。（2005年1月19日 ビジネス・タイムズ）

英国海軍が津波の震央を調査

シンガポールの英国海軍関係者によると、インドネシア政府は英国海軍に対し、先月インド洋に大津波を引き起こした海底大地震の震央調査を許可した。

英国海軍の HMS Scott 号が昨日シンガポールを出港する予定になっており、インドネシア・スマトラ沖の海底を調査し、先月26日に発生した地震がどのように広がったのか調べ、今後の災害の予想を手助けすると英国国防省は述べている。

同省の声明によると、調査は2、3日後に始められる予定で、「アジア全体に相当有益であり、全世界の展望に成り得る」とのことである。

震央の水深は200メートルから5,000メートルに及ぶが、HMS Scott 号の対応能力の範囲内であると同省は述べている。

震央はインドネシアの排他的経済水域に位置することから、調査は国連海洋法条約の海洋科学調査に該当する。HMS Scott 号は、物資調達のほか、調査援助にあたるサザンプトン海洋学センターと英国地質学調査所の職員と合流するため、シンガポールに立ち寄っていた。（2005年1月25日 ビジネス・タイムズ）

シンガポール LLMC 76 への加盟を発表

シンガポール海事港湾庁（MPA）は25日にニュース・リリースを発表し、シンガポールが「海事債権についての責任の制限に関する条約（LLMC）1976年」に加盟す

る意向を国際海事機関（IMO）に伝えたと明らかにした。加盟が発効するのは5月1日。

LLMC76は、船舶運行中に海難事故が発生した場合の人損害、物損害の賠償責任を一定の限度額に制限している。

シンガポールがLLMC76に加盟することにより、海運業界の利益が保護されるほか、海事仲裁センターとしてのシンガポールの魅力を高めることができる。

（2005年1月25日 シンガポール海事港湾庁ニュース・リリース）

シンガポール海事港湾庁 通航船舶に水深変化の報告を求める

シンガポール海事港湾庁（MPA）は1月26日、「津波後のマラッカ・シンガポール海峡の航行安全について」という以下内容のニュース・リリースを発表し、マラッカ・シンガポール海峡の通航船舶に対し水深に変化があった場合は報告するよう求めた。

「昨年12月26日に発生したスマトラ沖地震・津波の影響で、周辺海域、特にマラッカ・シンガポール海峡の北側進入海域周辺の水深が変化したのではないかと報道されている。シンガポール及びインドネシアの水路部は密接に連絡を取り合って状況を監視している。この海域を航行する船舶は、水深に変化があった場合は報告すること。

1月6日に（マ・シ海峡の水深が地震・津波の影響で変化したのではないかという）最初の未確認の報告が出されたが、その後も多くの船舶が同海峡を通航しており、水深が変化しているという報告はなく、海峡の交通は以前と同様スムーズである。

しかし、同海峡を通航する船舶は、予防的措置として、水深変化を知らせる航行警報を受信するほか、水深を確認する音響測深機の利用し、海図よりも浅い水深を発見した場合はVTS当局に通報すること。

MPAは、今後もインドネシア水路部、海運業界とともにマ・シ海峡北側進入海域の状況を監視する」（2005年1月26日 シンガポール海事港湾庁ニュース・リリース）

シンガポール入港船舶、総トン数で世界一を維持 過去最高を記録

シンガポール海事港湾庁（MPA）が1月31日に発表したニュース・リリースによると、シンガポール港に昨年に入港した船舶と貨物を合わせた総トン数は10億4000万トンに達し、過去最高を記録した。入港船舶数は13万3185隻で、2003年の13万5386隻からわずかに減少したものの、総トン数では世界一の地位を維持した。

シンガポール港の昨年のコンテナ取扱量は2130万TEU（前年比15.9%増）、貨物取扱量も3億9300万トン（同13.1%増）に増加した。

また、船舶燃料の売上高は2360万トン（前年比13.3%増）に上り、世界の船舶燃料ハブの地位を守った。

一方、2004年末時点で、シンガポール船籍の船舶は3,109隻（総トン数2,770万トン）で、世界の船腹量の第7位から6位にワンランクアップしている。

（2005年1月31日 シンガポール海事港湾庁ニュース・リリース）

オーストラリアの水先業者、トレス海峡の強制水先制度遅延を危惧

オーストラリアとパプアニューギニアに挟まれるトレス海峡への強制水先制度の導入を両国が提案しているが、本制度が導入された場合、世界の他の重要航路への同制度の適用が懸念されている。このことから、オーストラリアの水先業者は、アメリカやイギリスを含めた主要海洋国家が本制度の導入を遅らせようとするのではないかと危惧している。

オーストラリア・リーフ・パイロットのアラン・マフィナ社長は、「主要海洋国家のなかでも、アメリカとイギリスは本制度の導入に難色を示しており、ロシアと日本の見解は不明のままだ」と述べた。

これらの国々は、本制度が導入された場合、マラッカ海峡やイギリス海峡でも規制が強化されることを懸念しているとみられる。 (2005年2月28日 ロイズリスト)

インドネシアには国家海事システムが存在しない

現在まで、インドネシアには国家海事システムが存在しなかった。

3月19日、インドネシア国家海事局のラ・オデ・カマルディン氏はジャカルタで「アンバラットの件(※)以降、海事問題がやっと議論の対象になってきたところだ」と述べた。

同氏によると、インドネシア政府はこれまで陸上における防衛・経済にしか目を向けていなかった。

「インドネシアが島々と海から成っていることに今まで無関心であった」と同氏は述べている。

また、同氏は「インドネシア海軍は動きのない護衛としての役割しか果たしていない。漁民の方が海の事情に詳しい。海軍は彼らから情報を収集すべきである」と述べた。

同氏はアンバラットの件について、3月22日と23日に話し合いが持たれたことを評価した。

一方、領域の統合を維持するためにインドネシア海軍のプレゼンスは今後も必要である。

(2005年3月21日 テンポ～インドネシア現地紙～)

※カリマンタン島(ボルネオ島)東沖スラウェシ海のアンバラット鉱区。インドネシアとマレーシアがそれぞれ権益を主張している。マレーシアが英・オランダ系石油メジャーのロイヤル・ダッチ・シェルと同鉱区の権益譲渡契約を結んだことから、インドネシア政府が反発、一時は両国が現場に海軍艦船を派遣するなど緊迫化していたが、両国間で対話を行っていくこととなり、事態の沈静化が図られた。

シンガポール海事港湾庁、シングルハルタンカーの入港を規制

シンガポール海事港湾庁(MPA)は4日、5,000重量トン以上のシングルハルタンカーに対し、シンガポール港に入港する24時間前までに入港届を出すよう求める措置を施行した。シンガポールまでの航行時間が24時間以内の港湾施設からシンガポール港に入港

する場合は、同港湾施設出港後、直ちに届けを出す必要がある。重質油輸送の制限などの海洋汚染防止条約による規制に違反した船舶は、入港を拒否される。すでに入港している場合は、抑留される。

今回の動きは、国際海事機関（IMO）が2003年12月にシングルハルタンカーを段階的に減らすことを盛り込んだ改正海洋汚染防止条約を採択、今年5日に施行したことを受けたものである。

（2005年4月1日シンガポール海事港湾庁ポート・マリン・サーキュラー）

MPA トランスポンダ設置費用 350 万 S ドルを負担

MPA（シンガポール海事港湾庁）は昨日、3,000 籍にも及ぶ港内で就役する小型船やプレジャーボート等にハイテク・トランスポンダを設置するための費用 350 万 S ドル（約 2 億 3 千万円）を負担すると発表した。これには、港内における船舶や港湾施設に対するテロ攻撃を防ぐねらいがある。

同庁は、第 1 回目の措置として、500 基のトランスポンダを 2005 年 12 月までに港内で就役する小型船、プレジャーボートに設置し、2006 年 12 月までに識別装置を付加する予定。既存の GPRS（General Packet Radio Service）通信ネットワークを利用する事により、費用を低く抑える事が可能となる。同トランスポンダは、各船の ID、位置及び速力を送信する。同庁長官は、この措置が IMO で決議された船舶や港湾のセキュリティ対策に関する議定書の円滑な実行であることを強調する。

1 年前の昨日、ISPS コードが施行された。「シンガポールのセキュリティ強化のため、我々はこの度 Harts（Harbour Craft Transponder System。ISPS コードを更に強化した施策。）を導入する。これにより、領海内の小型船に対するより詳細な監視が可能となる。」と長官は語る。Harts は、500 総トンより小型の AIS 設置義務のない船舶を対象としたシンガポール独自の施策である。

Harts トランスポンダは一基 1,000 S ドル（約 6 万 6 千円）以下で、一方の AIS 装置一式は 7,000~1 万 S ドル（約 46 万~66 万円）もする。トランスポンダのデータは同庁の港内管制センター（POCC）に送信され、同センターの電子海図やレーダーシステムと最大限に統合される。これにより、石油精製施設や海軍施設のような進入制限（または禁止）エリアの周囲に電子的なフェンスを設置する事が可能となる。同装置のもう一つの特徴は、ハイジャックやテロ攻撃等のセキュリティへの脅威が発生した際に即座に同庁に通報するための「パニック・ボタン」が装備されていることである。トランスポンダはオーソライズされた小型船でのみ機能するとされる。

本紙（Business Times）は、同装置がシンガポール海峡全体をカバーできるという事は、すなわち同装置の導入が狭隘なシンガポール領海に緩衝帯を付加することになると考える。

同装置の導入決定は、USS Cole や Limburg tanker の事例のような、小型船を使用したテロ攻撃に対する破滅的潜在性に対処するために始動されたに他ならない。

(2005年7月2日 ビジネス・タイムズ)

星船級協会創設「当面のターゲットは小型船、将来的には事業拡大も」

シンガポールは29日、同国初の船級協会 SingClass を創設した。シンガポール船級協会は、組合関連団体のウェーブリックと NTUC インカムと地元の海事専門職による合併事業である。

SingClass のジョナソン・フォーン常務理事は、「SingClass は国際船級協会連合 (IACS) に所属する船級協会に対抗するつもりはない。地元のニーズに応えることが目的だ。」と述べた。

フォーン常務理事は国際競争への参加に消極的だが、ウェーブリックのトーマス・タイ会長は、「SingClass は急速に成長し、世界的に進出するだろう。30年後には極東のロイズになるだろう。」と述べた。

近隣国のインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイに船級協会があるのに対し、世界第5位の商業船隊を持つシンガポールにこれまで船級協会はなかった。

手始めに、約200隻の地元の船舶がシンガポール海事港湾庁 (MPA) 船検から SingClass 船級に移行する見込みである。今後2年間に沿岸船に展開し、その後地域市場に拡大していく予定。

SingClass は、通常の船級協会が興味を示さない小型フェリー、タグ、物資補給船、ハーバータグ、港湾内タンカーなどに 40~50%割引で低コストのサービスを提供することができるだろうとしている。

SingClass は、MPA の支援の下、SOLAS 条約でカバーされていない 500GT 以下の船舶に対する世界的な規定の構築を進めたいとしている。フォーン常務理事は、「世界に先駆けたものを開発しなければならない」と述べた。 (2005年6月30日 ロイズリスト)

シンガポール国立大に海運研究センターがオープン

30日付のシンガポールの経済紙ビジネス・タイムズ (19面) によると、シンガポール国立大学 (NUS) に29日、海運商業分野を専門に研究する「海運研究センター (CMS)」が開設した。

CMS は当初、海運法や海運に関する政策、セキュリティー、複合輸送サプライチェーン、オフショア石油採掘、海運と貿易の関係などについて研究を行う予定。ヨー・チャウトン運輸相はセンター開設式典で「CMS は、海運業界および学識界の海運に関する研究、分析のプラットフォームになる」と述べた。

同センターはこれまでに政府系港湾大手 PSA コープ、ケッペル・オフショア・アンド・マリンなど海運関連企業から約365万シンガポールドル (Sドル) の資金を調達。このほか、海事港湾庁 (MPA) はさらに100万Sドル相当を研究プロジェクトに拠出するとしている。 (2005年7月1日 時事速報シンガポール)

クルーズ船市場での競争に勝つには新施設不可欠＝MPA 長官

25日付のシンガポールの経済紙ビジネス・タイムズ（19面）によると、海事港湾庁（MPA）のテイ・リムヘン長官は22日、シンガポール・クルーズ・センター（SCC）改装オープン記念の夕食会で、アジア近隣諸国の中で激化しつつあるクルーズ船業界での競争にシンガポールが先んずるには、新しいクルーズ・センターの建設は不可欠との考えを示した。

テイ長官は、SCCがこのほど終えた大改修工事で、ターミナル内のレイアウトや雰囲気向上し、乗客や貨物の流れも改善したと指摘。しかし、「2010年以降の地元クルーズ船セクタの長期的なニーズを満たし、新しい大型船を取り扱うためには新しいクルーズ施設は必要だ」と強調した。

同国に寄港するクルーズ船の約5%は現在、SCCの埠頭（ふとう）が小さすぎるため、政府系PSAコープが管理するパシル・パンジャン港での係留を余儀なくされている。SCCは、クルーズ船乗客が今後年間11%伸び、2010年には年間120万人に達すると見込んでいる。（2005年7月26日 時事速報シンガポール）

二重底タンカー切り替え促進に、インセンティブ＝シンガポール政府

26日付のシンガポールの経済紙ビジネス・タイムズ（19面）によると、シンガポール政府は一重構造のタンカーから、石油漏れなどの事故を防止できる二重底タンカーへの切り替えを促進するために、港使用量の免除などインセンティブを導入している。

2002年11月、スペイン沖で起きた一重底タンカー沈没事故で2万5000トンもの重油が流出した。この事故を受け国際海事機関（IMO）は一重底タンカーの段階的廃止を決定。シンガポール当局も2015年までの一重底タンカーの航行禁止を決めたほか、二重底タンカーの早期切り替えを促すために、今年3月15日から08年3月末までに新規登録した新しい二重底タンカーについて港の使用料を免除するインセンティブを導入している。

地元タンカー会社ではこれまでに、燃料船会社ホン・ラム・マリーンがこのほど、初めて次世代の二重構造のタンカー「リーダーシップ号」を受け取ったほか、グローバル・エナジー社が二重底タンカー2隻を発注している。

（2005年7月27日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡の航行安全で研修＝東南アジア6カ国一日・シンガポール共催

【シンガポール17日時事】国際協力機構（JICA）とシンガポール外務省が共同開催するマラッカ海峡の航路標識研修が17日、始まった。研修は21世紀のための日・シンガポール・パートナーシップ・プログラムに基づくもので、今年で3回目。今回はミャンマーが初参加した。

研修は30日までの予定で、東南アジア諸国連合（ASEAN）加盟国のうち、ミャン

マーを含め、6カ国から港湾関連の担当職員ら14人が参加。マラッカ海峡を航行する船舶の安全確保を目的に、航路標識の管理、保守について学ぶ。また、同海峡では海賊行為が頻発していることから、海賊などの状況についての説明も今回初めて行われる。

JICAは来年以降について、シンガポールに設置される海賊に関する地域情報センターと協力、海賊対策に関する各国の治安維持担当者を対象にした新たな共同研修コースの開設を検討している。(2005年8月18日 時事速報シンガポール)

PSAの1-9月コンテナ取扱量、20.2%増

【シンガポール14日時事】シンガポールの政府系港湾管理会社PSAコープは14日までに、同社が管理する内外港での1-9月のコンテナ取扱量が2966万TEU(20フィート標準コンテナ換算個数)と、前年同期比20.2%増加したと発表した。海外港での取扱量の伸びが大きく、全体を押し上げた。

発表によると、取扱量を内外港別にみると、中国や香港、欧州などの海外港が1299万TEUで、前年同期比38.8%と急増。シンガポール国内は1666万TEUで、同8.7%増だった。

PSAの管理下とは異なるシンガポール・ジュロン港の1-9月期のコンテナ取扱量は68万TEUで、前年同期比42.86%と急増した。

(2005年10月17日 時事速報シンガポール)

調整相「バタムのFTZ化なし」=港湾開発で支援チーム発足

【ジャカルタ14日時事】インドネシアのバクリー調整相(経済担当)は14日、これまで宙に浮いた形となっていたバタム地域の自由貿易地域(FTZ)構想について、「FTZ化はしない」と言明した。同時に、バタム島の港湾開発策を検討する支援チームを発足させ、同島をシンガポールに匹敵する自由度と競争力を持った港湾地域に引き上げるための開発策を推進していくことも明らかにした。財務省で行ったハッタ運輸相らとの協議後、記者団に語った。

新たに発足する支援チームは、バタム工業開発庁(BIDA)の職員らをメンバーに入れ、同庁と開発策を調整。

このほか、同島のハン・ナディム国際空港について、カーゴ空港として発展させる余地があるかどうかを2週間以内に検討に入るといふ。

バクリー調整相はこの中で、バタム地域に無関税のFTZを導入しない理由として、他地域から「不公平」との声が出ると指摘、「(今月1日から正式導入した)拡大保税地域(BZP)で十分」との認識を示した。

BZPは今年7月に公布された特定輸入財の関税免除、保税地区の設立認可・通関手続き簡素化、無形資材・サービスの付加価値税(VAT)免除などを定めた財務相規定2本、

工業団地の保税地区向け製品輸出入手続きの簡素化を定めた貿易相規定1本（7月パッケージ）を法的根拠にしたもので、バタム、ビンタン、カリムンの3島が対象となる。レンパン、ガランの2島は対象外。

ハッタ運輸相によれば、政府はバタム地域のBZPを強化するため、バタム島南沖のニパ島を中核港湾として国際海事機関（IMO）に登録している。

バタム地域のFTZ化をめぐることは、全域適用を主張する国会と一部地域のみへの適用を主張する政府が激しく対立。国会は昨年9月、全域適用を盛り込んだFTZ法案を強行採決したものの、メガワティ前大統領が署名を拒否していた。

（2005年10月17日 時事速報シンガポール）

上海港貨物取扱量、05年は4.43億トンに＝シンガポール抜きトップ？

2日付の上海紙・解放日報（9面）によると、上海市の港湾移設が取り扱う貨物総量は2005年は4億4300万トンになる見通しだ。04年実績（3億7900万トン）に比べ16.9%拡大する。一方、シンガポールの取扱量は上半期実績から推計すると4億2000万トン程度にとどまるとみられ、上海が「世界最大港」の座を奪う可能性が大きいという。

上海港の貨物取扱量は1984年に1億トンに達した。その時点での輸出入比率は22%にすぎなかった。これが2000年に2億トンを突破し、輸出入比率は37%まで拡大。さらに、わずか3年で3億トンに達した。

一方上海港のコンテナ取扱量は05年は1800万TEU（20フィート標準コンテナ換算）に達するが、世界3位の位置付けは変わらない見込み。（時事）

（2005年11月2日 時事通信・解放日報）

マラッカ・シンガポール海峡航行の船舶向けに電子潮流図

6日付のシンガポールの経済紙ビジネス・タイムズ（23面）によると、同国のインフォ・アット・シー社は来年初め、マラッカ・シンガポール両海峡を航行する船舶や港湾管理会社などを対象に、電子潮流図サービスを開始することを明らかにした。同サービスは、両海峡の潮流の速度、向き、水位など詳細な情報をほぼリアルタイムで把握でき、安全で効率的な航行に寄与するとしている。

同社は、シンガポール海事港湾庁、BMTアジア・パシフィックとDHIウォーター・アンド・エンバイロメント社の合弁会社。両海峡を航行する船舶は現在、紙の潮流図を利用しているが、潮流情報は港湾内の一部海域に限定されている。同社が開発した電子海流図にはすべての海域の情報が網羅されており、スター・クルーズや他の30団体が現在、同システムをテスト運用中。同サービスは情報をダウンロードするごとに課金される仕組みで、同社は当面、年間100万シンガポールドルの収入を見込んでいる。

（2005年12月7日 時事速報シンガポール）

米のマラッカ海峡警備参加を拒否＝「主権の問題」とナジブ副首相―馬

【クアラルンプール5日時事】テロ対策を目的に米国が求めているマラッカ海峡での警備参加に関して、マレーシアのナジブ副首相兼国防相は5日までに、「マラッカ海峡の安全対策は基本的にマレーシアとインドネシアの責任で行う。米国に警備参加を求めることはない」と述べ、拒否する考えを示した。

マラッカ海峡はマレーシアとインドネシアの間に位置する世界有数の海上交通路。海賊事件が頻発しているほか、東南アジアのイスラム過激派組織ジェマ・イスラミア（J I）が両国で活動しており、インドネシア・バリ島の爆弾テロもJ Iが行ったとされる。

こうした情勢を踏まえ、米国・太平洋軍のトーマス・ファーゴ司令官は先にシンガポールを訪問して地域情勢に関して意見交換を行い、米国がマラッカ海峡に高速艇を展開するなどして警備活動を支援する考えを示した。シンガポールは米国の提案に賛意を示したという。

シンガポール訪問の感触を受けてファーゴ司令官は3日、米国の警備参加に関してマレーシアやインドネシアの協力を得たい考えを示した上で、「こうした国々は国境を越えた脅威に敏感になっている。広大な地域の警備は彼らだけでできず、多国間の協力が必要だ」と指摘した。

これに対してナジブ副首相は、「米国が警備を行いたいとしても、国家主権にかかわる問題で許可が必要だ」と指摘した。また、マラッカ海峡の状況に関して同副首相は「海賊事件は起きているが、大型船舶を襲うのは難しい。インドネシアと最大限の協力をしており、海賊問題に関してはコントロール下にある」との認識を示した。

（2004年4月6日 時事速報シンガポール）

米国のマラッカ海峡警備の可能性について協議認める＝シンガポール国防省

シンガポール国防省はこのほど、テロ対策で米国が提案するマラッカ海峡での警備参加の可能性について、米国・太平洋軍のトーマス・ファーゴ司令官と協議したことを確認した。しかし国防省の広報官は、マラッカ海峡の警備に米兵を派遣するという米国の提案にシンガポールが賛意を示したとのファーゴ司令官の発言を確認することは拒否。同広報官は、米国とのこれまでの協議では「具体的なレベルにまで踏み込んでいない」と述べた。

一方、シンガポールの米国大使館は5日、マラッカ海峡の警備については1カ国だけで実行する考えはないと強調した。同大使館は、米政府がアジア太平洋地域の関係諸国と新プログラム「地域海上警備イニシアティブ（RMS I）」の立ち上げに向け話し合いを開始しており、RMS Iへの貢献レベルについては関係各国が決めることになることを説明。しかし、RMS I計画については、依然初期の段階にあると指摘した。

（2004年4月7日 時事速報シンガポール）

1 週間で海賊 9 件、1 人が行方不明

4 月 20 日から 1 週間で、シンガポール、インドネシア、マレーシアで 9 件の海賊事件が起きた。29 日付 SHIPPING・タイムズが報じた。

最も被害が大きかったのは 23 日に起きたシンガポール周辺の 2 件。インドネシア・ビンタン島を出港したタンカーは 8 人組の海賊に襲撃され、1 人が人質に取られた。もう 1 件はマレーシア・パンコール島で深夜に発生し、漁船が M16 ライフルを武装した海賊に襲われ、2 人が人質となった。1 人は解放されたものの、もう 1 人が行方不明のままという。

国際商業会議所 (ICC) 傘下の国際海事局 (IMB) によると、昨年海賊事件は 445 件と過去 10 年で 2 番目の多さだった。そのうちインドネシアが 4 件に 1 件を占め飛び抜けて多かった。

マラッカ海峡も 16 件から 28 件と上昇したが、マレーシア近海は 6~12 月はゼロ件で、IMB は「絶えず警戒を怠らないマレーシア警察のパトロールのおかげ」と称賛している。世界的には銃器を使う海賊が 68 件から 100 件と急増。人質は 359 人と 2 倍に増えており凶悪化が進んでいる。

(2004 年 4 月 30 日 NNA)

シンガポール国防省、マラッカ海峡の安全に対する見解を改めて表明

シンガポール国防省は昨日 (4 月 30 日)、マラッカ海峡の安全問題に対するシンガポールの立場を改めて明らかにした。

今週初めに実施された 18 カ国が参加する軍事演習の式典で、テオ・チーヘン国防相は、「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全の基本的責任は沿岸 3 カ国にあるが、海峡利用者も責任を分担するべきだ。マラッカ海峡の航行が停止する事態に陥った場合には、経済に壊滅的な被害を与えることが予想される。海峡では海賊事件が横行しており、テロから海峡を守るためにも、より多くの国々や機関の協力が必要」と述べた。

その後、この報道に対して、マレーシアのナジブ・ラザク国防相から「外国がマレーシア領海の治安維持に直接関わることには反対。セキュリティの名目で領有権が侵されるべきでない」、同サイド・ハミド外務相からは「シンガポールはマレーシアの海峡保護能力を軽視すべきではない。また、シンガポールは内密に懸念を示すべき」との反論を受けた。このため、今回シンガポール国防省が改めて見解を示すことになった。

昨日発表された声明でシンガポール国防省は、「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全の基本的責任は沿岸 3 カ国にあるが、両海峡を利用する国、海運団体、IMO (国際海事機関) などの利用者も責任を分担するべきだ。これらの取り組みは、協議の下、国際法の範囲内で行われるべき」とテオ国防相の言葉を繰り返し、「マラッカ海峡の海上安全重要事項に対するシンガポールの見解が、これではっきりすればよい」と述べた。

テオ国防相のスピーチは、シンガポール国防省のホームページ www.mindef.gov.sg で公開されている。

(2004 年 5 月 1 日 ストレート・タイムズ)

シンガポール 保安コード順守船、入港料 5%割引

(ストレート・タイムズ 1日) シンガポール海事港湾庁 (MPA) は 29 日、国際海事機関 (IMO) で採択された新しい国際条約「船舶と港湾施設の国際保安 (ISPS) コード」の基準を満たしている船舶に対し、5 月 1 日～6 月 30 日にかけて、入港料の 5%を割り引くと発表した。同措置は、MPA のシニア・ダイレクター、リー・センカン氏が第 8 回東南アジア諸国連合 (ASEAN) 海上交通作業部会会議で発表したもの。世界規模での港湾保安強化を支援する。

割り引きの対象は、ISPS コード順守の証明書または国際船舶保安証書 (ISSC) を所持する船舶となっている。

IMO はすべての船舶に対し、7 月 1 日までに ISPS コードを順守するよう求めている。シンガポール船籍の船舶の 85%は、すでに関連証明書を取得しているか、安全保安計画について申請あるいは承認取得を済ませているという。 (2004年5月3日 NNA)

※ 詳しい内容は M P A の ホーム ページ に 掲 載 さ れ て い ま す 。

<http://www.mp.a.gov.sg/homepage/pressreleases/040429.html>

米沿岸警備隊が主要港に駐在へ＝国際保安コードの導入で－マレーシア

(3日スター) 国際海事機関で採択された「船舶および港湾の国際保安コード」(ISPS コード) が 7 月 1 日に導入されるのに伴い、マレーシアの主要港に米沿岸警備隊の隊員が駐在する。同コードが適切に運営されているかどうかチェックするのが目的。マレーシア海事局が適性と認可した貨物も再度検査する可能性がある。

米沿岸警備隊によると、主要港への隊員の配置は、テロ防止の観点から主要港湾で米国向け船積み貨物を対象に実施されている「コンテナ・セキュリティーズ・イニシアティブ (CSI)」を補完するもの。CSIはスランゴール州クラン港で導入されており、ジョホール州タンジュン・プルパス港 (PTP) でも近く導入する予定。

マレーシア政府関係者によると、米国政府は ISPS コードを導入・順守するよう求めしており、ボルネオ島の 2 州を含む全国各地の主要港で同コードを導入する予定。国内の港湾施設は 56 カ所。 (2004年5月6日 時事速報シンガポール)

インドネシアの停泊地で海賊がタンカーを襲撃

事件発生日時：2004年4月3日午前3時 (現地時間)

事件発生地：インドネシア ドゥマイ港近くの停泊地

被害船の詳細：タンカー

状況：蛮刀で武装した 4 名の海賊がタンカーの機関室に侵入し、機関室にいた乗組員 2 名を縛り、人質にとった。海賊は倉庫に押し入ったが、警報が鳴ると何も奪わずに逃走した。船長が港に通報したところ、待機するよう指示されたが、その後港から連絡はなかった。

このほかインドネシアでは、マカッサル海峡でばら積み船がスピードボート 2 隻に追跡されたが、警報を鳴らし、甲板の電気を点けたところ海賊はあきらめて逃走した。

(2004年5月5日IMBデイリーレポート 6日 SHIPPING・タイムズ)

インドネシア、マレーシア マラッカ海峡のテロ脅威は誇張され過ぎ

マレーシアのサイド・ハミド外相とインドネシアのハッサン・ウィラユダ外相は、7日合同記者会見を開いた。

この席で、ジャカルタを訪問中のハミド外相は、マラッカ海峡のテロ脅威は誇張されていると述べた。「過去6カ月間に同海峡で発生した海賊事件は1件、テロ行為はなかった。マラッカ海峡は、ほかのテロ脅威に晒されている場所と比較して、極めて安全であると言える」と述べた。

先月末にシンガポールにおいて米国務省の高官が、東南アジア海域の海上航路がテロ集団のターゲットになる可能性が高いと述べた。

ハッサン外相も、ハミド外相の意見に同意、犯罪行為がテロ集団と手を結ぶ段階まではっていないだろうと話した。

ハミド外相は、海峡利用国による国際的な協力は可能だが、沿岸国と話し合いを持ってから行われるべきとし、米国を含めた外国が、沿岸国と話し合いを持たないまま、一方的に動き出すことはないと述べた。

最近、アメリカが海峡警備のために部隊及び高速艇をマラッカ海峡に派遣するのではないかと噂されていたが、アメリカ政府はこれを否定している。

(2004年5月8日 ストレートタイムズ)

海運会社、マ・シ海峡の警備強化で沿岸国の協力強化

(ストレート・タイムズ10日) ボルチック海国際海運協議会(BIMCO)のスポークスマンはこのほど、マラッカ海峡とシンガポール海峡の航行の安全を確保するには、最初のステップとして複数国による共同海上パトロールの実施が最良の方法だとの考えを示した。同スポークスマンは、第2のステップとしては、両海峡での海賊やテロ行為の追求と法的手段の手続きが重要になると指摘した。

両海峡には、世界の貿易の4分の1、そして世界で取引される石油の約半分を積んだタンカーが航行する。国際海事機関(IMO)の海賊被害に関する最新レポートによると、今年1-3月にはマラッカ海峡で8件(前年同期3件)の海賊被害が報告され、シンガポール海峡では6件(前年同期0件)の海賊襲撃事件が報告された。最近では、こうした海賊がテロリストと手を組んで海上テロを行う可能性が懸念されているほか、海賊が簡単に両海峡を航行する船舶に乗り込めるのであればテロリストも同様に船舶を容易に乗っ取る可能性も懸念されている。

BIMCOは、海賊やテロ行為などに対し複数国が協力して対策にあたるのが望ましいとの考えを示しているが、対策に関する複数国間の協定への署名は「各関係国の判断にまかせるべき」だとしている。

(2004年5月11日 時事速報シンガポール)

＜ＡＲＦ＞アメリカ、アジア太平洋の海上セキュリティ協力を提案

「東南アジア諸国連合（ＡＳＥＡＮ）地域フォーラム」（ＡＲＦ）の高級事務レベル協議がジョクジャカルタで開かれ、この席でアメリカはアジア太平洋海域の海賊行為・テロ脅威に対応するための地域協力を提案した。

カナダの出席者によると、提案には、海上活動情報の交換、海賊行為・テロ脅威に対する各国の対応能力の向上が含まれていた。しかし、ある出席者の話では、海軍の介入や合同訓練については触れられなかったとのことである。

ＡＳＥＡＮ加盟国は、このイニシアチブを歓迎したが、マラッカ海峡等の海域をアメリカに警備させることはないとＡＳＥＡＮ高官は述べている。

インドネシアの防衛担当高官は、この提案はまだ一般的なもので、話し合いを続ける必要があると述べた。

先月トーマス・ファーゴ米太平洋軍司令官が、テロ対策のためマラッカ海峡への部隊を派遣すると発言したところ、インドネシアとマレーシアは、警備は沿岸国の役割として、これを拒否した。

（２００４年５月１３日 ジャカルタ・ポスト）

マラッカ海峡の航行安全に日本など各国の対応必要＝シンガポール副首相

（ストレート・タイムズ２１日）シンガポールのトニー・タン副首相兼首相府調整相（安全保障・国防担当）は２０日、防衛関連の国際会議で基調演説し、マラッカ海峡の航行安全を確保するため、各国の協力による迅速な対応が必要だとの考えを強調した。

同副首相は、マラッカ海峡の航行安全確保の最終的な責任は沿岸国にあり、シンガポールが近隣諸国と、海峡の航行安全強化に向けた協力態勢について話し合う用意があると述べた。また、各国の領海と国際法に配慮した上で、沿岸諸国の協力の範囲を広げる余地はあると指摘、安全対策を取る上で、国連や国際海事機関（ＩＭＯ）、他の国々も参加させるべきだと強調した。

副首相は演説後、記者団に対し、航行の安全確保には複数の国々の協力が必要であり、世界の石油の８割が同海峡を通過することから、「例えば日本も海峡の安全確保に関心があるはずだ」と指摘した。米国は最近、海上テロ対策として同海峡に米海軍を派遣することを提案したが、マレーシアとインドネシアは反対している。

（２００４年５月２１日 時事速報シンガポール）

ＩＭＯとの協力を呼びかけ＝マ・シ海峡の海賊問題解決で－アジアの船主

（ SHIPPING・タイムズ２６日）シンガポールで開催された第１３回アジア船主フォーラム（ＡＳＦ）は２５日、マラッカ、シンガポール両海峡での海賊襲撃事件を解決するため、アジア各国政府に対し国際海事機関（ＩＭＯ）と協力するよう訴える共同声明を発表した。同声明は、世界各地で海賊襲撃事件が多発していることや、国際テロリストが海賊と手を組んでテロ攻撃を行う可能性に「深い懸念」を示した。

今回のASFには、日本や中国などの船主協会代表や、東南アジア諸国連合（ASEAN）船主協会（FASA）の代表ら115人が参加した。

海賊事件防止を目的とした多国間の共同警備に向けた取り組みは、沿岸諸国の主権問題を理由に進んでいない。シンガポールとマレーシア、インドネシアの沿岸3カ国のほかに、両海峡の利用国も警備に参加するとの提案に対しては、マレーシアとインドネシアが強く反発している。

FASAに加盟する船主らは今回の声明で、海賊事件が多発する海域の沿岸国に対し迅速な対応を訴えるとともに、解決に向けた多国間協定を結んで海軍または海上警察による共同パトロールを実施して船舶の安全航行を確保するよう呼びかけた。

次の第14回ASFは来年5月にオーストラリアで開催される。

（2004年5月27日 時事速報シンガポール）

米国「マラッカ海峡を警備するつもりはない」

シンガポールで開催された「アジア安全保障会議」の席で、米太平洋艦隊のウォルター・ドラム司令官は、「米軍はテロ及び他の脅威に先んじて対抗するため、マ・シ海峡において侵略的行動を取ることはない。また、マ・シ海峡に米軍基地の設置や常備戦力を維持する計画もない。しかし、海上の船舶・貨物等の動きに関する情報（例えば不審船に関するもの）を共有する制度があれば好ましい」と述べた。

これによって、3月の米国・太平洋軍のトーマス・ファーゴ司令官による発言（「米国はマラッカ海峡に高速艇を展開するなどして警備活動を支援する考えがある」）は撤回された。この発言に関し、4月在マレーシア米国大使館は、米国の配備は多数の仮定オプションの一つであることを明らかにしていた。

米国のマラッカ海峡警備については、国家主権にかかわる問題であるとして、マレーシアとインドネシアは否定的であった。

一方、米国国防長官は、昨日地域海事セキュリティ・イニシアチブ（RMSI）に関し、本件はまだ初期の段階にあり、適当な国々との協力なしには実現しないと語った。

（2004年6月6日 ストレート・タイムズ【日曜版】）

マレーシア 海事セキュリティプランに関する話し合いを受け入れ

米国・太平洋軍のトーマス・ファーゴ司令官が今月後半にマレーシアを訪れ、米国の進める地域海事セキュリティ・イニシアチブについて話し合いを持つ予定である。

先に同司令官は米国がマラッカ海峡に高速艇を展開するなどして対テロ警備活動を行う考えがあると発言した際、マレーシアのナジブ副首相兼国防相は国家主権を理由にこれに反対していた。

現在も、ナジブ副首相は外国軍がマラッカ海峡の警備に介入することは逆効果だとして否定的であることには変わらないが、マレーシアよりテロ・海賊対策に精通し、経験のある

国々と訓練を行うことをファーゴ司令官との話し合いの議題の一つに挙げた。しかし、同副首相は、最終的な阻止については、沿岸国が実行すべきだとした。

シンガポールで開催された「アジア安全保障会議」では、米国の地域海事セキュリティ・イニシアチブについて話し合われ、海上治安問題への取り組みに前進が見られた。このほか、今回の会議では、ラムズフェルド米国防長官を含む米国高官が、先のファーゴ司令官の発言は誤解であり、米国はマ・シ海峡に米軍基地の設置や常備戦力を維持する計画がないことを認めた。

会議では、マラッカ海峡の安全確保に関する基本的責任は沿岸国にあるが、米国や他の国々も関与することができる」と述べられた。マレーシアのナジブ副首相もこれに同意し、沿岸国はテロの脅威への対応能力を高める必要があるとした。

会議に出席したすべての国々は実質的に国連海洋法条約に加盟しているとシンガポールのトミー・コー特使は指摘、航行安全と航路の汚染に関するこの条約の第43条が海峡セキュリティ改善の法的基盤になるのではないかと考える専門家もいる。米行政は条約批准を支持しているが、批准には至っていない。

トミー・コー特使は、「米国が条約加盟国になれば、沿岸国と利用国の協力に関する共有の法的枠組みができる」と述べた。 (2004年6月7日 ストレート・タイムズ)

マラッカ海峡の安全確保で協力強化＝シンガポールとマレーシア

(ストレート・タイムズ8日1面) シンガポールのテオ・チーヒエン国防相は7日、同国を訪問中のマレーシアのナジブ副首相兼国防相らと会談し、マラッカ海峡を海賊や海上テロから守るため、両国が協力関係を強化することで一致した。具体的には、両国海軍による共同海上パトロールの実施や情報交換の改善、海上での事件を調査する報告センターを設置する。また、両国沿岸警備隊の協力強化に向けても努力する。

会談後の会見で、ナジブ副首相は「両国は非常に緊密に協力している。情報交換や共同パトロールも既に行っている。そうした協力関係をさらに拡大、深化させたい」と述べた。またテオ・チーヒエン国防相も、パトロールや情報交換、コミュニケーション改善で協力関係が進めば、海峡の安全航行を強化することが可能だと述べた。

(2004年6月8日 時事速報シンガポール)

5カ国共同演習にテロ対策訓練含めることで合意＝豪、英、シンガポールなど

(ストレート・タイムズ8日1面) 5カ国防衛協定(FPDA)を結んでいるオーストラリアと英国、ニュージーランド、マレーシア、シンガポールの国防担当相は7日、シンガポールでの非公式会議で、今後の5カ国軍事演習にテロ対策訓練も含めることで合意した。FPDAは、外部の脅威からシンガポールとマレーシアを防衛するため1971年に同5カ国の間で結ばれた防衛協定。同5カ国は今年後半に予定されている南シナ海での合同演習から、対海上テロ訓練を開始する。

同会議後に発表された声明によると、テロ対策での同5カ国の協力関係を強化するため、定期的な情報交換や、その他の警備上の共同対策を開始する方針。こうした新しいイニシアティブのロードマップ（行程表）については、FPDAのペナン州バターワースにある事務局で立案される予定。

海上テロの脅威についてマレーシアのナジブ副首相兼国防相は、現時点では金銭目的の一般的な海賊を相手にしているが、警備当局が船舶をハイジャックして海峡の航行安全を脅かす「国際的なコネクションを持つより深刻な」脅威についても目を光らせていると指摘した。
(2004年6月9日 時事速報シンガポール)

マラッカ海峡の航行安全協力で一致＝日・シンガポール防衛首脳

(ストレーツ・タイムズ 11日4面) 日本を非公式訪問中のシンガポールのトニー・タン副首相兼首相府調整相(安全保障・国防担当)は10日、石破茂防衛庁長官と会談し、マラッカ海峡の航行安全確保について、沿岸国などと協力して努力することで一致した。

タン副首相は会談後の会見で、シンガポールの港は国内経済上重要な位置を占めていることから、海洋の安全確保には重大な関心を持っていると指摘。一方、日本も、中東から輸入される石油の8割が同海峡を通過するため、航行の安全確保への関心は非常に高いと述べた。

また、航行の安全を強化するにあたって副首相は、沿岸諸国の主権と領海権を尊重する必要があると強調。まず沿岸3カ国の間で海峡の航行安全強化に向けた話し合いを行った上で、関係諸国との間で意見交換を行っていききたいとの考えを示した。

さらに副首相は、マレーシアのナジブ副首相兼国防相が先週末、シンガポールで開かれた会議で、同海峡の警備問題で米国と話し合う用意があると述べたことを歓迎した。

(2004年6月11日 時事速報シンガポール)

アジア海上保安機関がテロ脅威対策会合

シンガポールを含めたアジア16カ国の海上保安機関高官らが参加する「アジア海上保安機関長官級会合」が、東京で開催される。二日間にわたる会合では、アジア海域における海賊事件や海上テロに対する協力関係の構築について話し合われる。会合の最重要議題は、法執行、情報交換、技術援助の3つの面で、地域の海上保安機関の連携協力関係を強化することである。

日本政府や日本財団等の非政府団体が東南アジア海域の海賊対策地域協力を推し進めてきており、本会合は日本のこれまでの呼びかけにより実現した。

また、マレーシアは現在日本海上保安庁をモデルにした沿岸警備隊の設置を進めているところである。
(2004年6月17日 シッピング・タイムズ)

「海賊はその場で射殺」インドネシア海軍大将

これまで十分な海賊対策を講じていないと批判を受けてきたインドネシアだが、このほど同国海軍大将が海賊はその場で射殺すると発言した。

先週、海軍船TUBAN号の乗組員24名が、マラッカ海峡でハイジャックされたインドネシア国営石油会社プルタミナのタンカーPEMATANG号に突入した。この際、海賊3名が射殺された。

インドネシアのバーナド・ケント・ソ نداク海軍大将は、T号の乗組員24名を表彰し、海賊はその場で射殺すると述べた。

同大将は、両海峡のパトロールのためにシンガポールとマレーシアとの共同タスクフォースを結成することを提案しており、6月27日にマレーシアの対照機関と話し合いを持つ予定である。同大将は、米国を含め、地域外から部隊派遣を求める必要はないとしている。

(2004年6月21日 ロイズリスト)

インドネシアのマラッカ海峡共同パトロール提案を歓迎＝シンガポール国防相

(シッピング・タイムズ21日1面)シンガポールのテオ・チーヒエン国防相は20日、マラッカ海峡とシンガポール海峡を海賊やテロの脅威から守るために、インドネシア当局がこのほどマレーシアとシンガポールとの共同パトロールを提案したことを歓迎した。インドネシアのバーナド・ケント・ソ نداク海軍大将は17日に、両海峡のパトロールのためにシンガポールとマレーシアとの共同タスクフォースを結成することを提案していた。

テオ国防相は、インドネシアからの提案を歓迎する一方で、両海峡の航行安全確保には「船荷主や国際海事機関(IMO)、貿易国、港湾利用者などより幅広い国際社会」の参加が非常に重要だと指摘した。同国防相は、両海峡の安全強化に国際社会と沿岸国が協力することを望むと述べた。

沿岸3カ国のうちマレーシアとインドネシアは、両海峡の安全確保の責任を持つのは沿岸国だけだとして、海峡の警備に第3国がかかわることに対しては沿岸国の国家主権を脅かす恐れがあると反発。米国は両海峡の警備イニシアティブに何らかの形で参加することに前向きな姿勢を示しているが、マレーシアとインドネシアはこれに反対している。また、日本も過去数年間、同問題について多国間の協力体制の構築に積極的な姿勢を見せている。

(2004年6月22日 時事速報シンガポール)

船舶に寄港24時間前の報告義務付け＝シンガポール海事港湾庁

(シッピング・タイムズ25日1面)シンガポール海事港湾庁(MPA)はこのほど、船会社への回覧書で、同国の港に入港する一定の船舶は24時間前に報告するよう義務付けると通達した。今回の入港報告の義務化は、国際海事機関(IMO)が定めるテロ対策基準が7月1日から適用されるのに基づく措置。

MPAの基準は「船舶および港湾の国際保安コード」(ISPSコード)と呼ばれるもの

で、報告が義務付けられるのは、すべての客船のほか、500総トン以上の貨物船、沖合い用の石油リグなど。これら船舶は、国際船舶保安証書（ISSC）の所持の有無や船舶の警備状況などを記載した入港前警備通知書（PANs）を提出する必要がある。

シンガポールへの航行時間が24時間以下のマレーシアやインドネシアの港からの船舶について、MPAは、それぞれの港の出航直後にMPAの海上警備局に報告するよう求めている。（2004年6月25日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡安全強化で沿岸3カ国が共同警備へ

（シッピング・タイムズ30日）インドネシア、マレーシア、シンガポールのマラッカ海峡沿岸3カ国は29日、海峡の航行安全を強化するため、7月に3国共同の特別作業チーム（タスクフォース）を立ち上げ警備にあたることで合意した。

マラッカ、シンガポールの両海峡では多発する海賊襲撃事件や、海上テロへの懸念が高まっていた。しかし、沿岸国の主権問題などを理由に、共同警備に向けた取り組みが遅れていた。

これに対し、インドネシア海軍のバーナード・ケント・ソンドク司令官は、マラッカ海峡の警備に専門的に取り組む3国共同のタスクフォースが、これまで年4回のパトロールから1年中パトロールにあたることになる」と説明した。同タスクフォースには3カ国がそれぞれ最大7隻の船を提供し、それぞれの船に乗組員100人が乗船する。

また同司令官は、将来は同タスクフォースがインドネシアの北スマトラ島のブラワン港、シンガポール、マレーシアのルムット港に基地を置く可能性も否定しなかった。シンガポール国防省は、3カ国の海軍が近く共同パトロールの詳細について話し合うため、会合を開くとしている。（2004年6月30日 時事速報シンガポール）

インドネシア、マレーシア マラッカ海峡合同パトロール案撤回

6月29日（火）、インドネシアのバーナード・ケント・ソンドク海軍大将とマレーシアのホハマド・アンワール海軍大将は話し合いを持ち、提案されていたマラッカ海峡の合同パトロールを撤回し、通常の調整パトロールに引き戻すと述べた。

インドネシア、マレーシア、シンガポールの間で合同パトロールが実現すれば、海賊を追跡する際に他国の領海に入ることが許されるとされていた。

マレーシアのナジブ・ラザク副首相は、「船舶の共有や他国の領海に入っただけの海賊の追跡はない。各国の基本的な領有権を尊重する必要がある」と述べた。

インドネシアのハッサン外務大臣も同様の立場を取っており、国ごとに独自の領海の調整パトロールを実施すべきとしている。

今回のニュースを受け、合同パトロールが実現すれば海賊追跡の際に越境して追跡を続けることができると期待していた海賊対策関係者は失望するだろう。

IMB（国際海事局）のムクندان局長は、「海賊を追跡していた法執行機関が、領海線

で追跡を中断、海賊はそのまま逃走するという馬鹿げた状況に直面している」と述べた。

(2004年7月5日 ロイズリスト)

IMO事務局長 海上交通路の安全確保のため沿岸国と話し合いへ

先週ロンドンで開催された国際海事機関（IMO）第92回理事会で、ミトロポリス事務局長は戦略上重要な航路の安全確保問題について、沿岸国及び受益国と話し合いを持ち、その結果を次回11月に開かれる理事会に報告することを認めた。

IMOの職員らは、テロ攻撃の可能性のある航路を確認するための調査の一部をすでに始めており、利用者、環境、海上貿易、世界全体の経済を守るという視点から他の機関と協力して調査を進める。

米国がテロ対策のために同国軍隊をマラッカ海峡に駐留させると提案したことから、現在同海峡は国際的に注目されている。

先の米国の提案は退けられたが、マレーシアは沿岸警備隊の設置を進めており、マレーシア海事研究所のラムリ所長は同国の海事セキュリティ・安全発展の標石となるだろうと述べた。

(2004年7月5日 スター)

マレーシア 海上部隊用ヘリコプター購入

マレーシアのナジブ国防大臣は、マラッカ海峡の海賊・テロ対策目的で設立される新しい海上保安機関にてこ入れするため、搜索救助ヘリコプターAB139を購入するかもしれないとし、来年3月から開始するマラッカ海峡のパトロールに使用する搜索救助ヘリコプターAB139の購入に興味を示していると語った。

ナジブ国防大臣は、イタリアでアグスタ・ウエストランド社のヘリコプターA-109sの演技飛行を見学した。マレーシア陸軍はA-109s11（4億8千万マレーシアリング相当）を購入する予定である。このほか、マレーシア海軍は同社のヘリコプターSuper Lynx 300を6機注文した。

最近マレーシア政府は、海軍、海上警察、その他の海上機関の一部を合併した海上取り締まり機関を設置すると発表した。機関新設のための予算は3億2千万リングで、同機関はテロ脅威、越境人身取引、海上汚染等の取り締まりを担当する。

(2004年7月7日 シッピング・タイムズ)

マレーシアの新海上保安機関、当面は限定海域のみ担当

イタリアを訪問中のナジブ・ラザクマレーシア副首相は、イタリア沿岸警備隊の司令センターを見学し、この席でマレーシアの報道関係者に対し、マレーシア海事執行機関（APMM）は当面50海里以内の限定海域のみを担当することになる予定だと述べた。

APMMは来年3月に発足する予定であるが、新設機関であること、必要設備がまた整っていないことから当面は限定海域を担当し、他の海域についてはマレーシア海軍が警備す

ると副首相は述べた。

また、先月マレーシア国会で、APMMは200海里の範囲または排他的経済水域の末端までの海域で活動できると可決された。

APMMは、海賊、海洋汚染、不法入国者の取締りのほか、捜索救助活動も行う。

APMMの今年の予算は2,600万マレーシアリングで、来年は2億6千万リングとなっている。

AMPは、現在海上警察や海軍を含む計11の機関がそれぞれ担当している任務を引き継ぐとされている。
(2004年7月9日 ストレート・タイムズ)

シンガポール港 国際保安コード、13隻が順守せず

(ロイター通信7日) 今月1日に発効した国際条約「船舶と港湾施設の国際保安(ISPS)コード」について、海事港湾庁(MPA)は、順守していない船舶が5日間で13隻あったと明らかにした。ロイター通信が7日報じた。

同期間入港した約1,100隻のうち、パナマ、リベリア、ホンジュラス、ボリビア船籍を中心に13隻が同条約の規約を満たしていなかった。今後は入港を禁じる可能性もあるという。

MPAは先週、「約1,080隻あるシンガポール船籍はすべて同条約を順守している」と発表していた。

同条約は、テロ行為など保安に脅威を与える行動の阻止を目的に採択された条約で、国際航海に従事する500総トン以上の貨物船や港湾設備が順守を求められる。

(2004年7月9日 NNA)

韓国 イラク駐留米軍向け物資調達船のセキュリティ強化へ

韓国政府は、危険地域を出入りする船舶と航空機のセキュリティ対策を強化すると決定した。

これは、イラクに駐留する米軍に物資を輸送している韓国船に対する脅威が報じられたことを受けて、緊急会議で決定されたもの。現地の報道によると、アルカイダ系のテログループが、イラクの米軍に物資を調達すれば、韓国企業9社に属する船舶を攻撃すると脅迫したとのことである。

イラク再建のために韓国がイラクへの3000人の追加派兵を決定し、韓国軍の規模が米国、英国に次いで3番目に大きくなったことから、今回脅迫を受けた。すでに約600人の韓国人軍事技術者と医者がイラクに派遣されている。

また韓国政府は、テロ攻撃脅威に対応するため、米国、日本を含めた国際社会との協力を強化すると述べている。
(2004年7月13日 シッピング・タイムズ)

シンガポール 船舶保安コード、ほとんどが順守

(ストレート・タイムズ 13日) テロなど保安に脅威を与える行動の阻止を目的に、国際海事機構(IMO)が採択した「船舶と港湾施設の国際保安(ISPS)コード」が7月1日から施行されたが、10日までにシンガポールに寄港した1,700の船舶のうち、要件を満たしていなかったのは18隻にとどまった。13日付ストレーツ・タイムズが報じた。

ISPSコードでは、◇保安担当船員の乗り組み◇船舶保安規定の順守◇保安証書(ISSC)の所持——などが求められる。

要件を満たしていなかったのは主に、パナマ、リベリア、ホンジュラス、ボリビア船籍の貨物船で、いずれもISSCを所持していなかった。

これらの船舶が港内停泊を認められたのは厳しい検査を受けた後で、移動も制限された。次回、入港を拒否される可能性もある。

国内114施設およびシンガポール船籍の1,080隻はすべてISPSコードを満たしている。シンガポール海運協会(SSA)によれば、検査強化で貨物処理に遅れが生じているとの苦情は寄せられていない。

海事港湾庁(MPA)は先ごろ、「ISPSコード順守していない船舶が5日間で13隻あった」と明らかにしている。(2004年7月14日 NNA)

マラッカ海峡でセキュリティ強化のための三国合同パトロール開始

インドネシア、マレーシア、シンガポールの3カ国は20日、マラッカ海峡で海賊・海上テロ対策のための連携パトロールを開始、3カ国の艦船計17隻が、海賊事件を想定した合同演習を実施した。

今回の動きで注目すべき点は、マラッカ海峡に面したバタム(インドネシア)、ルムット(マレーシア)、チャンギ(シンガポール)の海軍司令センターがリンクされることである。24時間体制の通信システムにより、越境した海賊の追跡が可能になる。

また、商船は付近の海軍が使用している無線周波にアクセスできるようになることから、直接援助を求められる。(2004年7月21日 ストレート・タイムズ)

域内海域の海賊行為、上期は倍増

(ストレート・タイムズ 26日) 上期の海賊行為は世界レベルでは減少したが、マラッカ、シンガポール両海峡では2倍近く増加しており、沿岸国政府も対策を強化した。26日付ストレーツ・タイムズが報じた。

民間組織の国際海事局(IMB)によると、マラッカ海峡での海賊行為は20件と、14年ぶりの高水準だった。シンガポール海峡での事件は、前年同期のゼロに対し今年は7件。

一方、全世界の海賊事件は22%減の182件で、うち27%に当たる50件がインドネシア領海で発生した。

暴力性を増しているのが最近の特徴で、海賊襲撃事件の死亡者は全世界で90%増の30人

と、過去 10 年で最も多かった。1 月にマラッカ海峡で発生した、身代金交渉が成立しなかったタンカー乗っ取り事件では、乗組員 4 人が射殺された。

沿岸国の対応では、シンガポール、マレーシア、インドネシアが 3 国合同パトロールを最近開始。米国のパトロール参加に対する反発はまだあるものの、インドネシアには姿勢の軟化が見られる。
(2004年7月27日 NNA)

海上治安の強化で合意、星・マ副首相

(ストリート・タイムズ 28 日等) マレーシアを訪問したトニー・タン副首相は 27 日、同国のナジブ・ラザク副首相と会談し、テロに備え海上治安を強化するための協力推進で合意した。両国にインドネシアを加えた沿岸 3 カ国は最近、マラッカ海峡における協調パトロールに踏み切ったが、この枠を超えた協力に踏み切る。チャンネル・ニュースアジア電子版などが報じた。

新たな措置では軍部情報の共有拡大が計画されており、近く両国の治安、国防担当者が会談する。

マラッカ、シンガポールの両海峡では今年に入り海賊被害が増加しており、28 日付ストリート・タイムズによれば、マラッカ海峡で船舶に対するテロ行為が発生すれば多数の船舶の通航が不可能になり、沿岸国だけでなく世界経済に重大な影響を及ぼしかねない。

ナジブ・ラザク副首相は「多国籍の乗組員による合同パトロールに乗り出す用意はまだない」としたものの「治安強化のためシンガポールとの協力を強化する」と述べた。

(2004年7月29日 NNA)

シンガポール 小型船舶も監視対象に＝海上テロ防止で－運輸相

(ストリート・タイムズ 5 日) シンガポールのヨー・チャウトン運輸相は 4 日、同国で開催された海洋国際会議で、海上テロ防止のため、小型船舶を含めすべての船舶を、追跡システムで監視できる体制を整える方針を示した。

同運輸相は、海上テロ対策として 7 月 1 日から施行された国際海事機関 (IMO) のテロ対策基準「船舶および港湾の国際保安コード」(ISPSコード) は、大型船舶を対象にしているため不十分だと指摘。2000 年 10 月のイエメンでの米駆逐艦コールに対するテロは、小型船舶に乗った自爆テロ犯によるものだったと強調した。

このためシンガポールでは将来、タグボートやフェリー船、遊覧船も含むすべての小型船舶、約 3000 隻にも低コストのセンサーを取り付け、当局が各船の身元を認定、追跡できるようにすることを明らかにした。
(2004年8月5日 時事速報シンガポール)

IMO 新保安コードの違反船舶は 27 隻＝発効 1 カ月で－海事港湾庁

(SHIPPING・タイムズ 5 日) シンガポール海事港湾庁 (MPA) のリュイ・タックユー長官は 4 日、同国で開催された海運国際会議で、国際海事機関 (IMO) が定めるテロ対

策基準「船舶および港湾の国際保安コード」(ISPSコード)が発効した7月に、合計1万3000隻が同国港に入港し、このうち27隻がコードに違反し、立ち入り検査の対象となったことを明らかにした。

同長官は、これら27隻については港から離れた場所で停泊を命じ、さらに詳しく検査と事情を聞いたと語り、これら船舶については、次回入港時に同コードに定める書類を所持していない場合には入港を禁じると警告したと説明した。

一方、米沿岸警備隊の極東担当司令官、マイク・ブレア大佐によると、米国ではISPSコードの違反船舶が7月1日から19日までに82隻に上り、このうち10隻は米国港への入港が禁じられ、14隻に退去命令が出された。ブレア大佐は、米沿岸警備隊が131カ国の港を検査する計画を明らかにした。米沿岸警備隊は既にシンガポールや韓国の港の検査を終えており、年内に合計45カ国の港を検査する予定だ。

(2004年8月6日 時事速報シンガポール)

タイがマラッカ海峡パトロールに参加か？

現在インドネシア、マレーシア、シンガポールが実施している海賊・テロ対策パトロールにタイが今後参加する可能性が出てきた。

インドネシア、マレーシア、シンガポールは先月から調整パトロールの実施を開始。インドネシアのエンドリアルトノ国軍司令官は、「先週調整パトロールについてタイと話し合いを持った。他国からの支援の受け入れにも応じる」と述べた。

領有権が微妙な問題になっており、タイが参加すればこれまでの沿岸国のみが関与するという方針から離脱することになる。

タイの海軍高官によると、タイ政府とインドネシア政府はマラッカ海峡の西の入り口であるアンダマン海の重複した海域でのパトロールについて現在も話し合いを持っているところで、海峡をパトロールする計画はまだないとのことである。

このほか、インドネシアはアンダマン海での調整パトロールについてインドともその可能性を探るため話し合いを進めている。

全世界の貿易4分の1以上のマラッカ海峡を通じて行われており、日本・中国向けの石油のほとんどが同海峡を通して輸送されている。

(2004年8月7日 ストレート・タイムズ)

マレーシア沿岸警備隊来年初めから活動開始

クアラルンプールで実施されたワールド・マリタイム・フォーラムで、マレーシア海事局のアーマッド・オスマン局長は、マレーシア沿岸警備隊は来年第1四半期から活動を開始する予定で、マレーシア海事救助調整センターが現在行っている任務を引き継ぐ予定であると述べた。

また同局長は、「マラッカ海峡の通航量はおととしの60,034隻から昨年は62,334隻に増

加した。最も多いのがタンカーで、コンテナ船は2002年の20,091隻から昨年は19,575隻に減少したが、これはコンテナ船が以前に比べ巨大化しているためと思われる」と述べた。

一方、チャン運輸相は現在海事業界が抱える主な問題は海上強盗・海賊を含めた海事セキュリティ問題だと述べた。

チャン運輸相は、「海運業界は船、貨物、乗組員の安全が重要であると意識し、その必要性を重視してきている。また業界は、船や貨物のセキュリティ確保に船と港の間の調整が大きな役割を果たすと認識している」と述べ、コンテナ・セキュリティ・イニチアチブ（CSI）やISPSコード等のセキュリティ対策が実施されていると語った。

ISPSコードについては、計画の効果を確実にするための訓練、検査訓練が7月1日以降同コードの基準に沿って行われている。

現在、マレーシアの84の港とマレーシア籍船358隻がISPSコードを遵守している。

（2004年8月9日 スター）

マラッカ海峡監視に協力へ＝石原国交相

【シンガポール13日時事】シンガポールを訪問中の石原伸晃国土交通相は13日、日本人記者などと会見し、マラッカ海峡の沿岸国であるシンガポール、インドネシア、マレーシアの3カ国が開始した同海峡での連携パトロールについて、「要請があれば協力させてもらう」と述べ、海上保安庁の警備艇派遣など、何らかの形で協力する用意を示した。

同相はこの中で、「（3カ国の連携パトロールについては）ゴー・チョクトン上級相とも話をした。日本のコーストガード（海上保安庁）はここまで来る能力がある」と述べた。

（2004年8月16日 時事速報シンガポール）

海賊被害が減少、3国合同監視の成果か

（ストレート・タイムズ16日）シンガポール、インドネシア、マレーシアの3カ国が先月20日にマラッカ海峡の合同パトロールを開始して以来、海賊行為件数が減少している。16日付ストレート・タイムズが報じた。

国際海事局（IMB）のウェブサイトによると、先月26日に発生した被害1件だけが報告されている。モルディブに向かうインドネシア船籍がマレーシアのポート・クランを出発した後、海賊の被害を受けたという。

しかしクアラルンプールにある海賊報告センターによると、すべての被害が報告されるわけではない。すぐに報告されない事件もあるという。

3カ国の合同パトロールにより事件を防ぐことも可能だ。インドネシアからの情報によると、26日に海賊行為が発生した翌日、同国海軍は、韓国船籍が被害にあうのを防いだという。

ただIMBは「海賊行為が減少しているかどうかについては、3カ月ほど様子を見る必要がある」と説明している。

マラッカ海峡では今年に入り海賊被害が増加している。船舶に対するテロ行為が発生すれば多数の船舶の通航が不可能になり、沿岸国だけでなく、世界経済に重大な影響を及ぼしかねない。
(2004年8月17日 NNA)

共同パトロールでは、マラッカ海峡の海賊・テロ対策には不十分＝専門家ら
(シッピング・タイムズ24日) 海上警備や法律の専門家らは、23日に開催されたシンガポール東南アジア研究所(ISEAS)主催のセミナーで、マラッカ海峡やシンガポール海峡での海賊や海上テロ問題の対策には、海峡沿岸3カ国の共同パトロールだけでは不十分との見方を示した。

インドネシア、マレーシア、シンガポールの3カ国の海軍は先月20日以来、両海峡で連携パトロールを実施している。ISEASで研究活動を行っているマック・ジュンナム氏は、共同パトロールでは海賊やテロリストがその標的に近づくのを防止する効果しかないと指摘。両海峡での海賊やテロ問題の解決には、海賊・テロの組織を崩壊させ、経済的にもそうした組織の収入源を絶つよう長期的なアプローチを取る必要があると述べた。

またシンガポール国立大学(NUS)の国際海洋法の専門家、ロバート・ベックマン教授は、沿岸3カ国のそれぞれの国内関係当局間の協力が不可欠だと考えを示した。同教授は特にインドネシアにおいては、海上でのパトロールよりも国内での取り締まりの方が、効果があると指摘した。
(2004年8月25日 時事速報シンガポール)

イスラム組織が海上テロ計画か＝マラッカ海峡で＝情報当局

【ジャカルタ25日時事】25日付のジャカルタ・ポスト紙は、東南アジアのイスラム系テロ組織ジェマ・イスラミア(JI)が、1日に約500隻の艦船が通過する海上交通路の要衝、マラッカ海峡でテロ計画を立てていたと報じた。

国家情報庁のヘンドロプリオノ長官は同紙に対し、「拘束中のJIメンバーが過去にマラッカ海峡の海上交通を狙ったテロを計画していたと供述している」と言明。マラッカ海峡の海上テロの可能性については、米国が警告を発していたが、沿岸国のインドネシアが認めたのは初めて。

インドネシア、マレーシア、シンガポールの3カ国の海軍は7月20日から海賊や国際犯罪の取り締まり強化などを狙い、マラッカ海峡で24時間連携パトロールを開始している。
(2004年8月26日 時事速報シンガポール)

カリマンタン島沖で2件の海賊＝国際海事局が警戒呼びかけ

【ジャカルタ25日AFP＝時事】国際海事局(IMB)は25日、インドネシアのカリマンタン島(ボルネオ島)沖の南シナ海を航行中の船2隻が20日と21日、海賊に襲撃される事件があったことを明らかにするとともに、周辺海域の船舶に対し、警戒を強化するよう呼び掛けた。

21日に襲われたのはコンテナ船で、銃などで武装した7人の海賊が、ミダイ島近くで船に乗り込み、現金や所持品などを奪った。同島周辺では20日にも別の船が被害に遭い、やはり7人組によるものだったという。(2004年8月26日 時事速報シンガポール)

シンガポール 船舶への武装保安官配置でマレーシアと予備交渉

(8月27日AFP) トニー・タン副首相兼安全・国防調整相はこのほど、マラッカ海峡を航行する船舶に武装保安官を同乗させることで、先月マレーシア政府と予備交渉を行ったと明らかにした。テロ対策への心構えを説いた政府の手引書「テロとの闘い・シンガポールの国防戦略」発行記念イベントで述べたもの。チャンネル・ニュースアジア電子版などが伝えた。

タン副首相は、マレーシアのアブドラ首相や、ナジブ副首相と会談。マレーシア側からは、すでに同海峡で実施しているシンガポール、マレーシア、インドネシア3カ国共同パトロールに加え、船舶交通の安全対策強化が必要との意見が出された。タン副首相によると、シンガポールとマレーシアは商業船舶に武装保安官を同乗させてテロ警戒にあたることで、前向きに交渉を進めているという。

輸送機関への武装保安官の配置は、SIAと子会社のシルクエアが、特にテロ脅威が懸念される地域への便で、武装保安官(エアーマーシャル)を搭乗させている。

タン副首相は同手引書の発行について、「シンガポール国民はテロ攻撃をすべて政府に任せるのではなく、それぞれが心構えを持つことが必要だ」と述べた。同書は書店で12.50ドルで販売されるほか、教育機関、地域組織、公共施設などにも配布される。

(2004年8月30日 NNA)

5カ国共同演習で、初の海上テロ訓練=シンガポール、豪、英など

(ストレーツ・タイムズ15日) シンガポール海軍は14日、オーストラリアやマレーシアなど、5カ国防衛協定(FPDA)国とマレーシアのティオマン島沖で、初の海上テロ対策の演習を実施した。

同日の演習では、「違法の武器」を積んだ船舶に乗り込み、船舶内を捜査する訓練が本番さながらに行われた。毎年実施されているFPDAの軍事演習では、敵の軍艦や空軍機による攻撃を想定した訓練が中心だった。今回、新たに海上テロ対策が加わったことについて、シンガポール海軍(RSN)のチュー・メンレオン大佐は、「9月11日の米同時テロ事件以降、FPDAがこれまで通りの危機に対応するだけでは不十分だ。海上テロ対策訓練が、東南アジア地域で高まりつつあるテロの危機に対応するのに役立つ」と指摘した。

10日から始まった今年のFPDAの軍事演習には、英国、ニュージーランドなど5カ国から軍艦31隻、潜水艦2、戦闘機60機、3500人以上の兵員が参加するなど、近年では最大規模となった。軍事演習は18日に終了の予定。

(2004年9月15日 時事速報シンガポール)

シンガポール 日本郵船と海事港湾庁がセキュリティ訓練実施

先週、日本郵船会社とシンガポール海事港湾庁がテロ対策訓練を実施した。

訓練は、テロリストの不審船が日本郵船会社のLNG運搬船ジャマル号（総トン数112,069トン）襲撃を計画するという想定の下、行われた。巡視船がジャマル号に接近する不審船を阻止・追跡する非常訓練も実施された。

日本郵船会社は、今回の訓練はイラクやロシアの政情不安を受け、マラッカ・シンガポール海峡の安全確保のため行われたものだと述べた。同社はチャーター船も含め約500隻の船舶の保安レベルを高めている。（2004年9月20日 ロイズリスト）

マラッカ海峡でタグボート2隻が海賊に襲われる

マラッカ海峡でタグボート2隻が海賊に襲われた。このうち1隻は2度海賊の襲撃を受けた。

1.

事件発生日時：2004年9月30日 午後7時

事件発生位置：北緯3度27.6分、東経99度47.2分、マラッカ海峡

状況：タグボートがバージを曳航していたところ、海賊に襲撃された。海賊は窓ガラスを割ってタグボートの備品や書類を奪い、船長と一等機関士を人質に取った。船主は事件をインドネシア当局に通報した。船長と一等機関士は行方不明。

2.

事件発生日時：2004年10月2日 午後6時20分

事件発生位置：北緯4度46分、東経98度41分、マラッカ海峡

状況：タグボートがバージを曳航していたところ、武装した海賊8名が高速漁船からタグボートに向かって発砲してきた。タグボートの操舵室の窓と全ての通信・航行機器が破壊された。銃を持った海賊4名がタグボートに乗り込み乗組員の所持品と船の書類を奪い、船長と一等機関士を人質に取って逃走した。

この翌日、同タグボートは再び海賊の襲撃を受けた。

事件発生日時：2004年10月3日 午後5時45分

事件発生位置：北緯3度31分、東経100度11分 マラッカ海峡

状況：タグボートがバージを曳航していたところ、海賊の襲撃を受けた。詳細については現在調査中。（2004年10月4・5日 IMBデیلیーレポート）

マラッカ海峡の海賊による船員誘拐、5月以来12人に

（10月6日ストレーツ・タイムズ）国際海事局（IMB）によると、マラッカ海峡で最近、海賊が船舶を襲撃して人質を取り、身代金を要求する事件が急増している。5月以来少なくとも12人の船員が人質に取られた。これは、IMBが2001年に海賊が人質を取る事件を確認して以来、最も多い人数。

同海峡では先週、シンガポールを拠点とする2隻のタグボートが相次いで海賊の襲撃に遭い、船長と機関長が人質に取られる事件が発生した。

I MBのクアラルンプールにある海賊事件報告センターの幹部は、同センターに寄せられた海賊による人質事件の報告件数は実際よりも少ないとみている。同幹部は、海賊事件を報告すると、保険会社が保険料率を引き上げることを船主らは懸念して沈黙していると指摘した。

1月にはシンガポールの海運会社ジェムス・マリーンが保有するタグボートが海賊に乗っ取られた上、乗組員6人が人質に取られ、10万シンガポールドルの身代金を支払う事件が発生した。同事件ではその後、インドネシア警察が誘拐にかかわった5人を逮捕した。

(2004年10月7日 時事速報シンガポール)

マラッカ海峡の合同パトロール検討

(ジャカルタAFP時事) マレーシアのアンワル海軍長官は12日、インドネシア、シンガポール両国とのマラッカ海峡の合同パトロールを検討する可能性があるとして述べた。

テロリストがタンカーを乗っ取り、自爆テロを敢行する恐れがあると指摘される中、マレーシア、インドネシア、シンガポールの3国は今年7月、連携態勢による海峡パトロールを開始した。ただし、今のところ、各国の軍は別々の指揮系統で行動しており、他国の領海に入ることも認められていない。

アンワル海軍長官は「次のステップ」に進むことも排除しないとし、共同パトロールの可能性を否定しなかった。

(2004年10月13日時事速報シンガポール)

海賊対策シミュレーション開発＝事件多発で－シンガポールMPA

(10月23日ストレート・タイムズ) シンガポール海事港湾庁(MPA)はこのほど、マラッカ海峡で海賊襲撃事件が多発していることから、襲撃を受けた場合の対応を訓練するため、コンピューターを使ったシミュレーションを開発した。同海峡では2002年には海賊襲撃事件が370件、2003年には445件起きている。

MPAは昨年10月、シンガポール・ポリテクニク内の総合シミュレーション・センターに、海賊対策シミュレーションを設置し、防衛大手シンガポール・テクノロジーズ・エンジニアリング傘下のSTエドゥケーション・アンド・トレーニング社と共同で、「海賊・テロ対策」の1日研修コースを開設した。

研修に参加した船員は、シミュレーターを使って海賊が襲撃する際に用いる手法や襲撃を受けた際の対応などを学んでいる。これまでに海運会社など10社の船員60人以上が研修を受けたという。

(2004年10月25日 時事速報シンガポール)

マラッカ海峡の航行安全に日米中などが協力を＝トニー・タン副首相

(10月27日ストレート・タイムズ) シンガポールのトニー・タン副首相兼安全・国防

調整相は26日、インドのニューデリーで民間シンクタンクが主催した講演会で、米国、日本、中国、インドは国連など国際団体と協力して、マラッカ海峡など主要な航路の航行の安全を確保する必要があると強調した。

同副首相は講演の中で、「海上輸送産業のせい弱さと、テロの成功がもたらす効果などから、テロリストにとっては海上テロがますます魅力的になっている」と警告、世界の貿易の5分の4が海上輸送され、世界経済が統合された供給チェーンを基盤として成り立っていることから、これら4カ国は世界の主要航路に利害を持っており、沿岸諸国と協力して海上貿易を破壊する行為を防止すべき役割があると述べた。

シンガポール、マレーシア、インドネシアのマラッカ海峡沿岸3カ国は7月から、海峡の連携パトロールを実施している。タン副首相はこうした協力を、沿岸国だけでなく、他の国々にも拡大する余地があると語った。

(2004年10月28日 時事速報シンガポール)

海賊人質のフィリピン人船員が解放される

イエメンからシンガポールに向かってフローティング・クレーン（全長76メートル）を曳航していたシンガポール船籍タグボート Erma 号（全長32メートル）が10月2日夜、海賊に襲撃された。この事件では、E号のフィリピン人船長と一等機関士が誘拐された。彼らの雇い主であるカーセル・サルベージが海賊と交渉、身代金を支払い、フィリピン人船長と一等機関士は海賊に襲われた地点付近で小型ボートで解放された。その後、マラッカ海峡を航行していた船に救助され、北スマトラのベラワンに運ばれた。二人は昨日（27日）シンガポールに入った。

海賊は自由アチェ運動の関係者であると述べており、人質にけがはなかった。

先週にも同じような事件が発生し、トゥヴァル船籍のタグボートの船長と一等機関士が誘拐され、身代金を支払った後解放された。

今年5月以降、マラッカ海峡で発生した7件の海賊事件で少なくとも12人の船員が人質になった。

(2004年10月28日 ストレート・タイムズ)

マラッカ海峡で海賊事件が増加＝国際海事局レポート

【クアラルンプール4日時事】ロンドンに本部を置く国際海事局（IMB）は、1－9月の海賊被害などに関するレポートを発表した。それによると、全世界で起きた被害の総数は前年同期比27%減の251件だったものの、マレーシアは前年同期の5件から8件に増加。マラッカ海峡は24件から25件に、シンガポール海峡は0件から8件に急増した。

インドネシア海域での事件は87件から70件に減少しものの、同国とマレーシア海域、さらにマラッカとシンガポールの2海峡を合わせた被害件数は111件で、世界全体の44%を占めた。

IMBはマレーシアについて、1－9月に3件の事件が起きたサバ州サンダカン港周辺

に関して注意を喚起。

マラッカ海峡については、インドネシア領海での停泊を極力避けるよう呼び掛けている。

(2004年11月4日 時事速報シンガポール)

シンガポール海峡で過去1週間に5件の海賊事件、乗組員6名が人質に

シンガポール海峡で過去1週間に5件の海賊事件が発生し、乗組員6名が誘拐された。襲われたタグボート3隻のうち2隻は2度の襲撃を受けており、そのうち1件では50名もの海賊に取り囲まれ、銃撃を浴びた。

最近の事件も含めて、今年5月以降18名の船員が身代金目当てに誘拐されている。

国際海事局（IMB）の海賊情報センターに寄せられた最新の報告は以下のとおり。

（事務所注：以下は2度の襲撃を受けたタグボート2隻についての報告。残りの1件についてはこの記事の中では触れられていない。）

ケース①&②（同じタグボートが2回襲われる）

事件発生日時：1度目の襲撃 2004年11月30日（火）午後2時25分頃

2度目の襲撃 同日 午後7時25分

事件発生地点：マラッカ海峡北部

被害船の詳細：タグボート、マレーシア船籍、セメントを積載したバージを曳航、乗組員12名

状況：

1度目の襲撃 50名もの海賊がボートを取り囲み銃撃を開始。船長と一等機関士が人質に取られ、船内の書類や貴重品が奪われた。（書類には船主や代理店の名前が記載されており、身代金を要求するためと思われる）

2度目の襲撃 海賊は乗組員にバージを放棄するよう要求したが、乗組員は誰も誘拐されなかった。その後タグボートは無事マレーシアのルムットに到着した。

ケース③&④（同じタグボートが2回襲われる）

事件発生日時：1度目の襲撃 2004年11月27日（土）午後4時

2度目の襲撃 同日 午後7時

被害船の詳細：タグボート2隻、いずれもインド船籍、乗組員7名

状況：

1度目の襲撃 先頭のタグボートに乗っていた船長と一等機関士、後方のタグボートに乗っていた船長と調理師が誘拐された。

2度目の襲撃 インドネシア海軍からの援助を待っている間に再び海賊に襲撃された。海賊は先頭のタグボートに乗り込み、無線・衛星航行装置を破壊。後方のタグボートは無事

だった。この襲撃の後、船内に残された10名の乗組員はインドネシア海軍の護衛を待つのを諦め、ペナンに向かった。(2004年12月3日 ストレート・タイムズ)

マ・シ海峡セキュリティ強化のための支援が求められる

インドネシアを訪問中のシンガポールのテオ・チーヘン国防大臣は昨日、「インドネシア・マレーシア・シンガポールのマラッカ海峡合同パトロールは『好スタート』であったが、主要航路である同海峡のセキュリティ強化を沿岸3カ国以外の国々が支援することもできる」と述べた。

同大臣は、インドネシアの関係当局やユドヨノ・インドネシア大統領と会談し、この中で日本を含めた沿岸3カ国以外の国々によるマラッカ海峡のセキュリティ強化支援が話し合われた。

同大臣は、「この問題は全ての国々が探究すべき問題であり、ユドヨノ大統領は日本がマラッカ海峡のセキュリティ強化支援に興味を示していると話していた」と述べた。

在インドネシア日本大使館のスポークスマンは、合同パトロールに関連して日本政府はインドネシアに対する技術的援助の実施を考慮していると話している。

(2004年12月10日 ビジネス・タイムズ)

マラッカ海峡の海賊、津波で壊滅か？＝専門家

津波が発生した12月26日以降、マラッカ海峡で蔓延していた海賊の襲撃がぱったりとやんでおり、津波で海賊が壊滅したのではないかとされている。

IMB(国際海事局)によると、過去10日間にマラッカ海峡で海賊事件は発生していない。

IMB海賊通報センターによると、津波が発生する前にインドネシア海軍がアチェ南部でパトロールを開始したため、海賊は活動拠点をアチェ北部に移動していた。

IMB海賊通報センターのノエル・チュン所長は、マラッカ海峡は過去数週間にわたって異常なほど平穏であると述べた。

同所長は、「現在のところマラッカ海峡は平穏で、津波で海賊は全壊したと言う人もいるが、現状に関する明確な情報はない。マラッカ海峡、特に海峡の北部で活動していた海賊は、津波で壊滅したのではないかと推測することしかできない。アチェでは多くの誘拐・身代金要求事件が発生していた。このほか、アチェは重大な海賊事件が発生していた地域であり、津波による影響が多少はあるかもしれない。スマトラ西部は被害が最もひどかったが、この地域には以前から海賊は存在しなかった。残念ながら、海賊が津波による影響を受けたのかどうか明確なことは言えない」としている。(2005年1月10日 スター)

マラッカ海峡の安全に協力＝防衛庁長官がシンガポール国防相に表明

【シンガポール10日時事】シンガポールを訪問中の大野功統防衛庁長官は10日午前(日本時間同)、国防省でテオ・チーヒエン国防相と日・シンガポール防衛首脳会談を行い、マ

ラッカ海峡の航行の安全確保に協力する考えを表明した。

席上、テオ国防相はマラッカ海峡の安全確保について「第一義的にはインドネシア、マレーシア、シンガポールの沿岸3カ国の責務だが、関係国の役割も重要だ」と協力を要請。これに対し大野長官は「防衛庁、自衛隊としてもどのような協力ができるか、シンガポールとも事務的に話をしていきたい」と応じた。

また、同長官は新たな防衛計画の大綱について「専守防衛を維持し、防衛的政策に変わりはない。そうした中で新たな脅威への対処、国際平和協力を重視していく」と説明、理解を求めた。シンガポール側は特段の反応は示さなかったという。

(2005年1月10日 時事速報シンガポール)

海峡の安全が最重要＝日本

マレーシアを訪問中の大野功統防衛庁長官は11日、副首相兼国防相と会談し、テロ対策での協力、防衛問題、マラッカ海峡の安全について話し合った。会談の中で大野長官は、マレーシア、インドネシア、シンガポールの沿岸三カ国に対し、マラッカ海峡でのテロや海賊などの脅威を抑制するよう求めた。

大野長官は、「船舶、特に日本向けの石油タンカーにとって、マラッカ海峡が出来る限り安全になることを望む。マラッカ海峡は日本にとって大変重要。マレーシア、インドネシア、シンガポールの沿岸3カ国に海峡の安全確保を求める」と述べた。

大野長官の訪問先は、マレーシアのほかインドネシア、シンガポール、韓国の4カ国。

(2005年1月12日 ストレート・タイムズ)

インドネシア アチェ海賊ネットワーク、バタム島やシンガポールにも及ぶ

昨年12月シンガポール船籍のタグボート Ena Sovereign 号がインド・ムンバイに向けて航行していたところ、マラッカ海峡北部で武装した海賊に襲われ船長と一等機関士の2人が誘拐された事件で、人質2人は先ごろ釈放され、インドネシア領バタム島に到着した。

船舶を所有するイースタン・ナビゲーション・グループ社幹部がビジネスタイム紙に語ったところでは、独立派組織「アチェ自由運動 (GAM)」が関与する犯行グループとの2週間にわたる身代金交渉は難航し、「幹部や船舶に危害を加える」などの脅迫を受けたという。

同幹部によると、「GAMのネットワークはバタム島やシンガポールにまでも及んでおり、活動範囲は予想以上に広い。交渉の中で中国語の方言を話す者もいた。以前シンガポールに滞在したことのある者だろう。地元企業の情報もよく把握している」と述べた。

同様の誘拐事件では、船主が内密に身代金を払ったり、将来海賊から襲撃されるのを恐れて事件を通報しなかったりするケースがほとんどで、船主が交渉内容の詳細を公表するのは極めてまれ。

同幹部は、「交渉が上手くいかなかったらどうなっていたか。今後、我々の所有するタグボートがマラッカ海峡で沈められるだろう」と述べ、「マラッカ海峡の責任者は誰なのか。

海賊はより大胆になってきており、今後大型船が狙われ、マラッカ海峡で大惨事が発生する可能性もある」と訴えた。

また、津波の影響でアチェの海賊が壊滅したのではないかとするという指摘に対し、同幹部は反対の見解を示し、津波発生後も石油ケミカルタンカーがアチェ沖で海賊に襲われたと警告した。未確認情報によると、タンカーは海賊から逃れたが、デッキに手榴弾が投げ入れられたとのこと。

同幹部は、「アチェで活動する GAM が津波の影響を受けたのは明らかで、残ったメンバーは現在大きな資金源を求めているだろう。海賊行為は今後悪化する可能性もある。今はただの嵐の前の静寂ではないか」と付け加えた。

(2005年1月12日 ビジネス・タイムズ)

海賊対策センター、早期設置へ協力＝日シンガポール外相

町村信孝外相は25日夕、外務省でシンガポールのジョージ・ヨー外相と会談し、マラッカ海峡の海賊対策のため周辺国が情報を共有するアジア海賊対策情報センターの早期設置に両国が協力していくことで一致した。同センターは日本が提唱し、アジア16カ国が参加してシンガポールに設置することが決まっている。

またヨー外相は、日本によるスマトラ島沖地震の津波被災国への5億ドルの緊急支援について「この発表が地震津波対策の流れのすべてを変えた。緊急首脳会議も成功し、ヨーロッパなども大きな貢献をするようになった」と評価した。

(2005年1月26日 時事速報シンガポール)

ハイジャックされたシンガポール籍船、マレーシアで発見される

マレーシア当局は、インドネシアのスラウェシ島沖でハイジャックされ、1ヶ月近く行方不明になっていたシンガポール船籍のタグボートとバージを発見し、海賊4名を逮捕した。

タグボート・クリスチャン号とバージ・フローラ号（ミネラル・エナジー社所有、ブルックリン・エンタープライズ社運航）は、1月8日東マレーシアの Tawau でマレーシア海上警察によって発見された。

マレーシア海上警察は海賊3名を逮捕したほか、もう1名を拘留した。

しかし、乗組員9名は依然行方不明のままである。通常、海賊は身代金要求目的がなければ、乗組員を船外へ放り出すことが多い。

これらの情報は全て、IMB（国際海事局）の海賊通報センターによるもの。

クリスチャン号とフローラ号は地元の造船所で発見された。発見時、船体の船名を Hita 号、FL2 号に、船籍はベリーズに変更する作業が行われていた。

タグボートは、フィリピンからカリマンタンのコタバルに向かってバージを曳航していたところ、スラウェシ沖で海賊にハイジャックされた。乗組員から船主に最後に連絡があ

ったのは12月14日で、位置はスラウェシのマッカーサー沖であった。

IMBのムクندان局長は、被ハイジャック船回収のためのマレーシアの迅速で断固たる行動を賞賛し、同局海賊通報センターが船の回収に重要な役割を担ったことを嬉しく思うと付け加えた。

タグボートとバージは速度がゆっくりで、ボートに容易に乗り込めるため、海賊のターゲットになりやすい。IMBによると、昨年タグボートとバージが襲われた事件は23件あり、このうち5件は犯罪組織によるハイジャック事件であった。多くの事件で船長と乗組員が誘拐され、身代金が要求された。

業界筋の話では、タグボートとバージが関与した事件で公表されているのは一部だけで、海賊の反撃を恐れた船主が内密に身代金を払ったり、当局に通報しなかったりすることが多く、実際の被害数はもっと多いと言われている。

インドネシアで通商を行う船主は、定期的に海賊に「保護」費用を支払っていることで知られている。

タグボートとバージのハイジャック事件が最も多いのは、スマトラのアチェ沿岸だが、先月の津波発生以降、これまでこの海域で海賊事件は報告されていない。

しかし、海賊通報センターのノエル・チュン所長は、「海賊が津波で命を落としたのか、それとも今は身を伏せているだけなのか、現時点では判断できないと述べた。

現在アチェ沖の海域ではさまざま国の海軍軍艦が支援活動を行っており、これが海賊行為の防止につながっていると同所長は述べ、海賊行為が再発する可能性もあることから海賊対策パトロールは続行されるべきだと話した。

(2005年1月27日 ストレート・タイムズ)

シンガポール警察沿岸警備隊 海上特殊戦術救助部隊が活動を開始

世界的に広がるテロ脅威を受け、船舶や港湾がテロの標的になっていることから、シンガポール警察沿岸警備隊の下、海上で活動する特殊戦術救助部隊（STAR）が発足した。

2日就役式が行われ、ホー・ペンキー法務・内務担当上級国務相がこれに参加した。

特殊戦術部隊（STAR）は、1993年11月に特殊作戦司令部の下発足したが、これまで陸上でのみ活動していた。（2005年2月2日シンガポール政府メディア・リリース）

シンガポール海峡で海賊がケミカルタンカーを襲撃未遂

事件発生日時：2005年2月2日（水）未明

事件発生日時：シンガポール東部のシンガポール海峡

被害船：ケミカルタンカー

状況：ケミカルタンカーがシンガポール海峡を航行していたところ、覆面をして銃やナイフで武装した海賊10名が、船橋の窓を叩き割ろうとしたが失敗に終わり、海賊は何も奪わずに逃走した。

船長は警報を鳴らすとともに、シンガポールのVTISに通報した。シンガポール警察沿岸警備隊が付近の海域を捜査したが、海賊は見つからなかった。

(2005年2月11日 ビジネス・タイムズ)

シンガポール海軍の警備隊が3月から不審船に乗船・警護

シンガポール海軍は3月から、テロ攻撃などから防衛するため、同国港に出入港する民間の商船などに警備隊 (Accompanying Sea Security Teams =ASSET) を乗船させ、護衛にあたる。

対象となるのは一部の商船やクルーズ船などで、過去の寄港地、貨物の内容やその他の情報を元にテロの脅威となるか判断される。警備隊が船舶を護衛するのはシンガポール領海内のみで、拳銃などで武装した最高8人でチームを組み、船に乗り込む。

昨年8月、トニー・タン副首相兼安全・国防調整相は、シンガポールとマレーシアが船上のシーマージャルの配置を検討していると明らかにしていた。

米国やフィリピンは既に船舶にシーマージャルを配置している。

(2005年2月28日 ストレート・タイムズ)

シンガポール警察沿岸警備隊、ハイテク訓練施設2008年完成予定

シンガポール内務省は23日、米国の軍事訓練システム開発大手FATSとオランダのフォース・テクノロジーとシンガポール警察沿岸警備隊用の訓練センター建設契約を結んだと発表した。

受注額は2,900万シンガポールドルで、同施設は2008年に完成予定。

新センターはブラニ島に建設される。隊員は100種類以上の訓練を受けることが可能で、沿岸警備隊によるこのような訓練センターは世界初。現在銃撃用訓練と操縦訓練は、沿岸警備隊本部のあるカランで別々に行われており、新センター設置で資源統合を図る。

(2005年2月24日 ストレート・タイムズ)

マラッカ海峡で海賊事件 インド洋津波後初めて

事件発生日時：2005年2月28日(月) 夕方

事件発生日時：マレーシア ペナン南西沖

被害船の詳細：タグボート、マレーシア船籍、貨物：石炭

マレーシア・ルムット向け

状況：タグボートが石炭を載せたバージを曳航していたところ、銃で武装した海賊がタグボートに銃撃を浴びせた。船長と一等航海士が誘拐された。

IMB(国際海事局)海賊通報センターのノエル・チュン所長によると、一等機関士が足を撃たれ、大量の出血がみられたが、命に別状はないとのこと。

同所長は、海賊は以前この海域で発生していたケースと同じ手口を使ったと述べ、船主に

対し、海賊への警戒を高め、不審な船を目撃した場合はIMBに通報するよう求めている。昨年12月26日のインド洋津波後、マラッカ海峡では海賊事件が発生しておらず、今回が津波後初の海賊事件となる。(2005年3月3日 ストレート・タイムズ)

シンガポール国防相、ARF 加盟国に共同訓練の実施を呼びかける

2日半にわたるASEAN地域フォーラム(ARF)海上安全保障に関する会議が、シンガポールで2日から開催され、加盟国24カ国から170名の高官が出席した。同国テオ・チーヒエン国防相が基調演説を行い、「ARF加盟国は、海上安全保障について意見交換するだけでなく、共同訓練実現に向け努力すべきだ」と述べた。

テオ国防相は、マ・シ海峡がテロの標的になる可能性を危惧したほか、5カ国防衛協定(FPDA)と西太平洋海軍シンポジウム(WPNS)の加盟国20カ国以上が共同海上訓練に取り組んでいることに触れ、ARF加盟国も意見交換にとどまらず今後共同訓練に向けて協力していく必要があると述べた。

この上で、テオ国防相は基本的なウォーターウェイのセキュリティ確保は沿岸国が行うこと、利用国、国際機関、海運団体などの関係者にもそれぞれ役割があること、協力は話し合いを元に進められ、国際法に適用した範囲であることを強調した。

(2005年3月3日 ストレート・タイムズ)

シンガポール治安関係当局が海上テロ対策共同訓練実施

3月3日午後、シンガポール国軍、警察沿岸警備隊等のシンガポールの治安関係当局は、ASEAN地域フォーラム(ARF)海上安全保障に関する会議の一環として、海上テロ・犯罪対策共同訓練を実施した。

訓練には、同国海軍、警察沿岸警備隊の船隊15隻以上が配置されたほか、空軍からはヘリコプターとコマンドが参加、海軍の先鋭ダイバーチームがシンガポールのテロ行為への対応能力をARF加盟国の参加者に見せつけた。

ケミカルタンカーにテロリストが爆弾を仕掛けた想定から、空軍の化学・生物・放射線・爆発物処理班も派遣されたほか、移民・検問庁(ICA)や海事港湾庁(MPA)も参加した。

(2005年3月4日 ストレート・タイムズ)

インド洋津波後初のマラッカ海峡海賊事件 誘拐されていた乗組員解放される

IMB(国際海事局)海賊通報センターによると、マラッカ海峡で先月海賊に誘拐されていたタグボートのマレーシア人船長とインドネシア人一等航海士が3月8日(火)解放された。

この事件は、先月28日、タグボートがマレーシアのルムットに向けてバージ(石炭積載)を曳航していたところ、銃で武装した海賊がタグボートを銃撃、一等機関士が足を撃たれ、船長と一等航海士が誘拐された。

昨年12月のインド洋津波後、マラッカ海峡では海賊事件が発生しておらず、この事件は津波後初の海賊事件と言われていた。

IMB海賊通報センターのノエル・チュン所長は、マレーシアとインドネシアに対しマラッカ海峡でのパトロールを増強するよう再度呼びかけている。

(2005年3月10日 ストレート・タイムズ)

シンガポールとアメリカが放射能拡散兵器監視協定に署名

アメリカとシンガポールは、核兵器・放射性物質の密輸を検査するための最新装置をシンガポール港に設置することに合意した。

アメリカ同時多発テロ事件後、コンテナ海運がテロリストによって核拡散兵器の輸送手段に使われる、またはこのような兵器を作製するための放射性物質の密輸に使われるのではないかと危惧されている。

装置の詳細についてはまだ明らかにされていない。シンガポールは世界第2位のコンテナ港を持ち、海上テロ問題に熱心に取り組んでいる。

今回のアメリカとシンガポールの合意は、アメリカ・エネルギー省の国家核安全保障機関が実施しているメガポート・イニシアティブの一環で、アメリカに協力して監視装置を用いる国は東南アジアでシンガポールが初めて。(2005年3月10日 ロイズリスト)

シンガポール副首相「海上セキュリティでの協力が不可欠」

シンガポールのジャヤクマール副首相兼法務大臣は、中国シアメン(=廈門、アモイ)で開催された東・南シナ海における海洋法条約に関する会議に出席し、海賊や海上テロへの警戒が高まっており、世界的な対応が急がれていると述べ、ウォーターウェイの安全確保のため国際社会に支援を求めた。

また同副首相は、海洋法の法制度をしっかりと適用させることが重要だと述べ、海上セキュリティでの一層の協力が必要であると付け加えた。

同副首相は、緊密な協力と政治的決定によってのみ、国際社会は効率的な海洋の管理ができると強調した。(2005年3月13日 ストレート・タイムズ)

日本のタグボートがマラッカ海峡でハイジャックされる

事件発生日時：2005年3月14日夕方

事件発生地点：マレーシア ペナン島南西沖39海里

被害船の詳細：タグボート ldaten号

状況：船長、一等機関士、一等航海士(日本人2名、フィリピン人1名)が誘拐された。残された乗組員がクアラルンプールのIMB(国際海事局)に救難連絡を送り、IMBは巡視船を現場に派遣するためマレーシア海上警察に情報を伝えた。

(2005年3月14日 ロイズリスト)

マラッカ海峡でインドネシアのタンカーが海賊に襲われる 船長と機関長が誘拐され、船主に身代金が要求される

事件発生日時：2005年3月12日1755

事件発生地点：マラッカ海峡

被害船の詳細：Tri Samarinda号、2,396dwt、Humpuss 所有

カリマンタン・サマリダ発ベラワン向け

貨物：可燃性物質（詳細は不明）満載

状況：該船がベラワンに向けて航行していたところ、ロケット砲などで重武装した海賊35人が該船を襲撃、ドウマイに向かうよう命令し、その後船長と機関長が誘拐された。残された乗組員は12日夜ドウマイに到着した。海賊は身代金を要求しており、船主に連絡が入っている模様。

該船からの報告は「海賊、テロリスト」と見出しが付けられていたが、これまでマラッカ海峡で発生していたケースと同じ手口であることから、IMB（国際海事局）は海賊事件とみている。

船主は、海賊は自由アチェ運動（GAM）のメンバーではないかと話している。

（2005年3月15日 ロイズリスト）

インドネシア海軍、韋駄天号捜索に軍艦3隻を派遣

インドネシアは、日本船籍のタグボート韋駄天号の日本人船長、日本人機関長、フィリピン人機関士を拉致した海賊を捜索するため、同国海軍軍艦3隻をマラッカ海峡に派遣した。

しかし、マレーシア海上警察のスポークスマンは海賊と人質はすでにインドネシアのスマトラ島に上陸しているのではないかと述べている。同スポークスマンは、「今後もマレーシア海域での捜索を続けるが、捜索は大変困難である。このような状況では、通常、犯人側からの身代金要求を待つしかない」と述べた。

（2005年3月15日 ストレート・タイムズ）

海賊がマ海峡で船を襲撃、船長と一等機関士を誘拐

3月15日、ベラワン（当事務所注：インドネシア・スマトラ島北部、メダンの南東）からペナン（同：マレーシア）へ野菜を運送するため航海中の船舶「ミトラ・ウタマ」号が、ベラワンから60マイルのベハラ島の近くで海賊に襲撃された。

突然1隻の漁船がミ号に近づき、その漁船からライフルを持った男が現れ、停船を求めた。ミ号が海賊の指示に従うと、海賊が乗船し、15名の船員を制圧した。船長と一等機関士が人質に取られ、漁船へ乗り移らせられた。

その後、海賊から船主に連絡があり、船主は身代金を要求されたが、その額は不明。このような場合、普通身代金の額は数億ルピア（数百万円）。

同じような手口の海賊事件は、この近隣でよく発生しており、タンカーが襲われた事例もある。

インドネシア海軍は、こうした海賊行為は「武装したアチェの分離運動集団」によるものであるとしている。インド洋の地震・津波災害以降、海賊行為が再び起こるようになっていることから、同海軍はパトロールを強化している。

(2005年3月16日 WASPADA紙)

マレーシア副首相がインドネシアに海賊逮捕を求める

マレーシアのナジブ副首相は、昨日(3月17日)、日本船籍のタグボートから3人の船員を誘拐した海賊に関し、「犯人がインドネシアから来たのであれば、インドネシアが彼らを逮捕すべきだ」と発言した。マレーシア当局は、海賊は人質をスマトラ島に連れて行ったと考えている。

また、同副首相は、マラッカ海峡を通航する船舶を守るためには「できることはなんでもする」としているが、「国家主権の原則は尊重されるべきだ」として、自らの領海を守るのに外国の助けは要らないというマレーシアとインドネシアの立場を強調した。

一方、マレーシアの海上法執行調整センターの長であるアブドル・ハジ氏は、「短時間ではマレーシア領海に侵入してくる外国船しかチェックすることができない。マレーシアの登録番号をつけた船はノーチェックだったため、犯人を逃してしまった」と述べている。

(2005年3月18日ストレート・タイムズ)

海賊に拉致されたインドネシア人乗組員が解放

インドネシア海軍によると、マラッカ海峡で海賊に拉致されていたインドネシア人乗組員2人が20日解放された。

解放されたのは、インドネシア船籍のタンカー、トリ・サムドラ号の船長と一等機関士で、2人は北スマトラ州メダンで身代金と引き換えに解放された。

同船は12日に北スマトラ・バハラ海で海賊の襲撃を受け、20億ルピアの身代金が要求されていた。

インドネシア海軍によると、海賊は自ら独立派組織「アチェ自由運動」(GAM)のメンバーだと述べており、同船の船主である Humpuss が当初の要求より少ない6億ルピア(6万4千米ドル)の身代金を支払って解放に至った。海賊は、人質2人をナングル・アチェ・ダルサラム州ロクスマウエの海岸で解放し、メダンまで車に乗せたとのこと。2人の健康状態は良好。

(2005年3月22日 ジャカルタ・ポスト)

当事務所注：この記事の中では触れられていないが、この事件は韋駄天号乗組員拉致事件の2日前に発生したもので、発生場所が近く、手口が類似していることから同一のグループが犯行に関わっていたとの見方がある。

マ海峡の海上テロ防止に、水中のハイテク探知システム有効＝専門家ら

シンガポールで開催中の国防関連の国際会議に出席した海上の防衛関連の専門家らは29日、シンガポール港周辺やマラッカ海峡での海上テロの防止には水中に張り巡らしたハイテク探知システムの導入が有効だと指摘した。

欧州防衛大手EADSディフェンス・アンド・セキュリティ・システムズの幹部は、既存のレーダーと、同社開発の水中最新光探知システムを併用することで、大型船舶に隠れている小型船舶を見つけるのが容易になると述べた。同社が開発した同システムを試験した結果、高速のジェットスキーやダイバーも探知することができたと語り、狭いシンガポール海峡においてもジェットスキーに乗ったテロリストがターゲットに到達する4分前に事前に把握することが可能だと指摘した。

また英防衛最大手BAEシステムズと伊フィンメカニカの合併会社AMSの幹部も、同社の水中監視システムは400-450メートルの範囲内でダイバーの位置を確認できるとしている。

フィリピンの軍当局によると、拘束したゲリラを尋問した結果、同国南部に拠点を置くイスラム武装組織アブ・サヤフと東南アジアのイスラム過激派組織ジェマール・イスラミア(JI)が協力して、海外での海上テロの準備としてテロリストらのダイビングの訓練を行っていることが最近明らかになったとしている。

(2005年3月31日 時事速報シンガポール)

再びマラッカ海峡で海賊、日本船から2万米ドルが盗まれる マレーシア政府、船舶に警官の派遣を計画

マラッカ海峡で1日午前3時、マレーシア・ポートクランに近いワンファザムバンクにおいて、銃とナイフで武装した少なくとも3名の海賊が日本所有のバラ積み貨物船「オーシャン・ブリッジ」に乗り込み、現金2万米ドル(\$33,220)を奪って逃走した。21名の乗組員(全員フィリピン人)にけがはなかった。

2月以降、マラッカ海峡で発生した海賊事件は今回で4件目になる。

IMB(国際海事局)海賊情報センターのノエル・チュン所長は、本紙のインタビューに対し、「この海域は通常は安全なはずなのだが。現在、海賊はマレーシア海域に活動範囲を拡大している」と述べた。

先月31日、マレーシア警察は、5月からマラッカ海峡のタグボートとバージに武装し、制服を着用した職員を配備すると発表していた。

Internal Security and Public Order 局のオスマン・タリブ局長は、この護衛策について、船舶がマレーシア海域に入った時点で、ランダムに選んで乗船すると述べている。

(2005年4月2日 ストレート・タイムズ)

シンガポール政治暴力・テロ研究国際センター所長ロハン・グナラトナ博士（テロアナリスト）インタビュー（2005年4月4日時事速報シンガポールより）

【シンガポール社会NOW】マラッカ海峡海賊事件、テロリストのリスクも＝ロハン・グナラトナ博士（テロアナリスト）

マラッカ海峡で海賊事件が相次いでいる。先月20日には、日本のタグボート「韋駄天（いだてん）」の船長らが身代金目的に拉致されたほか、1日には日本関係の貨物船が襲撃され、金品を奪われた。シンガポール政府はこうした海賊に加え、テロに対する警戒を強く呼び掛けている。国際テロ組織アルカイダの研究者で、シンガポールの政治暴力・テロ研究国際センター所長でもあるロハン・グナラトナ博士にマラッカ海峡でのテロの可能性について電話で聞いた。

－マラッカ海峡でのテロのリスクは

海上テロは、これまでは低い脅威だった。しかし、3つの要因により、今後起こる可能性もある。第1に、アルカイダの最高指導者ウサマ・ビンラディン容疑者は昨年12月、組織メンバーや支持者に向け、原油は1バレル＝100ドルで売られるべきだという声明を発表した。これは、世界の石油施設への攻撃を間接的に命じたものだ。

第2には、東南アジアで海賊などの襲撃事件が増えており、テロリストが海賊の手法をまね、攻撃をしかける恐れもある。第3には、沿岸国の海軍による警備が大幅に強化された結果、軍の船舶自体がテロの標的となる可能性が出てきた。

－多発する海賊事件に、テロ組織が関与しているか

これまでの海賊事件は、陸上の犯罪組織によるものだ。また、襲撃事件は、イスラム過激派組織のジェマ・イスラミア（J I）はかかわっておらず、インドネシア・アチェ州の独立派ゲリラ「自由アチェ運動（GAM）」の関与はわずかで、大半は（単なる）海賊によるものだ。海上テロの可能性は低く、発生したとしても、テロが与える影響は中程度といえる。

同海峡を航行する石油タンカーを攻撃したとしても、世界の石油の流れを止めることはできない。世界の石油の95%は海上輸送されており、海上輸送全体が停止することはない。

－シンガポール政府は海上テロの脅威を繰り返し警告している

シンガポール政府は、商業、貿易、社会生活の継続には海賊やテロの脅威を最低限にする必要を強く認識している。同国は東南アジアでも安全保障面では指導的役割を担ってきた。

一方、マレーシアとインドネシアがシンガポールほど海上の安全保障に力を入れていないのは、海上の安全が両国経済に直接的影響を与えないからだ。将来、マレーシアとインドネシアで大きなテロ攻撃が発生し、両国経済が大きな損失を被らない限り、両国が（海上航行の安全確保に）真剣に動くとは思えない。

－マラッカ海峡の航行安全確保における日本の役割は

日本の役割は極めて重要だ。同海峡を通る石油の大半は日本に向かう。日本は、東南アジア諸国と協力し、航行の安全確保に取り組むべきだ。日本政府は責任ある政府で、問題を解決する能力もある。日本はより大きな役割を担うべきだと思う。

－昨年2月に開設した政治暴力・テロ研究国際センターについて

国防戦略・研究所内に正式開設したのは昨年2月だが、研究プログラムとして3年前から活動している。テロリストのプロファイルや攻撃パターンなどに関する世界でも最大級のデータベースを持つ。センターでは、東南アジア諸国連合（ASEAN）諸国のテロ対策にあたる捜査当局者や軍関係者の訓練なども行っている。

（聞き手 シンガポール支局 本田智津絵）

（2005年4月4日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡の危険性は明白＝シンガポール国防相

【シンガポール5日時事】シンガポールのテオ・チーヒエン国防相は5日、シンガポール国立大学（NUS）の公共政策大学院「リー・クアンユー・スクール」開校記念講演会で、グローバル化に伴う国境をまたぐ安全保障上の課題の一つとして、海の航路の安全確保を指摘するとともに、マラッカ海峡では海賊襲撃事件が相次いでおり、航路の危険性は明白だと強調した。

国防相は、マラッカとシンガポールの両海峡を通る船舶は世界の貿易の最大4分の1、石油の半分を運んでいると指摘。両海峡の航路が寸断されれば、「東南アジアやアジア太平洋だけでなく広い地域で、直接的な経済的、戦略的な影響をもたらす」と述べた。また、マラッカ海峡で最近相次いでいる海賊襲撃事件により、同海峡の航路の危険性が明確になっていると語った。

さらに、同相はグローバル化による安全保障上の課題として、アルカイダなど国際テロ組織が互いに協力してテロの手法などを世界に拡大している問題や現代化に取り残されたグループが現代社会へのテロをしかける危険性を指摘するとともに、対応策として、1カ国だけで解決はできず、関係各国による協力と連携が必要だと強調した。

（2005年4月6日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡で海賊が日本船襲撃未遂

事件発生日時：2005年4月5日1615（現地時間）

事務所注：事件発生時間は当事務所がIMB海賊情報センターから直接入手したもの。

事件発生位置：マラッカ海峡 インドネシア・カリムン島沖

被害船の詳細：Yohteisan号

石油タンカー

総トン数150,000トン（*ロイズ登録によると149,282トン）

パナマ船籍

日本所有

状況：漁船7隻が東航中のY号に接近、Y号を囲んで乗り込もうとしたが、Y号船長は速度を上げて海賊を回避した。事件発生時、現場は大雨で視界が悪かった。Y号の乗組員は全員無事。Y号はそのまま航行を続行した。事件が発生したのはマラッカ海峡の南端、シンガポール海峡と交わる海域。(2005年4月6日 ストレート・タイムズ)

マラッカ海峡で連携パトロール＝来年初めにも開始ーインドネシア・タイ

【ジャカルタ6日時事】インドネシア、タイの両国海軍当局が2006年初めにも海上交通の要衝マラッカ海峡で連携パトロールを始めることで調整に入っていることが6日、分かった。インドネシア海軍当局者によれば、活発化している海賊の活動がタイ領海を含めて広範囲に及んでいるため、タイ側が提案した。

同当局者によれば、両国海軍当局は新たにホットラインを開設し、不審船や海賊関連などの情報交換を密にしていくほか、年に数回、合同パトロールを実施する。インドネシアは昨年7月にシンガポール、マレーシアと連携パトロールに乗り出しており、将来的にはタイも含めた4カ国による海上安保体制を構築したい考えだ。

マラッカ海峡では3月14日、日本船籍のタグボート「韋駄天(いだてん)」が海賊に襲われ、船長ら3人が拉致され、タイ領海で解放された事件が起きたほか、今月1日にも日本船が襲撃を受けている。(2005年4月7日 時事速報シンガポール)

シンガポール出入港船舶にセキュリティチームが乗船

シンガポール海事港湾庁(MPA)は、4月1日以降、港と船舶の安全確保のためシンガポールを出入港する全ての船舶に対し、警官または港長が許可したセキュリティチームを乗船させる可能性があるとして発表した。

セキュリティチームが派遣される船舶の船主、代理店、船長は、事前に通知を受ける。セキュリティチームは、シンガポールに入港する船舶にはパイロット乗船地点から乗り込み、シンガポール港を出港する船舶には錨地・停泊地から乗船する。

港湾の安全と船舶の航行安全確保のため、セキュリティチームは武装し、パイロットと共に乗船・下船する予定である。セキュリティチームは船内で事前に通知された位置に配備し、船舶の安全確保にあたる。セキュリティチームの目的は、船舶と乗組員の安全確保であることから、船長は警戒する必要はない。セキュリティチームの身元を確認したい場合は、セキュリティコントロールセンター電話 6773-7457 または VHF26 チャンネルに連絡することができる。

正当な理由なしにセキュリティチームの乗船を拒否する船長には、シンガポール海事港湾庁条例170A53(2)節が適用され、1000ドル以下の罰金が科せられる。今回の措置は現存のシンガポール出入港に必要な条件に追加されるもので、ほかの条件の適用を除外させるものではない。

(2005年4月1日 シンガポール海事港湾庁ポート・マリン・サーキュラー)

船主、船舶護衛のために武装保安員を雇用

地域海域での海賊事件の増加を受け、石油タンカーやその他の商船に武装した保安員を乗船させる船主が出てきている。

護衛サービスを提供しているのは、バックグランド・アジア・ソリューション社で、元捜査官であるオーストラリア人 Alex Duperouzel 氏と元軍人で現在は訓練コンサルタントであるニュージーランド人 Bryan Toki 氏によって2003年半ばにシンガポールで設立された。

同社には60名の元先鋭部隊のメンバーが所属しており、アフガニスタンやイラクで戦闘を経験した者やシンガポール海軍潜水隊の元潜水員もいる。

護衛部隊は今年これまでに12件の護衛任務に派遣された。Duperouzel 氏によると、顧客のなかには、「石油ガス業界の大手」もあり、スリランカから南シナ海までの護衛依頼を受けた。通常、護衛費用は、5万米ドル以上とのことである。

護衛される船舶には、保安員が船内に配備するほか、インドネシア語でセキュリティ (SEKURITI) と書かれた装甲板を張り巡らせたボートが横付けされる。

護衛業務を始めて9ヶ月、60名の保安員はこれまで海賊と遭遇したことはないが、接近してきた数隻のボートに対し、拡声器、閃光装置、スポットライトなどで威嚇したことはある。

これまで護衛部隊を派遣した船舶には、ガス運搬船、浮体式海洋石油・生産貯蔵積出設備、海底掘削船などがあり、豪華ヨットから護衛依頼を受けたこともある。業務期間は、数日から数週間に及ぶ。

護衛依頼受注後、同社は顧客の船舶が通るルートを研究し、情報収集を開始する。同社はインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイの武器業者からM16 (5.56 mm)、M4 (カービン) 等をレンタルしており、このほかにもエンジン1台を吹き飛ばせるほど強力な散弾を装弾した自動式ショットガンを装備している。また保安員は各自ピストルも所持し、防弾チョッキを着用している。

Duperouzel 氏は料金を明かさなかったが、本紙が推測するところ、保安員一人につき1日250米ドルから1500米ドルの報酬が支払われると思われる。

一方、IMB (国際海事局) 海賊情報センターのノエル・チュン所長は、護衛サービスを依頼するよりも衛星追跡システム、電気フェンスや強力サーチライトの設置を勧めるとしており、護衛部隊は船籍国と通航海域国の両方の法律に従わねばならないと話している。また、同所長は「船主は死者が出た場合の責任問題を十分理解すべきである」と述べた。

これに対して Duperouzel 氏は、「その点については調査し、当局の要請にしたがっている。たとえば、シンガポール海域では護衛部隊は武器を分解し、撃針と弾薬は別々の場所に保管し、必要な訓練も実施している。護衛部隊には、人への危害射撃を最低限に留める

事案を定めた契約上の規則を厳守させている」と述べた。

(2005年4月8日 ストレート・タイムズ)

発生現場はインドネシア海域＝日本タンカー海賊襲撃未遂事件

【シンガポール8日時事】シンガポール国防省は7日夜、商船三井の全額出資会社が保有する大型石油タンカー「ヨウテイサン」が5日、シンガポール海峡で海賊とみられる小型船に包囲されたことについて、声明を発表し、現場はインドネシア領海内であったと指摘するとともに、船主からの通報を受け、海軍と警察沿岸警備隊が警戒に当たったと強調した。

同省はこの中で、船主からシンガポール海事港湾庁(MPA)が通報を受け、シンガポール海軍が直ちにインドネシア海軍に連絡、インドネシア海軍が現場で捜査にあたったと指摘した。また、シンガポール海軍も、インドネシアからの支援要請があった場合に備え、近くの海域で待機する一方、近くを航行する船舶に対し警戒を呼び掛けたという。

マラッカ、シンガポール海峡では、先月日本船籍のタグボート「韋駄天(いだてん)」が武装した海賊に襲われ、船長ら3人が拉致される事件が発生するなど、海賊襲撃事件が相次いでいる。国防省は最近の事件を受け「(海峡の)沿岸国の領海権を尊重した上で、関係当局が近隣海域の警備を強化するためのさらなる方策を取る必要が明白になっている」としている。

(2005年4月8日 時事速報シンガポール)

韋駄天号事件 近藤海事の損失は461,000ドル

先月タグボート「韋駄天(いだてん)」が海賊に襲われ、乗組員3人が拉致された事件で、同タグボートを所有する近藤海事(北九州市)の近藤観司社長は、毎日新聞の取材に対して、「救出費」を渡したことを認めた。

交渉者への支払い、関係旅費(約1000万円)、韋駄天が請け負った業務の中断による損失を合わせて、事件に関連する同社の負担は、約5,000万円に上ったとのこと。

マレーシアの法律では、誘拐犯に身代金を支払うことは違法行為とみなされる。このため、近藤社長は「身代金」と呼ぶことを避け、交渉人に支払う「救出費」と表現したとみられる。

このような事件では、海賊側はまず10万ドル程度の身代金を要求するが、大抵は交渉の末4分の1ほどの金額で合意する。

拉致された乗組員の解放には身代金の支払いのみが有効とみられることが多く、過去には身代金の支払いを拒否、または交渉に時間をかけ過ぎて人質が殺害されたケースもあった。

「海賊は装備もエスカレートしている。対策を講じなければ、今後大型船がターゲットになる」と近藤社長は述べた。

(2005年4月8日 ロイズリスト)

シンガポール船籍のタンカーが海賊に襲われる

事件発生日時：2005年4月8日

事件発生日時：マラッカ海峡南部、マレーシア南端沖

被害船の詳細：「キョウセイマル」、タンカー、シンガポール船籍

総トン数1,352トン、船齢22年

Grander Trading 所有、Equatorial Marine 運航

(両社とも拠点はシンガポール)

状況：AP通信によると、スキーマスクを着け、長刀で武装した10名の海賊がスピードボートで該船を追跡し乗り込んだ。海賊は乗組員10名を縛り、現金五千米ドルと乗組員の所有する携帯電話を奪って逃走した。負傷者はいなかった。その後乗組員は縄を解き、マレーシア警察に通報した。
(2005年4月11日 ビジネス・タイムズ)

インマルサットなどと海賊対策ソリューション開発＝星テレコム子会社

11日付のシンガポール経済紙ビジネス・タイムズ(34面)によると、シンガポール・テレコム(シングテル)の移動体衛星子会社シングテル・モバイル・サテライト・ビジネス(MSB)は、国際海事衛星機構(インマルサット)や他の技術会社らと、船会社や客船運航会社、政府機関向けに海賊襲撃を防止するための対策ソリューションを開発している。

MSBの幹部は、同社が海上での危機を防止するために信頼できる通信ソリューションを開発中で、船会社が自社の船舶をリアルタイムで監視・追跡できるソリューション開発をアプリケーション開発会社3iテクノロジーズと共同で行っていると説明した。また同ソリューションは、インマルサットの衛星通信技術を使用しており、携帯電話や固定通信のサービス圏外の海域で航行する船舶向けにふさわしいとしている。

(2005年4月12日 時事速報シンガポール)

武装警備会社に日本からの問い合わせ増加＝海賊事件多発で

【シンガポール14日時事】シンガポールの警備会社バックグラウンド・アジア・リスク・ソリューションズのアレック・ドウパロツツェル社長はこのほど、時事通信社の取材に対し、マラッカ海峡で日本関連の船舶が海賊に襲撃される事件が相次いでいることから、日本の船会社による問い合わせが増加していることを明らかにした。

同警備会社はマラッカ海峡を中心に航行する船舶などに、ライフルなどで武装した警備員の乗船や高速ボートでエスコートするなど、警備事業を行っている。顧客は石油・ガス関連の船舶が中心で、これまで日本の船会社との契約はないという。

しかし、同社長は先月、日本船籍のタグボートが海賊に襲われ、船長ら3人が拉致される事件が発生して以降、問い合わせが急増したと指摘。また、「事件が日本で大きく報道され、日本の船会社の問い合わせも多く、極めて近い将来、日本企業とも働くことになるだ

ろう」と述べた。

国際海事機関（IMO）は海賊に関する船舶、乗組員へのガイドラインの中で、「船内の火器の装備は、襲撃者の火器の装備を促し、既に危険な状況をさらし助長させる」として、船舶の防御を目的とした火器の装備と使用に反対の姿勢を示している。

日本海難防止協会シンガポール連絡事務所の市岡卓所長は、「武装警備員が海賊と交戦し、海賊が死亡した場合、その領海国の刑事関連法の適用を受け、船会社も管理上の責任が問われる場合もある。警備会社と契約する場合、事前に充分調べる必要がある」と指摘している。（2005年4月15日 時事速報シンガポール）

航行安全でフォーラム開催へ＝マラッカ海峡沿岸3カ国と利用国

【シンガポール14日時事】シンガポールなど、マラッカ海峡沿岸3カ国は9月までに、日本など同海峡の利用国を招き、航行の安全問題を話し合う「海峡利用者フォーラム」を開催する。具体的開催地は未定だが、関係者によると、フォーラム開催で実質的にイニシアチブをとっているシンガポールになる見通し。

フォーラムは、マラッカ海峡での船舶の航行安全確保のための航路標識や灯台の整備、航路の拡幅、船舶の監視システムなどを中心に話し合う。中でも船舶の監視システムの整備については、最近多発する海賊事件の対策にもなると見られている。

一方、海賊襲撃など、海上の警備問題についてはインドネシアと国際海事機関（IMO）が今年9月、ジャカルタでの会議を予定している。

（2005年4月15日 時事速報シンガポール）

海賊が貨物船をハイジャック 貨物をマレーシアの港に運んで逃走

事件発生日時：2005年4月22日（金）

事故発生日地点：インドネシア ストマラ島南端沖

被害船の詳細：インドネシア船籍

インドネシアムントック港発シンガポール向け

貨物：錫

（船名・乗組員の数は現在のところ明らかになっていない）

状況：国際海事局（IMB）海賊情報センターが26日に明らかにしたところによると、インドネシアのムントック港からシンガポールに向けて錫を運んでいた船が海賊にハイジャックされた。海賊は該船の乗組員にマレーシア南部ジョホール州にあるパシル・グダン港に向かうように命令、該船を2日間埠頭に付けて貨物の錫を倉庫に降ろさせた。

海賊情報センターのノエル・チュン所長によると、乗組員は海賊から協力しなければ殺すと脅されていたとのこと。

その後海賊はインドネシア海域に該船を戻し、スピードボートで逃走した。乗組員にけがはなかった。

海賊事件の報告を受け、職員が倉庫を調べたところ、貨物は手を付けていない状態で発見された。

チュン所長は、「何が起こったのか困惑している。わざわざ貨物を盗んでおいて、パシルグダンに放置したままとはどういうことなのか」と述べている。

今回の事件では、海賊が停泊場所を予約する書類を入手し、(正式な手続きを経て)パシルグダン港に入港し錫を降ろしていることから、同港のセキュリティに対する懸念が高まっている。

チュン所長によると、現在マレーシア警察が仮調査を行っている。

(2005年4月26日 ロイズリスト)

マレーシア治安当局 マラッカ海峡での民間武装護衛サービス容認せず

マレーシア国家安全保障・公共秩序局のオスマン・タリブ局長は26日、マラッカ海峡の通航船舶を護衛するために民間企業がマレーシア領海に武装した警備員を派遣することを認めない考えを示し、このようなボートがマレーシア領海に侵入した場合にはテロリストとみなし逮捕すると述べた。

同局長は、マラッカ海峡を通航する商船を護衛できるのはマレーシア海上警察のみであると述べ、国家治安省はこれまでに民間企業による護衛サービスを認めたことはないとした。「護衛サービスのために多くの武器を所有する者は、マレーシアの主権を侵したとして逮捕する。マレーシア領海内での彼らの存在は、侵入とみなされる」と同局長は述べた。

7月にはポートクランに近いノースポート沖500メートルのところで、船舶「グレン・ブレイブ・ハート号」の船上で軍服を着用し、M16で武装した25名の兵士が毎朝軍事活動を行っているのを港の職員らが発見、衝撃を受けたと報告されている。

同局長は25日、シンガポール警察沿岸警備隊の幹部と話し合いを持ったが、シンガポールも同国領海における商船護衛サービスは許可していないと述べたとのことである。

最近シンガポールを拠点とする民間企業が元兵士などを雇用し、マラッカ海峡を含むアジア海域で独自の警備サービスの開始を計画していた。

マレーシアの海事警察は海賊事件多発を受け、建設資材や石油探査装置を載など高価な物資を積んだ日本船などに対する護衛を開始しており、商船に対する護衛サービスは国家安全確保の責任と一環として提供していきたいとしている。

(2005年4月26日ベルナマ通信、27日ニュー・ストレート・タイムズ)

民間海上警備2社、マレーシア当局に確認へ＝警備禁止発言で

28日付のシンガポール紙ストレーツ・タイムズ(H2面)によると、シンガポールを拠点にマラッカ海峡で船舶の武装警備サービスを提供する民間会社2社は27日、マレーシア治安当局幹部が武装警備を認めないと発言したことに対し、同国当局に確認する考えを示した。

治安当局幹部は26日、地元メディアに対し、同海峡で船舶を護衛する武装警備員を「特定の任務をするために雇われた傭兵（ようへい）だ」と指摘。マレーシア領海内に進入した場合、警備員の乗った護衛船を逮捕するよう沿岸警察に命じたと述べた。

これに対し、シンガポールのバックグラウンド・アジア・リスク・ソリューションズのアレック・ドウパロツツェル社長は、マラッカ海峡での警備に当たり、沿岸各国の法律や規制を十分調査したと強調、マレーシア当局と確認をとる意向を示した。また、競合する警備会社グレン・ディフェンス・マリーンの広報担当も、当局と確認をとると述べ、「法律違反の行為をするつもりはない」と語った。

（2005年4月28日 時事速報シンガポール）

マレーシア海上保安庁、6月にも発足へ＝海軍司令官

27日付マレーシア紙ニュー・ストレーツ・タイムズ（12面）によると、マレーシアのモハド・アンワル海軍司令官は26日、創設準備が遅れていた海上保安庁が6月にも発足する見通しとなったことを明らかにした。

同司令官は「信頼できる沿岸警備を行うため、海軍や関係機関が支援を行うことになる」と述べた。

海上保安庁は、海賊犯罪の増加に対応するため、海事警察などを改組して創設するもので、巡視船6隻が配備される予定。（2005年4月28日 時事速報シンガポール）

マレーシア警察が海賊を逮捕

4月21日午後7時30分、マレーシア当局は、マレーシア・コタティンギのタンジュンセタパ沖で追跡劇の末、インドネシア人とみられる海賊7名を逮捕した。

マレーシア海上警察幹部によると、一味は逮捕された同日、ジョホール海域で停泊中の商船を襲撃していた可能性があるとのこと。

逮捕された海賊の年齢は37歳から50歳で、情報を入手した海上警察が巡視船2隻、職員14名を現場に派遣し、パトロールにあたっていたところ、現場から2海里の地点で不審な船舶を発見、追跡を開始した。

海賊は巡視船が接近していることに気がつき、逃走を試みたが巡視船に止められた。

海上警察は、200馬力のFRP製ボート、マスク7個、鋸刀6本、衛星電話、双眼鏡、紐のほか、さまざまな国の通貨（68万1千インドネシアルピア、100インドルピー、10中国元、2マレーシアリング）を押収した。

「捜査によると、海賊はインドネシア・リアウ州にある島々の出身者ではないかと思われる。犯行後スピードボートで点在する島のひとつに逃げ込めば、当局の追跡から逃れられる」と同幹部は述べた。

同幹部によると、今回捕まったグループは昨年からの似通ったいくつかの事件に関与していたと警察はみているとのこと。（2005年4月23日 スター）

海賊対策協定に日本など4カ国が署名＝シンガポールに情報センター

【シンガポール28日時事】日本、シンガポール、カンボジア、ラオスの4カ国は28日、シンガポール外務省で、マラッカ海峡の海賊取り締まり強化のための「アジア海賊対策地域協力協定」に署名した。協定署名は4カ国が初めて。署名式には逢沢一郎外務副大臣が出席した。

協定は小泉純一郎首相が2001年、東南アジア諸国連合（ASEAN）と日中韓3カ国によるASEANプラス3の首脳会議で、締結を呼びかけ、昨年11月、東京で採択された。参加国はASEAN10カ国のほか、日本、中国、韓国、インド、スリランカ、バングラデシュの16カ国。

協定は海賊に関する情報の共有体制や海上保安機関の協力関係強化などが目的で、情報共有のため、センターをシンガポールに設立する。また、容疑者の逮捕や容疑船舶の拿捕（だほ）、被害船舶の発見、被害者の救助などの協力体制を、同センターを通じて、構築する。協定は10カ国の締結後90日で発効する。

（2005年4月29日 時事速報シンガポール）

インドネシア人海賊がタイで拘束される

インドネシア人海賊5人がタイ・パタニ県のタイ軍基地に拘束されている。5名は5月2日、アンダマン海でタイの漁船を襲撃しようとしていたところを取り押さえられた。タイ軍は、海賊行為と武器不法所持の疑いで5名を逮捕したとしている。

（2005年5月3日 ビジネス・タイムズ）

タイ マラッカ海峡のセキュリティ協力申し出る

インドネシアのジャカルタを訪問中のカンタティ・タイ外相は5月3日、ユドヨノ・インドネシア大統領と会談した。

会談後の記者会見で同外相は、タイがマラッカ海峡の沿岸国であるインドネシア、マレーシア、シンガポールと協力して同海峡で取り締まりにあたる部隊を設置する準備があると述べた。

同外相は、「マラッカ海峡は大変重要であり、タイはインドネシアや他の沿岸国のほか同海峡の利用者との協力を希望している」と述べた。

また、同外相は、海賊に加担した疑いのあるインドネシア人5名をタイ内で逮捕、拘留中であることを明らかにした。

（2005年5月5日 ビジネス・タイムズ）

貨物強奪未遂事件、地域の港に警鐘を鳴らす

I M B（国際海事局）海賊情報センターのノエル・チュン所長によると、最近インドネ

シアの貨物船が海賊にハイジャックされ、100万ドル相当の貨物がマレーシアのパシル・グダン港に運ばれた事件では、同港のセキュリティのずさんさが浮き彫りになったほか、地域の港にも警鐘を鳴らした。

貨物船はハイジャックされた後、当初の目的地であるシンガポールからジョホール港に針路を変更、海賊は同港に停泊した際にも船内に留まり、船長を銃で脅しながら貨物を倉庫に降ろさせた。

不可解なのは、解放された乗組員が当局に通報後、マレーシア当局が倉庫を調べたところ、100万ドル相当の錫インゴットが手付かずのまま残されていたことである。

チュン所長は、今回の事件で特にパシル・グダン港の保安状況に疑問が持たれていると述べ、しっかりと対応する必要があるとした。

今回は、乗組員リストでの身元の確認と船上にいるべき人物の把握を怠ったことがまず挙げられる。海賊は武器を所持していただろうが、入港前に隠したのではないかと同所長は付け加えた。

チュン所長は、入港にはパイロットの手配、代理店及び荷役会社の指定が必要で、これらの手続きには書類の提出が求められる。

今回の事件では、少なくともインドネシアとマレーシアにかけて高度な犯罪組織が存在することが明らかになったほか、テロリストの侵入がいかに容易であるか証明する結果になった。また、シンガポール港も含め、全ての地域の港に警鐘を鳴らしたとチュン所長は述べた。

港のセキュリティに係る手続きのどこに落ち度があったのかはまだ明らかになっていないが、昨年7月に施行されたISPSコードが実行されていれば避けられた類の事件である。

昨年の施行期限を迎えた頃、マレーシア当局高官は同国の全ての港と棧橋84カ所が同コードを導入するとしていた。

ある海事セキュリティ関係者は、本紙に対し、このような事件はセキュリティ対策を強化しているシンガポール港では起こりえないだろうとしている。

(2005年5月6日 ビジネス・タイムズ)

マレーシアなど東南アの海賊被害、1-3月は32%減＝国際海事局

【クアラルンプール6日時事】ロンドンに本部を置く国際海事局（IMB）は6日までに2005年第1・四半期（1-3月）の海賊被害などに関するリポートを発表した。それによると、全世界で起きた海賊事件（未遂を含む）は前年同期比29%減の56件で、マレーシアなど東南アジアで発生した事件も同32%減の25件に減少した。

ただ3月14日にはマラッカ海峡で日本のタグボート「韋駄天（いでてん）」が海賊の襲撃を受け日本人船長ら3人が拉致される事件が起きるなど、前年同期には0件だった誘拐事件が全世界で計10件発生した。しかし殺害されたり行方不明になった乗組員はなく、

前年同期（死亡22人、行方不明15人）に比べて人的被害は小さかった。

東南アジアで起きた事件の内訳は、（1）マラッカ海峡を除くインドネシアが16件（前年同期21件）（2）マラッカ海峡が4件（同8件）（3）同海峡を除くマレーシアが2件（同0件）（4）シンガポール海峡が2件（同6件）（5）タイが1件（同1件）で、世界の45%を占めた。なお前年同期に1件を記録したミャンマーは0件だった。

IMBはリポートの中で、マラッカ海峡を通過する船舶に対してインドネシア沿岸での停泊を避けるよう要請し、特にアチェ周辺では襲撃される危険性が高いと警告している。

（2005年5月9日 時事速報シンガポール）

シンガポール海軍海上セキュリティチームが実演公開

昨日（12日）シンガポール海軍は海上同行セキュリティチーム（ASSeT）の実演を公開した。同チームは、シンガポール海峡を通航する船舶の中から選ばれた船舶に対し護衛サービスを提供している。

同チームは今年3月から毎日活動しており、制服を着用した職員がこれまで1,000隻の船舶に乗船・護衛した。これまでのところ、犯罪行為に直面したことはない。

昨日ジュロン島近くで行われた実演では、カービンとピストルで武装した海軍職員6名と警察沿岸警備隊職員2名の8名からなるチームが、ハーバーパイロットと共にばら積み船 Avatar 号に乗り込んだ。

同チームは8名で構成され、船舶の最終寄港地や貨物の内容によって、護衛が必要かどうか検討される。

（2005年5月13日 ストレート・タイムズ）

マレーシアに新しい海上警備組織

マレーシアは、米国その他の国の類似の組織をモデルにした海事執行庁（Maritime Enforcement Agency）を11月に設立する。

ナジブ・ラザク国防大臣は、14日、マレーシア海事執行庁（MMEA）が、72席の警備艇と4,000名以上の要員で業務を開始すると述べた。25隻は新造船だが、57隻は警察、海軍、税関、水産庁、海事局から移管される。要員は、海軍、警察、その他の政府機関から集められる。

MMEAは、海賊対策のほか、海上における密輸に対応し、また、海洋汚染を監視するなど、マレーシアにおけるすべての海事関係法令の執行を担当する。しかし、重要なのは、テロ防止のための警備を行い、テロへの脅威に対する安全性の向上に寄与することである。

マレーシアは、最近、価値の高い貨物を輸送する船舶に対する護衛サービスの開始に加え、マラッカ海峡を航行するタグボートやバージに武装した警備員を乗船させることを表明している。

（2005年5月15日 ストレート・タイムズ）

船舶の武装にガイドラインが求められる

マレーシアのハミド・アルバ外務大臣は、マレーシア、シンガポール、インドネシアの3国は、船舶が搭載を許される武器についてガイドラインを設ける必要があると考えている。この問題は、商船が武器を携帯していることが明らかになってから、重要視されている。

6月には、3カ国の外務大臣がインドネシア・バタム島で、マラッカ海峡の安全確保のための3カ国の協力について、議論することとなっている。この会議でも、この問題が取り上げられる。会議の日程はまだ固まっていない。

同大臣は、「船舶が武装するのは、海賊から自衛するためだ。これは憂慮すべき傾向であり、問題化する前に規制すべきだ。」と述べている。

4月には、マレーシア当局が同国の領海で武装した船舶を停戦させたが、この船舶は、商船を護衛していたものだった。

同大臣は、こうした船舶は、銃器の携帯の許可を取得していれば通航が可能だが、民間船舶が武器を携帯するのは憂慮すべき傾向だと述べた。

(2005年5月16日 ストレート・タイムズ)

ハイテクで海賊対策を強化

シンガポールは、アジア地域23カ国における最新の海上防衛技術の展示会「Imdex Asia 2005」の初日である17日に、リモコン操作の艦隊をメディアに発表した。

2トンの無人艇「スパルタン・スカウト」は、本船から遠隔操作ができ、別々に捜索や潜水艦との交戦を行えるよう設定ができる。

テオ・チー・ヘン国防大臣は、「スパルタン」がシンガポールの海賊対策の強化につながると述べた。「スパルタン」は好ましくない意図を持った不審な船に対し、人が乗ることなく至近距離まで近づくことができる。同大臣は、シンガポールは「スパルタン」を米国海軍と共同で開発しており、今年には領海内での試験を開始すると述べた。

国防省によれば、シンガポールが購入したこれよりも簡易な装備を持つ無人艇「プロテクター」は、すでに運用されており、最近では、イラク周辺にも派遣された。

同大臣は、こうした無人艇を引き合いに出しながら、アジア地域の海軍が、海賊やテロに対処するため、技術面の協力に参加すべきだと述べた。

無人艇のコストは不明。また、「プロテクター」の導入隻数についても、「小数」という以外は、明らかにされていない。(2005年5月18日 ビジネス・タイムズ)

マラッカ海峡の安全確保はシンガポールなど沿岸国の責務＝英海軍司令官

19日付のシンガポールの経済紙ビジネス・タイムズによると、同国で開催中の海軍関連の展示会・会議「IMDEXアジア」を訪れたチャールズ・スタイル英海軍司令官は同紙とのインタビューで、マラッカ海峡で多発する海賊襲撃問題について、「海峡の安全確保は沿岸国の仕事であり、インドネシア、シンガポール、マレーシアが共同パトロールなど何

らかの協力を進めていることを非常に歓迎すると述べた。同司令官は、沿岸国の協力なしでは海峡の安全確保は図れないと語り、沿岸国の協力は「正しい方向に向かっている」との見方を示した。

一方、同司令官は、海賊行為だけでなく、密入国や武器密売など公海上の違法な組織犯罪が活発化していると指摘した。同司令官は、こうした問題の解決にはさらなる各国間の協力と情報交換が必要だと強調した。（2005年5月20日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡で海賊がタンカーを襲撃 タイ人乗組員2名が誘拐される

事件発生日時：2005年6月1日（水）夜間

事件発生地点：マラッカ海峡 マレー半島北部沖

被害船の詳細：タンカー、貨物：石油製品、タイ船主、乗組員タイ人16名

事件の概要：IMB（国際海事局）海賊情報センターのノエル・チュン所長によると、数回の威嚇射撃の後、少なくとも5名の海賊（銃で武装）が漁船からタンカーに乗り込み、船内の通商に関する書類とともに乗組員のタイ人2名を連れ去った。

その後、海賊から船主に連絡があり、身代金が要求されたとのこと。

マラッカ海峡では今年4月以降2ヶ月近く海賊事件が発生していなかったが、今回で今年6件目の事件となる。

今回の事件が起こった地点は、3月に韋駄天号が襲われたところに近い。

チュン所長は、「今回の事件でインドネシアとマレーシアの海軍によるパトロールが海賊行為を阻止できていないことがわかった」と述べている。

（2005年6月3日 ストレート・タイムズ）

アジア諸国、マラッカ海峡のセキュリティ問題に注目

シンガポールのテオ・チーヘン国防相は、同国で開催されたアジア安全保障会議の後、海賊行為の多発するマラッカ海峡の海上セキュリティをどのように高めるかアジア諸国は合意に向けて前進していると述べた。

同相は、マラッカ海峡の海上セキュリティへの対策について、3つの主要原則に基づいて合意がみられると述べた。

3つの原則とは、①沿岸三国がマラッカ海峡のセキュリティ任務を負うこと、②国際団体や利用国にも果たすべき役割があること、③セキュリティ対策は国際法や沿岸国の主権を侵さない範囲で実行されることの3つである。

「マラッカ海峡のセキュリティを向上させる、有効で実用的かつ有意義な方法を探るのに、十分な範囲であると言える」と同相は述べた。

同相は、長年にわたって実現が難航しているマレーシア、インドネシアとの沿岸三国合同パトロールについて、実現の可能性はあるとした。

沿岸三国による合同パトロールは不可能というわけではないが、沿岸国間で話し合いを持

つ必要があると同相は述べ、昨年は前進がみられたと述べた。

沿岸三国はすでに連携パトロールを実施しており、相互援助はしているものの、行動範囲は各国の海域のみに止まっている。(2005年6月5日 ストレート・タイムズ)

外国艦船による民間船護衛を拒否＝マレーシア副首相

【クアラルンプール5日時事】国営ベルナマ通信によると、マレーシアのナジブ副首相は5日、シンガポールで講演し、海賊事件が頻発しているマラッカ海峡で民間船舶を沿岸国以外の海軍艦船や海上警備艦が護衛する構想が示されていることについて、「外部からの介入がなくても、沿岸国は警備能力を備えている」として拒否する考えを示した。

ナジブ副首相はまた、民間警備会社による護衛サービスについても、「民間船舶が攻撃性のある武器を搭載することには懸念を感じる。われわれの主権を侵害すべきではない」と述べた。(2005年6月6日 時事速報シンガポール)

日本 海賊対策支援のため巡視船を派遣

地域で多発する海賊対策への協力を強化するため、日本はマラッカ海峡に武装した巡視船を派遣した。

3月に日本のタグボートが武装グループに襲われ、乗組員が1週間にわたり人質にとられたが、巡視船の派遣は同事件後初めて。

「やしま」(5,200トン、捜索用ヘリコプター搭載)は、昨日(6日)インドネシア海域に向けて横浜を出港した。

日本海上保安庁のスポークスマンは、日本とインドネシアによる訓練がマラッカ海峡で実施される予定だと述べた。

同スポークスマンによると、「やしま」は「標準装備の武器」を備えているとのことで、セキュリティ上の問題があるため詳細については明らかにされなかった。

「性能の高い巡視艇に実際に乗船して行く意見・情報交換は、インドネシア海上保安機関にとってよい機会になると思われる。地域海域航行中に、実際に海賊事件が発生した際には、「やしま」は現場に急行し、救助作業にあたる用意がある」と同スポークスマンは付け加えた。

「やしま」は西インドネシアの(原文ママ)ソロンで流出油防除総合訓練に参加した後、6月21日にジャカルタ入りする予定である。

今回の巡視船の派遣は、昨年合意したアジア各国間の海賊対策に関する協定の一環として実施された。特に日本は中東からの原油に依存し、その輸送にマラッカ海峡を利用していることから、これまで大きな役割を果たそうとしてきた。

昨日の「やしま」出港式に参加した海上保安庁の石川裕己長官は、「東南アジアで海賊対策を進めるためには、関係各国としっかりと信頼関係を築く必要がある」と述べた。

最近日本船が関係した海賊事件といえば、4月6日にインドネシアのカリムン島付近を

航行していたタンカー「ヨウテイサン」が海賊に襲われそうになったが、速度を上げて振り切った未遂事件がある。

3月に海賊が日本のタグボート「韋駄天」の乗組員3人を拉致したことから、マラッカ海峡の海賊が初めて日本を大きく騒がせることになった。

(2005年6月7日 ストレート・タイムズ、ジャカルタ・ポスト)

インドネシア マラッカ海峡の合同パトロールに反対

インドネシアの国営アンタラ通信は、同国はマラッカ海峡の沿岸国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）による合同パトロールを望まないと伝えた。

インドネシアのユウォノ国防相は、合同パトロールは好き勝手に他国が領海に入ることを許可することになり、各国の領有権を侵すと述べた。

今回の発言は、シンガポールのテオ・チーヘン国防省が「アジア諸国の間で協力に向けた環境が向上していることから、マラッカ海峡における合同パトロールの可能性も出て来ているのではないかと述べたと報道されたことを受け、ユウォノ国防相がコメントしたものの。

ユウォノ国防相は、「現在実施している連携パトロールが最善の体裁であると思われる。合同パトロールが連携パトロールに取って代わり、他国が領有権を侵すのは望ましくない」と述べた。

現在実施している連携パトロールでは、インドネシア、マレーシア、シンガポールはそれぞれが各海域をパトロールする形をとっている。

ユウォノ国防相は、もし合同パトロールが実施されるとするならば、インドネシア、マレーシア、シンガポールのいずれかが500キロメートルにわたる海峡の防衛指揮と任命されるべきだと述べ、このほかの国々は合同パトロールに関与すべきではないとした。

「先進国のなかで支援を申し出る国があれば、能力向上のための支援という形を取るのが望ましく、軍隊や軍艦を派遣するのは適当でない」とユウォノ国防相は述べた。

海賊行為や密輸行為の多発するマラッカ海峡のセキュリティ維持には、すでに日本とアメリカが支援を申し出ている。(2005年6月7日 フォーブス、アンタラ通信)

シンガポール海運協会 ASEAN各国に海賊問題への取り組み強化求める

シンガポール海運協会（SSA）のテオ・シオンセン会長は3日の年次総会で、海運関係者にとって海賊問題は依然、最大の懸念であると述べ、「東南アジア諸国連合船主協会（FASA）、アジア船主フォーラム（ASF）とともに、ASEANの各国政府に対し、強い政治的意思を持って、より効果的な海賊対策に取り組むよう求める。また、効果的な対策ができない場合には国際社会からの支援を検討するよう求める」と語った。

同会長は、世界の海賊事件は2004年には減少したが、乗組員が殺害されるなど、事件の凶悪化を指摘。マラッカ海峡の沿岸国であるシンガポール、マレーシア、インドネシ

アの3カ国が連携パトロールを行っているが、「限定的な効果しかない」と述べ、「小型タンカーや速度の遅いタグボート、バージ、大型のばら積み船も引き続き、海賊に襲撃されている」、「身代金目当ての誘拐が横行している」と述べた。

(2005年6月7日 ビジネス・タイムズ)

タンカー襲撃の海賊10人逮捕＝ランカウイ島沖

【クアラルンプール14日時事】国際海事局（IMB）に入った連絡によると、14日午前4時ごろ、マレーシア・クダ州ランカウイ島沖のマラッカ海峡で、マレーシア船籍のタンカー「ネプライン・デリマ」がインドネシア人の海賊グループ10人に襲撃されたが、同日午後に海上警察の説得に応じ投降し、逮捕された。タンカーの船員19人は全員無事だった。

襲撃を受けた直後、タンカーの船員はとっさの判断で海賊が乗り付けた船を奪い、ランカウイ島の海上警察署に急行した。海賊は船を離れることができず、船に立てこもった。

通報を受けた海上警察は、午前11時ごろにタンカーを発見。海賊は「船を焼くぞ」などと抵抗をしたが、説得の結果、午後3時ごろに投降し、拘束された。

船員は「海賊は火器で武装していた」と話しているが、逮捕当時に武器は発見されなかった。海上警察は投降前に武器を海に捨てたとみている。襲撃されたタンカーはシンガポールからミャンマーに向かっていた。(2005年6月15日 時事速報シンガポール)

海賊行為のインドネシア人に禁固6年

14日付のマレーシア紙スター（2面）によると、ジョホール州コタティンギ下級裁判所は13日、同州沖で今年4月21日に船舶を襲撃したインドネシア人武装グループ7人に対し、最高で6年4月の禁固刑とむち打ち刑の実刑判決を下した。

被告らは37歳から52歳の男性で、強盗と不法入国の罪で起訴されていた。

(2005年6月15日 時事速報シンガポール)

海賊は国際的犯罪組織と関係

マレーシア警察幹部は、14日にマレーシア・ランカウイ沖でタンカーをハイジャックしようとした10人の海賊は、タンカーを奪ってディーゼル油を奪うことを目的としており、不法に得た積荷を転売するために、国際犯罪組織と関係を持っていたとしている。

同警察の捜査により、乗組員であった内通者が事件に関与していたことが分かっており、10人の海賊のほか2人のインドネシア人船員が拘束されているが、警察は、さらに多くの乗組員が犯行を手伝った疑いで逮捕される可能性についても否定していない。

海賊がインドネシアの分離運動と関係があったかどうかについては、調査中である。

(2005年6月17日 ストレート・タイムズ)

タンカー海賊襲撃事件 英語を話す海賊の背後に犯罪組織？

国際海事局（IMB）のノエル・チュン所長は、タンカー「ネプライン・デリマ」を襲撃した海賊が英語を話していたことを明らかにした。同所長は、「過去に発生した海賊事件ではほとんどの海賊がインドネシア語を話したのに対し、今回の海賊のリーダーは英語を話した。このことから、海賊がただの武装した強盗ではなく、ハイジャック犯である可能性が高い。特に今回の事件では、乗組員の一部が事件に関与していたこともあり、高価なディーゼル油を狙った犯罪組織による犯行とみられる」と述べた。

「ネプライン・デリマ」は今年14日、マレーシアのランカウイ島沖で武装した海賊に襲撃されたが、海賊は事件発生から12時間後に海上警察の説得に応じ投降、逮捕された。

チュン所長によると、ディーゼル油は特に転売などの処理が容易であることから、1998年にもディーゼルタンカーがハイジャックされた後、隠れた場所へ移動し、ディーゼル油を別の船に移し変えるという事件が多発していた。

同所長は、「これまでこのような事件が捜査されることは少なかったため、同じグループが地域の別の事件に関与していないか警察の取り調べが重要になる。警察は海賊から多くの情報を得られるだろう。これが初めての犯行であるのか、どれぐらいの期間船を襲っていたのか、そして最も重要なのが、犯行の目的だ。単なる強盗なのか乗組員の誘拐なのか、それともディーゼルの強奪なのか。さらに、指示を与えているのが誰であるか明らかになれば、問題の根源に迫ることができる」と述べたが、同所長は今回逮捕された海賊が自ら襲撃を計画していたのではないだろうと付け加えた。

「インドネシアとマレーシアの海軍がパトロールを強化すれば、海賊事件は必ず減少するだろう。しかし、パトロールが縮小すれば、海賊事件は再び増加する。得られるものがあまりにも大きいからだ」

チュン所長は、最近海賊に対する刑罰が厳しくなっていることは、今後海賊になろうとする者を引き止める効果があると評価し、また政府が海賊対策に真剣に取り組んでいることもアピールできるとした。

同所長は、海賊の襲撃を受けた場合、乗組員は無駄な抵抗は避けるべきと述べ、「乗組員が危害を加えられたり、殺害されたりするのは彼らが抵抗するからだ。海賊は銃を持っているが、乗組員は銃を持っていない」と述べた。

海賊に襲われた後どうするかを考えるより、まず海賊に襲われないように見張りを強化することが最も有効で費用がかからない方法だとチュン所長は述べた。

マレーシア国際船主協会のアブドゥル・ラティフ会長は、マレーシア政府に対し海上安全の強化を求めた。

「海賊問題は長年にわたって続いており、これまでも話し合われてきた。しかし、海賊根絶のため沿岸国による徹底した対策がこれまで実施されておらず、今後もこのような状態が続くなら、海賊事件は減らないだろう。監視と取締りの面でセキュリティを強化しなければならぬ。合同で対策を講じなければ、海賊を根絶することは不可能だろう」と同会

長は述べた。

(2005年6月20日 スター)

日本財団笹川理事長 海賊対策における利用者負担制度を求める

21日夜、日本財団の笹川陽平理事長は、国際海事機関（IMO）で海事分野での人材開発に関する特別講演を行い、マラッカ海峡などの危険度の高い水路の利用者は、航行安全のための資金調達に貢献すべきであると述べ、「海上安全が常に無料で提供されるものだという考え方を改めなければならない」と語った。

助成団体である日本財団は、マラッカ海峡の航行安全向上のために1億ドルの援助をするなど海事業界における主要後援者の一員である。

笹川理事長は、海賊、サブスタンダード船、有害物質の排出などの問題に対処するためには国際的な協力が欠かせないと述べた。

「IMO加盟国はこれらの問題に取り組んでいるが、一国の政府の一面的な対策では対処しきれない問題もある」と同理事長は述べた。

前進するための唯一の方法は、IMOが中心的役割を担う国際協力である。

「IMOが加盟国と連携できることは明らかであることから、対策をより効果的に広く実施することができるだろう」と同理事長は述べた。

国際海事業界が直面している難題に対し、IMOがより積極的に取り組むのであれば、日本財団は進んでこれまで以上の協力をするとしている。

「日本財団は、IMOと共に海上活動の持続可能な発展に取り組んでいく用意がある」と同理事長は述べた。

笹川理事長は、「海上活動の持続可能な発展」とは「海と人類の共存を目指した国際政策の枠組み」とであると定義している。

マラッカ海峡の安全について言えば、年間8万隻の船が通航する世界で最も混雑した海峡であり、多くの国がマラッカ海峡を利用することで利益を得ていると笹川理事長は述べた。

昔からのやり方でこれほど危険度の高い海域の安全を確保することは現実的であるのかと問いかけながら、笹川理事長は、「危険度の高い海域の安全確保には高いコストがかかる。沿岸国だけでなく、利用者が貢献するような負担分担の新しいシステムを探る必要がある」と述べ、次のように続けた。

「IMOが先頭に立って、専門家と加盟国の意見を元に新しいシステムを構築するよう望んでいる」と述べ、IMOが今年の秋にインドネシアでマラッカ海峡会議を開催することを歓迎すると語った。

マレーシア マラッカ海峡海賊対策の外国の偵察航空機を歓迎

ロイター通信の報道によると、21日マレーシアのナジブ副首相は、マラッカ海峡の海

賊対策のための外国の海上偵察機を歓迎すべきであると発言した。この発言から、マレーシアが海賊対策における海外からの援助の申し入れを認めたものとみられる。

これまでマレーシアは、インドネシアと共にマラッカ海峡の取り締まりを国際的に行うことに消極的な姿勢をみせていたが、アメリカ、日本、オーストラリア等の海上偵察機がマレーシア領空を利用することを認めるとのことである。

「海上偵察機の運用は、国際社会が国際的な取組みとして実施するもので、マラッカ海峡を24時間体制で監視することも可能である。偵察機を飛ばすことは可能だが、コンソールとモニターの運用はマレーシア人、インドネシア人、シンガポール人が行うこともありうる」と同副首相は述べた。
(2005年6月22日 ロイズリスト)

タンカー海賊襲撃事件の首謀者が捕まる

マレーシア警察は、タンカー「ネプライン・デリマ」を襲撃した海賊の首謀者とみられる42歳の男をマレーシアの首都クアラルンプールに近いセタパックで逮捕、身柄を拘束した。

容疑者は本日(21日)、裁判所に出頭した後、ケダ州で取り調べを受ける。

今月14日「ネプライン・デリマ」は、マレーシアのランカウイ島沖で武装した海賊に襲撃されたが、タンカーの乗組員がとっさの判断で海賊が乗り付けた船を奪い、ランカウイ島の海上警察署に急行、海賊は海上警察の説得に応じ投降、逮捕された。

タンカーの乗組員2名も、警察に身柄を拘束されている。

(2005年6月21日 ニュー・ストレート・タイムズ)

マラッカ海峡の海賊 身代金目当ての船員誘拐事件が多発

昨年、マラッカ海峡及び周辺海域で発生した船員誘拐事件は20件あり、40名の船員が誘拐され、このうち4名が殺害された。昨年、船員解放のために支払われた身代金の総額は約100万ドルに上り、1件につき平均5万ドルが支払われた計算になる。

ロンドンに拠点を置く「Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association」(当事務所注：国際P&Iクラブ加盟クラブの一つ)では、今年4月29日にサーキュラー(案)を作成し、マラッカ海峡を通航する船舶の船主に対し、通常の船体・積荷保険を戦争被害を担保するものに格上げするほか、誘拐・身代金保険に加入することを勧めている。

同サーキュラー(案)は、P&I保険の適用範囲に海賊事件による身代金の支払い、船体の損失・損傷、収益への被害は含まれないとしている。

このサーキュラー(案)は草案第一号であり、まだ配布されていない。

「P&Iクラブは、誘拐事件に直面している加盟者がいれば、ケースバイケースでできるだけの援助はしたいと考えている。しかし、P&Iクラブの規程には身代金の支払いは含まれていない。」と関係者は述べている。(2005年6月23日 フィナンシャル・タイムズ)

インドネシアと合同で海賊捕捉訓練＝ジャカルタ沖で初の机上演習も－海保

【ジャカルタ 23 日時事】海上保安庁の巡視船「やしま」（5300 トン、藤中忠士船長）はジャカルタ沖で 22、23 の両日、インドネシアの海保機関当局と合同で海賊捕捉訓練を実施した。同国当局者が海保船艇で机上演習に参加したのは初めて。マラッカ海峡の海賊対策を念頭に置いたもので、日本は沿岸国の能力開発支援を通して積極関与したい考えだ。

今回の訓練は、2000 年に東京で開催された海賊対策国際会議（15 カ国・地域が参加）で決められた取り組みの一環で、日本からは「やしま」の乗組員ら 51 人が参加した。

インドネシア側からは海上警察 5 人、海運総局 5 人など計 12 人が同船に乗り込み、日本の船会社が運航するインドネシア船籍のタンカーが公海で海賊に乗っ取られたという想定で机上演習を展開。両国の関係機関から次々と入る情報の調整や管理、対応手順などを確認した。

机上演習は 1 時間強で終了したが、実際の海賊事件では解決までに数日間を要するケースもあり、藤中船長は「指示系統の確立、外国との共同作戦においては何よりも意志疎通が重要だ」と指摘した。マラッカ海峡沿岸国のうちインドネシアやマレーシアの場合、国軍、警察、海運総局などのそれぞれが海上の法執行権を有しているため、国内の調整機関の確立が急務となっている。

実地訓練では、海賊に扮（ふん）する小型ボートをヘリコプターが風圧規制するまでを実演した。インドネシア海運総局のユドゥスタル中央船艇基地長（52）は「最新技術から規律まで日本から学べるものが多い。こうした能力開発支援は最大の貢献であり、心から歓迎する」と話した。

海上交通の要衝マラッカ海峡の安全対策をめぐるっては、日米などが具体的な関与を申し出ているが、沿岸国は難色を示しており、各国間の連携強化が課題となっている。

国際海事局（IMB）によると、04 年に世界で起きた海賊事件は 325 件。このうち 171 件が東南アジア域内で発生しており、インドネシア領海内では 93 件が確認されている。（2005 年 6 月 24 日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡通過船舶、保険料値上がりか

2 日付マレーシア紙スター（経済 2 面）によると、世界最大の保険引き受け組織「ロイズ・オブ・ロンドン」（ロイズ保険組合）は 6 月 20 日、マラッカ海峡を戦争やテロ行為により最も危険性が高い地域に指定した。これにより、同海峡を航行する船舶の保険料の値上がりが見込まれる。最も危険性が高い地域に指定されているのはこのほか、イラクやレバノン、ナイジェリアなど 20 カ所。

マラッカ海峡は年間 5 万隻が通過する、世界で最も船舶の航行量が多い海峡の 1 つ。国際海事協会によると、昨年は海賊襲撃など世界で 2 番目に危険な海域だった。

（2005 年 7 月 5 日 時事速報シンガポール）

インタータンコ マラッカ海峡戦争リスクエリア指定に反論

ロイズとロンドン保険市場の共同戦争委員会がマラッカ海峡を戦争リスクエリアと発表したことに對し、インタータンコは不必要だと反論している。

「懸念事項と言うのが妥当で、戦争リスクエリアに指定する必要はない」とインタータンコのジョン・フォーセットアジア太平洋地域代表は述べた。

マラッカ海峡は、世界でも有数の混雑した航路であり、同海峡を通じて東アジアへ多くの石油が輸入されている。

今回の発表は、多発する海賊事件を受けて行われたもの。小型タンカーが標的にされた事件もあったが、多くはタグボートが襲われたものだった。

また、海賊がテロ組織と関連しているのではないかと恐れられている。

ジョン・フォーセットアジア太平洋地域代表は、「我々は7月末に戦争リスク代表と会合を持つ予定だ。これまで海賊とテロ行為が関係していたとの証拠はない」と述べている。

一方で、同代表は、多くのタンカーはロンドン市場の戦争リスク補償を外していないと強調した。

(2005年7月7日 ロイズリスト)

海賊のタンカーが拘束される

インドネシアのカリマンタンからマレーシアのパシグダンに向けて航行していたタグボート Samudera Sindo 8 とバージ Aganda 7 が行方不明になった事件で、マレーシア・ジョホール州海上警察は、インドネシア海軍からバージの貨物であるパーム原油がマレーシア海域でタンカーに積み換えられたと報告を受け、8日午後11時45分、ペンゲランのタンジュンセタパ沖2.3海里の地点でタンカーPalm Chem号を拘束した。

Palm Chem号はインドネシア船籍で、船内には船長も含め21歳から48歳までの21人のインドネシア人乗組員がいた。

調査を進めたところ、バージから積み換えられたと思われるパーム原油3,000メトリックトン(1,000万マレーシアリング相当)が見つかった。

乗組員21名は、ペンゲランの警察でパーム原油強奪に関する任意の取り調べを受けており、タンカーはパシグダンに曳航された。

一方、インドネシア海軍がタグボートとバージを発見したが、船内に残されていたパーム原油は2,000メトリックトンのみであった。タグボートの乗組員によると、今日3日(日)午前12時5分に拳銃と蛮刀で武装した海賊8名がタグボートに乗り込み、乗組員を縛り上げた(公海上)。その後、タグボートとバージは南シナ海へ曳航され、そこ(マレーシア領海内)でタンカーにパーム原油が積み換えられたとのことである。

(2005年7月9・12日 ニュー・ストレート・タイムズ)

上半期の海賊件数、前年比3割減＝マラッカなど凶悪化傾向も－国際海事局

【クアラルンプール20日AFP＝時事】国際海事局(IMB)の海賊事件報告センター

は20日、今年上半期の世界の海賊事件数が、前年同期比30%減の127件になったと発表した。ただインドネシアやソマリアなどの多発地域では、暴力的な襲撃事件の数が増加し、状況は悪化している。

同センターによると、176人の船員が人質となり、12人が拉致された。

インドネシアとマレーシアとの間にあり、海賊行為が多発することで悪名高いマラッカ海峡では、昨年12月26日の大津波後2カ月間は、一時的に小康状態なり、1件の海賊行為も報告されていなかった。ただインドネシアでは、42件の襲撃が報告されており、世界全体の3分の1を占め、引き続き世界で最も危険な地域となった。

IMBは「暴力や船員の脅迫行為は、こうした海賊行為の顕著な特徴で、多くの海賊は銃やナイフで武装している。マラッカ海峡では、今年2月末以降、8件が報告されており、暴力行為や、身代金目的で船員が誘拐されるケースが増えている」と指摘した。

(2005年7月20日 時事速報シンガポール)

日本 インドネシアに巡視船3隻を寄贈へ

日本は、マラッカ海峡の海賊対策のため、新しい高速巡視船をインドネシア政府に寄贈する予定である。巡視船は2007年に完成・寄贈予定。

マラッカ海峡の沿岸国（インドネシア、マレーシア、シンガポール）に日本が巡視船を寄贈するのは初めてのこと。

インドネシア軍（原文ママ）のスポークスマンは、日本の支援に感謝を示し、海賊の蔓延するマラッカ海峡で巡視船はインドネシア海軍（原文ママ）を援助することになるだろうと述べた。

朝日新聞によると、寄贈されるのは全長20メートルの中型巡視船になる予定で、建造費用は1隻7億円とのこと。

日本外務省の高島外務報道官は、「当初、現在使用している巡視船を寄贈する計画だったが、海賊対策のためには速度や機動性が重要であることから新しい巡視船の寄贈が決定された」と述べた。

巡視船の寄贈は、昨年インドネシアから要望があったもので、先月ユドヨノ大統領が日本を訪問した際に小泉首相から寄贈が決定したことが伝えられた。

日本は武器の輸出に厳しいことから、武器を搭載しないままインドネシアに送られることになる予定である。

日本が今後航空偵察を援助する計画はあるのかとの質問に対し、同スポークスマンは「そのような計画は全くない」と答えた。

今年3月にはマラッカ海峡で日本人船員が海賊に拉致される事件が発生し、その後無事解放されたものの、この事件を受けて、海賊対策への日本の援助増大の必要性が強調された。

日本に向かう中東からの原油の約90パーセントが、マラッカ海峡を通じて輸送されて

いると言われている。(原文ママ) (2005年7月21日 ストレート・タイムズ)

マレーシア首相 外国海軍のマラッカ海峡でのプレゼンスは認めない

UMNO(統一マレー国民組織)総会の席で、マレーシアのアブドゥラ首相は、マラッカ海峡での外国海軍のプレゼンスは認めないと述べ、「招かれていない影響力の行使は、我が国の独立と主権を侵入・軽視したものとみなす」と語った。この発言は、アメリカが海賊の蔓延するマラッカ海峡に精鋭部隊を送るという提案を受けたものだと思われる。

マレーシアは、マラッカ海峡のマレーシア海域を取り締まる能力があると述べている。世界貿易の3分の1、世界の石油供給の半分がマラッカ海峡を通じて行われており、年間5万隻以上の船舶が同海峡を通航している。

アブドゥラ首相は、「マラッカ海峡の防衛は我々の責任であるという立場は変わらない。外国軍による海峡のパトロールは認めない」と述べた。

マラッカ海峡を防衛するためにアメリカが昨年部隊の派遣を計画したが、マレーシアのみならず、インドネシアとシンガポールもこれに反対した。アメリカは海賊事件がテロの脅威に繋がるのではないかと危惧している。

今年初めにマレーシアのナジブ副首相は、マラッカ海峡の海賊行為を早急に抑制しなければ、外国政府が同海峡のセキュリティ援助を申し出てくると警告していた。

マレーシア、インドネシア、シンガポールが調整パトロールを実施したにも関わらず、昨年同海峡では37件の海賊事件が発生した(IMB調べ)。

(2005年7月21日 ロイズリスト)

マラッカ海峡の治安対策協議＝沿岸3カ国

【ビエンチャン25日時事】インドネシア外務省当局者は25日、海上交通の要衝マラッカ海峡の治安対策を協議するため、同国とマレーシア、シンガポールの沿岸3カ国が8月1、2の両日にインドネシア・バタム島で外相会合を開くことを明らかにした。

会合では、海賊を含む密輸など国境を越えた犯罪や環境問題などを包括的に討議するほか、日米など域外大国の治安対策への関与についても共通認識を探る。

(2005年7月26日 時事速報シンガポール)

マラッカ海峡を海上交通管理水域に＝インドネシア運輸省が指定へ

28日付のビジネス・インドネシア紙(5面)によると、同国運輸省のチュック海運局長は27日、マラッカ海峡とシンガポール海峡を海上交通管理水域(Wajib Pandalu)に指定する方針を明らかにした。海上交通量が増え、海賊事件も多発しているため。

同水域に指定するのは、リアウ諸島州カリムン島のタンジュン・バライ・カリムン港からバタム島ノンサまでの海域。これらの海域では海路が極めて狭い一方、30万トン級の船舶が月650隻航行するなど混雑が増しているという。

海上交通管理水域への指定に当たっては、事前に国際海事機関（IMO）の提言に基づいた検討を行う方針。また、国際的な海上監視労働者基準に基づいた海上監視員の育成も必要としている。

国営港湾ペリンドIIのシャイフディン社長は、「海上交通管理水域の指定は良いことだが、事前に沿岸国のマレーシア、シンガポール、タイと調整を行う必要がある」と指摘。また、国内港湾の多くは海上交通サービスの実施に適した水準を有していないため、海運局が海上監視員の研修を行ってほしいとも述べた。

（2005年7月29日 時事速報シンガポール）

空からもパトロール＝マラッカ海峡警備でマレーシアと協議

30日付のシンガポール紙ストレーツ・タイムズ（1面）によると、ラオスのビエンチャンで開催中の一連の東南アジア諸国連合（ASEAN）関連の会合に出席中のシンガポールのジョージ・ヨー外相は29日、マラッカ海峡の警備強化に関連して、マレーシアと空からのパトロールについて、協議を開始したことを明らかにした。

同外相はこの中で、海上からのパトロールはマレーシアのナジブ副首相兼国防相が先月、シンガポールで開催された安全保障関係の会合で提案したものと指摘するとともに、「インドネシアも協議に加わり、最終的には関係国も入ることを期待している」と述べた。

また、インドネシアの参加に関しては8月、インドネシア・バタム島でマラッカ海峡の治安対策を話し合うシンガポール、マレーシアの3カ国による外相会合で、対応が示されるもようだ。

（2005年8月1日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡の治安問題が中心議題＝沿岸3カ国治安対策協議

2日付のシンガポール紙ストレーツ・タイムズ（H4面）によると、インドネシア・バタム島で1日から開催されているシンガポール、マレーシア、インドネシアのマラッカ海峡沿岸3カ国の外相協議では、同海峡の治安対策が中心議題となる予定だ。特に、同海峡を英保険会社が戦争リスク海域に指定したことが中心テーマの一つとなるもようだ。

世界最大の保険市場ロイズ・オブ・ロンドン（ロイズ保険組合）はこのほど、マラッカ海峡をイラクやレバノンなどの海域と同レベルの戦争やテロが起こる可能性の高い海域に指定した。この結果、同海峡を航行する船舶の保険料負担は今後、上昇すると懸念されている。

ジョージ・ヨー・シンガポール外相は1日、バタム島で記者団に対し、ロイズによる指定について「即座に船会社の保険コストを引き上げ、関係国経済にも影響を与える極めて悪いニュースだ」と述べた。同外相は、協議では（ロイズの）指定を引き下げるための方策を検討したい考えを示した。

また、同相は、協議では沿岸3カ国以外の関係国が同海峡の安全対策のための役割についても話し合うと述べる一方、第3国が沿岸3カ国の主権を損なうことはないことを強調した。

(2005年8月2日 時事速報シンガポール)

沿岸3カ国が上空から合同警備＝マラッカ海峡の安全対策－マレーシア

【クアラルンプール2日時事】マレーシアのナジブ副首相（兼国防相）は2日、海賊被害が相次ぐマラッカ海峡の安全対策に関連して、マレーシア、インドネシア、シンガポールの沿岸3カ国が上空からの警備活動を9月以降開始することで合意したことを明らかにした。国営ベルナマ通信が伝えた。

合同警備は、3カ国の軍が協力して航空機による海上パトロールを実施することなどを想定。ナジブ副首相によると、タイも警備活動への参加に関心を示しているという。具体的な協力内容は、9月にジャカルタで開かれる国際海事機関（IMO）の会合で協議する予定。

マラッカ海峡では今年3月、日本船籍のタグボート「韋駄天」の日本人乗組員らが海賊に連れ去られる事件が起きるなど、武装集団による襲撃や身代金目的の誘拐事件が多発している。

太平洋とインド洋を結ぶ主要航路で大型タンカーなどが行き交う同海峡の治安対策をめぐっては、米国などが艦船によるパトロール参加などの意向を申し出ていたが、マレーシアとインドネシアは、外国の関与は沿岸3カ国の主権を侵害するとして反対の姿勢を示していた。

ロンドンに本部を置く国際海事局（IMB）によると、2005年上期の海賊事件は全世界で127件。うち約半分の59件はマラッカ海峡を含む東南アジア地域で起きた。IMBは特に北スマトラ沖やアチェ周辺、ペラワン沖の危険度が高いと警告している。

(2005年8月3日 時事速報シンガポール)

英保険会社のマラッカ海峡リスク海域指定に反発＝シンガポール海運協会

4日付のシンガポール紙ストレーツ・タイムズ（3面）によると、シンガポール海運協会（SSA）は3日、英ロイズ・オブ・ロンドン（ロイズ保険組合）がマラッカ海峡を戦争・テロリスク海域に指定したことについて、マラッカ海峡での海賊事件などの現状を根本的に誤解しているとして、反対する声明を発表した。

同協会はこの中で、英国際海事局（IMB）の最新統計では東南アジアでの海賊事件は減少したことを指摘。また、海賊事件の多くが沿岸を航行する小型船舶で、遠洋船は被害に遭っておらず、商業船へのテロ事件の発生も警告も受けていないと強調した。

ロイズ保険組合は最近、マラッカ海峡をイラクやレバノンなどの海域と同レベルの戦争やテロが起こる可能性の高い海域に指定。この結果、同海峡を航行する年間5万隻以上の船舶への保険料が上昇すると懸念されている。このため、香港の船会社やマレーシア、シンガポール、インドネシアの沿岸3カ国も既に、ロイズの決定に見直しを求めている。

(2005年8月4日 時事速報シンガポール)

マラッカ海峡の戦争リスク指定、見直しも＝英ロイズ

8日付のシンガポールの経済紙ビジネス・タイムズ（17面）によると、英ロイズ・オブ・ロンドン（ロイズ保険組合）は、マラッカ海峡を戦争・テロリスク海域に指定した決定を見直す可能性を示唆した。同保険組合の決定で同海峡を航行する船舶の保険料が引き上げられると懸念する声が上がっており、沿岸3カ国や船会社らは決定に反発していた。

ロイズの幹部は英通信社に対し、マラッカ海峡の戦争・テロリスクは流動的で、いつでも見直しは可能だと指摘した。同幹部は、今回同海峡をリスク海域に指定したのは、英安全保障コンサルタントのイーグス・ディフェンス・サービスの専門家からのアドバイスに基づくものだと説明した。

ロイズ保険組合は6月20日、マラッカ海峡を戦争やテロ関連の攻撃を受けるリスクの海域に指定。これに対しシンガポールやマレーシアなど沿岸3カ国や船会社らが見直しを求めていた。
(2005年8月10日 時事速報シンガポール)

シンガポールで12カ国によるセキュリティ対策訓練

15日から、米国と日本を含む12カ国が、米国が主導する武器関連技術の違法な移転に対する国際的な取組みの一環として、5日間にわたるセキュリティ対策訓練をシンガポールで実施する。

この訓練は、2003年に米国のブッシュ大統領が提唱したP S I（Proliferation Security Initiative／拡散に関する安全保障構想）の下、2000人の要員、10隻の船艇、6機の航空機が参加し、東南アジアで初めて行われる。多国籍の関係機関が、南シナ海を運ばれる危険な積荷を捜索するなど様々なシナリオに基づく訓練を行う。

日本は、海上自衛隊と海上保安庁から総勢430名の要員を派遣する。P S I訓練で過去最大規模の海外派遣となる。また、巡視艇・駆逐艦それぞれ1隻、捜索用航空機2機を派遣する。

在シンガポール日本大使館の広報担当者は、「日本は、もっと多くのアジアの国々がP S Iに参加すべきだと考えており、この点、シンガポールでの訓練は将来に向け非常に重要なステップだ」と語った。

米国は350名の要員と駆逐艦1隻、捜索用航空機1機、沿岸警備隊の法執行チームを派遣する。その他の参加国には、英国、ニュージーランドなどがある。

(2005年8月15日 ストレート・タイムズ)

インドネシア政府とアチェ反政府組織が和平協定に署名

15日、フィンランド・ヘルシンキで、インドネシア政府とアチェ自由運動（GAM）との和平協定の調印式があった。ジャカルタで調印式の模様を見ていたインドネシアのユドヨノ大統領は、「アチェの同胞も含め、インドネシア人はこの誇るべきできごとを高く評価しよう。和平協定は、アチェの紛争の恒久的な解決、また、アチェのより良い未来を作る

ためのインドネシア国民の団結に向けての、すばらしいスタートだ」と述べた。

今回の和平協定は、昨年12月の津波災害後、前フィンランド大統領が仲介し、政府・GAM双方が、被災地域への国際社会からの支援を円滑に進めることに合意したことから実現をみた。

EUとASEANのメンバーからなるチームは、これまでのすべての和平への試みが失敗に終わっていることから、これを和平への最後のチャンスと考え、協定の実施状況を監視する。前回の休戦は、わずか6ヵ月後しか続いていない。

和平協定の主な内容は、以下のとおり。

- ・GAMは、アチェの独立のための戦いを放棄する。
- ・政府は、来年4月に、地域的な政党がアチェの政権を目指すことができるよう、自治権付与に関する法改正を行う。政府は引き続き、国のセキュリティ・防衛、通貨・金融政策、司法・警察、外交を担う。アチェは、その他の分野で独自の法律を制定できる。アチェは、インドネシアの国旗・国家と同等ではないが、地域独自の旗・歌を持つことができる。
- ・アチェは、外国からの資金供与や直接投資を求めたり、独自の税制度を持つことができる。
- ・アチェは、その石油・天然ガス資源について、2009年からその収入の70%を利用できるようになる（現在は石油が55%、天然ガスが40%）。
- ・過去の暴力行為の実態を明らかにするために、人権裁判所と調停委員会が設置される。政府はGAMメンバーに対し恩赦を行い、数千人を釈放する。一部のGAMメンバーは、自活のため、土地などの資産を与えられる。
- ・GAMは、12月末までに3千人の武装組織を解散し、監視組織に武器を引き渡す。政府は、GAMの武装解除の状況に合わせ、駐留部隊を引き上げる。

(2005年8月16日 ストレート・タイムズ)

ロイズ保険組合 マラッカ海峡の戦争リスク指定、見直しなし

ロンドン保険組合の共同戦争委員会は、マラッカ海峡をテロやテロに関連したリスクのある地域に指定する決定は見直さないと発表し、海域選定方法の見直しを求める各国政府や船会社らの請願を退けた。

問題となっている地域指定は、同委員会とそのコンサルである Aegis Defence Services により国際海運会議所（ICS）の本部（ロンドン）において発表されたものである。

委員会のメンバーは、この指定は6月20日付けでリストに加えられ、また Aegis のコンサルとしての指名は、同委員会の要請（保険市場により妥当かつプロフェッショナルなサービスを供給すべき。）を反映して決定されたと説明した。

同委員会は、同リストは定期的にチェックされ、見直されることを確認するとともに、同情報は保険業者への助言として便宜使用されることを確認した。

ロンドン保険組合とICSは昨日、それぞれ声明を発表した。

ロンドン保険組合は、政府やその他の機関による対策が実施され、効果を発揮している

と確認されるまでマラッカ海峡は戦争・テロリスク海域と指定されるとしている。

これに対し船主会社側は、Aegis は損害の査定と脅威の査定を混同しており、同海峡では過去13年間テロ事案が発生していないと主張している。

ICSは、「マラッカ海峡全体を指定エリアとするのは適当ではなく、事件のほとんどは低速小型沿岸船に限られており、この分類の方法は妥当ではない」という保険組合の立場に批判的な意見を歓迎している。

また、ICSは、「船主や関係政府は共同戦争委員会に対し、より広い範囲での考慮、立場の見直し等を申し入れた」と付け加えた。（2005年8月17日 ロイズリスト）

海自護衛艦がPSI 初参加 不審船を監視、海保が追跡—海上阻止訓練・南シナ海

【シンガポール17日時事】核兵器など大量破壊兵器の拡散防止構想（PSI）に沿った日本、米国、英国など13カ国による海上合同訓練が17日、シンガポール沖で行われた。海上自衛隊の護衛艦が初めて海外でのPSI訓練に参加した。

訓練はシンガポール沖北東約160キロの南シナ海公海上で実施。大量破壊兵器に転用可能な化学物質を不法に輸送しているとの情報を受け不審船舶を監視・追跡するシナリオに基づき、海自護衛艦「しらね」が容疑船舶を警戒監視した。

海上保安庁の巡視船「しきしま」がオーストラリアの税関、シンガポールの特殊部隊と連携して追跡。海保巡視船から出動した小型ボート2隻が、容疑船舶に横付けされ、海保職員10人がはしごをよじ登り、船内を搜索した。

有事を除いては、自衛隊の船舶検査は、海保による対応が不可能か極めて困難な場合の海上警備行動に基づく行政警察権の行使しかなく、武器の押収や身柄拘束はできない。このため、今回の訓練では、海自護衛艦の役割は警戒監視だけにとどまった。

（2005年8月18日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡戦争リスク指定の見直しを＝ASEAN 船主協会

23日付のシンガポールの経済紙ビジネス・タイムズ（19面）によると、東南アジア諸国連合（ASEAN）船主協会（FASA）のS・Sテオ会長はこのほど、英ロイズ・オブ・ロンドン（ロイズ保険組合）に対し、「マラッカ海峡の戦争・テロリスク海域の指定について、幅広い意見収集を通じた根本的で緊急の見直しが必要だ」との考えを示した。

戦争・テロリスク海域指定に対しては沿岸3カ国や船会社から保険料引き上げにつながると見直しを求める声が上がっているが、ロイズの共同戦争委員会（JWC）は先週、同海峡の戦争・テロリスク海域の指定を維持する方針を表明した。これについてテオ会長は、「戦争リスクの保険会社が今回の海域指定の見直しを終えるまでは、保険料引き上げについて早急な決断をとる理由はない」と述べた。

JWCとそのコンサルタント、イーグリス・ディフェンス・サービスは先週、戦争・テロ

リスク海域の指定に対する船会社や沿岸国からの反発を受け、説明会を開催。会場となったロンドンの国際海運会議所（ICS）には、海運団体や政府の代表者ら24人以上が集まった。FASAは声明で、JWCは戦争・テロリスク海域指定を行うにあたってはコンサルタント1社のレポートだけに依存するべきではないと述べ、指定を見直すよう訴えた。

（2005年8月24日 時事速報シンガポール）

マレーシア警察 ハイジャックされた貨物船を拿捕

マレーシア警察のコマンドは、マラッカ海峡で17時間にわたる追跡の後、ハイジャックされていた貨物船 Paulijing 号（ハイジャック前は Natris 号）の拿捕に成功、中国人乗組員 20 名を拘留した。

Natris 号は、マレーシア船籍の貨物船で、2002年11月にシンガポールに近いインドネシアのバタム島近海でハイジャックされ、その後 Paulijing 号に船名を変えられていた。

拿捕された時、P号は大豆を積んで、インドからベトナムに向かっていた。

（2005年8月24日 オーストラリア ABC ラジオ）

マレーシア警察 ハイジャックされた貨物船を拿捕

マレーシア警察のコマンドは、マラッカ海峡で17時間にわたる追跡の後、23日未明に貨物船 Paulijing 号を拿捕し、中国人乗組員 20 名を拘留した。Paulijing 号は、3年近く前にシンガポール近海でハイジャックされていた。

マレーシア警察の司令官は、銃を発砲することなく逮捕に至ることができ、乗組員は抵抗しなかったと述べた。

Paulijing 号の元の船名は Natris 号。2002年11月17日にバタム近海で行方不明になった。発見された時、該船は船体の色が塗り替えられていたが、形、大きさやほかの特徴は Natris 号と同じであった。

マレーシア警察は、22日午後9時頃に P 号がマレーシア海域に入ったとの情報を受け追跡を開始。P 号は、インドの Khandra からベトナムのホーチミン港に向けて、ポートクラン沖を 10.8 ノットで航行していた。午後 10 時半にマレーシア海上警察が P 号の船長に停止するよう命令したが、P 号は命令を無視し、マラッカ海峡の南端に向かって航行を続けた。

約 45 名の職員を乗せた砲艦 4 隻が、作戦に参加した。

23日午前3時20分に特殊作戦部隊と特殊海上部隊が P 号を拿捕、船内に乗り込んだ。

乗組員は抵抗しなかった。乗組員の年齢は 20～45 歳で、Tampoi の海上警察本部で取り調べを受けている。また、P 号は、ポンティアンのタンジュンピアイに停泊しており、船内捜査が行われる。

IMB 海賊情報センターのノエル・チュン所長は、過去 3 ヶ月にわたって P 号の動きを監視していたと話し、マラッカ海峡に入ったとの情報を得たため、海上警察に通報したと述べ

た。

過去数ヶ月の間にマラッカ海峡における貨物船に対するリスクへの関心が急速に高まっており、英国のセキュリティコンサルタントである Aegis Defence が同海峡を「ハイリスク」地域と指定したばかりである。（2005年8月24日 ストレート・タイムズ）

フェリーで爆発、30人負傷＝船内食堂に手製爆弾―比バシラン島

【マニラ28日時事】フィリピン南部バシラン島の町ラミタンで28日、停泊中のフェリーで爆発が起き、子供を含む少なくとも30人が負傷した。地元国軍当局の調べによれば、船内の食堂のカウンターに置かれた手製爆弾が爆発した。

フェリーはバシラン海峡を隔てたミンダナオ島サンボアングに向けて出発する直前だった。一部のメディアは、フェリー後部の液化石油ガス（LPG）タンク上に置かれていた手製爆弾が爆発したと伝えていた。

これまでに犯行声明などは出ていないが、先月行われたミンダナオ島・イスラム自治政府の選挙に関連した政治的な犯行との見方が出ている。

（2005年8月29日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡船舶の保険料、上昇＝英ロイズ戦争リスク指定で

1日付のシンガポールの経済紙ビジネス・タイムズ（19面）が海運関係者の情報として伝えたところによると、英ロイズ・オブ・ロンドン（ロイズ保険組合）の共同戦争委員会（JWC）によるマラッカ海峡の戦争・テロリスク海域指定を受けて、同海峡を航行する船舶の保険料を引き上げる保険会社が増えている。

ロイズのJWCは最近、同海峡をイラクやレバノンなどの海域と同レベルの戦争やテロが起こる可能性の高い海域に指定、これを受け同海峡を航行する船舶の海上保険料が上昇すると懸念されていた。

東京海上日動、三井住友海上、損保ジャパンは今週、日本船主協会に、同海峡を航行する船舶について9月1日から割増保険料率を適用すると通告した。シーアジアP&Iサービスのロバート・ゴードン社長は、保険各社は最初に保険料率を引き上げた数社への船会社の反応をみており、反応次第では保険料率引き上げに追随すると指摘する。

ゴードン社長は、小型船舶でマラッカ海峡周辺海域のみで活動する船会社は通常、戦争リスクのカバーを受けていないと指摘する。同海峡を航行する年間約5万隻の船舶の大半は小型船舶。同社長は、同海峡を航行する船会社は保険契約内容を詳しく見直すべきだと強調した。

（2005年9月2日 時事速報シンガポール）

マラッカ海峡にレーダー配置計画

インドネシア海軍は、海賊行為の横行するマラッカ海峡において、船舶の監視及びセキュリティ強化のために9ヶ所のレーダー基地の配置を計画している。

同海軍のスポークスマンは、基地の配置場所及び配置時期は不明だとし、当局はまだ調査を行う必要があると述べた。

今回の動きは、インドネシア、シンガポール、マレーシアの沿岸3カ国がマラッカ海峡セキュリティ強化で合意に至ったことを受けたものである。

沿岸3カ国は、来月からマラッカ海峡の上空からの連携パトロールを実施する予定。インドネシア海軍のスポークスマンは、「9ヶ所のレーダー基地はマラッカ海峡のセキュリティ状況を監視するほか、乗組員が海賊行為や海難を通報できるポイントになるだろう」と述べた。

マラッカ海峡では昨年37件の海賊事件が発生している。年間5万隻以上の船舶がマラッカ海峡を利用しており、世界の石油の半分、貿易量の3分の1が同海峡を通じて輸送されている。
(2005年9月5日 スター)

空からのマラッカ海峡パトロール、タイも協力=タクシン首相

4日付のシンガポール日曜紙サンデー・タイムズ(8面)によると、タイのタクシン首相は3日、タイ・チェンマイでシンガポールのリー・シェロン首相との会談後、共同記者会見し、海賊被害防止のため、マラッカ海峡の沿岸3カ国が合意した上空からの警備について、タイも協力する考えを表明した。

タクシン首相はこの中で「タイは沿岸3カ国の空からの警備を支持する。わが国としてもどのように貢献できるか検討している」と述べた。また、同首相はマラッカ海峡の安全は地域全体に影響する。タイも果たすべき役割はあるとの認識を強調した。

同海峡の上空からの警備については、マレーシア、インドネシア、シンガポールの沿岸3カ国が8月、インドネシアのバタム島で開いた会合で合意している。

(2005年9月5日 ストレート・タイムズ)

海賊対策、観光開発などで一致=タイ・シンガポール首脳会議

【バンコク3日時事】タイのタクシン首相とシンガポールのリー・シェンロン首相は3日、タイ北部チェンマイで約2時間にわたって首脳会談を行った。会談後記者会見したタクシン首相によると、双方は、マラッカ海峡での海賊行為防止などを目的に、シンガポールに情報交換センターを開設することで合意した。

また、観光促進のため両国共通のシングルビザ発給の検討やパッケージツアーの開発を進めることでも一致。鳥インフルエンザなど感染症に対応するワクチン研究のため、「ワクチン備蓄センター」を設置することも決めた。

(2005年9月6日 時事速報シンガポール)

海洋電子ハイウエーを構築 マラッカ海峡安保で沿岸3カ国

【ジャカルタ8日時事】海上交通の要衝マラッカ海峡の沿岸国インドネシア、マレーシア、

シンガポールの3カ国は8日、ジャカルタで開かれた国際海事機関（IMO）の会議で、同海峡を通行する船舶の電子海図上に治安、海象に関するリアルタイム情報や予測データを表示する「海洋電子ハイウエー」を2009年までに構築する覚書に署名した。

近年増加傾向の海賊行為や将来のテロへの対策の一環として位置付けられ、世界初の試み。事業費の一部は世界銀行と韓国が負担する。約60隻の船を対象にデモンストレーションを行い、成功すれば他の海域に拡大していく。3カ国はこのほか、領空内で初の合同パトロールを開始するほか、海事監視システムを強化するなど7項目のイニシアチブを会議の中で明らかにした。

7日始まったIMO会議には、日中米など34カ国と国際機関、非政府組織（NGO）が参加。日本は、国際機関と協調して海事法の施行を強化することや、沿岸国と利用国などが意見交換し負担を分け合う枠組みづくりなどを提案した。IMO会議は最終日の8日、マラッカ海峡の治安や海象、環境保全など各対策に取り組む宣言を発表して閉幕した。

（2005年9月9日時事速報シンガポール）

海峡監視活動「アイズ・イン・ザ・スカイ」来週開始

世界で最も輻輳する水路の安全確保（対海賊・テロ行為）を促進するため、シンガポール・マレーシア・インドネシア・タイの4カ国によるマラッカ海峡の航空監視が来週開始される。

インドネシア海軍の当局者は、4カ国が「アイズ・イン・ザ・スカイ」と命名された監視ミッションに、それぞれ2機の航空機を従事させる事に合意した事を明らかにした。来週火曜日（9月13日）、同監視を開始するために4カ国の国防担当大臣がクアラルンプールに集うことになっている。

同当局者は、それぞれの航空機には参加国1名ずつの軍関係者が同乗する事を明らかにした。それぞれの航空機は、4カ国の領海上を、領土から3海里を越えて（原文ママ）飛行する事が許可される見込み。

毎年、世界の海上物流の3分の1にあたる5万隻前後の船が狭隘なマラッカ海峡を通航している。最狭部で1.2km、全長で960kmの海峡は、海賊の襲撃にさらされやすい環境となっている。沿岸国政府はまた、同環境がテロリストの標的になることを危惧している。

（2005年9月9日ストレーツ・タイムズ）

マラッカ海峡沿岸4カ国、上空警備を開始

マレーシア、インドネシア、シンガポール、タイのマラッカ海峡沿岸4カ国は13日、海賊による襲撃が多発するマラッカ海峡で、上空からの合同パトロールを開始した。

マレーシア・クアラルンプールのスバン空港に4カ国の国防大臣が集まり、インドネシア、マレーシア、シンガポールの軍関係者が同乗したマレーシア空軍のC130ヘラクレスが同空港から上空警備のために飛び立った。

シンガポールのテオ・チーヘン国防大臣は、「アイズ・イン・ザ・スカイ (EiS)」プロジェクトは、「各国の領有権を尊重し、実用的で有効かつ安全なプロジェクトである」と述べた。

EiS では、各国による警備が週2回実施され、航空機には4カ国の軍関係者が乗り込む予定。

マレーシアのナジブ国防相は、「このプロジェクトはまだ第一段階であると考えている。第2段階では国際団体の参加も必要になるだろう。国際団体の参加を期待している」と述べ、以前マレーシアとインドネシアが拒否していたアメリカの援助申し入れも歓迎すると述べている。

ナジブ国防相は、上空警備への他国の関心は高いが、現在のところ正式な参加の申し入れはまだないと述べた。

「外国の航空機は上空から撮影した写真を監視センターに転送することはできるが、実際の介入は4カ国が行う」と同相は述べた。

これまで沿岸国は独自に上空警備を行ってきたが、今後は隣国の領空でも警備を行うことができる。

計画では、4カ国はEiS運用センターとMAA(Monitoring and Action Agency)を各国内に設置し、EiSの全ての航空機を監視、参加国と調整して自国の領海内で活動にあたる。

(2005年9月13日フォーブス 14日ビジネス・タイムズ)

マレーシア ナジブ副首相「アイズ・イン・ザ・スカイ」沿岸国参加強化希望

マレーシアのナジブ副首相は、シンガポールで開催された「アセアン100 リーダーシップ・フォーラム」後の記者会見で、マラッカ・シンガポール海峡の上空監視イニシアチブ「アイズ・イン・ザ・スカイ」への沿岸三国の参加を強化したいと述べた。

同イニシアチブは、シンガポール、マレーシア、インドネシア、タイの4カ国が2週間前に開始したもので、毎週航空機2機が同海峡を警備している。

ナジブ副首相は、現在同イニシアチブはシンガポールとマレーシアが中心になって行っているとし、今後同イニシアチブがより有効になった際には、他国の参加も歓迎すると述べた。

同時に、同副首相は「アイズ・イン・ザ・スカイ」への沿岸三国の参加を強化したいと述べ、「第一に、インドネシアの関与をより具体的なものにさせる必要がある。インドネシアはすでに同イニシアチブに参加しているが、同国は一層の具体的な貢献を希望している。第二に、マレーシアとシンガポールに関しては、どのように飛行回数を増加させるか(たとえば、航空機を増やす等)ということに目を向けている。これらが、目下の運用上の懸案事項である」と語った。(2005年9月29日 チャンネル・ニュースアジア)

錫運搬の貨物船、海賊に襲われる

事件発生日時：2005年9月30日（金）

事件発生日時：インドネシア海域

被害船の詳細：Prima Indah号

貨物：精製済み錫660トン

（インドネシアの鉱山業者PT Koba Tin生産。470万米ドル相当）

状況：インドネシアのバンカ島（ジャカルタ北西240海里付近）で錫を積載し、シンガポールに向かっていた船が、出港3時間後にインドネシア海域で武装した海賊にハイジャックされた。乗組員は解放されたが、船は行方不明。

マレーシアのある情報筋によると、「乗組員の話では、海賊は自動小銃とナイフで武装していた。船長を含めた乗組員14名は、危害を加えられることなく解放され、付近の漁船に救助された。船はまだ発見されていない。貨物は470万米ドル相当の価値がある」とのことである。

Koba Tinの所有権の25%は、インドネシア国営鉱山会社PT Timahが有するが、その所有権のほとんどはMalaysia Smelting Corp Bhdが持っている。Koba Tinは、昨夜声明を発表するとみられていた。

今年4月には、同じくバンカ島からシンガポールに向かっていた精製済み錫575トン（460万米ドル相当）が海賊にハイジャックされたが、後日発見されている。

（2005年10月5日 ビジネス・タイムズ）

マレーシア海上保安庁が始動＝11月30日からマラッカ海峡で

【クアラルンプール10日時事】国営ベルナマ通信によると、マレーシアのナジブ副首相は10日、海軍や警察の海難部門を再編して発足する「マレーシア海上保安庁」が11月30日からマラッカ海峡で活動を開始すると発表した。正式な発足式はアブドラ首相が出席して近く行われる予定。

海上保安庁には海軍、警察、漁業局などが保有していた船舶72隻が配属され、海難救助や警備活動に当たる。同庁の職員は定員4035人だが、発足当初は500人体制となる。

マレーシア政府は同庁の業務に必要な予算として、来年は5億0900万リングを割り当てる方針。

（2005年10月11日 時事速報シンガポール）

ハイジャックされたインドネシアの貨物船が沈没

ある情報筋によると、9月30日にインドネシアのバンカ島沖で海賊にハイジャックされた貨物船Prima Indah号（貨物：錫、600万米ドル相当）は、ハイジャックされた地点の付近で沈没した。貨物を載せたまま沈没したものとみられる。

P号の乗組員は事件発生直後に解放され、小型船で付近の島に運ばれた。しかし、広範

困にわたる捜索にも関わらず、船と貨物は行方不明のままであった。

遠く離れたところで貨物は売却され、船の方は別の名前を与えられ「幽霊船」として活動しているのではないかと予想されていたが、海賊は何か事情があって船を沈没させ、貨物を売却する計画を諦めたと思われる。(2005年10月12日 ビジネス・タイムズ)

フェリーターミナルにグルカ兵配置＝テロ対策で

13日付のシンガポール経済紙ビジネス・タイムズ(28面)によると、シンガポール警察は12日、テロ対策強化の一環として、国内のフェリーターミナルにグルカ兵を配置したことを明らかにした。

グルカ兵が配置されたのは、シンガポール・クルーズセンター、タナメラ・フェリーターミナル、チャンギ・フェリーターミナル、チャンギポイント・フェリーターミナルの4カ所。

また警察は、警備強化のためシンガポール領海内のフェリーや他の船舶を沿岸警備隊が無作為にチェックしていると述べた。今回の警備強化策は、ここ数カ月間の警備見直し作業の結果、導入を決めたとしている。

(2005年10月13日 時事速報シンガポール)

(事務所注)

「グルカ兵」とは、一般的にはイギリス軍に属するネパール人(グルガ地方等出身者)傭兵を指す。小柄ながら勇猛果敢な部隊で、イギリス植民地時代にインド内外での反乱鎮圧に大活躍した事で知られる。

シンガポール政府は、初代首相 リー・クアンユーの意向により、建国当初から治安維持のためグルカ兵を傭兵している(人数等は非公表)。

マ・シ海峡セキュリティ確保のための「SOP」が最終段階に

インドネシア海軍スポークスマンの Abdul Malik 准将は、インドネシア、マレーシア、シンガポール及びタイの連携によるマ・シ海峡セキュリティ確保のためのSOP(Standard Operational Procedure)の準備が最終段階を迎えたことを明らかにした。

「4カ国によるマラッカ海峡のセキュリティ確保に関する協力体制は、SOPの完成をもって本格始動する。可能であればSOPを今月(11月)半ばまでに発効したい。」と同准将は語る。

(2005年11月6日 インドネシア国営アンタラ通信)

小型無人偵察機導入へ＝シンガポール防衛科学技術局

7日付のシンガポール紙ストレーツ・タイムズ(H2面)によると、シンガポール防衛科学技術局(DSTA)はこのほど、陸軍の情報収集を目的とした小型軽量の無人偵察機導入に関して供給会社に情報提供を求めた。

同局が求めている無人偵察機は18キロ以下と小型で、カメラや夜間飛行もできるよう赤外線センサーも搭載。同偵察機が撮影したビデオ映像は陸上本部などにリアルタイムで電送され敵側の動きを把握できる。同機は8キロ圏内を最大1時間飛行することができ、兵士は同機を、ノートパソコンを通じて制御することが可能。シンガポール国軍(SAF)は現在、より大型の横5メートル、縦7.6メートルの無人偵察機を使用しており、同機は100キロ圏内を最大8時間飛行することができる。

DSTAは来年1-2月に新しい小型無人偵察機のテスト飛行を行う予定だ。同年4月までに2機を購入するほか、同8月までにさらに2機を購入するオプションを保有し、12月までにさらに3機、2008年までに最大20機を導入する計画。

(2005年11月8日 時事速報シンガポール)

世界の海賊行為、前年比18%減＝国際海事局

【クアラルンプール8日AFP＝時事】国際海事局(IMB)は8日、声明を発表し、世界で起きた今年初の海賊行為は9月末までの時点で205件にとどまり、前年同期比で18%減少していることを明らかにした。このうち、インドネシア近海での発生件数が61件と、全体の3分の1近くを占め、依然として最も危険な海域だという。

声明は、海賊行為の減少は歓迎できるとしながらも、アフリカのソマリア沖合やイラク南部沖合など一部海域における状況は悪化していると指摘した。

(2005年11月8日 時事速報シンガポール)

対インドネシア軍事協力を正常化＝殺傷力の強い兵器輸出も一米

【ワシントン22日ロイターES＝時事】米 국무省は22日、インドネシアとの軍事協力関係を正常化させると発表した。これまで禁じてきたインドネシアに対する殺傷力の強い兵器の輸出に道を開くことになる。

同省によると、正常化はテロとの戦いでの両国の協力を踏まえたもので、マコーマック同省報道官は同日出した声明で「インドネシアはイスラム世界における穏健派の窓口であり、短期間で民主的な制度を作り上げた」とユドヨノ政権を評価した。

米インドネシア両国間の軍事協力は1999年に東ティモールで起きた住民虐殺事件をきっかけに冷却化した。しかし、今年に入って殺傷力の弱い兵器の輸出や小規模な軍事訓練の再開で合意していた。

ただ、人権団体からの批判はなお強いことから、今後も輸出案件ごとに、インドネシアにおける人権状況を勘案する姿勢は変えないという。

(2005年11月24日 時事速報シンガポール)

インド モルジブに高速軍用艦を供与

インドは22日、インド洋地域の国々との軍事協力強化の一環として、高速軍用艦 INS

Tillanchang を来年始めにもモルジブに供与することを発表した。

インド海軍長官は、同艦の供与はモルジブ国防大臣との会合の中で決定されたものだと述べている。

また同長官によると、供与後、技術、物資、訓練面を援助するためにインドからモルジブに130万ドルが支援されるとのことである。

「今回の巡視船供与は、インド洋地域においてインド海軍が進める合同、相互協力活動の一環である」とインド海軍のスポークスマンは述べた。

今年初めには、インド海軍は、同型の INS Tarmugli をセーシェル沿岸警備隊に供与している。

これらの高速艦（260トン）には30mm 機関銃が搭載され、密輸や海賊、テロ行為の摘発のほか、捜索救助任務にもあたる。

「インドは、モルジブに水路測量部隊を設置する案も検討しているところである」と同スポークスマンは述べた。 （2005年11月22日 シリコン・インドア）

インドネシアは予備品の調達を優先

アメリカによる軍事兵器通商禁止解除の後、インドネシアでは予算上の制限のため、新たな物資の購入は困難であろう。

新規購入については少なくとも1年は先送りされる見込みであるが、ジャカルタサイドはアメリカからの予備品の入手を心待ちにしている。

インドネシア国会の予算委員である Djoko 議員は、「インドネシアは新規に軍事兵器を購入する予算がない。来年位には予備品を購入するであろう。」と語る。

東ティモール独立運動時の武力鎮圧行為への制裁として1991年にアメリカにより発令された軍事兵器の通商禁止措置は、この水曜日に解除された。

Juwono Sudarsono 国防省は、インドネシアでは老朽化したF16戦闘機をオーバーホールのため順次アメリカに送ると述べた。

現在同空軍に所属する10機のF16のうち、わずか4機のみが耐空性を有する。また、21機のヘラクレス型輸送機のうち、飛行できるのはわずか6機であり、残りの15機はエンジンの換装が必要である。

Yudhoyono 大統領のインド公式訪問に同行した Dr. Juwono は、「出来れば2009年までにF16のレストアを終えたい。修理のための航空機の輸送は来年から開始する予定である。」と述べた。

同氏は、修理技術を習得させるため、同国軍のエンジニアをアメリカに派遣するほか、他の隊員についても同国での国際軍事教育・訓練プログラムに参加させることを明らかにした。

Djoko 議員はまた、軍事関連物資通商禁止の発令によりアメリカ、ベルギー及び韓国に留め置かれたままになっている同国の4機の軍用機（オーバーホールのため輸送後、現在ま

で留め置かれているもの。)についても同国に呼び戻す予定であると述べた。

国防委員会に所属する他の議員は、「空軍強化のため、4機の戦闘機を取り戻す必要がある。新たな機体の購入では費用がかかり過ぎる。」と述べた。

また同氏は、国境警備やマラッカ海峡の海賊対策のほか、テロリストによる近隣諸国からの武器の密輸を防止するため、より強固な空軍及び海軍力の配備、監視システムが必要である旨のコメントを付け加えた。

一方、Soebijanto 海軍長官は、「アメリカの海軍兵器はロシア製、中国製等より高価であるため、今回の制限撤廃はさほど影響がない。アメリカの製品は本当に優秀であるが、購入する予算がない。」とコメントした。

一部アナリストは、「将来的な新たな通商禁止措置等（の可能性）を考慮した場合、アメリカ兵器のみの頼らず、ロシア、中国、ドイツなどの他の国製の兵器も導入すべきである。」と警告する。
(2005年11月25日 ストレート・タイムズ)

マレーシア テロ対策でシンガポールとの連携確認＝副首相会談

【クアラルンプール28日時事】 国営ベルナマ通信によると、マレーシアのナジブ副首相は28日、行政首都プトラジャヤでシンガポールのジャヤクマル副首相と会談し、テロリズムや過激派の脅威に対処するため、治安当局間の良好な連携関係を維持していくことを確認した。

共同記者会見でナジブ副首相は「テロとの戦いは一定の成功を収めたが、脅威が去ったわけではない。より緊密な連携が必要だ」と強調。ジャヤクマル副首相は「薬物など国境を越える犯罪、テロリズム、過激派など直面する新たな脅威に対応するため、両国が良好な関係を保っていくべきとの点で一致した」と述べた。

(2005年11月29日 時事速報シンガポール)

テロ組織がテロ攻撃声明を発表

アルカイダとのつながりを自称する東南アジアの無名テロ組織 (Mujahideen Islamic Consultative Council) が、アジア (特にタイとマレーシア) において、今後テロ行為を行う旨の声明文を発表した。

この声明は、ジハード戦士によって開設されたと推測される新しいインドネシアのウェブサイトにマレー語 (原文ママ) で掲載された。

声明は10月5日、イスラム教の断食月であるラマダンの初日に発表され、場所はマレーシアの首都クアラルンプールとされている。

声明では、国会議事堂、軍・警察基地、外国大使館、金融街、外国人の利用が多い場所などがテロ攻撃の標的になるだろうと記され、アジアのイスラム教徒に対してこれらの場所にできる限り近づかないよう忠告がされていたほか、Abu Ukkasyah Al-Arabi という人物が署名していた。

テロ攻撃が実行される時期については、触れられていなかった。

また、今月初めに殺害されたマレーシア人爆弾製造家のアザハリ・フシン容疑者ともう一人の黒幕とされるノルディン・モハメド・トップ容疑者がこの組織のリーダーとして記されていた。

声明によると、この組織は、いずれも無名の組織である Mujahideen Malaysia Consultative Council と Fatani Islamic Warriors Front が合同で設置したとされている。

この声明は、先週本紙（ストレート・タイムズ）が発見した。

声明では、テロ行為はイスラム教徒によるものだとしたタイ政府を非難している。

一方、マレーシア政府や地域のほかのイスラム国家政府については、コーランやスンナではなく「人間が作った法律」を採択するなど重大な過ちを犯していると述べた。

この声明は、電子メールでウェブサイトを送られており、シンガポール防衛戦略研究所は、「インドネシア人テロリストが作った最も洗練されたジハード戦士ウェブサイト」とコメントしている。

テロ問題を専門とするロハン・グナラトナ氏は、この組織は実在しないのではないかとしたが、このようなプロパガンダはネット世代の若者には影響力があるのではないかと述べた。

（2005年11月29日 ストレート・タイムズ）

地域海域でのテロ攻撃リスク、誇張傾向

昨日シンガポールで開催されたシンガポール防衛戦略研究所（IDSS）主催マリタイム・セキュリティ・セミナーにおいて、同研究所のロハン・グナラトナ氏は、「地域海域でのテロ攻撃リスクは誇張されている傾向にあるが、海上テロの初歩的な訓練が行われている証拠は、地域政府が対策を講じる必要があることを意味する」と述べた。

同氏は、アルカイダやジェマ・イスラミア（JI）は、海上テロのような複雑な作戦を実行する能力に欠けることから、地域海域での船舶や港湾施設に対するテロ攻撃リスクは誇張されていると述べた。

同氏は、海上テロは陸上テロの延長にあるが、特殊な専門知識が必要であると語った。「過去にアフガニスタンのカンダハールでダイビング・マニュアルが発見されており、ダイビングスクールの設立・運営計画があったとされる」と同氏は警告し、「この地域で同様の動きがあった場合、海上だけではなく、海中にもテロ脅威が存在することを忘れてはならない。地域政府はこのような両方の事態への対策を講じる必要がある」と述べた。

IDSS によると、テロ行為によってシンガポール港のようなハブ港が閉鎖されることになれば、世界の物資供給に大きな影響を与えることになり、その損害額は年間 2,000 億米ドルに上るとされる。

シンガポール海事港湾庁のテイ・リムヘン長官は、世界経済への影響を踏まえ関係国政府は協力して危機管理対策に着手すべきだと述べている。

（2005年11月30日 ビジネス・タイムズ）

マレーシア海事執行庁長官に元海軍艦隊司令官

元海軍司令官の Datuk Mohammad Nik 中将（54歳）が、11月28日付けで新組織マレーシア海事執行庁（MMEA）の長官に任命された。

Mohammad 中将は、マレーシアのトレンガヌ州出身。1972年、中尉として海軍に入隊した。2003年には少将の等級を与えられ、防衛計画部門で補佐を務め、昨年5月以降は中将に昇級し、マレーシア海軍艦隊司令官を務めていた。

（2005年11月30日 スター）

米 インドネシアにセキュリティ・パトロール用の船を供与

昨日インドネシアのユウォノ・スダルソノ国防大臣が明らかにしたところによると、アメリカはマラッカ海峡でのセキュリティ・パトロール用の船とゴムボートをインドネシアに供与する可能性があるとのことである。

しかし、同大臣は、アメリカが自国のセキュリティ部隊をマラッカ海峡に派遣することはないと強調した。

マラッカ海峡は世界で最も多くの船舶が通航するシーレーンの一つであり、海賊事件が多発していることから、最も危険な海域だと言われている。

また、近年は同海峡でテロリストが船舶を襲撃する、または船舶が動く爆弾に利用されるのではないかとの懸念が持たれている。

同大臣は、昨日開かれた記者会見で、同海峡でのセキュリティ強化に対するアメリカからの援助について訊ねられ、「アメリカ沿岸警備隊から船とゴムボートが供与されるとの非公式の情報を入手したところだ」と答えた。供与の詳細については、まだ不明であると同大臣は付け加えている。

同海峡の他の沿岸国であるマレーシアやシンガポールが、他国から供与される船やボートを利用することはないと同大臣は述べている。

マラッカ海峡の治安維持は沿岸三国の責任であると同大臣は付け加えた。

また、アメリカとの軍事協力が正常化されたことから、インドネシアは HARPOON ミサイルを購入する計画があるとし、「ミサイルは、外部からの攻撃を抑止ことができる。現在の保有数では足りないため、緊急に必要とされる」と同大臣は述べた。ミサイル購入のため、予算の調整が現在行われているとのこと。

先月アメリカは、同国のテロとの戦いにインドネシアが協力したことを考慮し、世界で最も人口の多いイスラム国家であるインドネシアとの軍事協力を正常化させた。

先週、スダルソノ国防大臣は、早ければ来年1月にもアメリカから航空機ハーキュリーズ（ヘラクレス）を購入するとし、「同機は、軍の戦力になると同時に、薬の輸送などの人道的ニーズにも応えられる」と述べた。（2005年12月7日 ビジネス・タイムズ）

アセアン4カ国が海上セキュリティ強化へ

東南アジア諸国連合（ASEAN）首脳会議を翌日に控えた11日、ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンの首脳がマレーシアのクアラルンプールで会談を持ち、海上強盗、密輸、誘拐の蔓延るフィリピン南部の海域において、越境犯罪を取り締まる合同パトロールを実施することに合意した。

フィリピン代表は、「合同パトロールを実施することになると思われるが、連携・越境パトロールになる可能性もある」とし、「軍の訓練期間だけではなく、継続的にこの地域を越境犯罪やテロから守ることができる。治安レベルが低いままでは、地域に投資を呼び込めない」と述べた。

このほか、同4カ国は、東アセアン成長地域（EAGA）でのエネルギー供給に合同投資することにも合意した。

インドネシアは最近、石油・ガスのNet Importerになった。一方で、地域の主要生産国であるマレーシアとブルネイは新たな埋蔵地を求めて、深海を探索している。

フィリピンも、石油・ガスのNet Importerである。

（2005年12月12日 ビジネス・タイムズ）

インドネシア 豪航空機によるマ・シ海峡警備に同意

インドネシアは、豪海軍機によるマ・シ海峡の対テロ・海賊警備について、慎重な姿勢を示しつつも支持を表明した。

先週金曜日、マレーシア副首相から豪外相に対し、マ・シ海峡警備のためのオーストラリア軍P3C機の派遣について打診があった。

これについて豪外相は、外国勢力の介入に対するインドネシア及びマレーシアの過敏な態度を反映した形で、沿岸3カ国のいずれか一カ国のオブザーバーを乗せた形でのフライトであれば可能である旨述べた。

*当事務所注：基本的に「豪」と「沿岸3カ国中のいずれか1カ国」の二国間の関係で実施する意味であると推測。

インドネシア外務省のスポークスマンはこれについて、豪軍機による警備について異議を唱えるものではないが、まずは計画の概要を知りたいとコメントする。

本紙（AAP）に対し同スポークスマンはさらに、沿岸三カ国がマ・シ海峡の治安維持に関する権限や責任を有することを前置きした上で、インドネシア側としては、パトロールに対する直接的な他国の介入よりは、訓練支援やキャパシティー・ビルディングの方が好ましいと考えている事を明らかにした。

今月、米海軍はインドネシア側に取締まり用艇の寄贈を確約している。

豪外相によれば、P3Cの海峡監視派遣は、英連邦下5カ国の軍事協定（英・豪・ニュージーランド・シンガポール・マレーシア）に基づき、マレーシア北西部の Butterworth 基地・シンガポールの基地を基点とした既存のフライトに、マレーシア又はシンガポール

のオブザーバーを（場合によっては同時に）搭乗させた形で実施可能であるとの事。

一方で、インドネシアとの関係については、先般豪国防大臣からインドネシア側に提案された「豪領海侵入インドネシア人の取締り（豪海軍艦や豪漁船にインドネシアオブザーバーを同乗させる形）」の枠を広げる形で検討される模様。

豪・インドネシア間においては、地域連携軍事協定への署名により、1999年以降禁止されてきた共同軍事演習が間もなく再開される見込み。

（2005年12月11日 ジ・エイジ）

領海問題はもはや問題ではなくなった（マ・シ海峡セキュリティ関連）

インドネシア海軍当局者によれば、インドネシア、マレーシア、シンガポール及びタイの4カ国がまもなくマ・シ海峡の治安維持に関するSOP（Standard Operation Procedure）に署名する見込み。

インドネシア海軍西部艦隊司令は先週の土曜日、近く締結されるSOPの下では、沿岸国の警備船艇が海賊船を追跡する場合、軍事行動や武器使用をしないことを条件に、他国の領海に入る事が可能となることを明らかにした。

過去には、海賊追跡時に領海線の存在が障害となっていたが、今後は状況が変わってくる。

同氏はアイズ・イン・ザ・スカイの運用上も、沿岸国の航空機（搭乗者を含む）は陸岸から3海里離せば互いの国の領空内を飛行できる事に言及した。

「米国、日本のような海峡利用国が、約束済みの支援（機材供与や訓練支援を含む）を早期に実施する見込みである。」と同氏は付け加えた。

（2005年12月12日 ジャカルタポスト）

マ・シ海峡警備に係る外国の役割が議題に上がる

昨日、関係者が語ったところによれば、マ・シ海峡における脅威（海賊問題など）への対応を支援するため、まもなく米、中、日等の国に対して機材や専門知識・技能に関する貢献が要請される見込み。

インドネシア Sudarsono 国防相によれば、本年9月に始まった海峡航空監視体制の強化のため、外国の支援導入が検討される予定。

同相は、昨日行われたNajib マレーシア副首相兼国防相との国境治安に関する会談の後、「他の国に対して技術面の支援を要請する可能性はあるが、他国の監視勢力を要請する気はない。」と語った。

Najib 副首相は以前から、「インドネシアとのジョイントパトロールにより海賊行為は減少しており、海域の安全性に対する懸念を弱めるのに役立っている。」としている。また同副首相は更に、「沿岸3カ国の航空機による海上監視は、沿岸国が海峡のセキュリティーを守る能力があることを証明している。」と語る。

(中略)

Najib 副首相は、関係当局側ではいずれの国の支援を受け入れるか決定していないと述べるが、Sudarsono 国防相は海峡利用国である米、中、日本を挙げている。

Najib 副首相は、「まずは作戦の方向性を確定させてから、他国の参加を検討すべきではあるが、現実問題として、我々側はタイトな航空監視を実施するには勢力・技能ともに欠けているため、それほど遠くない時期に米、中、日本等の他国の支援を受け入れる可能性はある。」と付け加える。

Sudasono 国防省は、インドネシアは海軍・空軍の予算不足のため、アイズ・イン・ザ・スカイ (E i S) プロジェクトの下での航空監視を完全には開始出来ていない事を明らかにした。

Najib 副首相は、沿岸3カ国を補完する形で、まもなくタイが同プロジェクトに参加することも明らかにしている。

マレーシア及びインドネシアは、これまで沿岸国の主権を尊重すべき旨を強調し、マシ海峡の治安維持のための、いかなる国の直接的な干渉にも反対してきた。

(2005年12月16日 ビジネスタイムズ、ストレートタイムズ)

シンガポール船がハイジャックされる

何百万ドル分ものベジタブルオイルを積んだシンガポール所有の船が行方不明となっている。汽船「STEADFAST」はインドネシアからシンガポール向け航海中にハイジャックされたものと推測されている。25名の乗組員は今現在行方不明のままである。

IMB海賊センター所長は、「同船はインドネシア・Palembang (スマトラ島) 出港後、海賊によりハイジャックされた疑いが持たれている。現在地域の関係機関が捜索中である。過去のハイジャック事例と比較すれば、船の大きさや積み荷の価値の点で、最も大きな事件のうちの1つと考えられる。」と語る。

「STEADFAST」は16,585メトリックトンのベジタブルオイルを輸送中であった。

本紙 (Today) がデータベース上の所有者 Raffles Shipmanagement Services の関係者に確認したところ、行方不明となっているのは同社の所有船に間違いなしとの事であった。また同氏は、「同船は月曜日の朝 (原文ママ) に行方不明となった。同船はドミニカ船籍、乗組員はアジア系の混乗であるがシンガポール人は乗船していない。関係機関の活動の支障となるため、詳細については答えられない。」と語った。

(中略)

IMB海賊情報センター所長によれば、同船は12月18日に Palembang を出港し、19日にシンガポール入港予定であったとの事。また、同船が所有者と最後に連絡をとったのは19日午前5時30分 (世界時。シンガポール時間では19日午後1時30分) 頃 で、

位置は南シナ海（マレー半島とボルネオ島の間に浮かぶ Anambas 島付近）のインドネシア領海内であったとされる。

同所長は、地域の海上警察機関や海軍が捜索に参加しているとしたが、具体的な国名については明らかにしなかった。

本紙（Today）がシンガポール海事港湾庁のスポークスマンに確認したところ、同局は無線放送により、通航船に対し行方不明船の発見への協力を要請しているとの事。

（2005年12月22日 トゥデイ（シンガポール））

ハイジャックされたタンカー、発見される

国際海事局によると、地域の法執行機関の迅速かつ有効な行動の甲斐あって、ハイジャックされていたタンカーSteadfast号とその乗組員が発見された。

シンガポールに拠点を置く Raffles Ship Management Service が運航するケミカルタンカーSteadfast号（17,659重量トン）は12月24日、無事シンガポールに到着した。

東南アジア海域全体でS号が捜索されたことから、海賊はインドネシア方向にS号を戻し、12月24日にインドネシア海域でS号から逃走した。

同日午後1時30分、S号はシンガポールに到着した。現在、シンガポール当局が事件の調査にあたっている。

これまでにハイジャックされた船舶の中でも大型のS号は、12月18日、インドネシアのパレンバンで植物油16,585トンを積み、中国に向けて出港した直後、海賊に襲われた。貨物を狙っての犯行と思われる。

IMBのムクندان局長は、本紙の取材に対し、「乗組員25名、船体、貨物は全て無事だった」と述べ、「このような事件が再び起こることのないよう、当局が有効な海賊対策を講じることが極めて重要である。今回は、法執行機関、特にインドネシア海軍が迅速かつ積極的な支援を行った。このため、海賊は貨物の不法な瀬取りを諦めたと思われる」と付け加えた。

S号から最後に連絡があったのは12月19日で、その後音信不通になったことから、ハイジャック事件である疑いが強まっていた。

クアラルンプールにあるIMB海賊情報センター（PRC）は、直ちに地域の全ての船舶と当局に警告を出した。当時、船主とPRCが得た情報によると、S号がベトナムまたはカンボジア方面に向かった形跡が認められた。

IMBは、ベトナム、カンボジア、シンガポールの当局のほか、インドネシア海軍と連携し、S号がこれらの国々の領海に入った場合に拿捕できるよう最新情報を提供したと述べた。

（2005年12月28日 ビジネス・タイムズ）

シンガポール海運業界がマ・シ海峡リスク保険料の廃止を求める

シンガポールの海運業界は、マ・シ海峡でテロが発生するリスクが低下したことを背景

に、一航海 5000 米ドル (8385 星ドル) にも及ぶ多額の追加保険料の廃止を求めることを明らかにした。

(同地域の) 海運業界を代表するシンガポール海事財団 (SMF) は、ロンドンに拠点を置く Lloyd' s Market Association の Joint War Committee (JWC) に対し、マ・シ海峡を戦争リスクエリアのリストから除外するよう求めている。

JWC が 2005 年 6 月に突然マ・シ海峡を戦争リスクエリアに指定した事は、関係者に大きな波紋を呼んだ。この指定は、同海峡の利用者に追加保険料を求める結果となった。

今般の SMF の JWC に対する戦争リスクエリア見直しの要請は、SMF 独自で国際戦略研究所 (IISS、在ロンドン) に委託した調査研究の報告書、「マ・シ海峡における海上テロの脅威に関する報告」を受けて実施されるものである。SMF が昨日 (12 月 28 日) に書面で明らかにしたところによれば、同レポートは既に JWC 側に送付されているとの事。

SMF は報告書の内容を明らかにしていないが、同書面によれば、戦争リスクエリアからのマ・シ海峡の除外が期待できる内容となっているとされ、SMF 側では保険料の値下げ、輸送コストの削減を期待している。

これを受け、JWC は来年 (2006 年) 早々に戦争リスクエリアのリストの再検討を行い、その中で同報告書の内容を検討するものと思われる。

SMF によれば、「JWC 側は、先般のマ・シ海峡の戦争リスクエリア指定に当たっては、独自に調査委託したコンサル会社の勧告のみに基づき、沿岸国や産業界への相談なしに、いわば一方的に決定を下した感がある。」との事。

本年 (2005 年) 9 月に JWC 議長がシンガポールを訪問し、地域の海事関係者との意見交換をした後、同議長はマ・シ海峡の状況に関するその他の報告書や情報についても考慮することを表明していた。 (2005 年 12 月 29 日 ストレート・タイムズ)

治安上の脅威で閉鎖＝在マレーシア米大使館

【クアラルンプール 30 日 AFP＝時事】マレーシアの首都クアラルンプールの米大使館は 30 日、治安上の脅威があるため、同日から大使館を新たな通知があるまで、無期限に閉鎖したと明らかにした。 (2005 年 12 月 30 日 時事速報)

シンガポール沖で自動車運搬船沈没

23日午前零時頃、ヨーロッパに向けて輸出されるヒュンダイ車 4,191 台を積んだ自動車運搬船 (MV Hyundai 号、パナマ船籍、41,000 トン) が、シンガポール海峡で同船の 4 倍の大きさの大型石油タンカー (MV Kaminesan 号、パナマ船籍、160,000 トン) と衝突、左舷側にサッカー場半分の大きさの穴が開き、事故発生の 7 時間後に沈没した。乗組員 20 名は無事救助された。

H 号は Eukor Car Carrier 所有、5 月 16 日に自動車 1 億ドル相当を積んで韓国の蔚山 (ウルサン) を出港、来月半ばにドイツのブレーマーハーフェンとイギリスのポート・シアネスに到着する予定だった。一方、K 号 (大阪商船三井所有) の行き先は不明。

海事関係者の話では、事故が発生したのは海峡を出入りする船舶が横断を許される区域。しかし、過去に発生した海軍艦艇の衝突事故と異なり、今回両船は事故発生数分前まで通信を取っており、シンガポール海事港湾庁 (MPA) から衝突の危険性を警告されていた。

サルベージ会社 Wijsmuller-Perdana が、H 号の沈没現場で油流出作業にあたっているが、油流出の規模は小さく、シンガポールのセントサ島まで流出油が広がる恐れは全くないと関係者は述べている。 (2004年5月24日 ストレート・タイムズ)

シンガポール海運業界、大惨事回避に安堵＝タンカーと貨物船衝突事故

シンガポールの海運業界は 22 日起きた石油タンカーと大型貨物船との衝突・沈没事故が大惨事に至らなかったことを安堵している。事故で大惨事にならなかったのは、衝突を起こした両船舶がその後、船舶が行き交う航路から移動するとともに、貨物船はインドネシア領界側の比較的深い地点で沈没したため、他の船舶の航行の障害にはならないと見られる。

今回の事故は、22日午後 11 時 45 分ごろ、シンガポール海峡で起きた。貨物船には約 4190 台の乗用車を積載しており、石油タンカーは商船三井の所有だった。この事故で貨物船は沈没したが、商船三井の石油タンカーのエンジンや主要システムはダメージは受けておらず、原油漏れも報告されていない。

タンカーは現在、東部沖の特別停泊海域に停泊中で、シンガポール当局は現在、事故原因を調査するため、両船舶の関係者から事情を聞いている。

(2004年5月25日 時事速報シンガポール)

沈没した貨物船から油漏れはない＝シンガポール

(SHIPPING・タイムズ 27 日) セントサ島の南東沖で 22 日起きた石油タンカーと大型貨物船の衝突事故で、貨物船の所有会社であるユーコー・カーキャリアーズの広報担当はこのほど、「調査会社の報告では、現在のところ沈没した船に積まれていた車から燃料漏れは見受けられない」と強調した。衝突後の 23 日朝から、サルベージ船で事故現場を調査した結果を受けたもの。しかし、電線会社数社がインドネシア政府に対し、若干の燃料

漏れがあり、環境に影響すると報告するなど意見の相違もみられる。

沈没した貨物船を引き揚げるかどうかについてはまだ、回答が出ておらず、インドネシア当局も現状を調査中だ。沈没した貨物船は主に韓国の輸出向けの現代自動車など、4190台の車両と800トンの燃料オイルを積載していた。シンガポール海事港湾庁（MPA）は、事故原因を調査するため、両船舶の関係者から事情を聞いている。

（2004年5月27日 時事速報シンガポール）

シンガポール ケッペル造船所で火災、7人死亡

（チャンネル・ニュースアジア電子版29日）西部の工業地区ジュロンにあるケッペル造船所で29日午後1時ごろ、突発的な火災があり、労働者7人が死亡した。チャンネル・ニュースアジア電子版などが報じた。

火災が発生したのは、同造船所で修理中のポルトガル船籍の石油タンカー「アルムダイナ（Almudaina）」。客室の1つから出火し、室内で溶接工事をしていたインド人5人とマレーシア人2人が死亡した。7人はいずれもワー・スーン（Wah Soon）マリーンの契約労働者。造船所の従業員がすぐに消火し、1時25分ごろ、ケッペルの通知を受けて民間防衛隊（SCDF）が出動した。救助活動の最中、船内の高熱のために同隊員1人が負傷し、病院に運ばれたが、命に別条はない。

警察とSCDF、人材開発省（MOM）は事故の原因について調べている。ストレーツ・タイムズによると、突発的な火災は通常、可燃性ガスに引火した時に起きる。

（2004年5月31日 NNA）

インドネシア船が沈没、シンガポール沖

（チャンネル・ニュースアジア電子版25日）シンガポールの沖合で25日午前1時ごろ、インドネシアの木造貨物船「ジャンビ・ジャヤ」で出火事故が起きた。インドネシア人の乗組員13人のうち3人が行方不明になっている。海事港湾庁（MPA）が同日発表した。

MPAによると、出火の連絡が入ったのは午前1時58分。同船は東部チャンギの南東沖合4キロメートルの地点にあり、乗組員は全員、船から脱出していた。MPAは直ちに警備艇2隻と消火艇2隻を派遣し、消火と乗組員の救助に当たった。

ジャンビ・ジャヤは消火後にえい航され、午前4時55分ごろ浅瀬に停泊。同6時25分ごろ同地点で沈没した。油汚染は報告されていない。

チャンネル・ニュースアジア電子版などによると、ジャンビ・ジャヤは24日午後10時ごろ、マレーシアのパシル・グダン港を出発。肥料や金属パイプなど計450トン分の貨物を積んで、インドネシア・スマトラ島のジャンビに向かう途中だった。

（2004年6月28日 NNA）

シンガポール海峡の外でコンテナ船が海軍軍艦とタンカーに衝突

事故発生日時：2004年9月16日午前12時40分

事故発生日時：シンガポール海峡外 ホースバーグ灯台北東

シンガポール領海内

事故船名及び詳細：コンテナ船 Merkur Bridge 号、リベリア船籍

総トン数 9,597 トン

詳細：海軍軍艦 RSS Persistence 号を追い越そうとしていたコンテナ船 Merkur Bridge 号は、前方から接近していた油タンカー High Endurance 号（リベリア船籍、総トン数 30028 トン）を避けるため突然進路を変更、この結果コンテナ船は海軍軍艦と衝突し、その後タンカーとも衝突した。衝突によりタンカーの機関室から出火したが、乗組員によって消し止められた。このほか、タンカー船体左舷側後方の喫水線の上に小さな穴が開いた。

コンテナ船の損傷状況についてはまだ明らかにされていないが、現在は安定した状態にある。

海軍軍艦は左舷側にかすり傷を受けた。

3隻ともにけが人、海洋汚染の報告はない。

現在タンカーとコンテナ船は、ホースバーグ灯台北東の通行分離帯から少し外れたところに停泊している。

Semco と Smit International から派遣されたサルベージ・タグが、現場で援助にあたっている。

現在シンガポール海事港湾庁（MPA）が、コンテナ船とタンカーの代理店に連絡を取っている。

MPA は状況の監視を続けており、付近の船舶に対し事故現場に近づかないよう、注意を払って航行するよう航行警告を出している。シンガポール沿岸の海上交通への影響はない。

MPA が事故の調査にあたっている。

（2004年9月16日 Streets）

ジュロン造船所で火災、12人けが

（9月28日ストレーツ・タイムズ）西部の工業地区ジュロンにあるセムコープ・マリンのジュロン造船所で修理中の石油タンカー「ジャグ・アーポン（Jag Arpon）」で27日午後3時ごろ火災が発生し、外国人労働者12人がやけどを負った。このうち4人が7.5～14%のやけどを負い入院中だが、経過は安定しているという。

ポンプ室で修理にあたっていた12人は事故発生後、全員が病院に運ばれた。このうち8人は治療を受けた後、退院した。

ストレーツ・タイムズによると、インド企業が所有するジャグ・アーポンは14日にシンガポールに到着し、今後数日で修理を終え、出発する予定だったという。けがをしたのは全員インド国籍で、25～35歳の労働者。

5月末には同地区のケッペル造船所でも突発的な火災があり、労働者7人が死亡している。

(2004年9月30日 NNA)

シンガポールでコンテナ船が衝突、前回の事故から3週間

事故発生日時：2004年10月6日未明

事故発生日時：マラッカ・シンガポール海峡 シンガポール領海内

事故船の詳細：MV Heng Shan、鉄鉱石160,000トン積載、パナマ船籍

MV MSC Lucia、コンテナ700個積載、パナマ船籍

状況：MV Heng Shan 号は中国に向けて航行していたところ、シンガポールに向かって航行してきた MV MSC Lucia 号と衝突した。この事故で MV Heng Shan 号が船首に損傷を負ったほか、MV MSC Lucia 号の船体に70メートルの深い裂け目が入り、事故直後に火災も発生した。シンガポール海事港湾庁によると、事故によるけが人、油の流出はない。

(2004年10月6日 ロイター通信)

シンガポール インドネシア船舶が炎上・沈没

(10月11日ストレート・タイムズ) 東部にあるベドック棧橋の沖合い3.5キロメートルの地点で10日午前9時頃、炎上したインドネシア船籍の木造船「ウサハ・カルヤ4号」が沈没した。乗組員11人にけが人はなく、沿岸警備隊に全員救助された。

海事港湾庁(MPA)によると、石油流出の被害は報告されていない。事故原因については現在調査中。

11日付けストレート・タイムズによると、同船舶はシンガポールからインドネシアのビンタン島のタンジュン・ピナンに向かう途中、エンジン部分が炎上。10日午前5時50分頃爆発を起こした。エンジン室から、多くの乗組員が集まっていた上部デッキ、キャビンへの火の回りが早く、乗組員は救命胴衣を着ける余裕もなく海に飛び込んだという。たまたま事故発生現場から3キロほど離れた付近を巡視中だった沿岸警備隊が煙を出す船舶を発見。すぐに救助にあたった。

沈没現場には浮標が設置されており、地場業者が船舶の引き揚げ作業を手配している。現場海域の船舶航行に影響はないという。(2004年10月12日 NNA)

シンガポール タンカー火災 可燃性液体が原因か

(10月12日ストレート・タイムズ) 先月27日、修理中のタンカーで火災が発生した事件について、作業開始時に可燃性液体が残っていたことが原因であるとの予備調査結果が明らかになった。同事故は西部の工業地帯にあるジュロン造船所で「ジャク・アーパン(Jag Arpan)」の修理中に発生、作業にあたった労働者13人がやけどを負った。うち2人は、状態は安定しているものの現在も入院している。

人材開発省(MOM)の発表によると、予備調査では、火災発生前、タンカーにポンプ室でパイプに穴を開けるのに酸素アセチレントーチを使用していたことが明らかになった。

穴が開けられ、中の液体がパイプから放出される最中に火災が発生した。

タンカーが最後に運搬していた製品は可燃性石油製品であるナフサだったという。しかし作業前にパイプの中身が洗浄されていなかったことがわかった。同省では調査を続けている。

工場法では、パイプ、工場、タンク、船にある爆発性、可燃性物質は熱間加工作業前に洗浄されることが定められているほか、適格者が検査することになっている。

(2004年10月13日 NNA)

シンガポール セントジョン島沖で空のタンカーとばら積み船が衝突

海難発生日時：2005年5月25日午後8時

海難発生地点：シンガポール セントジョン島沖南西3.5キロメートル

海難船の詳細：タンカーChrisopigi Lady号、リベリア船籍、貨物：なし

ばら積み船Yue Shan号、パナマ船籍

貨物：鉄鉱石166,000トン

海難の概要：タンカーChrisopigi Lady号がシンガポール海峡を西航していたところ、チャングイ沖のバンカー停泊地に向かって東航していたばら積み船Yue Shan号と衝突した。けが人及び油の流出はなかった。

両船はシンガポール海事港湾庁(MPA)のVTISから衝突の危険があると警告されていた。

ばら積み船は船首に、タンカーは船体の右舷側にそれぞれ損傷を受けた。両船は現在港内に停泊している。

MPAは付近の船舶に対し衝突現場付近に近寄らないよう指示しているが、港湾業務及び船舶航行に影響はない。

現在、MPAが海難の調査(捜査)にあたっている。

(2005年5月26日 チャンネルニュースアジア)

シ海峡 マレーシア船籍のバラ積み船が台湾のコンテナ船と衝突後沈没

海難発生日時：2005年6月4日午前11時50分ごろ

海難発生地点：シンガポール海峡沖 ホースバーグ灯台の北東14キロ

海難船の詳細：Uni Concord号、1万2405トン、コンテナ船、台湾船籍、

マレーシアジョホール州タンジュンペラパス港発サラワク州

ピントウル向け

Everise Glory号、1万3519トン、バラ積み船、マレーシア船籍、乗組

員24名(うち1名が行方不明)、西オーストラリア発シンガポール向け

概要：台湾船籍のコンテナ船とマレーシア船籍のバラ積み船が衝突、バラ積み船は衝突後沈没し、乗組員24人のうち、1人が行方不明。残りの23人はシンガポール海軍や沿岸警備隊などに救助された。また、2人はけがをしているとのこと。

コンテナ船は船首部分に損傷を受けたが、安定しており、乗組員にけがはなかった。

両船からの油流出の報告はない。シンガポール海事港湾庁（MPA）はバラ積み船が沈没した地点に航行警告を出している。

MPA は本海難によるシンガポール海峡の船舶交通には影響はないとしており、現在事故の調査（捜査）にあたっているとのことである。

（2005年6月5日 ストレート・タイムズ）

原油流出でシンガポールのタンカー捕捉＝マレーシア・ジョホール州当局

29日付シンガポール経済紙ビジネス・タイムズ（3面）によると、マレーシア南部ジョホール州当局は28日、同州周辺の海域一帯に原油を流出させたとみられるシンガポール企業所有のタンカーを捕捉したことを明らかにした。

同州沿岸一帯では23日から、流出した原油が5キロにわたって海面を覆い、一部の漁民は24日から漁ができない状態が続いている。同州の環境問題担当官が通信社に語ったところによると、同当局は25日、タンカーを捕捉、29日から原油を除去する作業を開始する。

同州沿岸海域では近年、船舶から海上への違法な原油廃棄が相次いでいる。2003年8月にも、ポンティアン沿岸で排出された原油が4キロにわたって海面を覆う事例があった。

（2005年6月29日 時事速報シンガポール）

シンガポール、マレーシアの両政府

沈船 Everise Glory 号は引き上げの必要があるという共通の見解を示す

8月5日、マレーシアとシンガポールの政府高官がシンガポール外務省で会合を持ち、M.V. Everise Glory 号の引き揚げの必要性について意見を交換した。該船は7月4日、衝突事故の後、ペドラブランカ（別名バトゥプテー）島沖北東7海里の地点で沈没した。

話し合いは友好的かつオープンな雰囲気の中進められ、両国は互いの懸念について理解を深めることができた。

両国政府は国際航行安全が最優先事項であるということに合意し、現在国際司法裁判所（ICJ）に帰属裁定が委ねられているペドラブランカ（別名バトゥプテー）島に対する両国の領有権主張を損なうことなく合意に至った。今回の動きによる両国のペドラブランカ（別名バトゥプテー）島領有権主張に対する姿勢に変化はない。

両国政府は、同沈船が世界でも有数の混雑したシーレーンに沈船が位置すること、海上交通の集中・交差する地点であること、シーレーンの幅、サルベージ作業の安全性、海洋環境への影響、国際海事業界の関心など多くの要因を考慮した上で、沈船の撤去方法が決定されるべきである旨認めつつも、完全撤去が必要との共通見解に至った。

この結論は、これまでの同沈船の撤去をめぐる議論の発散に終止符を打った。

（2005年8月5日 シンガポール外務省声明）

JI とアルカイダにつながり＝バシル師が獄中会見－インドネシア

【ジャカルタ 30 日時事】インドネシア国家警察に反テロ法違反で 30 日に再逮捕された東南アジアのイスラム系テロ組織ジェマ・イスラミア（JI）の精神的指導者アブ・バカル・バシル師（65）は、同日までにジャカルタの刑務所内で時事通信と会見、JI による数々の爆弾テロについて「(国際テロ組織アルカイダの) ウサマ・ビンラディン氏が米国攻撃を訴えたファトワ（宗教令）に基づいた行動だ」との見解を示し、JI の存在およびアルカイダとの関係を初めて認めた。

治安当局の調べによれば、JI は 1993 年 12 月、バシル師と盟友のインドネシア人、アブドラ・スンカル師（99 年に 62 歳で死亡）のグループがマレーシアで創設した。バシル師はこれに対し、「米国の陰謀による作り話だ」と一貫して否認してきた。

バシル師はしかし、マレーシア滞在中（85～99 年）にエジプトの過激組織、イスラム集団（アラビア語で「ジェマ・イスラミア」）と交流があり、特にリーダー格のスンカル師が同組織の影響を受けたことを認めた上で、「(スンカル師が JI を組織したとの) 推測は間違っていない。彼はインドネシアとは別の新（イスラム）国家を建設することに固執していた」と明かした。

バシル師はまた、スンカル、バシル両師の薫陶を受けたバリ爆弾テロ実行犯のアリ・グフロン（通称ムクラス）被告（1、2 審で死刑判決）らを「わたしの子供たち」と呼んだ。同被告たちが 90 年代初め、アフガニスタンで軍事訓練を受けたことに関しては「彼らはジハード（聖戦）の方法と実践を学び、ビンラディン氏が発令したファトワの影響を受けて戻って来た」と説明した。

バシル師は会見の中で、一切の爆弾テロに関与したことはないと断った上で、「爆弾テロという実践方法には反対するが、その『精神』には敬意を払っている」と強調。JI の精神的指導者とみられていることに対しては「スンカル師死去後、若い世代が年配の自分を指導者と仰ぐのは自然の流れだと思う」とし、否定しなかった。

◇アブ・バカル・バシル師

東南アジアのイスラム系テロ組織ジェマ・イスラミア（JI）の精神的指導者。インドネシア中ジャワ州ソロ出身。スハルト政権下の 1978 年、イスラム法の実践運動を展開して投獄された。その後、マレーシアに滞在し、99 年に帰国。2003 年 4 月、複数の爆弾テロ事件に関与したとして国家反逆罪で起訴された。最高裁は今年 3 月、テロ関与には触れず、入管法違反などで禁固 1 年 6 月の判決を言い渡した。

バシル師会見要旨

【ジャカルタ 30 日時事】アブ・バカル・バシル師の会見要旨は次の通り。

▽JI 創設の経緯

マレーシア滞在中、エジプトのイスラム過激組織イスラム集団と交流があった。（盟友の）アブドラ・スンカル師はこれに影響を受けた。（同師がこれを受けて JI を組織したとの）

推測は間違っていない。自分とは考えが違うが、彼はインドネシアとは別の新（イスラム）国家を建設することに固執していた。

▽テロ行動について

1、わたしの子供たち（教え子）は自らの決断で、アフガニスタンでのジハード（聖戦）に従事することを決めた。それを支持したし、止めることはできない。彼らはジハードの方法と実践を学び、ビンラディン氏が発令した（米国攻撃の）ファトワ（宗教令）の影響を受けて戻って来た。

1、もし彼らが（爆弾テロによる）ジハードを良いことと信じているのなら、それは止められない。ただ、爆弾テロという実践方法には反対するが、その「精神」には敬意を払うというのがわたしのスタンスだ。

▽J Iの指導者か

スカル師が死去した後、彼を慕う若い世代が自分を指導者と仰ぐのは自然の流れだと思う。米国はわたしをスケープゴートにしている。

▽J I 最高幹部のハンバリ容疑者について

ハンバリとはマレーシアで知り合った。アフガン滞在中にビンラディン氏の影響を強く受けていた。何度もアフガンに行き来していた。彼はビンラディンについて多くを語ったが、「わたしに紹介する」とは言わなかった。

（2004年5月3日 時事速報シンガポール）

アチェ問題で日本の関与期待＝ユドヨノ大統領候補会見・インドネシア

【ジャカルタ1日時事】インドネシアで7月に実施される初の大統領直接選挙の最有力候補、スシロ・バンバン・ユドヨノ前調整相（政治・治安担当）＝54＝は1日、ジャカルタで時事通信と会見し、軍事作戦開始から約1年を迎えるナングロアチェ州（旧アチェ特別州）の分離・独立問題の解決に向けて「日本の積極的な関与を期待する」と表明した。また、テロ対策も一層強化する方針を示した。

ユドヨノ氏は、日本が東南アジア域内の経済だけでなく、政治・安保分野にも関与する姿勢を見せていることについて、「国内問題への友好国による不必要な干渉は避けなければならない」とした上で、「アチェの経済復興や人道分野で、日本が貢献することは、積極的に求めたい」と述べた。

アチェ問題で日本は2003年5月、インドネシア政府と独立派ゲリラを仲介して東京で和平会議を開催したが、決裂に終わった。同国はその後、同州に軍事非常事態宣言（戒厳令）を布告し、この問題への外国の関与を拒否している。

ユドヨノ氏はまた、大統領選に当選した後のテロ対策強化の一環として、東南アジアのイスラム系テロ組織ジェマ・イスラミア（J I）について、「国連はテロ組織に認定しており、過去にさかのぼっても犯罪者はすべて摘発していく」と強調した。

国軍参謀長出身のユドヨノ氏は3月に閣僚を辞任するまでワヒド前政権、メガワティ政

権で筆頭閣僚を歴任、アチェ問題やバリ島爆弾テロなどで陣頭指揮を執ってきた。最新世論調査によれば、ユドヨノ氏の支持率は30.6%で、2位のメガワティ大統領（14.6%）を引き離している。（2004年5月3日 時事速報シンガポール）

アルカイダからテロ資金2万5000ドル＝逮捕のJ Iメンバーが供述－比

【マニラ6日時事】フィリピンのエルミタ国防相は6日記者会見し、南部のミンダナオ島で4月に爆弾テロへの関与で逮捕したイスラム系テロ組織ジェマ・イスラミア（J I）のメンバー、ジョルダン・アブドラ容疑者（45）＝比国籍＝が、国際テロ組織アルカイダからテロ資金2万5000ドル（約270万円）を受け取っていたと発表した。

フィリピン国内でアルカイダとJ Iの資金の流れが明らかになったのは初めて。J Iはこれまで、同国のイスラム過激組織モロ・イスラム解放戦線（M I L F）と協力して軍事訓練などを実施していたことが確認されている。

同国防相によると、2万5000ドルは、2003年3月に米・パキスタン当局が逮捕したアルカイダ軍事委員長ハリド・シェイク・モハメド容疑者が同月、J I最高幹部のハンバリ容疑者（同年8月に米当局が逮捕）に送金し、同容疑者が2人の人間を介してジョルダン容疑者に送った。

ジョルダン容疑者は、ミンダナオ島クタバト市で両替商を営んでいた。同容疑者は調べに対して、同年7月下旬に「ズルキフリ」と名乗るインドネシア人から資金を受け取ったと供述。資金をいったん銀行に預けた後、ズルキフリの指示を受けてJ Iメンバーの潜伏用隠れ家を購入したり、J Iの爆弾専門家に渡したりしていたという。

（2004年5月7日 時事速報シンガポール）

アチェの軍事非常事態宣言を解除へ

（ストレート・タイムズ14日）政府は13日の閣議で、ナングル・アチェ・ダルサラーム州に発令している事実上の戒厳令「軍事非常事態宣言」を文民非常事態宣言に引き下げることを決定した。政府は昨年5月19日、軍事非常事態を宣言。6カ月間の期限を迎えた同年11月にはさらに半年間の延長を決定しており、今月19日にその期限を迎える。

ハリ内相兼暫定政治・治安担当調整相によると、メガワティ大統領は治安関係閣僚からの統合作戦の実施状況に関する報告を受け、アチェでの「軍事非常事態宣言」（国軍による統治）を「文民非常事態宣言」（知事による統治）に引き下げるにふさわしいとの見解を表明。19日午前零時から正式に適用されることが決まった。コンパス（ウェブサイト版）などが伝えた。

週明けの17日にも再び閣議を開き、文民非常事態宣言の実施に向けた組織構造に関する大統領令の内容について協議する。

ハリ内相は、過去1年間の軍事非常事態宣言を受けた統合作戦で、独立派組織「アチェ自由運動」（GAM）勢力の6割を制圧し、4割の武器摘発に成功したと説明。ただ、いまだに

その潜在脅威は存在するとして、国軍と警察の駐留継続が必要と述べている。

19日以降のアチェの政策としては先に、◇選挙が終了するまで軍事非常事態宣言を継続する◇一部地域で軍事非常事態宣言を適用する◇文民非常事態宣言あるいは文民統制に引き下げる——といった選択肢があるとされていた。

中でも文民非常事態宣言への変更は、13日の国会第1委員会（治安・国防担当）でもブルマディ委員らが要望していた。ただ、これまでの軍事非常事態宣言と文民非常事態宣言との違いを市民に広く周知する必要があるとしている。

■21カ国の防衛官が現地視察

一方、日本をはじめ21カ国の防衛官が13日、現状を視察するためにアチェを訪問した。在インドネシア日本大使館防衛駐在官の永井澄夫一等海佐のほか、参加国は豪州、南アフリカ共和国、ブルネイ、カナダ、ドイツ、イタリア、韓国、ラオス、マレーシア、ミャンマー、オランダ、ニュージーランド、フィリピン、シンガポール、タイ、トルコ、英国、ベトナムなど。

一行は現地指揮官であるエンダン陸軍イスカandalムダ軍管区司令官と会談したもよう。

（2004年5月14日 NNA）

国際テロ問題への対応で専門機関の設置を表明＝シンガポール副首相

（ストレーツ・タイムズ21日）シンガポールのトニー・タン副首相兼首相府調整相（安全保障・国防担当）は20日の国会で、多国間にまたがる国際テロ問題に対処するため、「国家安全保障調整局」を設置する方針を明らかにした。首相府の直属とし、中央政府が国家の安全保障戦略や政策、計画立案に直接かかわれるようにするのが狙い。

同機関の設置は、タン副首相がこの1年、検討を進めていた国家安全保障政策の見直しの結果決まった。同局のトップは、外務省のピーター・ホー事務次官が兼務する。当初の予算は5000万シンガポールドルで、同局の下に政策や計画立案、訓練を担当する国家安全保障調整センターと国防、内務両省の捜査機関が収集したテロ関連情報を扱う共同テロ対策センターが設置される。

タン副首相は、国際テロには情報が重要な武器になると指摘、「国家の安全保障は複数の政府機関の調整と統合がカギになる」と強調した。

（2004年7月21日 時事速報シンガポール）

テロの脅威に今後も直面＝マレーシア訪問のシンガポール副首相

【クアラルンプール28日時事】マレーシアを訪問しているシンガポールのトニー・タン副首相兼安全・国防調整相は28日、マレーシア政府が設立した東南アジアテロ対策センター（SACCT）を訪問し、両国が今後も長期にわたりテロの脅威に直面するとの見方を示した。

タン副首相は「シンガポールとマレーシアは今のところテロを抑え込むことができている」と述べた。

る」としたものの、「テロリストは組織を変えたり、(環境に) 順応したりするもので、今後とも長期にわたり脅威となりうる」と述べた。

また、S A C C T のザイナル・アビディン理事長は、東南アジアのイスラム過激派組織「ジェマ・イスラミア (J I)」の動向について、「テロリストの組織網は瓦解したが、活動は続いている。彼らはいつも前進しようとしている」と述べ、各国が緊密に連携して J I に対処していく必要性を強調した。(2004年7月29日 時事速報シンガポール)

「JI がテロ活動計画」 ウォン内相

(ストレート・タイムズ5日) ウォン・カンセン内相は5日、建国記念関連イベントの記念式典であいさつし、「イスラム過激派組織ジュマア・イスラミア (JI) が東南アジアでのテロ活動を計画している可能性がある」と発言した。

同相は「ジュマア・イスラミアの指導者らが逮捕されているが、若い世代が指導的地位につきつつあり、次のテロ攻撃を実行に移す可能性がある。(作戦実行まで敵国・第3国で普通の市民として暮らしている作業者である) “スリーパー”も活動の準備を始めていると思われる」と述べ、警戒を呼びかけた。

攻撃を計画しているとして名指しされたのは、アザハリ・ハシン、ヌルディン・モフトップ、ドゥルマティン、ズルカナエンの各容疑者。

アザハリ容疑者とモフトップ容疑者は、インドネシア・バリ島やジャカルタのマリオット爆弾テロ事件で爆弾製造を担当し、現在も逃亡中のマレーシア人。

ロイター通信によると、ドゥルマティン容疑者はバリ島事件の犯行に加わったとしてインドネシア警察から指名手配を受けている。ズルカナエン容疑者は J I の軍事的犯行に加担した疑いが持たれている。(2004年8月6日 NNA)

CAO、会社更生法の適用申請＝損失9億750万Sドル

(ストレーツ・タイムズ12月1日) シンガポール取引所 (SGX) 1部上場の中国ジェット燃料供給大手チャイナ・エビエーション・オイル (CAO) は30日、一連の石油取引による損失が5億5000万米ドル (9億0750万シンガポールドル=Sドル) に達し、会社更生法の適用を申請。また、SGXによる調査が終了するまで、同社のチェン・ジウリン最高経営責任者 (CEO) を停職処分にした。同社株の取引は引き続き停止される。

同社によると、今年10月の原油価格高騰以降、デリバティブ (金融派生商品) で証拠金の積み増し請求 (マージン・コール) がかさみ、累積損失が3億9000万米ドルに上った。また、他の取引でも損失が約1億6000万米ドルに達した。

同社の親会社チャイナ・エビエーション・オイル・ホールディングス (CAOHC) は、CAO株2%を保有しているシンガポールの政府系持ち株会社テマセク・ホールディングスに、同社再建への取り組みに参加するよう求めており、CAOHCとテマセクで1億米

ドルの資金をCAOに注入すると見られている。

アナリストは今回の一連の動きが原因で、中国関連株を中心に市況は悪化するとみている。
(2004年12月1日 時事速報シンガポール)

シンガポール、マレーシアとの海岸線埋め立て問題で和解

シンガポールとマレーシアは13日、共同声明を発表し、過去2年近くにわたって国際的な訴訟問題に発展していたシンガポール領内のトアスとテコンで行われていた海岸線埋め立て工事について、「公平でバランスのとれた形」での和解が成立したと発表した。

海岸線埋め立て問題は2003年7月、マレーシアが周囲の環境に悪影響を与えるほか、船舶の航行にも影響を与えるとして、国連海洋法裁判所（ITLOS）に工事の差し止めを要求したことから始まり、同年10月、ITLOSはマレーシア側の訴えを退け、独立した調査委員会に工事の環境への影響を調査するよう命じた。その後、調査委員会が設立され、昨年11月に調査書が提出された後、12月から今月7～9日にかけて、両国は解決に向けた交渉を重ねていた。

昨日発表された声明の中で、ジョホール海峡は両国が共有する海峡であり、航行安全と環境保護の共通の利害があると両政府が合意したと述べられた。

(2005年1月14日 ストレート・タイムズ)

シンガポール イスラム過激派組織の支援者2人の逮捕・拘束を発表

シンガポール内務省が13日発表したところによると、フィリピンの過激派組織モロ・イスラム解放戦線（ MILF ）とイスラム過激派組織ジェマ・イスラミア（ JI ）の活動を支援していたシンガポール人2人が国家治安維持法違反で逮捕・拘束された。

今回新たに逮捕・拘束が発表されたのは、MILFのテロ活動のために送金などを行い、今月6日に逮捕されたモハメド・アグス容疑者（37）と、90年代からJIのためにタイやイエメンで武器調達などをしてきたアニス・モハメド容疑者（48）。アニス・モハメド容疑者は昨年2月9日に逮捕されていたが、昨日初めて公表された。モハメド・アグス容疑者は、今回が2度目の逮捕で、前は2001年にMILFの活動に関与していたとして逮捕されたが、関与が薄かったとして1ヵ月後に釈放され、その後テロ組織に関わらないなどの制限命令を受けていた。

また同省は、2001年12月に逮捕したJIのメンバー オスマン・モハメドの釈放とモハメド・アスラムの拘束延長を発表した。この結果、同法違反で拘留中のイスラム過激派組織のメンバーは36人となった。

政治暴力・テロ研究国際センターのロハン・グナラトナ所長は、治安当局が新たに2人を拘束したのは、政府が国家治安維持のために警戒を強めているためで、国民は恐れる必要はないと述べた。

(2005年1月14日 ストレート・タイムズ)

シンガポール側は民間交渉希望＝砂輸出問題でインドネシア大使

(ビジネス・インドネシア 25日) 駐シンガポールのヒダヤット・インドネシア大使は先週末、シンガポールへの砂輸出再開をめぐり両国間であつれきが生じている問題について、シンガポールの実業家が再開へ向け、インドネシア側へのロビー活動を活発化させているのに対し、シンガポール政府は静観していると述べ、同政府の対応に不満を表明した。

この問題については、インドネシア側は政府間交渉で打開を図りたいと考えているのに対し、シンガポール側は民間レベルで解決を目指す姿勢を示しており、インドネシア側としてはシンガポール側のこうした姿勢に困惑しているという。

ヒダヤット大使は、埋め立てに使う砂の輸出をめぐり、シンガポールの実業家らがインドネシアの中央政府のほか、シンガポールの大使館にも再開を働きかけているとした上で、「彼らには、インドネシアの海洋砂業監視統制チーム(TP4L)の判断を待つしかない」と説明している」と述べた。

同大使によれば、インドネシア政府はこの問題に関し、身柄引き渡し協定、国境問題などの懸案事項とともに2国間交渉の中で包括的に話し合いたい意向。

シンガポール政府はこれら懸案事項を明確化したくないため、砂輸出問題は民間に任せられているとみられている。(2005年1月26日 時事速報シンガポール)

シンガポール 内務省警備機関CISCOを企業組織化

シンガポール国会は25日、同国内務省監督下の政府系警備機関CISCO(商工業保安公社)を企業組織化する新法を可決した。CISCO職員は、現在、警察官とほぼ同様の青い制服を着用しているが、企業組織化後は別の制服を着用することになる。

アメリカ同時多発テロ事件を受け、シンガポールは昨年、銃を携帯する警備サービス市場を自由化した。ウォン内相は、「CISCOはこれまで政府系警備機関として優遇されてきた。CISCOの企業組織化によって、今後民間警備会社間の競争を促進することが狙い」と述べた。(2005年1月26日 ストレート・タイムズ)

シンガポール 石油の地下貯蔵施設、技術的に可能

工業団地を運営するシンガポールの政府機関JTCコーポレーションは1日、同国の石油基地ジュロン島に石油・天然ガスの地下貯蔵施設を建設することが技術的に可能であると発表した。

現在、フランスのコンサルタント会社ジオストックが詳細な調査を進めており、今後1～2カ月以内に正式な結果が出される。

建設が承認されれば、同施設は2008年までに完成する予定である。

建設費用は7億6000万シンガポールドル。新施設の貯蔵能力は約2500万バレルで、同国の現在の総貯蔵能力8800万バレルの約3分の1が追加されることになる。

(2005年2月2日 ビジネス・タイムズ)

インドネシア・マレーシア石油鉱区争い、話し合いで解決模索

インドネシアとマレーシアがそれぞれ権益を主張しているカリマンタン島東沖スラウェシ海のアンバラット鉱区（ND6・ND7）について、インドネシアのユドヨノ大統領とマレーシアのバダウィ首相は昨日（7日）電話会談を持ち、解決に向けて話し合うことで合意した。近日、マレーシアのアブドゥラ外相がジャカルタを訪れて協議する予定である。

この問題は、マレーシアが英・オランダ系石油メジャーのロイヤル・ダッチ・シェルと同鉱区の権益譲渡契約を結んだことから、インドネシア政府が反発。両国が現場に海軍艦船を派遣するなど緊迫化していた。（2005年3月8日 ストレート・タイムズ）

インドネシアの地震、副大統領が死者は2,000人に上ると予想

インドネシアのユスフ・カラ副大統領は、BBCラジオのインタビューに対し、同国ニアス島での地震による死者は、これまでの現地からの報告によると1,000～2,000人に上るのではないかと話した。詳細は今後現地当局や警察から報告されるだろうと同副大統領は付け加えた。

ニアス島の当局関係者はジャカルタのメトロテレビのインタビューに対し、当初の予想では死者は300人と言われていたが、詳しい数はわかっていないとしている。また、「死者が300人を下回るということはないだろう。主要都市であるGunung Sitoliでは2階建て以上の建物の80パーセントが倒壊しており、数千人が瓦礫の下敷きになっている」と述べた。

主要病院は停電したままで、多数の医者や看護婦が津波を恐れてほかの住民とともに近くの丘に避難していることから、けが人の多くが治療を受けられていない。

（2005年3月29日 AFP）

インドネシア・スマトラ森林火災、消火困難

インドネシアのスマトラで発生している森林火災の影響で、マレーシアが白く濃いヘイズ（煙霧）に覆われている。

農地の火入れからの延焼や飛び火が原因の森林火災が広がっており、4つの州で消火困難になっている。気象庁は150カ所以上のホットスポットを確認している。

過去3日間の強風で、ヘイズはスマトラからマラッカ海峡を渡ってマレーシアに運ばれている。

マレーシアのヘイズは一昨日よりましになってきたようだが、現在も空気汚染指数は健康に被害をもたらすレベルにあることから、屋内に待機するよう警報が出ている。

気象庁によると、過去にヘイズが発生した時には、視界が1キロメートルまで落ちたこともあった。（2005年8月5日 ストレート・タイムズ）

マレーシア クラン港で危険レベルの410＝首都は181、ヘイズが深刻化

【クアラルンプール10日時事】マレーシアのチュア・ソイレク保健相とアドナン・サテム天然資源環境相は10日共同記者会見し、スマトラ島の山林火災を主因とするヘイズ（煙霧）の悪化を受け、主要地区の大気汚染指数（API）を公表した。同日正午現在、最もAPIが高いのはスランゴール州クラン港で、危険レベルの410に達した。クアラルンプールでも不健康レベルの181を記録した。同保健相は「戸外での激しい運動を避け、戸外での作業にはマスクを着用し、喫煙を控えてほしい」と国民に呼び掛けた。

政府はかつてヘイズが悪化した際、APIの発表が国民の不安をあおる結果になったとして発表を中止したが、今後は毎日公表することとした。APIが500を超えれば、非常事態と見なす。また、400を上回った場合は休校とするよう教育機関に協力を求めた。

ヘイズの深刻化を受けアドナン・サテム天然資源環境相とチン・ファークイ農園・1次産品相の2閣僚が11日にジャカルタを訪問し、インドネシアの関係方面と対応策を協議する。

クアラルンプール連邦直轄区とスランゴール州クラン、クアラスランゴール両地区は11日、12日の2日間、すべての学校を休校にすることを決めた。政府は状況に応じ、休校など必要な措置を取るよう関係機関に要請した。このほか、気象局は海上交通の要衝マラッカ海峡で視界が1キロメートル以下に悪化したことを踏まえ、航行補助装置がない船舶の航行は危険だとして警戒を促した。（2005年8月11日 時事速報シンガポール）

煙害原因の野焼き、10社中8社はマレーシア企業＝インドネシア林業相

16日付インドネシア紙インベスター・デーリー（8面）によると、同国のカバン林業相は15日、マレー半島一帯の煙害（ヘイズ）の原因となっているスマトラ島などの野焼きに関し、これまでに10社の関与を確認したことを明らかにした。うち8社はマレーシア企業で、残り2社は外資の関与など詳細をまだ調査中だという。

同相によれば、意図的に野焼きを行った者に対しては、禁固15年と罰金50億ルピアの刑を科すことができる。このほか、マレーシア企業はマレーシア国内でも別に罰則を受けなくてはならないという。

インドネシアでは今月に入り、スマトラとカリマンタン各島の野焼きによる煙害が拡大し、被害が及んだマレーシアでは一時非常事態が宣言されるなど深刻な状況となった。

インドネシアは今後、マレーシア政府と協力して消火作業を進めるほか、遅くとも22日までに人口雨を降らせるなどの措置を取る。

◇野焼きを行っていたマレーシア企業

▽トウンガル・ミトラ・プランテーション▽ランガム・インティ・ハイブリダ▽ウダヤ・ロー・ジナウィ▽アドリ・プランテーション▽ジャティム・ジャヤ・プルカサ▽ムルティ・ガンブット・インダストリ▽ブミ・レクサ・ヌサ・スジャティ▽ムスティカ・アグロ・レスタリ（出所：カバン林業相）（2005年8月17日 時事速報シンガポール）

煙害でインドネシアに対策要請＝タイ

16日付タイ紙バンコク・ポスト（4面）によると、インドネシア・スマトラ島の森林火災による煙害がタイ南部にも拡大していることから、タイ天然資源・環境省はインドネシアに対して、対策を講じるよう文書で要請した。同省公害管理局は、影響を受けているソンクラ、サトゥン、トラン、ヤラー、パッタニー、ナラティワートの住民に対して、呼吸器疾患のある者や子供は外出を控えるよう呼び掛けている。タイ気象局は、モンスーンの勢いが衰えており、タイ南部で煙害がさらに拡大することはないとの見方を示している。

一方、タイのスパット天然資源・環境相は、東南アジア諸国連合（ASEAN）で合意した煙害に関する対策は、各国に対策を呼び掛けるだけで十分でない指摘。マレーシアで来週開催されるASEAN環境担当相会議で対策強化について協議したいとしている。

（2005年8月17日 時事速報シンガポール）

新日鉄もスマトラジャワ間パイプラインで契約

15日付インドネシア紙インベスター・デーリー（6面）によると、インドネシア国営ガスPGNは14日、南スマトラ西ジャワ間のパイプライン事業フェーズ1で、新日本製鉄と設計・調達・建設（EPC）に関する契約を結んだ。トーマンも同事業に協力参加する。

契約締結したのはフェーズ1のうち、ランプン州（スマトラ島南部）－バンテン州（ジャワ島西部）間のスダ海峡の海底敷設105キロ。シマンジュンタクPGN社長によると、総工費は166億円で、日本の国際協力銀行が2003年にインドネシア政府と交わした円借款合意から拠出される。06年に着工、07年3月の完工を目指す。

フェーズ1は、南スマトラ州パガルデワにある国営石油プルタミナのガス田から調達したガス（日量2億5000万立方フィート）を、バンテン州チレゴン経由で同州タンゲラン県スルボンまで産業向けに供給するもの。このうち、スマトラ島陸上部分の270キロはJFEホールディングス傘下のJFEエンジニアリング（東京）が約200億円で受注している。

（2005年10月17日 時事速報シンガポール）

独立派ゲリラ、2回目の武装解除＝アチェ州

【ジャカルタ14日時事】インドネシア・アチェ州の独立派ゲリラ「自由アチェ運動（GAM）」は14日、政府との和平合意に基づく2回目の武装解除を開始した。16日までに同州内の3カ所で自動小銃などを引き渡す。

この日の武装解除は北アチェ県で実施。GAM側の引き渡した128の武器は、国際監視団によって精査された後、その場で廃棄された。

GAMの武装解除は11、12月にも実施され、年内に終了する予定。

(2005年10月17日 時事速報シンガポール)

東南アジアのテロの脅威拡大を懸念＝米国務省担当官－マレーシア

【プトラジャヤ（マレーシア）17日時事】米国務省のテロ対策担当官ヘンリー・クランプトン氏は17日、当地でマレーシアのサイドハミド外相らとの会談後記者会見し、「東南アジアのテロリストのネットワーク、特にジェマ・イスラミア（JI）のネットワークはかなり押さえ込まれているが、まだ十分ではない。敵は小さくなっているが武器の破壊力は増している。非常に危険な状況だ」と述べ、東南アジアのテロの脅威が以前より拡大する可能性があることに懸念を示した。

同担当官はまた、「JIの親組織ともされる国際テロ組織アルカイダのような組織は拡大し、より複合的になっている」と述べ、情報の収集と把握が困難になっているとの認識を表明。「情報などの交換だけでなく、共闘に向けた政策上のより深い対話が必要になっている」と主張した。同担当官は今後、インドネシアとシンガポール、フィリピンを訪問する。

(2005年10月18日 時事速報シンガポール)

テロなど危機予測システム、構築へ＝シンガポール安全・国防調整相

【シンガポール26日時事】シンガポール安全・国防調整相を兼務するジャヤクマル副首相兼法相は26日、安全保障セミナーでの演説で、国家安全保障調整局が関係政府機関と協力して、テロなどの危機を早い段階で察知し、対応策を立案するシステムを構築中だと明らかにした。

同相はこの中で、「予測不能な危機への対応には、関係機関の密接な協力だけでなく、見落としやすい小さなシグナルを察知するレーダーが必要だ」と述べた。また、2001年9月11日の米同時テロ事件の教訓から、国家的な危機の早期段階での予測や小さな兆候の吸い上げ、政策立案者に適正な対応策の立案を促す必要性を強調した。

同相はトニー・タン副首相兼安全・国防調整相が9月1日、退任したのを受け、安全・国防調整相を兼務。

今回のセミナーが安全・国防調整相として、初の演説だった。同セミナーには、安全保障関係の政府関係者ら400人が参加した。

(2005年10月27日 時事速報シンガポール)

テロリストにまた恩赦か＝海外の反発必至－インドネシア

【ジャカルタ31日時事】インドネシアのアウルディン法務・人権相はこのほど、ラマダン（イスラム断食）明けの大祭で付与する恩赦（減刑15日～2月）の対象者に、爆弾テロ事件の服役囚が含まれる可能性があることを明らかにした。

同国では10月初めにバリ島で自爆テロが発生し、日本人観光客1人を含む20人が犠牲になったばかりで、実際に減刑が認められれば海外からの反発は必至だ。

今回特に注目されているのは、東南アジアのイスラム系テロ組織ジェマ・イスラミア（JI）の指導者アブ・バカル・バシル師（67）。バシル師は反テロ法違反で禁固2年6月の刑が確定したが、今年8月の独立記念日の恩赦で4月半の減刑となり、オーストラリアが猛反発していた。

一方、スマトラ島ブンクル州当局者は地元メディアに対し、2003年の米系ホテル爆弾テロの服役者（24）について「刑期が1月短縮されるだろう」と発言。アワルディン法務・人権相は「外圧には屈しない」としている。

（2005年10月31日 時事速報シンガポール）

日本海難防止協会シンガポール連絡事務所 業務実績
(平成16年4月～)

平成16年

月日	項目
4月5～9日	日印海洋安全保障ダイアログ参加(インド)
4月13日	マレーシア海上法執行庁及び国家安全保障局訪問
4月21日	マレーシア海洋研究所(IKMAL)セミナー参加 (クアラルンプール)
4月22日	国際海事局(IMB)海賊情報センター訪問(同上)
4月26日	日中ハイレベル運輸協議出席(東京)
4月27日	日海防本部との業務打ち合わせ(東京)
4月28日	エメックスセンター訪問(神戸)
5月5日	マレーシア海事局との合同調査に係る打ち合わせ・ワンファ ザムバンク灯台視察(マレーシア)
5月6日	IMB海賊情報センター訪問・情報収集・意見交換(同上)
5月12日	シンガポール警察沿岸警備隊訪問・意見交換
5月13日	シンガポール海事港湾庁(MPA)訪問・意見交換
5月18・19日	インドネシア港湾治安状況調査(スラバヤ)
5月18～21日	本部菊池部長ほかバラストウォーター管理会議出席のため来 星
5月20・21日	シンガポール防衛戦略研究所主催海上治安会議参加
5月24～28日	東アジア海上交通史調査(アモイ)
5月26・27日	CSCAP海事協力ワーキンググループ(ハノイ)
5月31日	本部惣田国際室長ほかシンガポール警察沿岸警備隊訪問、シ ンガポールAIS現状調査同行 シンガポール海事港湾庁(MPA)主催海上セキュリティセミナ ー参加
6月1日	海事セミナー開催
6月2日	CMVプロジェクト同行(ミャンマー)
6月3・4日	CMVプロジェクト同行(カンボジア)
6月7・8日	CMVプロジェクト同行(ハノイ)
6月9日	マ協金子専務理事マレーシア運輸省訪問同行 (クアラルンプール)
6月10日	マラッカ海峡協議会(マ協)金子専務理事インドネシア海運

	総局訪問同行（ジャカルタ）
6月11日	シンガポール沿岸警備隊との打合せ
6月15日	マ協主催マ・シ海峡沿岸3国会合事前打合せ（東京）
6月16日	マ協主催マ・シ海峡沿岸3国会合出席（東京） マ協主催海賊対策セミナー出席（同上）
6月17・18日	アジア海上保安機関長官級会合出席（東京）
6月24・25日	インドネシア港湾調査（バリクパパン）
6月29・30日	I MB海賊会議出席（クアラルンプール）
7月15日	シンガポール海事港湾庁危険有害物質汚染事故担当者から情報収集
7月21日	シンガポール海事港湾庁、シンガポール外務省及びJICAとの三国研修に係る打合せ
7月22日	インドネシア海運総局、海上警察、沿岸警備船隊訪問（ジャカルタ）
7月23日	インドネシア環境省訪問（ジャカルタ）
7月26～28日	海上保安大学校学生短期在外調査研究支援 マレーシア海事局訪問（ポートクラン）
7月27日	マレーシアMMEAニュークリア、マレーシア環境省訪問（クアラルンプール）
7月28日	I MB海賊センター、マレーシア海事研究所訪問（クアラルンプール）
7月30日	フィリピン沿岸警備隊オスパー担当者との意見交換（マニラ）
8月2日	練習船こじま寄港に係る大使館他との打ち合わせ
8月3日	こじま入港、船長ほか来所・表敬訪問、こじま実習生に対する業務講話、こじま実習生シンガポール警察沿岸警備隊訪問同行、時事トップセミナー日本財団曾野綾子会長講演出席
8月4日	こじま船上レセプション出席
8月6日	フィリピン沿岸警備隊若手士官シンガポール海事港湾庁施設訪問同行
8月7日	こじまシンガポール出港見送り
8月9日	日本財団山田海洋グループ長他マレーシアMMEAニュークリアス・チーム、海事局訪問同行
8月10日	日本財団山田海洋グループ長他マレーシア海事研究所訪問同行
8月11日	日本財団山田海洋グループ長他来所

8月12日	海上災害防止センターによる調査同行（ジョホールバル）
8月13日	日本財団海洋グループ横内氏シンガポール海事港湾庁（VTS、政策局）訪問同行
8月16日	在星インドネシア大使館運輸アタッシェ訪問
8月17日	インタータンコアジア代表との意見交換
8月23～27日	PEMSEA会議参加（マニラ）
9月1日	JICA事務所所長への表敬訪問及び船舶標識コース実施打ち合わせ
9月3日	シンガポール海事港湾庁長官への表敬訪問
9月6日	日本大使館書記官との海上セキュリティに関する意見交換
9月7～10日	マ・シ海峡通航船舶合同実態調査（マレーシア）
9月13～22日	JICA航路標識研修支援
9月16日	シンガポール日本商工会議所主催セミナー講演
9月17日	マレーシア海事局、国家安全保障局訪問 JICA講師との意見交換
9月23～24日	東南アジア研究所マリタイム・セキュリティ・セミナー出席
10月3～4日	日・アセアン安全保障プロジェクト
10月11～13日	マラッカ海峡コンファレンス出席（マレーシア）
10月14日	マレーシア海事局訪問意見交換（同上）
10月15日	国土交通省桜井外航課長来星対応 シンガポール海事港湾庁政策局長との意見交換
10月25～29日	PEMSEA運営委員会（アモイ）
11月1～2日	海保インド沿岸警備隊合同訓練支援（ムンバイ）
11月3～5日	海保インド沿岸警備隊合同訓練参加（同上）
11月9日	シンガポール海事港湾庁水路部からの情報収集
11月13日	海上保安庁巡視船みずほ入港対応
11月15日	海上保安庁巡視船みずほ出港対応
11月22～26日	所長代理東京出張（24日：国際動向委員会での報告）
11月24日	インドネシア運輸省海運総局との情報交換（ジャカルタ）
11月25～26日	日海防本部惣田国際室長来星
11月26日	インタータンコアジア代表との意見交換
12月1～4日	（財）運輸政策研究機構国際問題研究所羽生所長来星
12月6～8日	TTEG会議出席（ジャカルタ）
12月10日	マレーシア海事執行庁との情報交換（クアラルンプール）

平成17年

1月5日	シンガポール海事港湾庁港湾局(MPA)次長とのポストオスパー計画に関する意見交換
1月6日	東南アジア研究所主催「東南アジア政治・経済の展望セミナー」出席
1月11～14日	所長東京出張
1月17日	海上保安庁海賊対策官との海賊対策に係る情報交換
1月20日	シンガポール海事港湾庁(MPA)海運局長との港湾セキュリティに係る意見交換
1月24日	在ベトナム大使館と油防除体制に係る意見交換(ハノイ)
1月25日	ベトナム国家捜索救助委員会との油防除体制に係る意見交換(同上)
1月26日	ペトロベトナム・ドリリング社、ベトナム海運総局との油防除体制に係る意見交換・関連施設の視察(ヴンタウ)
1月28日	インタータンコアジア代表とのマ・シ海峡に係る調査の進め方についての意見交換、東京本部惣田国際室長来所
2月7日	報道関係者とのマ・シ海峡情勢に関する意見交換
2月16日	東南アジア研究所主催インドネシア・ユドヨノ大統領講演聴取、在星日系海事関係者との定期情報交換会出席
2月21日	マレーシア海事執行庁との打ち合わせ
2月21～25日	海事広報協会プロジェクト支援(マレーシア、シンガポール)
2月22日	マ・シ海峡通航量調査等に関するマレーシア海事局との打合せ、マレーシア環境省とのオスパープロジェクトに関する打合せ
2月23日	海上保安庁航空機来星支援準備
2月28～3月2日	CMVプロジェクト支援(ヤンゴン)
3月3・4日	同上(ホーチミン)
3月4日	米沿岸警備隊との意見交換、海事港湾庁政策局長との利用国負担問題に関する打合せ
3月5日	毎日新聞記者からの取材対応
3月7～11日	CMVプロジェクト支援(ハノイ・プノンペン)
3月15日	シンガポール海事港湾庁水路部との意見交換
3月16～22日	マラッカ海峡日本船乗組員拉致事件情報収集及び現地対応(ペナン)
3月31日	日本財団曾野会長ほか来星、ハンセン病施設等訪問支援

4月1日	設標船ジャダヤット号によるシンガポール海峡見学会開催
4月8日	シンガポール海事港湾庁海事セキュリティ局次長との意見交換
4月11日	所長代理POCC見学
4月11～13日	所長東京出張
4月14日	シンガポール警察沿岸警備隊訪問・意見交換 海保海洋情報部木下氏来星
4月15日	海事港湾庁水路部訪問・意見交換（木下氏同行）
4月18日	マレーシアMMEA準備室訪問・意見交換
4月19日	マレーシア水路部訪問・意見交換 IMB海賊情報センター・チュン所長との昼食・情報交換 マレーシア海事研究所訪問・意見交換
4月20日	マレーシア海事局訪問・意見交換
4月22日	シンガポール海事港湾庁政策局訪問・業務打合せ
4月25日	シンガポール海事港湾庁セキュリティ担当者との意見交換 時事通信社関係者との打合せ（日本財団山田氏同行）
4月26日	シンガポール警察沿岸警備隊訪問（山田氏同行） 時事トップセミナー出席（山田氏講演）
4月26・27日	マ・シ海峡共同再測量技術会議開催
4月27日	マレーシア海事執行庁との打合せ IMB海賊情報センター・チュン所長との意見交換
4月29日	マレーシア海事局ラジャマリク局長退官パーティ出席 （シャーアラム）
5月6日	マ・シ海峡通航量調査に関する本部及び国交省との打合せ
5月10日	インドネシア海軍水路部訪問
5月11日	インドネシア海運総局及び環境省訪問
5月12日	シンガポール海事港湾庁（MPA）との業務打ち合わせ
5月16～18日	PEMSEA ワーキンググループ出席（マニラ）
5月27日	シンガポール大学交通調査センターとの打合せ（マ・シ海峡交通量調査）
5月30日	南洋工科大学海洋調査センターとの打合せ（同上）
6月3日	プレジャーボート調査（マレーシア・ジョホール）
6月6日	プレジャーボート調査（インドネシア・バタム）
6月9日	回転基金委員会会合参加（クアラルンプール）
6月9～10日	アジア国際物流調査団対応

6月10～16日	MARPOLEX2005支援（インドネシア・ソロン）
6月14日	国交省田村港運課長視察随行 （シンガポール港・マレーシア・タンジュンプルパス港）
6月19～23日	やしま乗船研修等支援（ジャカルタ）
6月27～30日	日本海事広報協会博物館体験調査同行 （クアラルンプール・マラッカ・シンガポール）
6月27～30日	やしま入港支援（クアラルンプール、ペナン）
7月1日	本部惣田国際室長来星業務打合せ 日本水路協会小和田理事長・小山田顧問来星対応
7月11日	ペトロシップ社アラン・チャン社長との情報交換
7月14日	東南アジア研究所セミナー出席（シンガポール）
7月17～19日	日本財団長光常務理事等来馬同行（クアラルンプール）
7月20日	日本財団長光常務理事等シンガポール海事港湾庁訪問同行
7月22日	日本大使館及びシンガポール海事港湾庁広報担当者との打合せ
7月23～26日	海保大松本教授・学生2名来星対応
7月25日	ウーロンゴン大学研究員チェン氏との情報交換 海保中村渉外官、羽山海賊対策官との意見交換
7月31日～8月5日	PEMSEA会合出席（シェムリアップ）
8月1～3日	CMVプロジェクト（ヤンゴン・ホーチミン）
8月6日	海保練習船こじま入港、こじま実習生への講義
8月8日	こじま船上レセプション出席
8月10日	こじま出港見送り
8月13日	しきしま入港
8月13～21日	しきしまPSI訓練等支援（シンガポール）
8月25～29日	しきしまブルネイとの合同訓練支援（ブルネイ）
8月17～30日	航路標識研修（JICA 第三国研修）支援（シンガポール）
8月22日	マレーシアMMEA訪問意見交換（所長、サイバージャヤ）
8月23日	マレーシア首相府ラヒム氏との意見交換（プトラジャヤ）
8月24～28日	しきしま訓練支援（ブルネイ）
8月30日	JICA航路標識研修閉講式参加
9月1日	南洋工科大学防衛戦略研究所サム・ベートマン助教授等との意見交換
9月5日	在ジャカルタ日本大使館関係者との打合せ
9月6日	インタータンコ及びインドネシア船主協会代表との意見交換

	(ジャカルタ)
9月7日	I M Oジャカルタ会合出席 (ジャカルタ) 日本財団海野チームリーダージャカルタ到着
9月8日	I M Oジャカルタ会合出席 (同上) 日本財団海野チームリーダー来星
9月9日	海野チームリーダーPOCC2、マ・シ海峡視察 日本国外務省テロ対策担当大使とのセキュリティに関する ミーティング出席
9月15日	M M E Aとの練習船供与に関する業務打合せ (サイバージャヤ)
9月21日	インドネシア大使館運輸・国防アタッシェとの意見・情報交換
9月27日	インドネシア海運総局航行安全局長との意見交換 インドネシアJ I C A専門家との意見交換
9月28日	インドネシア海運総局警備救難局長との意見交換
9月29日	U K ・ P I クラブ香港支局長との意見交換
10月3日	インタータンコアジア太平洋支局長との意見交換
10月7日	N Y K安全環境グループ今井調査役ほか来所
10月12日	J I C Aシンガポールとの第三国研修打合せ
10月13日	マレーシア政府巡視船視察 I M B海賊通報センター チュン所長との意見交換 マレーシア海事局アーマッド次長との打合せ
10月14日	本部増田部長来所・業務打合せ
10月20～21日	Maritime Piracy 2005 (セミナー) 出席
10月21日	第3回アセアンOSP A R管理会合に関するフィリピンコーストガードとの打合せ (マニラ)
10月27日	第3回アセアンOSP A R管理会合・CMVプロジェクトに関するインドネシア環境省との打合せ (ジャカルタ)
11月7日	日本港湾協会視察団との意見交換
11月8～11日	第3回アセアンOSP A R管理会合出席等 (フィリピン)
11月15日	シンガポール海事港湾庁港湾局副局長とのアセアンにおける海洋汚染防止に関する意見交換
11月16日	日本エネルギー協会石田氏ほか来所マ・シ海峡情報提供
11月17～19日	CMVプロジェクト等 (カンボジア) A S E A N交通大臣会合

11月21～22日	CMVプロジェクト等（ミャンマー）
11月23～25日	CMVプロジェクト等（ベトナム）
11月30日	インドネシア環境省とのアセアンにおける海洋汚染防止に関する意見交換（インドネシア）
12月1日	ゼニライトブイ社長来所
12月2日	インドネシア大使館レオン運輸アタッシェとの意見交換 東南アジア政策研究所主催小島大使講演出席
12月4～5日	L I M A国際会議出席（マレーシア）
12月5日	M M E Aとの業務打合せ（マレーシア）
12月7日	大使館主催天皇誕生日レセプション出席
12月13日	マレーシア運輸省との意見交換（ペナン）
12月14・15日	第30回T T E G出席（ペナン）

マラッカ・シンガポール海峡白書 2006

発行 平成 18 年 2 月

発行所 社団法人 日本海難防止協会
東京都港区虎ノ門一丁目 15 番 16 号
〒105-0001) 海洋船舶ビル 4 階

TEL 03-3502-2231

FAX 03-3581-6136

編集 シンガポール連絡事務所

16 Raffles Quay , #27-03 Hong Leong Building ,
SINGAPORE 048581

TEL + 65-6226-1231

FAX + 65-6226-1219



「この報告書は競艇の交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました」