Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-07-03

公海上の航行の安全確保に関する国際法と国際協力の課題ーソマリア沖海賊の訴追を中心にー

盛山，正仁

(Degree)
博士（法学）

(Date of Degree)
2013-03-25

(Date of Publication)
2013-05-08

(Resource Type)
doctoral thesis

(Report Number)
甲5752

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/D1005752

※ 当コンテンツは神戸大学の学術成果です。無断複製・不正使用等を禁じます。著作権法で認められている範囲内で、適切にご利用ください。

博　士　学　位　論　文

論　文　題　目

公海上の航行の安全確保に関する国際法と国際協力の課題

―ソマリア沖海賊の訴追を中心に―

神 戸 大 学 大 学 院 法 学 研 究 科

専　　攻　：　理　論　法　学

指導教授　：　坂　元　茂　樹　教授

学籍番号　：　104J110J

氏　　名　：　盛　山　正　仁

提出年月日：　平成 25 年 1 月 9 日

論文要旨

1991(平成 3)年以降ソマリアは内戦により国土が荒廃し、国民の生活状況が悪化した。国連をはじめとする国際社会は 1992(平成 4)年からソマリアへの PKO 活動等ソマリアの平和、安定、人道的支援を開始した。しかしながら、ソマリア国内における内紛は続き、ソマリランド、プントランドは半ば独立し、2005(平成 17)年に暫定連邦政府（TFG）が発足したものの、モガディシュ周辺の一部地域を実効支配するのみで、全土を掌握する統一的な政府はなかった。昨年（2012(平成 24)年）秋に新政府が樹立されたものの、20 年以上内戦で混乱したソマリアは、未だに国家として十分に機能する状況にはない。

このような状況を背景に、21 世紀に入ってソマリア沖、アデン湾、紅海等のアフリカで海賊事件が急増し、重大な国際問題となっている。海賊は古く紀元前から活動しているが、1970 年代以降急増し、1989(平成元)年以降マラッカ・シンガポール海峡で深刻な問題となり、国際海事機関（IMO）等で国際的な対応策が協議され、国際協力が進展し、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）等の仕組みが構築されてきた。

2005(平成 17)年以降、ソマリア沖の海賊は世界食糧計画（WFP）がチャーターしたソマリアへの食糧支援船を乗っ取り、各国の商船をロケット砲で攻撃する等、ヨーロッパとアジアを結ぶ海上輸送の大動脈を脅かすようになった。本来ソマリアが海賊を取り締まるべきであるが、内戦によりそのような国家としての活動を行える状況にはなかったため、国際連合（UN）や IMO を中心に協議し、各国が協力して海賊対策を行っている。主要国は軍艦や海上哨戒機を派遣してアデン湾を中心に海上警備にあたり、海賊を取り締まっている。

海賊に関しては、「人類一般の敵」とみなされ慣習国際法上すべての国に取り締まりを行うことができる普遍的管轄権が認められてきたが、1958 年の公海条約、1982 年の国連海洋法条約で海賊行為の抑止等が明文で規定された。しかし、国連海洋法条約は取り締まりについて規定するものの、その後の司法手続きについての定めがないため、各国は拿捕した海賊を本国に移送して裁判にかけたり、ソマリアの近隣諸国に引き渡したり、武装解除して釈放したりと対応に苦慮している。現在、海賊の裁判のあり方について国連を中心に議論がなされているところであり、その結論が待たれているところである。

本稿では、ソマリア沖の海賊問題の解決に向けて、国際法上の課題、特に訴追のあり方を中心に検討を行う。また、海賊行為を抑止していくための国際協力のあり方、特に拿捕した海賊の訴追及びソマリアに対する支援について検討を行う。

目　　次

第１章　はじめに ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第２章　ソマリア沖海賊問題の背景 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

第１節　海賊 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
1. 古代・中世の海賊・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
2. 海洋への進出と私掠船・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
3. マラッカ・シンガポール海峡における海賊・・・・・・・・・・ 17
4. ソマリア沖の海賊・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18

第２節　ソマリア ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
1. ソマリアの概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
2. 独立と氏族間抗争・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
3. 内戦と国際連合による支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
4. ソマリアと海賊・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 28

第３節　海運、船員 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
1. 海運・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
2. 船員・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 43
3. ソマリア沖航路の重要性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44

第４節　船舶 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
1. 船舶の発達・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 46
2. 船舶の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 50
3. 航行の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 56
4. 安全・保安の担保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 59
5. 船舶識別、追跡、警報通報装置・・・・・・・・・・・・・・・・ 60

第５節　国際法と海賊 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 63
1. 慣習国際法、普遍主義の成立・・・・・・・・・・・・・・・・・ 63
2. 国際的な枠組みの形成・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 71

3. 海賊の定義・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 103
4. 管轄権・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 106
5. 普遍的管轄権・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 109

第３章　ソマリア沖海賊問題への対応 ・・・・・・・・・・・・・・・・ 115

第１節　国際海事機関 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 117
1. 国際海事機関（ＩＭＯ）の概要・・・・・・・・・・・・・・・・ 117
2. 海賊問題への取り組み、海賊の対象範囲拡大、行動指針・・・ 118
3. ソマリア沖海賊問題の発生・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 122
4. ソマリア沖海賊対策の本格化・・・・・・・・・・・・・・・・・ 123
5. ジブチ行動指針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 125
6. 海賊対策地域情報センター・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 126
7. 海賊対策上有効な船舶安全対策の強化・・・・・・・・・・・・ 127
8. 武装警備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 128

第２節　国際連合 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 131
1. 国際連合（ＵＮ）の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 131
2. ソマリアＰＫＯの失敗・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 136
3. ソマリア沖海賊対策の本格化・・・・・・・・・・・・・・・・・ 138
4. 海賊の訴追と裁判システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 141
5. ソマリア新政権の樹立へ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 143
6. ソマリア沖海賊対策コンタクト・グループ （ＣＧＰＣＳ）・・ 144
7. 世界食糧計画 （ＷＦＰ）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 145
8. 国連薬物犯罪事務所 （ＵＮＯＤＣ）・・・・・・・・・・・・・ 146
9. 国連のその他の機関、専門機関・・・・・・・・・・・・・・・・ 146

第３節　その他の国際機関、国際組織、各国等の対応 ・・・・・・ 147
1. 経済協力開発機構 （ＯＥＣＤ）・・・・・・・・・・・・・・・ 147
2. アフリカ連合 （ＡＵ）・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 147
3. アジア海賊対策地域協力協定 （ＲｅＣＡＡＰ）・・・・・・・ 149
4. 有志連合海上部隊・統合部隊 （ＣＭＦ‐ＣＴＦ）・・・・・・ 150
5. 欧州連合軍事行動 （ＥＵＮＡＶＦＯＲ）・・・・・・・・・・ 150
6. 北大西洋条約機構 （ＮＡＴＯ）・・・・・・・・・・・・・・・ 151
7. 各国・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 152

8. 国際海運集会所（ＩＣＳ)、国際海運連盟（ＩＳＦ)・・・・・ 152
9. 国際商業会議所国際海事局 （ＩＣＣ‐ＩＭＢ)・・・・・・・ 153
10. 万国海法会（ＣＭＩ)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 154
11. Ｇ８プロセス ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 155

第４節 日本 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 156
1. 海賊に関する条約と国内法・・・・・・・・・・・・・・・・・ 156
2. マラッカ・シンガポール海峡への対応・・・・・・・・・・・ 157
3. 海洋基本法の制定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 158
4. ソマリア沖海賊問題への対処・・・・・・・・・・・・・・・ 159
5. 海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律・・・・・ 160
6. 海賊対処行動・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 162
7. ソマリアに対する我が国の支援・・・・・・・・・・・・・・ 167
8. ジブチへの大使館設置等・・・・・・・・・・・・・・・・・ 168

第４章 ソマリア沖海賊問題の解決に向けて ・・・・・・・・・・・ 169

第１節 国際法の課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 171
1. 海賊の定義・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 171
2. 海賊行為の抑止のための努力義務・・・・・・・・・・・・・ 172
3. 普遍的管轄権・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 174
4. 海賊の人権・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 178
5. 海賊に対する裁判のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・ 181
6. 国内法制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 182
7. 海賊行為の抑止に関する主権国家と国際的枠組み・・・・・・ 182
8. その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 183

第２節 ソマリアに対する国際協力 ・・・・・・・・・・・・・・ 184
1. 公海上の海上警備のあり方等・・・・・・・・・・・・・・・ 184
2. ソマリアの復興、国際協力の枠組み・・・・・・・・・・・・ 186
3. ソマリアの司法体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・ 190

第５章 おわりに ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 193
1. 国際法の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 195

2. 国際協力の課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 197
3. 今後の課題と我が国の取り組み・・・・・・・・・・・・・・・・ 199

参考資料 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 201

Ⅰ. ソマリア基礎資料 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 203
1. ソマリアの概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 203
2. ソマリア地図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 204
3. ソマリア航路の概要図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 205

Ⅱ. 年表 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 206
1. 世界の動きと海洋関係国際法の発達・・・・・・・・・・・・・ 206
2. ソマリア年表・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 214
3. 船舶の発達・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 217

Ⅲ. 参考文献 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 219

第１章　はじめに

1991(平成 3)年以降ソマリアは内戦により国土が荒廃し、国民の生活状況が悪化した。こうした状況を背景に、21 世紀に入ってソマリア沖、アデン湾、紅海等のアフリカで海賊事件が急増した。国連によるソマリアへの食糧支援物資を輸送する船舶や各国の商船が襲撃されて被害を受け、重大な国際問題となった。ソマリア沖海域はヨーロッパとアジアを結ぶ海上輸送の大動脈であり、各国は軍艦及び海上哨戒機を派遣してソマリア沖を航行する商船の海上警備、海賊対策を行っている。

しかしながら、拿捕後の海賊をどのようにして処罰すべきかが問題となっている。本来であれば、ソマリアが中心になって海賊を取り締まり、ソマリアにおいて司法手続きを進めるべきところである。しかし、20 年以上にわたり内戦で混乱したソマリアは、昨年（平成 24(2012)年）秋に新政府が樹立されたものの、未だに国家として十分に機能する状況にはない。

そのため、海賊を拿捕した国は、拿捕した海賊を本国に移送して裁判にかけたり、ソマリア近隣の諸国に引き渡したり、武装解除して釈放したりと、各国は対応に苦慮して様々な対応をとっている。国際法上海賊の取り締まりに関しては普遍的管轄権が認められているものの、その後の司法手続きについての定めがないため、このような問題が発生しているのである。

本稿ではソマリア沖の海賊問題の解決に向けて、国際法上の課題、特に訴追のあり方を中心に検討を行った。また、海賊行為を抑止していくための国際協力のあり方、特に拿捕した海賊の訴追及びソマリアに対する支援について検討を行った。

具体的には次のような論点が考えられる。

（1）　海賊拿捕後の扱い

海賊行為の禁止は国際慣習法となっており、いずれの国も海賊を拿捕できる普遍的管轄権が認められてきた。このことは、国連海洋法条約で確認されているが、拿捕後の扱いについては拿捕を行った国に委ねられている。しかしながら、ソマリアには 2012(平成 24)年秋まで統一的な政府が存在せず、ソマリアへの海賊の引渡しは限られたものであった。また、拿捕国が本国に移送し、裁判を行う例も限られている。

海賊に関する逮捕後の訴追、裁判システムが国際的に構築されていない現状では、ソマリア近隣の第三国に引き渡しを行っている例が多いが、国際法上の明示的根拠規定はない。本国への移送には消極的な国が多いことから、海賊を拿捕しても武器等を没収のうえ釈放しているケースが少なくない。残念ながら、これではなかなか海賊行為の抑止に結びつかない。そのため、海賊を拿捕した後の司法手続きについて検討を行う必要がある。

（2）　海賊対策の情報提供と公海上の海上警備

海賊対策の情報提供については、国際海事機関（IMO）、国連、海賊対策地域情報センター、各国、関係機関等の協力により行われている。公海上の海上警備については、各国、NATO の海軍等によりアデン湾を中心とする広大な海域において海上警備が行われている。

ソマリア沖の海賊行為が今後とも長期間継続する場合、情報提供、海上警備について、国際協力体制の整備とその費用負担はどうあるべきか、という論点が残る。

（3）　ソマリア情勢の安定化

ソマリア沖海賊が急増した背景には、内戦による混乱、国土の荒廃、外国船舶によるソマリア沖での漁業の違法操業、不法投棄等があると考えられる。

換言すれば、ソマリア情勢が安定しなければ、抜本的な海賊対策とはならない。2012(平成 24)年秋に新政府が樹立されたものの、どのようにしてソマリアの国内を安定化させて自立した国家を構築していくかは、今なお大きな課題である。

上記の論点から、以下のような課題が考えられる。

（1）　国際法上普遍的管轄権が認められている海賊に対する処罰の義務化

① 「キャッチ・アンド・リリース」では抑止効果が限定的である。国際社会の平和維持のため、海賊について「引き渡すか訴追するか」という強制措置への移行について検討する必要がある。
② その国の領域外で海賊を逮捕した国が、当該国で海賊を処罰するための国内法の整備が必要である。
③ 海賊拿捕後の拘束方法、刑罰として死刑を科することが適切か等、海賊の人権保護はどうあるべきかについて検討する必要がある。

（2）　主権国家としての活動を行うことができないソマリアのような破綻国家と国際法の関係

① ソマリア領域内での他国の公権力の行使（海賊逮捕と司法措置）
② ソマリアがその領域内で執行管轄権、司法管轄権を行使できない場合の課題
　ⅰ．拿捕を行っていない第三国に海賊を引き渡して、当該第三国で国内裁判を行うことは可能か。
　ⅱ．国際的な裁判システムを創設して、アフリカ東部において地域裁判所を設立

して扱うべきか。あるいは、海賊問題についての国際裁判所で扱うべきか。その場合の適用法規はどうするか。

ⅲ．これらの裁判関係の費用負担、裁判システムの構築をどのようにして行うべきか。

(3)　海賊対策の情報提供、公海上の海上警備

① ジブチ会議によって合意された地域情報センターの整備、充実
② アデン湾からソマリア沖のインド洋へと海賊事件発生海域が拡大しているが、広大な海域においてどのようにして海上警備を行うか。
③ これら諸経費の費用負担

(4)　ソマリア情勢の安定化

① ソマリア国内の安定化
（設立されたばかりの統一政府による、治安の維持、司法システムの構築、国民経済の安定、海賊の生業対策）
② アフリカ連合等近隣諸国の協力
③ 国連、各国等の協力

本稿においては、ソマリア沖海賊問題の背景を把握し、国際海事機関（IMO）、国際連合、我が国その他のソマリア沖海賊問題への対応をたどり、国際的な懸案となっているソマリア沖海賊問題の解決に向けて、国際法の課題及び国際協力のあり方について、検討を行う。

第 2 章　ソマリア沖海賊問題の背景

第 1 節　　海賊

1. 古代・中世の海賊

(1)　古代の海賊

産業革命により蒸気機関が登場し、その後、内燃機関が実用化する以前の段階において、人の移動は基本的に徒歩または馬等を利用するものであり、物の輸送は人あるいは牛馬等の動物の力を利用したものであった。陸路において人力、牛馬等の動物の力だけでは大量・高速・長距離の輸送を行うことは困難であった。そのような状況であったが故に、船舶の登場と風力を利用する帆船による水上輸送は画期的なものであった。船を使って大量の人や物を運搬することが可能となり、また活動の範囲を大幅に拡大することが可能となった。海運（河川・湖沼における水運を含む）は移動・輸送における花形であったと言って過言ではない。古代ギリシャの都市文明が面としての地中海文明として花開く背景には造船と航海に関する技術・知識の発達があったのである。

マホフスキは「海賊の歴史の起源は、遠く太古の時代に溯り、船の航行の歴史と同時に始まったとさえ言うことができる。」と述べている[1]。事実、最も古い航海者といわれている紀元前のフェニキア人も、その後覇権を握ったギリシャ人も海賊行為を行っている。海図や航海術が発達していない時代には、船は沿岸付近を航行せざるを得なかったため、海賊は島陰で獲物を待ち伏せて襲撃し、積荷や奴隷市場に売り飛ばす女子供や若者を獲得してきた。

当時はその所属する部族以外の民や異民族を殺害し、征服して、奴隷としたり、財宝を奪うことは誇るべきこととされ、古代文学において高らかにうたわれていた[2]。林は「海賊を意味するギリシャ語 *peiratés* およびラテン語 *pirata* は投機家を意味し、むしろ地方的英雄としての色彩をもつ言葉であったとされる」と述べている[3]。当時の海賊は犯罪行為としての側面を有していただけではなく、国家による戦争行為としての側面も有していたのである。船舶の奪取と領土の奪取との違いは、現代のように犯罪であるか戦争であるかという程の違いはなかったものと思われる。マホフスキは、「サモスの僭主ポリクラテス（BC537-522）はその時代としては巨大な艦隊を設け、エーゲ海を完全に支配した。何人かの歴史家はポリクラテスを古代で最も名高い海賊と呼んだほど、大規模に海賊行為を行

---

[1] J・マホフスキ『海賊の歴史』河出書房新社、1975 年、6 ページ。
[2] ホメーロス『イーリアス』第 9 巻、『オデュッセイア』第 3 巻、河出書房新社、昭和 44 年。
[3] 林久茂『海洋法研究』日本評論社、1995 年、104 ページ。

った。」と述べている[4]。飯田は、「ローマ・カルタゴ間のポエニ戦争を決定したのはローマ海賊による海上権力であった。スキピオ・アフリカヌスはローマ海賊を海軍力に組織し、国家の海上警察権を委ねていた。海賊の地位は海上輸送の妨害者から、海上輸送を危険から防護する職業、他国の海上輸送を破壊する職業に逆転し、政治目的達成のための闘争手段とした。海賊行為は古代ローマにおいて、合法的に認められていた。」と述べている[5]。

その後、ローマ帝国の権力が強力となり地中海がローマ帝国の内海となると、ローマの海上権力は海賊と手を切り、討伐するようになった。海賊は国家権力と結びついて存在する立場を失い、私的海賊に変容していった。

ペルシャ湾沿岸等のアラビア近海ではイスラム教徒とアラビア人の海賊が活躍していた。7～8 世紀にかけて全盛期を迎えたウマイア朝サラセン帝国は、この海賊の力によってローマから地中海の覇権を奪って海上権力を確立し、エジプトから西方の北アフリカへ進出し、711 年にグアダレーテの戦いで西ゴート王国を破ってイベリア半島を征服し、さらに 732 年にフランク王国にトゥール・ポアチエの戦いで敗れるまでヨーロッパに侵略したのである。750 年にアッバース朝に政権が移ると、地中海及び海上権力に対して関心を示さなくなり、地中海に配置されていたサラセン海軍は再び海賊に戻ったと飯田は指摘している[6]。

8～9 世紀にはヴァイキングとして知られるノルマン海賊が登場し、海賊行為を行っている。気候が厳しいスカンディナビア半島の住民にとっては、「生存するための十分な手段をその土地で確保できないため、略奪を行い、移住するため」遠くスコットランド、アイルランドやフランスを目指し、海から大河をさかのぼって陸地の奥深くに侵入し、その土地を占領したのであった[7]。「ノルマン海賊は、民族的な規模を持ったもので、海賊国家もしくは民族移動の海洋型ともいうべきものであった。それは、戦争の相手としての実力を具備し、今日の国際法でいえば、交戦権を認められるべき団体であった。」と飯田は述べている[8]。

(2)　中世の海賊

9～11 世紀にかけてはスカンディナビア人やスラブ人の海賊が横行し、11 世紀からはスラブ人が中心となり、バルト海の海上交易は危機的状況におかれるようになった。これに対する自衛手段として結成されたのがライン同盟、スアビアン同盟、ハンザ同盟であった。リューベックとハンブルクは 1241 年にハンザ同盟を組織し、艦隊・軍隊を擁して海賊を威嚇し、襲撃された場合に相互に助け合う「同航船による航海（voyages en conserve）」の形

---

[4] マホフスキ、前掲書、9-10 ページ。
[5] 飯田忠雄『海賊行為の法律的研究』有信堂、昭和 42 年、14 ページ。
[6] 飯田、前掲書、21 ページ。
[7] フランス北西部のノルマンディー地方（Normandie）はノルマン人（Normand）の征服に由来している。
[8] 飯田、前掲書、21 ページ。

式をとって、海上交通の安全を図った[9]。この同航船による航海は古代ソロンの時代から行われていたものである。また、ジェノバの法律ではルーメリー（Roumélie）[10]方面へ向かう船舶は一体となって航行しなければならず、違反に対しては罰金が科せられていた。このように海賊に対抗する手段も古くから講じられていたのであるが、これら艦隊を組織する方法は軍事活動というよりは海上警察活動であったと飯田は述べている[11]。

セルジューク・トルコがパレスチナを占領したことに対抗し、ローマ教皇ウルバヌス 2 世、ビザンツ帝国皇帝アレクシオス 1 世は聖地回復を目指すキリスト教徒らによる十字軍を結成し、1096 年から 13 世紀後半まで 8～9 次にわたる十字軍の遠征がなされた。また、オスマン帝国は 1453 年に東ローマ帝国を滅ぼし、ヴェニスを中心とするイタリア諸都市国家連合艦隊との戦いが行われ、1538 年のプレヴェザの海戦で地中海の制海権を押さえた。これらはキリスト教徒とイスラム教徒との戦いであり、異教徒に対する海賊行為は戦争の一手段と考えられていたと飯田は述べている[12]。

1492 年にグラナダが陥落し、イベリア半島から駆逐されたムーア人は北アフリカに押し寄せた。彼らは生存手段を奪われ、キリスト教徒に対する復讐の念を有していた。1504 年にローマ教皇の船舶を襲撃し、地中海沿岸の北アフリカ・シルト海岸のジェルバ島を中心にバルバリアと呼ばれる海賊国家を成立させた。イスラム教徒のバルバリア海賊は宗教的・経済的関係においてトルコとの結びつきが強く、当時世界最大の大国であったオスマン帝国に従属した国家となり、地中海のキリスト教国の豊かな港を略奪し、船舶を襲撃し、主要な収入源の一つである奴隷狩りを行った。バルバリア海賊は約 300 年にわたって存続し、1830 年にフランスがバルバリア海賊の本拠地であるアルジェリアを征服し地中海に秩序をもたらすまで、勢力が維持された。このバルバリア海賊の行動を海賊行為とするか否かは、国家権力と結びついた海賊行為を認めるか、それをすべて戦争行為に含めるかどうかにあると飯田は述べている[13]。

13 世紀から 16 世紀にかけて、日本の対馬から朝鮮半島・中国大陸の沿岸にかけて倭寇[14]が活発な活動を行った。明は海禁政策により私貿易を制限しており、鎮圧を図ったが、倭寇は略奪や密貿易を行った。海禁政策の緩和による明と東南アジア諸国・ポルトガルとの貿易の解禁、豊臣秀吉の海賊停止令[15]により収束していった[16]。

---

9 一体となって船団を組んでの航海は、現在のアデン湾における国際的護衛活動につながるものである。
10 中世においてバルカン半島を指した。
11 飯田、前掲書、21-23 ページ。
12 飯田、前掲書、26 ページ。
13 飯田、前掲書、28-30 ページ。
14 「倭」と名付けられているように初期は日本人が中心であったが、後期は中国人が中心になったと考えられている。
15 天正 16(1588)年に刀狩令と同年に出した兵農分離策。海賊（水軍）を政権下に組み込み、海外貿易や海上物流の支配を図った。
16 慶長 8(1603)年には徳川幕府が成立し、寛永 10(1633)年には鎖国令が発せられ、寛永

2. 海洋への進出と私掠船

(1) 地球球体説

11 世紀に東ローマ帝国からアドリア海の海上防衛を委ねられたヴェニスは、1204 年に第 4 回十字軍と共にクレタ島等の海外領土を獲得して東地中海最強の海軍国家となり、黒海にかけての海域が「イタリア商人の海」ともいうべき状況となった。こうした状況下においてヴェニスの商人マルコ・ポーロは 1271 年に出発して陸路シルクロードを経て中国まで行った。帰途は中国の泉州からシンガポール、スマトラ、セイロン、マラバル[17]を経由してアラビア海のオルムス（Ormus）[18]まで海路を通って 1295 年に帰国した。24 年間、全行程 15,000 ㎞の旅の詳細は「世界の記述[19]」に述べられ、ユーラシア大陸の姿がわかるようになってきた。

1299 年に建国されたオスマン帝国は地中海の制海権を獲得し、地中海交易を支配して高い関税をかけた。胡椒は重量で銀と同じ価値になり、ヨーロッパでは新たな交易ルートの開拓が望まれるようになった。羅針盤によって航海技術が発達し、外洋航海が可能となり、東方見聞録や 1474 年にイタリアのパオロ・ダル・トスカネッリ（Paolo dal Pozzo Toscanelli）が提唱した地球球体説[20]はコロンブスらに大きな影響を与え、インドへの新たな航路発見を促した。

長くイスラムにより圧迫されていたイベリア半島では、キリスト教国によるイスラム勢力駆逐のレコンキスタ（Reconquista 再征服運動）が続いていたが、1492 年にグラナダを陥落させてイスラム支配を終了させた。民族主義が沸騰していたカスティーリャ[21]とアラゴン[22]、ポルトガルの 3 国では強力な国王を中心とする中央集権制度が確立して海洋に乗り出し、15 世紀は大航海時代の幕あけとなった。

スペインよりも早くレコンキスタを完了したポルトガルは、1385 年にアヴィシュ朝が成

15(1638)年には 100 石以上の大船の建造が禁止され、物理的にも海外への進出は不可能となった。

17 インド半島の西岸で香料の産地。

18 オルムスは 10～17 世紀にペルシャ湾からホルムズ海峡（Strait of Hormuz）にかけて存在した王国。

19「世界の記述（Le Devisemet du Monde）」は「東方見聞録」として知られている。

20 1474 年にリスボン大聖堂の司教に送った手紙と地図で西回りで香料諸島やアジア行くことを記述し、これにコロンブスが影響を受けた。コペルニクス（Nicolaus Copernicus）が「天体の回転について」を刊行して地動説を主張するのは 1543 年である。

21 中世、イベリア半島中央部にあった王国で、1474 年にイサベル 1 世が即位した当時はイベリア半島の大部分を支配していた。当時のイベリア半島にはカスティーリャの他、アラゴン王国、ポルトガル王国、北岸のナバーラ王国、南岸のグラナダ王国が存在した。

22 アラゴン・カタルーニャ連合王国とも呼ばれ、バルセロナを中心に中世、イベリア半島東部、地中海の島々等を支配した。

立してカスティーリャから独立し、ヨーロッパで最も早く絶対主義を確立させ、1415 年にはモロッコ北部のセウタを攻略する等積極的に海外に進出した。アヴィシュ朝を開いたジョアン 1 世の三男であるエンリケ王子は航海者達を援助して 1419 年には大西洋に浮かぶマデイラ諸島を発見し、1444 年にはセネガルに到達し[23]、1460 年にはアフリカのシエラレオネまで探検を進めて航路を確立した。大航海時代の幕を開いたエンリケ王子は死後「航海王子」と呼ばれるようになった。王子の死後もアフリカ西岸の探検は続けられ、1488 年にバルトロメウ・ディアスはアフリカ大陸最南端の喜望峰を発見した。ヴァスコ・ダ・ガマは 1497 年にはアフリカ南端の喜望峰を通過してモザンビークに至り、1498 年にはインド南西部のカリカットに到着し、カリカット王から貿易許可を得て香辛料を持ち帰り、インド洋航路を開拓した。その後ポルトガルはマレー半島[24]、セイロン島を侵略し、1557 年にはマカオに要塞を築くまで極東に進出した。また、アメリカ航路では、1500 年にカブラル（Pedro Álbares Cabral）がブラジルに到着し、ポルトガル領としている[25]。

スペインのキリスト教勢力は諸王国に分裂していたが、最終的に 1479 年にカスティーリャとアラゴンがエスパーニャとして一体化された[26]。スペインはイサベル女王とフェルナンド国王がコロンブスを支援し、1492 年に西インド諸島航路を開拓した（アメリカ発見）。モルッカ諸島への西回り航路開拓を目指したマゼランは 1520 年にマゼラン海峡を通過し、1521 年にフィリピンに到着したが、現地住民との抗争で死亡した。翌 1522 年に部下がセビリアに帰港して世界一周航路が開拓され、地球が球体であることが証明された[27]。

ポルトガルとスペインによる新規航路開拓と海外領土獲得競争が激化すると、両国はローマ教皇に依頼して 1494 年にはトルデシリャス条約を締結して大西洋をアフリカのカーポ・ヴェルデ諸島西方 370 リーグの子午線に沿った線[28]を境界として東をポルトガル、西をスペインに分割し、1529 年にはサラゴサ条約を締結して太平洋をモルッカ諸島の東方 297.5 リーグ[29]で分割し、勢力範囲を決定して既得権の維持を図った。1580 年にエンリケ 1 世が

---

[23] バルトロメウ・ディアスの父ディニス・ディアスが到達した。

[24] 1511 年にマラッカを征服し、東南アジアにおける拠点とした。

[25] ポルトガル王がブラジルが大陸であるか島であるかを確認するためにアメリゴ・ベスプッチ（Amerigo Vespucci）を派遣し、1503 年にアジアとは別の大陸であるとベスプッチが主張した。1507 年にドイツの地図製作者ヴァルトゼーミューラーによって、アメリゴのラテン語から新大陸はアメリカと名付けられた。

[26] 1469 年にカスティーリャ王女イサベルとアラゴン王太子フェルナンドが結婚。1474 年にイサベル 1 世がカスティーリャ女王に即位し、1479 年にフェルナンド 2 世がアラゴン王に即位し（スペイン王としてはフェルナンド 5 世）、これによって両国は統合され、スペイン王国が誕生した。

[27] マゼランは 1519 年にスペインのパラメダを 5 隻で出航して、1520 年に航海の難所であるマゼラン海峡を通過し、目の前に広がる海を「太平洋」と名付け、1521 年にフィリピンに到着したが、殺害された。部下たちが 1522 年にセビリアに帰港したときには 1 隻となっていた。

[28] 西経 46 度 37 分

[29] 東経 144 度 30 分

死去してポルトガルのアヴィシュ王朝が断絶すると、スペイン国王フェリペ 2 世がポルトガル国王を兼ねることとなり、「太陽の没することなき」世界覇権国家となり、スペインは最盛期を迎えた。しかし、1588 年にアルマダの海戦で無敵艦隊が英国に敗れて凋落が始まった。1640 年には王政復古戦争によりポルトガルが独立し、1648 年に新教（プロテスタント）を信仰するオランダが独立し、1659 年にピレネー条約を締結して西仏戦争を終結させ、旧教（カトリック）を信仰するスペインの黄金時代は終了した。

（2）海上支配権をめぐる争いと私掠船

ポルトガル、スペインに遅れて 16～17 世紀に絶対王政の時代を迎えたヨーロッパでは、イギリスやフランス、オランダの後発諸国がトルデシリャス条約等によるポルトガル、スペインの権益を否定し、海外へ進出し植民地支配に乗り出した。海上支配権をめぐる争いに勝つために、「国家が海賊に信任を与えた私掠船（privateer, corsair）[30]」に敵方の船等の海上略奪をさせ、海戦に参加させるようになった。その上、略奪を行っていた残忍な海賊がその卓越した航海技術によって顕著な功績をあげた場合に国民的英雄、祖国の救済者として持ち上げたのである。

スペインは 1494 年のトルデシリャス条約に基づき新旧大陸をスペインのものとし、1528 年にアシエント制度（Asiento）を定めて奴隷貿易に関して上納金を払うものに一定期間独占権を与え、他国を排してアメリカ大陸との通商貿易の独占体制を確立しようとした。これに対して、カリブ海では 1554 年以降フランスの私掠船がイスパニョーラ島[31]、プエルト・リコ、ジャマイカ、キューバ等の西インド諸島のスペイン植民地を襲撃・略奪した。1568 年のサン・ファン・デ・ウルーア（San-Juan de Ulúa）事件[32]以降、報復のため英国の私掠船の活動が盛んになり、アンティル諸島のスペイン植民地を廃墟にしていった。1620 年以降はオランダの私掠船も登場した。

16 世紀半ばにボリビアのポトシ[33]、メキシコのサカテカス、グアナファト[34]に銀山が発見され、同時期に水銀アマルガム法が開発されると、銀の生産量が飛躍的に増大した。パナマで南米の、ベラクルスでメキシコの銀を積んでキューバのハバナに終結し、大量の銀及

---

[30] 国家が個人に対して敵国の船舶の襲撃を認めて、略奪を認可する認可状を有する私掠船のこと。私掠船には国王や有力者が出資し、成果に応じて所定の配当が分配され、概ね儲かる「事業」であった。ドレイクのゴールデン・ハインド号によるエリザベス女王への配当金は 4,700%であったとケインズは述べている。

[31] 現在、島の東側 3 分の 2 をドミニカ共和国が、西側 3 分の 1 をハイチ共和国が統治している。

[32] メキシコ、ベラクルス沖の同名の島でハリケーンを避けて停泊していた英のジョン・ホーキンズの 3 隻の船隊をトルデシリャス条約に違反するとの理由で西が襲撃し、大きな被害を与えた事件。

[33] 1987 年に世界文化遺産に登録されている。

[34] サカテカス、グアナファト両地域共に 1988 年に世界文化遺産に登録されている。

び金がスペイン本国に送られた。その金銀財宝と香料を運ぶスペイン軍艦と輸送船からなる船隊をヨーロッパ各国の私掠船が襲撃したのである。

「私掠船がスペインから掠奪した富の量は国の経済を左右するものであった。ケインズは『ドレイクがゴールデン・ハインド号に乗せて持ち帰った掠奪品が、イギリスの海外投資の源泉となったと考えて良い。』といっている。ケインズは、1575 年から 1578 年にかけて起こったイギリスの経済的ブームは、明らかにドレイクのもたらした貴金属に刺激されて起こったと考えている。」と増田は記述している[35]。

当初、大国スペインの植民地の守りは堅かったが、17 世紀に入って私掠船がカリブ海の島々の占領を始め、カリブ海におけるスペインの支配は覆されていった。「バッカニア（buccaneer）」と呼ばれたこれらの海賊はイスパニョーラ島、トルトゥーガ島[36]に拠点を設けて活躍した。

海賊映画でお分かりのように、当時の軍艦と海賊船の間には武装力に大きな違いは存在しなかった。強力な海軍をまだ保有していなかったイングランドでは、エリザベス 1 世[37]が財政難を補うために私掠船に私拿捕特許状を与え、植民地から銀や商品を満載して帰還途上のスペイン船を略奪させた[38]。また、無敵艦隊といわれたスペイン艦隊を破るために、海上における武装勢力を私掠船の利用により増強したのである。例えば、フランシス・ドレイク（Francis Drake）は 1585 年～86 年に西インド諸島のスペイン諸港と船を襲撃する航海を敢行し、1587 年にはスペインの要衝カディス港を襲撃してスペイン艦隊の船舶の破壊を行った。

敬虔なカトリック教徒であるスペイン国王フェリペ 2 世は妻のメアリー1 世[39]が 1558 年に逝去するまでイングランドの共同王であり、プロテスタントのエリザベス 1 世を異端者・違法なイングランド統治者であるとみなしていたが、イングランドのオランダへの介入に加え、これら海賊行為にエリザベス 1 世が加担したことから英国との戦いを決意し、1588 年に無敵艦隊を英仏海峡に送った。イングランドはドレイクを副司令官として活用し、アルマダの海戦で勝利を収めた。私掠船の船長であったドレイクは海軍中将になり、サー（Sir）の称号が与えられている。

---

35 増田義郎『完訳ロビンソン・クルーソー』中央公論新社、2007 年、322-323 ページ。

36 亀の形をしていることから、スペイン語で Isla Tortuga、フランス語で Île de la Tortue と呼ばれる、イスパニョーラ島北西沿岸にある島。

37 ヘンリー8 世の次女で、メアリー1 世とは異母姉妹。在位 1558～1603 年

38 マホフスキ、前掲書 122 ページによると、大抵の場合、略奪品の 9 割を私掠船が、1 割を法的な保護に対する補償として女王が得る配分条件であった。

39 ヘンリー8 世の長女で、ヘンリー8 世の唯一の息子であったエドワード 6 世(在位 1547～1553 年)は異母兄弟であり、王位継承権はエドワード、メアリー、エリザベスの順であった。メアリー1 世は 1553 年に即位し、1554 年に西王太子であったフェリペ（1556 年に即位してフェリペ 2 世となる）と結婚したが、1558 年に死亡した。エリザベスの母によって阻害されたことから、即位後エリザベスを幽閉しており、エリザベスとの関係は良いものではなかった。

最初にアフリカから中南米に奴隷を運んだと言われているドレイクの従兄弟であるジョン・ホーキンズ（John Hawkins）は、エリザベス 1 世からの私掠免許を得てスペイン、ポルトガルの船を襲撃し、アルマダの海戦でも活躍した。北アメリカ大西洋沿岸海域では海上略奪が高じたため、英国は 1695 年にウィリアム・キッド（William Kidd）に拿捕免許状を与え、ニューイングランド沿岸での海賊行為を根絶せよと命じている[40]。

また、フランスにおいても、私掠船船長のジャン・バール（Jean Bart）は海軍大尉となり、ルイ 14 世から貴族に叙せられ、同じく私掠船船長のルネ・デュゲ・トルアン（René Duguay-Trouin）は海軍中将となっている。彼等は英仏の歴史において名誉ある地位を占めている。

海賊といえば、スティーヴンソンの小説「宝島」[41]や映画「パイレーツ・オブ・カリビアン」で髑髏の旗を掲げた帆船に乗って現れるイメージをもたれることが多いが、このように私掠船として海賊が活躍したことによるものであろう。海賊はカリブ海だけではなく、地中海、北洋、北米沿岸、インド洋、東南アジア、東・南シナ海等広く世界各地に存在していた。

16 世紀から 18 世紀にかけて、国家はこのように海賊に海上警察権を委ねたり、海賊の力を大きな戦力として利用していたのである。また、貴族の称号を授け、国家的に高い地位にまで厚遇しており、完全な犯罪者というよりは傭兵ともいうべき、国家の警察・軍隊の別働隊という存在であった。この私掠船としての海賊行為は 19 世紀半ばまで、国家によって利用されていたのである[42]。

（3）産業革命と海賊の衰退

人類は長く動物や水、風の力しか利用していなかったが、産業革命により化石燃料を動力として利用することができるようになった。19 世紀初頭には蒸気船が登場[43]し、製鉄法が進化し[44]、電信機が発達[45]して状況は大きく変わった。また、絶対主義国家、国民国家の成立により近代的な警察・軍隊が組織されるようになったのである。黒船の時代となり、

---

[40] 私掠船としての収入が芳しくなかったことから、キッドは海賊となりキャプテン・キッドとして有名になった。最終的にはテムズ河で絞首刑に処せられ、さらし者にされている。
[41] 1700 年代のイギリスとカリブ海を舞台とする海洋冒険小説「Treasure Island」はスコットランド人 Robert Louis Stevenson によって書かれ、1883 年に出版された。
[42] 1856 年 4 月のパリ宣言によって、私掠船行為の廃止が最終的に合意された。
[43] 1783 年に Claude Dorothée が蒸気船を初めて開発したが、1807 年に Robert Fulton がニューヨーク・オールバニー間で蒸気船を商業的に成功させた。
[44] 1709 年にアブラハム・デービーがコークス製鉄を開発、1828 年にジェームス・コールソンが熱風炉方式を実用化、1857 年に E・A・カウバーが熱風炉を高炉に適用した。
[45] 1809 年にソンメリングが電気化学電信機を発明し、1833 年にガウス・ヴェーバー式電信機が完成し、1837 年にクックがロンドンのユーストンとカムデン・タウン間で実演を成功させ商業化した。

海賊船と軍艦の武力の差が大きくなり、海賊は警察・軍隊によって制圧されていった。

マホフスキは「すでに 19 世紀末以降、原始的な形の海賊行為が、航海に深刻な危険をもたらすということはなくなっていた。20 世紀には、主として紅海と中国を取り囲む海域で、特殊な海上略奪の例がいくつか見られたにすぎなかった」と記述しており[46]、海賊はもはや注目を集める存在ではなくなっていた。

なお、近代潜水艦は 1900 年に登場し、第一次世界大戦においてはドイツによる潜水艦攻撃等により多くの中立国の商船等が犠牲となったが、このような国家的海賊行為については私的目的の海賊とは別に扱われることが一般的である。

3. マラッカ・シンガポール海峡における海賊

(1) 海賊による被害の発生

20 世紀に入って以降、海賊は話題に上る存在ではなくなっていたが、昭和 45(1970)年になると再び海賊の襲撃が報告されるようになり、1970 年代以降、商船に対する海賊行為は増加した。

1980 年代はナイジェリア等の西アフリカで海賊行為が多く発生していたが、ナイジェリア当局の警備強化により、減少した。

「マラッカ海峡の海賊は、16 世紀、ポルトガルがマラッカに侵攻したことによって活発化した[47]。安住の地を奪われ、海峡に追い出されたマレー人は海賊と化していく。また、スマトラ島北部、アチェのイスラム教徒は、異教徒の侵略に海上闘争を挑み、船や海沿いの町を襲い、暴掠、焼き討ちを繰り返した。」と山田は述べている[48]。

1989(平成元)年以降、極東とインド洋を結ぶ交通の要衝であり、隘路であるマラッカ・シンガポール海峡で海賊行為が急増した。インドネシア、マレーシア、シンガポールの沿岸 3 カ国が協調行動をとったことにより、1990 年代後半には一旦減少した。

1990(平成 2)年 8 月貨物船「マルタ（Marta）」はタイとカンボジアの国境沖で海賊に襲われ、乗組員 9 名は監禁され、2,000 トンの貨物を強奪され、解放された。

1993(平成 5)年には南シナ海での海賊が急増した。

南米でも 1990 年代後半に海賊による襲撃が増加した。

---

46 マホフスキ、前掲書、276 ページ。

47 マラッカは香辛料貿易における東西中継港として反映しており、1405 年には明の永楽帝の命を受け、鄭和の艦隊がマラッカに寄港している。1511 年にポルトガルが征服し、東南アジアにおけるポルトガルの拠点となった。1641 年にオランダがマラッカを占領したが、オランダの拠点はジャワ島のバタヴィアであり、地方港に転落した。1824 年の英蘭協約で英に割譲されたが、英はシンガポールを拠点としたため、マラッカの港湾機能は衰退した。

48 山田吉彦『海のテロリズム』PHP 研究所、2003 年、89 ページ。

1998(平成 10)年 9 月、貨物船「テンユウ（Tenyu)」がマラッカ・シンガポール海峡で行方不明となり（17 名の乗組員は行方不明（殺害か？))、後日発見された時には船名も乗組員も変わっていた。

同年 11 月、ばら積み貨物船「Cheung Son」が南シナ海で襲撃され、乗組員 23 名は射殺された。

1999(平成 11)年 10 月、貨物船「アロンドラ・レインボー（Alondra Rainbow)」はインドネシア沖で海賊に襲われ、日本人 2 名を含む乗組員 17 名は救命用ゴムボートに乗せられ遺棄された。不幸中の幸いであったが、漂流開始 11 日後になって乗組員は発見され、救助された。同船は船名を変え、掲揚する国旗を変えて、その積荷であるアルミニウム・インゴット 3,000 トンは荷揚げされていたが、11 月になってインド沿岸警備隊がゴア沖で海賊を逮捕した。

（2）海賊への対応

マラッカ・シンガポール海峡はインド洋と南シナ海を結ぶ国際海峡であるが、沿岸 3 カ国であるインドネシア、マレーシア、シンガポールの領海が接しており、公海であるその両端以外は各国の主権が及ぶ領海である。

同海峡は我が国と中東、欧州を結び原油その他の物資を運ぶ、我が国にとって重要な航路である。仮にマラッカ・シンガポール海峡が通行できない事態になれば、インドネシア東部のロンボク海峡まで大きく迂回せざるを得ず、我が国の経済・安全性にとって重大な影響が及ぶことになる。

このため、第 3 章第 4 節に詳述するが、我が国は同海峡の航路整備に大きな役割を果たしてきている。また、我が国の提唱により「アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP)」が採択された。領海を接する沿岸 3 カ国と協力して、海図の作成、航行援助施設の整備、海賊情報の提供、沿岸 3 カ国の海上保安機関の能力強化等について、我が国が中心となって同海峡の安全航行に向けた取り組みを続けている。ReCAAP については、情報共有センター（ISC: Information Sharing Center）の設立（シンガポール）や ISC を通じた情報共有及び協力体制の構築、締約国同士の二国間協力の促進が図られている。

この結果、2000(平成 12)年の 242 件をピークに海賊事件はマラッカ・シンガポール海峡等のアジアで減少し、今度は 2005(平成 17)年頃からソマリア沖、アデン湾、紅海等のアフリカで急増した。世界全体の海賊発生件数は 2003(平成 15)年を境に減少していたが、近年のソマリア沖海賊の増加により、全世界合計で増加の傾向にある。

4. ソマリア沖の海賊

ソマリアで内戦が始まった 1991(平成 3)年以降、政府の不在により海上取り締まりが行わ

れないことから、ソマリア領海内において、外国船による違法操業や有害物質の不法投棄が横行した。これにより、生活に困窮した地元漁民は自衛の目的で外国船舶への襲撃を行うようになったといわれている。それが多くの人を呼び込んで、やがて海賊化し、凶悪化していったのではないかと指摘されている。

ソマリアの内戦、混乱が続き、終息のめどがたたないことを反映して、2000(平成 12)年以降ソマリア沖、アデン湾、紅海等のアフリカ周辺海域で海賊事件が増加し、各国商船の被害が報告されるようになった。このようにソマリア沖における海賊による襲撃が非常に多くなり、海賊は火器等で武装し、襲撃が凶悪であることから、地域的問題から世界的に注目を集める重大な問題となったのである。

2005(平成 17)年 6 月には世界食糧計画（WFP: United Nations World Food Programme）がチャーターしたソマリア向けの食糧支援物資を積載した船が乗っ取られ[49]、同年 11 月には米船社の外航客船「シーボーン・スピリット」（バハマ船籍）がロケット砲・機関銃で武装した海賊の攻撃を受け、乗組員が手榴弾の破片により負傷した。

2006(平成 18)年 4 月には韓国船がロケット攻撃を受け、デンマークと米の艦船が救援に向かったが、ソマリア領海内に逃走され、拿捕に失敗した。5 月頃イスラム法廷連合（UIC）が首都モガディシュを、6 月にはバイドアを除く南部ソマリアを管理下に置き、海賊の基地を閉鎖し、制圧した。しかし、12 月にエチオピア軍が暫定連邦政府と共に首都モガディシュを奪回し、UIC の力が弱まると、海賊は再び勢力を盛り返してきた。

2007(平成 19)年 2 月には WFP がチャーターした船が再度乗っ取られ、11 月から海軍艦艇による WFP 船舶の護衛が開始された。同年 10 月に日本船社が運航するケミカルタンカー「Golden Nori」（パナマ船籍）が乗っ取られ、12 月に米軍が包囲して解放された。

2008(平成 20)年 1 月にはインド洋のテロ対策のために編成されていた統合部隊（Combined Task Force CTF-150）がソマリア沖で臨検拿捕を開始し、8 月にはアデン湾に海洋安全パトロール海域を設定した。4 月には仏の豪華ヨット「Le Ponant」が襲われ、乗組員 30 名が人質となった。10 月から NATO はアライド・プロバイダー作戦を開始した。日本の海運企業（日本船社）が運航する船舶では、同年 4 月に原油タンカー「高山」（日本船籍、26 万 DWT）、7 月にケミカルタンカー「CHEMSTAR MOON」（パナマ船籍）、8 月に一般貨物船「AIZU」（パナマ船籍）が発砲等の襲撃を受け、11 月にはアデン湾で邦船社管理のケミカルタンカー「ケムスター・ビーナス」（パナマ船籍）が乗っ取られ、同月ケニア沖で邦人が船長を務めるマグロ漁船「天裕 8 号」が乗っ取られている[50]。

2009(平成 21)年 1 月に EU は NATO の任務を引き継ぎ、アタランタ作戦を開始した。また、同月、米は新たにソマリア沖海賊対策専門部隊としての統合部隊 CTF-151 を編成した。

---

[49] 日本語では、ハイジャックが航空機の乗っ取りであり、シージャックが船舶の乗っ取りであるが、英語ではどちらも「hijack/hijacking」である。

[50] 両船ともに、翌 2009(平成 21)年 2 月に解放された。

2010(平成 22)年には 4 月 25 日にアラビア海東部で邦船社運航の「イスズガワ」（パナマ船籍）が被弾した。7 月 28 日未明には日本の船社商船三井が運航するタンカー「M.STAR」（マーシャル諸島船籍 160,292 トン）がホルムズ湾で爆発物による攻撃を受けており、テロ集団との関係が懸念されている。さらに、同年 10 月 11 日未明には日本の船社日之出郵船が運航する多目的船「IZUMI」（パナマ船籍 1 万 4,162 トン）がケニア沖で海賊に襲われ、海賊は乗っ取った「IZUMI」を海賊行為の母船として使用した[51]。10 月 28 日にはアラビア海東部（インド西岸沖）で邦船社運航のタンカー「スターライト・アドベンチャー」（香港船籍）が銃撃を受け、11 月 20 日には同じくアラビア海東部（インド西岸沖）で邦船社運航のコンテナ船「NYK アルテア」（パナマ船籍）が船体に被弾し。12 月 13 日にはアデン湾で邦船社運航のケミカルタンカー「オリエンタル・ローズ」（パナマ船籍）が船体に被弾し、乗員 2 名が軽傷を負った。

2011(平成 23)年 2 月 2 日にはインド洋オマーン沖で商船三井が運航するタンカー「DUQM」（パナマ籍、160,160GT）が海賊に襲われ、銃撃を受けた。2 月 8 日にはインド洋ソマリア沖で日本郵船の運航する自動車専用船「DELPHINUS LEADER」（パナマ籍、57,391GT）が海賊に襲われ、銃撃を受けた。3 月 5 日にはインド洋オマーン沖で商船三井が運航するタンカー「グアナバラ号」（バハマ船籍 57,462GT）が海賊に襲われ、乗り込まれたが、救難信号を受けた米海軍が海賊 4 名を拘束した。幸い乗組員 24 名に負傷はなかった。3 月 11 日にアデン湾沿岸国沖で米軍から当該海賊の引渡しを受けて逮捕し、日本に移送した[52]。3 月 11 日にはインド洋インド西岸沖で川崎汽船が運航するコンテナ船「VANCOUVER BRIDGE」（パナマ籍、54,519GT）が海賊に襲われ、銃撃を受けた。7 月 20 日には、紅海を航行中の商船三井が運航するプロダクトタンカー「FORTUNE VICTORIA」（パナマ籍、40,953GT）が海賊に襲われたが、乗船していた武装警備員の警告射撃により乗っ取りを免れた。9 月 28 日には、紅海を航行中の東京マリン社が運航するケミカルタンカー「LIME GALAXY」（香港籍、11,623GT）および「ギンガ・ボブキャット」（パナマ船籍 16,222GT）が同日・同海域で相次いで海賊により追跡され、うち「ギンガ・ボブキャット」は重火器らしきものにより船体に被弾したが、両船は回避操船により、追跡を振り切っている。

2012 年(平成 24 年)2 月 6 日には紅海を航行中の東京マリン社が運航するケミカルタンカー「RABIGH SUNRISE」（パナマ籍、22,028GT）が海賊に襲われ、乗組員は本船の篭城設備に入り、乗船していた武装警備員の警戒により、乗っ取りを免れた。また、同年 6 月 20 日にはアラビア海オマーン沿岸を航行中の商船三井運航の LNG 船「LNG ARIES」（マーシャル諸島籍、95,084GT）が海賊に襲われ、銃撃を受けている。

2009(平成 21)年には世界中の海賊事件の二分の一が、地中海とインド洋を結ぶ重要航路

[51] 同船は翌 2011(平成 23)年 2 月 25 日に解放された。
[52] 平成 24(2012)年 12 月現在、東京地方裁判所において公判前整理手続が行われている。

であり、隘路であるこの地域で発生し、頻度、被害の大きさ共に、海賊といえば今ではソマリア周辺の海賊を指すほど国際的な懸案となっている（図表 1 参照）。

図表 1　　近年の海賊発生件数[53]

	東南アジア	ソマリア周辺海域	世界計
1999(平成 11)年	161	14	300
2000(平成 12)年	242	22	469
2001(平成 13)年	153	19	335
2002(平成 14)年	153	17	370
2003(平成 15)年	170	21	445
2004(平成 16)年	158	10	329
2005(平成 17)年	102	45	276
2006(平成 18)年	83	20	239
2007(平成 19)年	70	44	263
2008(平成 20)年	54	111	293
2009(平成 21)年	46	218	410
2010(平成 22)年	70 （うち乗っ取り 3）	219 （うち乗っ取り 49）	445 （うち乗っ取り 53）
2011(平成 23)年	80 （うち乗っ取り 6）	237 （うち乗っ取り 28）	439 （うち乗っ取り 45）
2012(平成 24)年 9 月末まで	70 （うち乗っ取り 2）	70 （うち乗っ取り 13）	233 （うち乗っ取り 24）

（注：2010(平成 22)年に海賊によって人質になった乗組員は世界全体で 1,181 名であり、そのうち 1,016 名がソマリア（世界全体で 53 隻乗っ取られたが、そのうちソマリア沖が 49 隻）と世界全体の殆どを占めている。2011(平成 23)年にソマリア周辺海域で乗っ取られた船舶は 28 隻で、491 名がソマリア海賊による抑留、誘拐などの被害を受けている。2012(平成 24)年 11 月 2 日現在、ソマリアの海賊に 11 隻拿捕され、171 名が拘束されている。）

このような凶悪な海賊事件が多発するようになったため、各国は民間武装警備員を乗船させて警戒を行うようになってきている。IMO では日本も参加して民間武装警備員についての議論が開始され、2011(平成 23)年 9 月に「ハイリスクエリアにおける船上での民間武装警備員の使用に関する船舶所有者、運航者、船長に対する改定暫定ガイダンス」、「ハイリスクエリアにおける船上での民間武装警備員の使用に関する旗国に対する改定暫定勧

[53] 国際海事局（ICC-IMB）資料による。

告」、「ハイリスクエリアにおける船上での民間武装警備員の使用に関する寄港国及び沿岸国に対する暫定勧告」が、2012(平成 24)年 5 月に「ハイリスクエリアを航行する船舶に民間武装警備員を派遣する民間海上警備会社に関する暫定ガイダンス」が作成されている。

国によって武器に対する規制が異なっている。また、我が国では銃砲の所持が禁止されているため、日本籍船への銃砲を利用する民間武装警備員の乗船は認められない。しかしながら、便宜置籍船である日本関係船舶に対しては船籍国の法律が適用されることから、当該国において民間武装警備員の乗船が制度化されている場合には、予め関係国の許可を得たうえ、民間武装警備員が武器を持って乗船している。具体的には、武器調達（持ち込み・持ち出し）が可能な港（例えばアラブ首長国連合のフジャイラ）から外国籍船に武器を積み込んで民間武装警備員が乗船し、海賊警戒海域を通過した後（例えばスリランカのガレ（Galle））で民間武装警備員が武器と共に下船して、日本領海に入る時点では銃砲等の武器を持ち込まないようにしている。

第 2 節　　ソマリア

1. ソマリアの概要[54]

ソマリアはその形状から「アフリカの角（Horn of Africa）」と呼ばれているアフリカ北東部に位置し、面積は 63 万 8,000 平米（日本の 1.8 倍）、人口は約 983 万人で、首都はモガディシュにおかれている。住民は 85%がソマリ族（民族的には単一であるが、多数の氏族にわかれている）で、言語はソマリ語、宗教は 95%がイスラム教スンニ派である。

沿岸部は高温多湿であるが、内陸は砂漠である。アデン湾に沿って幅 2～12 キロの細い海岸平野が存在する。降雨量は極めて少なく、エチオピア高原からインド洋沿岸のキスマヨへ流れるジュバ川、同じくモガディシュへ流れるシェベリ川以外に四季を通じて流れる川はない。

これといった主要産業はなく、ラクダ・羊・山羊等の畜産業、バナナやソルガム[55]、メイズ[56]、米、豆、ゴマ等を中心とする農業、水産業、農産品加工を中心とする軽工業に従事してきた。内戦により、国土は荒廃し、経済は壊滅状態になっており、世界最貧国の一つである。治安についても最悪の国家の一つである。各国からの援助に頼っている。

ソマリアは父系の血縁集団（Clan）である氏族に特徴があり、ディル族（ソマリランド（ソマリア北西部））、イサック族（ソマリランド）、ダロッド族（プントランド（ソマリア北東部）、最南部、エチオピアのオガデン地方）、ハウィヤ族（ソマリア中部）、ディギル族（ソマリア南部）に大きく分かれている。ソマリアは民族としてよりも氏族としてのアイデンティティの方が強いといわれており、ソマリアの内戦は政治的対立だけでなく、氏族間の抗争という側面が大きな特徴である。

2. 独立と氏族間抗争[57]

ソマリ人居住地域は現在のソマリア、ジブチ、エチオピアのオガデン地方、ケニア北部に分布している。ソマリアはアデン湾及びインド洋に面しており、地中海からスエズ運河、紅海、アデン湾を経てインド洋へとつながるルートを確保するためには、アフリカの角といわれ、アフリカのインド洋の玄関口に位置するソマリアは重要な位置にあった。そのため、19 世紀ヨーロッパ列強の植民地政策によりイギリス（英）、フランス（仏）、イタリア

---

54 参考資料の「Ⅰ．ソマリア基礎資料 1．ソマリアの概要」を参照されたい。
55 Sorghum bicolor でモロコシ、高粱のこと。
56 Maize でトウモロコシのこと。
57 参考資料として年表を添付した。その中の「2．ソマリア年表」を参照されたい。

（伊）に分割支配され、第二次世界大戦においては英伊の戦場となった。

第二次世界大戦後信託統治下に置かれていたソマリアは 1960(昭和 35)年 6 月に伊信託統治領と英領がそれぞれ独立して合併し、民主主義国家「ソマリア共和国」を形成した[58]。政治権力を南部の氏族が独占したことから氏族間の対立が発生し、国内に亀裂が生じた。1969(昭和 44)年にはバーレ少将がシルマルケ大統領を暗殺するクーデターにより独裁体制を樹立し、ソマリア民主共和国に国名を変更した。1970(昭和 45)年に社会主義国家を宣言し、ソマリ社会主義革命等の一党独裁体制になった。ソマリアはソ連の友好国となって軍事的にも経済的にもソ連に依存していたが、ソマリ人居住地域である隣国エチオピアのオガデン地方をめぐる 1977(昭和 52)年の紛争でソ連がエチオピア側を支援したことから、ソマリアはソ連との友好協力条約を破棄した。ソマリアはアメリカ（米）に接近し、1978(昭和 53)年に米は開発援助を開始した。1980(昭和 55)年には両国は軍事協定を締結し、冷戦下の状況で、ソマリアは西側の一員に所属するようになった。同年、人民議会はバーレを大統領に選出している。

オガデン戦争の後、バーレ政権は北部に対する圧政を強化し、1981(昭和 56)年には北部で「ソマリ国民運動」が結成され、反政府運動が高まった。また 1989(平成元)年には中部で「統一ソマリア会議」が結成され、全土に反政府運動が広がり、多くのソマリア人が隣国のジブチ、エチオピア、ケニアに難民として逃れ、国家は壊滅状態となり、米を含む各国からの支援も中断した。1991(平成 3)年 1 月にバーレ大統領は亡命し、完全に無政府状態、内戦状態に陥った。

3. 内戦と国際連合による支援

（1）国連 PKO

1991(平成 3)年 1 月に「統一ソマリア会議」がアリ・マフディを大統領とする「暫定政府」を樹立したが、アイディード将軍が対立して内戦状態が激化し、大規模な飢餓が発生した。同年 5 月に北西部は「ソマリランド共和国」と自称して分離独立を宣言した。

そのような状況の中、同年 12 月 26 日にソ連は崩壊し、東西冷戦体制が終焉したことにより、米にとってソマリアの存在意義は低下した。

1992(平成 4)年 3 月に「暫定政府」とアイディード将軍派が停戦協定に署名すると、4 月に国際連合（国連 UN：United Nations）は人道物資の支援輸送、国連要員の安全確保等を行う PKO（Peace Keeping Organization）第一次ソマリア活動（UNOSOM: United Nations Operations in Somalia）を開始した。しかし、武装勢力による妨害を受けたため、12 月には米を中心とする多国籍軍方式（UNITAF: United Task Force）に変更し、「任務遂行のため必要なすべての手段」をとることとした。

---

[58] 仏海外領土であったジブチは 1977(昭和 52)年に独立した。

1993(平成 5)年 5 月にはガリ国連事務総長[59]が「平和への課題」で打ち出した「国連 PKO が重武装で武力行使の権限を持つ平和執行部隊」として活動する構想に基づき、国連は PKO 第二次ソマリア活動（UNOSOMⅡ）を開始し、治安維持のため武装解除を行おうとした。しかし、これに武装勢力が反発し、アイディード派は 6 月にパキスタン兵 25 人を殺害し、10 月に米兵士 16 人を殺害する等、国連 PKO は平和を維持するための第三者ではなく紛争当事者の一部とみなされるようになった。死亡した米兵士が市中を車で引きずり回される映像が流され、米国内でソマリア派兵反対の世論が沸騰し、米軍は 1994(平成 6)年 3 月までに撤退を完了した。各国も順次撤退し、PKO による平和執行は失敗に帰し、1995(平成 7)年 3 月に完全撤退した。この失敗が影響しガリは再任を認められず、1997(平成 9)年 1 月に事務総長はアナンに代わった[60]。

（2）イスラム勢力との抗争

1998(平成 10)年 7 月にはソマリランドに隣接する北東部が「プントランド」と自称して自治地域を宣言した。

2000(平成 12)年 5 月にジブチの仲介により和平会議が開催され、8 月に暫定議会が発足し、暫定大統領にハッサンが就任し、10 月にガライドが首相に任命されてジブチに暫定国民「政府」が樹立され、約 10 年ぶりに政権が発足した。しかし、対立する氏族によるソマリア和解再生評議会（SRRC）は 2001(平成 14)年 4 月にバイドアを首都とする南西ソマリアの独立・自治を宣言した。内戦は続き、暫定政府は 2003(平成 15)年に崩壊した。

無政府状態が続いていたソマリア中南部では各地で「イスラム法廷」と呼ばれる原理主義組織が司法や警察、福祉等の役割を果たしていた。2001(平成 13)年 9 月に米で発生した同時多発テロ後の 2002(平成 14)年に各地のイスラム法廷は連携して「イスラム法廷連合（UIC: Union of the Islamic Courts）」を結成した。

2004(平成 16)年 8 月にはケニアのナイロビでソマリランド以外の勢力が参加して暫定議会が開催され、10 月にはプントランド大統領のユスフを暫定大統領に選出し、2005(平成 17)年 1 月に「暫定連邦政府（TFG: Transitional Federal Government）」がナイロビでスタートした。同年 6 月にはソマリアに入り、ジョハール、続いてバイドアと暫定首都を転々と移動した。

2006(平成 18)年 6 月にはイスラム法廷連合がバイドアを除く南部ソマリア地域を制圧し、首都モガディシュを管理下に置き、イスラム教とキリスト教の宗教対立が強まった。しかし、同年 12 月には暫定連邦政府は米の支援を受けたエチオピア軍と共にイスラム法廷連合を駆逐し、首都モガディシュを奪還し、中南部を制圧した。キリスト教信者の多いエチオ

[59] 事務総長在任期間は 1992(平成 4)年 1 月 1 日から 1996(平成 8)年 12 月 31 日。
[60] 事務総長在任期間は 1997 年 1 月 1 日から 2006 年 12 月 31 日。

ピア軍はそのままソマリアに駐留した[61]。

2007(平成 19)年 3 月にアフリカ連合（AU: African Union）はソマリア部隊（AMISOM: African Union Mission in Somalia）の展開をモガディシュで開始した。同年 9 月にエリトリア[62]でイスラム法廷連合は他の勢力と「ソマリア再解放同盟（ARS: Alliance for the Re-liberation of Somalia）」を結成し暫定連邦政府に対抗した。

周辺国はソマリア和平に向けて、2001(平成 13)年以降幾度となく和平会議を開催してきたが、合意されても実効性に乏しく、和平の実現に至らなかった。2008(平成 20)年 8 月に国連の仲介により暫定連邦政府とソマリア再解放同盟はジブチ合意に署名した。停戦、恒久平和に向けた政治的解決、「合同治安委員会」の設置、紛争当事者に対する本合意への参加呼びかけ、エチオピア軍の撤退などを内容とするものであったが、イスラム勢力の攻勢は続き、同年 12 月にユスフ大統領は辞任し、エチオピア軍も撤退した（撤退が完了したのは 2009(平成 21)年 1 月である）。2009(平成 21)年 1 月に隣国ジブチで議会が開催され、ARS の穏健派指導者のシャリフ・アフメドが後任の TFG 大統領に選出された。

イスラム法廷連合の内の若手強硬派はソマリア再解放同盟とは別の集団であるアル・シャバーブ（AS: Al Shabaab）を結成し、2008(平成 20)年 8 月にはキスマヨを掌握、2009(平成 21)年 1 月にバイドアを掌握、5 月にはジョハールを掌握し、ソマリア中南部に支配地域を拡大した。6 月にはモガディシュを包囲し、アフメド大統領は国際的な支援を要請した。2010(平成 22)年 1 月にはイスラム勢力アル・シャバーブはアル・カーイダ（al-Qaeda）との連帯を公然と表明するようになった。同年 5 月にはアフリカ連合（AU）が AMISOM に対抗する武装勢力を支援する外国勢力、特にエリトリアに対する制裁措置を提起し、エリトリアは AU 加盟資格を自ら留保した。同年 7 月にはアル・シャバーブがバイドアにある国連機関事務所を襲撃し、9 月にはモガディシュにある AMISOM 本部をテロ攻撃した。

2010(平成 22)年 7 月にはウガンダの首都カンパラでアル・シャバーブによる爆発テロ事件が発生し、翌 8 月にはモガディシュ市内の大統領公邸に迫撃砲が撃ち込まれる等アル・シャバーブが勢力を伸ばし、ソマリア内で TFG との交戦が激化した。（AU は AMISOM を国連 PKO と位置づけ、兵力を 2 万人規模に拡大、増強することを望んだ。）ソマリア内部では政府と議会が対立し、7 月には内閣改造が行われ、9 月にシャマルケ首相が辞任し、10 月にモハメッド・アブデュライが新首相に就任した。

国連は同年 9 月の総会でソマリア・ハイレベル会合を開催し、また、国連安全保障理事会（UNSC）は 12 月の決議第 1964 号で、アフリカ連合（AU）によるソマリア部隊（AMISOM）の展開を 2011(平成 23)年 9 月末まで維持することを決定し、AU に対し AMISOM の兵力を 1 万 2,000 人規模に増強することを要請したが、全面的に国連 PKO として位置付けるまでには至らなかった。

---

61 エチオピアの宗教はエチオピア正教会が 50%、イスラム教が 30%ともいわれるが、定かではない。

62 エチオピアから独立したエリトリアの宗教はイスラム教である。

ソマリランドでは大統領選挙が行われ、2010(平成 22)年 7 月にシラニョ大統領が就任した。ソマリランドの治安は比較的安定している。

プントランドでは同年 7 月に議会が初会合を開催しているが、氏族間の抗争等により、治安は悪化した。

（3）ソマリア連邦共和国の発足

2011(平成 23)年 8 月になって、アル・シャバーブがモガディシュから撤退した。同年 10 月以降、ケニアおよびエチオピアがソマリアに侵攻し、暫定連邦政府（TFG）と協力してソマリア内のアル・シャバーブ拠点を攻撃・奪取した。その後、ケニア軍についてはAMISOM に統合された。

TFG の暫定期間終了期日（2012(平成 24)年 8 月 20 日）が近づいた 2012(平成 24)年 2 月 22 日には、国連は安全保障理事会決議第 2036 号を採択して、AMISOM の兵力を最大 1 万 7,731 人に増加することとモガディシュのみが対象であったAMISOM の活動展開地域をソマリア中南部の 4 地域へと拡大することを決定している。

TFG は暫定期間終了に向け、国連や国際社会の後押しを得て憲法制定や議会改革を含むロードマップ制定に向けて動いた。

同年 7 月 25 日に 135 名の伝統的長老が選出した憲法草案を審議する 825 名からなる国家憲法制定委員会（NCA: National Constituent Assembly）が招集され、8 月 1 日には同委員会（NCA）により暫定憲法が採択されて、国名が「ソマリア連邦共和国（Federal Republic of Somalia）」と定められた。同月 20 日には伝統的長老により下院議員 275 名中 215 名が選出され、新連邦議会が招集された。予定よりも遅れたが、連邦議会によって 9 月 10 日にハッサン・シェイク・モハムッドが新大統領（任期 4 年）に選出された[63]。

AMISOM とソマリア軍は、アル・シャバーブが掌握していた中心都市であるキスマヨを 9 月 30 日に制圧したが、アル・シャバーブはバラウェ（Baraawe）を主な拠点として、なお抵抗を続けている。

10 月 6 日には、大統領によりアブディ・ファラ・シルドンが新首相に任命され、同月 16 日に連邦議会により信任された。11 月 4 日には首相により 10 名の閣僚が任命され、同月 13 日に連邦議会により新内閣の信任投票が行われ、同月 15 日に新内閣の宣誓式が行われた。

このように、ソマリアでは 1991(平成 3)年のバーレ政権崩壊後内戦が勃発し、無政府状態となり、ソマリランド、プントランド、暫定連邦政府（TFG）が割拠して、20 年以上にわたり全土を実効支配する統一的な中央政府が存在せず、イスラム勢力アル・シャバーブとの抗争が深刻な状況となり、法執行、司法機能が欠如した状況となっていたが、21 年ぶり

[63] プントランドとソマリランドも新大統領選出に満足の意を表明している（AU による国連事務総長への報告書（国連 S/2012/764　パラ 8）による）。

に統一政府が樹立されたのである[64]。

ソマリアでは内戦により国土が混乱し、農業地帯である中南部が荒廃している。恒常的な雨不足、干ばつに加え、2006(平成 18)年には大規模な洪水が発生し、農業生産に打撃を与えた。2011(平成 23)年には大規模な飢餓が発生し、国連の世界食糧計画（WFP）による食糧支援が行われた[65]。ソマリアの沿岸都市や国境にまで援助物資は届けられているものの、ソマリア国内の治安の悪化により、国民の手にうまく届かず、今なお混乱が続いている。約 136 万人の国内避難民が存在し、4 割以上の国民が人道援助に依存しているといわれている[66]。ソマリアから隣国ケニア、エチオピアやアデン湾対岸のイエメン等への流出難民は約 102 万人に上っており、2012(平成 24)年だけでも流出難民が約 8 万人増加している[67]。国連高等難民弁務官事務所（UNHCR）はこれらの国内避難民、流出難民に対して救援を行っている。

4. ソマリアと海賊

「第 2 章第 1 節 4. ソマリア沖の海賊」に記述したように、ソマリアで内戦が始まった 1991(平成 3)年以降、政府の不在により海上取り締まりが行われないことから、ソマリア領海内において、外国船による漁業の違法操業や有害物質の不法投棄が横行した。これにより、生活に困窮した地元漁民は自衛の目的で外国船舶への襲撃を行うようになったといわれている。それが多くの人を呼び込んで、やがて海賊化し、凶悪化していったのではないかと指摘されている。

ソマリア沖、アデン湾、紅海は欧州とアジアを結ぶ重要航路であり、ソマリア周辺の海賊は自動小銃、携帯型ロケット砲で武装していることから、各国は海賊問題の深刻さを理解し、国際機関で決議、合意を行い、軍艦等を派遣して、警戒活動を行っている。しかしながら第 2 章第 1 節の表 1 に記載した通り、このような警備の強化にもかかわらずソマリア沖の海賊は 2007(平成 19)年の 44 件から、2008(平成 20)年に 111 件（うち乗っ取り 42 件）、2009(平成 21)年に 218 件（うち乗っ取り 47 件）、2010(平成 22)年に 219 件（うち乗

---

[64] 我が国はソマリアが独立した 1960(昭和 35)年 7 月 1 日にソマリアを国家として承認したが、内戦状態に陥った 1991(平成 3)年以降はソマリアの暫定政権（TFG を含む）を政府承認していなかった。2012(平成 24)年 9 月以降の統一政府樹立をふまえ、11 月 16 日の閣議決定でソマリア連邦共和国新政権を政府承認している。
[65] 2012(平成 24)年は例年以上に降水量が多く、農業生産は順調であった。
[66] UNHCR の 2012(平成 24)年 12 月 12 日付の資料によると、中南部に約 113 万人、プントランドに約 14 万人、ソマリランドに約 8 万人の国内避難民が存在している。
[67] 上記同資料によると、ケニアに約 52 万人、イエメンに約 23 万人、エチオピアに約 22 万人、ウガンダとジブチに約 2 万人、エリトリアに約 5 千人、タンザニアに約 3 千人の、ソマリアからの流出難民が存在している。

っ取り 49 件)、2011(平成 23)年に 237 件（うち乗っ取り 28 件）と 2008(平成 20)年以降急増している。また、各国の警戒活動により、アデン湾における海賊事件は 2008(平成 20)年の 92 件、2009(平成 21)年の 117 件から 2010(平成 22)年の 57 件、2011(平成 23)年の 42 件へと減少しているものの、ソマリア沖全体の海賊件数は減少せず、ソマリア沖東方海上、ケニア沖からインド洋全域にまでに海賊活動が広がり、被害が広がっている(図表 2 参照)。

図表 2　　ソマリア沖海賊発生件数

	ソマリア沖全体 （うち乗っ取り）	うちアデン湾 （うち乗っ取り）	アデン湾の比率 （うち乗っ取り）
2008(平成 20)年	111 件 （42 件、37.8%）	92 件 （32 件、34.8%）	82.9% （76.2%）
2009(平成 21)年	218 件 （47 件、21.6%）	117 件 （20 件、17.1%）	53.7% （42.6%）
2010(平成 22)年	219 件 （49 件、22.4%）	57 件 （15 件、26.3%）	26.0% （30.6%）
2011(平成 23)年	237 件 （28 件、11.8%）	42 件 （4 件、9.5%）	17.7% （14.3%）

東南アジアの海賊は主にマラッカ・シンガポール海峡の沿岸国マレーシア、シンガポール、インドネシアの領海内で、積み荷、船舶の強奪を行うことが多いのに対し、ソマリア沖の海賊は公海上で船舶を乗っ取り、船舶をソマリア領内に連行して乗組員の身代金を要求することが多い。ソマリア経済が破綻しているため、積み荷を奪ってもソマリアでは現金化することが困難であることもあり、乗組員を人質にとって現金を要求しており、乗組員の生命を危険にさらすという点で犯罪の性質が悪質である。当初 3 カ月程度であった拘束期間は 6 カ月程度へと長期化している。

2008(平成 20)年以降 2011(平成 23)年までの身代金の平均額推移は、340 万米ドルから 500 万米ドルへと高額化してきており、最高額は 2011(平成 23)年 4 月のギリシャ船籍原油タンカー「IRENE SL」の 1,350 万米ドルであるといわれている[68]。ソマリアの海賊は 2011(平成 23)年に総額約 1 億 6,000 万米ドルを得たと推定されている[69]。身代金は 30%が乗っ取りに加わった海賊、10%が陸上における海賊の仲間、10%が地域コミュニティ、50%が出資者に分配されるといわれている。今では海賊はソマリア経済の一部となり、多くの国民を巻き込んでいるといわれている。

[68] この VLCC は 200 万バレル（2 億米ドル相当）の原油を運搬していた。
[69] The One Earth Future Foundation. *The Economic Cost of Somali Piracy 2011 Woking Paper*. 2011.

ソマリアの海賊は通常の小火器のみならず自動小銃、携帯型ロケット砲等の威力の高い重火器で武装しているが、これらの武器はソマリア内戦時のものに加えて、国連が対ソマリア武器禁輸措置をとっているにもかかわらず、イエメン等の海外からの取引により調達されているとみられる。

母船を中心とする船団を組織しての襲撃もその特徴の一つである。大型の母船と数隻の小型船で構成することによって領海からかなり離れた海域での海賊行為が可能となっている。2010(平成22)年10月に乗っ取られた「IZUMI」のように、海賊が奪った船舶を母船に転用して使用している事例も発生している。

衛星電話、GPS等のハイテク機器の使用もソマリアの海賊の特徴である。

ソマリアの海を熟知した漁民、内戦を戦ってきて武器の扱いに習熟している軍人、ハイテク機器の操作にたけた技術者、マネーロンダリングを含め陸上で支援するグループ等がソマリアの海賊を構成しているのではないかとみられている。

第 3 節　　海運、船員

1. 海運

(1)　海運の役割

宇宙に漂う星間物質が集まって太陽と地球が誕生したのは約 46 億年前であり、高温のマグマの塊であった地球が冷却され、大気中の水蒸気が水となって原始の海が出現したのは約 40 億年前である。他の惑星と異なって原始生命体が出現するようになったのはその頃であるが、生命の出現が可能となったのは地球を取り巻く大気と地球の表面を覆う水があったからである。月には大気も水もなく、生命は存在しないと考えられている。海中で原始生命体が生まれ、徐々に進化し、太陽の光により二酸化炭素を光合成して酸素が供給され、約 5 億年前に生物が陸上に進出したのである[70]。

水がなくては、私たちは 1 日たりとも生活できないが、地表の 7 割は海洋であり、地球は水の惑星なのである。この命のゆりかごである海洋[71]を、人類は漁業で食料を得るための場として、そして船舶を航行させて人や物資を運搬する輸送の場として、そして最近ではレアアースその他の資源を獲得する場として利用しているのである。

①　物流

丸木舟や筏の時代から、物流は海運が中心であった。人と動物の力しか利用できない時代にあっては、風の力を利用して重いものを水上に浮かべて輸送する海運は物流の主役であった。地中海文明が発達したのは船舶を利用して人と物が移動できたからである。本章第 4 節に詳しく記述するが、蒸気機関の発明を真っ先に活かした交通機関は船舶であり、化石燃料を人類は動力源に利用することによって、海運は飛躍的に発展したのである。

食料、資源・エネルギー、電気製品や自動車等の工業製品の多くは船によって運搬され、経済の発展に伴って世界の貿易量、海上輸送量は増加してきた。

2011(平成 23)年の世界の海上荷動量[72]は 89 億 4,700 万トン（トンベース）で対前年比 4.1%増である。主要品目は、石油（原油及び石油製品）が 26 億 7,700 万トン（29.9%）、鉄鉱石が 10 億 5,300 万トン（11.8%）、石炭が 9 億 3,800 万トン（10.5%）、穀物が 3 億 4,400

---

[70] 盛山正仁編著『環境政策入門』武庫川女子大学出版部、2012 年、2-3 ページ。

[71] ライン川や淀川のような大きな川では水運が利用されてきた。現在でも米国五大湖周辺やヨーロッパ大陸のドナウ川、ライン川、その他の運河等では海運ならぬ水運が発達している。

[72] Clarksons「Shipping Review Database」の推計値による。

万トン（3.8%）である。「この 10 年間で鉄鉱石の生産量は 7 割、石炭が 5 割、石油は 1 割増えた。こうした鉱物資源はほぼすべて船で運ばれる。穀物や海産物などの食料も含め、世界で輸出入される物資は、重さでみると 9 割が海運に頼る。」と朝日新聞は記載している[73]。

平成 23(2011)年の我が国の海上輸送量は 9 億 252 万トン（トンベース）で東日本大震災の影響を受けて対前年比 1.4%減であった。加工貿易の我が国の特性を反映して、輸出が 1 億 4,980 万トン（対前年比 4.2%減）、輸入が 7 億 5,271 万トン（対前年比 0.8%減）とトンベースでは輸入が圧倒的となっている。輸出では金額ベースで、機械類が 14 兆 8,000 億円（34.1%）、乗用車が 6 兆 9,300 億円（16.0%）、電気製品が 4 兆 300 億円（9.3%）、鉄鋼が 3 兆 4,800 億円（8.0%）、合計 43 兆 4,000 億円となっている。輸入では、原油・LNG・LPG・重油・その他液体貨物が 2 億 9,600 万トン（39.3%）、19 兆 2,100 億円（40.2%）、石炭が 1 億 7,500 万トン（23.3%）、2 兆 4,600 億円（5.2%）、鉄鉱石が 1 億 2,800 万トン（17.1%）、1 兆 7,100 億円（3.6%）、小麦・米・大麦・裸麦・トウモロコシ・大豆が 2,400 万トン（3.1%）、7,200 億円（1.5%）、合計 7 億 5,271 万トン、47 兆 7,400 億円となっている[74]。

日本は四面を海に囲まれているので、輸出入貨物（トンベース）のなんと 99.7%が外航海運で担われている。外航海運は我が国経済、国民生活を支えるライフラインであり、海運なくして私たちの暮らしは一日たりとも存在しえないと言って過言ではないのである。

② 人流

人類は道路を整備して歩行し、次に馬やロバ（場合によってはラクダや象）に乗り、牛馬に車を引かせて移動した。しかし、山中や夜道では盗賊が出現することがあり、大きな川や海辺では船が利用された。風力を利用する帆船は古代から使われ、我が国でも推古 8(600)年から小野妹子等の遣隋使が大阪の住吉津から随へ向かっている。

大航海時代を迎えて世界を一周する海上航路が開拓され、ヨーロッパ・アメリカ間、ヨーロッパ・アジア間等の広範囲に及ぶ人と物の移動が出現した。帆船の時代には風任せであったが、産業革命により蒸気船が開発されると定時性が確立され、多くの旅客が船舶で移動するようになった。英国からエジプトやインドに向かうときには日が差し込まない北側の左舷（portside）に乗り、帰国するときには北側の右舷（starboard）[75]に乗るのがお金

---

[73] 朝日新聞グローブ、通巻 71 号、2011 年 9 月 18 日、G-1 ページ。

[74] 平成 23(2011)年の貿易収支は、東日本大震災、円高、原子力発電所停止による燃料輸入増により、第二次オイルショックの影響により赤字となった昭和 55(1980)年以来、31 年ぶりに赤字に転落した。

[75] 昔は船の右舷に操舵輪があり「steer」の古語である「steor」が「star」に変化して右舷を「starboard」と呼んだ。左舷は岸壁につく側であることから「portside」と呼ばれた。外輪船の時代には外輪は右舷に位置した。現在では左舷を接岸する場合が多いが、出入港

持ちのスマートなやり方であるとして「POSH（Portside Out Starboard Home）（豪華な、すごい、粋な）」という言葉ができたように、海運は航空機が登場するまで、国際間の移動の主役であった。主要な航路には最新鋭の豪華客船が投入されて動く社交場となり、客船が出入りする港町はその国の国際的な玄関口として繁栄したのである[76]。

我が国に関しては、明治 3(1870)年にサンフランシスコ～横浜・神戸間に定期航路が開設され、明治 5(1872)年に世界最初の旅行代理店といわれた英のトーマス・クックが世界一周の途上で来日し、『Unbeaten Tracks in Japan: An Account of Travels in the Interior, Including Visits to the Aborigines of Yezo and the Shrines of Nikkô and Isé（邦題「日本奥地紀行」）』[77]を著したイザベラ・バード（Isabella L. Bird）は女性一人で明治 11(1878)年 5 月にエディンバラからアメリカを経由して船で来日し、東北、北海道から関西まで訪れている。

1903(明治 36)年にライト兄弟が世界初の有人動力飛行を行った後、二度にわたる世界大戦で航空機の開発が進められ、1950 年代から民間航空サービスが国際旅客輸送の花形として登場してきた。海運は国際旅客輸送の主役の座を急速に奪われていくが、現在でも離島航路[78]等[79]においては移動のための交通機関として人と物を運ぶのに欠かせない交通機関である。

また、移動そのものを楽しむための乗り物としてクルーズ船[80]の人気が上昇している。船旅による世界一周は多くの人にとって一度は乗ってみたいと思うあこがれの対象であるが、ノールカップ[81]・南極等の宿泊が困難な地域への航海はクルーズ船の特性が最も生かされるところである。我が国におけるクルーズ人口は微増にとどまっているが、大型客船の投入

の関係で右舷を接岸することもしばしばである。

76 第二次世界大戦までは関西圏の経済力が首都圏を凌ぐほどであったこともあり、神戸は日本の No.1 port の旅客・貨物の玄関口として繁栄した。谷崎純一郎の『細雪』に第二次大戦前の神戸の繁栄の様子が描かれている。いうまでもなく、現在の日本の玄関口は新東京国際空港（成田空港）である。

77 日本人の若者 1 人を雇って、北海道へ渡る際に利用する船を除いて、悪路を徒歩と馬で東北と蝦夷まで 3 カ月かけて（その後、関西へも足を伸ばしている）、食事や宿泊の施設が殆どない当時の日本を回った 47 歳の英国人女性による優れた旅行記である。文明開化の波が及んでいない当時の農村や日本人の生活が描かれており、アイヌ研究資料としても貴重な価値を有している。イサベラ・バード、高梨健吉訳『日本奥地紀行』平凡社、昭和 48 年。イザベラ・バード、金坂清則訳注『完訳日本奥地紀行 1 、2』平凡社、2012 年。

78 例えば、小笠原諸島には空港がないので、東京の竹芝桟橋と父島二見港を 25 時間 30 分で結ぶ小笠原海運のおがさわら丸が唯一の交通機関である。

79 ユーロトンネルが開通した現在でも、ドーバー海峡にはフェリーが運航されており、車とその運転をする乗客等だけではなく、一般の旅客も船で英仏海峡を横断している。

80 1969(昭和 44)年から 2008(平成 20)年まで就航していた豪華客船の代名詞ともいうべき「クイーン・エリザベス 2」は、クルーズを行う（cruiser）だけではなく、大西洋航路の定期船（liner）でもあった。ロールスロイス等の自分の車をサザンプトンで船に載せて大西洋を航海し、ニューヨークに到着後はその車で移動するお金持ちも存在した。

81 ノールカップ（North Cap, Nordkapplatået）はヨーロッパ最北の地といわれるノルウェー北部の岬である（実はノールカップから 1.5km 離れた所に最北地点が存在する）。

によるクルーズ価格の低下により、カリブ海、地中海を中心に世界全体のクルーズ客数は増加を続けている。世界のクルーズ人口は 1990(平成 2)年の 463 万人から 2010(平成 22)年の 2,116 万人に大幅に増加し、マーケットは拡大している。その内訳をみると、アメリカは 350 万人から 1,350 万人に、イギリスは 18 万人から 160 万人に増加しているが、日本は 18 万人から 19 万人への微増にとどまっており、他国に比べて日本人のクルーズ志向が小さいことが明らかであり、寂しい限りである。

（2）外航海運の特徴

① 海運自由の原則

古代より海は無尽蔵なもの、誰もが共通に使えるものとされ、「海運自由の原則」が確立されている。

海運と同じく人と物の国際輸送を行う国際航空の場合には、発地と着地双方の国によって航空交渉を行わなければ、航空輸送サービスを開始することが出来ない。例えば、日米間の航空路線は両政府による日米航空交渉を行い、日本と米国の航空会社がどの空港とどの空港の間の輸送に関し、週に何便、どの会社が輸送するということまで決めて両国政府による合意を得なければ、航空路線を開設することはできない。また、日米以外の国の航空会社が運航するには、さらに別の航空交渉が必要となる[82]。

しかし、海運の場合には、発地と着地双方の国の許可は不要であり、発地・着地に所在する国の会社以外の国の海運会社であっても、輸送が可能である[83]。つまり、神戸とロサンジェルス間の海上輸送に関する許可が不要であるだけではなく、日米以外のデンマークの船社による三国間輸送も可能なのである。

海は繋がっており、船舶は世界の 7 つの海[84]を動き回り、地球上のどこにでも運航することができるので、外航海運は世界単一マーケットとなっており、激しい自由競争が繰りひろげられている。

バルチック海運取引所[85]で鉄鉱石・石炭・穀物等の乾貨物（dry cargo）についてのバル

---

[82] 近年のオープンスカイ政策の導入により、航空交渉の内容が変貌しつつある。

[83] 港には外航船舶の入港を受け入れていない港（不開港）があり、ここへの入港は原則として禁止されている。

[84] 世界の海は世界水路機関（IHO）によって 66 の海洋に分けられている。「7 つの海（the Seven Seas）」の定義はないが、北太平洋、南太平洋、北大西洋、南大西洋、インド洋、北極海、南極海を指すのが一般的である。

[85] 「バルチック海運取引所（The Baltic Exchange）」は 1744 年に「The Virginia and Baltic coffee house」と名称を変更した喫茶店に船主や商人が集まって商談をしたのが始まりである。1822 年に会員による規則を決め、現在の取引が開始された。1857 年に「The Baltic Company Limited」に改組している。「Virginia」は米国バージニア州であり、「Baltic」はバルト海を指している。

チック海運指数（BDI: Baltic Exchange Dry Index）が、ワールドスケール協会（The Worldscale Association）で原油 1 トンあたりのタンカーの基準運賃（ワールドスケール WS: Worldscale）が算出されている。これらの指標を基準に荷主と船社間で、例えばアラビア湾岸から日本の間は何トン積載のタンカーによって何トン運搬しその運賃はいくらというように、バルチック海運指数やワールドスケールをベースに具体的な契約がなされるのである。

海運自由というものの、国によっては自国船に対する輸送を義務付けたり[86]、自国船の積載比率を何%以上と定める[87]国が存在する。そのため、経済協力開発機構（OECD）や国連貿易開発会議（UNCTAD）において自由化に関する交渉が行われてきた。

「貿易と関税に関する一般協定（GATT: General Agreement on Trade and Tariffs）」により、GATT 体制の下、物（goods）に関してのみ自由化を進めてきたが、「サービスの貿易に関する一般協定（GATS: General Agreement on Trade in Services）」が採択されてサービス（services）を含むようになり、1995(平成 7)年に「世界貿易機関（WTO：World Trade Organization）」が設立された。それ以降、海運政策の議論は WTO を中心に行われるようになっている。しかし、米国が消極的であるため[88]、海運交渉はなかなか進展していないのが現状である。

我が国では「海上運送法（昭和 24 年法律第 187 号）」により、海上運送事業等について規定されている。外航海運である「対外旅客定期航路事業、貨物定期航路事業、不定期航路事業」には届出が必要であるが、内航海運と異なり許可は不要である。また、船舶貸渡業についても届出のみとなっており、国の関与は薄いものとなっている。

② オーナーとオペレーター

シェークスピアの『ヴェニスの商人』に描かれているように、昔は船舶自体の安全性が高くなく、海図も十分に作成されておらず、運航技術も低かったため、海運は大変に危険度が高い、投機的なものとみなされていた。そのため、アントーニオのように商人達が船舶調達等の費用を投資し、船が無事に積荷を積んで戻ってくるとその商品を売却してもうけを分配し、船が難破したり遭難したりすると出資金額が失われるというものであった。このような原始的な海上保険[89]から現在の損害保険の仕組みが発達している。ロンドンのシ

---

86 米国では国防省関係の貨物について制限を設けている。
87 一部の途上国は輸出入貨物についての自国船への積載比率を一定割合以上として、自国の海運産業の振興・保護を行っている。
88 米国は、海運サービス分野の交渉において十分な自由化約束を提出していない。
89 海上保険は 14 世紀後半のイタリア諸都市で始まったといわれている。

ティーに本拠を置くロイズ（Lloyd's）[90]は喫茶店における海上保険取引から発展したものである。

現在では海難の危険性は低くなったものの、外航船舶の取得には巨額の資金が必要であり、海運市場は世界単一マーケットであるため、競争が激しく海運市況（相場）の変動が大きく、投資金額回収のリスクが高い分野である。そのため、自動車運送や鉄道と異なり、海運の場合には船舶の所有者（owner）と運航者（operator）が異なることが多い[91]。このように船舶投資と運航を分離して、船舶投資リスクの分散を図り、運航事業者による長期安定的な船隊の調達を図っている。国際的にはギリシャや香港の船主が船舶を多く所有して、主要な海運会社に貸し渡している。

日本では四国等の船主が日本商船隊全体の約 3 分の 1 にあたる約 800 隻の船舶を提供することで、日本の海運会社の競争力を生み出す源泉となっている。平成 23(2011)年央において、我が国の外航海運事業者数は、外航船舶運航事業者が 211 社、外航船舶貸渡事業者が 1,186 社とオペレーターが少なくオーナーが多くなっており、我が国商船隊は 2,808 隻、となっている。

③ 便宜置籍船

船舶はいずれかの国に登録しなければならない。船籍港を決めて登録すると、各国で税制が異なっているが、船舶には固定資産税、登録免許税等の各種の税金が課せられる。日本だけではなく先進諸国の税負担は決して軽いものではない。

前述したように、外航海運は世界単一マーケットとなっているため、船舶への税負担を少しでも軽くするため、国外で生じた所得に対する非課税措置や船舶登録諸税の負担を極力軽くしているパナマ[92]、リベリア、バハマ、マルタ、キプロス等の国に会社を設立して船舶を登録する「便宜置籍船（FOC: Flags Of Convenience）（自由登録（open registry）と

---

[90] 1688 年にロイド（Edward Lloyd）が Tower Street に喫茶店（Edward Lloyd's Coffee House）を開き、その店に集まった貿易商たちのために最新の海事ニュースを発行して繁栄した。ここで海上保険の取引が行なわれ、現在のロイズへと発展した。店は Lombard Street にある中央郵便局の隣に移転し、その周辺がシティー（City）と呼ばれる世界金融の中心地に発展したのである。

[91] バス、トラック、タクシーは自動車価格がそれほど高くないため、自社保有が大半である。鉄道の場合には信託車両の利用は少なくないが、別会社の車両を貸借することは寡聞にして承知していない。新幹線のような鉄道車両は 1 両あたり 2 億円を超え、16 両 1 編成で 30 億円強となるが、基盤である鉄道インフラに比べると安いからであろう。ただし、相互直通運転で他社の車両を使用することは我が国では相当多くなっている。航空の場合は、船舶同様、航空機を「ship」と呼び、航空機の価格が高いことから、他社からリースして使用することが少なくない。

[92] パナマ財務法典 694 条「課税対象は、その受け取られた地のいかんにかかわらず、パナマ共和国の領域内のあらゆる源から生じた課税所得である。」

もいう)」制度を利用する船社が多くなっている[93][94]。

また、各国の船員組合との関係で船籍国の船員を配乗させることが求められている国が少なくないと承知しているが、便宜置籍船を利用すると途上国船員を配乗させることが可能となり船員費を抑えることができることも、便宜置籍船を増加させた大きな背景となっている[95]。

つまり、利便性とコスト削減を重要視する外航海運業にとって「便宜置籍船のメリットは、会社設立及び船舶登録の簡便さ、租税負担の軽さ、配乗要件が無いこと[96]」であるので、パナマ等の船籍が選択されるのである。

そのため、便宜置籍船の所有者は実態をもたないペーパーカンパニーであることが多く、また、便宜置籍国はその国の船舶に対して安全性確保の対策を十分に講じないことが多い。そのため、海難事故等の発生率が高く、一旦事故が発生すると損害賠償その他の責任を十分に果たすことができないケースが多い。

公海条約第 5 条に規定する「真正な関係」に関して、便宜置籍船における「船舶と登録

---

93 森隆行編著『外航海運概論七訂版』成山堂書店、2010 年、44-45 ページに「そもそも便宜置籍船の利用の始まりは、禁酒時代のアメリカにおいて、1922 年に United America Line 社所有の客船上でアルコール販売が禁止されたため、パナマに船籍を移したのが最初の例とされている。ロイズ船級協会の船腹統計には、1924 年に初めて 14 隻、8 万 3,000 総トンの船舶がパナマ籍として登録されている。パナマは現在世界最大の船舶保有国である。世界第 2 位の船舶保有国であるリベリアには、1948 年に初めて 2 隻、772 総トンの船舶が登録されている。」と記され、水上千之『船舶の国籍と便宜置籍船』有信堂高文社、1994 年、141 ページからの「第Ⅱ部　便宜置籍および船舶と旗国の間の真正な関係の概念」に詳細に記述されている。

94 榎本喜三郎『「便宜置籍船」問題論叢』近藤記念海事財団、1993 年、4-5 ページには、「1910 年（明治 43）年 4 月 15 日、日本の関税定率法が変更され、翌 1911 年 7 月 17 日から施行されることとなった結果、それ以後の中古船々価の昂騰を見越した中古船輸入業者は、早速輸入船の買付けを手配し、新関税定率法が施行され、中古船の価格上昇を待つため、その間これら輸入船を、ホンコン、関東州（1905 年、わが国の租借地となった）等に置籍した。それ故ここにもし、近年における海運史上、“固有の意味を持った”所有船主の所属国以外の国への船舶の船籍登録の始まりを、特に問題にするなら、1922 年のユナイテッド社のそれに約 10 年先鞭をつけた、我が国のそれをあげるべきであろうと思料する。」と記述されている。

95 便宜置籍船増加の背景には、節税のために船舶関係諸税を低廉に設定しているパナマやリベリアに船籍を置くという理由もあるが、船員費を抑えるという理由も大きい。森、前掲書には「リベリア、パナマともアメリカが特別の関係を有する国であるので、当初よりアメリカ船主は両国を便宜置籍国として優先的に選択した。アメリカ国旗を掲げる船舶には多数の乗組員を配乗させねばならず、職員の 100%と普通船員の 75%がアメリカ国民でなければならないという規定のため賃金コストの高いアメリカ人を建造差額補助も運航差額補助も受けていない船舶に配乗させることは、競争上極めて不利であった。従って、アメリカ船主は外国人の配乗が自由に認められる便宜置籍を利用するようになった。また、便宜置籍船はギリシャ船主が多く利用しているが、これは戦後の国内政情がきわめて不安定であった上、ギリシャ籍船の新造や購入については、アメリカ金融筋からの融資が受けられなかったためであるとされている。」と記述されている。

96 （公財）日本海事センター『諸外国の海運関係施策』平成 24 年、140-141 ページ。

国間の真正な関係の存在又は欠如の影響」について国連貿易開発会議（UNCTAD）で1968(昭和 43)年以降議論がなされた。しかし、「真正な関係」について統一的解釈が国際的に合意されず、国連海洋法条約では第 91 条（船舶の国籍）で真正な関係の存在が要求され、同条約第 94 条（旗国の義務）で船舶に対する管轄権と規制を旗国が行使することが別個の条文で独立してとりあげられ、管轄権・規制の行使を真正関係の存在を同一視していないと、竹本は述べている[97]。

図表 3　　船籍国別商船船腹量[98]

2009(平成 21）年 12 月 31 日現在

順位	国　名	隻　数	GT
1	パナマ	8,100	1 億 9,066 万
2	リベリア	2,456	9,170 万
3	マーシャル諸島	1,376	4.909 万
4	バハマ	1,426	4,812 万
5	香港	1,629	4,534 万
6	シンガポール	2,653	4,105 万
7	ギリシャ	1,517	3,891 万
8	マルタ	1,613	3,504 万
9	中国	4,066	3,008 万
10	英国	2,123	2,722 万
11	キプロス	1,026	2,017 万
15	日本	6,221	1,473 万
	世界合計	10 万 2,194	8 億 8,264 万

外航日本籍船は昭和 47(1972)年には 1,580 隻存在したが、平成 23(2001)年には 136 隻に減少している。

平成 23(2011)年央における日本商船隊（外航）の構成は以下のとおりである。

日本籍船　　136 隻（5%）

外国籍船　2,672 隻（95%）（パナマ 1,896 隻[99]、リベリア 140 隻、シンガポール 111

97 竹本正幸訳『便宜置籍船と多国籍企業　国連報告書』ミネルヴァ書房、昭和 54 年、9-36 ページ。

98 （一社）日本船主協会『海運統計要覧 2011』による。

99 （公財）日本海事センター、前掲書 141-142 ページには「1980 年、日本商船隊におけるリベリア船籍は 220 隻（10,215 千 DWT）、パナマ船籍は 579 隻（7,331 千 DWT）であったが、(中略)1984 年にはリベリアが 2 隻減の 202 隻（10,264 千 DWT）であったのに対し、

隻、バハマ 86 隻、香港 115 隻、マーシャル諸島 68 隻等）

オペレーター仕組船　　808 隻（29%）

国内船主関係仕組船　　928 隻（33%）

単純外国用船　　936 隻（33%）

合計　　2,808 隻

このうちの、オペレーター仕組船と国内船主関係仕組船の合計 1,736 隻、（62%）が日本船社関係の便宜置籍船となっている。単純外国用船の相当な割合も便宜置籍船であると思料される。

④ 船員費

他の産業とも共通することであるが、海運サービスの競争は米ドルベースで比較される。船舶は世界中の海を動き回り、その船舶の価格は米ドルベースでの各造船所間の競争であるので、海運会社にとって船舶本体の価格は国によって違うということはない。外航船舶を運航する燃料費も外航であるので免税の重油を使っており、違いはない。ポートチャージに関する港湾による価格差も、同一航路の比較では関係がない。

海運サービス価格に大きな違いをもたらすものは、船籍国による船舶関係課税・法人税と船員費である。

日本人の所得水準の向上に伴って、船員を含む日本の労働者の給与は上がった。また、固定相場制の時代には 1 US＄360 円であったが[100]、最近では 80 円を下回るように円の評価が上がっているので、仮に円での給与が変わらなくても米ドルベースの日本人船員費は 4 倍以上に高くなってしまった。これでは、日本人船員がいくら優秀でも途上国船員との給与格差があまりに大きくなり、競争にならない[101]。この傾向は、日本だけではなく他の主要海運国においても同様であり、途上国船員の利用が増加し、先進国の船員は激減している。

パナマは 175 隻増の 916 隻（11,935 千 DWT）であった。この年、日本商船隊に占める外国置籍の割合で隻数・トン数共にパナマが首位に立った。ちなみに 2011 年 1 月時点でのパナマ置籍分は 2,358 隻（134,731 千 DWT）で、日本商船隊に占める割合は DWT ベースで 79.8%を占めるまで拡大し、リベリア置籍分は 102 隻（6,778 千 DWT）とわずか 4.0%にとどまっている。」と記述されており、パナマ船籍の指向が顕著である。

[100] 昭和 46(1971)年 8 月に金・ドルの交換が停止され（ニクソンショック）、同年 12 月のスミソニアン協定により変動相場制に移行した。

[101] 比較の時点が古いが、森、前掲書の 23 ページには「我が国外航船員の船員費は 1971 年（1 ドル＝346 円）を基準にすると、1985 年には円ベースで約 3.5 倍、ドルベース（1 ドル＝240 円）では 5 倍に上昇しており、為替レートを 1 ドル＝120 円とすると、その上昇率は 10 倍以上となり、東南アジア船員の乗組む便宜置籍船に対しますます競争力が低下する。もっとも、ドルベースでみた人件費が海外に比して割高なのは船員費に限ったことではなく、陸上従業員についても同様である。」と記述されており、人件費ベースで比較されると日本人労働者の国際競争力は大変厳しい状況であるといわざるを得ない。

大型タンカーの平均乗組員数は 20 名程度であるが、日本籍船においてすら、船長・機関長のみが日本人、あるいは船長・機関長と航海士・機関士[102]のみ日本人で、他の船員は途上国出身者というケースが多く、極力日本人船員を減らして途上国船員で補うことが通例となっている[103]。ただし、LNG 船のように特殊かつ危険性の高い船舶については、安全運航、事故防止の観点から、全員日本人で運航している場合もある。

外航日本人船員数は昭和 49(1974)年には 56,833 人であったが、平成 23(2011)年には 2,408 人にまで減少している。

⑤　船舶の種類と特徴

外航海運に従事する船には、タンカー、LNG 船、LPG 船、ばら積み船（ドライ・カーゴ）、重量物運搬船、コンテナ船、自動車専用船（PCC: Pure Car Carrier）、客船等さまざまな種類のものが存在する。また、従来の主流であった在来型貨物船は、1970 年代からのコンテナ化の進展により今では減少している。

スエズ運河とパナマ運河の開通による航路短縮効果は大きいが、スエズマックス（Suezmax）[104]、パナマックス（Panamax）[105]というそれぞれの運河を通過できる船舶の最大の大きさがある。このサイズが世界の海をどこでも制約なく航行することができる最大の船舶となる。建造技術の進展により船舶の大型化が進んでいるが、これを超える大型船は、欧州・インド洋航路では喜望峰を、大西洋・太平洋航路ではマゼラン海峡を迂回しなければならず、所要航海日数が大きく変わるのである。

船の種類によってその形状・速度に特徴がある。20 万トンといった原油を積載するタンカーは、積荷が重いため船の相当部分が水中に沈み、甲板が喫水線から近い位置にあり、運航速度が遅くなるので、海賊に襲われやすくなっている。一方、PCC は、船の両側面が高くなっているので襲われにくい。さらに、近年の燃料費高騰対策としてとられている経済運航により、運航スピードを低下していると襲われ易いということになる。平成 24(2012)年 1 月～9 月の海賊に襲撃された船舶のデータでは、ばら積み船 49 隻（21%）、ケミカルタンカー43 隻（18%）、コンテナ船 33 隻（14%）、原油タンカー26 隻（11%）、プロダクトタンカー16 隻（7%）の小計 167 隻であり、全船舶合計 233 隻中の 72%を占めている[106]。

スピードの遅い船、甲板が低い船は海賊に狙われやすいので、鋭い剃刀を有しているレ

---

102 無線従事者の資格を取得し、通信士の業務を兼務している場合もある。
103 規制緩和を活用して日本人の乗船がない例も存在する。
104 最大喫水 20m、全幅 77.5m、最大高 68m である。
105 最大喫水 12m、全幅 32.2m、全長 294.1m、最大高 57.91m であるが、現在パナマ運河の拡張工事が行なわれているので、2014(平成 26)年に予定通り完成すると最大喫水 15.2m、全幅 49m、全長 366m までの船舶の通行が可能となる。現在は 4,500TEU 積のコンテナ船までしか通行できないが、12,000TEU 積のコンテナ船まで利用できると見込まれている。
106 ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Against Ships.* London: October 2012、14-15 ページ。

ーザーワイヤー（razor wire）等を両舷に設置して海賊船から甲板への搭乗を困難にして、仮に乗船された場合でも、乗員を守るシタデル（citadel）[107]を設置して、救援部隊が到着するまで乗員の生命を守るような自衛策を講じている。

⑥　自国船増加策

船員費・船舶関係税制による国際競争力の低下に苦しんでいるのは、我が国だけではなく先進国に共通の課題である。

欧州主要海運国でも、便宜置籍船の増加・自国船減少と、それに伴う自国船員の職域の減少に悩み、既存の船籍制度とは異なる第二船籍制度を設けて、自国籍船のコスト競争力確保を図っている。フランス、ドイツ、ノルウェー、デンマーク等では、自国船員配乗の特例、船舶登録料の軽減策等を講じることによって、安全・環境保全・セキュリティー面で問題のある便宜置籍船の増加を防いでいる。

また、外航海運企業の海外流出を抑制し、自国籍船を確保するため、外航海運企業に課される法人税について、実際の利益ではなく船舶のトン数を基準として課税する外形標準課税制度が 1990 年代後半から順次欧米主要海運国で導入され、船腹量ベースで約 6 割の船舶に適用されている。

我が国でも外航海運会社の競争条件を整え、自国籍船と自国船員の増加を図るため、平成 20(2008)年度にトン数標準税制（tonnage tax）を導入した。日本船舶・船員確保計画を作成し・大臣認定を受けることによりトン数標準課税の税制優遇措置を受けられるようにして、外航日本籍船を 5 年間で 2 倍に、外航日本人船員を 10 年間で 5 割増加させることを目標としている。平成 20(2008)年には 98 隻、2,370 人であった日本籍船、外航日本人船員は、平成 23(2011)年には 136 隻、2,408 人に回復している。

⑦　港湾

外航海運には船舶と乗組員だけではなく、人が乗下船し、貨物を積み降ろす港湾と施設が必要である。

船舶は私企業が整備するが、港湾については国や地方公共団体が整備することが諸外国でも一般的である。港湾には、特定の海運会社のみが利用する専用埠頭と、誰でもが利用可能な公共埠頭があり、これらは貨物の種類によって分かれている。石油や鉄鉱石等は特定の企業のための専用埠頭が多い。コンテナの場合には、コンテナ積み下ろしのガントリ

[107] 船舶を操縦する船橋（ブリッジ）付近に海賊から襲われないように設けられた籠城場所のこと。海賊が乗船してきた場合に全乗組員を保護する区画で、船に組み込まれ、あらかじめ計画された指定区域で、海賊が外部から開けられないようドアその他を強化し、船員が数日間生活できるよう水や食料を保管して、救援部隊の到着を待つ施設のことである。

ークレーンや保管・荷捌きの施設によって、特定の海運会社が利用する専用埠頭と不特定の海運会社が利用できる公共埠頭とに分かれている。旅客船の場合にも特定の会社用の施設を設けた専用埠頭と、様々な船社が利用する公共埠頭がある。

船舶の大型化に対応することができるよう、港湾も不断の整備が必要である。コンテナ船を例にとると、パナマックスサイズの場合は 66,000dwt、 4,553TEU[108]、全長 294m、船幅 32m、満載喫水 12m といった大きさであるが、現在世界最大級のコンテナ船である「Emma Maersk」の場合は 156,907dwt、15,550TEU、全長 397.7m、船幅 56.4m、満載喫水 15.5m となっているので[109]、岸壁を長く、ガントリークレーンを大型化・増設して、岸壁の水深を深くしなければならない。ばら積船では、現在最大級の鉱石専用船である「Vale Beijing」は 404,389DWT で喫水は 22.0m であり[110]、現在最大級のタンカーである Ti Oceania は 441,585DWT で喫水は 24.5m であり[111]、十分な水深を確保できるよう航路の浚渫、大水深の岸壁の整備が必要である。外航客船の代名詞といわれた「Queen Elizabeth 2」は、70,327GT、全長 293.5m、満載喫水 9.87m、船客定員 1,778 人であったが、現在の外航客船である「Queen Mary 2」は 148,528GT、全長 345m、満載喫水 10.3m、船客定員 2,620 人、「Oasis of the Seas」は 225,282GT、全長 311m、満載喫水 9.3m、船客定員 6,300 人と大型化しており、それらの着岸が可能な旅客船ターミナルの整備、税関・出入国管理・検疫（CIQ: Customs, Immigration and Quarantine）の対応が必要となっている。

港湾の整備には、岸壁だけではなく、防波堤の整備、水深（under keel clearance）を十分にとるための航路浚渫や、第 2 章第 4 節で記述する灯台、海図作成等の航行援助施設等の整備も必要であり、巨額の投資が欠かせない。これらは、港湾使用料のみで賄うことができず、国の一般会計からの繰入や地方公共団体の負担金等によって整備・維持・管理されている。

港湾の整備だけではなく、その国の経済状態、貨物の生産地の変化等を反映するものであるが、コンテナ取扱高は 1980(昭和 55)年には 1 位 NY、2 位ロッテルダム、3 位香港、4 位神戸、5 位高雄、6 位シンガポール、13 位横浜、16 位釜山、18 位東京であったが、2011(平成 23)年には 1 位上海、2 位シンガポール、3 位香港、4 位深圳、5 位釜山、6 位寧波、7 位広州、27 位東京、40 位横浜、47 位名古屋、49 位神戸となっており、日本の地位が著しく低下している。

人と物の出入に関しては税関・出入国管理・検疫（CIQ）の公権力の行使が必要である。後述するポート・ステート・コントロール、セキュリティーチェック、保安対策強化に関して、9.11 事件以降テロ対策が強化されるようになり、港湾におけるこれらの役割が一層重要となっている。

---

108 TEU(Twenty-foot Equivalent Unit)とは 20 フィートコンテナ換算のこと。
109 Clarksons. *The Containership Register 2012.* 14th ed. による。
110 Clarksons. *The Bulk Carrier Register 2012.* による。
111 Clarksons. *The Tanker Register 2012.* による。

2. 船員

(1) 船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW 条約）

船舶の安全運航は当該船舶だけでなく、他の船舶の安全、船舶が運航する水域の環境保全にも影響を与えることから、各国において船舶に乗り組む船員の資質、資格等について基準が定められてきた。

1967(昭和 42)年にリベリア船籍のタンカー「トリー・キャニオン号（Torrey Canyon）」が英南西部で座礁し、英仏海峡の沿岸に深刻な油濁損害をもたらしたことを契機として、船員の質の向上について国際的な関心が高まった。IMCO を中心に船員の技術基準について審議が進められ、1978(昭和 53)年に「船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW 条約）（The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978）」が採択され、1984(昭和 59)年に発効した。

同条約は、船舶に乗り組む船員の資質・訓練・資格証明・当直基準を定め、船員の最低限の能力要件達成を義務付け、それに基づき加盟国（旗国）は船員の教育機関を監督し、能力証明を行い、資格証明書の発給を行うものである。また、同条約に基づく国際基準を満たすと IMO が認定した国は、いわゆるホワイトリストに掲載している。同条約には SOLAS 条約（第 2 章第 4 節で記述）同様、寄港国によるポート・ステート・コントロールが定められている。

我が国は同条約を昭和 58(1983)年に批准し、「船員法（昭和 22 年法律第 100 号）」、「船舶職員及び小型船舶操縦士法（昭和 26 年法律 149 号）」の改正を行い、船長、航海士、機関士等について定めている。

(2) 日本人船員の減少、船員の多国籍化

昭和 49(1974)年に 56,833 人であった我が国の外航船員は、平成 23(2011)年には 2,408 人にまで激減している。これは「1.（2）④船員費」で前述したように日本人船員の給与水準が途上国船員に比べて高いこと、さらに円の価値の向上によりドルベースで比較されることによって一層高くなることが大きな原因である。

23 名配乗の国際船舶の年間船員費に関する日本船主協会の試算によると、日本人船員 4 名プラス外国人船員 19 名の場合は約 210 万ドルであるのに対し、23 名が全て外国人船員の場合は約 100 万ドルとなっている[112]。全員が日本人船員であれば、さらに年間船員費が高くなることは、言うまでもない。

---

[112] （一社）日本船主協会『海運統計要覧 2011』2011 年による。

自国船員の減少は我が国に限ったことではなく、他の先進海運諸国でも同様である。国際競争力の低下、便宜置籍船の増加に対応するため、「1.（2）⑥自国船増加策」で記述したように第二船籍制度を設ける等、自国船員の増加を図っている。

しかしながら、現在の世界の船員約 120 万人の国籍別構成はフィリピンが約 23 万人、インドネシアと中国が約 8 万人、トルコが約 6 万人、ロシアとインドが約 5 万 5,000 人となっており、途上国を中心に多くの国の船員が各国船舶に配乗されている[113]。

アデン湾における我が国の海賊対処法に基づく護衛対象船舶の資料によると[114]、対象船舶乗組員の国籍別内訳の上位 10 カ国は、フィリピン 19,154 人（29.7%）、インド 11,181 人（17.4%）、中国 8,003 人（12.4%）、トルコ 4,849 人（7.5%）、ウクライナ 4,127 人（6.4%）、ロシア 2,669 人（4.1%）、韓国 2,371 人（3.7%）、ミャンマー1,755 人（2.7%）、インドネシア 1,649 人（2.6%）、バングラデシュ 988 人（1.5%）である。日本は 584 人（0.9%）で、乗組員総合計は 64,410 人であり、途上国船員が圧倒的に多いことがわかる。

3. ソマリア沖航路の重要性

欧州・アジア航路は世界の航路の中でも最も重要な航路の一つであり、地中海からインド洋に抜けるには、スエズ運河を通過してアフリカとアラビア半島の間の狭い海域である紅海、アデン湾を経て、アフリカの角といわれるソマリア周辺海域を航行していかなければならない。この海域は欧州とアジアを結ぶ重要な航路であり、また、アラビア、アフリカ、インドを結節する地政学的に重要な海域である[115]。

スエズ運河の年間航行隻数は約 1 万 8000 隻[116]であり、アデン湾の年間航行隻数は約 2 万隻と推定されている[117]。アデン湾を航行する日本関係船舶は、平成 19(2007)年 2,128 隻、平成 20(2008) 年 2,103 隻、平成 21(2009)年 1,784 隻、平瀬 22(2010)年 1,605 隻、平成 23(2011)年 1,684 隻と、同海域における航行隻数は減少しつつある。これは、海賊事件の多発により同海域の航行を控えていることと、2008(平成 20)年 9 月以降のリーマンショックの影響等による昨今の世界的な景気の低迷による海上輸送量の減少によるものである[118]。2009(平成 21)年には全世界のコンテナの荷動きの約 2 割にあたる年間約 2,000 万 TEU の貨物がソマリア周辺海域を通過している。2010(平成 22)年の日本から欧州向けの輸出自動車台数は 936,496 台[119]であり、その殆どがソマリア周辺海域を通過して運ばれている。

---

113 （一社）日本船主協会『統計データ』による。
114 平成 24 年 10 月 9 日国土交通省資料による、平成 21 年 7 月 28 日から平成 24 年 9 月 30 日までの護衛対象船舶についてのものである。
115 参考資料の「Ⅰ．ソマリア基礎資料 3. ソマリア航路の概要図」を参照のこと。
116 2010 年、2011 年のスエズ運河庁レポートによる。
117 （一社）日本船主協会推計による。
118 （一社）日本船主協会調べによる。
119 日本自動車工業会資料による。日本からの輸出自動車全体の約 2 割である。

航行の隘路となっているソマリア沖とアデン湾海域は海賊に襲撃されるリスクが高いことから、2008(平成 20)年 6 月に通常の船舶保険契約が適用されない「除外水域」に指定され、船舶の保険料が引き上げられている。原油タンカーのように航行スピードが遅く、喫水が深く海面からのデッキの高さが低い船舶は海賊に襲われるリスクが高い。このような船舶を運航する船社の中には、危険回避のため、既に喜望峰回りにルート変更を行っているところもある。日本船主協会の試算によれば、日本からオランダのロッテルダムに向かうコンテナ船が、スエズ運河を経由する通常ルートからソマリア沖を回避する喜望峰ルートに変更すると、距離にして約 6,500 キロ、航海日数にして約 10 日、費用にして一隻あたり約 4,000 万円増加し、大きな経済的損失が生じる。

従来のルートでも保険料等が高騰し[120]、喜望峰経由に迂回をすると燃料費、所要日数が大幅に増加する等、輸送コストが高騰している。これにより、船社だけでなく、荷主、最終消費者も含め、世界経済全体が巨額の損失を被っている。

The One Earth Future Foundation の報告書[121]によると、「ソマリアの海賊問題により世界経済は 2011(平成 23)年 1 年間で、そのコストの 80.5%である 53～55 億ドルを海運業界が負担し、19.5%である 13 億ドルを各国政府が海賊対処費用として負担している。」と試算しているが、1 ドル 80 円で計算すると、世界経済全体で 5,300～5,400 億円という巨額の損失を被っていることになる。

バルチック国際海運協議会は、喜望峰経由によるコスト増大、ソマリア沖・アデン湾を航行する場合の追加保険料や警備員の手配等の海賊対策にかかるコストは、全世界で年間 120 億ドル（約 9,700 億円: 2010 年）と推計している[122]。

---

[120] 2009 年に船舶戦争保険の割増保険料が最大で約 4.2 倍に引き上げられた。The Times によると「Insurance companies have increased premiums for sending a cargo shipment through the Gulf of Aden to about $9,000 from $900 a year ago.」と約 10 倍になったとも報道されている。

[121] The One Earth Future Foundation. *The Economic Cost of Somali Piracy 2011 Woking Paper*. 2011.

[122] （社）日本経済団体連合会、2011 年 10 月 18 日「海賊対策の強化に向けた提言」に記載。

第 4 節　　船舶

1. 船舶の発達

（1）　木造船、帆船

太古の昔から、人々は丸太を結びつけた筏や丸木舟を用いて水上を移動してきた。エジプトのナイル川ではパピルスの筏が使用されたが、当時の船では外洋の使用には適さなかった。しかし、時期ははっきりしないが、蘆の筏を使用して南米から太平洋にも乗り出すようになった[123]。

アウトリガー（舷外浮材 outrigger）の付いた丸木船、獣皮を張った船も使われるようになった。

紀元前 3,500 年頃に帆を使用する船が登場し、風力を利用するようになった。

紀元前 3,000 年頃には主として人力で櫂を漕いで進むガレー（galley）船が登場し、地中海等で海戦に使用された。その後、米国映画「ベン・ハー」で見られるような櫂を上下 2 段、3 段にして多数の奴隷の力を使用するように大型化した。

16 世紀～18 世紀にはガレオン船（galleon）と呼ばれる大砲を備えた帆船が登場し、軍艦としてだけではなく、海賊船や私掠船としても使用された。

19 世紀には、クリッパー（clipper）と呼ばれる大型帆船が活躍して、紅茶や他の物資を植民地と本国の間を短期間で輸送した。「カティー・サーク号（Cutty Sark）」や「サーモピレー号（Thermopylae）」が有名で、最高速度は 20 ノット[124]に達した。

（2）蒸気船、鋼船、スクリュー船の登場

産業革命により蒸気機関（ワット（James Watt）が 1769 年に開発）が登場すると、船舶の動力源として利用され、帆船は蒸気船に取って代わられていった。また、鉄製汽船、鋼船、装甲船が登場し、ガレオン船等の海賊船とは比べ物にならないほど軍艦の能力・装備が格段に向上した。

1783 年には、ドロテー（Claude François Dorothée）が世界最初の実用的な蒸気船を開発し、1807 年にフルトン（Robert Fulton）が蒸気船を商業的に成功させた（ニューヨーク・

---

[123] ノルウェーの人類学者トール・ヘイエルダール（Thor Heyerdahl）は蘆の筏船コンティキ号（Kon-Tiki）を建造し、1947 年 4 月 28 日にペルーを出航し、8 月 7 日にタヒチのツアモツ諸島・ラロイア環礁まで約 8,000km を航海し、筏船で太平洋横断が可能であることを証明した。「コンティキ号」はオスロのコンティキ博物館に展示されている。

[124] 1 ノット（kt: knot）は 1.852km/h である。

オールバニー間)。

初期の蒸気船は外輪船で、船の側面か後部に推進器である外輪を設けていた。外輪で水面をかくために水深が浅くても航行可能で、河川や沿岸の航行に適していた。商船は早い段階で帆船から蒸気船に替わったが、大きな外輪は攻撃に対して脆弱なため、軍艦への蒸気機関の採用は遅れた。

1821 年に最初の鉄製汽船「アーロン・マンビー号(Aaron Manby)」(116GT、全長 36.6m)が建造された。

1835 年に英のスミス(Francis Petit Smith)がスクリュープロペラの特許を取得[125]し、スクリュー船の建造を始めた。

1838 年に「シリウス号(SS Sirius)」(1837 年建造の蒸気船・外輪船、1,995GT、全長 60.9m、乗客定員 40 名)が アイルランドのコークを出航してニューヨークに到着し、大西洋を横断した最初の蒸気船となった。同年、「グレート・ウェスタン号(SS Great Western)」(1837 年建造の蒸気船、2,340GT、全長 65m、乗客定員 148 名)が英のブリストルを出航して最高速力 8.66 ノットでニューヨークに 15 日で到着し、ブルーリボン賞を受賞した。

1839 年に初めてのスクリュー船・蒸気船である「アルキメデス号(SS Archimedes)」(237 トン、全長 38m)が英を出航して最高速力 10 ノット、13 日間で大西洋を横断して、ポーツマスに到着した。

1845 年には最初の鋼船・スクリュー船である「グレート・ブリテン号(SS Great Britain)」(3,018LT、全長 98.15m、乗客定員 360 名)が建造された。

1845 年に英海軍はスクリュープロペラ船と外輪蒸気船の綱引きを行い、スクリュー船の優位が証明された。翌 1846 年に英海軍は帆走軍艦をスクリュー推進の軍艦に改装した。

1850 年に仏海軍は初の汽走スクリュー推進軍艦「ナポレオン号」を建造した。

1853(嘉永 6)年にペリーが 2 隻の外輪蒸気船と 2 隻の帆船で浦賀に黒船で来航した[126]。

1855(安政 2)年に徳川幕府はオランダから寄贈された外輪式蒸気船を「観光丸」と命名し、幕府は姉妹船としてオランダにスクリュー式蒸気船を注文し、1857(安政 4)年に「咸臨丸」と命名した[127]。

1858 年には 1 万 8,915GT、全長 211m、乗客定員 4,000 名の大型蒸気船「グレート・イースタン号(SS Great Eastern)」が進水するまでに、船舶の建造技術が発達した。

1860 年には最初の外洋航行可能な装甲艦である「ラ・グロワール号(La Gloire)」(排水量 5,630 トン、全長 77.8m、機帆船、木造船を 119mm の鉄板で装甲)が仏海軍に就役した。

---

125 スウェーデンのエリクソン(John Eriksson)、米のストックトン(Robert Stockton)も開発したとされているが誰が真の開発者であるかは不明である。

126 「泰平の眠りを覚ます上喜撰たった四杯で夜も眠れず」という狂歌が詠まれた。

127 「観光」、「咸臨」共に中国の易経に由来し、「国の光を観る」、「君臣が互いに親しみ合う(上下心を一つにして協力する)」という意味で、当時の徳川幕府の考え(西欧の優れた文明の吸収、アヘン戦争を踏まえ列強による植民地化を防ぐ)を表すものである。

1869(明治 2)年にスエズ運河が開通してヨーロッパとインド洋が結ばれ、従来の喜望峰回りから航路が大きく短縮された。また、風向きを気にせず運河を航行することができ、確実なスケジュールで運航することが可能な蒸気船が帆船を駆逐していった。

1884(明治 17)年に英のチャールズ・パーソンズ（Charles A. Parsons）が蒸気タービンを発明して特許を取得し、1894(明治 27)年に世界初の蒸気タービンを動力源とする「タービニア号（SS Turbinia）」（排水量 44.5 トン、全長 31.6m）を進水させた。34.5 ノット（時速 64km）の速力を誇り、1897(明治 30)年のビクトリア女王即位 60 周年記念観艦式に登場して、海軍軍艦を振り切って蒸気タービン船の優位を証明し、英海軍はタービン船の導入を開始することになった。第一次世界大戦後、船舶の主流はレシプロ式蒸気機関からタービン式に変わった。

（3）ディーゼル船

1892(明治 25)年に独のルドルフ・ディーゼル（Rudolf C. K. Diesel）がディーゼルエンジンを発明した。熱効率に優れ、軽油等の液体燃料の使用が可能であり、20 世紀に入って船舶用エンジンとして採用されるようになった。第一次世界大戦で独の潜水艦に使用されて、その優位性が認識され、1920 年代以降ディーゼル船が本格的に普及した。第二次世界大戦後、安価な C 重油を利用することが可能となり、蒸気タービン船に取って代わった。

1914(大正 3)年にはパナマ運河が開通して大西洋と太平洋が結ばれ、マゼラン海峡回りから航路が大いに短縮された。

（4）船舶の大型化・近代化

船舶建造技術が発達した現在では船舶の大型化が進んでいる。

タンカーでは 20 万～30 万 DWT[128]級の VLCC（Very Large Crude Oil Carrier）、30 万 DWT 以上級の ULCC（Ultra Large Crude Oil Carrier）という大型の船舶が原油を輸送している。石炭、鉄鉱石や小麦、トウモロコシ等を運搬するばら積み船も、タンカー同様大型化が進んだ。

しかし、海峡や運河を通航する際には制約が存在する。マラッカ・シンガポール海峡は水深が浅いため、座礁を防ぐ安全規制により船底下端と海底との距離（UKC: Under Keel Clearance）を 3.5m 以上維持しなければならず、最大喫水を 20.5m に抑えなければアラビア湾・日本間の航行はロンボク海峡経由となって運航日数が 2 日程度長くなる。そのため 50 万トン級のものまで存在した ULCC であるが、現在では VLCC が主力となっている。スエズ運河を通行できる最大の規格（スエズマックス Suezmax）は最大喫水 20m、全幅

[128] 載貨重量トン（DWT: Dead Weight Tonnage）のことである。

77.5m、最大高 68m 以内であり、通行可能な典型的なタンカーサイズの載貨重量トンは 20 万トンである。これを超える船舶はスエズ運河を通航できないので、大西洋・インド洋間は喜望峰回りとなる。パナマ運河には高低差を克服するための閘門（lock）があるため、この閘門を通過できる最大の規格（パナマックス Panamax）は最大喫水 12m、全幅 32.2m、全長 294.1m、最大高 57.91m 以内であり、通行可能な典型的な大きさは排水量 65,000 トンである。パナマックスサイズが世界の海を制約なく航行可能である最大のサイズであり、これを超えると大西洋・太平洋間はマゼラン海峡を回らなくてはならない。

朝鮮戦争における兵站の効率化を目指してアメリカでコンテナ化の検討が進められ、1950 年代にコンテナ専用船が登場した。米のトラック会社社長であったマクリーン（Malcolm McLean）はコンテナ化に取り組み、タンカーをコンテナ船（SS Ideal-X）に改造し、1956(昭和 31)年にニュー・ジャージー州ニュー・アークからテキサス州ヒューストンまで 58 個の 35ft コンテナを運んでいる[129]。コンテナのサイズは様々なものが開発されたが、現在では国際標準化機構（ISO: International Organization for Standardization）で標準化され、長さ 20ft（6,096mm）、幅 8ft（2,438mm）、高さ 8ft5inch（2,591mm）が一般的なサイズとなっており、この 20ft コンテナ換算（TEU: Twenty-foot Equivalent Unit）でコンテナの積載量等を表すようになっている[130]。コンテナはその取扱いの容易さから物流システムを根本的に変え、港湾労働者が荷物を担いで荷役をしていた在来型の港湾荷役は先進国の港湾からみられなくなった。現在は 40ft コンテナが主流となっており、1970 年代以降はコンテナ船[131]によって世界各地の一般貨物が効率的に運ばれるようになった。

パナマックス（Panamax）サイズのコンテナ船は、4,500TEU 程度であるが、現在の世界最大級のコンテナ船は 156,300DWT、14,000TEU、全長 366m、船幅 51m、満載喫水 16m であり、このような大型コンテナ船を受け入れる港湾の整備（浚渫して航路と岸壁の水深の確保、ガントリークレーンの大型化等）も必要となっている。

外航客船については、1969(昭和 44)年に建造された「クイーン・エリザベス 2（RMS Queen Elizabeth 2）」が客船の代名詞といわれるほど有名であった。70,327GT[132]、全長 293.5m、全幅 32.03m、全高 52.2m、喫水 9.87m、船客定員 1,778 名のパナマ運河を通航できるサイズであったが、2008(平成 20)年に退役した。

2003(平成 15)年に建造された「クイーン・メリー2（Queen Mary 2）」は 148,528GT、

---

129 1960(昭和 35)年に海陸一貫輸送という意味の「Sea-Land」に社名を変更している。

130 外航貨物船で主に使用されている 40ft コンテナは 20ft コンテナ 2 個分であるので、2TEU となる。

131 タンカー、ばら積み船等は何トン運べるかが重要であるので載貨重量トン（DWT）でその大きさを表すが、コンテナ船では 20ft コンテナ換算（TEU）でその大きさを表している。

132 総トン数（GT: Gross Tonnage）は船舶の大きさを表すもので、主に客船の大きさを表す際に使用される。

全長 345m、全幅 41m、全高 72m、喫水 10.3m、船客定員 2,620 名であり（最大高でスエズ運河を通航することは不可能である）、2009(平成 21)年に建造された現時点で世界最大の「オアシス・オブ・ザ・シーズ（Oasis of the Seas）」は 225,282GT、全長 311m、全幅 46.9m、全高 72m、喫水 9.3m、船客定員最大 6,300 名と、客船についても大型化が格段に進んでいる。

機能についても、エンジンやプロペラの改良による燃費・運航性能の向上、スタビライザーによる安定性の向上・乗り心地の改善が図られている他、海難事故による環境汚染防止のための二重船殻の導入、温室効果ガス削減のための船型の改善等の取り組みが続けられている。

原子力の利用に関しては、頻繁に燃料補給をする必要のない長距離・高速移動が可能な原子力船は軍艦に採用された。また、酸素を必要としない原子力機関は、潜水艦[133]に適している。原子力機関は軍艦に向くものとして高く評価されたが、商船としては、米では貨客船「サヴァンナ」、独では鉱石運搬船「オットー・ハーン」、日本では貨物船「むつ」が実験船を兼ねて建造されたが、いずれも退役しており、現在原子力商船は存在しない。

2. 船舶の安全

（1） 政府間海事協議機関（IMCO）の設立と国際海事機関（IMO）への改組

海運は元来非常に国際性の高いものであるため、19 世紀後半から主要海運国が中心となって、各種の技術的事項に関する会議を開催し、灯台業務や海難防止、海難救助等の海上の安全確保を目的とする国際的取り決めがなされてきた。

1912(明治 45)年 4 月 10 日に英国サザンプトン港を出港した 46,328 総トン、乗客定員 1,324 名、乗員定員 899 名の当時世界最新鋭の豪華客船「タイタニック号（SS Titanic）」は 15 日未明にカナダのニューファンドランド島沖で氷山とぶつかって沈没し、乗船者 2,208 名中 1,513 名の犠牲者を出す史上最悪の船舶事故となった。これを契機として、1914(大正 3)年に「海上における人命の安全のための国際条約」が採択された。

その後、第二次世界大戦を経て、船舶輸送の技術面の検討のため、国際連合は常設の海

---

133 潜水艦は一人乗りの人力駆動のものが 18 世紀に登場し、1864 年に空気エンジンで推進するものが仏海軍により開発された。1888 年には仏海軍により電気モーターで推進する潜水艦「ジムノート（Gymnote）」が開発された。1900 年に内燃機関（ガソリンエンジン）によって推進する近代潜水艦「ホランド（USS Holland）」が登場した。その後エンジンはディーゼルエンジンに代替され、第一次世界大戦時には独海軍が U ボートとして活用した。1955(昭和 30)年には米海軍により史上初の原子力潜水艦「ノーチラス（USS Nautilus）」が登場し、水中速力と水中航続力が飛躍的に向上した。

事専門機関設置の必要性を指摘した運輸通信委員会の報告に基づき、1948(昭和 23)年に国連海事会議をジュネーブで開催し、「IMCO 条約」が採択された。当時、我が国は対日平和条約の締結がなされていなかったため、同会議に招聘されなかったが、1958(昭和 33)年 3 月に我が国が同条約の受諾書を寄託したことによって発効要件が満たされ、国際貿易に従事する海運に影響のある全ての種類の技術的事項に関する政府の規則及び慣行について、政府間で協力を行う国際機関として、「政府間海事協議機関（IMCO: Inter-governmental Maritime Consultative Organization）」が同年ロンドンに設立され、活動を開始した。

海運政策については、1964(昭和 39)年に設立された「国連貿易開発会議（UNCTAD：United Nations Conference on Trade And Development）」や 1961(昭和 36)年に設立された「経済協力開発機構（OECD: Organization for Economic Co-operation and Development）」を中心に議論がなされ、海上の安全、能率的な船舶の運航、海洋汚染の防止等については IMCO を中心に議論がなされた。

IMCO の活動内容の拡大等を図るため 1975(昭和 50)年に IMCO 条約の改正が採択され、1982(昭和 57)年 5 月に発効したことにより「国際海事機関（IMO: International Maritime Organization）」に改組[134]され、2012(平成 24)年 12 月末には 170 の国・地域が加盟し、3 地域が準加盟国となっている[135]。

（2）船舶安全関係条約

① 海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約: International Convention for the Safety of Life at Sea）および議定書

「タイタニック号」事故を契機として、各国がそれぞれ国内法によって規定していた船舶の安全性確保について、独皇帝ヴィルヘルム二世の提唱により欧米主要海運国 13 カ国が参加して「1914 年の海上における人命の安全のための国際条約（International Convention for the Safety of Life at Sea, 1914）」が採択されたが、第一次世界大戦の勃発により発効に至らなかった。

1914 年条約の不備を補い、その後の造船技術の発達に対応した新条約を作成するため、1929(昭和 4)年に英国政府が主催する条約会議がロンドンで開催され、「1929 年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約:International Convention for the Safety of Life at Sea, 1929）」が採択され、1933(昭和 8)年に発効した。これにより、国際航海に従事する旅客船と 1,600GT 以上の貨物船を対象として、海上における人命の安全に関する

134 「国際海事機関条約（Convention on the International Maritime Organization）」に改正された。

135 「タイタニック号」沈没 100 周年である 2012(平成 24)年の 1 月から、筆者と運輸省入省同期である關水康司氏が日本人としては初めて IMO 事務局長に就任している。

基準が初めて国際的に統一された。我が国は同条約実施のための国内措置として、「船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）」を昭和 8(1933)年に制定し、昭和 10(1935)年に同条約は我が国についても発効した。

1948(昭和 23)年 6 月に、第二次世界大戦中における船舶技術の進歩、航海技術の進歩を踏まえ、1948 年の海上における人命の安全のための国際会議が英国政府の招請によりロンドンで開催され、1929 年の SOLAS 条約が見直され、「1948 年の SOLAS 条約（1948 SOLAS）」が採択された。同条約は、1929 年条約に比べ、旅客船の区画配置、防火構造等の強化を図っており、1952(昭和 27)年 11 月に発効した。我が国は同年加入している。

1960(昭和 36)年 5 月に、1948 年以後の技術革新、原子力船の出現等を踏まえ、1960 年の海上における人命の安全のための国際会議が IMCO の招請によりロンドンで開催され、「1960 年の SOLAS 条約（1960 SOLAS）」が採択された。同条約は、1948 年条約に比べ、救命設備、消防設備など構造・設備全般にわたる規制強化を図っており、1963(昭和 38)年に発効した。我が国は同年批准している。

1974(昭和 49)年 11 月に、1960 年条約採択以後の海上輸送構造の変化、造船技術の進歩等の情勢に対応して IMCO 海上安全委員会で審議された技術的安全要件の確実な実施を図るために、1974 年の海上における人命の安全のための国際会議が IMCO によりロンドンで開催され、「1974 年の SOLAS 条約（1974 SOLAS）」が採択された。同条約は、安全規制の一段の強化を図った他、今後の技術革新等に即応するため、条約改正手続きの簡素化を図っており、1980(昭和 55)年に発効した。我が国についても同年 5 月に発効している。

改正手続きが簡素化されたこともあり、その後累次の改正が行われ、貨物船の機関室前後の水密隔壁の強化、二重底化による事故発生時における環境汚染の防止、アスベストの禁止、バラストタンクの防食塗装の性能基準強化等の安全性対策の強化がなされている。

1977(昭和 52)年に米国でタンカーによる大きな海難事故が相次いで 3 件発生したことにより、タンカーの安全性及び海洋汚染防止に関する関心が高まってきたことを受け、1978 年のタンカーの安全及び汚染防止に関する国際会議を 1978(昭和 53)年に IMCO がロンドンで開催した。1974 年の SOLAS 条約及び 1973 年の MARPOL 条約の補完を目的として、「1974 年の SOLAS 条約に関する 1978 年議定書」が採択され、固定式不活性ガス装置の備付け、操舵装置の二重化等タンカーの安全性の一層の向上と船舶検査の強化が図られた。同議定書は 1981(昭和 56)年に発効し、我が国においても同時に適用されている。

IMO では上記 1978 年議定書採択以降、船舶の毎年の検査、検査間隔等についての検討を行い、1988(昭和 63)年 10 月～11 月に検査と証書の調和システムに関する国際会議を開催し、「1974 年の SOLAS 条約に関する 1988 年議定書」が採択された。同議定書は、条約・コード間で異なる検査の種類、間隔、証書の有効期間等の調和を図るものであり、2000(平

成 12)年に発効した。我が国は 1997(平成 9)年に批准し、条約発効に先立って国内法である船舶安全法を改正し、実施している。

② 1966 年の満載喫水線に関する国際条約（LL 条約）および議定書

1920 年代、外航海運業界は過当競争状況にあり、過積載に起因する事故が頻発した。このため、1930(昭和 5)年ロンドンで国際会議が開催され、「1930 年の満載喫水線に関する国際条約（International Convention on Load Lines）」が採択され、1929 年の SOLAS 条約と同時である 1933(昭和 8)年 1 月に発効した。我が国においては、国内法令の整備を行い、同年 10 月に施行された。

その後の船舶の大型化、水中翼船等の新型船舶の出現等の造船技術の発展を踏まえ、IMCO は 1966(昭和 41)年 3 月に 1966 年の満載喫水線に関する国際会議を開催し、「1966 年の満載喫水線に関する国際条約（International Convention on Load Lines, 1966）」を採択した。同条約は 1968(昭和 43)年に発効し、同年我が国においても国内法令の整備を行い、施行されている。同条約は、24m 以上の長さの船舶を対象として、載貨の限度を定め、各国統一的な方法によって満載喫水線の算定・表示を義務付け、そのために加盟国の責任において検査・証書発行を行うものである。

1988(平成元)年には「1966 年条約に関する 1988 年議定書（Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966）」が採択され、その後 2003 年改正、2012 年改正が IMO の審議に基づいて行われている。

③ 1973 年の船舶による汚染防止のための国際条約および議定書

海上交通の発達、石油その他の物質の海上輸送量の増大に伴って、船舶に起因する海洋汚染の危険性が高まってきた。1954(昭和 29)年にはロンドンで国際会議が開催され、「1954 年の油による海水汚濁の防止のための国際条約（OILPOL 条約）（International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954）」が採択され、一定の規制が導入された。

その後のタンカーの大型化、油以外の有害物質の海上輸送の増大、沿岸国の海洋保護に対する関心の高まり等[136]を踏まえ、IMCO では 1969(昭和 44)年から条約策定作業を開始した。1973(昭和 48)年に国際会議を開催し、「1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約（MARPOL 条約）（International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973）」が採択され、規制対象を重質油以外のすべての油に拡大するとともに、有害

[136] 1967(昭和 42)年にリベリア船籍の「トリー・キャニオン号（Torrey Canyon）」が英南西部のシリー島付近の浅瀬で座礁し、積荷のクウェート原油 119,000 トンが流出し、英南西部と仏北部の沿岸に深刻な被害をもたらした。

液体物質、汚水等も規制対象に含めることによって海洋汚染を防止する包括的な規制を志向したものとなっている。現在、同条約は未発効である。

その後相次いで発生したタンカー事故[137]を契機とする米国によるタンカーの規制強化に関する提案を踏まえ、1978(昭和 53)年に IMCO は 1978 年のタンカーの安全及び汚染防止に関する国際会議を開催し、「1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年議定書（MARPOL73/78）（Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973）」が採択された。この議定書により、一定の油タンカーに対する規制強化、1973 年条約附属書Ⅱの修正等が行われ、同議定書は 1983(昭和 58)年に発効し、我が国についても同時に発効している。

1989(平成元)年の米国における米船籍タンカー、「エクソン・バルディス号」事故[138]を踏まえ、1990(平成 2)年に米国油濁法（OPA90: Oil Pollution Act of 1990）によりタンカーの二重構造が義務化された。IMO でも審議を行い、1992(平成 4)年に MARPOL 条約が改正され、1993(平成 5)年に発効した。日本は 1995(平成 7)年に加入している。同改正により、新造される 5,000DWT 以上等の大型のタンカーに二重船殻構造（double hull）が義務付けられた。

1997(平成 9)年には「1978 年議定書の 1997 年改正議定書」が採択され、2005(平成 17)年に発効し、我が国についても同時に発効している。

④ 1977 年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約および議定書

漁船の遭難割合は商船に比べてかなり高いものの、主として経済的理由から SOLAS 条約、満載喫水線条約において適用対象外とされてきた。しかし安全性強化のため、1958(昭和 33)年に IMCO として設立されて以来、IMO は漁船の安全基準確立に向けて検討を続け、1977(昭和 52)年にスペインのトレモリノスで漁船安全に関する国際会議を開催し、「1977 年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約」が採択された。現在、同条約は未発効である。

同条約の発効条件が整わない状況に鑑み、IMO は同条約の一部を改正する検討を行い、1993(平成 5)年に再びトレモリノスで漁船安全に関する国際会議を開催し、「1977 年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約に関する 1993 年議定書」が採択された。現在、同議定書は未発効である。

トレモリノス条約策定から約 35 年が経過したにも係わらずトレモリノス条約議定書が一

---

[137] 1978(昭和 53)年 3 月にリベリア船籍の「アモコ・カディス号（Amoco Cadiz）」が仏ブルターニュ半島沖で座礁し、積荷のイラン原油 223,000 トンが流出し、仏ブルターニュ半島沿岸に深刻な被害をもたらした。

[138] 1989(平成元)年 3 月にアラスカのプリンス・ウィリアム湾で米船籍「エクソン・バルディス号（Exxon Valdez）」が座礁し、積荷のアラスカ原油 37,000 トンが流出し、米国沿岸で最大規模の海洋汚染を引き起こした。

向に発効しないことから、IMO では同議定書の全面的な見直し作業を行った。平成 24(2012)年 10 月、南アフリカのケープタウンに於いて開催された同条約議定書外交会議において「トレモリノス条約議定書に基づく新協定」が採択された。これにより、同条約の早期発効が期待されている。

⑤ IMO が寄託先となっているその他の主な条約

下記条約は IMO が寄託先となっている。海事関係条約は IMO を中心に議論がなされ、実施されているのである。

「船舶トン数測度条約（TONNAGE 条約）」（1969 年）

「1972 年の安全なコンテナに関する国際条約（CSC 条約 International Convention for Safety Containers, 1972）」

「1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約（COLREG 条約（Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972））」（3. 航行の安全で後述）

「1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW 条約）」（第 2 章第 3 節 2. 船員で記述）

「1990 年の油による汚染に関する準備、対応及び協力に関する国際条約（OPRC 条約）（International Convention on Oil Pollution, Preparedness, Response and Cooperation, 1990）」

前記 1989(平成元)年の「エクソン・バルディス号」事故は米国沿岸海域に生息する生物に重大な被害をもたらした。これを契機に 1990(平成 2)年にロンドンで環境保護に関する国際協調の枠組みを定める国際会議が開催され、「OPRC 条約」が採択され、1995(平成 7)年に発効した。我が国は同年加入している。

「2001 年の船舶の有害な防汚方法の規制に関する国際条約（AFS 条約）」

「2004 年の船舶のバラスト水及び沈殿物の制御及び管理のための国際条約（バラスト水管理条約）」

⑥ その他の船舶に関する廃棄物関係条約

海洋環境に関しては、廃棄物の海洋投棄を規制する「廃棄物その他の物の投棄による海洋汚染の防止に関する条約（ロンドン条約）」が 1972(昭和 47)年に採択され、1975(昭和 50)年に発効し、有害廃棄物の規制に関する「有害廃棄物の国境を越える移動及びその処分の規制に関する条約（バーゼル条約）」が 1989(平成元)年に採択され、1992(平成 4)年に発効し、不正輸出入を防止している[139]。

[139] 外航海運の観点から有害廃棄物の海上輸送を取り締まるだけでなく、老朽船舶そのもの

（3）船舶安全関係国内法

我が国では、上記条約を実施するための国内法令を整えている。

具体的には、「船舶法（明治 32 年法律第 46 号）」、「船舶積量測度法（大正 3 年法律第 34 号）」、「船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）」、「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律（昭和 45 年法律第 136 号）」、「船舶のトン数の測度に関する法律（昭和 55 年法律第 40 号）」、「特定有害廃棄物等の輸出入等の規制に関する法律（平成 4 年法律第 108 号）」等やその政省令告示を制定・改正して対応している。

3. 航行の安全

（1）海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約（COLREG 条約）

海上における船舶の衝突を予防するために、互いの船舶がとるべき航法および航行に係る通信、信号に関する方法については、古くから種々の規則が作成されていたが、海上交通の国際性に鑑み、世界的に共通な規則の必要性が認識されていた。1889(明治 22)年にワシントンで開催された国際海事会議で、「海上における衝突の予防のための国際規則（COLREG: International Regulation for Preventing Collision at Sea）が採択された。

我が国は、この規則に基づき、明治 13(1880)年に制定した「海上衝突予防規則（明治 13 年太政官布告第 35 号）」を廃止して、1892(明治 25)年に「海上衝突予防法（明治 25 年法律第 5 号）」を制定した。

第二次世界大戦後の 1948(昭和 23)年 6 月には、「2.（2）①海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS 条約）および議定書」で前述したロンドンでの 1948 年の海上における人命の安全のための国際会議において、COLREG の改正について審議され、「1948 年の COLREG」が採択された。我が国はこの規則を取り入れ、1953(昭和 28)年に旧海上衝突予防法を全面改正し、新たな「海上衝突予防法（昭和 28 年法律第 151 号）」を制定した。

IMCO ではその後の舶用レーダー等航海機器の発達等に対応するため検討を重ね、1960(昭和 35)年に「1960 年の COLREG」が採択された。さらに、その後の著しく変化する海上交通の実態に対応するため、1972(昭和 47)年に国際会議を開催し、「1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約（COLREG 条約（Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972））」が採択され、1977(昭和 52)年に発効した。

の解体（スクラップ）も課題である。例えば、アスベストが船内に使用されている老朽船を、解体のためではなく中古船として先進国から途上国に売却し、当該船舶を現地で解体する場合は規制対象外となっている。

我が国は、同年旧海上衝突予防法を全面改正し、新たな「海上衝突予防法（昭和 52 年法律第 62 号)」を制定した。同条約に基づき、船舶が表示すべき灯火、形象物及び音響信号等について定め、条約発効とともに実施している。

（2） 航路標識（灯台等）

海難事故を防止するため、古くから灯台等が設置され船舶航行の指標として利用されてきた。しかし、各国で形、色、灯火等についてバラバラであったため、国際間の船舶航行が頻繁になるにつれ、誤認による航行上の危険が認識され、統一の機運が生まれてきた。

1889(明治 22)年にパリで世界博覧会が開催された際に「海上作業に関する第 1 回会議」が開催され、海上航行の援助施設に関する議論等が行われた。1908(明治 41)年にはロシアのサンクトペテルブルクで「国際航路標識会議」が開催され、その後ロンドンやパリ、ベルリンでの協議、国際連盟の交通部会での審議を経て、1937(昭和 12)年に「浮標統一に関する協約」が採択されたが、批准したのは英仏など欧州 10 カ国にとどまり、日米は加盟しなかったので、世界中で統一されたルールとはならなかった。

第二次世界大戦後の各国の航路標識整備、技術進歩の進展をふまえ、1950(昭和 25)年にパリで「灯台等航路標識に関する国際技術会議」が開催された。これ以降各国の航路標識機関間の協力が深まり、1957(昭和 32)年に非政府機関である常設の「国際航路標識機関協会（IALA: International Association of Lighthouse Authorities）」がパリに設立された[140]。我が国の海上保安庁は昭和 34(1959)年に加盟し、昭和 50(1975)年以降海上保安庁は理事に選任されている（平成 24(2012)年 8 月現在 72 カ国と 145 の事業者が加盟)。

海上に設置される浮標については赤を左舷に用いる国と右舷に用いる国があり、その認識を誤ると直接海難に結びつくため、1966(昭和 41)年から IALA は IMCO 、IHB[141]と連携して、当時世界に約 30 種類存在した浮標式の統一に向けて作業を進めた。1971(昭和 46)年にドーバー海峡において船舶衝突により船が沈没し、これを標示するために設置した灯浮標を誤認した船舶が次々に衝突事故を起こしたことが、浮標統一への関心をさらに高めた。しかし、その後の議論においても標識の統一については合意に至らなかったことから、二種類の浮標式を策定する方向で作業が進められた。その結果、1980(昭和 55)年に東京で開催された IALA 総会において、世界の浮標式を A 方式（左舷側を赤）及び B 方式（右舷側を赤）とする「IALA 海上浮標式（IALA Maritime Buoyage System)」が合意された。（日本は B 方式を採用し、約 2,000 基に及ぶ航路標識の変更を行った。）

IMO では 2011(平成 23)年 6 月、海上安全委員会の航行安全小委員会内に、航路標識 AIS

---

[140] 2008(平成 10)年に「International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Association」に改称されている。

[141] 1921(大正 10)年に国際水路局（International Hydrographic Bureau）として設立された。1970(昭和 45)年に国際水路機関（IHO: International Hydrographic Organization）に改組された国際機関で、2011(平成 23)年 9 月現在 80 カ国が加盟している。

（Automatic Identification System）の定義、利用方法等の基本方針及び新たな表示記号を検討するための作業部会（correspondence）が設置され、とりまとめ役（coordinator）を海上保安庁交通部職員が務めている。航路標識 AIS は、航路標識または陸上の無線局から、航路標識の名称、位置、灯火の状況等を、AIS を利用して船舶に提供するものである。本システムは、灯浮標の流出などの航路標識事故、沈没や乗り上げ等の海難事故等が発生した場合、船舶の電子海図表示装置等の画面上に、仮想の航路標識を表示させることも可能であることから、当該船舶の航行の安全に寄与するシステムとして、世界的に期待されている。

我が国では、明治元(1868)年に横浜裁判所に燈明台掛を設置し、明治 2(1969)年に洋式灯台を観音崎に、灯船を横浜本牧沖に、浮標を東京湾富津沖に設置し、航路標識についての取り組みを始めた。明治 10(1877)年には蒸気サイレンを霧信号に採用している。第二次世界大戦後の昭和 34(1959)年には太平洋ロラン A 局を開設して電波による航行安全を開始した。その後もデジタル化、GPS 利用等、海上保安庁交通部を中心に海上交通の安全確保に取り組んでいる。

（3）　水路測量、海図整備

船舶の衝突と共に船乗りが恐れたのは船橋から発見することができない暗礁への船舶の座礁事故であった。灯台の整備と並んで昔から海図の整備が図られてきた。

1889(明治 22)年に米国ワシントンで初めての国際海事会議が開催され、その後も会議が開催された。1908(明治 41)年にロシアのサンクトペテルブルクでの「国際航路標識会議」では、航海関係者と水路関係者が航海用出版物の記号や表現の統一についての決議を行ったが、第一次世界大戦のため検討が中断された。戦後の 1919(大正 8)年にロンドンで 24 カ国参加の下、国際水路会議が開催され、国際水路局の設立が議決され、1921(大正 10)年に 19 カ国が参加して国際水路局（IHB: International Hydrographic Bureau）が発足した。我が国は設立当初から参加している。海洋学者であったモナコ皇太子アルバート一世の招致により、事務局はモナコに置かれている。

参加国の政府間協定による地位があいまいであるとの問題を解決するため、検討がなされ、1967(昭和 42)年に「国際水路機関条約（Convention on the International Hydrographic organization）」が採択され、1970(昭和 45)年に発効したことにより国際水路機関（IHO: International Hydrographic Organization）に改組されている[142]。

IHB としての設立以来、水路測量の実施、海図をはじめとする航海用出版物の表現の統一、各担当機関の協力が図られており、これにより、国際航海の安全性が向上している。

我が国では海上保安庁海洋情報部によって水路測量の実施、海図の作成が行われており、

[142] その業務の一つに「大洋と海の境界」の編集・出版があり、「日本海」の名称に対して韓国が変更を求めており、改訂が遅れている。

座礁等の海難事故防止が図られている[143]。

海図においてもIT化が進んでおり、各国政府は電子海図（ENC: Electronic Navigation Chart）の提供を進めている。

この電子海図を利用して、自動車のカーナビと同様の電子海図表示システム（ECDIS: Electronic Chart Display and Information System）も開発され、船舶の航行支援を行っている。

（4）　海上交通安全、水先

「3.（1）」で前述したCOLREG条約に基づき、「海上交通安全法（昭和47年法律第115号）」により、船舶交通が輻輳する海域における船舶交通についてのルールが定められ、「港則法（昭和23年法律第174号）」により、港内における船舶交通の安全等について定められている。

海上交通量が多く通過船舶で混雑する港・水域、地形や水路が複雑で気象や潮流の状況が厳しい港・水域では、他の港・水域に比べ海難事故の発生が多かった。そのため、船舶輻輳海域等において、当該港・水域の状況を熟知している水先人（pilot）が案内をして事故の発生を回避することが古くから洋の東西を問わず行われてきた。

各国でそれぞれルールを定めて実施してきているが、IMOでは2003(平成15)年の第23回総会で水先人の訓練や資格、業務実施の際の責任関係等について決議し、加盟国に勧告を行っている[144]。

我が国では「水先法（昭和24年法律第121号）」により、一定の大きさ以上の船舶に水先人の乗船を義務付けて水先人が港域や水域を案内する強制水先区が10カ所定められている。船長からの要請を受けて、パイロットステーションと呼ばれる水先人の乗船場所として定められている水域で待つ要請船に水先人は向かって乗船し、危険海域を航行し、あるいはタグボートへの指示なども行って操船・着岸させるが、荒天時等には大変な危険を伴う。日本人外航船員が減少している状況の現在、水先人不足の到来への対応、水先人の安全レベルの維持向上等を通じた安全確保への対応が求められ、平成19(2007)年に水先法は抜本改正が行われている。

4.　安全性・保安の担保

（1）ポート・ステート・コントロール（PSC: Port State Control）

---

143 西田英男「国際水路機関の改革への努力－その1－」『水路』第130号（2004年）、2-5ページを参照した。

144 A23/RES.960　5 Dec. 2003採択。

1978(昭和 53)年にフランスのブルターニュ半島の岩礁にリベリア船籍の「アモコ・カディス号（Amoco Cadiz)」が座礁し、積荷の原油 22 万トンのほぼ全量が流出するという油汚染事故をはじめ、1970 年代の後半において大型船舶の海難事故が増大した。それら船舶の多くは船籍を有する国による監督体制が不十分である等国際条約に基づく船舶の安全基準を満たしていない船（サブスタンダード船（substandard ship））であったので[145]、IMCO において 1975(昭和 50)年に PSC に関する決議が採択され[146]、1981(昭和 56)年には PSC についての具体的な監督手続きに関する決議が採択された[147]。特定地域内の諸国が協力して、その地域に寄港する船舶をできるだけ多く、能率的に検査する体制を各地域で整備することとなり、翌 1982(昭和 57)年 7 月には欧州でパリ MOU[148]が採択され、1993(平成 5)年にはアジア太平洋地域で東京 MOU が採択されている。現在は世界九つの地域で MOU が結ばれ、ほぼ全世界的な PSC の実施体制が構築されつつある。

（2）　国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保

2001(平成 13)年 9 月 11 日の米国同時多発テロを受けて、海上輸送の脆弱性が危惧され、船舶、港湾、貨物の把握および安全性を確保するため、IMO は 2002(平成 14)年に 2002 年 SOLAS 条約改正を行い、また、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保指針（ISPS: International Ship and Port Facility Security Code）を策定し、各船舶及び港湾施設に自衛措置を義務づけ、セキュリティ・レベルを設定する仕組みを導入した。旗国として自国籍船舶を保護するとともに、寄港国及び沿岸国の立場から、テロ行為に利用される恐れのある船舶の入港を拒否できる手続きを明確化した。我が国は「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（平成 16 年法律第 31 号)」を制定している。

国際港湾においては、保安措置の実施（港湾施設への出入管理、貨物の取扱管理、港湾施設内外の監視)、フェンス・照明等の保安設備の設置、保安管理者の選任等、テロ防止対策の強化を図っている。

（船舶関係については、「5. 船舶識別、追跡、警報通報装置」に後述。）

5. 船舶識別、追跡、警報通報装置

---

145 1997(平成 9)年 1 月に日本の島根県隠岐島の沖合でロシア船籍のタンカー「ナホトカ号（Nakhotodka)」の船体が二つに折損し、積荷の C 重油約 6,200 トンが流出し、我が国の日本海沿岸に大きな被害をもたらした。

1999(平成 11)年 12 月には仏北西部ブレスト沖でマルタ船籍のタンカー「エリカ号（Erika)」の船体が二つに折損し、積荷の重油 1 万トン以上が流出し、仏のブルターニュ半島沿岸に大きな被害をもたらした。

146 Res. A.321(IX)

147 Res. A.466(XII)

148 覚書（Memorandum of Understanding）

IMO では 1974 年の海上における人命の安全のための国際条約（1974 年 SOLAS 条約）を改正して船舶自動識別装置、船舶追跡システム、船舶警報通報装置について設置を義務付けている。また、2001(平成 13)年の米同時多発テロを受けて安全対策の強化を図っている。

これらの IMO による船舶安全対策の強化が、ソマリア沖等で海賊に襲撃された船舶からの第一報、位置の特定、その後の追跡に大きく役立っている。

（1） 船舶自動識別装置（AIS: Automatic Identification System）

1974 年 SOLAS 条約の 2000(平成 12)年改正により、国際航海に従事するすべての旅客船及び国際航海に従事する 300GT 以上の貨物船並びに国際航海に従事しない 500GT 以上の船舶に対して設置が義務付けられており、船舶の識別符号、種類、位置、速力、航海状態、その他安全に関する情報を自動的に送受信し、船舶局相互間及び船舶局と陸上の航行援助施設等との間で情報の交換を行うシステムである。

2002(平成 14)年に同改正は発効しており、我が国は「船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）」に基づく「船舶設備規程（昭和 9 年逓信省令第 6 号）」を平成 14(2002)年に改正して、第 146 条の 29（船舶自動識別装置）に規定している。

AIS は、船舶から VTS センター（Vessel Traffic Service Center）[149]への位置通報の自動化、船舶間の衝突回避等を念頭に検討が進められたものであるが、これにより船舶の動向を陸上から把握することが可能となった。

（2） 船舶長距離識別追跡システム（LRIT: Long-Range Identification and Tracking of Ships）

1974 年 SOLAS 条約の 2006 年改正により 2008(平成 20)年 12 月 31 日以降、順次国際航行に従事するすべての旅客船と 300GT 以上の貨物船等に備え付けが義務付けられている[150]。

GPS（全地球測位システム：Global Positioning System）等から得られた船舶の位置情報を衛星通信システムを用いて 6 時間ごとに船籍国のデータセンターに通報し、その後、国際データ交換システム（International Data Exchange）を使用して締約国間（例えば、船籍国と沿岸国間）で情報を交換することにより、遠洋航行中の船舶の動静把握を可能とし、船舶のセキュリティーの向上、捜索救助への活用を目的とするシステムである。

---

[149] 船舶の安全運航に必要な情報の提供と航行管制を一元的に行っている組織。日本では海上保安庁の海上交通センター及び港内交通管制室がレーダー、AIS、テレビカメラ等により、港内の航路及びその付近海域を航行する船舶に対し、船舶の航行の安全上必要な情報提供と航行管制を行っている。

[150] Res. MSC 210(81)

我が国では平成 21(2009)年 4 月から LRIT データセンターの運用が開始されており、これは米国、カナダ、韓国、マーシャル諸島、ブラジル、バハマに続く 7 番目のものである。このように整備が進むことで、国際的な LRIT 情報の交換が密になり、海上セキュリティー対策・捜索救助体制の強化が図られている。

（3） 船舶警報通報装置（SSAS: Ship Security Alert System）

1974 年 SOLAS 条約の 2002(平成 14)年改正により、国際航海に従事する船舶に対し設置が義務付けられており、船舶の安全に支障を生じた場合に、警報ボタンを押すことで、海賊に気づかれずに警報を沿岸政府当局等に発信するシステムである。

2004(平成 16)年に同改正は発効しており、我が国は「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（平成 16 年法律第 31 号）」を制定し、同法第 5 条に規定している。

一般の遭難信号は、当該船舶の最寄りの沿岸国に幅広く通報し、迅速な救助を求めるものであるが、SSAS は船籍国だけに秘密裏に通報するものであり、必要に応じ、船籍国が沿岸国等に救助支援を要請するものである。

第 5 節　　国際法と海賊

1. 慣習国際法、普遍主義の成立

（1）古代から近世における海賊行為と法

①　古代における海賊行為と法

古代において海賊行為は「政治の手段、諸民族の闘争の手段、もしくは戦争手段」として正式に承認されており、国家権力と結びつくことが通例とされていた。アレクサンダー大王が地中海の海賊ディオニデスの所業を批判すると、ディオニデスは「私は船を略取したが、大王は帝国を奪取した。」と反論したように海賊行為は今日における意味での犯罪であるとは考えられていなかった[151]。また、古代ローマは海賊の力を利用してカルタゴとのポエニ戦争[152]を戦ったが、スキピオによって組織化され統制された海賊は「海軍であり、海上警察」であった。このように海賊の地位は海上輸送の妨害者から、海上輸送を防護し、他国の海上輸送を破壊する「国家権力と共にある海賊」に逆転した。このような海賊はいわゆる「私的海賊」とは区別して理解されるべきものであり、いわゆる交戦団体による行為であって、後世の国際法においては海賊概念から除外しているものであった[153]。

国家権力と結合した海賊は「戦争法の適用を受ける合法的な敵」とされた。海賊行為は政治目的達成のための闘争手段として認められ、国家的に組織されローマと戦った海賊に対しては、戦争の相手方（外人・敵）（*hostis*）であることから「外人法」を適用し、公法上も私法上も一切の権利を認めず、敵国の捕虜は公売に附されて奴隷とされ、「刑事責任の対象としての犯罪者として扱われなかった[154]」。

ローマ帝国が海上権力を完全に把握した後は、海賊は国家権力と一体となって存在する立場から「私的存在」に変容し、ローマ法は海賊を戦争の相手と認めず、「帰郷権法（*jus postliminii*）[155]」の効力が生じないことになり、海賊は戦争法上の存在から刑法の対象となった。ローマ帝国の成立後、ローマ市民に適用される「市民法（*jus civile*）」と異民族に対しても適用される「普遍法（万民法）（*jus gentium*）」のローマ法が発達したが、海賊はローマの市民権を付与されていない者に対する普遍法上の「人類共通の敵（*communis*

---

151 飯田忠雄『海賊行為の法律的研究』有信堂、昭和 42 年、13 ページ。
152 第一次ポエニ戦争 BC264-241、第二次ポエニ戦争 BC219-201、第三次ポエニ戦争 BC149-146
153 飯田、前掲書、14-17 ページ。
154 飯田、前掲書、18-19 ページ。
155 生きて帰郷すると奴隷の身分から解放され、従前の地位を回復するものとされた。

hostis omnium）[156]」として扱われるようになった[157]。

② 中世における海賊行為と法

4 世紀に始まったゲルマン民族の大移動や 8 世紀以降のノルマン海賊（Viking）は盗賊・海賊というよりもむしろ戦争であり、今日の国際法では「交戦権を認められるべき存在」であった。

7 世紀にはサラセン帝国がエジプトから北アフリカ、イスパニアへ版図を拡大したが、その侵略を可能にしたのはイスラム教徒、アラビア人の海賊による海上権力であった。キリスト教国家はこれをイスラム教の法確信による宗教犯罪とみなし、これら海賊に対しては、「敵、トルコ人および海賊」として一切の法的保護を与えず、一切の権利を認めなかった。そのため、捕らえた海賊は法律上同害報復を受ける地位におかれ、奴隷として公売に付された。戦争の相手国としての敵としてではなく、「人類の敵、宗教の敵」として「法的保護の対象外」として扱われた[158]。

十字軍等の異教徒に対する海賊行為は戦争の一手段として「禁止外」のこととされ、法の保護外におかれており、古代の外国人法の「敵」の概念に近いものであった。

13 世紀に成立したハンザ同盟による同航船制度は、何人も海賊行為を鎮圧し、海賊の生命及び財産を奪いうるという法の裏付けを有するものであった。中世における海賊は一般的には法律の客体とされ、海上警察の対象とされ、刑罰の対象として、裁判権の下に置かれていた。

中世の地中海における海上貿易権を掌握したイタリアでは、各貿易港に置かれた執政官（consul）が海上行政と海事裁判を行った。この執政官等によって作成されたコンソラート・デル・マーレ（海事法典、Il Consolato del Mare）[159]では、海賊行為による犯罪に死刑等が規定されている。

中世において、「海賊は職業であり、海賊行為は禁止され、法の適用を受けて処罰された」が、海賊による償還請求権は海賊には付与されず、海賊は法の保護を喪失するものとされた[160]。拿捕された海賊船およびその載貨が報酬として捕獲者に与えられていた慣行に代わって、「海賊行為は所有権を変更しない（*pirata non mutat dominium*）」の原則が導入されてきたのは、1681 年のフランス航海者条例以降であったとされる[161][162]。

---

156 林久茂『海洋法研究』日本評論社、1995 年、104 ページ、に「最初に述べたのはキケロである」と記述されている。
157 飯田、前掲書、18-20 ページ。
158 飯田、前掲書、20-21 ページ。
159 1494 年にバルセロナで発刊され、その後、各国語に訳された。
160 飯田、前掲書、20-28 ページ。
161 林、前掲書、107 ページ。
162 薬師寺公夫「公海海上犯罪取締りの史的展開」『海洋法の歴史的展開』有信堂、2004 年、201 ページ、に「バインケルスフークは 1737 年の『公法の諸問題』で海賊が物を捕獲して

③ バルバリアの海賊行為と法

1492年にグラナダを征服され、アフリカに追われたムーア人（Moors、仏マウル人 Maure）はイスラム教徒であり、その多くは海賊となった。海賊は「支配者であるオスマン帝国に分担金を納付することにより、彼らの保護および略奪物の販路の保証を受けるという組織」を完成し、バルバリアと呼ばれる国家形態を構成して、キリスト教国であるスペイン等に対する復讐、地中海における略奪と奴隷狩りを行った。

16 世紀以降スペイン、フランス、イタリアはバルバリアと交戦状態にあったため、「捕らえられた者はいずれの側も奴隷とすることが許容される」とバルバリア海賊に対しては帰郷権法が適用され、刑事法が適用されなかった。また、ヨーロッパ列強はバルバリアとの交渉を条約上に規定し、近代的法理を適用した。

「バルバリアを海賊行為と解するか解しないかは、形式的に把握するか実質的に理解するか、国家権力と結びついた海賊を認めるかそれをすべて戦争行為に含めるかどうかにある。」と飯田は述べている[163]。

（2）公海、海洋への進出と私掠船

① ローマ法と公海

ローマ法では「物」は私権の対象となる物とならない物に区分され、私権の対象とならない物は「神法物（*res divini iuris*）」、「公物（*res publicae*）」と「万民共有物（すべての人に共通の物）（*res communes omnium*）」に区分された。「万民共有物」は私的所有権にも国家の所有権にも属さないと解された。

『ローマ法大全』中の『法学提要』では、「自然法により以下のものは全ての人に共通に帰属する。大気、流水、海洋、そしてそれを通じて海岸。」と規定され、海は私的所有の禁止された、万人共通の利用に供されるものと考えられていた。海岸も同様であるが、港は国の公共物とされていた。当時は漁が行われていたものの海域の実効支配はなされておらず、国家は陸上の領土にしか関心がなく、海洋に対する権益については未だ意識されていなかった。

三次にわたるポエニ戦争でローマは海上勢力の整備を図り、西地中海、次いで東地中海と地中海全域を自らが支配する「われらの海（*nostrum mare*）」とみなすようになったが、紀元前後にロードス島から「ロード海法（*Jus Navale Rhodiorum*）」が導入され、海洋の使用は帝国外の異民族に対しても開かれていた。ローマ法には「海は使用に関して共通で

も所有権はかわらないと記述した」と記述されている。

[163] 飯田、前掲書、28-30 ページ。

あるが、その所有権は何れの者にも属さない。それは空気が使用に関して共通であるが、所有権は何れの者にも属さないのと同様である。しかし、管轄権は皇帝に帰属する。」との注釈が残されている[164]。

航行と漁業は無害で無尽蔵であるから、航行と漁業は自由であると「公海自由（*mare liberum*）」の基本が形成されていた。

② 海洋をめぐる西葡と英仏蘭の争いと海洋自由の原則の変化

大航海時代になると、ポルトガルが 1488 年に喜望峰を発見し、1498 年にはインド洋航路を開拓し、スペインは 1492 年にアメリカ大陸を発見し、1522 年には世界一周航路を開拓し、両国は 1494 年のトルデシリャス条約と 1529 年のサラゴサ条約で世界を分割した。新興国であるヨーロッパの他の諸国はこのローマ教皇の裁定を認めず、自国船による海外貿易の自由を主張した。

このように中世以降、「海洋自由の原則（freedom of the seas）」に変化がみられるようになった。

（a）海洋領有論

中世後半になると、イタリアの都市国家は海の支配・管理権（ヴェニスはアドリア海北部、ジェノバはリグリア海の湾入部分、ピサとトスカーナはティレニア海）を主張し、スカンディナビア諸国も領有（デンマーク、スウェーデン、ノルウェーはバルト海や北方海域）を主張するようになり、公海自由の原則は変化した。各国は横行する海賊を取り締まり、通商の独占や通航する船舶への課税、海域の領有を主張するようになったのである。

大航海時代には、さらに広大な海域に対する領有が主張されるようになった。オスマン帝国がコンスタンチノープルと東方貿易路を押さえたことから、胡椒その他の財宝を求めて、当時の覇権国であるスペインとポルトガルによる海上交通路の開拓・新世界への探検が行われ、海洋領有論が主張された。新世界における紛争を解決するため、スペインとポルトガルは 1494 年のトルデシリャス条約により大西洋を分割し[165]、両国は 1529 年のサラゴサ条約により太平洋も分割し[166]、ヨーロッパ以外の新世界を両国で二分し、世界における通商独占と新大陸などの領土の領有を宣言したのである。

---

164 明石欽司「海洋法前史」栗林・杉原『海洋法の歴史的展開』有信堂、2004 年、4-12 ページ。

165 カーポ・ヴェルデ諸島（西経 25 度）の西方 370 リーグの子午線に沿った線（西経 46 度 37 分）を境界として東側をポルトガル、西側をスペインに分割した。ブラジルは 1500 年にカブラルが到着したため、ポルトガルに与えられたが、スペインはブラジルを除くアメリカ大陸全域に優先権を持つとされた。

166 モルッカ諸島の東方 297.5 リーグの子午線に沿った線（東経 144 度 30 分）を境界として東側をスペイン、西側をポルトガルに分割した。これにより、ポルトガルはモルッカ諸島、マカオ等のアジアの権益を保全した。

（b）自由海論（*mare liberum*）

スペイン、ポルトガル両国による新世界の支配に異を唱えたのが、当時の新興国である英仏蘭であった。

イングランドのエリザベス一世は海軍と商船隊の力を背景に「海と空気は万人に共有のものであるから広大な海洋は自由に航行することができる。海洋に対する権原はいかなる国民にも、またいかなる私人にも帰属することはない。自然によっても、また公共使用の観点からも、海洋の専有は許されない。」と主張した。

グロティウス（H. Grotius）はオランダ[167]の東インド交易を擁護するため、1609 年 3 月に上梓した『自由海論（東インドとの通商に参加するオランダ人の権利について）』で、海の領有の排斥、航行の権利、通商の自由について主張した（「航行と漁業は無害で、無尽蔵である」とした）。1625 年には『戦争と平和の法』を出版し、海洋領有一般について許されないものとしながら、湾、海峡、陸地に囲まれた海域については自然法上、先占による取得・領有が認められるとしている。

杉原は「グロティウス以前にデ・カストロ（F. A. de Castro）、ヴァスケス（F. Vasquez）、ヴィトリア（F. Vitoria）はジェノアやヴェニス、スペイン、ポルトガルの領有主張を批判し、『自然法にもとづいて、流れる水と海は全ての人に共通である。』と海洋の自由を主張した」と述べている[168]。

（c）閉鎖海論（*mare clausum*）

漁業の価値が高まり英蘭漁業紛争が起こると、英国のジェームズ一世[169]は 1609 年 5 月に英国沿岸海域における外国人の無許可操業を禁止する宣言を発し、エリザベス一世からの海洋自由の政策を転換して近海の漁業資源を独占する「イギリスの海」を主張した。

ジェームズ一世からの依頼でセルデン（J. Selden）は 1635 年に『閉鎖海論』を執筆する等、英国周辺海域の領有を維持してきた英国の永年の実行を挙げて、グロティウスの自由

---

167 スペインによる新教の取締りとネーデルランド諸州の貴族が有していた協会関係の利権の喪失により貴族の不満が高まり、1568 年にオランダ独立戦争が始まった、反乱を主導したオラニエ公ウィレム 1 世は海賊船団を組織して港町を攻略し、水上交通網を押さえた。1579 年にはユトレヒト同盟が結成され、1581 年にはオランダ北部 7 州による連邦議会によってフェリペ 2 世の統治権を否定する布告が発せられている。三十年戦争を終結させた 1648 年のウェストファリア条約の一環でスペインがオランダの独立を正式に承認し、80 年にわたる戦争は終結した。

168 杉原高嶺「海洋法の発展の軌跡と展望」『海洋法の歴史的展開』有信堂、2004 年、274 ページ。

169 エリザベス 1 世は未婚であったので、スコットランド王ジェームズ 6 世（在位 1567～1625 年）がエリザベス 1 世の死後、イングランド王・アイルランド王としてのジェームズ 1 世（在位 1603～1625 年）となってスチュアート朝が始まった。アン女王治下の 1707 年に連合法によってグレートブリテン王国が成立するまで、共通の王と異なる政府・議会を持つ王冠連合をイングランド・アイルランドとスコットランドが形成した。

海論に反論を行った。

また、ウェルウッド（W. Welwood）、フレイタス（S. de Freitas）、ボロー（J. Borough）もグロティウスに反論し、海洋論争が展開された。

（d）領海と公海

論争の進展に伴い、沿岸海域に対してのみ領有権をみとめるという概念が形成され、プーフェンドルフ（S. Pufendorf）は 1672 年に著した『自然法と国際法』で記述した。

バインケルスフーク（C. van Bynkershoek）は着弾距離説を唱え、1703 年に『海洋領有論』で「武力の終わるところに領土権は終わる」、1737 年に『公法の諸問題』で「武器の力が尽きるところで、陸の支配権は尽きる」と主張し、当時の大砲の着弾距離 3 海里が領海の幅になっていった。

この考えは、ヴォルフ（C. Wolff）やヴァッテル（E. de Vattel）にも取り入れられ、18 世紀には沿岸周辺の狭い領海とそれ以遠の広い公海という二元的構造の基礎をなした。国家は自国の安全に必要な限度で沿岸海の領有を主張しうるが、それ以上の実行できない広大な海洋について権利を要求することは「無意味でばかげた主張」であるとされたのである。

沿岸国が現実に支配・利用しうる沿岸海域・海帯に対しては領有を認める方向になっていったが、領海に対する沿岸国の法的権利はいかなるものか、その範囲はどこまでかという重要な内容については、後の国際法の実定法化を待たなければならなかった[170]。

③ 私掠船と海賊の関係

スペインは太平洋及び大西洋の西部をその領海と宣言し、その海域に航海する他国の船舶を領海侵犯者とみなして攻撃した。さらに、植民地貿易を自国商人に独占させる政策をとった。三大新興海洋国であるイギリス、フランス、オランダは自国商船がアメリカ各地で通商航海を行うことは自由であると主張し、これらの国の船舶は武装して強制的に取引を求めた。スペインは要塞を築き、外国人との取引禁止政策を強化した。ここに至り、英仏蘭の通商航海者はスペイン船を襲撃し、積荷を奪う海賊に変じた。

海賊行為者の本国は、これらの海賊は自国の船舶を襲撃するものではなく、競争関係にある西葡の船舶や植民地を襲撃・略奪することはむしろ奨励されるべきことであるとして、海賊行為に対する取締りを実施することは殆どなかった。逆に、「私掠船（privateer, corsair）」として捕獲認可状（letters of marque）を与え、敵方の船舶等を襲撃させ、海軍力を補強したのである。私掠船の乗組員は一攫千金を夢見る船乗りであったが、対価は航海から生ずる利益の分け前であった。私掠船による合法的な拿捕に対する国家からの褒賞金はその乗組員の対価の源泉であったが、その支給がなされない場合には免許状を口実に

170 （d）については、杉原、前掲書、276～277 ページを参照した。

して無差別に略奪を行い、私掠船は海賊化していった。

公海、特に本国から遠い海域において海賊を取り締まることは困難であったため、一定の期日までに自首する海賊にはすべて特赦を与えるという慣例がチャールズ 1 世[171]の治世に発生した。海賊は当局に降伏して特赦を受け、分捕った品が尽きると再び海賊となって略奪をすることが常となった。

バルバリアの海賊が敵とみなされたのとは異なり、このような海賊は刑法の下に取り扱われた。ヘンリー3 世は 1228 年の非公開記録で海賊を絞首刑にし、海賊船を本来の所有者に引き渡すべきことを訓令している。1509 年及び 1518 年には英仏の条約において海賊掃討に関する条項が設けられ、海事高等裁判所（High Court of Admiralty）が設置されている。1536 年には海賊を処罰するための条例の発布等がなされている。「海賊に拿捕免許状を与えて活動させたことは、海賊行為が犯罪であり、処罰の対象であったため、これを免れるための方便として使われた」のである。

海賊行為は、古代にあっては政治上の権能を授けられた諸国民の古い形式であったが、その後、国家的結びつきのない私的なものとなり、治安警察と刑罰管理の対象となった。大航海時代になって、戦争・貿易と海賊が結びつき、自国の海軍力を補強するために私船に特許状を与えて敵国の船舶を拿捕させたり、外国人から略奪や没収を受けた場合に政府から捕獲認可状を得て自己の責任で相手船舶を拿捕して損害を補償する方法が、一般的となった。この戦時法規の濫用が海上暴力の流行を生み出し、エリザベス 1 世治下のイギリスにおいて最も盛んとなったと飯田は述べている[172]。ドレイク、ホーキンス、キッドらは戦争と交易を同時に合法的に行ったのである。

その後、ヨーロッパ海域における治安の回復により、海賊はインド航路と西インド方面に移動していった。

（3）19 世紀の海賊行為と法

1733 年のジョン・ケイの飛び杼と紡績機の開発によって産業革命が始まったが、1769 年にジェームス・ワットが蒸気機関を開発することによって、これまで動物と水や風の力しか利用することができなかった人類は化石燃料を動力源として使用できるようになった。1807 年にはロバート・フルトンが蒸気船を成功させ、帆船の時代は終わりをつげ、近代的な軍艦が登場するようになった。

英仏は植民地支配をめぐって対立したが、1763 年のパリ条約によって英はインドと北米における覇権を確立して広大な市場を確保した。重商主義の推進・植民地の支配を通じて英は産業革命の進展の恩恵を享受した。しかし、自由な気風が強いアメリカでは 1765 年の

---

171 ジェームズ 1 世の次男。兄である長男が亡くなったため、ジェームズ 1 世の死去により王位を継承した（在位 1625 年～1649 年）。

172 飯田、前掲書、30-34 ページ。

印紙法に対し「代表なくして課税なし。」と不満が高まり、1773 年には茶の販売権をめぐってボストン茶会事件が起こり、1775 年には本国との武力衝突が発生した。1776 年には「アメリカ独立宣言」が採択され、独立戦争の末、1783 年のパリ条約で英国は米国の独立を認めた。

1789 年にフランス革命が起こり、人権宣言が採択され、墺とプロイセンによる革命への干渉・戦争が開始された。1792 年に第一共和政が発足し、1793 年には英による対仏大同盟が結成された。1799 年にはナポレオンが統領政府を樹立して第一統領となり、1804 年には第一帝政を始め、一時ヨーロッパ大陸の殆どを支配下に置いたものの、1815 年にはナポレオン戦争[173]が終結し、ヨーロッパに平和が訪れた。

市民革命であるアメリカ独立戦争、フランス革命は他のヨーロッパ諸国の政治・社会に大きな地殻変動をもたらした。また、産業革命は資本主義の進展という経済構造の変化を世界に及ぼしたのである。

ナポレオン戦争後のウィーン会議は海賊鎮圧の権限を英仏両国に委任し、英仏が共同して海賊を掃討するようになった[174]。ペルシャ湾から中東地域にかけて英海軍が海賊を掃討して、海上秩序を回復した。仏海軍は 1830 年にアルジェリアを征服して地中海における秩序と安全を確保し、本拠地を失ったバルバリア海賊は消滅した。西インド諸島の海賊も英仏軍により壊滅した。

最後の敵船拿捕規定は 1803 年にフランス政府により布告されているが、1854 年に英仏がクリミア戦争[175]中は私船に拿捕免許状を発給しないことを声明し、1856 年 4 月にパリ宣言[176]が発せられて私掠船は廃止されるに至っている[177]。

同宣言では、

---

173 フランス革命後強力になったフランスに対し、英国が 1803 年にアミアンの和約を破棄して戦争が始まり、ナポレオン率いるフランスと英国を中心とする対仏同盟列強がヨーロッパ全域にわたって戦った。ナポレオンはロシア戦役に敗れた後、1814 年 3 月に連合軍のパリ入城を許し、エルバ島に流された。ナポレオン退位によりルイ 18 世が即位し、フランスは王政復古した。

同年 9 月からオーストリアの主導によりウィーン会議が開催され外相メッテルニヒが議長を務めたが、各国の利害が衝突して「会議は踊る、されど進まず」と評され遅々として進捗しなかった。しかし、翌 1815 年 3 月のナポレオンのエルバ島脱出を受けて妥協が成立し、列強は 6 月 9 日にウィーン議定書を締結し、ヨーロッパの戦後体制を決定した。6 月 18 日にワーテルローの戦いでナポレオンが敗れ（百日天下）、11 月にパリ条約を締結して終結し、ナポレオンはセントヘレナ島へ流された。

174 林、前掲書、105 ページ。

175 1853 年～1856 年にオスマン帝国、英、仏とロシアで戦われ、1856 年 3 月にパリ講和条約が結ばれ終結した。産業革命で発展している英仏と建艦技術、武器弾薬、輸送手段のいずれをとっても遅れているロシアの国力の差が歴然となった。

176 Declaration of Paris, April 16, 1856

177 薬師寺、前掲書、210 ページに、「パリ宣言には米国、スペイン、メキシコ等が加わらず、アメリカ南北戦争で南部諸州政府が私船の参戦を促したように、実際には私掠船は 19 世紀後半になってもなお存在した。」と記述されている。

「１．私掠船は現在及び将来にわたって廃止される。
2. 中立国の旗を掲げている船は、戦時禁制品を運んでいるもの以外は阻止されることはない。
3. 戦時禁制品を除く物資は、たとえ敵の旗を掲げている船に運ばれていたとしても略奪の対象外になる。
4. 海上封鎖を宣言した場合は、実際に実施するに足る戦力を用いて行わなければならない。」と規定されており、私掠船の廃止による法的帰結として、私掠行為は違法な海賊行為となった。

これまでの歴史を振り返ると、海賊行為には犯罪として扱われる治安警察と刑罰権管理の対象とされるものと、戦争における戦術・手段であり刑事法の対象外として扱われるものとがあった。また、生計を立てる手段として、適法な不道徳ともいうべき表現で理解されていた時代が続いていた。私掠船は国家政策に適合するものとして位置づけられ、敵国とその船舶に対する武功は英雄視され、名誉ある地位に叙せられたのである。

しかし、19 世紀中期の蒸気機関、製鉄と電信機の発達は軍艦による海洋監視を容易にした。また、各民族・国家が貿易関係によって結ばれるようになり、世界秩序が形成されるようになると、海賊行為は特定の国家・社会のために用いられるということは許容されなくなった。海賊行為は私的利益のために活動する海上交通の妨害者として扱われるようになり、各国は海賊行為を防止すべき国際法上の義務を負うという思想が確立されてきたのである[178]。

2. 国際的な枠組みの形成

(1) ハーグ平和体制の構築

(ア) ウィーン体制の崩壊と国民国家

1815 年のウィーン議定書でフランス革命とナポレオン戦争終結後のヨーロッパの秩序を再建する四国同盟[179]の協調体制が成立した。しかし、1821 年に勃発したギリシャ独立戦争をきっかけにして 1828 年には露土戦争が起こり、1829 年にロシアがアドリアノープル条約をオスマン帝国に結ばせて終結した。1830 年 7 月にはパリで市民革命が起こり[180]、ブル

[178] 飯田、前掲書、34-39 ページ。
[179] 英国、プロイセン、オーストリア・ハンガリー、ロシアの当時のヨーロッパ列強であり、1818 年にエクス・ラ・シャペルで王政復古したフランスを加えて五国同盟が結成された。
[180] 1824 年にルイ 18 世が死去し、シャルル 10 世が後を継いだが、1830 年 7 月のアルジェリア侵略、議会解散、選挙権縮小の勅令により民衆の怒りが爆発し 7 月革命が起こった。王政が打倒されてシャルル 10 世は英に亡命し、ルイ・フィリップを国王とする立憲君主制

ボン朝が打倒され、ブルジョアジーに推されたオルレアン公ルイ・フィリップによる立憲君主制が始まり、この動きはベルギー、ポーランドへと波及した。1848 年にはフランスで 2 月革命が起こり、国王ルイ・フィリップが退位して第 2 共和政[181]が開始され、3 月にはウィーンで革命（3 月革命）が起こってメッテルニヒが失脚し、ベルリン、プラハ、イタリアで暴動が起こり、ヨーロッパ各地に 2 月革命の影響が及んだ（1948 年革命、諸国民の春（printemps des peuples））。1853 年にはクリミア戦争が起こり再びオスマン帝国とロシアが争ったが、英仏オスマン帝国が優勢な状況で 1856 年 3 月にパリ条約が結ばれて終結し[182]、ウィーン体制は完全に終焉した。同年 4 月にはパリ宣言が採択され、戦争手段としての私掠船の禁止について国際的に統一した主義が確立された。

領邦国家が割拠独立していたドイツのプロイセンでは、1860 年にヴィルヘルム 1 世がプロイセン国王に即位し、1862 年にビスマルクを宰相に任命し、鉄血政策を進めた。1864 年にシュレースヴィヒ＝ホルシュタイン戦争で勝利し、1866 年の普墺戦争の勝利により北ドイツ連邦を主導し、1870 年～71 年の普仏戦争[183]に勝利してプロイセン国王をドイツ皇帝とするドイツ帝国が成立した。

イタリアでは都市国家が割拠・発展し、分裂状態にあったが、1861 年にヴィットリオ・エマヌエル 2 世が統一し、イタリア王国を樹立した。

このように、ヨーロッパでは 1848 年革命の後、英仏をモデルとしてドイツ、イタリア等次々と「国民国家（nation state）」が成立していった。

（イ）国際法の実定法化とハーグ平和体制

「近代国際法はヨーロッパのキリスト教国のあいだで、その文化的同質性を背景として形成・発展してきた。・・・しかし、19 世紀中頃になると、国際法の妥当範囲は非キリスト教国に拡大した。クリミア戦争に関するパリ条約（1856 年）はイスラム教国トルコの『ヨーロッパ公法と協調の利益』への参加を認め、・・・産業革命による近代の産業経済の発展、交通・通信手段の発達は、国際交流をはじめとする、さまざまの国際的交流を飛躍的に増大させた。このことは次の 3 点において国際法の発展に大きな影響を与えた。第一に、・・・さまざまの種類の国際条約が数多く締結された・・・第二に、多数の国が共通の目的を実現するための国際機構が設立された…第三に、紛争処理手段としての国際仲裁裁判の発

が始まった。

[181] ルイ・ナポレオンが 1848 年～52 年まで大統領となり、1852 年からはナポレオン 3 世として第二帝政の皇帝となった。

[182] キリスト教世界のヨーロッパの法体系がオスマン帝国（イスラム教世界）に適用されることを合意した点に国際法上重要な意義がある。（1）②「国際法の実定法化とハーグ平和体制」参照

[183] 1870 年 9 月にナポレオン 3 世が捕虜となり、フランスは第三共和政に移行した。

達・・・」と杉原は述べている[184]。主権国家体制の成立により、その国家間の関係を規律する国際法が発達し、実定法化が進んだのである。

1880 年代以降、各種の多数国間条約が締結され、海上警察権についての議論が進むようになった。1882 年に「北海における漁業警察に関する条約」、1884 年に「海底電信線保護万国連合条約」、1890 年に「反奴隷制度に関するブラッセル会議議定書」が採択されて、公海上における臨検、港への引致等海上犯罪の規制に関する原型が成立した。

このような状況の中、永続する平和を構築するための枠組みが必要であるとの認識が広がり、ロシア皇帝ニコライ 2 世[185]の提唱により、世界で初めての国際法典会議となる第 1 回万国平和会議（International Peace Conference）が 1899(明治 32)年にハーグで開催され、日本を含む 26 カ国が参加してハーグ平和体制が形成された。同会議では「陸戦ノ法規慣例ニ関スル条約（ハーグ陸戦条約）」、「国際紛争平和的処理条約」が採択され、常設仲裁裁判所の設置等が合意された。

日露戦争終了後の 1905(明治 38)年に米が露に平和会議を提唱したが、対馬沖海戦[186]によってバルチック艦隊の主力を喪失した露は軍縮について議論されることを懸念し、拒絶した。

1907(明治 40)年になってヘイ米国務長官の提唱で第 2 回万国平和会議がハーグで開催され、44 カ国が参加して戦争放棄を中心に 13 の条約が採択された。この会議では「第 3 回万国平和会議の開催とその開催の 2 年程前に各国の協力により国際法典化に関する準備会議を開催すべし」という決議が採択された[187]。

1908(明治 41)年 12 月から翌 1909(明治 42)年 2 月にはロンドンで国際海軍会議（International Naval Conference）が日米を含む 10 カ国が参加して開催され、「1909 年の海戦法規に関するロンドン宣言（London Declaration concerning Laws of Naval War）」が採択されたが、第一次世界大戦の勃発により、発効しなかった。1910(明治 43)年には「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル條約」及び「海難ニ於ケル救援救助ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル條約」がブラッセルで採択されている。1912(明治 45)年 4 月 15 日には「タイタニック号」が沈没し、船舶の安全性強化についての議論が始まった。

第 3 回万国平和会議は 1915(大正 4)年に開催の予定であったが、1914(大正 3)年に第一次世界大戦が勃発したため実現されなかった。米国は当初ヨーロッパにおける紛争を静観していたが、独の無制限潜水艦作戦によって米国側が直接的な被害を受けたことから、1917(大正 6)年に参戦した。米国が連合国側で参戦したことにより、1918(大正 7)年 11 月に

---

184 杉原高嶺他『現代国際法講義〔第 4 版〕』有斐閣、平成 19 年、6-8 ページ。

185 皇太子時代に訪日中の明治 24(1891)年 5 月に滋賀県で襲撃に会い（大津事件）頭部を負傷している。1894 年にロマノフ朝 14 代皇帝に即位し、第一次世界大戦中の 1917 年に 2 月革命が起こり、3 月に退位し、最後のロシア皇帝となった。1918 年に家族共々銃殺された。

186 日本海海戦とも言われ、明治 38(1905)年 5 月の日本側の一方的勝利に終わった海戦。

187 Rosenne, Shabtai, ed. *League of nations Committee of Experts for the Progressive Codification of international Law [1925-1928].* New York: Oceana Publications, Inc., 1972, Vol. 1, pp. xxix-xxx.

第一次世界大戦は終結した。終戦前の 1918 年 1 月にウィルソン米大統領は 14 カ条の平和原則を明らかにして、国際的平和維持機構の設立を提唱した。1919(大正 8)年 6 月に成立したベルサイユ条約で国際連盟の設立が合意され、1920(大正 9)年 1 月に発足した。しかし、国際連盟の設立を提唱した米国は、米議会のモンロー主義による反対から参加しなかった。

(2) 国際連盟とハーグ国際法典編纂会議

① 国際法典編纂会議

1920(大正 9)年 1 月に設立された国際連盟では国際平和の維持を図るため、ハーグ平和会議によって開始された作業を可及的速やかに再開してこれを継続し、常設国際司法裁判所（PCIJ：Permanent Court of International Justice）[188]により解釈・適用されるべき法について合意すべきことを勧告する決議が同年 7 月に採択された。具体的な動きは 1924(大正 13)年になって、9 月の第 5 回総会で「国際法の漸進的法典化のための専門家委員会（the Committee of Experts for the Progressive Codification of International Law of the League of Nations）」の設置を理事会に委嘱することが決議された。同年 12 月にローマで開催された理事会で、本件を提案したスウェーデンの代表を議長とする 17 名の専門委員が選出された[189]。

1925(大正 14)年 4 月 1 日から 8 日までジュネーブで第 1 回専門家委員会が開催された。全くの白紙から議論が開始され、国籍、領海、海賊等の 11 課題[190]について小委員会を設置して検討を進めることが合意された[191]。

1926(大正 15)年 1 月 12 日から 29 日まで第 2 回専門家委員会が開催され、領海等 7 課題[192]について審議がなされた。第 6 課題である海賊については、報告者（rapporteur）であ

---

[188] PCIJ は 1922(大正 11)年に設立された。

[189] 議長はスウェーデンの元首相であるハマーショルド、日本からの駐イタリア特命全権公使松田道一博士を含む 16 カ国より 16 名の委員が任命された。翌 1925 年になってインドのラフィケ委員が任命されて 17 名となった。

[190] (a) Conflict of laws regarding nationality. (b) Territorial waters. (c) Diplomatic privileges and immunities. (d) Legal Status of Government ships engaged in commerce. (e) Extradition. (f) Responsibility of States. (g) Procedure of international conferences and procedure for the conclusion and drafting of international treaties. (h) Suppression of Piracy. (i) Prescription in international law. (j) Exploitation of the products of the sea. (k) Offences committed outside the territory of a State.の 11 課題である。

[191] 松原一雄「國際法の編纂に就いて」『國際法外交雑誌』第 25 巻第 6 号、大正 15 年、1-18 ページ。

[192] 1. Nationality. 2. Territorial waters. 3. Diplomatic privileges and immunities. 4. Responsibility of States for damage done in their territories to the person or property of foreigners. 5. Procedure of international conferences and procedure for the conclusion and drafting of treaties. 6. Piracy. 7. Exploitation of the products of the sea.の 7 課題である。

る日本の松田博士から「小委員会報告書と松田草案（②で後述）」を提出して、審議がなされた。これらの議論を踏まえて専門家委員会は 7 課題について加盟国からの意見を求め、次回専門家委員会で議論を続けることとした[193]。

1927(昭和 2)年 3 月 27 日から 4 月 2 日まで第 3 回専門家委員会が開催され、各国からの意見を踏まえた報告がなされた。海賊については、松田博士から「回答を得た 28 カ国中 18 カ国が賛成であり、6 カ国が棄権（abstain）であり、米仏 2 カ国が反対である」と理由を付して報告がなされた[194]。この報告と審議を踏まえ、9 対 2 の賛成多数で海賊については条約化すべきであると理事会に報告することとなった。なお、ルーマニアからは課題全般に対する詳細なコメントと海賊に関する 17 条の草案が専門家委員会に提出されている[195]。前年の第 2 回専門家委員会で選ばれた海賊を含む 7 課題については、すべて「条約化にふさわしい（sufficiently ripe）」として専門家委員会のハマーショルド委員長から報告がなされた[196]。

同年 6 月に連盟理事会が開催され、会議の負担を軽減するため、専門家委員会が重要と認めた 5 課題中、海賊と外交官特権については緊急性が低いとして除外し、国籍、領海及び国家責任の 3 課題を次期総会の議題とすることとした[197]。

同年 9 月に国際連盟第 8 回総会が開催され、1929(昭和 4)年に国際法典編纂会議を開催することとし、そのための 3 主題（国籍、領海、国家責任）、5 人の学識経験者からなる「法典会議準備委員会（Preparatory Committee for the Codification Conference）」の設置、専門家委員会に次回会合において作業を完結すべきこと等を決議した。その翌日、理事会は 5 人の学識経験者[198]を指名した[199]。

1928(昭和 3)年 6 月 22 日から 28 日に第 4 回専門家委員会が開催され、最終報告書をまとめて、その役割を終えた。

法典会議準備委員会は 1929 年 1 月に第 1 回会議を開催後、法典編纂会議に用いる討議の基礎を作成し、各国から提出された見解を付し、論点を整理した。

一方、ハーバード・ロースクールは 1927 年 9 月に第 8 回国際連盟総会で選定された 3 主題について同年 10 月に条約案を準備することを決定し、そのための国際法研究会を組織することとした。44 人の学識経験者が研究諮問委員会のメンバーとなり、1928 年 1 月～1929 年 2 月まで検討を重ね、1929 年 4 月に領海に関するハーバード条約草案を発表した。

---

193 Rosenne, *op. cit.*, Vol. 2, pp. 1-2.
194 Rosenne, *op. cit.*, Vol. 1, pp. 238-239.
195 Rosenne, *op. cit.*, Vol. 2, pp. 227-248.
196 Rosenne, *op. cit.*, Vol. 1, p. lxx, Vol. 2, pp. 29-30.
197 松原一雄「國際聯盟に於ける國際法編纂事業の現状」『國際法外交雑誌』第 27 巻第 2 号、昭和 3 年、17-31 ページ。山田三良「國際聯盟と國際法典編纂」『國際法外交雑誌』第 28 巻第 2 号、昭和 4 年、1-31 ページ。
198 委員長である仏の Basdevant、蘭の François 等 5 カ国から 5 名が指名された。
199 Rosenne, *op. cit.*, Vol. 1, pp. xciii-xcv.

このような長い準備期間を経て、1930(昭和 5)年 3 月 13 日～4 月 12 日の間、連盟非加盟 9 カ国を含む 47 カ国政府の参加を得て、蘭のハーグで国際法典編纂会議が開催された。国籍については第一委員会、領海については第二委員会、国家責任については第三委員会が設置されて、審議がなされた。国籍については国籍法抵触条約、議定書等が採択されたが、領海と国家責任についてはまとまらなかった。

第二委員会が担当した領海については、領海の中心問題である幅について、領海を 3 カイリとするかそれよりも広い沿岸領海を認めるかについて各国は対立し、意見の一致をみることができず、条約化は失敗した[200]。第二委員会のフランソワ（J.P.A.François）報告書により会議の論点、概要がまとめられているが、「領海に関する我々の条文は、いつかは領海の全地位について定める条約の一部を形成するであろうと希望する」と述べている。失敗したとはいえ、ハーグ国際法典編纂会議での議論・条文は後述する国際連合の国際法委員会が草案を作成する際の原案となり、その大部分は採用されて約 30 年後のジュネーブ領海条約に生かされたのである[201]。

このように、高い見識を持った専門家による条約化への取り組みは国籍を除いて結実せず、国際連盟の下で再開されることはなかった。国際連盟の主要国が法典化に反対する動きを行い、連盟規約には国際法の法典化に関する規定が存在せず、専門家の機能を支えることができなかったのである。国際連合憲章第 13 条には国際法の漸進的発達及び法典化が明記され、連盟時代の失敗の再発を防ごうとしている。領海に関しては、海賊や大陸棚の資源開発を含めて広くジュネーブ 4 条約として成文化することができたが、その背景に国際連盟専門家委員会における広範な議論があったからこそ可能になったのである[202]。

国際法典編纂会議と同時期の 1921(大正 10)年 4 月にはバルセロナで「通過ノ自由ニ関スル條約」が、1923(大正 12)年にはジュネーブで「海港ノ国際制度ニ関スル條約」が採択されている。また、1926(大正 15)年 8 月 2 日には「ロチュース号」と「ボス・クルト号」が衝突し、1927(昭和 2)年 9 月 7 日に PCIJ はロチュース号事件判決を出している。

② 松田草案

1926(大正 15)年 1 月に開催された国際連盟の第 2 回専門家委員会において、海賊に関する小委員会を担当した日本の松田博士から報告書が提出された。報告書では、海賊を国際法上の海賊と私掠船のような 2～3 カ国間や国内法にのっとるべきものとに区分している。国際法上の海賊は、私的目的による略奪等で公海上でなされるものであり、平和を乱す人

---

200 立作太郎「第一回國際法典編纂會議に於ける領海の範圍の問題」『國際法外交雑誌』第 29 巻第 10 号、昭和 5 年、1-22 ページ。
201 横田喜三郎『海の国際法上巻』有斐閣、昭和 34 年、12-16 ページ。
202 Rosenne, *op. cit.*, Vol. 1, pp. xcvix-civ.

類の敵である行為としている。海賊は平和・秩序に反するものであり、管轄権外の地域においても各国が取り締まり、処罰すべき存在であるから、普遍的管轄権が認められているとしている。審議がなされた松田草案は 8 条で構成されている。現在の海賊に対する考えと比べると、古いものとなっているが、次に述べるハーバード草案はこの松田草案をふまえて検討がなされている。

第 2 回専門家委員会における若干の修正を受けた後の松田草案の概略は以下の通りである[203]。

第 1 条は、公海上における私的目的による海賊を対象とし、政治的目的の海賊を除外している。

第 2 条は、海賊行為を行った船舶・海賊はその旗国の保護を失うとしている。

第 3 条は、私的船舶のみが海賊行為を行う。軍艦が反乱によって海賊行為を行った場合には公的性格を失い、海賊船になるとしている。

第 4 条は、内戦の場合、既存政府から交戦国であると認められていない反乱軍の軍艦は既存政府から海賊であるとみなされるが、第三国はそのように解する義務を負うものではない。ただし、純粋に政治的目的からなされたものを除いて、第 1 条に規定する行為を行った場合は海賊とみなされる。

第 5 条は、海賊行為を行った船舶に対しては、いずれの国の軍艦も臨検し、公海上において拿捕することができる。沿岸国による司法手続きを受け入れる条件で、公海上から開始された海賊の追跡は、沿岸国が自ら追跡を行わない限り、沿岸国の領海内に入っても続けることができる。

第 6 条は、海賊の嫌疑がある場合、いずれの国の軍艦も、被疑船の臨検を行うことができる。容疑が間違いであった場合には、被疑船は補償を請求することができる。容疑が確認された場合には、公海上で逮捕した場合、軍艦の艦長は海賊の裁判を行うことができる、または被告を管轄庁に引渡すことができる。

第 7 条は、海賊を拿捕した船舶の帰属する国に管轄権が帰属する。ただし第 5 条第 2 パラグラフの場合、国内法・国際条約で別の定めがある場合を除く。

第 8 条は、逮捕の結果、例えば賞金がある場合、本来の船舶所有者への返還、拿捕者への報酬等は管轄権の帰属する国の法令に従う。

1927(昭和 2)年 3 月に開催された第 3 回専門家委員会では、松田博士から各国からの意見を踏まえた海賊についての報告がなされた。独、ブラジル、スウェーデンは「海賊は殆ど存在せず、規定を設ける必要がないので、条約化に反対はしないが緊急に条約化する必要性を認めない」と回答し、米は「海賊は殆ど存在しないので、条約化する重要性がない」、仏は「一見すると条約化は望ましいと思われるが、条約化するには実際に海賊を捕らえる

[203] Rosenne, *op. cit.*, Vol. 2, pp. 142-145.

海上警察組織等を整備する必要があり、現在の状況に鑑みると困難である。そのような環境が整うまで条約化は時期尚早である。」と、条約化することに反対であった[204]。

③ ハーバード草案

1932(昭和 7)年に発表されたハーバード・ロースクールの「海賊に関する条約草案[205]」は、国内法と国際法の海賊についての様々な見解についての検討をふまえ、19 条で構成されている。詳細な注釈が付されているので、草案作成者の意図を理解することが可能となっている。

海賊に関するハーバード条約草案の概要は以下の通りである。

その序論において以下の通り述べている。

海賊罪については、必ずしもすべての国内法において規定されていない。また、国際法上の海賊に比べて国内法上の海賊は様々に規定されており、国内法で領海内の海賊を規定している国もあるので、国内法と国際法の海賊は全く別のものである。海賊は国内法により罪とされ、罰せられる。国際法上の犯罪は本来国際組織によって取り締まられるべきであり、国際裁判所で裁かれるべきであるが、そのような機関、裁判所が存在しないため、個別の国家によって逮捕され、処罰される。よって、海賊はいかなる国によっても処罰されるべき普遍的管轄権を有する国際法に対する侵害であると考える法律家が存在する。他方、私人は国際法の対象ではなく、国家のみが国際法の対象であるという考え方も存在する。

国家による自発的な逮捕、訴追、処罰によらなければ公海における海賊の抑制は不可能であるが、国家が海賊を逮捕、訴追する義務を負っているとは考えられていない。よって、厳密に解釈すると、海賊を逮捕する国際的な組織、裁判所が存在せず、領海外における外国人の海賊行為を罰する国内法を有さない国が多い状況に鑑みると海賊は国際法上の犯罪ではないということにもなる。国際法によって、国内法の適用は領域内と当該国民・利害に対するものに限定されている。海賊は、領海内においてあるいは当該国籍を有する船舶に対して国内法を適用する、という概念に対する例外であり、海賊について議論をするポイントである。国際法上の海賊は、国内法によって領域外の海賊を処罰することを認めるものである。本条約草案作成の目的は、各国の国内法の統一を目論むものではなく、領域外における国内法の適用を可能にするものである。海賊を処罰するかどうかは各国の国内法に委ねられている。

海賊に関する国際法は司法管轄、立法管轄、執行管轄、警察管轄についての根拠を与え

---

[204] Rosenne, *op. cit.*, Vol. 1, pp. 238-239, pp. 287-292.

[205] Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy with Comments, *The American Journal of International Law,* Vol.26, Supplement：Research in International Law (1932)

るものである。
海賊は、今では海軍の存在しない国家の沿岸海域に限定され、大規模な海賊行為は殆ど消滅したため、国際法の議論における重要性を失っている[206]。

第 1 条では、定義ではないとして、本条約草案における「国際法上の管轄、国内法上の管轄、領海、公海、船舶（含航空機）」の用語の説明を行っている。
注釈では、「船舶（ship）として、海上の船舶による海賊だけではなく、航空機による海賊行為も想定して、航空機を含る言葉である。」と記述している。（第一次世界大戦により航空機が武力として登場して間がない 1932 年の時点で航空機による海賊を含めていることは大変先進的である[207]。）

第 2 条では、この条約に基づいて、各国は海賊を取締り、処罰できることを定めている。
注釈では、「海賊に関する管轄は各国の国内法の下にあることを前提として、各国の領域外にまで管轄権を拡大する根拠を定めるために国際条約化することを目的としているからである」と記述している[208]。

第 3 条では、海賊はいずれの国の領域でもない海域において、私的目的で私的船舶によるすべての強奪行為、海賊船への自発的参加、前述の行為を扇動すること、と定義している。
注釈では、
「この草案の中でこの条が一番重要であり、規定が困難である。
本草案では、公海上における、強奪、強姦、傷害、奴隷にすること、監禁、殺人の意思を有してのすべての暴力行為・略奪行為として、伝統的海賊概念である公海上の強盗よりも拡大している。
公海以外のいずれの国の管轄権の及ばない地域における前記行為も海賊であるとして、航空機による海賊、どの国の管轄も及ばない陸上における海賊も対象としている。ルーマニアに対する国際連盟の回答中で、公海上といずれの国の領有権の及ばない領土における海賊行為では管轄権に関する法律上の違いはないとしている[209]。
この条約案の採択によって、各国の国内法による海賊規定の違いを否定するものではなく、海賊という罪でなくても、強盗でも殺人でも傷害でも窃盗であっても、国内法で海賊行為を処罰すればよい。
通常の管轄権にとって最も重要なことは、その国の領域外において外国人によって運航

---

206 *Ibid,* pp. 749-766.
207 *Ibid,* pp. 767-768.
208 *Ibid*, p. 768.
209 *Ibid*, pp. 781 においての国際連盟・国際法の漸進的法典化のための専門家委員会 1927 年回答 C.196.M.70.1927.V.,p.204

される外国籍の船舶を逮捕する権利を有することである。

この草案では反乱などの政治的目的を持った行動は、海賊の対象から除外している。

海洋の自由と領域・国籍・利益保護に基づく管轄の配分は近年なされたものであり、過去における海賊に関する法規は国際関係の進展に応じて変更される必要がある。特に国際交流が変化している今日においては、過去におけるならず者による海上の強奪に海賊法規を限定することは適切ではない。

権利要求を主張する善意の目的の除外については、すべての暴力行為を海賊行為の対象としたために含まれることになったため、海賊行為から除外することとしている。（ここでは、漁業紛争が想定されている。）

船舶による海賊だけではなく、航空機による海賊を対象とし、また、大規模な海賊が再発することを想定して将来の条約の修正を予防している[210]。

船内における反乱が成功すると、公海や外国領域における海賊行為につながることから、同一船舶内における暴力行為を海賊としている[211]。」

と記述している。

第 4 条では、海賊行為を行おうとしている船舶が海賊船であると定義している。

注釈では、「海賊行為を行おうとする乗組員の意思によって判断し、すべての法による保護対象外になる」と記述している。

第 5 条では、海賊船の国籍について規定している。

注釈では、

「海賊船および海賊の拿捕、訴追、処罰をすることができるのは海賊の国籍剥奪（denationalization）によるものとすることは間違った誇張である。海賊行為を行ったことにより自国民の忠誠義務と通常の管轄権を失うことはない。自国民が海賊であると認めても、他国の違法取扱いに対して外交上の保護を求めることができる。通常の管轄権は公海上の普遍的管轄権を排除するものではなく、並存する。

古代より海賊は公共にとっての悪党であり、拿捕し訴追されるべき存在であったが、いつの時代にあっても不名誉な存在であったわけではなく、英雄視され、認められていたこともあった。しかしながら、国際貿易が発達して以降、通商世界からは海賊は法と文明の敵と考えられ、戦争法規の発達により海賊の特権、権利、交戦国の地位が海賊から除外されるようになった。また、外国人の権利保護に関する国内法は自国民と同様に取り扱う方向へ発展したが、外国人の海賊・船舶に対しては違法なものとして権利保護が放置された。

---

[210] 平成 21 年制定の我が国の海賊対処法と比較すると、（特に第一次世界大戦において初めて航空機が武力として使用されて間がない 1932 年の時点で航空機を対象としていることは）優れて先見的である。

[211] *Ibid,* pp. 768-822.

現在の海賊に関する国際法は、戦争とは別に考えられる公的武力紛争を含まない。現在の海賊行為の法的重要性は、国際法と海洋の自由を構成している国家管轄権の特別な基礎になっていることである。古代から 2～3 世紀前までの国際法は、今日の海洋の自由の法理論と今日の属地的・属人的理由による管轄権の普遍的分配とは無縁であったので、現在の国際法とは全く異なっている。この国際関係の変化が海賊行為の現代の法的概念をより詳細な分類、より広範囲なものにしていくことを求めている。」

と記述している[212]。

第 6 条では、他国が管轄する当該国の領域外において、各国は海賊船と海賊の戦利品を捕獲することができると定めている。

第 7 条では、海賊の追跡が自国の海域または公海上から開始され、他国の海域に及んだ場合には他国によって禁止されていない限り追跡し、逮捕できるとしている。

注釈では、「この規定があることによって、他の沿岸国の管轄権内に逃げ込むことによって、犯人が逃走することを防いでいる」と記述している[213]。

第 8 条では、他の沿岸国の領域にわたって追跡を行った場合に発生した損害について弁済すべきことを規定している。

注釈では、「1863 年のチェサピーク号事件と 1864 年のフロリダ号事件に触れた議論」が記述されている。

第 9 条では、他国の管轄権内で海賊を逮捕した場合には、当該国の要請に応じて海賊、船舶、その他の引渡し、補償を行うべきことを規定している。

第 10 条では、海賊の容疑で、当該国の領域外で逮捕し、嫌疑がなかった場合の補償について規定している。

第 11 条では、どの国の領域でもない領域において、海賊船であることについて十分な嫌疑がある場合には、臨検を行うことが許されている。

注釈では、

「大多数の国は臨検を認めないことによって海賊が逃亡することになっても、臨検による通商に対する損害や邪魔がもたらされるより良いと考えている。

過去において、海賊が多かった時代においては、軍艦が臨検をすることは普通のことであった。しかし、約 100 年にわたって大規模な海賊は見られなくなり、警察権の行使としての臨検は重要性を失い、海洋の自由に対する要求が圧倒的になっている。

特定の海域において臨検が必要であるならば、関係国間の協定によって行われるべきであり、また、海賊の危険性が高く、警察活動が必要であるならば、反対ではなく各国の協

---

[212] *Ibid,* pp. 825-826.
[213] *Ibid*, pp. 832-833.

力で迎えられることになるであろう[214]。」
　と記述している。

　第 12 条では、逮捕は政府および政府によって認められた者によってのみ行えることを規定している。
　注釈では、「松田草案第 5 条に規定する軍艦は伝統的に海賊逮捕に使用されてきたものの、現在では警察の船舶も有用であるので、『政府によって』と記述して船舶の種類については触れていない。また、私船にも海賊の捕獲を認めるべきであるという意見もあり、草案起草者間の意見が分かれているが、国家だけが海賊逮捕の権限を有するという見解をとった。」
　と記述している[215]。

　第 13 条では、各国はその国内法に従って海賊が使用していた船舶やその他の品を処分することができる。ただし、関係者の所有権などを侵害しないこと、関係者からの要求を受け付ける機会を設けること、関係者からの補償請求を認めるという原則と調和させなければならない、と規定している。
　注釈では、「議論はあるものの、ローマ時代からの『海賊は所有を変更しない（pirata dominium non mutat）』の原則と本来の所有者や先取特権者等の関係者からの要求を受け付けることを条件に、各国にその処分を委ねている」と記述している[216]。

　第 14 条では、各国はその国内法に従って海賊に対する訴追、処罰を行うことができる。その場合には、被告に対する公平かつ速やかな裁判を行い、人道的に取扱い、残虐な刑罰を科してはならず、国籍による差別をしてはならない。各国は外国における自国民の裁判に関しこれらの保護を外交上要請することができると記述している。
　注釈では、「現時点において海賊裁判に関する統一手続きの条約を採択することは不可能であり、統一的な罰則についての合意を得ることも困難である。しかし、合理的な手続き、公正な裁判、人道的な取扱い、罰則について規定することは可能である。現在では、いかなる国も現行犯逮捕であっても即決裁判を行うことを主張する国は存在しない。松田草案第 6 条は旧来の伝統的方法と現在の司法手続きの妥協を図ったものである。100 年前には裁判なしに海賊を処罰していた。当時でも船上、略式ではあっても、国内法では裁判を行うこととされていた。今日では、海事裁判か通常の刑事裁判かの、正式な裁判によることを国内法は求めている[217]。」と記述している。

---

[214] *Ibid,* pp. 838-839.
[215] *Ibid*, pp. 846-847.
[216] *Ibid,* pp. 847-848.
[217] *Ibid,* pp. 852-853.

第 15 条では、外国で訴追され、判決がなされた外国人海賊について、訴追してはならないと規定されている。

注釈では、「腐敗した裁判の乱用に対する批判もなされるが、この規定は二重裁判を避けるためのものである」と記述している[218]。

第 16 条では、この草案の規定は、海賊に関する規定にのっとらずに公海上において自国民、自国船、自国の通商に対してなされた行為についての、国際法の権利を制限するものではないことを規定している。

注釈では、「公海上における団体による強制的な行為、例えば交戦団体による禁輸品の臨検、を想定している」と記述している[219]。

第 17 条では、この草案の規定はこの条約締約国に対してはこの規定に反する海賊に関する規定を無効にするものである。また、この草案の規定に反する協定がその協定締約国に限って有効であるような協定に加入することを妨げるものではないと規定している。

注釈では、「国際条約は全加盟国が合意しなければ変更できないことの欠点と、本草案が締約国を拘束するものでありながら他の協定に加入することを可能としていること等について」記述している[220]。

第 18 条では、この条約の締約国は単独でまたは協力して海賊を抑止するよう、あらゆる手段をとることについて合意することを規定している。

注釈では、「国際連盟専門家委員会の質問状第 6 に関連する海賊の抑止については、加盟国はすべての海賊を逮捕し、訴追する義務を負うことを歓迎しないであろう。（フランスは連盟への回答で、海賊の抑止に関する一般的規制を確立するにはすべての締約国が警察機構と当該国の船舶に対する監督・管轄権を有することが必要であり、そのような条件が満足されるまでは一般的規制は望ましくないと主張している。）関係国による警察、訴追、引渡しに関する補足協定を締結することによって、海賊の抑止は促進されるであろう」と記述している[221]。（海賊に対し第 2 条で普遍的管轄権を認めているが、本条でその行使は義務ではないとしている。）

第 19 条では、この条約の解釈、適用に関する加盟国間の争いが生じ、外交交渉によって解決されない場合には、当該国に有効な協定に基づく国際紛争処理機関によって解決されるべきである。そのような協定が存在しない場合には、1920 年 12 月 16 日の議定書に基づき常設国際司法裁判所によって紛争は解決されるべきである。もし、紛争国が 1920 年の議

---

[218] *Ibid*, p. 856.
[219] *Ibid*, pp. 857-866.
[220] *Ibid*, p. 866.
[221] *Ibid*, p. 867.

定書の締約国でない場合には、1907 年 10 月 18 日にハーグで採択された国際紛争平和的解決条約に規定する仲裁によるべきであると規定している。

注釈では、「本条と全く同一の案が外交特権、免責、海賊、領事の法的地位・機能、法廷に関する条約案に含まれており、麻薬に関する 1931 年の条約とも近いものであるが、国際連盟の漸進的国際条約起草委員会案の第 21 条とは少し異なる。1919 年以降国際的な議論が進展している」と記述している[222]。

(3) 国際連合と海洋法会議

① 第二次世界大戦と国際連合

ドイツでは 1919(大正 8)年 1 月にワイマール共和政が発足したが、連合国に対する巨額の賠償金に苦しんだ。1929(昭和 4)年 10 月に世界恐慌が起こるとドイツ国内の経済状況は悪化し、失業者が街にあふれた。1933(昭和 8)年 1 月にヒトラーが首相に就任すると 3 月には全権委任法を成立させ、1934(昭和 9)年 8 月 2 日にヒンデンブルク大統領が死去すると同月 19 日の国民投票によりヒトラーは総統に選出された。1937(昭和 12)年に日独伊防共協定を結び、1939(昭和 14)年 9 月のポーランド侵攻によって第二次世界大戦に突入したのである。

国際連盟が第二次世界大戦を防ぐことができなかったことを踏まえ、米国務省では戦後の国際平和機構創設について 1943(昭和 18)年には草案を作成していた。1944(昭和 19)年 8 月～10 月のダンバートン・オークス会議[223]では、加盟国すべてが参加する総会と 4 大国を中心に構成する安全保障理事会を主体とする枠組みについて、米英中ソが合意した[224]。1945(昭和 20)年 2 月のヤルタ会談[225]では、仏を加えた「5 大国一致と拒否権」について合意され、国際連合の基本的な姿が明らかになった。

1945(昭和 20)年 4 月～6 月まで連合国 50 カ国の代表がサンフランシスコに集まり、6 月 26 日に国際連合憲章が採択された。その間の 5 月にドイツは降伏し、欧州戦線は終結した[226]。8 月 14 日には日本がポツダム宣言を受諾して太平洋戦争も終結し、第二次世界大戦は幕を

---

[222] *Ibid*, pp. 867-872.

[223] ワシントン郊外のダンバートン・オークスで米国務次官が議長となって開催された。米英ソ中が出席し、新たな国際平和機構について討議され、これがヤルタ会談、サンフランシスコ会議につながっていった。

[224] この合意の骨格は、国連憲章第 5 章で平和と安全の維持について安全保障理事会に強い権能を与え、憲章第 7 章で軍事的措置をとることができると規定して、結実している。

[225] F・D・ルーズベルト、チャーチル、スターリンの米英ソ首脳会談で、国際連合設立の他ソ連の対日参戦について協議された。

[226] イタリアでは 1943 年にムッソリーニが失脚し、ムッソリーニを首班とするドイツの傀儡政権であるサロ政権が設立されて北イタリアを支配したが、独が敗北したことで同政権は崩壊した。

閉じた。同年 10 月 24 日に国際連合憲章が発効し、国際連合が発足した[227]。翌 1946(昭和 21)年に国際司法裁判所（ICJ：International Court of Justice）が発足している。

国際法の実定法化については、国際連合憲章第 13 条（国際協力）第 1 項 a 号に「国際法の漸進的発達及び法典化を奨励すること」と規定されている。

② 海洋の管理と海洋法会議

「メーラー（Möller）がいうように、海（公海）はいかなる国の主権にも服さないところであるので、『したがって、いかなる国も『海の女王』（"mistress of the seas"）たることを主張しえない』という海洋の自由の原則（freedom of the seas）は 20 世紀に引き継がれたのであるが、海洋の自由は第二次大戦後挑戦を受けることとなり[228]」、第二次世界大戦後、海洋の自由から海洋の管理へという動きが強まった。

1942 年にイギリスとベネズエラが結んだ条約は海底資源（とりわけ石油）に関する関心をあらわしたものであったが、公海海底の地下資源に対する各国の権利意識を呼び起こしたのは、1945(昭和 20)年 9 月 28 日に米国トルーマン大統領によって行われた「大陸棚の地下および海床の天然資源に関する合衆国の政策の宣言」であった[229]。

同年 10 月 29 日のメキシコ大統領宣言、1946(昭和 21)年 3 月 1 日のパナマ憲法、同年 10 月 11 日のアルゼンチン政令、1947(昭和 22)年 6 月 3 日のチリ大統領宣言、同年 8 月 1 日のペルー大統領令、1950(昭和 25)年のエクアドルの 200 カイリ宣言と、大陸棚およびその海域・海底に含まれる資源に対する各国の主張が続いた。

漁業の国際的規制については、米・カナダ両国間に 1923 年、1930 年、1937 年と米加北大西洋オヒョウ条約、1930 年米加フレーザー河サケ保護条約が結ばれ、1949(昭和 24)年には 11 カ国により北西大西洋漁業国際条約が調印され、漁業資源の保存処置を講じていた。また、オットセイについては 1911(明治 44)年に日米英露でオットセイ保護条約が結ばれ、クジラについては 1937 年に最初の多数国間条約が締結されていたが、1946(昭和 21)年末に国際捕鯨条約が調印された[230]。

このような状況の中、1947(昭和 22)年 11 月の第 2 回国連総会では国連憲章第 13 条に規定する国際法の漸進的発達と法典化に関する委員会を設けることを決議し[231]、翌 1948(昭和 23)年 11 月に国際法委員会の委員 15 名を選挙で選任した。

1949(昭和 24)年 4 月～6 月には米サクセス湖で第 1 回国際法委員会を開催し、法典化を

---

[227] 第 1 回国連総会は 1946(昭和 21)年 1 月 10 日からロンドンで開催され、国連の常駐本部を米国に置くことが決定された（2 月 14 日決議 A/RES/25(I)）。
[228] 杉原、前掲書、280～281 ページ。
[229] UN Oceans & Law of the Sea Overview 及び小田滋『海の国際法下巻』有斐閣、昭和 34 年、180 ページ。
[230] 小田、前掲書、6-7 ページ。
[231] Resolution 174(Ⅱ), 21 Nov. 1947

進めるべき課題として「公海の制度（régime of the high seas）」と「領海の制度 régime of the territorial waters）」とを含む 14 の課題を選んだ。さらにその中での優先課題として、「law of treaties」、「arbitral procedure」と共に「régime of the high seas（公海の制度）」の 3 課題を選んだ。その 3 課題について報告者（rapporteurs）[232]を決定したが、公海についての報告者には、国際連盟国際法典編纂会議で中心的役割を果たした蘭のフランソワ委員（J.P.A.François）を選出し、第 2 回委員会で報告を求めた[233]。同年 12 月 6 日の第 4 回国連総会では領海を公海と併せて優先的に取り扱うよう決議がなされ[234]、国際法委員会は領海についての報告者にフランソワ委員を選出した。

国際法委員会では、1950(昭和 25)年 6 月から開催された第 2 回委員会[235]に公海に関するフランソワ報告書[236]が、1951(昭和 26)年 5 月からの第 3 回委員会[237]に公海に関するフランソワ第 2 報告書[238]が、1952(昭和 27)年 6 月からの第 4 回委員会[239]に公海に関するフランソワ第 3 報告書[240]及び領海に関するフランソワ報告書[241]が、1953(昭和 28)年 6 月からの第 5 回委員会[242]に公海に関するフランソワ第 4 報告書[243]・第 5 報告書[244]及び領海に関するフランソワ第 2 報告書[245]が、1954(昭和 29)年 6 月からの第 6 回委員会[246]に公海に関するフランソワ第 6 報告書[247]及び領海に関するフランソワ第 3 報告書[248]が、1955(昭和 30)年 5 月からの第 7 回委員会にフランソワ委員から領海に関する修正報告書[249]が、提出され、審議が行われた。第 7 回委員会では公海と領海についての草案を決定し[250]、その後各国及び関係国際機関と協議を行い、1956(昭和 31)年 4 月からの第 8 回委員会において国際法委員会は海洋法条約案[251]をまとめ、「国連総会は海洋法条約についての全権会議の開催を決定するよう」また「領海の幅をめぐって 1930 年のハーグ国際法典条約編纂会議が失敗したことに鑑

---

232 第 2 回委員会以降は「特別報告者（special rapporteur）」と報告書に記述されている。
233 A/CN.4/13 and Corr. 1-3
234 A/RES/374(Ⅳ)
235 A/CN.4/34
236 A/CN.4/17
237 A/CN.4/48 and Corr.1 & 2
238 A/CN.4/42（臨検と追跡権についての案が含まれている）
239 A/CN.4/58 and Corr.1
240 A/CN.4/51
241 A/CN.4/53
242 A/CN.4/76
243 A/CN.4/60
244 A/CN.4/69
245 A/CN.4/61 and Add.1 & Corr.1
246 A/CN.4/88
247 A/CN.4/79
248 A/CN.4/77
249 A/CN.4/93
250 A/CN.4/93, pp. 20-21, p. 34.
251 第Ⅰ部が領海、第Ⅱ部が公海（漁業、海底電線、接続水域、大陸棚を含む）をいう構成の海洋法条約案となっている。海賊については第 38 条～第 45 条、臨検は第 46 条、追跡権は第 47 条に規定されている。

み、十分な準備を経て条約全権会議を開催するよう」求めた[252]。

1957(昭和 32)年 2 月 21 日に国連総会で条約全権会議の開催を決定し[253]、1958(昭和 33)年 2 月 24 日～4 月 27 日までジュネーブの国連ヨーロッパ本部で 87 カ国が参加して（第 1 次）国連海洋法会議が開催された。4 月 26 日の第 3 回総会で 5 つの委員会を設け、第一委員会は領海と接続水域を、第二委員会は公海（総論）、第三委員会は公海（漁業、生物資源の保全）、第四委員会は大陸棚、第五委員会は内陸国による海上輸送への自由アクセス、を担当することとして審議を行った。

国連海洋法会議最終日の 4 月 27 日まで議論は続けられたが、領海の幅についてはどのような規則も定めることができず、国際法委員会案第 66 条の接続水域については領海に含めるべきか公海に含めるべきか討論がなされ、同日の第 20 回総会で最終的に領海に含めることとされた。その他の問題は概ね海洋法条約案が採択されたが、条約案の諸規定を 4 つの条約に分け、「領海および接続水域に関する条約」「公海に関する条約」「大陸棚に関する条約」「漁業及び公海の生物資源の保存に関する条約」の 4 条約（いわゆるジュネーブ海洋法 4 条約）として採択された。

同日に開催された最終の第 21 回総会では「国連総会に領海の幅その他残された課題について第 2 回条約全権会議の開催を検討するよう」要請することとし、議長から「国際法委員会のこれ迄の準備・検討に感謝し、領海の幅については法律上の問題ではなく政治問題であり、今回の海洋法会議が今後の解決に向けての道筋を明らかにし、海洋法会議の関係者全員が国連憲章に規定する国際法の漸進的発達と法典化に貢献した」との発言で第一次国連海洋法会議は終結した[254]。

国際社会は、1930(昭和 5)年にハーグで開催された国際連盟国際法典編纂会議では意見の一致をみることはできなかったが、この会議での議論を踏まえて 1958 年のジュネーブ海洋法会議では（領海の幅を除いて）大きな進展を得ることができたのである。

第 1 次国連海洋法会議と同時期の 1952(昭和 27)年には「衝突または他の航海事故の刑事裁判管轄権に関する規則の統一に関する国際条約」がブラッセルで採択され、1954(昭和 29)年には「油による海の汚濁の防止に関する国際条約」が締結されている。

（4）公海に関する条約（公海条約）

1958(昭和 33)年 2 月 24 日～4 月 27 日まで第 1 次国連海洋法会議がジュネーブで開催され、「領海および接続水域に関する条約」「公海に関する条約」「大陸棚に関する条約」「漁業及び公海の生物資源の保存に関する条約」の 4 条約（いわゆるジュネーブ海洋法 4 条約）

---

[252] A/CN.4/104, pp. 254-256, para.28, 30.
[253] A/RES/1105(XI)
[254] 終了したのは 4 月 28 日（月曜日）の午前 2 時 20 分であった。

が採択された。(公海条約は 1958 年 4 月 29 日に署名され、1962(昭和 37)年 9 月 30 日に発効した。我が国は 1968(昭和 43)年 6 月に加入書を寄託し、7 月 10 日に効力が発生している。)

会議の中心は領海の幅であり、ハーグ会議の失敗を繰り返さないよう、慎重に時間をかけてゆっくりと審議が進められたが、海賊についてはあまり議論にならなかった。それは、国際慣習法で規則がほとんど一般的に確立しており、また、海賊はすでに過去の問題で、重要性を失っていたからである[255]。国際法委員会が作成した条約草案の海賊関係規定の 8 条をすべて削除すべきであるとか、1 条に簡単にまとめるべきであるとの主張もなされた程であった。

国際慣習法で認められてきた海賊に対する普遍主義を実定法化するため、国際連盟の専門家委員会での議論、ハーバード海賊条約草案を参考に、特別報告者であるフランソワ委員が報告書を作成し、これを基に審議し、各国・関係国際機関と協議を行い、国連国際法委員会では海賊に関する 8 カ条の条約案（第 38 条～第 45 条）（臨検が第 46 条、追跡権が第 47 条）を作成した。第 1 次国連海洋法会議ではあまり議論もなく、用語の修正等を行い国際法委員会が作成した条約案は殆どそのまま採用された（公海条約第 14 条～第 21 条）（臨検が第 22 条、追跡権が第 23 条）。

海賊と臨検、追跡権についての概要は以下の通りである。

「第 14 条（海賊行為の抑止）　すべての国は、可能な最大限度まで、公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所における海賊行為の抑止に協力するものとする。」

国際法委員会の注釈[256]第 38 条では、「1932 年のハーバード・ロースクールの海賊草案が大いに役立ち、同草案を一般的に承認するものである。いずれの国も海賊行為に対しては抑止しなければならず、これに反する場合には国際法に違背するものであるが、どのような手段をとるかについては、個別事件に応じて許容範囲が各国に委ねられている。」と記述している。(ハーバード草案第 18 条参照)

（筆者注　公海等における海賊行為に対する抑止は国際法によって国家に課された努力義務であると明記しているが、あくまで「努力」義務にとどまっている。）

国連海洋法会議の第二委員会では、ウルグアイは「海賊は既に一般的問題ではなく、その抑止は多くの国際協定で扱われているので、海賊に関する国際法委員会案の海賊に関する第 38 条～第 45 条をすべて削除すべきである」と提案し、ルーマニアとソ連が支持したが、英国は「海洋法に関する包括的な条約は重要課題である海賊について規定すべきであり、海賊に関する規定は明示的なものであるべきである。」とウルグアイ提案に反対した。また、アルバニアとチェコスロバキアは共同して「国際法委員会案第 39 条は現在の国際法

---

[255] 横田、前掲書、368-370 ページ。

[256] 1956(昭和 31)年の第 8 回国際法委員会の国連総会への報告書（A/3159）pp.282-285.

と合致しない。無主地を含め、領海内の海賊行為を含まないことは誤りである。政治的理由による行為を海賊から除外することは深刻な間違いである。海賊は廃れており、第 39 条～第 42 条までは不要である。」と提案し、ルーマニアとソ連が支持したが、ユーゴスラビアはウルグアイ提案にもアルバニア・チェコスロバキア共同提案にも反対した。採決の結果ウルグアイ提案もアルバニア・チェコスロバキア共同提案も否決された[257]。

「第 15 条（海賊行為の定義）　海賊行為とは、次の行為をいう。

（1）　私有の船舶又は航空機の乗務員又は航空機の乗組員又は旅客が私的目的のために行な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なわれるもの

　（a）　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

　（b）　いずれの国の管轄にも服さない場所にある船舶、航空機、人又は財産

（2）　当該船舶又は航空機を海賊船又は海賊航空機とするような事実を知ってその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

（3）　（1）又は（2）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」

国際法委員会の注釈第 39 条では、

「（ｉ）海賊行為には『略奪の意思（*animus furandi*）』は必要ではない。憎悪や復讐によるものを想定している。

（ⅱ）私的目的のために行なわれるものを対象とする。

（筆者注　内乱等による抗争については、公海の秩序と安全の保障のためにそれらの行為を他国が海賊行為として防止する一般的権利をすべての国に保持させることは必要ではないと考えられる。）

（ⅲ）私有の船舶又は航空機によって行われることとされ、軍艦その他の政府船舶・航空機によるものは海賊行為とはされない。ただし、これらの乗組員が反乱を起こした場合は例外であり、第 16 条に規定されている。潜水艦による商船攻撃に関する 1937 年のニヨン協定は私的船舶による行為を海賊行為とする国際法原則と抵触するものではないとしている。

（ⅳ）公海またはいずれの国の管轄権にも服さない場所で行われることとされ、領海を含むある国の領土内で行われた行為については、その領域に管轄権がある国家に委ねるという一般原則が適用されるものとして、公海上等の国際法上の海賊行為には普遍的管轄権を与えて、抑止を図っている。公海上だけではなく、先占されていない島（*terra nullius*）等で行われる場合も対象として、そのような行為の抑止を図っている。

（ⅴ）公海上の船舶に対する海賊行為は、船舶だけでなく航空機によるものも対象とする。航空機による公海上の船舶に対する攻撃は海賊行為と同一視できるとしているが、航空機

---

[257] *UN Conference on the Law of the Sea Official records Vol.IV,* A/CONF.13/40 pp. 78-79, pp.83-84.

による他の航空機への攻撃は海賊行為とはせず、本草案の対象外としている。
（vi）船、乗客、財物に対する同一船に搭乗している乗組員や乗客による行為は、海賊行為と認められない。反乱者が船舶を奪取しても、海賊行為の対象とはしない。（公海上で他の船舶に対して行なわれるものが海賊行為として取り締まられるべきものであり、同一船舶内で行われた行為に関しては旗国が管轄すれば良いとの理由で旗国主義を採用している。）」としている。（ハーバード草案第 3 条、第 6 条参照）
（筆者注　当該船舶又は航空機が海賊船舶・航空機であるという事実を知って、その活動に自発的に参加することも対象としている。）

国連海洋法会議の第二委員会では、チェコスロバキアは「第 39 条の定義は国際法の発達と調和せず、私的目的以外の公海上の暴力・略奪を除くことは、国家機関の命令・発意による行為が海賊行為と認められなくなる。」と発言し[258]、ウクライナは「国際法委員会案は時代錯誤的である。厳格な意味での海賊は最近見られることはないが、最近は国家によって行われる海賊がみられるようになっている。例えば、1936 年～1937 年にスペイン共和国船舶に対して地中海で海賊行為が行われ、最近では蒋介石政権が太平洋でこのような行為を行っている。これらは国連安全保障委員会で取り扱われるべきである。」と発言[259]したが、これらの発言は殆ど考慮を払われなかった[260]。イタリアは「(1)（a）と（b）に『航空機』を追加して、船舶だけでなく航空機に対する暴力行為も含めて」定義を拡大することを提案し、可決された[261]。

「第 16 条（乗組員の反乱）　第 15 条に定義する海賊行為であって、乗組員が反乱を起こして支配している軍艦又は政府の船舶若しくは航空機が行なうものは、私有の船舶が行なう行為とみなされる。」
国際法委員会の注釈第 40 条では、「乗組員が反乱を起こした場合には、もはや政府船舶、政府航空機ではなく私有の船舶等と同一に扱われるものであるから、そのような船舶の乗組員や乗客による行為は海賊行為である。反乱が鎮圧された場合には、当然、本条は適用されない。」としている。（ハーバード草案には明示的な規定はない。）

国連海洋法会議の第二委員会では、ユーゴスラビアは「英語の政府船舶には軍艦が含まれないので、『政府船舶または政府航空機』の前に『軍艦』を加える」ことを提案し、可決された[262]。

---

[258] *Ibid,* pp. 24-25.
[259] *Ibid*, pp. 31-32.
[260] 横田、前掲書、371 ページ。
[261] *UN Conference on the Law of the Sea Official records Vol.IV*, A/CONF.13/40, p. 79, pp. 83-84.
[262] *Ibid, loc, cit.*

「第 17 条（海賊船舶と海賊航空機）　船舶又は航空機であって、これを実効的に支配している者が第 15 条に規定するいずれかの行為を行なうために使用することを意図しているものは、海賊船舶又は海賊航空機とみなされる。前記のいずれかの行為を行なうために使用された船舶又は航空機で、当該行為につき有罪とされる者により引き続き支配されているものについても、同様とする。」

国際法委員会の注釈第 41 条では、「本条は『海賊船』『海賊航空機』の定義を定めるものである。船舶等が国旗を掲げていないという事実だけでは不十分であり、海賊行為を行う意図を有する船舶等であるか、既に海賊行為を行った船舶等であり海賊によって支配されているもの。」と要件を定めている。（ハーバード草案第 4 条参照）

「第 18 条（海賊船舶の国籍）　船舶又は航空機は、海賊船舶又は海賊航空機となった場合にも、その国籍を保持することができる。国籍の保持又は喪失は、当該国籍を与えた国の法律によって決定される。」

国際法委員会の注釈第 42 条では、「国際法委員会は海賊行為を行うことにより、自動的に船舶が国籍を失うという考え方には反対である。海賊行為を行うと、その船舶が公海で旗国の権力だけに服するのではないということであり、海賊行為を行うことによって船舶はその国籍を失うのではなく、次条に定めるように、すべての国によって拿捕され、処罰されるという結果をもたらすのである。」としている。（ハーバード草案第 5 条参照）

（筆者注　旗国の国内法で、海賊行為を行った場合国籍を失うとしている場合には、海賊船は国籍のない船舶とみなされる。国籍喪失説は管轄権を根拠づけるための法的推論（legal reasoning）であって、実際に法的効果を伴うものではない。）

「第 19 条（拿捕と処罰）　いずれの国も、公海その他いずれの国の管轄にも服さない場所において、海賊船、海賊航空機又は海賊行為によって奪取され、かつ、海賊の支配下にある船舶を拿捕し、及び当該船舶又は航空機内の人又は財産を逮捕し又は押収することができる。拿捕を行なった国の裁判所は、課すべき刑罰を決定することができ、また、善意の第三者の権利を尊重することを条件として、当該船舶、航空機又は財産について執るべき措置を決定することができる。」

国際法委員会の注釈第 43 条では、「本条は海賊船等を拿捕し、裁判に付する権利を各国に与えている。他の国の管轄権の及ぶ範囲においては、本条の権利は適用されない。国際法委員会は科されるべき処罰等の詳細については規定する必要はない。」としている。（ハーバード草案第 2 条、第 13 条、第 14 条、第 15 条参照）

「第 20 条（拿捕国の責任）　海賊行為の嫌疑に基づく船舶又は航空機の拿捕が十分な根拠なしに行なわれた場合には、拿捕を行なった国は、その船舶又は航空機がその国籍を有

する国に対し、その拿捕によって生じたいかなる損失又は損害についても責任を負う。」

国際法委員会の注釈第 44 条では、「本条は海賊行為の嫌疑で拿捕したが、嫌疑が不十分で、不当な拿捕であった場合の補償について規定している。第 22 条に規定する臨検における補償も同様である。」としている。（ハーバード草案第 10 条参照）

「第 21 条（拿捕権の行使）　海賊行為を理由とする拿捕は、軍艦若しくは軍用航空機により、又は政府の公務に使用に供されているその他の船舶若しくは航空機でこのための権限を与えられたものによってのみ行うことができる。」

国際法委員会の注釈第 45 条では、「国家間の摩擦を避けるためには慎重に行動するべきであり、軍艦以外の政府船舶は乱用に対する補償が軍艦と同じでないため、拿捕権を行使する場合には軍艦に限るべきである。海賊船に襲われた商船が自衛し、逆に海賊船をとり押さえ、軍艦や沿岸国の当局に引き渡す場合には、本条は適用されない。そのような場合は、本条に規定する『拿捕』ではない。」としている。（ハーバード草案第 12 条）

（筆者注　海賊船によって攻撃を受けた商船が、これに対して抵抗し、反撃を加え、海賊船を屈服させることを妨げられてはいないことは、慣習国際法上で一般的に認められている。条文上では明示的に規定されていないが、国際法委員会は注釈で明らかにしている。）

国連海洋法会議の第二委員会では、タイは「拿捕は軍艦や軍用機だけではなく政府船舶等によっても行われるものであるから、『拿捕の権利を与えられた政府の船舶や航空機（or other ships or aircraft on government service authorized to that effect）』にも拿捕の権利を与える」ことを提案し、可決された。これにより軍艦や軍用航空機に限らず、特に拿捕の権限を与えられたその他の政府の船舶や航空機も拿捕権を行使することができるとされた[263]。

（筆者注　すべての政府の船舶や航空機が拿捕を行えるわけではない。）

「第 22 条（臨検）　1　条約上の権限に基づく干渉行為の場合を除き、公海において外国商船に遭遇した軍艦がその商船を臨検することは、次のいずれかのことを疑うに足りる十分な根拠がない限り、正当と認められない。

(ア) その船舶が海賊行為を行なっていること。

(イ) その船舶が奴隷取引に従事していること。

(ウ) その船舶が外国の国旗を掲げているか又はその船舶の旗を示すことを拒否したが、実際にはその軍艦と同一の国籍を有すること。

2　軍艦は、1（a）、（b）又は（c）に定める場合において、当該船舶がその旗を掲げる権利を確認することができる。このため、軍艦は、嫌疑がある船舶に対し士官の指揮の下にボートを派遣することができる。書類を検閲した後もなお嫌疑があるときは、軍艦は、その

[263] *Ibid,* p. 84.

船舶内において、さらに検査を行なうことができるが、その検査は、できる限り慎重に行なわなければならない。
3　嫌疑に根拠がないことが証明され、かつ、臨検を受けた船舶が嫌疑を正当とするいかなる行為をも行なっていなかった場合には、その船舶は、被った損失又は損害に対する補償を受けるものとする。」

国際法委員会の注釈第 46 条では、

「公海の自由の原則により、公海上では商船はその旗国の軍艦以外によって臨検されることはない。しかし、国際法はこの原則の例外を認めている。それは以下の船舶であると疑われる十分な理由がある場合である。

（ｉ）海賊船、

（ⅱ）奴隷取引に従事する船舶、ただし、奴隷取引の禁止に関する国際条約[264]に規定する海域に限定すべきである、

（ⅲ）臨検する軍艦と同一の国籍を有する船舶であるにもかかわらず、その本来の国旗を掲げていないと疑われる船舶。真実の国旗を掲げていない場合には、不法行為を行っていると推定できるので、本来の国旗の属する国の軍艦が臨検することができる。

上記の場合においては、軍艦は国旗を掲げていない船舶に国旗を示すよう要求することができる。それでも疑惑が晴れない場合には、当該船舶にボートを送って船籍書類を確かめることができる。一般的な規則として、軍艦は当該船舶に対してボートを出すよう要求してはならない。それは商船に過大な負担を要求するものであり、当該船舶の書類の紛失の危険性を防ぐためでもある。書類の検査のみでは疑惑を払拭できない場合には、軍艦の士官の命令の下に、船上で更に検査を行うことができる。

不当な臨検を行った場合には、軍艦の帰属する国は臨検によって生じた損害を賠償しなければならない。この条項により臨検の乱用を防いでいる。

軍艦の帰属する国の安全に危機が及んでいる緊急的な場合に、その国と敵対している船舶に対して臨検を行うことができるかについて議論がなされた。国際法委員会はそのような条項を加えることは、『緊急的危機』『敵対的な行為』という表現ではあいまいであり、乱用の恐れがあることから、適切ではないと判断した。」としている。（ハーバード草案第 11 条参照）

（筆者注　本条は、慣習国際法で確立している海賊船の臨検について成文化したものである。

---

[264] 1890 年のアフリカの奴隷取引に関するブリュッセル条約（General Act of the Brussels Conference relating to the African Slave Trade between Austria-Hungary, Belgium, Congo, Denmark, France, Germany, Great Britain, Italy, the Netherlands, Persia, Portugal, Russia, Spain, Sweden-Norway, Turkey, the United States and Zanzibar）（1890 年採択、1891 年発効）では、第 21 条で海上奴隷取引を抑圧する海域としてインド洋とアフリカ沿岸の 2 地域を定め、この特定海域を航行する 500 トン未満の船舶に対する臨検等を規定している。Parry, Clive. Ed. *The Consolidated Treaty Series.* Vol. 173 1890. New York: Oceana Publications, 1978, pp302-303.

公海の自由の原則に対する例外として、公海で軍艦が外国商船を臨検することを本条で認めている。公海はどの国の主権や管轄権にも服していないので、公海上の船舶はその旗国の管轄にだけ服することとなる。これに対する例外が、海賊行為と奴隷取引、不正な国旗の掲揚の場合における外国の軍艦による臨検である。

正当に掲げる権利を有しない国旗を掲げた場合に、国旗の乱用としてその国旗に属する国の軍艦もその船舶を臨検し、拿捕することができることについては、慣習国際法上で認められているので規定を設けていない。

ボートを船舶に派遣することについては、船舶から軍艦にボートで船舶書類を持参するよう要求することに関して議論となり、国際法委員会では、軍艦からボートを船舶に派遣することを要するとした。あまりに多くを商船に要求してはならないからである。)

国連海洋法会議の第二委員会では、アラブ共和国連合は「19 世紀にはこのような規定は正当化されたかもしれないが、1926 年の奴隷条約、1956 年の追加奴隷条約等にはこのような規定は存在しないので、奴隷取引に関する国際法委員会案第 46 条第 1 項（b）は削除すべきである」と提案した[265]。ウクライナはこの提案を支持し[266]、ソ連も「ある海域を自動的に奴隷取引の疑いがあるとすることは差別的であり、疑いがあるとされる海域にある船舶は奴隷取引に従事すると推定することは不当であり、奴隷取引は過去のものであり、1956 年の追加奴隷条約第 3 条に反するので、アラブ共和国連合提案を支持する」と発言した[267]が、第二委員会ではこの提案は否決された[268]。

しかし、国連海洋法会議の第 10 回総会（1958(昭和 33)年 4 月 23 日開催）では、第二委員会の報告に関し、南アフリカは「奴隷取引については、条約案第 46 条第 1 項（b）では『国際条約で奴隷取引の行われる疑いがあるとされる水域（while in the maritime zones treated as suspect in the international conventions for the abolition of the slave trade)』において臨検の権利を認めているが、その海域を限ること（筆者注　国際条約で疑いがあるとされる海域（アフリカ付近の海）[269]）には十分な理由がなく、『That the ship is engaged in the salve trade; or』とすべきである」と修正提案を行い、提案が採択された[270]。

「第 23 条（追跡権）1　沿岸国の権限のある当局は、外国船舶が自国の法令に違反したと信ずるに足りる十分な理由があるときは、その外国船舶の追跡を行なうことができる。この追跡は、外国船舶又はそのボートが追跡国の内水、領海又は接続水域にある時に開始しなければならず、また、中断されない限り、領海又は接続水域の外において引き続き行

---

265 *Ibid,* p. 31, p. 80.
266 *Ibid,* pp. 31-32, pp. 81-82.
267 *Ibid,* pp. 82-83.
268 *Ibid,* p. 90.
269 前述のブリュッセル条約第 21 条に規定する海域。
270 *UN Conference on the Law of the Sea Official records Vol. II*, A/CONF.13/38, p. 22.

なうことができる。領海又は接続水域にある外国船舶が停船命令を受ける時に、その命令を発する船舶も同様に領海又は接続水域にあることは、必要でない。外国船舶が領海及び接続水域に関する条約第 24 条に定める接続水域にあるときは、追跡は、当該接続水域の設定によって保護しようとする権利の侵害があった場合に限り、行なうことができる。

2　追跡権は、被追跡船舶がその旗国又は第三国の領海に入ると同時に消滅する。

3　追跡は、被追跡船舶又はそのボート若しくは被追跡船舶を母船としてこれと一団となって作業する舟艇が領海内又は場合により接続水域内にあることを追跡船舶がその場における実行可能な手段により確認しない限り、開始されたものとみなされない。追跡は、視覚的又は聴覚的停止信号を当該外国船舶が視認し又は聞くことができる距離から発した後にのみ、開始することができる。

4　追跡権は、軍艦若しくは軍用航空機又は政府の公務に使用されているその他の船舶若しくは航空機で特にこのための権限を与えられたもののみが行使することができる。

5　追跡が航空機によって行なわれる場合には、

(a)　1 から 3 までの規定を準用する。

(b)　停船命令を発した航空機は、船舶を自ら拿捕することができる場合を除き、自己が呼び寄せた沿岸国の船舶又は航空機が到着して追跡を引き継ぐまで、その船舶を自ら積極的に追跡しなければならない。当該船舶が停船命令を受け、かつ、当該航空機又は追跡を中断することなく引き続き行なう他の航空機若しくは船舶によって追跡されたのでない限り、当該航空機がその船舶を違反を犯したもの又は違反の疑いがあるものとして発見しただけでは、公海における拿捕を正当とするために十分ではない。

6　いずれかの国の管轄区域内で拿捕され、かつ、権限のある当局の審理を受けるためその国の港に護送される船舶は、事情により護送の途中において公海の一部を航行することが必要である場合に、そのような公海の航行のみを理由として釈放を要求することができない。

7　追跡権の行使が正当とされない状況の下に公海において船舶が停止され、又は拿捕されたときは、その船舶は、これにより被った損失又は損害に対する補償を受けるものとする。」

国際法委員会の注釈第 47 条では、

「本条は、1930 年のハーグ国際法典編纂会議の第二委員会で採択された草案第 11 条に従っている。追跡権は国際法上論争があるものではないが、追跡権の行使にあたってのコメントは以下の通りである。

（ｉ）　外国船が停船命令を受けた場合に、その外国船は内水又は領海の内にいなければならない。しかし、命令を発した船舶は、これらの内にいることを要しない。これは、パトロール船が領海のすぐ外側を航行している場合があるからである。重要な点は、停船命令を発した時点においてその違反を犯した外国船が領海内にいなければならないのである。

（ⅱ）追跡は継続したものでなければならず、一旦途切れた場合には、再開することはできない。追跡権は停船命令を受けた船舶が当該船舶の旗国または第三国の領海内に入ると消滅する。

（ⅲ）追跡船がその領海内で外国船を確認し、上記方法で停船命令を発した時点で初めて追跡権が発生する。乱用を防ぐため、国際法委員会は無線による停船命令を認めなかった。無線による命令は遠くからでも発することができるからである。『視覚的又は聴覚的停止信号』という規定は遠距離からの無線命令を除外している。

（ⅳ）本条は領海外に位置する船舶がそのボートを使用して領海内において違反行為を行う場合に適用される。しかし、国際法委員会は同様の事例でその船舶以外のボートを使用する場合には適用しないとした。

本条は 1930 年の規定に従っているが、相違点は以下のとおりである。

(a) 接続水域が認められた権利保護の観点から、国際法委員会の過半数の委員は、追跡権は接続水域においても認められるべきであるとの意見であった。関税のコントロールのために接続水域を設けても、領海内において違法操業をした船舶が接続水域に逃走した場合には追跡権を認められなくなるからである。一部の委員は、接続水域においては主権を行使することができないので、違反を犯した船舶が接続水域に到達した場合には追跡権は認められないとの意見であった。過半数の委員の意見はこの一部委員の意見に同意しないというものであった。しかしながら、追跡権の発生する原因行為は内水または領海内において行われなければならない。接続水域における行為による沿岸国の追跡権は認められない。

(b) 国際法委員会は、追跡権は軍艦又は旗国が認めた政府船舶によってのみ行うことができることを明確にすることを希望した。税関や警察の船舶が追跡権を行使することができることは当然であり、商業サービスに従事する政府船舶に追跡権の行使が認められないことには疑問の余地がないのである。

(c) 違反船を最終的に拿捕する船舶は追跡を開始した船舶でなくても良い。この場合には、その船舶は追跡に途中から加わり、追跡が中断されないことが必要である。

(d) 国際法委員会は、航空機による違反船の追跡を認めた。一部委員の反対はあったが、船舶による追跡と同様であるとして認め、必要に応じ船舶と共同して、第 5 項にその条件を付して明記した。その場合、違反船に対する命令は領海または接続水域内においてに発せられなければならない。この場合も航空機から視覚的かつ認識可能な命令を発することが必要であり、無線による命令は認められない。

(e) 追跡を開始するときの違反船の位置を示すことが推薦されている。例えば、可能な限りブイを落とす等の物理的手段で位置を示すことである。

国際法委員会は、1930(昭和 5)年の国際法典会議以降に起こった意見の相違について、追跡権を類推して、規定を加えた。それは、違反船を拿捕した国に護送する場合に公海を通過しなければならない場合である。公海を航行するからとの理由で、追跡権が消滅し、違

反船を釈放しなければならないとすることは、追跡権を認めることと論理矛盾すると、国際法委員会は判断した。」としている。（ハーバード草案第 7 条、第 8 条、第 9 条参照）

（筆者注　本条は、慣習国際法で認められている追跡権について、国際法委員会で議論を重ねて成文化したものである。第 3 項で、停船命令を確実に伝えるため、視覚信号または聴覚信号によることを要するものとし、停船命令を発した後に追跡を開始するものとしている。第 6 項は、一国の管轄内で拿捕された船舶を審理のために拿捕した船舶の本国に護送する場合、公海の一部を通過することがあっても拿捕した国の管轄権から解放されることがないように設けられている。）

国連海洋法会議の第二委員会では、以下の変更がなされた。

第 1 項について、イギリスは「接続水域に関する国際法委員会案第 66 条では沿岸国に完全な主権を認めていないのであるから、外国船舶が接続水域に存在する場合には追跡を認めることに反対である」と主張し、オランダは「接続水域が設定されることによって保護される権利が侵害される時には例外的に接続水域に存在する場合の蹄跡を認めることとし、国際法委員会案第 47 条を 2 条に分割する」案を提出したが、否決された[271]。ポーランドとユーゴスラビアは「追跡権が領海内でしか認められなかったのは、接続水域が認められていない過去の時代の理論であり、接続水域の概念が進化した現時点では接続水域に存在する外国船舶に対する追跡を認めるべきである」として、共同で「領海の後に『又は接続水域（or the contiguous zone)』を追加する」修正提案を提出し、可決された[272]。メキシコは「領海、接続水域だけでなく国際法委員会案第 55 条（漁業・生物資源保存条約第 7 条（沿岸国の一方的保存措置））に規定する保存水域にまで拡大する」案を提出したが、否決された[273]。ペルーも同趣旨の修正案を提出したが、撤回した[274]。（筆者注　被追跡船の位置については、内水と領海内に存在する場合には争いがないものの、接続水域内に存在する場合の適用について議論がなされ、接続水域内に存在する場合にも認められたものである。ただし、接続水域で追跡を開始できるのは、この水域で保護される沿岸国の権利が内水または領海で侵害された場合に限られる。）

西独は「第 3 項と平仄をとるため、第 1 項の対象船舶である外国船舶に『又はそのボート（or one of its boats)』を追加する」修正提案がなされ、提案が採択された[275]。（筆者注外国船舶そのものが領海や接続水域内にいなくても、そのボートがこれらの海域で違反を行う場合には、当該船舶の追跡を行えるとした。）

第 3 項について、メキシコは「船舶はそのボートが行う不法行為についても責任を有す

---

[271] *UN Conference on the Law of the Sea Official records Vol.IV*, A/CONF.13/40 pp. 79-80, pp. 90-91.
[272] *Ibid,* p. 81, pp. 90-91.
[273] *Ibid,* loc, cit.
[274] *Ibid,* p. 91.
[275] *Ibid,* pp. 80-81, pp. 90-91.

ることから、『被追跡船舶又はそのボート』の後に『若しくは被追跡船舶を母船としてこれと一団となって作業する舟艇（or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship）』を追加する」修正案を提出し、可決された[276]。（筆者注　漁船を母船とするような舟艇が一団となって活動する場合にも、追跡を認めることとした。）

インドは「違反船の位置を確認するすべての実用的手段が認められるべきであることから、『方位、六分儀の角度または他の同様な手段（bearings, sextant angels or other like means）』を『その場における実行可能な手段（such practical means as may be available）』に変更する」修正案を提出し、可決された[277]。

第 5 項について、アイスランドは「航空機によって開始された追跡は他の船舶だけではなく、他の航空機によっても引き継ぐことができるようにすべきであるため、第 5 項（b）に『又は航空機』を追加する」修正案を提出し、可決された。しかし、同国による「追跡が中断しても、被追跡船が確認されるなら、24 時間以内の拿捕を認めるとの第 5 項（c）号を追加する」修正案は否決された[278]。

さらに、国際法委員会案では第 6 項までであったが、英国から「国際法委員会案第 46 条（公海条約第 22 条）第 3 項に規定する不当な臨検に対する補償と同様に不当な追跡に対する補償も必要であることは自明であり、補償に関する条項を新たに第 7 項として追加する」修正案が提出され、可決された[279]。

国連海洋法会議の第 10 回総会（1958(昭和 33)年 4 月 23 日開催）では、第二委員会の報告に関し、ソ連は「条約案第 39 条から第 45 条（公海条約第 15 条から第 21 条）については、海賊はすっかり廃れており、認められない」と反対意見を表明したが、第 39 条から第 45 条までは原案通り採択された[280]。第 46 条の臨検については前述の通り修正され、採択された。第 47 条の追跡権についても採択された。

同日の第 11 回総会、4 月 26 日の第 18 回総会で更に審議を重ね、「公海条約」は全体として、棄権 1 を除き、反対 0、賛成 65 で採択された[281]。

（筆者注　ハーバード草案第 16 条（公海上における自国民等に関する規定）、第 17 条（他の協定との関係）、第 19 条（国際紛争処理）については公海条約に規定されていない。）

この公海に関する条約については次に述べる国連海洋法条約にほぼその内容が踏襲され

---

[276] *Ibid,* p. 81, pp. 90-91.
[277] *Ibid,* p. 82, pp. 90-91.
[278] *Ibid,* p. 81, pp. 90-92.
[279] *Ibid,* p. 79, pp. 90-92.
[280] *UN Conference on the Law of the Sea Official records Vol. II*, A/CONF.13/38, pp. 21-22.
[281] *Ibid,* p. 61.

ているが、米、イスラエル、スイス、ベネズエラは国連海洋法条約を批准していないので、公海に関する条約は今なお意義を有している。

（5）海洋法に関する国際連合条約（国連海洋法条約）

公海条約を含むジュネーブ海洋法 4 条約が採択された 1958(昭和 33)年の 12 月に国連総会で、第一次海洋法会議で合意を得られなかった領海の幅等の残された課題について第二次条約全権会議を開催することが決議された[282]。（筆者注　その翌年の 1959(昭和 34)年には南極の平和的利用を目的とする南極条約が採択されている。）

1960(昭和 35)年 3 月 17 日から 4 月 26 日までジュネーブで第二次国連海洋法会議が開催されたが、領海の幅と漁業水域をめぐる各国間の意見の隔たりを埋めることは出来ず、次の機会に持ち越されることとなった。

この会議の後、領海を 3 カイリに維持する国は減少し、次第に 6 カイリあるいは 12 カイリに設定する国が増加した。また、基線から 12 カイリまでの漁業水域を設定することが一般的になった。

1967(昭和 42)年 11 月 1 日にマルタのパルド（Arvid Pardo）代表は国連総会で人類の生存に不可欠な海洋における汚染、海底に関する紛争に東西冷戦が影響を及ぼしており、緊張が高まることを回避するために海底と大陸棚に関する国際法制度の確立を求める演説を行った。同年 12 月に国連総会は海底の平和利用に関する特別委員会を設置することを決議し[283]、翌 1968(昭和 43)年 12 月に同総会は海底平和利用委員会を設置することを決議し[284]、深海底開発に伴う課題の検討を行った。1970(昭和 45)年 12 月には同総会は深海底問題だけではなく海洋法の全般的課題を検討するための第三次国連海洋法会議を開催することを決議した[285]。

この決議に基づき、1973(昭和 48)年 12 月 3 日に米国ニューヨークで第三次国連海洋法会議第 1 回総会が開催されたが、1982(昭和 57)年 12 月 10 日にジャマイカ・モンテゴベイで開催された第 193 回総会まで 11 回の会期、足かけ 10 年にわたるマラソン会議となった。

「海洋法に関する国際連合条約（国連海洋法条約 UNCLOS：United Nations Convention on the Law of the Sea）」は 1982 年 4 月 30 日に米 NY で開催された第 182 回総会で採択され、同年 12 月 10 日のジャマイカ・モンテゴベイでの最終議定書署名会議で 140 カ国が署名し、1994(平成 6)年 11 月 16 日に発効した。（我が国は 1983(昭和 58)年 2 月に署名し、1996(平成 8)年 6 月に批准し、同年 7 月に効力が発生している。）

---

282 A/RES/1307(XIII)
283 A/RES/2340(XXII)
284 A/RES/2467(XXIII)
285 A/RES/2750(XXV)

国連海洋法条約は 17 部、320 条からなる本文と 9 つの附属書からなり、1958 年のジュネーブ海洋法条約を全面的に再構成し、さらに国際海峡、群島国、排他的経済水域、深海底、紛争の解決等の新たな制度を規定している海洋法の諸問題を包括的に網羅する条約である。第一次、第二次国連海洋法会議で合意を得ることができなかった領海の幅については 12 カイリとし、200 カイリの排他的経済水域を設定する等、公海を縮小して従来の国際法に比べ各国の管轄権を拡大するものとなっている。漁業資源の保存・管理、海洋環境の保護・保全を重視して、旗国管轄方式に加え、沿岸国、寄港国による権限の行使を認めるものとなっている。

杉原は「『*mare liberum*』を支える基本観念は『海洋の自由』（freedom of the seas）の原則であり、この自由の中軸をなしたのは、航行の自由と漁業の自由である。しかし、航行と漁業は無害で無尽蔵であるという論法が現実に背く神話に過ぎないと悟ったとき、規制の観念を伴う海の『管理』（management, governance）の思想に変わっていった。海がレッセ・フェール（laissez-faire）思想にもとづく伝統的な自由の海（*mare liberum*）から、諸国が共通の利益を分ち合う海（*mare communue*）へと第二次世界大戦後の海洋法が管理の強化の方向に変容してきた」「国連海洋法条約は公海の使用に様々な規制を拡大しているが、それは規制のための規制ではなく、モーガンがいうように、『すべての国が公有物としての公海（the high seas as a public good）を利用する能力を高める』ためのものである」「21 世紀の『海の基本法』ともいうべき国連海洋法条約は、レッセ・フェール的自由に代えて、海洋の管理の概念を前面に押し出している」と述べている[286]。

国連海洋法条約の「第 7 部公海」の「第 1 節総則」中、第 100 条～第 107 条に海賊行為の抑止等、第 110 条に臨検、第 111 条に追跡権、が規定されている。

第 100 条（海賊行為の抑止のための協力の義務）

第 101 条（海賊行為の定義）

第 102 条（乗組員が反乱を起こした軍艦又は政府の船舶もしくは航空機による海賊行為）

第 103 条（海賊船舶又は海賊航空機の定義）

第 104 条（海賊船舶又は海賊航空機の国籍の保持又は喪失）

第 105 条（海賊船舶又は海賊航空機の拿捕）

第 106 条（十分な根拠なしに拿捕が行われた場合の責任）

第 107 条（海賊行為を理由とする拿捕を行うことが認められる船舶及び航空機[287]）

---

[286] 杉原、前掲書、271～272 ページ、288～289 ページ。

[287] 国連海洋法条約第 107 条は拿捕を行うことができる船舶等は軍艦と軍用航空機だけでなく、「その他政府の公務に使用されていることが明らかに表示されておりかつ識別されることのできる船舶又は航空機でそのための権限を与えられているもの」と規定されており、我が国の海上保安庁の巡視船にも海賊拿捕の権限が認められている。

しかしながら、海賊拿捕の権限が軍艦以外の政府船舶に認められたのは、第一次国連海洋法会議で特に拿捕の権限を与えられた政府の船舶や航空機にも拿捕の権利を与えるとい

第 110 条（臨検の権利）
第 111 条（追跡権）

第 100 条～第 107 条の海賊行為の抑止等については、公海条約第 14 条～第 21 条の規定を修文上の修正のみで引き継いでいる。

第 110 条の臨検については、公海条約第 22 条に以下の通り修正を加えている。
第 1 項本文では、公海条約において「外国商船」と規定されていたが、政府所有の船舶であっても商業目的に用いられる船は臨検の対象となることから「第 95 条及び第 96 条の規定に基づいて完全な免除を有する船舶以外の外国船舶」と変更された。
また、公海条約にはなかったいわゆる「海賊放送局」についての規定を第 109 条として国連海洋法条約に追加したことから、同項に「(c) 無許可放送を行う船舶」を追加している[288]。
公海条約にはなかった「無国籍船舶」について、第 92 条第 2 項をふまえ、同項に「(d) 国籍を有しない船舶」を追加している。
さらに、第 4 項（軍用航空機）および第 5 項（政府の公務に使用されている船舶等）の 2 項を加えている。

第 111 条の追跡権については、国連海洋法条約がジュネーブ 4 条約をまとめ、「第 4 部群島国家、第 5 部排他的経済水域（EEZ）、第 6 部大陸棚」の規定を新たに設けたことから、公海条約第 23 条に以下の通り修正を加えている。
第 1 項に「群島水域」の文言を加えている。
第 2 項（EEZ、大陸棚）を新たに追加し、旧第 2 項を第 3 項に変更している。
旧第 3 項を第 4 項とし、「排他的経済水域内又は大陸棚上部」の文言修正を加えている。
旧第 4 項を第 5 項とし、第 110 条第 5 項と同様の文言（政府の公務に使用されている船舶等）に変更している。
旧第 5 項を第 6 項とし、(b) において「公海における拿捕」を「領海の外における拿捕」

う提案が出された結果であり、国家間の摩擦を避けるために制限的に適用すべきであるという背景もあり、国連決議あるいはソマリア沖に派遣されている船舶は殆どが「軍艦及び軍用機」になっていると考えられる。また、ソマリア沖まで航行し、行動することが可能な船舶という理由からも、米 Coast Guard 以外の海上警察の船舶は派遣されていないと考えられる。

[288] 海賊放送（無許可放送）については公海条約を議論した当時は問題となってはいなかったが、1962(昭和 37)年にはデンマークによる海賊放送を行っていた「ラッキー・スター号」の拿捕事件があり、公海上で行われる無許可放送の電波が周辺国に届き、国内の通信妨害・混信等をもたらすことを取り締まるため、国連海洋法条約に追加されたものである。同条約採択直前の 1981(昭和 56)年には、オランダで海賊放送を行っていた「マグダ・マリア号」事件が発生している。

に変更し、その他所要の修文を行っている。これは、外国船に対する追跡、逮捕はいずれかの国の領海内ではもとより許されないが、その排他的経済水域においては何ら妨げられることがないことが保証されているからである[289]。

旧第 6 項を第 7 項とし、所要の修文を行っている。

旧第 7 項を第 8 項とし、新第 6 項同様「領海の外における拿捕」に修正している。

（6）海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（海洋航行不法行為防止条約（SUA 条約））

1985(昭和 60)年 10 月、東地中海のエジプト領海内を航行中のイタリア船籍クルーズ船「アキレ・ラウロ号（Achille Lauro）」において、乗客である武装パレスチナゲリラが船舶を乗っ取り、イスラエルに抑留されているパレスチナ政治犯の釈放を要求し、乗客のアメリカ人 1 人を殺害する事件が起こり、世界中を震撼させた。犯人はエジプトに投降したが、その後イタリアに拘束された。被害者の国籍国である米が裁判管轄権を主張したが、最終的には犯罪行為が行われた船舶の旗国であるイタリアで裁判が行われた。

この事件を契機に、従来の海賊行為に該当しない船舶の運航支配や海上テロの防止に備えるため、直ちに新たな条約の作成作業が開始された。1971(昭和 46)年の「民間航空機の安全に対する不法行為条約（モントリオール条約）」で定める、犯人の引渡し・処罰の強化により犯罪防止を図る、航空機犯罪について採用された条約方式を模したのである。
1986(昭和 61)年 11 月に伊、エジプト、オーストリアの 3 カ国が条約草案を提出し、IMO での審議を経て、1988(昭和 63)年 3 月にローマで条約会議が開催され、「海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（海洋航行不法行為防止条約（SUA 条約）Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation）[290]」が採択された。（1992(平成 4)年に発効）

国連海洋法条約において海賊行為は「私的目的であること」、「公海上に限られること」に限定されていたが、SUA 条約においてはその対象を「不法な犯罪行為」とし、「引渡しか訴追かの義務（*aut dedere aut judicare* 原則）」を設定し、犯人の所在地国は原則これらを訴追する義務を負うこととされた。これによりテロ行為に関する裁判管轄権に係る国際的枠組みの整備は進んだが、執行管轄権については第 9 条において「国際法の規則に影響を及ぼすものではない」として各国の執行管轄権について新たな枠組みを提示するものではなかった。

（筆者注　SUA 条約は、旗国主義の原則を変えるものではなく、旗国以外の国による介入、海賊に適用している普遍的管轄権を認めるものではないが、多数の国が締約国となること（各国が裁判権を行使するか引渡しを行うかについて共同すること）により、その犯

[289] 小田滋『注解国連海洋法条約上巻』有斐閣、昭和 60 年、306 ページ。
[290] ローマ条約とも呼ばれている。

罪抑止効果が高まるものである。）

（7）2005 年 SUA 条約改正議定書

米国同時多発テロが発生した 2001(平成 13)年 9 月 11 日以降、テロ行為の防止に関する多国間の枠組みの必要性がより強く認識されるようになっていたが、2002(平成 14)年イエメン沖公海上においてスペイン艦船が海上警察活動を行った際、国旗を掲揚せず船名を塗りつぶした船舶による大量破壊兵器（WMD：Weapons of Mass Destruction）の輸送を発見した[291]。2003(平成 15)年 5 月 13 日に米は大量破壊兵器拡散防止イニシアティブ（PSI：Proliferation Security Initiative）を提唱し、2004(平成 16)年に国連安全保障理事会は WMD 拡散阻止について決議した[292]。IMO では、公海上において自国以外の国を旗国とする船舶に対する海上警察活動を行う国際法上の根拠となるスキームについて SUA 条約改正の検討を進め、「2005 年 SUA 条約改正議定書（Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence Against the Safety of Maritime Navigation）」が 2005(平成 17)年 10 月に採択され、2010(平成 22)年 7 月に発効した。

これにより、SUA 条約の不法行為類型に大量破壊兵器の輸送が追加され、旗国以外の当局による臨検手続き規定の新設が盛り込まれた。

（筆者注　テロ犯罪等について訴追か引渡しを求め、取り締まりの実効性を一層高めている。）

3．海賊の定義

（1）　海賊

古典的な海賊の定義と判例に関しては、杉原『海洋法と通航権』に詳しく述べられている[293]が、オルトラン（Ortolan）は「最も狭義で一般的に採用されている海賊とは、略奪を行うために自己の判断で海を駆けめぐり、平時戦時を問わずあらゆる国の船舶を無差別に武装して略奪する者」と、ホイートン（Wheaton）は「海賊はいかなる主権者からも権限を与えられることなくまたは戦争中の双方の主権者から委任を受けて海上で略奪を行う者」と、フィリモア（Phillimore）は「海賊とは、強盗または強制的な略奪が行われたか否かを問わず、また殺人や人身への障害が生じたか否かを問わず、公海を航行する船舶を略奪意志をもって襲撃する者」と定義し、少なくとも公海上で他の船舶に対して私的目的で

[291] 2002 年 12 月 9 日の「SO SAN 号」事件である。
[292] UNSC Resolution 1540(2004) of 28 April 2004 を指す。
[293] 杉原高嶺『海洋法と通航権』（財）日本海洋協会、1991 年、191～196 ページ。

強盗・略奪を行うものを国際法上の海賊とみなしていた[294]。

海賊の定義を法典化する動きは前述の国際連盟国際法典編纂会議で開始された。

松田草案では、公海上における私的目的によるものを対象とし、政治的目的のものを除外した。私的船舶のみが海賊行為を行うことができる。内戦の場合の反乱軍の軍艦による略奪行為は、純粋に政治的目的からなされたものを除いて、その船は公的性格を喪失して私的船舶となり、よって、海賊とみなされるとされた。取締りを行うことができるのは軍艦に限られていた。

ハーバード草案では、①海賊を「海の強盗」とみる古い定義から、さまざまな意図をもつ「暴力ないし略奪行為」として対象となる犯罪行為を拡大し、②その行為を「私的目的」に限定し、③この行為は「意図」されたものであることとし、④当該行為は他の船舶からの「襲撃」を伴うこと、としている。「私的目的」に限定した理由は、「政治的目的（political ends）」の行為を海賊概念から除き、政治的目的の行為は特定の利害関係国の管轄に服せしめるためである。「他の船舶からの攻撃」については、同一船舶内で行われた行為については旗国の排他的管轄権に委ねるべきであると考えられたからである。

公海条約においては、ハーバード草案の基本を引き継いでいるが、第 15 条の海賊の定義には、「意図」したものに限らず、「抑留行為」を追加し、「『私有の』船舶または航空機」と「私有」を明記している。公海条約第 15 条をそのまま継承した国連海洋法条約第 101 条[295]では「海賊行為とは、私有の船舶等の乗組員等が私的目的のために行うすべての不法行為であって、他の船舶等に対して、公海上あるいはいずれの国の裁判権の管轄外の場所で行われるもの」と規定されている。

私有の船舶等による他の船舶等に対する行為であり（複数の船舶等の間による行為）、私的目的によるものであり、公海上におけるものであり、不法な暴力行為・抑留・略奪行為を海賊行為としている。あらゆる政治的目的のための違法行為、同一船舶内における行為、軍艦または政府の船舶の乗組員による行為、国家間の行為、領海内における行為は含まれない。

海賊を旗国主義の例外とし、「人類共通の敵」としてすべての国にこれを拿捕し処罰することができる普遍的管轄権を認めている理由は、前述したように海賊が無差別に海上交通

---

294 薬師寺、前掲書、209 ページ。

295 第 101 条（海賊行為の定義）海賊行為とは、次の行為をいう。

(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

（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

（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

(b) いずれかの船舶又は航空機を海賊船舶又は海賊航空機とする事実を知って当該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

(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

の安全を侵害し、海洋の自由を脅かすものであるからである。よって、公海上のすべての不法行為として定義している。

「他の船舶に対する行為」は、同一船舶内の犯罪は旗国の権限と責任によって処理されるべきであり、海賊の取締りが旗国主義の例外であることから、船内の行為にまで安易に他の国の介入を認めることはかえって海上交通の自由を阻害する恐れもあるからである。

「私的目的」については、ある国の政治的叛徒が当該国の船舶を襲うとき等には、他国による取締りはなじまないからである。しかし、それらの叛徒が政治的目的実現のため、広く第三国の船舶を襲う場合には海上交通の安全を害することになり、また、政治的目的と称して第三国の船舶を襲う場合も近年発生している。

1961(昭和 36)年の「サンタ・マリア号」事件は船舶内における乗客（ポルトガルの大佐他の武装集団）によるポルトガルの政権打倒を目指した公海上を航行中のポルトガル船の乗っ取りであったが、「私的目的」と「他の船舶」の要件で海賊とすべきかどうか見解が分かれた。公海条約は、1958(昭和 33)年に採択されたが発効は 1962(昭和 37)年であり、事件発生時には未発効であったが、国際法の確立した原則を一般的に宣言した条約として重要な判断基準とされたのである。

「2.（6）海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（SUA 条約）」で記述した 1985(昭和 60)年の「アキレ・ラウロ号」事件も、同様に「私的目的」ではなく乗客による「同一船内での行為」である。しかし、乗客であるパレスチナ人達が第三国（イタリア）の船を奪い、第三国（イスラエル）に対して抑留しているパレスチナ人の釈放を要求し、第三国（アメリカ）人を殺害したところに違いがある。「アキレ・ラウロ号」のほうが海上交通の安全に対する危険度は大きく、海賊行為により近いが、公海条約（事件当時国連海洋法条約は採択されていた（1982(昭和 57)年）が、発効（1994(平成 6)年）していなかった。）では海賊と断定することはできなかった。（この事件が背景となって、SUA 条約が成立した。）

「私的目的」については、海賊が単に「海の強盗ないし略奪者」と考えられていたときの産物であり、環境保護団体「グリーンピース」の「環境を守るための行動」という理由による他の船舶への襲撃[296]や反捕鯨活動団体「シーシェパード」の「クジラを保護するための活動」という理由による他の船舶に対する破壊活動[297]が、公的関心によるものといえるのか私的目的にあたるどうか、私的目的という定義が現状に合うか問われるところである[298]。

---

[296] ベルギーの破毀院は 1986(昭和 61)年「グリーンピース」の船による有害物の海上投棄を行っていた船舶を襲った事件について、その行為が公的関心によるものであっても、公海条約にいう「私的目的」にあたると判示した。

[297] シーシェパードは 2007(平成 19)年及び 2008(平成 20)年に「日新丸」に対して妨害・破壊活動を行い、2010(平成 22)年には「アディ・ギル号」「ボブ・バーカー号」が日本の捕鯨船に対する衝突・妨害行為を行っている。

[298] 杉原、前掲書、196～202 ページを参照した。

（2）　武装強盗

領海内における海賊は、国内法上様々に規定されており、当該国で取り締まられ処罰されるべきものである。国際法で定義すべき海賊は公海上におけるものであり、国内法と国際法の海賊は全く別のものである。

しかしながら、世界海事機関（IMO）では 1980 年代以降の海賊事件の発生の増大に対応し、特にマラッカ・シンガポール海峡[299]における武装強盗事件は領海内において発生していることから、領海内における海賊行為を「武力による強盗行為（armed robbery）」と定義して、公海上の「海賊（piracy）」に限定せず、領海内における武装強盗行為も含めて「海賊及び武力による強盗行為（piracy and armed robbery）」と対象を拡大して扱っている。

国際連合もソマリア沖海賊に関しては、例えば 2008(平成 20)年安全保障理事会決議第 1816 号パラ 1 で「海賊及び武力による強盗行為（piracy and armed robbery against vessels in territorial waters and the high seas off the coast of Somalia）」と IMO 同様に対象を拡大して扱っている。

2009(平成 21)年 1 月に採択されたジブチ行動指針では第 1 条で海賊と武装強盗についてそれぞれ定義し、「海賊及び武装強盗（piracy and armed robbery）」として扱っている。

国際海事局（IMB：International Maritime Bureau）は「海賊」について船舶によって強盗や犯罪を行う行為と定義しており、公海上、領海内の区別を問題視していない[300]。

4．管轄権

（1）　管轄権

杉原他は「一定の行為や事実について国内法を制定し、さらに、その適用や執行をはかる国家の権能を管轄権（jurisdiction）という。国内法を制定することを通じて行為や事実に規律を及ぼす権能を立法管轄権といい、裁判などを通じて具体的事案に対し法を適用し、さらに、法の執行のために強制を行う権能を執行管轄権と称する。後者をさらに司法管轄権と執行管轄権に二分する見解もみられる。」と述べている[301]。国際法は国家の管轄権行使を無制限に認めるものではなく、国家と行為や事実との間に一定の連関の存在を必要とし

---

[299] 2011(平成 23)年の年間通過船舶数（300GT 以上の船舶）が 73,528 隻という国際海峡で、スエズ運河、パナマ運河、ホルムズ海峡等と並び世界で最も重要な航路の一つである。日本の海上物流の生命線であると言っても過言ではない。この国際海峡はインドネシア、マレーシア、シンガポールの領海であり、公海部分はその両端部のみである。

[300] 「Piracy is the act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capacity to use force in the furtherance of the act.」とされている。

[301] 杉原高嶺他、前掲『現代国際法講義〔第 4 版〕』、82 ページ。

ている。

管轄権の行使に関しては、行為や事実が生じた場所の所在国である属地主義、自国民の自国領域外での行為に対して管轄権を及ぼす属人主義、外国人の領域外における行為により被害等を被った者が自国民であることを根拠とする受動的属人主義、当該行為によって国家の安全性等の重大な利益が侵害されることを根拠とする保護主義、国際社会にとって保護されるべき利益の侵害を理由としてすべての国に管轄権を認める普遍主義、が主張されている。

（筆者注　積極的属人主義、保護主義による他国船舶への域外適用に関しては、議論のあるところである。競合管轄権はどこまで認められるのか、その優先順位について、検討が必要である。）

（2）　刑事管轄権の範囲

刑事に関する管轄権については、刑罰権の発生（刑事実体法を適用する権限）とその実現（刑事手続き法によって執行を行う権限）に分けられる。

刑罰権の発生は国内法上、刑事実体法によって定められ、犯罪地が権限の有無についての場所的基準となる。これに対し刑罰権の実現とは犯人に対して刑罰を科すことであり、国内法上刑事手続法によって規律される[302]。

（3）　航行の自由と旗国主義

公海上あるいは先占されていない島（無主の地）にはいずれの国の主権も及ばない。

杉原は「公海の自由は『帰属からの自由（国家による主権設定の禁止）』と『使用の自由（航行の自由等）』の二つの異なる自由を包含する。」「公海が自由であることは、そこが無秩序・無法状態であることを意味しない。この自由を享受する者は、ここに適用される国際法の規則、自国の法令を遵守しなければならない。」「公海上における船舶の法令の確保は、国際法は古くから船舶の国籍国（旗国）によって統一的に行うべきものとしてきた（旗国主義の原則）。（公海条約第 6 条第 1 項、国連海洋法条約第 92 条第 1 項）」と述べている[303]。

公海の自由に関しては、外国船舶の奴隷輸送の臨検の合法性に関するルイ号事件（1817 年）で、英国海事高等裁判所のスコット裁判官は「すべての国は平等であるので、海洋の領有されていない部分において航行のために妨げられない使用の権利をもつ」とし、そこにおいては「いかなる国もいかなる国民も、他国民に対して権限を主張しこれを行使する

---

[302] 大野恒太郎「海洋法条約と刑事法」『判例タイムズ』第 35 巻第 6 号（1984 年）、15 ページ。

[303] 杉原、前掲『海洋法と通航権』、20～22 ページ。

権利を有しない」と公海自由の原則を明らかにしている[304]。

使用の自由に関して、旗国主義の原則は、公海の自由の原則に基礎をもち、船舶の管理責任を旗国に集中したものである。1876 年の「フランコニア号」事件においてフィリモア裁判官は「公海では商船は旗国の法、つまりその船舶の属する国の法のみに服する」と判示したと杉原は記述している[305]。

この旗国主義に関しては、19 世紀以降広く船舶領土論が採用されてきたが、今日では、より実際的な考慮によっている。旗国による統一的な管理が航行と通商の利益に適合し、また船舶管理の実効性の面からも、国際的摩擦の回避の面からも、最も効果的であるとする現実的判断を採用している。米最高裁（Lauritzen v. Larsen, 1953）は「旗国法を適用する根拠は『プラグマティックな基礎』にある。船舶にはいずれかの国の法が適用されなければならないこと、航行による海域の変更があるたびに適用法を変えるわけにはいかないこと、経験上旗国法の適用に優るルールはないこと」を指摘している[306]。

国連海洋法条約では第 94 条第 1 項に「いずれの国も、自国を旗国とする船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し及び有効に規制を行う。」と旗国の義務を規定している。

（4）公海上の管轄権

杉原は海洋自由の思想は、国家は占有等によって公海上に領域主権を獲得しえないこと、国家は公海上の外国船舶に対して排他的管轄権を行使しえないこと、国家は公海を通航する外国船舶に対して課税の権限を有しないこと、国家は公海上に排他的漁業権を主張しえないこと、等の特徴を包含するものであると述べている[307]。

公海上の船舶事故に関する刑事管轄権の行使については、「ロチュース号」事件（1926 年）の常設国際司法裁判所（PCIJ）判決（1927 年）では、「公海上の船舶が旗国の排他的管轄権に服することを認めたうえで、刑事裁判管轄権は被害者の本国にもある。」とし、国際法上禁止されていない行為は許されるという意思主義を認めた。しかし、1952(昭和 27)年に採択されたブラッセル条約[308]で公海衝突事故に対する刑事手続きの行使を加害船の旗国または加害者である乗組員の国籍国に限定し、その後、公海条約（第 11 条第 1 項）、国連海洋法条約（第 97 条第 1 項）はこの考えを踏襲している。

海洋環境保護の観点から寄港国に管轄を認める場合がある（国連海洋法条約（第 218 条第 1 項）。が、入港している外国船舶に対する執行管轄権・司法管轄権を及ぼすことは制限され、旗国主義を原則としているので、公海上の船舶に対して旗国以外の国が執行管轄権

304 杉原、前掲「海洋法の発展の軌跡と展望」、279 ページ。
305 杉原、前掲『海洋法と通航権』、23 ページ。
306 杉原、前掲書、26 ページ。
307 杉原、前掲「海洋法の発展の軌跡と展望」、277～278 ページ。
308 International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships

を行使することは認められない[309][310]。SUA 条約も旗国以外の国による船舶の検査・取締りのための管轄権行使については「国際法の規則に影響を及ぼすものではない」（9 条）という規定を置くにとどまっており、公海海上犯罪に対する捜査・逮捕のための取締権限については、旗国以外の国による管轄権行使は認められない[311]。

詳しくは「5. 普遍的管轄権」に述べるが、海賊はこの例外をなす、古くから国際法が「旗国以外の国が公海上の取締権限を認めてきた」特別な海上犯罪である。

5. 普遍的管轄権

（1）普遍主義

海賊は「人類一般の敵（*hostis humani generis*）」と位置づけられ、何世紀にもわたって慣習国際法上の犯罪であり、通常の旗国主義を適用するのではなく、いかなる国家も公海上の海賊船舶を拿捕し、起訴・処罰することができるとされている。

海賊行為が特定国の基本的利益に対する重大な侵害であることを理由とするのではなく、国際社会にとって保護されるべき利益を侵害する（海上交通路は国際公共財（海洋自由の原則）であり、海賊はその安全を脅かすものである）ことを理由として、旗国主義による管轄権配分方式ではなく普遍主義を適用して、海賊に対する取締りを広く各国の艦船に認めてきた（すべての国に管轄権を認めてきた）のである。

普遍的管轄権は主権平等を原則とする国家体制の中では特別な法制度となっている[312]。

この普遍的管轄権について、林は前掲書で以下の通りペラ（Vespasien Pella）の見解は、「国際法に定める犯罪」の性質が国家の共通の法益を侵害することを前提として、普遍主義は犯人所在地主義であって、航行地である公海の特殊性（いずれの国家も警察権の行使は可能である）を理由に、逮捕された犯人を自国に連行して裁判権を行使しうることを許容するとしている[313]。

---

309 薬師寺、前掲書、196～197 ページ。

310 「ロチュース号」事件判決では、「国際法に定める一定の特別の場合を除き、公海上の船舶は旗国以外のいかなる権限にも服さず、公海自由の原則からいかなる国も公海上の外国船舶にいかなる管轄権も及ぼすことはできない。」と述べている。

311 薬師寺、前掲書、197 ページ。

312 「アンテロープ」事件の米国最高裁判決（1825 年）でマーシャル判事は「公海上における捜査の権利は戦時に限定される。この権利は性質上厳密に交戦国の権利であって、平時には国家が行使できない権利である。ただし、人類に対する敵である職業的海賊は例外である」と述べている。また、「マリアンナ・フローラ号」の 1826 年の判決でストーリー判事は海賊に関し「海賊は人類の敵であり、極度の戦争の権利に服すから大洋上で適法に捕獲できる」と述べている。上記論理構成は「職業海賊をすべての国と常時戦争状態にあるものとみなすことによって、海上捕獲権を平時にも適用するという論理構成をとっていた」と薬師寺は前掲書 203 ページで述べている。

313 林、前掲書、108 ページ。

「(1) 通常管轄権（ordinary jurisdiction）の配分は属地主義および属人主義による。しかし、犯人の確実かつ迅速な処罰を目的とするならば犯人所在地（逮捕地）主義（*forum deprehensionis*）が望ましい。(逮捕された場所で裁判さるべしの原則（*ubite invento ibi te jubicabo*）が妥当する。)

(2) 普遍主義の根拠として、犯罪の性質および犯行地の二つが考えられる。

犯罪が社会生活の一般的・持続的条件に違反するとき、人類一般に対する危険であり、人類の共通性に対する重大な侵害である。したがって、その抑圧のための国際協力が必要とされ、通常管轄権を超える必要がある。しかし、そのための国際機関は存在しないし、連盟時代に締結された麻薬取引、通貨偽造などに関する条約をみても、そうした犯罪の抑圧は今日なお属地主義・属人主義にもとづいて行われざるをえない状況にある。次に犯行地という点からみると、属地主義による配分が基本方式となっている。つまり、領域主義の観念と直結しており、相互に自国領域に管轄権を自己制限（autolimitation）している。この制限はいずれの国の管轄権も及ばない区域（公海のみに限られない）には適用しがたい。したがって、犯人の逮捕によって、いずれの国家の潜在的法（droit virtuel）も実効的なものとなる。

(3) 海賊の逮捕・処罰の普遍化はその犯罪の特殊性（古典的な掠奪行為だけでなく、生命・身体・財産についてのすべての暴力・侵害行為を含めることに反対する理由はない）を前提としている。それは、各国が共通の利益を持つ『国際航行の安全』を害する犯罪であって、その抑圧にすべての国家が平等に参加する権利をもっている。しかし、普遍主義を認める、より重要な理由は航行地の基準であって、上記（2）によって根拠づけられる。[314]」

(2) 海賊の処罰と各国国内法

人類共通の敵といっても、海賊を処罰するには罪刑法定主義にのっとった根拠が必要である。本来、国際法によって、その刑罰も決定すべきであるが、そのような状況が整っていないため、古くから各国は規定を設けて国内法の整備を図ってきた。海賊は「諸国の共通利益を害する犯罪」に分類され、多数の諸国が共通の利害関係をもつ法益を害する行為であるため、国際慣習法上犯罪として処罰されるべきものとされていたものの、普遍的管轄権にもとづく処罰は、実際に処罰を行う各国の国内法に委ねられてきたのである。

イギリスでは、1361年にエドワード三世35年28号布告、未公開文書（Close Rolls, 35 Ed., Ⅲ, pt. 1, m. 9 d.）が発せられ、「海上においてなされた重罪、不法行為もしくは権利侵害は、普通法のわが裁判官の面前で審理され、判決されてはならないが、しかし、海事法に従って、わが海軍提督の面前ですべきであるということを、明らかにする」と宣明し、海上犯罪がアドミラルティ裁判所において審理されることとなった。1374年には訴訟手続きをコ

[314] Pella, Vespasien. “La Répression de la Piraterie.” In *Recueil des Cours Tome 15 (1926).* Paris: Librairie Hachette, 1928, pp.219-224.

モン・ロー（普通法 common law）および海事法（maritime law）によるべきことが命じられている[315]。1536 年にはヘンリー八世 28 年 15 号条例（28 Hen. 8, c. 15）（海上犯罪条例 Offences at Sea Act）が発布され、従来の市民法（civil law）による海事裁判手続きでは立証手段が十分に得られないため、コモン・ローによる手続に変更して、海賊の処罰の確実な実施を図った。

英米では、海賊が略奪した財貨はいずれの国もこれを裁判によって没収し、海賊行為を行った者は外国人による公海上の行為であってもそれを捕らえた国がその国の法にもとづき処罰することが出来るという国内実行が 17 世紀後半から 18 世紀半ばにかけて確立していった[316]。

海賊に関する法典化の作業は、慣習及び判例の集積による英米法と成文法形式による大陸法との間の刑法規定の懸隔（特に海上犯罪について陸上犯罪と異なる犯罪類型の創設に対する英米法体系と大陸法体系との取扱いの相違）が存在し、前述の「2. 国際的な枠組みの形成（2）②松田草案」で記述した「海賊の抑圧に関し、すべての締結国が警察機関を具備するまでは一般的規制は望ましくない」との仏の回答に表れている両法体系諸国の間に海上支配力の差があった状況で、国内刑法と国際法との融合と整理を図るものであった。最終的には、公海条約第 19 条、国連海洋法条約第 105 条によって海賊を逮捕した国にその処罰について委ねたのである。飯田は「国際法上の海賊行為に対する国際法による科刑の許容の意味は、属地主義若しくは属人主義の支配下にある国内刑法の限界を越えて、国際刑法に基づく科刑を認めることにあるといわねばならない。何故なれば、この問題は、国内刑法の限界外のことについての国際法による科刑権能の設定の問題だからである。」と述べている[317]。

各国に共通の海賊を罰する法律は存在せず、国によって海賊の定義は異なっている。また、海賊を拿捕した国が刑事手続きを進めるには国内法上の根拠が必要であるが、必ずしもすべての国に海賊を罰する根拠法があるとはいえない。海賊行為を律する特別な国内法、あるいは刑法に海賊に関する特別な規定があればそれによるが、それがない場合には、殺人、傷害、暴行、逮捕監禁、脅迫、強盗、恐喝などの一般の国内法の刑法犯罪として処罰している。日本の海賊対処法（平成 21(2009)年制定）のように海賊行為を律する国内法がある場合にはその海賊行為を国内法犯罪として処罰することができるが、海賊対処法が制定されるまでの日本のように海賊行為そのものを処罰する規定がない場合には、関連の刑法規定を適用して実質的に処罰を実行している[318]。英米のように海賊行為を処罰する規定

---

[315] 1374 年の海上強盗および殺害事件についての巡廻裁判の審理に関する命令（Patent Rolls, 48 Ed. Ⅲ, pt. 1, m. 2 d.）

[316] 薬師寺、前掲書、209 ページ。

[317] 飯田、前掲書、160 ページ。

[318] 榎本重治編『軍艦外務令解説』海軍省大臣官房、1938 年の 401～405 ページによると、軍艦外務令（明治 31 年達第 85 号）第 32 条（海賊）の扱いとして「海賊ハ一般人類ノ敵ト見ルベキモノナルヲ以テ、其ノ行為ガ帝國船舶ニ行ハレタル場合ニ限ラズ、他國ノ船舶ニ

はあるものの国内法において独自の海賊の定義を設けていない国にあっては、判例の積み重ねが求められる。

（3）国内法適用の範囲、取締り、裁判・処罰（立法管轄権、司法管轄権、執行管轄権）

立法管轄権とは刑罰権の発生の側面における管轄権、すなわち刑事実体法を適用する権限であり、司法管轄権とは刑罰権の実現の側面における管轄権、裁判を行う権限であり、執行管轄権とは刑罰権の実現の側面における執行の権限に対応するものである。

我が国の刑事訴訟法には、その適用に場所的限定を付す規定はなく、執行権限の行使は場所的に制約されてはいない。しかし国外での行使においては、主権ないし国際法上刑事執行権限の行使を認められている範囲内で捜査活動を行うことができると解されている。

相手国の承認を得られれば、当該他国内において、その承認された限度において、我が国の刑事訴訟法に基づく権限行使を行うことができるとする判例[319]があるが、外国においては当該国の主権との関係で捜査活動が制限されているものであり、その国の承認等により当該制限が除去されると、もともと適用されていた我が国刑事訴訟法に基づき捜査権限を行使しうると解する見解が有力であるといわれている。

公海上における執行管轄権は国連海洋法条約第 105 条前段で「いずれの国も（中略）海賊の支配下にある船舶（中略）を拿捕（中略）できる。」とされているが、その後の司法管轄権については同条後段で「拿捕を行った国の裁判所は、科すべき刑罰を決定することができる（後略）」とされるにとどまっている。

2008(平成 20)年 4 月のフランスクルーズヨット「ル・ポナン」事件やドイツで 400 年ぶりに海賊裁判を行うと報じられた事件[320]、その他蘭、西、米等の拿捕を行った国が本国に犯人を移送して裁判を行うことにした事例はあるが、限定されたものである。

2011(平成 23)年 3 月の「グアナバラ号」事件で我が国は初めて公海上における海賊事件の海賊を日本に移送した。平成 24(2012)11 月現在、東京地方裁判所において公判前整理手続きが行なわれているが、海賊対処法の執行に関する初めての事件となっている。

執行管轄権は普遍的に認められているものの、(4) に述べる司法管轄権が伴わなければ、実効性のある海賊の取り締まりを行うことはできない。（国外における執行管轄権について

對シテ行ハレタル場合ニ於テモ、帝國軍艦指揮官ハ之ヲ逮捕スルコトヲ得ベシ。（中略）逮捕シタル海賊ハ、便宜ノ港ニ引致シ、中央ノ指令ニ依リ、之ヲ處分スベキモノトス。帝國ノ刑罰法令中ニハ、國際法上ノ海賊ヲ罰スルノ規定ナキヲ以テ之ヲ裁判所ニ引渡シタル場合ニ、如何ナル法規ヲ適用シテ之を處罰スベキヤハ甚ダ疑義ノ存スル所ナリ。往昔ハ、海賊ハ海上ニ於テ直ニ殺戮シタル例アルモ、現今ニ於テハ裁判ヲ受ケシムルコトガ、一般慣例ト為リ居レルガ如シ。」と記述されている。

[319] 東京地裁昭和 36(1961)年 5 月 13 日判決のラストボロフ事件である。

[320] 2010(平成 22)年 11 月 21 日 AFP 報道による。

は、各国法規の定め方によりその適用が異なっている。）

（4）司法管轄権の行使

設定される管轄権が属地主義、属人主義に基づく管轄権に留まる場合には、自国と関係を有しない人間、船舶等に対する海賊行為を訴追することは困難である。国連海洋法条約や慣習国際法で海賊についての普遍的管轄権が認められているというものの、権限が認められるに過ぎず、国内法上の根拠が整備されていなければ、実際に海賊を取り締まり、処罰することは困難となる。

我が国は、平成 15(2003)年に殺人・傷害・強盗等に関する受動的属人主義を認める刑法改正を行い、平成 21(2009)年に海賊対処法を制定して公海上（我が国の領域外）の海賊行為に対して司法管轄権を拡大したが、大多数の国においてはこのような当該国の領域外への司法管轄権の行使を明示的に認めてはいない。

一方、当該国が司法管轄権を有する場合であっても、海賊被害船舶の旗国など事件との関係が深い他国に海賊を引渡すことは可能である。日米犯罪人引渡条約の様に二国間犯罪人引き渡し条約において引渡犯罪として海賊を明示しているものがある。

第 3 章　ソマリア沖海賊問題への対応

第 1 節　　国際海事機関

1．国際海事機関（IMO: International Maritime Organization）の概要

（1）設立の経緯等

1912(明治 45)年に豪華客船「タイタニック号」が沈没し、1,513 名の犠牲者が出たことを契機として、1914(大正 3)年に「海上における人命の安全のための国際条約」が採択された。第二次世界大戦後、国際連合は常設の海事専門機関設置の必要性を指摘した運輸通信委員会の報告に基づき、1948(昭和 23)年に国連海事会議を開催し、「政府間海事協議機関条約（IMCO 条約）」が採択された。1958(昭和 33)年に我が国が受諾したことによって発効要件が満たされ、国際貿易に従事する海運に影響のある全ての種類の技術的事項に関する政府の規則及び慣行について、政府間で協力を行う国際機関として、「政府間海事協議機関（IMCO: Inter-governmental Maritime Consultative Organization）」が同年ロンドンに設立された。

海運政策については、1964(昭和 39)年に設立された「国連貿易開発会議（UNCTAD: United Nations Conference on Trade And Development）」や 1961(昭和 36)年に設立された「経済協力開発機構（OECD: Organization for Economic Co-operation and Development）」を中心に議論がなされ、海上の安全、能率的な船舶の運航、海洋汚染の防止等については IMCO を中心に議論がなされた。1995(平成 7)年の「世界貿易機関（WTO: World Trade Organization）」設立後は「サービスの貿易に関する一般協定（GATS: General Agreement on Trade in Services）」に基づき WTO を中心に海運政策の議論が行われるようになっている[1]。

IMCO の活動内容の拡大等を図るため 1982(昭和 57)年に「国際海事機関（IMO: International Maritime Organization）に改組[2]され、2012(平成 24)年 10 月には 170 の国・地域が加盟し、3 地域が準加盟国[3]となっている。

（2）業務と組織の概要

第 2 章第 3 節、第 4 節に記述しているが、IMO は SOLAS 条約を始め、船舶の安全、航

---

[1] 残念ながら、海運に関するサービス交渉は米国が消極的であるため、まとまっていない。
[2] 国際海事機関条約（Convention on the International Maritime Organization）が採択された。
[3] 香港、マカオ、フェロー諸島（Faroe Islands はアイスランド、スコットランド、ノルウェー間の北海に位置するデンマークの自治領である。）

行の安全、船員に関する多くの条約を所掌している国際連合の専門機関である。

IMO には下記の総会、理事会、委員会等が設置されて、これらの条約に基づく業務を遂行している。それらの審議を円滑に進めるため、ロンドンに事務局が置かれている

IMO は 2 年に一度開催する総会、2 年の任期である理事国 40 カ国で構成する理事会と 5 つの委員会等から構成されている。

海上安全委員会（MSC: Maritime Safety Committee）[4]、海洋環境保護委員会（MEPC: Maritime Environment Protection Committee）[5]、法律委員会（LEG: Legal Committee）[6]、技術協力委員会（TC: Technical Co-operation Committee）、簡易化委員会（FC: Facilitation Committee）の 5 委員会で IMO の所掌する広範な課題を審議している。

IMO における審議の効率を図るため、MSC と MEPC の下には、ばら積液体・ガス小委員会（BLG: Bulk Liquids and Gases）、危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会（DSC: Carriage of Dangerous goods, Solid Cargoes and Containers）、防火小委員会（FP: Fire Protection）、無線通信・捜索救助小委員会（COMSAR: Radio-communications and Search and Rescue）、航行安全小委員会（NAV: Safety of Navigation）、設計設備小委員会（DE: Ship Design and Equipment）、復原性・満載喫水線・漁船安全小委員会（SLF: Stability and Load Lines and Fishing Vessels Safety）、訓練当直基準小委員会（STW: Standards of Training and Watchkeeping）、旗国小委員会（FSI: Flag State Implementation）の 9 つの小委員会が設置され、専門的な技術的事項について審議を行っている。

IMO の予算は加盟国の商船の総トン数によって定まっており、2012(平成 24)年予算の負担上位国は、パナマ、リベリア、マーシャル諸島、英国、バハマ、シンガポール、マルタ、ギリシャ、中国、日本の順となっており、他の国際機関とは異なり便宜置籍国が上位を占めているのが特徴である。

2. 海賊問題への取り組み、海賊の対象範囲拡大、行動指針

(1) 海賊問題への取り組み

海賊に関する IMO の関与は古く、1979(昭和 54)年には IMCO 第 11 回総会で海賊行為の

---

[4] 船舶の構造・設備、危険貨物の取扱い、海上の安全に関する手続き・要件、安全の見地からの配員、その他海上の安全に直接影響のある事項を審議、検討し、関連する国際条約の採択、改正及び各国への通報、条約の実施を促進する措置の検討等を行う。

[5] 船舶に起因する海洋汚染の防止に関する国際条約の採択、改正及び各国への通報、条約の実施を促進する措置の検討等を行う。

[6] 選手の民事責任等、海事に関する法的事項全般についての検討を行う。

抑制に関する決議[7]を行っている。理事会、ワーキンググループでの議論を踏まえて 1981(昭和 56)年の第 12 回総会においては国際商業会議所（ICC: International Chamber of Commerce）の国際海事局（IMB: International Maritime Bureau）との海賊対策の連携等を加盟国に求める決議[8]を行っている。

1982(昭和 57)年に IMCO は IMO に改組されたが、その翌年の 1983(昭和 58)年にスウェーデンが、それに続いて他の国や国際機関が海賊行為の多発について問題を提起して以来、IMO 海上安全委員会（MSC）で検討が進められた。

（2） 海賊行為の対象の拡大

1983(昭和 58)年以来、海上安全委員会（MSC）で検討を進めたが、マラッカ・シンガポール海峡の海賊は殆どが領海内におけるものであり、領海内における武装強盗行為も公海上の海賊同様に重要な課題であることから、IMO では 1982(昭和 57)年に制定されたばかりの国連海洋法条約の海賊の定義よりも広く海賊行為を「海賊行為及び武装強盗（piracy and armed robbery）」としてとらえることとし、1983 年 11 月の第 13 回総会において「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止策（Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships）」について決議[9]を行った。

翌 1984(昭和 59)年 4 月には MSC は「海賊及び船舶に対する武装強盗」を独立した永続的課題として取り上げることとした。

その後、東西交通の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡で海賊問題が深刻化した。1989(平成元)年には 28 件の発生であったが、1991(平成 3)年の年間約 50 件にまで増加した。IMO は 1991 年の第 17 回総会において「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止並びに抑止」について決議[10]を行い、1992(平成 4)年に英、米、オランダ、ギリシャ、ノルウェー、オーストラリア、日等の 10 カ国の専門家による作業グループを設立した。

2000(平成 12)年には MSC で「海賊及び船舶に対する武装強盗の犯罪の捜査のための慣行の綱領案」を定め[11]、「海賊行為」を「国連海洋法条約第 101 条に定義された不法な行為」とし、「船舶に対する武装強盗」を「海賊行為以外の不法な暴力もしくは抑留行為または略奪行為（これらの未遂を含む）であって、当該犯罪に関する一国の管轄権の下にある船舶に対してまたは当該船舶内の人もしくは財産に向けられたもの」として、海運関係者の利害を考慮して海賊行為を広くとらえて扱っている。

問題の規模、襲撃が発生した海域その他の海賊に関する情報を収集するため、第 2 章第 4

---

[7] IMO Resolution A.461(XI), 15 Nov. 1979 を指す。
[8] IMO Resolution A.504(XII), 20 Nov. 1981 を指す。
[9] IMO Resolution A.545(13), 17 Nov. 1983 を指す。
[10] IMO Resolution A.683(17), 6 Nov. 1991 を指す。
[11] IMO MSC/Circ.984 を指す。

節に記述したAIS、LRITを活用して地球的規模で海賊及び船舶に対する武装強盗の発生に関する情報を照合する報告システムを構築した。この報告をまとめて月次報告、季刊報告、年次報告として発表されている。

「第2章第5節2.（6）」に記述したが1985(昭和60)年に発生した「アキレ・ラウロ号」事件を契機として海上テロに対するSUA条約が1988(昭和63)年に成立したが、同条約第6条では締約国がIMO事務局長に裁判権設定の通報をすることを規定しており、海事の分野においてIMOは無くてはならない大きな存在となっている。

（3）　政府、船舶所有者に対する勧告の策定

1992(平成4)年に設立された専門家による作業グループは、翌1993(平成5)年2月～3月にインドネシア、マレーシア、シンガポールで現地調査を行って検討を進め、航行、無線通信、捜索と救助の状態、海賊及び武装強盗の状況に関する報告書を作成した。

1993(平成5)年5月に開催した第62回MSCにおいてこの報告書について検討し、「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の排除のための各国政府への勧告」[12]、「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止並びに抑止にかかる船主、船舶運航者、船長及び乗組員のための勧告」[13]を定めて回章（Circular）として加盟国に通知している。上記政府に対する勧告は「沿岸国、寄港国及び旗国は行動計画を作成すること、関係国は国内法に従って犯人の捜査及び訴追を行うこと、事件発生海域では地域協定を締結して対応すべきこと」を指摘している。また、上記船舶に対する勧告は「船舶側の自衛策」を示している。これらはその後改正を重ねていくが、加盟国、海運業界に対して適切な安全対策と取り締まり体制について周知するもので、その後、大いに利用されるものとなっている。

同年11月に開催した第18回総会では「船舶に対する海賊行為及び武装強盗の防止並びに抑止に関する方策」について決議[14]を行っている。

南シナ海での海賊行為が急増したことから、1994(平成6)年3月にIMOは中国、フィリピン、香港に調査団を派遣し、3カ国と海賊予防、取り締まりについて協議している。

1997(平成9)年6月にMSCでは海賊襲撃（の脅威）の下にある船舶が使用する特別な信号の採用について国際電気通信連合（ITU: International Telecommunication Union）及び国際移動通信衛星機構（IMSO: International Mobile Satellite Organization）と共同で「海賊/武装強盗襲撃」を遭難通報のカテゴリーに入れ、船長がその手段を使用する旨の回章[15]を加盟国に通知した。

---

[12] IMO MSC/Circ.622を指す。
[13] IMO MSC/Circ.623を指す。
[14] IMO Resolution A.738(18), 4 Nov. 1993を指す。
[15] IMO MSC/Circ.805を指す。（not available）

1997(平成 9)年 5～6 月の第 68 回 MSC は IMO 事務局長に対し、「最も頻繁に海賊行為が発生する国々と協議を行い、専門家の調査団を派遣するよう」求め、1998(平成 10)年 10 月にインドネシア、マレーシア、フィリピン、ブラジルに調査団が派遣された。

1998(平成 10)年 6 月の第 69 回 MSC で地域セミナーを開催することが提案され、同年 10 月にブラジリアで、1999(平成 11)年 2 月にシンガポールでセミナーが開催された。

1999(平成 11)年 5 月の第 71 回 MSC において上記地域セミナー、ワークショップの決議を考慮し、「海賊及び武装強盗の捜査と処罰に関する国際的な指針」を策定するためのコレスポンディング・グループが設置された。また、1993(平成 5)年に採択された MSC 回章（MSC/Circ.622、MSC/Circ.623）の改正[16]が採択された。

この回章 622/Rev.1（政府に対する勧告）では、

「・情報・統計の必要性
・海賊行為の制圧は各国の公安機関が実施
・船舶が講ずべき自衛手段
・行動計画の策定
・海賊警報の通報
・海賊事件の IMO への報告
・海賊行為の管轄
・逮捕、訴追、処罰のための国内法の整備
・地域協定締結の勧告」について、定められた。

公海上で逮捕された海賊は実質的な当事国との相互の合意に基づき捜査を行う国の法の下で訴追されるとし（パラ 16）、海賊行為の逮捕、訴追を担保するための国内法の整備を含む必要な措置をとることが勧告され（パラ 17）、海賊発生海域の近隣国に海賊行為の抑止のための協力協定の締結を求め（パラ 21）、地域協定案を例示（附属書 5）している。

1999(平成 11)年の段階で、IMO において法律面も含め海賊対策に関する国際協力について相当の議論が進んでいたのである。

回章 623/Rev.1（船舶に対する勧告）では、

「・海賊を誘引する要因の排除
・船長、乗組員の判断
・訓練
・船内保安計画
・錨泊中及び港内での予防措置

[16] IMO MSC/Circ.622/Rev.1 及び MSC/Circ.623/Rev.1 を指す。

・当直及び船内巡視
・通信手続き
・標準通信フォーマット
・灯火
・安全区域
・警報
・避航操船及び放水
・火器使用
・海賊容疑者の発見
・海賊襲撃時の対応
・事後通報」について、定められた。

その後、精力的に審議が進められ、2000(平成 12)年 11 月～12 月の第 73 回 MSC で勧告案が採択され、翌 2001(平成 13)年 6 月に開催された第 74 回 MSC で MSC/Circ.623/Rev.1 が改正され[17]、同年 11 月に開催された第 22 回総会において、海賊行為調査の決議[18]及び海賊行為を減少させるための幽霊船防止決議[19]が行われた。

2002(平成 14)年 5 月には、MSC/Circ.623/Rev.2 を MSC/Circ.623/Rev.3[20]にさらに改定している。

IMO はその後も地域協定作成について取り組み、これが 2000(平成 12)年 4 月の東京海賊対策国際会議、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）の 2004(平成 16)年の採択、2006(平成 18)年の発効につながった。また、マラッカ・シンガポール海峡の安全・環境・セキュリティーについては、それぞれの 3 カ国で、2005(平成 17)年にジャカルタ会合、2006(平成 18)年にクアラルンプール会合、2007(平成 19)年にシンガポール会合を開催している。

3. ソマリア沖海賊問題の発生

2000 年代に入って海賊事件はマラッカ・シンガポール海峡等のアジアで減少し、ソマリア沖、アデン湾、紅海等のアフリカで急増した。

2002(平成 14)年にはイエメン沖スペイン艦船による海上警察行動で大量破壊兵器輸送が発見され、IMO では公海上での海上警察活動における多国間枠組みとして執行スキームを強化すべく SUA 条約の改正の検討を進め、「2005 年 SUA 条約改正議定書」が 2005(平成

[17] IMO MSC/Circ.623/Rev.2 を指す。
[18] IMO Resolution A.922(22), 29 Nov. 2001 を指す。
[19] IMO Resolution A.923(22), 29 Nov. 2001 を指す。
[20] IMO MSC/Circ.623/Rev.3 を指す。

17)年 10 月に採択された。(2010(平成 22)年発効)

2004(平成 16)年には 10 件であったソマリア沖の海賊事件が 2005(平成 17)年には 45 件に急増し、2005(平成 17)年 6 月に世界食糧計画（WFP）がチャーターした船が乗っ取られて WFP は食糧支援を一時休止するに至った。1991(平成 3)年にソマリアが無政府状態になって以来、人道物資を運ぶことには陸上、海上ともに障害が生じていたが、WFP の援助の 80%を担っていた海運がストップすることによって大きな影響がもたらされた。また、2005(平成 17)年 11 月には米のクルーズ船「シーボーン・スピリット」(バハマ船籍) がロケット砲・機関銃で武装した海賊の攻撃を受け、乗組員が負傷した。

これらの海賊事件の増大は世界に海賊問題の深刻さを認識させることになり、IMO は 2005(平成 17)年 11 月 23 日の総会で海賊行為の即時中止と人質の解放を求め、各国政府に海賊対策の強化を訴える決議を採択し[21]、IMO 事務局長から国連事務総長に対し「国連安全保障理事会 (UNSC: United Nations Security Council) において必要な措置をとるよう」要請した。国連ではこれを受けて 2006(平成 18)年 3 月 15 日に「ソマリア沖海賊対策について IMO と共同歩調をとる」旨の安全保障理事会議長声明[22]を発出した。

また、2005(平成 17)年 4 月には IMO はイエメンのサナアで海賊対策地域セミナーを開催[23]し、翌 2006(平成 18)年 1 月にはオマーンのマスカットでフォローアップ会合を開催[24]している。

IMO による国連、WFP、各国海軍等との連携が功を奏して、海賊行為は 2006(平成 18)年後半にはいったん減少した。

4. ソマリア沖海賊対策の本格化

しかしながら、2007(平成 19)年に入ると海賊活動が再び活発化し、WFP がチャーターした船が 2 隻乗っ取られ、乗組員が殺傷されたことを踏まえ、同年 6 月には第 98 回 IMO 理事会で IMO 事務局長から国連事務総長に対して「国連安全保障理事会で再度ソマリア沖海賊問題について取り上げ、ソマリア暫定政府が各国船舶によるソマリア領海内での海賊拿捕行為を容認するよう」求める[25]と共に、IMO は各国に対して関係者に海賊対策を強化するガイダンスを実行するよう求めている[26]。

同年 7 月 10 日に IMO は WFP とともにソマリア沖での海賊対策を求める共同コミュニ

---

[21] IMO Resolution A.979(24), 23 Nov. 2005 を指す。
[22] IMO Briefing 08, 17 March 2006 を指す。
[23] Sub-regional seminar and workshop on piracy and armed robbery against ships, 9-13 April 2005 を指す。
[24] Follow-up meeting, 14-18 January 2006 を指す。
[25] IMO Council 98th Session June 2007 Summary Report による。
[26] IMO MSC.1/Circ.1233, 15 June 2007 を指す。

ケを発表[27]し、国連安全保障理事会が TFG に対して「ソマリア領海内に各国海軍の軍艦が海賊対策で入ることを容認することを含む適切な対応をとるよう」行動することを求めた。また、IMO は WFP とともに NATO 事務局長に対して 3 機関共同のオペレーションセンターの設置も働きかけた。

同年 11 月 29 日には各国政府に海賊対策協力体制の強化、自国籍船への措置の強化を求めて、ソマリア暫定連邦政府に海賊予防や海賊対策のために領海内への立ち入りを認めるよう求める IMO 総会決議を採択した[28]。（この IMO 決議が契機となって、国連安全保障理事会が決議を行い、同決議をソマリアが受け入れたことにより、各国軍隊がソマリア領海内に立ち入ることが可能となった。）

2008(平成 20)年 4 月にはタンザニアのダルエスサラームで海賊対策地域会議（sub-regional meeting）を開催した。2005(平成 17)年のイエメン・サナア会議、2006(平成 18)年のオマーン・マスカット会議と共に IMO がソマリア関係地域会議を開催することにより、翌年 1 月に制定するジブチ行動指針につながっていった。(IMO の地域での取り組みが、マラッカ・シンガポール海峡では ReCAAP に、ソマリアではジブチ行動指針につながったという点で、IMO の存在意義は大きい。)

2008(平成 20)年 6 月に開催された第 100 回 IMO 理事会では国連安全保障理事会が 6 月 2 日に採択した決議第 1816 号を歓迎し、加盟国に適切な行動をとるよう求めている。また、IMO 事務局長に対して海賊対策の「了解覚書」（MOU：memorandum of understanding）をまとめるように要請している。

同年 11 月の第 101 回 IMO 理事会では加盟国に国連安全保障理事会の第 1816 号、第 1838 号等の決議に従って適切な行動をとるよう求めている。また、IMO 理事会は IMO 事務局長に対し、国連安全保障理事会の招請に応じて国連で海賊問題について説明することを認めた。IMO がバルチック国際海事協議会（BIMCO)、国際海運集会所および国際海運連盟（ICS/ISF)、国際乾貨物船主協会（Intercargo)、国際独立タンカー船主協会（Intertanko)、国際運輸労働者連盟（ITF）と協議することを支持し、2009(平成 21)年にジブチでハイレベル会合を開催することに合意した。さらに、加盟国に対し海賊に対する MSC ガイドラインを順守し、国際クルーズ船協会（CLIA）に海賊海域を回避するよう要請した。

2010(平成 20)年 10 月 7 日に開催された IMO 法律委員会（LEG：Legal Committee）では国連での 7 つのオプションについて報告がなされ、第 1 案の方法はこれ迄に実行されているが、第 2 案以降はそれぞれ問題があると指摘している[29]。また、国連海洋法条約と SUA 条約の関係については両条約は補完的に解釈されるものであり、最終的には各国の裁判所

---

[27] Joint Communiqué by IMO and WFP, 10 July 2007 を指す。
[28] IMO Resolution A.1002(25), 29 Nov. 2007 を指す。
[29] LEG 97/9/4 及び LEG 97/9/15 を指す。

で適用が判断されるとしている[30]。

5. ジブチ行動指針

2009(平成 21)年には IMO の前記理事会決定に従い、1 月 26 日から 29 日までジブチ会議を開催した[31]。この会議はジブチ政府がホスト国となってインド洋西部、アデン湾、紅海地域に所在する 17 カ国と日本を含む 12 カ国のオブザーバー国、国連機関、その他の国際機関、非政府機関等が参加した。最終日には海賊対策の行動指針（Code of Conduct「ジブチ行動指針」）を採択し[32]、同日発効した。

このジブチ行動指針では行動の調整と情報の共有について、

「・国のフォーカルポイントの指定と通知

・情報交換と警報配信のためのセンター

・救助調整センター及び関連する非政府組織間の連絡

・情報の機密性

・船舶による通知・報告

・合意を実施するために各国の法と政策の加盟国相互間の情報共有」に加盟国が取り組むことが盛り込まれている。

これにより、加盟国の連絡を密接にすること、海賊行為の取り締まりの強化、海域の安全性への認識向上、地域の海上安全保安強化が図られることとなった。

2005(平成 17)年 4 月のサナア会議の開催以降、同年 11 月の IMO 総会決議第 979 号、2007(平成 19)年 6 月の IMO から国連への働きかけ、同年 11 月の IMO 総会決議第 1002 号等の IMO の積極的な行動が、後述する 2009(平成 21)年 1 月 14 日のソマリア沖海賊コンタクト・グループ（CGPCS）の開催と 1 月 29 日のジブチ合意を可能にしたのであり、IMO の役割は大変に大きい。乗務員や乗客の安全確保、ソマリアへの人道物資輸送の確保、アデン湾航路の安全確保の三つの目的達成に向けて大きく前進した。

2009(平成 21)年 4 月には海賊事件の増加、ソマリアから 500 海里以上の沖合における海賊行為の実行範囲の拡大から国際海運集会所（ICS: International Chamber of Shipping）が 4 月 15 日に警告を発したことを受けて、加盟国に注意喚起を行った[33]。

---

[30] LEG 97/9/1 を指す。

[31] Record of Djibouti Meeting, 26-29 Jan. 2009 による。

[32] 2012(平成 24)年 12 月現在の締約国は、コモロ、ジブチ、エジプト、エチオピア、ヨルダン、ケニア、マダガスカル、モルディブ、モーリシャス、オマーン、サウジアラビア、セーシェル、ソマリア、スーダン、タンザニア、イエメン、アラブ首長国連邦、エリトリア、モザンビーク及び南アフリカの 20 カ国である。

[33] IMO MSC.1/Circ.1302, 16 April 2009 を指す。

同年 5 月～6 月の第 86 回 MSC においてこれまでの海賊対策の見直しを行い、回章[34]を発出し、同年 11 月～12 月に開催された第 26 回 IMO 総会で承認されている。

また、同総会において「海賊及び船舶への武装強盗に係る犯罪調査の実施に関する指針[35]」を採択し、「ソマリア海域における海賊及び船舶への武装強盗」に関する決議[36]を行っている。

国際海運集会所（ICS）が中心となって海運関係業界はソマリア沖海賊対策のためのベスト・マネージメント・プラクティス（BMP: Best Management Practices）を 2009(平成 21)年に作成していたが、2010(平成 22)年 6 月に大改定を行い、IMO は同年 8 月に回章[37]を発出して、各加盟国にこの海賊自衛対策の周知を図った。さらに、2011(平成 23)年 9 月には BMP4 に改定されている[38]。

6. 海賊対策地域情報センター

ジブチ行動指針第 8 条でケニア及びタンザニアはモンバサ及びダルエスサラームの海事救助調整センターに、イエメンはサナアの地域海事情報センターに、それぞれ海賊対策地域情報センターを設置することが決定された。この 3 カ所に海賊対策地域情報センターが設置されることにより、海賊事件の発生情報を迅速に各国に通報し、救助要請や容疑者の発見・逮捕など運用上の協力の招請を行う体制が整うことになった。また、ジブチに海賊対策のジブチ地域訓練センターを設立することも決定され、2011(平成 23)年 10 月に起工式を行い、2013(平成 25)年 4 月頃に完成が予定されている[39]。

これら 4 カ所の地域センターを設立するための基金（trust fund）は、日本が平成 21(2009)年度予算で 1,360 万米ドルを IMO に拠出することを表明したことによって可能となったものであり、日本主導で設置された地域センターであると言って過言ではない。

さらに、平成 22(2010)年度には日本が 100 万米ドルを IMO に追加拠出し、同拠出資金はセーシェルにおける海上保安能力の強化のための機材供与に充てられた。

また、これとは別に日本は独自に、海上法執行能力向上のための会議等にイエメン、オマーン、ケニア、ジブチ、タンザニア及びセーシェルの海上保安機関職員の招聘研修等を行っている。

海賊事案について、IMO が主導してジブチ会議を開催し、船舶の安全について技術的な

---

[34] IMO MSC.1/Circ.1333 及び MSC.1/Circ.1334 並びに MSC.1/Circ.1335 を指す。
[35] IMO Resolution A.1025(26), 2 Dec. 2009 を指す。
[36] IMO Resolution A.1026(26), 2 Dec. 2009 を指す。
[37] IMO MSC.1/Circ.1337 を指す。
[38] IMO MSC.1/Circ.1339 を指す。
[39] 同センターは完成後、IMO の訓練プログラムのみならず、我が国や EU による技術協力プロジェクト実施のために使用される予定である。

観点からだけではなく広くとらえ、ジブチ行動指針を作成し、各国をリードしてこのような協力体制を構築したことに極めて大きな意義がある。

7. 海賊対策上有効な船舶安全対策の強化

「第 2 章第 4 節 4. 安全・保安の担保、5. 船舶識別、追跡、警報通報装置」に記述したが、IMO では 1974 年の海上における人命の安全のための国際条約（1974 年 SOLAS 条約）に基づき国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保、船舶自動識別装置、船舶長距離識別追跡システム、船舶警報通報装置について設置を義務付けている。また、2001(平成 13)年の米国同時多発テロを受けて安全対策の強化を図ってきた。

これらの IMO による船舶安全対策の強化が、ソマリア沖等で海賊に襲撃された船舶からの第一報、位置の特定、その後の追跡に大きく役立っている。

① 船舶自動識別装置（AIS: Automatic Identification System）

1974 年 SOLAS 条約により国際航海に従事する船舶に対し設置が義務付けられており、船舶の識別符号、種類、位置、速力、航行状態、その他安全に関する情報を自動的に送受信し、船舶局相互間及び船舶局と陸上の航行援助施設等との間で情報の交換を行うシステムである。

② 船舶長距離識別追跡システム（LRIT: Long-Range Identification and Tracking of Ships）

1974 年 SOLAS 条約附属書改正により 2008(平成 20)年 12 月 31 日以降、順次国際航行に従事する船舶に備え付けが義務付けられている。

GPS（全地球測位システム：Global Positioning System）から得られた船舶の位置情報及び ID を衛星通信システムを用いて定期的に締約国（旗国、寄港国）に提供することにより、遠洋航行中の船舶の動静把握を可能とし、船舶のセキュリティーの向上、捜索救助への活用を目的とするシステムである。

③ 船舶警報通報装置（SSAS: Ship Security Alert System）

1974 年 SOLAS 条約により国際航海に従事する船舶に対し設置が義務付けられており、船舶の安全に支障を生じた場合に、警報ボタンを押すことで、海賊に気づかれずに警報を沿岸政府当局等に発信するシステムである。

④ 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保

2001(平成 13)年 9 月 11 日の米国同時多発テロを受けて、海上輸送の脆弱性が危惧され、船舶、港湾、貨物の把握および安全性を確保するため、各船舶及び港湾施設に自衛措置を

義務づけ、セキュリティ・レベルを設定する仕組みを導入（2002 年 SOLAS 条約改正及び国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保指針（ISPS: International Ship and Port Facility Security Code）を策定）したことにより、旗国として自国籍船舶を保護するとともに、寄港国及び沿岸国の立場から、テロ行為に利用される恐れのある船舶の入港を拒否できる手続きを明確化するとともに、テロ防止対策の強化を図っている。

8. 武装警備

IMO では船舶及び船員を海賊の襲撃から保護するため、BMP4 のセクション 8 で船舶保護手段をとることを推薦している。従来から、適切な見張り船橋の保護強化、船橋等へのアクセスコントロール、物理的障壁（レーザーワイヤー等）、水噴霧・泡消火銃、警報、操船訓練、監視カメラ、上甲板照明、安全集合地点/シタデル（citadel）等の方策を推奨してきた。

しかし、ソマリア沖海賊の行動は凶悪化し、その対処はこれらの非武装的な装置だけでは不十分であることから、各国による海上警備に加えて、船舶に民間武装警備員を乗船させる動きが出てきた[40]。国際海運会議所（ICS）その他海事団体では、有志連合軍監修のもと、この傾向を踏まえて、BMP に規定する防護策に付加する措置として BMP4 で民間武装警備員についてセクション 8.15 に追加している。

日本関係船社でもアデン湾・ソマリア沖を航行するハイリスク船（船速が遅く、乾舷高さ（海面から甲板までの高さ）が低い船舶）を中心に、便宜置籍船については、武装警備員を乗船させて航行しているケースも増加してきている（日本籍船については、銃刀法他国内法等の規制により、公海上においても武装警備員の乗船は許されない）。

2012(平成 24)年 5 月に開催された、IMO 第 90 回海上安全委員会（MSC90）において、海賊問題、とりわけ民間海上警備会社、武装警備員の取扱いに関する審議が最重要課題となった。審議内容・結果概要については以下の通りである。

● MSC90 の審議結果

① 武装警備員問題に関するハイレベル会合

武装警備員が乗船した船舶は、旗国、寄港国、沿岸国等の様々な国の法規制に従う必要があるなどの問題を抱えており、これら諸問題について議論を行うためのハイレベル会合が開催された。はじめに各国閣僚級・各団体首脳約 20 数名からの発言があり、我が国は吉

[40] 武装警備の相場は、警備員 4 人体制の 9 日間程度で、4～5 万米ドルといわれている。4 人体制であれば、リーダーが船長と共に行動し、残る 3 人が左舷、右舷、船尾の 3 方を固めて、海賊に対するしっかりとした警戒状態を維持することができるとされている。

田国土交通副大臣（当時）が声明を発表した。

各発言者からは、IMO の海賊問題に対する取り組みを支持すること、また各国の海賊問題への取組み、今後検討すべき事項等が発表された。

その後の各国ハイレベルによる議論の結果、民間海上警備会社に関する暫定ガイダンスを IMO として策定すること等が決定された。

② 民間海上警備会社に関するガイダンスの採択について

IMO は、民間武装警備員を乗船させる場合、船主等がリスクアセスメントを実施の上、旗国と十分な相談をした上で決定すべきとした上で、警備員の武器使用による危険増大の可能性などを指摘し、利用は推奨しないとしている。

しかしながら、海賊による被害の増大に伴い、海賊対策の一環として民間武装警備員を乗船させる例が増加している。

このため、今次会合では、武装海上警備サービスを提供する民間海上警備会社に関する 3 つの暫定ガイダンスを採択し、締約国に回章されることとなった。

ⅰ.「Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area of the Western Indian Ocean and Gulf of Aden」（MSC.1/Circ.1443）
西インド洋およびアデン湾のハイリスクエリアを航行する船舶に乗船する民間武装警備員を提供する民間海上警備会社に対する暫定ガイダンス
（IMO としての新規ガイダンス）

ⅱ.「Revised interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area」（MSC.1/Circ.1405/Rev.2）
ハイリスクエリアにおける船上での民間武装警備員の利用に関する船舶所有者、運航者および船長に対する改定暫定ガイダンス（現行の Rev.1 の再改定）
（上記ⅰ. の内容を反映するため、Circ.1405/Rev.1 の再改定を行い、Rev.2 として採択した）

ⅲ.「Interim guidance for flag states on measures to prevent and mitigate Somalia-based piracy」（MSC.1/Circ.1444）
ソマリア海賊を防止し、根絶するための措置に関する旗国に対する暫定ガイダンス（ISC 等の海事団体の提案をベースとし、米国提案の Flag State Framework 案から必要項目を補完する形で新たなガイダンスを採択した。これまでに採択された、全ての海賊関連 Documents（BMP 等）を参考として記載している。）

● ISO PAS28007（民間武装警備員の規格）

また、同MSC90にて、世界標準化機構（ISO）とバルチック国際海事協議会（BIMCO）が中心となって民間武装警備員を供給する民間武装警備会社を認証するための国際規格を策定することに合意した（IMOとISOが連携して国際的基準策定に取り組むことに合意したものである）。

（この規格案[41]策定の状況については、2012(平成24)年11月26日から開催されたIMO第91回海上安全委員会（MSC91）において報告された。）

IMO の新規ガイダンス作成を受け、我が国でも海賊事案の発生海域がインド洋、アラビア海にまで拡大していること等をふまえ、民間武装警備員を日本籍船に搭乗させるために必要な法案を平成 25(2013)年 1 月召集の通常国会への提出を視野に入れ、諸外国の海上警備に係る法令・対応状況や国際的なガイドラインの内容をふまえつつ、検討作業を進めているところである。

[41] ISO 28007

第 2 節　　国際連合

1. 国際連合（UN: United Nations）の概要

（1）国際平和体制構築の動きと国際連合の発足

1814 年 3 月の連合軍パリ入城、ナポレオン退位を受け、同年 9 月にオーストリアの主導により会議がウィーンで開催された。「会議は踊る、されど進まず」と評されたが、翌 1815 年 3 月のナポレオンのエルバ島脱出を受けて、同年 6 月にウィーン議定書が締結された。ウィーン体制の成立により、当時の列強である英国、プロイセン、オーストリア・ハンガリー、ロシア、フランスの 5 大国によりナポレオン戦争後のヨーロッパの体制の安定が図られたが、これが国際的な平和体制構築のスタートであるとされている。

1848 年 2 月にパリで革命（2 月革命）が起こり、ルイ・フィリップが退位し第二共和政がフランスで成立すると、翌 3 月にはウィーン、ベルリンで暴動が発生（3 月革命）し、「諸国民の春（printemps des peuples）」といわれ、絶対王制・中央集権体制に動揺が起こった。この「1848 年革命」の後、イタリア王国の成立（1861 年）等ヨーロッパ各地で国民国家が成立したのである。また、クリミア戦争（1853 年～1856 年）、普墺戦争（1866 年）、普仏戦争（1870 年～1871 年）により、オスマン帝国の衰退とロシアの後進性が露呈し、フランスでは第二帝政が崩壊して第三共和政が発足（1870 年）し、プロイセン国王を皇帝とするドイツ帝国の成立（1871 年）、とウィーン体制が崩壊していった。

このような流れの中、ロシア皇帝ニコライ 2 世の提唱により、危機を平和的に解決し、戦争を防止し、かつ戦争の規則を法典化する目的で、1899(明治 32)年にハーグで最初の国際平和会議である万国平和会議（International Peace Conference）が開催された。同会議では「陸戦ノ法規慣例ニ関スル条約」、「国際紛争平和的処理条約」が採択され、常設仲裁裁判所の設置等が合意された。また、産業革命による近代の産業経済の発展、交通・通信手段の発達は、国際交流を増大させた。また、ハーグ万国平和会議に先立って、1865 年には国際電気通信連合（ITU: International Telecommunication Union）、1874 年には万国郵便連合（UPU: Universal Postal Union）が設立される等、通信、海上警察、漁業、奴隷制度等における国際協力が進められ、国際条約の実定法化が進められたのである。

第 2 回万国平和会議は 1907(明治 40)年に開催されたが、第 3 回会議は 1915(大正 4)年に開催することを予定したものの、1914(大正 3)年に第一次世界大戦が勃発し、開催されなかった。同大戦終戦前の 1918(大正 7)年 1 月にウィルソン米大統領は 14 か条の平和原則を明らかにして、国際的平和維持機構の設立を提唱した。

1919(大正 8)年に成立したベルサイユ条約の下に、米英仏伊日らの連合国が主力となって

1920(大正 9)年に国際連盟は設立された。国際連盟規約の前文には「締約国ハ戦争ニ訴ヘサルノ義務ヲ受諾シ、（中略）以テ国際協力ヲ促進シ、且各国間ノ平和安寧ヲ完成セムカ為、茲ニ国際連盟規約ヲ協定ス。」と規定されている。二度とこのような大規模な戦争が起こらないように合意され、発足した国際連盟であったが、連盟設立を主唱したアメリカはモンロー主義を唱える米上院の反対により連盟に参加しなかった。また、ソ連の加盟は日独脱退（昭和 8(1933)年）の翌年である 1934(昭和 9)年になってからであり[42]、加盟国数は最盛期でも 59 カ国にとどまり、第二次世界大戦（1939(昭和 14)年 9 月～1945(昭和 20)年 8 月）の勃発を防止することはできなかった。

アメリカが第二次世界大戦に参加する前の 1941(昭和 16)年 8 月 14 日に米ルーズベルト大統領と英チャーチル首相が会談し、大西洋憲章（The Anglo-American Joint Declaration）を発表し、国際連盟に代わる新しい国際平和維持機構の創設を明らかにした。「アメリカが第二次世界大戦に参加する以前に既にこのような表明を行ったことは同国が長い伝統をもった孤立主義から明確に国際主義にその対外政策を転換したことを意味し、その点に重要な意義が認められる。」と加藤は述べている[43]。

その後、1943(昭和 18)年のモスクワ宣言、カイロ宣言、テヘラン宣言で米英中ソの 4 大国が「世界の警察官」としての役割を果たすことが合意され、1944(昭和 19)年 8 月～10 月の米ダンバートン・オークス会議で加盟国全体による総会と大国を中心とする安全保障理事会を主体とする国際機構の骨格が合意された。1945(昭和 20)年 2 月には米英ソ首脳によるヤルタ会談が行われ、フランスを常任理事国に加えた「五大国一致と拒否権」について合意された。

第二次世界大戦終結前[44]の同年 4 月 25 日から連合国 50 カ国の代表がサンフランシスコに集まり国際機関に関する連合国会議（United nations Conference on International Organization）を開催し、6 月 26 日に「国連憲章（Charter of the United Nations）」が採択され、署名された[45]。同憲章前文には「われら連合国の人民は、われらの一生のうちに二度まで言語に絶する悲哀を人類に与えた戦争の惨害から将来の世代を救い、（中略）国際の平和及び安全を維持するためにわれらの力を合わせ、（後略）」と規定され、国際連盟が失敗した戦争防止及び国際平和の維持に対する決意が示されている。同憲章は同年 10 月 24 日に発効し、国際連合（United Nations）が発足した。

（2）国際連合の組織

---

42 ソ連は、1939(昭和 14)年 12 月にフィンランド侵略の廉で、連盟から除名されている。
43 加藤俊作『国際連合成立史』有信堂高文社、2000 年、4 ページ。
44 昭和 20(1945)年 5 月にドイツが降伏して欧州戦線が終結した。8 月に日本が降伏して第二次世界大戦が終結した。
45 会議に代表を送っていなかったポーランドはその後に国連憲章に署名し、原加盟国 51 カ国の一つとなった。

上記のとおり、国連は第二次世界大戦の戦勝国を中心とした世界平和を守るための枠組みであり、総会と安全保障理事会の二つを主体とする普遍的国際機構である。加藤は「いずれにせよ、米英ソ三大国が枢軸国を相手に大戦を勝利に導いて戦っている中で国連がつくられたという現実はこの機構をいやでも大国優位のものにすることになった。」と述べている[46]。

総会（GA: General Assembly）は全ての加盟国の代表から構成され、各国はそれぞれ 1 票の投票権を持つ。総会の通常会期は一般に毎年 9 月に始まり、通常総会の初めには通常国家元首等による一般討論が行われる。その後、第 1 委員会（軍縮と国際安全保障）、第 2 委員会（経済と金融）、第 3 委員会（社会、人道と文化）、第 4 委員会（特別政治問題と非植民地化）、第 5 委員会（行政と予算）、第 6 委員会（法律）の主要委員会で審議される。

安全保障理事会（SC: Security Council）は国連憲章のもとに、国際の平和と安全に主要な責任を持つ。安全保障理事会は常任理事国 5 カ国（米英仏ロ中）と 2 年の任期で選ばれる非常任理事国 10 カ国の 15 カ国で構成される。各理事国は 1 票の投票権を持ち、手続き事項に関する決定は 9 カ国の賛成が必要であり、実質事項に関する決定には 5 常任理事国を含む 9 理事国の賛成が必要である。これがしばしば「拒否権」と呼ばれる「大国一致」の原則である。国連憲章第 25 条[47]のもとに、すべての国連加盟国は安全保障理事会の決定を受諾し、履行している。国連の他の機関も加盟国に対して勧告を行うが、加盟国が憲章のもとに履行する義務を持つ決定を行う権限を持っているのは、安全保障理事会だけである[48]。

安全保障理事会は立法機関ではないが、国連憲章第 25 条によりその決定に加盟国に対する拘束力を有しているため、安全保障理事会は「法と政治の結節点」と呼ばれ、安全保障理事会決議は条約を補完する権能を有している。

明石は、拒否権については「加盟国の実力が不均等であることを考慮に入れた実際的な調整である。」、「大国が団結して侵略に対抗しなかったために、第二次大戦になってしまった、という苦い体験と反省に立って、これからの戦争は、ぜひとも大国の協力によって防止しようという願望の中から生まれたのが国連なのである。」と述べている[49]。

総会、安全保障理事会の他に、経済社会理事会、信託統治理事会、国際司法裁判所（ICJ: International Court of Justice）とそれを支える事務局がある。

---

46 加藤、前掲書、122 ページ。

47 第 25 条（決定の拘束力）　国際連合加盟国は、安全保障理事会の決定をこの憲章に従って受諾し且つ履行することに同意する。

48 国際連合広報局『国際連合の基礎知識』関西学院大学総合政策学部、2009 年、32 ページ。

49 明石康『国際連合　軌跡と展望』岩波書店、2006 年、105-114 ページ。

その他、国連貿易開発会議（UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development）、国連薬物犯罪事務所（UNODC: United Nations Office on Drugs and Crimes）、国連開発計画（UNDP: United Nations Development Programme）、国連難民高等弁務官事務所（UNHCR: Office of the United Nations High Commissioner for Refugees）、国連児童基金（UNICEF: United Nations Children's Fund）、世界食糧計画（WFP: World Food Programme）等の機関（Programmes and Funds）がある。

さらに、国連食糧農業機関（FAO: Food and Agriculture Organization of the United Nations）、世界保健機関（WHO: World Health Organization）、国際海事機関（IMO: International Maritime Organization）等の専門機関（Specialized Agencies）がある。

このように、現在では国連は世界各地に事務所等を有する巨大な組織となっている。

（3）平和と安全

国連の主要な目的の一つは、国際の平和と安全を維持することであり、国連憲章は「第 6 章　紛争の平和的解決」、「第 7 章　平和に対する脅威、平和の破壊及び侵略行為に関する行動」の章を設けて、安全保障理事会にその行動等に関する決定の権限を与えている。

国連憲章第 33 条は平和的手段による国際紛争の解決を求めることとしており、国連は紛争予防、平和創造、平和維持（peacekeeping）、平和建設等の難しい任務を行っている。

平和創造は、国連が外交的なイニシアティブをとって外交交渉の弾みを助長させ、紛争当事国の敵対行為を中止させ、平和的解決を図るものである。1988(昭和 63)年のイラン・イラク戦争やアフガニスタンで成果を上げている。

平和維持は、1948(昭和 23)年に中東に派遣された「国連休戦監視機構」がきっかけとなって開始された。平和維持活動（PKO: Peace Keeping Organization）とその展開は、ホスト国政府及び一般的にはその他の紛争当事国による同意のもとに行なわれている。和平協定もしくは停戦を監視するのが典型的な任務であり、平和維持軍の兵士は武器を携帯するが、ほとんどの場合その使用は自衛の場合に限られている。後述するソマリアへの PKO を含めこれまでに多くの活動が世界各地で行われてきている。

国連憲章第 6 章による措置を講じても平和的解決が図られなかった場合、同憲章第 7 章は経済制裁から国際的な軍事行動まで、国際の平和と安全を維持・回復するため、安全保障理事会に強制措置について決定する権限を委ねている。ソマリア、イラク、リビア等への武器禁輸、渡航禁止、金融制限、外交断絶等の制裁がこれまでに課されている。さらに、それらの措置が成功しなかった場合には、同憲章第 42 条により軍事行動を含めたすべての措置をとる権限が安全保障理事会に委ねられており、1991(平成 3)年のクウェートへのイラク侵攻後の措置等の軍事行動（PKF: Peace Keeping Force）がとられている。

（4）国際連合と国際法

国連は、経済社会開発や国際の平和と安全を促進するうえで中心的役割を果たす国際法の発達に貢献している。

19 世紀末からの万国平和会議その他の国際法の漸進的発展、法典化に取り組む動きを進めるため、国連憲章は第 13 条に下記の具体的な規定を設けている。

第 13 条［国際協力］　総会は、次の目的のために研究を発議し、及び勧告をする。

a.　政治的分野において国際協力を促進すること並びに国際法の漸進的発達及び法典化を奨励すること。

b.（以下略）

昭和 21(1946)年には、紛争の解決に責任を持つ、国際司法裁判所（ICJ: International Court of Justice）を創設している。

国際法の発達と法典化に関しては、昭和 22(1947)年 11 月の第 2 回国連総会において国連憲章第 13 条に規定する国際法の漸進的発達と法典化に関する委員会の設置を決議している。昭和 23(1948)年 11 月には国際法委員会の委員 15 名を選挙で選任し、昭和 24(1949)年に第 1 回国際法委員会を開催している。

海洋関係国際法は、昭和 23(1948)年に「海上における生命の安全に関する国際条約」「海上における衝突の防止に関する国際条約」がブリュッセルで締結され、昭和 27(1952)年のブリュッセル会議で「衝突または他の航海事故の刑事裁判管轄権に関する規則の統一に関する国際条約」が採択され、昭和 29(1954)年には「油による海の汚濁の防止に関する国際条約」が締結されている。

このような動きが進められている中、国連国際法委員会は、ハーグ国際法典編纂会議の議論を踏まえて「公海の制度、領海の制度」を含む 14 の課題を選び、法典化の検討を進めた。昭和 31(1956)年に国際法委員会は海洋法条約案を国連総会に提出して条約全権会議の開催を求め、昭和 32(1957)年 2 月 21 日の国連総会で国際全権会議（海洋法会議）の開催が決定された。

昭和 33(1958)年 2 月 24 日～4 月 27 日に第一次国連海洋法会議がジュネーブで開催され、同会議において、「領海および接続水域に関する条約」「公海に関する条約」「大陸棚に関する条約」「漁業及び公海の生物資源の保存に関する条約」の 4 条約（いわゆるジュネーブ 4 条約）が採択された。

昭和 35(1960)年 3 月～4 月には第二次国連海洋法会議がジュネーブで開催されたが、第一次海洋法会議で合意を得られなかった領海の幅の残された課題について各国間の意見の隔たりを埋めることはできなかった。しかし、この会議の後、領海 3 海里を維持する国は減少し、12 海里までの漁業水域を設定することが一般的傾向となった。

その後の国連を中心とした関係各国による十分な準備を経て、昭和 48(1973)年から昭和 57(1982)年までの足かけ 10 年わたって第三次国連海洋法会議がニューヨークとジャマイカ

を中心に開催され、昭和 57(1982)年 4 月 30 日に国連海洋法条約が採択され、平成 6(1994)年 11 月 16 日に発効したことは前述したとおりである。

2. ソマリア PKO の失敗

(1) 第一次国連ソマリア活動（UNOSOM）

ソマリアが無政府状態になった平成 3(1991)年の翌年である平成 4(1992)年 1 月 23 日に国連は安全保障理事会で「ソマリア問題（Situation in Somalia）」を取り上げて以来、状況に応じて決議を行い、決議実施のために様々な行動を進めている。

平成 3(1991)年時点で内戦による死者は 30 万人にのぼり、150 万人が危機的状況にあることから人道的支援が求められていた。

平成 4(1992)年 1 月に安全保障理事会は戦闘停止と武器の禁輸を求めた[50]。同年 3 月に「暫定政府」とアイディード将軍派が停戦協定に署名して全勢力間の停戦合意が得られると、4 月に国連は人道物資の支援輸送、国連要員の安全確保等を行う平和維持活動（PKO: Peace Keeping Operation）[51]「国連ソマリア活動（UNOSOM: United Nations Operations in Somalia）」（第一次国連ソマリア活動）を決定[52]し、7 月から現地展開を開始した。

しかし、武装勢力による妨害を受けたため、関係者の要請に基づいて平和維持を目的とする伝統的 PKO 活動[53]には限界があると認識せざるを得なくなった。具体的には国連憲章第 6 章「紛争の平和的解決」に規定する平和的な解決をソマリアで期待することは現実的ではないことから、同憲章第 7 章「平和に対する脅威、平和の破壊及び侵略行為に関する行動」に基づいて行動することとし、加盟国に対し「人道支援を可能とする安全な環境構築のため必要なあらゆる措置の実施、権限の付与」が 12 月 3 日になされた[54]。これにより、国連は活動を PKO から米を中心とした多国籍軍方式（「統一タスクフォース（UNITAF: United Task Force）」）に変更し、12 月 9 日から現地で活動を開始し、UNITAF は軍事力を背景に人道支援物資の安全輸送、主要なインフラ拠点の確保、妨害行為への介入を達成し、人道支援活動は軌道に乗り始めた。

---

[50] SC Resolution 733(1992) of 23 January 1992 を指す。

[51] PKO は国連の普遍的集団安全保障の要である。

国連創設以来、合計 64 の PKO が展開され、戦闘や事故による犠牲者の総数は 2,820 人である。2010 年 8 月現在、国連が展開する PKO は 15 であり、これに従事する要員の総数は史上最高の 121,847 人である。このうち制服組は 99,543 人（兵員 83,678 人、民生警察官 13,636 人、軍事監視員 2,229 人）で、文民職員は 22,304 人である。

なお、PKO 以外の平和活動としては文民のみで行う「特別政治ミッション」と「平和構築支援事務所」活動がある。

[52] SC Resolution 751(1992) of 24 April 1992 を指す。

[53] 伝統的 PKO の特徴は①紛争当事者の合意、②中立性の維持、③自衛以外の武器の不使用、という「PKO 三原則」を満たしていることである。つまり、「戦わぬ軍隊」である。

[54] SC S/RES/794(1992) 3 December 1992 を指す。

（2）第二次国連ソマリア活動（UNOSOMⅡ）

UNITAF により状況が好転したことから、ガリ国連事務総長（UNSG: UN Secretary General）が平成 4(1992)年に「平和への課題」で打ち出した「国連 PKO が重武装で武力行使の権限を持つ平和執行部隊」として活動する構想[55]の実現を目指し、ガリ事務総長は UNITAF の国連指揮下への移管、UNOSOM への権限拡大、強制力の付与を求めた。安全保障理事会は平成 5(1993)年 3 月に「第二次国連ソマリア活動（UNOSOMⅡ）」を決議し[56]、国連憲章第 7 章に基づく停戦監視、人道支援活動のみならずソマリアにおける統治機構の再建支援も実施する新世代の PKO に踏み出した。UNITAF は 5 月 4 日に移管され、UNOSOMⅡは戦闘の再発防止、武装解除や人道活動の安全確保のために強制力を行使する権限を付与され、最高時に約 2 万 8,000 人の兵力を有した。しかしながら、PKO 部隊を拡大してソマリア各勢力が反対する武装解除を UNOSOMⅡが進めることにより、国連 PKO は平和を維持するための第三者ではなく、ソマリア各勢力から武器や権力を奪う紛争当事者の一員であるとみなされるようになった。武装勢力は国連の動きに反発し、アイディード派は 6 月 5 日にパキスタン兵 25 人を殺害した。翌 6 月 6 日に安全保障理事会は直ちに決議を採択し[57]、「攻撃者の懲罰のために、逮捕や拘留を含むすべての必要な措置をとる権限を事務総長に付与」した。これにより国連は本格的な戦闘状態に突入し、まさに紛争当事者の一部となった。10 月 3 日に米レンジャー部隊兵士 16 人が戦死し、死亡した米兵士を市中の市民の前に車で引きずり回す映像が流されると、米国内でソマリアへの派兵に対して反対の世論が沸騰し、クリントン政権は全面撤退を決定した。平成 6(1994)年 2 月にソマリア各勢力に対する武装解除任務が外された[58]が、米軍に引き続き他国軍が順次撤退し、UNOSOMⅡは機能不全に陥り、PKO による平和執行は失敗し、平成 7(1995)年 3 月に完全撤退した。この結果も一因となり、ガリは再任を認められず、事務総長は平成 9(1997)年 1 月からアナンに代わった。

（3）人道的観点からの国連による内戦への介入

これまで国連は複数国間の紛争に関して PKO 活動を行ってきた。紛争終結後、地元の要請に基づいて国連要員を丸腰に近い状態で派遣していた。今回はこれまで国連が関与して

---

55 「新世代の PKO」の特徴は①内戦への本格的介入、②当事者合意の不在、③武器使用制限の緩和、④主体的判断の必要性（場合によっては自らの裁量で強制力を行使する必要性）である。
56 SC S/RES/814(1993) 26 March 1993 を指す。
57 SC S/RES/837(1993) 6 June 1993 を指す。
58 SC S/RES/954(1994) 4 November 1994 を指す。

こなかった（国家間の紛争ではない）一国内の内戦[59]に対して、国連がどのように対処すべきかが問われた紛争であった。国連は従来の PKO の枠から大きく踏み出して、人道的観点から、初めて内戦に対する活動を開始したのである。国家が崩壊し、治安の維持が何よりもまず求められていたことから、ソマリア国内において武装解除を行い、平和創出活動を行おうとした。しかしながら、ソマリア国内の対立する各派からは国連は歓迎すべき仲裁者としてではなく、国連は武装解除を行うことにより各派の権力（武力、勢力）を削ぐ歓迎すべからざる存在（紛争当事者の一員、敵）とみなされて攻撃を受ける状況となった。

国連主要加盟国にとって、ソマリアは「相当の兵力を派遣してまで守らなければならないと考える重要性を有する国家ではなかった」ことから、UNOSOMⅡには十分な兵力、火器が備わっておらず、加盟国各国の兵士の死傷者の発生、特に殺害された米兵士が市民の前で車に引きずられる映像が流されたことを契機に、一挙に PKO 活動は撤退への流れに変わった。

ボスニア紛争等西欧社会にとって関心の高い地域については、先進諸国は国連決議の有無にかかわらず積極的に関与する[60]ものの、国際社会（特に安全保障理事会の常任理事国である大国）にとって資源等の利害関係の薄い国に対しては消極的な動きしかとらなかった。また、平成 3(1991)年にソ連が崩壊し、東西対立、冷戦が終焉したことが、アフリカの北東部、インド洋・紅海に面するソマリアの地政学的存在価値を低下させていた。ボスニア紛争とは異なる、先進国のダブルスタンダードの行動に対しては、「国連決議があっても無関心を決め込むのか」とアフリカ諸国は厳しく批判した。

イラクやクウェートという中東の石油産油国やボスニアのように西欧の対岸でヨーロッパの一員である国と異なり、ソマリアという国連加盟主要国にとって利害関係の薄い国における当該国の内戦に関する人道的活動に対して、国連は加盟国の政治的意思を結集することに失敗し、加盟国は PKO 部隊の指揮権を国連に委ねず、兵器・兵員が不足したことが、UNOSOMⅡの失敗の原因であった。平成 7(1995)年にガリ事務総長は PKO と平和強制が相容れないことを「平和への課題追補」で認めている。

3. ソマリア沖海賊対策の本格化

（1）ソマリア沖海賊対策の開始

ソマリアの内戦、混乱を反映して、平成 12(2000)年以降ソマリア沖、アデン湾、紅海等

---

[59] 冷戦体制が平成 3(1991)年に崩壊後、国連が直面した課題は主権国家内で発生する民族や宗教等の違いを理由とした紛争であった。従来、国連は侵略など主権国家間の紛争について対応してきたが、内戦は一国の主権内の国内問題であるとして介入してこなかった。

[60] 平成 7(1995)年ボスニア・ヘルツェゴビナにおけるセルビア人勢力に対して、また、平成 11(1999)年コソボにおけるアルバニア系住民に対するジェノサイドに対して、SC 決議を行うことなく、NATO 軍はユーゴスラビアに対して空爆を行った。

のアフリカ周辺海域で海賊事件が増加し、平成 17(2005)年 6 月には世界食糧計画（WFP）がチャーターした船が乗っ取られ、ソマリア沖における海賊の襲撃が国際社会の注目を集める重要な問題となった。

平成 17(2005)年 11 月の IMO 決議 A.979(24)を受けて、国連は平成 18(2006)年 3 月 15 日に安全保障理事会議長声明[61]を発表し、加盟国に対し、軍艦及び軍用機を派遣してソマリア沖公海において海賊への警戒活動を行うよう求めた。

平成 18(2006)年 6 月には国連ソマリア政治事務所（UNPOS: UN Political Office for Somalia）が主催してソマリア国際コンタクト・グループ（ICG: International Contact Group on Somalia）が発足し、ソマリア和平プロセスに対する支援調整を開始した[62]。同年 12 月には安全保障理事会決議第 1725 号（12 月 6 日採択）[63]で政府間開発機構（IGAD: Intergovernmental Authority on Development）[64]とアフリカ連合（AU: African Union）加盟国にソマリアの安全を維持する行動を委ね（8,000 人規模の平和維持訓練部隊の派遣）、そのための武器禁輸の一部緩和を認めている。

平成 19(2007)年 2 月にはアフリカ連合によるソマリア・ミッション（AMISOM: African Union Mission in Somalia）派遣を承認する決議を採択した[65]。また、同月 WFP がチャーターした船舶が再び乗っ取られて、乗組員が殺傷され、ソマリア沖の海賊行為が増加し、6 月の IMO からの要請、7 月の IMO と WFP の共同コミュニケをふまえ、8 月 20 日にソマリアへの支援強化を呼びかける決議を採択した[66]。

平成 20(2008)年 2 月 20 日には「紛争の平和的解決」を定める国連憲章第 6 章ではなく、国連が積極的に国家の安全に取り組む「平和に対する脅威、平和の破壊及び侵略行為に関する行動」を定める同憲章第 7 章の枠組みでソマリアの海賊対策を各国が行うよう安全保障理事会は決議を行った[67]。

同年 2 月 27 日付でソマリア共和国国連常駐代表からソマリア沖における航行安全確保への援助を安全保障理事会に対して依頼する暫定連邦政府（TFG: Transitional Federal Government）の合意を伝える書簡が発せられた。

---

61 S/PRST/2006/11 を指す。
62 日本は 2009 年 2 月の第 14 回会合（於:ブリュッセル）から参加している。
63 S/RES/1725(2006)を指す。
64 昭和 49(1974)年以来の干ばつ、自然災害に対する協力機構として、昭和 61(1986)年にジブチ、エチオピア、ケニア、ソマリア、スーダン、ウガンダの東アフリカ地域（Horn of Africa）の 6 カ国により IGADD（Intergovernmental Authority on Drought and Development）として発足（したジブチに本部）。平成 5(1993)年にエリトリアが加盟して 7 カ国となった。平成 8(1996)年に IGAD に改組。平成 23(2011)年に南スーダンが加盟して 8 カ国となっている。
65 S/RES/1744(2007)を指す。
66 S/RES/1772(2007)を指す。
67 S/RES/1801(2008)

安全保障理事会決議第 1816 号（平成 20(2008)年 6 月 2 日採択）ではソマリアの海賊問題は国際平和と安全に対する脅威であり、国連憲章第 7 章の下に行動し、今後 6 カ月間、TFG から国連に事前通報がもたらされた加盟国はソマリア領海、沿岸沖公海及びその上空において海賊及び武装強盗行為を抑圧するための必要な全ての手段を用いることができるとされた（パラ 7）。捜査、訴追等についての管轄権の調整を各国に求め（パラ 11）、IMO 事務局長に対し海賊に関する状況説明を求め（パラ 14）ている。

安全保障理事会決議第 1838 号（同年 10 月 7 日採択）では海賊行為の深刻化を背景として、安全保障理事会決議第 1816 号をより実効性のあるものとするため、軍艦、軍用機の派遣と明記して取り締まりの強化を求めている（パラ 2）。平成 19(2007)年 11 月以降の加盟国による WFP チャーター船の護衛と EU によるソマリア活動支援調整組織の設置、EU による海軍行動の動きを評価し、国連 PKO の派遣についても検討することとしている（前文）。

安全保障理事会決議第 1844 号（同年 11 月 20 日採択）により、ソマリアへの渡航禁止、資産凍結措置を導入し、武器の禁輸を確認している。

安全保障理事会決議第 1846 号（同年 12 月 2 日採択）により、本決議より 12 カ月の間、公海上だけでなくソマリア領海内においてもソマリア暫定連邦政府から国連への事前通告を前提として必要なすべての手段をとることが認められた。（パラ 10、安全保障理事会決議第 1816 号の延長）また、事務総長、IMO と協力して海賊訴追の法整備を要請している[68]（パラ 14、15）。

安全保障理事会決議第 1851 号（同年 12 月 16 日採択）により、EU のアタランタ作戦の開始、NATO 他の海賊制圧行為を歓迎し、海賊逮捕後の司法システムの欠如及び海賊の解放が海賊行為の抑制に悪影響を与えており、SUA 条約が締約国に対して管轄権の設定、犯人引き渡しを受け入れるよう規定していることに注意するよう記載している（前文）。これらを踏まえて、加盟国に対して、乗船協定（shiprider agreement）締結を奨励し（パラ 3）、ソマリア沖海賊対策に関する国際協力メカニズムを設立することを呼びかけ（パラ 4）[69]、ソマリア地域情報センターの設立、国連薬物犯罪事務所（UNODC: United Nations Office of Drugs and Crime）との協力（パラ 5）を求めている。さらに、国際人道法にのっとった方法でソマリア本土における取締りのための武力行使を容認[70]し（パラ 6）、海賊を訴追、処罰するための TFG への支援を要請（パラ 7）している。

（2）ソマリア本土の平定に向けて

---

[68] パラ 15 では SUA 条約による締約国相互間の「引渡しか訴追か」の海賊行為への適用について言及している。なお、ソマリアは SUA 条約の非締約国である。

[69] 翌平成 21(2009)年 1 月 14 日にソマリア沖海賊対策コンタクト・グループ（CGPCS）が発足した。

[70] 仏は平成 20(2008)年 4 月に現地当局の了解を得たうえで、フランス特殊部隊が海賊追跡のためにソマリア領内まで侵攻し、内陸部で逮捕を行った。

安全保障理事会決議第 1863 号（平成 21(2009)年 1 月 16 日採択）ではアフリカ連合（AU）ソマリアミッション（AMISOM）の活動継続を歓迎する（パラ 1）と共に、更なる決定を条件に 6 月 1 日までに後継国連 PKO 設立の検討を行う意向を表明（パラ 2、4）[71]している。また、AMISOM の強化（パラ 5）、PKO 設立までの AMISOM への経済支援のための基金の設立（パラ 8）の検討を求めている[72]。

安全保障理事会決議第 1872 号（平成 21(2009)年 5 月 26 日採択）では AU 諸国に対し、そのソマリアミッション（AMISOM）の許可を平成 22(2010)年 1 月 31 日まで延長している（パラ 16）。

安全保障理事会決議第 1897 号（平成 21(2009)年 11 月 30 日採択）では EU、NATO、統合部隊、その他の国のソマリア沖海賊対処行動を称賛し、海賊捕縛後の逮捕、訴追、処罰等の体制、法制等の不備に懸念を示し、国際法に沿った国内法整備を要請し、逮捕された海賊をケニアが受け入れ、裁判手続きを開始していること及び国連薬物犯罪事務所（UNODC）の協力を称賛し、IMO によるジブチ行動指針採択とジブチ行動指針信託基金（日本が提唱）設立を歓迎している。（前文）また、乗船協定（shiprider agreement（法執行官））の締結を求め（パラ 6）、安全保障理事会決議第 1846 号、安全保障理事会決議第 1851 号のマンデートを 1 年間更新することを決定し（パラ 7）、SUA 条約締約国に海賊訴追義務の履行を求め（パラ 14）、IMO の海賊対策ガイドラインの更新を歓迎（パラ 15）している。

安全保障理事会決議第 1910 号（平成 22(2010)年 1 月 28 日採択）では AMISOM へのマンデートを平成 23(2011)年 1 月 31 日まで延長し（パラ 1）、AMISOM 兵力を当初許可したその最大規模の 8,000 人への強化を求め（パラ 2）た。

安全保障理事会決議第 1916 号（平成 22(2010)年 3 月 19 日採択）では業務の拡大等をふまえてモニタリング・グループの再編を事務総長に対して要請した（パラ 6）。

4. 海賊の訴追と裁判システム

安全保障理事会決議第 1918 号（平成 22(2010)年 4 月 28 日採択）では、セーシェルによる地域起訴センター設置の意向を歓迎し、海賊が訴追、処罰されないまま釈放されることを懸念し（前文）、海賊訴追がなされていないことが国際社会の海賊対策への取組を損なうものであることを指摘し（パラ 1）、各国に海賊の処罰を求め（パラ 2）、IMO によるジブチ行動指針の適用を参加国に求め（パラ 3）、さらに事務総長に対し、ソマリアの海賊問題に対処する国際法廷、特別国内法廷の設置を含む裁判システムについて 3 カ月以内に検討して報告するよう求めた（パラ 4）。

これを受けて、平成 22(2010)年 7 月 26 日の事務総長報告（S/2010/394）で裁判システ

---

71 その後の進展は遅れ、決定されなかった。

72 平成 21(2009)年 4 月にブリュッセルで開催されたソマリア治安機構・AMISOM 支援に関する国際会議では、ドナー諸国から総計 2 億 1,300 万ドルの申し出があった。

ムに関して以下の 7 方策の検討が提案された。

オプション 1　：　周辺諸国の国内裁判所に対する国連の支援の拡大

オプション 2　：　国連の参加の有無を問わず、第三国におけるソマリア法廷の設置

オプション 3　：　国連は参加せず、地域の国内裁判所における特別裁判部の設置

オプション 4　：　国連が参加の下、地域の国内裁判所における特別裁判部の設置

オプション 5　：　国連が参加の下、地域内の国家間の多数国間協定に基づく地域裁判所の設置

オプション 6　：　地域内の国家と国連の合意に基づく国際裁判所の設置

オプション 7　：　国連憲章第 7 章に基づく安全保障理事会決議による国際裁判所の設置

詳細についてはコンタクト・グループ（CGPCS）によって検討されることになった。

国連政治局ソマリア事務所（UNPOS: UN Political Office for Somalia）は、平成 22(2010)年 6 月にマヒガ前タンザニア国連大使がソマリア担当事務総長特別代表に任命され、同年 8 月に仏のジャック・ラング元大臣が事務総長法律顧問に任命され、裁判システムに関する報告書を作成することとなった。

平成 23(2011)年 1 月に提出された報告書[73]では、ソマリアにおける経済対策の強化、治安対策の強化と並んで司法体制の強化について記述されている。注目されていた海賊の訴追問題については、8 カ月以内に、①プントランド内の海賊特別法廷、②ソマリランド内の海賊特別法廷及び③ソマリア域外でのソマリ法に基づく海賊特別法廷の設置が提言されている。域外に設置する裁判所は、当面タンザニアの首都アルーシャに設立されているルワンダ国際刑事裁判所（ICTR: International Criminal Tribunal for Rwanda）の施設を活用することが提案された。収監施設としてプントランドとソマリランドにそれぞれ 500 人規模の刑務所の新設が求められた。また、ソマリア国内の法整備は TFG、プントランド及びソマリランドのそれぞれにおいて海賊罪に関する実態法と手続法の立法措置が必要と提言された。

上記ラング報告書を受けて、国連安全保障理事会は海賊訴追問題に関する今後の方針を緊急に検討することを決議した[74]。この決議を受け、平成 23(2011)年 6 月に国連事務総長はソマリアの海賊特別法廷に関する報告書を提出した[75]。ソマリアの海賊関係刑法については整備の必要があり、ソマリア法廷改革については訓練等の支援が求められているとされていたが、ソマリア国外への海賊法廷新設については、TFG もソマリランド、プントランド、ガルムダグも反対というものであった。この報告書によって、コンタクト・グループ

[73] S/2011/30　25 Jan. 2011
[74] S/RES/1976/(2011)　11 April 2011
[75] S/2011/360　15 June 2011

（CGPCS）による特別法廷に関する検討は放棄され、ソマリアの既存の法廷強化の支援について検討が進められることとなった。

5. ソマリア新政権の樹立へ

我が国も共同提案した安全保障理事会決議第 1950 号（平成 22(2010)年 11 月 23 日採択）では TFG からの国連への要請を受けて、安全保障理事会決議第 1897 号で 1 年延長した安全保障理事会決議第 1846 号、同第 1851 号のマンデートをさらに 1 年間延ばすことを決定し（パラ 7)、各国に海賊を逮捕、拘留、処罰するよう求め（パラ 13)、国連事務総長特別顧問との協議、CGPCS の議論をふまえての検討を求めて（パラ 14）いる。

安全保障理事会決議第 1964 号（平成 22(2010)年 12 月 22 日採択）では AMISOM、特にウガンダとブルンジの貢献を称賛し（前文)、AMISOM のソマリア展開を平成 23(2011)年 9 月末まで延長し（パラ 1)、AMISOM 兵力を 8,000 人から 1 万 2,000 人に増加することを AU に対して要請（パラ 2）した。また、安全保障理事会決議第 2010 号（平成 23(2011)年 9 月 30 日採択）では、AMISOM のソマリア展開を平成 24(2012)年 10 月末まで延長することを決定した。

安全保障理事会決議第 2036 号（平成 24(2012)年 2 月 22 日採択）では、AMISOM 兵力を最大 1 万 7,731 人に拡大するよう要請し（パラ 2)、モガディシュのみが対象であった AMISOM の活動展開地域をソマリア中南部の 4 地域へと拡大することを決定した。安全保障理事会決議第 2060 号（平成 24(2012)年 7 月 25 日採択）では新政権移行への各国等の協力と人道支援について要請している。

2010(平成 22)年 9 月、2011(平成 23)年 9 月、2012(平成 24)年 9 月の 3 年にわたり、国連事務総長主催のソマリアハイレベル会合（Mini-Summit on Somalia）が開催されている。2012(平成 24)年 9 月 26 日に開催された会合には、日本をはじめとする多くの国に加えて 9 月 10 日に新たに選出されたモハムッド大統領がビデオ参加した。同会合では、AMISOM の活動に対する賞賛に加えて、引き続きソマリア沖海賊問題に関する国際協力の必要性について合意がなされた。

ソマリア新政権の発足をふまえて、平成 24(2012)年 10 月 5 日には、アフリカ連合（AU）から AMISOM についての最終報告が国連事務総長に対してなされ、資金分担の問題及びアル・シャバーブによる違法海上貿易と海賊防止のための海上警備行動についての問題提起がなされた[76]。

安全保障理事会決議第 2073 号（平成 24(2012)年 11 月 7 日採択）では、AMISOM の活動期間を 2013(平成 25)年 3 月 7 日まで 4 カ月間延長することを決定している。また、安全

[76] S/2012/764　12 Oct. 2012.

保障理事会決議第 2077 号（平成 24(2012)年 11 月 21 日採択）では、ソマリア沖海賊問題は第一義的にソマリア当局に責任があり、海賊に関する速やかな法整備を行うこと、ソマリア沖海賊対策コンタクト・グループ（CGPCS）が IMO、旗国、ソマリア当局と共同してソマリア沖海賊を抑止すること等を決定している。

6. ソマリア沖海賊対策コンタクト・グループ（CGPCS: The Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia）

CGPCS は国連安全保障理事会決議第 1851 号により米の主導で設置され、平成 21(2009)年 1 月 14 日に第 1 回会合が 24 カ国 5 国際機関[77]の参加を得て国連本部で開催された。平成 24(2012)年 12 月までに既に 13 回の会合を開催している。日本は平成 21(2009)年 1 月 14 日の第 1 回ニューヨーク会合から参加し、同年 9 月の第 4 回会合の議長を務める等積極的な貢献を行っている。

コンタクト・グループには当初 4 つの作業部会（WG）が設置された。WG1（議長英）はオペレーションの調整・周辺国の取締能力向上支援、WG2（議長デンマーク）は法的枠組みの強化、WG3（議長、当初米、現在は韓国）は海運業界の意識・能力の向上、WG4（議長エジプト）は外交・対外情報発信の強化を担当している。2011(平成 23)年 7 月に開催された第 9 回会合で WG5（議長イタリア）が設置され、海賊資金ネットワーク対策について国際協力を進めることになった。

主要な議論と成果は、以下の通りである。

・海賊発生海域のインド洋への拡大・沖合化を受け、更なる軍事アセット（補給艦、哨戒機を含む）の派遣が求められている。軍事オペレーションの調整を行う SHADE 会合[78]等と連携を行う。

・海運業界の自衛策として BMP（Best Management Practice）は非常に有効であり、海運業界に対して更なる敷衍・履行を求める。

・沿岸諸国の海賊対処能力の向上が重要であることから、日本主導で IMO にマルチ・ドナー基金を設置し、ソマリア周辺国の情報共有や訓練センターの設置に利用していく。

・海賊を裁くための法的枠組みの強化が重要であり、沿岸国における海賊被疑者訴追能力の向上を支援するための国際信託基金設立を合意した（第 4 回会合）。

・海賊問題の根本的な解決のためにはソマリアの安定が必要であり、ソマリアの安定に向けた関係国・関心国のさらなる取り組みが重要である。

・ソマリア沖における海賊被害が平成 22(2010)年においても深刻であることを憂慮し、対

---

[77] 参加国はソマリア TFG、ジブチ、ケニア、イエメン、米、英、仏、独、蘭、伊、デンマーク、西、ギリシャ、トルコ、ロシア、エジプト、サウジアラビア、オマーン、UAE、印、豪、中、韓、日と国際機関の UN、IMO、AU、EU、NATO である。

[78] SHADE（Shared Awareness and Deconfliction Meeting）とは、アデン湾・ソマリア沖海域に軍事アセットを展開している各国海軍司令・連絡官による調整会議である。

策強化を求めている。

CGPCS での検討が功を奏してか、平成 24(2012)年春以降、ソマリア沖での海賊による船舶の乗っ取りの成功率は大幅に減少している。海賊対策への財政的、政治的支援、各国の哨戒活動、軍及び民間による武装警備はいずれも効果を上げ、海賊に対する抑止が有効に機能してきている。（とはいえ、海賊の活動海域は広範に拡大している。）一方、法制面、オペレーション、金融関連情報の共有等のいずれの施策についても、引き続き、強化、連携を深める必要がある。
（平成 24(2012)年 12 月現在では、74 の加盟国、26 の国際機関及び民間団体が参加している。）

7. 世界食糧計画（WFP: World Food Programme）

平成 3(1991)年以降ソマリアは無政府状態になり、内戦のための農業地帯である中南部が混乱した。恒常的な雨不足、干ばつに加え、平成 18(2006)年には大規模な洪水が発生し、農業生産に打撃を与えた。このため、1990 年代初めから世界食糧計画（WFP: World Food Programme）は食糧支援を行っている。

平成 17(2005)年 6 月には WFP のチャーターした船が乗っ取られ、WFP は一時ソマリアへの食糧支援を休止した。

平成 19(2007)年 2 月に食糧支援輸送船が再度乗っ取られ、5 月には輸送船警備員が海賊に殺害された。そのため、WFP は事態が改善されない限りソマリアへの支援を停止すると発表し、一時停止した。WFP からの食糧支援船警護の要請にこたえて、各国は軍艦による警護を開始した。

平成 20(2008)年には WFP が 240 万人分約 24 万 7,000 トンの食糧を支援し、国際赤十字社や NGO が 90 万人分について支援している。

平成 20(2008)年には WFP の現地職員 2 名が殺害され、国連活動に対する安全の確保が望まれるようになっている。

平成 22(2010)年初めからソマリア南部の治安の悪化により、食糧支援活動を一部中止せざるを得ない状況になっている。援助復活のためには南部を支配しているイスラム勢力アル・シャバーブの国連活動への理解が求められるところである。

平成 19(2007)年以降、各国軍艦の警備により WFP がチャーターした船舶による食糧輸送が行われ、WFP はソマリアの人口の 40%以上の約 330 万人に食糧支援を続けることにより、ソマリアの復興、生活の安定に寄与している。また、輸送の安定化のために WFP はモガディシュ港の復興整備を行っている。

8. 国連薬物犯罪事務所（UNODC: United Nations Office on Drugs and Crime）

平成 3(1991)年に設立された国連薬物統制計画と犯罪防止刑事司法計画が平成 9(1997)年に統合され、平成 14(2002)年に現在の名称に改称されたものである。

UNODC はソマリアとその近隣諸国におけるソマリア沖海賊の司法手続きの整備を援助している。

ケニアとセーシェルに訴追センターを設置し、ケニア、セーシェル、モーリシャス、タンザニアの国内法を検討し、海賊の司法手続きのための提言を行っている。ケニアとセーシェルの警察組織、裁判システム、監獄の改善に支援を行い、その他の国も含めて司法システムの能力向上を図っている。さらに、ソマリアの TFG だけでなく、プントランド、ソマリランドの司法システムの構築に支援を行ってきた。

平成 20(2008)年 12 月 16 日には、UNODC は船舶会社、保険会社に身代金を支払うことにより事態を悪化させるのではなく、海賊取締りに協力するよう訴えている[79]。

UNCLOS を所掌する国連海洋法事務局（UNDOALOS: UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea）は加盟国の海賊関係国内法を調査し、UNODC に協力している。

9. 国連のその他の機関、専門機関

上記の他、国連には、国連貿易開発会議（UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development）、国連開発計画（UNDP: United Nations Development Programme）、国連難民高等弁務官事務所（UNHCR: Office of the United Nations High Commissioner for Refugees）、国連児童基金（UNICEF: United Nations Children's Fund）等の機関（Programmes and Funds）がある。さらに、国連食糧農業機関（FAO: Food and Agriculture Organization of the United Nations）、世界保健機関（WHO: World Health Organization）、国際海事機関（IMO: International Maritime Organization）等の専門機関（Specialized Agencies）がある。

これらの国連の機関も、それぞれの機関の所掌に応じて、ソマリア沖海賊問題の解決に向けて取り組んでいる。

[79] Unodc press releases 2008-12.16 を指す。

第 3 節　　その他の国際機関、国際組織、各国等の対応

1. 経済協力開発機構（OECD: Organization for Economic Co-operation and Development）

マーシャル・プランの受入体制を整備するため 1948(昭和 23)年に欧州経済協力機構（OEEC: Organization for European Economic Cooperation）が設立され、1961(昭和 36)年に自由主義経済の発展のために協力を行う組織として「経済協力開発機構（OECD: Organization for Economic Co-operation and Development）」に発展的に改組されて設立されている[80]。OECD は欧米を中心とする西側先進国クラブとして経済成長や開発、貿易等について主要先進国間で議論する場であった。

物品に関する協定であった GATT（General Agreement on Tariffs and Trade）はマラケシュ協定により 1995 年に WTO（World Trade Organization）が設立されて発展的に改組され、その対象が拡大され、GATS（General Agreement on Trade in Services）としてサービスを含むようになった[81]。WTO が発足するまでは、海運政策については OECD が先進国間で議論を行う主要な舞台であり、途上国を含めた課題は国連貿易開発会議（UNCTAD: UN Conference on Trade And Development）で議論がなされていた。

IMO が海賊問題に本格的に取り組みを始めた 1992(平成 4)年に、OECD 海運委員会（MTC: Maritime Transport Committee）でドイツ（独）がマラッカ・シンガポール海峡における海賊行為について問題提起し、海賊問題の検討が開始された。

IMO、国際商業会議所（ICC）、国際海運連盟（ISF）等と連携を取りながら検討を進めたが、2005(平成 17)年に OECD 海運委員会は国際運輸フォーラム（ITF: International Transport Forum）に改組され、その後は主に国際貿易に対するコスト、リスクアセスメント、セキュリティー等の影響の観点から海賊について検討を行っている[82]。

2. アフリカ連合（AU: African Union）

1963(昭和 38)年 5 月に発足したアフリカ統一機構（OAU: Organization of African Unity）が 2002(平成 14)年に発展改組して「アフリカ連合（AU: African Union）」が発足した。2012(平成 24)年 12 月現在、54 カ国・地域が加盟する世界最大級の地域機関であり、

---

[80] 2012(平成 24)年現在 34 カ国が加盟している。日本は 1964 年（昭和 39 年）に加盟した。
[81] 1986(昭和 61)年にスタートしたウルグアイラウンドからサービス交渉が行われているが、米国が消極的であるため、海運については交渉がまとまらず、現在でも海運については GATS でカバーされていない。
[82] Security and Risk-Based Models in Shipping and Ports(Dec.2008)、Clarifying Trade Costs in Maritime Transport（Sep. 2010）等をまとめている。

本部はエチオピアのアディスアベバに置かれている。

アフリカ連合は、平成 18(2006)年に政府間開発機構（IGAD: Intergovernmental Authority on Development）[83]と共同して IGASOM（Peacekeeping Mission of IGAD in Somalia）を組織し、ソマリアの平和維持活動を開始した[84]。平成 19(2007)年にはソマリア平和維持部隊（AMISOM: African Union Mission in Somalia）に改組した[85]。平成 20(2008)年には撤退したエチオピア軍に代わりソマリアの治安を図るためソマリアに駐屯して、イスラム勢力であるアル・シャバーブやヒズボラと戦闘を行った。

平成 22(2010)年末の時点では、ウガンダとブルンジが合計約 8,000 名の部隊を派遣した。現地の治安状況悪化から、約 2 万人規模への増強が必要であるとも言われ、国連は同年 12 月の国連安全保障理事会決議第 1964 号で 1 万 2,000 人まで増加することを要請した。アル・シャバーブ撤退地域の治安維持を担う AMISOM は活動地域が拡大し、財源不足に直面し、AU や部隊派遣国は国際社会に AMISOM に対する支援拡充を要請した。AU は AMISOM を国連による PKO 活動が再開するまでの暫定的なものであると考え、できるだけ早期に AMISOM の国連 PKO への位置づけの変更を求めたが、はかばかしい進展はみられなかった[86]。

国連は、TFG の暫定期限終了（平成 24(2012)年 8 月 20 日）が近づいた平成 24(2012)年 2 月に、AMISOM 兵力を最大 1 万 7,731 人に拡大するよう要請し（パラ 2）、モガディシュのみが対象であった AMISOM の活動展開地域をソマリア中南部の 4 地域へと拡大することを決定した[87]。

平成 24(2012)年 9 月 26 日にニューヨークで開催された国連ソマリアハイレベル会合では、ブルンジ、ウガンダ、ジブチ、ケニア等の AMISOM 派遣国の活動やエチオピアの貢献について、感謝の念が表明されている。

同年 10 月には、AMISOM についてのアフリカ連合（AU）から国連事務総長に対する最終報告がなされ、資金分担の問題及びアル・シャバーブによる違法海上貿易と海賊防止のための海上警備行動についての問題提起がなされている[88]。

同年 11 月には、国連は、AMISOM の活動期間を 2013(平成 25)年 3 月 7 日まで 4 カ月間延長することを決定し[89]、さらに、ソマリア沖海賊問題は第一義的にソマリア当局に責任が

---

[83] Horn of Africa 地域における協力機構。昭和 61(1986)年に IGADD（Intergovernmental Authority on Drought and Development）として発足し、平成 8(1996)年に IGAD に改組された。平成 24(2012)年 12 月現在、ジブチ、エリトリア、エチオピア、ケニア、ソマリア、南スーダン、スーダン、ウガンダが加盟し、本部はジブチに置かれている。

[84] 国連 S/RES/1725(2006)参照。

[85] 国連 S/RES/1744(2007)参照。

[86] 国連は 2009 年 1 月の SC 決議第 1863 号で更なる決定を条件に後継国連 PKO 設立の意向を表明したが、その後はかばかしい進展はみられなかった。

[87] 国連 S/RES/2036(2012)　22 Feb. 2012 参照。

[88] 国連 S/2012/764　12 Oct. 2012.参照。

[89] 国連 S/RES/2073(2012)　7 Nov. 2012 参照。

あり、海賊に関する速やかな法整備を行うこと、ソマリア沖海賊対策コンタクト・グループ（CGPCS）が IMO、旗国、ソマリア当局と共同してソマリア沖海賊を抑止すること等を決定している[90]。

3. アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia）

平成 11(1999)年 10 月にマラッカ海峡を航行中の日本向け貨物船「アロンドラ・レインボー号」が乗っ取られ、日本人 2 名を含む乗組員 17 名が消息不明となった。幸いなことに後に全員救助され、海賊はインド沿岸警備隊によって逮捕されたが、その間に積み荷は売却され、船名は変えられ、掲揚する国旗は変えられていた。

この事件を契機として同年 11 月のアセアンプラス 3 首脳会議において小渕首相（当時）が海賊対策会議の開催を提唱した。平成 12(2000)年 4 月に東京海賊対策国際会議を開催し、東京アピール、モデルアクションプラン、アジア海賊チャレンジの決議が参加 16 カ国・地域によって採択された。平成 13(2001)年 11 月に小泉首相（当時）はアジアにおける海賊対策に関する地域協力促進のための法的枠組みの提唱を行い、我が国主導の下で協定策定交渉が開始され、平成 16(2004)年 11 月に「アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia）」が採択された。同協定は情報共有センター（ISC：Information Sharing Centre）の設置、ISC を通じた情報共有及び協力体制の構築、締約国間の 2 国間協力の促進を図ろうとするもので、平成 18(2006)年 9 月に発効した[91]。同年 11 月 29 日にはシンガポールに ISC が設立され、海賊事件に関する情報の管理・収集・分析、統計・レポートの作成・配布、海賊事件の発生が高い場合に事前警報を発出している。これにより、アジアの海賊体制における多国間の連携・協力の枠組みが整備された。我が国からは事務局長と職員の 2 名（外務省と海上保安庁から出向）を派遣し、財政的な支援を行っている。

さらに、海上保安庁が各国の海上保安機関との連携訓練を毎年行う他、各国海上保安機関能力強化のために無償資金の協力、巡視船の供与を行い、専門家の派遣、海賊専門家会合の開催支援、海上保安大学校への留学生受け入れ等人材育成への協力も行っている。これらの成果もあり、東南アジア海域における海賊事件の発生件数はピーク時の平成 12(2000)年の 242 件から平成 21(2009)年には 45 件と大きく減少してきたが、平成 22(2010)

---

[90] 国連 S/RES/2077 (2012)　21 Nov. 2012 参照。

[91] 2012(平成 24)年末の交渉参加国は、ASEAN10 カ国（フィリピン、マレーシア、インドネシア、シンガポール、タイ、ブルネイ、ベトナム、ラオス、ミャンマー、カンボジア）、日本、中国、韓国、インド、スリランカ、バングラデシュの 16 カ国である。協定締結国は、日、シンガポール、ラオス、タイ、フィリピン、ミャンマー、韓、カンボジア、ベトナム、印、スリランカ、中、ブルネイ、バングラデシュ、ノルウェー、オランダ、デンマーク、英の 18 カ国である。

年は 70 件、平成 23(2011)年は 80 件に増加している[92]。

平成 24(2012)年 12 月には、ReCAAP が日本政府の協力の下、日本で「西インド洋及びアデン湾地域における海賊対策実務者会合」を開催し、西インド洋及びアデン湾地域周辺 16 カ国、IMO、EU 等が参加して、海賊事案対応能力の向上と情報共有にかかる協力と連携の機能強化を図っている。

4. 有志連合海上部隊（CMF: Combined Maritime Forces）・統合部隊（CTF: Combined Task Force）

アフガニスタンへの武器等不正な物資の輸送を阻止するために、2002(平成 14)年 12 月 20 日に「有志連合海上部隊（CMF: Combined Maritime Forces）」が発足し、作戦司令部をバーレーンの米軍基地に設置し（司令官はフォックス米海軍中将（当時））、インド洋において警備活動を展開していた。ソマリア沖の海賊事件の多発・事態の重大化により、「統合部隊（CTF: Combined Task Force）」の CTF-150 は 2008(平成 20)年 1 月からソマリア沖で臨検・拿捕活動を開始し、海賊から船舶を効率的に護衛するために、同年 8 月にはアデン湾に海洋安全パトロールエリアを設定し、警備活動を開始した。アデン湾を航行する船舶に対して、警備を行っている航路帯の中を航行するよう奨励している。

その後、2009(平成 21)年 1 月に海賊対策専門部隊としての統合部隊 CTF-151 を新たに編成し（部隊司令部は各国持ち回りで旗艦上に設置）、アデン湾、アラビア海、紅海、インド洋において海賊行為の抑止、妨害、鎮圧、国際通商の保護にあたっている。

（2012(平成 24)年 9 月現在、米、英、トルコ、シンガポールが活動している。）

5. 欧州連合軍事行動（EUNAVFOR: the European Union Naval Force）

2008(平成 20)年 9 月 19 日に欧州連合（EU）は理事会において同年の国連安全保障理事会決議第 1816 号を支持して海軍協調行動（EU NAVCO）を実施することを決定した[93]。同年 11 月 10 日に EU 理事会は欧州連合加盟国海軍協調行動をアタランタ軍事作戦と名付け、作戦司令部を英国海軍ノースウッド基地に設置し（司令官はハウズ英海兵少将（当時））、部隊司令部は部隊の旗艦上に設置し（司令官はコアンドロー仏海軍少将（当時））、他の組

---

[92] ICC IMB 資料による。ReCAAP の 2011Annual Report では、以下の通りである。
（東南アジアに含まれる海域が ICC IMB とは異なっている。）
2007(平成 19)年　東南アジア 73 件、アジア全域 100 件
2008(平成 20)年　東南アジア 73 件、アジア全域 96 件
2009(平成 21)年　東南アジア 72 件、アジア全域 102 件
2010(平成 22)年　東南アジア 120 件、アジア全域 167 件
2011 (平成 23)年　東南アジア 127 件、アジア全域 155 件

[93] 期限は 2012(平成 24)年末である。

織、特に CTF-150 と連携してソマリア沖で艦船及び海上哨戒機による「欧州連合軍事行動（EUNAVFOR: the European Union Naval Force）」を開始した。

2009(平成 21)年 1 月から EU は NATO の任務を引き継いでアタランタ作戦を開始し、発足した CTF-151 と連携を図りながら、世界食糧計画（WFP）チャーター船舶の護衛、商船の保護、海賊行為の抑止、防止、鎮圧を行っている。

EU は EUNAVFOR と船社、船長との調整を行うために「アフリカの角」海上安全センター（MSCHOA: Maritime Security Centre Horn of Africa）を設置して、各国に船舶情報の登録等を呼びかけ、ソマリア沖海域を航行する船舶との連携を図っている。

（2012(平成 24)年 9 月現在、仏、スペイン、独、伊、ルクセンブルグが活動している。）

6. 北大西洋条約機構（NATO: North Atlantic Treaty Organization）

東西冷戦下における 1949(昭和 24)年 4 月に、ソ連を中心とする共産圏に対抗するため、北大西洋地域における西側陣営 12 カ国の集団的安全保障条約として「北大西洋条約（North Atlatic Treaty）」が締結された。本条約に基づく軍事同盟が「北大西洋条約機構（NATO: North Atlantic Treaty Organization）」である。ソ連崩壊後は東欧諸国も加盟し、幅広い「集団防衛」「危機管理」「協調的安全保障」を中核的任務として、加盟国の領土および国民を防衛することを責務としている。2012(平成 24)年 12 月現在 28 カ国が加盟し、本部はブリュッセルに置かれている。

世界食糧計画（WFP）の食糧支援船警護要請を受け、2008(平成 20)年 10 月の非公式国防相会議において 7 隻のフリゲート艦派遣等を決定し、同年 10 月 24 日からアライド・プロバイダー作戦として WFP 他の船舶の護衛を開始した。（翌 2009(平成 21)年 1 月に EU のアタランタ作戦に引き継いだ。）2009(平成 21)年 2 月の NATO 理事会決定を受け、同年 3 月 24 日に海賊対策のアライド・プロテクター作戦を開始した。同年 8 月からオーシャン・シールド作戦[94]をアフリカの角の沖合海域において行っている。海上構成部隊司令部は英国ノースウッド基地に設置（司令長官はソアー英海軍大将）され、世界食糧計画（WFP）船舶の保護やソマリア沖航路の安全確保を行っている。

NATO は英国ノースウッドの海軍司令本部に海運センター（NSC: NATO Shipping Centre）を設置して、EU の「アフリカの角」海上安全センター（MSCHOA: Maritime Security Centre Horn of Africa）、英国ドバイ海運事務所、国連、世界食糧計画（WFP）等と連携を取って世界食糧計画（WFP）船舶の保護やソマリア沖航路の安全確保を行っている。海運関係者には海上警備のために、海賊や航行船舶に関する情報を連絡するよう呼びかけている。

（2012(平成 24)年 9 月現在、米、伊、蘭、トルコが活動している。）

---

[94] 期限は 2012 年末である。

7. 各国

有志連合海上部隊（CMF: Combined Maritime Forces）、EU、NATO の海賊対策に参加していない国も海賊被害が広がるにつれて独自に艦船等を派遣する動きをとっている。

2008(平成 20)年 9 月にはマレーシアが軍艦 3 隻を派遣した。

同年 9 月 25 日にウクライナの貨物船「ファイナ」が乗っ取られた事件を契機として、ロシアがバルト艦隊所属フリゲート艦を派遣した。

同年 10 月にはインドが、12 月にはイランと中国が軍艦を派遣した。

2009(平成 21)年 2 月にはトルコが、3 月には韓国と日本が艦船等を派遣した。

その後、サウジアラビア、シンガポール、豪、タイも艦船を派遣して、海賊対策にあたっている。

（2012(平成 24)年 9 月現在、艦船、航空機を派遣している国は、日、インド、中、ロシア、マレーシア、サウジアラビア、豪、イラン、韓国である。）

ソマリア沖海賊対策に参加している有志連合海上部隊・統合部隊 CMFCTF-151、欧州連合軍事行動（EUNAVFOR）、NATO と各国はバーレーンの CMF 司令部で開かれる軍レベルの調整会合（SHADE: Shared Awareness and Deconfliction Meeting）に参加し、協力を行っている。日本も含めて大半の国はアデン湾の国際推奨航路帯を航行する商船等を護衛している。

8. 国際海運集会所（ICS: the International Chamber of Shipping）、国際海運連盟（ISF: the International Shipping Federation）

ICS は 1921(大正 10)年に設立された商船運航事業者のための国際貿易協会で、全世界の商船隊の 75%以上に相当する船主協会が加盟し、国際産業界の見解を反映している。ISF は 1909(明治 42)年に設立された海運産業の全ての活動分野および貿易を代表する主要な国際的雇用主のための組織で、全世界の商船隊の 75%以上を運航し、125 万人の船員を雇用している船主協会から構成され、労働、人材、訓練、船員の健康と福利厚生について扱っている。現在は ICS、ISF 共にロンドンの同じ事務所で一体的に活動を行っている。

ICS/ISF は海賊の攻撃から船舶と船員を守り、被害を最小限にとどめるためにベストマネージメントプラクティス（BMP: Best Management Practice）の検討を行い、2009(平成 21)年 3 月に第 1 版を作成し、同年 8 月に改定を行い、運航事業者や船長等の関係者に海賊対策を強化する提案を行ってきた[95]。

2010(平成 22)年 6 月には海運関係者と検討を重ねた BMP の第 3 版（3rd version of the

[95] 2009(平成 21)年 4 月の「Piracy Update-Ships Training the Indian Ocean off the Coast of Somalia」等である。

“Best Management Practices to deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area”）を決定し、IMO を通じて関係国にも周知している。

この検討は、バルチック国際海事協議会（BIMCO: the Baltic and International Maritime Council）、国際クルーズ船協会（CLIA: Cruise Lines International Association）、国際海運集会所（ICS）、国際船主責任保険組合（IGP&I: the International Group of P&I Clubs）、ICC 国際海事局（IMB: the ICC International Maritime Bureau）、国際乾貨物船主協会（Intercargo）、国際独立タンカー船主協会（Intertanko）、国際海運連盟（ISF）、国際運輸労働者連盟（ITF: International Transport Workers Federation）、国際区画タンカー協会（IPTA: the International Parcel Tankers Association）、共同船体委員会（JHC: the Joint Hull Committee）、戦争委員会連合（JWC: the Joint War Committee）、石油会社国際海事評議会（OCIMF: the Oil Companies International Maritime Forum）、国際ガスタンカー・ターミナルオペレーター協会（SIGTTO: the Society of International Gas Tanker and Terminal Operators）によってなされたものである。これは海運関係をほぼ網羅した関係者が協力して検討を進めたものであり、ソマリア沖海上交通の安全、船舶と乗員の安全を図ろうとする強い意思を反映しているものである。

この BMP は欧州連合軍事行動（EUNAVFOR）、有志連合海上部隊（CMF）、海事連絡事務所（MARLO: the Maritime Liaison Office）、アフリカの角海事安全センター（MSCHOA）、オーシャン・シールド作戦（Operation Ocean Shield）、NATO 海運センター（NSC: NATO Shipping Centre）、英国海軍海運貿易機構（UKMTO: the UK Royal Navy’s Maritime Trade Organization）によって支持されていることからも、その有効性は明らかである。

2011(平成 23)年 2 月、これまで国際海運集会所（ICS）としては「民間の保安要員の乗船は、船社の判断に委ねるが、武装した保安要員は推奨しない」としていたが、「武装した民間の保安要員乗船について、推奨はしないが、他にオプションがない場合は各船社の判断で利用することもやむを得ない」と方向を転換した。同年 8 月には、民間武装保安要員を乗船させた際の注意事項などを追記した BMP の第 4 版を決定、上記有志連合海上部隊などの監修のもと、IMO 等を通じ関係国に周知している。

9. 国際商業会議所国際海事局（ICC-IMB: the ICC International Maritime Bureau）

ICC-IMB は国際商業会議所（ICC: the International Chamber of Commerce）の下部組織として 1981(昭和 56)年にロンドンに設置された民間非営利機関である。船主、船社、銀行、保険会社等が会員となり、各国政府や国際機関、民間企業等からの海賊情報の収集や、発生事件への迅速な対応を行っている（ICC の本部はパリに置かれ、2012(平成 24)年 12 月現在、120 カ国以上の国の企業が加盟している）。

図表 4　　国際商業会議所国際海事局の組織

国際商業会議所　ICC（本部　パリ）
└─ 商事犯罪サービス（CCS: Commercial Crime Service）
　　商業犯罪に巻き込まれるリスクの軽減、防御、解決に寄与する情報を提供
　　├─ 金融調査局（CCB: Commercial Crime Bureau）
　　├─ 偽造情報局（CIB: Commercial Intelligence Bureau）
　　└─ 国際海事局（IMB: International maritime Bureau）
　　└─ 国際海事局　海賊行為通報センター（マレーシア・クアラルンプール）
　　（IMB PRC: International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre）

ICC-IMB は東南アジアで多発する海賊事件を踏まえ、1992(平成 4)年にマレーシアのクアラルンプールに海賊行為通報センター（PRC）を設立して、海賊襲撃の発生場所等について情報を毎日提供し、船舶に警戒を促している。また、1999(平成 21)年以降海賊事件に関する毎週のレポート等を Web 上に公開している。

IMB は船上に設置する衛星船舶追跡システムを開発し、船舶の正確な位置を把握できるようにしており、仮に船舶が乗っ取られた場合にはこのデーターが活用される。

1999(平成 11)年 10 月のアロンドラ・レインボー事件の際には、ICC-IMB は衛星通信サービスを利用して海上にいる船舶に事件を通報し、情報を求めた。同年 11 月になってタンカーの船長から疑わしい船を目撃したとの報告を受け、ICC-IMB はインド沿岸警備隊に当該船舶の拘束を要請した。当局はベリーズ国旗を掲げる船舶「Mega Rama」を発見し、ICC-IMB 地域海賊センターがベリーズにそのような船舶の登録がないことを確認し、当局がインド沖の公海上で海賊を拿捕することに協力している。

10．万国海法会（CMI: Comité Maritime International）

1998(平成 10)年に CMI、バルチック国際海事協議会（BIMCO）、国際商業会議所（ICC）、国際刑事警察機構（ICPO: International Criminal Police Organization）、国際 P&I クラブ（IGP&I）、国際商業会議所国際海事局（ICC-IMB）、IMO、国際運輸労働者連盟（ITF）、国際海上保険連合（IUMI: the International Union of Marine Insurance）、国連法律・海洋法局（UNOLA/DOALOS: the United Nations Office of Legal Adviser, Division of Affairs and the Law of the Sea）の 10 機関によって「海賊行為及び海上暴力行為に関する法律の統一に関する共同国際ワーキンググループ」が設置され、検討が進められた。

2000(平成 12)年に「海賊行為及び海上暴力行為に関するモデル国内法（Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence）」が提示された。

このモデル国内法は、
・海賊行為又は海上不法行為がいかなる国においても訴追・処罰又は他国への引渡しという管轄権の行使がなされない事態が生じないように確保すること、
・国連海洋法条約の海賊の規定及びSUA条約が完全に効果を有するための助けとなること、
・SUA条約の非締約国にもモデル国内法を通して同条約の規定が統一的に適用できるようにすること、
・海賊犯罪及び海上暴力行為が適当な国内当局へ通報され、さらにそこから権限ある国際機関に伝達されるように確保すること、
を目的としたものであった。

日本がIMOに提案を行い、CMIのモデル国内法を議論すべく2001(平成13)年にIMOに送付した。しかし、議論を始める矢先の同年9月11日に米国同時多発テロが発生し、関心の中心がテロの脅威に移行した。2007(平成19)年にIMO法律委員会でCMIがモデル国内法を説明して[96]議論がなされたが、海上犯罪に関する情報は継続して集めていくとされたものの、ガイドライン作成作業は中止されることになった[97]。

11. G8プロセス

平成24(2012)年4月にワシントンで開催されたG8外相会合において、下記議長声明を採択している。
「海賊や武装強盗を改めて強く非難し、海上の不安定性は国際社会全体に影響し、幅広く強調された包括的な枠組みを通じてのみ効果的に対処できるものと認識。沿岸国の能力強化の重要性を強調。」

[96] IMO LEG 93/12/1に詳細が記載されている。
[97] IMO LEG 93/13に詳細が記載されている。

第 4 節　　日本

1. 海賊に関する条約と国内法

(1) 条約

公海に関する条約については、条約発効（1962(昭和 37)年）後の 1968(昭和 43)年 6 月に我が国は批准し、同年 7 月に条約の効力が発生している。

国連海洋法条約（UNCLOS）については、条約採択の翌年である 1983(昭和 58)年に署名し、条約発効（1994(平成 6)年）後の 1996(平成 8)年 6 月に我が国は批准し、同年 7 月に条約の効力が発生している。

海洋航行不法行為防止条約（SUA 条約）については、条約発効（1992(平成 4)年）後の 1998(平成 10)年に加入し、同年 7 月条約の効力が発生している。2005 年 SUA 条約改正議定書は 2010(平成 22)年に発効したが、我が国は未だ批准していない。

(2) 国内法

我が国においては後述する海賊対処法の制定まで、海賊に関する特別な法律はなく、刑法の殺人、傷害、逮捕監禁、脅迫、窃盗等の規定を適用することとしていた。

海賊事件ではないものの、平成 14(2002)年 4 月に公海上を航行するパナマ船籍「TAJIMA」において日本人船員が殺害され、フィリピン人船員が容疑者として拘束される事件が発生した。同船は事件後、日本に寄港したが、当時の我が国の法律では、旗国からの要請なしに自ら管轄権を行使し、犯罪行為者の拘束等を行うことができなかった。

我が国は、IMO に対して「航空機上の犯罪行為者の引渡しに関する条約（東京条約）」を参考に、船舶上の犯罪行為者の寄港国当局への引渡しに関する国際的枠組みを構築する提案を行うとともに、翌平成 15(2003)年に刑法を改正し[98]、いわゆる消極的属人主義に基づき、日本領域外で日本人になされた外国人の特定犯罪について日本国刑法を適用できるように刑法第 3 条の 2 を追加した。

「第 3 条の 2（国民以外の者の国外犯）　この法律は、日本国外において日本国民に対して次に掲げる罪を犯した日本国民以外の者に適用する。(以下略)」

この改正により、公海上の外国籍の船内で外国人によって日本人を被害書とする海賊事件が起こされた場合、この外国人を処罰するための根拠となる管轄権が認められたのである。

---

[98] 平成 15 年法律第 122 号

2. マラッカ・シンガポール海峡への対応

(1) マラッカ・シンガポール海峡の航行安全

マラッカ・シンガポール海峡はインド洋と南シナ海を結ぶ国際海峡であり、我が国と中東、欧州を結び原油その他の物資を運ぶ、我が国にとって極めて重要な航路である。仮にマラッカ・シンガポール海峡が航行できない事態になれば、インドネシア東部のロンボク海峡まで大きく迂回せざるを得ず、我が国の経済・安全性にとって重大な影響が及ぶことになる。

1960 年代には船舶技術の進展により大型船舶を建造することが可能となり、20 万トンを越える VLCC (Very Large Crude Carrier) が進水し、後に 50 万トンクラスの ULCC (Ultra Large Crude Carrier) が出現するまでタンカーの大型化が進んだ。マラッカ・シンガポール海峡の航行船舶数は増加し、船舶の大型化と相まって航行上の危険性が増大した。
1967(昭和 42)年には英国南西海岸において「トリーキャニオン号」が座礁して重大な油濁汚染事故を起こしたことを契機に、政府間海事協議機関（IMCO）においてマラッカ・シンガポール海峡への分離通航方式の導入を我が国が提案した。

マラッカ・シンガポール海峡は国際海峡ではあるものの、沿岸 3 カ国であるインドネシア、マレーシア、シンガポールの領海が接しており、その大半が各国の主権が及ぶ領海である。また、当時は戦前に宗主国であった英およびオランダが作成した精度の低いマラッカ・シンガポール海峡の海図しかなかった。そこで、我が国が沿岸 3 カ国に対し水路測量と航行援助施設の整備の手伝いをしたいと打診をするも、日本政府が直接活動をすることに対しては第二次世界大戦に起因する警戒感により阻まれた。そこで官民協議の結果、昭和 44(1969)年に日本海事財団、日本船舶振興会[99]、日本船主協会、石油連盟、日本損害保険協会、日本造船工業会の 6 団体が財団法人マラッカ海峡協議会を設立し、海上保安庁の協力を得て、同年から平成 10(1998)年までかけて水路測量と海図作成を沿岸 3 カ国と共同で実施した。また、航路障害となっていた沈船の撤去、浅瀬の除去、浚渫を行い、油回収船を寄贈し、油濁基金を設立し、灯台等の航行援助施設を整備し、同海峡の安全な航路の維持管理を行ってきた。

このようにマラッカ・シンガポール海峡の航路整備に我が国は大きな役割を果たしてきたが、マラッカ・シンガポール海峡を通航する日本関係船舶のシェアが 20%以下に減少してきたことから、平成 12(2000)年に我が国は沿岸 3 カ国を含む関係各国、利用団体に対して国際協力体制の構築を呼びかけた。日本、沿岸 3 カ国、国際海事機関（IMO）が度重なる呼びかけを続けたもののはかばかしい進展は得られなかったが、平成 13(2001)年 9 月の米国同時多発テロを機に、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・セキュリティ・環境

[99] 現在の日本財団である。

保全の必要性が強く認識され、IMO を中心に議論が本格化した。平成 19(2007)年の IMO シンガポール会議において、マラッカ・シンガポール海峡における航行安全・環境保全対策を推進するために、国連海洋法条約第 43 条の精神に基づき、世界で初めて国際海峡における沿岸国と海峡利用国の協力のあり方を具体化した「協力メカニズム」の創設が合意されたのである[100]。

（2）アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）

平成 11(1999)年 10 月にマラッカ・シンガポール海峡を航行中の日本向け貨物船「アロンドラ・レインボー号」が乗っ取られ、日本人 2 名を含む乗組員 17 名が消息不明となった。この乗っ取り事件を契機として同年 11 月のアセアンプラス 3 首脳会議において小渕首相（当時）が海賊対策会議開催を提唱し、平成 12(2000)年 4 月に東京海賊対策国際会議を開催し、東京アピール、モデルアクションプラン、アジア海賊チャレンジの決議が参加 16 カ国・地域によって採択された。平成 13(2001)年 11 月に小泉首相（当時）はアジアにおける海賊対策に関する地域協力促進のための法的枠組みの提唱を行い、平成 16(2004)年 11 月に「アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）」が採択され、平成 18(2006)年 9 月に発効し、同年 11 月にシンガポールに情報共有センター（ISC）が設立され、海賊に関する情報の管理、提供を行っている。我が国からは ReCAAP-ISC に事務局長及び職員を派遣するとともに、財政的な支援を行っている。

また、海上保安庁が各国の海上保安機関との連携訓練を毎年行う他、各国海上保安機関能力強化のために無償資金の協力、巡視船の供与を行い、専門家の派遣等人材育成への協力も行っている。

このようにマラッカ・シンガポール海峡については、領海を接する沿岸 3 カ国と協力して、海図の作成、航行援助施設の整備、海賊情報の提供、沿岸 3 カ国の海上保安機関の能力強化等について我が国が中心となって取り組みを続けている。

3．海洋基本法の制定

我が国は四面を海に囲まれている国でありながら、海洋政策等に関する基本的な法律、政策を整えていなかった。そのため、超党派の議員、学識経験者、関係官庁職員からなる検討チームが海洋政策研究財団（OPRF: Ocean Policy Research Foundation）の支援の下、総合的な海洋政策、新たな海洋政策の枠組みについて検討を進めた。筆者もメンバーの一

100 「協力メカニズム」は、協力フォーラム（協力促進のための対話及び意見交換）、プロジェクト調整委員会（沿岸国提案プロジェクトの実施調整）、航行援助施設基金委員会（利用国その他の利害関係者からの拠出金の受入れ）の 3 要素で構成されている。

員となって精力的な議論を行い、平成 19(2007)年 4 月に「海洋基本法（平成 19 年法律第 33 号）[101]」を議員立法で成立させた。

同法において、第 3 条に「海洋については、海に囲まれた我が国にとって海洋の安全の確保が重要であることにかんがみ、その安全の確保のための取組が積極的に推進されなければならない。」、第 21 条第 1 項に「国は、海に囲まれ、かつ、主要な資源の大部分を輸入に依存する我が国の経済社会にとって、海洋資源の開発及び利用、海上輸送等の安全が確保され、並びに海洋における秩序が維持されることが不可欠であることにかんがみ、海洋について、我が国の平和及び安全の確保並びに海上の安全及び治安の確保のために必要な措置を講ずるものとする。」と規定した。

同法案の国会審議の際に、国連海洋法条約その他の国際約束に規定する諸制度に関する我が国の国内法制を早急に整備することを求める旨の附帯決議が衆参の国土交通委員会でなされている。

平成 19(2007)年 7 月に同法第 4 章に規定する総合海洋政策本部（本部長：内閣総理大臣）が設置され、同年 11 月には総合的な海洋政策に係る法制の整備方針について審議する法制チーム（座長：海洋政策担当大臣[102]）が設けられ、自衛隊の活用を含む海賊対策の法制面の検討が進められた。

また、同法第 16 条に基づき平成 20(2008)年 3 月に閣議決定された海洋基本計画においても「国際法に即し、公海上で海賊行為を抑止し取り締まるための体制の整備を検討し、適切な措置を講じる」とされた。

4. ソマリア沖海賊問題への対処

平成 19(2007)年 10 月 28 日に日本船社が所有するケミカルタンカー「GOLDEN NORI」（パナマ船籍）（11,676DWT）がソマリア沖で襲撃され、平成 20(2008)年 4 月 21 日には日本船籍原油タンカー「高山」（260,000DWT）がイエメン沖アデン湾でロケット弾による攻撃を受け、我が国においてもソマリア沖海賊問題が大きく報道されるようになった。「高山」が襲撃された翌日の 4 月 22 日には早速日本船主協会から国土交通大臣に対して航行安全確保の要望がなされた。

平成 20(2008)年 10 月 17 日の第 170 回国会における「テロ対策海上阻止活動に対する補給支援活動の実施に関する特別措置法の一部を改正する法律案」の衆議院テロ対策特別委員会審議でもソマリア沖の海賊問題が取り上げられ、海上警備行動の枠組みを用いたソマリア沖への海上自衛隊の派遣や海賊対策のための新法の制定について議論が行われた。

---

[101] 平成 19（2007）年 7 月 20 日施行。

[102] 海洋基本法施行に先行して平成 19（2007）年 7 月 3 日に冬柴鐵三国土交通大臣が任命された。以降、第二次野田内閣の羽田雄一郎大臣まで、海洋政策担当大臣を国土交通大臣が兼任している。

ソマリアの海賊問題が国連で頻繁に取り上げられるようになった平成20(2008)年10月に日本船主協会は再度国土交通大臣へ対応を求めた。同年 11 月に日本財団及び海洋政策研究財団は「ソマリア沖海賊行為への日本の対応に関する提言」を総理大臣に提出した。平成21(2009)年 1 月 5 日には日本船主協会は「アデン湾における海賊事件への即時対応について」政府に対応を求める要望書を総理大臣に提出した。

海賊対策については第一義的には海上の警察である海上保安庁の責務であるとされているが、平成 20(2008)年 11 月に決定した質問主意書に対する答弁書において政府は「ソマリア沖の海賊対策として、海上保安庁の巡視船を派遣することは、日本からの距離、海賊が所持する武器、有志連合軍の軍艦等が対応していること等を総合的に勘案すると、現状においては、困難である[103]」という見解をまとめた。こうした動きを踏まえて自衛隊の活用を含めた検討、新たな特別法策定の検討が急ピッチで進められた。

5. 海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（海賊対処法）

政府内では特別法の検討を進める傍ら、法案の提出、成立が平成 21(2009)年度予算成立後になると見込まれたことから、現行の自衛隊法の下での海上警備行動の発令を同時に検討することとした。

平成 21(2009)年 3 月 13 日に海賊対処法案を閣議決定する一方、アデン湾への護衛艦を派遣する海上警備行動を発令し、翌 3 月 14 日に海上自衛隊護衛艦「さざなみ」「さみだれ」は自衛官約 400 名、海上保安官 8 名とともに呉を出港し、3 月 30 日アデン湾に到着し、護衛任務を開始した。

4 月 3 日には我が国の活動の拠点となるジブチ政府との間で自衛隊、海上保安庁、外務省が現地に設置する連絡事務所や要員の法的地位について定める「自衛隊等の地位に関する交換公文」の署名が行われた。

翌 4 月 4 日には海賊とみられる不審船に追われたシンガポール船籍のタンカーから救助を求められ、「さざなみ」が護衛して不審船 4 隻から同船を守った。

5 月 28 日には固定翼哨戒機 P-3C が 2 機ジブチに派遣され、6 月 11 日から任務飛行を開始した。

自民・公明の与党（当時）は関係する部会（内閣、法務、外務、国土交通、防衛）の代表が参加したプロジェクトチームを設けて検討し、各部会の合同会議、与党責任者会議で議論し、与党としての法案を決定した。また、法案の検討に際しては超党派の有志議員に

[103] 海上保安庁がソマリア沖まで対応することができる巡視船は「しきしま」1 隻であり、1 隻のみでは十分な海上警備行動は不可能である。同船は海外で再処理されたプルトニウムを輸送する船舶「あかつき丸」の護衛を行うために平成 4(1992)年に建造されたものである。

よる検討も行われた。政府部内では内閣の総合海洋政策本部が中心となって各省と調整を図り、政府提出法案としてまとめた。

海賊対処法案は3月13日の閣議決定後、同日国会に提出された。衆議院においては「海賊行為への対処並びに国際テロリズムの防止及び我が国の協力支援活動等に関する特別委員会」が設けられ、4月14日から精力的に審議が行われ、4月23日に衆議院で可決され、同日参議院に送付された。衆議院では与党（当時は自民党と公明党）が3分の2以上の議席を有していたが、参議院では少数党であったため、そもそも外交防衛委員会における審議入りが5月27日にずれ込み、憲法第59条第4項に規定する参議院のみなし否決である60日間の期限直前の6月19日になって参議院本会議で民主党他野党（当時）の反対多数で否決された。同日直ちに衆議院に送付され、同夜衆議院本会議で憲法第59条第2項に基づく出席議員の3分の2以上の多数をもって再可決し、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（平成21年6月24日法律第55号）」（海賊対処法）として成立したものである[104]。

国会では重要法案であることから、両院の本会議で総理に対する代表質疑が行われただけでなく、海賊特別委員会では常時、海洋政策担当大臣、外務大臣、防衛大臣の3大臣が出席するという異例の体制で審議が行われた。

この法律の目的は、第1条中に「船舶の航行の安全の確保が極めて重要であること、並びに海洋法に関する国際連合条約においてすべての国が最大限に可能な範囲で公海等における海賊行為の抑止に協力するとされていること」と規定しているが、そのポイントは「海賊行為の処罰について規定し、我が国が海賊行為に適切かつ効果的に対処するために必要な事項を定め、海上における公共の安全と秩序の維持を図ること」である。

第2条に定める海賊行為の定義は、

「私的船舶に乗り組み又は乗船した者が、私的目的で、公海又は我が国の領海若しくは内水において行う次の各号のいずれかの行為をいう。

一　船舶の強取、運航支配

二　船舶内の財物の強取等

三　船舶内にある者の略取

四　人質による強要

五　前各号のいずれかを目的とする船舶侵入、損壊

六　第一号から第四号までのいずれかを目的とする他の船舶への著しい接近等

七　第一号から第四号までのいずれかを目的とする凶器準備航行」

とされており、国連海洋法条約との相違点は、「航空機による海賊行為を含まず船舶だけに限定していること」「本法は国内法であることから、我が国の領海・内水で行われるもの

[104] 施行日は同年7月24日である。

も海賊行為に含めていること」である。上記第六号及び第七号については同条約の定める海賊行為を明文化したものであるとしている。

海賊対処法にいう「海賊行為への対処」とは海賊行為に対するいわゆる警察権の行使を意味しているものであり、第一義的には、海上警察機関である海上保安庁が対処すべきものである。司法警察権（逮捕、捜査等）については海上自衛官に与えられていないため、第 5 条で第一義的には海上保安庁が海賊行為への対処を実施することを定めている。第 6 条で警察官職務執行法第 7 条に規定する場合以外の武器の使用について定めている（いわゆる「停船射撃」）。第 9 条で外国船舶等の日本国外における公務員（海上保安官及び自衛官）の職務執行妨害行為について、国内法の適用を定めている。

自衛隊による海賊対処行動については、第 7 条で特別の必要がある場合に防衛大臣が内閣総理大臣の承認を得て必要な行動をとることができるとされている。海賊対処行動時の自衛隊の権限については、第 8 条に規定されており、海上保安庁法、警察官職務執行法及び停船射撃について定めた第 6 条を準用している。これは、海賊対処行動がいわゆる行政警察権の範疇に属するものであるからである。

実際には、日本からの距離が遠いこと、海賊の所持する武器が極めて強力であり、他の殆どの国も海軍の軍艦で対応していることから、現状においては海上保安庁が単独で海賊対処を行うことは困難であり、自衛艦等をソマリア沖に派遣して海上保安官を乗船させている。

この法律はソマリア周辺海域に限定したものではなく海賊行為に関する一般法であり、テロ特措法のような時限立法ではない恒久法として制定されていることに意義がある。また、同法により国連海洋法条約に則して国籍を問わず海賊行為を処罰し、抑止し、取り締まることが可能となった。

この法律は国連海洋法条約発効後実質的に初めて制定された本格的な海賊法制であり、海賊を取り締まるという国家意思を国際的に示すものである。また、罪刑法定主義に合致する構成要件を定めた法律であり、他国の海賊法制の先例になることが期待されており、大きな意義を有するものである。

6. 海賊対処行動

法施行日の平成 21(2009)年 7 月 24 日に海賊対処法第 7 条に基づく海賊対処行動が発令され、同月 28 日からアデン湾において護衛活動が開始された。

平成 22(2010)年 7 月 16 日の閣議決定で、菅内閣は平成 23(2011)年 7 月 23 日まで海賊対処行動を 1 年間延長することを承認している[105]。その後、平成 23(2011)年 7 月、平成 24(2012)年 7 月には海賊対処行動を 1 年間延長する閣議決定を行っており、期限は平成 25(2013)年

[105] 前年（平成 21(2009)年）の海賊対処法案審議時には当時野党の民主党は、そもそも同法案に反対をしていた。

7 月 23 日までと延長されている。
常時 2 隻の護衛艦と 2 機の哨戒機 P-3C がアデン湾において警護活動を続けている。

海賊対処法成立により、船舶の船籍を問わず我が国が護衛を行うことが可能となったことから、国土交通省海事局が外国船舶を含めて一元的に申請を受け付け、日本関係船舶及び外国船舶を護衛対象船舶に選定し、防衛省等と連携しつつ護衛活動を行っている。

① 事前登録の状況（平成 24(2012)年 9 月 30 日現在）

登録事業者数　764 社（うち外国船社は 665 社、49 カ国）
登録船舶数　6,494 隻（うち外国船舶は 3,840 隻）

② 護衛実績（平成 21 年 7 月 28 日から平成 24 年 9 月 30 日までの海賊対処法による護衛活動第 1 回から第 354 回まで）

平成 24 年 9 月現在 354 回、2,710 隻（日本関係船舶 546 隻、その他外国船舶 2,164 隻）、1 回あたり平均 7.7 隻を護衛

図表 5　護衛実績内訳

	（隻）
日本関係船舶　（我が国の運航事業者が運航する船舶）	546
日本籍船	15
外国籍船	531
その他外国籍船（外国の運航事業者が運航する船舶）	2,164
合　計	2,710

（注）護衛活動 1 回平均 7.7 隻[106]である。

③ 船舶の種類

図表 6　船種内訳

			（隻）
種類	日本関係船舶	その他外国籍船	合計
タンカー	463	924	1,387
一般貨物船	55	937	992

[106] 海賊警備行動に基づく護衛活動の際には 1 回平均 3.0 隻であった。

専用貨物船	30	91	121
コンテナ船	12	48	60
自動車専用船	48	13	61
LPG 船	23	49	72
客船	10	6	16
LNG 船	1	0	1
合計	642	2,068	2,710

④　船舶運航会社

図表 7　運航会社内訳

	（隻）
日本	546
中国	315
ギリシャ	247
シンガポール	245
トルコ	241
ドイツ	172
インド	134
デンマーク	126
韓国	93
ノルウェー	81
イタリア	77
英国	70
オランダ	37
タイ	35
UAE	34
キプロス	29
リベリア	24
エジプト	22
米国	22
その他	160
合計	2,710

⑤　船籍

図表 8　主な船籍内訳

			（隻）
	日本関係船舶	その他外国船舶	合計
パナマ	512	282	794
リベリア	16	267	283
中国	20	226	246
マーシャル諸島	16	178	194
シンガポール	20	128	148
マルタ	2	139	141
トルコ	2	120	122
インド	43	70	113
バハマ	8	75	83
ノルウェー	1	61	62
ギリシャ	4	57	61
アンティグア・バーブーダ	0	53	53
イタリア	2	49	51
セントビンセント	0	49	49
韓国	0	42	42
マン島	4	27	31
タイ	0	24	24
ケイマン諸島	15	9	24
キプロス	23	0	23
日本	15	0	15

⑥　乗組員

図表 9　主な乗組員内訳

			（人）
	日本関係船舶	その他外国船舶	合計
フィリピン	7,376	11,778	19,1154
インド	1,070	10,111	11,181
中国	995	7,008	8,003
トルコ	26	4,823	4,849
ウクライナ	163	3,964	4,127

ロシア	213	2,456	2,669
韓国	1,632	739	2,371
ミャンマー	919	836	1,755
インドネシア	1,489	160	1,649
バングラデシュ	793	195	988
タイ	1	879	880
ギリシャ	63	706	769
日本	584	0	584
パキスタン	11	563	574
ラトビア	12	470	482
ルーマニア	80	349	429
ブルガリア	82	277	359
ポーランド	31	298	329
クロアチア	96	224	320
総合計 （その他の国を含む）			64,410

⑦海賊対処法施行状況について

防衛省 HP によると、下記の通りである。

武器使用事件　0 件

現場捜索等を行い、他国艦艇等に対応を引き継いだ事例　10 件[107]

逮捕件数　1 件[108]

常時 2 隻の護衛艦と 2 機の哨戒機 P-3C がアデン湾において警護活動を続けている。

特に、P-3C 哨戒機はアデン湾における警戒監視活動の 75%以上を担っており、情報提供を通じて独、豪等他国艦艇の立ち入り検査・武器の押収などに大きく寄与し、その哨戒、情報提供能力は高く評価されている。（P-3C 哨戒機は平成 24(2012)年 10 月の 1 カ月で 18 回、約 140 時間飛行し、約 1,650 隻の商船を確認し、護衛艦、諸外国の艦艇、民間商船等への情報提供を約 130 回行っている。）

アデン湾における海賊発生件数が平成 20(2008)年の 92 件、平成 21(2009)年の 117 件から平成 22(2010)年に 57 件、平成 23(2011)年には 42 件に減少しているのは、我が国をはじめとする各国（約 30 カ国）の海上警備行動の成果であると考えられる。しかしながら、ソ

[107] 平成 21(2009)年 7 月 23 日までの海上警備行動期間中の 5 件を含む、平成 22(2010)年 8 月末現在の件数である。（平成 22(2010)年 9 月以降のデーターは公表されていない。）

[108] 平成 23(2011)年 3 月の「Guanabara」事件である。

マリア沖全体の海賊件数は平成 20(2008)年 111 件、平成 21(2009)年 218 件、平成 22(2010)年 219 件、平成 23(2011)年 237 件と推移しており、アデン湾を中心とした襲撃（平成 20(2008)年には 82.9%がアデン湾であったが、平成 23(2011)年には 17.7%に低下している。）から、インドに近いアラビア海並びにケニア、タンザニア沖に海賊の行動範囲が拡大している。

我が国の海上警護活動は、船主協会等から高く評価され、警護活動を継続することが望まれている。

7. ソマリアに対する我が国の支援

我が国は平成 21(2009)年度補正予算で IMO に 1,360 万ドルをジブチ訓練センター、イエメン、ケニア、タンザニアの海賊情報センター等の近隣沿岸国の海上保安能力向上支援のために拠出した。平成 22(2010)年度にはセーシェルにおける海上保安能力向上支援のために 100 万ドルを IMO に追加拠出した。また、海賊被疑者訴追及び取締り能力向上のための支援を目的とする国際信託基金に平成 21(2009)年度以降合計 350 万ドルを拠出している。

近隣沿岸国の海上保安能力の向上を目的とした研修にイエメン、オマーン、ケニア及びタンザニアの海上保安機関の職員を招請している。平成 21(2009)年 4 月のイエメン、ジブチに対する経済協力調査団の結果を踏まえ、平成 22(2010)年 4 月イエメンに対して巡視船艇整備計画の調査団を派遣した。

平成 24(2012)年 10 月～11 月には海上保安庁は海洋政策研究財団と協力して「中東・東アフリカ地域海上保安機関高級実務者会合」を開催し、ソマリア周辺沿岸国等の参加を得て、海上法執行能力の向上等を図っている。

我が国は、ソマリア情勢安定化のためには TFG の能力向上が喫緊の課題であるとの認識を国際社会と共有して、治安向上への支援と人道支援・インフラ整備支援の二つの柱からなる総額 2 億 3,850 万ドルの支援を平成 19(2007)年以降行った。

さらに、紛争予防・平和構築無償資金協力として「紛争、武装集団及び海賊の影響を受けた若年層の更生・社会統合支援計画」に国連開発計画（UNDP）経由で 600 万ドル拠出することを平成 24(2012)年 8 月に決定した他、同年 11 月に世界食糧機関（WFP）経由で 340 万ドルの食料支援を決定した。

図表 10　我が国のソマリア支援

平成 24(2012)年 12 月現在

	（ドル）
治安向上への支援	4,600 万
（TFG 警察支援）	（2,920 万）

（国境管理強化による治安改善支援）	（250 万）
（「アフリカの角」地域等における小型武器の回収・廃棄計画等）	（480 万）
（AMISOM 支援（AU 経由））	（950 万）
人道支援・インフラ整備への支援	1 億 9,250 万
（食糧援助、保健、水、衛生、教育、基礎インフラ整備）	（1 億 4,455 万）
（若年層や被災民の職業訓練、雇用創出）	（3,670 万）
（食糧運搬船等が入港する港湾施設改修）	（825 万）
（人身取引・不正規移住対策）	（300 万）
合　計	2 億 3,850 万

8. ジブチへの大使館設置等

平成 21(2009）年 3 月 13 日に海賊対処法案を閣議決定し、護衛艦を派遣する海上警備行動を発令し、翌 3 月 14 日に海上自衛隊護衛艦「さざなみ」「さみだれ」は自衛官約 400 名、海上保安官 8 名とともに呉を出港し、3 月 30 日アデン湾に到着し、護衛任務を開始した。このため、平成 21(2009)年 3 月 17 日に外務省ジブチ連絡事務所を設置し、4 月 3 日には我が国の活動の拠点となるジブチ政府との間で自衛隊、海上保安庁、外務省が現地に設置する連絡事務所や要員の法的地位について定める「自衛隊等の地位に関する交換公文」の署名が行われた。

同年 6 月にはジブチに自衛隊独自の派遣航空隊のための拠点を開設した。

平成 24(2012)年 1 月にはジブチ連絡事務所を大使館に格上げし、特命全権大使を任命している。

第 4 章　ソマリア沖海賊問題の解決に向けて

第１節　　国際法の課題

1．海賊の定義

（1）　武装強盗

そもそも国際法は国際社会を規律する法であり、国内法はその主権の及ぶ国家領域内において適用や執行を図る法である。

つまり、国内法は領域内と当該国民の利害に対するものに限定されるものであるから、国際法上の海賊は各国の主権の及ばない地域（公海その他国際化区域）における海賊を対象とするものである。それ故、国連海洋法条約第 101 条第 a 号では「公海、あるいはいずれの国の管轄権にも服さない場所におけるすべての不法な暴力行為等」と規定されている。

しかし、近年「海賊（piracy）」が国際問題となったきっかけであるマラッカ・シンガポール海峡の海賊はその周辺国の領域内における海賊であり、本来は国内法で対処すべきものであるにもかかわらず、その海峡における安全な通航が国際航路として重要であることから、IMO 等は「海賊および武装強盗（piracy and armed robbery）」として領海内での海上武装強盗行為を含めて国際問題の対象として扱っている。

また、ソマリアの海賊が問題となってからは、ソマリアが国家として破綻しており、その領域内において取締り（警察）活動を行うことが不可能であったことから、国連においても 2008(平成 20)年の安全保障理事会決議第 1816 号で対象を「海賊および武装強盗（piracy and armed robbery）」と拡大してソマリアの海賊問題を扱ってきた。2009(平成 21)年に合意されたジブチ行動指針においても「海賊および武装強盗（piracy and armed robbery）」がその対象となっている。なお、国際海事局（ICC-IMB）は「海賊」について船舶によって強盗や犯罪を行う行為と定義しており、公海上、領海内の区別を問題視していない。

国際問題への対応と国際法の問題を混同してはならないものの、近年の海賊問題は主権国家の領域内における武装強盗を含めて一体として扱っていることを認識しなければならない。国際法は、主権国家がその領域内においてあるべき行動をとるという前提で、国際社会を規定するルールであるが、その前提である主権国家が破綻している場合にどのようにして国際秩序を守っていくのかということについても考慮する必要があると思料する。

ソマリアに限定してはいるが、領海内（場合によってはソマリアの陸上も含め）での海賊の取締り（管轄権の行使）について国連安全保障理事会では工夫して対応しており、実質的な問題は惹起されていない。しかしながら、そもそも海賊行為の定義が狭すぎるとの

批判があるところでもあり、管轄権の問題を含め、海賊の定義の明確化、改善に向けて検討が求められる。

（2）私的目的

海賊の定義から政治的目的を除外することについての異論は少ないが、「私的目的」については、海賊が単に「海の強盗ないし略奪者」と考えられていた時代に成立した定義であり、現在では環境保護団体や反捕鯨活動団体の活動はどこまでが公的目的のものであるとすべきかについて問題となっている。

具体的には、「グリーンピース」の「環境を守るための行動」という理由による他の船舶への襲撃や「シーシェパード」の「クジラを保護するための活動」という理由による他の船舶に対する破壊活動が、公的関心によるものといえるのか私的目的にあたるどうか、私的目的という定義が現状に合うかについて問われている。筆者は、公的関心ということを建前（隠れ蓑）にしての破壊活動は許されないと思料している。平成 24(2012)年 9 月の尖閣列島国有化後の中国国内における反日活動が「愛国無罪」と叫びながら日本関係企業等に対する破壊活動を行ったが、これが許されないことであるのと同様である。

これらについては、具体的ケースについての判例で解決されていく問題であるかもしれないが、私的目的とはどこまでをいうのか、本来、海賊の定義について議論し、立法的解決を図るべき課題である。

2. 海賊行為の抑止のための努力義務

普遍的管轄権は権利であり、各国が行使する義務を負うものではない。全ての国に海賊船の拿捕、海賊逮捕の普遍的管轄権が認められているが、その国家管轄権の行使はあくまで権利に留まっている。

国連海洋法条約第 100 条[1]では「すべての国は、最大限に可能な範囲で、公海（中略）における海賊行為の抑止に協力する。」と規定しているが、これはあくまで努力義務にとどまり、海賊の拘束、その後の訴追などを義務付けているものではない。

同条約第 105 条[2]には「拿捕を行った国が裁判を行うか、とるべき措置を決定できる」と

---

[1] 第 100 条（海賊行為の抑止のための協力の義務）　すべての国は、最大限に可能な範囲で、公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所における海賊行為の抑止に協力する。

[2] 第 105 条（海賊船舶又は海賊航空機の拿捕）　いずれの国も、公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所において、海賊船舶、海賊航空機又は海賊行為によって奪取され、かつ、海賊の支配下にある船舶又は航空機を拿捕し及び当該船舶又は航空機内の人を逮捕し又は財産を押収することができる。拿捕を行った国の裁判所は、科すべき刑罰を決定することができるものとし、また、善意の第三者の権利を尊重することを条件として、当該

規定されている。公海上で逮捕された海賊については、旗国主義とは無関係に逮捕した国が裁判を行うことができるが、公海上で逮捕した海賊を訴追するための国内法制度が整備されていない国が多い。

国際航海に従事する船舶の場合には当該船舶の船籍、所有会社、運航会社、乗組員、乗客等の国籍が多様であることが多く、どの国が管轄するか利害調整に困難が生じる。海賊を捕縛した国が本国に移送して裁判を行っている事例は、仏のクルーズヨット「ル・ポナン」、ドイツで 400 年ぶりに海賊裁判を行うと報じられた事件[3]、その他蘭、西、米等の拿捕を行った国が本国に犯人を移送して裁判を行うことにした事例等、拿捕件数に比べて極めて限られたものとなっており、実際には自国への移送や裁判を行わないケースが殆どである。

2008(平成 20)年 4 月の「ル・ポナン」のケースでは、乗組員 30 名の身代金交渉、人質の解放を待って、仏が TFG の了解を得て、ソマリア国内（陸上）まで仏特殊部隊が追跡し、逮捕したものであり、本国で裁判を行うと判断する程重要な事件であったと考えられる。2011(平成 23)年 3 月の「グアナバラ号」事件では日本船社が実質的に運航する船舶であったことから我が国が刑事訴訟手続を取り、逮捕した海賊を日本に移送したものである[4]。

各国は海賊を拿捕するものの、本国に連行して司法手続きをとるまでの強い国家意思を有する国は少ない。自国商船の海上輸送の安全が担保されれば良いのであって、ソマリアの海賊の処罰についてまで高い関心を有していないのである。そのため、海賊を逮捕しても釈放するというケースが少なくない。

海賊に対する処罰が曖昧なままでは、海賊に対して取り締まりを行う抑止効果が限定的なものとなる。「アキレ・ラウロ号」事件[5]の場合には船籍国による逮捕後、引き渡しと裁判管轄権をめぐって積極的な争いがあったが、一般的には海賊事件の場合にはむしろ拿捕を行っても、(海賊を取り締まった国が起訴、処罰を行うことができるとされているものの)取り締まり国が海賊を本国に連行して訴追・処罰を行うことに対して消極的であり、海賊を拿捕した後の扱いが問題となっている。自国の利益が直接侵害されていない場合には事件に巻き込まれたくないとして海賊船舶を見過ごす傾向になりがちであるとも言えるのである。

テロ行為に関する SUA 条約では締約国は犯人を他の締約国に引き渡すか自国で訴追する義務を負っている。他方、国連海洋法条約では海賊は諸国の共通利益を害する犯罪とされているが、「自国で訴追、処罰するか、他の関係国に引き渡すか。」については基本的に各

船舶、航空機又は財産についてとるべき措置を決定することができる。

[3] 2010(平成 22)年 11 月 21 日 AFP 報道による。

[4] ソマリア語の通訳の問題や証拠の認定、裁判員裁判での取り扱いなど検討を重ねながら、平成 24(2012)年 12 月現在、東京地方裁判所において公判前整理手続が行われており、平成 25(2013)年 1 月に第一回公判の予定となっている。

[5] 同一の船舶内での暴力行為であったことから、海賊行為の定義には該当しない。

国にその対応が任されており、SUA 条約とはその点で異なっている。

ソマリアの海賊がイスラム過激派への資金源となっていると断定することはできず、テロ行為とは異なるものの、アジアと欧州を結ぶ重要な航路における安全を脅かす海賊への抑止力を高めるためには、国連海洋法条約第 100 条の努力義務を維持するままで良いのかどうか検討を要すると思料する。

3. 普遍的管轄権

普遍的管轄権は主権平等を原則とする国家体制の中では特別な法制度となっている。海賊は「人類一般の敵（*hostis humani generis*）」と位置づけられ、何世紀にもわたって慣習国際法上の犯罪であり、通常の旗国主義による管轄権配分方式ではなく普遍主義を適用し、いかなる国家も公海上の海賊船舶を拿捕し、起訴・処罰することができるとし、海賊に対する取締りを広く各国の艦船（すべての国に管轄権があるとしている）に認めてきた、普遍的管轄権の典型的対象事例である。

(1) 立法管轄権、司法管轄権、執行管轄権

普遍的管轄権は大きく立法管轄権、司法管轄権、執行管轄権に分けられる。

刑事に関する管轄権については、刑罰権の発生（刑事実体法を適用する権限）とその実現（刑事手続法によって執行を行う権限）に分けられる。刑罰権の発生は国内法上、刑事実体法によって定められ、犯罪地が権限の有無についての場所的基準となる。これに対し刑罰権の実現とは犯人に対して刑罰を科すことであり、国内法上刑事手続法によって規律される[6]。立法管轄権とは刑罰権の発生の側面における管轄権、すなわち刑事実体法を制定する権限であり、司法管轄権とは刑罰権の実現の側面における管轄権、裁判を行う権限であり、執行管轄権とは刑罰権の実現の側面における執行の権限に対応するものである。

我が国の「刑事訴訟法（昭和 23 年法律第 131 号）」には、その適用に場所的限定を付す規定はなく、執行権限の行使は場所的に制約されてはいない。しかし国外での行使においては、主権ないし国際法上刑事執行権限の行使を認められている範囲内で捜査活動を行うことができると解されている。（相手国の承認を得れば、当該他国内において、その承認された限度において、我が国の刑事訴訟法に基づく権限行使を行うことができるとする判例[7]があるが、外国においては当該国の主権との関係で捜査活動が制限されているものであり、その国の承認等により当該制限が除去されると、もともと適用されていた我が国刑事訴訟法に基づく捜査権限を行使しうると解する見解が有力であるといわれている。）

---

[6] 大野恒太郎「海洋法条約と刑事法」『判例タイムズ』第 35 巻第 6 号、1984 年、15 ページ。
[7] 東京地裁昭和 36(1961)年 5 月 13 日判決のラストボロフ事件である。

公海上における執行管轄権は国連海洋法条約第 105 条前段で「いずれの国も（中略）海賊の支配下にある船舶（中略）を拿捕（中略）できる。」とされているが、その後の司法管轄権については同条後段で「拿捕を行った国の裁判所は、科すべき刑罰を決定することができる（後略）」とされるにとどまっている。実際には、仏、独、蘭、西、米、日等の拿捕を行った国が本国に犯人を移送して裁判を行うことにした事例は存在するものの、拿捕件数に比べて極めて限られたものとなっている。

執行管轄権は普遍的に認められているものの、以下に述べる司法管轄権が伴わなければ、実効性のある海賊の取り締まりを行うことはできない。（国外における執行管轄権については、各国法規の定め方によりその適用が異なっている。）

本来、海賊行為が領海内で行われた場合には領海に主権を及ぼす国が取り締まるのが原則であるが、ソマリアの場合は内戦の勃発以降、国家としての権能が機能しておらず、取り締まりを行う能力がない[8]。

ソマリア領海内での武装強盗、公海上の海賊がソマリア領海に逃げ込んだ場合、さらに海賊がソマリアの陸上の領土に逃げ込んだ場合について、国連安全保障理事会決議第 1816 号及び同決議第 1851 号で TFG が国連事務総長に事前通報する国はソマリア領海内において「あらゆる必要な措置（all necessary means）」をとりうるとした。

これは主権国家内において他国の執行管轄権を認める重要な決定である。あくまで、TFG の合意が前提となっており、ソマリアについてのみ対象とするものであり、これが普遍的に適用されるものではないと制限を付しているが、国連安全保障理事会において国連憲章第 7 章の目的を達成するため速やかに国際的な合意を得たことを高く評価すべきであると考える。

しかしながら、国連安全保障理事会は立法機関ではない[9]。大きな前例となってはいるものの、今後の海賊に関する国際的合意を形成していく必要がある。条約締結には大変な労力と時間がかかるのが通例であるが、このソマリアのような事例については、じっくりと議論をして、普遍的ルールについて国際的合意を得る必要がある。特に本件においては、ソマリランド、プントランドという自治地域があり、ソマリア全土を実効支配しているとは言えない TFG を国家であるソマリア全体を代表するものとみなして良いのかという点も問われるのである。

---

[8] 平成 24(2012)年 9 月以降、統一政府が樹立されたものの、まだまだ正常な国家の状態とは程遠い状況である。

[9] 国連安全保障理事会は立法機関ではないが、国連憲章第 25 条（決定の拘束力）に「国際連合加盟国は、安全保障理事会の決定をこの憲章に従って受諾し且つ履行することに合意する。」と規定されている。このため、国連安全保障理事会は「法と政治の結節点」と呼ばれている。

（2）司法管轄権の行使

海賊を拿捕した国が刑事手続きを進めるには国内法上の根拠が必要であるが、必ずしもすべての国にこの根拠法が存在しているとはいえない。日本の海賊対処法のように海賊行為を律する国内法がある場合にはその海賊行為を国内法犯罪として処罰することができる。海賊対処法が制定されるまでの日本のように海賊行為そのものを処罰する規定がない場合には、関連の刑法規定を適用して実質的に処罰を実行している。英米のように海賊行為を処罰する規定はあるものの国内法において独自の海賊の定義を設けていない国にあっては、判例の積み重ねが求められる。

設定される管轄権が属地主義、属人主義に基づく管轄権に留まる場合には、自国と関係を有しない人間、船舶等に対する海賊行為を訴追することは困難である。国連海洋法条約や慣習国際法で海賊についての普遍的管轄権が認められているというものの、権限が認められるに過ぎず、国内法上の根拠が整備されていなければ、実際に海賊を取り締まり、処罰することは困難となる。

一方、当該国が司法管轄権を有する場合であっても、海賊被害船舶の旗国など事件との関係が深い他国に海賊を引渡すことは可能である。日米犯罪人引渡条約のように二国間犯罪人引き渡し条約において引渡犯罪として海賊を明示しているものがある。

（3）第三国の司法管轄権

自国の司法管轄権が設定できない場合に他国に犯人（容疑者）を引き渡すことは可能であろうか？あるいは、自国で訴追する意思がない場合に他国に犯人（容疑者）を引き渡すことは可能であろうか？国連海洋法条約には逮捕した海賊を第三国に引渡すことに関する明示的な規定はない。

拘束している海賊の国籍国による訴追については、国際法上何ら問題はない。仏、米がソマリアのプントランド当局に引き渡した例があるが、当該自治当局には十分な司法制度が整備されておらず、十全な刑事手続をとることができるかどうかについては疑問とするところがあった。

海賊の被害を受けた船舶が所属する旗国に引き渡した例についても、旗国が同意すれば国際法上問題はないが、現在国際航海に従事する多くの船舶は便宜置籍船となっているため、旗国である便宜置籍国がそのような管轄権行使に積極的であるかどうかは疑問である。

ソマリア沖海賊の事例においては、拿捕を行った国が海賊（容疑者）を属人主義、属地主義のいずれによっても当事国ではない第三国に引き渡すことができるのかという問題が生じた。

米[10]、英、EU[11]はソマリアに隣接するケニアと犯罪人引き渡しに関する協定を締結している。しかしながら、その国際法上の根拠は明確ではない。国連海洋法条約第 105 条の解釈として可能といえるのであろうか。明文の規定からは必ずしも明確ではないが、海賊処罰の実効性を高めるという趣旨からは、排除されていないと考えて良いのではないかと考えられる。同条約第 105 条で禁止されているものではないと解釈して、米、英、EU は第三国であるケニアへの引渡し協定を締結していると考えられるが、これまでどこからも特段の異議は出されていない。

同条約第 100 条ではすべての国は海賊行為の抑止に協力するとされており、海賊の拿捕と裁判を異なる国が行うことによっても、海賊行為の抑止につながれば、その目的に合致すると考えられる。海賊を拿捕した国が海賊処罰のための国内法の整備を行っている国であっても、地理的な距離の問題、訴追にあたっての証拠保全や証人の確保などの観点から第三国への引渡しを行うことは認められると考えるべきである。

国連海洋法条約の条文上で明確化することが理想ではあるが、国連で検討されている海賊の裁判システムの方策を決定する際に第三国や第三国以外の地域的裁判所や国際裁判所において裁判を行う根拠について、国連安全保障理事会での決議等で明らかにすることが望ましいと思料する。

平成 23(2011)年 3 月の「グアナバラ号」事件は海賊対処法の執行に関する初めての事件であり、我が国は初めて公海上における海賊事件の海賊を逮捕し、日本に移送した。ソマリ語の通訳の問題、犯人の身元確認等に手間取っており、平成 24(2012)年 12 月現在、東京地方裁判所において公判前整理手続きが行なわれているところであり、一部の被告人については、平成 25(2013)年 1 月に第一回公判の予定となっている。

我が国の海上警備行動の開始に際して平成 21(2009)年 4 月にジブチとの間で交換公文を取り交わしたが、この地位協定 15（e）に日本が逮捕した海賊を移送するためにジブチ領域を通過する場合における移送の「アレンジメント」（技術取り決め）が規定されている。今後とも、日本人や日本関係の船舶が襲撃され、我が国が逮捕する場合には、日本に移送することが考えられるが、犯人の人権も含め、日本での取扱いについての検討が求められている。また、日本にとって利害関係が希薄な事件で我が国が海賊を逮捕した場合、ケニアやセーシェル等の第三国に引き渡すこととするのかについても検討が求められている。

（4）引渡し

海賊対処法案の国会審議において、海賊の沿岸国への引渡しについて質問がなされ、沿

[10] 2009(平成 21)年 1 月に協定を締結した。
[11] 2009(平成 21)年 3 月に協定を締結した。

岸国などの外国の官憲の同意を取り付けたうえでいったん拘束した容疑者を「刑事訴訟法第 203 条等の規定に基づきまして当該海賊を釈放するという手続、そしてその上で、船員法第 26 条、第 27 条に基づく必要な措置ということで、沿岸国で下船をさせて、これを当該国に引渡す」旨の答弁が政府側からなされている[12]が、ここでの手続きは司法上の犯罪人引渡し（extradition）ではなく事実上の身柄の移送（transfer）であると考えられる。我が国は強制下船という形で釈放し、逮捕するのは引渡し相手国であるとの法的擬制を行っている。

協定等に基づき第三国に海賊を引渡すことが可能であるとして、その引き渡しについては、逮捕後の犯罪人引き渡しとするのか、逮捕せずに事実上身柄を拘束して第三国に移すのか、逮捕後に裁量として釈放して身柄を事実上引渡すのか、はっきりとした慣行はない。

このような場合に国際法、国内法の手当てが十分になされているか、検討を進める必要があるのではないか。また、自由権規約締約国は引渡し相手国における自由権規約の権利侵害の可能性がないよう保証を確保しなければ、自由権規約第 7 条違反となりうることにも注意が必要である。

（5）乗船協定（ship rider agreements）

仮に拿捕した国が第三国に海賊を引渡すことが可能であるとして、引き渡しを受けた国が訴追をするための証拠等の収集に協力しなければ、引受国は手続きを進めることが困難である。また、証拠の確保、引渡し、被害者や拿捕を行った官憲等の証人確保が必要となるが、これらには取り締まり（引渡し）国にも大きな負担を強いることになる。

双方の利益のために取り締まり国と引受国との間で乗船協定を結び、訴追国の司法機関職員が取り締まり国の艦船に乗船し、証拠保全のための助言や自ら捜査活動を行う「乗船協定（ship rider agreements）」が行われている。

この乗船協定はカリブ海の麻薬取り締まりで実施されていたものであるが、国連安全保障理事会決議第 1851 号で加盟国に乗船協定締結を呼びかけている。また、国連薬物犯罪事務所（UNODC）も 2008(平成 20)年 12 月の「アフリカの角地域における海賊の抑止、逮捕、訴追に関する措置」の提案の中で提唱している。

海賊取締りに対して乗船協定が有効か、また、規定その他の整備について検討が求められている。

4．海賊の人権

[12] 平成 21(2009)年 4 月 17 日衆議院テロ特別委員会における鈴木委員質問に対する大庭政府参考人答弁である。

（1）　時間的制約

現代国家においては、容疑者を逮捕した後は不合理な遅滞なく裁判官の下に引致し、裁判官が抑留の継続について決定すべきものとされている。しかし、海賊を拘束した国が本国で司法手続きをとる場合、ソマリア沖の海上で拘束後本国に移送しなければならず、船舶ではなく航空機を利用しての移送であっても相当な時間がかかることは必至である。

我が国の刑事訴訟法第 203 条では「司法警察員は、被疑者が身体を拘束された時から 48 時間以内に、検察官に送致する手続をしなければならない」とされ、同法第 205 条では「検察官は、被疑者を受け取った時から 24 時間以内に裁判官に被疑者の勾留を請求しなければならない」という時間的制約を定めている。一方、同法第 206 条では「検察官又は司法警察員が『やむを得ない事情』によつて前三条の時間の制限に従うことができなかったときは、検察官は、裁判官にその事由を疎明して、被疑者の勾留を請求することができる。前項の請求を受けた裁判官は、その遅延がやむを得ない事由に基く正当なものであると認める場合でなければ、勾留状を発することができない。」と規定して、「やむを得ない事情に基づく正当なものである場合には勾留を認める」としている。警察官の犯罪捜査時の心構え、捜査手法、手続等を具体的に定めた「犯罪捜査規範（昭和 32 年国家公安委員会規則第 2 号）」第 135 条では、この「やむを得ない事情」として「遠隔地における逮捕」等を例示している。また、海上保安官について定めた「海上保安庁犯罪捜査規範（昭和 36 年海上保安庁訓令第 24 号）」第 149 条第 2 項でも同様に「遠隔地における逮捕」等を例示している。

幸い、ソマリアの海賊事件である平成 23(2011)年 3 月の「グアナバラ号」事件についてはこの例外規定を適用せずに済むような対処がなされた[13]。海外の事例では、スペインが麻薬密輸事件に従事していたパナマ船を拿捕し、16 日間の航行を経て本国まで引致したことについて、欧州人権裁判所で「欧州人権条約違反にあたらない」と判示[14]している。

各国国内法の刑事手続きは基本的に国内犯を想定して整備されている。このように、そもそも各国の国内法で想定していない海外における海賊についての刑事訴訟法等の規定の整備、人権保障について検討が必要となっていると思料する。

---

[13] 米軍が海賊の身柄を拘束している間に、我が国の海上保安官（東京海上保安部）が裁判官に逮捕状請求を行って発付を受け、急遽海上保安庁の航空機（羽田航空基地隊所属航空機ガルフストリーム（ジェット機））を派遣する一方、アデン湾にて日本船団護衛任務中の海上自衛隊護衛艦きりさめに乗船中の第 7 次ソマリア周辺海域派遣捜査隊が、アデン湾沿岸国の沖合において米軍から引き渡しを受けた海賊犯人らに対して逮捕状の緊急執行（刑事訴訟法第 201 条第 2 項）を行い、その後所要の手続きを経て、派遣航空機に乗せて日本に連行した。逮捕後 48 時間以内に東京地検検察官に送致されているので、例外規定の適用はなされていない。（海上保安官が逮捕する前の米軍による身柄拘束は、我が国の刑事訴訟法による逮捕後の制限時間の対象外である。）

[14] Rigopoulos c. Espagne, (Requete no 37388/97) Arret du 12 janvier 1999.

（2）　自由権規約

上記スペイン麻薬密輸事件判決とは異なり、2008(平成 20)年に欧州人権裁判所が麻薬取引に関するメドヴェージェフ事件で下した判決[15]では、「アフリカのカーポ・ベルデ沖でフランス軍艦が拿捕した後、13 日間フランスのブレスト到着まで拘束し、その後も 2～3 日間拘束を続け、司法機関のコントロールを受けない形で自由をはく奪したことは欧州人権条約第 5 条違反である。」と判示された。

同判決は、フランス本国への連行については速やかに当局に引き渡すことが物理的に不可能であるとしながら、フランス到着後の拘束と自由はく奪期間の長さについては正当化できないとしたものである。

本件は欧州人権条約に関するものとはいえ、「市民的及び政治的権利に関する国際規約（自由権規約）」第 9 条に身体の自由及び逮捕又は抑留の手続きが、第 10 条に自由を奪われた者及び被告人の取扱いが規定されており、ソマリアの海賊についてもこの人権条約との整合性をとる必要がある。

2010(平成 22)年 5 月 5 日にロシアが運航するタンカー（リベリア船籍、10 万 6,474 トン）「モスコフスキー・ウニベルシチェート号」がアデン湾で 11 名の海賊に襲われた。ロシア海軍大型対潜哨戒艇が急派され、海賊 1 名を射殺し、拘束した 10 人を翌 6 日に沿岸から約 600 キロの沖合でゴムボートに乗せて「釈放」したが、その後消息不明で死亡したとみられている。「海賊の責任を問う国際法上の根拠がなく、海賊の国籍を確認することができない」との理由でロシア海軍はその行為を正当化しているが、これは釈放ではなく「遺棄」ではないか、自由権規約違反ではないかとの批判がなされている。

（3）　死刑

EU 各国はケニアに対し自由権規約及び「拷問及び他の残虐な、非人道的な又は品位を傷つける取扱い又は刑罰に関する条約（拷問等禁止条約）」を含む国際的な人権基準が保障されることを求めている。とりわけ、海賊を死刑に処することがないよう求めている。協定を締結しているものの、司法手続きを依頼しながら条件を付すことに対して、海賊を引き受け、裁判を行うケニア側には不満があるのではないかと思料される。

デンマークの場合には、海賊を拘束したものの、仮に国内において司法手続きをとった場合、服役後本国に移送できるか、ケニア等の沿岸諸国に引き渡した場合死刑に処せられる可能性があるのではないかについて検討の結果、海賊を釈放した事例がある[16]。

---

[15] Medvedyev v France (Application no. 3394/03) The European Court of Human Rights Judgment of 10 July 2008.

[16] 2008(平成 20)年 9 月にデンマーク海軍は海賊を拘束した。近隣国へ移送すると死刑となる可能性があり、デンマーク国内法は死刑の可能性がある場合の犯人の引き渡しを禁止し

海賊の身柄を移す場合にどのように条件を付すことができるのか検討が必要である。また、根本的には死刑そのものについての国際的な議論を進め、合意を形成しなければ、デンマークのようなケースが今後とも起こりうる可能性がある。

5. 海賊に対する裁判のあり方

このように逮捕した国での裁判が困難なことから、ソマリアのプントランド自治地域や周辺国イエメン、あるいは引き渡し協定を締結している隣国ケニアに移送する事例が増加した。しかし、イエメンやケニアに引き渡した後、裁判管轄権等の問題で裁判が滞っていると伝えられている。

2010(平成 22)年 4 月にはケニアが「100 人以上の海賊の裁判を行ったが、既にケニアの能力を越えている。」と今後の海賊の引き取りを拒否し、EU 等と結んでいた覚書（MOU）は失効した。その後の引き取りはケースバイケースとなっている模様である。

国連安全保障理事会では、2010(平成 22)年 4 月の決議第 1918 号で海賊に関する国際裁判所の設置について事務総長に回答を求め（国際的要素をもった国内裁判所で扱うか、地域裁判所で扱うか、国際裁判所で扱うか）[17]、同年 7 月の事務総長報告では裁判システムに関する 7 方策の提案がなされた[18]。同年 8 月に仏の元閣僚 J・ラングが国連事務総長顧問に任命され、裁判システムに関する報告書を作成し、第三国にソマリア法に基づく海賊法廷を設置することも選択肢とされた。しかし、2011(平成 23)年 6 月の国連事務総長報告では、第三国における海賊特別法廷設置については現実的ではない旨が示唆されるとともに、ソマリアの既存の法廷を強化するための支援を行うことを選好するとされた[19]。このような次第もあり、現在、国連ソマリア沖海賊対策コンタクト・グループ（CGPCS）においては特別法廷に関する検討は進められていない。

ケニアの引き受け拒否もあり、他の周辺諸国で裁判を行うか、海賊事件に関する国際的な裁判システムを創設するか、その適用法規、人権、裁判関係の費用負担をどうするのか国際法上の扱いが問われている。また、法曹関係者の養成、裁判所、収監刑務所をどうするかも大きな問題となっている。

海賊を裁くための特別の国際裁判所を設置すべきであるとの意見が出されたものの、国際的な裁判所の設立には、条約、その適用法規など、制定・設立に際して長期の時間と多大の費用がかかり、当面のソマリア沖海賊対策には間に合うものではない。近隣沿岸国で

ていることから、デンマークでのみ訴追可能とデンマーク政府は決定した。しかし、デンマークで判決を下した場合、その後ソマリアへの移送が困難であるとの理由で、釈放し、海賊船は武装解除して返還している。

[17] S/RES/1918(2010)　28 April 2010.

[18] S/2010/394　26 July 2010.

[19] S/2011/360　15 June 2011.

の裁判など現実的な方策を早急に国際社会が決定することが求められている。

訴追については、2011(平成 23)年 10 月に、国連安全保障理事会が、ソマリア海賊対策の法的側面、ソマリア及び周辺国の海賊法廷の設置の検討が喫緊の課題で検討を継続することを決定し、国連事務総長に法廷設置の提案を提出するように安全保障理事会決議第 2015 号を採択した[20]。同決議をふまえて、国連事務総長は 2012(平成 24)年 1 月に報告書を発表した[21]が、その内容は、「ソマリア及び周辺国で『十分』訴追が可能であり、そのための費用を算出すると新たに特別法廷を設立するよりは妥当な金額である」というものであった。同年 9 月の国連安全保障理事会では法廷設置について触れられることは殆どなかった。

6. 国内法制の整備

我が国は海賊対処法を成立させたが、諸外国では海賊に関する国内法が存在しない国が少なくないようである。しかし、「3. (2) 司法管轄権の行使」で述べたように、拿捕した海賊を処罰するためにも国内法整備が必要となっている。

実際に公海上において海賊を拿捕し、その処罰を行うようにできるようにしなければ、海賊それ自体の解決にはつながらない。そのためにも、各国による国内法制の整備が求められている。

7. 海賊行為の抑止に関する主権国家と国際的枠組み

国際法上の制度は主権国家がしっかりと機能することを前提として構築されている。しかし、ソマリアのような破綻国家での海賊の取締りについてはうまく機能していない。

国連安全保障理事会決議第 1816 号[22]及び第 1851 号[23]のような、ある国の領域内における他国の主権行使を認めることが国際平和の実現に必要であるか、本来の権限国がその主権を行使しない場合に他国が必要な措置をとる権限・義務を認めることを条約化していくこととすべきか検討が求められている。

周知のように、公海上の事件の管轄権は旗国主義が原則であるが、海上航行船舶運航の実態を考慮した上での措置も必要である。具体的には、真正な関係と旗国の相違（外航海運においては便宜置籍船が多いため、船籍（船主）は必ずしも実質的な所有者を表していない)、船舶運航者（オペレーター）が船主と別会社であることが多い、船員は東南アジア諸国出身者等船籍国と異なることが多いこと等、外航海運の実態を踏まえる必要がある。

---

[20] S/RES/2015(2011)　24 Oct. 2011.
[21] S/2012/50　20 Jan. 2012.
[22] S/RES/1816　2 June 2008.
[23] S/RES/1851　16 Dec. 2008.

船舶の安全性に関してはポートステートコントロールを導入して旗国ではない寄港国に船舶に対する安全性チェックの権限を与えて、安全性・国際的な環境保全を図っている。

公海上における船舶衝突等の事故の場合についても、旗国、加害者の本国に任せて、十分な司法手続きがとられることを期待できるかが問われているところである。特に本件の海賊に関しては、船舶衝突事故の場合以上に、違反、犯罪抑止の実効性を高める方策が問われるところである。

8. その他

海賊行為抑止のために、他に考慮すべき要因としては、

第一に、武器使用のメルクマールの問題がある。

どの程度の武力行使が執行管轄権行使の範囲内と言えるのか、必要で均衡のとれた武器の使用、武力行使とはどの程度が許容されるのかについての検討が求められている。

第二に、陸上組織の取締りの問題がある。

ソマリアの国土が荒廃し、生活手段がないことから、海賊が地域の経済を支える産業となっており、海賊は組織化され、陸上組織によるバックアップや分業化が進んでいるといわれている。海上の海賊行為だけでなく、どこまでを取締りの対象とすることができるのかという問題である。

さらに、ソマリアの海賊と国際的な資金組織が連携をとり、マネー・ローンダリングが行われていることが懸念されている。国際的な組織犯罪をどこまで対象としてとらえるかについても課題となっている。

第 2 節　　ソマリアに対する国際協力

1．公海上の海上警備のあり方等

(1)　海上警備と費用負担

アデン湾を中心とする各国艦船による商船隊の海上警備行動は功を奏している。しかしながら、海賊は警備の厳しいアデン湾から警備の手薄なソマリア東方インド洋にその活動範囲を広げている。ソマリアから 1,000km も離れた広大な海域についての警備は可能か、どのように対処していくかが課題となっている。

ソマリア沖の海賊行為が今後とも長期間継続する場合、国際的な海上警備行動をどのように構築していくのか、その費用負担をどのようにするのかが今後の大きな課題である。世界には海上警備活動に参加していない国が存在しており、当該国の商船隊や当該国がフリー・ライダーとして他国の海上警備活動による安全な輸送を享受しているが、各国が応分の負担をするにはどうすれば良いのか、議論を進めていかなければならない。公海上の海上警備活動の国際協力体制の構築に国際社会及び各国は努めなければならないのである[24]。

(2)　情報共有体制の整備

平成 20(2008)年 11 月にインド軍艦は乗っ取られたタイの漁船を海賊母船と誤認して、撃沈した。当該漁船を発見した英軍艦は人質の安全を考慮して攻撃措置をとらなかったが、独立して行動しているインド軍艦は十分な情報を把握していなかったため、海賊母船と誤認して撃沈したものと思われる。海上警備活動の国際協力体制への参加の必要性を感じさせる事例である。

また、平成 24(2012)年 2 月にインド南部のケララ沖で、イタリア籍の原油タンカー「Enrica Lexie」にイタリア海軍の海兵隊員が乗船警備中、インド漁船を海賊と「誤認」してこれに発砲し、漁民 2 名が死亡した。インドは発砲したイタリア海軍の 45 歳と 25 歳の 2 人の海兵隊員を拘束し、殺人の罪で起訴し、伊印間の外交問題に発展した。

---

[24] 第 3 章第 3 節、同第 4 節に記述したが、軍隊等による直接的な警戒活動は有志連合海上部隊・統合部隊、欧州連合軍事行動、NATO オーシャンシールド作戦等が協力して、日本、インド、中国等は単独国同士で調整して、海上警備行動を実施しており、海賊対策に関する国際協力体制を構築している。また、ソフト面でも IMO や UNODC 等を通じてキャパシティー・ビルディング等の支援を行い、国際協力を実施している。

この海兵に対する裁判管轄権につき両国の間で争いが生じた。イタリア政府は、公海上の刑事管轄権は国連海洋法条約第 97 条により、旗国または刑事責任を問われる者の国籍国にあると主張した。さらに、イタリア海軍の乗船は国連安全保障理事会決議に基づくものであり、海兵は国家機関であり他国の刑事裁判権の免除を享有すると主張した。これに対して、インド政府は、国連海洋法条約第 97 条は軍艦にのみ適用され、しかもその適用は船舶の衝突の場合に限られると主張した。また、海賊に発砲する権利があるのは軍艦のみであると主張した。2012(平成 24)年 5 月 30 日、ケララ高裁は、警察作成報告書が無効であるとのイタリア側の請求を却下し、イタリア海兵は刑法その他のインド国内法に基づき殺人罪で起訴される対象となるとした。もっとも、翌同月 31 日には。イタリア海兵の条件付き保釈を認め、保釈金としてそれぞれ 1000 万ルピーの支払いを命じた。

これらの事例は、海運関係者と IMO やアフリカの角海事安全センター（MSCHOA）、海賊対策地域センター等との連携の一層の強化が求められていることを明らかにしている。

連合艦隊として参加している有志連合海上部隊・統合部隊、欧州連合軍事行動は互いに連携し ICC-IMB とも連携をとっている。日本、中国、インド、韓国等は単独での護衛活動を実施しており、それらの指揮系統から独立した形で参加しているので、より無駄のない護衛を図るため、護衛日程等の調整を行っている。

ICC-IMB は、海賊発生状況の商船への周知を行うと共に発生統計等を公表しており、英国海軍海運貿易機構（MTO）が運営する海賊情報の速報や情報提供を行うマーキュリー、有志連合海上部隊・統合部隊（CMF CTF）同士で情報交換を実施するセントリックス等を通じて迅速な情報交換を実施している。また、海賊対策を実施する軍隊間での情報交換のための場「シェード会議（SHADE）」をバーレーンで年数回開催し、連携を取っているところである。

（3）身代金

ソマリアの海賊は、積み荷を奪取し船を転用することよりも、多額の身代金を得ることに関心がある。海賊は襲撃した船舶の通信機器を使用しながら、船主や代理人と交渉を行い、平均 500 万米ドルの支払いを受けている。2011(平成 23)年 2 月 9 日、ギリシャ船籍の VLCC（319,247DWT、全長 330m）である「IRENE SL」がマスカット沖のアラビア海で海賊に襲撃された。積み荷は 2 億米ドル相当の 200 万バレルの石油であり、1,350 万米ドルの身代金が支払われた。多くの船会社は、要求される身代金が、積み荷の金額に比して安価であるために支払う傾向にある。また、ロンドンベースで販売される船体保険が海賊被害も対象にしていることも一因と考えられる。

このように、被害者である船社、保険会社は身代金を支払って乗組員、船舶の安全を確保している。国連薬物犯罪事務所（UNODC）は平成 20(2008)年 12 月に船舶会社、保険会

社に対し「身代金を払うことは事態を悪化させることにつながる。身代金を支払うことではなく、海賊取締りに協力するよう」訴えた。しかし、身代金支払いを禁じる法的根拠は存在しない。

国土が荒廃し、これといった産業のないソマリアでは海賊による身代金が生活の糧となっている。身代金の支払いは海賊の有効取り締まりと密接に絡んでいる。海賊の資金の流れを止めることが海賊問題解決への道につながるのである。

国際的な不正資金組織とのつながりも懸念されているところであり、第 3 章第 2 節で記載したが、国連ソマリア沖海賊対策コンタクトグループ（CGPCS）に第 5 作業部会が平成 23(2011)年 7 月に設置され、資金の違法な流れについての検討が進められている。

（4）民間武装警備

民間船舶の武装については各国国内法に委ねられている。いったん武装すると海賊の武器使用もエスカレートしかねないとの懸念から、当初 IMO も日本船社も武装による自衛に関しては否定的であり、BMP の徹底を図ることにより対処することとした。BMP3 ではセクション 9、セクション 11 で安全集合場所、ろう城ガイドライン[25]が推奨されている。

このシタデル設置を含む BMP の徹底は、海賊対処に有効な手段であると広く認識されているところである。しかしながら、海賊に乗っ取られた場合に短時間であればシタデルが有効に機能するものの、付近に救援してくれる海軍がいない場合には長時間にわたって人命の安全を確保できるとは必ずしもいえないことも事実である。

2011(平成 23)年 8 月策定の BMP4 では、勧告および支持するものではないとしながら、セクション 8.14 で非武装民間警備員、同 8.15 で民間武装警備員について記述している。これは、各国艦船により海上ルートの護衛が行なわれているアデン湾及びそれ以外の海域において、民間武装警備員の配乗が増加している現状を反映したものである。

この民間武装警備員の活用とその国際基準に関しては、当初、銃器を商船に導入することについて消極的であった IMO、船社共に現状をふまえて、民間武装警備員を供給する民間武装警備会社を認証するための国際規格の策定に取り組んでいる。我が国では平成 25(2013)年 1 月召集の国会への提出を視野に入れて法改正作業が進められているが、必要に応じて各国において船舶への武装警備を解禁する法改正等の手当てが求められている。

いずれにせよ、海賊情報の把握と船舶の航行予定の連絡を密にして各国艦船との提携を図ることが重要である。

2. ソマリアの復興、国際協力の枠組み

---

25 「シタデル（use of citadels for the crew）（船内の退避区画）」を指す。

（1）　政情、国民生活の安定

ソマリアは1991(平成3)年以来分裂し、長く無政府状態が続いており、ソマリアに海賊を取り締まる制度、体制、能力が欠如しているだけではなく、十分な給与の支払いを受けていないソマリア当局職員と海賊との癒着も指摘されている。

これまで海賊問題について縷々述べてきたが、どのような裁判方法をとるかについて国際社会が決めようとも、海賊問題を根本的に解決するためには、ソマリアに法と秩序を回復することが何よりも重要である。海賊を根絶するためには、ソマリア国内で海賊の取り締まりを行う警察の拡充や沿岸警備隊の創設[26]、海賊を訴追する司法制度の構築が必要不可欠である。

2010(平成22)年秋に始まったドイツでの海賊裁判では13歳の海賊の年齢や身分の特定に苦慮しているが、これもソマリアが1991(平成3)年以降無政府状態となっており、戸籍、住民登録等がなされていないためである。また、同裁判で海賊弁護側は「ソマリアの政情不安と外国によるソマリア領海内での違法操業、魚の乱獲、また、海洋における不法投棄のため漁業資源が枯渇しており、生きていくために海賊行為に及ばざるを得なかった。有罪判決が出てもソマリアの海賊はなくならない。」と発言している。

海賊を撲滅するためには、法と秩序の回復に加えて、ソマリアの政情の安定、国民生活の安定が必要不可欠である。

（2）　先進国にとってのソマリアの重要性

国連は混迷するソマリア情勢に対し人道支援を行うため1992(平成4)年にPKO国連ソマリア活動（UNOSOM）を開始したものの、ソマリア国内の対立する各派から攻撃を受け、1995(平成7)年に完全撤退した。その後のソマリア沖海賊問題の深刻化により、2008(平成20)年になって「紛争の平和的解決」を定める国連憲章第6章ではなく、「平和に対する脅威、平和の破壊及び侵略行為に関する行動」を定める同憲章第7章の枠組みでソマリアの海賊対策を各国が行うよう決議を行い、国連が積極的に国家の安全に取り組む方向に大きく方針転換を行った。

海上輸送の安全確保のため各国は巨額の費用を負担し、艦船等を派遣してシーレーンの警備を行っているが、これは各国の海運関係者の利害に直結する安全確保策でありながら、軍隊などの人命が損なわれる恐れが少ない方法である。1993(平成5)年にソマリア国内での治安維持活動を行っていた米兵士16名が戦死し、米兵士の遺体が市内で引きずりまわされる映像が報道されると、米国内ではソマリアへの派兵反対の議論が沸騰し、全面撤退した。

---

[26] どの程度の機能を有するかはともかく、沿岸警備隊なるものが存在しているとの情報も存在するが、定かではない。

ソマリア国内の安定化に地上行動が伴うなら、米だけではなく先進国がどれだけの協力を行うかは疑問である。ソマリアはアフリカの一員であることから、アフリカ連合（AU）のウガンダとブルンジが約 8,000 名の軍隊を AMISOM としてソマリアに派遣して、反 TFG イスラム勢力と戦闘を行った。国家間の戦争ではない一国内の内戦に人命の損失を覚悟してまで、アフリカ以外の各国が内戦の終結、治安維持を図るために介入する国連活動、国際協力を行うことを期待できるのであろうか。

アフリカの小国ルワンダにおけるツチ族とフツ族の民族対民族のジェノサイドの事案において、先進国は虐殺を傍観しアフリカの人々の命に関心を払わなかったとの批判を受けた。他方、イラクのクウェート侵攻に対しては、クウェートの石油資源の確保が重要な関心事であることから、米を中心に先進国は直ちに軍事行動をとっている。ソマリアにおいては石油等の資源は存在せず、米などの大国にとって関心を払うべき重要な利害関係はない。そのようなアフリカの国に対して、その国の内戦の終結、治安の維持・確保、経済の復興にどこまで各国が国際的な支援を行うのかが大きな課題となっている。内戦はあくまで当事国にとっての国内問題に過ぎず、他国にとってその国民の命を危険にさらしてまで、介入する程の重要な国際問題ではないと考えられているのである。

(3)　求められる国際協力

世界の貿易がこれまで順調に伸びてきたのは国際的にオープン（海運自由の原則）で、かつスムーズな海上輸送があったからこそである。世界の貿易の約 90%は海運によっており、2001(平成 13)年から 2011(平成 23)年の間に海上輸送量はほぼ 5 割増加している。世界経済の発展のためにも海上の安全輸送は今後とも不可欠である。しかしながら、海上輸送は海賊やテロに対して脆弱である。ソマリア沖航路の重要性に鑑み、日本も各国もソマリア沖シーレーンの安全確保に努めているが、抜本的にソマリア沖海賊対策を進めるにはソマリアの平和と安定が必要である。

まずはソマリア国内の紛争の終結、政情の安定化が必要であり、国連安全保障理事会を中心として現在の国連憲章第 7 章に基づく行動を進めるよう、国際社会の合意形成を図らなければならなかった。その際、TFG がソマリアを代表する政府組織であるかどうか、ソマリランド、プントランドの扱いをどうするのかを含め、当事国に国家をまとめる能力がない場合における国連が中心となって行う平和創造活動について、議論し行動をしてきた。

このように、先進各国は自らの血を流すことを避けながらソマリアの内戦終結、治安の回復等ソマリア情勢の安定化を望んできた。それでは、これからどのようにしてソマリア情勢の安定化に向けた国際協力、ソマリアの復興支援を行うことができるのであろうか。

具体的には、次の 3 つの課題に取り組む必要がある。

① 国家構築への積極的支援

第一に、ソマリアの人々により樹立されるべき国家の構築について国際社会が積極的に介入していくという積極的 PKO 活動に世界各国が協力することが求められている。国連以外にこの役割を果たせる機関はない。これまでソマリアの安定化に積極的に取り組んできたアフリカ連合（AU）だけではなく、世界中が国連の一挙手一投足を見守っている。

② 国内治安の回復と国民生活の安定

第二に、国内の治安の回復と国民生活の安定ために、行政機構、警察機構、その構成員の訓練等のキャパシティー・ビルディング、国民生活安定のための食糧支援、さらに経済復興のために、世界食糧計画（WFP）をはじめとする国連機関と各国が中心になって取り組まなくてはならない。ソマリアが復興することが、生業として海賊を行っているソマリア国民の生活支援対策につながり、海賊行為の減少をもたらすからである。

③ 海上警備活動

第三に、海上警備活動と国際的な海賊情報センター等の国際協力である。ソマリア沖航路の重要性と海賊による深刻な被害の発生により、国際社会は平成 20(2008)年以降ソマリア沖の海上警備、海賊の取り締まり、情報センターの設置等国連安全保障理事会決議、ジブチコードに従った行動、国際協力を行っている。

限られた艦艇や航空機等を如何に効果的、効率的に利用して護衛活動を行うかについて、中、印、日、韓が護衛調整（Coordination）を行っており、国際社会で高い評価を受けているところである。

アデン湾における海上警備活動が功を奏しているものの、逆にソマリア東方へと海賊の活動範囲が拡大している。平成 21(2009)年にはセーシェル周辺海域に、平成 22(2010)年にはインド西岸沖、ケニア・タンザニア沖に、平成 23(2011)年にはオマーン沖及びアラビア海へと海賊が攻撃する海域が拡大している。我が国の海上自衛隊をはじめ、各国の海軍による警備・護衛という国際的な協力体制によって、平成 24(2012)年のソマリア沖海賊襲撃件数は減少がみられるようになっている。しかし、各国が派遣している艦船の制約もあり、広大な海域をどこまで警備できるのかが今後の課題となっている。海上警備活動には莫大な費用と艦船、要員が必要である。ソマリア沖でいつまで海賊が活動を続けるか見通しは立たないが、海上警備活動の費用負担をどうしていくか、警備活動を行っていない国にどのような協力を求めていくのか検討が必要ではなかろうか。

イエメンやケニア等の沿岸国、近隣国の海賊取り締まり体制の強化、地域協力体制の強化、海賊情報センター、訓練センター等に各国がどこまで協力・支援を行うかも今後の課題である。国連決議とは異なり、ジブチ行動指針には強制力はない。

マラッカ・シンガポール海峡における航行安全確保、海洋環境保全のための国際協力体制の構築、特にその費用分担について合意を得ることは非常に困難であった。マラッカ・

シンガポール海峡における安全対策の協力メカニズムや ReCAAP は日本が主導し、前者については日本財団が巨額の資金を負担し、後者については日本、シンガポール等関係国が資金負担や技術支援をしているからこそ、ここまで漕ぎつけることができたのである。

ソマリアの復興、ソマリア海賊対策を進めることに対して総論で反対する国はないであろうが、実際に艦船、要員を派遣し、資金を負担するという各論になると、様々な意見が出されると考えられる。特に外航海運の場合には便宜置籍船が多いので関係国が多くなるが、それら便宜置籍国に対して協力を求めても海賊取り締まりに対する意思が弱く、実際の支援活動を期待することはなかなか難しいのではないかと懸念される。

アフリカの最貧国の一つであるソマリアに対する国連の場における関心は高く、各国・機関による対ソマリア支援が年々拡大していることは喜ばしいことである。しかし、石油その他の資源に乏しく、必ずしも戦略的に重要であるとはいえないソマリアに対しては、クウェート、イラク、アフガニスタン、コソボ、パレスチナ、シリア程の関心が払われないことも事実である。

しかしながら、国際平和と安定的な海上輸送ルートの確保は世界にとって重要な課題である。各国が IMO、国連各機関その他の国際機関、民間機関と協力し、役割分担をしながらソマリアの復興とソマリア沖の海上での警備活動により一層力を入れていくことが求められている。

3. ソマリアの司法体制の整備

平成 24(2012)年 9 月以降、ソマリアの統一政府が 21 年ぶりに樹立された。まずは国家としての体制を整えることに力を入れなければならないところであるが、特に、ソマリアの司法体制の整備が求められている。

これまではソマリアが内戦状態であったため、海賊を捕らえた国が当該国やケニア等の周辺国において裁判を行っていた。ソマリア新政府の樹立を踏まえ、今後ソマリア国内で処罰していくためには刑法その他の国内法の整備が必要である。我が国は明治維新後、当時の列強との不平等条約を改定するために法治国家となることを条件とされ、憲法を発布[27]するまでに 22 年の年月を要した。ソマリアにおける近代的な法整備にも相当の時間がかかるものと考えられる。ソマリアの法曹人口が少ないことを考慮すると、国内法整備に対する各国の協力が不可欠である。

途上国における法の整備は法典の存在のみでは不十分であり、国内法の整備に加え、裁判所、戸籍、住民登録等の司法システムもなくてはならない。これらのシステム全般の構築に協力・支援することが必要である。裁判所、刑務所、海賊を取り締まる高速船といっ

[27] 大日本帝国憲法は明治 22(1889)年 2 月に発布された。

たハードの施設整備に加え、裁判官、司法職員、警察官、海上保安官の養成、訓練等のソフトの支援を含めた全般的なキャパシティー・ビルディングが求められている。また、司法システムを機能させるための資金援助も必要である。

国内法の整備と裁判所、戸籍、住民登録等の司法システムの双方が揃うことにより、海賊の取り締まりとその後の裁判、更生が一層進むことが期待される。各国の協力が必要とされている。

第 5 章　おわりに

1．国際法の課題

(1)　ソマリアの司法システム構築

国連を中心にソマリア沖海賊拿捕後の司法システムについて検討が進められてきた。特にこれまで海賊裁判を引き受けてきたケニアがこれ以上の引き受けはできないと平成22(2010)年4月に拒否してからは、どの国で、どの法律を適用して裁判を行うかについて早急に決定しなければならない状況となったのである[1]。

国際的な裁判所において裁く場合には、その裁判所の設置、裁判官の採用・任命、適用法規の整備について決定する必要があるが、一朝一夕にまとめられるものではない。いずれかの国で裁判を行う場合にはその国の国内法を適用することになるが、海賊の処罰に関する国内法の整備が必要であるかどうか検討する必要がある。裁判所、刑務所等の整備も必要に応じて行わなければならない。拿捕した国と受入れ国との間の犯人の移送についても二国間協定を締結して取り決める必要がある。これらの裁判システムの設置に要する時間、人的・財政的コストの検討が必要となる。

そもそも、ソマリア沖海賊事案は本来ソマリアにおいて裁判に付すべきであり、そのための国内法の整備が必要である。そのためにも、ソマリアにおける治安の確保、警察システムの確立と司法システムの整備が求められており、これらが整備されなければソマリアに犯人を移送して、裁判等を行うことはできない。裁判所、刑務所、裁判官等の裁判を行うための司法システムが機能するような環境を整えていかなくてはならない。

2012(平成24)年9月にソマリアの新政府が21年ぶりに樹立されたが、まだまだ国内の治安も悪く、国造りはこれからの状況である。ソマリアの司法システム構築に対する支援が国際社会に求められている。

(2)　国内法の整備

国内法は、国家がその主権において自国内において制定するものであり、領域内と当該国民の利害に関するものに限定されている。これに対して、国際法は国際社会・共同体を規律する法である。ハーバード条約草案の序論には、「国際法上の犯罪は、本来、国際組織によって取り締まられるべきであり、国際裁判所で裁かれるべきであるが、そのような機関、裁判所が存在しないため、個別の国家によって逮捕され、処罰される。」と記述されている。

国際法上の海賊は、領海内（あるいは旗国（自国）船）に対して国内法を適用するとい

[1] セーシェルが引き受けた海賊について、2012(平成24)年に裁判を行った後、ソマリランドへ17名移送しており、このような形での司法協力の具体化も進んでいる。

う概念に対する例外であり、国内法によって領域外の海賊に対する処罰を認めるものである。しかしながら、海賊を処罰するかどうかは各国の国内法に委ねられており、国家による逮捕、訴追、処罰がなければ、海賊の抑止は不可能である。領海外における外国人の海賊行為を罰する国内法を有さない国が多いことも事実であり、国内法の整備も求められているのである。

また、各国の国内法では必ずしも「海賊犯」として処罰できるようにはなっていないため、仮に既存の法で十分な適用がなされない場合には各国において国内法を整備する必要がある。各国の刑法は実体法としてその処罰の内容や属地主義、属人主義の管轄権、適用範囲について定め、刑事訴訟法は手続法として所要の手続きについて定めているが、これらとの整合性を図っていく必要がある。また、国際的司法共助が必要になることから、犯罪人の引渡し、訴訟の共助等についても定めなければならない[2]。

我が国に関しては、海賊対処法を制定し、同法に基づき 2011(平成 23)年 3 月に実際に海賊を逮捕し、平成 24(2012)年 12 月までに東京地方裁判所において公判前整理手続が行われ、一部の被告人について平成 25(2013)年 1 月に第一回公判の予定となっているところであるが、今後日本で裁判を行う場合の手続きについて、例えば、船舶曳航の問題、海賊の移送の問題、どこの検察庁に送致するのかという問題、通訳の問題等、現在なお検討すべきことは少なくない。（もっとも、「グアナバラ号」事件の手続き[3]が今後の先例になるものと考えられるが、脚注に記載した通り、同事件に関しては相当の費用が掛かっている。）

海賊船舶を拿捕し、海賊を逮捕し、いずれかの国において司法手続きをとり、処罰、刑の執行を行う体制が整備されなければ、「どうせ捕まっても処罰されず釈放される。」と見透かされることになる。海賊に対してしっかりと抑止効果が上がるように早急に各国の法の整備を進めなければならない。

---

[2] 平成 21(2009)年 4 月 3 日の日本とジブチ間の「自衛隊等の地位に関する交換公文」15 (e) において、逮捕した者を護送するためにジブチ共和国の領域を通過する場合に、我が国法執行機関において必要な拘束の措置をとることが認められている。通常は海賊を逮捕したまま外国の領域に入ることは当該国の主権を侵害することになりかねないが、本交換公文によって領域に入ることが認められている。

[3] 今回の「グアナバラ号」事件に関しては下記の通りの対応を行っている。

船舶については、船舶曳航を行っていないものの、「グアナバラ号」をアデン湾沿岸国の沖合に停泊させて所要の捜査活動を行い、これに要する費用は運航者側が負担した。

米軍によって拘束された海賊は、「グアナバラ号」から米軍艦艇へ移送された後、同艦艇から我が国護衛艦に引き渡されて逮捕された。同護衛艦がジブチ港に入港した後はジブチ空港へ、ジブチ空港からは海上保安庁航空機で羽田空港に連行された。（我が国の海上保安官が逮捕する前の米軍による身柄拘束は、米国の国家主権に基づくもので日本法の埒外とされ、我が国の刑事訴訟法による逮捕後の制限時間の対象外である。）

海賊事件については東京海上保安部が捜査を担当することとされており、今回の海賊事案も同保安部から東京地検へ送致された。

ソマリ語の通訳に関しては、日本語/ソマリ語を直接通訳できる者 1 名と英語を介しての通訳により対応を行った。

（3）国際法の整備

各国は、国際的な経済活動の発展、交通・通信手段の発達に伴い、国際社会が共通に害悪として認識する行為については、これを防ぐために条約を定め、自らの国内法を整備してその行為を犯罪として処罰することできるようにしてきた。例えば、「民間航空の安全に対する不法な行為の防止に関する条約（モントリオール条約）[4]」では、各締約国に証拠の提供や犯罪人引き渡し等の共助を義務づけ、犯人を引渡さない場合の自国での裁判権設定義務を定めている[5]。刑事司法は人類社会に普遍的な問題を扱うが、その具体的な内容については優れて各国の独自性の強い分野である。特に殺人に対する制裁は、それぞれの国に独自の倫理観があること等により、その扱いが異なっている。そのため、私法とは異なり、刑事司法の分野については国際的な整合性を求める動きが比較的乏しかった。しかし、特に死刑の問題をめぐって、海賊を引き渡すことができない状況が発生しており、国際的な検討を早急に進めることが求められている。

ソマリア沖海賊の抑圧をめぐっては、マネー・ローンダリングとの関係が指摘され、対象とする犯罪に資金供与・運用を含めるか、対象を全ての容疑者とするか特に責任を有する者に限定するか、年齢確認が困難な未成年者の取扱いをどうするか、国際人権法との調和等検討すべき課題は多い。

国際法は主権を有する各国が適切に行動する前提で成り立っているが、ソマリアのように破綻した国家に関する事例については当該国の主権と国際平和・安定との調和をいかにして図るべきか、国際法に不備があるのではないか、また、各国の国内法の整備は十分なものであるか、とソマリア沖海賊は各国に問題を提起しているのである。

2．国際協力の課題

海賊抑止のための国際協力については、いくつかの画期がある。

まずは、1970 年代以降の海賊行為の増加である。

海賊事件の報告を受けて、国際海事機関（IMO）は 1979(昭和 54)年に決議を行い、1983(昭和 58)年から海上安全委員会（MSC: Maritime Safety Committee）で検討を開始している。また、国際商業会議所（ICC）は 1981(昭和 56)年に国際海事局（IMB）を設置している。

次に、1989(平成元)年以降のマラッカ・シンガポール海峡における海賊行為の急増である。

IMO は 1992(平成 4)年に専門家による作業グループを設立して、早くも 1993(平成 5)年には各国政府への勧告、船長、乗組員等のための指針を作成している。経済協力開発機構

[4] 昭和 48(1973)年に発効し、日本は翌昭和 49(1974)年に批准している。
[5] 第 5 条に裁判権設定義務、第 11 条に司法共助について規定している。

（OECD）においても 1992(平成 4)年に海運委員会（MTC: Maritime Transport Committee）で検討を開始している。ICC-IMB は 1992(平成 4)年にクアラルンプールに海賊行為通報センター（PRC: Piracy Reporting Centre）を設立して情報提供を開始している。我が国は 1969(昭和 44)年以降マ・シ海峡の航行安全対策に努めてきたが、我が国が主導するアジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）が 2006(平成 8)年に発効し、多国間の連携・協力の枠組みが整備された。

第三の画期は、1985(昭和 60)年の「アキレ・ラウロ号」事件と 2001(平成 13)年米国同時多発テロ、2002(平成 14)年のイエメン沖大量破壊兵器輸送船による、テロ対策である。

IMO での審議を経て 1988(昭和 63)年に SUA 条約が、2005(平成 7)年に SUA 条約改正議定書が採択され、IMO は 2001(平成 13)年に前記 1993(平成 5)年の勧告、指針の改正を行っている。2002(平成 14)年には SOLAS 条約の改正と国際航海船舶、国際港湾施設の保安の確保指針を策定し、船長、乗組員等のための指針を改正している。

第四の画期は、2005(平成 17)年以降のソマリア沖海賊の急増である。同年、世界食糧計画（WFP）のチャーター船、米国のクルーズ船が襲われ、2007(平成 19)年には WFP の船が再度襲われて乗組員が殺傷され、ソマリア沖海賊が国際社会の注目を集めるようになったことである。

IMO では、2005(平成 17)年 11 月に海賊対策についての決議を行い、国連に対し必要な措置をとるよう要請し、イエメンやオマーンで海賊対策会議を開催した。IMO の働きかけを受け、国連安全保障理事会は 2007(平成 19)年 6 月に再度ソマリア沖海賊問題を取り上げ、TFG に対して海賊対策のために領海への立ち入りを求める決議を採択した。タンザニアで海賊対策会議を開催する他、2009(平成 21)年には IMO が主導してジブチ会議を開催し、行動指針を採択し、地域センターの設置を決定している。

国連は、IMO の要請にこたえて、2006(平成 18)年 3 月に加盟国に対してソマリア沖への艦船の派遣を求め、2007(平成 19)年 8 月にはソマリアへの支援強化を呼びかけた。2008(平成 20)年には国連憲章第 7 章の枠組みでソマリアの海賊対策に関する決議を行い、各国は艦船を派遣し海上警備行動を開始し、情報提供を行っている。

国際海運集会所（ICS）は、IMO と協調して、2009(平成 21)年、2010(平成 22)年に BMP を改正し、2011(平成 23)年には BMP4 を決定し、船長、乗組員等に海賊対策の強化を推奨している。

ここに見られるように、IMO は、船舶の技術的な安全面だけではなく、海上交通の安全性の確保の観点から海賊の法制についての検討、提案等を行い、法的枠組みについても実務的に海賊対策を大きく推進してきている。

国連は、IMO と協力して、ソマリアに関して紛争の平和的解決を定める憲章第 6 章ではなく、平和に対する脅威、平和の破壊及び侵略行為に関する行動を定める第 7 章の枠組み

で取り組むこととし、国際法で規定されていない点について安全保障理事会決議で補い、海賊逮捕後の司法手続きについて検討を進めてきた。さらに、アフリカ連合と共同してソマリアの紛争終結に積極的に取り組み、現在ではソマリア新政権による国内の安定化を図っているところである。

各国はソマリア沖航路の重要性を認識し、国連決議に従って艦船を派遣し、立場の違いを乗り越えて協力しながら海上警備行動を行っており、他の国際機関、国際団体もそれぞれ連携しながら対策を進めている。

これまでマラッカ・シンガポール海峡の領海内における海賊行為対策、テロ対策、SOLAS条約に基づく安全対策に取り組んできたこと等が、今回ソマリア沖の海賊対策を進めるにあたり大いに役立っているのである。

なお、最近増加している武装警備については、海員組合は武装警備も重要であるが、周辺国の沿岸を通航することによる安全確保を強く希望しているといわれており、武装警備と領海内の通航との関係、各国による航路の安全確保の方策についての検討が求められている。これに関しては、日印の海上保安庁間での友好な協力関係構築が参考にされるべきである[6]。

海賊問題をきっかけにして、体制の異なる複数の国、国際機関、関係団体が法的枠組み、海上警備、そしてソマリアの復興に対して国際的な協力体制をとっていることは画期的なことであり、高く評価すべきである。

待望のソマリア新政権が 2012(平成 24)年 9 月に樹立されたところであり、ソマリアの国造りに対するこれまで以上の支援及び海上輸送路の安全性確保の向上が国際社会に求められている。

3. 今後の課題と我が国の取り組み

我が国は四面を海に囲まれており、国土面積は世界第 61 位の約 38 万㎢と小さいものの、陸域の約 12 倍にあたる約 447 万㎢の世界第 6 位といわれる領海及び排他的経済水域（EEZ: Exclusive Economic Zone）[7]を有する海洋大国である。また、我が国は石油、石炭、鉄鉱石等の資源のほぼ 100%、食料の約 60%を海外に依存し、貿易量の 99.7%は海上輸送されており、安定的な海上輸送は日本経済、日本人の生活にとってなくてはならない存在である。日本は世界第二の海運国であり、我が国の存立は海上貿易なくしてあり得ないのであ

[6] 我が国海上保安庁とインド沿岸警備隊は、平成 11(1999)年の「アロンドラ・レインボー号」事件を契機として、平成 12(2000)年以降原則として毎年長官級会合を実施している。平成 24(2012)年 1 月には、インド・チェンナイ港沖でソマリア海賊を含む海賊対策の一環として日印の巡視船等による連携訓練が行われ、ReCAAP も人員のみであるが参加した。
[7] EEZ だけで約 405 万㎢と広大な海域を有している。

る。海洋国家であり、貿易国家である我が国にとっては、航行の安全や海賊対策を含む海上の安全確保は国家の存立と繁栄に直結する死活的に重要な課題であることを改めて認識すべきである。

ソマリア沖の海賊は国際的な海上輸送ルートの安全に対する脅威となっており、安定的な海上航行の確保という国際社会全体が断固として取り組むべき課題である。また、国連安全保障理事会で決議を行った国際社会の要請にこたえるという国際問題であると同時に、日本国民の人命及び財産の保護にかかわる日本国内の問題として、我が国自ら積極的に関与していく必要がある。裁判システム、国際協力のあり方等について政府、海運業界、学会等が相互に協力をして国際社会に貢献していかなければならない。

我が国は、ソマリアへの関与のあり方について検討を進め、国連、IMO 等を中心とする協力の枠組みに積極的に取り組み、他国と協力しながらインド洋を含むソマリア沖の海上での警備活動に力をいれていくことが求められている。

これまで我が国は、国際機関や国際活動の分担金という経済的な側面で主に国際貢献を行ってきているものの、「日本は金しか出さず、汗をかかない。」と国際社会からありがたくない評価を受けてきた。資源や食料の安定輸送という我が国にとっても関係の深い分野において、我が国が積極的な国際協力を行い、世界の議論をリードしていくことで、「日本の外交はアメリカの追従外交で独自性がない。金は出すが顔が見えない。」との批判をはね返し、国際社会における我が国の存在感を高めていくべきであると思料するものである。

参考資料

Ⅰ．　ソマリア基礎資料

1.　ソマリアの概要

位　　置　アフリカ北東部　その形状から「アフリカの角（Horn of Africa）」と呼ばれる
面　　積　63 万 8,000 平米（日本の 1.8 倍）
人　　口　913 万人
首　　都　モガディシュ（人口 135 万人）
住　　民　85%がソマリ人（民族的には単一であるが、多数の氏族にわかれている）
言　　語　公用語：ソマリ語、アラビア語、第二公用語：英語、イタリア語
宗　　教　95%がイスラム教スンニ派
主要産業　ラクダ・羊・山羊等の畜産業、バナナを中心とする農業、水産業、軽工業
ソマリアの氏族　父系の血縁集団（Clan）
　ディル族　ソマリランド（ソマリア北西部）
　イサック族　ソマリランド
　ダロッド族　プントランド（ソマリア北東部）、最南部、エチオピアオガデン地方
　ハウィヤ族　ソマリア中部

ディギル族　　ソマリア南部

（ソマリアは民族としてよりも氏族としてのアイデンティティの方が強いといわれており、内戦は政治的対立だけでなく、氏族間の抗争という側面が大きな特徴である。）

2．ソマリア地図

S/2011/30

Annex 1: Map of Somalia

Map No. 3690 Rev. 7　UNITED NATIONS
January 2007

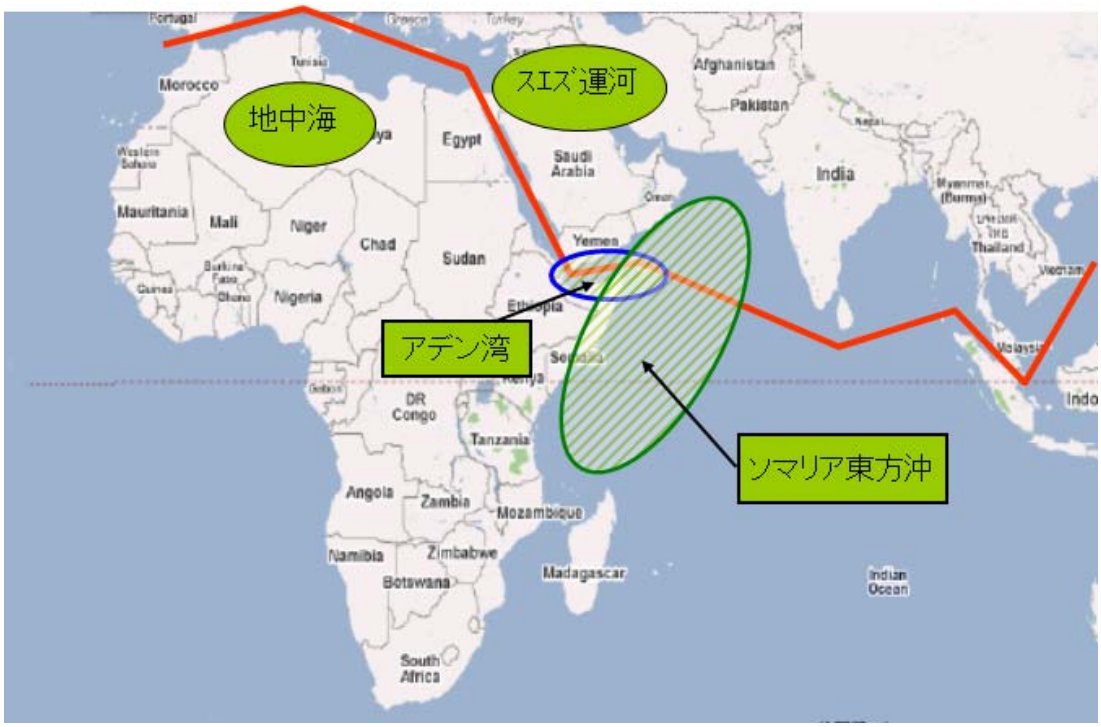
Department of Peacekeeping Operations
Cartographic Section

Source: United Nations Cartographic Section.

11-20621　　47

出典：国連ラング報告書.（S/2011/30）、47 ページ。

3. ソマリア航路の概要図



出典：（一社）日本船主協会

Ⅱ.　　年　表

1.　世界の動きと海洋関係国際法の発達

（1）古代（西ローマ帝国の滅亡（476 年）まで）

紀元前　　古代ギリシャ　ホメロスの「オディッセイア」では海賊は英雄的行為として記述されている。

フェニキア　　バルト海沿岸から琥珀を、イギリスから錫を運び、北アフリカ、スペイン、フランスで物々交換を行い、エーゲ海のサモス島、クレタ島、ロードス島等にフェニキアの植民地を築いた。

都市国家から地中海文明に発達した背景には造船と航海技術の発達があった。

ローマ時代　ローマ法では、海は私的所有の禁止された、万人共通の利用に供されるもの。海岸も同様であるが、港は国の公共物とされた。戦争の相手方（外人・敵）（*hostis*）である海賊に対しては外人法を適用し、一切の権利を認めず、奴隷の地位に置いた。その後、海賊が私的存在となり、戦争法上の存在から刑法の対象となり、ローマの市民権を付与されていない者に対する普遍法上の人類全体の敵として扱った

（2）中世（西ローマ帝国滅亡から東ローマ帝国滅亡（1453 年）まで）

中世前半　　サラセン帝国はイスラム教徒、アラビア人の海賊による海上権力により、エジプトから北アフリカ、イスパニアへ版図を拡大。キリスト教国家はこれら海賊に対して、人類の敵、宗教の敵として法的保護の対象外として扱った

中世後半　　イタリアの都市国家は海の支配を主張（ベニスはアドリア海、ジェノバはリグリア海、ピサはティルニア海）し、スカンジナビア諸国も領有を主張（デンマーク、スウェーデン、ノルウェーはバルト海や北方海域）した。

7 世紀　　サラセン帝国はアラビア海、北アフリカから地中海を渡ってイベリア半島へ進出

8 世紀　　ノルマン民族バイキングはスカンジナビア、デンマークからバルト海、英仏海峡へ進出

天慶 2(939)年～4(941)年　　藤原純友の乱　日本で一番古く有名な海賊で、伊予（愛媛県）

の日振島を根城として 1,000 艘以上の船を操って瀬戸内海全域に勢力を及ぼした。

1096 年～13 世紀後半　8～9 次にわたる十字軍の遠征

1271 年～1299 年　マルコ・ポーロはベニスから中国へ赴き、帰国後「東方見聞録」を著す。（中国への往路は陸路をたどったが、帰路は 1292 年に泉州を船で発ってシンガポール、スマトラ、セイロン、インド、アラビア海まで移動し、その後、陸路でベニスに帰国。）

13 世紀～15 世紀半ば　ベニスは、当時最強の海軍国家

13 世紀～16 世紀　倭寇が朝鮮半島から中国大陸の沿岸部等で海賊･密貿易を行った。

1405 年～　数次にわたって明の永楽帝の武将「鄭和」が大航海を行い、1405 年にマラッカ、1407 年にインドのカリカット、1415 年にアラビアのアデン、1419 年にアフリカのマリンディへ航海

（3）近世（ルネッサンス・宗教改革・大航海時代～市民革命・産業革命の前まで）

15 世紀～17 世紀　大航海時代（スペインとポルトガルによる海洋分割）

1419 年　ポルトガルのエンリケ航海王子はパトロンとして航海者たちを援助し、大航海時代の幕を開いた。この年にマデイラ諸島が「発見」された。

1488 年　バルトロメウ・ディアスはポルトガル国王によりアフリカ周回航路の遠征隊長に任命され、喜望峰を発見。

1492 年　コロンブス（伊）はスペインのパロスを出港して、アメリカ（実は西インド諸島のサン・サルバドル島）航路を開拓

1494 年　トルデシリャス条約　スペイン、ポルトガルによる大西洋の分割（カーポ・ヴェルデ諸島（西経 25 度）の西 370 リーグの子午線（西経 46 度 37 分）を境界として東側はポルトガル、西側はスペインに帰属）

1497 年　バスコ･ダ･ガマはポルトガルのリスボンを出港して、モザンビークを経由し、1498 年にインドのカリカットに到着し、インド航路を開拓して、1499 年に帰国。

1511 年　ポルトガルのインド総督アルブルケがマラッカを征服し、東南アジアにおけるポルトガルの拠点とした。

1519 年　マゼラン（葡）はスペインのパラメダを 5 隻で出港して、1520 年マゼラン海峡を発見し、太平洋と名付けた。フィリピンでマゼランは殺害されたが、1 隻が 1522 年に帰国。

1529 年　サラゴサ条約　スペイン、ポルトガルによる太平洋の分割（モルッカ諸島の東方 297.5 リーグの子午線（東経 144 度 30 分）を境界として東側はスペイン、西側はポルトガルに帰属）

1558 年　イングランドでエリザベス 1 世が即位（1603 年まで在位）　新興国英仏蘭は自由海論を主張。私掠船として拿捕免許状を与え、西葡の船舶や植民地の襲撃

を奨励した。

天正 4(1576)年　水軍で有名な志摩の九鬼嘉隆は、織田信長の命により、船に鉄を張った燃えない船（鉄甲船）を建造した。

天正 16(1588)年　豊臣秀吉が刀狩令と同年に海賊停止令を出し、兵農分離を図った。海賊衆という地位を否定し海外貿易・海上物流の支配を図った。これにより、14 世紀以降瀬戸内海の制海権を握り戦国大名の海上軍事力として活躍していた村上水軍等は大名に取り立てられたり、領主の支配に服した。

1585 年～1604 年　英西戦争　1588 年にはアルマダの海戦で英は西の無敵艦隊を破る

1603(慶長 8)年 2 月　徳川家康が江戸幕府創立

同年　イングランドでジェームズ 1 世が即位し、1604 年にロンドン条約を結び、英西戦争を終結。1609 年に英国沿岸海域における無許可漁業を禁止する宣言、「イギリスの海」海洋領有論を主張した。

1609 年　蘭・グロティウスが『自由海論』上梓　1625 年には『戦争と平和の法』を出版

1633(寛永 10)年　徳川幕府が鎖国令を発した。

1635 年　英・セルデンが『閉鎖海論』上梓

1638(寛永 15)年　徳川幕府が 100 石以上の大船建造を禁止した。

1641 年　蘭がマラッカを占領

1671（寛文 11）年　大坂の豪商河村瑞賢が東廻り航路を開設

1672（寛文 12）年　河村瑞賢が西廻り航路を開設

1730（享保 15）年　樽廻船が始まり、灘の清酒や大坂の物資が江戸に下り、「下り酒」が評判になった[1]。

（4）近代（産業革命、市民革命（アメリカの独立・フランス革命）、国民国家・資本主義の出現～第 2 次世界大戦まで）

① アメリカの独立、フランス革命、ナポレオン戦争

1733 年　英のケイ（John Kay）が飛び杼による紡績機を発明した。これが「産業革命」のスタートとなった。

1763 年　パリ条約で仏はミシシッピー川以東のルイジアナを英に割譲し、ミシシッピー川以西のルイジアナを西に割譲し、英は北米に覇権を確立

[1] 灘の清酒は「下り酒」として江戸で高く評価された。灘で醸造して江戸に「下る」清酒ではない、関東などで醸造して江戸に「下らない」酒は喜ばれなかった。これが「くだらない」の語源となった。

1765 年　　英は印紙法を米に科したが、反発が強く、これが米独立戦争の発端となった。翌 1766 年に撤廃された。
1773 年　　ボストン茶会事件
1776 年　　米独立宣言（市民革命）
1783 年　　独立戦争が終結し、パリ条約で英は米の独立を承認
1789 年　　フランス革命（市民革命）
1792 年　　第一共和政発足、フランス革命戦争勃発
1793 年　　対仏大同盟
1797 年　　カンポ・フェルミオの和約（仏墺間）
1799 年　　ブリューメルのクーデターでナポレオンが独裁権を把握
1801 年　　リュネビルの和約（仏墺間）
1802 年　　アミアンの和約（英仏間のフランス革命戦争の講和条約）
1803～1815 年　　ナポレオン戦争　1803 年英がアミアンの和約を破棄して仏に宣戦
1804 年　　ナポレオンが帝政を開始（第一帝政）
1808～1814 年　　スペイン独立戦争
1812 年　　ナポレオンのロシア遠征と撤退
1814 年　　3 月　連合軍のパリ入城、4 月　ナポレオン退位・エルバ島へ追放、ルイ 18 世が即位し、王政復古
1814 年 9 月～1815 年 6 月　　ウィーン会議（会議は踊る）
1815 年　2 月　　ナポレオンがエルバ島脱出
　　6 月　　ワーテルローの戦い、セントヘレナ島へ配流
　　6 月　　ウィーン議定書締結（ウィーン体制）（ナポレオン戦争後のヨーロッパの秩序再建と領土分割が合意され、クリミア戦争で崩壊するまで、フランス革命以前の大国の勢力均衡が図られた。）
　　11 月　　第二次パリ条約（ナポレオン戦争が正式に終結）

② ナポレオン戦争後（国民国家・資本主義の出現）

1821 年　　ギリシャ革命、ギリシャ独立戦争開始（～1832 年）
1824 年　　英蘭協約で蘭領マラッカは英領スマトラ島のアチェと交換され、マラッカ海峡より西側は蘭領、東側は英領となった。
1828 年　　露土戦争
1829 年　　アドリアノープル条約で露土戦争終結（露勝利）
1830 年 7 月　　フランス 7 月革命、王政廃止、立憲君主制へ（ルイ・フィリップ）
1832 年 7 月　　コンスタンティノープル条約でギリシャ独立（オスマン帝国からの独立）
1848 年 2 月　　フランス 2 月革命（第二共和政に移行、ルイ・ナポレオンが大統領）

同年　　3 月　　ウィーンで革命が起こって（3 月革命）メッテルニヒが失脚し、ベルリン、プラハ、イタリアで暴動が起こり、ヨーロッパ各地に 2 月革命の影響が及んだ。

（2 月革命と 3 月革命の 2 つの革命を総称して「1948 年革命」「諸国民の春（printemps des peuples）」という。）

1852 年　　ルイ・ナポレオンがナポレオン 3 世として皇帝となり、仏は第二帝政に移行

1853(嘉永 6)年　　ペリー（Matthew Perry）率いる米海軍東インド洋艦隊 4 隻の軍艦が浦賀に入港（泰平の眠りを覚ます上喜撰たった四杯で夜も眠れず）

1853～1856 年　　クリミア戦争（オスマン帝国、仏、英、サルディニア対露）

1856 年 3 月　　パリ条約（クリミア戦争の講和条約、1815 年以来続いたウィーン体制が終焉、列強は帝国主義、英は名誉ある孤立、植民地主義の進展）

1856 年 4 月　　パリ宣言（私掠船の放棄）

1860 年　　ウィルヘルム 1 世がプロイセン国王に即位

1861 年　　ヴィットリオ・エマヌエル 2 世がイタリアを統一し、イタリア王国成立

1862 年　　ビスマルクがプロイセン宰相に任命され、鉄血政策を推進

1861 年 4 月～1865 年 4 月　　アメリカ南北戦争（奴隷制維持を目指し独立を宣言した南部 11 州（アメリカ連合国）が北部 23 州（リンカーンの奴隷解放宣言は 1863 年 1 月）と戦って敗れた、米の総力戦）

1866 年　　普墺戦争

1867(慶応 3)年 10 月　　大政奉還

1868(明治元)年 9 月　　明治と改元

1869(明治 2)年　　スエズ運河開通

1870(明治 3)年～1871(明治 4)年　　普仏戦争

1870(明治 3)年 9 月　　ナポレオン 3 世が捕虜となり、仏は第三共和政に移行

1871(明治 4)年　　ドイツ帝国成立（ドイツ皇帝はプロイセン国王）

1890(明治 23)年　　公有水面埋め立て及使用免許取扱方（内務省達）

1894(明治 27)年～1895(明治 28)年　　日清戦争

1899(明治 32)年　　第一次ハーグ万国平和会議（世界初の国際法典会議）

1904(明治 37)年～1905(明治 38)年　　日露戦争

1907(明治 40)年　　第二次ハーグ万国平和会議

1910(明治 43)年 9 月 23 日　　「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル條約」及び「海難ニ於ケル援救助ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル條約」がブラッセルで採択

1912(明治 45)年 4 月 15 日　　「タイタニック号」沈没　（船舶の安全性強化についての議論が開始され、SOLAS 条約につながっていった。）

（2012(平成 24)年が 100 周年）

③ 第一次世界大戦、国際連盟

1914(大正 3)年 7 月～1918(大正 7)年 11 月　第一次世界大戦
1914 年 8 月　パナマ運河開通
1919(大正 8)年 1 月　独ワイマール共和政発足
同年　6 月　ベルサイユ講和条約（国際連盟の設立が合意された。多額の賠償金に独は苦しんだ。）
1920(大正 9)年 1 月　国際連盟第 1 回総会
同年　7 月 24 日　国際連盟理事会はハーグ万国平和会議によって開始された作業を再開し、常設国際司法裁判所（PCIJ：Permanent Court of International Justice）により解釈・適用されるべき法について合意すべきことを勧告する決議を採択。
1921(大正 10)年 4 月 20 日　「通過ノ自由ニ関スル條約」がバルセロナで採択
1922(大正 11)年　常設国際司法裁判所をハーグに設立
1923(大正 12)年 12 月 9 日　「海港ノ国際制度ニ関スル條約」がジュネーブで採択
1924(大正 13)年 9 月 22 日　国際連盟第 5 回総会は「国際法の漸進的法典化のための専門家委員会」の設置を決議。同年 12 月専門家委員会のメンバーを選出。
1925(大正 14)年 4 月 1 日　専門家委員会が検討を開始。
1926(大正 15)年 1 月　海賊に関する松田草案が作成され、専門家委員会に提出された。
同年　8 月 2 日　「ロチュース号」と「ボス・クルト号」衝突
1927(昭和 2)年 9 月 7 日　PCIJ　「ロチュース号」事件判決
同年　9 月 27 日　国際連盟第 8 回総会は国際法典編纂会議の 3 主題（国籍、領海、国家責任）を決定し、「法典会議準備委員会」の設置を決議。同年 11 月委員会設置。
同年　10 月　ハーバード・ロースクールは上記 3 主題について条約案を準備することを目的とする諮問委員会の設置を決定。
1929(昭和 4)年 4 月　領海に関するハーバード領海条約草案の発表。（1928(昭和 3)年 1 月～1929 年 2 月まで、ハーバード・ロースクール諮問委員会は 4 回会合を開催して検討。）
同年　10 月 24 日　NY 証券取引所で株価が大暴落し、世界恐慌の引き金となった。
1930(昭和 5)年 3 月 13 日～4 月 12 日　ハーグ国際法典編纂会議（平時かつ国際法上の領海問題について基本原則をまとめたが、領海の幅について合意を得ることはできなかった。しかし、第二報告書（フランソワ報告書）をまとめたことに大きな意義。）
1931(昭和 6)年 9 月　満州事変

1932(昭和 7)年　　ハーバード・ロースクールの国際法研究会が「海賊に関する条約案」を作成した[2]。
1933(昭和 8)年 1 月　　独・ヒトラー内閣発足、3 月に全権委任法成立
2 月　　日独は国際連盟から脱退
1934(昭和 9)年 1 月　　上海事変
8 月　　国民投票により、ヒトラーは総統に就任（大統領と首相を兼務）
1937(昭和 12)年 7 月　　日中戦争勃発
11 月　　日独伊防共協定成立

（5）　現代（第二次世界大戦、国際連合～現在）

1939(昭和 14)年 9 月　　独のポーランド侵攻により、第二次世界大戦勃発。
1940(昭和 15)年 9 月　　日独伊三国同盟
1941(昭和 16)年 12 月　　太平洋戦争開戦
1944(昭和 19)年 8～10 月　　ダンバートン・オークス会議で米英中ソの 4 大国中心の戦後国際平和機構創設について合意
1945(昭和 20)年 2 月　　ヤルタ会談で仏を加えた 5 大国一致と拒否権について合意
同年　　4～6 月　　サンフランシスコ会議に連合国 50 カ国代表が集まり、6 月 26 日に国際連合憲章が採択された。
同年　　5 月　　独が降伏し、欧州戦線終結
同年　　8 月　　日本が降伏し、太平洋戦争終結
同年　　10 月 24 日　　国際連合憲章発効、国際連合発足（国際連盟は 1946 年 4 月廃止）
1946(昭和 21)年　　国際司法裁判所（ICJ：International Court of Justice）発足
1947(昭和 22)年 8 月　　トール・ヘイエルダール（Thor Heyerdahl）が「コンティキ号（Kon-Tiki）」でペルーからタヒチのツアモツ諸島へ約 8,000km 航海。
同年　　11 月　　国連総会は国際法委員会の設置を決議。
1948(昭和 23)年　　「海上における生命の安全に関する国際条約」「海上における衝突の防止に関する国際条約」がブラッセルで締結。
同年　　11 月　　国際法委員会委員 15 名を選挙で選任
1949(昭和 24)年 4 月～6 月　　第 1 回国際法委員会を米サクセス湖で開催
1952(昭和 27)年 4 月　　対日サンフランシスコ講和条約が発効し、連合国軍による占領が終了し、我が国は独立国として国際舞台に復帰した。
同年　　「衝突または他の航海事故の刑事裁判管轄権に関する規則の統一に関する国際条約」をブラッセル会議で採択。

[2] 国際連盟に提示されたが、同意を得られず、その後放棄された。飯田忠雄『海賊行為の法律的研究』有信堂、昭和 42 年、149 ページ。

1954(昭和 29)年　「油による海の汚濁の防止に関する国際条約」締結。
1956(昭和 31)年 4 月～　第 8 回国際法委員会は海洋法条約案を国連総会に提出。
同年　12 月 18 日　日本の国連加盟（80 番目の加盟国）
1957(昭和 32)年 2 月 21 日　国連総会で国際全権会議（海洋法会議）の開催を決定。
1958(昭和 33)年 2 月 24 日～4 月 27 日　第 1 次国連海洋法会議（ジュネーブ）「領海および接続水域に関する条約」「公海に関する条約（1962 年 9 月 30 日発効）」「大陸棚に関する条約」「漁業及び公海の生物資源の保存に関する条約」の 4 条約を採択。
1959(昭和 34)年 12 月　「南極条約」採択
1960(昭和 35)年 3 月～4 月　第 2 次国連海洋法会議（ジュネーブ）（領海の幅についてまとまらなかった。しかし、この会議の後、領海 3 海里を維持する国は減少し、12 海里までの漁業水域を設定することが一般的傾向となった。）
1962(昭和 37)年 10 月　キューバ危機
1964(昭和 39)年　江の島ヨットハーバー開港
1969(昭和 44)年　コンテナ埠頭　大阪港で供用開始　本格的なコンテナ化の波
1973(昭和 48)年～1982(昭和 57)年　第 3 次国連海洋法会議
（於ニューヨークとジャマイカ）
1982(昭和 57)年 4 月 30 日　「国連海洋法条約（UNCLOS）」採択
（1994(平成 6)年 11 月 16 日発効）
1985(昭和 60)年 10 月　「アキレ・ラウロ号」事件
1988(昭和 63)年 3 月　「海洋航行不法行為防止条約（SUA 条約）」採択
（1992（平成 4）年発効）
1989(平成元)年　日本籍外航客船「おせあにっく・ぐれいす」「ふじ丸」就航
本格的な外航クルーズ時代の幕開け
東欧革命（ポーランド、ハンガリー、チェコスロバキア、ルーマニアで政権崩壊、11 月ベルリンの壁崩壊）
1990(平成 2)年 10 月　東西ドイツ統一
1991(平成 2)年 12 月 26 日　ソ連崩壊、東西冷戦体制終焉
2001(平成 13)年 9 月 11 日　米国同時多発テロ
2001(平成 14)年　「SO SAN 号」事件（イエメン沖で大量破壊兵器を輸送）
2004(平成 16)年 4 月　国連安全保障理事会が WMD 拡散阻止の決議
2005(平成 17)年 10 月　「2005 年 SUA 条約改正議定書」採択（2010(平成 22)年発効）
2011(平成 23)年 7 月　南スーダン共和国がスーダンから独立
中東の春（チュニジア、エジプト、リビア、イエメンで民主化進展）
2012(平成 24)年　主要国の首脳交代（5 月ロシア・プーチン大統領、仏・オランド大統領、6 月エジプト・ムルシ大統領、11 月米・オバマ大統領再選（2013(平成 24 年)1 月就任）、中国・習国家主席選出、12 月韓国・

朴大統領選出、日本・安倍総理）

2. ソマリア年表

1960(昭和 35)年　6 月　　イタリア信託地域及び英領がそれぞれ独立し、合併して「ソマリア共和国」を形成した。（フランス海外領土であったジブチは 1977 年に独立した。）

1969(昭和 44)年 10 月　　クーデターによりバーレが最高革命評議会議長に就任し、その後、大統領に就任した。

1977(昭和 52)年～1980(昭和 55)年　　隣国エチオピアとのオガデン戦争が発生した。その後、反政府運動が全土に広がった。

1991(平成 3)年 1 月　　バーレ大統領が追放され、全武装勢力間の内戦に突入、無政府状態になった。暫定政府が樹立されたが、アイディード将軍が対立して内戦に拍車をかけた。

5 月　　北西部が「ソマリランド共和国」と自称して独立を宣言した。

1992(平成 4)年 3 月　　暫定政府とアイディード将軍派との間に停戦協定成立した。

4 月　　国連は人道援助物資の支援輸送、国連要員の安全確保等を行うための「国連ソマリア活動（UNOSOM：United Nations Operation in Somalia)」（第一次国連ソマリア活動）を決定し、活動を開始した。

12 月　　武装勢力の妨害を受け、国連は活動形式を米を中心とする多国籍軍方式(「統一タスクフォース(UNITAF：United Task Force)」)に変更した。

1993(平成 5)年 5 月　　多国籍軍が任務を果たし、「第二次国連ソマリア活動（UNOSOM Ⅱ)」に移行した。

10 月　　治安維持のため武装解除を行おうとしたが、武装勢力との間の戦闘により米軍兵士 18 名が死亡し、その遺体が市中を車で引きずり回された。

1994(平成 6)年 3 月　　米軍が撤退し、その後、順次各国も撤退した。

1995(平成 7)年 3 月　　第二次国連ソマリア活動が終了した。

1996(平成 8)年 8 月　　アイディード将軍死亡

1998(平成 10)年 7 月　　北東部が「プントランド国」と自称して自治地域を宣言した。

2000(平成 12)年 5 月　　ジブチで和平会議

8 月　　ジブチの仲介により暫定会議発足、ハッサン暫定大統領選出、暫定国民「政府」が成立した。(2003(平成 15)年に崩壊した。)

2002(平成 14)年　　「イスラム法廷連合（UIC: Union of the Islamic Courts)」が結成され、首都モガディシュを含むソマリア中南部を支配した。

2004(平成 16)年 8 月　ケニアのナイロビで暫定連邦議会が発足した。

10 月　暫定大統領にユスフが選出された。

2005(平成 17)年 1 月　「暫定連邦政府（TFG：Transitional Federal Government)」が発足した。

6 月　TFG はソマリアに入り、暫定首都をジョハールとし、その後バイドアに移転した。

6 月　WFP がチャーターした船がソマリア沖で乗っ取られた。

11 月　米クルーズ船「シーボーン・スピリット」が海賊の銃撃を受けた。

2006(平成 18)年 6 月　イスラム法廷連合がバイドアを除く南部ソマリア地域を制圧した。

12 月　TFG の要請を受け、米の支援を受けたエチオピア軍が TFG と共に首都モガディシュを奪還した。(エチオピア軍は 2009(平成 21)年 1 月まで駐留した。)

2007(平成 19)年 3 月　AU のソマリア・ミッション AMISOM がモガディシュで展開を開始した。

9 月　エリトリアでイスラム法廷連合は他の勢力とともに「ソマリア再解放連盟（ARS)」を結成し、「暫定連邦政府」と対抗した。

2008(平成 20)年 8 月　国連の仲介により TFG と ARS の穏健派グループがジブチ合意に署名した。

12 月　合意後も、イスラム武装勢力による攻撃は続き、ユスフ初代大統領は辞任し、エチオピア軍は撤退を開始した。

2009(平成 21)年 1 月　ジブチ行動指針採択

エチオピア軍の撤退が終了した。

アル・シャバーブは支配地域を拡大し、バイドアを掌握した。

シェイク・シャリフ・アフメド（ARS 穏健派指導者）を新大統領に選出した。ARS 側人物が大統領となったものの、暫定連邦政府の基盤は脆弱である。

2 月　シャマルケが首相に指名され、組閣した。

7 月　アル・シャバーブがバイドアの国連機関事務所を襲撃した。

8 月　内閣改造

9 月　アル・シャバーブがモガディシュの AMISOM 本部を車両自爆テロ攻撃を行った。

10 月　アル・シャバーブがシャリフ・アフメド大統領搭乗の飛行機を狙って迫撃砲で攻撃した。

2010(平成 22)年 7 月　内閣改造

ソマリランドで大統領選挙の結果シラニョ大統領が就任し、内閣を指名した。

プントランドで議会の初会合が開催された。
アル・シャバーブによるテロ事件がウガンダの首都カンパラで発生し、70 名以上が死亡した。
8 月　モガディシュ市内の大統領公邸に迫撃砲が撃ち込まれ、ウガンダ兵士を含む 10 名以上が死亡した。
9 月　シャマルケ首相が辞任した。
10 月　モハメッド・アブデュライが新首相に就任した。
2011(平成 23)年 8 月　アル・シャバーブが首都モガディシュから撤退
10 月以降　ケニア及びエチオピアがアル・シャバーブ拠点を攻撃・奪取し、TFG 支配地域が拡大
2012(平成 24)年 7 月 25 日　135 名の伝統的長老が選出した 825 名からなる国家憲法制定委員会が招集された。
8 月 1 日　国家憲法制定委員会が暫定憲法を採択した。
20 日　伝統的長老により下院議員 275 名中 215 名が選出され、新連邦議会が招集された。
（TFG の暫定期間終了期限）
9 月 10 日　連邦議会により、ハッサン・シェイク・モハムッドが新大統領に選出された。
10 月 6 日　アブディ・ファラ・シルドンが新首相に任命された。
（10 月 16 日に連邦議会により信任された。）
11 月 4 日　10 名の閣僚が任命された。
（11 月 4 日に連邦議会により信任された。）
11 月 15 日　新内閣の宣誓式が行なわれた。
ソマリランドを除く統一政府が 21 年ぶりに樹立された。

3. 船舶の発達

産業革命（18～19 世紀）により蒸気機関が登場すると、船舶の動力源として利用され、帆船は蒸気船に取って代わられ、鉄製汽船、鋼船、装甲船が登場し、海賊船とは比べ物にならないほど軍艦の能力・装備が格段に向上した。

1733 年　英のケイ（John Kay）が飛び杼による紡績機を発明した。これが「産業革命」のスタートとなった。

1764 年　英のハーグリーブス（James Hargreaves）がジェニー紡績機を発明した。

1769 年　英のワット（James Watt）が蒸気機関を開発した。

1771 年　英のアークライト（Richard Arkwright）が水力紡績機を作成した。

1783 年　仏のドロテー（Claude François Dorothée）が世界最初の実用的な蒸気船を開発した。

1807 年　英のフルトン（Robert Fulton）が蒸気船を商業的に成功させた（ニューヨーク・オールバニー間）。

1821 年　最初の鉄製汽船「アーロン・マンビー号（Aaron Manby）」が建造された。

1835 年　英のフランシス・スミス（Francis Petit Smith）がスクリュープロペラの特許を取得し、スクリュー船の建造を開始。

1838 年　「シリウス号（SS Sirius）」(1837 年建造の蒸気船・外輪船)が アイルランドを出航してニューヨークに到着し、大西洋を横断した最初の蒸気船となった。

同年　「グレート・ウェスタン号（SS Great Western）」（1837 年建造の蒸気船）が英を出航して最高速力 8.66 ノットでニューヨークに 15 日で到着。

1839 年　初めてのスクリュー船・蒸気船である「アルキメデス号（SS Archimedes）」が英を出航して最高速力 10 ノット、13 日間で大西洋を横断。

1845 年　最初の鋼船・スクリュー船である「グレート・ブリテン号（SS Great Britain）」が建造された。

1845 年　英海軍はスクリュープロペラ船と外輪蒸気船の綱引きを行い、スクリュー船の優位が証明された。

1846 年　英海軍は帆走軍艦をスクリュー推進の軍艦に改装

1850 年　仏海軍は初の汽走スクリュー推進軍艦「ナポレオン号」を建造

1853(嘉永 6)年　ペリーが浦賀に黒船（2 隻の外輪蒸気船と 2 隻の帆船）で来航した。

1855(安政 2)年　徳川幕府はオランダから外輪式蒸気船を寄贈され「観光丸」と命名した。

1857(安政 4)年　幕府はオランダに注文したスクリュー式蒸気船を「咸臨丸」と命名した。

1858 年　船舶の建造技術が発達し、1 万 8,915GT、全長 211m、乗客定員 4,000 名の大型蒸気船「グレート・イースタン号（SS Great Eastern）」が進水。

1860 年　最初の外洋航行可能な装甲艦である「ラ・グロワール号（La Gloire）」（機帆船、木造船を 119mm の鉄板で装甲）が仏海軍に就役。

1869 年　スエズ運河が開通してヨーロッパとインド洋を結び、従来の喜望峰回り航路を大きく短縮。航行スケジュールが確実な蒸気船が帆船を駆逐していった。

1884 年　英のチャールズ・パーソンズ（Charles A. Parsons）が蒸気タービンを発明し、特許を取得

1888 年　仏海軍が電気モーターで推進する潜水艦「Gymnote」を開発

1892 年　独のルドルフ・ディーゼル（Rudolf C. K. Diesel）がディーゼルエンジンを発明。熱効率に優れ、軽油等の液体燃料を使用。

1894 年　世界初の蒸気タービンを動力源とする「タービニア号（SS Turbinia）」が進水。1897 年のビクトリア女王即位 60 周年記念観艦式に登場して、34.5 ノット（時速 63 ㎞）の速力で、海軍軍艦を振り切って蒸気タービン船の優位を証明し、英海軍はタービン船の導入を開始した。

1900 年　内燃機関（ガソリンエンジン）によって推進する近代的潜水艦「USS Holland」が登場

1914 年　パナマ運河（閘門式運河）が開通して大西洋と太平洋を結び、従来のマゼラン海峡回り航路を大きく短縮。

第一次世界大戦で独潜水艦はディーゼルエンジンを使用し、その効率の良さが認識されて、1920 年代以降本格的に普及が始まった。

第一次世界大戦後、船舶の主流はレシプロ式蒸気機関からタービン式に取って代わられた。

第二次世界大戦後、ディーゼルエンジンに安価な C 重油を利用することが可能となり、蒸気タービン機関はディーゼルエンジンに取って代わられた。

1955 年　米海軍の原子力潜水艦「USS Nautilus」が登場し、水中速力と水中航続力が飛躍的に向上した。

Ⅲ.　　参考文献

外務省 HP。
国土交通省 HP。
防衛省 HP。

明石欽司「海洋法前史」栗林・杉原『海洋法の歴史的展開』有信堂、2004 年。
明石康『国際連合　軌跡と展望』岩波書店、2006 年。
朝日新聞グローブ、通巻 71 号、2011 年 9 月 18 日。
飯田忠雄『海賊行為の法律的研究』有信堂、昭和 42 年。
イサベラ・バード、高梨健吉訳『日本奥地紀行』平凡社、昭和 48 年。
イザベラ・バード、金坂清則訳注『完訳日本奥地紀行 1 、2』平凡社、2012 年。
榎本喜三郎『「便宜置籍船」問題論叢』近藤記念海事財団、1993 年。
大野恒太郎「海洋法条約と刑事法」『判例タイムズ』第 35 巻第 6 号、1984 年。
岡野正敬「海賊取締りに関する国際的取り組み」『国際問題』No.583、2009 年 7・8 月。
奥脇直也「海上テロリズムと海賊」『国際問題』No.583、2009 年 7・8 月。
小田滋『海の国際法下巻』有斐閣、昭和 34 年。
小田滋『注解国連海洋法条約上巻』有斐閣、昭和 60 年。
海洋政策研究財団『海洋白書 2009』、『海洋白書 2010』2009 年、2010 年。
加藤俊作『国際連合成立史』有信堂高文社、2000 年。
金子史生「進展を見せるマ・シ海峡の航行安全確保のための国際協力」『海運』2008 年、7 月、8 月。
金子史生「マ・シ海峡の航行援助施設基金と我が国の協力」『海運』2009 年 3 月。
河上和雄『捜査官のための実務刑事手続法』東京法令出版、1978 年。
川端清隆、持田繁『PKO 新時代』岩波書店、1997 年。
国際連合広報局『国際連合の基礎知識』関西学院大学総合政策学部、2009 年。
国土交通省海事局『平成 24 年版海事レポート』、平成 24 年他。
坂元茂樹「海賊の第三国への「引渡し」問題―海賊の訴追・処罰の根拠と態様をめぐって―」外務省海洋室研究会 2010 年 10 月 21 日資料。
衆議院調査局『海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律案（内閣提出第 61 号）参考資料』2009 年。
衆議院調査局国土交通調査室『海洋基本法案参考資料』2007 年。
杉原高嶺『海洋法と通航権』（財）日本海洋協会、1991 年。
杉原高嶺「海洋法の発展の軌跡と展望」『海洋法の歴史的展開』有信堂、2004 年。

杉原高嶺他『現代国際法講義〔第 4 版〕』有斐閣、平成 19 年。
スティーヴンソン『宝島』角川書店、昭和 27 年。
竹本正幸訳『便宜置籍船と多国籍企業　国連報告書』ミネルヴァ書房、昭和 54 年。
立作太郎「第一回國際法典編纂會議に於ける領海の範圍の問題」『國際法外交雑誌』第 29 巻第 10 号、昭和 5 年。
立松慎也「海賊対処法の制定」『時の法令』No.1847、2009 年 12 月 15 日。
中谷和弘「海賊」『海法会誌』日本海法会復刻第 45 号、2001 年。
中谷和弘「海賊に関する法律問題」『海法大系』商事法務、2003 年。
西田英男「国際水路機関の改革への努力－その 1－」『水路』第 130 号、2004 年。
西村弓「マラッカ海峡およびソマリア沖の海賊・海上武装強盗問題」『国際問題』No.583、2009 年 7・8 月。
（財）日本海事センター編『海洋法と船舶の通航』改定版、2010 年。
（公財）日本海事センター『諸外国の海運関係施策』平成 24 年。
（社）日本海難防止協会『マラッカ・シンガポール海峡レポート』2010 年。
（社）日本経済団体連合会、2011 年 10 月 18 日「海賊対策の強化に向けた提言」
（一社）日本船主協会『海運統計要覧 2011』2011 年。
初又且敏「「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」について」『研修』741 号、2010 年 3 月。
林久茂『海洋法研究』日本評論社、1995 年。
平野龍一、松尾浩也『新実例刑事訴訟法Ⅰ』青林書院、1998 年。
藤永幸治他編『大コンメンタール刑事訴訟法』青林書院、1996 年。
古田佑紀「刑事司法における国際協力」『現代刑罰法大系』日本評論社、1984 年。
ホメーロス『イーリアス』『オデュッセイア』河出書房新社、昭和 44 年。
増田義郎『完訳ロビンソン・クルーソー』中央公論新社、2007 年。
松原一雄「國際法の編纂に就いて」『國際法外交雑誌』第 25 巻第 6 号、大正 15 年。
松原一雄「國際聯盟に於ける國際法編纂事業の現状」『國際法外交雑誌』第 27 巻第 2 号、昭和 3 年。
J・マホフスキ『海賊の歴史』河出書房新社、1975 年。
三井誠他編『刑事手続』筑摩書房、1988 年。
水上千之『船舶の国籍と便宜置籍船』有信堂高文社、1994 年。
村上暦造「現代の海上犯罪とその取締り」『日本と国際法の 100 年第 3 巻海』三省堂、2001 年。
森隆行編著『外航海運概論七訂版』成山堂書店、2010 年。
森川幸一「海賊取締りと日本法」『国際問題』No.583、2009 年 7・8 月。
盛山正仁編著『環境政策入門』武庫川女子大学出版部、2012 年。
薬師寺公夫「公海海上犯罪取締りの史的展開」『海洋法の歴史的展開』有信堂、2004 年。
山田吉彦『海のテロリズム』PHP 研究所、2003 年。

山本和昭「国際犯罪と刑事手続上の諸問題」『警察學論集』立花書房、第 29 巻第 1 号、1976 年 1 月。
山本草二『国際法（新版）』有斐閣、1994 年。
横田喜三郎『海の国際法上巻』有斐閣、昭和 34 年。
吉田晶子「国際海事条約における外国船舶に対する管轄権枠組の変遷に関する研究」『国土交通政策研究』No.77、2007 年 7 月。

Clarksons. *The Bulk Carrier Register 2012.*
Clarksons. *The Containership Register 2012*. 14th ed.
Clarksons. *The Tanker Register 2012.*
Fu, Xiaowen, Adolf K.Y.Ng and Yui-Yip, Lau. "The Impacts of Maritime Piracy on Global Economic Development" *International Forum on Maritime Security,* 2010.
Harvard Research in International Law, Draft Convention on Piracy with Comments, *The American Journal of International Law,* Vol.26, Supplement：Research in International Law, 1932.
ICC International Maritime Bureau. *Piracy and Armed Robbery Against Ships.* London: October 2012 他。
IMO 資料（含 HP）。
The One Earth Future Foundation. *The Economic Cost of Somali Piracy 2011 Woking Paper*. 2011.
Parry, Clive. Ed. *The Consolidated Treaty Series.* Vol. 173 1890. New York: Oceana Publications, 1978.
Pella, Vespasien. "La Répression de la Piraterie." In *Recueil des Cours.* Tome 15 (1926). Paris: Librairie Hachette, 1928.
Rosenne, Shabtai., ed. *League of nations Committee of Experts for the Progressive Codification of international Law [1925-1928].* 2 Vols. New York: Oceana Publications, Inc., 1972.
Treves, Tullio. "Piracy, Law of the Sea, and Use of Force：Developments off the Coast of Somalia." *The European Journal of International Law* Vol.20, No.2, 2009.
UN Conference on the Law of the Sea Official records Vol.Ⅱ, A/CONF.13/38.
UN Conference on the Law of the Sea Official records Vol.Ⅳ, A/CONF.13/40.
その他 UN 資料（含 HP）。