

新海洋管理組織設立の促進と課題¹

国際公共財としての海洋を管理する

東洋大学 中澤克佳研究会 国際分科会

坂本歩 小貝真弓 山本拓

2010年12月

¹本稿は、2010年12月11日、12日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2010」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、ゼミ活動でご指導いただいた中澤准教授（東洋大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

新海洋管理組織設立の促進と課題²

国際公共財としての海洋を管理する

2010年12月

²本稿は、2010年12月11日、12日に開催される、ISFJ日本政策学生会議「政策フォーラム2010」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、ゼミ活動でご指導いただいた中澤准教授（東洋大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿にあり得る誤り、主張の一切の責任はいうまでもなく筆者たち個人に帰するものである。

要約

私たちは本稿において、新海洋管理組織設立を提言する。現在海上貿易の需要は増加しており、今後も増加が予想される。しかし、現在、海賊問題や領土・領海問題が起きているにも関わらず、既存の組織モデルでは情報交換の連携が取れておらず、効率的な組織提携体制がなされていない。しかしながら、海洋貿易はほとんど全ての国家で国民生活を支えている非常に重要な物資輸送手段であると言える。

第 1 章では、世界の海上貿易の現状から、海上貿易がどのような影響力を世界に与えているかを示す。現在、世界の海上貿易量は増加の一途を辿っている。世界の海上貿易量はこの 20 年間で実に 2 倍にまで増加しており、世界経済の生命線と言えるほどの規模までになっている。さらに、今後も海上貿易量は新興国を中心とした経済発展によって更なる増加が見込まれている。また、海上貿易によって輸送されている物資も、石油や鉄鉱石のような鉱物資源をはじめ、トウモロコシや小麦のような穀物などの食料にまで多岐に渡っており、海上貿易を通じてそれらの物資を輸入している国家においては、海上貿易は国民生活に必要不可欠な存在になっている。このように、今後更なる需要拡大が見込まれる海上貿易において、世界経済に欠かせない物資を安全かつ円滑に世界各国へ届けるためには、海上の安全を確保しなければならないのである。

第 2 章では、海洋に存在する諸問題を、二大海洋問題を例に挙げて海洋貿易が危険にさらされる可能性があることを示す。海上貿易が世界経済にとって重要であるにも関わらず、海賊問題や領土・領海問題など大きな問題を含めて、様々な規模の問題が世界の海上交易ルート上で発生しており、海上交易を脅かしているのが現状である。これらの問題は、例え諸国家が尽力したとしても、根本的な解決を見出すことは各国の利害関係や費用と期間などによって困難である。また、既存の問題は深刻化する可能性もあるため、長期的な国際協力体制によって抑止する必要も存在している。

第 3 章では、現行の国際海洋組織の概要を整理し、それぞれの組織が海洋問題についてどのような役割を果たしており、第 2 章で説明した問題についてどのように対応しているかを示す。海洋問題に対して、世界の海上貿易の安全確保のための法律・条約や国際組織は既に存在するが、既存の海洋管理体制には大きくわけて二つの問題点が存在する。一つ目には既存の国際組織が別個の役割を果たしていて、目的・解決方法が統一性のない状態であることである。そのため、海洋の国際組織間での強固な協力関係は確立されておらず、情報共有の面でも決して機能しているとは言えない。つまり、国際組織の横のつながりである情報交換システムがあまり機能しておらず、海上の法律や専門機関はあっても、上手く連携が取れていない状況であることである。二つ目には、海上貿易ルートの安全を守るための手段として、既存の国際海洋組織は間接的な手段しか有しておらず、直接的に防衛・管理する国際組織は存在していないということである。

第 4 章では、第 3 章で説明したこれらの問題点を踏まえ、現在の国際海洋管理体制よりも海上貿易を安全かつ円滑に行うために、我々は新海洋管理組織「IMMO」の設立を提言する。IMMO は、既存の国際海洋組織を再編成した組織であり、海洋貿易のルートの安全の確保を目的とした組織である。このように、既存の国際海洋組織を再編成することで、情報が十分に伝達・共有され、問題解決への一元的なアプローチも可能になり、問題発生現場への対処も可能になる。これによって今より問題解決に向けて効率的かつ迅速な対処ができ、

海洋問題に対して非常に効果的な施策を打ち出すことができる。

我々はこの IMMO の設立によって、世界経済の生命線ともいえる、海上交易ルート
の安全確保をより効率的な組織の設立によって目指すものとする。

目次

はじめに

第1章 世界の海上貿易の現状

- 第1節 世界の海上貿易の状況
- 第2節 海上貿易と航空貿易の比較
- 第3節 海上荷動き量
- 第4節 主要航路の輸送動向
- 第5節 我が国の海上貿易の動向
- 第6節 海上貿易の重要性

第2章 二大海上問題の概要

- 第1節 海賊問題
 - 第1項 海賊問題の概況
 - 第2項 海賊の目的
 - 第3項 ソマリア沖における海賊
 - 第4項 東南アジアの海賊
 - 第5節 本節まとめ
- 第2節 領土・領海問題
 - 第1項 概況
 - 第2項 南シナ海
 - 第3項 その他の海域
 - 第4項 まとめ

第3章 国際海洋機関

- 第1節 関連する国際海洋機関の整理
 - 第1項 国際海事機関 (IMO)
 - 第2項 国際海洋法裁判所 (ITLOS)
 - 第3項 国際水路機関 (IHO)
 - 第4項 総括

第4章 政策提言

- 第1節 新組織設立の目的
- 第2節 現行管理モデルの改善点
 - 第1項 指揮系統の明確化
 - 第2項 情報統制の必要性
- 第3節 新海洋管理組織
 - 第1項 組織構成
 - 第2項 なぜ4つの組織を一本化するのか
 - 第3項 国連海洋 PKO 局
- 第4節 組織一本化後の政策フロー
 - 第1項 平時の政策フロー

- 第 2 項 有事の政策フロー
- 第 5 節 海賊問題の現行モデルとの対応比較
 - 第 1 項 現行組織モデルの問題点
 - 第 2 項 新組織モデルでの対応
- 第 6 節 領海問題の現行モデルとの対応比較
 - 第 1 項 現行モデルの問題点
 - 第 2 項 新組織モデルでの対応
- 第 7 節 人員・予算
 - 第 1 項 人員
 - 第 2 項 IMO の予算とその評価
- 第 8 節 組織設立に当たっての日本の役割
- 第 9 節 IMMO 設立による期待効果
 - 第 1 項 海賊問題に与える効果
 - 第 2 項 紛争問題に与える効果
 - 第 3 項 国際海洋管理体制に与える効果
- 第 10 節 政策提言の課題
 - 第 1 項 設立の課題
 - 第 2 項 予算の課題
 - 第 3 項 平和維持部隊の課題
 - 第 4 項 平和維持活動の課題
- 第 11 節 政策提言に向けて

先行論文・参考文献・データ出典

はじめに

現在、世界の海上輸送は大きな二つの問題を抱えている。そのため、国際公共財³である海上貿易の安全が脅かされている。第一の問題として、海賊⁴問題が挙げられる。国際海事局 (IMB) によれば、2009 年の全世界の海賊事件は 406 件であり、2008 年の 293 件と比較して 1.3 倍の増加を示している⁵。特にソマリア沖⁶での海賊による商船の被害件数の増加は著しく、2007 年から 2008 年の間でソマリア沖での海賊事件は 2.5 倍にも増加しており、これは全世界の海賊件数の 4 割にも上っている⁷。海賊事件の増加は、民間の商船による円滑な海上輸送を阻害し、国際的な経済活動に損失を与えている。第二の問題として、南シナ海における領土・領海を巡る対立が挙げられる。南シナ海では、中国・ベトナム・フィリピン・マレーシア・台湾が西沙・南沙諸島と領海を巡って対立しており、頻繁に小規模の紛争が発生している⁸。どちらの問題も国際的な海上輸送に対する脅威となっている。また、これらの問題は現在の状態よりも悪化し、国際的な海上輸送を全面的に阻害する可能性がある。

一方で、国際的な海上貿易の取引量は年々増加しており、現在の海上貿易は全世界の経済活動に欠かせない生命線とも言える存在であり続けている。国土交通省が 2007 年に発表した海事レポートによると、外航海運市場は主に中国やインドの経済成長を背景とした鉄鉱石、石炭等の資源貨物の輸送需要が増大した。2007 年度の世界の海上荷動き量は、トンベースで 75 億 7,000 万トン (対前年比 5.2%) となり、昨年に引き続き過去最高記録を達成した⁹。このように、あらゆる国の経済活動に欠かせない物資が海上貿易によって運ばれている。

しかしながら、この世界経済の生命線であり、全ての国家に共通の財産である国際公共財とも言える海上交易を脅かす問題に対して、既存の国際的な海洋管理の枠組みは十分に対応できていない。現状では、海賊問題と領土・領海問題を直接的に扱う国際機関は存在せず、国際海事機関 (IMO)、国際海事局 (IMB)、国連安保理といった、海洋問題を担当する国際機関は、問題に対して法案の制定・改正、関係国へ拘束力のない勧告するなどの間接的な対応にとどまっており、海上交易ルートの安全確保などの直接的な対応は米国を中心とした連合艦隊や EU 諸国、NATO、ASEAN、ロシア、中国、インド等で個別に対応がなされているのが現状である。

³ 本稿において、「海上交易の安全」は非排除性と非競争性があるとみなし、国際公共財として扱う。

⁴ 海賊行為は国連海洋法条約第 101 条で「公海において、私有の船舶又は飛行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、抑留又は略奪行為を指す」とあるが、IMB や IMO 等の統計ではソマリア領海内やマラッカ海峡などの領海内で発生する海賊行為も含んでいるため。本稿でも領海内の海賊事件は海賊事件として数えている。

⁵ IMB ホームページ「2009 Worldwide piracy figures surpass 400」<http://www.iccc-ccs.org/> (最終アクセス日—2010/10/17)

⁶ ここでのソマリア沖とは、ソマリア沖・アデン湾・紅海・イエメン沿岸・ソマリア沿岸の総称を指しており、一部を除いた主要な海賊事件のソマリア沖の分類も同様である。

⁷ 外務省ホームページ「海賊の現状と日本の取組」<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/pirate/index.html> (最終アクセス日—2010/10/17)

⁸ 産経新聞「東南アジアの軍拡と「核心的利益」」2010 年 09 月 14 日東京朝刊

⁹ 国土交通省「海事レポート」<http://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html> (最終アクセス日—2010/10/17)

また、領土・領海問題には、関係国の利益獲得を目的とした主張が相次いでおり、これを解決するには莫大な時間と労力を必要となる。しかし、問題解決に尽力したところで確実に解決されるという保証はなく、事実上解決は不可能であるものと考えられている。さらには、国際公共財である海上交易から大きな恩恵を受けているにも関わらず、海上問題の解決に十分な貢献をしていない国も存在しており、フリーライダー問題¹⁰も生じている。本来、国際公共財である海上交易の安全は、直接的な関係国のみならず、全ての国が負担しなければならない問題である。

このような大きな問題を抱えている海上交易ではあるが、先程も述べたように、それは世界経済の生命線と言っても過言ではないほど大きな影響力を持っている。つまり、いくつかの解決困難な問題を有しているとはいえ、海上交易に機能不全がある場合、世界経済に打撃をもたらしてしまうと言える。

以上の理由により、我々は海上問題の解決に当たって、統一的且つ効果的である、新しい国際海洋管理機関が必要であると考えた。ただし、その組織は、あくまで「海洋貿易を安全かつ円滑に行うためのルートの確保」を目的とした組織の設立を目指すものであり、紛争の直接介入などによる問題の直接解決を目的とした組織ではないことは、ここに強く示しておきたい。そして、我々は原則として全ての国の出資によって運営される国際海洋管理機関を設立し、これをもって海洋問題から海洋交易を保護し、安全且つ円滑な輸送の確保に取り組み、国際公共財である海上貿易の永続的な安定の実現を目指す。

¹⁰経済学での定義では、フリーライダーとはある財に対する対価を支払わずに、その便益だけを享受する人のことを指している。本稿では、海上交易の安全に貢献せずに海上交易の便益を享受している国をフリーライダーとしている。

第1章 世界の海上交易の現状

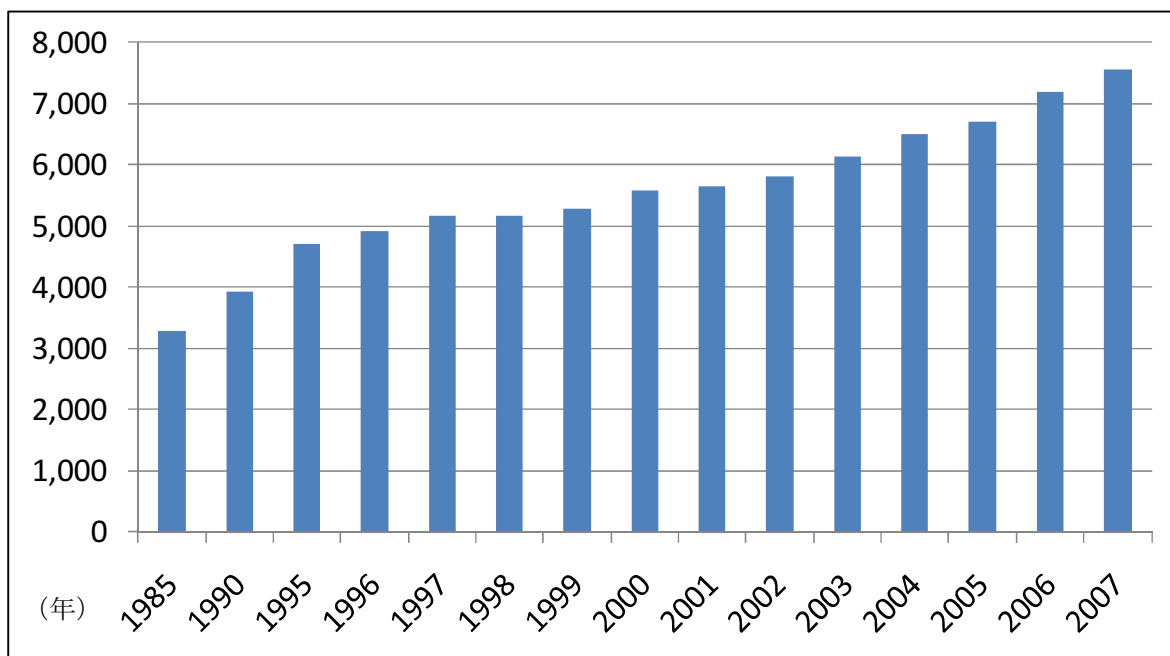
第1節 世界の海上貿易状況

今、海上貿易が活況を呈している。国土交通省が発表した 2007 年の海事レポートによると、外航海運市場は主に中国やインド等の経済成長を背景とした鉄鉱石、石炭等の資源貨物の輸送需要の増加に支えられて市場が拡大しつつある。図 1 は世界の海上貿易量の年度別推移を表したものである。1985 年から 2007 年にかけて世界の海上貿易量は約 2 倍に増えており、海上貿易による貨物輸送需要が年々増していることから判断すると、世界経済における海上貿易の重要性が分かる。

この増加の背景には中国やインドなどの新興国の経済発展による世界経済の規模拡大が要因にある。近年の世界経済のマイナス成長により懸念などもされているが、中国での海上貿易量は依然として増加している。また、前国土交通省海事局外航課長岡西氏によると今後も海上貿易の増加が見込まれるとしており、ますます世界海上貿易量の増加が予想される¹¹。

図 1：世界の海上貿易量の推移

(百万トン)



資料出所：国土交通省『海事レポート 2007』より著者作成

¹¹岡西康博 『海上フォーラム講演要旨』より

第2節 海上貿易と航空貿易の比較

海上貿易と航空貿易はどちらも貨物の輸送を目的としているが、貨物の内容が違っている。図 2 と図 3 を見てわかるように、海上貿易では重いもの、大量に運びたいもの、また比較的安価なものを運ぶ時に利用されることが多い。一方、航空貿易では希少価値が高く、丁寧に扱うものや、可能な限り早く貨物を輸送したいときに使われることが多い。

海上輸送と航空輸送の比較

図 2：船舶と航空機の輸送量

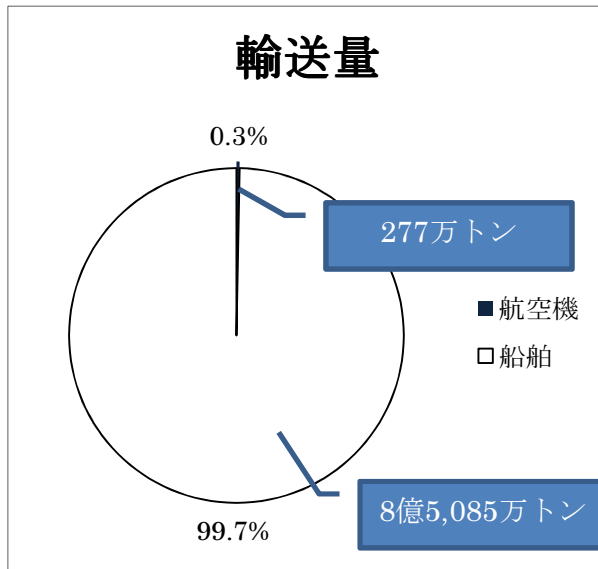
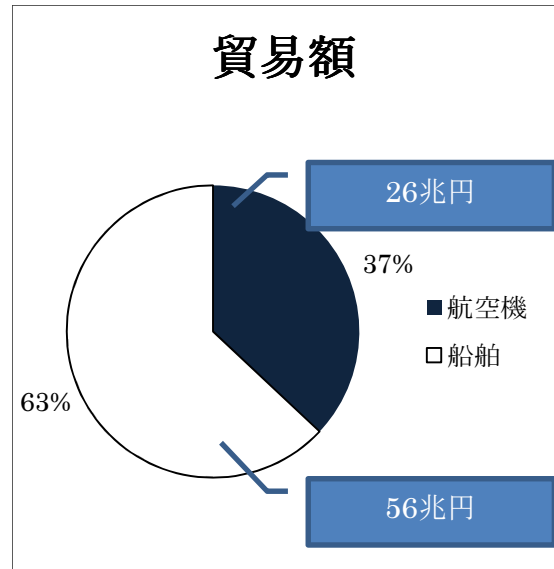


図 3：船舶と航空機の貿易額



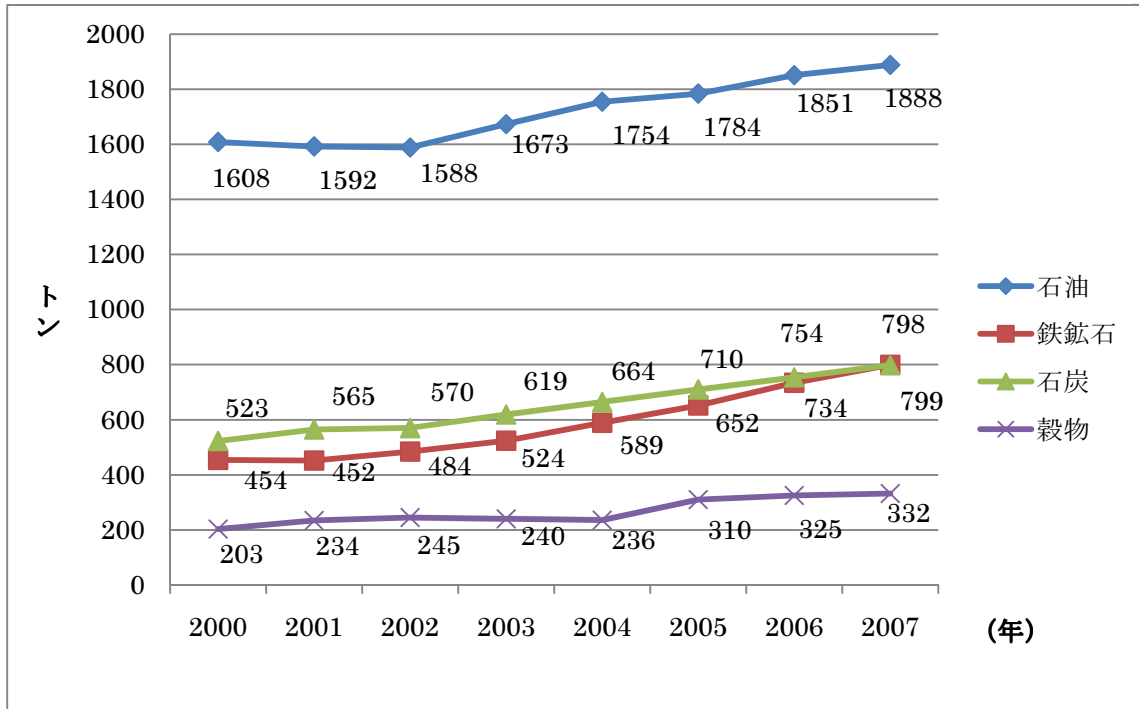
資料出所：吉田茂高橋望(2002)『国際交通論』より著者作成

第3節 海上荷動き量

2007 年度の世界の海上荷動き量は、トンベースで 75 億 7,000 万トン（対前年比 5.2%）に上り、昨年に引き続き過去最高記録を達成した。

世界の海上荷動きの内訳を見てみると、石油（原油及び石油製品）が 32%で最も多く、次に鉄鉱石、石炭、穀物が多く、これら 3 品目を合計した世界シェアは 25.5%を占めている。このように石油や石炭、鉄鉱石といった主要な資源は海上輸送により運ばれていることが分かる。

図 4：世界の品目別海上輸送量



資料出所：国土交通省『海事レポート 2007』より筆者作成

第4節 主要航路の輸送動向

表 1：世界の港湾のコンテナ取扱上位 10 港湾

順位	05 年 順位	港湾名	国名	07 年取扱量 (千 TEU)	前年比 (%)
1	1	シンガポール	シンガポール	27,900	12.5
2	3	上海	中国	26,150	20.5
3	2	香港	中国	23,880	1.4
4	4	釜山	韓国	21,000	13.7
5	5	ロッテルダム	オランダ	13,270	10.2
6	7	ドバイ	UAE ^{1 2}	10,790	11.8
7	8	高雄	台湾	10,650	19.4
8	6	ハンブルク	ドイツ	10,260	5.0
9	9	青島	中国	9,900	11.7
10	11	寧波	中国	9,460	22.8

資料出所：国土交通省『海事レポート 2007』より筆者作成

^{1 2}UAE は、アラブ首長国連邦の通称。

世界の定期船のコンテナ動向を見てみると、世界全体のコンテナ荷動量は9,269万TEU¹³となった。航路別に見てみると、アジアと北米を結ぶ北米航路、アジアと欧州を結ぶ欧州航路、アジア域内航路を結ぶ航路である、アジア発着の3航路が上位3位を占める結果となった。これら3つの航路のコンテナ輸送量の合計は世界のコンテナ輸送量の5割を占めており、アジアを中心にコンテナ貿易が展開されているといえる。また、湾口別コンテナ取扱量ランキングにおいても、中国、シンガポール、韓国等のアジア港湾が上位を占めていることから今後もアジア中心に世界規模で海上貿易の規模拡大が見込まれている。

第5節 我が国の海上貿易の動向

2007年の我が国の海上貿易量は、9億6,406万トン（対前年比0.5%増）であった。輸出入の内訳は、原材料を輸入し製品を輸出するという我が国の貿易構造が反映され輸出が1億5,022万トン（対前年比4.1%増）、輸入が8億1,384万トン（対前年比0.1%）と、重量ベースでは輸入に偏りを見せた。また、世界の荷動き量における我が国の比率は、6.4%といえる。このように我が国の貨物運搬手段としても海上貿易が大きな割合を占めている。以下の表は我が国の品目別海上貿易量及び貿易額を表でまとめたものである。

表2：日本の主要輸出品目別金額

年 品目	2006年		2007年		
	数量 (千トン)	金額 (億円)	数量 (千トン)	金額 (億円)	
輸出入合計	958,932	1,025,878	964,063	1,075,541	
輸出	総計	144,367	526,206	150,220	552,984
	鉄鋼	34,843	346,58	35,564	37,396
	セメント	10,121	313	9,607	320
	乗用自動車	7,533	109,584	8,253	126,744
	機械類	15,024	181,558	15,850	174,157

資料出所 国土交通省『海事レポート2007』より筆者作成

¹³TEUとは、20フィートコンテナ換算し、コンテナを単純合計数で表示する代わりに20フィートコンテナ1個を1、40フィートコンテナ1を2としてコンテナ取扱貨物量をこの数値の合計で表示する計算方法。コンテナ船の積載容量も一般にTEUで表示する。

表 3 : 日本の主要輸入品目別金額

年 品目		2006 年		2007 年	
		数量 (千トン)	金額 (億円)	数量 (千トン)	金額 (億円)
輸入	総計	814,565	499,671	813,843	522,557
	鉄鉱石	134,287	8,339	138,881	10,375
	石炭	177,209	16,119	186,486	17,405
	木材	122,18	5,802	10,330	5,303
	ボーキサイト	1,688	78	1,987	114
	小麦	5,337	1,489	5,275	1,922
	大豆	4,042	1,491	4,161	1,955
	トウモロコシ	16,883	3,007	16,682	4,517
	原油	209,141	115,351	203,142	122,788
	LNG	62,189	26,959	66,782	31,390
	LPG	14,512	9,406	13,792	9,918

資料出所 国土交通省『海事レポート 2007』より筆者作成

海洋貿易立国の日本では、海上貿易によって、資源・食糧を中心に、多岐にわたった物資を輸入している。それらは石油や鉄鉱石を中心とした資源をはじめ、トウモロコシ、小麦などの食糧は生活を営んでいくうえで必要不可欠な物資であることは言うまでもない。そのような物資を海上輸送に依存している日本にとって、海上輸送の安全性が損なわれるということは、国民生活が機能しなくなる危険性を十分に有している。

そのため、海上貿易が安全に機能しなくなってしまうと食生活にも大きく影響する。このように、海上貿易は我が国にとっても貨物の輸送手段として重要であるといえる。

第6節 海上貿易の重要性

ここまで海上貿易による物資の輸送は世界中で増加しており、海上輸送によって運ばれている物資・資源は必要不可欠であると説明してきた。ここでは「なぜ海上輸送が重要なのか」、「なぜ海上輸送の安全なルートを確認すべきなのか」海上輸送の重要性について検証していく。

前に書いたとおり、品目別海上輸送量を見てみると、石油・石炭・鉄鉱石など資源を運ぶことを中心に利用されている。これらは私たちの暮らしの中で直接的に必要となることはあまりないかもしれない。

しかし、陸上輸送・航空輸送で使われている車両運搬具や航空機は原油を主にエネルギーに変換して動いている¹⁴。そのため、もし石油・石炭・鉄鉱石などの資源を運ぶルートが途絶えてしまったら、トラックに必要なガソリンも、飛行機の燃料であるジェットエネルギーも動かすことができなくなってしまう。

その結果、食料資源や、生活資源の輸送ができなくなってしまう、私たちの生活に食料が行き届かない日が来るかもしれない。

¹⁴ ANA『グループ環境データ』http://www.ana.co.jp/ir/kessan_info/annual/pdf/10/10_29.pdf (最終アクセス日ー2010/10/17)

そのようなことがないように、海上輸送の安全かつ円滑な物資輸送を行う必要がある。

第7節 まとめ

この章では海上輸送量は世界中で増加してきている。海上輸送は資源・食料を大量に運ぶことができ、我が国の海上貿易量も増加していて、輸送手段として欠かせない。

海上輸送ルートが安全でないと資源を安全に運ぶことができず、私たちの生活に必要な物資が行き届かなくなってしまう可能性がある。そのようなことがないように私たちは海上貿易ルートの安全を確保するための政策を打ち出していく。

第2章 二大海上問題の概要

第1節 海賊問題

第1項 海賊問題の概況

海上交易に対する脅威として海賊問題を第一に挙げる。海賊行為とは、国連海洋法条約 101 条には「公海において、私有の船舶又は飛行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、抑留又は略奪行為を指す」とあり、「いずれかの国の管制下にある海域での同様の行為は武装強盗である」とされているが、国際海事局の統計では両者を包括して扱っているため、本稿でも海賊と武装強盗を合わせて海賊として定義する。

国際海事局 (IMB) によれば、2009 年の全世界の海賊事件は 406 件であり、2008 年の 293 件と比較して約 1.3 倍の増加を示している。特にソマリア沖・アデン湾での海賊による商船の被害件数の増加は著しく、2007 年から 2008 年にかけてソマリア沖・アデン湾での海賊事件は 2.5 倍にも増加しており、これは全世界の海賊件数の 5 割近くにも上っている¹⁵。付け加えると、佐藤(2005)によれば、「ここでいう発生件数は最寄りの海上警備機関や警察と国際海事局に届け出のあったもののみであり、国際海事局や日本財団など、海運関係組織は海賊事件の実数ははるかに多いと見ている。」とあり、後述する船舶保険制度や海上テロの問題も含めて、海賊事件の実態はより多い可能性がある。

また、近年では、南シナ海でも同様に海賊事件は増加傾向にあり、アジア海賊対策地域協力協定 (RECAAP) 情報共有センターによれば、2010 年は 8 月の段階で 104 件 (未遂含む) と 2009 年の一年間の 101 件を上回るペースで発生している¹⁶。

一方で、2000 年や 2006 年には世界の海賊事件で大きな割合を占めていた東南アジアの海賊発生件数は減少傾向にある。これは、詳しくは後述するが、2004 年のスマトラ沖大地震によって根拠地が被害を受けたこと、海賊が最も多発していたマラッカ海峡の三カ国が国際協力体制を構築して、海上治安活動を活発させた効果によるものであるとされている。

その他の海賊の発生地域としては、アフリカのナイジェリア沿岸、インドネシアのゲラサ海峡、ペルー、ブラジル、バングラデシュ沿岸などが挙げられる。本稿では、現在、最も海賊問題が顕在化しているソマリア沖を中心に扱っていく。

¹⁵ 外務省ホームページ『海賊の現状と日本の取組』<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/pirate/index.html> (最終アクセス日-2010/10/17)

¹⁶ 産経新聞『南シナ海で海賊事件急増、早くも昨年上回る 国またがる組織活発』2010年09月07日東京朝刊国際面

図 5：世界の海賊発生件数（2006 年-2009 年）



資料出所：国際海事局『年次レポート』より筆者作成

第2項 海賊の目的

海賊事件の大半が、金銭的な理由を目的として行われている¹⁷。海賊の手口には様々な方法が存在しているが、武装をして小型のボートなどに乗り込み、航行中・停泊中の船舶を襲う所までは同じである。海賊は船舶を制圧すると、乗員の拉致と身代金の要求、金品の強盗行為、積み荷の売却などを行う。場合によっては、船舶自体を乗っ取って偽装して売り払うこともある。過去には、国際的な犯罪組織が中心となってシンジケート型¹⁸の海賊を行ったケースも存在する。山田（2009）によると、「IMB の統計によると、海賊は次のような種類に分類することができる。」とあり、参考に引用する。

表 4：海賊の分類

①窃盗型	船が停泊中や錨泊中に船内に忍び込み、船員の居室や船倉から金品や船の備品などを盗む。南アメリカ、カリマンタン島、フィリピン、インド、パキスタンなどに多い。
②強盗型	航行中、武装した海賊が船内に乗り込み、船員を脅し、船用金や船員の金品を強奪する。拳銃やロングナイフを持っている場合が多く、しばしば、船員に危害を及ぼす。近年は、重武装化し、自動小銃、ロケットランチャーなどを所持する。
③ハイジャック型	国際シンジケート型とも呼ばれる。国際シンジケートにより組織された海賊が、船ごと積み荷を奪う。司令部があり、襲撃係、操船係、積み荷の売却係などに役割分担がされている。積み荷はブラックマーケットで売りさばかれ、船は船名を塗り替えられ犯罪に使われる。マラッカ海峡、南シナ海に多い。

¹⁷ 読売新聞『身代金獲得 111 億円、ソマリア海賊荒稼ぎ／国連代表』 2008 年 12 月 12 日東京朝刊 外A

¹⁸ ここでの国際シンジケートとは、複数国に跨って活動した犯罪組織のことを指している。

④誘拐型	自動小銃やロケットランチャーなどで武装し、船舶を襲い、船員を人質に取り身代金を要求する。インドネシアの自由アチェ運動 (GAM) などの反政府組織が関与するケースが多く、テロリスト型海賊ともよばれる。マラッカ海峡、ソマリア沖に多い。
------	--

山田吉彦(2009)『海賊の掟』pp.26-27 より引用

金銭的な目的以外では、政治的な理由で行われる海上テロもある。海上テロの相当するのは、インドネシアのアチェやフィリピンのモロ島などの民族独立運動によるテロや、イエメン沖で発生した、フランスの大型タンカーが国際的テロ組織アル・カイダの小型船による自爆攻撃を受けた事件などのイスラム原理主義者による海上テロが存在する¹⁹。しかし、海上テロは件数としてはそれほど多くなく、また、海賊との厳密な区別は難しいとされているので²⁰、本稿では扱わない。これは、船舶保険²¹の仕組み上、海上テロは保険の対象にならないため、海上テロも海賊事件として報告されているケースが多いためである。

海賊の被害に対して、商船側の対策は難しい。これは法律上、本来は海賊を取り締まるのは警察活動によるものとされているので、武器を携帯・保有した保安要員の乗船は推奨されておらず、近年になって旗国の判断に委ねることが認められてきたという程度である²²。そのため、本来は、海賊対策は沿岸国の海上警備隊によって行われることになっている。

第3項 ソマリア沖における海賊

近年、世界で最も海賊事件が増加している地域がソマリア沖である。アデン湾を年間に通航する船舶は 2 万隻にのぼっており、海上交易上でも重要な海域だが、ソマリア沖での海賊事件は 2007 年から 2009 年にかけて約 5 倍と急増している。

ソマリア沖での海賊事件の増加の原因について、外務省は「沿岸国の治安維持能力、国境管理の欠如が大きな要因」と指摘しており、土井(2009)は「ソマリアの国内情勢に起因する」と書いている。また、山田(2009)は「ソマリア沖で海賊事件が多発する最大の要因は、ソマリアの社会主義軍事独裁政権が 1991 年に崩壊して以降、無政府状態が続いていることにある。」と書いている。つまり、ソマリア沖の海賊が発生する原因はソマリアの無政府状態と治安維持能力の低下にあると言える。

¹⁹山田吉彦(1996)『海のテロリズム』

²⁰山田吉彦(2009)『検証・海のチョーク・ポイント』

²¹ICT83 第 25 条によれば、害意または政治的動機(political motive)をもって行動する物によって惹起された爆発物の爆発および一切の兵器による損害は、戦争危険として免責する。藤沢順、小林卓見、横山健一(2003)『海上リスクマネジメント』成山堂書店

²²社団法人日本海難防止協会(2009)『海事の国際的動向に関する調査研究事業報告書』

図 6：世界の海賊事件の分布



資料出所：国際海事局『年次レポート』より筆者作成

近年、ソマリア沖での海賊の手口は、他の地域と比べて大組織化・凶悪化していると言われている。産経新聞によれば、海賊は株式会社に似た組織を設立して大規模に活動を開始しており、遠方への航行能力を有する母船と複数の攻撃用の高速ゴムボートを使用して海賊行為を行っている。産経実際の海賊行為は、自動小銃やロケットランチャーで武装し、標的船に接近、乗り込んで乗組員を人質に取り、船主や商船会社に身代金を要求する。商社から手に入れた身代金は海賊が 3 割受け取り、海賊の出身の軍閥が 1 割、部族の長老が 1 割、残りの半分は海賊株式会社の出資者・融資者へ配当するといった仕組みである²³。

上記のように、ソマリア沖での海賊行為は、身代金を目的としたものが大半である。その第一の理由は、積み荷や船を強奪するよりも身代金を要求した方が確実に儲かることが大きな理由として挙げられる。2010 年の 4 月には、ソマリア沖で航行中に海賊被害が発生し、船主のベルギーの商船会社は、海賊に拘束された乗組員 10 人を解放するため、海賊に 280 万ドル（約 2 億 7,000 万円）の身代金を払っている。山田(2009)によれば、ソマリア沖での平均的な身代金は 1 隻につき 1 億円から 3 億円程度と述べており、船主と商船会社は多額の身代金という大きな金銭的な被害を受けることになる。海賊が身代金という手段を取る第二の理由には、海賊被害を公表すると、海上保険料が高騰してしまうため、あえて船主や商船側が海賊被害の報告を避けるケースがある所にある。

さらに、ソマリア沖での海賊事件の増加は、民間の商船に直接的な被害を与えるだけでなく、海上保険料の高騰や商船がスエズ運河ではなく喜望峯周りの迂回航路を取ることに伴う航海日数延長と燃費の悪化につながっている。海運(2009)によれば、「迂回すると時間は余分に 6 日から 10 日かかり、距離は 6,500km 多く航行することになり、数千万単位の追加費用がかかる。」とされており、海賊事件が世界経済に損失を与えていることが分かる²⁴。

本来、国連海洋法では、領海内の海賊は沿岸国の海上警備によって取り締まられることになっている。しかし、今のソマリアは内戦状態にあるため、海賊を取り締まる治安能力を有していなかった。そのため、国連安保理はソマリア沖の海賊事件の急増に対して、2008 年

²³産経新聞『ソマリアに海賊株式会社 昨年身代金 1 億ドル強奪』2010 年 01 月 11 日東京朝刊国際面

²⁴日経産業新聞『海賊・テロ襲撃、前年の 2 倍に、海運各社、危機感強める、運賃引き上げの懸念も。』2009 年 9 月 9 日

から 2009 年にかけて 6 件の海賊対策の決議を採択した。さらに 2008 年 12 月 16 日には決議 1851 によって、人道支援と通商交易路の防衛のため、ソマリア領海内で、海賊に武力行使を含む「必要なあらゆる措置」によって海賊を阻止する権限を認める決議を全会一致で採択した²⁵。

国連安保理の一連の採択を受けて、ソマリア沖で海賊対策を行うため、各国は海軍と海上警備隊を派遣した。竹田(2009)によれば、現在、ソマリア沖で展開している部隊は、大きく分けて 3 つに区分できるという。それは、「①米海軍主体の有志連合の合同任務部隊 (Combined Task Force) CTF-150、②NATO の海軍、③EU の海軍、④個別の海軍」である²⁶。

① CTF-150 と CTF-151

CTF-150 とは、元々は海上からのテロリストと武器の流入阻止を目的として、2001 年に米国のアフガニスタンに対する対テロ戦争である「不朽の自由作戦」の際に創設されたアメリカ海軍の部隊である。司令部はバーレーンに所在し、米中央海軍/第 5 艦隊/連合海上部隊の統一指揮のもと、アデン湾・オマーン湾・紅海・アラビア海・インド洋の 750 万平方メートルを担当している²⁷。2010 年現在は米国・英国・韓国・カナダ・デンマーク・フランス・ドイツ・パキスタンの 8 カ国が活動しており²⁸、過去には日本、オーストラリア、イタリア、オランダ、ニュージーランド、トルコなどの海軍が参加している。CTF-150 の主任務は対テロ対策であり、海賊対策ではないが、ソマリア沖での海賊事件の増加を受けて海賊対策も行っている。

2009 年 1 月 8 日には、海賊被害の増加を受けて、海賊対処専門の部隊として CTF-151 が設立されている。この部隊は、米国からはアメリカ海軍の他、アメリカ海兵隊、アメリカ沿岸警備隊が参加している。米国以外の参加国としては、カナダ、デンマーク、フランス、オランダ、パキスタン、イギリス、オーストラリア、韓国などが参加している。

しかし、竹田(2009)によると、「米第五艦隊司令官ゴートニー中将は「米海軍主導の合同任務部隊に、危険海域を毎日数百隻も航行する商船を 24 時間態勢で護衛する戦力はない」(9 月 22 日) と述べ、対応に限界があることを寸直に認めた」とも書いており、CTF による海賊対策は十分ではないようである。

② EU

現在、EU からはソマリア沖での海賊事件の増加を受けて、EU 理事会の中で、加盟 27 ヶ国による 2008 年 12 月 8 日に「ソマリア EU 海上軍 (EU NAVFOR Somalia)」が設立され、ソマリア海賊対策として「アタランタ作戦」²⁹を実施している。今までにソマリア沖に派遣された艦隊は、オランダ、スペイン、ドイツ、ベルギー、ソマリア、フランス、ギリシャ、デンマーク、イギリス軍などに及び、現在は 11 隻で構成されている³⁰。

③ NATO

²⁵ ソマリア沖で急増する海賊事件に対して、国連安保理はソマリア情勢の安定と海賊行為の防止を目的とする諸決議 1814、1816、1838、1846、1851、1863 の決議を採択している。

²⁶ 竹田純一(2009)『海上自衛隊の変革とシーレーン防衛—海賊対処ソマリア派遣問題の行方』p82-83

²⁷ 竹田純一(2009)『海上自衛隊の変革とシーレーン防衛—海賊対処ソマリア派遣問題の行方』p82-83

²⁸ CTF-150(<http://www.cusnc.navy.mil/cmfl150/index.html>) (最終アクセス日—2010 年 10 月 21 日)

²⁹ アタランタ作戦とは、2008 年に採択されたソマリア対策の国連安保理決議を受けて、EU の理事会が海賊対策を目的に開始した海上作戦である。2008 年 12 月 8 日に発足され、1 年の延長を経て、2010 年まで続いている。

³⁰ EU(<http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/naviresOCTOBRE.pdf>) (最終アクセス日—2010 年 10 月 21 日)

NATO は国防相会議で、ソマリア沖への常設海軍第 2 グループの派遣を決定した。ギリシャ、英、独、トルコ、米の 7 隻がソマリア沖に展開しており、ソマリア人道支援船の護衛や海上警備活動などを行っている。

④ 個別の海軍

マレーシア、ロシア、中国、インドなどがそれぞれ数隻の艦隊を、独自に派遣した経歴がある。

第4項 東南アジアの海賊

2000 年から 2006 年にかけて、最も海賊が猛威を振るっていた地域は東南アジアだった。特にマラッカ・シンガポール海峡に海賊事件が集中しており、海賊海峡と呼ばれるまで被害が多発していた³¹。1990 年代から 2000 年代にかけて、東南アジアでは国際シンジケートによるハイジャック型海賊が盛んだったが、アジア海域における国際的な海上警備体制の構築によって国外の司令部が手を引くと、今度は末端の海賊がアチェの反政府組織と手を組んで身代金目的の誘拐型海賊を始めるようになったと言われている。

山田(2009)によると、マラッカ・シンガポール海峡の海賊の特徴は、マレーシア・シンガポール・インドネシアの不明瞭な領海線という不備を突いた所にあった。本来は、マラッカ・シンガポール海峡内における海賊行為は沿岸国であるマレーシア・シンガポールの海上警備隊に取り締まる権限があるのだが、上記の 3 カ国の海峡内での領海区分が不明瞭だったため、海賊は 3 カ国の領海を跨いで容易に逃走することができたのである。

国際海事組織 (IMB) によると、東南アジアの海賊事件は 2000 年には 242 件と世界の海賊件数の 4 割を占める割合だったが、その後 2009 年までには減少傾向が続き、2009 年には 45 件までに減少をしている。山田(2009)『検証・海のチョーク・ポイント』によれば、これは「2000 年から日本の海洋保安庁を中心にアジア海域における海賊対策に関する国際協力体制が構築されるようになり、早くも 2000 年には東京において海賊対策国際会議が開催され、アジア各国が沿岸警備の強化を図るようになった。」だとされている。また、山田(2009)は、2005 年からのスマトラ沖地震の津波によって海賊の拠点が大きな被害を受けた事も要因であると書いている。

佐藤(2005)は、東南アジアにおいて海賊対策の国際協力体制が構築されるまでは順調ではなかったと書いており、その例として 2 つの例を挙げている。1 つ目には、日本の小泉純一郎前首相の提唱である「アジア海賊対策地域協定」で決定した海賊情報共有センターの設置場所を選定する際に、シンガポール、インドネシア、マレーシア、韓国が誘致を争ったため、提唱から設置までに 3 年もかかったことを挙げている。2 つ目は、日本の小淵恵三前総理が提唱した、マラッカ・シンガポール海峡における ASEAN・米・中・日による関係諸国の合同パトロールに同意した国家がインドとマレーシアのみであり、インドネシア・マレーシア・シンガポールの三カ国による合同パトロールが成立するまで日本の構想から 4 年半もかかったことを挙げている。佐藤(2009)は、この 2 つの例を挙げて、領海主権の絡む、安全保障協力の難しさがここにあると締めている³²。

こうして、一旦は減少に転じた東南アジアの海賊事件であるが、近年に入って、マラッカ・シンガポール海峡と同様に領海区分の不明瞭な南シナ海で海賊事件が急増している。このため、今後も東南アジア海域で海賊が減少し続けるかどうかは不明である。

この東南アジアの例からは、領海区分が不明瞭であり、沿岸国や関係国での国際協力体制が構築されていない海域ほど海賊の活動が容易であること、領海の不明瞭な海域で国際協力体制を構築するのは長い期間を必要とすることが伺える。また、東南アジアの海賊対策の当

³¹山田吉彦(2009)『検証・海のチョーク・ポイント』

³²佐藤考一(2005)『非伝統的安全保障問題と ASEAN—海賊』 p142-143

事者は ASEAN と関係国であり、国際海洋機関である IMO や国連海事局が直接的に関与できていないことが分かる。

第5項 本節まとめ

東南アジアとソマリア沖における海賊問題の経緯から 3 つのことが言える。第一には、海賊問題の根本的な問題は沿岸国の治安能力不足や沿岸国国民の経済的な困窮にあるということである。すなわち、本来は問題解決のためには沿岸国の政情安定と経済的支援が必要になる。しかし、沿岸国がある程度の政治的安定と治安能力を有していた東南アジア諸国でさえ、海賊対策の効果が現れるまでに 5 年単位の時間と多額の費用を必要としていたことから、ソマリアの例のように、沿岸国が海上警備能力をまったく有しておらず、政情安定の目処すら立たないケースでは、沿岸国の治安能力の構築や産業の育成などの根本的な解決には長期の期間を必要とする。このことから、沿岸国の治安能力が構築・強化されるまで、海上貿易の安全は沿岸国以外の複数国の海軍及び海上警備隊の活動によってのみ実現が可能になっていることが分かる。

第二には、海賊問題は、複数国の協力なしには対処できないということである。ソマリア沖では CTF-150 やソマリア EU 海上軍、マレーシアやロシアなどの各国の海軍が参加して海賊問題に対処している。一方、東南アジアでは、マレーシア、シンガポール、インドネシアの沿岸国だけでなく、日本や米国などの関係国が資金や人材の援助、会談の仲介などに尽力したことで、海賊対策が可能になった。つまり、海賊問題は沿岸国だけではなく、国際的な対処が必要であることが分かる。

第三に、この海賊問題において、海洋の国際組織は間接的な役割を果たしているに留まっているということである。

第2節 領土・領海問題

第1項 概況

海上交易に対する脅威として領土・領海問題を第二に挙げる。領土・領海問題は紛争・紛争の要因になる可能性があり、もし海上で紛争・戦争が発生すると、紛争の発生している海域は航行禁止地帯となり、船舶は通航できず、海上貿易は不可能になってしまう。1980 年に発生したイラン・イラク戦争では、イラク軍によってイラクへの海上封鎖が実施され、ペルシャ湾北西部に航行禁止海域が設定された。これにより、船舶は自由な航行ができなくなり、一部の船舶はイランの港から出航できなくなった。この時、ロイズの船舶保険料は 200 倍にもなり、ペルシャ湾の運行が困難になった。このように、海上における領土・領海問題が深刻化すれば、自由な航行を妨げる恐れがあり、国際公共財への脅威となる。

現在、世界の領土・領海問題で最も深刻な地域は、南シナ海における領土・領海問題である。南シナ海では、中国、ベトナム、マレーシア、ブルネイ、ベトナム、フィリピン、インドネシア、シンガポールの 8 カ国が西沙諸島・南沙諸島と EEZ³³や領海をめぐる対立を深めている。領土問題といっても、西沙諸島・南沙諸島などの領土自体には大きな価値はなく、付近の漁業資源や海底資源などの EEZ をめぐった争いとなっている。

³³EEZ とは、排他的経済水域 (exclusive economic zone) の略称。国連海洋法条約に基づいて設定される経済的な主権の及ぶ水域のことを指す。自国の沿岸から 200 海里に設定されている。

その他の海域でも、尖閣諸島、竹島、サバ州、スネーク島、フォークランド諸島、カリブ海、セウタ島、パセリ島などに領土・領海問題が今も尚続いている。本稿では、現在最も問題が顕在化している南シナ海を中心に扱う。

第2項 南シナ海

現在、南シナ海における領土・領海問題は、海賊問題に次いで航行の自由と安全という国際公共財を脅かしている海洋問題である。2010年10月12日にはASEAN 拡大国防相会議がハノイで開かれ、ASEAN 域内 10ヶ国と日・中・韓・米・露を合わせた 18ヶ国による会議が開催された。産経新聞によれば、「会議では、日米韓など7カ国が南シナ海問題に触れ、インドなど5カ国が南シナ海における「航行の自由」に言及した。これに対し、中国の梁光烈国防相はこうした問題に触れなかった」³⁴とある。このASEAN 拡大国防相会議では、アジア地域の安全保障強化を打ち出す「ハノイ共同宣言」が採択された。しかし、根本的な領土・領海問題は解決していないままである。

南シナ海における領土・領海対立は非常に複雑を極めた歴史を辿っている。まず、南シナ海で起きている問題は大きく3つに分けられる。それは、①領土を巡る対立、③領海を巡る対立、④EEZを巡る対立である。

南沙諸島はフランスの植民地だったが、1938年に日本がフランスヴィシー政府から割譲させて保有していた。しかし、日本の敗戦によって放棄されると、台湾、フィリピン、ベトナム、マレーシア、中華人民共和国がそれぞれ領有権を主張しただけでなく、それぞれが諸島の一部を占領している。西沙諸島はフランスが1954年のインドシナ戦争まで保有していたが、撤退すると、南ベトナムが西半分を占領、東半分を中華人民共和国が占領した。その後、ベトナム戦争中に中華人民共和国が全土を占領して現在まで実効占領状態にあるが、ベトナムと台湾が領有権を主張している。南シナ海では、他にも領海・EEZでも対立が起きており、7カ国がそれぞれ領海とEEZを主張している。南シナ海の問題に対して国際海洋機関は全くの無力であり、シンガポールとマレーシアの領土問題に国際司法裁判所が勧告を出した程度でしかない。

第3項 その他の海域

その他の海域における紛争には、尖閣諸島、竹島、サバ州、スネーク島、フォークランド諸島、カリブ海、セウタ島、パセリ島などが挙げられる。ここでは代表例として、フォークランド諸島、尖閣諸島を挙げる。

- ① フォークランド諸島
フォークランド諸島は南米の最南端に位置する諸島である。1833年以来、英国が実効占領していた。1982年にアルゼンチンがこの諸島へ侵攻を仕掛け、英国との間で紛争が発生した。紛争は2ヶ月にわたって続き、英国の同島の占領によって終結したが、両国の合意のもと、領有権は棚上げとなっている。
- ② 尖閣諸島
尖閣諸島は東シナ海に位置し、現在は日本の沖縄県石垣市に所属する島々の総称である。1968年の国連の調査により海底資源が発見され、1970年に中国と台湾が同島の領有権を主張したことで、領土・領海問題として浮上した。2004

³⁴産経新聞『南シナ海問題 米、中国を牽制 ASEAN 拡大国防相会議』2010年10月13日東京朝刊国際面

年には中国人活動家が同島に上陸、日本の沖縄県警によって逮捕、強制送還される事件が起きている。2010年には中国漁船と日本の海上保安庁所属の巡視艇が尖閣諸島沖で衝突し、中国漁船の船員が逮捕されたが処分保留で解放された。今なお、紛争は続いている。

③ スネーク島

スネーク島は黒海のルーマニア・ウクライナの領海の中に位置する島である。同島には原油と天然ガス資源の埋蔵が確認されており、同島を巡った対立は1968年のルーマニア・ソ連間における領海策定から、現在に至るまで続いている。

このように南シナ海以外でも小規模の紛争は存在しており、フォークランド諸島のように、戦争まで発展した例も存在する。

第4項 まとめ

南シナ海とその他の海域における紛争の例から、3つのことが言える。第一に、海上における紛争が発生した場合、船舶は戦災の危険にさらされることになり、通航禁止ないしは高い海上保険料を負担しなければならなくなるということである。第二に、南シナ海の例から分かるように、紛争問題自体の解決は難しいということである。第三に、領土・紛争問題に対して、国際組織の役割は限定的であるということである。

第3章 国際海洋機関

第1節 既存の国際海洋機関の整理

本章では、新海洋組織を設立するにあたって、現行の海洋管理組織がどのような機関が存在しているのかを整理していき、それぞれの主な活動分野について検討していく。

第1項 国際海事機関 (IMO)

International Maritime Organization の略称。1946年5月25日国連運輸通信委員会は、経済社会理事会に対し「船舶運送の技術面のために、常設国際機関が必要である。」との報告を提出した。これによって、設立された「政府間海事協議機関」(IMCO: Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) がその前身となる国連の一機関である。加盟国は、日本やアメリカなどを含めた169カ国である(2007年現在)。機関の目的を条約から抜粋すると次のとおりである。

- (1) 国際貿易に従事する海運に影響のあるすべ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の協力のための機構となり、また海上の安全、航行の能率、ならびに船舶による海洋汚染の防止および規則に関する法律事項を取り扱うこと。
- (2) 国連および他の専門機関によって付託された海運問題を審議すること。

機関は、総会、理事会、海上安全委員会、海洋環境保護委員会、法律委員会、簡易化委員会、技術協力委員会、機関が随時必要と認める補助機関および事務局により構成されている。補助機関としては現在、海上安全委員会および海洋環境保護委員会の下部機関である各種小委員会がある。

活動内容は、海上安全、海洋環境保護および海事蜂起に関する条約の策定および改正、これらを補足するマニュアル、ガイドライン等の作成を行っている。

第2項 国際海事局 (IMB)

International Maritime Bureau の略称。IMB は IMO の支持のもと、国際商業会議所 (ICC) に設立された下部組織である。海事詐欺や海賊行為などの海上貿易における犯罪を防止するための民間組織として1981年に発足した。マレーシアのクアラルンプールに独自の海賊情報センターを有しており、民間組織や政府組織から情報を収集・分析し、海賊関係のレポートを作成や航行船舶に対する注意喚起などの役割を果たしている。

第3項 国際海洋法裁判所 (ITLOS)

The International Tribunal for the Law of the Sea の略称。国連海洋法条約（以下、「条約」という）附属書VIに基づき、1996年10月1日、ドイツ連邦共和国ハンブルグに設立された（条約附属書VI第1条）。国際海洋法裁判所（以下、「裁判所」という）の主な目的・任務は以下のとおりである。

- (1) 裁判所は、条約の締約国に解放されるほか、一定の事件について締約国以外の主体に解放される（条約附属書VI第20条）。
- (2) 裁判所の管轄権は、条約に従って裁判所に付託されるすべての紛争、条約に従って行われるすべての申し立て、裁判所に管轄権を与える他の取り決めに特定されるすべての事項に及ぶ（条約附属書VI第21条）。
- (3) 条約の適用の対象となる事項に関連する他の現行条約の解釈または適用に関する紛争についても、当該他の現行条約のすべての締約国が合意する場合には、その合意に従って裁判所に付託される（条約附属書VI第22条）。
- (4) 裁判所は、すべての紛争および申し立てについて、条約および条約に反しない国際法の他の規則、または、紛争当事国が合意する場合には、衡平および善によって決定する（条約附属書VI第22条）。

裁判所は、衡平でありおよび誠実であることについて最高水準の評価を得ており、かつ、海洋法の分野において有能な名のある者のうちから選挙される21人の独立の裁判官の団で構成される（条約附属書VI第2条）。また、裁判官は同一の国の国民から2人以上選出されないようになっており、国連総会において確立している地理的集団からそれぞれ3人以上の裁判官を含めるように設定されている。³⁵

第4項 国際水路機関 (IHO)

International Hydrographic Organization の略称。IHO の前身にあたる「国際水路局」(IHB: International Hydrographic Bureau) が、以前から懸案となっていた IHB の法的地位に関する条約を採択した際に、発展的解消をとげ、新たに発足した機関である。IHO の目的は水路図誌を改善することにより、全世界の航海を一層容易かつ安全にすることに貢献することであり、具体的には、次の事項を実現することにある (IHO 条約より一部抜粋)。

- (1) 各国の水路官庁の活動の間の協調
- (2) 水路図誌の最大限の統一
- (3) 水路業務に関連する科学および記述海洋学に用いる技術の開発

機関には、加盟国の代表で構成される国際水路会議と、理事会によって運営される事務局たる IHB³⁶が置かれている。

³⁵ 国連総会で定められた地理的集団とは、アジア・アフリカ・西欧その他・ラテンアメリカ・東欧の5集団である。

³⁶ 国際水路局を指す。

表 5 海洋国際組織のまとめと概要

名称	目的	立場	条約	手段
IMO	(1) 海運関係 政府間協力のための 機関 (2) 国際的な海事問題 の審議	国際連合の専門 機関	IMCO 条 約 (1948) 同法改正 (1975) 同法改正 (1982)	海上法規に関する条約の策 定及び改正、ガイドライン の作成など
IMB	海上貿易における犯 罪の阻止	民間機関。国際商 業会議所の下部 組織		海上貿易問題の情報収集お よび分析、注意喚起など
ITLOS	海洋に関するあらゆる 国際紛争の司法的 解決	独立の司法裁判 機関	国連海洋法条 約(1982)	裁判所に付託された事案へ の裁決
IHO	船舶の航行の安全	国際機関	国際水路機関 条約 (1967)	各国の海図等の水路図誌の 改良など

第5項 総括

ここまで本稿では、第 1 章で海上貿易は世界経済の生命線とも呼べる存在であることを示し、第 2 章では海上貿易を阻害する存在として海賊問題と紛争問題が生じていて、国際組織が十分に対応できていない現状を示してきた。第 3 章では、現行の海洋管理の国際組織がどのような機能を持っているか分析した。

以上の結果、我々は現行の国際的な海洋管理体制では海賊問題や紛争問題に対して情報共有モデルが不完全であることから、直接的・統一的・効果的な対応が取られておらず、海上交易が十分に脅威から守られているとは限らないと判断した。この既存の国際組織体制を放置した場合、世界経済に影響する海上交易が脅威に晒される度に、各国・各地域の組織が別個の対応をせざるを得ず、非効率で不公平な状態であり、改革が必要である。

この現状に対して、我々は政策提言として、世界経済の生命線である海上貿易を脅威から守るため、安全な海上ルートの確保・管理を目的とした新たな海洋管理組織の設立を提唱する。

第4章 政策提言

第1節 新組織設立の目的

新組織の設立目的は「海洋貿易を安全かつ円滑に行うためのルートの確保」である。

近年、海上貿易量は第 1 章で示した通り世界規模で拡大している。また、海上貿易量は今後も増加することが予想されており、物資の大半は海上貿易によって世界に輸送されている。そのため船舶が通る海上ルートの安全を確保することは、私たちの生活に必要な物資を安全に届けることに繋がってくるのである。

しかし海上には様々な問題が挙げられる。それは 2 章で説明した「海賊問題」、「領土・領海問題」であり既に海洋上には小さな問題から、大きな問題まで混在している。このままの状態では海上ルートが妨害され、最悪の場合そのルートが途絶えてしまうかもしれない。現在のような問題を解決するための組織は IMO、IMB、国際連盟など存在しているが問題解決には至っていない。これは組織間での円滑な情報交換が行われていないことや組織間での連携不足が原因に挙げられる。

海洋に存在しているこれらの問題の解決は、決して容易なことではない。現状あらゆる組織が問題にアプローチしているが、根本的な解決に至っていないのが現実であり、そもそも根本的な解決が可能かどうかとも疑わしいのが現実である。それは、新組織が情報交換を円滑に行えたとしても、根本解決は困難なものと考えている。

そこで私たちは新組織に、より迅速な情報交換や政策の統一性を持たせ、万が一起こってしまった問題・紛争から海洋貿易ルートの確保をできることを期待する。その結果、海洋交通路は利害を受けることなく機能することができ、世界の国々に確実に物資を運ぶことができるようになる。

第2節 現行管理モデルの改善点

現在の海洋管理では、本論文の目的を達成する為に以下の項目を改善すべきと考える。

第1項 指揮系統の明確化

現在の管理モデルでは、すべての情報を把握し、且つ各機関への指揮統制する組織が不明瞭である。確かに、アメリカなど海洋管理に積極的に参加している国はあり、現状ではそのような国家が実質的な指導者の立場に置かれているかもしれない。しかしながら、それでは一国の意思によって、海洋管理の方針が決定され、海洋が本来有しているはずの国際公共財的な性質を損なう恐れがある。よって、海洋を貿易に活用し、その管理に当たっている国家や機関の総意を加味したうえで、意思決定・先導・指揮を行うことができる機関を新たに設置する必要があると考える。

第2項 情報統制の必要性

本稿でも既に記述したが、現在の管理モデルでは、各国家や機関が独自の方針で直面している海洋問題に対処している。確かに、問題に対して何らかのアプローチが行われているという点では、問題ないように思えるが、それでは各集団の行っている政策に一貫性がなく、効率的な問題解決に向かうのか疑問を抱かざるを得ない。

よって、各団体の情報を一括で管理し、各集団が情報を共有できるような状態にしておくことが望ましい。

第3節 新海洋管理組織

我々は、ここまでの分析を踏まえ、以下のような内容・組織構成の国際海洋管理機関 (IMMO: International Marine Management Organization) の設立を提言する。また、組織の必要規模を考慮に入れ、国際連合の専門機関に属するものとする。尚、本組織は全くの新規設立組織ではなく、今現在で活動している組織の機能を有効に活用する為に、一つの管理組織の下、各既存組織の情報共有や組織間協力を円滑に行うものとする。

第1項 組織構成

具体的には、既存の国際組織である IMO・IMB・ITLOS と今回新規に提言する海洋 PKO 局を主要機関として設置する。これらの四つの機関が有している四機能を一つの管理組織 (IMMO) がまとめあげ、相互の組織の情報共有や指揮系統の充実を図っていく。以下、四機能を示す。

1. 調査機能
IMB が有している機能である。IMB は現在、海賊の発生件数の統計調査を主な業務として行っているが、これに加えて海洋汚染の調査など、海洋に関する総合的調査を主な業務とする。
2. 立法機能
IMO の機能である。この第3章でも記したように IMO は海洋に関する条約の作成やそれに伴ったマニュアルやガイダンスの作成を主としている。本組織においても、同様な機能を行うこととする。
3. 司法機能
ITLOS の機能である。ITLOS は元来、国際海洋法条約の締結に伴い、設立された組織である。海洋に関する法的知識は豊富であると推測される。よって、IMO の立法機能によって新たに提案された政策が海洋法において妥当なものであるか判断する機関として IMMO の一構成組織とした。
4. 実行機能
これは、海洋 PKO 局に当たる。「海洋を管理」という意味では、現在の世界は、上記 1.2.3 の機能しか存在していない。しかしながら、IMMO によって作成された政策の意図を理解し、実行に移せる組織の存在が必要不可欠である。よって、今回は当局の設置も同時に提言した。

この調査・立法・司法・実行の四機能は、それぞれが深く関係しあっていると我々は考える。なぜなら、良い政策を打ち出すためには、政策対象者の現状を確実に把握しなければなら

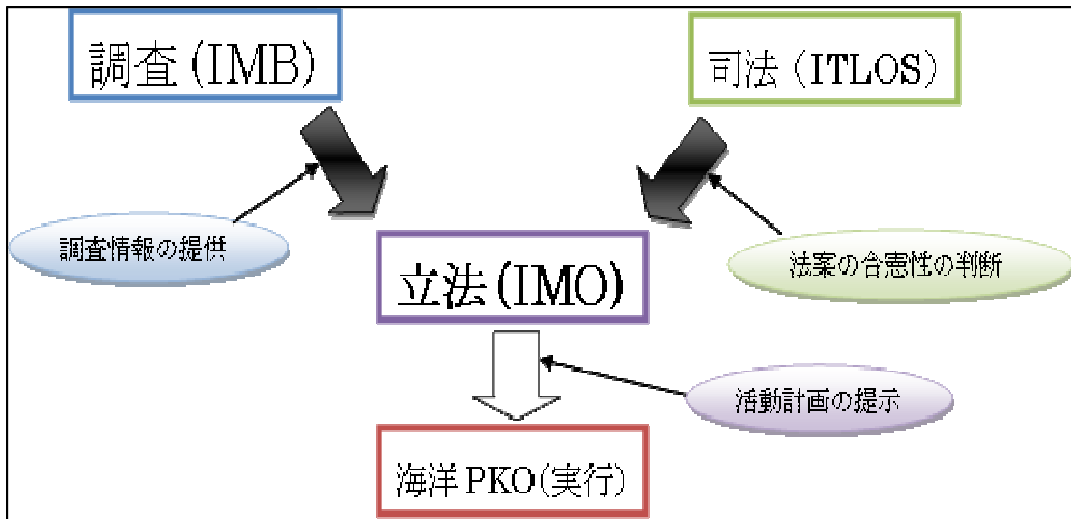
らない。つまり、「調査」が重要になってくる。その調査によって得られた結果から打ち出された政策も、法的な妥当性がなければ実行できない。つまり、「司法」が必要である。良い政策を打ち出しても、その政策を効果的に実行できなければ意味がない。つまり、「実行」が必要である。総じていえば、良い政策の為に「調査」・「司法」・「実行」の機能が不可欠なのである。よって、IMMO では上記の三機能に「立法」を合わせた四機能を持たせることとした。

第2項 なぜ四つの組織を一本化するのか

先ほども記したように、四つの組織とは、①IMO ②IMB ③ITLOS ④海洋 PKO がそれぞれ「調査」、「立法」、「司法」、「実行」の四つの機能を有しているからである。この四つの機能は、問題解決にあたって深く関係しており、どのひとつも欠けてはならないと考えている。それぞれが問題解決にあたって、どのように必要なのかは以下にまとめた。

- 調査
より問題解決に有効な政策を打ち出すには、その問題についてありとあらゆる情報を入手して判断しなければならない。その調査結果は、法案を作成する際の貴重な判断基準となることから、非常に重要な機能であると考えられる。
- 立法
言うまでもなく、この機能は問題解決に当たっての中心的な役割を担うわけであるから、外すわけにはいかない。調査機能が収集した情報から問題点を洗い出し、問題解決に効果的な法案を作成していく。
- 司法
立法機能がせっかく問題解決に有効な法案を作成しても、国際法上合憲でなければならない。よって、国連海洋法条約など国際法の知識が豊富な組織にこの司法機能を担わせることとする。
- 実行
以上の三機能が完璧に機能を発揮しても、実際に活動する組織が存在しなければ、効果的な法案を作成したとしても意味がなくなってしまう。よって、実際に行動を起こせる組織を新たに構成した。

以上の四つがそれぞれの機能を正常に発揮したときに、高効率で効果的な問題対策が可能であると考えられる。そして、図 7 のように作用するものと考えられる。



第3項 国連海洋 PKO 局

既存の海洋国際組織には、直接的に海上交易を防衛・維持する組織が存在しなかったため、新たに国連海洋平和維持活動局（以下海洋 PKO）を設立する。海洋 PKO の役割は、全世界の海洋において、監視・平和維持・商船護衛といった任務を担うことにある。

海洋 PKO は、世界各国の海軍・海上警備隊の志願部隊によって構成される一個艦隊相当の「平和維持艦隊」を保有出来る。この艦隊の指揮権は事務総長にあり、艦隊の司令官は事務総長によって任命される。平和維持艦隊の主な任務は、平和維持活動である。平和維持活動には、停戦監視、兵力引き離し、安全航路帯の設定と維持、治安の維持、武器密輸阻止、調停の場の提供、民間商船の護衛、航路整備などが該当する。

また、海洋 PKO では、紛争問題や海賊問題が深刻化し、国連総会ないしは国連安全保障理事会によって問題解決を目指す決議が採択された場合、世界各国の海軍・海上警備隊に艦隊単位での参加を呼びかけて多国籍艦隊を編成することも可能である。

第4節 IMMO 設立後の政策フロー

現在単独で活動している組織を連携させると提唱したが、実際に一本化した時に新組織がどのように活動していくのかシミュレーションをする。私たちが考える平時・有事の活動内容フローが次のようになっている。

図 7 : 既存の国際海洋組織と IMMO の役割

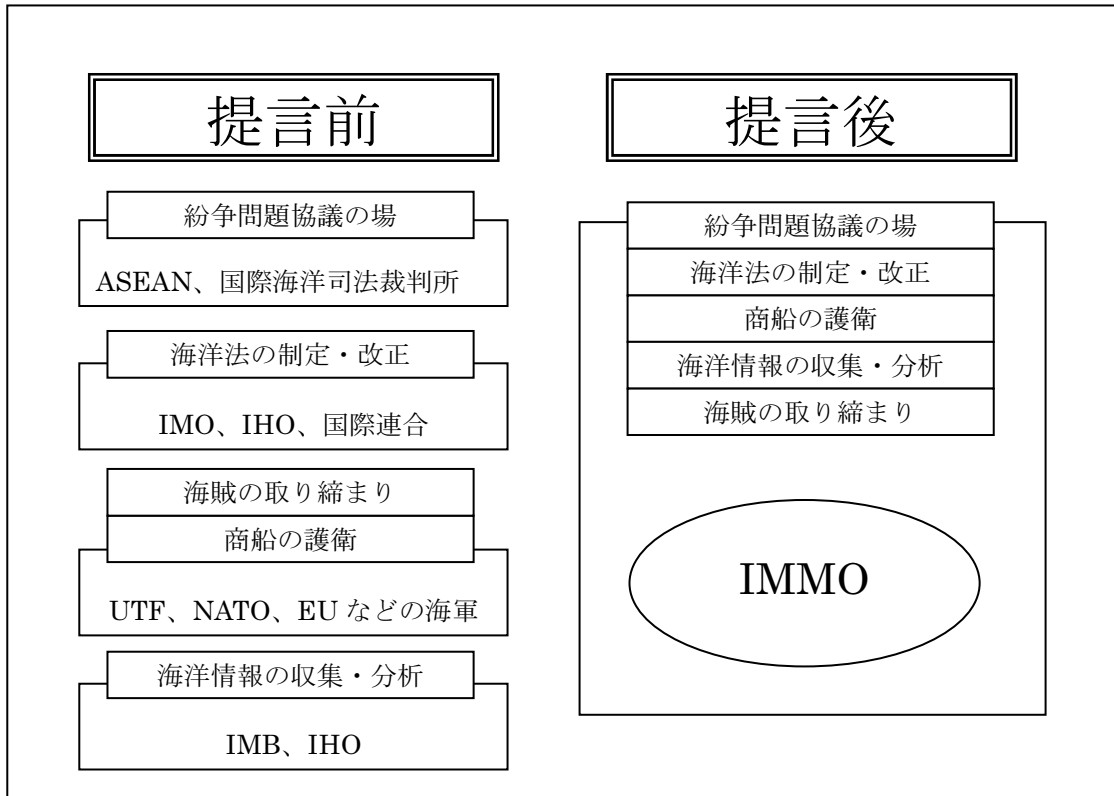
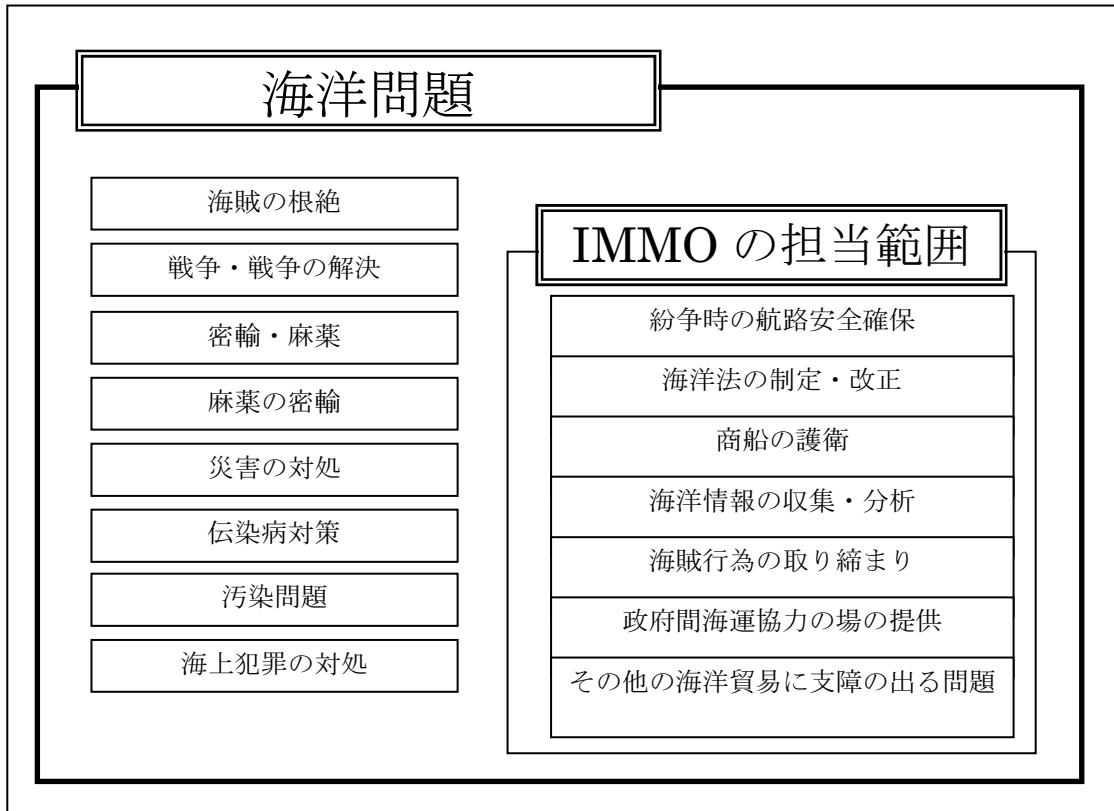


図 8 : 海洋問題に対する IMMO の担当範囲



第1項 平時の政策フロー

図 8：平時の政策フローチャート



- ① IMB が問題に対して調査を行い、定期的に IMO に調査結果を報告。Ex) 海賊の発生件数、海の探査、領土領海問題による紛争、海洋汚染調査など。
- ② IMB が調査したデータをもとに IMO 政策立案部門が必要な政策法案を作成。
- ③ ②で作成された政策立案を国際法上問題のない法案かの合憲性を審査。
- ④ IMO ITLOS の審査を通過した法案を IMO 総会で採択。³⁷
- ⑤ IMMO の指揮系統の頂点に位置する事務局長が採択された政策を、現場で活動する海洋 PKO に指示する。
- ⑥ ①から⑤のフローにより決定した政策を事務局長の管理下のもと、実行に移す。

第2項 有事の政策フロー

図 9：有事の政策フローチャート



- ① IMB が問題発生の原因・調査・対処法などをまとめる。
- ② 事務局長を中心に、即時に対応が必要かまたは必要でないか決定する。
- ③ PKO 事務局長の判断により迅速な対応が必要と判断され、貿易ルートの確保が難しいとされたとき、新しい貿易ルートを策定し、貿易ルートの確保を目指す。

今まで単独で、ばらばらな状態で活動していた組織を一つの機関（IMMO）で統一することによって、より効率的で迅速な問題解決を図ることができるようになる。

また、平時のフローと有事のフローを区別化することで、迅速な対応が求められる事案が発生した場合にも即座に対応できるものとした。

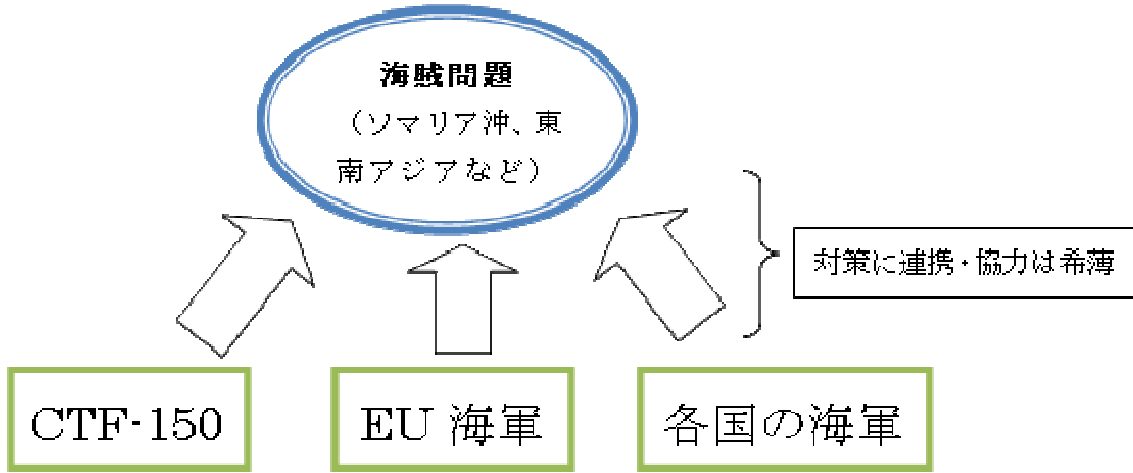
第5節 海賊問題の現行モデルとの対応比較

第1項 現行組織モデルの問題点

第 2 章での記述の通り、現行の組織モデルは、CTF-150・EU 海軍・各国の海軍組織が各々の判断によって、海賊対策にあたっている状態になっている。これによって、政策の重複な

³⁷IMO 総会はすべての加盟国代表をもって構成している。主な任務は、予算の決定・政策の採択・IMMO 事務局長の指名などとする。

どの非効率的要素が発生しやすい。これは、各々の組織が各自の判断で政策を行っていることが原因であるのに他ならないと言える。



第2項 新組織モデルでの対応

新組織モデルでは、これを図 8 のプロセスを行った後、統一された施策を打ち出すものとする。具体的には、特定地域への海洋 PKO 派遣や新海上ルートの考案・作成などが上げられる。海賊問題の情報データを一つにまとめた IMMO による問題解決により、政策の統一化の実現や、問題解決への効率を上げることができる。



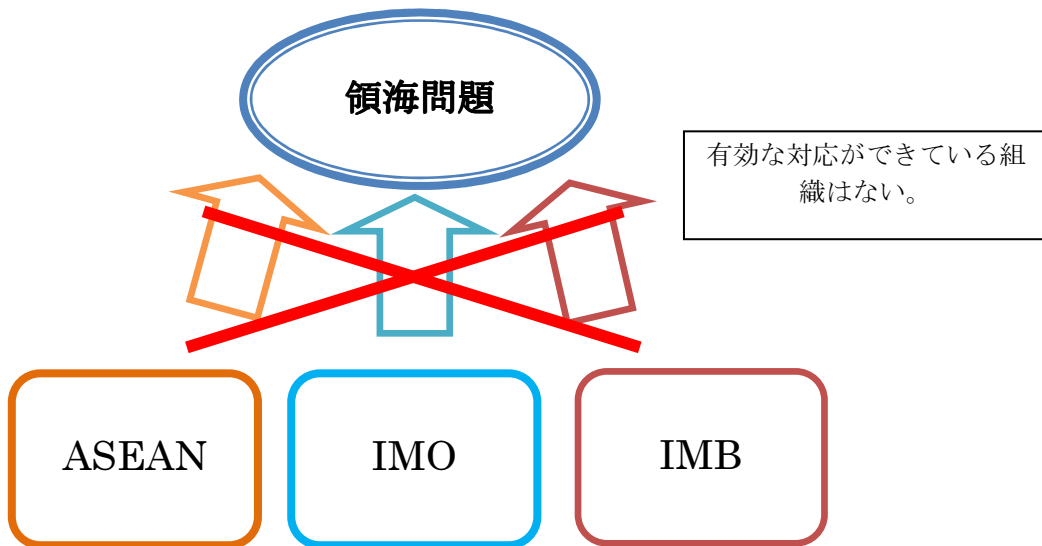
第6節 領海問題の現行モデルとの対応比較

第1項 現行モデルの問題点

領海問題において現在の段階で有効な解決方法はない。現段階で明確な解決方法がないことは致命的だ。これらはまだ紛争や戦争が起こるまでには至っていないが、最悪のことを想定するといつ紛争に発展するかわからない。しかし、尖閣諸島問題を始め、南沙諸島問題、東シナ海の領海問題など、領海問題は多数存在している。

そうなる前に事前に貿易ルートを確保しておく必要がある、未然に防ぐ必要がある。その役割として私たちが提案をするのが「新組織」だ。領海問題が起こっているにもかかわらず、有効な問題解決方法が見つかっていないことは問題であり、ここを解決していく必要がある。

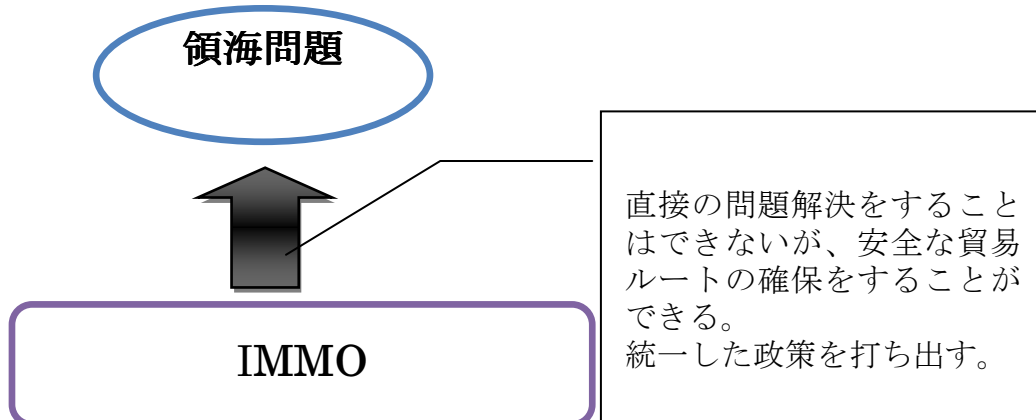
図 12：領海問題に対しての現行モデル



第2項 新組織モデルでの対応

先ほど、図 12 で説明したフローのプロセスを行った後、直接問題解決を行うことはできないが領海問題が起こり安全な貿易ルートの確保ができなくなった時の非常貿易ルートの確保を行うことができる。

図 13：領海問題に対しての新組織モデル



第7節 人員・予算

第1項 人員

人員については、すべての加盟国代表をもって構成される、総会³⁸によって事務局長を指名し、以下の人選は事務局長によることとする。ただし、組織の地域的格差を防止する為に、構成人員は国連総会において確立している地理的集団から均等に選出することとする。

39

第2項 IMO の予算とその評価

IMO の経費は、総会が定める割合により加盟国が分担する。2010～2011 年の 2 年間の予算は 5,705 万 6,000 ポンド (約 74 億 5,000 万円) とした。表は、2004 年の IMO 予算における各国の拠出額である。第 1 位がパナマで 382 万 7,870 ポンド (約 7 億 6,000 万円)、第 2 位以下にはリベリア 153 万 3,253 ポンド (約 3 億円)、バハマ 105 万 5,036 ポンド (約 2 億 1,000 万円) と続き、日本は第 6 位の 80 万 5,998 ポンドとなっている。分担金の算出根拠は、各国の保有船腹量によって算出されている。表は算出根拠となる各国の保有船腹量と船隻数である。一見、海洋貿易の上位国とは関係なさそうな国名が並んでいるように思える。しかしながら、パナマなどの拠出金額の上位を占めている国は便宜置籍船制度⁴⁰によって、ここまでの数値を計上してしまっている。

表 6 : IMO 分担金負担上位 10 か国 (2004 年)

順位	国名	負担金額(ポンド)	負担率(%)	円換算
1	パナマ	£382 万 7,870	18.90%	¥7 億 8,471 万 3,350
2	リベリア	£153 万 3,253	7.57%	¥3 億 1,431 万 6,865
3	バハマ	£105 万 5,036	5.21%	¥2 億 1,628 万 2,380
4	ギリシャ	£93 万 8,029	4.63%	¥1 億 9,229 万 5,945
5	イギリス	£84 万 3,330	4.16%	¥1 億 7,288 万 2,650
6	日本	£80 万 5,998	3.98%	¥1 億 6,522 万 9,590
7	マルタ	£78 万 7,405	3.89%	¥1 億 6,141 万 8,025
8	アメリカ	£70 万 4,551	3.48%	¥1 億 4,443 万 2,955
9	キプロス	£69 万 5,084	3.43%	¥1 億 4,249 万 2,220
10	ノルウェー	£68 万 1,133	3.36%	¥1 億 3,963 万 2,265

出典：海洋政策研究財団『ニューズレター 第 126 号』より著者が作成

³⁸総会では、主に機関の政策および予算の決定、補助機関の設置、事務局長の指名などを主要任務とする。

³⁹国連は、アジア・アフリカ・西欧その他・ラテンアメリカ・東欧の 5 地域を地理的集団として設定している。

⁴⁰便宜置籍船とは、船舶の登録税、固定資産税などの軽減や、賃金の安い外国人船員を雇用して運航コストを下げることを目的に、先進国の船主が保有する船舶を当該国に便宜的に置籍した船舶のことを言う。

表 7：世界主要船籍国別船腹量（2010 年末）

順位	国名	千総トン	隻数
1	パナマ	183,503	8,065
2	リベリア	82,389	2,306
3	バハマ	46,543	1,446
4	マーシャル諸島	42,637	1,265
5	シンガポール	39,886	2,451
6	香港	39,100	1,371
7	ギリシャ	36,822	1,498
8	マルタ	31,633	1,532
9	中国	26,813	3,918
10	英国	24,279	2,077
11	キプロス	20,109	1,016
12	ノルウェー	18,311	2,055
13	ドイツ	15,283	961
14	韓国	14,145	3,001
15	イタリア	13,600	1,588

資料出所：社団法人日本船主会『船籍国別商船船腹量』より筆者作成

では実際のところこの IMO の分担金決定方式は妥当なのかを検証していきたい。もし、現行の IMO の分担金決定方式に妥当性があると見出せたら、実際に IMMO の分担金を決定する際にもかなり参考になると考えている。尚、この妥当性というのは「海上貿易が盛んな国家に対して、十分な分担金の負担を課せられているかどうか。」という観点から考えてみたい。

先程も述べたように、IMO の分担金負担上位 10 か国は、一見すると所謂、貿易大国があまり上位を占めていないように思える。IMO の運営を経営面で実質的に支えているのは、パナマやリベリアといった便宜置籍船国であるといえる。しかしながら、便宜置籍船の拠出している分担金の出所はどこにあるかという点、元を正せば便宜置籍船国家に船舶を登録している海洋貿易国家が納めている税金ということになるのだ。日本を例に挙げるなら、パナマ籍船の船腹量の 36% は実質日本の船である。つまり、便宜置籍船国家が拠出している分担金も日本などの海洋貿易立国からの税金によって賄われているといえるだろう。

以上のことから、「海上貿易が盛んな国家に対して、十分な分担金の負担を課せられているかどうか。」という妥当性は、現行の IMO の分担金決定方式が便宜置籍船国家からの間接的なものであるにせよ、海洋貿易立国から拠出されているという点に関してある程度証明することができる。

第8節 組織設立に当たっての日本の役割

国連貿易開発会議（UNCTAD）の発表した、世界の商船の船腹量を実質船主国ベースで集計した国別順位によると 2008 年で 1 位は日本で 15.6%、2 位はギリシャで 15.3% である。日本は海運立国といわれるが、この数字はまさにそれを証明する数字であるが、現在の国際海事組織の中でも、日本はリーダーシップをとることが可能である。船腹量は船隻数もさることながら、IMO における条約の提案件数は世界で最も多く、過去 5 年間で 381 本の提案

文書を提出している。最近では、シップリサイクル条約⁴¹の策定を主導や、IMO 創設したマラッカ・シンガポール海峡の安全確保のための「協力メカニズム」の中心支援国になるなどしている。

日本は存亡を海洋に依存しているといっても過言ではないこの状況で、自国の海運を確保・発展させるためには、IMMO 設立の際には主導的に新組織の設立を世界に呼びかけ、日本がリーダーシップをとることが重要になってくるだろう。また、IMO における今までの実績や日本の海運規模を考慮したら、日本主導も決して不可能ではない。

第9節 IMMO 設立による期待効果

第1項 海賊問題に与える効果

IMMO はソマリア海域・南シナ海域などの海賊事件の多発地帯に対して、IMO・IMB などの組織を活用して効率的に調査分析・法整備といった間接的な対策を行えるだけでなく、PKO によって統一された指揮のもとで、平和維持艦隊を派遣することができる。これにより、既存の多国籍艦隊や個別の海軍の対策よりも、効率的で持続的な海賊対策が可能になる。

第2項 紛争問題に与える効果

IMMO は南シナ海域などの紛争地帯に対して、主に海洋 PKO の平和維持艦隊によって、紛争の深刻化を抑制することができる。また、紛争が深刻化した場合でも、安全航路の設定と維持、調停の場の提供などによって、紛争による民間や住民への被害を最小限に抑えることが可能になる。平和維持活動による紛争の直接的な解決は困難としても、平和維持艦隊によって国連のプレゼンスを示して平和維持活動を行うことによって、紛争問題を抑止できる。

第3項 国際海洋管理体制に与える効果

IMMO の設立は、従来の国際組織の効率性を向上させるだけでなく、海洋問題への直接的なアプローチを可能にさせることに繋がっている。IMMO の活動内容の広さは、世界経済の生命線とも言える海上交易を脅かす、海賊・紛争問題への対応に対して大きな役割を果たすことが期待できる。

⁴¹船舶の一生を通じ、条約で定める有害物質の搭載・使用を禁止・制限し、船舶に含有される有害物質の量や所在を記述したインベントリ(Inventory of Hazardous Materials)を作成・保持・更新し、最終的に船舶リサイクル施設に引き渡すことなどを条約化したもの。2008年10月の第58回海洋環境保護委員会(MEPC58)において条約案は承認され、2009年5月15日に香港において採択された。

第10節 政策提言の課題

第1項 設立の課題

IMMO の設立の際に、国連総会で三分の二以上の賛同が得られるか、という課題がある。これについては、安全保障理事会において、ソマリア沖の海賊対策で 1814、1816、1838、1846、1851、1863 と 6 つの海賊対策の採択が全会一致でなされていることから、海洋管理の国際組織が設立自体には国際社会の反対は少ないのではないかと考えられる。しかし、新設に際して新たに費用を徴収することから、内陸国や海上貿易に依拠していない国からの反対が起きる可能性はある。ここでは、内陸国に対する予算の減少などの方策によって、利害を一致させる必要がある。

第2項 予算の課題

国連負担金と同じく、徴収費の未納の問題が起きる可能性がある。この場合、未納した国に対しては勧告を行う、平和維持艦隊の派遣を見合わせるなどの対応が必要になるだろう。また、加盟国への加盟インセンティブを維持するためには、各国に課す予算負担額の設定に不備があると、加盟国のインセンティブの欠落につながる恐れがある。

第3項 平和維持部隊の課題

海洋 PKO の平和維持艦隊は各国からの志願部隊によって構成されることになっている。しかし、遠洋で長期間活動できる艦艇を保有する国家は限られており、十分な数の艦艇が揃わないのではないかと課題がある。これに関しては、外洋活動のノウハウを持った国家を中心に構成して、中小国からは一隻単位でも参加できるシステムを構築することや、米・日・EU などから退役艦艇を購入するなどの方策が必要である。

第4項 平和維持活動の課題

陸上における平和維持活動と同様に、海洋 PKO と平和維持艦隊が、問題に対してどこまで踏み込めるか、踏み込むべきかという課題がある。原則として平和維持活動が紛争当事者の合意の元に派遣され、低強度紛争や海賊からの護衛などを担当するが、人道上の理由により紛争への大幅な介入が期待される可能性がある。ソマリアにおける UNOSOM⁴²の失敗を考慮すると、あくまで平和維持活動は武力行使が起きる事態は避けるべきであり、海洋 PKO の平和維持艦隊の能力では対応できない紛争問題については、安全保障理事会や国連軍などが担うべきであろう。

第11節 政策提言に向けて

我々は、第 5 章で述べた政策を、外務省及び国会議員に対して提言する。エネルギーの 9 割近く、食糧の四割近くを海外に依存した国家である日本にとって、世界の海上交易の安全

⁴²UNOSOM とは、「国連ソマリア活動」の通称であり、国連の安全保障理事会が人道援助の安全な輸送を目的として、1992 年から 1995 年にかけてソマリアで行った平和維持活動である。部族間の抗争がエスカレートしたため、失敗に終わった。

保障は、即ち自国の安全保障と直結しており、海上交易の安全を保障する国際組織が設立されることは、日本にとっても有益であると我々は考えたからである。

近年、世界経済において、取引量とその内容の面から海上交易の重要性が高まりつつある現実と反して、その維持と管理の面では現在の国際管理体制は不十分といえない状態にある。海洋問題の根本的な解決は不可能にしても、深刻化を抑止し、海上交易へのインパクトを和らげる世界的な規模の海洋組織が設立されれば、より世界経済の安定性を高められ、海洋のみならず陸上の安全保障においても貢献できると我々は考える。

ソマリア沖の海賊問題では、国際社会は一時的にしても、国際連合の要請に基づいて共同任務を遂行した。このように、海上交易の安全の保障とは、多くの国家の利害が一致する線である。そのため、IMMOの実現は不可能とは言えないだろう。

先行論文・参考文献・データ出典

《先行論文》

- 竹田純一「海上自衛隊の変革と新シーレーン防衛海賊対処ソマリア派遣問題の行方」『世界の艦艇』No 702 (2009)
 勝股秀通「様変わりしたシーレーン防衛わが国を取り巻く新たな脅威とは？」『世界の艦艇』No 702 (2009)
 土井全二郎「傍若無人！現代の海賊を追う」『世界の艦艇』No 702 (2009)
 山田吉彦「検証・世界のチョーク・ポイント」『世界の艦艇』No 702 (2009)
 山田吉彦(2009)『海の政治経済学』 成山堂書店
 佐藤考一(2005)「非伝統的安全保障問題と ASEAN—海賊」『アジア地域秩序と ASEAN の挑戦—「東アジア共同体」をめざして』

《参考文献》

- 外務省総合外交政策局国際社会協力部 (2002)『国際機関総覧』日本国際問題研究所
 池田宗雄(2010)『港湾知識の ABC』 成山堂
 今井昭夫(2009)『国際海上コンテナ輸送概論』 東海大学出版
 上杉勇司(2004)『変わりゆく国連 PKO と紛争解決—平和創造と平和構築をつなぐ』明石書店
 宇垣大成(2009)「アジア諸国のシーレーン防衛事情」『世界の艦艇』No 702
 江畑謙介(1995)『安全保障とは何か』 平凡社
 大江博(2007)『外交と国益—包括的安全保障とは何か』 NHK ブックス
 奥山信司(2009)『進化する地政学—陸、海、空、そして、宇宙へ』五月書房
 岡部いさく(2009)「ソマリア海賊シーレーンの一大脅威」『世界の艦艇』No 702
 川上博夫, 森(2009)『外航海運の ABC』成山堂
 木原知己(2007)『シブスファイナンス—船舶金融概説』 海事プレス
 木村淳(2008)『海の生命線—日本に石油・天然ガスが届かなくなる日—』明成社
 軍事史学会(2007)『PKO の史的検証』錦正社
 黒柳米司(2005)『アジア地域秩序と ASEAN の挑戦—「東アジア共同体」をめざして』明石書店
 古藤晃(2002)『いつでもどこでも読める世界の「紛争」ハンドブック』研究社
 国際連合広報局(2009)『国際連合の基礎知識』関西学院大学総合政策学部
 島田征夫 林司宣(2005)『海洋法テキストブック』有信堂高文社
 社団法人日本エネルギー学会(2009)『エネルギーの事典』朝倉書店
 社団法人日本海難防止協会(2009)『海事の国際的動向に関する調査研究事業報告書』
 長塚誠治(1998)『21世紀の海運と造船—世界と日本の動向』成山堂
 立川涼一(2008)『シー・パワー—その理論と日本の動向』成山堂
 田村重信(2004)『教科書・日本の安全保障』芙蓉書房出版
 武城正長(2002)『海運同盟とアジア海運』御茶の水書房
 拓海広志(2006)『ビジュアルでわかる船と海運のはなし』 成山堂書店
 日下明男(1995)『海上交通法規の ABC』 成山堂書店
 藤沢順、小林卓見、横山健一(2003)『海上リスクマネジメント』成山堂書店
 防衛知識普及会(2009)『海上警備行動と海賊対処法案』内外出版
 松村劭(1992)『国際平和維持活動：PKO のためのマニュアル』ダイヤモンド社
 山田哲也(2010)『国連が創る秩序—領域管理と国際組織法』 東京大学出版会
 山田吉彦(2009)『海の政治経済学』 成山堂書店
 山田吉彦(1996)『海のテロリズム—工作船・海賊・密航船レポート』 PHP 新書

山口英一(2009)『知らなきヤバイ!レアメタルが日本の生命線を握る』日刊工業新聞社
吉川直人,野口和彦(2006)『国際関係理論』勁草書房
吉田茂高橋望(2002)『国際交通論』世界思想社
NHK 取材班(1983)『シーレーン・海の防衛戦』日本放送出版協会
NHK 放送局(1992)『大日本帝国のアキレス腱～太平洋・シーレーン作戦～』NHK 放送局
マハン(1898)『海上権力史論』芙蓉書房出版
産経新聞『南シナ海問題 米、中国を牽制 ASEAN拡大国防相会議』2010年10月13日東京朝刊国際面
産経新聞『ソマリアに海賊株式会社 昨年身代金1億ドル強奪』2010年01月11日東京朝刊国際面
産経新聞『東南アジアの軍拡と「核心的利益」』2010年09月14日東京朝刊
産経新聞『南シナ海で海賊事件急増、早くも昨年上回る 国またがる組織活発』2010年09月07日東京朝刊国際面
日経産業新聞『海賊・テロ襲撃、前年の2倍に、海運各社、危機感強める、運賃引き上げの懸念も。』2009年9月9日
読売新聞『身代金獲得111億円、ソマリア海賊荒稼ぎ／国連代表』2008年12月12日東京朝刊 外A
全日本トラック協会 HP <http://www.jta.or.jp/>
(最終アクセス日時:2010/10/5)
ANA『グループ環境データ』http://www.ana.co.jp/ir/kessan_info/annual/pdf/10/10_29.pdf
(最終アクセス日:2010/10/17)
CTF-150 <http://www.cusnc.navy.mil/cm/150/index.html>
(最終アクセス日—2010/10/21)
EUconsilium
(<http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cmsUpload/naviresOCTOBRE.pdf>)
(最終アクセス日—2010/10/21)

《データ出典》

国土交通省 HP
<http://www.mlit.go.jp/>
最終アクセス日時:2010/11/10

海洋政策研究所財団
<http://www.sof.or.jp/>
最終アクセス日時:2010/11/9

吉田茂高橋望(2002)『国際交通論』世界思想社

岡西康博『海上フォーラム講演要旨』
http://www.sof.or.jp/jp/forum/pdf/56_02.pdf
最終アクセス日時:2010/11/2

株式会社プラウド『物流用語辞書』
http://www.be-proud.jp/word/dictionary/s_z/teu.html
最終アクセス日時:2010/11/3

外務省『海賊の現状と日本の取組』

<http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/pirate/index.html>

最終アクセス日時：2010/10/17

国土交通省『海事レポート』

<http://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html>

最終アクセス日時：2010/10/17

IMB 『2009 Worldwide piracy figures surpass 400』

<http://www.icc-ccs.org/>

最終アクセス日時：2010/10/17