

第23回西海防セミナー

客船の話 / 海賊の話

開催日：令和元年10月2日(水)
場所：リーガロイヤルホテル小倉
講師：一般社団法人 日本船長協会
顧問 森本 靖之 氏



略歴 昭和37年 神戸商船大学卒業、同年日本郵船(株)入社。航海士・船長として北米、欧州、豪州等の航路を経験。平成4年客船事業部専任部長に就任、客船「飛鳥」の建造プロジェクトに参画し、運航部門責任者として活躍。平成7年日本郵船を退社、同年郵船クルーズ(株)専務取締役。平成16年同社退社、同年一般社団法人日本船長協会会長に就任。ソマリア沖海賊問題での海上自衛隊派遣について衆議院特別委員会に参考人として招致され、船長の立場から出動の必要性を訴えるなど「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」(以下「海賊対処法」という。)の成立に貢献。平成23年から同協会顧問、同年船員災害防止協会会長に就任。「子供たちに海を語る」と題して海事思想の普及活動にも尽力。

ご紹介を頂きました森本でございます。80歳になりまして、すべてリタイヤしたつもりでございましたが、今回お呼びいただきましてやって参りました。幸い台風も避けてくれましたので、これだけ多くの方に集まっていただくことができ、私も幸せに思っております。

◆ 私の船歴

私は、先ほど紹介がありましたように、1962年に大学を卒業して、初めて

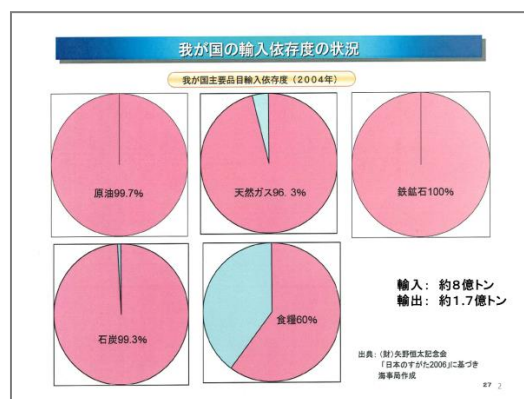
乗った船はニューヨーク定期航路の1万トンの貨物船でした。

ニューヨーク航路とは言え、アジアのマニラ、香港、それから門司、神戸、名古屋、横浜とずっと上がっていくのですが、社会人となり初めてマニラに入港して、さあ上陸できるかなと思っておりましたら、船長からマニラでは日本人と見れば石を投げられるから上陸禁止というふうに言われました。

現在、そのフィリピンの方は、優しいし明るいしということで、客船「飛鳥」の日本人のお客様、特にご老人から大変評判がいいのですが、当時はそういう時代でした。また、他の東南アジアの港でも「ヘイジャップ」と言われた経験があります。そういう中で台湾に行きましたときには、街に出るのに輪タク、若い方はお分かりにならないかもしれませんが、大型の三輪車でお客様を乗せ一所懸命こいで走るのですが、そのとき運転していた初老の人が、私が日本人というのがすぐ分ったのでしょうが、非常に流暢な日本語で、「私は戦前小学校の先生をしていました。」とその運転手がおっしゃる、私はまだ20歳そこそこの若造がですから、ふんぞり返って乗っている訳にはいかない、よっぽど運転を代わろうかと思うくらいの気持ちで、キールンの街に入ったことを覚えています。

資源に恵まれない我が国は、ご存知のように原油、天然ガス、鉄鉱石、或いは石炭等のほぼ100%を輸入に頼っております。

約8億トンの輸入、そしてそれを製品にして約1億7000万トンを輸出しています。金額ベースでは飛行機でも運ばれていますが、重量ベースでは、そのほぼ100%が船で運ばれております。



当時の船は、このようなデリックの付いた船、或いはクレーンの付いた船で、自分でカーゴを揚げ下げして積荷ができる装置を持った貨物船でした。

ブリッジから前を見ますと、船首側から1番ハッチ、2番ハッチ、3番ハッチとなっているのですが、どんなカーゴを積んでいるかというのが、一目瞭然で分かりますので貨物に愛着がありました。



ブリッジより後ろの方にも同じく三つのホールドがあり、合計六つのホールドを持った貨物船でした。

カーゴを 10 港くらいの港で積んで、アメリカに行けば、やはり 10 港くらいの港で揚げていきます。

貨物を積付ける責任者は一等航海士です。重い貨物を上に積み過ぎるとひっくり返ってしまうし、一番先に揚がる貨物を一番下に入れてしまうと今度は出せないということになります。

揚げ地順、積み地順、船の復元性、そしてローリングや前後のトリム、そういったことを全部計算し、それら最適の状態になるよう非常に複雑な順列組み合わせの作業をやるのが一等航海士の仕事でありました。揚げ地でハッチを開けたとき、カーゴがさっと無事に揃っていれば、本当にやりがいがありました。ところが荒波にもまれながら太平洋を航海してきてハッチを開けたら、アメリカで一緒に積んだココナツオイル、野菜や何やらがぐちゃぐちゃになって、ホールド内ではでっかいサラダが出来ていたという笑えないような笑い話もありました。

今は、このように専用船化され、このコンテナ船のごとく全部箱ですから、もちろん書類を見ればわかりますが、ただだけでは箱の中に何が入っているのかは分かりませんので、貨物に対する愛着はなかなか湧きにくいものでした。

当時と比べて、専用船化されるなど船のハードウェアは大変に進化しました。それ以外にも、特に船と陸との間の通信手段や航海計器などは非常に進化しています。

我々の時代、50 年ぐらい前の話ですが、船の位置を入れるには、灯台の光の方位を何か所か測り、交差方位法で一点に交わるところをポジションとしていたので、潮岬とか足摺岬といった主な灯台について、その周期、何秒 1 回閃光だとかいう灯台の特性は一応覚えていました。

沿岸航海から大洋航海に出ると、昼間はお天道様を測る、薄明時に水平線が見える時にはお星さまを測って、天測してポジションを入れます。

太平洋を渡ってアメリカに行くとき、1 週間も太陽も星も全く出ないという



時にどうするかと言いますと、1日に何度か方向に何マイル走ったかということで推測位置を入れます。1週間の推測位置で航海して、そろそろ明日くらいにはアメリカに着くというとき、天気になって天測ができて位置を入れてみますと、その推測位置と実測位置が20マイル以上離れていたというときもありました。こういったことは現在ではないですね。ECDISや電子チャートを使って、車のカーナビを見るがごとくに船位やコースを知ることができます。今、若い航海士はおそらく天測はしておられないのではないかと思います。

それから、我々の時代には陸上との通信手段は電報しかなかったのですが、今はブロードバンドで即時通話ができます。非常に便利になったと思いますけれども、一方で陸の方、本社からの干渉がうるさいなと思うようなときもあるのではないかと思います。

◆ 恐ろしい海・やさしい海

このように船のハードは進化しましたが、海にはいろんな表情があります。皆さんの中には海をご存知の方も沢山いらっしゃるようでございますが、海には色々の表情があります。ご存知の通りお母さんのようにやさしい表情を見せてくれる海もあれば、阿修羅のような恐ろしい形相になる海もあります。

右の写真のような海を、私も冬場の北太平洋で何回か経験しました。日本でテレビを見ておりますと、「今、関東地方にある低気圧は、明日は東の海上に去って行くでしょう。皆さん安心して下さい。天気は良くなりますよ」ということで済みますが、東に離れていった低気圧の中には、海上で再びエネルギーを含んで、ものすごく大きく発達していくものがたまにあります。



その発達した低気圧が、オホーツク海などに居座った場合の北太平洋の様相というのは、阿修羅のような恐ろしい形相になります。

私が経験したのは、北米航路の大きさが4万トンぐらいで長さが280メートルぐらいのコンテナ船でしたが、船のコースと寄せてくる波の出会い角度によっては、大変恐ろしく船を揺らすことがありますので、船長はブリッジでず



っと波とにらめっこしながら、コースを小刻みに変えなければなりません。私は丸2日ほどブリッジにいたことがあります。

船が持っている固有周期と波との出会い周期がたまたま同調したときは、ものすごく大きく船が揺れます。私が経験した最大の揺れは、傾斜計で最高 45 度、45 度といいますと、ブリッジから下を見たら海しかない。船体はあちらに行っている訳ですが、それからぐうーと今度は戻ってきます。おそらくあの時は2秒か3秒静止した状態だったと思いますが、その時の長さはものすごく長く感じられました。

家内や子供たちの顔もちらちらとするようなまさに地獄の入り口に立ったような心境でした。ブリッジには航海計器などがいっぱい並んでいますけれど、私がそのとき一番頼りにしたのは、一番後ろにある神棚でした。みんなが見ている前で神棚に手を合わせていた訳ではありませんけども、心の中ではお願いしました。

計算では 50 度傾斜しても復元力は大丈夫だとか、全部データは持っていますけれども、実際にこうなってしまうと理屈では分かっているけども、やっぱり大丈夫と思えないような状況になるところがありました。理論上、波の高さが 15 メートル以上になることはないと言われておりますけれども、海面上 25 メートルの高さのブリッジと同じぐらいの波が来たことがありました。

しかし、海はそういう怖い思いばかりの海ではございません。右の写真にありますように本当にやさしい素晴らしい海、こういう海にもよく出くわすことがあります。写真の船は、当時運航責任者をしていました「飛鳥Ⅱ」でございます。



◆ 日本郵船の客船プロジェクト

現在、日本の外航客船はここにありま
すように4隻存在しております。左上が
日本郵船の「飛鳥Ⅱ」です。左下は商船
三井客船の「につぼん丸」、右上が「ふ
じ丸」、右下が日本クルーズ客船の「ぱ
しふいっくびいなす」です。

日本郵船の客船プロジェクトは、実は
ここにありますが、1990 年代にな



りますとアメリカの方でクルーズブームが隆盛になりまして、アメリカのマーケットを狙って4万7000トンの「クリスタル・ハーモニー」という客船を1990年に建造いたしました。

その翌年、日本人を対象とした「飛鳥」、これも3万トン弱ですが、これを建造いたしました。2006年になりますと日本のマーケットもだいぶ成長してきましたので、飛鳥Ⅰではちょっと物足りない、もうちょっと大きな船が欲しいということで、先ほどの「クリスタル・ハーモニー」というバハマ船籍の船を日本船籍に変えて、「飛鳥Ⅱ」という船に仕立て上げた訳です。

クリスタル・ハーモニー時代と比べて、展望風呂を付けたり、茶室を設けたりしました。各部屋にバスstubはあるのですが、日本人は非常にお風呂が好きですから、それ以外に温泉も作りました。右の写真は中に入ったときのエントランスの様子です。

◆ 客船に関する法律

船にはいろんな国内法、或いは国際法が適用されますが、特に客船であるがゆえに、ここにあるような法律が適用されます。

まず、「飛鳥Ⅱ」の船内にはラスベガスコーナーという遊技の場所があり、スロットマシンだとかルーレット台、ブラックジャック台などを置いています。

もちろん、日本は刑法第185条で賭博行為は禁止されておりますから、賭博行為は一切できません。そこで、せめて勝った人に景品ぐらいは思いますが、これはここにあります風俗営業法の第7号営業、第8号営業を取らないと景品も

日本郵船の客船プロジェクト

1960年 氷川丸を係船し客船事業に終止符

- ① 松: 米国マーケット対象の豪華船 5万トン
スタクリル・ハーモニー (1990年竣工)
(2006年 飛鳥Ⅱとなり、現在活躍中)
- ② 竹: 日本マーケット対象の豪華船 3万トン
飛鳥 (1991年竣工、2006年西独に売船)
- ③ 梅: 6千トン級 冒険船 (数年後に売船)
フロンティア・スピリット



13

客船に関する主な法律

- | (日本の法律) | (国際条約) |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶法 ・ 船舶安全法 ・ 海上衝突予防法 ・ 海上交通安全法 ・ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律 ・ 電波法 ・ 船員法 ・ 船舶職員法 ・ 船員労働安全規則 | <ul style="list-style-type: none"> ・ SOLAS 1974 ・ 国際満載喫水線条約 1966 ・ 国際油濁防止条約 1973 ・ 国際海上衝突防止条約 1972 ・ ILO 条約 |
| (客船に適用される我が国の関係法規) | (米国) |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ 刑法 ・ 興業場法 ・ 風俗営業法 | <ul style="list-style-type: none"> ・ CODE OF FEDERAL REG. ・ US PUBLIC HEALTH |
| <ul style="list-style-type: none"> * 医師法/医療法 * 理容師法/美容師法 * 公衆浴場法 | <ul style="list-style-type: none"> * プール取締条例 * 食品衛生管理法 * あんま・マッサージ師法 |

出せません。

ところが、その風俗営業法の第1条には何と書いてあるかというと、「この法律は、青少年の健全な育成を目的として制定する」とあります。

私は、その飛鳥がまだ青函の段階だったのですけれども、東京のお堀端の警視庁防犯課の方に、「飛鳥というのは不特定多数の人が乗るんじゃない。住所、氏名、年齢すべてがはっきりしていて、しかも平均年齢は60歳以上の人が乗ってこられる。にもかかわらず、青少年の健全な育成を目指す法律がなぜ適用されなきゃいかんのか」と、私も大分興奮していたために相当大きな声を出したらしいのですが、周りの防犯課の人は誰が来たのか、暴力団が来たのか思われたかどうかどうも知りませんけれども、あの時の光景を結構覚えております。

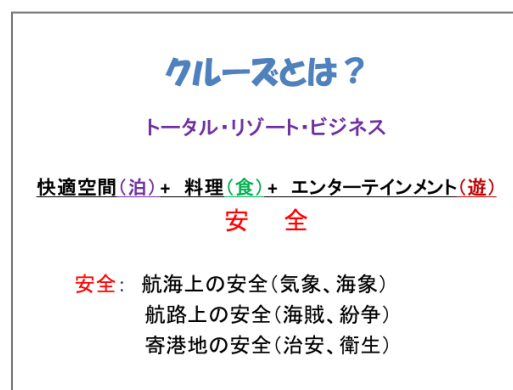
もう一つ腑に落ちないことは、理容師法、美容師法です。長期クルーズに就航する時は美容室も営業します。男性も床屋に行かないといけませんので、飛鳥船内の美容室には男の人も行きます。ところが、美容師さんというのは髭が剃れないのです。私が子供の頃は美容師と理容師の区別はありませんでした。当時と同じようにやればよいのにとおもいますが、今では理容師法と美容師法の仕分けがあって、美容師さんは髭が剃れません。

◆クルーズとは

クルーズというのは一体どういう業種かということですが、クルーズというのはお客様に快適な空間や美味しい料理を提供し、或いは楽しいエンターテインメントで遊んでいただく、そういう空間でなければなりません。全てにリゾートの要素が含まれておりますので、アメリカなどでは別名トータル・リゾート・ビジネスと表現されております。

私たちが一番大事にしていたのは、お客様の見えないところで安全をいかに確保するかということです。この安全には自然現象的なもの、人為的なもの、或いは寄港地の治安といったものがありますが、これらすべてをきちんと調査しておかないと安全は完結しません。

日本人は安全に無頓着と言いますか、1997年にエジプトのルクソールでイスラム原理主義者が観光客にめがけて無差別に機関銃をぶっ放したときには62名の方が亡くなりましたが、その中に日本人が10名おられました。



約6分の1です。エジプトを訪れる観光客の6分の1が日本人かというところではありません。日本人の比率はもっと少ないのですが、なぜ6分の1もの犠牲者が出たかと言いますと、あの機関銃の音を聞いて、欧米の人達は直ちに地面に伏せましたが、日本人の観光客は何だ、何だとやっている間に弾に当たってしまったと、当時のエジプト大使館の方から直接聞いております。

日本が十分安全であることはありがたいことですが、外地は日本と同じようにはいかないことをお客様にきちんと説明しておかなければなりません。

世界一周クルーズでスペインのマドリードに行くときは、市街地の見取り地図を描いて、この地区は物騒だから行かないようにしてくださいよと地図に斜線を入れて渡しました。また、お客様のパスポートは、本物は全てチーフパーサーが預かり、お客様にはコピーだけ渡しました。いざというときは、私はどこそこの岸壁に入港している「飛鳥」のお客さんだから、そこに連れて行ってくれというスペイン語で書いたものを印刷して渡しました。

お客様の中には、あまのじゃくの方もおられまして、せっかくこうやってマドリードまで来たのに、ここに入らなければ来た意味がないと言って斜線部分に入って行って、本当に身ぐるみ剥がれて、しょんぼりとして帰ってこられた方もありました。海外にはやはり怖いところがあります。

今から30年前、飛鳥建造のときに、日本人にクルーズ船、客船というものに対してどんなイメージをお持ちですかというアンケート取りました。

そうすると、ここにありますように、船酔いするのではないかと、客船に乗ったら退屈だろうとか、高級服、いい恰好をしないと乗れないのではないかとといったネガティブな反応が多くありました。それから、勤勉な日本人は同僚が働いているのに、長い休暇取って客船なんか乗るわけにはいかない、外国語があんまり強くない、また、寄港地ではトイレとか食堂は清潔なところでないとか困るといったこともありました。

特にバスで寄港地観光するときは、大体2時間に1回はトイレ休憩を入れるようなコースを作らないといけません。先ほど申し上げましたように安全というものに対して非常に能天気であるというのも日本人の特徴です。

日本人の特徴

- クルーズ未経験者が抱くイメージ
 - *船酔い
 - *退屈
 - *高級服
- 休暇取得を躊躇
- 外国語に弱い、日本食を好む
- 清潔(寄港地でのトイレや食堂)
- トイレ休憩(特に高齢者)
- 安全に対し能天気



この写真は世界一周中の船内をちょっと覗いてみたものです。長期クルーズではいろんなインストラクターや先生に乗ってもらいます。ヨガの教室、手品教室、水彩画教室、それからハワイアン、お茶、コーラスなど。ご夫婦で乗られた場合には、だいたい奥様の方がはるかに船内・船上生活をエンジョイされていますし、お元気です。おそらく炊事とか調理とかの家事から解放されることが、奥様にとっては非常にありがたいことなのだろうと思います。

そのお元気な奥様が旦那様にせっかく乗ったのだから、この一周中にダンスを覚えて帰りましょうということで何とか強引に誘い出され、誘い出された旦那様の方は渋々練習をしておられましたが、そのダンスクラブの発表会では、渋々参加された旦那様がこんな格好で皆さんの前で踊っておられる訳です。

これは寄港地の写真ですが、一段目左はスエズ運河、右はパナマ運河です。

二段目左はアマゾン河です。昔ゴムの産地で非常に栄えたマナウスという港があり、河口から丸2日間アマゾンを上っていきます。写真を見ていただくと分かるように河の色が違います。こちらは支流から泥が流れ込んでおり、こちらは澄んでいます。これが混じらずに何マイルも続いています。飛行機で見るとよく分かります。右はイースター島で、南太平洋の絶海の孤島です。

三段目の写真は比較的近いところです。どこかお分かりになる方もいらっしゃると思いますが、長崎です。「飛鳥」が誕生した頃には、この女神大橋はまだありませんでしたが、そこを入っていく「飛鳥」です。

今、クルーズ人口がどうなっているのか見てみますと 2011 年の若干古いデータですが、やはり、カリブ海が近くに



世界の港風景



世界の港風景



長崎港

ある、或いは氷河を見学できるアラスカもすぐ近くにあるアメリカが一番多くて1,000万人を超えています。次いでイギリスが170万人、それからドイツが140万人です。今すごいスピードで伸びているのは中国で、100万人を超えたのではないかとされておりま。我が国はと言えば、まだ20万人足らずです。そういう意味では、マーケットとしてはまだまだ小さいですね。

これは「オアシス・オブ・ザ・シーズ」で、23万トン弱の船です。これだけ背の高い船は、まず日本には寄港できません。カリブ海を中心に運航しています。お客様の数が大体5000人、乗組員が2700人から2800人という馬鹿でかく、大きな町が動いているようなこの船の中にはスケートリンクやクライミング・ウォールなどの設備もあります。

下の写真は、船内の写真です。これが船の中かというような感じを受けると思いますが、アメリカ人は非常にでっかいのが好きですね。静かな海を走っていると全然揺れないでしょう。

世界のクルーズ人口		
世界のクルーズ人口 約2,000万人 市場規模は1990年に比べ 約4倍		
	1990年	(単位:千人) 2011年
アメリカ	3,500	10,370
イギリス	180	1,700
ドイツ	190	1,388
日本	175	187
アジア(日本を除く)	75	1,500
中国		急上昇中 1,000(?)

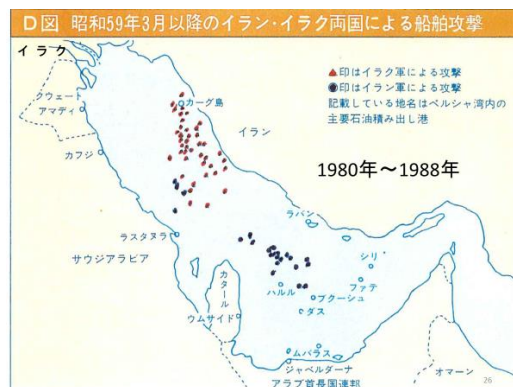


◆ イラン・イラク戦争

このような平和な海から少し物騒な海に話題を変えたいと思います。

今もそうですが、1980年から8年間、ホルムズ海峡は非常に物騒な状況になっておりました。この8年間はイラン・イラク戦争が行われました。

図に示している赤印(左上)はイランで石油を積んだ船に対してイラクが攻撃を仕掛けたもの、逆に黒印(下側)はイラクで石油を積んだ船に対してイラン軍が攻撃を仕掛けたものです。イラン・イラク両国軍が船舶に攻撃を仕掛け



るという非常に物騒な状態になりました。日本人船員には強い海員組合があり、危険海域には出て行けないということになりました。

やがて欧米諸国は、自国の船を守るために軍艦をこの海域に出しました。ところがご存じのとおり、日本の自衛隊法、或いは憲法では、自衛艦が中東まで出張ってきて日本船をエスコートするなんてことは、到底考えられませんでした。ということで、日本船はこの海域には行かないでいましたが、やがて3ヶ月、4ヶ月経ちますと石油備蓄が徐々に減り始めてきて、このままいったらえらいことになるのではないか、日本の産業界に大きな影響が出るのではないか、何とかしてくれよという産業界からの非常に強い声がありました。結局、海員組合もOKを出して、これでいこうと決めたやり方というのは、日本船の船体に大きく日の丸を描き、飛行機で上から見ても分かるようにデッキにも日の丸を描く、ブリッジの周りには土嚢を積み、土嚢を積んでない船は水を張ったドラム缶を並べ、ブリッジの当直員には、鉄兜とケブラーの防弾チョッキを付けさせるというものでした。

この防弾チョッキは、ケブラーという繊維で出来ており弾が通りません。毎朝ホルムズ海峡の入り口で集結して、昼間堂々と通っていきます。ペルシャ湾に入る前には船長が全員を集めて、降りたい者はいるか、今だったら降りてもいいからと尋ねましたが、結果的に降りて帰ると言った日本人の船乗りは誰もいなかったと聞いております。この時期は危険手当が非常に高くなって、外国船ではその危険手当欲しさに集まってきた船員が結構いたようです。

外務省は、イランとイラクに対して、日本船は絶対撃つなとかなり強く要望を出していました。

8年間の船員の死者は333人、負傷者も300人以上出ました。日本人は、2人がロケット弾に当たって亡くなり、19人が負傷しました。



◆ ソマリア沖の海賊対策

これから、ソマリア海賊の話に移りたいと思います。

ここがソマリアで、この紅海を通っていくとスエズ運河があります。こちらはインド洋です。この海域は、アジアと地中海、或いはヨーロッパとが運河経由で繋がっている銀座通りにあたります。

この銀座通りに面しているこのソマリアという国が、なぜ海賊を始めたかと言いますと、第二次大戦後のソマリアは何の産業もない、油も出ない貧乏国だ

ったのですが、旧ソ連がこの国に傀儡政権を作ろうとしていろいろやったものの、なかなか傀儡政権を作ることができずに失敗に終わりました。しばらくして、今度はアメリカが入ってきて、同じくアメリカの影響下におきたいと画策したようですがこれも失敗しました。

と言いますのも、この地域は日本の戦国時代ではありませんが、各部族がそれぞれ群雄割拠して治めていて、常に競い合いをしているため国としての体は全くなしていませんでした。

ソマリアの沿岸海域は結構いい漁場なのですが、沿岸の零細漁民が魚を取りに行くと、スペインなどからやって来た高性能な漁船がいい魚は全部持っていき、自分たちはカスの魚ばかりしか獲れないということで、この地域の沿岸零細漁民の間で不満が相当たまっていました。そのうち、先ほど言いましたように、ソ連やアメリカが統治しようとして失敗し、撤退するときに置き忘れていったのか、置いていったのか分かりませんが、武器が手近にありましたので、どこかの部族の漁船員が、沖合に来る外国船を武器で追い払ったりしていましたが、中には外国の漁船を分捕って身代金を要求する事例が発生し、その結果容易に大金が入った訳です。

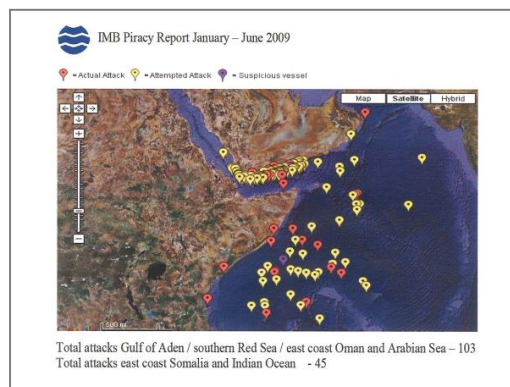
そのうわさがほかの部族にも伝わって、魚を獲るより船をとる方がよっぽど金になるということで、当時若者たちに一番人気のある職業が海賊だったのです。そして、おそらく今でも海賊は人気の職業だと思います。

図の赤い印が実際に海賊からアタックされた船、黄色い印がアタックを試みられた船で、これだけの多くの被害が出ている訳です。

漁船のような小型ボートで、本船に近づき海賊行為を行います。

これは甲舷の低い船などは、結構、乗り込みやすいですね。

それからロケットランチャーなども持っていますし、何に使うのかという気もしますが梯子なども持ってアデン湾まで出かけて行っています。



ソマリア沖の海賊

魚を獲るのにハシゴやロケット砲は要らない



アデン湾の海賊



分捕った漁船をそのまま海賊船に仕立てて大型船を狙いに行っています。当初は漁船を狙っていたのが、今は貨物船やタンカーなども狙うようになっていきます。

これは海賊ボートに追っかけられて必死になってジグザグ運航しながら、彼らが甲板に上がってこられないように、ありったけの放水をして逃げているタンカーの様子でございます。



こういうふうな事態に対して、やはり国際的にも大きな問題となり、この無実の商船を襲うような行為はけしからんということで、2008年に国連の安全保障理事会が、各国に対して船舶の警護のために軍艦を出すよう要請することを何と満場一致で決定しました。

安保理が満場一致で決めるということとは非常に珍しいことだそうです。

この決定を受けて、EU、NATO、ロシア、インド、中国など約20カ国が艦船を派遣しました。

これが2008年ですが、日本は憲法上の制約、自衛隊法上の制約、特に自衛隊法第82条には、海上におけるそのような警備行動について規定してありますけども、その対象は日本船です。1975年に丸山防衛局長は、「ここでいう生命・財産というのは、通常は日本人の生命と財産を指している」と言っていますので、日本船だけしか護衛できません。

一方、各国が派遣した軍艦、巡洋艦、駆逐艦は救助すべき船の国籍如何を問わず救助し、エスコートしました。その

ような状況で、救助を求める船と軍艦との間で「助けてくれ。」「よし俺が行くから。」などというやり取りがVHF無線電話で聞こえるのですが、日本の自衛艦だけは、「いや貴船はどこその国だから」とか、「貴船のシップオーナーに話を聞いてから返事をするから」などと、その現場に即さないような応答をしていた訳です。

ソマリア海賊への国際的対応

1. 国連の対応：2008年安保理決議 第1816号、1838号
 - ①国際法に従い海族制圧の目的で**同国領海内に侵入**すること
 - ②海賊制圧の為に、**必要なあらゆる措置**を行使すること
 - ③海軍軍艦や軍用機を展開し、公海における対応に積極的に参加
 - ④加盟国に対して、国際法に準拠して必要な措置をとる
2. 各国及び地域機構の対応
 - ①米第5艦隊と合同任務部隊(CTF-150)による警戒
 - ②米中央海軍による「海洋安全警戒海域」(安全回廊)の設定
 - ③EU、NATO、ロシア、インド、マレーシア、ノルウェー、中国、韓国など艦船派遣
(2009年初頭段階で、日本は自衛艦派遣を検討中)

現行法下での海賊対策

「海上における警備行動」(自衛隊法82条)

防衛大臣は、海上における**人命若しくは財産の保護又は治安の維持のため**特別の必要がある場合には、内閣総理大臣の承認を得て、自衛隊の部隊に海上において必要な行動をとることを命ずることができる。

★1975年 丸山防衛局長答弁
「生命、財産とは 通常日本人の生命と財産を指している」

- ①海上自衛艦の派遣
日本籍船、日本人乗船の外国船、日本船社運航船、日本貨積載船
- ②海上保安官の乗船
警察官職務執行法7条に基づく武器使用
海賊の逮捕、取調べ、犯人拘束・引渡し
- ③部隊規模
護衛艦(2隻)、ヘリコプター(2機)、小型高速艇(2艇)
- ④警護要領
・船団護衛方式(1海里間隔の船団の前後に配置)
・警告射撃(船団周囲1海里以内に不審船を侵入させない)
・ヘリによる警告射撃及び情報連絡

現地ではアメリカの軍艦が北朝鮮の船を救ったり、日本の大型タンカーがドイツの巡洋艦に救われたりしました。タンカーの船長は助けに来てくれた軍艦「エムデン」という名前は絶対に忘れないととても感謝していました。

派遣された自衛艦には、警察権を持った海上保安官の人が必ず乗船しています。海上自衛官には警察権がありませんので、警察官職務執行法に基づいて、海上保安官が海賊行為を行った現地人を捕まえた場合、取り調べを行うためです。その海上自衛官や海上保安官は、船主に聞いてみるからなどとはしか答えられない非常に肩身の狭い思いをして現場で頑張っていたのです。

◆ 船員法上の船長

ここで若干脱線して、船員法のお話をしたいと思います。

船員というのは昔から非常に危険な特殊な職業だということで、船員には労働基準法が適用されません。船員に適用されるのは船員法です。船員法には労働者保護法的な意味も包含されていて、強制労働の禁止とか強制貯蓄の禁止等という規定もあります。

特に労働基準法と違うのは、船長にはここにあるような権限を付与することです。水葬に付すというのは最近聞いたことはありませんが、船内秩序維持のために必要な懲戒権等があります。

最近はパワハラなどの問題もあり、昔のように「お前は上陸禁止だ」というようなことを簡単には言えない状況のようです。

次に、ここにありますが、先ず第14条に「船長は他の船舶又は航空機が遭難した時は、自船に窮迫した危険がない限り助けに行かなければならない。」と海難救助義務が明記されています。

また、第12条には、「自船に差し迫った危険がある時には、人命、船舶、積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならない。」と書いてあります。

旧船員法第12条には、「船長最後離船の義務」というのがあり、「船長は船舶に急迫した危険があるとき、旅客、海員その他船内にあるものを去らせた後でなければ、自らが指揮する船を去って

船 員 法 上 の 船 長 の 責 務

(権限)

第7条: 船長は海員を指揮し、且つ、船内にある者に対して自己の職務を行うのに必要な命令をすることができる。(船員 = 船長 と 海員)

第15条: 水葬に付することができる

第21条: 船内秩序(上長の職務命令、職務怠慢、船長許可なく船用品使用等)

第22条: 船長の懲戒権

第27条: 生命、身体、船舶に危害を及ぼす行為者への必要な措置権(含乗客)

(義務)

第8条: 航海前の検査、第9条: 航海の成就、

第10条: 甲板上の指揮(救水道通過時、入出港時、視界制限時、危険存在)

第12条: 自己の指揮する船舶に急迫した危険ある時は、人命、船舶、積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならない。

第14条: 船長は、他の船舶又は航空機の遭難を知ったときは、人命の救助に必要な手段を尽くさなければならない。但し、自己の指揮する船舶に急迫した危険がある場合及び国土交通省令の定める場合は、この限りでない。

船 員 法 第12条

昭和45年(1970年)改訂以前

(船長最後離船の義務)

- 船長は、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、旅客、海員その他船内にある者を去らせた後でなければ自己の指揮する船舶を去ってはならない。

68年 ぼりば丸、70年 かるふおるにあ丸、波島丸 (船長は船と運命を共にした)

現行法

- 船長は、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、人命、船舶、積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならない。

はならない。」というものでした。

ご記憶の方もありますが、昭和 42 年から 45 年かけて、野島崎の沖で大型鉱石船の「ぼりばあ丸」や「かるふおるにあ丸」が沈没しました。野島崎沖には特殊なうねりや波浪は出るのですが、そこでポッキリと折れて沈みました。

昭和 42 年、昭和 45 年と言え、戦争が終わってからもう 20 年以上も経っているのですが、あの時の船長は、船と一緒に沈み、死んでいるのです。

さすがに船長といえども逃げる権利があるのではないかとということで、問題になり、昭和 45 年の船員法改正で、この古い条文の義務規定から、「救助に必要な手段を尽くさなければならない。」という努力規定に変わりました。

次に「船長の警察権」というがあります。沿海区域以上を航行する 20 トン以上の船舶の船長は、船内で刑事訴訟法に規定する司法警察権の職務を行うというものです。

船長の警察権

航海中の船舶で事案が発生しても自己完結で対応する

・ 刑事訴訟法 第190条:特別司法警察職員

『森林、鉄道その他特別の事項について司法警察職員として職務を行うべき者およびその職務の範囲は、別に法律でこれを定める』

・ 司法警察職員等指定応急措置法 第6条

『遠洋区域、近海区域又は沿岸区域を航行する総トン数20トン以上の船舶の船長はその船内において刑事訴訟法に規定する司法警察権の職務を行う』

◆ 海賊対処法の成立

本題に戻りますが、ソマリアの現場に行ってくれている自衛隊員、或いは海上保安官の人達に何時まで肩身の思いをさせるのか、また日本国としても日本関係船以外は助けられないという、そんな国際的な恥さらしを何時までするのかということで、海賊対処法が上程されました。

こと海賊に関しては、救助すべき対象船が日本関係船でなければならないなどということは一切問わないという特別法で、私は衆議院特別委員会ですれに對する応援演説をしました。

これがその時の写真ですが、おかげさまで新法はあっさりと成立いたしました。

これが新法の骨子ですが、私がびっくりしたのは、海賊という言葉は子供でも知っていますが、この時点に至るまで、日本の六法全書をひっくり返してみても、海賊という単語は全然出て来ないということで、新法は先ず海賊の定義から始まります。



まず海賊の定義ですが、これは船舶乗組・乗船者が私的目的で行う船舶の強取、或いは巡航支配、船上財物の強取、人の略取などの行為をいい、公海上、若しくは日本の領海内で行われた場合に、この法律で対応できるということになりました。先ほどにも触れましたけども海上保安庁は海賊行為に対して必要な措置を行うということで、海上保安官は警察権によって捕えてきた者を取り調べることとなります。

新法の骨子

「海賊行為及び海賊行為への対処に関する法律」素案要点

1. 目的：経済社会・国民生活における航行安全確保、海賊行為への処罰、効果的対処に必要な事項を定め海上の安全と秩序の維持を図る。
2. **海賊の定義**：船舶乗組／乗船者が私的目的で公海、日本領海で行う行為。
①船舶強取・巡航支配 ②船上財物強取等 ③船内にある者の略取
④人質強要を目的に船舶侵入・損壊、他船への著しい接近、凶器準備航行
3. **罰則**：①～④（無期/5年以上懲役）
負傷（無期/6年以上） 死亡（死刑/無期懲役）
4. 海上保安庁による海賊行為への対処：
（自衛官には司法警察権が付与されていない）
海賊行為への対処は海上保安庁が必要な措置を実施し、保安官は警察官職務の規定により武器を使用、他船接近防止に必要な場合の武器使用

◆ 業界団体の海賊対策

一方、海賊が横行するようになってから、海運業界、或いは保険業界ではいろんな取組みを行っておりまして、業界団体自らが奨励する安全対策 Best Management Practice（BMP）を策定しています。

もし海賊に襲われたときにはどう対応したらよいかということを研究し、このようなプランを策定いたしました。

最近では、頑丈な外壁や扉で守られシタデルという避難室、ここに入り込んだら外から中を攻撃できないスペースで、しかも外部と即時通信ができるといった避難場所を持った船が造られてきました。

業界団体が推奨する安全対策
（業界団体：INTERTANKO、ICS、OCIMF、BIMCO、IMB、etc）

Best Management Practice(BMP)の要点

- ・ 安全回廊を通航する
- ・ 監視員の増強
- ・ 乗組員に対する事前の十分な訓練・教育。（不十分ならUnseaworthy）
- ・ IMB等への緊急時通信プランの策定。連絡体制の確保。
- ・ 消火ホースを、加圧して用意。探照灯、暗視メガネ
- ・ 有刺鉄線の配備 船内に避難場所の確保
- ・ 追いつけられたらジグザグ航行、放水等、必死で逃げる

— 乗り込まれてしまったら —

- ・ 抵抗するな（危害を加えない？）
長期（半年以上の例も）抑留で食糧・水不足 既に4人死亡
- ・ 主機関の停止
- ・ 早急な救助が期待できる場合：堅牢なスペースへの避難（外部連絡可）

その他、十分な監視員を配置せよ、襲われた時を想定して日頃から訓練をしておきなさい、もし乗り込まれたら、抵抗するな、エンジンは止めろといったことが書かれていますが、これは法律ではありません。我々業界が自ら作り上げた国際的な取決めで、こういう対策をして海賊から守れということです。

◆ 自衛艦にエスコートされて

この写真は、特別措置法が通った後、「飛鳥」が世界一周に出たときに、海上自衛艦がすぐ近くをエスコートしてくれたときの様子です。

内地を出てから40日ぶりに見る海上自衛艦に対して、エスコートしてくれてありがたいということで、お客様もデッキに総出で、作った幟や旗を振っておられました。

艦上の自衛官、或いは海上保安官は、自分の父母や祖父母と同じくらい歳の

人が振ってくれていることに大変感激されて、若い隊員の中には涙を流す者が居たという話を後で自衛艦の艦長から聞きました。

以上で私の話を終わらせていただきます。ご清聴、ありがとうございました。

(以上講演要旨)

