

海賊は生きている——魔の海峡マラッカ——

➤ の夏、「パイレーツ・オブ・カリビアン」という映画の続編が公開された。とぼけた味わいの主人公“海賊”ジャック・スパロウの人気は沸騰し、第3作も予定されているようだ。反面、私はこの事象を複雑な思いで

受け止めている。海賊は絵空事でなく「今日も日本の海運を悩ませている」からだ。

映画のように義侠心や正義感を持った海賊はまだよい。歴史に名をはせた女海賊アン・ボニーや“黒ヒゲ”エドワード・ティーチたちも、とうに水平線の彼方に過ぎ去った。しかし現実には……。凶悪化・武装化傾向を強め、今なお——海賊は生きている——。

世界の重要航路のひとつ、マラッカ海峡。シンガポール・インドネシア・マレーシアに囲まれた「海の回廊」は全長約900キロに及び、インド洋と東シナ海をつないでいる。航路は狭い上に平均深度25mと浅瀬が多く、潮流も複雑な難所だ。船舶は万全の注意を払いつつ航行しているが、実は同海峡こそ「世界一、海賊が暗躍する水域」のひとつだ。

マラッカ海峡と周辺（東南アジア海域）での日本船社関与船舶への海賊被害は、2002年16件、03年12件、04年7件と減少したものの、05年は9件（全世界での海賊被害は02年370件、03年445件、04年325件、05年276件）だった。海賊たちは各種の銃器に加え、ロケット弾を装備することもある。昔日の、あるいは映画での「自由を求める海賊たち」の姿はそこになく、高速船で追尾して貨物船などに乗り込み、残忍卑劣な行為（船舶／金品強奪、船員殺傷／誘拐）を繰り返すのみ。我々には、襲撃されないように船尾から放水をしながら航行する、見張りを立ててサーチライトで警戒するなど、自衛手段しかないのが現状だ。

2005年3月に起きた、タグボート「韋駄天号」事件（日本人船長・機関長など3人を誘拐）の記憶は新しい。当社運航のVLCC（超大型石油タンカー）も昨年4月、海賊とみられる不審船数隻に追跡され、何とか振り切るという事件もあった。「危機は常に隣にあり」。身の危険をも感じつつ、今日も数多くの船が無法地帯と化した同海峡を航行している。

「魔の海峡」、マラッカ。海運各社は日本船主協会を通じてマラッカ海峡協議会に資金援助を行っており、同会では水路測量・灯台やブイなど航路標識設置といった活動を行っている。日本財団では今年6月、パトロールのための教育訓練船をマレーシア海上法令執行庁へ寄贈した。マラッカ海峡航行の安全確保に向けた、日本側の活動を評価したい。

無論、最も大切なのは、周辺国家の海賊取り締まり強化と協調体制だ。同海峡は3国の領海で占められ「他国の船の安全のために、なぜわが国が…」との思いもあるかもしれない。事態を重視した米国がパトロールの申し入れをしたが、シンガポール以外の2国はこれを拒否したという。しかしこれは、アジアそして世界の治安・経済にかかわる重要課題だ。3国は各領海内での船舶安全航行のため海賊対策に一層力を注ぐとともに、より効果を挙げるため、3国連携体制の構築に向けた基盤整備に着手してほしい。1日も早く、各国の船がマラッカ海峡を安心して航行できる日が訪れることを、心から念じている。

紹介者



松島正之氏

クレディ・スイス証券
シニア エグゼクティブ アドバイザー



芦田 昭充氏

商船三井 取締役社長



次回は

森田嘉彦氏
（国際協力銀行 副総裁）
にご登場いただきます。