

民間海上警備会社 (PMSC) による武器保管船ビジネス —— スリランカにおける現状と課題 ——

岩重 吉彦

はじめに

ソマリアを拠点とする海賊事案は、2008年から2011年の間、急激に増加した。当初、海賊事案の発生海域はアデン湾に集中していたが、2009年から2011年にはアラビア海・西インド洋へ広域化するとともに、海賊発生件数も増加した。海賊事案の発生海域が広域化した原因は、海賊が拘束した貨物船、小型タンカー等の商船（以下、「船舶」）を海賊母船として使用することにより、ソマリア沿岸から遙か洋上での活動が可能となり、海賊取締りが手薄なアラビア海・西インド洋を航行する船舶への襲撃が増加したためである¹。

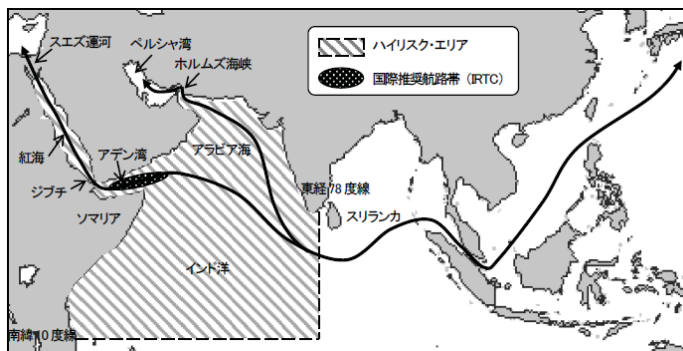
国際海事機関 (International Maritime Organization: IMO) によると、ソマリア海賊による襲撃の危険性が高い海域 (ハイ・リスク・エリア) は²、西はスエズ運河、東は西インド洋におよぶ広大なエリアであり、米国本土の面積に匹敵する。(図1のとおり) それに対して、各国海軍艦艇・航空機等による海賊取締りは、アデン湾に設定された「国際推奨航路帯 (Internationally Recommended Transit Corridor: IRTC)」及びソマリア沿岸が中心であり、アラビア海・西インド洋へ広域化した海賊事案のすべてに対処することが物理的に不可能となった。

このため、海運業界は、各船舶において以前から実施していた海賊被害防止のための自衛措置であるベスト・マネージメント・プラクティス (BMP) に加え、民間海上警備会社 (Private Maritime Security Company: PMSC) に所属する民間武装警備員を船舶に乗船させるようになった。

¹ ソマリア沖・アデン湾における海賊対処に関する関係省庁連絡会「2013年 海賊対処レポート」内閣官房、2014年3月、4-8頁。
www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/pdf/siryoku2/report2013.pdf、2014年7月22日アクセス。

² *BMP4 Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (Version 4 - August 2011)*, ICS, August 2011, p. 4.

図1 ハイ・リスク・エリア及び国際推奨航路帯(IRTC)



(出典：森本清二郎「ソマリア海賊への各国・機関の対応状況と民間武装警備員乗船制度」より)

冷戦終結後の世界的な軍事費削減の傾向、軍事技術のハイテク化による民間企業への依存の増大等により、国家の軍力は相対的に低下した。一方、これを補完するため、退役軍人を主体とする民間軍事会社(Private Military Company: PMC)³が台頭し、2003年3月に開戦したイラク戦争以降、急速に成長した。

PMCは、陸上における業務を多角化するとともに、さらなるビジネスチャンスを求めて海上分野へ進出した。その一例が、民間武装警備員による船舶警備である。

2014年11月時点で、民間武装警備員が乗船した船舶がソマリア海賊に拘束された実績がないことから、その有効性は明らかである。その一方、民間武装警備員に対する旗国の責任等に関する国際法上の問題⁴、小火器の使用基準に関する問題⁵が生じた。これらについては、先行研究において論じられてきたが、実務的な観点からの研究はほとんど見当たらない。

従来、PMSCとえば、英国及び米国を拠点とする欧米系PMSCのイ

³ 民間軍事会社(PMC)に類似する用語として、民間軍事警備会社(Private Military and Security Company: PMSC)があるが、民間軍事警備会社の内、海洋業務に特化した会社が民間海上警備会社(PMSC)である。なお、本稿で使用する「PMSC」とは、「民間海上警備会社」を意味する。

⁴ 古谷健太郎「民間武装警備員による船舶の警備にかかる諸問題—国際法の視点から」海上保安協会、2014年4月23日、www.fields.canpan.info/report/detail/17392、2014年6月30日アクセス。

⁵ 瀬田真「民間海上警備会社(PMSC)に対する規制とその課題—海賊対策における銃器使用の検討を中心に」『海事交通研究』61、2012年。

メージが強い。また、これまでの先行研究も欧米の PMSC に焦点を当てたものが大半である⁶。

しかし、2011年3月から約1年間、ソマリア海賊対処に伴い海上自衛隊連絡官としてバーレーンを拠点とする有志連合海上部隊（Combined Maritime Forces: CMF）司令部で勤務した筆者の実務経験からすれば、近年、急速に存在感を高めているのが、スリランカを拠点とするスリランカ系 PMSC である。なかでも、スリランカ政府資本の PMSC⁷が、他の PMSC と共同で武器保管船の運営・管理を行うなど、民間海上警備において新たなビジネスを展開していることは注目に値する。

そこで、本稿では、これまでほとんど知られていないスリランカ系 PMSC に焦点を当て、なぜ近年スリランカ系 PMSC が台頭してきたのか、なかでもなぜ武器保管船に注目する必要があるのかについて分析する。そして、今後顕在化するであろう民間武装警備員による船舶警備が抱える問題点を明らかにする。

以下ではまず、PMSC に係る問題を本稿で取り上げる意義について説明する。次に、スリランカを拠点とする PMSC の現状を把握する。そして最後に、武器保管船に係る課題を提示する。

1 民間海上警備会社（PMSC）による船舶警備

(1) ハイ・リスク・エリアにおける船舶警備の状況

国際商業会議所（International Chamber of Commerce: ICC）の国際海事局（International Maritime Bureau: IMB）による統計に基づき、内閣官房が集計した資料によると、2001年から2006年の間、ソマリア海賊事案の年間発生件数の平均は24件程度であった。しかし、2007年には51件、2008年には111件と倍増し、2009年には218件とさらに倍増した。2010年及び2011年には200件を超える高い発生件数であったが、2012年には75件、2013年には15件と大きく減少した⁸。

このような経緯から、2008年6月に「ソマリア領海内での海賊対処行

⁶ P・W・シンガー『戦争請負会社』山崎淳訳、2004年。ロルフ・ユッセラー『戦争サービス業』下村由一訳、2008年。

⁷ 当該 PMSC のホームページには、“Sri Lanka Government owned business”と英語表記されている。Rakna Arakshaka Lanka Limited, www.rallsecurity.com/, accessed May 20, 2014.

⁸ ソマリア沖・アデン湾における海賊対処に関する関係省庁連絡会『2013年 海賊対処レポート』2-3頁。

動を認める安保理決議 1816」等が採択され、同年12月以降、各国は主としてIRTC及びソマリア沿岸に海軍艦艇・航空機等を派遣し、海賊対処活動を開始した⁹。

2012年以降、発生件数が激減した理由は、民間武装警備員の船舶への乗船が普及し、仮に船舶を襲撃したとしても、拘束に成功する可能性が低く、ソマリア海賊の船舶襲撃に対する意欲が低下したものと考える。また、各国海軍による海賊対処の効果に加え、ソマリアの治安回復を目的とした2011年10月以降のケニア軍による南ソマリア侵攻により¹⁰、ソマリア海賊が拠点とする陸上の海賊キャンプを自衛する必要に迫られ、海賊行為に専念できなくなったためと考える。

ソマリア海賊事案の発生海域の変遷を見ると、海賊事案が急増し顕在化し始めた2008年には、アデン湾に集中していた。しかし、各国が海軍艦艇・航空機等を派遣してアデン湾における海賊対処活動を強化すると、海賊事案は、2009年には海賊対処活動が手薄なソマリア東方海域へ、2010年にはケニア・タンザニア沖や西インド洋の広大な海域へと広域化していった。2011年から2012年前半にかけては、ペルシャ湾への石油ルート上にあり多数の船舶が集中し、より襲撃の機会を得やすいオマーン湾で多発した。(図2のとおり)

2012年後半以降、海賊発生件数は激減し、2013年は西インド洋に拡大していた海賊事案は収束したが、ソマリア沖及びアデン湾における海賊事案は引き続き生起している¹¹。

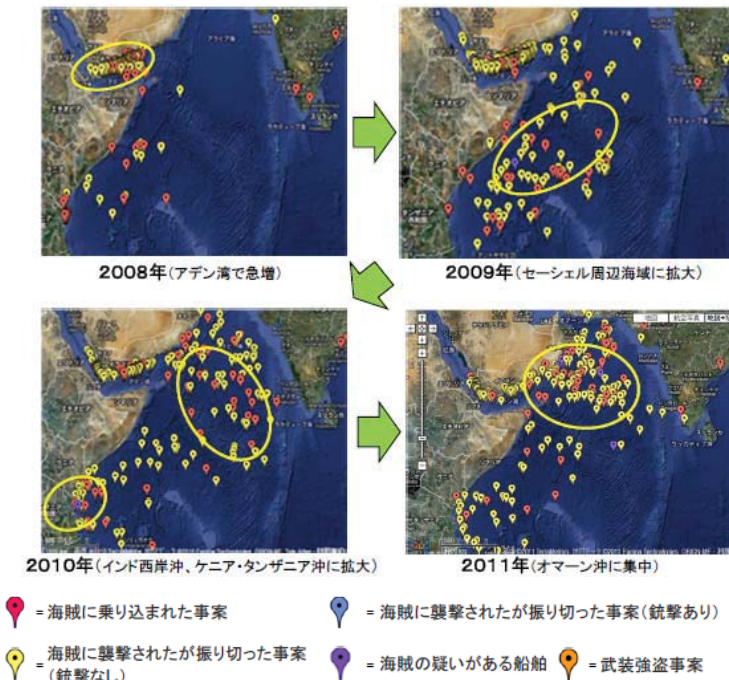
2009年以降、発生海域がアデン湾から西インド洋へ広域化していった最大の要因は、海賊が拘束した船舶に襲撃用の小型高速ボートを搭載又は曳航し、海賊母船として使用し始めたことにより、沿岸から遠く離れた洋上において、長期行動が可能となったためである。

⁹ 森本清二郎「ソマリア海賊への各国・機関の対応状況と民間武装警備員乗船制度」『船長』第131号、3頁。

¹⁰ 福田幸正「ケニア：今後の治安情勢の見通しと経済面への影響」『Newsletter 公益社団法人 国際通貨研究所』No.32,2014、2014年8月18日、4頁。

¹¹ ソマリア沖・アデン湾における海賊対処に関する関係省庁連絡会『2013年 海賊対処レポート』4頁。

図2 ソマリア海賊事案発生海域の変化



(出典:「2013年 海賊対処レポート」より一部抜粋)

このようなソマリア海賊事案発生件数の増加及びアラビア海・西インド洋への発生海域の広域化に伴い、2010年頃から、民間武装警備員を船舶に乗船させ警備するという自衛手段を採用する海運会社が現れ始めた。この背景には、船舶に課される保険料の高騰及び高額な身代金という二つの要因があった。保険会社はハイ・リスク・エリアを航行する船舶に対し高額な保険料を課すようになり、武装警備員を乗船させない場合、身代金を保証しない事例もあった¹²。また、身代金については、2010年には年間44件、総額238億米ドル(1件当たり平均5.4億米ドル)、2011年には年間31件、総額160億米ドル(1件当たり平均5.0億米ドル)が海賊に支払われている¹³。これらの要因により、民間武装警備員による船舶警備が急速に普及した。

¹² James Brown, “Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean’s Private Security Boom,” *Analysis*, September 2012, p. 6.

¹³ Jonathan Bellish, “The Economic Cost of Somali Piracy 2012,” pp. 10-13.

2010年5月には、ノルウェーの海運会社が自国及びシンガポールの関係当局に対し、自社が運行する船舶への民間武装警備員乗船への許可を求めている¹⁴。

民間武装警備員による船舶警備が顕在化し始めた当初、海運業界を代表する国際海運会議所（International Chamber of Shipping: ICS）は、乗員及び船舶に対する危険の増加、海賊行為の激化、死傷者発生時の責任の所在及び保険の支払いに関する問題、海上における民間武装警備員の利用に関する法的な複雑さから民間武装警備員の船舶への乗船を認めていなかった。

しかし、多数の海運会社が民間武装警備員による船舶警備を採用し始めたという現実及び民間武装警備員を乗船させた船舶が海賊に拘束された実績がないという有効性から、2011年5月には、ICSはPMSCの利用に関するガイドラインを策定した¹⁵。

従来、海運業界と同様に、IMOにおいても、小火器の取り扱いに習熟していない船舶乗員による小火器の所有・使用は事故の可能性が高まり、例え正当防衛で小火器を使用してもそれが認められるような法制度が整っていないことを理由に、民間武装警備員の乗船に関しては否定的であった¹⁶。

しかし、海賊事案の増加に伴い、海運業界の動きに対応して、同年5月に開催されたIMOの第89回海上安全委員会（Maritime Safety Committee: MSC）において、民間武装警備員の利用に関し、船主・運航者・船長に対する暫定ガイダンス及び旗国に対する暫定勧告が採択された。さらに、同年9月には、寄港国・沿岸国に対する暫定勧告が採択された¹⁷。

また、同年11月に実施された第27回IMO総会において、ガイダンスや勧告を考慮して政策を決定することが加盟国政府に要求されるとともに、2012年5月の第90回MSCにおいて、PMSCに対する暫定ガイダンスが採択された¹⁸。

このような経緯から、海運会社は自国政府に対して、民間武装警備員の利用に関する政府のガイドラインを要望するようになり、英国及び米国をはじめ、インド、リベリア、パナマ等の主要海運国政府もこれに迅速に反

¹⁴ Brown, “Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean’s Private Security Boom,”

¹⁵ 瀬田「民間海上警備会社（PMSC）に対する規制とその課題」24頁。

¹⁶ 小野圭司「民間軍事会社（PMSC）による海賊対処—その可能性と課題—」『国際安全保障』第40巻第3号、2012年12月、75頁。

¹⁷ 瀬田「民間海上警備会社（PMSC）に対する規制とその課題」27頁。

¹⁸ 同上、27-28頁。

応した¹⁹。

(2) 船舶警備に関する各国政府の対応

米国及び英国の海賊部隊指揮官は、特に2009年11月に発生した米国籍船「マースク・アラバマ (Maersk Alabama) 号」に対するソマリア海賊による2度目の襲撃事案以後²⁰、民間武装警備員による船舶警備の有効性について言及していた。一方、多くの国において、当時、民間武装警備員による船舶警備は禁止されていた²¹。

しかしながら、2011年5月、民間武装警備員に関する各種ガイドラインが海運業界により採択されたことを受けて、民間武装警備員による船舶警備を禁止していた英国政府は、同年10月には、民間武装警備員の乗船を認める方針を表明、同年12月には英国籍船への民間武装警備員の乗船を認め、それに関するガイダンスも公表した²²。同ガイダンスによれば、民間武装警備員を乗船させる場合、海運会社は運輸省に対し警備計画を提出し、PMSC及び所属する民間武装警備員は、内務省及び警察による審査を受ける必要がある²³。

米国では、義務化されてはいないものの、危険海域を航行するすべての米国籍船に民間武装警備員を乗船させることを沿岸警備隊が船主・海運会社に求めており、民間武装警備員の満たすべき要件を示している。また、2011年11月以降、米国政府はPMSCの利用を推奨し始め、国務省は民間武装警備員が船舶警備用の小火器を携行して寄港できるよう、各国政府に対し要望している²⁴。

我が国においては、日本の海運会社が運航する外国籍船への民間武装警備員の乗船は認められていたが、日本籍船に対しては日本の国内法である

¹⁹ Brown, "Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean's Private Security Boom," pp. 6-7.

²⁰ アラバマ号は、2009年4月、ソマリア海賊に乗っ取られ、船長が人質になったが、米海軍により救出された。同年11月、再度襲撃されたが、民間武装警備員を乗船させていたため、乗っ取りを免れた。

²¹ Brown, "Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean's Private Security Boom," p. 7.

²² 神足祐太郎「海賊等被害の現状と対応策—民間武装警備員の乗船をめぐる—」『調査と情報』第778号、2013年3月、5-6頁。

²³ "Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances Version 1.2," Department for Transport(UK), Updated May 2013, www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/204123/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy.pdf, accessed August 31, 2014.

²⁴ 小野「民間軍事会社 (PMSC) による海賊対処」75頁。

銃刀法が適用されるため、銃器を所持する民間武装警備員の乗船は認められていなかった。このため、2011年10月、日本船主協会及び日本経済団体連合会は、政府に対して日本籍船への民間武装警備員の乗船を可能とするよう要望した。その後、2013年4月に、政府は銃刀法の特別措置として、日本籍船への民間武装警備員の乗船を可能とすることを決定し、同年11月から、「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」(以下「船舶警備特措法」)が施行され、PMSCの利用が可能となった²⁵。

日米英のほか、シンガポール、マルタ、イタリア、ノルウェー等の主要海運国が民間武装警備員の乗船を認めている一方、オランダ及びフランスは、2011年以降、船舶警備のため自国の海兵隊員等を公的武装警備員(Vessel Protection Detachment: VPD)として自国籍船に乗船させている²⁶。

以上のように、今日ではハイ・リスク・エリアを航行する船舶への民間武装警備員の乗船を認める国家が多数存在し、PMSCによる船舶警備は重要な論点となっている。

2 スリランカを拠点とする PMSC

(1) 海上交通路におけるスリランカの地理的特性

2011年以降、インド洋ではPMSCが急増し、2013年12月時点で約140社のPMSCが活動していると見られている²⁷。その多くは2011年に設立された会社であり、2011年にアデン湾を航行した船舶の内、26%もの船舶が民間武装警備員の乗船を公式に認めている²⁸。また、ベリッシュ(Jon Bellish)らが実施した船舶警備に伴う経費に関する調査においては、2012年にハイ・リスク・エリアを航行した船舶の内、50%の船舶に民間武装警備員が乗船している²⁹。

一般的に、民間武装警備員は、3~6名で1チームを構成し乗船する。ス

²⁵ 森本「ソマリア海賊への各国・機関の対応状況と民間武装警備員乗船制度」13頁。

²⁶ Brown, "Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean's Private Security Boom," pp. 9-10.

²⁷ "Floating armories, pvt armed guards worry navy," *StratPost*, December 6, 2013, www.stratpost.com/floating-armories-pvt-armed-guards-worry-navy, accessed May 16, 2014.

²⁸ Brown, "Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean's Private Security Boom," p. 5.

²⁹ Jon Bellish, "The Economic Cost of Somali Piracy 2012," pp. 19-20.

リランカ～スエズ運河までの平均航海日数は13日間である。4名1チームとして、1週間の航海に乗船させた場合の利用料金は、4万～8万米ドル(480～960万円：1米ドル=120円で計算)であり、英国系PMSCの利用料金が最も高額であり、スリランカ系PMSCが最も低額である³⁰。

スリランカは、インド洋の中央に位置し、東南アジアと中東を結ぶ航路の中間点にある。南部の海域にはアジアと中東又はヨーロッパを結ぶ重要な海上交通路が存在し、1日平均300隻の船舶が航行する。この地理的特性から、コロombo港は、世界第30位のコンテナ貨物を取扱う南西アジアのハブ港に発展し、東西海上交通路の要衝となった³¹。

アジアから中東又はヨーロッパへ、ハイ・リスク・エリアを西航する場合、民間武装警備員は、通常、スリランカ南部のゴール港又はコロombo港で乗船し、ジブチ、サララ及びマスカット等の港で下船する。東航の場合は、その逆となる³²。

また、スリランカは、東西海上交通路の要衝であるという地理的特性に加え、1983年から2009年までの26年間、政府軍と反政府武装組織「タミル・イーラム解放の虎」(LTTE)との内戦を経験しており、実戦を経験した軍人が多数存在していたことから、PMSCの一大拠点として成長した。

(2) スリランカ系PMSCの現状

スリランカに所在するPMSCは、海運会社から依頼を受け、民間武装警備員による船舶警備を実施するだけでなく、他社のPMSCが所有する小火器、弾薬及びヘルメット、ボディーアーマー、暗視ゴーグル、無線機等の関連装備(以下、「小火器等」)の保管、スリランカ政府所有の小火器等のレンタル、民間武装警備員に対する教育訓練、交通船による船舶への移動支援等も提供する。スリランカ政府は、PMSCに対して積極的な支援を行っており、2012年10月までは、スリランカ国防省はPMSCが使用する小火器等をゴール港及びコロombo港にある海軍基地内の武器庫に保管していた。

³⁰ Jaya Menon, "Piracy spawns a boom, armed flotilla business worth \$6bn," *The Times of India*, October 18, 2013, timesofindia.indiatimes.com/india/Piracy-spawns-a-boom-armed-flotilla-business-worth-6bn/articleshow/24316254.cms, accessed May 16, 2014.

³¹ 「政府の戦略」 Invest in Asia-Sri Lanka, 2011年12月6日、www.go-investsrilanka.com/?q=ja/content/%E6%94%BF%E5%BA%9C%E3%81%AE%E6%88%A6%E7%95%A5, accessed Sep 1, 2014.

³² Brown, "Pirates and Privateers: Managing the Indian Ocean's Private Security Boom," p. 7.

スリランカには2種類のPMSCが存在する。一つは、民間資本でスリランカ人経営の一般的なPMSCであり、もう一方は、国防省が管轄する政府資本のPMSCである。正確な数は不明であるが、民間資本のPMSCは多数スリランカに存在するが、政府資本のPMSCは、Rakna Arakshaka Lanka Limited (RALL) 1社のみである³³。

RALLは、2006年10月、民間施設の警備を行うことを目的にスリランカ国防省により設立された政府資本のPMSCである。同社のCEOは元スリランカ陸軍少将であり、本社はコロomboに所在する。社員は4,000名以上で、特殊部隊出身者をはじめとする元スリランカ軍人の民間武装警備員が700名以上所属する。民間武装警備員による船舶警備のほか、他社のPMSCとの共同による武器保管船の運営、小火器等の関連装備のレンタル、石油関連施設等の民間商業施設の警備等を行う³⁴。

スリランカ政府から指定され、RALLと共同で武器保管船の運営を行っているのが、Avant Garde Maritime Services (Pvt) Limited (AGMS)である。AGMSは、2011年6月、スリランカを拠点とするAvant Garde Security Services (Pvt) Ltd (AGSS)の子会社として設立された。同社の顧問には、元スリランカ海軍司令官及び元オマーン海軍司令官が含まれ、経営陣の多くも元スリランカ軍の高官である。親会社のAGSSは、社員6,500名以上のスリランカ最大の警備会社であり、17年間にわたりスリランカ中央銀行等の陸上における警備を主体に実施してきた会社である³⁵。

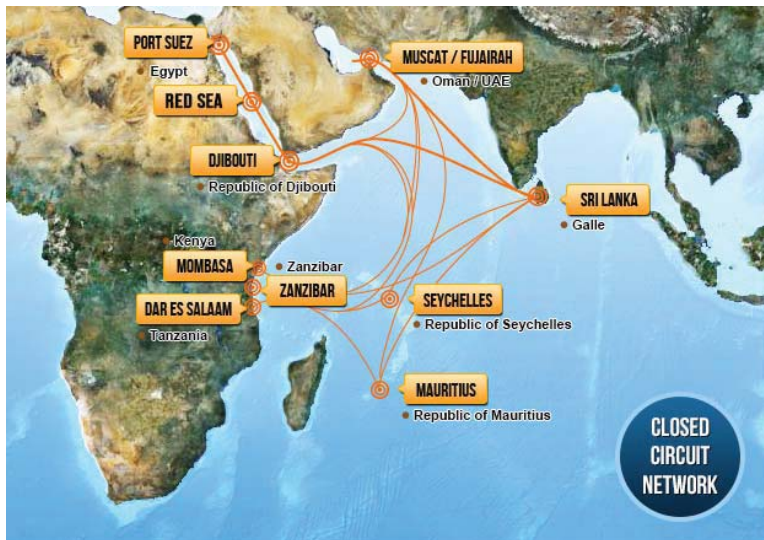
AGMSは、民間武装警備員による船舶警備、実弾射撃場での教育訓練のほか、自社で3隻の武器保管船を運営しており、スリランカのゴール港沖、UAEのフジャイラ沖（又はオマーンのマスカット沖）、サウジアラビアのジェッダ沖（紅海）において、他社のPMSCを含めた民間武装警備員が使用する小火器等の保管、レンタルを行っている。また、スエズ港（エジプト）、モンバサ港（ケニア）、ダル・エス・サラーム及びザンジバル（タンザニア）、ルイス港（モーリシャス）、ビクトリア港（セーシェル）に自社のネットワークを持ち、民間武装警備員の船舶への乗下船支援、現地警察当局が保有する陸上武器庫への小火器等の保管支援業務を行っている。（図3のとおり）

³³ Rakna Arakshaka Lanka Limited, rallsecurity.com/index.php, accessed May 20, 2014.

³⁴ Rakna Arakshaka Lanka Limited, rallsecurity.com/about-us-overview.html.

³⁵ Avant Garde Maritime Services Limited, “about us,” www.avantmaritime.com/about_us, accessed May 20, 2014.

図3 AGMS各支店と武器保管船の配置



(出典：AGMS社ホームページ「CLOSED CIRCUIT NETWORK」より³⁶⁾

RALL 及び AGMS は、当初から警備会社として設立された会社であるが、民間資本の PMSC の中には港湾において船舶への給油等の後方支援を行う船舶代理店業務から、警備業務へ参入した会社もある。

2009年12月、元スリランカ海軍参謀長により、船舶のチャーター、修理、後方支援等を業務とする船舶代理店として設立された Seven Sails Shipping & Maritime (Pvt) Ltd は、ソマリア海賊の急増により、2011年11月、スリランカ政府の認可を受け、PMSC としての業務を開始した。本業である船舶の後方支援に加え、船舶の警備態勢の評価、民間武装警備員による船舶警備、小火器等のレンタル、民間武装警備員の船舶への移動支援を行っている³⁷⁾。

上記3社の共通点は、各社の代表・顧問は元スリランカ軍の高官であり、経営陣には退役軍人が多く含まれ、スリランカ政府と各 PMSC の関係が極めて深いことである。

³⁶⁾ AGMS社ホームページ、www.avantmaritime.com、2014年5月20日アクセス。

³⁷⁾ Seven Sails Shipping & Maritime (Pvt) Ltd、www.sevensailsmaritime.com/index.php、accessed May 27,2014

(3) 陸上武器庫の閉鎖から武器保管船の運営へ

PMSCが携行する小火器等の国内への持ち込みに関する法律は、各国によって異なる。例えば、サウジアラビア、エジプト、UAE、イエメンでは武器の持ち込みは禁止されており、特に、2010年に生じた「アラブの春」と呼ばれる反政府・民主化運動以後、これらの国は、外国人による国内への小火器等の持ち込みに対し、より神経質になっているとされている³⁸。

オマーンでは、当初、民間武装警備員が港に持ち込んだ小火器等を王立オマーン警察の武器保管庫で保管していたが、2013年以降、小火器等の保管期間を短縮する制限を設けた。保管期間を超えた場合、小火器等が処分されるおそれがあるため、オマーンでのPMSCの利用は急激に低下した³⁹。

セーシェルでは、船舶入港後、警察が船内の武器保管庫を施錠して保管し、モーリシャスでは、警察の武器保管庫で保管している⁴⁰。

このように、武器の密輸、拡散等を防止するため、中東各国で小火器等の持ち込みが禁止されていること、また、持ち込みが可能であったとしても、寄港国当局との煩雑な事務処理、費用を伴うことから、多数のPMSCは民間武装警備員が携行する小火器等を公海上に待機する武器保管船に保管するようになった。

正確な隻数は不明であるが、紅海、アデン湾、インド洋等の公海上に約20隻の武器保管船が存在することが、ソマリア欧州連合海軍部隊(EU Naval Force: EUNAVFOR)により、確認されている⁴¹。

スリランカでは、2012年10月以前は、民間武装警備員により国内に持ち込まれた小火器等をゴール港及びコロombo港にある海軍基地内の陸上武器庫に保管していたが、同年10月15日以降、国家安全保障上の懸念から、陸上武器庫を閉鎖し、ゴール港沖の15マイル(領海12マイル外、海上交通路の近傍)に待機する武器保管船に保管することとされた。この武器保管船は、前述したRALL及びAGMSにより、共同で運営されており、スリランカ国防省が武器保管船に係るすべての活動を監視し、同海軍が監

³⁸ “Piracy fighters use floating armouries,” *News 24*, March 23, 2012, www.news24.com/Africa/News/Piracy-fighters-use-floating-armouries-20120322, accessed August 20, 2014.

³⁹ Rejimon K, “Floating Armouries hit local security outfits,” *Times of Oman*, May 26, 2013, www.timesofoman.com/News/Article-16318.aspx, accessed August 20, 2014.

⁴⁰ “Piracy fighters use floating armouries,” *News 24*.

⁴¹ Oscar Rickett, “Piracy fears over ships laden with weapons in international waters”, *Guardian African Network*, January 10, 2013, www.theguardian.com/world/2013/jan/10/pirate-weapons-floating-armouries, accessed May 16, 2014.

督・警備を行っている⁴²。

スリランカは、26年間にわたる内戦を経験しており、大量の武器が国内に存在することへの懸念から、政府はPMSCが携行するすべての小火器等を洋上で保管するという決定に至った⁴³。

(4) 武器保管船の現状

RALL 及び AGMS が、ゴール港沖に配置している武器保管船「MV Mahanuwara」(写真のとおり)は、全長約64m、総トン数1356トンのタグボートである。同船を運航する11名の乗員のほか、元スリランカ軍人で小火器等の出入庫・メンテナンスを行う作業員が11名乗船している。また、警備のため、スリランカ海軍の警備員が乗船し、同海軍の警備艇が同船の周囲を警備する。船内には空調が整備され、1000丁分の小火器・弾薬が格納可能な専用区画がそれぞれ設けられており、特に弾薬格納区画は、室温及び湿度がより厳格に管理されている。

写真 武器保管船「MV Mahanuwara」



(出典：Sri Lanka Shipping Company Limited ホームページより⁴⁴)

⁴² “Deployment of a Floating Armoury off Sri Lanka,” OCEANUSlive.org, September 21, 2012, www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000523, accessed May 18, 2014.

⁴³ “Tackling the Floating Armouries Issue,” SEACURUS Insurance Bulletin, Issue 19, October 2012, www.seacurus.com/newsletter/Seacurus_Issue_19.pdf, accessed May 18, 2014.

⁴⁴ Sri Lanka Shipping Company Limited ホームページ、www.srilankashipping.com/shipprofiles-tugs-boats-mv-mahanuwara.php、2014年9月4日。

他の PMSC が所有する小火器等を武器保管船に 100 丁以上預ける場合、当該 PMSC から派遣された社員が管理のため、船内に宿泊できる区画及び食事が提供される。また、預けた小火器等の保管状況を適宜、点検したい場合は、24 時間前までに事前調整すれば、日中に限り可能である⁴⁵。小火器等を預ける場合の 1 日あたりの料金は 25 米ドルで、毎月 800~1000 回の出入庫がある⁴⁶。

武器保管船からレンタル可能な小火器等は、中国製 AK47×4 丁、弾倉×16 個、7.62mm 弾×480 発、防弾ヘルメット、ボディーアーマーを標準セットとし、要望に応じて数量を増やすことが可能である。この標準セットに加え、オプションとして RPK 等の軽機関銃、暗視ゴーグル、無線機も追加可能である。これらすべての小火器等は、スリランカ政府が所有しており、同国防省発行の証明書が添付されている。また、AGMS 社ネットワーク内であれば、どこでも受領・返納が可能である⁴⁷。

武器保管船から小火器等を受領する場合の手順は、次のとおりである。民間武装警備員は、AGMS 社員及びスリランカ海軍警備員とともに、交通船でゴール港沖約 15 マイルに待機する武器保管船へ向かう。武器保管船に横付けし、必要提出書類を確認後、民間武装警備員は AGMS 社員から小火器等を受領し、交通船は民間武装警備員が乗船する船舶に向かう。民間武装警備員を船舶に移乗させた後、AGMS 社員及びスリランカ海軍警備員は交通船でゴール港に帰港する。(図 4 のとおり)

この間、無関係の船舶への民間武装警備員の乗船及び小火器等の移動は一切禁じられている。また、AGMS 社員及びスリランカ海軍警備員を同伴せず、交通船で移動することも厳しく禁止されている⁴⁸。

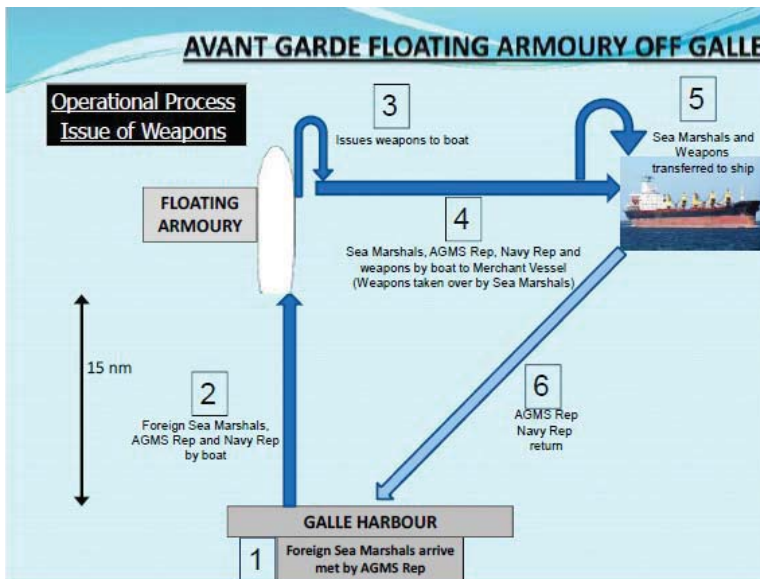
⁴⁵ Avant Garde Maritime Services Limited, “Details of ships.”

⁴⁶ Rickett, “Piracy fears over ships laden with weapons in international waters”, *Guardian African Network*.

⁴⁷ Avant Garde Maritime Services Limited, “Weapons.”

⁴⁸ Ibid., “SOPS.”

図4 武器保管船からの小火器等の受領手順



(出典：AGMS 社ホームページ「SOPS」より)

3 武器保管船に係る課題

(1) 武器保管船の運営・管理のための国際レジーム

2012年10月、フジャイラ沖において、AGMSが運営する武器保管船「MV Sinbad」が、UAE沿岸警備隊により、一時拘束された。UAEでは、国内への小火器等の持ち込みが禁止されているが、MV Sinbadは、小火器等を搭載した状態で自船の燃料搭載作業実施中に誤ってUAE領海内に侵入したと見られ当局に拘束されたが、間もなく解放された⁴⁹。

また、2013年10月には、インド南部のトゥティコリン港沖において、米国系PMSCであるAdvanFortの運営する武器保管船「MV Seaman Guard Ohio」が、武器密輸及び不法入国の容疑で、インド沿岸警備隊に拘束された⁵⁰。インドは、PMSCによる小火器等の国内への持ち込みを禁止

⁴⁹ Faraz Shauketaly, "Arabian Sea Maritime Security Temporarily At Risk," *The Sunday Leader*, October 14, 2012, www.thesundayleader.lk/2012/10/14/arabian-sea-maritime-security-temporarily-at-risk/, accessed August 20, 2014.

⁵⁰ "MV Seaman Guard Ohio: India police arrest crew of US ship," *BBC News India*, October 18, 2013, www.bbc.com/news/world-asia-india-24577190,

しており、AdvanFort 側は、ハリケーンの避航及び自船への燃料補給を実施するため、インド当局の許可を得て領海に侵入したと主張、8ヶ月間の裁判を経て、2014年7月無罪が確定した。

「MV Seaman Guard Ohio」拘束事案から2ヶ月後、2008年11月26日に生じたムンバイ同時多発テロの第5回追悼式典終了後の2013年12月、インド海軍参謀長は、武器保管船等に対する懸念を表明した。同参謀長は、運営・管理体制が確立されていない武器保管船は、ムンバイ同時多発テロと同様のテロを誘発する危険性があると警告し、国家安全保障上の脅威であると述べた。パキスタンを拠点とするムンバイ同時多発テロの実行グループは、インドの漁船を乗っ取り、ムンバイ沿岸から上陸し、テロを実施したことが判明している。これ以後、インド海軍は沿岸の警戒・監視能力を強化しており、そのさなか、「MV Seaman Guard Ohio」拘束事案が生じた⁵¹。

これら武器保管船の拘束事案から言えることは、政府及び海運業界による武器保管船の運営・管理のための国際レジーム確立の必要性である。国連海洋法条約第92条の規定によると、公海を航行する船舶は、旗国による排他的管轄権行使の対象であり、一般的に船舶は旗国の法制度に従う義務がある。また、沿岸国の領海を航行する場合は当該沿岸国の国内法に、入港中は当該寄港国の国内法に従う義務がある⁵²。このような複雑さにもかかわらず、武器保管船の運営・管理のための国際レジームは存在しない。

武器保管船は、ただ単に小火器等を保管する区画があれば良いという訳ではない。すべての小火器等は施錠された区画に保管され、小火器の数量、シリアルナンバー、出入庫、弾薬の射耗数等に関する事項が正確に記録され、厳重に警備されなければならない。

スリランカ系 PMSC 及びジブチ政府から許可を受け英国系 PMSC が運営している武器保管船を除き、小規模な PMSC により運営されている武器保管船は適切に運営されていないと言われている⁵³。そのほとんどは、武器保管船として活動していることを旗国に報告せず、十分な保管区画も、警備員が宿泊する区画も整備されていない状況である。このような武器保

accessed August 20, 2014.

⁵¹ “Floating armouries risk 26/11-type attacks: Navy Chief DK Joshi,” *ZEE News*, December 3, 2013,

zeenews.india.com/news/nation/floating-armouries-risk-26/11-type-attacks-navy-chief-dk-joshi_894052.html, accessed July 4, 2014.

⁵² 古谷「民間武装警備員による船舶の警備にかかる諸問題」3-4頁。

⁵³ Rickett, “Piracy fears over ships laden with weapons in international waters”, *Guardian African Network*.

管船は、海賊に襲撃される可能性が高く、また、武器の不法取引、密輸の温床となり、小火器等がテログループの手に渡る可能性がある。このため、武器保管船の運営、管理のための国際レジームを確立する必要がある。

(2) 小火器等の管理

スリランカ政府が陸上武器庫を閉鎖し、武器保管船の運営を開始したことに対し、英国系 PMSC は強く反対している。その理由は、武器保管船から船舶への民間武装警備員及び小火器等の移動を第三者である AGMS 及び RALL に完全に依存することになるからである。毎月 800~1000 回の小火器等の出入庫がある状況において、利用者である民間武装警備員が希望する日時、場所で武器保管船から小火器等を受領し、予定どおり乗船できるのか、また、悪天候の場合、武器保管船はどのような影響を受けるのか、運用上の信頼性に問題があった⁵⁴。

ハリケーン等による悪天候を避けるため、また、燃料補給等のため、武器保管船はスリランカ領海内へ移動することが許可されている。陸上武器庫であればこうした懸念はないが、武器保管船による小火器等の保管、レンタルは、港と武器保管船との間の余計な移動を伴うため、利用者にとっては不安が大きい。

加えて、利用者にとってレンタルされる小火器等が適切に整備・保管され、常に正常に作動するのか、また、仮に、自己が所有する小火器等を預けた場合、管理不十分により紛失等のおそれはないのか、という不安もある。

英国政府は当初、英国系 PMSC に対しスリランカ系 PMSC 等の第三者が運営する武器保管船の利用を禁止していたが、こうした運用上の問題を避けるため、2013年7月、英国系 PMSC に対し、武器保管船の運営を許可するライセンスの発行を開始した⁵⁵。

(3) 特定企業による武器保管船ビジネスの独占

陸上武器庫から武器保管船への移行については、スリランカ国内からも

⁵⁴ “Sri Lanka Latest Weapons Update,” Security Association for the Maritime Industry (SAMI), August 31, 2012, www.seasecurity.org/2012/08/sri-lanka-latest-weapons-update/, accessed July 4, 2014.

⁵⁵ “Drum Cussac approval for Floating Armouries,” August 2013, www.drum-cussac.com/News/drum-cussac-approval-for-floating-armouries, accessed July 4, 2014.

異論があった。スリランカ国内の船舶代理店 133 社から構成される The Ceylon Association of Ships' Agents(CASA)は、AGMS 及び RALL による武器保管船の運営は、CASA に加盟する他のスリランカ系 PMSC の利益を損なうとともに、市場における公平な競争を阻害すると主張した⁵⁶。

2012年10月までスリランカ海軍が運営していた陸上武器庫の利用登録社数は約70社におよび⁵⁷、小火器等を保管する場合の利用料金は1丁当たり10米ドルであった⁵⁸。陸上武器庫の閉鎖に伴い、スリランカ海軍は年間3億スリランカルピー(1億8300万円:2012年10月31日のレートRs.1=約0.61円で計算)の収益を失うこととなった⁵⁹。

それに対して、AGMS 及び RALL が運営する武器保管船の利用料金は25米ドルと陸上武器庫に比べ2.5倍となった。AGMS と RALL 間における収益配分の割合は不明であるが、スリランカ政府は海軍を経由した収益は失ったものの、RALL を経由して、それと同額以上の多額の収益を得ているものと推測される。

また、スリランカにおける武器保管船ビジネスは、AGMS 及び RALL による独占市場であり、利用料金はその市場を独占する PMSC の言い値である。武器保管船を自社で運営している大手の英国系及び米国系 PMSC を除き、多くの PMSC は、武器保管船を利用せざるを得ない。

武器保管船の利用に伴い、船主が負担する経費が少なくとも2000米ドル以上増加したと見積られることから⁶⁰、このような独占市場において、一方的に提示される料金が妥当な金額であるか監視する必要がある。

おわりに

本稿では、PMSC による武器保管船ビジネスについて、スリランカの現状と課題を中心に述べてきた。冷戦終結後、西欧諸国を中心として軍事予

⁵⁶ Jo.Chuter, "Floating Armoury," *Maritime Security Review*, October 15, 2012, www.marsecreview.com/2012/10/floating-armoury/, accessed May 18, 2014.

⁵⁷ "Navy assignment handed over to private company," *Armed Maritime Security*, March 9, 2012, armedmaritimesecurity.com/index/article.php?aid=341&pageId=41, accessed May 18, 2014.

⁵⁸ Mark Lowe, "Floating Armoury Dispute," *Maritime Security Review*, August 21, 2012, www.marsecreview.com/2012/08/floating-armoury-dispute/, accessed May 18, 2014.

⁵⁹ Chuter, "Floating Armoury," *Maritime Security Review*.

⁶⁰ Shauketaly, "Arabian Sea Maritime Security Temporarily At Risk," *The Sunday Leader*.

算が縮小傾向にあるなか、イラク・アフガニスタン戦争を契機に政府及び民間による英国系及び米国系の民間軍事会社(PMC)の利用が一般化した。

民間軍事会社(PMC)の普及は、陸上のみにとどまらず、民間海上警備会社(PMSC)という形態で海上分野へも拡大した。特に、東西海上交通の要衝であるスリランカにおいては、政府と大手スリランカ系PMSCが密接に連携し重要な役割を果たしている。

陸上であれば、そこを領土とする国の管轄権がおよぶが、海上の場合、公海又は領海によって、国際法又は旗国及び沿岸国の国内法が複雑に関連する。このため、PMSCに係る諸問題が生起している。

民間武装警備員による船舶警備については、民間武装警備員及び旗国の責任、武器の使用基準、武器保管船に係る問題のほかにも、政府所有の小火器等を民間レンタルし収益を得ることに対する法的・倫理的問題や船舶を直接護衛するためPMSCが保有する「民間武装警備艇」の問題が存在する。

「民間武装警備艇」による船舶の直接護衛は、危険な小火器等を船内に持ち込む必要がなく、また、船長の負担も低減されるため利用する船舶にとってはメリットが大きい。その反面、「民間武装警備艇」は国際法上の地位が不確定であり、公海上で過剰に武器を使用した場合、海賊と見なされる可能性がある。

現状において、民間武装警備員による船舶警備は有効であり、今後これに代わる有効な対策はないと思われる。このため、武器保管船の運営・管理のための国際レジーム及び小火器等の具体的な管理要領の確立、武器保管船ビジネス独占化防止の検討が今後、増々重要となってくる。

具体的には、武器保管船の武器庫及び弾薬庫の建造基準、旗国による武器保管船の審査・登録、武器保管船の補給時及び緊急時の沿岸国への出入港要領、QRコード等による小火器等の管理要領等について、さらに検討を進め国際的標準を策定する必要がある。

また、これら国際的標準の策定においては、中東、アフリカ及びインド洋周辺諸国と強い関係を持ち、また多数のPMSCが拠点とする英国及び政府が武器保管船の運営に関与しているスリランカが主体的な役割を果たすことが必要である。