

No.

平成 13 年度

特別案件等調査報告書

- 「海上犯罪取締りセミナー」 -

平成 13 年 9 月

国際協力事業団

九州国際センター

九州セ

J R

序 文

近年、東南アジアを中心とする東アジアの海域においては、海賊及び船舶に対する強盗事件（以下「海賊事件」という。）の発生件数が増加するとともに凶悪化しており、当該海域を航行する船舶の安全に大きな驚異となっている。国際海事機関（IMO）の発表によれば、1999年における全世界での海賊事件の発生件数は309件であったものが、2000年には471件へと、うち東南アジア海域での発生件数は173件が257件へと増加しており、特にマラッカ海峡は37件から112件と急増している。

このような状況を受け、海上保安庁は2000年4月に同地域の海上警備機関責任者を東京に招へいし「海賊対策国際会議」を開催した。この会議において参加各機関は、今後の海賊対策の指針となる「アジア海賊対策チャレンジ2000」を採択するとともに、我が国からは各国海上警備機関の取締り能力の向上を図るための支援策として海上犯罪取締りセミナーの日本での開催を提案し、各国から大きな支持を得た。

これを受け、当事業団は平成13年度より関係14カ国を対象に、同セミナーを開催することを決定し、海上保安庁第七管区海上保安本部を主な研修場所として実施されることとなった。

同セミナーにおいては、海賊事件のみならず、近年、国際社会において健全な経済・社会の発展を阻害する深刻な問題として認識され、その取締りのための国際的な連携強化が叫ばれている薬物・銃器の密輸や密航など、いわゆる国際組織犯罪もその対象に含めることとなった。

そのため、同セミナー開催に先立ち、東アジア地域における海上犯罪の発生状況を調査するとともに、研修ニーズを把握し効果的なカリキュラムを作成する目的をもって、平成13年8月13日から同年8月25日にわたり、タイ、マレーシア、インドネシアにおいて現地調査を実施した。

本報告書はその調査結果を取りまとめたものである。本報告書が本セミナーの効果的な実施の一助になれば幸いである。

最後に、本調査の実施および本報告書の取りまとめに尽力を賜った団員各位に感謝の意を表するとともに、本調査にあたり多大なるご協力をいただいた在外公館、各国政府機関、その他関係各位に深甚の謝意を表する次第である。

平成13年9月

国際協力事業団

九州国際センター

所長 伊坂 潔



タイ王室警察との協議



運輸省海運総局



タイ海上警察パトロール船

マレーシア



関係部局との協議(首相府)



麻薬取締局



運輸省海事局基地

インドネシア



国家警察との協議



海上警察基地(タンジュンプリオク港)



運輸省沿岸警備隊艦船

目 次

. 調査団派遣概要	
1. 調査目的	1
2. 調査団員構成	1
3. 調査項目	1
4. 調査日程	2
5. 主要面談者	3
. 調査結果	
1. タイでの調査結果	7
2. マレーシアでの調査結果	11
3. インドネシアでの調査結果	15
. 調査総括と課題・提言	24

調査団派遣概要

1 調査目的

海上犯罪取締りセミナーは、海賊及び船舶に対する武装強盗事件、薬物・銃器の密輸事件及び密航事件を対象としているが、セミナー対象国におけるこれら犯罪の取締機関、当該機関の取締り体制に関する情報は国内においては入手が困難な状況であった。

更に、本セミナーは広く海上犯罪を対象としているため、各国において当該犯罪に係わる取締機関も多岐にわたることが予想され、また、隣接国との捜査協力関係をも含めて海上犯罪を俯瞰する必要もあった。

こうしたなか、本セミナーを効果的なものとするためには、セミナー対象国における海上犯罪の発生状況、取締りのための国内法制度、二国間及び多国間の捜査協力の現状などを可能な限り事前に把握し、本セミナーのカリキュラムに反映することが求められた。

このため、地理的に深い関係を有し、また、アセアン諸国においても中心的な役割を果たすタイ、マレーシア、インドネシアの3カ国を通じ、研修レベルの検討と研修ニーズの把握を行うこととなった。

2 団員構成

総括	渡邊 晃久	海上保安庁警備救難部国際刑事課専門官
海上犯罪	花井 稔	海上保安庁警備救難部国際刑事課専門官
犯罪取締り	古川 泉	海上保安庁第七管区海上保安本部警備救難部警備課 外国人漁業取締係長
研修企画	服部 一平	国際協力事業団九州国際センター業務課課長代理

3 調査項目

対象国における海上犯罪の現状

対象国における海上犯罪取締りの現状

対象国における海上犯罪取締り機関・組織の現状

対象国研修員候補派遣機関への研修内容の説明および先方ニーズとの整合性の確認

4 調査日程

月日 / 曜日	時間	内容	備考
8 / 13 月	15:15 15:35	バンコク着 (成田組) 同 (福岡組)	Grand Pacific 泊
8 / 14 火	09:00 09:00 10:30 14:30	JICA 事務所訪問 日本大使館表敬 総理府技術経済協力局 (DTEC) 訪問 運輸通信省港湾局訪問	Grand Pacific 泊
8 / 15 水	09:00 11:00 15:00	タイ警察本部海上警察隊訪問 海上警察警備艇視察 JICA 事務所報告	Grand Pacific 泊
8 / 16 木	09:00 15:25 18:40	タイ警察本部捕捉踏査 バンコク発(TG425) クアラルンプール着	Darby Park 泊
8 / 17 金	10:00 15:15 16:50 17:20	関係省庁との合同協議(首相府) 海上警察および麻薬取締り局訪問 JICA 事務所打合せ 大使館表敬	Darby Park 泊
8 / 18 土		休日	Darby Park 泊
8 / 19 日		休日	Darby Park 泊
8 / 20 月	10:00	運輸省海事局(Port Klang)との協議	Darby Park 泊
8 / 21 火	09:30 11:00 13:00 16:25 17:10	IMB との協議 JICA 事務所への報告 空港に向け出発 クアラルンプール発(MH723) ジャカルタ着	Mandarin Hotel 泊
8 / 22 水	09:00 10:30 11:30 14:00 14:30	JICA 事務所打合せ 国家開発企画庁(BAPPENAS)との協議 国家官房技術協力局(SEKNEG)との協議 運輸省海運総局表敬 運輸省海運総局警備救難局との意見交換	Mandarin Hotel 泊
8 / 23 木	10:00 12:30 15:00	国家警察海上航空警察との協議 海上警察との昼食および基地視察 警備救難局基地見学	Mandarin Hotel 泊

8 / 2 4 金	09:00	財務省関税消費税局岡本専門家との意見交換	(機中泊)
	11:00	JICA 事務所長への報告	
	12:00	日本大使館への報告	
	21:20	ジャカルタ発(JL714)/古川、服部	
	23:30	ジャカルタ発(JL726)渡邊、花井	
8 / 2 5 土	06:00	大阪(関西)着/古川、服部	
	07:15	大阪(関西)発(JL321)/古川、服部	
	08:20	福岡着/古川、服部	
	08:35	東京(成田)着/渡邊、花井	

5 主要面談者

(タイ)

(Department of Technical and Economic Cooperation/DTEC)

Ms. Premchitra Satyavanija	Director, Fellowship Division
Ms. Suchada Thajbunthao	Assistant Director, Fellowship Division
Ms. Supree Liamcharoen	Chief, Monitoring and Evaluation Sub-Division, Planning Division
Ms. Pensri Chaichalermwong	Chief, Training Analysis Sub-Division, Fellowship Division

(Ministry of Transport and Communication)

Mr. Preecha Phetwong	Director, Waterway Transport Inspection Division,
Mr. Thanatip Jantarapakde	Harbour Master Inspector, Waterway Transport Inspection Division

(Royal Thai Police)

Pol. Maj. General. Mongkol Kamolbutr	Central Investigation Bureau
Pol. Col. Visoot Kesmanee	Superintendent of Marine Police
Pol. Col. Nakul Kolkich	Superintendent of Foreign Affairs Division
Pol. Col. Santi Vijakhana	Deputy Commander of Central Investigation Bureau
Pol. Lt. General Sirichai Wattanavarangkol	Deputy Commissioner, Central Investigation Bureau

(Office of Narcotics Control Board)

Mr. Noratnep Puthipesat	Director of Strategic Intelligence Division, Narcotic
-------------------------	---

田中 謙
片岡 和成
(日本大使館)
橋本 昌典
(JICA 事務所)
高島 宏明
大橋 勇一

Law Enforcement Bureau
薬物対策専門家
連絡調整官
二等書記官
次長
職員

(マレーシア)

首相府(Prime Minister's Department)

Mr. Abd. Rahim Hussein

Director, Maritime Security Policy, National Security Division,

ACP Osman Rauf

Deputy Director, Maritime Enforcement Coordinating Center(MECC), National Security Division

Mr. Hamzah Ishak

Assistant Director, Maritime Security Policy, National Security Division

Mr. Zamri Misman

Assistant Director, Maritime Security Policy, National Security Division

国家警察(Royal Malaysian Police)

SAC Muhammad b. Muda

Commander Marine

AC Idris B. HJ. Ahmad

Assistant Director, Narcotic Department

DSP Yap Seng Hock

Narcotic Department

DSP Kang Chez Chang

Narcotic Department

DSP Sasikala Devi

Narcotic Department

DSP Arshad B. Abd Jalil

Training Division, Management Department

ASP Teoh Kok Chye

Narcotic Department

C/INSP Mohd Pouzi B. Abd Rauf

Marine Division

外務省(Ministry of Foreign Affairs)

Mr. Shiharuddin Onn

Assistant Secretary, Territorial and Maritime Division

漁業省(Department of Fisheries)

Mr. Salehan Lamin

Head, Resources Protection Branch

関税消費税局(Royal Malaysian Customs and Excise)

Mr. Abdullah Zawawi bin Abdul Latif

Senior Assistant Director, Preventive Division

海事局(Marine Department)

Mr. Rossid Musa Principal Assistant Director
Capt. Ahmad Othman Director, Safety of Navigation Division

ICC 国際海事局(International Maritime Bureau)

Mr. Noel Choong Regional Manager, Piracy Reporting Centre

(日本大使館)

楠 勝浩 一等書記官
小島 紀夫 二等書記官

(JICA 事務所)

樋田 俊雄 所長
佐々木 十一郎 次長
明隅 礼子 所員
竹川 郁夫 所員

(インドネシア)

国家開発企画庁(BAPPENAS)

Mr. Imron Bulkin, PhD Director for Directorate of Transportation, Post, Telecommunication and Informatics

国家官房技術協力局 (SEKNEG)

Mr. RIZAL BASRI Head, Bureau for Technical Cooperation

運輸省

Mr. H. Harijogi Director, Directorate General of Sea Communication, Directorate of Sea Communication and Transportation

Mr. Albert Lapian Sub-Director of Patrol and Marine Disaster Response

Mr. Toto Sukarno Head, Investigation Section, Directorate of Guard and Rescue

Mr. Untung Chief of Fleet Operation Section

Mr Syarif Bustaman Staff of Operation Section

Mr. Efnizon Chief of Ship Reporting

Mr. Shinto Chief of SAR Section

Mr. Sabam Security Section

Mr. Eko Jubagyo	Port Security
Ms. Eka Sukumawan	Chief of Marine Pollution Section
村田 織彦	海上保安専門家
(Indonesian Coast Guard)	
Capt. Djoni A. Algamar	Chief of Coast Guard Fleet, Jakarta Coast Guard Office,
国家警察	
Brigjen Pol Drs. F. X. Sunarto	Director of Marine & Aviation Police
Drs. TP Siahram/KOMBESPOL	KAMD GAKKUM
I. P. Silalahi/KOMBESPOL	KAMD Foshar
Muhibbin/KOMBESPOL	WADIR
Triyono Wibowo	Chief of Investigation Unit
Drs. Suristyono	Chief of Sub Directorate of Marine Police
Robert Sibuea	Chief of Operation Section
R. Prasetyo	Staff Officer of Patrol Boat Unit
Budhi Hermawan	Staff Officer of Logistic Section
Rojikin	KP. Starnaja
Tozey Sindez	KP. Maleo
Edion	KP. Gatot Kaza
Suharto	Sri Komlak
Yuluis Hanafi	Ks. Bid Harlean
Heru Witjaksono	Chief Officer, Patrol Boat Unit
Supriyono	Chief, Maintenance Unit
財務省関税消費税局(Ministry of Finance, Directorate General of Customs and Excise)	
岡本 雅紀	政策アドバイザー
日本大使館	
村田 茂樹	一等書記官
JICA 事務所	
神田 道男	所長
稲葉 誠	次長
大小田 健	所員
Dra. Sri K. Jasril	アドバイザー

調査結果

1. タイでの調査結果

(1) 海上犯罪取締機関

港湾局 (Harbor Department)

港湾局水運監督課長 (Director of the Waterway Transport Inspection Division, Harbor Department) 等からの説明による。

ア. 組織

港湾局は、運輸通信省 (Ministry of Transport and Communications) の外局であり、局長 (Director-General) の下に局次長 (Deputy Director-General) 3 名 (管理担当 (Administration)、運用担当 (Operation) 及び技術担当 (Technical)) 及び上席内陸水運計画官 (Senior Inland Waterways Transportation Planning Expert) 1 名が置かれている。

法執行に関する部署として、運用担当局次長が統べる、水運監督課 (Waterway Transport Inspection Division)、船舶登録課 (Ship Registration Division) 及び水先案内課 (Pilot Division) 並びに第一乃至第七管区港湾管理事務所 (Regional Harbor Master Office) がある。

船艇勢力は、80ft 型 4 隻、130ft 型 3 隻がある。これらは、本部直轄でバンコクに置かれており、必要に応じて管区港湾管理事務所へ派遣している。

船艇の乗組員は 17 名いるが、士官のうち何人かは、一時雇いの者がいる。

水運監督課の職員は 96 名である。

イ. 権限

港湾局の任務は、航行安全、船舶登録、船舶検査、水先案内、航路の浚渫、船員の訓練、海図の作成、海洋環境の保護、港湾施設の整備等である。法執行に関しては、領海内における航行安全法令違反等の過失犯の調査を行っているが、重大な事件については、海上警察 (Marine Police) へ告発することになっている。なお、罰金相当の事件については、港湾局において罰金を課することができる。

海賊に関しては、港湾局が IMB の連絡窓口となっており、IMB からの情報を、電話、電子メールで関係機関へ通報している。IMB からの情報のほとんどが幽霊船に関するものであり、発生情報はない。

港湾局と海上警察との協力関係については、共同捜査を行うようなことはないとのことである。

海上警察 (Marine Police)

タイ王立国際犯罪捜査局次長 (Deputy Commissioner of Central Investigation Bureau, Royal Thai Police)、犯罪捜査局海洋警察長 (Superintendent of Marine Police, C.I.B.,

R.T.P.)、タイ王立警察外事課長 (Superintendent of Police, Foreign Affairs Division, R.T.P.) 等からの説明による。

ア．組織

海上警察は、王立タイ警察 (Royal Thai Police) の下部組織である中央捜査局 (Central Investigation Bureau) の下に置かれている機関である。

海上警察は、本部である政策部門と実働部門とに大別され、政策部門は、管理部 (Administration)、補給技術部 (Logistics/Engineer) 及び海上運用部 (Maritime Operation) から成り、実働部門は、Bangkok、Chon Buri、Surat Thani、Songkhla、Phuket 及び Nong Khai の 6 ヶ所に置かれた第一乃至第六海上警察部 (First-Sixth Sub Division) から成っている。



法執行に関する政策を司る海上運用部は、第一課 (船舶運用担当) 及び第二課 (捜査救難担当) 並びに 110 フィート乃至 180 フィートの沿岸警備艇 6 隻で構成されている。

船艇勢力は、222 隻であり、うち、70 隻が海洋航行型である。最大船型は、220ft 型 (全長 60m、700t) である。

イ．権限

海上警察は、領海内の船舶及び公海上のタイ籍船舶に対する法執行並びに捜索救難を主な任務としている。

海上犯罪の捜査については、海上警察だけでなく海軍も捜査権限を有しているが、領海内における捜査は海上警察、排他的経済水域における捜査は海軍という役割分担になっている。外国からの海上ルートによる密輸入の取締りにおいては、海軍が主導的な役割を果たすことがある。

海賊に関しては、領海内における武装強盗については海上警察が捜査を行うが、領海外における海賊行為については、海軍が主導的な役割を果たしている。

海洋警察の警察官は海軍兵学校で研修を受けていることもあり、海軍とは良好な関係にあるとのことである。

麻薬統制委員会事務局 (Office of the Narcotics Control Board)

ONCB は海上法執行機関ではないが、ONCB 麻薬取締り局戦略情報課長 (Director of

the Strategic Intelligence Division, Narcotics Law Enforcement Bureau) の説明によれば、ONCB は薬物取締に関する情報を一元的に集約しており、海上ルートによる密輸入情報を入手した場合は、複数の海上法執行機関（海軍、海上警察、税関、港湾局、水産庁）の間の調整を行う国家海上安全センター（National Maritime Interest Center）に情報を提供しているとのことである。

（２）海上犯罪の発生状況

海賊

タイ領海内の海賊は 1990 年にはじめて発生し、1996 年には年間 10 件の発生があった。しかし、その後は、タイ政府の努力により発生件数は減少し、2000 年には、4 件の発生にとどまっている。

昨今、領域内で船舶がミャンマー船に拿捕されて、身代金を要求されるという事件がしばしば発生している。この種の事件の犯人については、ミャンマーの海上警察ではないかと考えられているが、確認はとれていないとのことであった。

密輸

密輸については、アンダマン海において発生している。タイ国内への薬物の密輸入は、陸上ルートによるものの方が海上ルートによるものよりも多いが、2001 年 1 月には、MDMA 約 770 万錠及びヘロイン約 116kg の密輸入事件を ONCB、陸軍航空部隊及び海軍が合同で摘発した。

（３）海上犯罪取締法令

タイは、海洋法に関する国際連合条約を批准していないため、接続水域における執行法を行うことができない。

海上犯罪を捜査する海上警察が被疑者の逮捕をする場合には、事前に中央捜査局の承認を得なければならないことになっている。これは、中央捜査局の下にある観光警察、鉄道警察等の場合と同じである。

立入検査に関しては、該船が薬物・武器を積載し、又は、環境汚染を引き起こしていることが明らかであれば、直ちに立入検査を行うことができる。しかし、該船が外国籍のもので、薬物・武器を積載し、又は、環境汚染を引き起こしていることが明らかではない場合には、船籍国の大使館に連絡をしてその同意を得てから立入検査を行わなければならないことになっている。

タイは、刑法において海賊罪を規定している。

（４）その他留意事項

タイにおいては法執行機関の改編が 2002 年 10 月ころに計画されている。港湾局幹部の説明によれば、海事関係省庁の改編も予定されており、現在は告発権限しかない港湾局や税関にも捜査権限が付与される可能性もあるとのことであった。

海上における法執行に関する周辺国との関係は、マレーシアとは覚書を交わしており定期的な会合もあり良好であり、また、ヴェトナムともほぼ良好とのことであ

る。しかしながら、対カンボディア関係は、排他的経済水域の中間線が未確定であることから良好な関係になく、また、対ミャンマー関係では、領海線すら未確定であり協力関係は不調であるとのことであった。

タイの警察は、犯罪の調査、犯人の逮捕、訴追、裁判所への証拠の提出、収監等の権限を有しており、この強い権限が問題となっている。そのため、現在、関係機関への権限の委譲が検討されている。

2. マレーシアの調査結果

(1) 海上犯罪取締機関

マレーシアの海上における法令取締機関は、海軍、警察、水産庁、環境庁、海事局、税関及び入管の7つの機関がある。これらはそれぞれ違った省に属し、およそ17の異なった法令の執行を行っているが、複数省庁に関係する事案については首相府の主導により調整が図られ、海事執行に関する委員会において具体的に協議される。各機関の活動の運用調整は「海事執行調整センター」により実施されている。海事執行調整センターは、各関係機関の職員により構成され、情報の集積、伝達、運用調整を行う組織であり、同センターの運用室は24時間体制で稼働しており、各機関との通信連絡体制が整備され、あらゆる事案に速やかに対応できるシステムがとられている。

海賊対策及び密航・密輸取締りについては、海上警察及び海軍が対応しており、領海内を海上警察、排他的経済水域を海軍が担当しているが、捜査については全て海上警察が行うため、海軍において発見した事案は海上警察が引き継いで捜査を行っている。海軍は平時の任務として、沖合資源の保護、水路調査のほか、他機関への協力としての海賊対策及び排他的経済水域における漁業取締りを行うとしている。

マレーシアの海上の安全を確保するために現在350隻を超える船艇及び航空機並びに15,000人以上の人員を有しているが、ローテーションにより配備勢力はこの60パーセントである。また、これら船艇、航空機の大半は船型及び装備の点で、598,540平方キロメートルの沖合海域をカバーするためには不足しており

レーダー海上監視システムの整備

航空監視の民営化

航空監視のための水陸両用機の採用

コートガードのような統一された管理運用

が検討されている。

海上監視システムについては、第一段階が進行中で1997年の運用が見込まれている。

(2) 海上犯罪の発生状況

海上犯罪については、海賊、密航、密輸対策が課題であるが、中国、台湾に対する漁業取締りも重要である。

海賊による被害は、マラッカ海峡のインドネシア海域で主に発生しており、2000年には32隻が海賊に襲われている。

今年はIMBの報告では16件の被害が発生しているという報告であるが、これらはほとんどが、停泊中の船舶からの属具等の盗難等でありマレーシアにおいては、この種の事案は海賊とは別の強盗と考えており、実質的に海賊の被害にあったのは1件だけとしてい

る。海賊行為に関与しているのはインドネシアの貧困な地域の住民であり、取り締まる側の官憲が関与しているとの話もある。

不法入国事犯はマレーシアの地理的環境及び周辺国の情勢からタイ、フィリピン等からの不法入国者が後を絶たない。シンジケートによる犯罪である。密航者を収容する費用も膨大となり深刻な問題となっている。

密輸事犯は、インドネシアからのタバコの密輸が毎日のように発生している。小型船を使ってマラッカ海峡で行われる。シンガポールからの酒類の密輸も多発している。

薬物に関して、マレーシアは西側マーケットへの通過点となっており、薬物密輸事犯に対しては死刑を含む重い刑罰が科せられる。

イラン、ミャンマー、タイ、フィリピンからアヘン、ヘロイン、エクスタシー、覚醒剤の密輸が行われている。1994年にはタイからインドネシア向けの漁船を使った生アヘン100kgの密輸事犯を情報により摘発した。通常の検査では発見できないように燃料タンクの中に隠匿されていた。

タイからは海路及び陸路での武器の密輸が行われている。海路はあらゆる船を使用して密輸されている。

犯罪捜査について、各取締り機関に共通して、被疑者の逮捕勾留から起訴までを行う権限が与えられている。犯罪の種類により検察官が起訴することになっている。警察の場合被疑者を逮捕して取り調べ、24時間以内に証拠とともに警察組織内の中央捜査局に引き継ぎ起訴までの捜査を行う。被疑者の勾留は裁判所への請求により14日間認められる。

(3) 警察

マレーシア警察の組織は、犯罪捜査局、麻薬局、公安局に属する海上警察等で構成されている。海上における犯罪捜査のうち海賊、密航及び密輸事犯については、船艇、航空機勢力等の問題もあり監視取締りは、海軍も沖合海域を受け持っているが、その捜査に関しては海上警察が責任を有している。

海上犯罪は海上警察（要員2,700名）が担当しているが、薬物取締りは麻薬局（要員2,500名）が担当している。海上警察では航空機を保有していないため、航空警察の航空機により海上の監視取締りを実施している。

海上警察は5～40メートル級の船艇250隻を保有して海賊、密輸、密航の取締りにあたっている。

不法入国事犯は陸上、海上を問わず毎日発生しており、フィリピンからの密航者も毎日入ってきている。そのほとんどが不法入国者で構成されている地区もある。

薬物等の密輸も多く発生しており、2000年には1,433人を逮捕しており、ヘロイン160kg、アヘン1,650kg、エクスタシー130,000錠を押収している。1,600人の逮捕者を隔離している。また、マレーシアのヘロイン中毒者は212,000人とされている。

現在マレーシアでは、日本の暴力団のように組織化されたものはない。

海上犯罪取締りについて、隣接のタイ、ブルネイ、シンガポールそれぞれと2国間協議を行うとともに合同パトロールを実施している。また、薬物等取締機関として、国家麻薬庁が存在し警察と合同の取締りを実施している。

(4) その他

海事局

海事局は航行安全、捜索救助、航路標識、STCW条約による外国船舶監督等の業務を行っている。ポートクランにある同局オペレーションセンターは、マラッカ海峡の航行船舶を管制する船舶交通システムを運用しているとともにRCC業務も行っている。マラッカ海峡にレーダー6基が設置されており、同海峡を6区画に分けて24時間モニターして、1日約400隻の航行船舶を監視するとともに情報提供を行っている。300トン以上の船舶に通報義務が課せられている。シンガポール海峡にも同様に3基のレーダーが設置され航行管制が行われており、両者間で航行船舶に関する情報の引継が実施されている。

同局は、900名の職員、3隻の設標船、6隻の巡視船及び4隻の捜索救助船で構成されている。

国際海事局（IMB）海賊情報センター(NGO)

独自に収集した情報を海事関係者等へ提供している。

海賊の対象となる船舶は、インドネシアの物価に左右されその時の情勢により高価な積荷が狙われる。形態は、ハイジャックした船舶の乗組員を降ろした後、犯罪シンジケート関係者を2名乗船させ、その他の船員は通常の船舶と同様にマンニング会社に依頼して乗船させてまったく別の船舶として運航される。

元の乗組員を殺すと各国の取締りが厳しくなるので、乗組員は殺さない。

最近、船長を人質にとって身代金を要求するケースが増加している。

2000年12月にマレーシアの海上警察が海賊船を銃撃したことから海賊事犯の発生が少なくなっている。

本セミナーに対するマレーシア側の対応

今回の事前調査のためにマレーシア側は、首相府の主導のもと同府庁舎において国家警察、外務省、水産庁、税関、海事局の各関係者が一堂に会して対応する等、セミナーに対

する関心の高さが伺われた。また、セミナー参加人員について、セミナー開催のきっかけとなった海賊問題の当事国であるマレーシア等についてもその他の対象国と同一の人員というのは少なすぎるとして、参加人員の追加要望があった。

3. インドネシアでの調査結果

(1) 海上犯罪取締り機関

インドネシアにおける海上犯罪の取締り機関としては運輸省海運総局警備救難局、国家警察海上航空警察、財務省関税消費税局の機関があり、また海上における取締り機関の調整機関として海上治安調整機関 (coordination body for security at sea) が置かれている。それぞれの組織の概要は以下のとおりである。

運輸省海運総局警備救難局

ア 海運総局の組織

海運総局に5局ありそのうちの 하나가警備救難局である。海賊については、政府の窓口になっているが、密輸・密航は取り扱っていない。

警備救難局では全国に5箇所の直轄基地を置き、9隻の巡視船(約200tの老朽船)で巡回している。職員の総数は約3000人である(組織図参照)。

イ 所掌事務

警備救難局は、海事・海運関係法令のみを根拠としている。

海賊に関しては、昨年関係省庁による協議により、海運総局がインドネシアの窓口となることが決定された。IMOに対するインドネシアの代表にもなっており、海賊事件が発生した場合には、海軍又は海上警察から海運総局に報告が上がってくることとなっており、海運総局からIMOに対し報告している。

海事関係取締りは、海事法 (maritime law) 及び刑法を適用し捜査を行っているが、違反形態は海事海運、航行援助に関する違反のみである。このほか、shipping act、harbor regulation を所掌しているが、インドネシアは旧植民地時代のオランダ法も未だ有効である。海上における犯罪に関しては、1939年オランダ法である領海海上犯罪法 (territorial and maritime crime act) が有効であり、これに基づき1985年に外国漁船を拿捕し捜査した事例がある。

このほか条約としては、SOLAS (海上人命安全条約)、UNCLOS (国連海洋法条約)、MARPOL (船舶による海洋汚染防止議定書) は批准しているが、ローマ条約の批准については、法務委員会で検討中の段階である。

ウ ジャカルタ船艇基地

職員は船艇職員を含め約500人、所属船艇は40m型クラス2の巡視船9隻である。巡視船は1982年にフランスとドイツで建造したもので老朽化が進み、現在速力は12ktしか出ない。このほかクラス3が2隻、クラス4が2隻配属されている。コーストガードは全国に5基地あり、必要に応じ9隻の巡視船が派遣される。所掌事務は、海難事故の捜索救助、海上災害の防除である。

海賊取締りの直接の権限はないが、海賊情報を入手すれば、情報の海軍、海運総局への伝達など必要な措置はとる。

基地長が海賊に関して述べるところによれば、「インドネシアで海賊が多く発生している

のはインドネシア外からの海賊である。また、商船は一般に海賊被害にあった場合、IMO、船主に通報するのみで、インドネシア当局には通報しない。インドネシアの海岸局に通報してもらえれば、インドネシアとしてより海賊の実態把握が可能となる。」とのことであったが、インドネシアの海賊に対する意識を表しており興味深いものがあった。

国家警察海上航空警察

ア 組織

国家警察は、総員約19万人であり従来は国軍の一組織であったが、民主化の一環として国防相の管轄下から離れ、昨年大統領直轄の独立組織になった。ジャカルタに本部があり、27州に地方警察長官の下、州警察が置かれている。

海上航空警察は、警察長官、運用担当次長の下、海上航空警察司令官が指揮監督している。同長官の下、全国に26箇所の海上警察支部があり、支部には7課（運用課、総務課、人事課、警備艇課、維持管理課、通信課、捜査課）が設置されている。海上警察の総員は3,298名であり、所属船艇は、Aタイプ400t型9隻、Bタイプ60t型11隻、Cタイプ10～3.5t型146隻を有する。しかし、400t型は1962年日本での建造船であり老朽化している（組織図参照）。

基地間、船艇間の通信はSSB（短波無線機）、又は電話線であり、インターネットは導入していない。しかし、警察官個人で携帯電話を購入しており、これを連絡手段に利用している。

航空機はジャカルタにのみ航空基地がありヘリコプター15機、固定翼4機を保有している。ヘリコプターはNB0105型で5人乗りである。

教育機関としては、海上警察訓練センターが1箇所設置されている。現在300人が訓練を受けており、訓練コースは初任者用の基礎訓練、航海訓練と幹部コースとして捜査官養成課程がある。

船艇の性能は以下のとおり。

	乗組員数	航続距離	速力
Aタイプ	25	1,500海里	8kt
Bタイプ	17	650海里	25kt
Cタイプ	6	60海里	30～40kt

イ 所掌事務

海上警察の任務は、海上パトロール、法執行、捜索救助及び訓練であり、職務執行のため操船、消火、潜水、捜索救助等の訓練を実施している。

海上の治安に関しては、海上警察、海軍、税関、入管、海運総局が関与しているが、海上警察は、海上での唯一の法執行機関である。海軍は主に領海の防衛の任務と漁業取締りに関してのみ取締りを担当、税関は輸出入品の検査であり逮捕後は警察に引き継ぐことになっている。入管は港内のみ、海運総局は航行安全、航行援助に関すること

のみである。

海軍は、現行犯で犯人を逮捕した場合は、初動捜査の上証拠とともに警察に引き継ぐこととなっている。公海上においては、領海内からの追跡を行った犯罪のみ逮捕できるが、海軍は公海上においては外国漁船の取締りに限られる。

警察は現在、警察法の新法を国会に上程すべく準備中であるが、未だ結論は出ていない。新法によれば全ての捜査権限は警察に集約されることとなっているが、警察のみに権限が集中することに関し、意見が分かれている。

ウ 海上警察タンジュン・プリオク（ジャカルタ）基地

ジャカルタ基地の警察官の総員は 700 人であり、事務職を含めると 1000 人になるインドネシア内で最大の基地である。所属船艇は、A タイプ 9 隻、B タイプ 3 隻、C タイプ 3 隻である。

基地長によれば、A タイプの警備船も建造後約 40 年と老朽化が進んでいるため、管轄水域であるカリマンタン島までの広範囲のしょう戒は困難になっているとの意見があり、船艇があればより効果的な海賊取締りが可能となるとのコメントがあった。

財務省関税消費税局

直接の調査対象ではなかったことから、詳細は不明であるが、概要は以下のとおり。

ア 組織

本局の他、地方に本関が 12カ所設置されており、その下に 130 箇所のサービスステーションが置かれている。サービスステーションが貨物の輸出入申告の窓口になっている。

船艇も保有しているが、取締りは港内に限られる。

また、密輸監視用のレーダーサイトが 1カ所設置されているが、これはフランスの援助で建設されたもので、老朽化している。

イ 所掌事務

主に国際貨物の検査及び関税の徴収、不正商品の摘発に重きを置いており、検査対象も申告貨物のみである。しかし空港においては、薬物の携帯持ち込みの摘発にも力を入れており、中国南部からの持ち込みが多い。

従来からインドネシアは薬物、特にメタンフェタミン、大麻の消費国としての位置付けであったが、最近はメタンフェタミンの製造、コカインの流入が認められる。

税関では薬物発見の際には、被疑者の拘束はできるが、捜査については警察に引き継ぐこととなっている。

海上治安調整機関（coordination body for security at sea）

海上治安に関しては、海軍が調整する海上治安調整機関が設置されており、海軍、警備救難局、税関、入管、漁業省で構成されている。1998 年までは、海上警察もメンバーであったが、海軍の指示を受ける場と化したため、現在は脱会している。海上警

察によれば、海上における治安調整は、調整を必要とする機関の呼びかけによりその都度関係機関が集合する調整会議があるのみと説明している。

また、海軍の海上における権限に関し、憲法改正が国会で審議中であり、改正案では海軍は防衛活動に限定され、犯罪取締り、捜査はできなくなる。

(2) 海上犯罪の発生状況

海上犯罪の発生状況は、海上警察の統計によれば以下のとおり。

犯罪の発生状況

犯罪	1998 年		1999 年		2000 年	
	件数	人数	件数	人数	件数	人数
海賊	26		18		33	
麻薬密輸	935	1,308	1,833	2,590	2,345	3,314
密航	1	18	1	26	2	178

海賊に関しては警察が関与したものだけであり、通報のない軽微な事案は含んでいない。薬物密輸に関しては空港からの携帯持ち込みが大半であり、その殆どはジャカルタ（スカルノハッタ）国際空港である。

密航に関しては、中近東、アフガニスタンからオーストラリア向けの不法入国者が、インドネシアを経由している。インドネシアへは正規に航空機で入国し、ジャワ島南部から船によりオーストラリアへ渡る手口である。正確な統計は作成されていないが、かなりの人数に及ぶことが推測されている。

薬物押収量

薬物	1998 年(kg)	1999 年(kg)	2000 年(kg)
ヘロイン	27.76	17.223	20.1
コカイン	4.75	0.499	17.41
大麻	1,071.83 (他 47,515 本)	4,488.03 (他 78,072 本)	4,715.95 (7,208 本)
覚せい剤系	776.0 (他 708,971 錠)	218.63 (他 575,232 錠)	28.94 (437,891 錠)

インドネシア内には大麻が自生していることもあり、国内での乱用は大麻中心である。

(3) 海上犯罪取締り法令

関係機関ごとの権限は以下のとおり。

犯罪	取締り機関	権限	所掌
海賊	海上警察	領海	捜査
	海軍	公海（領海）	捜査（初動捜査）

麻薬・銃器密輸	海上警察 海軍 税関、保健省食糧麻薬 管理局（許認可）	領海 領海 領海	捜査 初動捜査 捜査、許可、防止
密航	海上警察 海軍 法務省入国管理局	領海 領海 領海	捜査 初動捜査 捜査、許可、防止

主な関係法令は以下のとおり。

海上犯罪に適用される主な国内法は以下のとおり。

ア 一般法：刑法

イ 特別法：漁業法

排他的経済水域法

入国管理法

向精神薬法、その他薬物ごとに規制法がある。

税関法

ウ 司法手続き

現行犯逮捕した場合、警察本部と地方裁判所に連絡し、逮捕状を得る。留置期間は原則 20 日間であるが、検察官の許可により 20 日間、2 度にわたり留置を延期できる(最大 60 日)。更にその後裁判所の許可を得れば 30 日間の留置が可能となり、最高 90 日間の留置となる。90 日間で証拠を確保できない場合は釈放となる。

エ 捜査共助：犯罪人引渡し法

マレーシア、オーストラリア、タイ、フィリピンと 2 国間協定がある。

アセアン諸国の捜査協力は犯人引渡しの協定もあるが、協定による手続によれば時間がかかるため、インターポールのスキームを利用している。これによれば、インターポール経由で犯罪者情報を入手した場合は、捜査官が身柄の引き取りに赴きインドネシアに連行してくる。捜査協力は国家警察 C I D (中央捜査局) を通じて実施する。日本とも 1997 年に日本からの要請により被疑者をインドネシアで拘束し犯人の引渡しを行ったこともある。

C I D には一般犯罪、経済、薬物、騒乱の各部門があるが、海上警察は独自に捜査課を有しているため、事件は直接検察官に送致できる。

犯罪に関しての協定は海運総局では締結していない。しかし油防除などではシンガポールとの協定はある。

オ 海賊取締り

海上警察は、マレーシア、シンガポールと海賊取締りのための 2 国間協定を締結しており、年 4 回連携パトロールを実施している。

実態的には海賊事件は海上警察の他、海軍も取締り、捜査を実施している。

(4) その他留意事項

ア インドネシアの海上執行体制

インドネシアにおける海上犯罪取締りの問題点の一つは、海上治安に関する政府組織間の連絡、調整の不足にあると思料される。現在、民主化及び組織改革が進展しているが、政府組織のなかでも軍と警察の権限の見直しも行われており、このことが一因になっているとも考えられる。海上においては海軍が圧倒的な船艇を有し、海賊の取締りにおいても主導的役割を果たしてきており、海上の治安維持に対する責任感と自信は極めて大きなものがあり、これが他機関との連携、調整の足かせになっているとも思料される。

セミナーへの参加機関としては、海上警察、海運総局警備救難局が適しているが、両機関の能力をセミナー受講によりレベルアップさせることが、海軍等他機関との連携においても有益であると考えられる。

したがって、セミナーにおいては、知識、技能の向上とともに、国内各機関の連携の重要性及び隣接国海上警備機関との連携・協力の重要性にも配慮する必要がある。

イ インドネシアにおける海賊

インドネシアでの調査を通じ、インドネシア政府内の海賊問題に対する認識が不十分ではないかとの印象を持った。一般的に国際社会においては、海賊問題はインドネシアに原因の多くがあると認識されているにもかかわらず、インドネシア政府関係者からは大きな危機感は感じられず、国際社会との認識の差が顕著であった。今次セミナーにおいては、インドネシアを始め参加各国の海賊事件に対する認識を検証することも意味があると考えられる。

ウ 海運総局からの要望

海運総局からは、以下の要望があった。

「警備救難局では警察に囑託し3ヶ月間の捜査研修を受講しているが、警察は海事に不慣れであり、十分な効果が得られていない。警備救難局では船員の教育は行っているが、治安の観点はない。したがって、是非とも1人以上セミナーへの参加をお願いしたい。

また、セミナーの内容に海上安全のコントロール、PSCを含めて欲しい。警備救難局及び港長では海難事件の捜査を行い、その結果を海難審判庁に送っているが、どのような針路を取っていたか、事故に至った原因はなにかなど調査能力が不足しているからである。

また、武装強盗は殆ど港内で発生しており、港内の治安維持を図る必要がある。」

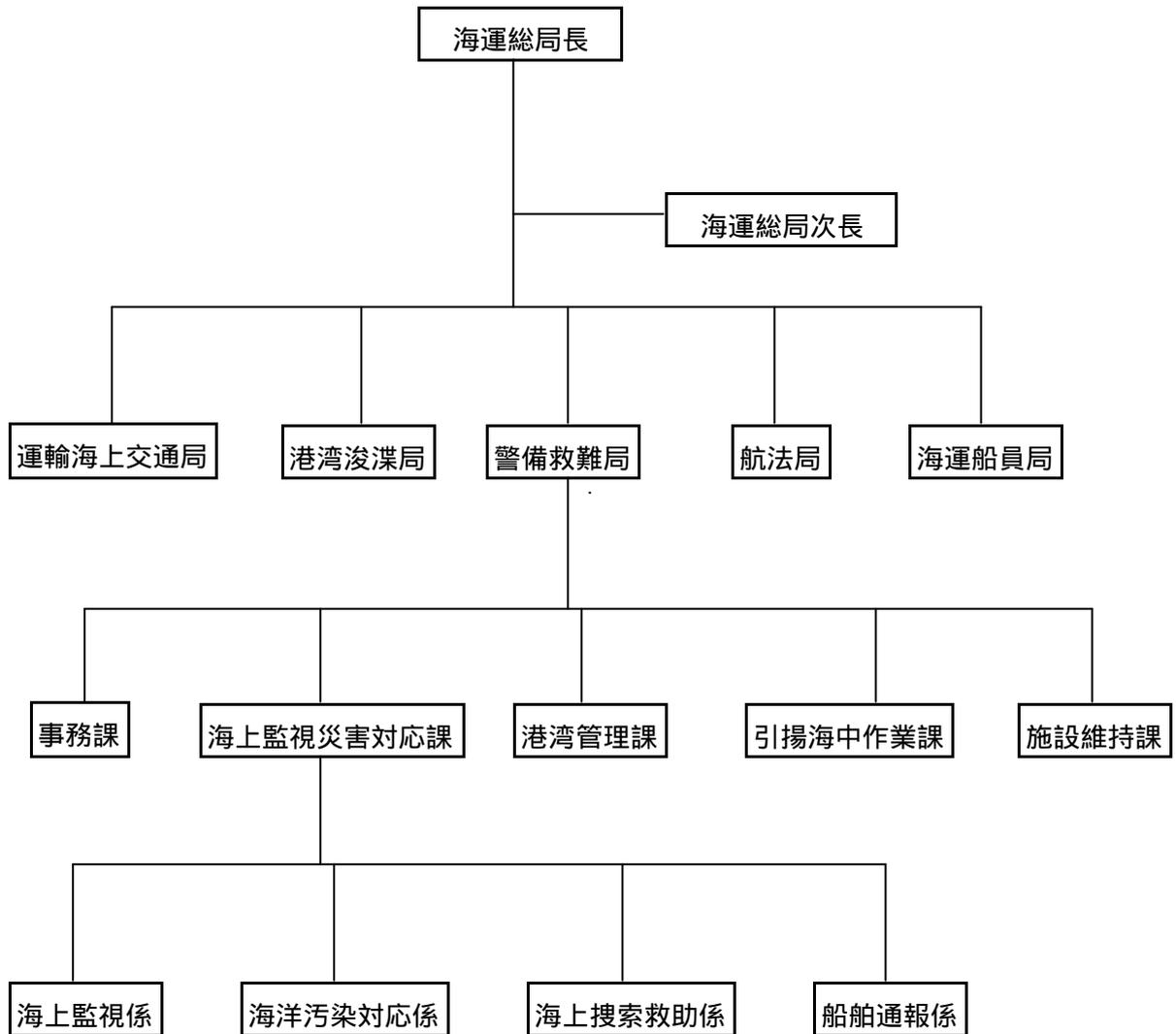
インドネシアにおける海賊問題の窓口は、海運総局に一本化されており、各種国際会議には同局から出席している。また、海事関係法令の取締りにも従事しており、セミナ

ーの内容は同局の業務向上にも有益なものと思料されることから、海上警察に加え同局からも参加者を得ることが望ましい。

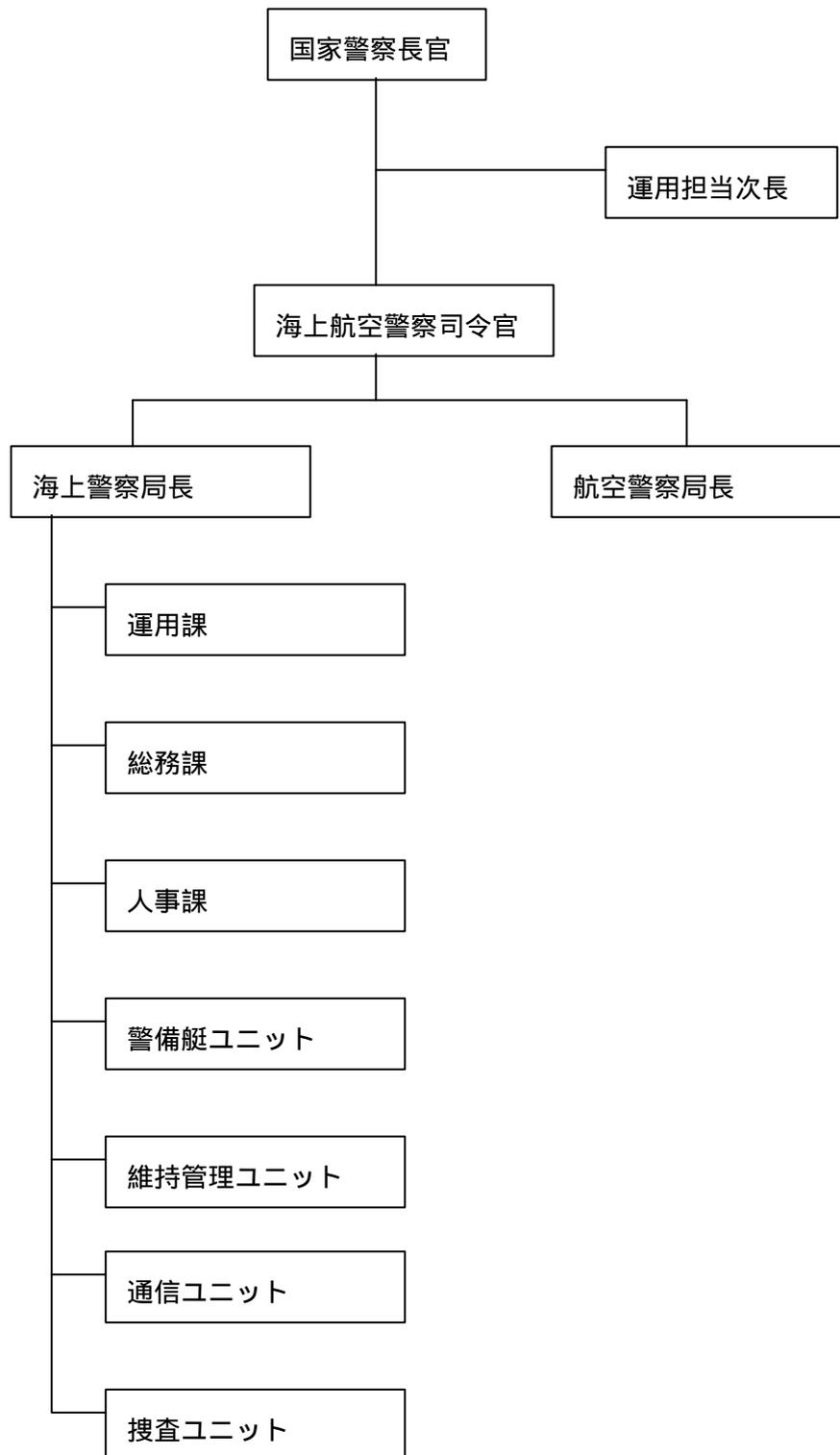
エ 海上警察からの要望

海上警察においては、組織的には海上における法執行に対応できるだけの体制が整っているが、海上警察との会議においても海上保安庁から 1 名の取締り専門家の派遣要請があったとおり、技術協力のニーズは大きいことが窺えた。また、効果的な海賊及び海上犯罪の取締りのためには、実際に取締りに必要となる船艇が老朽化し、稼働率が低下していることから、技術協力とともに何らかの機材供与を検討する必要があると思料された。

インドネシア運輸省海運総局組織図



インドネシア海上航空警察組織図



調査総括と課題・提言

1 セミナーの定員及び内容

訪問した各国において、セミナーに関し極めて強い関心が示され、原則各国1名となっている受入枠を拡大するよう強い要請があった。各国においては、この種研修は殆ど行われていないのが現状であり、取締役研修の機会としては極めて有益なものと思料され、来年度以降は現在の14名の枠を可能な限り増加するよう配慮すべきである。

また、大きな関心と強い参加要望が寄せられたことから、カリキュラム内容は概ね各国のニーズに合致するものと判断される。ただし、カリキュラム内容の適否は、参加研修員のレベルにも左右されるところ、研修員の適切な選定はセミナー成否に係る重要な要因である。

2 海上犯罪取締り体制と連携・協力

各国とも海上における犯罪の取締りのための体制はこれまで不十分なものがあつたが、グローバル化が急速に進展するなか、これまで以上に海上の治安維持に関心と意欲を持っており、海上における取締り強化の必要性については共通した認識を有していた。

したがって、今次セミナーを通じ、海上犯罪の効果的な取締りのためには、国内の取締りの強化はもとより、各国の相互の連携・協力が重要であることを十分理解してもらい、将来的な各国の取締り及び捜査面における連携・協力を一層促進していくことに資するものとする必要がある。

3 セミナーの日程

第1回のセミナーとしては、10月1日から11月9日までの40日を計画していたが、訪問先の機関からは、取締りの責任者を参加させるには若干期間が長すぎるとの指摘があり、次回からはセミナー冒頭のジェネラルオリエンテーション、日本語研修等を短縮し期間を設定する必要がある。調査対象機関の一部からは、通常、セミナーの名称は、短期間のものを示すのではとの意見もあつた。

ただし、期間の設定に際しては、研修内容の変更にも柔軟に対応できるよう、固定されたものとするべきではない。

4 参加者の人選

今次調査を通じ、相手国政府の窓口機関から政府内の適切な機関にセミナー開催の通知が届いていない例が散見された。今年が初年度でありセミナーの内容が正確に理解されていないことが一因であり、適切な研修員の受け入れに際しては、より木目の細かい配慮が必要と思料された。今次調査団は3カ国のみの派遣であつたが、当該国からの適切な研

修員の受け入れの面では大きな効果があったと思料され、可能ならば研修員選定のため他国に対しても短期調査団の派遣も検討に値する。

5 セミナー参加国

アジアにおける海賊問題の多くは、マラッカ・シンガポール海峡において発生している。そのため海賊問題の解決のためには、当然海峡に隣接するインドネシア、マレーシア、シンガポールの参加が不可欠と言える。しかし、シンガポールに関しては、DA受取り対象国からは除外されており自費参加となっていることから、参加者が得られるか定かではない。ついでに、シンガポールに関しては、海賊に関する知見、海上犯罪の取締りに関する技術において、極めて高いものがあるため、講師としての参加が得られるよう是非とも配慮願いたい。

6 セミナーのカリキュラム

今次調査においては事前の調査事項の周知が不十分であったこともあり、基礎的事項の聞き取りから調査を開始したため、細部の調査まで十分に行き渡らなかった感があるが、調査を通じ、セミナーへの参加者は、各国の海上警備機関の捜査官となる公算が高いことが判明し、研修ニーズは海賊をはじめ密輸、密航といった海上犯罪の主に捜査分野にあることが確認できた。したがって、セミナーのカリキュラム作成に当たっては、適切な現場措置、証拠の保全、被疑者の取り扱い、犯罪の確実な立証等、適正捜査に資するものにする必要がある。

7 海賊統計

I M B による調査国における海賊発生件数は以下のとおりであり、調査国の海上警備機関による統計と差異がある。これは、自国領域内における武装強盗事件の通報が当該国の取締り機関に伝わっていない、あるいは両者の統計の作成基準（海賊定義に内水で発生する船内窃盗事件まで含めている等）が異なることに原因があると推定できるが、海賊・武装強盗の正確な現状把握が依然として課題であることが理解できる。

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
インドネシア	55	49	10	22	33	57	47	60	115	119
マラッカ海峡	32	7	5	3	2	3	0	1	2	75
マレーシア	1	2	0	4	5	5	4	10	18	21
タイ	0	0	0	0	4	16	17	2	5	3

8 研修効果

これまで、各国においては海上犯罪という概念そのものが希薄であり確立されていない

いのが現状であった。当然、海上犯罪を意識した体制の確立、取締りの実施は図られておらず、海上の治安の維持という面からは、不十分なものがあり、これが近年のボーダーレス化により海上治安の悪化を招いている一因であると推定できる。今次セミナーは、かかる現状を打破し、各国においてより海上治安の重要性、必要性を再認識する場として重要であるばかりでなく、国際的な連携が不可欠な海上犯罪を考えた場合に、各国の海上警備機関の取締り責任者がヒューマンネットワークを確立できる極めて有意義な場となることは間違いなく、セミナーの開催により国際組織犯罪に対抗する国際的な海上取締り機関ネットワークの構築が期待される。