

## 南の海は海賊たちの天下

マラッカ海峡の船を襲う現代の海賊たちの武器は  
国際的なネットワークと最新式の通信システムだ

ドリンダ・エリオット（香港支局長）  
李炳宗（ソウル）  
高山秀子（東京）

機関長の朴夏俊（パク・ハジュン）（47）は「1カ月ほどで帰る」と言って、いつものように船に乗った。昨年9月のことだ。毎度のことだから、家族もすっかり慣れている。「元気でな」と、朴は妻に言い残した。「子供たちをよろしく」

朴は大型貨物船「テンユウ」に乗り込み、韓国南部の蔚山からインドネシアに向けて出航した。インドネシアで3000トンのアルミ塊を積み込み、韓国の仁川へ戻る予定だった。

同船がインドネシアの港を出たのは、9月27日の深夜。だが、翌日正午に義務づけられている現在位置報告は行われなかった。その後、朴と韓国人の船長、そして12人の中国人乗組員の姿を目にした者はいない。

だが、船は見つかった。テンユウが消息を断ってから3カ月後、1隻の不審な船が中国の張家港に入港した。船体はさびついているのに、船首部分の塗装だけは真新しく、「サンエイ1」という船名が浮き上がっていた。

不審に思った中国の港湾当局はクアラルンプールの海賊監視センターに通報。数日後、テンユウの船主から依頼を受けた弁護士が国境警備隊員を装って同船に乗り込んだ。船内にいたのは得体の知れぬインドネシア人の一団だった。

かつての船名を示す記章は、すべて塗り替えられていた。だが油にまみれた船体の奥底で、弁護士はついに証拠をつかんだ。エンジンの製造番号が、テンユウのものと同じだったのだ。

「海賊の話は耳にしていたが、自分の船がやられるとは思ってもみなかった」と、今年5月ようやくテンユウを取り戻した日本人船主の舩本武は語る。「乗組員も無事に帰ってきてほしかった」

だがテンユウの乗組員は、昨年12月に中国南部の海岸で漁網にかかり、遺体となって発見

された船乗りたちと同じ恐怖を体験したにちがいない。ハイテクを武器に南シナ海に暗躍する海賊グループのえじきになったのだ。

## 取引の舞台は中国の港

海賊たちの国際的なシンジケートは、香港からインドネシア、シンガポール、韓国、中国にまたがる指揮系統をもち、船舶の略奪と乗組員の殺戮を繰り返している。

略奪された船舶は「幽霊船」と呼ばれる。これらの幽霊船は新しい名前を名乗り、パナマやホンジュラスでお手軽な船籍登録をすませた後、盗品の貨物を積んで堂々と南シナ海に戻ってくる。

「幽霊船を運用しても、まず問題は起きない」と言うのは、テンユウ号事件の解明にも協力したウエスタン・パシフィック・マリーン社（香港）のクレイ・ワイルドだ。「金さえ握らせれば、誰もが見て見ぬふりをするからだ」

公海上での無法行為で荒稼ぎをたくらむ悪者は後を絶たない。300年前にはカリブ海が海賊たちの天下だったが、今はアジアの海がそうだ。かつてのヤミ取引はジャマイカやパナマの酒場で行われたが、今は中国南部の港が舞台。中央政府の威光も届かぬ小さな港では、取締当局者の買収も簡単だ。

マレーシア海事機関のマク・ジュナム調査部長に言わせれば、「今の中国は、18世紀のカリブ海の島々と同じような役割を果たしている」。

南シナ海では、古くから海賊が暗躍してきた。かつては、中国と交易する船から紅茶やアヘンを奪い、高価なスパイスをヨーロッパへ運ぶ船を狙った。今世紀に入って各国の海軍力が強化されると、一時的に海賊は減った。だが、死に絶えたわけではなかった。

1996年に海賊に殺された船員は26人。去年は67人だ。うち66人は、アジアの海で殺されている。

92年以降、アジアでの海賊行為は40%も増加した。盗んだ積み荷を載せた「幽霊船」は、3週間に1隻の割合で報告されている。

てっとり早く金持ちになりたいという現代人共通の願いが、アジアに海賊をのさばらせている。カネの誘惑に負けた取締官が、密輸業者と手を組む例もある。中国の港湾当局が襲われた船をだ捕し、積み荷を押収した後に売りさばき、儲けを懐に入れてしまうこともあるようだ。

## 港湾当局の組織的関与も

荒っぽい手口ゆえリスクは大きいですが、儲けはもっと大きい。「海賊たちの親玉は携帯電話を片手に世界を飛び回り、条件のいい相手に盗品を売りさばく」と言うのは、テンユウ号事件を担当する弁護士だ。「出所が怪しい積み荷は中国へ持ち込めばいい。あそこの人は法律なんて関係ないから」

現地の港湾当局者を何人が買収すれば、あとは海賊たちの思いのまま、という港もある。「豪華な夕食を振る舞い、現金を握らせれば、書類の不備は見逃してもらえる」と、ワイルドは言う。

組織化された海賊集団は、マシンガンや携帯電話ばかりか、最新式の通信システムやGPS（衛星利用測位システム）、無線送信機も備えている。

現地港湾当局の組織的関与が疑われる例もある。いい例が「ペトロレンジャー」の場合だ。同船は昨年4月、ベトナムからシンガポールへ石油と灯油を運んでいるところを襲われた。高速ボートで接近してきた海賊たちは、あっという間に同船に乗り込み、怯える船員た

ちを甲板に集合させ、オーストラリア人の船長を椅子に縛りつけて刀で脅した。

手際は実に鮮やかだった。海賊たちは無線で海南島に連絡を入れた。ベトナムに近く、贈収賄と密輸が横行する島である。4日後、海南島の港に積み荷の石油（150万ドル相当）を降ろしはじめると、中国の警備隊員がやって来て同船を差し押さえ、海賊だけでなく船員までも拘束した。

約1カ月にわたる事情聴取の末にようやく解放された船長のケネス・ブライスは、中国人が海賊行為の一部を担い、積み荷を中国に密輸させるために襲撃を演出した可能性が高いとみている。「海賊行為ではない。組織的に乗っ取ったのだ」

海賊たちと中国側、さらには船主までが結託している、とブライスは言う。自分はその証拠を握っているから海賊たちに命を狙われており、オーストラリアに住む家族の命も危ない、とも言う。

ペトロレンジャーを所有するペトロシップス社（シンガポール）は、疑惑を全面否定している。だが、中国側の関与はあったとみる。「中国人のやることは無責任だ。確かな証拠があるのに、海賊を野放しにしている。彼らは積み荷を横取りして、あとは知らん顔だ」と、同社幹部のタン・チェンメンは言う。

## 背後に大がかりな組織

もっとも、中国の港湾当局者が積み荷を押収して海賊を釈放したのは、これが初めてではない。

97年10月には高速ボートに乗った海賊が、香港の南方で「ボサ・キャリア」号に乗り込み、船を中国の恵来に運んだ。国際海事局（IMB）によれば、地元の港湾当局は乗組員たちの身柄を拘束、「密輸」を認める供述書への署名を強要した。そして地元警察は、この供述書を盾に、250万ドル相当の積み荷を押収したという。

その1カ月後には、広東語を話す一団が「エージアン・フレンドシップ」号に乗り込み、中国南部の港町・汕尾に同船を「連行」している。

95年の「アンナ・シエラ」号襲撃事件では、海賊たちは乗組員を救命ボートに詰め込んで海に放り出し、船を対ベトナム国境に近い中国領の北海港に入れた。北海の港湾当局は積み荷を没収し、船主に対して港湾施設使用料40万ドルを請求した。だが、船主は支払いを拒否。行き場を失った同船は解体されることになった。

今度のテンユウ号事件でも、背後に大がかりな組織の存在が疑われている。担当弁護士によれば、上海に近い張家港で中国側が同船を拘束した直後、一等航海士を含む乗組員2人が行方をくらましている。

この2人は、かつて「アンナ・シエラ」号に乗り組んでいたことがあるらしい。2人が取締当局の尋問を受けずにすむよう、組織が裏で手を回したものと思われる。「組織の大物たちは、あの港の有力者と友達なのだろう。だから2人を船から連れ去ることができたのだ」と、事件を担当する弁護士は指摘する。

その後、テンユウ号事件に関連して何人もの容疑者が検挙されている。そのうち韓国人4人は、本国で裁判にかけられる予定だ。韓国での報道によれば、テンユウ号に乗っていたインドネシア人を雇ったのは韓国人の船長経験者で、間にはシンガポールの会社が介在していた。

## 中国政府は関与を否定

シンガポールで逮捕された元船長は韓国へ送還され、積み荷のアルミ塊を中国企業に300

万ドルで売り払った容疑で起訴されている。ただし韓国の捜査当局は、主犯格は別なシンガポール人だとにらんでいるようだ。

外国人を密入国させた罪で香港で服役中の韓国人、キム・テグク（44）も組織の一員とみられる。キムは、テンユウの船主が中国の大連港に開いている事務所の元所長で、テンユウの船長だったこともある。テンユウ号事件への関与を疑う韓国の検察当局は、この人物の強制送還を求めている。

またインドネシアのバタム島では、シンガポール人のチュー・チェンキョト（通称「ミスター・ウォン」）が逮捕された。インドネシアの捜査当局によれば、この男こそ南シナ海で暗躍する海賊シンジケートの黒幕の1人だ。

「ミスター・ウォン」が逮捕されたのは、昨年11月のこと。彼の所有するタンカーを臨検したところ、武器15丁と覆面14枚、ナイフ3本、入国管理局のスタンプ、偽の船籍証明書や擬装用のペンキなどが発見された（本人は令状なしの不当逮捕だと主張）。

中国政府は、もちろん海賊行為への関与を否定している。そして海運業界から腐敗を一掃するための取り締まり強化に乗り出している。その過程で明らかになったのが「チョンソン」号の悲劇だ。

香港の会社が所有する「チョンソン」は、6万5000ドル相当の粉炭を運んでいた昨年11月、中国南部の沖合で姿を消した。後に汕頭の漁民が、網にかかった船員7人の遺体を発見。遺体は手足を縛られ、猿ぐつわをされ、鉄の重しをつけられていた。6人は銃殺だったが、1人は生きたまま海に捨てられたものと思われる。

## 今後も被害は増大する

こうした海の暴力行為には、どう対処したらいいのか。危険海域に入ったら船をできるだけ明るくして走ること、そして怪しい船が近づいてきたら全速力でジグザグに航行することだ。

自衛のために船員が武装すべきだ、という議論もある。だが、それは暴力をエスカレートさせるだけだろう。

船員の家族たちの思いは、もっと複雑だ。冒頭に引いた朴の妻である金梅子（キム・メジャ）もその1人。すでに夫の給与は止まっているが、死亡の証拠がないため、保険金も全額は下りない。

中国側は、海賊の仲間と断定する証拠がないとして、インドネシア人たちの処分を保留している。だが当初の乗組員たちは、おそらく殺害されたのだろう。金梅子は言う。「生きていると信じたいが、望みは日に日に薄れていく」

そういう苦悩を味わう家族は確実に増え続けている。今年3月には、ソーダ灰を積んだ貨物船がタイ近海で襲われる事件があった。ゴムのいかだに寄せられた乗組員は公海上を6日間漂った後、幸いタイの漁民に救助された。奪われた船も、ベトナム国境に近い中国の防城で発見された。

船を乗っ取った連中は、かつての海賊のようにラム酒でどんちゃん騒ぎはしないかもしれない。だがご用心。彼らの残忍さは、昔の黒ひげやキャプテン・キッドと変わらない。

## 南の海は海賊天国

マラッカ海峡から中国の港にいたる航路は危険がいっぱいだ。昨年9月の貨物船「テンユウ」乗っ取り事件に関与した容疑者の供述から、同船の悲惨な運命をたどった。

## 貨物船テンユウの「遍歴」

(1) 9月28日

インドネシアの港でアルミ塊を積み、マラッカ海峡を航行中に乗っ取られる

(2) 10月10日

「ビットリア」の名でラングーン(ヤンゴン)に入港。ここで乗り組み員を入れ替えた

(3) 11月10日

「ハナ」号と名前を変えて、プエルトプリンセサへ向けて出港

(4) 11月24日

「スカーレット」号と名乗ってパシルグダン港に入港。ヤシ油を積み込む一方で今度は「サンエイ1」号と改名

(5) 11月26日

デュマイに入港。現地の港湾当局は、積み荷のヤシ油を盗品の疑いありとしたが、当局は中国へ向けて出港することを許可

(6) 12月15日

サンエイ1号が張家港に到着。数日後、中国の港湾当局が同船を拘束。エンジンの製造番号がテンユウ号のものと一致した

ニューズウィーク日本版

1999年7月7日号 P.14