

## 第5章 対北朝鮮制裁における日本の課題 ～北朝鮮の海運ネットワークと日本との接点を踏まえて

古川 勝久

### はじめに：北朝鮮の「制裁」に対する耐性<sup>1</sup>

2017年以降、米トランプ政権は、北朝鮮に対する「最大限の圧力」キャンペーンを展開し、北朝鮮に対する経済制裁の強化を図ってきた。2006年10月～2017年12月末までの間、計11本の国連安保理決議が採択され、国連制裁レジームは、北朝鮮による対外経済活動の大半を禁止し、北朝鮮に対する事実上の経済封鎖を目的としている。

公式統計上、2017年の北朝鮮の貿易規模ならびに国内総生産（GDP）はともに大幅に縮小したと推計されている<sup>2</sup>。韓国の大韓貿易投資振興公社（KOTRA）によると、最大の貿易相手国である中国との貿易総額も2017年には大幅に減少し、ほぼ2011年の水準にまで後退したものと推計される。

このような北朝鮮の貿易活動の縮小傾向は2018年以降も継続したと考えられている。2019年2月27日・28日にベトナムのハノイで開催された米朝首脳会談でも、金正恩・朝鮮労働党委員長はトランプ大統領に対して、国連制裁のうち「民需経済と、特に人民生活に支障を与える項目」にかかわる制裁の解除を強く要求したことからも、制裁が少なからぬ影響を北朝鮮経済に及ぼしているものと思われる<sup>3</sup>。同年4月に開催された北朝鮮最高人民会議第14回総会でも、金正恩委員長は、制裁が「決して無視できない北朝鮮にとっての耐え難い挑戦」であると率直に認めている<sup>4</sup>。

以上を踏まえると、「制裁が北朝鮮経済に対して深刻な影響を及ぼした」との米政府の見解には説得力が感じられる。ただし、北朝鮮の経済データに関しては、そもそも信頼度の高いデータがほとんど公表されておらず、同国や中国の公式な貿易統計データの信頼性や、韓国政府の関連機関による推計値の精度にも限界が指摘される。加えて公式貿易統計には、密輸や資金洗浄、サイバー攻撃などを通じた非合法取引からなる北朝鮮の「裏経済」は反映されていない。事実、北朝鮮に対する制裁の影響が限定的であった可能性を示唆する情報も見受けられる。

例えば、アジアプレス・ネットワークのデータによると、ここ数年間、国連安保理で新たな制裁決議が採択された直後には、主要製品の価格が大幅に上昇したものの、その後ほとんど下落する、という現象が繰り返し観測されてきた。国連制裁が強化された2016年3月以降、全体的には主要製品の物価や、北朝鮮ウォンと中国人民元との為替レートは意外にもほぼ安定的に推移してきたことが報告されている<sup>5</sup>。

平壤以外の地方では、農村部の困窮ぶりや中朝貿易業者の廃業など、数多くの情報が日本国内外のマスコミで報告されており<sup>6</sup>、平壤との経済格差が拡大したものと考えられている。ただし入手可能な情報に基づく限り、物価動向に地方の苦境が反映されているようには見受けられない。また、そもそもこれら地域は、もともとかなり経済的に困窮していたとも指摘される。

制裁にもかかわらず市場の物価や為替レートが比較的安定していた理由として、「米国政府が北朝鮮国内の物価動向を監視しているので、北朝鮮政権側は物価や為替レートを統制

している」との指摘もあれば、「国内の在庫を取り崩しているのも物資不足が表面化しない」、「密輸で物資を大量に調達している」との見方もあり、見解は分かれる<sup>7</sup>。いずれが主な要因か断定は難しいが、北朝鮮が禁輸品の密輸を大規模に展開してきたのは確かなようである。後述の通り、米政府によると、2018年、北朝鮮は洋上での瀬取りを通じて大量の石油製品を調達したうえ、国連禁輸品である北朝鮮産石炭を大量に不正輸出していたことも確認されている。

また、国連安保理決議では北朝鮮人労働者の海外派遣に対する禁止措置も加盟国に義務づけられたが、こちらも数多くの国連加盟国で徹底されていない。米財務省・国務省・国土安全保障省の2018年7月付の共同発表文書によると、2017年以降、北朝鮮人労働者は少なくとも41の国と地域で依然、雇用されており、中でも中国とロシアで最多数が雇用されている<sup>8</sup>。英国政府国連代表部のカレン・ピアース大使は、2019年3月30日時点で、数万人の北朝鮮人海外労働者がおり、「年間8億ドル（約880億円）を稼いでいる」と指摘する<sup>9</sup>。KOTRAは、2017年の北朝鮮の輸出総額を約18億ドル（約2000億円）と推計しており、北朝鮮の海外労働者は2017年の北朝鮮の輸出総額の44%に相当する外貨を獲得したことになる。

加えて、米政府や国連専門家パネル等の報告によれば、北朝鮮は一連のサイバー犯罪を通じて巨額の外貨を奪取し、世界中で資金洗浄を繰り返している。2018年1月に日本の仮想通貨交換所から約580億円分の仮想通貨が外部からの不正アクセスにより流出した事件も、北朝鮮が支援するハッカー集団による犯行と指摘される。事実であれば、2017年の北朝鮮の輸出推計額の約3割に相当する外貨を、一度のサイバー攻撃で日本から奪取したことになる。

これらの非合法活動による収益をすべて合わせても、おそらく制裁の影響で失った外貨収入全額を補うには至らないかもしれないが、前記の数字を合わせると相当な規模（少なくとも2017年の北朝鮮の輸出見積もり総額の約74%に相当）に達する可能性があり、制裁による経済的被害の緩和に少なからず貢献したものであると思われる。北朝鮮国内の市場では、制裁で甚大な影響を受けた企業や個人が多数いても、金正恩政権の存続という観点からすれば、北朝鮮には制裁の影響をある程度緩和できる「耐性」が認められうる。

ただ制裁の影響は時間の経過とともに深刻化する可能性がある。現在のレベルで制裁が続けば、たとえ制裁による影響を緩和できたとしても、経済成長の実現可能性は低いと推測されうる。北朝鮮指導部が、金正恩政権が目指す「経済大国化」の目標達成は事実上不可能になるとの危機感を抱くだけのインパクトを制裁がもたらしている可能性は十分ある。

制裁の維持により、金正恩政権の体制不安定化を予測する見方もあるが、たとえ北朝鮮経済が極度に悪化しても、金委員長が治安機関を通じて朝鮮人民軍をコントロールし続ける限り、体制を継続しうる可能性が考えられる。独裁主義的体制の転換においてカギを握るのは軍部の動向である。ベネズエラのマドゥロ政権に見られるように、人民の生活を犠牲にしても、政治的主導者が軍部と治安機関の上層部を押さえるためのリソースさえ確保できれば、政権の転覆は容易ではない。逆にそれに失敗すれば、アルジェリアやスーダンのように独裁主義的指導者が政権からの退陣を余儀なくされる。少なくとも現時点において、北朝鮮指導部にとって制裁の影響は必ずしも「致命的」ではないのかもしれない。

本稿では、制裁の実効性をさらに高める上で必要とされる施策について考察する。まず北朝鮮による制裁回避の実態について分析を進める。本稿では、特に北朝鮮による海運・企業ネットワークを用いた非合法ネットワークに注目する。北朝鮮の非合法ネットワークには日本も関わっており、日本企業や日本国内居住者が関与した国連制裁違反容疑事案が複数、確認されている。具体的な事例をいくつか説明した上で、制裁の実効性確保のために国際社会、なかでも日本政府に求められる取り組みについて提言する。

## 1. 北朝鮮の非合法活動の深化

「最大限の圧力」にもかかわらず、北朝鮮による制裁逃れは依然、継続している。米政府の発表資料や国連専門家パネルの2019年3月5日付け年次報告書(S/2019/171)等によると、制裁にもかかわらず、北朝鮮は今日に至っても、世界各地で石油や石炭など、国連制裁で禁輸物資に指定された物品の密輸を大規模に展開しており、中国やロシアなど海外に設けた北朝鮮の拠点を通じた資金洗浄などの不正行為も続いている。さらに世界各地で北朝鮮はサイバー攻撃も展開しており、制裁網を回避しながら大量の物資の不正な輸出入行為を繰り返しているうえ、大量の外貨を獲得している模様である。

国連専門家パネルは、北朝鮮によるグローバルな非合法ネットワークを用いた制裁逃れの数々の事件について報告している<sup>10</sup>。一連の制裁違反事件を分析すると、これらの事件は主に次の分野に類型できる。

- ① 海運・企業ネットワークを用いた密輸の巧妙化と世界規模の資金洗浄の継続
- ② サイバー攻撃による巨額の外貨奪取

各々について、北朝鮮による制裁逃れの具体的な手法について以下に整理する。

### (1) 海運・企業ネットワークを用いた密輸・資金洗浄の巧妙化

北朝鮮は今日においても数多くの国々と政治・経済・軍事面で協力関係を維持するのみならず、中国とロシア、東南アジアをはじめ、欧州、日本、韓国などにも活動拠点や外国人協力者を確保している。

北朝鮮の国連制裁違反に加担する国々は世界中に多数、存在する。国連専門家パネルの報告書(S/2019/171)によると、2018年1月から9月の間、北朝鮮と国連禁輸品を取引した制裁違反国は、中国、エルサルバドル、ガーナ、インド、ニカラグア、セルビア、タイ、ロシア、メキシコ、ボリビア、コスタリカ、マレーシア、ホンジュラス、南アフリカなど世界中に存在する。これらの不正取引は隠蔽されずに、公式の貿易統計に反映されているケースも数多い。

不正取引のために北朝鮮は、ロシアや中国、シンガポール、台湾等にも協力者を有しており、彼らとともに世界各地の「タックス・ヘイブン（租税回避地）」に経営実態のない「フロント企業」を設立する。例えば、北朝鮮産石炭の不正輸出に関与した企業が利用した拠点には、オーストラリア、英国領バーズン諸島、中国本土、香港、マーシャル諸島、サモア、セイシェル、英国、北アイルランド、台湾、シンガポールなど、「タックス・ヘイブン」として知られる国々と地域が含まれる<sup>11</sup>。石油製品の瀬取りに使用された石油タンカーの所

有者や運航責任者の多くも、台湾やマーシャル諸島、英国領バージン諸島、中国、香港などのタックス・ヘイブンに登記された企業である。多国籍企業が節税や脱税を目的に構築したグローバル・ネットワークのシステムを、北朝鮮は制裁回避目的に利用しているため、関係国の法執行当局の追及を困難としている。北朝鮮はグローバルにヒト・モノ・カネを動かすことが可能であり、たとえ国連制裁が強化されようとも、それに順応できる能力を維持している。

北朝鮮は日本や欧州から、多数の高級車を含む、様々な贅沢品も依然、調達している。国際制裁網にもかかわらず、新型の高級乗用車を調達し、それらを海外の首脳との会談の際に使用している。金正恩・朝鮮労働党委員長が、2019年2月末にベトナムのハノイで開催された米朝首脳会談の際に乗車したメルセデス・ベンツ製の特殊装甲車両も、国連安保理決議により北朝鮮への輸出が禁止されており、非合法ネットワークを通じて調達された車両と考えられる。

贅沢品の不正調達を主導する朝鮮労働党の「39号室」との関連が指摘されるシンガポール企業がある。国連専門家パネルの報告書によると、このシンガポール企業の関係者は、オーストラリア、中国、コンゴ共和国、リベリア、マレーシア、ナミビア、パキスタン、スペイン、スイス、英国など、世界各地の国々と連絡を取り合っていたことも判明している。海外の調査機関によると、このシンガポール企業は、北朝鮮との関係が指摘される、日本国内の複数の企業とも取引があったという。

中でも、ロシアと中国の制裁違反への関与は依然、深刻である。特に2018年以降、中国企業だけでなく、多数のロシア企業による制裁違反への関与が明るみとなっている。さらに韓国や東南アジア諸国など、以前よりも密輸ネットワークにかかわる国が増えており、明らかに隠蔽のための「層」が手厚くなっている。

#### a. 北朝鮮による大量の石油製品の不正調達

北朝鮮は石油製品の瀬取りを依然、大規模に継続している。フィリップ・デイビッドソン米国インド太平洋軍司令官によると、近年、瀬取りは北朝鮮の領海や近海で頻繁に行われており、さらには中国の領海内でも行われているという<sup>12</sup>。

2019年3月21日付けの米政府公表文書「北朝鮮制裁勧告」によると、米政府は、2018年に石油製品を積載した石油タンカーが北朝鮮に少なくとも述べ263回は寄港したことを確認している<sup>13</sup>。平均で一日半の間に一度は瀬取りが行われていた計算となる。米政府は、もしこれらのタンカーに石油製品が満載されて、その全量が北朝鮮に移転したとすると、北朝鮮は最大で378万バレルの石油製品を調達していた可能性がある<sup>14</sup>と指摘する。

米政府は、もともと北朝鮮の年間の石油製品輸入量を約450万バレルと推計していた<sup>14</sup>。国連安保理決議第2397号・第5項の下、北朝鮮の調達許容量は50万バレルに限定されたが、実際には制裁にもかかわらず、北朝鮮は元の年間輸入量の約85%を確保していた計算となる。

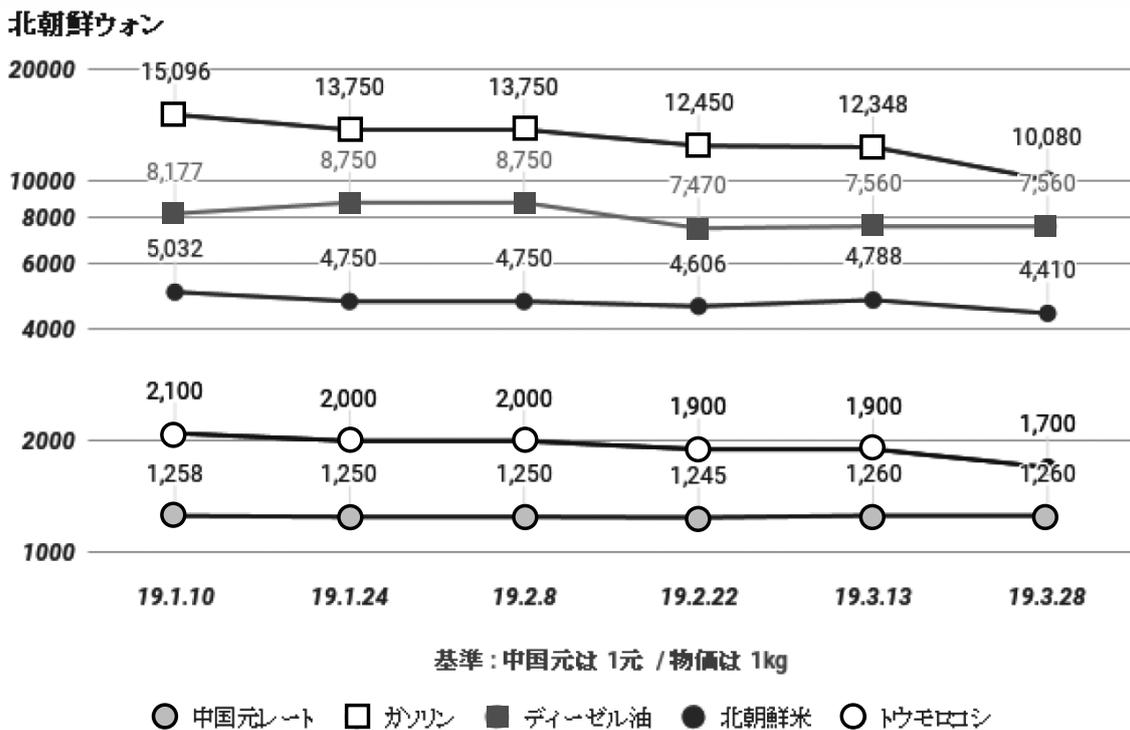
ただし、米政府の前述の推計には、例えば日本の海上自衛隊が摘発した、韓国籍石油タンカーによる北朝鮮籍石油タンカーに対する瀬取り容疑事案等は含まれておらず<sup>15</sup>、米政府が公表した船舶以外の石油タンカーによっても瀬取りがなされていた可能性は十分ある。

また、瀬取りは大規模に展開されていたようでもある。国連専門家パネルは、一度に5万7千バレル強もの大量の石油製品（取引額は6億円以上）が瀬取りされた大胆な密輸事件についても報告している。

以上の情報を総合するならば、日本の海上自衛隊をはじめ、欧米などの多国籍の海軍艦船による監視にもかかわらず、瀬取りは絶えることなく行われ、北朝鮮は大量の石油製品を調達してきた模様である。事実、アジアプレス・ネットワークのデータによると、北朝鮮国内のガソリンやディーゼル油等の価格は、2018年を通じてほぼ安定しており、2019年1月～4月初めまでの間、ガソリンやディーゼル油のキロ当たりの市場価格はむしろ低下したことから報告されている（資料1参照）。

北朝鮮が他にも不正調達を行っていた可能性を考えれば、国連制裁にもかかわらず、北朝鮮は一定規模の経済活動を維持できるだけの石油製品を不正に取得したものと推測される。日本や欧米等の艦船が瀬取り容疑の現場を写真に収めて、関係国が国連安保理などに報告するだけでは、制裁違反に対する抑止効果は限られていた、ということになる。

資料 1. 北朝鮮国内の物価推移



出典：アジアプレス・ネットワーク、「北朝鮮・市場最新物価情報」  
 ([http://www.asiapress.org/apn/north-korea\\_prices/](http://www.asiapress.org/apn/north-korea_prices/))

**b. 北朝鮮による石炭などの不正輸出**

北朝鮮が大量に石油製品を輸入するには、対価を支払う必要がある。もとより北朝鮮は、米政府などによる長年にわたる金融制裁を回避するために、石油と石炭等の物々交換を行ってきたが、2016年以降、国連安保理決議に基づいて対北朝鮮金融制裁が強化されるにつれ、物々交換による交易活動により一層注力している可能性が考えられる。事実、北朝

鮮の石炭産業も国連制裁対象の産業だが、北朝鮮分析サイト「38ノース」の衛星画像分析によると、石炭採掘場も搬出ルートも機能しており、石炭産業崩壊の兆しは確認されていない<sup>16</sup>。

国連禁輸品の北朝鮮産石炭の密輸事件の摘発も後を絶たない。米政府は先の「北朝鮮制裁勧告」の中で、少なくとも貨物船49隻が北朝鮮産石炭の密輸にかかわり、大量の石炭を密輸したと指摘する。他にも、北朝鮮産石炭をロシア経由で運搬していたとして、2018年8月に韓国政府が入港禁止対象とした貨物船が少なくとも3隻はある。石炭の不正輸出先は地理的に拡張しており、米政府によると北朝鮮は、ベトナムと中国・海南島にはさまれたトンキン湾方面への輸出も再開したとのことである。

国連専門家パネルの2019年3月公表の報告書は、北朝鮮による石炭の密輸手法が複雑化して深化した実情を浮き彫りにしている<sup>17</sup>。一例が、インドネシア近海で摘発された北朝鮮産石炭瀬取り未遂事件である。北朝鮮籍の貨物船「ワイズ・オネスト号」が石炭を積載して、同国の南浦港を出港し、黄海、東シナ海を南下、さらに台湾とフィリピンの東方を通過して、インドネシアのカリマンタン島の東方、マカッサル海峡近くの海域に入った後、2018年4月1日頃、インドネシア当局により拿捕された。船舶検査の結果、船内から約25500トン（約3億円相当）の北朝鮮産石炭が見つかった。また押収書類により、この船が旗国として北朝鮮とシエラレオネの2カ国で重複して船舶登録されていたことも判明したため、インドネシア当局は、貨物船の船籍を偽った罪で船長を逮捕、起訴した。

国連専門家パネルの報告書によると、本事件の主犯格は、在ジャカルタ北朝鮮大使館と懇意な関係にあるインドネシア人の貿易業者とのことである。さらにインドネシア当局の捜査によると、貨物船「ワイズ・オネスト号」は拿捕された海域の近辺の洋上で、ロシアの貨物船に石炭を「瀬取り」させる計画だったという。

石炭の「売り手」として押収書類に記載されていたのは香港企業の名前だが、この会社の主な業務は煙草製造機械の販売で、事件との関係を全面否定している。また、石炭の「最終需要者」として記されていたのは韓国企業E社だが、こちらも国連パネルに対して、「韓国政府当局からも捜査されたが、わが社は石炭を輸入していない」と、事件との関係を全面否定している。

石炭の密輸といえば、2017年末頃までは、北朝鮮産石炭をロシアに運んで、そこでロシア産に偽装したうえで海外に不正輸出する手法が一般的であった。だが、今回の事件では、北朝鮮、インドネシア、ロシア、韓国、中国の企業の名前が出ている。以前よりも密輸ネットワークにかかわる国が増えており、しかもいずれの国も北朝鮮との親交が深い。明らかに隠蔽のための「層」が手厚くなっている。これほど大胆な密輸事件にもかかわらず、今も真相ははっきりせず、インドネシア人船長以外の逮捕者が出たとの情報は聞かれない。

密輸事件の容疑者が摘発されても、国連安保理決議に定められた通りに、関係国が法執行を通じて制裁違反者・企業に対して、資産凍結、取引禁止、渡航禁止などの制裁措置を科さなければ、制裁違反に伴うコストは比較的軽微にとどまる。これでは、さらなる制裁違反を抑止するうえでの効果は限定的となる（なお、2019年5月8日、米司法省はこの船の差し押さえを発表した）<sup>18</sup>。

### c. 紛争地域に対する武器・軍事協力の供与

中東・アフリカの紛争地域は、北朝鮮にとって依然、重要な武器供給先である。イエメン、スーダン、リビア等、数々の紛争地域において、安価な北朝鮮製の兵器や軍事技術支援に対する需要は根強い。さらに、武器取引において、北朝鮮は中東やアフリカの国々と長年にわたり関係を継続している。中東やアフリカの紛争地域では、コストの安い北朝鮮製兵器に対する需要は根強い。これらの国々の多くが冷戦時代に当時のソ連邦から調達した兵器をいまだに使用しており、旧式兵器を維持・補修できるのはもはや北朝鮮しかいないという実情もある。

なかでも、シリアは北朝鮮の武器輸出先としておそらく最大の顧客であると考えられる。これまでも北朝鮮がシリア向けに秘密裏に輸出していた弾道ミサイルや化学兵器、通常兵器の貨物が国連加盟国に度々摘発されている。

さらに北朝鮮の兵器は、中東やアフリカ地域の反政府武装勢力にも使用されてきた。国連専門家パネルの報告書（S/2019/171）によると、北朝鮮はシリアの複数の武器商人と結託して、武器密輸ビジネスを展開していた実態が判明している。例えば、激しい内戦が続くイエメンは、北朝鮮にとって重要な市場である。この報告書によれば、イエメンの反政府武装勢力のフーシ派の軍事指導者は、国連制裁対象団体の「朝鮮鉱業開発貿易会社」の関係者との会合で、北朝鮮からのカラシニコフ銃、PKC 機関銃、携行型対戦車ロケット、対戦車ミサイル、携帯式地对空ミサイル、戦車、防空システム、弾道ミサイル等、様々な武器の供与について協議したという。この時、北朝鮮側を代表したのが、アル・アリというシリア人の武器取引業者であったとされる。

北朝鮮の主な「顧客」の中には、スーダン、イエメン、コンゴ民主共和国など、いずれも北朝鮮と同様に国連制裁対象に指定された紛争国が含まれている。これらの国々との武器取引は制限されており、もし将来、北朝鮮に対する国連制裁が大幅に緩和または解除されようとも、北朝鮮が他の国連制裁対象国との軍事取引を続ければ、結局、北朝鮮はこれらの別の国連制裁レジームにおいて制裁違反を問われることとなり、なにごしかの制裁を科される可能性がある。

紛争地域における北朝鮮の役割は依然、大きい。北朝鮮と紛争地域との武器取引は、おそらく米朝首脳会談では言及もされないだろうが、対北朝鮮制裁の緩和や米朝関係の改善の支障となる可能性がある。

### (2) サイバー攻撃による巨額の外貨奪取

北朝鮮には合法的な外貨獲得手段がほとんど残されておらず、犯罪による外貨獲得を深化させている。北朝鮮の関与が疑われるサイバー犯罪の件数は多く、米国土安全保障省と連邦捜査局は、2017年5月12日から2019年4月10日までの間、北朝鮮によるサイバー犯罪について計16本もの分析報告書や警告を公表した<sup>19</sup>。米政府は、国連制裁対象団体の北朝鮮の情報機関「偵察総局」が支援するハッカー集団による犯行を指摘する。

2016年2月にはバングラデシュ中央銀行が使用する国際銀行間通信協会（SWIFT）国際送金ネットワークがハッキングされ、8,100万米ドル（約90億円）が奪取される事件が発生したが、北朝鮮の意向を受けたハッカー集団「ラザルス・グループ」による犯罪と、米政府は断定した。一回のサイバー攻撃でこれだけの外貨を入手できたのは、かなり効率的

な外貨獲得手段といえる。そのほか、ウイルス感染したパソコン内のファイルを勝手に暗号化し、暗号解除の見返りに金銭を要求する「ワナ・クライ」ウイルスを使ったサイバー攻撃も北朝鮮による犯行と米政府は断定しており、北朝鮮のサイバー犯罪による外貨獲得は深刻な問題となっている。

ロシアのサイバーセキュリティ企業「Group IB」は、2018年1月に日本の仮想通貨交換所「コインチェック」から約580億円分の仮想通貨が外部からの不正アクセスにより流出した事件でも、ラザルス・グループの関与を指摘する。韓国の大韓貿易投資振興公社は、北朝鮮の2017年の輸出総額を約18億ドル（約2千億円）と推計する。事実であれば、ハッカー集団はこの攻撃で輸出総額の約3割相当の外貨を稼いだことになる。

北朝鮮によるサイバー攻撃は、国連安保理決議では禁止行為として明示的に言及されていない。しかし、国連制裁対象団体の「偵察総局」が金融制裁の回避手段として、ハッカー集団を通じてサイバー攻撃により大量の外貨を不正に獲得した行為は国連制裁違反に該当すると、国連専門家パネルは報告している。

北朝鮮によるサイバー攻撃も、おそらく米朝交渉では言及されていないだろうが、今後、米政府による対北朝鮮制裁の緩和や米朝関係の改善の支障となる可能性がある。

### (3) 制裁の限定的な「抑止」効果

北朝鮮が世界各地で制裁違反を繰り返してきたということは、裏を返せば、それだけ数多くの国連加盟国が国連制裁を効果的に履行していないことを意味する。国連安保理決議では、制裁違反に加担した企業や個人などに対して資産凍結、取引禁止、渡航禁止などの制裁措置を科すことが加盟国の義務である。制裁の目的は、①法執行を通じて違反者に対して高い「取引コスト」を支払わせる「懲罰」を科すことと、②ほかの企業や個人が制裁違反に加担しないよう、将来の違反行為を「抑止」することでもある。

しかし現実には、後述の通り、同じ企業や個人が何度も制裁違反を繰り返しており、「再犯者」による制裁違反が後を絶たない。違反者の取り締まりは重要なはずだが、実際には制裁違反者が処罰を受けたとの情報はあまり聞かれない。例えば、石油製品の「瀬取り」や石炭などの密輸が頻繁に行われたにもかかわらず、関係者が摘発された事例は数少ない。国連加盟国の数多くが決議を履行しないばかりか、制裁違反を放置したり、あるいは制裁違反に積極的に加担した事例すらある。これでは制裁による抑止効果は限定的と考えざるを得ない。

そもそも北朝鮮が力を入れる海運・企業ネットワークを用いた密輸、資金洗浄、サイバー攻撃等の問題は、一国政府の中でも複数の省庁の管轄をまたぐうえ、問題への対処においては政府だけではなく産業界の協力も不可欠である。しかし、数多くの国々で省庁間や官民の協力体制が不十分なため、取り締まり面で課題が山積している。

2018年以降、米国や日本などの国連加盟国は、対北朝鮮制裁の実効性を高める上で、北朝鮮による洋上での石油製品の瀬取りや北朝鮮産石炭等の不正輸出の取り締まりに重点を置いている。次節以降では、北朝鮮の海運・企業ネットワークを用いた密輸に焦点を当てて、制裁の実効性を高めるために必要な施策について考察する。主に日本にかかわりのある国連制裁違反容疑の事案を中心に扱う。

## 2. 北朝鮮の海運ネットワークの分析

約160カ国と外交関係を有する北朝鮮は依然、世界中の様々な国々と経済的取引を継続している。なかでも、北朝鮮にとって特に重要なのは、中国やロシアの国内の活動拠点と外国人協力者の存在である。米財務省の発表によると、中露両国では、北朝鮮の制裁違反に加担する企業や銀行、個人が後を絶たない<sup>20</sup>。2017年以降、中国当局が北朝鮮制裁の取り締まりを強化すると、今度はロシア企業が北朝鮮の制裁違反をほう助した事件の数が増えてきた。米財務省によると、複数のロシア企業が北朝鮮による石炭の密輸や石油製品の瀬取り、資金洗浄などに加担したとされるが、ロシア国内で国連制裁違反者が取り締まられたとの情報は聞かれない。さらに2018年以降、韓国企業による国連制裁違反も複数件、摘発されており、韓国企業が北朝鮮と長年にわたり不正取引を継続していた可能性も考えられる。

2018年以降、洋上での「瀬取り」に対する国際的な監視活動にもかかわらず、瀬取りが止むことはない。瀬取りに加担する外国籍船舶は次々に現れており、正体不明の小型船舶までもが「瀬取り」に加担するようになった。北朝鮮による「瀬取り」手法の深化は「瀬取り3.0」と称されることもある。

たしかに北朝鮮の「共犯者」の層が広がった側面はあろうが、北朝鮮が制裁違反を行う際には、やはり長年にわたって信頼関係を確立した外国人協力者を活用する傾向が強い。外国人協力者の中には、過去に北朝鮮と不正取引を行って関係国の当局に摘発された「前科」があるにもかかわらず、その後も制裁違反に加担する「再犯者」も多い<sup>21</sup>。北朝鮮は中国やロシア、東南アジアに加えて、日本や韓国の国内にも少なからぬ人数の協力者を有している。北朝鮮の非合法ネットワークの主要な「ノード（接合点）」を構成するため、新たな「協力者」の獲得において、彼らが重要な役割を果たしている可能性が考えられる。

例えば、2019年3月21日付けの米政府公表文書「北朝鮮制裁勧告」では、①瀬取り容疑の北朝鮮籍タンカー28隻、②瀬取り容疑の外国籍タンカー18隻、③石炭密輸容疑の船舶49隻が明記されている。後述の通り、これらの船舶の中には、かつて国連制裁違反との関係が指摘された企業や個人が関わる船舶が多数含まれている。一般的な傾向として、制裁違反者は、密輸などに利用した船舶を「洗浄」することが多い。具体的には、船舶の登記上の「所有者」や「運航責任者」を別の企業に替えて、船名や船籍も変更して、「真っ新たな船舶」に装いを変えたうえで、違反行為を続ける（本稿では、このような行為を「船舶洗浄」と称する）。米政府が公表した船舶リストには、このように以前、国連制裁違反に関わっていた船舶が多数、含まれている。

このような現状を鑑みると、北朝鮮の密輸ネットワークを取り締まるには、過去の制裁違反者に対する処罰と監視の継続がまずは何よりも不可欠である。あくまでも制裁の基本的措置を着実に履行することこそが、「瀬取り3.0」対策として最重要である点を指摘しておきたい。

以下、国連制裁違反容疑の船舶について、中でも日本との接点がある船舶を中心に、過去の国連制裁違反との関係について具体的に説明する。そのうえで、日本を含む国連加盟国が安保理決議に基づいて取るべき措置について考察する<sup>22</sup>。

### (1) 北朝鮮の「オーシャン・マリタイム・マネジメント社 (OMM)」の関連船舶

2014年7月、国連安保理は、当時、北朝鮮国内で最大の海運会社「オーシャン・マリタイム・マネジメント社」(以下、「OMM」と略称)を、大量の武器密輸を指揮した理由で制裁対象に指定した。OMMは、日本を含む世界各国に協力者を有し、世界各地に設けたフロント企業を通じて、外国籍に偽装した北朝鮮船団を運航管理していた。OMMはグローバルな海運ビジネスのノウハウとネットワークを有していたが、今やOMMの船団は解体されたものと考えられている。

現在、OMMの制裁対象指定から約5年が経過し、OMMはもはや過去の話題との印象で受け止められがちである。しかし、後述の通り、OMMの関係者はその後も瀬取りや密輸で重要な役割を果たしていたことが判明した。

もとより、OMMが国連制裁対象に指定されたにもかかわらず、数多くの国連加盟国において、その関係者や関係企業はほとんど処罰されなかった。日本においても、OMMネットワークで重要な役割を果たしていた日本国籍保有者(以下、「X氏」と呼称)による国連制裁違反が発覚したが、この人物に対しては何ら正式な捜査は行われなかった。日本国内では他にも、国連制裁対象に指定された船舶を所有していた香港企業取締役が、和歌山県内に居住する医師であった事例もある。OMMは日本国内にネットワークを有していたものの、その全容が解明されないまま、うやむやになっている。

2017年以降、石炭密輸や瀬取りへの関与が疑われる船舶の中には、OMM関連の船舶が数多く含まれている。前述の2019年3月21日付けの米政府公表文書「北朝鮮制裁勧告」の中に、これらの船舶のリストが公表されている。このリストに記載された船舶を中心に、主な具体例を以下に記す。OMMネットワークをしっかりと取り締まらなかったことがいかなる帰結をもたらしているのか、教訓を学ぶ必要がある。

#### ASIA HONOR 号 (IMO 8405220)<sup>23</sup>

これは、米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船である。もとより2010年7月～2014年4月の間、この貨物船を運航していたのは、北朝鮮との関係が深い中国企業2社であった。当時、当該船舶の「運航責任者」としてIMO船舶データベースに登録されていたのは、以下の2社である。

- ・ OMMネットワークの中国企業「SHENGHAO MARINE HONG KONG LTD」(以下、「シェンハオ社」と略称)<sup>24</sup>。
- ・ 北朝鮮との海運事業に長年従事していた中国企業「HAOFENG SHIPPING & TRADING LTD」(以下、「ハオヘン社」と略称)。ハオヘン社は、香港に設立した「Liberty Shipping Co Ltd」(以下、「リバティ社」と略称)を通じて、他にも貨物船「XIN SHENG HAI 号」を運航し石炭密輸等に利用した。2018年2月23日、米財務省がリバティ社を単独制裁対象に指定している。

その後、2015年4月、当該船舶の新たな「運航責任者」として、別の香港企業「HONGXIAN MARINE HONG KONG CO LTD (鴻祥海運(香港)有限公司)」(以下、「鴻祥海運社」と略称)がIMO船舶データベースに登録された。詳細は後述するが、鴻祥海運社は他にも複数の船

船を運航して石炭密輸に加担したため、2018年2月23日に米財務省により単独制裁対象に指定された。

つまりこの貨物船は、不正行為に従事する中国企業グループが、企業名を挿げ替えながらも一貫して管理してきたものである。

下記に列挙した他の船舶と同様、密輸などの不正行為に利用された船舶は、その後も悪質な制裁違反者グループの間で、船舶の「所有者」や「運航責任者」のポストが引き継がれることが多い。

#### CHONG BONG 号 (IMO 8909575)

これも、米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船である。もとより2013年6月～2015年7月の間、運航責任者としてIMO船舶データベースに登録されていたのは、「ハオヘン社」と、OMMネットワークの中国企業「HUA HENG SHIPPING LIMITED」（以下、「ファヘン社」と略称）であった<sup>25</sup>。ファヘン社とOMMとの関係が明るみに出ると、ファヘン社の社長は、租税回避地に設立した企業2社に当該船舶の「運航責任者」の役割を引き継いだ。それでも制裁網から逃れることができず、やがて、船舶は北朝鮮企業に転売された。ただし、実態的にはOMMが管理していた貨物船だったが、いずれの国連加盟国もこの船舶を拘留することはしなかった。現在、この船は北朝鮮籍船舶として登録されており、北朝鮮政府の外交的庇護下にある。

#### HO CHON GANG 号 (IMO 8415287)

これも、米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船である。もとより2011年7月～2014年4月の間の運航責任者はシェンハオ社だった。その後、北朝鮮企業に船舶が転売され、現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

#### K. MORNING 号 (IMO 9021576)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船。2015年9月以降、当該船舶の所有者・運航責任者は、OMMネットワークの中国企業「SEA STAR SHIP CO LTD」（以下、「シースター社」と略称）と、その代表者が香港に設立した別の企業であった。シースター社は、北朝鮮による複数の武器密輸事件にも関与していた確信犯ともいえるべき企業である。

#### KA RIM CHON 号 (IMO 8314811)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船。2008年1月～2014年5月の間、当該船舶の所有者・運航責任者は、OMMネットワークのシェンハオ社と、別の中国企業「STEP SHIPPING LIMITED」（以下、「ステップ社」と略称）だった<sup>26</sup>。ステップ社の代表者は日本在住の韓国籍保有者であり、この人物もOMMと長年にわたる関係を有していた。その後、船舶は北朝鮮企業に転売され、現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

#### KO SAN 号 (IMO 9110236)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船。2008年8月～2015年12月の間、当該船舶の所有者・運航責任者は、OMMネットワークのシンガポール企業「SENAT SHIPPING

CO LTD」(以下、「セネト社」と略称)だった<sup>27</sup>。その後、船舶は北朝鮮企業に転売され、現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

#### MYONG SIN 号 (IMO 9045182)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船。2002年～2015年9月の間、当該船舶の所有者・運航責任者は、OMM ネットワークの中国企業「Baili Shipping and Trading Limited」(以下、「バイリ社」と略称)<sup>28</sup>と、セネト社、および同社の代表者が経営していた別のシンガポール企業であった。バイリ社の代表者も、北朝鮮製の大量の武器のエジプトへの密輸を図るなど、他の制裁違反事件への関与も判明している。その後、当該船舶は2017年2月に北朝鮮企業に売却され、現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

#### NAM DAE CHON 号 (IMO 9138680)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船。2014年9月～2016年7月の間、当該船舶の運航責任者は、ファヘン社とその関係企業だった。その後、北朝鮮企業に船舶が転売され、現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

#### NORTHERN LUCK 号 (IMO 9061227)

米政府が石炭密輸への関与を指摘する貨物船。2013年4月～2016年3月の間、当該船舶の運航責任者は、OMM ネットワークと関係があった中国企業「East Grand Shipping Co Ltd」であった<sup>29</sup>。

また、その前の2011年6月～2013年3月の間、別の中国企業が同船を所有・運航していた折、この貨物船は日本にしばしば寄港していた。この中国企業と OMM との関係は不明ながらも、要注意の企業である。その後、2016年8月にこの中国会社が再び当該船舶の「所有者」となった後、この貨物船が石炭密輸に利用された。

#### PHO PHYONG 号 (IMO 8417962)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船。2013年8月～2015年12月の間、当該船舶の所有者は、OMM ネットワークの中国企業「ALLIED OCEAN SHIPPING LTD」であった。これは、OMM の日本人エージェント X 氏が所有・経営していた香港企業である。その後、当該船舶は2017年2月に北朝鮮企業に売却され、現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

#### RYON HWA 2 号 (IMO 8415433)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船。2006年5月～2016年7月の間、当該船舶の所有者・運航責任者は、シースター社とその関係企業「DALIAN SEA GLORY SHIPPING CO LTD」(以下、「大連シーグロリー社」と略称)であった<sup>30</sup>。シースター社と大連シーグロリー社は、同じ中国人グループが経営していた企業である。その後、当該船舶は北朝鮮企業に転売され、現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

TAE YANG 号 (IMO 8306929)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船。2012年8月～2016年7月の間、当該船舶の所有者・運航責任者は、フアヘン社と、日本国籍保有者のX氏が代表を務めていた別の香港企業であった。その後、北朝鮮企業に船舶が転売され、現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

以上、概観した通り、OMMの海運ネットワークが、OMMが国連制裁対象に指定された後にも、制裁違反行為を大々的に展開してきた実態がみてとれる。制裁違反の「再犯者」の典型例である。

本来であれば、国連加盟国は安保理決議に基づいて、OMMの関係企業やその船舶、関係者に対して、資産凍結や取引禁止、渡航禁止等の制裁措置を迅速に科さなければならなかった。しかし、数多くの国々が制裁の履行をためらううちに、北朝鮮はこれらの船舶を自国籍船として登録し、自国の外交保護下に置いた。国連加盟国が迅速に制裁を科さなかったために、OMMネットワークを無力化できず、結果としてこれらの船舶が、その後も制裁違反に利用された次第である。

日本も、OMMネットワークに対する制裁を科さなかった国連加盟国の一つである。OMMの主要エージェントである日本国籍保有者のX氏に対して何ら制裁措置は科されておらず、OMMの国際ネットワークの摘発のための重要な機会が生かされなかった。X氏は、香港に設立した多数のフロント企業を通じて、北朝鮮が長年にわたり外国籍に偽装した北朝鮮船団を運航管理していた重要人物である。X氏は、中国人のパートナーとともに様々な「フロント企業」を租税回避地に設立して、この企業ネットワークを通じて、OMMのグローバルなオペレーションを支えていた<sup>31</sup>。X氏は、OMMのネットワークの解明に不可欠な情報を有していたはずであるが、日本政府はこの人物を正式に捜査しなかったため、OMMのグローバル・ネットワーク解明のための重要な機会を逃してしまった。日本国外で国連制裁違反に関与していた人物を罰するための強固な根拠法は、日本国内にはない。

国連安保理決議の着実かつ徹底した履行こそが、瀬取りや密輸への対策において依然、重要である。

**(2) 国連制裁違反への関与が指摘される船舶の日本寄港**

他にも国連制裁違反に関与した船舶は多数ある。一般的に、各々の船舶を所有・運航する船舶会社は、1社だけで複数隻の船舶からなる船団を所有・運航している。これらの制裁違反への関与が指摘される船舶企業の管理下の船舶の数多くが、しばしば日本国内の港に寄港している。具体例を以下に記す。

DONG FENG 6号 (IMO 9008201)

石炭密輸への関与を理由に、米財務省が2018年2月23日付けで当該船舶を単独制裁対象に指定した。この船は、少なくとも2015年12月まで日本に入港しており、海上保安庁による船舶検査をうけていた。

#### ORIENT SHENYU (IMO 8671611)

こちらも米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船である。同船の所有・運航者である中国企業は、他にも複数の船舶を所有・運航しており、うち一隻は日本に頻繁に寄港している。例えば、2019年4月8日に川崎港に入港し、その際、海上保安庁の船舶検査をうけている。

#### P PIONEER 号 (IMO 9213222)

これは洋上での瀬取りへの関与が疑われている石油タンカーである。当該船舶が韓国の港に寄港していたところ、韓国政府が安保理決議に基づく制裁措置として、これを拘留した。本稿執筆時点で、韓国政府は当該船舶を依然、拘留中である。

IMO 船舶データベースによると、同船の運航責任者は韓国企業である。この韓国企業は、少なくとも8隻の船舶を運航している。うち一隻のタンカーは、日本への寄港歴がある。例えば、2019年1月30日に広島港に入港し、その際、海上保安庁による船舶検査をうけている。

#### RICH GLORY 号 (IMO 8649905)

これは、韓国政府が石炭密輸への関与を断定した貨物船である。当該船舶が、北朝鮮産石炭の韓国への不正輸出に利用されていたため、2018年8月、韓国政府はこの貨物船に対する入港禁止を決定した。米政府も、当該船舶と石炭密輸との関与について公表している。この船は少なくとも2018年9月までの間、日本にも頻繁に寄港しており、海上保安庁による船舶検査をうけていた。

IMO 船舶データベースによると、同船の運航に関わっていた中国企業は、他にも少なくとも3隻の船舶の運航に関与している。うち2隻は、今日に至っても日本に頻繁に寄港しており、海上保安庁による船舶検査を何度もうけている。

#### SEA STAR 3 号 (IMO 8319005)

米政府が石炭密輸への関与を指摘した貨物船である。当該船舶は、少なくとも2016年8月までの間、日本に寄港して、海上保安庁による船舶検査をうけていた。

IMO 船舶データベースによると、2016年4月～12月の間、同船の運航責任者は中国企業であった。当時、この中国企業の取締役兼株主として、複数名の中国人が登記されていたが、うち1名は東京都内に居住する中国人である。その後、この企業は、当該船舶を北朝鮮企業に売却した。この船は現在、北朝鮮籍船舶として登録されている。

#### SHINNING RICH 号 (IMO 9596923)

これも、韓国政府が石炭密輸への関与を断定した貨物船である。当該船舶が、北朝鮮産石炭の韓国への不正輸出に利用されていたため、2018年8月、韓国政府はこの貨物船に対する入港禁止を決定した。その時点で、当該船舶の所有者・運航責任者としてIMOデータベースに登録されていたのは、中国企業（以下、「A社」と略称）であった。

A社には、OMMネットワークとの接点が見受けられる。同社は、少なくとも他に5隻の船舶を所有・運航しているが、その中には、かつてOMMネットワークの大連シーグロー

リー社とその関係企業「STAR VIEW INTERNATIONAL」（以下、「スタービュー社」と略称）が所有・運航していた複数の船舶が含まれている。A社が、大連シーグロリー社とスタービュー社の船団の一部を引き継いでおり、緊密な関係が憶測される。

なお、貨物船 SHINNING RICH 号については、韓国政府による入港禁止措置が発表された直後の9月1日に、船名が「GA HONG 号」に変更された。IMO 船舶データベースを見ると、当該船舶の所有者と運航責任者も替わって、新たに別の中国企業が登録されている。しかし、この中国企業はA社の気付け住所を使用しており、実態的にはA社の「フロント企業」である可能性がうかがわれる。

また、この貨物船の「国際安全管理者（ISM Manager）」として、新たに中国企業B社がIMO 船舶データベースに登録されている。しかし、この中国企業の住所は、前述のスタービュー社の住所と同じであり、実態的にはスタービュー社の「フロント企業」ではないかと思われる。

つまり、この貨物船は、韓国政府により入港禁止対象に指定された後、表向きにはあたかも「真っ新な船舶」のように「洗浄」されたものの、実質的には、同じ中国企業——OMM ネットワークにつながるA社——が一貫して所有・運航している可能性が考えられる。典型的な「船舶洗浄」行為のパターンと酷似するように見受けられる。

A社は他にも計5隻の船舶を所有・運航しており、これら船舶のすべてが日本に頻繁に寄港している。韓国政府の制裁措置に対するA社の対応を踏まえて、日本政府は安保理決議に基づいて、同社に対して捜査を行う義務が安保理決議上ある点を指摘したい。

#### 中国企業「リバティ社」と「ハオヘン社」の船団

先に述べた通り、2018年2月23日、米財務省は、石炭密輸や石油製品の「瀬取り」への関与を理由に、中国企業「リバティ社」に対する単独制裁対象指定を発表した（先の「ASIA HONOR 号」に関する記述を参照）。

もとよりリバティ社は、OMM ネットワークの「AOYANG INTERNATIONAL COMPANY LIMITED」（以下、「アオヤン社」と略称）の関係者が香港に設立した企業であり、OMM の制裁違反を幫助していた容疑があった<sup>32</sup>。

IMO 船舶データベースによると、リバティ社は少なくとも貨物船5隻の運航に関与しており、いずれの貨物船も日本に何度も寄港している。5隻の概要は以下の通りである。

- ・ 貨物船A：この貨物船は現在も日本に頻繁に寄港を繰り返しており、例えば、2019年2月15日に函館港に入港した際、海上保安庁の船舶検査をうけている。米財務省がリバティ社を単独制裁対象に指定したため、リバティ社の船舶との取引を行う日本国内の企業や金融機関は、米政府の「二次的制裁」の対象となりかねない。このような状況は深刻に懸念されるべきである。
- ・ 貨物船B：これは、もともと2015年5月までの間、北朝鮮の海運企業が「SAI NAL 2号」という名前で所有・運航していた貨物船である。その後、リバティ社が当該船舶の運航を引き継いだ。この貨物船も、少なくとも2017年5月までの間、日本に何度も寄港して、海上保安庁の船舶検査をうけていた。

- ・ 貨物船C：この貨物船も、少なくとも2016年2月までの間、日本に何度も寄港して、海上保安庁の船舶検査を受けていた。
- ・ 貨物船D：これは、2011年～2014年の間、北朝鮮の海運企業が「BRIGHT号」または「KARO BRIGHT号」という名前で運航していた貨物船である。少なくとも2017年10月までの間、日本に何度も寄港して、海上保安庁の船舶検査を受けていた。
- ・ 国連専門家パネルの報告書によると、ベトナムへの石炭密輸事件に関与していた貨物船として「TALENT ACE号」（IMO 9485617）がある。国連専門家パネルの捜査により、この船の実質的な運航責任者はリバティ社であり、しかもリバティ社は実態的にハオヘン社の「フロント企業」であることも判明した<sup>33</sup>。その後、この船は韓国の港に寄港したところを韓国政府により拘留されて、本稿執筆時点でも拘留が続いている。この船は、少なくとも2017年11月までの間、「XIN SHENG HAI号」という船名で、日本に何度も寄港していた。

#### 石炭密輸事件関連の中国企業の船団

国連専門家パネルの報告書によれば、貨物船「TOYO MARU号」（IMO 9009097）が2017年8月に北朝鮮産石炭のベトナムへの密輸に関与していたと考えられている<sup>34</sup>。IMO船舶データベースによると、同船の運航責任会社は、中国企業C社である。

もとよりC社は、OMMネットワークのアオヤン社の関係者が香港に登録した企業であり、OMMとの関係が疑われていた<sup>35</sup>。C社は、少なくとも貨物船8隻の運航に関与しており、中には北朝鮮に度々、寄港していた船舶も含まれる。以下の通り、いずれの貨物船も日本への寄港歴がある。

- ・ 貨物船E：少なくとも2015年5月まで日本に何度も寄港しており、海上保安庁の船舶検査を受けていた。
- ・ 貨物船F：少なくとも2018年6月まで日本に寄港して、海上保安庁の船舶検査を受けていた。
- ・ 貨物船G：日本に何度も寄港しており、直近では、2019年3月に鹿島港で海上保安庁の船舶検査を受けていた。
- ・ 貨物船H：日本に何度も寄港しており、直近では、2018年12月に新潟港で海上保安庁の船舶検査を受けていた。
- ・ 貨物船I：日本に何度も寄港しており、直近では、2019年2月に川崎で海上保安庁の船舶検査を受けていた。

以上、概観した通り、国連制裁違反との関連が指摘された多数の企業の船舶が、日本の

港に頻繁に寄港している。その中には、米政府が単独制裁対象に指定した中国企業の船舶や、韓国政府が入港禁止とした船舶も含まれる。このような船舶ですら、日本政府は自由な寄港を容認している。

この点において、日本政府の対応は、国連安保理決議に違反している可能性を指摘しておきたい。

国連安保理決議では、すべての国連加盟国に以下の制裁措置の履行を義務付けている。

- ・ 決議 2397 号（2017 年 12 月採択）の第 9 項：「（一連の国連安保理）決議により禁止されている活動又は品目の輸送に関与していたと信じる合理的根拠を有する場合には、当該加盟国が、自国の港にいるいかなる船舶も押収、検査及び凍結（留め置き）すること」
- ・ 決議 2094 号（2013 年 3 月採択）の第 11 項：船舶を含む「制裁違反に貢献しうる」あらゆる「資源」の移転の阻止。

決議 2397 号（2017 年 12 月採択）の第 9 項に定められている「合理的根拠」という用語は、「証拠」とは異なる法的概念を示す用語である。ブリタニカ国際大百科事典小項目事典によれば、「証拠」とは、裁判所が法律を適用すべき事実の存否を確定するために用いる資料一般をさす。いわば、刑事訴訟手続きにおいて、有罪か無罪かを確定するために用いられる資料である。他方、国連安保理決議で用いられる「合理的根拠」とは、証拠能力が「証拠」ほど高くないものの、制裁違反容疑を示す「合理的な理由」を提示する情報を示す概念として用いられている。一般的に、欧米諸国などで幅広く用いられる法的概念である。米政府当局者によると、例えば、米政府が他の国連加盟国に公式ルートで制裁違反事件について通報した場合には、それを「合理的根拠」として受けとめたうえで当該国の政府がしかるべき制裁措置を発動することを、米政府は期待していたようである。

この理解に基づけば、米政府が単独制裁対象に指定した中国企業「リバティ社」の船舶が日本に寄港した場合、本来であれば日本政府は、その米政府の決定が「合理的ではない」との判断に至らない限り、当該船舶を港に係留し続けなければならないはずである。実際、韓国政府は本稿執筆時点までに、少なくとも 7 隻の船舶を国連安保理決議に基づいて拘留した。しかし日本では、海上保安庁が何度も当該船舶に対して船舶検査を行ってはいるものの、日本政府が港に凍結した船舶はこれまでのところ一隻も存在しない。

現行の日本の法制度では、もっぱら当該船舶が国連制裁対象に指定された場合、あるいは当該船舶が日本国内に国連禁輸品等を持ち込むという犯罪行為を犯した場合にしか、国連安保理決議に基づく制裁措置を実効的に適用することができないようである。日本には、あくまでも日本国内での犯罪を取り締まるための法体制しかなく、海外の国連制裁違反事件を捜査したり、北朝鮮の国際ネットワークを積極的に取り締まるために、強い法的根拠を提供してくれるような法制度は整備されていない。本来、米国政府が制裁違反を指摘した企業や船舶であれば、日本の関係省庁が積極的に捜査を行うべきであるが、そのような行政の体制も整備されていないようである。ゆえに、日本国内の企業や金融機関が知らぬうちに制裁違反に巻き込まれてしまい、米政府に二次的制裁を科されるリスクも放置さ

れたままである。

前述の通り、国連制裁レジームは、違反者に対する「懲罰」のみならず、将来の違反者に対する「抑止」をも目的とする。国連安保理決議では、世界中いかなる場所においても制裁違反に加担した企業や個人について、加盟国が独自の判断で特定し、違反者に対して資産凍結、取引禁止、渡航禁止などの措置を科すことを義務づけている<sup>36</sup>。国連制裁レジームが、グローバルに展開する北朝鮮の非合法ネットワークの活動の封じ込めを目的とするのに対して、日本政府の「制裁」とは、基本的にはあくまでも「国内犯罪の取り締まり」の枠をこえるものではない。国連安保理決議の完全履行のために、日本政府が独自で二次的制裁を科す枠組みは不完全なままである。

国連制裁違反に関与した船舶、または違反への関与が疑われる船舶が、日本等の港に自由な出入港を認められている現状は、制裁の実効性を大きく損なっていると言わざるを得ない。制裁違反者の数多くが日本を主な取引先とする以上、日本の責任については特に留意する必要がある。

### (3) 国連制裁違反にかかわる外国籍船舶に対する日本の船舶分類サービスの提供

2019年3月21日付けの文書で米政府は、シンガポール籍の石油タンカー「SEA TANKER II号」(IMO 9664483)による瀬取りへの関与についても指摘している。この船に対して「船舶分類サービス(船級サービス)」<sup>37</sup>を提供しているのは、日本国内の協会である。同協会によると、当該船舶は協会の船級登録船であり、協会は同船に対して通常年1回の船級維持検査を実施しているとのことである<sup>38</sup>。

これに関連して、国連安保理決議2397号(2017年12月22日採択)の第20項では、以下の制裁措置を全国連加盟国に義務付けている点に留意しなければならない。

「…各加盟国が…[一連の安保理]決議により禁止されている活動又は品目の輸送に関与していたと信じる合理的根拠を有するいかなる船舶の登録も解除すること、及び…自国の管轄権に服する団体が、以後、そのような船舶に対して船舶分類サービスを提供することを禁止する…。」

つまり、本来であれば、米政府の指摘を「合理的根拠には当たらない」と結論付けない限り、この船に対する船級サービスの提供を少なくとも一定期間、停止することが、安保理決議に基づく日本の義務のはずである。

だが、協会は、あくまでも国連や米国が公式に制裁対象に指定した船舶に対してのみ船級サービスを停止する方針とのことである。米政府の発表について協会は、「当該船舶を制裁リストに追加するものではないと認識しておりますが、今後も情報を精査し、対応を検討致します」と説明している<sup>39</sup>。本稿執筆時点においても、同船に対する船舶分類サービスの提供は中止されていない。本件に関しても、日本国内で、「合理的根拠」に基づいて国連安保理決議を履行するための法整備が検討されるべきであろう。

同様の例は他にもある。例えば、米政府が瀬取りへの関与を指摘する他の船舶として、石油タンカー「NEW REGENT号」(IMO 8312497)がある。IMO船舶データベースによると、当該船舶の所有・運航責任者は、台湾企業「Ocean Grow International Shipmanagement

Consultant Corporation」(以下、「オーシャン・グロー社」と略称)と「Mega Glory Holdings Ltd (IMO 5625186)」の2社である。国連専門家パネルの報告書によると、いずれの台湾企業も、国連専門家パネルの捜査に協力せず、パネルからの公式照会に何ら回答しなかったとのことである<sup>40</sup>。一般的に、知らずに国連制裁違反に巻き込まれていた企業であれば、専門家パネルの捜査への協力を拒むことはまずない。

オーシャン・グロー社は、少なくとも28隻の船舶の運航に関与しており、うち3隻も、日本国内の協会から船舶分類サービスを提供されている。本来、国連安保理決議を履行するためには、国連制裁違反とのかかわりが指摘される企業の船舶に対して、日本政府や日本国内の団体が積極的に調査を行い、「制裁違反への関与に関する合理的な疑いはない」と判断するまでの間、このようなサービスの提供を留保することが義務のはずである。

#### (4) 北朝鮮およびその協力者に対する日本国内居住者による船舶の売却

日本政府は、2009年6月より外国為替及び外国貿易法に基づいて、北朝鮮への輸出の禁止等の独自制裁措置を実施してきた。これに基づいて、貨物の輸出については、主に日本の経済産業省と税関が管理してきたが、日本企業の船舶の外国への売却については監視が不十分なようである。北朝鮮やその協力者に対して、日本企業や日本国内居住者が船舶を売却する事例が複数、確認されている。

例えば、2018年2月23日、米財務省は石炭密輸への関与を理由に、貨物船「XIN GUANG HAI号」(IMO 9004700)とその運航責任者の中国企業「WEIHAI WORLD-SHIPING FREIGHT」(以下、「ウェイハイ社」と略称)を単独制裁対象に指定した。その後、同年5月23日には、国連安保理もウェイハイ社を制裁対象に指定している。

もともこの貨物船を所有していたのは、茨城県内の日本企業である。2017年1月に貨物船はウェイハイ社に売却され、船名や船籍なども変えられて、「真つ新たな船舶」に「洗浄」された後、石炭密輸に利用された次第である。ウェイハイ社は、最初から石炭密輸目的で「前科」のない中古船舶を日本から調達した可能性が考えられる。安保理決議は制裁違反目的の資産移転を禁止しており、本来ならば、この船舶の売買自体が国連制裁違反容疑の事件として捜査されるべきである。

この日本企業の社長によると、当該船舶の運航責任者だったパートナーの中国企業に船舶売買の仲介業者を紹介してもらい、その業者を通じて貨物船を売却したとのことである。日本企業が保有する貨物船が、なぜ北朝鮮の密輸ネットワークの手にわたったのか。船舶売買の仲介業者なども含めて解明されなければならないが、日本国内では本件は事件化されていない。

同様に、2017年4月には、東京都内の企業が保有していた貨物船が北朝鮮企業に売却された事例もある。現在、この貨物船は北朝鮮籍船舶として登録され、北朝鮮政府の外交的庇護下にある。この東京都内の企業の取締役は3名いるが、いずれも北朝鮮と長期に及ぶ関係を有する人物と考えられている。

さらに、日本国内に拠点を置く中国人グループが、香港の関連企業を通じて制裁違反容疑者に船舶を売買した事例もある。意外にも、OMMネットワークのアオヤン社の関係者は、東京都内でも会社を経営しており、彼らは香港に設立した「フロント企業」を通じて、2018年7月にマーシャル諸島に登録された正体不明の「フロント企業」にトーゴ籍の貨物

船1隻を売却している。このマーシャル諸島の企業は他にも石油タンカー1隻を保有しており、これら2隻の船舶はいずれも石炭密輸や瀬取りに関与したと考えられている。2隻は韓国の港に入港した後、韓国政府に拘留されたようで、本稿執筆時点でも勾留は続いている模様である。

従来、日本政府は北朝鮮に対する輸出入の規制には重点を置いてきたが、船舶という大型の資産の対外移転に関してはほとんど取り締まられていない。日本政府の中でも、どこの省庁の主管なのか、責任の所在が不明なようである。

### 3. 非合法ネットワークの取り締まりに必要な制裁措置

2018年以降、日本の海上自衛隊は、欧米の海軍などと協力して、「瀬取り」の摘発に注力してきた。しかし、いくら制裁違反を摘発しても、肝心の違反者がしかるべく処罰されなければ、制裁レジームの抑止効果は限定的である。今後、関係諸国は、違反行為の現場を摘発するだけでなく、違反者に対する法執行を行うためにも国際協力体制を深化させる必要がある。瀬取りや密輸に加担する企業が後を絶たず、再犯者が何度も制裁違反に加担するのは、違反者にとって制裁違反は依然、「儲かるビジネス」だからなのだろう。

軍事艦船による「瀬取り」現場の摘発の意義を損なわせないためにも、関係国の法執行当局も国際協力をより一層強化して、違反者に対する制裁措置を着実に履行しなければならない。これはかなりハードルの高い課題である。

北朝鮮は密輸や資金洗浄などの非合法経済活動を、通常の商業活動の中に紛れ込ませて隠蔽することが多い。一件の不正取引を進めるにあたり、国際送金や貨物輸送、船舶の手配など、複数の業務が求められるため、複数の国々に駐在する北朝鮮要員が個々に役割を分担して連携する。このように貨物の手配、資金決済、船舶の手配等の業務が細分化されて、しかも個々の業務が複数の国々に配備された要員に割り振られるため、規制当局にとっては取引の全貌把握は困難であり、制裁違反の把握も難しい。各々の北朝鮮要員は貿易、金融、海運など、個別の分野に長年従事しており、業界の慣行や規制などに精通している。他方、規制当局側の役人は2～3年で異動するため、北朝鮮要員の方が専門的知識やノウハウが長けている場合が多い。関係国間の国際捜査協力体制は、北朝鮮側の国際連携に比べると著しく不十分と言わざるを得ない。ゆえに、たとえ制裁違反が判明しても、違反者が関係国により処罰されたことはあまりない。

現在、北朝鮮は非合法ネットワークの国際化をさらに進めて、一件の取引のためにより多くの国々を介在させて、北朝鮮の関与を隠蔽するための「層」を厚くしている。この「層」の中に、日本は着実に組み込まれている。先に概観した通り、北朝鮮は、非合法ネットワークをグローバル化させて巧みに制裁網を回避しつつ、日本を主な取引相手として経済活動を継続している。

しかし、対する日本側は、いまだに「日朝の二国間貿易」の取り締まりばかりを主眼としており、海外の北朝鮮協力者との取引を効果的に取り締まれない状況が放置されたままである。長年にわたる日本の独自制裁措置にもかかわらず、今日も平壤市内では大量の日本製品が出回っているのに、日本国内では違反者はほとんど摘発されていない。日本の制裁レジームは一周遅れの感が否めない。

制裁の実効性を高めるうえで日本が背負う「特別な責任」について改めて認識する必要

がある。国連制裁の実効性を高めるために、北朝鮮の非合法ネットワークの取り締まりに必要な措置として、日本政府が考慮するべきと思われる主な施策について、以下に提言をまとめる。

#### 日本政府による単独制裁対象指定にかかわる措置

日本の場合、制裁違反にかかわる企業や船舶がこれほど多数、日本に来訪する現状を踏まえて、米政府と同様、日本政府は単独で制裁対象を指定するための行政の枠組みを強化する必要がある（いわゆる「二次的制裁」）。そのために、日本国外で制裁違反に関与した企業や個人に対しても、日本国内で正式に捜査を行うための強い法的根拠が必要となる。

前述の通り、安保理決議では、加盟国の独自の判断で船舶や企業、個人に対して制裁措置を科すことが義務づけられている。安保理の制裁対象指定だけでは、中国やロシア政府が合意した範囲内でしか制裁を科すことができず、制裁の実効性を担保できないため、これを補完する目的で2014年以降に導入された制裁措置である。単独制裁も加盟国の義務である点を忘れてはならない。

現行の枠組みでは、日本政府が単独制裁対象を指定するためには、関係省庁間の意思決定プロセスが明らかに未整備である。本来、海外で起きた制裁違反事件について、日本政府が独自で情報を収集・分析し、制裁違反者を断定できなければならない。しかし現状では、このようなプロセスを主導する組織は不在であり、日本国内の法的手続きに耐えうるような、高いレベルの証拠能力を持つ情報を収集・分析する作業は行われていない。何か問題が発生すると、関係省庁の実務者が集まって協議はするものの、関係省庁間の役割分担や主管省庁の確定などが不明なままなので、基本的な行政の意思決定の枠組みがせいぜい弱なままで、結局、具体的な措置を講じるには至らない。「関係省庁間で責任を押し付けあっている」との指摘も、日本政府内から聞かれる。米政府のように、二次的制裁のための強い根拠となる法制を整備し、政府としての意思決定プロセスを明確に定める必要がある。

#### 「合理的根拠」に基づく制裁措置の導入

日本の行政では、制裁違反容疑者に対しても、「疑わしきは罰せず」との対応であるが、制裁違反容疑の「合理的な根拠」がある場合には、国連安保理決議で定められた通りの対応を講じなければならない。そのためには、海外の制裁違反容疑事件に対して、日本政府が独自で捜査を行い、容疑者が「制裁違反に貢献しうる可能性」について判断を下す必要がある。従来のように、海上保安庁が懸念船舶に対して検査するだけでなく、当該船舶の所有・運航会社に対しても制裁違反容疑について、関係省庁が一丸となって捜査する体制が不可欠である。繰り返しとなるが、国連安保理の決定を待たずとも、米国のように独自で制裁違反の判断を下すための行政の対応を整備する必要がある。

北朝鮮貨物検査特措法に基づく貨物検査についても、現行ではあくまでもこれは「行政調査」との位置づけであるが、法的強制力を強める対応も検討するべきであろう。そもそも貨物検査は、国連安保理決議1874号（2009年採択）の第11項で、「合理的根拠」がある場合には実施するよう、安保理が国連加盟国に要請している。そして、決議2270号（2016年採択）の第18項では、北朝鮮の代理で外国人が管理している「いかなる貨物」についてもすべて検査することを安保理は加盟国に義務付けている。これらの安保理決議は、国連

憲章第7章第41項（非軍事的措置）に基づく非軍事的措置としては最高レベルの国際法的拘束力を有している。

貨物検査は、「合理的な根拠」に基づいて、非軍事的措置としては最高レベルの法的拘束力を有する安保理決議に基づく措置なのに、日本ではなぜ行政調査扱いなのか。当該法の運用の実態把握も含めて、再検証する必要がある。

#### 船舶の売買に対する監視体制の強化

安保理決議決議 2397 号（2017 年 12 月採択）の第 14 項では、次の措置が加盟国に義務付けられている。

「全ての加盟国が…北朝鮮へのいかなる新品の又は中古の船舶…の直接又は間接の供給、販売又は移転を防ぐことを決定する。」

この制裁措置の履行のために、日本政府の関係省庁間の役割分担と、個々の省庁が講じている措置について、見直す必要がある。

船舶売買市場では、外国のブローカーが仲介して取引が行われることが一般的であり、著しく透明性に欠けている。日本企業が船舶の売却先の顧客の素性を知らずとも、責任を問われることがない。近年、船舶を用いた密輸が深刻な問題を呈している現状を鑑みて、船舶売買取引の透明性を高める必要がある。このためにも、船舶業界や関係省庁が取るべき措置について、包括的に見直すべきであろう。特に、中古船舶の海外の売却先について、情報を収集・分析する体制の整備が急がれる。

#### 制裁違反容疑の船舶に対する制裁措置のための法整備

関係国が、瀬取りや石炭密輸等の制裁違反者を取り締まるためには、違反行為を立証するための「揺るがぬ証拠」を現場で押さえる必要がある。単に瀬取りの現場を写真に収めるだけでなく、具体的にどのような貨物がどれほど瀬取りされたのか、誰からの指示で瀬取りが行われたのか、船舶にある通信記録や関連書類を押さえる必要がある。このためには、瀬取りや密輸に関与した船舶に対する洋上での船舶検査が必要となる。

安保理決議に基づいて、制裁違反容疑の船舶に対する制裁措置に実効性を持たせるために、以下の法制度及び行政の枠組みについて整備する必要がある。

- ① 洋上での船舶（または貨物）検査：日本の排他的経済水域や領海に入域してきた船舶のうち、国連制裁違反に加担した容疑の船舶（例：石炭密輸に関与した外国籍の貨物船）に対して、旗国の同意の下、海上保安庁による洋上での船舶（または貨物）検査を要請する（決議 2375 号の第 7 項の趣旨に沿った措置）。
- ② 日本の港への寄港を指示：当該船舶が洋上での船舶検査に同意しなければ、旗国より当該船舶に対して、日本の港への寄港を指示してもらう（決議 2375 号の第 8 項の趣旨に沿った措置）。
- ③ 日本の管轄水域または港での船舶（または貨物）検査：当該船舶が日本の内水（日本政府が完全な管轄権を有する海域）に入域した後、または港に着岸した後、海上

保安庁が船舶（または貨物）検査を行う。

- ④ 船舶の凍結：当該船舶が国連制裁違反に関与していたと判断される場合、それを「押収、検査及び凍結」する（決議 2397 号の第 9 項）。
- ⑤ 船舶の没収：ただし、当該船舶を長期にわたって港に拘留するのは多大なるコストがかかるため、一定期間が経過すれば、政府が当該資産を没収、処分できる手続きも設けておくべきであろう。
- ⑥ 制裁違反容疑の船舶に対する保険・船舶等級分類等のサービスの提供も停止させる必要がある。

台風や大しけで日本海が荒れると、北朝鮮船舶が日本の近海で座礁したり、緊急避難のために日本の領海内への入域を求めてくるものがしばしばある。瀬取りや石炭密輸に加担した船舶が、日本の領海や内水に入域する可能性は十分ある。前記の措置の実施のための法制度と行政計画を整備する必要がある。

公海上での北朝鮮籍船舶に対する船舶検査は、北朝鮮政府も船長も同意するはずもなく、現実的には実施が難しい。しかし、北朝鮮に協力している外国籍の船舶に対する洋上での船舶検査であれば、可能性はある。そのためには、平時において、便宜船籍供与国などと、迅速な船舶検査を可能とするための外交的取り決めを交わしておく必要がある。

さらに、法執行のための行政計画と予算措置も同様に重要である。国連制裁措置の実施に伴い、地方自治体や地方の港湾管理者に、例えば制裁違反船舶を港に拘留し続けるためのコストを全部負担させるのは現実的ではなかろう。費用負担まで含めた対応を予め定めておく必要がある。

### 結語－対北朝鮮制裁を超えた政策的意味合い

かねてより日本政府内では、拉致問題を巡る日朝交渉への影響を懸念して、制裁関連の法整備を見送る傾向が見受けられてきた。2019 年に入っても、国連安保理決議の国内履行のための法案は国会に提出されていない。日朝間の外交関係に対する配慮が、日本の制裁法制のアップデート作業を妨げているとの指摘も政府内から聞かれる。

ただし、このような現状は、対北朝鮮制裁という枠組みを超えて、より広範囲な問題を提起している点を忘れるべきではない。

まず、そもそも国連安保理は、北朝鮮以外にも、テロ組織や特定の中東・アフリカ諸国に対して制裁を科しており、これらの国連制裁レジームでも、対北朝鮮制裁のための制裁措置と同等の措置の履行が国連加盟国に義務付けられている（例えば、資産凍結や取引禁止、渡航禁止等）。

また制裁レジームだけでなく、他にも大量破壊兵器の不拡散レジームや、禁輸貨物の密輸対策や輸出規制、あるいは資金洗浄対策のための「金融活動作業部会（FATF）」等の国際レジームにおいても、非合法ネットワークの国際化を踏まえた、最新の対策の履行が求められている。

日本が対北朝鮮制裁を実効性あるかたちで履行できていないということは、これらの他の国際レジームでも義務付けられている措置を履行できていないということである。

事実、2014 年 6 月には FATF が、日本は資金洗浄・テロ資金供与対策に必要な法制度を

整備していないと、日本に対する異例の非難声明を出している<sup>41</sup>。船舶等を含む「あらゆる資産」に対する凍結措置など、FATFの金融規制・金融制裁にかかわる勧告が、対北朝鮮制裁の国連安保理決議にもそのまま導入されており<sup>42</sup>、日本がFATFの勧告を履行できないければ、対北朝鮮制裁も履行できないのはある意味必然といえる。

FATFの声明にもかかわらず、日本が適切な対応を行わない場合、日本が「ハイリスク国」として公表される可能性が高い。そうすると、日本の金融機関や企業のグローバルな経済活動に対する深刻な悪影響が懸念される。FATFの審査団は2019年10月～11月の間、来日して「第4次FATF対日相互審査」のための現地調査を行う予定である。その審査結果は、日本の経済活動に深刻な影響をもたらしかねない。

このように、制裁措置を対北朝鮮制裁の枠組みだけでとらえるのではなく、より幅広い国際安全保障のために不可欠な施策としてとらえる必要がある。日朝関係という外交的要因に左右されることなく、法制と行政計画を粛々と整備する必要がある。

本来、制裁とは、「最大限の圧力キャンペーン」という外交戦略の宣伝のための施策ではなく、あくまでも粛々と行うべき、法執行措置である。この点を改めて留意することが肝要と思われる。

終わり

## 一注一

- 1 本稿では次の拙稿の内容を大幅に加筆・改訂している。古川勝久、「北朝鮮による制裁強化への適応と国際社会の課題」、『国際安全保障』、第46巻第2号（2018年9月）。
- 2 KOTRAの推計によると、北朝鮮の2017年の貿易総額は55億5000万ドル（約6130億円）で前年比15%減、うち輸出は17.7億ドルで前年比37.2%減であったのに対し、輸入は逆に1.8%増加の37.8億ドルとなり、貿易収支は20.1億ドルの赤字と大幅に悪化したという（KOTRA「2017年北朝鮮の対外貿易動向」、<http://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/11/globalBbsDataView.do?setIdx=249&dataIdx=168031&pageViewType=&column=&search=&searchAreaCd=&searchNationCd=&searchTradeCd=&searchStartDate=&searchEndDate=&searchCategoryIdxs=&searchIndustryCatIdx=&searchItemCode=&searchItemName=&page=1&row=10>）。
- 3 「北朝鮮外相の記者会見全文」、日本経済新聞（電子版）、2019年3月1日。
- 4 “Supreme Leader Kim Jong Un Makes Policy Speech at First Session of 14th SPA,” *Rodong Sinmun*, April 13, 2019, <http://www.rodong.rep.kp/en/>.
- 5 2017年に北朝鮮を訪問した学術専門家やジャーナリストも一様に、「物価や為替レートは安定していた」と報告していた（Canadian Central Information Agency, Academic Outreach Workshop on the Sanctions Against North Korea, Ottawa, Canada, May 4, 2018）。
- 6 例えば、以下を参照。「制裁直撃、縮む中朝貿易の街 輸出入額が激減、通関施設は閑散 中国・丹東」『朝日新聞』2018年3月3日、石丸次郎「北朝鮮内部 2月の対中輸出はたった10億円 制裁で前年比95%減の衝撃『食えない』と職場離脱始まる」『アジアプレス・ネットワーク』2018年3月29日。
- 7 筆者による米専門家へのインタビュー、2018年5月29日、ワシントンDC。
- 8 U.S. Department of the Treasury, Department of State, Department of Homeland Security, “Risks for Businesses with Supply Chain Links to North Korea,” North Korea Sanctions & Enforcement Actions Advisory, July 23, 2018.
- 9 「中口の北朝鮮制裁緩和に反対 圧力継続を 英国連大使」、NHK、2019年3月30日。
- 10 S/2019/171
- 11 The United Nations, S/2018/171.
- 12 Leo Byrne, “No verifiable changes to North Korea’s military capabilities: Abrams”, NK News, February 12th,

- 2019 (<https://www.nknews.org/2019/02/no-verifiable-changes-to-north-koreas-military-capabilities-abrams/>).
- 13 US Department of State, US Department of the Treasury, US Coast Guard, “North Korea Sanctions Advisory: Updated Guidance on Addressing North Korea’s Illicit Shipping Practices”, Issued: March 21, 2019.
- 14 Background briefing by a US official for media in New York, September 12, 2017.
- 15 「防衛大臣記者会見概要」、防衛省、2018年5月15日 (<https://www.mod.go.jp/j/press/kisha/2018/05/15.html>)。
- 16 Peter Makowsky, Jenny Town and Samantha Pitz, “A Snapshot of North Korea’s Supply Chain Coal Activity – Part I”, 38 *North*, March 8, 2019; and Peter Makowsky, Jenny Town and Samantha Pitz, “A Snapshot of North Korea’s Supply Chain Coal Activity – Part II,” 38 *North*, April 1, 2019.
- 17 本事件に関する記述は、次の拙稿より引用している。古川勝久、「進まない非核化と『トランプ劇場』」月刊 Voice、2019年4月号。
- 18 Department of Justice, “North Korean Cargo Vessel Connected to Sanctions Violations Seized by U.S. Government,” Justice News, May 9, 2019.
- 19 United States Computer Emergency Readiness Team, *HIDDEN COBRA - North Korean Malicious Cyber Activity*, US Department of Homeland Security, <https://www.us-cert.gov/HIDDEN-COBRA-North-Korean-Malicious-Cyber-Activity>.
- 20 US Department of the Treasury, “Treasury Designates Two Shipping Companies for Attempted Evasion of North Korea Sanctions”, *Press Release*, March 21, 2019; US Department of the Treasury, “Treasury Targets Russian Shipping Companies for Violations of North Korea-related United Nations Security Council Resolutions,” *Press Release*, August 21, 2018; US Department of the Treasury, “Treasury Targets Shipping Industry and Other Facilitators of North Korea United Nations Security Council Violations,” *Press Release*, August 15, 2018; US Department of the Treasury, “Treasury Targets Russian Bank and Other Facilitators of North Korean United Nations Security Council Violations,” *Press Release*, August 3, 2018; US Department of the Treasury, “Treasury Announces Largest North Korean Sanctions Package Targeting 56 Shipping and Trading Companies and Vessels to Further Isolate Rogue Regime,” *Press Release*, February 23, 2018; US Department of the Treasury, “Treasury Sanctions North Korean Overseas Representatives, Shipping Companies, and Chinese Entities Supporting the Kim Regime,” *Press Release*, January 24, 2018.
- 21 例えば、古川、『北朝鮮 核の資金源』、第3章を参照。
- 22 本セクションで扱われている船舶の情報は、「Tokyo MOU PSC database」とIMO船舶データベースをカバーする「EQUASIS」に基づく。
- 23 これは、国際海事機関（IMO）の船舶データベースに登録された船舶番号である。
- 24 シェンハオ社と OMM との関係については、以下を参照：United Nations, S/2016/157, paras. 241-242.
- 25 ファアヘン社と OMM との関係については、以下を参照：United Nations, S/2016/157, Annex 89.
- 26 ステップ社と OMM との関係については、以下を参照：United Nations, S/2016/157, Annex 89.
- 27 セネット社と OMM との関係については、次を参照：United Nations, S/2019/171, Annex 89.
- 28 バイリ社と OMM との関係については、次を参照：United Nations, S/2016/157, p. 243.
- 29 East Grand Shipping Co Ltd は、OMM の貨物船「Grand Karo 号」の運航責任者であった。また、この中国企業は、OMM ネットワークの日本人エージェント「X 氏」が代表を務める香港企業が所有していた貨物船「Fertility 9号」の運航責任者でもあった。East Grand Shipping Co Ltd と OMM との関係については、次を参照：United Nations, S/2016/157, pp. 216-217.
- 30 大連シーグロリー社と OMM の関係については、次の文献を参照：United Nations, S/2016/157, pp. 215-216.
- 31 日本国内における北朝鮮関係者による不正行為については以下の文献を参照。古川勝久、『北朝鮮 核の資金源「国連捜査秘録」』、新潮社、2017年、第1章・第15章；古川勝久、「シンガポール・コネクション—日本と北朝鮮を結ぶ不正取引ルート」『治安フォーラム』、2018年8月号；United Nations, S/2015/131, paras. 125-164; and United Nations, S/2016/157, paras. 130-160.
- 32 アオヤン社と OMM の関係については、次の文献を参照：古川勝久、『北朝鮮 核の資金源「国連捜査秘録」』、第15章；United Nations, S/2016/157, pp. 239-240.
- 33 United Nations, S/2019/171, Annex 28.
- 34 United Nations, S/2018/171, Annex 5-2.
- 35 2004年3月～2015年6月の間、アオヤン社の貨物船「Ocean Hope 号」（IMO 8672110）の運航責任者

としてC社がIMO船舶データベースに登録されるなど、C社とアオヤン社との間には緊密な関係が認められる。

- 36 例えば、国連安保理決議では、加盟国独自の判断で以下の制裁措置をとることを義務付けている：①制裁違反に「貢献しうる」「いかなる資産」（船舶を含む）の移転の防止（国連安保理決議2094号・第11項）；②加盟国が「制裁違反に加担した」と判断した個人に対する渡航禁止措置（決議2094号・第10項）。
- 37 「船級」とは、総登簿トン100t以上の航洋船舶に船級協会から与えられる等級のこと（出典：ブリタニカ国際大百科事典 小項目事典）。
- 38 筆者による日本国内の船級協会の企画本部への電子メールによる照会（2019年3月25日）。
- 39 筆者による日本国内の船級協会の企画本部への電子メールによる照会（2019年3月25日）。
- 40 United Nations, S/2019/171, para. 17.
- 41 FATF, “FATF calls on Japan to enact adequate anti-money laundering and counter terrorist financing legislation,” June 2014, <http://www.fatf-gafi.org/documents/documents/japan-aml-cft-deficiencies.html>.
- 42 国連安保理は決議2094号の前文で、「金融活動作業部会(FATF)」のガイダンス・ペーパーを参照するよう、国連加盟国に要請している。加えて、2016年採択の決議2270号でも、安保理はあらためて加盟国に対して、「FATF勧告7、その解釈ノート及び…関連ガイダンスを適用することを要請」している。