第3章 対北朝鮮制裁における日本の課題

古川 勝久

1. 北朝鮮による制裁逃れの継続

(1) 絶え間ない制裁違反の継続

北朝鮮による制裁逃れは依然、継続している。

米政府を含む国連加盟国 24 カ国が 2019 年 6 月 11 日付けで国連安全保障理事会 1718 委員会(北朝鮮制裁担当)に送った書簡によると、制裁にもかかわらず、北朝鮮は、国連安全保障理事会決議で禁止されている、洋上での石油精製品の瀬取りを何度も繰り返していたことが報告されている。この書簡によると、2019 年 1 月 1 日~ 4 月 29 日の間だけでも、少なくとも 79 回の瀬取りが確認され、安保理の制裁決議が定める年間上限 50 万バレルの供給制限が破られたと指摘されている ¹。平均で 1.5 日の間に一回の頻度で瀬取りが行われていた計算となる。

他方、2018年にも、米政府が確認しただけで、他国籍船から瀬取りを通じて得た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延べ263回は寄港していたとされ²、平均で1.38日の間に一度は瀬取りが行われていた計算となる。つまり、回数だけを見ると、2019年第1四半期でも、平均すればほぼ同じ頻度で瀬取りが行われていたことになる。

また報道によれば、2020年春に公表予定の国連専門家パネルの報告書では、北朝鮮が2019年1月~8月の間、国連安保理決議に違反して計約370万トン(推定3億7千万ドル=約406億円相当)の石炭の密輸出を繰り返し、うち7割以上の約280万トンが、北朝鮮船から中国船へ洋上で瀬取りされていたとの分析が報告されている 3 。月平均で46.25万トンの北朝鮮産石炭が密輸されていた計算である。米国エネルギー情報局によると、2017年には北朝鮮は年間で計530万トンの石炭を輸出していたとみられており、当時も月平均で約44万トンが輸出されていた 4 。つまり石炭についても、少なくとも2019年の最初の8ヶ月間は、2017年の水準とほぼ同じペースで不正輸出が継続されていたことになる。

国連安保理決議では、2019年12月22日までに全ての北朝鮮労働者の国外追放が国連加盟国に義務付けられているが、数多くの北朝鮮労働者を雇用してきた中国とロシアでは、一度追放された北朝鮮人労働者が訪問ビザ、観光ビザ、文化交流ビザ、技術訓練ビザなどを取得して、再び両国に舞い戻り仕事を継続していた実態が、現地調査を行った専門家等により指摘されている5。この措置についても、中口等の一部の国連加盟国は、安保理決議の履行に失敗している。

北朝鮮は、その他の国連禁輸品についても、不正取引を活発化させている。アメリカのシンクタンク・Center for Advanced Defense Studies(C4ADS)の報告によると、2019年3月以降、北朝鮮は、国連禁輸品の砂利を中国に向けて大量に輸出し始めたことが報告されている。3月~9月の間、北朝鮮の海州市の沖合の排他的経済水域において、延べ279隻の砂利運搬船が、北朝鮮船舶から洋上での瀬取りを通じて砂利を供与され、その後、中国に向かって輸送していた様子が衛星画像で捕捉されている。C4ADSは、これらの砂利運搬船は中国籍だったと報告している。

加えて、国連専門家パネルによると、北朝鮮はサイバー攻撃により多額の資金を奪取しているものと考えられており、ある見積もりによれば被害総額は20億ドルにも上ると考えられている⁷。2020年3月3日付けの米司法省の発表によれば、北朝鮮が国家支援するハッカー集団「ラザルス・グループ」は、2018年に計約5億ドルにおよぶ暗号資産を奪取したことが判明している⁸。

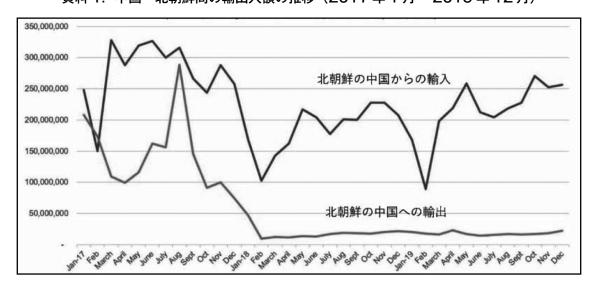
上記の情報を考慮すると、北朝鮮は国連等の制裁により合法的な外貨収入源を大幅に削減されたにも関わらず、依然として一定の外貨収入を確保しているものと推測されうる。

同時に、北朝鮮は国連安保理決議に違反して、核・ミサイル関連の活動も継続させている。防衛省によると、2019年5月4日~11月28日の間、北朝鮮は少なくとも5種類の弾種を用いて、13回にわたり短距離弾道ミサイルを発射した 9 。これらの短距離弾道ミサイルは固体燃料型で、移動式発射台を用いて発射されたため、奇襲攻撃能力の向上やミサイル防衛網の突破などを目的とするものと分析されている 10 。2020年3月にも、北朝鮮は4回にわたり短距離弾道ミサイル計8発を発射したと防衛省は分析している 11 。寧辺の核施設やプンゲリの核実験場においても、インフラ整備等、活動が継続されている模様がしばしば衛星画像により確認されている 12 。

つまるところ、北朝鮮は、国連安保理決議によりヒト・モノ・カネ・技術の移動に対する制限が2016年当時と比べればかなり厳しくなったものの、核・ミサイル計画の継続が困難になるほど、モノやカネなどの移動を制約されているわけではないと考えられる。

(2) 北朝鮮国内の経済状況

事実、中国の公式統計によれば、中国の対北朝鮮輸出額の月ごとの推移を見ると、輸出額は2019年2月頃に1億ドル以下にまで大幅に落ち込んだ後、再び増加し、12月には2.5億ドル以上にまで回復していた(資料1参照)。



資料 1. 中国・北朝鮮間の輸出入額の推移(2017年1月~2019年12月)

(出典: Daniel Wertz, "China-North Korea Trade: Parsing the Data", 38 North, February 25, 2020)

また、アジアプレス・ネットワークによると、制裁にもかかわらず、北朝鮮国内では、

国連制裁対象品のガソリンやディーゼル油の価格は比較的安定的に推移していたとのことである¹³。ただし、2020年1月末になると、中国における新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、北朝鮮が中国との国境を封鎖したため、北朝鮮国内において中国産品の不足が深刻になり、食用油やガソリン等の価格が急上昇したと報告されている¹⁴。2月時点の情報をもとに判断すると、北朝鮮国内の主要物価動向は、制裁措置よりも、感染症対策のための国境封鎖措置により、強い影響を受けた感が否めない。

北朝鮮国内に居住する外交官や、北朝鮮を訪問する海外の政府関係者等によると、制裁の影響で北朝鮮の重工業部門等の稼働ペースが落ち込んでいるとの情報がしばしば聞かれるが、少なくとも 2019 年末頃までの間は、平壌の市民生活に深刻な影響を及ぼしていたわけではなかったという ¹⁵。事実、2019 年 5 月には、平壌市内で高級百貨店「大城百貨店」が開店し、日本を含む海外の高級ブランド品が多数販売されていた ¹⁶。この百貨店では、国連安全保障理事会決議により北朝鮮への供与が禁止されている「奢侈品」も多数、販売されており、国連制裁にもかかわらず、北朝鮮は依然、これらの禁輸品を大量かつシステマティックに調達している実態が窺われる。

制裁にもかかわらず、このような密輸が可能とされるのは、北朝鮮の制裁違反行為に加担する、または制裁違反を幇助する国際ネットワークが依然、機能しているからこそである。国連専門家パネルや米政府の発表資料などを分析すると、北朝鮮による制裁違反行為に対して、在外の企業や個人が依然、ネットワークを形成して制裁違反のほう助を継続していた実態が読み取れる。

(3) 北朝鮮の非合法ネットワークのレジリエンス

本研究会の2018年度の報告書に寄稿した拙稿でも指摘した通り、北朝鮮が制裁違反を行う際には、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。ある制裁違反事件に関連していた企業や個人が、他の制裁違反事件でも関係者として名前があがった事例が数多く存在する。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」にもかかわらず、その後も制裁違反に加担していた「再犯者」が数多く見受けられる¹⁷。

中には、ある企業や個人が、複数の制裁違反に反復的に関与していたものの、意図的に制裁違反に協力していたかどうか断定しがたい場合もある。このような企業や個人の中には、取引の非合法性について、意図的に注意を払うことを怠っていたものも少なからず存在する。本来であれば、それらの企業や個人は、制裁違反に巻き込まれないよう、然るべき「慎重な配慮(due diligence)」を払うべきところでも、そのような配慮を怠っていた事例が数多く見受けられる。

北朝鮮の非合法ネットワークは、民間セクターにおける商慣行の甘さや、法律では義務付けられていない「慎重な配慮」の欠如などの「隙間」に付け入るかたちで、後に制裁違反が発覚しようとも、協力者がその刑事責任を問われることのないように不正取引を行うのが一般的である。

このような制裁違反者に対する関係国政府による取り締まり体制は依然、不十分と言わざるを得ない。事実、北朝鮮がこれほど大々的に制裁違反を繰り返しているにもかかわらず、2019年を通じて、国連安保理や関係国の政府当局により処罰または制裁を科された個

人や企業に関する情報は、あまり聞かれない。数多くの国連加盟国において、北朝鮮制裁 にかかわる国連安全保障理事会決議を履行するための国内の法律や行政体制がいまだに十 分には整備されていない。

「再犯者」からすれば、北朝鮮との不正取引の継続から得られるメリットの方が、北朝鮮との不正取引の中止に伴うデメリットよりも大きいと判断されうるならば、制裁違反のインセンティブが絶えないことになる。

再犯者等による制裁違反への対応の重要性については、平成30年度の本調査研究事業報告書に寄稿した拙稿でも指摘した点であるが18、その後も日本を含む国連加盟国によるこの問題に対する取り組みにおいて、特段、大幅な改善は見受けられない。むしろ、米国トランプ政権が、対北朝鮮制裁の違反者に対する制裁を積極的には行わなくなったため、制裁レジームの実効性の観点からすれば、後退した感すら否めない。

(4) 本稿の目的

筆者は、平成30年度版報告書で発表した拙稿をもとに平成31年度も引き続き、北朝鮮の海運ネットワークと日本との接点について、さらに情報を収集し、個別の制裁違反事件について事例研究を行った。国連制裁対象品とされている北朝鮮産石炭や石油精製品等、北朝鮮にとって重要な戦略物資の不正輸出入事件を対象に、これらの事件にかかわった企業や個人のネットワークについて分析を進めた。

調査の結果、依然として、同じ企業や個人が複数の制裁違反事件に反復的にかかわっていた実態が把握されるとともに、彼らが日本と経済取引等を行っていた実情についても新たな事例を確認できた。国連安保理や国連加盟国が制裁対象に指定した企業の関係者も、日本国内と密接なつながりを有していた事例も見つかった。

本来、北朝鮮による制裁違反を阻止するうえで、日本は重要な役割を果たしうるはずだが、 日本国内では法・行政体制が未整備のため、日本は実効性ある制裁措置をいまだに講じられていないと筆者は考えている。

本稿では、北朝鮮の非合法ネットワークによる国連制裁違反事件のうち、石炭や石油性製品等の不正輸出入事件に焦点をあてて、海外の企業や個人がどのように制裁逃れを行っていたのか、そして、彼らは日本とどのような接点を有していたのか、分析結果を報告する。特に日本とかかわりのある事例について焦点を当てる。そして、個別の事例研究を踏まえて、北朝鮮制裁の課題について考察を進めたうえで、制裁履行のために日本が取り組むべき政策課題について整理する。

2. 国連制裁違反事件の分析

本節では、以下の事例を中心に、研究結果を紹介する。いずれも、制裁違反にかかわった企業または個人が、日本と何らかのかかわりを有していた事例である。

- ・ クック諸島籍タンカー「Hong Man 号」による瀬取り事件
- ・ 台湾企業「明進船舶管理顧問有限公司」及びその関連企業と国連制裁違反事件との 接点
- ・ 国連制裁対象企業の「華信船務(香港)有限公司」のネットワーク分析

上記の事例には、台湾企業と関係する制裁違反事件が数多く含まれている。台湾は北朝鮮と長年にわたる経済関係を有していたこともあり、近年においても、北朝鮮の制裁違反に加担する台湾企業は少なからず存在する。しかし、台湾は国連に加盟しておらず、国連制裁レジームの盲点ともいうべき存在である。そして、これら台湾企業の多くにとって、日本は重要な取引相手国である。制裁の実効性を高めるうえで日本が果たしうる役割は重要である点を改めて銘記したい。

(1) クック諸島籍タンカー「Hong Man 号」による瀬取り事件

一つ目の事例は、クック諸島籍タンカー「Hong Man 号」(国際海事機関 [IMO] 船舶識別番号 9170949) による瀬取り事件である。この事件については、米国と日本を含む国連加盟国 24 カ国が、2019 年 6 月 11 日付けで国連安保理 1718 委員会(北朝鮮制裁担当)に送った書簡の中で報告している。

この書簡によると、2019年1月24日、東シナ海上で、Hong Man 号が北朝鮮籍タンカー「Kum Jin Gang 2号」に接舷して、洋上での瀬取りを通じて石油精製品を供与していたことが報告されている。瀬取りの場面が撮影された後、Kum Jin Gang 2号が南浦港に戻り、石油精製品を輸送していた様子も衛星画像で確認されていた 19 。

IMO の船舶情報データベースによると 20 、事件当時、Hong Man 号の所有者は、セイシェル諸島に登記された企業「Ying Jhih Co., Ltd.」(以下、「YJ 社」と略称)で、運航責任者は台湾企業「Thriving Ship Safety Management Consultant Corp.(銓欣船舶安全管理顧問有限公司)」(以下、「銓欣社」と略称)であった 21 。両社ともに 2017 年 7 月 25 日以降、このタンカーの所有者または運航責任者として IMO のデータベースに登録されている。これら 2 社の活動実態についてはまだ調査が終わっていない。2 社と北朝鮮との関係の有無については、さらなる調査が必要である。

先述の瀬取り事件が発覚した後、2019 年 2 月 23 日には、このタンカーの所有者は別の台湾企業「Bao He International Ltd」(以下、「BH 社」と略称) 22 に登録変更され、9 月 1 日には船名が「Hai Shun 号」に変更された。BH 社に関する情報は、オンライン上にはほとんど見当たらず、同社の活動実態は不明である。

さらにその後、10月30日には、別の台湾企業「Ming Jin Shipmanagement Consultant(明進船舶管理顧問有限公司)」(以下、「明進社」と略称)が運航責任者として IMO 船舶情報データベースに登録された。

ゆえに、本稿執筆時点(2019年3月1日)では、制裁違反事件当時、Hong Man 号に関わっていた企業は、少なくとも公式には、もはやこの船舶の所有・運航には関与していないということになり、いわば、この船舶は「洗浄」されたことになる。

ただし、国連安保理決議 2094 号(2013 年 3 月採択)の第 11 項では、制裁違反に貢献し うる「いかなる資産」(船舶も含む)の移転も禁止されている。ゆえに、この船舶の売買行 為自体に国連制裁違反の疑いがある。また、Hai Shun 号の新たな運航責任者である明進社は、 次節で説明する通り、複数の制裁違反事件との接点が反復的に見受けられる台湾企業でも ある。

このような制裁違反事件への関与が指摘された船舶に対しては、国連安保理決議により、 「船舶分類サービス(船級サービス)」²³等の提供が禁じられている。「船級」とは、船舶の 保険や売買などにかかわる重要な国際的基準であり²⁴、制裁違反に関与した船舶に対する 船級サービスの提供の禁止は、制裁措置として重要な意味合いを持つ。

具体的には、国連安保理決議 2397 号(2017 年 12 月 22 日採択)の第 20 項により、制裁 違反に関与した船舶に対して以下の制裁措置を課すことが全国連加盟国に義務付けられて いる。

「…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…。」

IMO船舶情報データベースによると、Hong Man 号改め Hai Shun 号に対して「船舶分類サービス(船級サービス)」²⁵を提供してきたのは、日本海事協会である。同協会は 1997 年以降、当該船舶に船級サービスを提供しており、本稿執筆時点においてもサービスを継続している。2019 年 10 月 19 日、Hai Shun 号に対して船舶検査を行った香港当局も、船級サービスの提供者を日本海事協会として報告していた(資料 2 参照)。

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION Inspection data 🖈 Hong Kong, China 19.10.2019 initial Hong Kong Ship data IMO number MMSI Callsign Flag Type Date keel laid Deadweight Nippon Kaiji Kyokai Panama Oil tanker 16322 Company details Ming Jin Shipmanagement Consultant Ltd +886 7 9659 989 +886 7 9660 366

資料 2. 香港当局による Hai Shun 号に対する船舶検査報告

(出典: Tokyo MOU PSC database)

Hong Man 号は、日本政府を含む 24 カ国が「瀬取り」への関与を断定した船舶である。 北朝鮮船舶との「瀬取り」は国連安保理決議で禁止されている。ゆえに、日本政府のこの 断定に基づけば、本来、Hong Man 号改め Hai Shun 号に対して、日本海事協会は船級サー ビスの提供を停止しなければならないはずである。そのようなサービスの継続は国連制裁 違反となる。

以前、筆者が問い合わせた際、日本海事協会からは、国連や米国が公式に制裁対象に指定した船舶に対して船級サービスを停止する方針について説明を受けた²⁶。しかし、国連安保理決議では、国連加盟国が独自の判断で、制裁違反への関与を断定した船舶に対しても、船級サービス提供禁止等の制裁措置を講じることが国連加盟国に義務付けられている。つまり、国連制裁違反船舶に対する単独制裁も、国連安保理決議上の義務なのだが、この点が日本国内では理解されていないようである。

日本が国連安保理決議を履行するためにも、日本政府および日本国内の団体は、船級サービスの提供の停止のための基準と手順について、国内の関連団体と緻密に細部を詰めなければならない。

また、瀬取り事件当時の Hong Man 号の所有者(セイシェル諸島登記の YJ 社)と運航責任者(台湾の銓欣社)、および新たな所有者(台湾の BH 社)と運航責任者(明進社)については、先述の瀬取り事件への関与の有無について、さらなる捜査が必要である。国連安保理決議で禁止されている石油精製品の洋上での瀬取り事件だけでなく、瀬取りに利用された Hong Mang 号の所有権を売買した行為についても、国連安保理決議違反容疑の観点から検証される必要がある。

(2) 台湾企業「明進船舶管理顧問有限公司」及びその関連企業と国連制裁違反事件との接点 先述の明進社には、以下の通り、複数の国連制裁違反事件との接点が確認されている。

a. 国連制裁対象船舶「Billions No. 18 号」(IMO 9191773) と明進社の関係

2017年12月28日、国連安保理1718委員会は、当時パナマ船籍だった石油タンカー「Billions No. 18号」を制裁対象船舶に指定した²⁷。この船舶は、同年10月19日に北朝鮮籍タンカー「Rye Song Gang 1号」に対して洋上での瀬取りを通じてディーゼル油を供与していたとされる²⁸。台湾の金融監督委員会保険局は、同年12月19日付けの書簡において、Billions No. 18号及びその関連会社との金融取引につき警告を発した。この書簡において台湾当局は、当時の当該船舶の保船管理者(technical manager)として明進社を名指ししている(資料3参照)。台湾では、明進社との金融取引は禁止されたわけではないが、同社との取引には注意を払うよう警告が発せられていた。

権 社: 枚 文 /ob/876う 保存年限: 日 期 106 12 20 正本 **BILLIONS NO 18** # 號 IMO 9191773 金融監督管理委員會保險局 機關地址:新北市板橋區縣民大道二段7號17機 聯絡方式:與章村 02-8968-0896#0714 PREVIOUS NAME **GOLDEN YUKI** 10458 台北市松江路 152 號 5 樓 受文者:中華民國人壽保險商業同業 MMSI 357052000 公會 (代表人黃調貴先生) Call Sign 3FYA8 中華民國 106 年 12 月 19 日 保局(粽)字第 10602913090 號 Flag Panama · 善件或保密期限:雷(本件至 107 年 12 月 31 日解密) Beneficial Owner **Billions Bunker Group Corporation** 主旨:有關「BILLIONS NO 18」貨輪疑似與北韓船隻進行原油 交易一案,檢送案關船隻及公司資料如附件,請轉知所屬 Registered Owner likely **Bunker's Taiwan Group Corporation** 會員,如發現案關帳戶及交易,且認定有疑似洗錢或資恐 者,應依洗錢防制法規定向法務部調查局申報,並注意該 Technical Manager Ming Jin Ship Management Consultant Ltd 等交易之風險。請查照。

資料 3. 台湾の金融監督管理委員会保険局による Billions No. 18 号に関する書簡

出展:中華民國保險經紀人商業同業公會函 29

b. 台湾企業「Ocean Grow International Ship Management 社(海發國際船舶安全管理顧問有限公司)」と明進社の関係

明進社は、国連制裁対象船舶「New Regent 号」(IMO 8312497)の関連企業ともつながりがある。

2018 年 6 月 7 日、当時パナマ籍だった原油タンカー「New Regent 号」(IMO 8312497) は、

北朝鮮籍タンカー「Kum Un San 3 号」に洋上で接舷して瀬取りを行っていたことが判明している(資料4参照)。その後、同年10月16日にこのタンカーは国連制裁対象に指定された。

STANCE IN SAFE I

資料 4. New Regent 号による北朝鮮籍タンカーに対する洋上での瀬取りの場面

出展: 国連専門家パネル報告書(2019年3月5日付け)30

その後も New Regent 号は国連制裁違反を継続しており、2019 年に入ると、北朝鮮の港へ石油精製品を直接運搬していたことも確認されている(資料 5 参照) 31 。



資料 5. 南浦港に寄港中の New Regent 号の衛星画像

出展: 国連専門家パネル報告書(2019年8月30日付け) 32 筆者が一部加工した。

*New Regent 号は、3月28日と4月10日の二度にわたり、北朝鮮・南浦港に寄港し、石油精製品を不正に北朝鮮へ輸送したことが確認されている。

IMO 船舶情報データベースによると、上記の制裁違反事件当時を含めて 2012 年 1 月~

2019 年 7 月までの間、New Regent 号の「国際安全管理者(ISM Manager)」として登録されていたのは、台湾企業「Ocean Grow International Ship Management 社(海發國際船舶安全管理顧問有限公司)」(以下、「海発社」と略称)である。

事件発生当時、海発社は New Regent 号の所有者・運航責任者としても IMO に登録されていた。しかし、国連専門家パネルが事件捜査を始めた後、この情報の修正の要請が IMO 側に伝えられたようで、その後、遡及的に IMO 船舶情報データベースへの登録情報が変更された。その結果、現時点では、海発社は事件当時、New Regent 号の所有者でも運航責任者でもなかった、ということになっている。本稿執筆時点では、それ以降のこのタンカーの船籍・所有者・運航責任者ともにすべて不明とされている。

海発社は、自社のホームページ上で、同社のビジネスは、顧客が船舶登録証明を取得する際の実務支援の提供であり、同社自身は「顧客の船舶」や「顧客の業務オペレーション」にはかかわっておらず、石油製品関連会社とも何ら協力していないとの声明を発表しており、事実上、国連制裁違反への関与を否定している³³。

これまでのところ、海発社が国連制裁違反に加担していたと断定されたわけではないものの、国連専門家パネルは、海発社から事件捜査について協力を得られなかった旨を報告している³⁴。

IMO 船舶情報データベース等によると、海発社は、先述の明進社と住所および電話・ファックス番号を共有しており、オフィスを共有している模様である(資料6参照)。

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE ASIA-PACIFIC REGION Company data Town Residence Registration Address Phone Name Fax Ming Jin +886 7 +886 7 9659 9660 Shipmanagement District, Kaohsiung City, 80654, China, Republic of (Taiwan) Consultant Ltd IMO Town Residence Registration Address Phone Fax number Ocean Grow International Room 1,4th Floor,380, Minquan 2nd +886 +886 Shipmanagement 5096871 Road, Qianzhen District, Kaohsiung 7 965 7 966

資料 6. 明進社(上段)と海発社(下段)の住所・電話番号の共有

(出典: Tokyo MOU PSC database)

Consultant Corp

*明進社と海発社は、以下の連絡先を共有している。

住所: Room 1, 4th Floor, 380, Minquan 2nd Road, Qianzhen District, Kaohsiung City, 80654, China, Republic of (Taiwan) 電話番号: +886-7-9659-989 / Fax 番号: +886-7-9660-366

City, China, Republic of (Taiwan)

9989

0366

また、明進社の代表取締役・宋兆珍氏と、海発社の代表取締役・宋曉蓉氏は、同じ姓を 共有しており、両者の間に血縁関係が憶測されうる³⁵。加えて、明進社の宋兆珍氏は、他 にも台湾企業「徳沂船舶安全管理顧問有限公司」(以下、「徳沂社」と略称)の代表取締役 を務めている。この徳沂社の住所も、海発社の台北支社の住所と同一である³⁶。宋兆珍氏 と宋曉蓉氏との間に緊密なビジネス関係が憶測されうる。

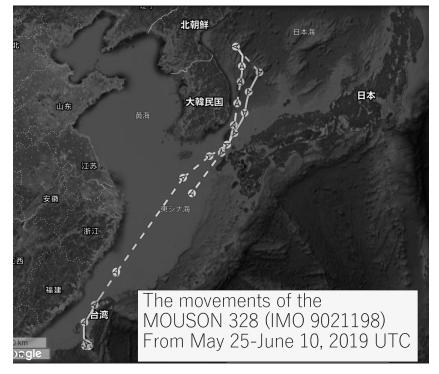
要約すると、明進社は、国連制裁対象船舶の New Regent 号の国際安全管理者であった海

発社と、実質的には同一企業または関連会社であると考えられうる。

c. パナマ籍石油タンカー「MOUSON 328 号」(IMO 9021198) と明進社の関係

明進社は、少なくとも 2019 年 5 月まで、IMO 船舶情報データベースに、パナマ籍石油 タンカー「MOUSON 328 号」(IMO 9021198)の運航責任者としても登録されていた。この 石油タンカーは、5 月 22 日から翌 6 月中旬にかけて、北朝鮮近海で特異な動きを示していたことで、一部の関係国等に知られている。

通常、船舶は航行の安全のため、自らの位置情報を示す電波情報(AIS シグナル)を発信する。しかし、MOUSON 328 号の場合、2019 年 5 月 25 日に台湾から出発した後、ほとんどの間、AIS シグナルを遮断し、船の位置が把握されにくいようにしながら航行していた(資料 7 参照)。断続的に発信されていた MOUSON 328 号の AIS シグナルを辿ると、このタンカーは台湾を出た後、日本海を北上し、対馬沖を抜けてから、朝鮮半島を回り込むようにして進み、韓国近海に入っていたことがわかる。



資料 7. MOUSON 328 号の航跡記録(2019年5月22日~6月10日)

出典: MarineTraffic.Com のデータをもとに筆者が作成

*図中の点線部分は、その区間で AIS シグナルが途切れていた状況を示している。

MOUSON 328 号は、そのまま韓国の東海岸を北上していたが、5月29日に韓国の沖合を過ぎて北朝鮮の沖合に入ると、突如、進路を西向きに変更して北朝鮮の領海に向けて航行を始めたことが記録されている(資料8参照)。その後、ほどなく船の位置情報を示す AIS シグナルが捕捉されなくなり、船の航路が不明となった。

次に MOUSON 328 号の AIS シグナルが捕捉されたのは、6 月 5 日のことである。その時には、このタンカーは韓国近海の沖合を南下していた。MOUSON 328 号は、5 月 29 日か

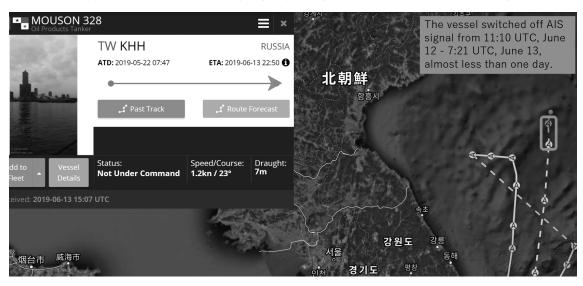
ら6月5日までの間、北朝鮮近海で消息不明となっていた間の航跡が不明である。この間、 このタンカーが最寄りの港に寄港した記録も報告されていない。

지수 기도 명상 중청북도 충청남도

資料 8. MOUSON 328 号の航跡記録(2019年5月29日~6月5日)

出典: Marine Traffic. Com のデータをもとに筆者が作成

MOUSON 328 号はその後、南下して対馬海峡を抜け、台湾方面に向かったようだが、その間もほとんど AIS シグナルを遮断していた。6月12日に MOUSON 328 号が再び北朝鮮の東海岸の沖合に再び戻ってきた際にも、AIS シグナルを遮断していたため、約1日にわたり、船舶の位置が不明であった(資料9参照)。



資料 9. MOUSON 328 号の航跡記録(2019年6月12日~13日)

出典: MarineTraffic.Com のデータをもとに筆者が作成

このように AIS シグナルを遮断させる船舶の航行パターンについて、米政府や国連専門家パネルは、制裁違反船舶に一般的に見受けられる航行パターンとして、警戒を促している。

当時、IMO 船舶情報データベースでは、MOUSON 328 号の運航責任者として明進社が、そして所有者としては中国企業「Kwan Kie Energy Development」(以下、「KKED 社」と略称)が登録されていた。しかしその後、関係国政府がこのタンカーの特異な動きを察知し、6月初めに一部の米国メディアもその事実を把握すると、後にこの情報の修正の要請が IMO側に伝えられたようで、その後、IMO 船舶情報データベースでは、遡及的に登録情報が変更された。

その結果、MOUSON 328 号の新たな所有者として英国領バージン諸島登記の企業「Star Emperor Ventures Ltd」(以下、「SE 社」と略称)が、そして新たな運航責任者として台湾企業「Pacific Expert Global Ltd」(以下、「PE 社」と略称)が IMO 側に届け出された。いずれの企業についても公開情報は見当たらず、実態が不明である。所有者と運航責任者の変更日は、2019 年 5 月 19 日付けとして報告されているが、実際にこの変更の届出が IMO 側に通知されたのは 6 月以降のことである。

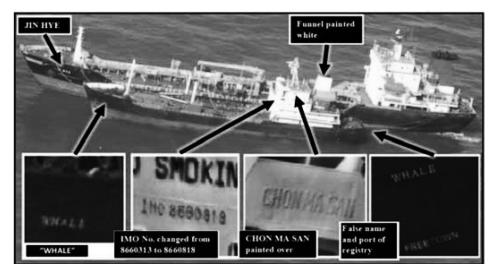
その結果、現時点では、MOUSON 328 号が 5 月 22 日以降、北朝鮮近海で特異な動きを示していた際の所有者と運航責任者は、正体不明の SE 社と PE 社だったということとされている。両社についてはさらなる調査が必要である。

MOUSON 328 号が制裁違反に関与していたと断定されたわけではない。しかしこのタンカーが、米政府や国連専門家パネルが警戒を促すような特異な航行パターンと同一の動きをしていた点は懸念されるべきだろう。SE 社と PE 社には、MOUSON 328 号の北朝鮮近海での特異な動きについて説明が求められよう。そして、明進社と KKED 社がこれら 2 社に船舶を引き渡した経緯についても説明が求められる。

d. 台湾企業「Vanguard Shipping Safety Management Consultant Co Ltd 社」と明進社の関係 明進社は他にも、国連制裁違反船舶と関係があった台湾企業「Vanguard Shipping Safety Management (汎徳船舶安全管理顧問有限公司)」(以下、「汎徳社」と略称)とも接点がある。 IMO 船舶情報データベースによると、明進社は2019年5月以降、モンゴル籍の貨物船「Wan Hai 17号」(IMO 8541294) の運航責任者として登録されてきた。同時期に、この貨物船を所有していたのが汎徳社である。

IMO 船舶情報データベースによると、汎徳社は 2016 年 10 月以降、石油タンカー「Jin Hye 号」(IMO 8518572)の運航責任者として登録されていた。このタンカーについては、 2017 年 12 月 5 日頃、東シナ海上で北朝鮮籍タンカーに洋上で瀬取りに利用されていたことが判明している(資料 10 参照)。

この事件を捜査していた国連専門家パネルに対して、汎徳社は次の通り説明した。国連制裁違反を行っていたのは Jin Hye 号の所有者であり、汎徳社ではない。汎徳社はこの「所有者」との契約をすぐに打ち切ったうえで、台湾当局による事件捜査に協力した。捜査の結果、汎徳社は制裁違反の責任を問われていない³⁷。



資料 10. 2017 年 12 月、Jin Hye 号と北朝鮮籍タンカーとの瀬取りの場面

(出典: 国連専門家パネルの 2018 年 3 月 5 日付け報告書) 38

汎徳社は自社の無実を主張するが、国連専門家パネルは、汎徳社と、瀬取りを行っていた他の制裁違反船舶5隻との関係も捜査していた。うち一隻は、国連制裁対象の石油タンカー「Yuk Tung 号(IMO No. 9030591)」である。

Yuk Tung 号は 2018 年 1 月 20 日、国連制裁対象の北朝鮮籍石油タンカー「Rye Song Gang 号」に、東シナ海の公海上で接舷していたところを海上自衛隊の哨戒機 P-3C に摘発された 39 。その後、同年 3 月 30 日に国連安保理により制裁対象に指定された。

国連専門家パネルの報告によると、Yuk Tung 号は、国連制裁対象船舶に指定された後、少なくとも 2018 年 5 月 22 日から 11 月末までの間、全く別の「Maika 号(IMO 番号 9033969)」という船舶に成りすまして航行を継続していた 40 。そのように船名等を偽りながら、Yuk Tung 号は東シナ海上で 10 月 28 日、シンガポール籍タンカー「Ocean Explorer 号」に洋上で接舷して瀬取りに利用されていたことが確認されている(資料 11 参照)。



資料 11. 2018 年 10 月 28 日、Yuk Tung 号と Ocean Explorer 号による瀬取りの場面

出展: 国連専門家パネル報告書(2019年3月5日付け)41

国連専門家パネルの捜査により、Yuk Tung 号は、赤道ギニア共和国が発行したとされる 偽の船舶登録書を使用していたことも判明している。この偽造船舶登録書によると、当該 船舶の所有者は「Virtue Base Development Ltd」というセイシェル諸島登記の企業であり(資 料 12 参照)、同社は、自社の住所として、先述の汎徳社の住所を使用していた。

国連専門家パネルの捜査に対して、汎徳社は Yuk Tung 号との関係を全面的に否定している。汎徳社の説明によると、同社は「Mr. Lai」という人物の要請でセイシェル諸島の「Virtue Base Development Ltd」の会社登録を手助けしただけで、その後、この人物とは連絡を取っていないとのことである。また汎徳社は、他の瀬取り事件との関係についても意図的な関与を否定している。

これまでのところ、汎徳社が国連制裁違反に意図的に加担していたと断定されたわけではない。それでも、汎徳社の意図にかかわらず、同社が結果的に北朝鮮の非合法ネットワークに複数回にわたり利用されていたのは事実である。汎徳社は、国連専門家パネルに対して、自らの無実を説明していたが、それだけでなく、なぜこのように自社が制裁違反行為に何度も利用されてしまったのか、誰がなぜ自社を制裁違反行為に巻き込んだのか、自社の業務体制面でどのような課題があったのか、検証するべきであろう。

CERTIFICADO DE REGISTRO CERTIFICATE OF REGISTRY REPUBLICA DE GUINEA ECUATORIAL 600000 RECISTRY No OMITIMO No 9033969 1805318GE right Ministerio de Trans nto ingeniero Tecnico Nangi/Oficial de la Marina Mercante de la Repubblica de Guinea Econ cade al buque cuyas característicos se detallas a continuacion al prezente REGISTRO de MATRICULA el casó fue natorizado mediante Order No. gred Testinical Navai Engineer/Officer of the Marchant Marine of the Republic of Equatorial Guinna/Ministry of Trans ickver the Convention of Registry to the vessel whose antissians caused heres the same having been authorized by MM (Order No. MM 2018/05/2485227*** ARMADORES: MAIKA VIETLE BASE DEVELOPMENT LIMITED NOMBRE DEL BUQUE: SECOND FLOOR CAPITAL CITY VICTORIA, MAHE SEYCHELLES INDEPENDENCE AVENUE NAME OF VESSEL:

資料 12. Yuk Tung 号が偽装のために使用していた偽の船舶登録書

出展: 国連専門家パネル報告書(2019年3月5日付け) 42

本節で外観した通り、ある企業に複数の制裁違反事件との接点が反復的に見受けられる状況は、今日においても以前とさほど変わらない。

明進社も汎徳社も制裁違反に意図的に関与していた証拠が見つかったわけではない。ある企業が知らずに複数の制裁違反事件に巻き込まれてしまう可能性はたしかに考えられうる。 北朝鮮は、一度、制裁違反にかかわった企業をその後も引き続き非合法活動に巻き込む傾向が強いからだ。しかも、明進社も海発社も汎徳社も、多数の船舶の運航や安全管理に関わっており、たまたまその中に制裁違反関連船舶が含まれていた可能性は否定できない⁴³。

だが、それがゆえに、もしある企業が制裁違反に知らずに巻き込まれた場合には、その 企業は制裁違反に二度と利用されないよう、より慎重な配慮を払うべきである。この点は、 明進社や海発社、汎徳社のように、複数の制裁違反事件との接点が反復的に見受けられる 企業にとっては特に重要なはずだ。さもないと、これら3社の取引相手の他の企業までもが知らずに制裁違反に巻き込まれかねないリスクが生じうるからだ。だが、いずれの台湾企業も国連専門家パネルの捜査に対して自社の無実を主張するだけで制裁違反者の捜査に積極的な協力姿勢を示したわけではないようである。

IMO 船舶情報データベースによると、汎徳社は船舶 14 隻の国際安全管理者として登録されている。うち 10 隻については、日本海事協会や日本船主責任相互保険組合が、船級サービスや保険サービスを提供しており、安全管理証書を発行している船舶もある。もし汎徳社が再び制裁違反に巻き込まれれば、これら日本国内の団体も知らずに制裁違反事件に巻き込まれるリスクがある。

台湾(中華民国)は国連加盟国でないため、国連制裁レジームの枠組みの中にしっかり と組み込まれているわけではない。北朝鮮が、長年にわたり取引関係のある台湾企業を制 裁違反に利用するリスクは、間違いなく今もある。台湾企業へのアウトリーチ等をより強 化し、制裁履行における台湾との協力体制の強化をより積極的に図る必要がある。

(3) 国連制裁対象企業の「華信船務(香港)有限公司」のネットワーク分析

国連制裁違反者にとって、日本が重要な取引相手国であることを示す事例をもう一つ以下に示す。

国連安保理は2018年3月30日、中国籍の譚秀軍氏(Tan Xiujun)(1976年8月14日生まれ)が 実質的に所有および経営する中国企業2社と、これら2社の貨物船2隻を制裁対象に指定した。 譚氏のネットワークを調べたところ、彼は家族とともに、少なくとも計9社の会社を通 じて、計6隻以上の船舶を所有または運航していたことが判明した(資料13参照)。うち2 社と2隻が国連制裁対象に指定された次第だが、その後も譚氏のネットワークは北朝鮮の 制裁違反への関与を繰り返していた。譚氏は確信犯ともいうべき人物である(資料14参照)。

資料 13. 譚秀軍氏の企業ネットワーク

中国本土、香港、英国の企業登記データベースおよび IMO 船舶情報データベースによれば、譚氏は、父親の譚信月氏(Tan Sinyue)と妻の劉桂芳氏(Liu Guifang)、さらにビジネスパートナーの陳春燕氏(Chen Chunyan)とともに、以下の会社 9 社を所有・経営していた。

- 1. 華信船務(香港)有限公司(Huaxin Shipping Hongkong Ltd)(登記住所:香港)
- 2. <u>威海世航海运有限公司(Weihai World-Shipping Freight)</u>(別名:威海环球航运)(登記住所:中国山東省)
- 3. 威海市汇江贸易有限公司(Weihai Huijiang Trade Ltd)(登記住所:中国山東省)
- 4. World-Shipping Marine Ltd (IMO 5799201) (登記住所:香港)
- 5. Ascending Enterprise Limited (登記住所:英国ロンドン市)
- 6. Always Smooth Limited (登記住所:英国ロンドン市) 44

- 7. Tri-Scorpio Limited (登記住所:英国ロンドン市)
- 8. Sinonew Trade Ltd(登記住所:英国ロンドン市)
- 9. Good Siblings Ltd. (登記住所:中国山東省)
- *うち華信船務(香港)有限公司と威海世航海运有限公司が、2018年3月30日付けで国連安保理の制裁対象に指定された中国企業である。

資料 14. 譚秀軍氏の船団ネットワーク

譚氏らは、自らの企業ネットワークを通じて、少なくとも以下 6 隻の船舶を所有または運航していた。

- 1. Asia Bridge 号(以前の船名:Asia Bridge 1) (IMO 8916580)
- 2. Asia Bridge 号(以前の船名:Asia Bridge 2)(IMO 9010022)
- 3. Asia Bridge 3 号 (以前の船名: Lucky Star [幸運星号]) (IMO 9015278)
- 4. Oceanhiro 号 (IMO 8535805)
- 5. Xin Guang Hai 号(新廣海号) (IMO 9004700)
- 6. Xin Yang 688 号 (鑫洋 688) (IMO 8657809)

*うち2隻が国連制裁対象船舶に指定された(下線部参照)。他2隻も国連制裁違反に利用された。

- Asia Bridge 号(以前の船名: Asia Bridge 1) (IMO 8916580): 2017年10月19日、北朝鮮・南浦港に寄港、北朝鮮産石炭 8000トンを積載して、ベトナムに運搬した⁴⁵。その後、2018年3月30日に国連安保理により制裁対象船舶に指定された。8月にはIMOに、同船は廃船として解体処理された旨が報告されたが、それが事実かどうか確認されたわけではない模様である。
- ・ Asia Bridge 3 号 (以前の船名: Lucky Star) (IMO 9015278) は、2018 年 10 月 27 日 に北朝鮮・松林港で石炭を積み、翌 11 月 20 日にベトナムまで運搬した ⁴⁶。2019 年 1 月にもこの船が南浦港で石炭を積載していたことが確認されている。2018 年 12 月 28 日、韓国政府はこの船を自国の港への入港禁止対象船舶に指定した。
- ・ Xin Guang Hai 号:複数の制裁違反事件への関与が指摘されている。まず、この船は、2017 年 8 月 31 日に北朝鮮・松林港で北朝鮮産石炭を積み、翌 9 月 19 日にベトナム・ハノイ港まで運搬した。また、2017 年 10 月 27 日に北朝鮮・泰安港でも同国産石炭を積載し、2017 年 11 月 14 日にベトナムへ、さらに 12 月 18 日にはマレーシアのクラン港まで運送した。2018 年 3 月 30 日に国連制裁対象船に指定された ⁴⁷。

Xin Yang 688 号 (鑫洋 688) (IMO 8657809): 北朝鮮産石炭の不正輸送に関与したとの理由で、韓国政府は2018 年 12 月 28 日、この船を自国の港への入港禁止対象船舶に指定した。

譚氏にも日本国内の企業との取引実績がある。筆者が調べたところ、2017年~2019年 の間、譚氏は妻とともに、少なくとも4回は来日していたことが判明した。

国連制裁対象に指定された譚氏の貨物船 2 隻のうちの一隻は「新廣海号(Xin Guang Hai)」である。この貨物船は、もとは茨城県所在の日本企業(F社)が所有していた船舶である。譚氏はこの貨物船を 2017 年 1 月、妻の名義で英国ロンドン市内に設立したペーパー会社を通じて、F 社から購入していた。その後、同年 8 月 31 日、この貨物船は北朝鮮・松林港で国連制裁対象品の北朝鮮産石炭を積載していたところを関係国政府に探知され、国連制裁違反に利用されていた実態が発覚した。譚氏は、制裁違反に利用する目的でこの船を F 社から調達したものと思われる。

意外にも、F社は2019年にも譚氏と妻を日本に招聘しようとしていたことがわかった。 国連安保理決議1718号(2006年採択)の第8項(d)により、国連制裁対象団体の関係者 は渡航を禁じられているが、譚氏による国連制裁違反への関与の深刻さについては、あま り日本国内では認識されていないようである。

国連制裁対象に指定された、譚氏の中国企業 2 社のうちの 1 社は、香港企業「華信船務(香港)有限公司(Huaxin Shipping Hongkong Ltd)」(以下、「華信社」と略称)である。華信社が国連制裁対象に指定された後も、同社が運航する貨物船「鑫洋 688 号(Xin Yang 688)」が日本国内の港を出入りしていた事例も判明した。制裁違反船舶の寄港は、国連安保理決議で明確に禁止されているが、日本はこの制裁措置も発動していない。

韓国政府は、2018年12月28日付けで、鑫洋688号を入港禁止対象船舶に指定したが、日本政府は特段何も措置を講じていない。この貨物船は2019年1月15日に那覇港に寄港して、海上保安庁による船舶検査を受けた後、拘留されることもなく、出港を認められた。海上保安庁は船舶検査の際、運航会社を華信社と確認していたにもかかわらず(資料15参照)、「拘留理由がない」として出港を許可したとのことである48。

follow-up Ship data Date keel laid Deadweight Tonnag Ship Name Callsian Flag Type 0 General cargo/multipurp XIN YANG Intermaritime Certification Services, ICS 2010-05-8657809 312078000 V3QE9 Company details 5758476 +852 2115 9613

資料 15. 鑫洋 688 号に対する海上保安庁の船舶検査結果(2019年1月15日)

出典:Tokyo MOU PSC database

筆者が確認したところ、海上保安庁や警察庁の立場としては、国連制裁対象に指定されていなければ、日本国外で制裁違反事件に関与した船舶であっても、それを理由に日本の港湾で拘留、凍結することは難しいとのことである。そのような措置を課すには、根拠となる国内法の整備が必要だが、まだ整備されていないとのことである。しかも、そもそも海上保安庁や警察の現場には、国連制裁対象船舶等を除けば、その他、国連制裁違反企業が所有・運航する船舶等の情報は、外務省を含むいずれの日本政府機関からも正式に伝達されていなかったとのことであった。

他方、外務省・総合外交政策局・国連政策課・国連制裁室の責任者は、共同通信社のインタビューに対して、鑫洋 688 号が那覇港に寄港した際、これを「華信船務社の管理資産と確認できなかった」と説明している 49。海上保安庁や警察の説明と、外務省の説明との間には乖離があるように見受けられる。

IMO 船舶情報データベースには、この貨物船の運航会社として華信社が登録されており、所有者として譚氏の個人名が「TAN XJ」と登録されている。鑫洋 688 号は、2018 年 3 月 30 日に華信社が国連制裁対象に指定された後、ベトナム、ロシア、マレーシアに寄港した際にも船舶検査を受けており、いずれの国の海上保安当局も、この貨物船の運航責任者を華信社として確認していた。また、中国・青島海事法院も 2018 年 10 月 15 日付けの判決で、譚氏を鑫洋 688 の所有者として認めている 50。

国連安保理決議では、国連制裁対象団体およびその関係者が所有・管理する船舶に対して、 入港禁止または資産凍結等の制裁措置を課すことが、国連加盟国に義務付けられている(資料 16 参照)。さらに、国連安保理決議では、制裁対象の団体や個人が資産を売買または賃貸することも禁じている。もし制裁対象企業またはその関係者が資産を他社に売却または貸付ければ、その行為自体が安保理決議違反となるため、その資産は依然、国連制裁違反に資する資産として、凍結の対象とされなければならない。

外務省の国連制裁室の責任者は、鑫洋 688 号が沖縄に入港した時点で、「華信船務社の管理資産と確認できなかった」ので凍結しなかった、と共同通信社の記者に対して説明したとのことだが、国連制裁措置に関する説明としては、これは誤りである。船舶を資産凍結の対象とすべきか否か、その判断においては、現在進行形でその船舶が国連制裁対象企業の所有・管理下にあるかどうか、ということだけでなく、過去に国連制裁対象企業が所有・管理していた資産か、という点も検討されなければならない。もし制裁対象企業が保有していた資産を他社に売却または賃貸していたならば、その行為自体が制裁違反となり、この資産を買い取った、または借り受けた側の企業は、国連制裁対象企業による制裁逃れを幇助したことになる。ゆえに、「制裁違反に貢献しうる資産」として、やはりその資産は凍結されなければならない。

鑫洋 688 号については、すでに IMO、中国・青島海事法院、ベトナム、ロシアが、これを華信社または譚氏の船舶として正式に認定していた。ほかの国連加盟国や国際機関がこのように公的に認定していた以上、日本政府がこれらの公的な判断を覆さない限り、日本には鑫洋 688 号を凍結する義務があったはずである。「鑫洋 688 号は、華信船務社が国連制裁対象に指定されてから現在に至るまでの間、一度も同社の管理資産ではなかった」と日本政府が判断しない限り、日本政府にはこれを凍結しなければならなかったはずだ。

華信社の船舶が日本に寄港していたということは、日本国内の企業が華信社と取引をし

ていたということになる。いうまでもなく、国連制裁対象企業とのいかなる取引も国連安保理決議で固く禁じられており、深刻な国連安保理決議違反が問われる懸念がある。

鑫洋 688 号を拘留しなかった日本政府の対応は、悪しき前例とされている。鑫洋 688 号が沖縄を出た後、この貨物船は 2019 年 1 月と 4 月にベトナムで、そして 10 月にはマレーシアで船舶検査を受けた。両国ともにこれを華信社の運航船舶と確認していたのに、日本と同様、これを凍結しなかった。日本の論理が、制裁に消極的な他の国連加盟国に乱用される可能性も懸念される。

その後、鑫洋 688 号は、2020 年 1 月 17 日に上海港の沖合を航行していたことが分かっているが、本稿執筆時点では、その後の航跡は不明である。国連制裁対象団体の船舶が自由に航行を続けていては、制裁の実効性など期待すべくもない。

日本政府は、国連制裁違反船舶に対する制裁措置を整備しなければならない。日本に求められる法整備の構成要素については、本調査研究事業の平成 30 年度の報告書に寄稿した 拙稿にすでに記載したので、本稿では割愛する 51。日本政府に改めて早急な法整備の必要性を訴えたい。

国連制裁違反船に対する制裁措置について、日本政府は透明性ある形で、早急に国内体制を整備する必要がある。官民協力の下、日常的に制裁違反船舶に関する情報を収集・分析し、それらの船舶に対する制裁措置の発動手順について、実務的に詳細を詰めた計画を策定する必要がある。どのような船舶に対して、いかなる制裁措置をどのタイミングで発動するのか。どこの省庁がどのような役割や予算を負担するのか。平時から詳細を詰めておかねばならない。現状のように、国連制裁の司令塔であるべきはずの外務省は判断にほとんど関与せず、海上保安庁や警察の現場担当者にすべての判断と責任を丸投げしている状況では、実効性ある制裁は期待できない。

資料 16. 制裁違反に関与した船舶に対する制裁措置の主な事例

寄港拒否

・ 国連加盟国は、国連制裁対象団体が所有または運航する船舶の寄港を拒否しなけれ ばならない(国連安保理決議 2270 号 (2016 年 3 月採択)・第 22 項)。

資産凍結

- ・ 国連加盟国は、自国の港にいる船舶が国連制裁違反に関与していたと考えられる場合には、国連加盟国はその船舶を凍結しなければならない(国連安保理決議 2397 号 (2017 年 12 月採択)の第 9 項)。
- ・ 国連加盟国は、国連制裁対象団体またはその関係者が、自国内に所有または管理する資産を凍結しなければならない(国連安保理決議 1718 号(2006 年採択)の第8項(d))。凍結対象資産には、船舶も含まれる(国連安保理決議 2270 号(2016 年採択)第12項)。
- ・ 国連加盟国は、独自の判断で、制裁違反に「貢献しうる」資産の移転を禁止しなけ

ればならない (安保理決議 2094号 [2013年採択]の第10項と第11項)。

結語

国連安保理決議の履行は、どの国連加盟国にとっても容易ではない。日本では、ややもすると中国やロシア、韓国等、他国における国連制裁違反ばかりに関心が集中しがちであるが、日本にとっても、基本的な制裁措置ですら、いまだに実効性ある形で履行するのは困難である。

本稿では、国連安保理決議に基づく違法船舶に対する寄港禁止、資産凍結、関係者に対する渡航禁止、船舶関連サービスの供与禁止等に焦点をあてた。しかし、制裁に関する課題は他にも山積している。

例えば、北朝鮮と密接な取引関係にある中国企業を調べると、日本国内の企業と大連や 丹東で合弁会社を設立していた事例がしばしば出てくる。日本では、このような在外の合 弁会社の設立を禁止するための規制がないか、あるいはあってもかなり緩いようである。

また、今日においても、北朝鮮に対する現金持ち出しは、一定の要件を満たせば、合法的に容認されており、持ち出し金額の上限は設定されていない。届け出さえすれば、事実上、いくらでも現金を北朝鮮に持ち出すことができる⁵²。筆者がこれまでに調べたところ、2019年だけで、少なくとも3億円以上の現金が北朝鮮へ持ち出されていた。第三国を経由した現金の持ち出しを含めると、少なからぬ金額の現金が日本国内から北朝鮮へ流れていた可能性が憶測されうる。

日本は制裁措置について、その根拠法として「外国為替及び外国貿易法(外為法)」に依拠する部分が多い。だが、外為法はもともと貿易促進のために制定された法律であり、制裁を主目的とする法律ではない。既存の法体系では、北朝鮮の非合法ネットワークによる制裁逃れを効果的に取り締まることができず、法体系を抜本的に見直すことが求められよう。

資産凍結や渡航禁止措置、取引禁止などの制裁措置は、対北朝鮮制裁という枠組みを超えて、より広範囲な国際安全保障課題への対応でも必須とされる措置である。今や、大量破壊兵器の不拡散や禁輸貨物の密輸、テロ・組織犯罪による資金洗浄、サイバー犯罪等、様々な国際安全保障課題において、脅威を及ぼす主体は国際ネットワークを形成している。この現状を踏まえて、日本もこれらの脅威主体を効果的に取り締まれるよう、法体系を抜本的にアップデートする必要がある。

制裁措置については、これを日本が国際安全保障課題に対処するうえで不可欠な、いわば「経済安全保障政策」のツールとして位置づけて、然るべき法体系と国内体制の整備を 急ぐべきである。

一注一

- United Nations, Report of the UN Panel of Experts established pursuant to resolution 1874 (2009), S/2019/691, Annex 1.
- 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.
- 3 「瀬取り7割超が中国船か、国連 北朝鮮の石炭、制裁逃れ」、東京新聞 2020年2月11日18時18分配信(https://www.tokyo-np.co.jp/s/article/2020021101002032.html)
- 4 U.S. Energy Information Administration, North Korea, June 2018 (https://www.eia.gov/international/analysis/country/PRK).
- 5 石丸次郎「苦戦する労働者の派遣と管理 中国と北朝鮮からの現場報告 」、および、李愛俐娥「国連制裁後の沿海州の北朝鮮労働者の現況」、早稲田大学開催の国際会議「北朝鮮非核化交渉と日米韓の未来」での発表、2019 年 12 月 14 日。
- 6 C4ADS, "Against The Grain: Sand Dredging in North Korea", Blog, March 3, 2020 (https://c4ads.org/blogposts/against-the-grain)
- ⁷ United Nations, S/2019/691, para. 57.
- ⁸ U.S. Department of the Treasury, "Treasury Sanctions Individuals Laundering Cryptocurrency for Lazarus Group", Press Releases, March 2, 2020 (https://home.treasury.gov/news/press-releases/sm924).
- 9 防衛省「2019年の北朝鮮による発射」2019年12月3日 (https://www.mod.go.jp/j/approach/defense/northKorea/pdf/nk-2019 b 191203.pdf)
- 10 防衛省「北朝鮮による核・弾道ミサイル開発について」2020年1月 (https://www.mod.go.jp/j/approach/surround/pdf/dprk_bm_a.pdf)
- 11 防衛省「2020年の北朝鮮による弾道ミサイル発射」2020年4月1日
- 12 例えば、次の文献を参照。38 North, "North Korea's Yongbyon Nuclear Center: Rail Activity at the Radioisotope Production and Uranium Enrichment Plants", February 14, 2020; 38 North, "Minor Modifications at the Abandoned 50 MWe Reactor at Yongbyon", January 10, 2020; Joseph Bermudez and Victor Cha, "Yongbyon Update: February Movement of Radioactive Material?", Beyond Parallel", February 11, 2020; and Joseph Bermudez and Victor Cha, "Yongbyon Update: February Movement of Radioactive Material? Pt. II", Beyond Parallel, February 14, 2020.
- 13 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/)
- 14 同上。
- 15 筆者による欧州某国の外交官からのヒアリング、2020年1月31日、東京にて。
- Oliver Hotham, "Photos reveal extent of foreign luxury goods available in new Pyongyang dept. store Access to high-end luxury goods for North Korean elites appears to be continuing unabated", NK Pro, May 2, 2019.
- 17 古川勝久「第五章・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」、日本国際問題研究所「平成 30 年度外務省外交・安全保障調査研究事業・『不確実性の時代』 の朝鮮半島と日本の外交・安全保障」。
- 18 古川勝久「第五章・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」、日本国際問題研究所「平成 30 年度外務省外交・安全保障調査研究事業・『不確実性の時代』 の朝鮮半島と日本の外交・安全保障」。
- ¹⁹ United Nations, S/2019/691, Annex 1, para. 3.
- 20 IMO 船舶情報データベースの正式名称は「Global Integrated Shipping Information System (GISIS)」。
- 21 Thriving Ship Safety Management consultant Corp. (銓欣船舶安全管理顧問有限公司). Address: Room 7H, 35th Floor, 10, Ziqiang 3rd Road, Lingya District, Kaohsiung City, 80244, China, Republic of (Taiwan). Director: 陳 正 德 (https://www.findcompany.com.tw/en/THRIVING%20SHIP%20SAFETY%20MANAGEMENT%20 CONSULTANT%20CORPORATION).
- 22 18, Lane 14, Liren Street, Sanmin District, Kaohsiung City, 80784, China, Republic of (Taiwan) (高雄市三民區立人街 14 巷 18 號)
- 23 「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)。

- 24 一般的に保険会社は、船舶に対して保険サービスを提供するにあたり、その船が安全面などをクリア して、船級の検査に合格していることを判断基準の一つとしている。
- 25 「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)。
- 26 筆者による一般財団法人日本海事協会・企画本部への電子メールによる照会 (2019年3月25日)。
- https://www.un.org/press/en/2017/sc13149.doc.htm
- ²⁸ United Nations, S/2018/171, para. 63.
- 29 金融監督管理委員會保險局書函、發文日期:中華民國 106 年 12 月 19 日、發文字號:保局(綜)字第 10602913090 號
- 30 United Nations, S/2019/171, Figure VII.
- United Nations, S/2019/691, Annex 1.
- ³² United Nations, S/2019/691, Figure III.
- 33 http://www.oceangrow.com.tw/index en.html
- ³⁴ United Nations, S/2019/171, para. 17.
- 35 https://opengovtw.com/ban/53591454; および http://www.oceangrow.com.tw/about_en.html
- 36 新北市淡水區中正路二段 119-3 號(https://opengovtw.com/ban/68583100; http://www.oceangrow.com.tw/contact en.html)。
- ³⁷ United Nations, S/2019/171, p. 90.
- ³⁸ United Nations, S/2018/171, Figure XI.
- 39 外務省、「北朝鮮船籍タンカー「Rye Song Gang 1 号」とドミニカ国船籍タンカー「Yuk Tung 号」による洋上での物資の積替えの疑い」、2018 年 1 月 20 日。
- ⁴⁰ United Nations, S/2019/171, pp. 9-12.
- ⁴¹ United Nations, S/2019/171, Figure I.
- ⁴² United Nations, S/2019/171, p.13.
- 43 IMO 船舶情報データベースでは、明進社は少なくとも船舶30隻の運航責任者または国際安全管理者として登録されており、海発社は少なくとも船舶14隻の国際安全管理者を務めている。また、汎徳社は少なくとも船舶13隻の運航責任者または国際安全管理者として登録されている。
- 44 取締役はミャンマー国籍の Aung Kyaw Htay 氏。この人物が登記した連絡先住所は、ミャンマー国内の 宿泊施設の部屋であった。
- ⁴⁵ United Nations Security Council 1718 Committee, Sanctions List (https://scsanctions.un.org/fop/fop?xml=htdocs/resources/xml/en/consolidated.xml&xslt=htdocs/resources/xsl/en/dprk.xsl).
- ⁴⁶ United Nations, S/2019/171, p. 121.
- ⁴⁷ United Nations, S/2018/171, p. 101; United Nations Security Council 1718 Committee, Sanctions List.
- 48 「国連制裁の船、拘留せず海保那覇で検査後、出港許可」、東京新聞、2019年12月29日朝刊。
- 49 「国連制裁の船、拘留せず海保那覇で検査後、出港許可」、東京新聞、2019年12月29日朝刊。
- 50 華信社が国連制裁対象に指定された後、譚氏は資金決済が困難となったため、債権者との間で、借金の担保としていた鑫洋 688 号の一時差し押さえを巡り、中国・青島海事法院で裁判を争っていた(https://www.qixin.com/lawsuit/ed379675-643f-4a61-aa4d-2bccb0a6277e?id=5be5bf0639e83d4cd0ebd587)。
- 51 古川勝久「第五章・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」、日本国際問題研究所「平成 30 年度外務省外交・安全保障調査研究事業・『不確実性の時代』 の朝鮮半島と日本の外交・安全保障」、pp. 84-85。
- 52 日本独自の制裁措置として、現金持ち出しについては以下の措置が講じられている。「北朝鮮を仕向地とする支払手段等の携帯輸出届出の下限金額を 100 万円超から 10 万円超に引き下げるとともに、人道目的かつ 10 万円以下の場合を除き、北朝鮮向けの支払を原則禁止する」(出典:首相官邸ホームページ、「我が国独自の対北朝鮮措置について」平成 28 年 2 月 10 日:https://www.kantei.go.jp/jp/headline/northkorea201602/20160210_northkorea_sochi.html)。ただし、禁止されているのはあくまでも「支払い」であって、2019 年のは、「人道目的」の名義で少なくとも 3 億円以上の現金が日本から北朝鮮へ持ち出されていた。