

6. 海上安全

6・1 海賊問題

6・1・1 海賊の発生状況（主としてIMB海賊レポート情報による）

2024年における海賊事案は116件であり、2023年の120件と比較すると4件減少した。（資料6-1—1-1）

海賊多発地域別で上位から見ると、シンガポール43件、インドネシア22件と続く（上位2つの海賊多発海域は2023年と同じ）が、2020年にはアフリカ西部でも発生が30件以上と突出していたナイジェリアは2021年から激減し、2024年は1件（2023年も1件、以後カッコ内は2023年のものを示す）であった。一方で、2021年より増加傾向にあったペルーでは減少に転じ0件（14件）であった。

2024年は昨年と比較すると海賊発生件数は微減傾向にある一方、人的被害状況に関しては、その数は151名（102名）と1.5倍増であり、このうち人質は126名（73名）と大幅増となっている。（資料6-1—1-2）多数の人質被害が発生したのがソマリアの50名（0名）であり、2024年1月にはバルクキャリアがソマリア沖455マイルで襲撃され、乗組員21名が人質となった。次いで、インドネシアの31名（2名）で、タグボートとバージ（インドネシア船籍）の襲撃が発生した。（資料6-1—1-3）

1. アデン湾・ソマリア周辺海域

紅海を含むアデン湾・ソマリア周辺海域の海賊による事案は、2011年の236件をピークに2012年以降から激減し近年はほぼ0件であったが、2023年12月に1隻（2024年3月、インド海軍による奪還が成功）、2024年3月にも1隻、それぞれバルクキャリアがハイジャックされたほか、海賊の乗りこみが発生した船もあった（周辺の海軍が急派され、海賊は逃走）。これらはいずれも、ソマリア沖400マイル以遠の遠洋で発生した。

この他に漁船もハイジャックされており、IMBでは海賊はこのような船を母船とし、ソマリア沿岸から1,000マイル以上の遠洋にも展開する能力があると考えている。

2024年のソマリア海賊事案は7件（1件）とされているが、沿岸でハイジャックされた漁船の事案等、記録されていないものもある。

ソマリア海賊は一般的に自動小銃やRPG（ロケット推進手榴弾）などで武装しており、母船からスキフを使用することがある。これらの母船は、漁船やダウをハイジャックして使用する場合もある。

各国政府は再び警戒を強めており、海賊対処活動やベストマネジメントプラクティス（BMP）の徹底など各商船による海賊対策の強化、遠洋においても民間武装ガードの採用を推奨するなど広範な海域における海賊の脅威への対策を呼びかけている。

2. アフリカ海域

2024 年のアフリカ海域における海賊発生件数は 26 件と 2023 年と同数であった。

乗組員への脅威は依然として存在しており、引き続き適切な海賊対策と襲撃への警戒を実施する必要がある。

過去最多の海賊発生を記録していたナイジェリアでは政府が 2021 年 6 月に海賊対処活動、Deep Blue Project とする対処活動を開始したところ、2024 年の事案発生は 1 件(2 件)と低い水準に抑えられている。一方で、赤道ギニアでは 4 件(0 件)発生した。4 件全てが乗り込みであり、2024 年に発生した誘拐 12 名のうち 11 名が同国で発生した。

3. 東南アジア地域

東南アジアにおける海賊発生件数は 70 件であった。インドネシアが 22 件(18 件)、バングラディシュが 14 件(1 件)と増加傾向にあり、中でもシンガポール海峡は 43 件(37 件)と域内で突出している。当地域での事案は航行中或いは錨泊中の船舶への乗り込んだうえでの、窃盗が殆である。

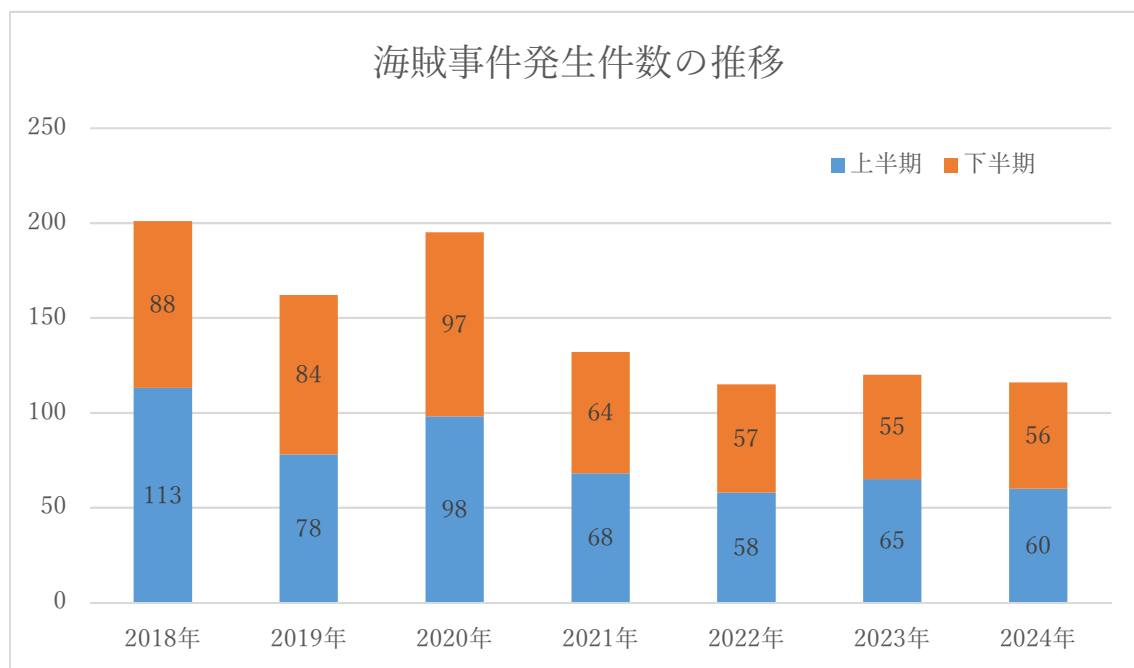
シンガポール海峡では 10 万 DWT 以上の大型船が狙われている。

アジア海賊対策地域協力協定 (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia: ReCAAP)によると、発生事案のうち 9 割は大型船で、バルクキャリアやタンカーとなっている。このうち 8 割が東航レーンを航行船であった。

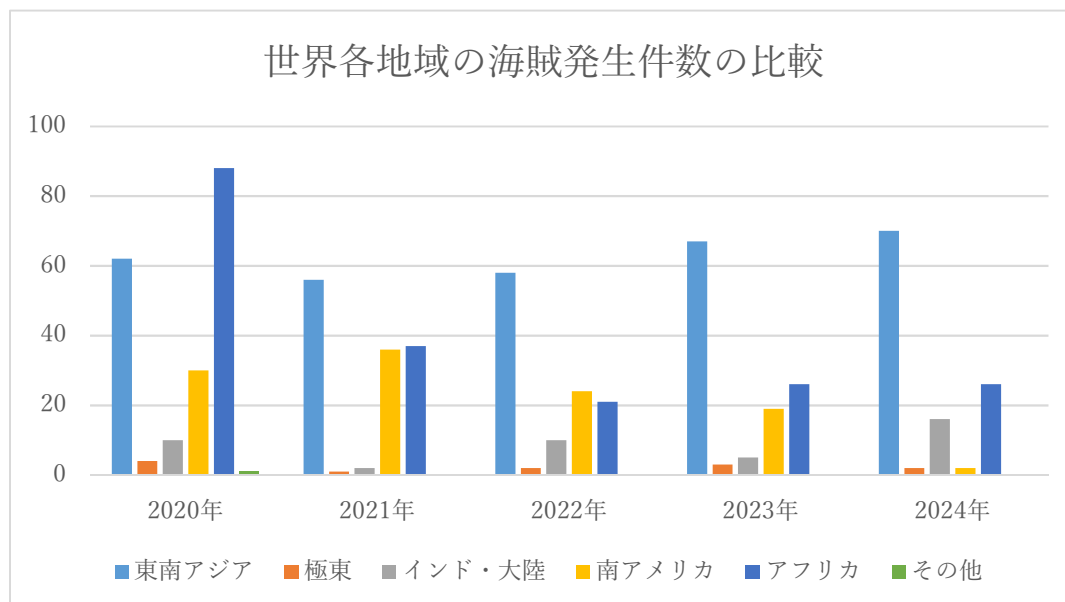
4. その他の地域

南アメリカでは 2 件(19 件)と、大幅減となった。

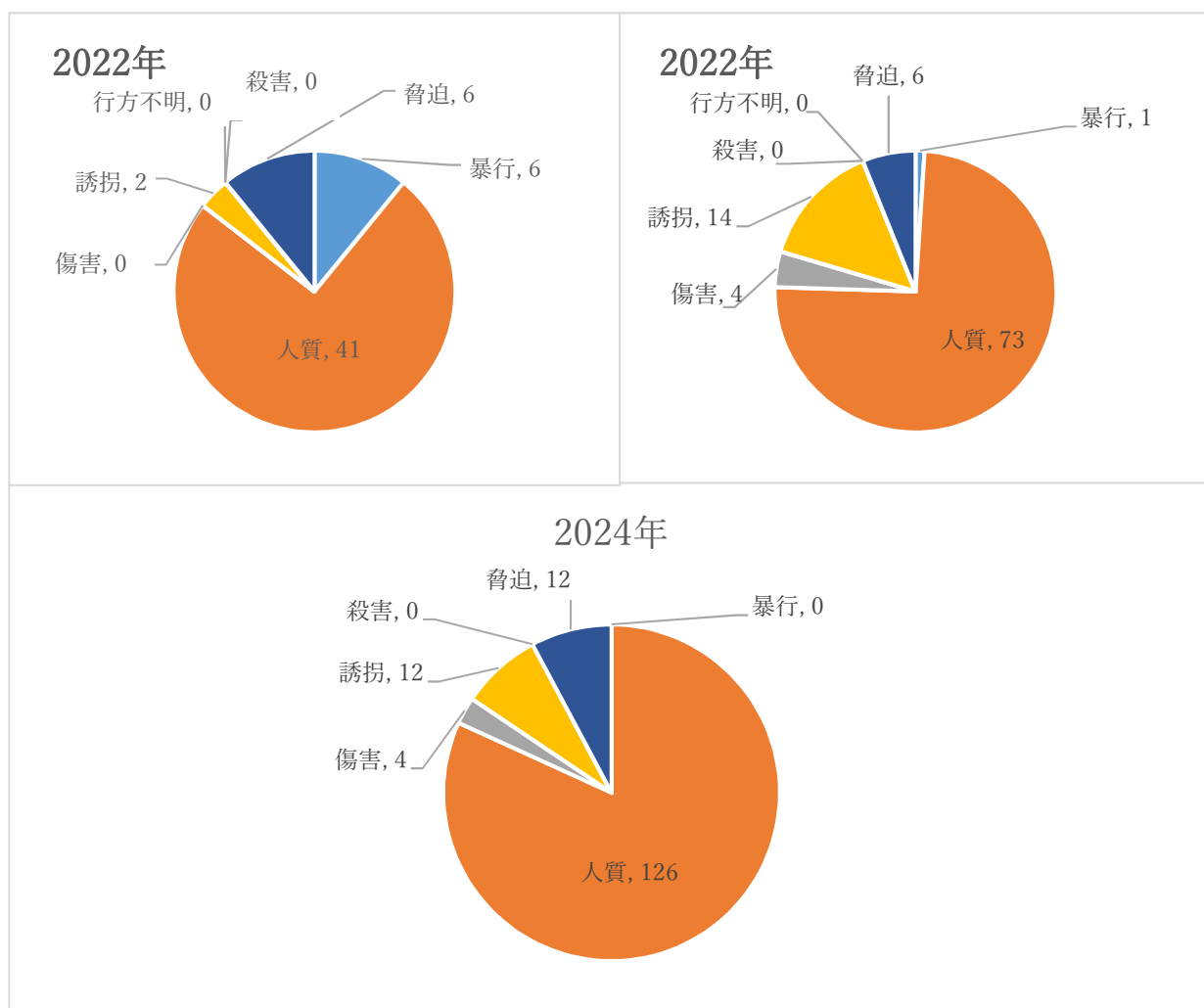
【資料 6-1-1-1】海賊事件発生件数推移



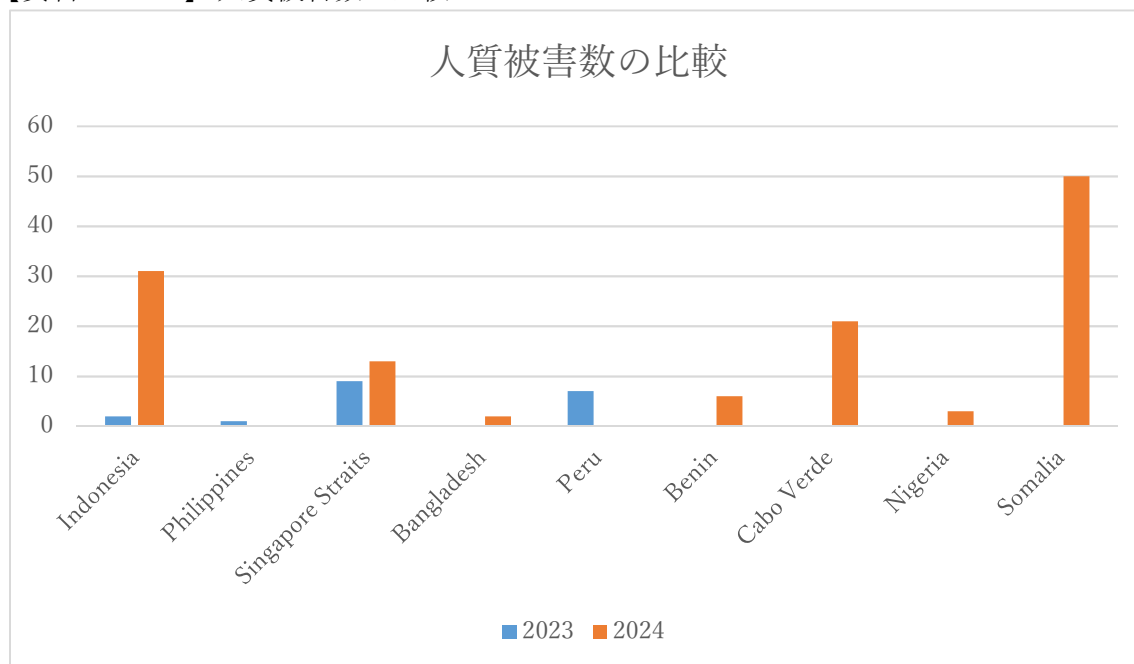
【参考】世界各地域の海賊発生件数の比較



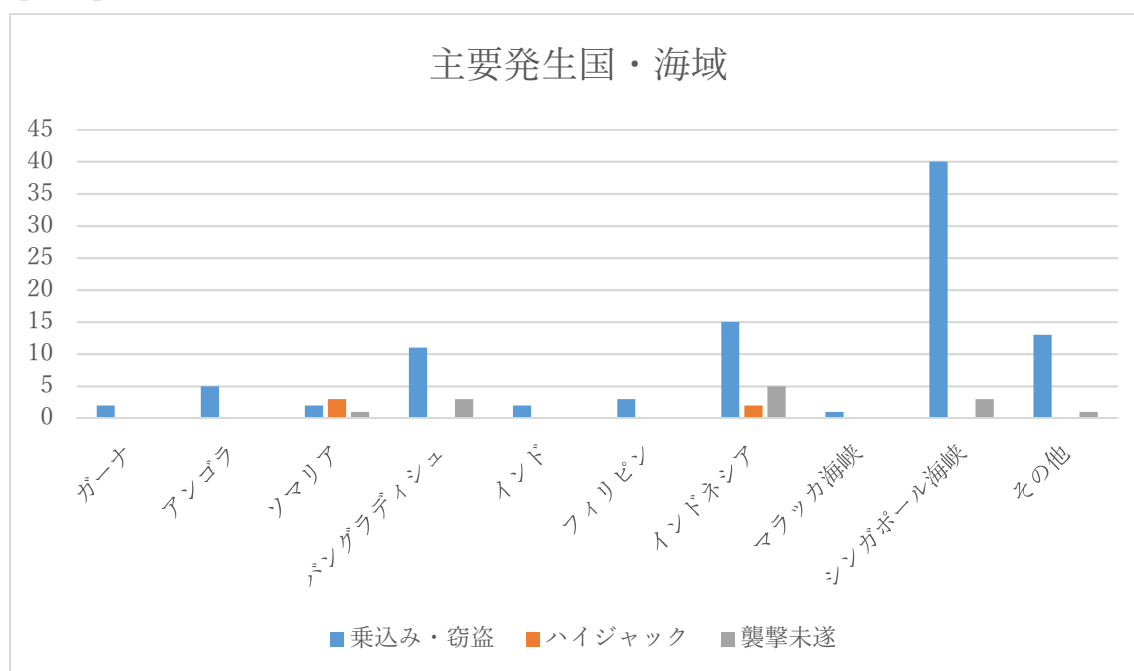
【資料 6-1-1-2】乗員・乗客の被害状況(過去 3 年比較)



【資料 6-1-1-3】 人質被害数の比較



【参考】主要発生国・海域



6・1・2 当協会の活動とわが国の海賊対処活動

1. 当協会の要望活動(2022 年、2023 年と同じ)

従来は日本籍船に対して有効な海賊対策の手段となる民間武装警備員(武装ガード)を乗船させることができずにいたことから、当協会は海賊事案が増加し始めた頃より、日本籍船における海賊対策への限界と武装ガード乗船の必要性について、陳情活動等を通じ、数年にわたり、主張してきた。

その結果、2013 年 11 月 30 日の臨時国会において、「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」が成立し、日本籍船への武装ガード乗船が可能となった。

しかしながら、同法施行規則ではリスクが高く、国内主要エネルギー源である原油を輸送する大型タンカーに限定され、他の低乾舷、低速船種には適用されていなかったため、関係省庁と協議をし、改善を求めてきた。

その結果、2022 年 12 月 1 日の改正により、武装ガードが乗船可能な船舶は、政令で定める物質として、小麦、大豆、塩、鉄鉱石、石炭、ナフサ、液化石油ガス及びメタノールを輸送する船舶として対象が拡大された。

2. アデン湾におけるわが国の海賊対処活動(2022 年、2023 年と同じ)

2009 年 7 月 24 日に海賊行為の処罰および海賊行為の対処に関する新法が施行されてから、自衛隊によるエスコート式の直接護衛が実施されていたが、2013 年 12 月より、自衛隊も CTF151(第 151 連合任務部隊、2022 年 6 月に CTG151 :第 151 連合任務群に組織改編)へ参加することになり、従来のエスコート方式による直接護衛に加え、他国の海軍と共同してエリア護衛(ゾーンディフェンス)も実施している。

これにより、より広域での海域監視活動が可能となったことから、アデン湾における海賊に対する大きな抑止力となっている。

3. アデン湾に於ける護衛活動実績

2024 年の海上自衛隊による護衛活動実績は、1 月 1 日から 12 月 31 日の集計で、護衛回数 2 回、護衛船舶数は 3 隻(うち日本関係船舶 0 隻)であった。(海賊対処法に基づく護衛開始以来の累計 3, 955 隻、以下同)

同じく、CTF151 によるゾーンディフェンスの活動は、1 月 1 日から 12 月 31 日の集計で活動日数は 200 日、確認した商船隻数は約 1,846 隻(累計 33,044 隻)であった。

また、護衛艦とともにアデン湾で哨戒を実施している P-3C 哨戒機の活動は、飛行回数 142 回、飛行時間 940 時間、確認した商船 4,873 隻(累計 3,369 回、24,050 時間、287,251 隻)、商船および関係機関への情報提供は 157 回に達した。(累計 16,405 回)

4. アデン湾に於けるわが国の海賊対処活動に対する当協会の支援活動

地中海とインド洋の結節点であるアデン湾は国際海運にとって重要な交通路であり、ジブチ

共和国を拠点とした自衛隊による海賊対処行動は我が国商船隊の航行安全維持と物資の安定輸送に欠くことのできない活動との認識から、当協会は護衛艦等の出国および帰国行事へ参加してきた。

2020 年以降、コロナウィルス感染症の世界的な蔓延に伴う渡航制限および派遣隊の感染症対策もあり、当協会は自衛隊のジブチ拠点訪問を中断していたが、2023 年には 4 年ぶりに当協会訪問団が、護衛艦、航空隊、拠点の隊員に直接感謝の言葉を伝えた。なお、2024 年には中東情勢の悪化により、ジブチ訪問を見送ったが、11 月にバーレーン王国に入港した護衛艦「むらさめ」の艦上で実施された海賊対処行動 15 周年式典に参加し、隊員に謝意を伝えた。

また、国内においては 10 月に明珍会長が護衛艦「むらさめ」の出国を見送ったほか、11 月に防衛省、海上保安庁を始めとする関係者を招いた、「海賊対処行動感謝の集い」において、多くの関係者に感謝の言葉を伝えた。護衛艦の出国・帰国行事については、出来る限り多くの関係者で出席している。

【2024 年の護衛艦出国および帰国行事への参加実績】

派遣海賊対処行動水上部隊出国行事への参加回数 2 回(47、48、49 次隊)

派遣海賊対処行動水上部隊帰国行事への参加回数 3 回(46、47、48 次隊)

海賊対処行動 15 周年記念行事に参加(於 バーレーン)