

6・1 海賊問題

6・1・1 海賊の発生状況

2020年における海賊事件は、前年（162件）から195件が報告され、約20%増加した。【資料6-1-1-1】

アデン湾・ソマリア海賊による事件は2011年をピークに2012年以降から激減し、2015年には同海域での海賊事件は報告されなかったが、2018年に3件の海賊・テロ事件の報告があったものの、2019年に続き2020年も0件となった。国際海事局（IMB）では海賊発生件数の減少は海陸における有志連合軍の活動や民間武装ガードの起用など有効な防衛手段による効果の表れとしている。

アデン湾・ソマリア海賊を除く、アフリカ海域における海賊事件発生件数は2016年が60件、2017年が47件と減少していたが、2018年は84件と急増、2019年は71件と減少したものの2020年は88件と増加しており、依然として多くの海賊事件が発生している。2015年12月1日よりハイリスクエリア（HRA）が縮小されたが、不審船の存在が報告されていることなどから、海賊の脅威は依然として存在し、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と注意を喚起している。

東南アジアにおいては、海賊発生件数は減少傾向にあるものの、シンガポール海峡における乗込み・窃盗事案は継続して発生しており、同海域における一層の注意喚起が必要である。

海賊事件発生件数は、2019年に減少傾向がみられたものの、2020年は、2018年とほぼ同じ件数に増加している。乗組員・乗客の被害状況については、人質が34名（前年比40%減）、誘拐が135名（前年略同様）、被害に遭った乗組員・乗客の数は、191名（前年比約9%減）であり、2019年から減少傾向が継続している。【資料6-1-1-2】

地域別にみると、1位ナイジェリア（35件）、2位インドネシア（26件）、3位シンガポール（23件）となった。ギニア湾を含む西アフリカ全体では84件が発生し、前年の65件と比べて約3割増加となった（件数は国際商工会議所（ICC）国際海事局（IMB）報告より）。事件の種別では、ハイジャック件数が3件で昨年と略変わらず、乗り込み・窃盗が増加している。【資料6-1-1-3】

全体的には、高い水準にあるアフリカ海域および東南アジアでの事件は横ばい傾向にあり、凶悪な事件は継続して発生しており、依然脅威は高い状況となっている。

1. アデン湾・ソマリア周辺海域

紅海を含むアデン湾・ソマリア周辺海域における海賊事件は、昨年同様0件であった。

ソマリア海賊による事件件数は、各国政府による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、民間武装ガードの採用等により大幅に減少したが、脅威は依然として大きく、活動も広範囲に及ぶため、海軍や各商船による警戒は不可欠であるとしている。

2. アフリカ海域

ギニア湾を含む西アフリカでは、2018 年をピークにして、2019 年は海賊件数が減少したものの、2020 年は 2018 年と同水準まで増加している。

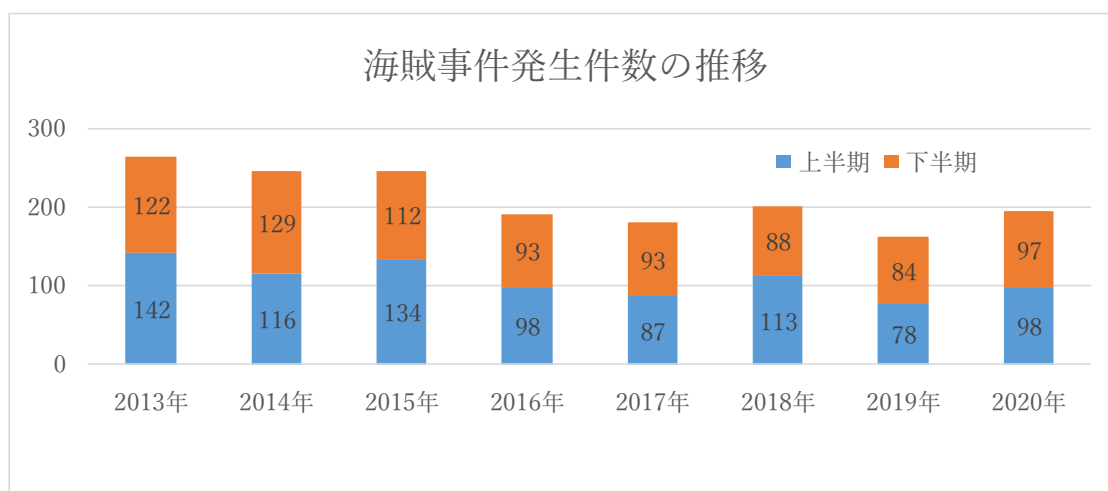
3. 東南アジア地域

東南アジアにおける海賊事件は、2013 年以降、減少傾向に推移しているが、依然として発生件数は多い。2018 年以降、ハイジャック事件は報告されていない。近年では比国政府のテロ組織に対する掃討対策が功を奏し、海賊事例は減少しているものの、依然として年数回の誘拐事件が発生している。

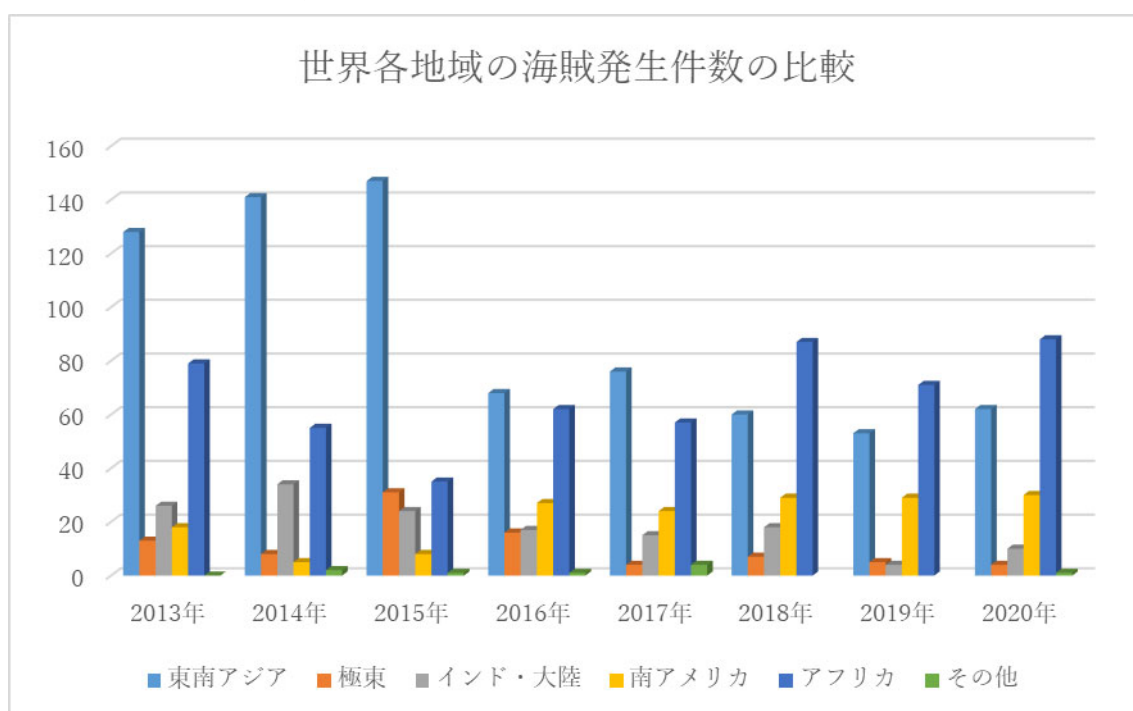
4. その他の地域

例年に 1、2 件で推移していた南米において、2016 年から増加し、南アメリカ全体の件数は 2018 年から横ばいとなっている。2020 年において増加傾向が見られたのは、ブラジル（7 件）、エクアドル（5 件）、ハイチ（5 件）であった。

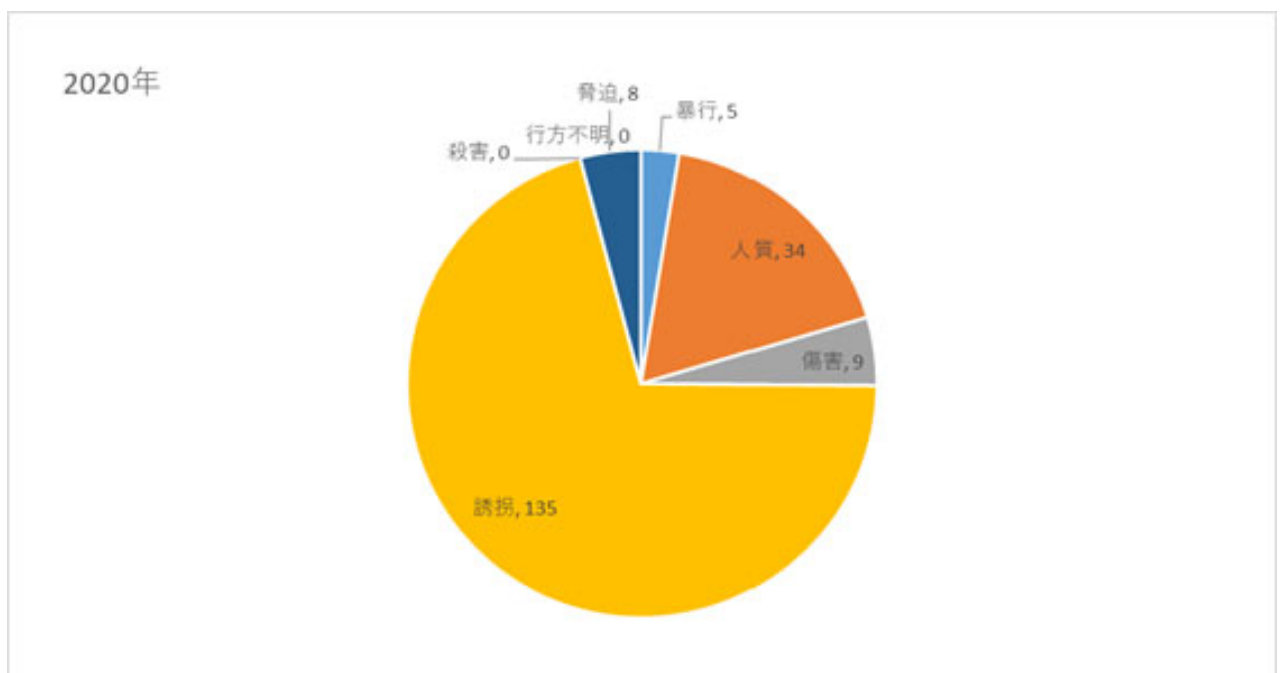
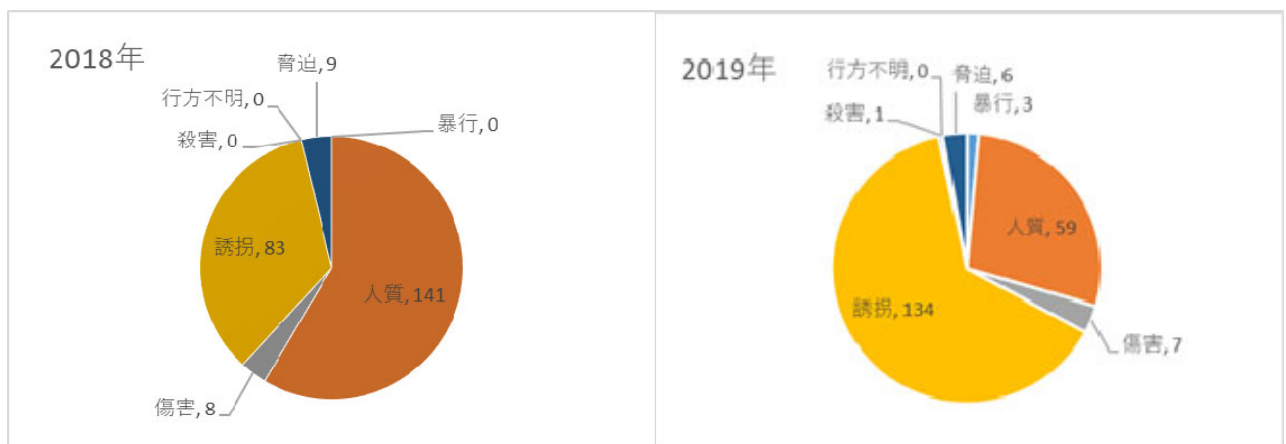
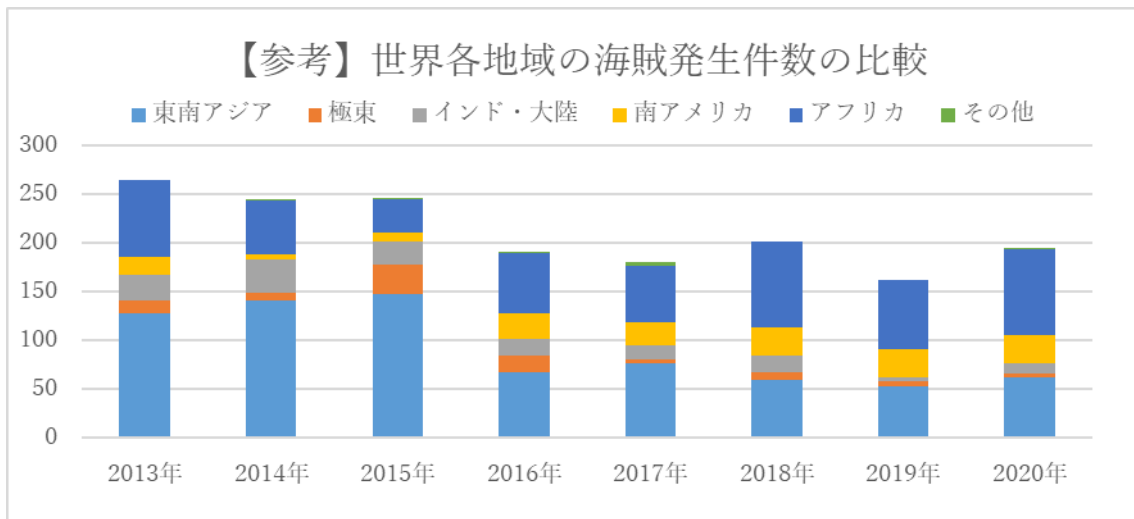
【資料 6-1-1-1】海賊事件発生件数推移



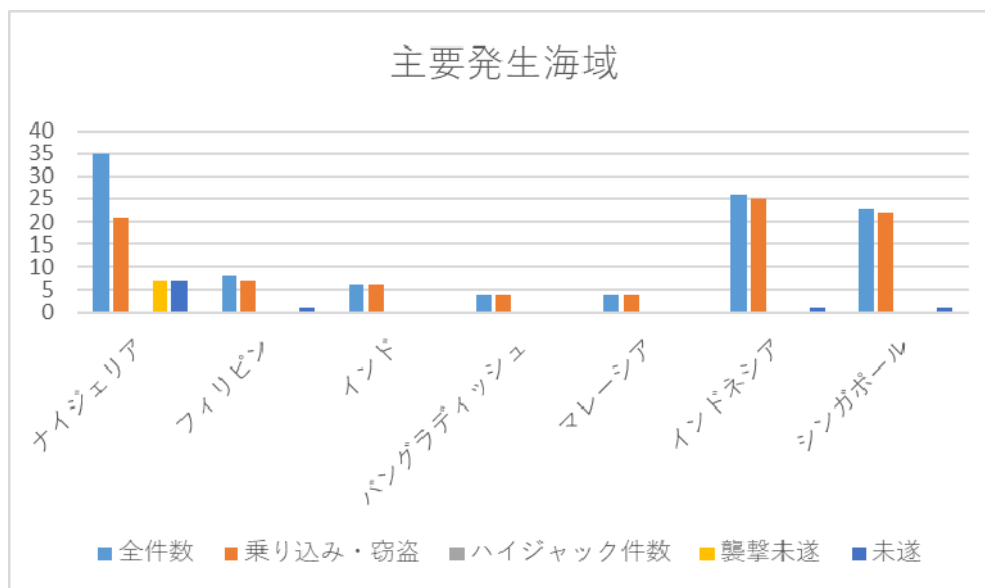
【参考】世界各地域の海賊発生件数の比較



【資料 6-1-1-2】乗客員・乗客の被害状況(過去 3 年比較)



【資料 6-1-1-3】主要発生海域



	ナイジェリア	フィリピン	インド	バングラ ディッシュ	マレーシア	インドネシア	シンガポール
全件数	35	8	6	4	4	26	23
乗り込み・窃盗	21	7	6	4	4	25	22
ハイジャック件数	0	0	0	0	0	0	0
襲撃未遂	7	0	0	0	0	0	0
未遂	7	1	0	0	0	1	1

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

これまで、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、海賊事件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、数年に亘り、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、日本籍船に武装ガードを乗せることができるようになった。しかしながら、同法は脆弱性の高い大型原油タンカーに限定されるなど、極めて限定的な適用内容となっているため、関係省庁と協議をし、改善を求めている。

2. アデン湾におけるわが国の海賊対処活動

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るから、エスコート式の直接護衛が実施されていたが、2013年12月よりわが国もCTF151

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（所謂ゾーンディフェンス）に参加している。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活動へ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

2020年度の海上自衛隊による護衛活動実績は、2020年1月1日～2020年12月31日の集計で、護衛回数17回、護衛船舶数は20隻（うち日本関係船舶5隻）に及ぶ。

CTF151（ゾーンディフェンス）は、2020年1月1日～2020年12月31日の集計で活動日数は290日、確認した商船隻数は約632隻となっている。また、護衛艦とともにアデン湾で哨戒を実施しているP3-C哨戒機の活動は、2020年1月1日～2020年12月31日の集計で飛行回数225回、飛行時間1,440時間、確認した商船20,939隻、商船および関係機関への情報提供は735回に達する。

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

アデン湾は世界的に重要な海上交通路であり、ジブチを拠点とした護衛活動は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、当協会では護衛艦等の出国と帰国行事へ参加している。また、2019年9月19日から22日に中島副会長を団長とする訪問団が、アデン湾の拠点であるジブチへ派遣し、海賊対処行動水上部隊・支援隊・航空隊および在ジブチ日本大使館ら関係者へ感謝の意を表した。

【2019年度の護衛艦の出国および帰国行事参加実績】

派遣海賊対処行動水上部隊出国行事への参加回数 2回(34～35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(32～34次隊)