

## 6・1 海賊問題

### 6・1・1 海賊の発生状況（主としてIMB 海賊レポートによる）

2021年における海賊事案は、132件と2020年の195件から、約30%減少した。

#### 【資料 6-1-1-1】

アデン湾・ソマリア海賊による事案は2011年の236件をピークに2012年以降から激減し、2015年には以後は0件を記録、2018年のみ3件あったが、2021年は未遂だが1件発生した。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。

事案件数の減少に伴い、同海域のハイリスクエリア(HRA)は縮小された。

アフリカ西部のギニア湾では34件(2020年が81件、以後カッコ内は2020年のものを示す)と大幅減であった。しかしながら、誘拐事案は世界中で最も多く、7件57名が発生した。

ソマリア沖を除く、アフリカ海域における過去数年での海賊発生件数は50件を越す状態が続いていたが、37件と大きく減少した。但し、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。

東南アジアにおける海賊発生件数は50-60件で推移しているが、インドネシアが9件(26件)大幅減となった一方で、シンガポール海峡は35件(23件)と急増した。

当海域では主として航行中の船舶への乗り込み、窃盗事案となっている。

2021年は海賊発生件数の減少が顕著であったが、人的被害状況に関しても、前年と比較すると、被害に遭った全乗組員・乗客の数は、82名(191名)と半減、このうち人質は8名(34名)、誘拐が57名(135名)であった。【資料 6-1-1-2】

多発地域別には、シンガポール35件、ペルー18件、フィリピン9件と続くが、アフリカ西部で、過去最大の発生件数が認められたナイジェリアは6件(35件)と大幅な減少を示した。

一方、新たな脅威として、南米での発生件数が36件(30件)と増加しており、特にペルーにおいて18件(8件)と増加が顕著であった。

#### 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は、未遂が1件であった。

ソマリア海賊による事案件数は、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。ハイリスクエリア(HRA)も縮小されたが、海賊の脅威が去ったわけではなく、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37件(88件)とこれまでの増加傾向が減少に転じ、上述のとおりナイジェリアも減少した。同国では2021年6月に海賊対処活動、Deep Blue Projectの運用を開始し、EEZの警戒を開始したが、この活動が件数減少に関与したのかは現時点では明らかではない。

い。

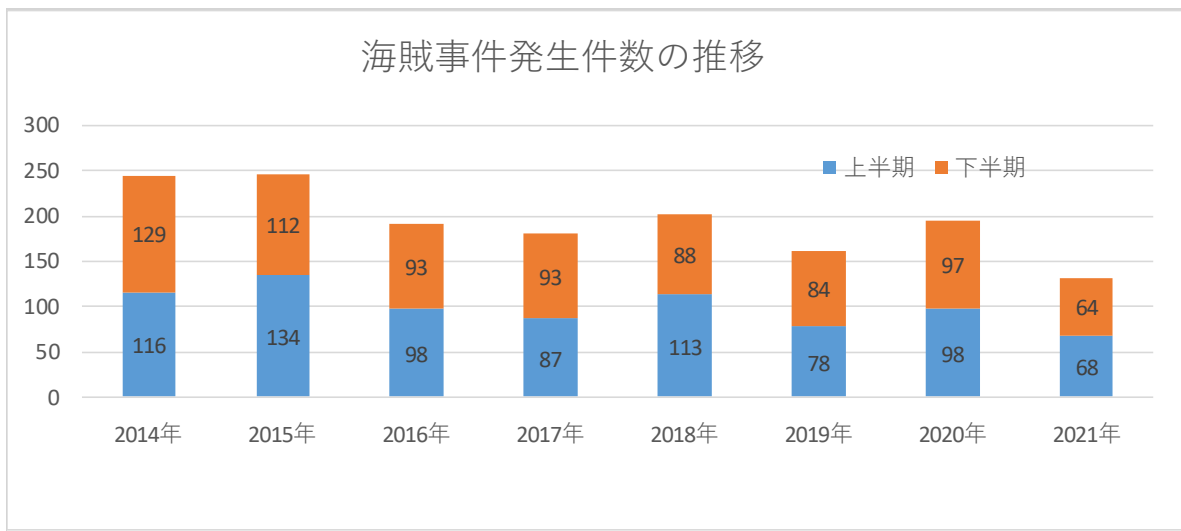
### 3. 東南アジア地域

東南アジアにおける海賊事案は、2013年以降、減少傾向を示しているが、シンガポール海峡で35件(23件)と前年比50%を超える増加を示した。窃盗のみならず、ナイフや銃を持って襲撃した事案も報告された。フィリピンでは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、依然として誘拐事件等の危険性は消失していないという。

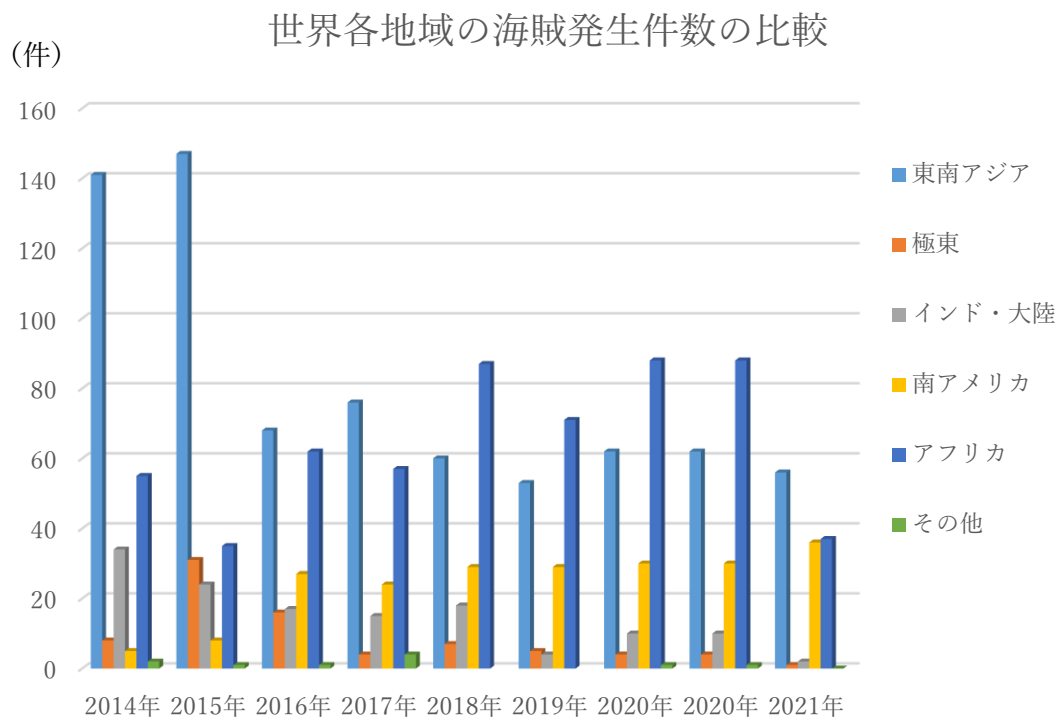
### 4. その他の地域

2021年、南米の発生は微増傾向にある。このうち、2021年に入って件数の増加を示したのは、ペルー18件(8件)、コロンビア6件(1件)であり、主たるものは窃盗であるが、警備体制の弱さが犯罪増加の一因とされている。

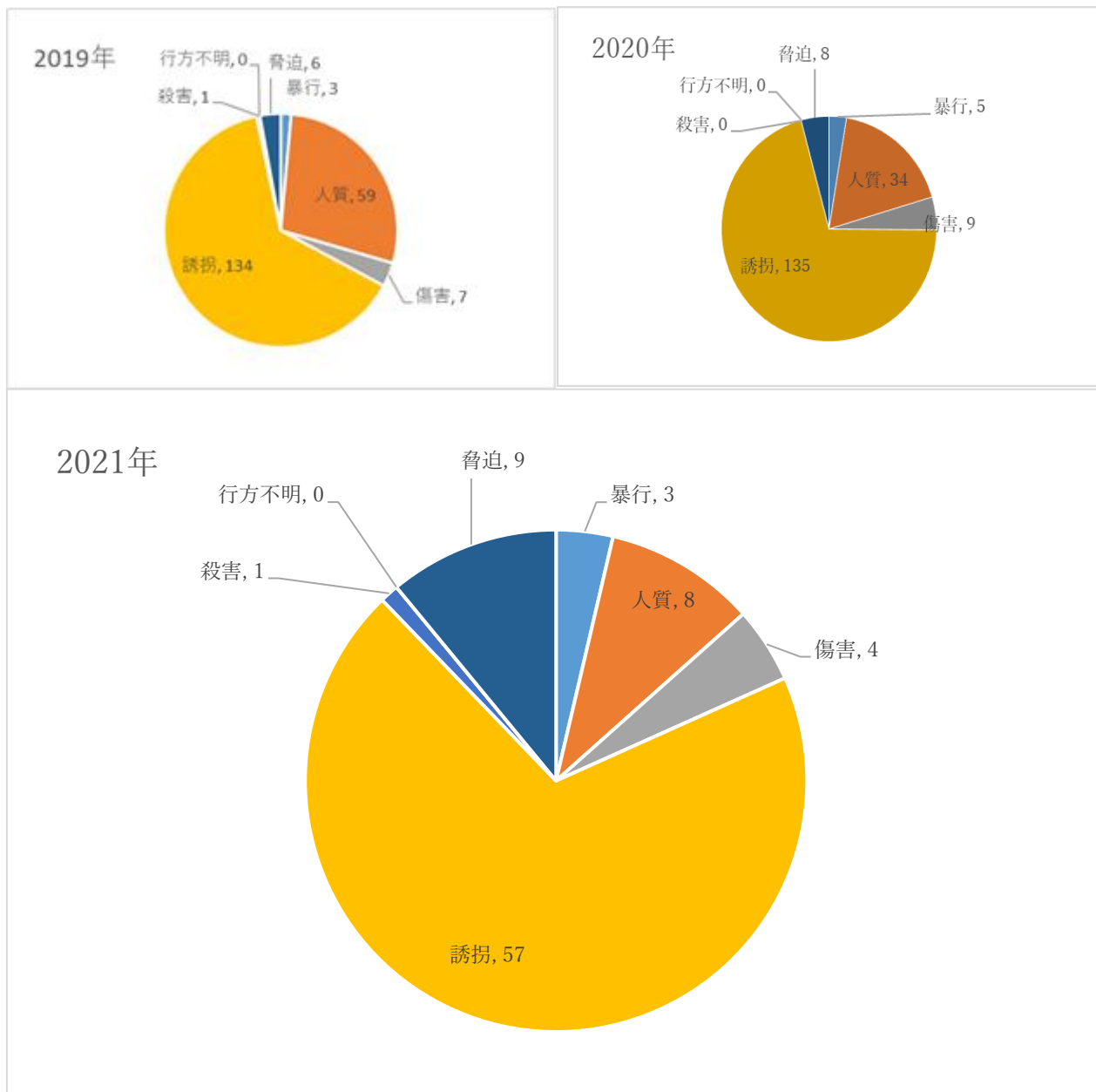
【資料 6-1-1-1】海賊事件発生件数推移



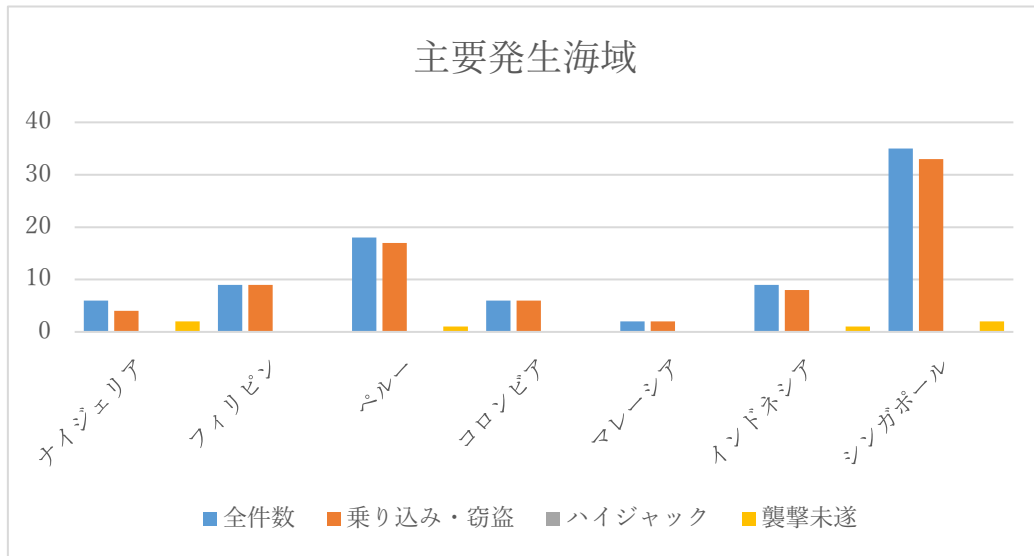
【参考】世界各地の海賊発生件数の比較



【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】主要発生海域



	ナイジェリア	フィリピン	ペルー	コロンビア	マレーシア	インドネシア	シンガポール
全件数	6	9	18	6	2	9	35
乗り込み・窃盗	4	9	17	6	2	8	33
ハイジャック	0	0	0	0	0	0	0
襲撃未遂	2	0	1	0	0	1	2

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、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(所謂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. アデン湾における護衛活動実績

2021年度の海上自衛隊による護衛活動実績は、2021年1月1日～2021年12月31日の集計で、護衛回数17回、護衛船舶数は18隻(うち日本関係船舶7隻)に及んだ。

CTF151/CTG151による(ゾーンディフェンス)の活動は、2021年1月1日～12月31日の集計で活動日数は288日、確認した商船隻数は約1,745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P3-C哨戒機の活動は、飛行回数196回、飛行時間1,130時間、確認した商船18,333隻、商船および関係機関への情報提供は388回に達した。(累計15,543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

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きた。

2021年は2020年と同様、コロナウィルス感染症の世界的な蔓延にともない、2019年まで実施してきたジブチを訪問したうえで現場隊員へ直接感謝の言葉を伝える活動を中断している。このため、防衛省および海上保安庁を訪問のうえで、関係者へ感謝状の授与を行った。

護衛艦の出国・帰国においても、参加を見送っていたが、コロナウィルス感染症まん延状況に落ち着きが見られた12月の帰国行事のみ、参加した。

#### 【2021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 0回

派遣海賊対処行動水上部隊帰国行事への参加回数 1回(39次隊)