

## 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）

2022年における海賊事案は、115件と2021年の132件から、約13%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、2016、17、18、21年に2、9、3、1件と10件未満を記録し、2015、19、20、22年は0件であった。

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現れとしている。

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、2023年1月1日に撤廃された。

アフリカ海域における過去数年での海賊発生件数は21件と減少しているが、多発地域であるアフリカ西部のギニア湾でも19件(2021年は34件、以後カッコ内は2021年のものを示す)と大幅減となり、誘拐事案も2件と低下した。

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。かつては20件以上であったインドネシアが10件(9件)と大幅減となった一方で、シンガポール海峡は38件(35件)と域内で突出している。

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。

2022年も引き続き、海賊発生件数の低下が認められたが、人的被害状況に関しても、前年と比較すると、その数は、55名(82名)と減少した。このうち人質は41名(8名)と大幅増だったが、誘拐は2名(57名)であった。【資料 6-1-1-2】

多発地域別には、シンガポール38件、ペルー12件、インドネシア10件と続くが、アフリカ西部での発生が30件以上と突出していたナイジェリアは2021年に6件と激減し、遂に0件となった。

一方、南米を新たな脅威として、昨年は指摘したが19件(36件)と半減した。なお、ペルーも12件(18件)と減少したが、南米地域で唯一2桁を記録した。

#### 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0件であったが、疑わしい報告は数

件挙げられていた。

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)は前年の縮小の上、2023年1月1日から撤廃となったが、海賊の脅威が去ったわけではなく、各国から派遣される軍隊、自衛隊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19件(37件)と発生件数が減少したが、260海里沖で襲撃された船舶もあることから、入港調整などの為に沖合で漂泊するような船舶は、陸岸から300海里以上離すことが推奨されている。

上述のとおりこれまで海賊が多発していたナイジェリアは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。2022年は事案の発生は無かったが、依然として高リスク海域とされている。

アデン湾におけるBMPと同様に、西アフリカの行動指針BMP WAの活用は重要である。

## 3. 東南アジア地域

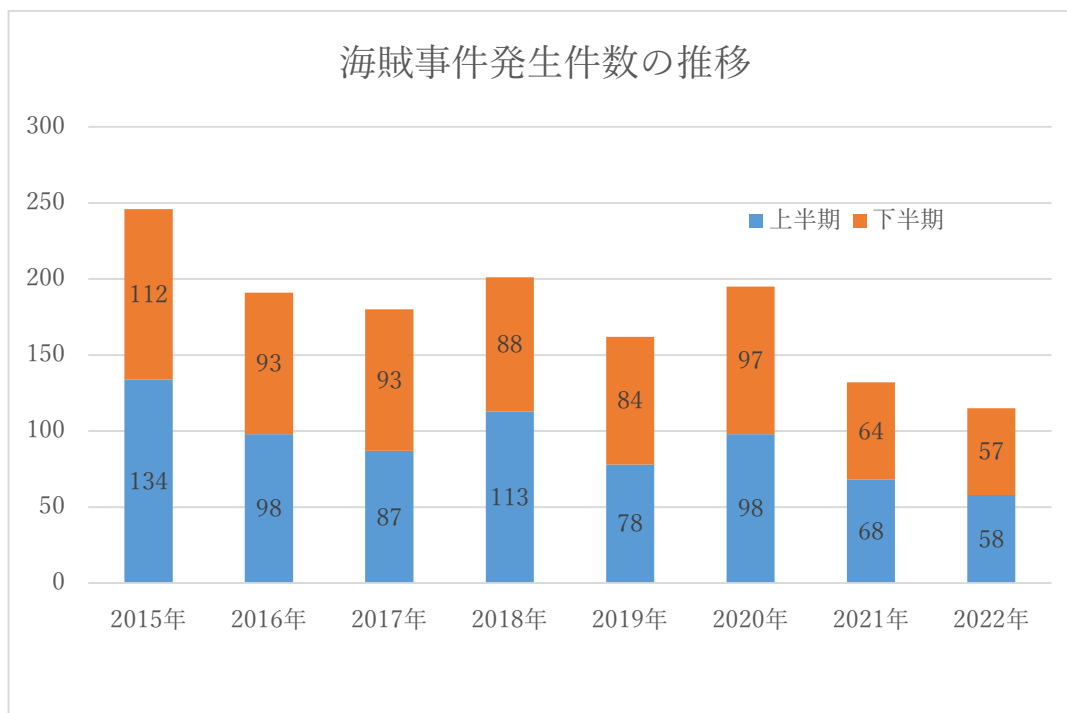
東南アジアにおける海賊事案は、2013年以降、減少傾向を示している一方で、シンガポール海峡は38件(35件)と増加中である。シンガポール海峡は夜間の襲撃が多く、船舶が警報を吹鳴すると、襲撃を中断し逃走する傾向にあり、警戒監視が重要である。

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に対する警戒が必要としている。

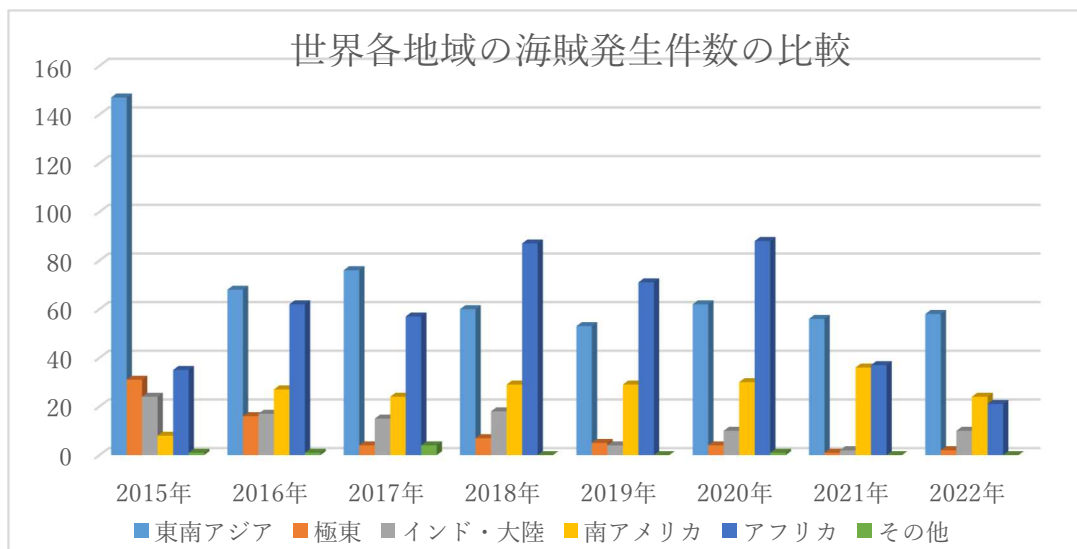
## 4. その他の地域

ペルーやブラジルでは事案が発生しており、警戒を要する。ベネズエラでの発生は無かったが引き続きの警戒を要す。

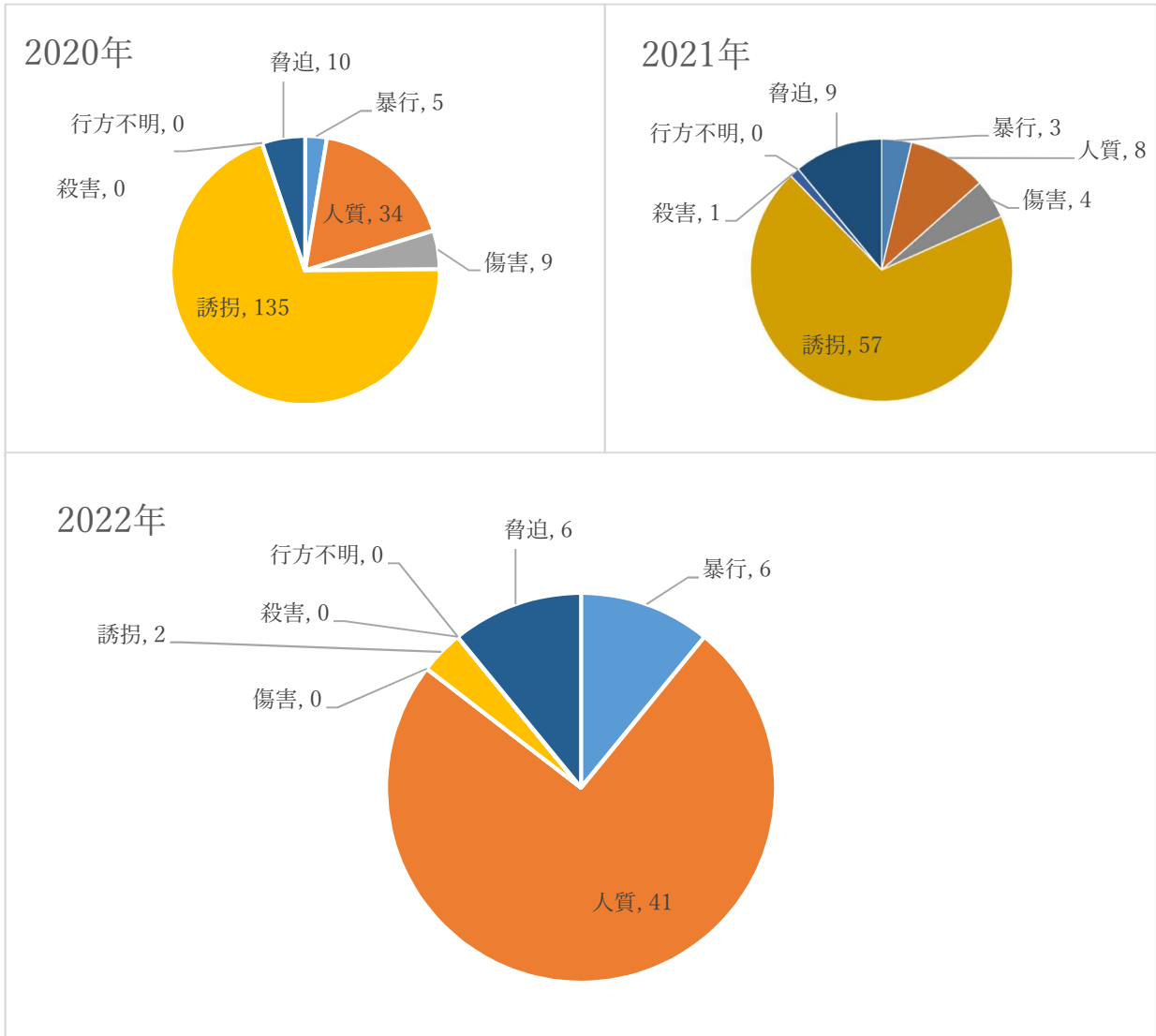
【資料 6-1-1-1】海賊事件発生件数推移



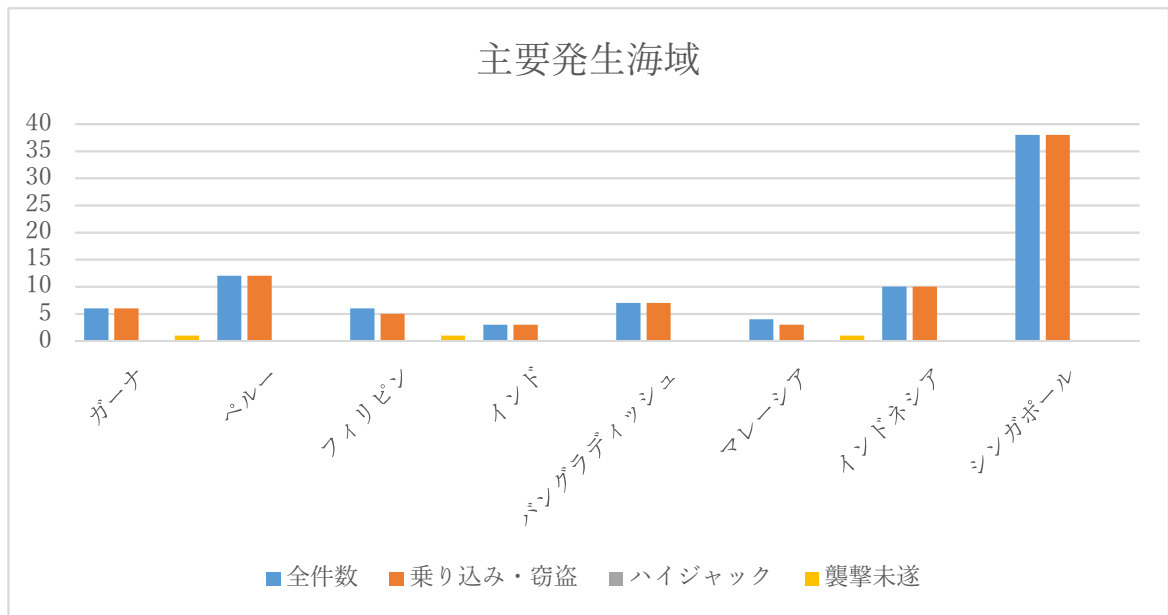
【参考】世界各地域の海賊発生件数の比較



【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】主要発生海域



	ガーナ	ペルー	フィリピン	インド	バングラ デッシュ	マレーシア	インドネシア	シンガポール
全件数	6	12	6	3	7	4	10	38
乗り込み・窃盗	6	12	5	3	7	3	10	38
ハイジャック	0	0	0	0	0	0	0	0
襲撃未遂	1	0	1	0	0	1	0	0

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

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

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

2022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6回、護衛船舶数は7隻(うち日本関係船舶4隻)であった。(累計870回、3,947隻)

同じく、CTF151/CTG151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188日、確認した商船隻数は約6,768隻(累計28,115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192回、飛行時間1,130時間、確認した商船20,621隻(累計3,041回、21,870時間、261,346隻)、商船および関係機関への情報提供は330回に達した。(累計15,873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。

2022年に入り、徐々に制限が緩和されたこともあり、自衛隊がジブチ拠点設立10周年記念式典を開催する運びとなり、当協会は当地を訪問し、護衛艦、航空隊、拠点の幹部隊員とのみ面会し、直接感謝の言葉を伝えた。

また、国内においては防衛省および海上保安庁を訪問し、派遣隊幹部へ感謝状の授与を行った。

護衛艦の出国・帰国行事についても、厳しい感染症対策を講じたうえで、可能な限り、参加することとした。

#### 【2022年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(41次隊)