

## 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）

2023年における海賊事案は、120件と2022年の115件から、5%増加した。

海賊多発地域別には、シンガポール37件、ペルー14件、インドネシア18件と続くが、かつて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、2023年は2件である。

ペルーは、2021年より増加してきたが14件(12件)と引き続き、南米地域で唯一2桁を記録している。

2023年は海賊発生件数が微増傾向にあり、人的被害状況に関しても、前年と比較すると、その数は、102名(55名)と倍増している。このうち人質も73名(41)と大幅増となり、誘拐も14名(2名)と急増した。

#### 【資料 6-1-1-1】

##### 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月にソマリア沖700マイルでハイジャックが1件発生した。これは2017年以降、最初のケースであり、ソマリアの海賊によるものとされる。

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てきたとされる。

このような状況を受け、海運団体が海賊多発地域に設定していたハイリスクエリアは2023年1月1日に撤廃された。

ただし、各国から派遣される軍隊、自衛隊や各商船による警戒は継続されてきた。海賊の脅威が去ったわけではなく、警戒が不可欠であると認識されていることが理由である。

国際海事局(IMB)はソマリア海賊について、遠洋での活動能力を有するとし、海運界に警戒を呼び掛けている。

##### 2. アフリカ海域

アフリカ海域における過去と比較すると2023年の海賊発生件数は26件と低水準を維持し、海賊多発地域であるアフリカ西部のギニア湾も22件(2022年は19件、以後カッコ内は2022年のものを示す)と同様に低水準を維持している。

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。

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、事案発生が 2 件(0 件)と低い水準に抑えられているが、300 マイル沖での事案発生もあり、依然として高リスク海域とされ、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と認識されている。

### 3. 東南アジア地域

東南アジアにおける海賊発生件数は 67 件であった。インドネシアが 18 件(10 件)と増加傾向にあり、シンガポール海峡は 37 件(38 件)と域内で突出している。

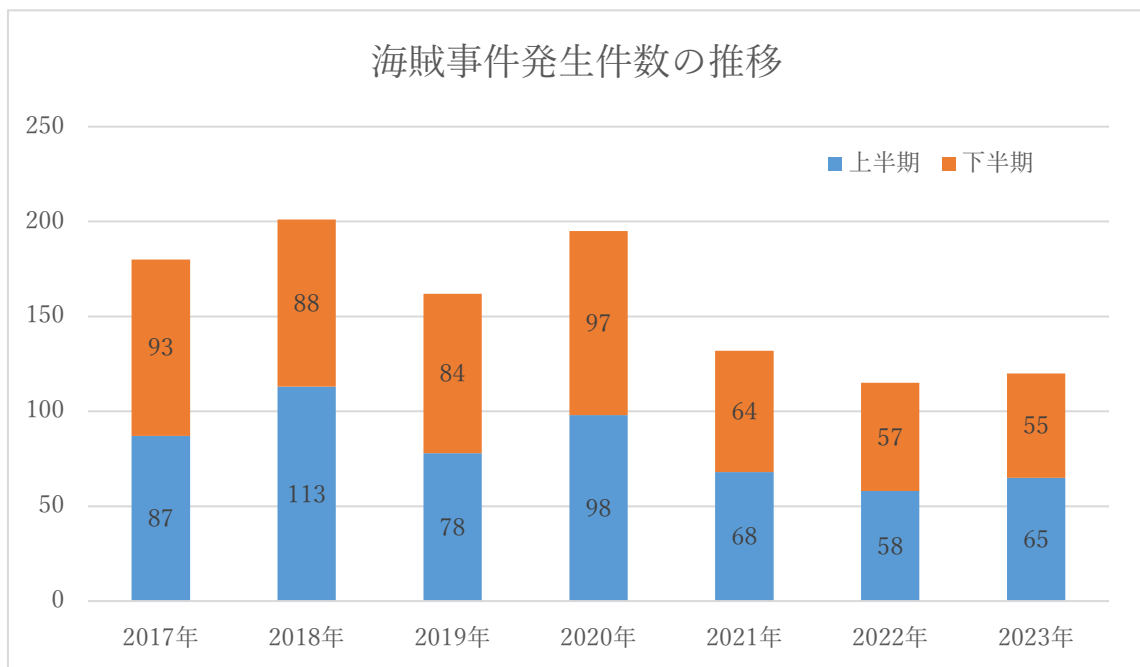
当地域での事案は航行中或いは錨泊中の船舶への乗り込んだうえでの、窃盗が殆どとなっている。シンガポール海峡の海賊は夜間の襲撃が多く。船舶が警報を吹鳴すると、襲撃を中断し逃走することもあり、警戒監視が重要である。

フィリピンでは政府の民兵に対する掃討対策が功を奏し、誘拐事案は 0 件となっているが、依然として警戒が必要としている。

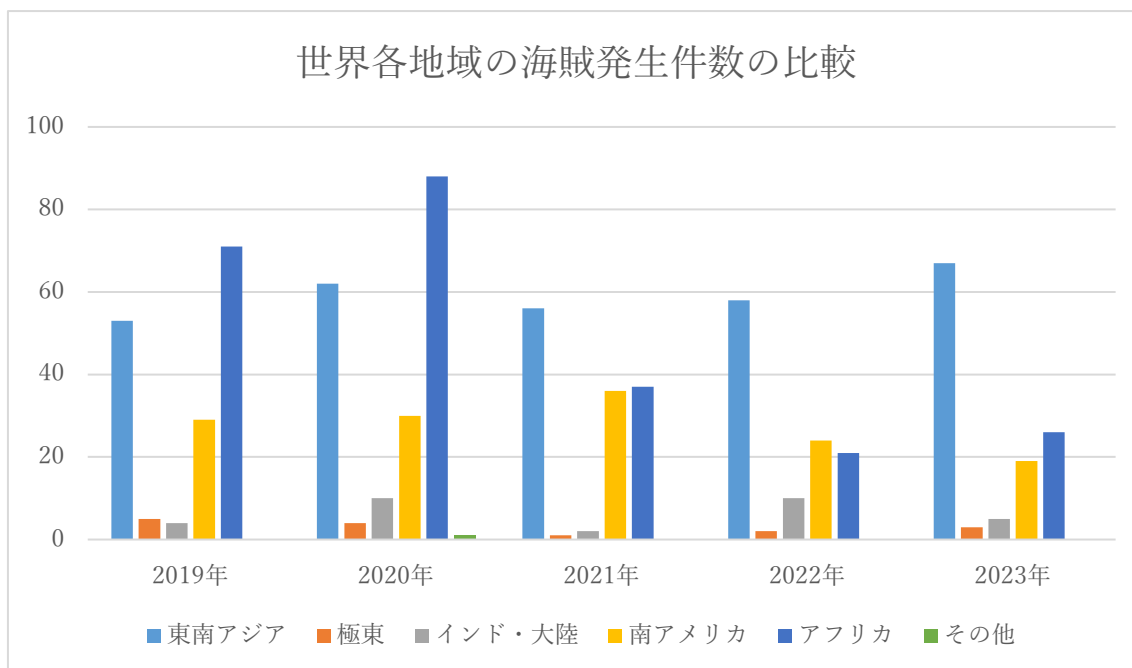
### 4. その他の地域

ブラジルやメキシコなどの中南米域での事案は減少傾向にありあるが、ペルーにおいては引き続き事案が発生しており、警戒を要するとしている。

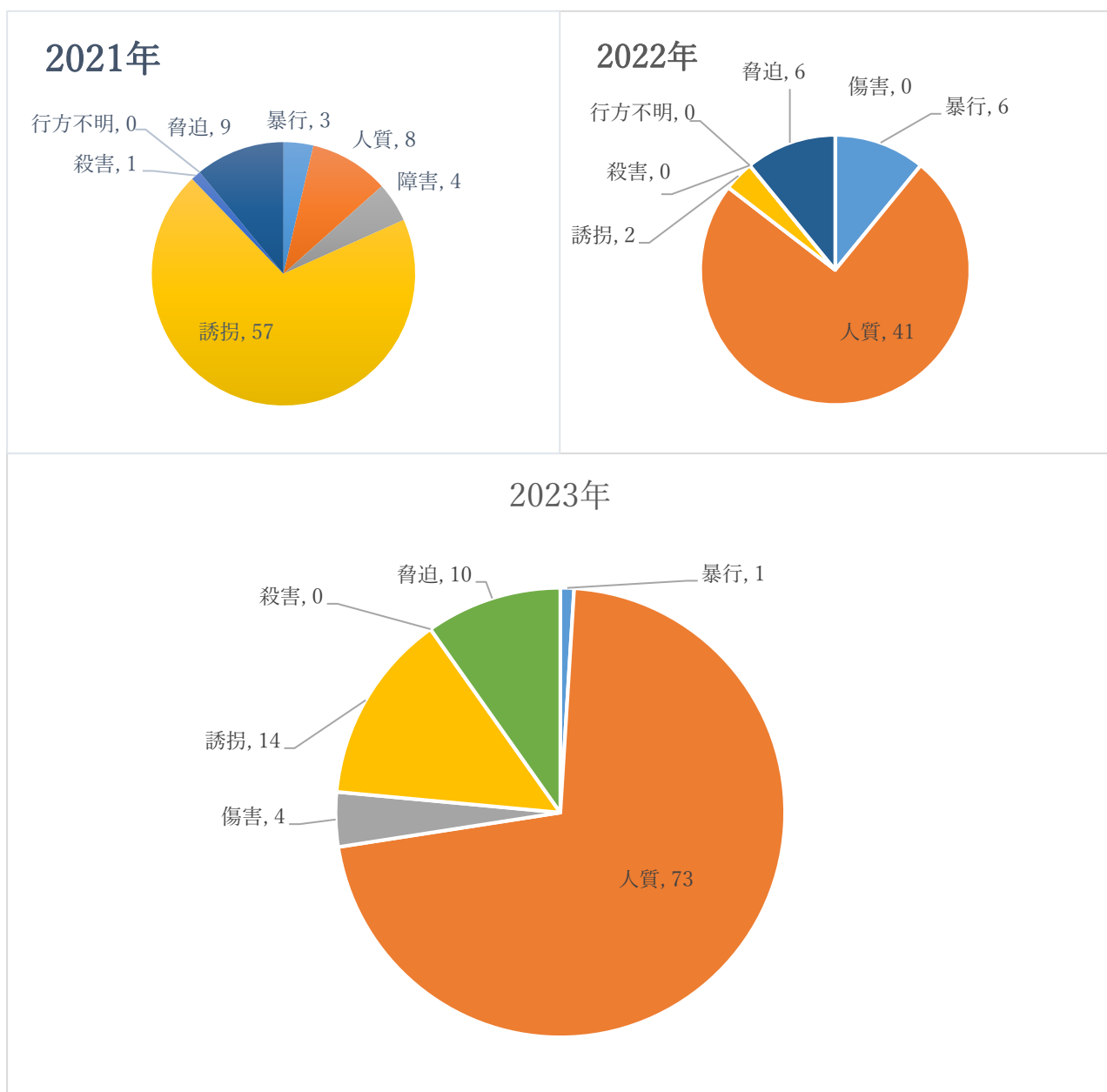
【資料 6-1-1-1】海賊事件発生件数推移



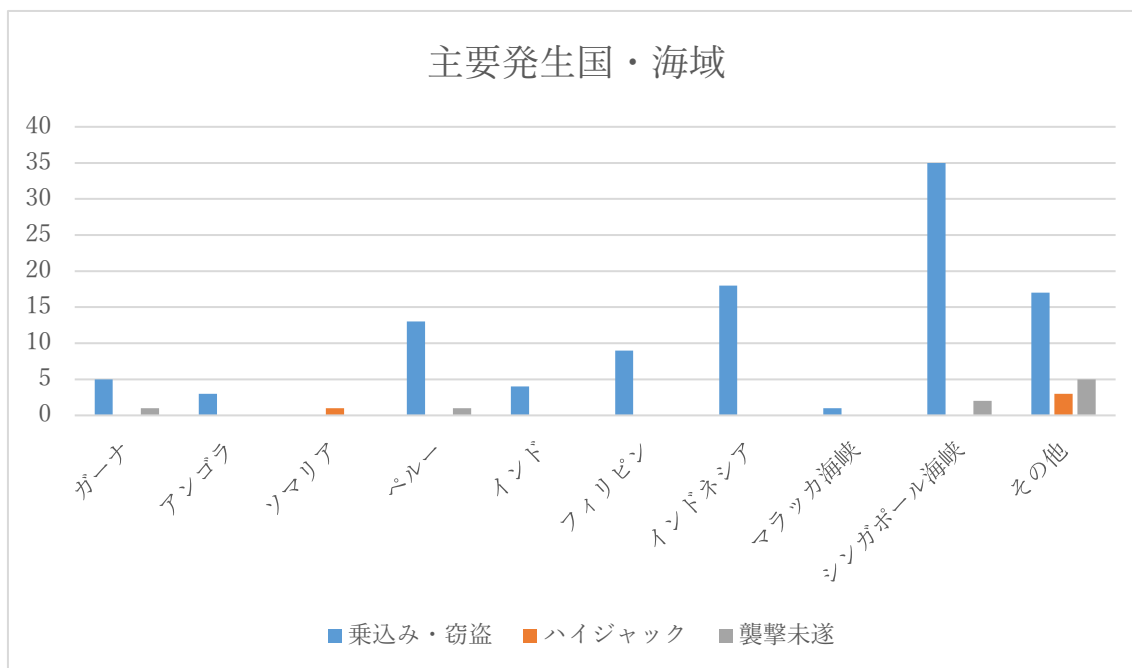
【参考】世界各地域の海賊発生件数の比較



【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

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、日本籍船へ武装ガードを乗船させることが可能となった。

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

2023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4回、護衛船舶数は4隻(うち日本関係船舶0隻)であった。(累計875回、3,952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196日、確認した商船隻数は約4,929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186回、飛行時間1,240時間、確認した商船20,832隻(累計3,227回、23,110時間、282,378隻)、商船および関係機関への情報提供は375回に達した。(累計16,248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。

その後、徐々に制限が緩和されてきたことから、2022年の自衛隊のジブチ拠点設立10周年記念式典へ参加、2023年には池田会長(当時)が4年ぶりに当協会訪問団を結成し、護衛艦、航空隊、拠点の隊員に直接感謝の言葉を伝えた。2023年9月にもジブチ訪問団を検討したが、4月にスーダンで発生した武力衝突に関して、自衛隊による邦人脱出オペレーションでジブチの拠点が活用されるなどしていたことから、その影響も考慮し、実施を延期した。

また、国内においては11月に明珍会長が防衛省、海上保安庁を初めとする関係者を招いた、「海賊対処行動感謝の集い」を再開し、多くの関係者に感謝の言葉を伝えた。

護衛艦の出国・帰国行事についても、参加が可能となったことから、可能な限り出席している。

#### 【2023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(44、46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(43、44、45次隊)

(45次隊出国行事は荒天のため、欠席)