

2011年 海賊対処レポート

2012年1月

ソマリア沖・アデン湾における
海賊対処に関する関係省庁連絡会

はじめに

本レポートは、ソマリア海賊の動向や我が国の取組みとその成果等について、2011年分をとりまとめたものである。ソマリア沖・アデン湾における海賊対処については、下記の関係省庁連絡会を発足し、継続的に情報共有・分析を行っていることから、政府全体の取組みと成果も含めてとりまとめたものである。近年急増しているソマリア海賊に対して、内閣官房を含めた関係省庁が一体となり、対策を検討、実施しているところである。引き続き、ソマリア海賊問題解決のために積極的に取り組んで参りたい。

【ソマリア沖・アデン湾における海賊対処に関する関係省庁連絡会】

内閣官房副長官補（安全保障・危機管理担当）が主催し、下記構成員により定期的に、ソマリア海賊の動向等に係る情報共有のために会議を開催している。

- 内閣危機管理審議官
- 内閣審議官
- 内閣官房副長官補（安全保障・危機管理担当）付
- 内閣官房（総合海洋政策本部事務局）
- 法務省（刑事局）
- 外務省（総合外交政策局）
- 国土交通省（海事局）
- 防衛省（運用企画局、統幕運用部）
- 海上保安庁（警備救難部）

目 次

1	ソマリアを拠点とする海賊（ソマリア海賊）の現状	1
(1)	ソマリア沖・アデン湾について	1
(2)	ソマリア海賊の現状	2
(3)	日本関係船舶に対するソマリア海賊事案	7
2	ソマリア海賊に対する国際社会及び我が国の取組み	9
(1)	国際社会の取組み	9
(2)	我が国の取組み	10
(3)	取組みの成果	16
3	日本の海賊対策に関する内外からの評価等	19
4	その他（ジブチにおける派遣海賊対処行動航空隊の活動拠点開設）	21

参考資料（別紙第1、別紙第2）

1 ソマリアを拠点とする海賊（ソマリア海賊）の現状

(1) ソマリア沖・アデン湾について

我が国は、国民の安定的な経済・社会生活の基盤となる各種エネルギー資源や鉱物資源、漁業資源、農産物やその他の資源の多くを海外から輸入しており、貿易量（トン数ベース）の99.7%が海上輸送に依存していることから、船舶の航行の安全確保は我が国経済及び国民生活にとって重要不可欠である。

なかでも、日本から約12,000km離れたアデン湾は、スエズ運河を経由してアジアと欧州を結び、我が国にとっても極めて重要な海上交通路となっている。ここは、年間約1万8000隻の世界の船舶が通航しているが、そのほぼ1割にあたる約1,600隻は日本関係船舶[※]である。そして、全世界のコンテナ貨物の約2割、日本からの総輸出自動車全体の約2割にあたる約94万台の自動車と同海域を通過して運ばれている。このことから、この海域における船舶の安全確保は、我が国における喫緊の重要課題のひとつである。

※ 日本関係船舶：日本籍船及び邦船社が運航する外国籍船



(2) ソマリア海賊の現状

ア ソマリア海賊による事案発生件数は年々増加

I MB (International Maritime Bureau : 国際海事局) の年次報告書によれば、2011年の全世界の海賊発生件数は439件であり、2010年の445件より抑制されたものの、過去最悪の状態が続いている。また昨年1年間で、ハイジャックされた船舶45隻、計895名が海賊に抑留、脅迫、殺害される等の被害を受けた。

かつては東南アジアが主な海賊事案発生地域であったが、2008年以降多発し続け、2011年において全世界の発生件数の半数以上を占め、船舶航行の安全に対する脅威という大きな国際問題となっているのがソマリア海賊である。

2008年から急増したソマリア海賊事案は、2009年218件、2010年219件とわずかに増加を続け、2011年には過去最悪の237件の海賊事案が発生した。2011年にハイジャックされた船舶は28隻、491名が海賊に抑留、誘拐等の被害を受け、そのうち8名は殺害されている。2011年12月31日現在、11隻及びこれに乗船している193名が身代金目的で抑留されているのに加えて、23名が誘拐、抑留されたままである。(図1)

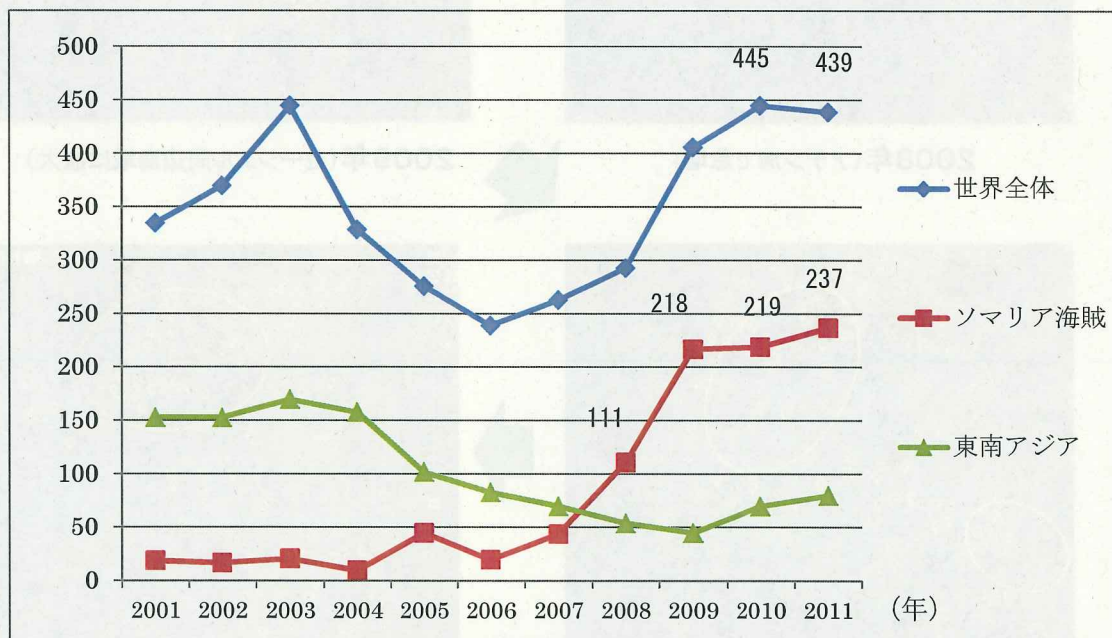


図1 海賊事案の発生状況

イ ソマリア海賊の発生海域は年ごと変化

2007年頃から増加をはじめたソマリア海賊事案は、2008年は大部分がアデン湾に集中していた。ソマリア海賊対処のために、ソマリア沖・アデン湾に約30か国が軍艦・軍用機等を派遣して活動を強化する中、2009年はソマリア東方海域、特にセーシェル周辺海域での海賊事案が増加するようになり、2010年には、ケニア・タンザニア沖や西インド洋の広大な海域まで海賊事案が拡大していった。2011年は、西インド洋への拡大は収まらず、特にペルシャ湾を経由するオイルルートの近傍であるオマーン沖に集中して発生し、船舶の航行安全に大きな脅威となっている。(図2)

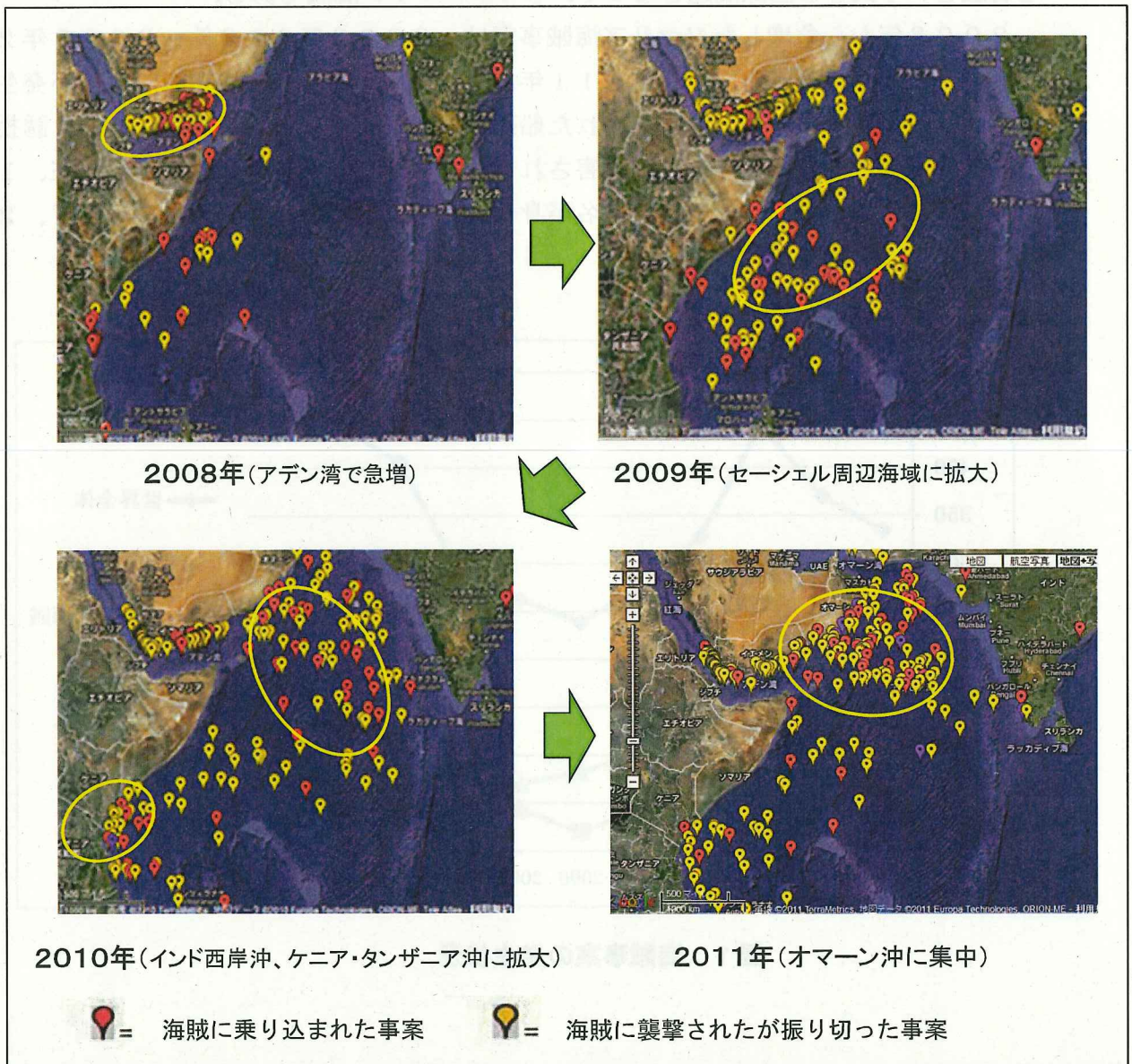


図2 ソマリア海賊発生場所の推移

ウ ソマリア海賊の発生時期はモンスーン期との関連大

ソマリア沖では、毎年一定の時期に季節風（モンスーン）が吹き、沿岸諸国の海上貿易、交通に大きな影響を与えている。特に使用する船舶が小型である海賊にとってこの影響は大きく、例年6月～8月及び12月～2月は海賊事案が顕著に減少している。この傾向は特に2009年、2010年が顕著であった。

一方、2011年は、年当初は季節風の期間に関係なく極めて多くの海賊事案が発生したものの、年の後半には全般的にその発生件数は減少した。（図3）

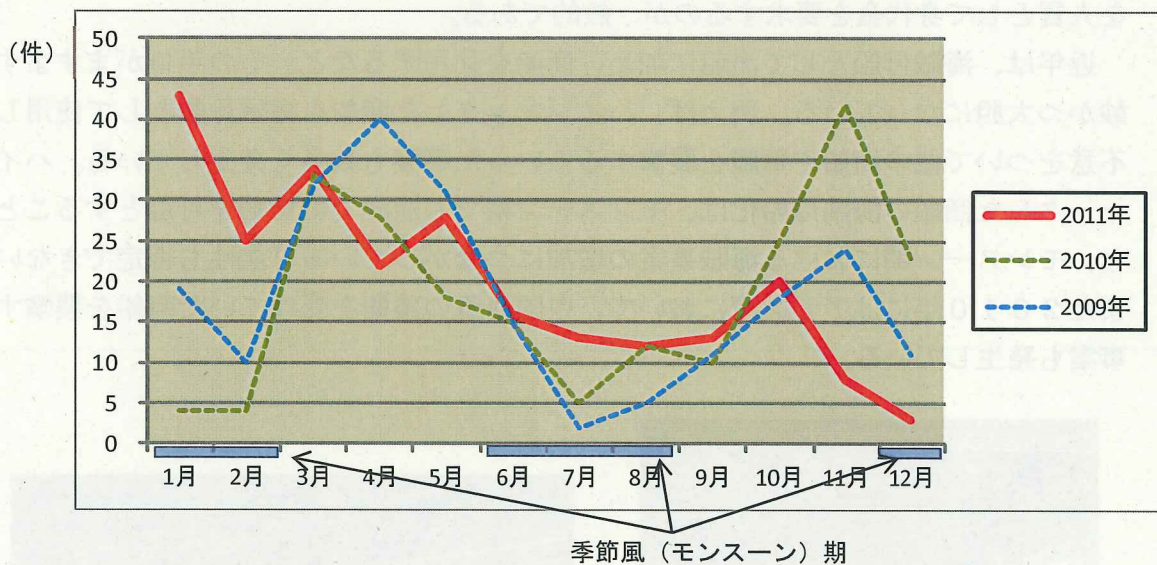


図3 ソマリア海賊による事案発生件数の月別推移



海上自衛隊P-3C哨戒機が撮影した海賊らしいスキフ（小型ボート）

エ ソマリア海賊の手口が大胆に

世界で発生している海賊事案は、港の沖合に停泊している船舶に対して闇夜にまぎれて金品を盗み取るといった武装強盗的なものが多い。一方、ソマリア海賊の特徴は、そのほとんどが航行中の船舶に対して自動小銃やロケット・ランチャーを使って襲撃し、ハイジャックしていることである。

その手口は、遠方への航行能力を有する母船と攻撃用の高速の小型ボート（数隻）を使用して、ターゲットとなる船舶に対し発砲し、停船させ、あるいは船に接近したところで、梯子やロープを引っ掛け船へ乗り込み、船舶そのものを支配しつつ乗組員を人質として身代金を要求するのが一般的である。

近年は、海賊母船として漁船に加え、商船を利用するなど、その手口がますます巧妙かつ大胆になっている。例えば、ハイジャックした商船を海賊母船として使用し、不意をついて他の商船や軍艦を襲撃するといった事案も数多く発生している。ハイジャックした商船の海賊母船化は、モンスーン期でも遠洋での活動を可能とすることから、モンスーン期における海賊事案の増加につながっている可能性も否定できない。また2010年にはアデン湾において、中国海軍の護衛を受けていた商船を襲撃する事案も発生している。



商船に乗り移ろうとする海賊

オ ソマリア海賊回避手段について

2011年にソマリア海賊に襲撃された事案237件のうち、最終的にハイジャックされてしまったものは12%弱に当たる28件であり、逆に88%余りの209件がハイジャックを回避している。

IMB年次報告書によるとその回避方法は、海賊に乗り込まれる前に排除したのものとして、

- ① 商船等が増速、ジグザク航行、放水などの回避運動・措置をとることによって追跡を振り切ったもの：90件、
- ② 回避運動・措置を実施しつつも、最終的に乗船中の武装・非武装の警備員による威嚇・警告射撃・応戦等により排除したもの：91件、
- ③ 付近の救難要請を受けた軍艦等による対応により排除したもの：8件である。

また、海賊の乗り込みは許したものの、ハイジャックされるのは回避したものとして、

- ④ シタデルと呼ばれる船内の緊急用の避難区画に退避、救助要請を行い、その後、海賊はあきらめて退船、もしくは付近警戒中の軍艦等が救出したもの：18件、
- ⑤ その他特殊な事例（乗員の抵抗により海賊が退船したもの等）：2件、であった。（図4）

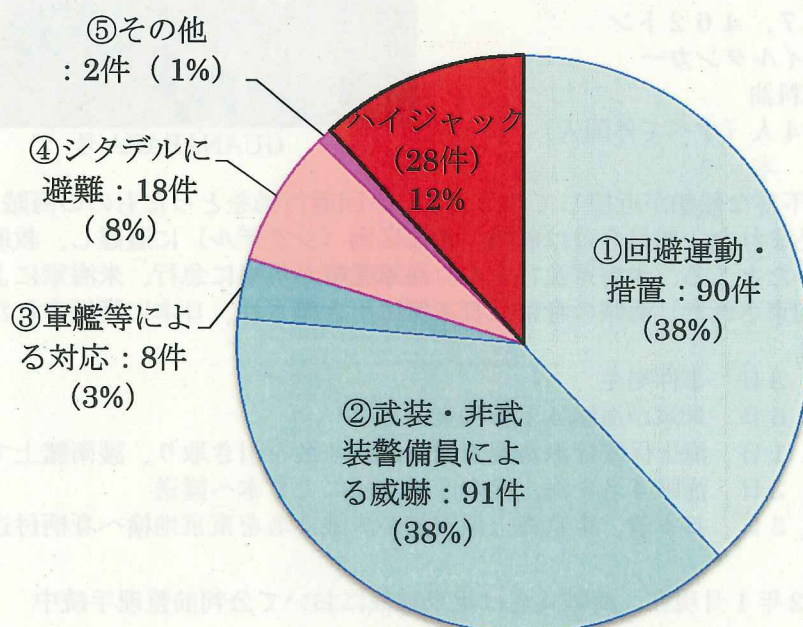


図4 海賊回避手段

(3) 日本関係船舶に対するソマリア海賊事案

ア 全般

ソマリア海賊により日本関係船舶が受けた近年の被害状況は、別紙第1のとおりである。2011年に世界全体で発生した日本関係船舶の海賊被害件数は、11件であり、このうち、ソマリア海賊によるものは2件であった。

2011年のこの2件の事案は、いずれも日本籍船ではなく、かつ、日本人が乗船していなかった。しかしながら、特にインド洋オマーン沖の公海上で海賊に乗り込まれ、現地に展開する有志連合軍が海賊を拘束した日本関係船舶グアナバラ号事案は、拘束された海賊を引き取って日本に護送し、我が国の国内法に基づき刑事手続を取った初めての事例である。

イ 2011年における事案具体例

○ 事例1

日時：2011年3月5日（土）
22時15分頃（日本時間）
場所：オマーン沖（インド洋）
船名：GUANABARA（船籍：バハマ）
総トン数：57,462トン
船種：オイルタンカー
積荷：燃料油
乗組員：24人（すべて外国人）
運航会社：日本



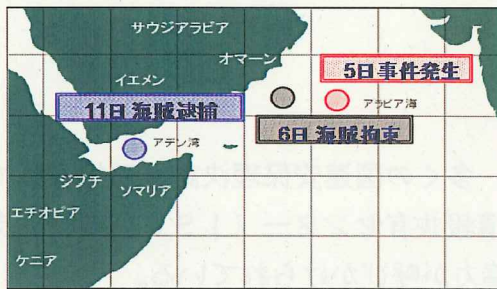
GUANABARA 号

事案概要：不審な船舶が近接してきたことから回避行動をとったものの海賊4名に乗り込まれた。船員全員は船内の避難区画（シタデル）に避難し、救助を待っていたところ、米海軍及びトルコ海軍艦艇が現場に急行、米海軍により海賊は拘束された。海賊の身柄は日本側に引き渡され、日本に護送された。

- 3月 5日 事件発生
- 6日 米軍が海賊4名を拘束
- 11日 海上保安庁派遣捜査隊が海賊4名を引き取り、護衛艦上で逮捕
- 12日 海賊4名を海上保安庁航空機にて日本へ護送
- 13日 日本着、東京海上保安部が海賊4名を東京地検へ身柄付送致

2012年1月現在、海賊4名は東京地裁において公判前整理手続中

人員・船体被害：人的被害なし。（乗組員全員は避難区画に避難していたため無事。）
機器類損傷。



事案発生場所等



海保航空機で護送される海賊

罪名罰条：

海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律違反
 同法第2条第1号（船舶の強取・運航支配罪）
 第3条第1項（無期又は5年以上の懲役）
 同条第2項（前項の未遂罪）
 刑法第60条（共同正犯）

○ 事例2

日 時：2011年9月28日（水）
 21時30分頃（日本時間）

場 所：紅 海

船 名：GINGA BOBCAT
 （船籍：パナマ）

総トン数：16,222トン

船 種：ケミカルタンカー

乗 組 員：20名（すべて外国人）

積 荷：リン酸

運航会社：日 本

事案概要： 小型ボートにより約15分間追跡を受けRPGによる発砲を受ける。回避行動により追跡を振り切ったが、後部甲板左舷にRPG被弾による破孔が1箇所発生した。（航行に支障なし。）

人員・船体被害：後部左舷に直径10cmの破孔1箇所



GINGA BOBCAT号

2 ソマリア海賊に対する国際社会及び我が国の取組み

(1) 国際社会の取組み

ソマリアの海賊問題に対処するため、多くの国連安保理決議が採択されており、海賊抑止のための軍艦・軍用機の派遣、情報共有センター（ISC）の設立支援、ソマリア「暫定」政府の能力向上支援等の協力が呼びかけられている。

また、2009年には、各国による海賊対策や国際協力の調整・情報交換を目的としてソマリア沖海賊対策コンタクト・グループが設置されている（2011年末現在60カ国、20国際機関が参加）

また、国連以外の国際会議でもG8関連会合やアジア欧州会合（ASEM）などにおいても、海賊対策が議論されている。

国際社会による取組み

国連安保理

●累次の国連安保理決議を採択し、海賊抑止のための協力を呼びかけ

1816号(2008)
1838号、1846号、1851号(2009)
1897号、1918号、1950号(2010)
1976号、2020号(2011)

ソマリア沖海賊 コンタクトグループ会合

安保理決議1851号に基づき、ソマリア沖海賊対策に関する国際協力の枠組みとして2009年1月に設立され、その後定期的に会合が開催されている(これまで10回開催)。2009年の第4回会合では日本が議長国を務めた。

5つの作業部会

- (1) 軍事オペレーションの調整-周辺国の海上取締能力の向上支援
- (2) 海賊の訴追問題
- (3) 海運業界との連携-船舶の自衛能力の向上
- (4) 海賊対策の広報-情報発信
- (5) 海賊資金の遮断、リーダーの割り出し

その他の国際会議

●IMOジブチ会合

2009年1月、ソマリア周辺海域の諸国が参加し開催され、海賊対策に関する「行動指針」を採択。周辺国の海上保安能力強化の重要性を強調。

●G8プロセス

2011年5月、フランス・ドーヴィルにて、首脳会合G8/アフリカ共同宣言において、特にソマリアを拠点とする海賊の深刻な脅威に引き続き懸念を表明。海賊の脅威に対して、断固たる対応を継続する決意を強調。確実な訴追及び取締のために国際社会の一致の支援が必要である旨合意。

各国・機関による海賊対策概況

EUNAVFOR

アタランタ作戦
<08年12月から開始>

NATO

オーシャンシールド作戦
<09年8月から開始>

CMF CTF-151

(有志連合海上部隊 統合部隊151)
<09年1月から開始>

各国独自の活動

日本、ロシア、インド、中国、マレーシア、サウジアラビア、豪州、イラン、タイ

2012年1月現在

(2) 我が国の取組み

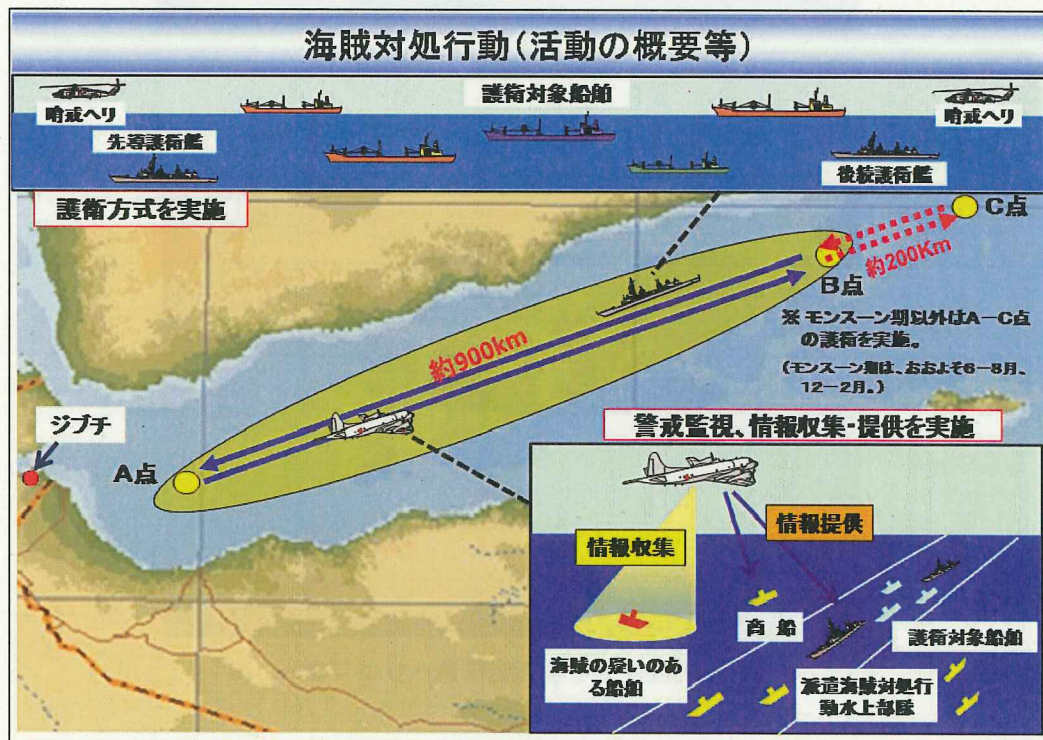
ア 海賊対処行動について

2009年3月、内閣総理大臣の承認を得て海上警備行動が発令され、海賊対処のために海上自衛隊の護衛艦2隻(司法警察活動のための海上保安官8名が同乗)をソマリア沖・アデン湾に派遣して、アデン湾を通航する商船等の護衛活動を開始した。

2009年6月に「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」(以下「海賊対処法」という。)が成立し、同年7月から同法に基づく海賊対処行動として、自衛隊の部隊(海賊行為への対処を護衛艦により行う部隊と航空機により行う部隊。護衛艦には引き続き海上保安官が同乗。)が、ソマリア沖・アデン湾において海賊行為に対処するための護衛活動を行っている。

護衛艦による護衛活動は、護衛艦が船団を直接エスコートする方法により実施している。またエスコートする航路については、モンスーンの影響による海賊発生海域の変化を踏まえ、モンスーンの影響が小さく海賊が遠洋に進出する時期には航路を約200km東方に延長するなど柔軟な運用を図っている。

P-3C哨戒機は、ジブチを拠点として警戒監視や情報収集、民間船舶や海賊対処に従事する他国艦艇への情報提供を行っている。これにより、民間船舶は海賊を回避し、他国艦艇は効率的に警戒監視、立入検査、武器の押収等を行うことが可能となり、海賊行為の未然防止に大きく寄与している。



イ 海賊対処行動 2011年の実績

護衛艦による護衛活動

- 護衛回数：110回
(海賊対処法に基づく護衛開始以来の累計274回、以下同)
- 護衛隻数：882隻 (累計護衛隻数2,276隻)
<内訳> ・日本籍船 5隻 (累計14隻)
・我が国運航事業者が運航する外国籍船151隻 (累計477隻)
・その他の外国籍船726隻 (累積1,785隻)



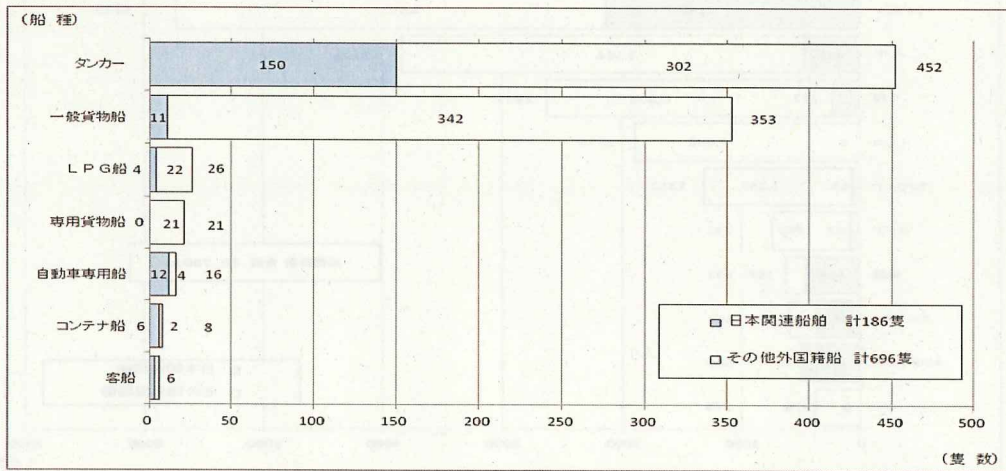
商船を護衛する護衛艦



警戒監視する護衛艦搭載ヘリコプター

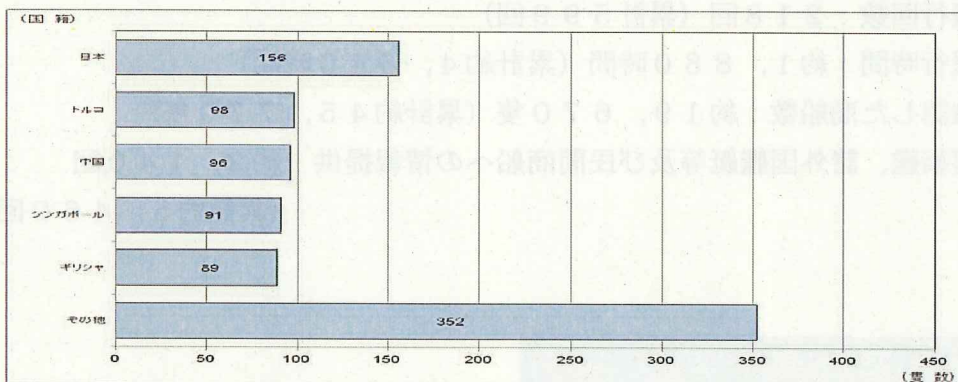
護衛船舶の概要

○ 船舶の種類



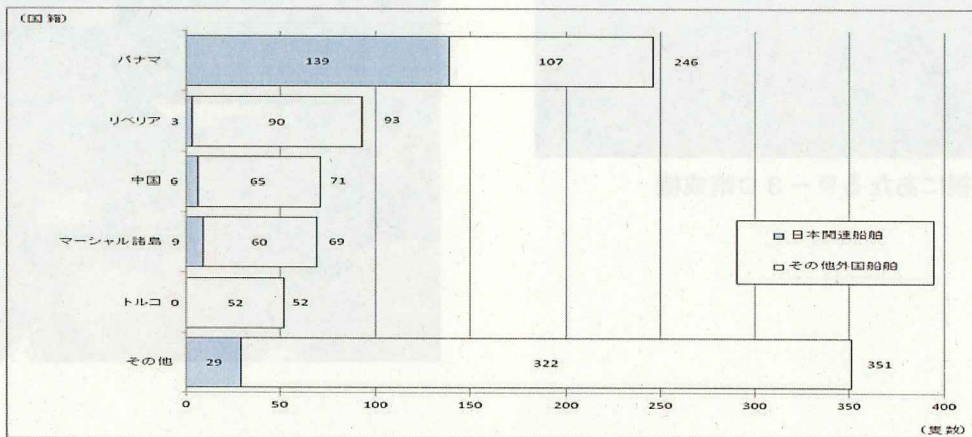
※ 日本関連船舶：日本関係船舶及び日本の企業が船主、船舶管理会社など、日本に関連のある船舶

○ 船舶運航会社の国籍別内訳



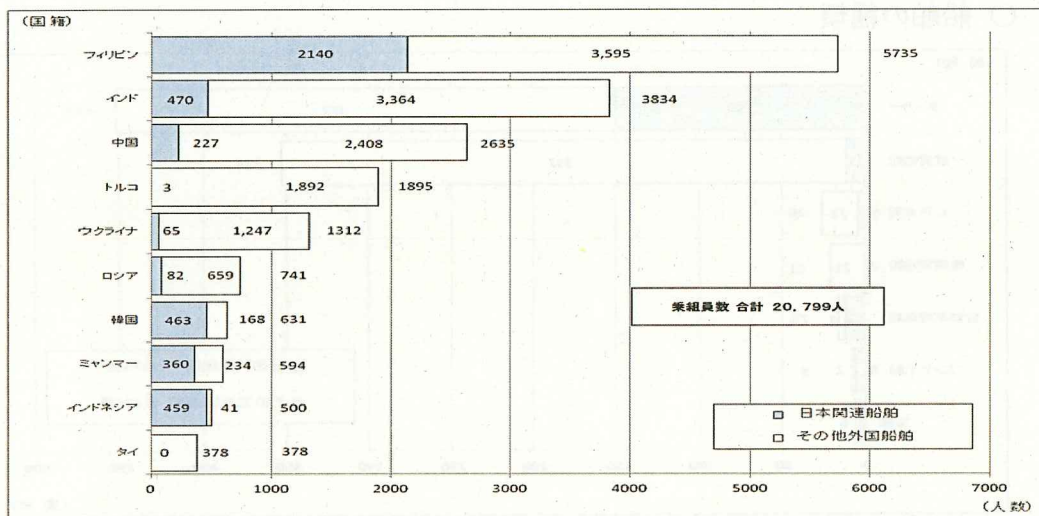
※ 「中国」の国籍数には「香港」の国籍数を含む。

○ 船籍別の内訳 (上位5カ国)



※ 「中国」の国籍数には「香港」の国籍数を含む。

○ 乗組員の国籍別内訳（上位10カ国）



P-3C哨戒機による監視活動

- 飛行回数：218回（累計599回）
- 飛行時間：約1,880時間（累計約4,640時間）
- 確認した商船数：約19,670隻（累計約45,770隻）
- 護衛艦、諸外国艦艇等及び民間商船への情報提供：約2,140回
（累計約5,460回）



警戒監視にあたるP-3C哨戒機

船舶の識別を行うP-3C搭乗員



ウ 自衛隊の派遣部隊による対処事案の概要

別紙第2のとおり。

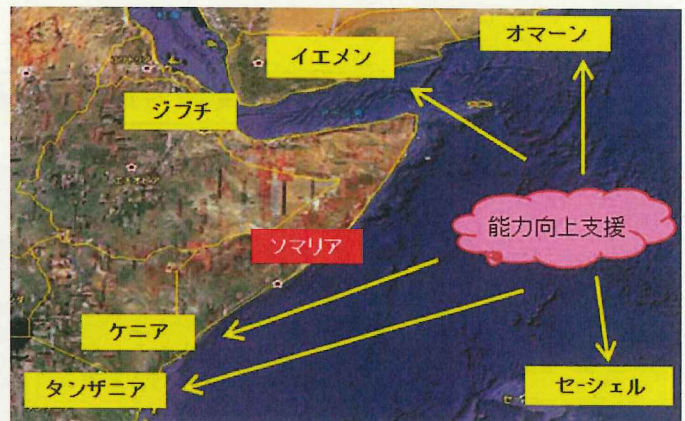
エ 関係各国との連携・協力

① 各国派遣部隊との連携向上のための努力

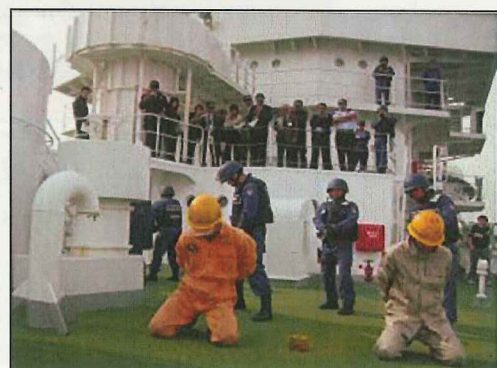
定期的にバーレーンに所在するCMF（有志連合海上部隊）司令部において行われるSHADE（Shared Awareness and Deconfliction）会議に参加し、各国との連携向上を図っている。当該会議は、ソマリア沖・アデン湾に部隊を派遣して海賊対処を行うCMF・EU・NATOや中国・ロシア・インド等がメンバーとなり、各国派遣部隊による海賊対処を効率化させるための運用調整や情報共有を図るほか、商船業界との関係強化等にも取り組んでいる。

② ソマリア周辺海域沿岸国の海上法執行能力向上支援

ソマリア周辺海域沿岸国の海上法執行能力向上のため、海上保安庁では、2011年10月、ジブチ、ケニア、タンザニア、オマーン、セーシエルの海上保安機関の職員等を招へいし、「中東・東アフリカ地域海上保安機関高級実務者会合」を開催した。また、同年10月～11月、ジブチ等の海上保安機関の職員を招へいし、JICA「海上犯罪取締り研修」を実施した。さらに、2010年4月から、国際海事機関（IMO）が主導するソマリア海賊対策のプロジェクトに職員を派遣している。



実務者会合



海上犯罪取締り研修

③ 海賊情報の提供

海賊事案が発生した際、航行警報発出による日本関係船舶への注意喚起を実施している。

④ 海賊対策における国際協力の推進

我が国は、ソマリア沖海賊問題の根本的な解決に向けて、周辺国の海上法執行能力の向上やソマリアの安定に向けた支援といった多層的な取組を推進している。我が国は2009年に国際海事機関（IMO）の設置した基金に対し1,460万ドルを拠出し、情報共有センター（ISC）を設立するとともに、周辺国の海上法執行能力向上のための訓練センターを建設している（前述のとおり海上保安庁の職員がIMOに派遣されている）。海賊の訴追費用支援等のための国連薬物犯罪事務所（UNODC）に設置された国際信託基金に対しては、計150万ドルを拠出し、これまで同基金によりソマリア沿岸国の法廷設備や収監施設の支援が実施された。この他にも、前述の「海上犯罪取締り研修」など、海上法執行能力の向上に加えて、イエメンの沿岸警備隊への支援として専門家派遣及び巡視船艇供与が検討されている。

ソマリアの安定に向けては、我が国は2007年以降、治安の強化及び人権支援・インフラ整備の2つの柱からなる総額1億8,400万ドルの支援を実施している。

海賊対策における国際協力の推進

沿岸国の海上保安能力向上支援

- 国際海事機関(IMO)に1,460万ドルを拠出。ジブチに訓練センターを設立予定。イエメン、ケニア、タンザニアの情報共有センター(ISC)の整備・運営を支援。
- 海賊訴追・取締能力強化を目的とした国際信託基金に150万ドル拠出。
- イエメン、オマーン、ケニア、ジブチ及びタンザニアの海上保安機関職員招請。

ジブチへの大使館設置

- 2009年3月、外務省ジブチ連絡事務所を設置。
- 2012年1月、大使館へ格上げ（特命全権大使派遣）。

我が国の対ソマリア支援

【2007年以降総計：1億8,400万ドル】

- 治安向上への支援：3,800万ドル
 - ①ソマリア暫定「政府」警察支援：2,400万ドル
 - ②国境管理強化による治安改善支援：100万ドル
 - ③「アフリカの角」地域等における小型武器の回収・廃棄計画等：350万ドル
 - ④アフリカ連合ソマリア・ミッション(AMISOM)支援：950万ドル
- 人道支援・インフラ整備への支援：1億4,600万ドル
 - ①食糧援助、保健、水、衛生、教育、基礎インフラ整備：1億0,955万ドル
 - ②若年層や被災民の職業訓練、雇用創出：2,520万ドル
 - ③食糧運搬船が入港する港湾施設改修：825万ドル
 - ④人身取引・不正規移住対策：300万ドル

(3) 取組みの成果

ア アデン湾での海賊事案発生防止に大きく貢献

ソマリア海賊による襲撃事案はここ数年で増え続けている。しかしながら、重要航路があり船舶交通が輻輳するアデン湾においては、海賊発生件数が相対的に大きく減少している。例えば、図5のとおり、2008年には80%を超える事案がアデン湾に集中していたが、2009年には50%余りとなり、2010年には約24%、そして2011年は16%弱へと急激に減っているのが分かる。また、同時にアデン湾でハイジャックされた船舶数も確実に減っている。

これはアデン湾で活動している自衛隊をはじめとする各国海軍等のプレゼンスがアデン湾での海賊行為を抑止し、船舶航行の要衝であるアデン湾という我が国海上交通路上の重要な海域の船舶航行の安全に大きく寄与しているためと考えられる。

	ソマリア海賊事案発生件数(件)	アデン湾の発生件数(件)	アデン湾での発生率	アデン湾でのハイジャック数(件)
08年	111	92	82.9%	32
09年	218	117	53.7%	20
10年	219	53	24.2%	15
11年	237	37	15.6%	4

表1 アデン湾での発生件数、発生率等

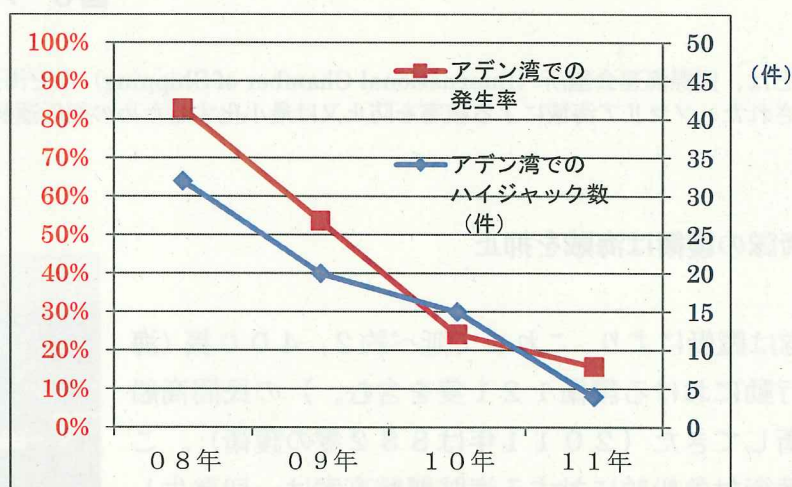


図5 アデン湾での事案発生率等

イ 海賊のハイジャック成功率が低下

図6に示すとおり、ソマリア海賊のハイジャック成功率も低下している。2008年には40%近くあったハイジャック成功率が、2009年、2010年には20%強に、そして2011年には10%余りに抑制されている。すなわち、海賊にとって年を追うごとに船舶をハイジャックすることが困難になってきているといえる。

これは、船舶の回避措置（BMP[※]：Best Management Practices）の徹底、避難区画（シタデル）の整備、民間武装・非武装警備員の乗船等、商船側の自助努力によるところが大きいと思われるが、それに加え、救難要請を受けて、展開中の軍艦等が急派したり、付近航行中の別の商船への注意喚起等、海賊対処のための仕組みが整備されてきていること、並びに沿岸国による警備強化等、国際的な枠組みによる海賊対処の成果の表れであるといえる。

	ソマリア海賊発生数 (件): A	うちハイジャック数 (件): B	ハイジャック成功率 : B/A×100
08年	111	42	37.8%
09年	218	47	21.6%
10年	219	49	22.4%
11年	237	28	11.8%

表2 ハイジャック成功率

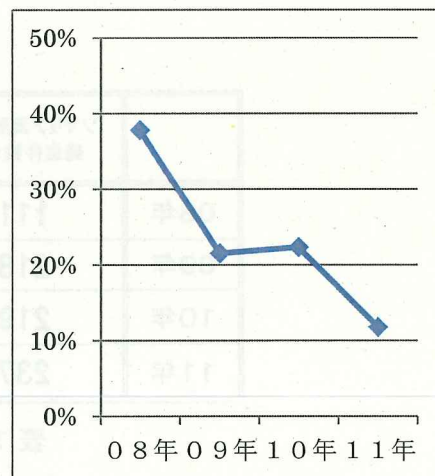


図6 ハイジャック成功率

※ BMPとは、国際海運会議所（International Chamber of Shipping）など海運に関連の深い国際団体により作成された、ソマリア海域による被害を防止又は最小化するための船舶運航者の措置をまとめたもの。

ウ 自衛隊の護衛は海賊を抑止

自衛隊は艦艇により、これまで延べ約2,400隻（海上警備行動における護衛121隻を含む。）の民間商船等を護衛してきた（2011年は882隻の護衛）。この間、護衛対象船舶に対する海賊襲撃事案は一切発生しておらず、船舶運航者から多大な謝意を得ている。



護衛艦上で警戒を続ける隊員

エ アデン湾における我が国のP-3Cの活動は不可欠

自衛隊のP-3C哨戒機は、アデン湾の航空機による警戒監視活動の実に75%以上を担っており、これまで商船や近傍海軍艦艇等に対して情報提供（累計約5,460回）を実施し、他国艦艇の立入検査、武器の押収等に大きく寄与している。これらの活動は、国際社会からも高い評価を受けている。（別紙第2参照）



護衛艦の上空を警戒監視中のP-3C哨戒機

オ 海賊行為に対する毅然とした対応

2011年に発生した日本関係船舶に対する乗り込み事案に対して、我が国は米海軍が拘束した海賊4名を引き取り、逮捕・護送し、日本の司法手続にのせることにより、海賊及び国際社会に対し、海賊行為に対する我が国の毅然とした態度を示したものである。



見張りをを行う護衛艦乗組員の肩越しに沈むアデン湾の夕日

3 日本の海賊対策に関する内外からの評価等

我が国における様々な取組みは、各国首脳を含む国際社会から感謝の意が表明されるなど、高く評価されている。また、ソマリア沖・アデン湾で海賊対処に従事する海上自衛隊に対し、護衛を受けた船舶の船長や、船主の方々から、感謝のメッセージが多数寄せられている。寄せられたメッセージの数は2011年末現在、合計約1,910通に上っている。

【感謝のメッセージ】

〈船長から第7次派遣部隊にあてられたメッセージ〉

「『日本の自衛艦に護衛してもらうので心配はいらない』という言葉で船員の家族、関係者がどれ程安心させられたかいうまでもありません。日本の関係者も同様です。『日本の自衛艦がいるから大丈夫だ』という一言で、家族、友人、関係者は胸を撫で下ろすことができます。」



護衛艦に護られて航行する商船

国際機関並びに諸外国からの評価

国際機関

- 国際海事機関（IMO：International Maritime Organization）からソマリア沖・アデン湾において海賊対処行動に従事した我が国派遣部隊に対し、IMO勇敢賞*受賞（09年11月）

※ IMO勇敢賞：海洋において危険を顧みず、目覚ましい働きをした個人、団体に対して授与されるもの。

- 国際海運会議所（ICS：International Chamber of Shipping）から在英日本大使館宛て、感謝状授与（09年7月）

首脳レベル

- アロヨ比大統領（当時）：自衛隊の派遣を通じた我が国の海賊問題への積極的な対応を高く評価（09年6月）
- 潘基文・国連事務総長：日本のソマリア沖の海賊対策の支援を評価し感謝（09年7月）
- シン印首相：アデン湾での海賊対処のための各国海軍間の協力は高く歓迎されるべき。（10年10月）

外相レベル

- クリントン米国务長官：日本によるアデン湾への2隻の艦船の派遣に感謝（09年2月）
※ 日米2+2共同発表においても、「海賊の防止及び根絶などにより海上交通の安全を維持すること」が共通の戦略目標の一つとして確認されている。（11年6月）
- ビルト外相（スウェーデン：EU議長国（当時））：EUとして日本の貢献を評価（09年9月）
- ロムロ比外相（当時）：日本の艦船や哨戒機による護衛はありがたい。（10年1月）

マルチの会合における我が国を含む各国の海賊対処行動の必要性

- G8サミット（ドーヴィル・サミットにおけるG8・アフリカ共同宣言）（11年5月）
我々は海上での協調された対応を通じ、海賊の脅威に対して断固たる対応を継続する決意を強調。
- 第10回ASEM外相会合の議長声明（11年6月）
統一的な国際的取組により連携のとれた包括的な形で海賊に対処することが不可欠。

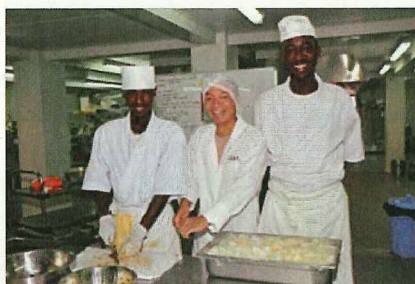


ジブチの人々と交流する派遣部隊の隊員

4 その他（ジブチにおける派遣海賊対処行動航空隊の活動拠点開設）

2011年6月、ソマリア沖・アデン湾においてP-3C哨戒機により海賊対処を行う部隊（派遣海賊対処行動航空隊）のジブチにおける活動拠点の運用を開始した。活動拠点には、司令部等のための事務所、隊員等が居住する宿舍、整備格納庫、食堂等の厚生施設及び駐機場などを整備している。これにより、活動施設と居住施設が一体となり、効率的な部隊運用が可能となっている。

ジブチは世界で最も暑い国と言われ、夏期は気温50度を超える酷暑の地であるため、数か月に及ぶジブチでの任務に就いている隊員にとって、活動拠点の設置は運用上のメリットは勿論のこと、隊員の生活基盤を安定化させ、P-3Cの高い警戒監視能力と士気を支えている。また、ジブチに駐留する米軍、フランス軍、ドイツ軍、スペイン軍などとの交流だけでなく地元ジブチと積極的に交流が行われているほか、拠点内ではジブチ人が給食要員や設備保守要員として隊員と共に勤務している。



日本関係船舶に対するソマリア海賊被害発生状況(2007年～2011年)

(2007年)

番号	発生日時 (日本時)	発生場所	概要	被害	船籍	総トン数	船種	乗組員	積荷
①	10月28日 1124頃	アデン湾内	ハイジャック事案	船用金、乗組員の金品、通信機器、及びPC	パナマ	6,253トン	ケミカルタンカー	23名(韓国人2名、フィリピン人9名、ミャンマー人12名)	ケミカル

008年)

番号	発生日時 (日本時)	発生場所	概要	被害	船籍	総トン数	船種	乗組員	積荷
①	4月21日 1010頃	アデン湾内	航行中の追跡事案	船体左舷船尾に被弾(乗組員にケガなし)	日本	150,053トン	原油タンカー	23名(日本人7名、フィリピン16名)	なし
②	7月15日 1945頃	アデン湾内	航行中の追跡事案	船橋付近に被弾(乗組員にケガなし)	パナマ	11,590トン	ケミカルタンカー	23名(韓国人3名、ミャンマー人20名)	ケミカル
③	8月23日 1750頃	アデン湾内	航行中の追跡事案	船橋付近に被弾(乗組員にケガなし)	パナマ	14,103トン	一般貨物船	20名(全員フィリピン人)	工業用資材・機械類等

(2009年)

番号	発生日時 (日本時)	発生場所	概要	被害	船籍	総トン数	船種	乗組員	積荷
①	3月22日 2210頃	ソマリア東方沖	航行中の追跡事案	レーダーマスト等に被弾(乗組員にケガなし)	ケーマン諸島	13,038トン	自動車運搬船	18名(全員フィリピン人)	自動車



(2010年)



番号	発生日時 (日本時)	発生場所	概要	被害	船籍	総トン数	船種	乗組員	積荷
①	4月5日 2100頃	アデン湾沖	航行中の追跡事案	船体後方左舷側及びデッキに被弾(船員にケガなし)	パナマ	98,747トン	コンテナ船	24名(全員フィリピン人)	コンテナ
②	4月25日 1115頃	インド洋沖	航行中の追跡事案	デッキに被弾(船員にケガなし)	パナマ	159,929トン	タンカー	27名(インド人12名、フィリピン人15名)	原油
③	10月10日 1453頃	ケニア モンバサ沖	ハイジャック事案	2011年2月解放	パナマ	14,162トン	多目的船	20名(全員フィリピン人)	鋼材
④	10月28日 0430頃	インド洋沖	航行中の追跡事案	船橋付近に被弾(船員にケガなし)	香港	161,045トン	タンカー	27名(中国人25名、バングラディッシュ人1名、ミャンマー人1名)	原油
⑤	11月20日 1210頃	インド洋沖	航行中の追跡事案	煙突に被弾(船員にケガなし)	パナマ	105,644トン	コンテナ船	24名(インド人5名、フィリピン人18名、バングラディッシュ人1名)	コンテナ
⑥	12月13日 2022頃	アデン湾沖	航行中の追跡事案	船橋窓破壊(乗組員2名軽傷)	パナマ	8,259トン	ケミカルタンカー	21名(韓国人2名、フィリピン人19名)	ケミカル

(2011年)

番号	発生日時 (日本時)	発生場所	概要	被害	船籍	総トン数	船種	乗組員	積荷
①	3月5日 2215頃	オマーン沖	乗り込まれ事案	機器類の損傷(乗組員にケガなし)	バハマ	57,462トン	タンカー	24名(クロアチア人2名、モンテネグロ人2名、ルーマニア人2名、フィリピン16名)	燃料油
②	9月28日 2130頃	紅海	航行中の追跡事案	船体左舷側に被弾(乗組員にケガなし)	パナマ	16,222トン	ケミカルタンカー	24名(全員バングラディッシュ人)	ケミカル

自衛隊の派遣部隊による対処事案の概要（2011年）

番号	事案の概要
1	<p>1月2日、監視飛行中のP-3Cが、不審船舶1隻（はしご1個を搭載、7人乗船、船外機2機を装備、燃料タンク多数搭載）を発見。当該不審船舶について、周辺に所在した米軍艦艇に情報提供したところ、米軍艦艇搭載ヘリが対応を開始したことから、P-3Cは警戒監視任務に復帰した。</p> <p>その後、米軍が立入検査を行ったところ、実弾を装填したAK-47の弾倉、ナイフを発見した。</p> 
2	<p>1月12日、監視飛行中のP-3Cが、CMF（Combined Maritime Force）からの依頼に基づき、海賊から銃撃を受けたとの情報を発信した以降、通信が途絶している商船の確認を実施。船尾に「はしご」が掛けられていることを確認したことから、周辺に所在したトルコ艦艇に通報したところ、トルコ艦艇搭載ヘリが対応を開始したことから、P-3Cは警戒監視任務に復帰した。</p> 
3	<p>2月2日20時14分頃、アデン湾で警戒監視中のP-3Cが、不審な小型船舶（乗員5名乗船、船外機2基搭載、漁具無し）を発見。周囲の他国艦艇や民間商船に情報の提供を行ったところ、米艦艇搭載ヘリコプターが現場に向かった。米艦艇搭載ヘリが到着し、付近に他の不審船舶が存在しないことを確認したため、P-3Cは警戒監視任務に復帰した。</p> <p>その後、現場に到着した米艦艇が、当該不審船舶から「はしご」らしきものと武器らしきものが海中に投棄されるのを確認したことから、立入検査を実施したところ、多数の燃料タンク、フック、ナイフ等が発見された。</p>

4	<p>4月4日13時31分頃（日本時間）、アデン湾で警戒監視中のP-3Cが、不審な小型船舶（乗員5名乗船、ポリタンク多数及び「はしご」らしきものを搭載、漁具なし）を発見。周囲の他国艦艇に情報の提供を行ったところ、トルコ艦艇搭載ヘリコプターが現場に向けて進出。トルコ艦艇搭載ヘリが現場に到着し、警告停船射撃などの対応を開始したため、P-3Cは所要の情報交換を行った上で、警戒監視任務に復帰。</p> <p>その後、トルコ艦艇が立入検査を実施した結果、RPG、GPS等を発見。</p>
5	<p>4月12日、近傍を航行中の商船が不審船舶から攻撃を受けている旨の情報があつたことから、ドイツ海軍P-3Cが当該不審船舶を監視していたが、エンジントラブルが発生したため、アデン湾を監視飛行中の海上自衛隊P-3Cが当該不審船舶の監視を引き継いだ。その後、近傍を航行中の護衛艦「さざなみ」が搭載ヘリコプターを発艦して確認に向かったところ、当該不審船舶（乗員7名、梯子、燃料タンク多数搭載）を発見するとともに、梯子が海中投棄されるのを確認。その後、当該不審船舶は反転し、商船から遠ざかっていった。「さざなみ」搭載ヘリコプターはトルコ海軍に対応を引き継いだ。</p> 
6	<p>6月15日、監視飛行中のP-3Cが、不審なスキフ（梯子1台、ポリタンク多数、漁具なし）を確認、近傍を航行中の米艦艇に通報。P-3Cが、当該スキフの状況を再確認したところ、乗員が5名であること、また、スキフ上の梯子がなくなっていることを確認。現場に当到着した米艦艇からの依頼に基づき引き続き状況確認を継続した後、米艦艇に対応を引き継ぎ、警戒監視任務に復帰した。</p> 
7	<p>7月22日、アデン湾航行中の商船が海賊から攻撃を受けたとの情報に基づき、護衛活動中の「さみだれ」が搭載ヘリを発艦、当該商船の安全を確認。近傍を搜索するも不審船舶は発見されず、監視飛行中のP-3Cに搜索を引き継いだ。その後、P-3Cが不審なスキフ（乗</p>

員5名、梯子1台、ポリタンク多数、船外機1機)を確認、近傍を航行中の米艦艇に通報。P-3Cは米艦艇に対応を引き継ぎ、警戒監視任務に復帰した。



- 8 11月12日、警戒監視中のP-3Cが不審なスキフ(長い梯子を搭載)を発見し、近傍に展開中のデンマーク艦艇に通報するとともに、周辺航行中の船舶に対しても当該情報を提供。デンマーク艦艇が搭載ヘリを発艦し対応を開始したため、P-3Cは警戒監視任務に復帰した。



- 9 12月5日、警戒監視中のP-3Cが不審なスキフ(長い梯子、燃料タンク多数、船外機2機を搭載)を発見し、近傍に展開中の米艦艇に通報するとともに、周辺航行中の船舶に対しても当該情報を提供。米艦艇が搭載ボートを発進させ対応を開始したため、P-3Cは警戒監視任務に復帰した。

