

グローバルマリン通信

GMT

— Global Marine Tsushin —

No.79 2021.7

- ・ 海外保険事情 ドイツ
- ・ 海運業界における温室効果ガス削減に向けた取組
- ・ 海賊問題の現状

立ちどまらない保険。

MS&AD 三井住友海上



Contents

海外保険事情 ドイツ.....	01
海運業界における温室効果ガス削減に向けた取組.....	05
海賊問題の現状.....	09

海外保険事情 ドイツ

1. ドイツ概況

ドイツはEU最大となる8,300万人の人口を有し、GDPは34,490億ユーロ（いずれも2019年）です。欧州大陸における政治・経済の主要国で、16州から成り立つ連邦国家となっています。

主要産業は自動車、機械、化学・製薬となっており、自動車生産台数は中国、米国、日本に次ぐ世界第4位の規模です。また、伝統的な主要産業

のみならず、近年は首都ベルリンを中心に企業のスタートアップも盛んとなっており、年間約500の企業が新設されています。経済は2019年まで10年連続でプラス成長となっていました。2020年は新型コロナウイルスの影響で前年比マイナス5.0%の経済成長率となりました。

2. ドイツの物流事情

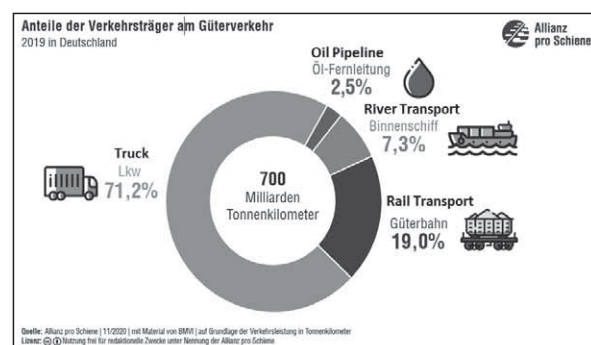
(1) ドイツ国内の輸送

ドイツ国内における輸送はトラックによる陸送が主流となっており、全輸送の7割以上を占めています。世界屈指の自動車産業国であるドイツではアウトバーン（高速道路）が各都市間に整備されており、トラックでの輸送に適した環境となっています。

一方、環境保全に力を入れているドイツでは鉄道輸送へのシフトを推進しています。ドイツ政府は温室効果ガスを1990年比で2030年までに55%、2040年までに70%削減することを目標としており、鉄道輸送の利用率増加は目標達成に有効かつ必須の対策とされています。政府は国内総輸送量の現在19%を占める鉄道輸送の割合を2030年までに25%へ上昇させることを目標としており、これを達成するために「Rail Transport Masterplan」が2020年に作成されています。

当該計画書では、鉄道セクターへの投資額を現在の年間15億ユーロから30億ユーロへ引き上げること、鉄道関連のインフラを発展させるための研究開発や人材雇用を積極的に進めることなどが規

定されています。



【ドイツ国内の輸送割合】（出典：Allianz pro Schienen）

(2) 国際輸送

① 海運

欧州第2位の港湾貨物取扱量を有するハンブルク港が最大の貿易拠点です。また、国土のうち海に接している面積はわずかですが、ライン川沿いを中心に多くの内陸港を有しており、欧州各国とを結ぶ物流の拠点となっています。

② 航空

小型の電子部品や光学機器、化学・医療関係品をアジアや米国等の遠隔地へ輸送する際には航空

便も多く利用されており、フランクフルト空港がドイツ最大の拠点となっています。

③陸送

EU域内の陸送は、各国との間に結ばれている高速道路網を生かしたトラック輸送が主流となっています。一方、近年ではアジアと地続きになっている特性を生かし、「海上輸送より速く、航空輸送より安い」輸送手段として鉄道が注目され、2020年に

は最大の貿易相手国である中国とドイツのデュースブルク港を往来する貨物列車の平均毎週運航便数が過去最高の50便を記録しています。同区間におけるコンテナ積み替えターミナルの整備が進み、中国からドイツまでを船便の約半分のリードタイムで輸送可能となり、今後の更なる活用が期待されています。

【中国からドイツへの鉄道輸送ルート】



(出典：RP Online RP Deitigal GmbH)

なお、欧州への鉄道輸送については徐々に日本でも注目されており、2019年には国土交通省が主体となり、日本－欧州間輸送のリードタイムとコスト

に関する実証実験を実施しています。当該実証実験における主な結果は以下の通りです。

【日本－欧州間輸送のリードタイムとコストに関する実証実験結果】

輸送物	輸送ルート	リードタイム () 内は船便による所要日数	コスト (船便との比較)
危険品	名古屋－ポーランド	19日 (50日 - 55日)	約1.5倍
化学品	神戸－オランダ	21日 (40日)	約2倍
混載貨物	ドイツ－横浜	22日 (45日)	約2.5－3倍
精密機器	名古屋－ドイツ	24日 (40日)	約2倍

(出典：国土交通省 令和元年度シベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業報告書)

(3) ドイツ国内の輸送における事故と対策

ドイツ国内の輸送において発生頻度の高い事故の一つが物品の盗難です。2019年にTAPA(Transported Asset Protection Association: 輸送中・保管中におけるセキュリティレベルを上げるために設立された非営利団体)へ報告された盗難事故数は年間で2,905件、損害額は2,070万ユーロ(約27億円)となっており、事故の発生件数は同年における欧州域内で最

多となっています。当該数値はTAPA加入企業から報告された情報を基に集計されたものであり、実際に発生している盗難件数、損害額は遥かに大きな数字となります。なお、盗難の約70%がセキュリティの脆弱なパーキングエリアで発生しています。

州毎の盗難発生件数ではドイツ最大の工業地帯を有するノルトライン＝ヴェストファーレン州(下図【ドイツ各州における輸送中の盗難発生件数】



参照) が最多となっており、2019年には同州のみで1,089件の盗難事故が発生しています。

犯行手口のなかではパーキングエリアにてトラックが停車中にトレーラーの幌を刃物で切り裂き輸送物を盗難するというものが最大の発生件数となっています。一方、近年では走行中のトラックジャックやガス・薬物を用いて運転手を昏睡させ、トラックごと盗難するというドライバーに危険が及ぶ犯行、ならびにトラックや倉庫ゲートの開錠電波を窃

取する「コードグラバー」といった高度な手口による犯行も発生しています。

ドイツ政府や各州は盗難発生件数が増加している現状に対して懸念を示しており、政府機関と運送協会や保険会社が提携し、今後の対策についての協議を実施しています。また、政府は各パーキングエリアにおけるセキュリティ設備の設置状況をインターネットサイトに掲載し、安全性の高いパーキングの利用を推奨しています。

【欧州各国のパーキングにおけるセキュリティを確認できるインターネットサイト】

Truck Parking Europe : <https://www.truckparkingeurope.com/how-do-i-reserve-a-secure-truck-parking-spot/>



トラックの荷台はコンテナではなく幌で覆われることが多いため、左の写真のように刃物で容易かつ短時間で切り裂くことができる。

【刃物で切り裂かれた荷台の幌】(出典：eurotransport.de)

	州	件数
1	NordRhein-Westfalen	1,089
2	Nieder Sachsen	646
3	Sachsen Anhalt	355
4	Brandenburg	184
5	Rheinland-Pfalz	115
6	Hessen	106
7	Sachsen	97
8	Bayern	60
9	Baden-Württemberg	46
10	Thüringen	43
11	Berlin	7
12	Mecklenburg Vorpommern	7
13	Saarland	3
14	Schleswig-Holstein	3
15	Bremen	1



【ドイツ各州における輸送中の盗難発生件数】

(出典：TAPA Incident Information Service Annual Report 2019)

3. ドイツの保険概況

(1) 概要

ドイツは世界第5位かつ欧州最大の損害保険マーケットであり、2019年の年間収入保険料は729億ユーロとなっています。登録保険会社数も多く528社にのぼり、そのうち199社（日本における登録保険会社数は53社）が損害保険会社とし

て免許を取得しています。

損害保険の販売チャネルに関して、個人向け商品は代理店、法人向け商品はブローカーを通じての販売が主流となっています。また、近年ではインターネットやモバイルアプリを通じた保険会社による個人向け商品の直販も盛んになっており、販売

チャネル全体の約15%を占めています。

法人向け保険の約款は保険会社が作成するものに加え、Broker Wordingと呼ばれるブローカーが作成した約款が存在し、マーケットにおいては双方が一般的に使用されています。

(2) 自然災害

ドイツにおける主な自然災害は風災、雹（ひょう）災です。風災は海に面している北部地方において多く発生していますが、2018年、2020年にはドイツ全土で大型の風災が発生しており、当該事故に関してそれぞれ1,000万ユーロ、675万ユーロの

保険金が支払われています。また、雹災はドイツ全土で発生しており、特に南部のバイエルン州やバーデン＝ヴュルテンベルク州における発生確率が高くなっています。

一方、地震や洪水等の発生確率は日本と比較すると高くはありませんが、ドイツ東部からハンブルグを経由し北海へと注ぎ込むエルベ川流域では度々増水による浸水事故が発生しており、直近では2013年に東部のドレスデンにおいて甚大な浸水被害が発生しています。

4. ドイツにおける当社営業体制

当社は1958年よりドイツにおける日系企業のお客さまの保険引受ならびに保険金お支払いサービスを提供しております。従来はロンドンに本社を構えるMitsui Sumitomo Insurance Company (Europe), Ltd.のドイツ支店として営業しておりましたが、2012年にMSIG Insurance Europe AGをケルンに設立し、欧州大陸における保険引受ライセンスを取得しました。よって、Brexit以降も欧州大陸において従来通り保険をお引き受けさせていただくことが可能です。

<主な取扱種目>

財物保険、賠償責任保険、工事保険、貨物保険、傷害保険等の企業向け各種保険

<所在地>

MSIG Insurance Europe AG
An den Dominikanern 11-27, 50668 Cologne
Tel : +49(0)221 37991-00
Web : <https://msig-europe.com/>

<参考文献>

Statistisches Bundesamt
https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Gueterverkehr/_inhalt.html

Rail Freight Master Plan Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure

Zahlen & Fakten GDV
<https://www.gdv.de/de/zahlen-und-fakten>

Allianz pro Schiene
<https://www.allianz-pro-schiene.de/>

TAPA Incident Information Service Annual Report

AXCO Non-Life Insurance Market Reports

RP Online RP Deitigal GmbH

金融庁 損害保険会社免許一覧

国土交通省 令和元年度シベリア鉄道による貨物輸送パイロット事業報告書

海運業界における温室効果ガス削減に向けた取組

1. はじめに

2020年12月、日本政府は脱炭素社会の実現に向けた実行計画「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（以下「グリーン成長戦略」といいます。）を公表しました。グリーン成長戦略は、日本政府が掲げる2050年の温室効果ガス排出量実質ゼロ（ゼロエミッション）に向けた工程表と位置付けられており、14の重要分野が設定されています。海運業界に関係するところでは、輸送・製造関連産業の重要分野に船舶産業が取り上げられたほか、エネルギー関連産業の重要分野の一つとして洋上風力産業が取り上げられています。

また、IMO(国際海事機関)による「GHG(Greenhouse

Gas：温室効果ガス)削減戦略」では、国際海運全体でのGHG削減目標を掲げています。これを受けて、我が国では、国土交通省など産学官公の海事関係者らが「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」を立ち上げ、GHG削減シナリオおよびその実現に向けた今後の作業計画をロードマップとして取りまとめています。

本稿では、これらの海運業界におけるGHG削減に向けた取組に関する現状と課題をご紹介します。GHG削減に取り組む事業者様に、少しでも有益な情報となれば幸いです。

2. グリーン成長戦略の概要

(1) グリーン成長戦略とは

2020年10月、日本政府は「2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする^(注1)、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言しました。また、「温暖化への対応は経済成長の制約ではなく、積極的に温暖化対策を行うことが、産業構造や経済社会の変革をもたらし、大きな成長につながるという発想の転換が必要」と説明し、気候変動対策と経済成長は両立できるという考えを表明しました。

2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、明確に中長期の目標や支援策を示し、民間企業が挑戦しやすい環境を整えることが必要であるとして、日本政府は2020年12月にグリーン成長戦略を公表しました。グリーン成長戦略では、成長が期

待される産業（14分野）において、高い目標を設定し、あらゆる政策を導入することとしています。

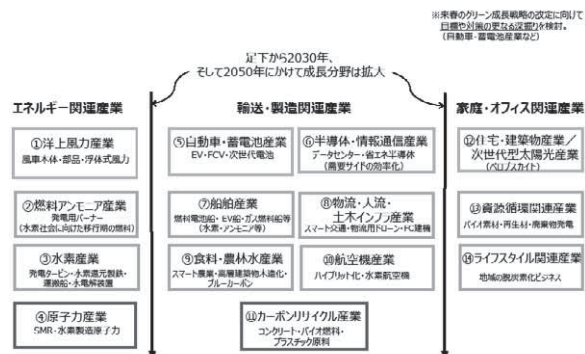
(注1) 二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収量を差し引いてゼロを達成することを意味しています。

(2) グリーン成長戦略の枠組み

グリーン成長戦略では、重要分野ごとに実行計画を策定し、関係省庁が一体となって、取り組んでいくこととしており、実行計画の中に当該分野における現状と課題、今後の取組方針を明確に示した上で、2050年までの時間軸をもった工程表を提示しています。

また、予算、税制、金融、規制改革・標準化、国際連携といった政策ツールを分野横断的に活用し、実行計画を支援していくことを掲げています。

5. 分野毎の「実行計画」(課題と対応、工程表)



(出典: 経済産業省ホームページ)

(3) 船舶産業における実行計画

船舶産業の実行計画では、ゼロエミッションの達成に必須となるガス燃料船に関する技術開発を進めるとともに、国際的な規制等の整備を主導することにより、我が国の海運・造船業の国際競争力の強化および海上輸送のカーボンニュートラルに取り組むことを掲げています。

3.GHG削減戦略と国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト

(1) GHG削減戦略とは

2018年4月、IMOは「GHG削減戦略」を採択し、2008年を基準年として国際海運全体で、①2030年までに燃費効率(輸送量あたりのGHG排出量)を40%改善すること、②2050年までに総排出量を50%削減すること、③今世紀中なるべく早い段階でGHG排出ゼロを目指すことを目標に掲げました。

2030年の目標である2008年度比の燃費効率40%改善については、新造船に対する燃費性能規制(EEDI)および既存船に対する燃費性能規制(EEXI)を組み合わせることで、目標達成が可能と見込まれています。EEXIについては、2020年11月のIMOの海洋環境保護委員会にて規制の導入が合意されており、今後は2021年に開催予定の同委員会で採択に向けた審議が行われ、2023年に発効する見込みです。

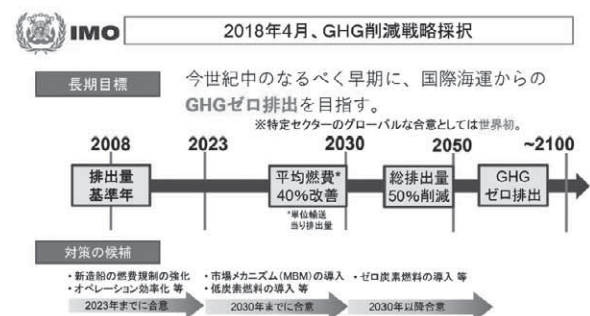
具体的な取組として、①カーボンフリーな代替燃料への転換、②LNG燃料船の高効率化^(注2)、③国際枠組の整備、を掲げており、それぞれの現状と課題、今後の取組は以下のとおりです。

	現状と課題	今後の取組
カーボンフリーな代替燃料への転換	- 一部企業等が自動車用の水素燃料電池システムを小型の水素燃料電池システムや燃料電池を用いたパワートリジェネレーターを開発・実証中。 - 水素・アンモニアを原料とする燃料電池システムは、水素・アンモニアの供給・貯蔵・輸送・利用の課題がある。 - 燃料電池システムの小型化・高効率化・低コスト化が課題。 - 燃料電池システムの小型化・高効率化・低コスト化が課題。	- 燃料電池・水素燃料電池の技術開発・実用化。 - 燃料電池・水素燃料電池の技術開発・実用化。 - 燃料電池・水素燃料電池の技術開発・実用化。
LNG燃料船の高効率化	- IMOは2018年4月の採択した「GHG削減戦略」に基づき、2023年までに燃費効率40%改善(2008年度比)を目標とし、2050年までに総排出量を50%削減することを目標に掲げました。 2023年までに燃費効率40%改善(2008年度比)を目標とし、2050年までに総排出量を50%削減することを目標に掲げました。 2023年までに燃費効率40%改善(2008年度比)を目標とし、2050年までに総排出量を50%削減することを目標に掲げました。	- 燃費効率40%改善(2008年度比)を目標とし、2050年までに総排出量を50%削減することを目標に掲げました。 - 燃費効率40%改善(2008年度比)を目標とし、2050年までに総排出量を50%削減することを目標に掲げました。 - 燃費効率40%改善(2008年度比)を目標とし、2050年までに総排出量を50%削減することを目標に掲げました。

(出典: 経済産業省ホームページ)

(注2) LNGは燃焼時に二酸化炭素を排出しますが、利用するために必要となる技術に水素やアンモニア等のガス燃料と共通の特徴があり、水素・アンモニア燃料船等の早期導入を図るためには、LNG燃料船で技術力を蓄積することが重要とされています。また、カーボンリサイクルメタン(二酸化炭素を再利用する技術によって合成されるメタン)の活用が実現した場合、LNG燃料船を含めたインフラの転用が可能となるため、ゼロエミッションに寄与することとなります。

2050年の総排出量50%削減目標については、この目標をEEDIおよびEEXIのみによって達成することは極めて困難とされており、2030年頃からGHG排出を大幅に削減した新造船を就航させ、順次既存船と入れ替えていく必要があります。そのため、IMOにおける今後の議論は、GHG排出性能に関する規制と船舶の入れ替えを促進する経済対策に移ることが予想されます。



(出典: 国土交通省ホームページ)



(2) 国際海運GHGゼロエミッションプロジェクトとは

我が国においては、世界有数の海事大国として国際海運のGHG削減に向けた取組を主導するとともに、省エネ・環境技術などの国際競争力を強化することを目的に、2018年に産学官公の連携により「国際海運GHGゼロエミッションプロジェクト」(共催：日本船舶技術研究協会・国土交通省、支援：日本財団)が設立されました。2020年3月には、今世紀中のゼロエミッションに向けたGHG削減シナ

リオおよびその実現に向けた今後の作業計画をまとめたロードマップが公表されています。

ロードマップでは、IMOのGHG削減戦略の目標達成を可能とするシナリオとして、①LNG→カーボンリサイクルメタン移行シナリオ、②水素・アンモニア燃料拡大シナリオの2つを掲げているほか、2028年までにGHGを排出しないゼロエミッション船の商業運航を実現させることを目標にしています。

4.GHG削減に向けた代替燃料・省エネ技術

(1) LNG燃料

LNG燃料は、重油と比較して硫黄酸化物を約100%、窒素酸化物を最大80%削減できることに加え、二酸化炭素の排出を約30%削減する効果があると言われています。今世紀中のGHG排出ゼロを目指すためには、燃焼時に二酸化炭素を排出しない水素燃料やアンモニア燃料が有力な代替燃料と期待されていますが^(注3)、インフラ整備や技術開発の課題が残っており、当面は既に実用化が進んでいるLNG燃料が、GHG削減のための有力な選択肢となります。

国内でも、2015年8月に国内初のLNG燃料船としてLNG燃料タグボート「魁(さきがけ)」が竣工して以降、自動車専用船へのLNG燃料の導入が進んでいるほか、今後はフェリーや大型石炭船へのLNG燃料の導入が見込まれています。

(2) アンモニア燃料

アンモニアは燃焼時に二酸化炭素を排出しないだけでなく、アンモニアの原料となる水素にCO₂フリー水素(再生可能エネルギーにより二酸化炭素を発生することなく生成した水素等)を活用することで、燃料製造時の二酸化炭素の排出ゼロを実現することも可能と言われています。

国内においても、世界初のアンモニア燃料タグ

ボートの実用化に向けた共同研究開発やドイツのMAN Energy Solutions社が開発を進めているアンモニア焚機関を搭載する船舶の共同開発といった取組が進められています。

(3) 風力推進

GHG削減に向けては、代替燃料の開発だけでなく、省エネ技術の検討も進められています。一つの例として風力推進が挙げられます。風力推進は、主たる推進エネルギーとはならないものの、風力推進装置を船舶に搭載することで航行中の燃料削減が可能となり、GHG削減が期待できます。

国内では、株式会社商船三井と東北電力株式会社が、世界初となる硬翼帆式風力推進装置の石炭船への搭載に関する共同検討を進めており、2022年度以降の運航開始に向けて協議が進められています。



(出典：株式会社商船三井ホームページ)

(注3) 世界銀行は「海運業界の低・脱炭素化に向けたLNG燃料の役割」と題する報告書の中で、「LNGが海運業界の脱炭素化に果たす役割は限定的」との見方を示し、次世代燃料としてはアンモニアと水素が有望としています。

5. おわりに

海運業界に限らず、地球温暖化防止のための脱炭素や温室効果ガス削減は世界的な課題となっています。これまで多くの化石燃料を使用してきた海運業界は、カーボンニュートラルに向けてより一層の取組が求められています。

我が国の海事産業は、造船、海運会社、船主、船用メーカー、金融機関など海事クラスターを構

成する多くのプレイヤーが揃っています。カーボンニュートラルの実現には多くの課題がありますが、それぞれの知見を集約し、世界の地球温暖化対策を主導する役割を担うことが期待されています。

<参考文献>

国土交通省ホームページ <https://www.mlit.go.jp>

経済産業省ホームページ <https://www.meti.go.jp>

株式会社商船三井ホームページ <https://www.mol.co.jp>

世界銀行ホームページ <https://www.worldbank.org>

海賊問題の現状

海賊といえば映画や漫画の世界のように感じられるかもしれませんが、現在でも海賊行為が横行している地域が依然として存在し、その海域を航行する船舶や貨物に大きな被害を与えています。

現代の海賊行為については1990年代から東南アジアにて徐々に増加し始めました。その後、ソマリア沖・アデン湾での事案が大幅に増加、日本の海運会社、荷主も大きな影響を受け2009年には海上

自衛隊が護衛艦を派遣するなど、ニュースでも取り上げられたためご記憶にある方も多いかと思いますが。

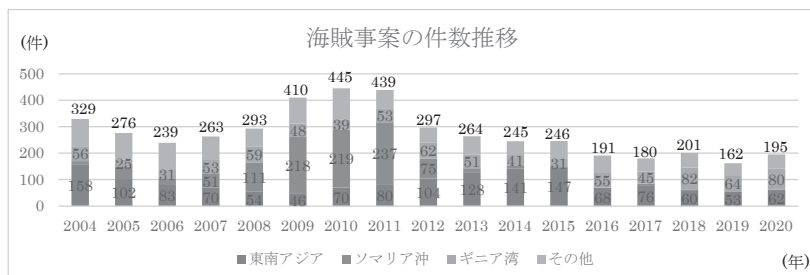
同地域の海賊行為は最近ではニュースになることは少なくなりましたが、海賊行為は減少したのでしょうか？

本稿では海賊行為の最近の変遷を取り上げます。

1. 世界の海賊事案の発生件数の推移

2004年～2020年までの17年間に国際商業会議所のIMB（国際海事局）が公表した海賊事案

の件数を取りまとめると以下のグラフのとおりとなります。



(IMB Annual Reportより集計)

全体件数をみると、2004年以降、一旦は減少傾向となりましたが2007年から増加、2012年には再び大きく減少し、その後も減少傾向が継続しています。また、発生海域では東南アジア、ソマリア沖、

ギニア湾の3海域が目立つ傾向のあることがわかります。

引き続きそれぞれの海域での傾向につき見ていきましょう。

2. 東南アジアでの海賊行為

東南アジアは古くから海賊行為の多い地域で、中でもマラッカ・シンガポール海峡で多く発生しています。同海峡は交通の要衝で多くの船舶が行き交い、一方で周辺には多くの島や浅瀬が点在し、最も狭い所は幅2キロメートル程しかないため、海賊に狙われやすい海域です。

地形的にもマレーシア、インドネシア、シンガポールの3ヵ国にまたがり公海部分と領海部分が複雑に入り組んでいるため国境の壁（一般的に国際法上、他国の領海に逃げ込まれると拿捕等ができない）があることや無数の小島により海賊が逃げ隠れしやすいことも理由と考えられます。

前述のIMBの統計では2004年の全世界での事案件数329件に対し東南アジアは158件と約半数を占め、そのうちマラッカ・シンガポール海峡は46件と東南アジアの約30%を占めるなど、海賊の多発海域であったことがわかります。

その手口は密かに停泊中の船舶へと侵入し、乗組員の部屋や保管庫から現金や貴重品、船用品を盗み取るものが主で、被害額は比較的少額でした。

なお、当局に通報すると調査が必要となり、調

査のために出港が遅れることからこれを嫌った船も多いと見られ、通報以上に事案が発生していた可能性があります。

一方で海賊の増加に危機感を持ったアジア各国の海上警備機関は、国内の警備の強化を図ると共に、日本も交渉を主導したアジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）を2006年に発効させるなど国際協力関係を推し進め、その効果もあり同海域での海賊の発生は一旦、減少していきます。

3. ソマリア沖・アデン湾での海賊行為

東南アジアでの海賊が沈静化するに従い、世界での海賊の発生も減少傾向にありましたが、2007年に再び増加に転じました。これはソマリア沖やアデン湾、紅海などにおいて海賊が増加したためです。

これらの海域は日本からは遠くあまり馴染みのある場所ではありませんが、アデン湾はスエズ運河を経由してアジアと欧州を結ぶ重要な海上交通路です。日本と欧州の海上貿易においても多くの船舶が通行する海域でもあるため、実際には経済的に大きな影響のある海域といえます。

ソマリア政府が1991年に崩壊し、さらに氏族間の対立が内戦に発展し実効的な取り締まりを行う当局が存在しなくなったことによって、ソマリア近海では外国船舶による違法操業や有害物質の不法投棄が横行しました。これに対抗するため、地元の漁民らが自ら取締活動に乗り出し、元軍人らが加わって現在の海賊組織が構成されたといわれています。

ソマリア海賊の特徴としては、一見すると漁船に見える船を使用しつつ、ロケットランチャーや自動小銃などの重武装を有することや、沿岸から350海里ほど離れた海域にも出現するなど行動範囲が広いことで、さらにその手口は船ごと乗組員を誘拐し高額な身代金を要求するなど東南アジアの海賊

とは大きく異なっています。

IMBの報告ではソマリアでの海賊事案は2009年～2011年の3年間でピークで、海賊に乗っ取られた船舶数だけで2009年：47隻、2010年：49隻、2011年：28隻、海賊の襲撃を受けたが振り切った事案なども含めると2009年：218件、2010年：219件、2011年：237件と世界の事案数の約半数を占めていたことがわかります。

事案の多発を受け、各国が連携し様々な取組みをしています。例えば商船側における海賊被害防止のためのマニュアルである「ベスト・マネジメント・プラクティス（BMP）」に基づく自衛措置の実施、危険海域における商船への武装警備員の乗船などの取組や各国海軍による海賊対処活動が強化されました。海賊事案が多発している最中の2009年には、本邦の自衛隊の護衛艦も派遣されました。

これらの結果、2012年以降、海賊事案は大きく減少し2019年以降はついにゼロ件となり、以下の通りIMBのHPにあるPiracy Map（2020）でも報告事例はありません。ソマリア国内でも2012年には20年以上続いた紛争が終結し、統一政府が樹立されるなど治安は回復してきており、海賊事案の背景となる環境は良化しているとされますが、同国内には依然として海賊を取り締まる十分な能力は備



わっていないといわれており引き続き警戒が必要です。また、海賊問題の根底には貧困の問題があると指摘されており、今後とも国際社会がソマリアの

復興と安定のため継続的に支援を実施していくことが重要と考えられます。



(IMB HP Piracy Map 2020)



4. 再び東南アジア

ソマリア沖の海賊が沈静化するに従い、2012年頃からは一旦減少傾向にあった東南アジアでの海賊が再び増加し始めます。

また、その手口には変化が見られ、これまでの盗難、強盗に加え、組織化された海賊が銃器で武装して小型タンカーを襲撃、積荷の軽油などを別のタンカーに積み替えて逃走するサイフォニングなどの事案も目立つようになってきました。

IMBの統計上、ここ最近5年間の東南アジア全体での状況は比較的落ち着いていますが、シンガポール海峡での海賊行為は増加傾向にあり、2016～2018年の3年間の平均発生件数が3件であったのに対し、19年は12件、20年は23件と急激に増加しています。

最近の傾向としてはインドネシア沿岸での発生が目立ちますが、同国は約1万数千もの群島を抱え

るため、全海域を哨戒するためには更なる能力の拡充が必要との指摘もあります。



(IMB HP Piracy Map 2020)

海賊事案を減少させるには当該国の実情に応じた協力が必要となり、例えばインドネシアに対し日本は新造巡視艇の供与や海上交通保安能力向上のため専門家の派遣を行っています。

5. ギニア湾での海賊

ギニア湾はアフリカ大陸の中西部、大西洋岸にある大きな湾でIMBの分類ではギニア湾沿岸国として以下の19ヵ国とされています。(アンゴラ、ベ

ナン、カメルーン、カーボヴェルデ、赤道ギニア、ガボン、ガンビア、ガーナ、ギニア、ギニアビサウ、コートジボアール、リベリア、ナイジェリア、コン

ゴ共和国、サントメ・プリンシペ、セネガル、シエラレオネ、トーゴ)

発生海域はナイジェリア・ベナン沿岸が中心で、2011年以降は機関銃とナイフで武装した複数名の構成員により航行中・停泊中に関わらずあらゆる船種の船舶を標的とし、船員の誘拐、銃撃事案、積荷や船用品、乗組員の所持品の窃盗、更には海賊の襲撃による乗組員の死亡事故など多様な事案が発生しています。

2019年にはIMBが報告書の中で「ギニア湾地域は、乗組員誘拐事件が規模・頻度ともに拡大しており、引続き海賊・武装強盗官憲の活動に関して懸念される地域である」と強調しており、今や最も警戒が必要な海域といえます。

IMBの報告によればギニア湾での海賊事案の発生件数はこの3年間は東南アジアを上回り続け、2018年：82件、2019年：64件、2020年：80件と高い発生件数で推移しています。

2020年のIMB統計上では全世界の事案の4割はギニア湾で発生しており、特に身代金目的の乗組員の誘拐事案はソマリア沖での発生が減少した現

在ではほぼ同海域に集中しています。



(IMB HP Piracy Map 2020)

海賊のほとんどはナイジェリア南部のニジェールデルタ出身であるといわれていますが、同地域は石油の採掘により土地と水が汚染され、漁業も農業も営むことができなくなり、海賊に加わる者が増加した事情もあるといわれており、ここでもソマリア沖と同様に海賊の温床として貧困問題があると考えられます。

当地での状況が日本でニュースとなることはまれですが、日本政府は2014年にIMOの「中・西部アフリカ海上安全信託基金」へ100万ドルを拠出し、同基金をもとにした海上保管当局に対する訓練などの支援も行われています。

6. まとめ

通信技術や監視設備が進歩した現代においても海賊の撲滅は簡単なことではありません。

さらに、海賊は組織化、武装化が進み、その手口も進化をしています。

海賊事案の多くは日本から遠く離れた場所で発生していますが、日本は貿易の多くを海上輸送に頼り、その対策や航路変更による輸送費用の増加が

あれば間接的に影響を受けることも考えられ、全く無関係の話ではありません。

これを取り締まる沿岸国側にも隙があれば海賊団の標的となり、一挙に件数が増加し国際経済が不安化することもあり得ますので引き続き、国際社会が団結し対策を継続していくことが重要と考えられます。

<参考文献>

外務省ホームページ（海上の安全保障） <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo.html>

内閣官房ホームページ（海賊対処レポート） https://www.cas.go.jp/jp/gaiyou/jimu/kaizoku_report.html

IMB ホームページ（Annual Report, Piracy Map 2020） <https://www.icc-ccs.org/>

以上



Global Marine Tsushin

企業様向けゲームアプリ

リスク感知能力養成アプリ

リスクハンター2

RISK HUNTER

MISSION
倉庫に隠された12個の
注意ポイントを見つけ出せ！

ゲームで鍛える
リスク感知能力

MISSION
フォークリフト操作における
正しい行動を選べ！

Select

倉庫編

フォークリフト編

1つのアプリで 2つのステージを体験できる！

物流倉庫で働く従業員のヒヤリ・ハット防止に役立つ新感覚ゲーム！

主な画面イメージ（※使用されている画像はリスクハンター2の画像イメージです。実際のご使用時にご覧いただく画面と異なる可能性があります。）

学習ステージ	倉庫編 注意ポイントを発見	フォークリフト編 出題される問題への回答	注意ポイント解説書で 注意ポイントや出題された問題を を振り返り、事故防止策を確認
---------------	--------------------------	---------------------------------	--

アプリのご利用には、
企業ごとの利用申込みが必要です。



リスクハンター



『リスクハンター2』の利用申込み・お問い合わせは、当社代理店もしくは営業社員までご連絡ください！

GMT グローバルマリン通信 No.79

発行日 2021年7月1日

発行 三井住友海上火災保険株式会社 海上航空保険部

https://www.ms-ins.com/marine_navi/

（無断転載はお断りいたします）

海外ネットワーク

2020年7月1日現在、当社は42カ国・地域に海外ネットワークを展開。
「三井住友海上の現状2020」より

【主要な拠点所在都市】



【欧州・中東・アフリカ】

ロンドン
ダービー
ダブリン
パリ
ケルン
アムステルダム
ブリュッセル
ミラノ
マドリード
プラティスラバ
チューリッヒ
モスクワ
サンクトペテルブルク
ドバイ
アブダビ
ヨハネスブルグ
イスタンブール

【アジア・オセアニア】

上海
北京
広州
蘇州
無錫
深圳
香港
マカオ
台北
ソウル
シドニー
メルボルン
オークランド
ニューデリー
ムンバイ
チェンナイ
グワラター
シンガポール
クアラルンプール
ペタリンジャヤ
ラバアン
バンダルスリブガワン
ジャカルタ
マニラ
バンコク
ハノイ
ホーチミン
ヤンゴン
プノンペン
ビエンチャン
バンガロール
コロンボ

【米州】

ウォーレン
ニューヨーク
シンシナティ
トレントン
ロサンゼルス
アトランタ
マイアミ
デトロイト
シカゴ
オーバーランドパーク
ダラス
トロント
ハミルトン(バモューダ)
メキシコシティ
イラプアト
ケレタロ
パナマシティ
ボゴタ
リマ
サンパウロ
ブエノスアイレス