

第4章 インド太平洋における海上保安分野の連携・協力・支援

秋本 茂雄

はじめに

インド太平洋地域において海上保安機関の役割が近年注目されている。海上保安庁は、「海上保安レポート2019」において、「インド太平洋地域は、テロ、海賊、国際犯罪、大量破壊兵器の拡散等の様々な脅威が国境を越えて広がっており、海洋権益を巡る国家間の摩擦も増加しています。」と現状を分析し、この現状に対応するためには「グローバル化が進み、脅威が容易に国境を越える現在の国際社会においては、沿岸国一国のみで対応することは困難であり、国境を越えた連携・協力が必要不可欠です。」とし、海上保安分野での国際連携協力の必要性を訴えている¹。

また、2000年代に入りアジア地域において海上保安機関が設立されていることに触れ、その理由として「様々な海上脅威や海上権益を巡る国家間の摩擦が拡大していくなかで、国家の安全保障を維持・強化していく上で、外交・軍事に加えて、海上保安機関の重要性の認識が広がってきていることが背景にある」と分析、アメリカ沿岸警備隊と並び世界の海上保安機関の先駆的存在である海上保安庁には、世界の海上保安機関の連携協力をリードする役割が期待されていると述べている²。

本稿においては、インド太平洋地域において海上保安庁が推進している連携・協力・支援に係る施策について、その現状を把握確認するとともに、将来に向け、海上保安分野がインド太平洋地域の海洋の安全確保のため進むべき方向について考察する。

1. インド太平洋各国の主要海上保安機関概観

海上保安機関の世界共通定義は存在せず、その組織及び任務は様々であるが、海上保安庁が何らかの関係を構築しているとの観点から整理した場合、インド太平洋地域における主要海上保安機関の現状は別表1のとおりとなる。

別表1

	海上保安機関 (英文呼称)	設立年	現在の所属	備 考
オーストラリア	国境警備隊 (Australian Border Force)	2015	内務省 (Department of Home Affairs)	海上の監視活動についてはABFと海軍が協力する枠組みである"Maritime Border Protection Command"が実施 https://www.abf.gov.au/

	海上保安機関 (英文呼称)	設立年	現在の所属	備 考
バングラデシュ	沿岸警備隊 (Bangladesh Coast Guard)	1995	内務省 (Ministry of Home Affairs)	http://coastguard.gov.bd/
カナダ	沿岸警備隊 (Canadian Coast Guard)	1962	漁業海洋省 (Dept. of Fisheries and Oceans)	http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/CCG/Home
中国	海警局 (China Coast Guard)	2013	中央軍事委員会 人民武装警察 (Chinese People's Armed Police Force, Central Military Commission of the Communist Party of China)	海難救助：交通運輸部海事局
インド	沿岸警備隊 (Indian Coast Guard)	1978	国防省 (Ministry of Defence)	https://www.indiancoastguard.gov.in/
インドネシア	海上保安機構 (BAKAMLA) (Indonesia Coast Guard)	2014	大統領直属、政務・法務・治安調整担当大臣が担当 (Coordinating Minister for Political, Legal and Security Affairs)	2006 海上保安調整会議 (BAKORKAMLA) 設置 海難救助：海運総局警備救難局、国家捜索救助庁 https://bakamla.go.id/
韓国	海洋警察庁 (Korea Coast Guard)	1953	海洋水産部 (Ministry of Oceans and Fisheries)	1953 内務部治安局海洋警察隊、1991 海洋警察庁、2014 海洋警備安全本部、2017 海洋警察庁 http://www.kcg.go.kr/english/si/sub/info.do?page=2868&mi=2868#home
マレーシア	海上法令執行庁 (Malaysian Maritime Enforcement Agency)	2005	内務省 (Ministry of Home Affairs)	https://www.mmea.gov.my/eng/index.php/en/
パキスタン	海上保安庁 (Pakistan Maritime Security Agency)	1987	国防省 (Ministry of Defence)	http://www.pmsa.gov.pk/
フィリピン	沿岸警備隊 (Philippine Coast Guard)	1998	運輸省 (Department of Transportation)	1967 設立 (海軍の一機関)、1998 運輸省に移管。 http://www.coastguard.gov.ph/
ロシア	沿岸警備隊 (Russian Coast Guard)	2005	連邦保安庁国境警備局 (Border Guard Service, Federal Security Service)	1893 国境警備隊として創設～国境警備庁 海難救助：運輸省海洋河川運輸局海洋汚染・海難救助調整庁
シンガポール	警察沿岸警備隊 (Singapore Police Coast Guard)	1924	内務省国家警察局 (Singapore Police Force, Ministry of Home Affairs)	海難救助：海事港湾庁(Maritime and Port Authority) https://www.police.gov.sg/about-us/organisational-structure/specialist-and-line-units/police-coast-guard#content
スリランカ	沿岸警備庁 (Sri Lanka Coast Guard)	2010	国防省 (Ministry of Defence)	http://www.coastguard.gov.lk/

	海上保安機関 (英文呼称)	設立年	現在の所属	備 考
アメリカ	沿岸警備隊 (U.S. Coast Guard)	1915	国土安全保障省 (Department of Homeland Security)	1790 密輸監視隊として創設。1915 救助 隊と統合し沿岸警備隊設立。 https://www.uscg.mil/
ベトナム	海上警察 (Vietnam Coast Guard)	2013	首相直属	1998 設立 (国防省)、2008 海軍から独 立、2013 首相府に移管 海難救助：海運総局交通運輸省

参照資料：・海上保安レポート2006、2008、2018、2019

- ・Prabhakaran Paleri "Coast Guards of the World and Emerging Maritime Threats" 海洋政策研究
特別号 2009年 海洋政策研究財団
- ・各機関ホームページ

それぞれの成り立ちは各国の事情が反映されており、大別すると海上での密輸出入取締り、密入国取締り、水産資源保護など行政目的を執行する必要性から最も関係の深い行政機関内に設立されたもの、国家警察の海上部門として設立されたもの、海軍の一部として設立されたものに分けることができる。それらの任務範囲は各国で異なっているが、「海上における法執行（海上法執行）」及び「捜索救助」任務がほとんどの海上保安機関に共通する任務であるといえる。

第2次世界大戦後、多くの国家がコーストガード等海上における法執行機関の必要性を認識するようになると、その整備が進んだ³。特に1990年代から2000年代にかけて設立又は組織改編・移管がなされた海上保安機関は、国連海洋法条約の発効(1994年11月16日)を契機として、各国が領海及び排他的経済水域における主権及び主権的権利の確保のための執行機関の必要性を意識したものと考えられる。

2. 海上保安庁による多国間連携協力

海上保安庁が主導し推進している多国間連携協力の枠組みには以下に述べる3つの会合がある。

(1) 北太平洋海上保安フォーラム (North Pacific Coast Guard Forum (NPCGF))

密航や薬物・銃器の密輸出入、海賊など国境をまたぐ犯罪の増加を背景として、2000年、東京において「北西太平洋地域海上警備機関長官級会合」を日本、韓国、米国、ロシアの4ヶ国により開催したことが始まりである⁴。第2回会合からカナダが⁵、第5回会合から中国が⁶正式参加し(中国海警局が設置される以前は、公安部が参加。)、現在では名称を「北太平洋海上保安フォーラム」と定め、長官級が集まる「サミット」とサミットに先立ち実務者レベルで開催する「専門家会合」により構成しており⁷、各国の持ち回りにより毎年開催されている。

(2) アジア海上保安機関長官級会合

(Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting (HACGAM))

マラッカ・シンガポール海峡を始めとするアジア地域で多発していた海賊への対策を検討するため2000年に東京で開催された「海賊対策国際会議」、それに続き開催された「海賊対策専門家会合」を土台とし、海上テロ対策など海上セキュリティの維持の効果的な方策を検討する会合へ発展させて2004年東京において開催されたのがHACGAMである⁸。2019年10月時点で、21ヶ国及び1地域（日本、オーストラリア、バーレーン、バングラデシュ、ブルネイ、カンボジア、中国、香港、インド、インドネシア、韓国、ラオス、マレーシア、モルディブ、ミャンマー、パキスタン、フィリピン、シンガポール、スリランカ、タイ、トルコ、ベトナム）がメンバーとして参加し⁹、各国の持ち回りにより毎年開催されている。

(3) 世界海上保安機関長官級会合 (Coast Guard Global Summit) (日本財団と共催)

全世界の海上保安機関を対象とした世界で初めての会合であり、2017年東京において第1回長官級会合を開催した¹⁰。2019年には第2回長官級会合を東京において開催し世界75ヶ国から84の海上保安機関及び関係機関が参加した¹¹。

これらの多国間会合は、回数を重ねるにつれて相互理解、情報共有、合同訓練（机上、実働）、実働オペレーションと段階的に連携協力関係及び相互信頼関係が深化していく過程をたどっている。その中で、NPCGFで実施している北太平洋の公海における漁業監視共同パトロールは、違法・無報告・無規制（IUU）漁業の監視・取締りを行う共同海上法執行オペレーションであり、各国が提供可能な巡視船、航空機、検査官を組み合わせ、監視から立入検査に至る一連の作業を完結させており、原則として旗国のみに管轄権が認められている公海上の船舶に対し、複数国が協力して効率的かつ効果的に取締りを行うためのモデルケースであるといえる。

3. 海上保安庁による二国間連携協力

海上保安庁が、何らかの協定や覚書等の交換を基に連携協力を行っているのは、米国（沿岸警備隊）、ロシア（国境警備局、運輸省海洋河川運輸局海洋汚染・海難救助調整庁）、韓国（海洋警察庁）、中国（公安部边防管理局、交通運輸部海事局）、インド（沿岸警備隊）、ベトナム（海上警察）、フィリピン（沿岸警備隊）、オーストラリア（国境警備隊）、インドネシア（海上保安機構）の9ヶ国である。

「1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約」（SAR条約）の発効に伴う海

難救助分野での実務的協力が米国、ロシア、韓国との間で、漁業取締りや密航・密輸取締りのような法執行分野での実務的協力がロシア、韓国、中国との間で、必要となったことを発端として、それぞれの関係構築が始まった。

フィリピン及びインドネシアは海難救助等に関する技術協力で長い実績があったが、2000年以降法執行機関としての組織・教育体制強化の支援に発展、その結果として協力関係の構築に至った。インドについては、1999年に発生した「アロンドラ・レインボー号」（日本人船長・機関長が乗船）がマラッカ海峡で海賊に襲われた事件で、インド沿岸警備隊が海軍と連携して海賊を確保したことを契機に、関係が構築された。ベトナム及びオーストラリアについてはHACGAMメンバー国同士としての関係が二国間関係に発展したものと整理できる。

このうちロシア、韓国、インドとの間では定期的な長官級会合が開催され、ロシア及びインドの間では定期的な巡視船相互訪問及び合同訓練が実施されている。また、ロシア及び韓国との間では地方組織レベルでの連絡窓口が設定され、漁業取締り等に係る情報共有、合同訓練等により実績を上げており、二国間連携協力の理想的な形が形成されていると評価できる。

なお、中国との間では、2001年に中国公安部からの情報提供を受けて日中合わせて107名の密航事犯関係者を一網打尽にするという成果を上げるほど緊密な関係が構築されていた¹²が、現在は中国海警局の設置等により関係が希薄になっている。密航・密輸取締り分野における日中協力は、現在においても必要性及び価値が高いと考えられることから、中国側のカウンターパートを明らかにした上での関係再緊密化を模索する必要がある。それを嚆矢として位置づけ、海上法執行機関間における日中信頼醸成を図ることが可能となるのではないかと。他方で、2018年に「日本国政府と中華人民共和国政府との間の海上における捜索及び救助についての協力に関する協定」（日中SAR協定）が締結され、海難救助分野での協力が進んでいる。

このように隣接国との間の実務的な関係から始まった海上保安庁による二国間関係は、南シナ海沿岸諸国からインド洋沿岸諸国にまで拡大しつつある。海上保安庁による二国間連携協力関係の構築は、インド太平洋地域における海洋の安全の確保に日本としてコミットするための重要な手段の一つとして位置づけられるようになったと考える。

4. 海上保安能力向上支援（主として2000年以降のもの）

海上保安庁では、1968年12月に開始されたマラッカ・シンガポール海峡水路調査、航路標識建設に関する国際協力¹³を皮切りに、外務省、国際協力機構（JICA）等と連携して、

東南アジア諸国を中心に様々な海上安全に関する技術協力を実施してきたが、2000年代に入りその内容が海上法執行分野への拡大、さらには巡視船などのインフラや海上保安組織構築・人材育成などの組織運営全般に拡大しつつある。

(1) 二国間支援

概ね 2000 年以降に日本として実施してきた海上保安能力向上支援の主要なものは、別表 2 のとおりである。

近年では、各国海上保安機関の能力向上に必要な不可欠な基幹インフラである巡視船の供与が増大する傾向にある。

別表 2 主要な二国間支援状況

国・機関	実施年		支援形態
フィリピン沿岸警備隊	2000～	長期専門家派遣等技術協力	技術協力
	2007～ 2009	衛星通信システム等整備	無償資金協力
	2013～ 2018	40m 型巡視船 10 隻整備	有償資金協力
	2014～ 2016	衛星通信システム、沿岸監視レーダー等整備	無償資金協力
	2016～	大型巡視船 2 隻整備	有償資金協力
	2017	テロ対策資機材（小型高速艇 13 隻）調達のための資金供与	無償資金協力
マレーシア海上法令執行庁	2004～	長期専門家派遣等技術協力	技術協力
	2008	警備機材（レーザーカメラシステム 3 ヶ所、無線方位探知システム 2 ヶ所整備	無償資金協力
	2017	海上保安庁 1000 トン型中古巡視船 2 隻を贈与	無償資金協力
インドネシア海上警察	2006	27m 型巡視艇 3 隻整備	無償資金協力
インドネシア海上保安機構	2008～ 2011	長期専門家派遣	技術協力
ジブチ沿岸警備隊	2013～	短期専門家派遣	技術協力
	2014～ 2015	20m 型巡視艇 2 隻整備	無償資金協力
	2018	海上監視のための船舶資機材等整備	無償資金協力
ベトナム海上警察	2014	6 隻を目処とした中古船舶や海上保安関連機材供与	無償資金協力
	2017～	79m 型巡視船 6 隻整備	有償資金協力
スリランカ沿岸警備隊	2016～	30m 型巡視艇 2 隻整備	無償資金協力
パラオ海上法令執行部	2012～ 2016	小型パトロール艇 3 隻（15m 級 2 隻、複合型ゴムボート 1 隻）及び運航資金、無線設備の贈与	日本財団
	2017	40m 型巡視船 1 隻及び運航資金、海上警察庁舎、巡視船用棧橋の整備	日本財団
	2018～	海上保安アドバイザー派遣	日本財団
ミクロネシア連邦	2012	小型パトロール艇 1 隻（15m 型）及び運航資金、通信施設の贈与	日本財団
	2015	操船シミュレーターの贈与	日本財団

国・機関	実施年		支援形態
マーシャル諸島	2012	小型パトロール艇1隻（15m型）及び運航資金の贈与	日本財団
	2015	小型パトロール艇1隻の贈与	日本財団

外務省ホームページ（ODA 国別地域別政策・情報）、JICA ホームページ（ODA 見える化サイト）、（公社）日本海難防止協会ホームページ（ミクロネシア 3 国の海上保安能力強化支援事業報告書）を参照し筆者作成

（２）複数国に対する支援

海上保安機関の人材育成及び技術向上に資するため、以下に掲げる 3 つの手法により支援を行っており、初級幹部から現場職員までを対象としている。

（a）海上保安政策プログラム（海上保安大学校、政策研究大学院大学、JICA、日本財団）

アジア諸国の海上保安機関の相互理解の醸成と交流の促進により、海洋の安全確保に向けた各国の連携協力、認識共有を図るため、2011 年から 3 回にわたり日本財団の支援により実施した「アジア海上保安初級幹部研修」を土台とし、海上保安政策に関する修士レベルの教育を行うプログラムとして 2015 年に開講した¹⁴。2019 年まで日本、インドネシア、マレーシア、フィリピン、ベトナム、スリランカ及びタイから累計 40 人の初級幹部研修生を受け入れている¹⁵。

（b）JICA 課題別研修

JICA 課題別研修として、海上保安実務者を対象とした救難・環境防災コース、海上犯罪取締コース及び水路測量技術者養成の国際認定コースがあり、2019 年 7 月時点で、これまでにそれぞれ 64 ヶ国 2 地域から延べ 510 名、31 ヶ国 1 地域から延べ 329 名、43 ヶ国 1 地域から延べ 431 名の研修生を受け入れている¹⁶。

（c）海上保安庁モバイルコーポレーションチーム（MCT）による支援

2017 年、海上保安庁は、海外海上保安機関の能力向上を支援する専従部門として 7 名体制の MCT を設置した¹⁷。これは、アジア諸国で近年多くの海上保安機関が設立され、海上保安庁に対する技術指導等の支援要請が質的・量的に増加してきたことが背景にあり、JICA の技術協力プロジェクト等に対応して海外に派遣され、研修・訓練を実施している。

5. 巡視船・航空機派遣による国際連携

マラッカ・シンガポール海峡及びインドネシア周辺海域における海賊事件の激増を受け、2000 年 4 月に東京で開催された「海賊対策国際会議（海上警備機関責任者会合）」において、今後の取り組み及び連携・協力の指針となる「アジア海賊対策チャレンジ 2000」が採

択された。これに対応し、海上保安庁による連携・協力メニューの一つとして同年11月にインド及びマレーシアに巡視船を派遣し、それぞれの寄港地において連携訓練を実施、以後巡視船及び航空機を東南アジア等へ定期的に派遣している¹⁸。今日まで、11ヶ国（フィリピン、ブルネイ、ベトナム、カンボジア、マレーシア、インドネシア、シンガポール、タイ、インド、スリランカ、ジブチ）に対し、延べ62隻、34機の派遣を行っている¹⁹。

6. 今後の連携・協力・支援に向けて

(1) これまでの成果とさらなる発展

(a) 信頼関係の醸成

2000年代初頭から継続してきた北太平洋及びアジアの多国間会合、さらには二国間連携協力の推進による最大の効果は、各機関間の信頼関係の醸成である。長官級の幹部が毎年顔を合わせることでこれが最も高い効果を果たしていることに加え、例えば、北太平洋海上保安フォーラムサミットにおいて毎回採択されている共同宣言の中には、「北太平洋における平和と安全への貢献」、「全フォーラム参加当局間での協力、理解、平等、誠意及び相互信頼の重要性」等の文言が用いられ会合の目的を確実に共有している²⁰。

信頼関係をさらに深めるには、多国間会合を手がかりとして、二国間の連携協力関係を深化させることが重要であると考えられる。例えば日ロ、日韓間においては、中央レベルに加え地方レベルでの連絡窓口設定も行われており、多重的な情報交換チャンネルの設定、意思疎通及び交流の実施により、相手方のそれぞれのレベルでの意図を確認することが可能となっている。実際に違法操業漁船の取締りなどにおいて、この窓口による情報伝達が行われるなどの実績があり、このような中央・地方レベルでの連絡窓口が多くの二国間関係の中で設定され、適切に機能させることができれば、地域全体の海上保安機関同士の信頼関係はさらに高まるものと考えられる。

(b) 共通の価値観としての「法の支配」

海上保安庁が取り組んできた国際連携協力及び支援は、国連海洋法条約を常に基本法としてベースに置き、多国間会合や二国間会合での対話や技術協力を行ってきた。北太平洋の公海における漁業監視共同パトロールや多国間多目的訓練は、共通のルールとしての国際法及び各国国内法に法的根拠を求めて実施するものであり、さらに各国における密輸・密航等の不法取引やセキュリティ対策に関する好事例についての情報交換により、法に則った法執行手続きについて相互理解を深め情報を共有することができる。

この結果としてこれらプログラムに関わる専門家から長官級の幹部に至るまで、法の支

配を共通の価値観として再認識する環境が醸成されてきていることは大きな成果であると考えられる。

(c) 情報交換システムの構築

バルト海沿岸諸国の海上警備機関は、1997年から各国に海上部隊調整センターを設置し、船舶の動静情報を交換、共同訓練や共同取締り等も行われており、これらの取り組みは密航・密輸取締りに成果を上げているとのことである²¹。

これに倣い、実効的な情報交換システムの構築がインド太平洋の海上保安機関間で推進されることが期待される。すでに NPCGF では、北太平洋自動情報交換システムが構築され、共同漁業パトロールや多国間多目的訓練で活用されている。さらに多くの海上保安機関がこの取り組みを展開し、情報交換から実際のオペレーションにまで活用することを、目的として共有していく必要がある。

(d) 共同海上法執行オペレーションの拡充

共同海上法執行オペレーションには、2004年の「アジアにおける海賊行為及び船舶に対する武装強盗との戦いに関する地域協力協定」(ReCAAP)に基づくものや²²、バルト海での取り組みを始め、多種多様な形態がある。そのうち、NPCGFで行っている北太平洋公海上での漁業監視共同パトロールは、多国間による共同海上法執行オペレーションの一つの優れたモデルである。

海上法執行措置にかかる国家管轄権について、国際法は、領海については沿岸国の専権とし、また、公海については船舶の旗国の専権(旗国主義)としてきた。この原則は今でも基本的には変わらない。しかしながら、旗国から遠く離れた公海で漁業に従事する漁船、麻薬などの不正取引に関与している公海上の船舶、大量破壊兵器の輸送に従事している公海上の船舶等については、旗国主義に基づく法執行だけではその法益が十分に保護されないケースが多い。このため、旗国主義を補完する執行協力措置の枠組みが合意され実施に移されている²³。それらは、それぞれ国連公海漁業協定、麻薬及び向精神薬の不正取引の防止に関する国際連合条約、海洋航行不法行為防止条約(SUA条約)改正議定書であり、国連海洋法条約で一般的に認められている海賊行為に対する執行措置に加えての新たな執行措置の枠組みとなっている。

このように領海を越えた海域における新たな執行措置に関し、国際法が整備されつつある現状に対応して、それを実効あるものにするため各国国内法の整備とともに各国海上保安機関の能力を組み合わせた共同海上法執行オペレーションの拡充が必要不可欠である。

さらにこの過程において、海上法執行手順や海上保安機関の法執行能力の標準化が進むことが理想であると考ええる。

(2) エスカレーション抑制力としての効用（安全保障の第三のカードへ）

ベトナムは、1974年のパラセル諸島海戦、1988年のスプラトリー諸島海戦において中国と衝突、海軍艦艇同士の武力衝突により多数の死傷者を出した。その後2014年にパラセル諸島で発生した中国による「移動式掘削装置による掘削作業」事案では、ベトナムが海上警察船を派遣したのに対して中国は海警船を派遣、中国海警船によるベトナム船への衝突や放水が行われるなど両海上保安機関が現場で衝突したが、現場でのそれ以上のエスカレーションはなく死傷者も発生せず、海上保安機関同士の直接衝突の一例となった。

インド太平洋地域では、海上保安機関の船舶同士による対峙の構図が現れている。それは、国連海洋法条約の発効を契機として、各国が領海及び排他的経済水域における執行管轄権の行使により海域を実効支配しようとしているからではないか。今後もそのような構図は増えていくものと考えられ、海上保安機関の船舶の行動態様が地域の安全保障環境に影響を与えるものとなっている。その観点から、海上保安機関は外交・防衛に次ぐ安全保障の第三のカードと位置づけられるようになったのではないかと考えられる。

ここで、各国が軍事紛争への発展を望まないことを真に共有し、各国の海上保安機関による国際法及び国内法に則った行動が期待できるのであれば、双方の行動を予見することが可能となり、結果としてエスカレーションを抑制することができる。その意味で、海上保安分野において国際連携や協力関係をさらに発展させ相互理解を深めることは重要であると考えられる。

(3) 喫緊の課題

(a) 海上警備体制のさらなる強化

国際連携協力を推進する一方で、日本周辺海域では、北方四島、竹島、尖閣諸島それぞれの周辺海域で、日露、日韓、日中、日台の海上保安機関船艇が対峙している。特に尖閣周辺海域では、2019年に中国公船が概ね4隻の船団で合計282日にわたり接続水域内を徘徊し、32件の領海侵入を行った。現場で対応している海上保安庁巡視船は、中国公船による領海侵入の都度嚴重な退去要求を行っているが、断固として領土・領海を守ることに加え、エスカレーションを防止するという極めて難しい任務を負っていると看做しても過言ではない。

中国の意図は、中国公船や中国航空機に執行管轄権を行使させることによって、尖閣諸

島に対する自国の領土主張を強めるとともに、日本の実効支配を掘り崩すことにあり、尖閣諸島に対する日本の実効支配は、海上保安庁による執行管轄権行使によって担保されている²⁴。

このため、「海上保安体制強化に関する方針」（2016年12月21日、海上保安体制強化に関する関係閣僚会議決定）による体制強化をスピードアップすることが求められ、今後は特に人材確保のような組織基盤整備を着実に推進するとともに、サイバー攻撃等による妨害行為が発生した場合における現場の領海警備体制維持や無人機など新技術の活用をも考慮した上での体制強化が必要である。

さらに付け加えて言うならば、海上保安体制の強化のみで尖閣諸島周辺海域の情勢が変わるわけではなく、安全保障の基軸である外交及び防衛における施策や対応と海上保安庁の対応が相まってこそ効果が期待できる。その意味で現場機関としての海上保安庁及び警察と自衛隊との連携は益々重要となっている。このため、日常からの情報共有は言うに及ばず、可能な限り多くのシナリオを想定してのシミュレーションや実働訓練を行うことにより課題を洗い出し改善することで、想定外を排除し、警察機関から自衛隊までのスムーズな対応を確立する努力を継続する必要がある。

(b) 人材育成

組織は人で動くことは言うまでもない。各国海上保安機関の職員、特に幹部職員が法治主義の価値観をしっかりと共有できることが重要であり、そのためには各国海上保安機関の人材育成が極めて重要であると考えられる。日本は、海上保安政策プログラムや JICA 課題別研修等により東南アジア諸国の海上保安機関職員の人材育成を行っているが、受け入れ人数の拡充、受け入れ対象国の拡大などにより新興海上保安機関に対する網羅的な支援を図るべきである。

(c) 新興海上保安機関のレベルアップ

人材育成とともに、新興海上保安機関のレベルアップも欠かせない。海上における国際連携協力しインド太平洋における海洋の安全を確保するためには、各国海上保安機関の能力格差を少しでも縮める必要がある。人材育成に加え、組織体制構築、技術レベルの向上、現場勢力の増強等組織全体のレベルアップをさらに推進する必要がある。

(d) 海上保安国際戦略の策定

海上保安庁は、常に変化する地域の情勢を踏まえ臨機応変に連携協力体制の構築やアジ

ア諸国に対しての支援を行ってきた。海上保安機関が海洋の安全保障上重要な位置づけとなった今こそ、国家安全保障戦略、海洋基本計画、開発協力大綱等と連動した海上保安分野における国際戦略を策定し、しっかりとした方針の下、今後の国際連携・協力・支援を推進していくべきであると考えている。

—注—

- 1 海上保安庁編『海上保安レポート2019』22頁。
- 2 同上、23頁。
- 3 村上暦造・森征人「海上保安庁法の成立と外国法制の継受」、編集代表山本草二『海上保安法制』（三省堂、2009年）35頁。
- 4 海上保安庁編『海上保安レポート2002』87頁
- 5 同上、87頁
- 6 海上保安庁編『海上保安レポート2005』111頁
- 7 海上保安庁編『海上保安レポート2006』20頁
- 8 海上保安庁編『海上保安レポート2005』113頁
- 9 海上保安庁広報資料、2019年10月4日
- 10 日本財団・海上保安庁広報資料、2017年9月14日
- 11 日本財団・海上保安庁広報資料、2019年11月21日
- 12 海上保安庁編『海上保安レポート2001』21-22頁、同『海上保安レポート2002』3頁
- 13 海上保安庁編『海上保安庁30年史』（海上保安協会、1979年）134頁
- 14 海上保安庁編『海上保安レポート2016』26-27頁
- 15 実績値は、海上保安庁政策評価広報室に確認
- 16 同上
- 17 海上保安庁編『海上保安レポート2018』151頁
- 18 海上保安庁編『海上保安レポート2001』17-20頁
- 19 実績値は、海上保安庁政策評価広報室に確認
- 20 海上保安庁広報資料2017年9月14日、2018年9月21日
- 21 海上保安庁編『海上保安レポート2001』16頁
- 22 奥脇直也「海上執行措置における国際協力」編集代表山本草二『海上保安法制』（三省堂、2009年）89頁
- 23 同上、90-91頁、山本草二「海上執行をめぐる国際法と国内法の相互関係」編集代表山本草二『海上保安法制』（三省堂、2009年）18-21頁
- 24 坂元茂樹『日本の海洋政策と海洋法』（信山社、2018年）416頁