

「日・印の海洋情勢と海上保安機関の活動」

石川裕己（前海上保安庁長官，（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構理事長）

1. Indo Coast Guard（以下 ICG）と Japan Coast Guard(以下，海上保安庁)の交流

日本の海上保安庁と ICG との歴史的交流は、1987 年航路標識測量船がチェンナイに ICG を親善訪問したことに始まるが、本格化したのは、2000 年からであった。その前年 1999 年にアロンドラ・レインボー号事件が発生し、この事件の発生を受け、2000 年東京で、海賊対策国際会議が開かれた。参加された ICG デシルバ長官と荒井海上保安庁長官の間で、ICG と海上保安庁の定期的な交流について合意がなされた。同年 11 月、荒井長官がインドを訪問すると同時に巡視船しきしまがインド・チェンナイを訪問し、ICG と海賊対策連携訓練が実施された。2001 年には、ICG のシン長官が訪日し、両機関の長官会談を行うとともに、ICG の警備船サングラムが海上保安庁の観閲式に参加した。また、第 10 管区海上保安本部と合同救難訓練が実施された。2002 年には、やしまがインド・チェンナイを訪問、2003 年には、ICG のサングラムが神戸を訪問し、第 5 管区本部と合同訓練が実施された。あわせて訪日した ICG 長官は深谷長官と会談するとともに、扇国土交通大臣に表敬訪問を行った。2004 年に石井次長が訪印し、翌 2005 年 1 月、海上保安庁長官がニューデリーを訪問した。そこで、シン ICG 長官との会談を行い ICG と海上保安庁の一層の連携協力が確認され、海賊対策の重要性の再確認と、油による海洋汚染対策についても意見交換がなされた。同年 11 月には、ICG のサマールが門司を訪問し、第 7 管区本部と海難救助、海賊対策の合同訓練が行われた。2006 年 5 月には、ムカジー国防大臣が訪日され、北側国土交通大臣との会談が行われた。2006 年 7 月には、海上保安庁大学練習船こじまが初めてインド・コーチンに寄港し ICG とスポーツを通じて、若者の交流が深められた。11 月には、海上保安庁長官がムンバイを訪れ、巡視船しきしまと ICG との合同訓練が実施され、ICG コントラクター長官と協力に関する覚書が締結された。ICG のヘリコプターはインド国産であり、小型航空機の射撃能力は非常に高い。2007 年 5 月には、サガールが海保の観閲式に参加するとともにコントラクト長官も観閲式に参列された。サガールは、名古屋で、第 4 管区本部と連携合同訓練を実施した。

このように ICG と海上保安庁は毎年交互に巡視船の派遣と合同訓練、長官会談などを実施してきた。日本にとって、インド洋、マラッカ・シンガポール海峡が極めて重要であることは論を待たない。中東への道の間に位置し、経済発展を続けるインドと海上保安の連携・協力関係を深めることは、大切なことである。

2. 海上保安庁の海賊対策

(1) 海賊関係の情報収集、分析・提供体制の強化

2007 年 1 月に「海賊対策室」を設置して、情報収集体制を強化するとともに、広く一般に情報を提供するため、海上保安庁のホームページにおいて海賊発生情報の提供を実施している。2001 年小泉総理の提案を下に「アジア海賊対策地域協力協定 (RECAAP Regional Co-operation Agreement On Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia) が 2004 年に採択され、2006 年 9 月に発効した。これに伴い、2006 年 11 月に情報共有センター (ISC:Information Sharing Centre) が、シンガポールに設置された。当センターの事務局長及び計画部門担当事務局長補は日本から派遣されている。2007 年 10 月に ISC が初めて主催する「キャパシティービルディング ワークショップ」が開催され、16 カ国 34 名が参加した。

(2) アジア各国の海上保安機関との連携・協力体制の強化

海上保安庁の提唱で、各国の賛同を得て、2004 年 6 月に第 1 回アジア海上保安機関長官級会合が東京で開催された。インド、中国を含めアジア 18 カ国の海上保安機関の長官等が参加し、海賊対策、海上テロ対策、災害支援、捜索・救難などについて、連携・協力体制の構築などについて議論している。2006 年には、マレーシアで第 2 回会合、2007 年にはシンガポールで第 3 回会合が開催され、本年 2008 年には、10 月 8 日から 10 日にかけてフィリピンで第 4 回会合が開かれ、岩崎長官が出席した。

(3) 沿岸国の海上保安能力の向上

海上に於けるシーパワーとして、海軍、警察当局の海上部門、海事局など国によって様々であるが、東南アジアでは、海上保安機関 (CG) を整備する方向が増えてきている。日本の海上保安庁は、従来から海上保安庁の職員を派遣して支援をしてきた。1998 年には、フィリピン沿岸警備隊が、2006 年には、マレーシア海上法令執行庁が発足した。インドネシアでは、関係機関を調整する海事保安調整会議が 2005 年に設立された。フィリピン、マレーシア、インドネシアに加え、タイ、ベトナムは、我が国の巡視船を派遣して、これ等の国と合同訓練をほぼ毎年実施している。航空機を派遣することもある。なお、派遣する巡視船は、日本への航海の途上を利用して、日本籍船と合同訓練等も実施することがある。職員の研修も大切であり、各国に派遣した海上保安庁の職員、専門家が、それぞれの国で、指導するとともに、JICA、日本財団の協力も得て、我が国で、「海上犯罪取締りセミナー」、「東南アジアにおける海上セキュリティ・海賊対策セミナー」を開催している。呉の海上保安大学校に毎年 3~4 名程度、留学生を受け入れている。2007 年には、インドネシア海上警察に巡視艇 3 隻の供与を実施した。今後も資材などの協力を充実することが期待される。

このような取り組みにより、昨今は、東南アジア海域、特にマラカ・シンガポール海峡では、海賊の発生状況は大幅に減少しているときいているが、課題はなお残っている。

東南アジア諸国の海上保安機関の能力向上が大切であるが、第 1 に我が国の海上保安庁自身の能力向上を図らなければならない。日本沿岸での、密輸・密航・密漁・テロなどの海上犯罪に対する警備・取締り、我が国領海の警備、海難救助、海上交通安全、海洋汚染の防止、航路標識の整備、海図の作成、海洋調査の推進などなどの仕事を日常的に行い、さらに、多くの国々と連携協力を行っている海上保安庁の職員は僅か 12,400 人、予算は 1,858 億円に過ぎない。巡視船艇、航空機の老朽化、旧式化に対応して、新しい能力を有する巡視船艇・航空機への代替建造を一層進めていく必要がある。燃料費が高騰し、日常の行動に支障が生じるような事態は早急に改善しなければならない。

第 2 に、海上保安庁の活動の根拠となる法令の整備である。2007 年に、日本財団を始めとする関係者の努力の結果、与野党が協力して、海洋基本法が成立された。この動きに合わせ、2008 年には、領海等における外国船舶の航行に関する法律（領海警備法）が成立した。しかし、領海の外の排他的経済水域では、外国船舶に対しての取締り根拠法令は漁業法などに限られている。公海では、外国船舶に対する取締り法規が無いことも海上保安庁の活動の制約になっている。

外国船舶に対する対応は、時によって、国家間の緊張を引き起こす。海上保安庁は、法令執行機関であるから、法と正義に基づいて職務を遂行するが、外交当局と連携して解決する必要がある場合もある。

3. ソマリアと法制

この様な状況の中で、最近、海賊対策に関連して、2つの大きなテーマが出てきた。海賊処罰法令の検討とソマリア沖の海賊対策問題である。個人の見解であるが、ソマリア沖の海賊が頻発、凶暴化してきた。ソマリア沖と中東などの主要航路では、スピードも出せない。現在、有志連合軍が対応しているが、海上保安庁は、巡視船の能力(遠方、構造、武器の能力、隻数の余裕なし)等により、事実上、対応困難である。自衛隊がどう対応するか、海上保安庁との関係が今後の課題となる。

海賊取締り法規については、国連海洋法条約第 100 条・105 条等が存在するが、国連海洋法条約との整合性、普遍主義の適用、便宜置籍船の扱い、公務執行妨害罪などの刑法罪、刑事訴訟法、裁判管轄、犯人引渡しなどについて如何に考えるか今後の課題となる。ソマリアの問題、法制の問題何れも政府全体で検討することが必要である。

質疑応答

- ・民間のセキュリティ会社で勤務している者だが、海上保安業務に民間企業が進出する余地があるだろうか。

⇒海上保安庁は、現在約 1 万 2,400 人の人員を抱えているが、人数不足で悩んでおり、民間とどのように連携しているかが重要な課題となっている。現在、灯台の見回りや維持管理について民間の力を借りている。しかし、実際に拳銃を持つような業務について協働す

るのは難しいと考える。

- ・ソマリアについて様々なお話があったが、先般、国会で海上自衛隊の護衛艦が船舶を護衛できないかという議論があったと思う。ひとつの方向性として、海上自衛隊の護衛艦に保安官を乗せて法を執行するという道も考えられると思うが、これまでそのようなことはあったのか、また今後それは実現可能なのか。

⇒自衛艦を出す場合、何をミッションとするかという点で合意が必要ではないか。警備に近い業務のみに限るのか、あるいは海賊におそわれた際に捕まえて訴訟するというところまでやるのかというところをはっきりさせる必要がある。その上で海上自衛官が法令執行することは難しいので、その代わり海上保安官が同船して法令執行を実施するという考え方はありうると思う。またその際、保安官が自衛艦に乗ることについては現状でも問題ないと思うが、自衛隊が保安官を乗せて行動することに関して法令整備が必要となるのではないか。いずれにしても、自衛艦に何をさせるのかについて、十分議論することが必要である。

以上