

第3回「日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ」

( Batam・ダイアログ 2007 )

報告書

平成20年3月31日

海洋政策研究財団

本書は、平成 19 年 12 月 17・18 日にインドネシア共和国バタム島で実施した、第 3 回「日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ」(バタム・ダイアログ 2007) の成果を要約するものである。

## 目 次

### 1 実施の概要

- (1) 実施の日時・場所
- (2) ダイアログの趣旨
- (3) ダイアログの構成
- (4) ダイアログへの参加者

### 2 ダイアログの概要

- (1) オープニングセッション
- (2) セッション1 「政治、経済、外交・安全保障の現状」
- (3) セッション2 「海上における安全の確保と資源環境の保護」
- (4) セッション3 「総合的地域海洋安全保障のための海洋協力」
- (5) セッション4 「海運協力」
- (6) セッション5 「ダイアログ成果の纏め方に関する検討」
- (7) クロージング

### 3 成果および所見

### 4 今後の方針

### (付 録)

別紙1～3

インドネシア政府ユスマン運輸大臣談話

## 1 実施の概要

### (1) 実施の日時・場所

#### a 日 時

平成 20 年 12 月 17～18 日

#### b 場 所

インドネシア共和国バタム島

会議・宿泊：Batam View Beach Hotel

研修・表敬：インドネシア沿岸警備隊ビンタン島基地

#### c 全般計画

別紙 1 「第 3 回日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ（バタム・ダイアログ 2007）全般実施概要」に示すとおり。

### (2) ダイアログの趣旨

#### a 目 的

日本とインドネシアの間で民間レベルの海洋安全保障対話を実施し、安全保障協力の可能性を見出すと共に協力のための具体策を検討し、地域さらには地球規模の総合安全保障に資する日本とインドネシアの関係構築と、日本の海洋権益を確保するための提言を得る。

#### b 意 義

マラッカ海峡の一部とロンボクおよびスンダ両国際海峡を領海に擁し、世界最大の群島水域を有するインドネシアは、海賊・武装強盗による被害、海上テロの危惧、さらには、群島水域内のアメリカ海軍艦艇の航行問題など、治安・軍事と海洋利用に係わる様々な問題を抱えている。これらはいずれも、日本の安全保障に大きな影響を及ぼすものである。

東南アジア諸国は概して自国領域内の問題に対する他国の関与を好まない傾向があるが、特にインドネシアは、安全保障に関して必ずしも国際協調的ではない。これは、タイやシンガポール、あるいはフィリピンと比較した場合、顕著であるといえよう。その例として、2004 年にアメリカ太平洋軍司令官が提案した地域海洋安全保障構想（Regional Maritime Security Initiative; RMSI）に対しインドネシアは即刻異議を唱えている。また、アメリカが望む東西を結ぶ群島航路帯の設定にも否定的である。

インドネシアの協調なくして、アジア・太平洋地域における安全保障環境の安定化と、東アジアからインド洋に伸びるシーレーン（J I A ルート）の安全の確保はなし得ないと言っても過言ではない。対話を通じて、インドネシアを海洋安全保障協力の世界に導き、信頼を醸成し、海上国境の概念を超えた国際的な海上治安・警備・防衛の態勢構築を図ることができれば、J I A ルートの安全保障環境は格段に安定化することになる。

### (3) ダイアログの構成

平成 18 年 1 月に実施した第 1 回「日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ（ジャカルタ ダイアログ 2006）」では、両国の現状や関心事あるいは懸案等についての相互理解を図ることを目的として、政治・経済・外交・安全保障上の諸問題について意見を交換して認識の共有化を図った。第 2 回の対話会議では、両国の安全保障環境に関する認識と治安・警備・防

衛の態勢について更に理解を深めると共に、両国の海事産業に係わる現状についても紹介し合った。今回の第3回会議では、前2回の会議の議論を深化させると共に、これまで対象としていなかった海洋資源・環境の保護についても討議することとし、以下の項目からなるプログラムを構成した。

**a. 政治・経済・外交・安全保障の現状**

地域情勢、日本とインドネシア両国の政治、経済、外交・安全保障上の関心及び懸案等。

**b. 海上における安全の確保と資源環境の保護**

海賊・武装強盗、海上テロ対策等に係わる協力の在り方の検討、海洋資源・環境の保護。

**c. 総合的地域海洋安全保障のための海洋協力**

防衛・警備部隊の協力の在り方に関する検討および地域安全保障におけるアメリカと中国の影響と係わりの在り方に関する意見交換。

**d. 海運協力**

海運・造船・港湾整備等に係わる協力の検討。

**e. ダイアログの成果の纏め方に関する検討**

ダイアログを引続き実施していくことを前提とし、最終成果の纏め方を視野に入れ、今後のプログラム、取り上げるべき課題等について意見を交換する。

プログラムの詳細は、別紙2「第3回日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ(バタム・ダイアログ 2007)プログラム」に示すとおりである。

**(4) ダイアログへの参加者**

別紙3「第3回日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ(バタム・ダイアログ 2007)参加者」に示すとおりである。

## **2 ダイアログの概要**

### **(1) オープニングセッション**

歓迎挨拶

**Rosihan Arsyad, Chairman, Institute for Maritime Studies**

秋山会長、ウントロ会長をはじめ、参加者の皆様を招いて第三回目のダイアログがここバタム島で開催される運びとなった。ヘリ・アフマディ議員、ウントロ、マンギンダン、サントソ、あるいはディディ氏、といった馴染みのメンバーが顔を揃えているが、ソンダック元参謀総長がやむをえない理由で欠席となった。本人からお詫びをお伝えして欲しいとの伝言があった。

バタム島は海運や観光によって目覚ましい発展を遂げ、またマラッカ海峡を臨む重要な位置にある。マラッカ海峡はほぼ全世界の船舶が通航すると言っても過言ではなく、海難事故に加え、武装強盗、密輸、テロさらには環境破壊といった新たな脅威がクローズアップされている。そのような場所でのダイアログを通じて、我々は海事安全保障について何らかのコンセンサスを得られるだろう。

今回の会議では、セキュリティに加え、地域コミュニティー、海洋生物多様性、エコシステム等の問題も議論されることになっており、より密接な協力関係を目指し、率直な意見交換が行われることを期待したい。

開会挨拶

Mr Oentoro Surya (Member of the Board of Trustees, Institute for Maritime Studies)

2006年2月、2007年1月に続き、第3回目のダイアログを開催する運びとなった。第2回目の東京会議では、インドネシアのSea and Coast Guardについて深く討議され、その後、日本によるインドネシアの海上治安への支援が促進した。この機会に、日本側の支援にあらためてお礼を申し上げたい。今回は、海運や造船技術、そして漁業などの問題も取り入れて幅広く議論致したい。ダイアログを通して、日本とインドネシアの海事協力が更に強化されることを期待している。

開会挨拶

秋山 昌廣 海洋政策研究財団会長、立教大学大学院教授

通算3回目を迎えた日尼安全保障ダイアログについて、今回は美しいバタム島で開催できて感激している。またアルシャッド氏、スルヤ氏、マンギンダン氏の3人を始め、他の皆様がたに再会でき大変うれしい。個人的な話ではあるが、昨日バタム島に来る際に、マラッカ・シンガポール海峡を通ったが、3ヶ月ほど前にも海上自衛隊の訓練艦で同海峡を通過した。また、先月はトルコで対話会議を開催し、黒海と地中海の間の海峡について学んだ。そのようなわけで、私自身にとって海峡は身近な存在である。日本では今年始め海洋基本法が国会を通過し、6月に同法案が正式に発効するとともに、今はその中で定められた基本計画について検討作業を行い、内閣が来年にその内容を発表する予定となっている。日尼海洋安全保障対話からは多くのことを学んできたが、次回はこれまでの総括をおこなうべく、再度日本で開催できることを期待しながら、今回の会議に臨みたい。

開会スピーチ

Ismeth Abdullah, Governor of Riau Islands

リアウ諸島海域（マシ海峡周辺海域）は、バタム島を含む6つの主要なエリアから構成されている。4年前と比べると、コーストガードや警察の尽力により海賊事案も減少して治安が向上した。リアウ諸島は天然資源と美しい自然に恵まれた地域である。地方政府としてもIMSのこの地域で推進する海事分野の活動を支援していきたいと考えている。

(2) セッション1「政治、経済、外交・安全保障の現状」

発表1 “Indonesia-Japan Relationship, Past, Present and Future, Indonesia Perspective”

Aristides Katoppo, Former Chief Editor, Sinar Harapan

インドネシアは50年前、アメリカ、イギリス、オランダの支配を脱し、群島国家を宣言し、広範囲の内水を国内領域とし、さらにその無害通航を国際社会に訴えてきた。私はこの周辺海域において、過去の過ちが繰り返されないためには、過去から学び、思考を安全保障から環境保全、海上交通の安全へと転換すべきだと考えている。

100年前、日本は日本海海戦でロシアに勝利した。日本は、その結果インドネシアにおいてナショナリズムが台頭するとは想像していなかった。日本がアジアで初めて西洋の大国との戦争に勝利すると、1908年にはインドネシアで初めて学生・民衆運動が起きた。その後様々な運動が起きたが、やがて1つの祖国、1つの母語、1つの民族の重要性を共有し、更にその中で言語を統一することが目標となっていくた。当時インドネシア人の99.5%にとってインドネシア語は母国語ではなかった。

第二次世界大戦が始まると独立の気運が高まった。日本が英蘭帝国主義諸国を破り、尼国民は沸き

立った。1930年代以降、日本は戦争遂行のため原材料を必要としていた。1942年のジャワ海海戦で日本が英蘭米ニューギニアランドに対して勝利し、インドネシアでは植民地時代の終了に対する期待が高まった。戦争中、日本の参謀本部は人材を必要としており、インドネシア人民も動員された。当時「日本はアジアの指導者であり、光である」とするスローガンが流布した陰で、日尼は対等の関係にはなかった。1945年、日本の敗戦を前にインドネシアは独立を達成し、その後1958年に岸首相が訪尼して講和条約を締結した。

これに先立つ1955年、アジア各国の指導者が一同に会したバンドン会議がインドネシアで開かれた。スカルノは国際的な反対を押し切る形で中国周恩来首相を招聘した。インドネシアが国際社会においてソフトパワーを発揮した嚆矢といえる。当時、国連加盟国の大半が独立を達成していない状況の中、バンドン会議では、自由野原則が宣言された。その後の1980年代、90年代、日本がインドネシアの経済復興に果たした役割には大きなものがあり、インドネシアでは貧困が減少した。インドネシアは、日本が「普通の国」になることに反対はしないが、再軍事国家化の懸念を抱いており、心理的な問題が残っている。今日、砲艦外交で信頼は築けない。それとは異なるパラダイムが必要だ。日本は高い経済力と技術力に見合った役割を果たすべきだが、問題は、日本は米国に囚われていることだ。また、近年はマラッカ・シンガポール海峡でのテロへの懸念が高まっているが、インドネシアは軍艦による商船の護衛は認めない。インドネシアは日本のライフライン防衛の意志を理解しているが、一方的な行為は誤解を与えかねない。現在東アジアには海賊の行為を取り締まる多国間協定が存在していない。共通目標、共通目的を持つことが大切で、基盤構築のためのプロジェクトが必要である。過去20年、南シナ海が安定していたのは、米第七艦隊のプレゼンスによるのではなく、インドネシアを含む関係国が二国間、多国間およびASEANにおける交渉を通じて南シナの非軍事化を進めてきたからだ。今後、中国が戦闘機保有数を増加させても、非軍事的解決策が重要となろう。

今後、海洋協力を進める分野としては、海洋の資源・環境保護、航行安全の確保が重要となる。米報告書によると、温暖化に起因する海面上昇によってディエゴガルシア基地が使えなくなると言われている。ヒマラヤの氷が解けるようなことが起これば、中国、インドでは大洪水が起きるかもしれない。地球の将来のために何か対策をすべきだ。海を護るための予防的措置としての新しいパラダイムが必要だ。伝統的セキュリティーから環境セキュリティー・パラダイムへの転換が求められている。

## 発表2 “Japan and East Asia in the Twenty –First Century”

藤田 公郎 元インドネシア大使

1. 日本と東南アジアの関係、2. 日本とインドネシアの共通関心事項、3. 東南アジア地域の根本的な構造変化、について述べたい。カトッポ氏が触れたように、1955年のバンドン会議は、敗戦後日本が招請された初めての国際会議であった。当時の鳩山一郎首相の代理として高碓達之助経済企画庁長官が出席した。インドネシアとの二カ国会談のみならず、日本代表は中国の周恩来とも会談した。私事にわたるが、この会議では周恩来の通訳を務めたことは懐かしい思い出である。

10年前の経済危機は1999年にタイから始まり、世界経済に大きな影響を与えた。今日の東アジアは世界のGDPの三分の一、外貨準備高は55.4%に達し、域内諸国は相互依存を強めており、域内貿易、投資も伸び続けている。1985年のプラザ合意以降の円高により、日本の東アジアへの投資が劇的に増加した。これに香港、シンガポール、台湾、韓国からの投資が続き、ASEAN域内間の投資が増大した。域内では若者の前向き志向のライフスタイルが既に共通化しつつある。東アジアコミュニティの意識が高まる中、2005年にはクアラルンプールで第1回東アジアサミットが開催され、

4つのキーワードが提唱された。一つはオープン性（Openness）であり、東アジアコミュニティーは域内のみならず域外各国とも協力し、経済発展に努めること、二つ目は包括性（Inclusiveness）で広く価値を共有して協力していくこと、三つ目は普遍的な価値（人権や法律）であり、四つ目は機能的アプローチを重視することである。

次にこの地域の安全保障上のリスクについて述べたい。2006年は様々な伝統的安全保障上の危機が起き、北朝鮮による核開発、ミサイル実験によって現実的な危機に直面した日本は、経済制裁を発動した。特に10月の核実験時に、国連では議長国が満場一致で、中露も賛成して対北朝鮮非難決議を採択し、国連憲章第7条に基づいて経済制裁を行うことができた。これが結果として6カ国協議へとつながり、今年2月には6カ国によって文書が採択され、ミョンビョンの核施設の無能力化、半島の非核化への第一歩を印した。今後、日本は拉致問題の解決を北朝鮮に求めていく。2007年10月には南北統一会議の開催を見たが、西側諸国は金正日体制の時間稼の動きを注視しなければならない。

台湾について。中台は経済交流が盛んで、人的交流もつついているが、依然、不安定要因が存在している。陳水扁は民進党の党規約に沿って台湾と国号を変更し、憲法改正を行い、主権独立のための住民投票を行おうとしている。台湾の世論調査によると、自分が台湾人であるとする人は現在44.1%に上り、10年前の2倍以上である。世論の趨勢は変化し続けている。これに対し北京は独立分離禁止法を制定し、台湾問題について明確な態度を示した。1996年、中国はミサイル実験を行い、アメリカ海軍が出動する騒ぎとなったが、現在アメリカは当該地域の安定を求めており、台湾の国連参加問題についても中国と歩調をそろえている。

中国について。先般の第17回中国共産党大会で胡錦濤国家主席はより強い政権基盤を築いた。胡錦濤はこれまで政権基盤が磐石ではなかったが、政策に力を入れ中国の「科学的持続的発展」を目指してきた。これは党の綱領にも組み込まれ、12年以内に国民総生産を四倍にすることを掲げている。バランスの取れた経済成長を目指して国内消費を拡大し、腐敗の根絶を目指すとしている。一方、米グリーンSPAN前米連邦銀行議長等は、中国の投機的傾向に危機感と悲観論を抱いている。鄧小平の「白猫黒猫論」は革命的であったが、現在、中国には100人以上の億万長者が存在し、富の偏在が顕著になった。農村社会は荒廃し、内陸部の砂漠化が進み、黄砂が頻繁に起こるなど、環境面の問題が深刻になっている。

一方、経済発展著しいインドは、1991年の規制緩和・自由化政策以降、6%以上の経済成長を続けており、外交関係においても米中関係の改善につとめている。ただし、シン政権は、権力基盤が脆弱であり、国内政治を優先せざるをえない。日印間交流を見てみると年に15万人の往来があるだけで、日中間417万人に程遠い。インド人の日本留学生はわずかに400人。日印間の直行航空便は、日中間の週676便に比べて11便にとどまっている。

麻生太郎外相は「自由と繁栄の弧」がアジア大陸の外周に作られるべきであると述べたが、アジアにおいて日本とインドネシア両国は、信頼醸成、透明性向上につとめ、ASEAN、ARF等の場を通じて多層外交を展開（二国間問題を多国間チャネルで解決する）していくべきであろう。政治的に台頭する中国、インドとはサミットを利用したTOP間の外交も必要だ。

最後に日本とインドネシアの共通点について、両国は国際的に視認性が低い。ある雑誌によると、日本は経済的以外には存在感が薄く、インドネシアは人口世界第4位のイスラム教国であり、マラッカ・スンダ海峡など重要な海峡・水域を擁しているが、イスラム教国としての存在感は薄い。両国とも対外的影響力が小さいとされる。国連の非常任理事国の立場を活用するなどして、さらに世界の舞

台で活躍すべきだ。

### 発表3 “Major Power Maritime and Naval Trend in Asia”

Rear Admiral (Ret) Robert Mangindaan (Senior Researcher, Institute for Maritime Studies)

地球上の表面は、人類に多くの恵みをもたらす海に覆われており、世界の三分の二が海洋である。人類はこの海を活用し、文明を輸出し、貿易活動を行ってきた。海洋は、今日の国際関係においても重要な位置を占めている。水、海と人間の関係が緊密なのは自然の理であり、過去には多くの西洋列強が強力な海軍力を保持していたが、今現在欧州でこれに相当する海軍力を有する国家はイギリスとフランスだけである。海洋能力とは国家の海洋政策と国民の海洋意識を指し、自由経済を背景に物、人、貿易ルートが常に変化する中で、距離と時間を如何に最小限化するかが重要な要素となってくる。今日、大規模コンテナ船、VLCC、ULCCなど続々と大型船舶が投入されており、建造額が一隻あたり数百万ドルに上る。海運は貿易以外に他のセクターの経済活動を伴うもので、これらの価値を護るための海軍力が必要とされる。

現在、海上における喫緊の脅威は武装強盗の横行である。それはテロともつながっており、大量破壊兵器の利用によって経済中心が破壊されうる可能性を秘めている。一方、アメリカ海軍はその艦船、兵装、兵站・人員能力面で絶対的優位を保ち続けてきた。しかし、前述の新たな脅威、すなわち「第四の脅威」に対してあまりにも脆弱である。世界にはアメリカ以外にロシア、中国、日本、豪州、インドが屈指の軍事力を保持しており、アジア太平洋地域では中国とインドが抜きん出た立場にある。大陸志向であった両国が海洋管轄を広げようとしている。中国は外洋艦隊創設を目指していると言われるが、これは石油運搬にあたって80%がマラッカ海峡を通過することと関係している。中国は既に3隻の空母を外国から購入しており、今後は自主開発を行っていくだろう。インドは世界第七位の海軍力（装備は新しくない）を保持しているが、最近ではマシ海峡、南シナ海で第3国と共同演習を行うなどその活動範囲を広げている。日米の合同演習への参加に加え、日米印に豪州とシンガポールを加えた5カ国20隻からなる海軍演習にも参加した（マラバール2007）。冷戦後、かつてのハートランド理論が見直され、商船隊の建造に力を入れる国々が増えている。商船建造の技術力は直ちに海軍力強化に利用することができる。残念ながらインドネシアの造船能力はそれほど高いものではなく、現在は日本のJICAによる技術支援を受け、その能力向上に努めている。ワッセナー条約やその他著作権等によって技術支援には限界があり、弱小国は技術提供を十分に受けられない場合がある。この点中国海軍はロシアの協力下であり、インドはアメリカと良好な関係下で造船技術能力を向上させていることを指摘しておきたい。

### 発表4 “Combating Maritime Transnational Crime in Asia: Governance at Sea and Regional Cooperation among Law Enforcement Agencies”

本名 純 立命館大学准教授

冷戦終了後、アジアで経済統合が進む裏側で越境犯罪が増えたことの原因として次の6項目があげられる。

- 1) ソ連の崩壊とロシア・マフィアのアジア進出  
中国、韓国、日本の犯罪集団との協力が進んだ。
- 2) 東南アジアにおける経済危機（1977年）  
アンダーグラウンド経済が成長し、麻薬や銃器の密輸が広がった。

### 3) 香港返還 (1997 年)、中国の経済発展

麻薬の密輸を行う香港マフィアが中国本土に進出した。一方、1990 年代初頭以降、社会的格差が広がり、貧窮者が人身売買や密輸に関与するケースが増えた。台湾マフィアも成長し、インドネシアやマレーシアに進出した。

### 4) インドネシアの政変 (1998 年)

国内治安を担当する警察の力が充分でないため、スハルト没落後、不法行為が増えている。

### 5) テロ活動の増加 (2001 年～)

冷戦終結後、資金源を失ったテロリストが犯罪組織と結びつくようになった。

### 6) 日本の広域暴力団の経済活動の変容

通常の経済活動の中にヤクザが侵入し、マネーロンダリング、麻薬、売春のような不法行為において活動を国際化させている。ヤクザがマフィア化し、見えにくい組織に変わりつつある。

越境犯罪が広がった結果、各国のマフィアを組み込んだ犯罪組織の「東アジア共同体」が成立しているとも言える状況が現出しつつある。この共同体が、海賊、武器密輸、違法伐採・木材密輸、人身売買（女性と子供）、違法ドラッグといった、越境犯罪の担い手となっている。こうした犯罪に対処するためには地域協力の推進が不可欠である。越境犯罪の多くが海上で実行される。海上安全保障という新たな概念が生まれたゆえんである。海上の安全は公共財であり、その確保には多国間の協力、地域協力・レスポンスが欠かせない。現在、大多数の国では、海上の安全確保を軍に依存している。しかし、越境海上犯罪という新しい問題には新しいパラダイムで対応する必要がある。軍事力だけでなく、法執行機関間の協力が必要であるが、東南アジアには海上の法執行機関が存在しない国もある。関係国間のギャップを埋める努力が求められる。

越境犯罪への対応に関する日本とインドネシアの共通点として、以下の諸点があげられる。a. 共通する政治的価値観（民主主義）、b. 共通する島国としての安全保障観、c. 共通する「犯罪受け入れ国」としての立場、d. 共通する海上保安能力の高さ、e. 地域協力の「けん引役」、f. アジアの「共通の脅威」に取り組むイニシアチブ、である。海上安全保障は、海の統治を含む包括的な安全保障を意味するものであって、日尼二国間で協力を行う余地は多い。その上で、日尼協力の推進に向けて、イ) 情報の共有、ロ) 技術とノーハウの共有、ハ) 次世代の人材育成に向けた教育交流、ニ) 合同訓練、ホ) セカンド・トラックによる共同研究・世論形成・提言の必要性を強調しておきたい。

## 座長総括 アルシャド

エネルギー安全保障、ホルムズ海峡までの航行安全等、将来の日尼関係と相互協力をいかに見るべきか、封じ込めを懸念する中国との関係をいかに見るべきか、問題は多い。越境犯罪については、不法漁業も深刻な問題。不法伐採については、インドネシア、マレーシア、シンガポールで、それぞれ見解を異にする。共通認識が生まれないと問題可決は難しい。

## コメント1 藤田 公郎 (元インドネシア大使)

日本とインドネシアの関係はとても重要で、大きな問題だ。さまざまな考えがある。私の用意したペーパーには口頭で言及しなかった 16 パラグラフに事実関係をまとめてあり、日本の立場を統計上から東アジアとの関係からも述べている。日本は経済大国としての責任を自覚しなければならない。ほとんどの日本人は、高齢化等の国内問題に心を捉えられている。グローバルな問題に思いをめぐら

す余裕がなくなっている。政治家も官僚も国内問題の処理にエネルギーを費やしている。

インドネシア、東アジア諸国との関係では、日本は現在の政策を維持すべきで、麻生太郎前外相は「平和と繁栄の孤」政策を発表したが、それは大陸周辺国との関係を強化し、民主国家との協力関係を強化して、途上国への支援を進めていくという考え方だ。日尼関係もこうした考え方に包含されるべきだ。

中国に関しては、対応が難しい。日本では中国の人気は下がっている。最近まで中国は日本のODAの対象国であったが、現在は軍事予算を増大させる一方、独自に途上国への支援も行い、それをテコに日本の国際努力を押さえ込もうとする動きも見られる。日本の国連安全保障理事会入りにも反対した。日本に密入国し、犯罪に関わる中国人も存在している。日中の経済関係は緊密の度を加えているが、世論では中国は不人気である。その一方で、政府としては中国との良好な関係なくして政権の安定はおぼつかない。こうした二律背反の動きが存在している。

#### コメント2 本名 純（立命館大学准教授）

この不法伐採は本当に難しい問題だ。特にマレーシアについてそれが言える。インドネシアはスタンスを明確にしており、経済的な損失があることを理解している。現在、インドネシアでは日本のODA額と同じぐらい伐採被害がある。だがカンボジア等他国はそれほど深刻とは考えておらず、意識の差がある。Standardizationが必要だ。それにはASEANで討議するのが望ましいが、どのような基準を設けるか明確な定義がない。その他ASEANプラス3や次官級会議でも取り上げ、一般意識を高める努力を進めなければならない。

不法漁業については取り上げられていないが、沿岸の村落の漁獲が減り深刻な問題となっている。なぜなら大手企業が大規模漁業を行ってしまうからだ。爆薬を使って魚をとる場合もある。間隙を縫って犯罪シンジケートが沿岸の村落コミュニティに侵入する可能性も否定できない。不法漁業を越境犯罪として捉えようとする動きもある。

#### コメント3 秋山 昌廣（海洋政策研究財団会長、立教大学大学院教授）

日中関係において、民間経済界は二国間の経済活動の推進に大変力を入れている。日中間の大きな問題は政治的なものだ。日本から中国へのODAは既に終了することがきまっている。インドネシア、インド向けは現在でも続いている。インドネシアと日本の経済関係では、両国政府が協力関係をさらに強化できる余地があり、経済ミッションの派遣、ODAの有効活用等いろいろ考えられる。日本はインドとの官民両レベルで関係強化に力を入れているが、日尼関係も政府レベルのみならず民間レベルでさらに発展させる余地がある。海事経済（造船、修繕、解撤）についても強化が好ましいのではないか。カトッポ氏も述べたが、この地域の環境汚染の防止にも力をいれるべきだ。産業界も環境対策ビジネスというチャンスに目を向けるべきだ。

#### コメント4 湯浅 博（産経新聞論説委員）

来年夏のオリンピック以降、海空軍力面で中台の軍事バランスが逆転すると言われている。中国の現在の兵力は30万人、日本は23万人、日本と韓国、アメリカ太平洋軍をあわせた兵力が中国軍である。しかもハイテク兵器を他国から買い入れて、なければ外国から盗み出している。もし台湾海峡で危機が起こった場合、中国の潜水艦の数が増えたために、もはやアメリカは台湾海峡に空母を派遣できないといわれている。2050年頃には中国は経済力で日本を抜き、アメリカをも追い抜く可能性

がある。その意味でも日米同盟は不可欠。中国が米国に挑戦するような場合、日米同盟で抑止する必要があるからだ。

#### コメント5 ルメンタ氏 (Senior Researcher, Center for Archipelago)

国内法で誰が海洋の統治を行うべきか、戦時には海軍であるが、平時にはナビゲーション・エージェンシーである。日本は海上保安庁、米国はコーストガードが担当している。日本海上保安庁とバコルカムラの協力が議論されている折、インドネシアでは平時と戦時それぞれで、いかなる関係機関が海を統治するのか、バコルカムラが調整を行って大統領に答申し、その回答を待っている状況。法執行体制についても検討中である。

海事経済、なかんずくバタム島の発展という観点から、今次会議にバタム商工会議所議長のソラヤ氏にも参加してもらっていることを付け加えたい。

#### コメント6 マンギンダン氏 (Senior Researcher, Institute for Maritime Studies)

違法な武器密輸、大量破壊兵器の輸出も大きな問題だが、最近は小型武器の密輸が問題となっている。この2つはつながっており、政治的・国際的対応とスタンダードが必要。インドネシアや日本の関係当局が問題に国際的な介入を行う余地があるのではないか。例えば超大国によってだけで小型武器管理ができるとは思わない。関係諸国が関与すべきで、共通の認識を持つことが第一であり、可能ならばそれをハーモナイズし、具体的な協力を発展させることが大切だ。

湯浅氏のコメントに関連して述べたい。アメリカは今でもハードランドの理念を堅持し、ユーラシアの中国、ロシアを封じ込めようとしている。冷戦の再発も懸念される。現在、中国海軍は兵站面で弱点があり、外洋に向かうには基盤的能力が不十分。ミャンマーと協力して基地を作ろうとし、インドネシアへもアプローチしようとしている。Logistics support を求めているわけだ。

### (3) セッション2 「海上における安全の確保と資源環境の保護」

#### 発表1 「海賊被害海域の拡大と海賊対策における国際協力」

山田吉彦 日本財団情報グループ広報チームリーダー

日本財団はマラッカ海峡の交通安全に関する中心的な役割を果たしており、OPRF とは兄弟財団である。バタム島沖の灯台では金属類が盗まれる事故が続いており、昨年だけで600万円相当の盗難があり、これも一種の海賊行為である。灯台の火が消えると、重大な支障がある。1991年にはアランドラ・レインボー号がハイジャックされ、2005年には日本船籍の韋駄天号事件も起きたが、バタム島は、マラッカの海賊と非常に関係が深い。その大きな理由のひとつは対岸のシンガポール、マレーシアとの関係にある。経済格差、宗教問題等に加え、マラッカ・シンガポール海峡には厚く硬い国境の壁がある。2000年東京で海賊対策会議が開かれると、海賊事犯の増加を如何に防止するかが議論された。詳しい説明は後ほど海上保安庁の深谷前長官からしていただくことになろう。深谷氏は同長官級会議の議長をつとめられた。現在でも毎年一回の割で長官級会議が開かれている。

2004年ごろまで海賊は東南アジアの沿岸域を中心に出没していたが、2005年にはソマリア海賊のインド洋での活動が増えた。アフリカの角と呼ばれ、インド洋と地中海をつなぐ海域におけるソマリア海賊については、日本国内ではほとんど報道されてこなかったが、今年にはいつ、ゴールデンノリ号が23名の韓国人、フィリピン人船員と貨物ともども乗っ取られる事件が起きた。現在22人が

保護されているが、100万ドルの身代金が支払われたとも伝えられる。また、北朝鮮船籍が乗っ取られる事件も発生したが、アメリカが対応し、海賊側に死者が出た。IMBの海賊発生状況報告によれば、1990年以降では、2000年には469件が発生、実にその55.9%が東南アジアで発生し、特にマシ海峡での発生件数は17.1%を占めていた。その後、日本の海上保安庁を中心に対策が取られた結果、2006年には発生件数が239件に半減した。東南アジアでは86件が発生し、その内マシ海峡で発生したものは16件であった。この周辺の海域では海賊事犯の件数は減っている。しかし、逆にソマリア海賊は増加傾向にあり、予断を許さない。1991年以来内戦の続くソマリアでは、政治的混乱により無政府状態となっている。反政府活動グループから流出した重火器によって海賊の武装化が進み、事件は凶悪化している。米国はソマリア海賊をアルカイダとつながる組織と断定し、米国他の多国籍軍の活動により海賊行動を取り締まっているが、対処療法の域を出ていない。ソマリア海賊は通常身代金として100万ドル以上を要求し、人数も多く、人質を殺害することもまれではない。

マラッカ海峡に出没する海賊は、イスラム反政府主義グループから提供される武器を利用しており、インドネシア海軍の武器や人員が関与している場合もあるという。米国海軍により拿捕されたソマリア海賊にはインド人も含まれていた。海賊に襲われる船はパナマ船籍が多い。日本船の多くが外国人船員を搭乗する便宜置籍船で、主権が旗国であるパナマにある関係で日本政府、海上保安庁が具体的な対応を行えない場合も多い。

海賊の被害は今日アジア全域に及んでいる。日本船も巻き込まれる可能性があるが、日本は具体的な対応を行えていない。わずかに対テロ特措法に基づく洋上燃料補給活動のみである。その活動すら現在停止している状況で、海洋治安活動はアメリカに依存している。海上保安庁職員の派遣も含めて、人的な貢献を考えなければならない。

アジアの海賊対策地域協力協定にはマレーシア、インドネシアが参加しておらず、法的・制度的不備がある。今後は世界規模での海賊対策協力が必要となってくる。共同訓練・パトロール、国際機関の設立も視野に入れるべきである。日尼両国の海上協力は不可欠であるが、問題となるのは、法律上日本の海上保安庁の海外活動に制限がある点であるが、今後は、日本の海上自衛隊と海上保安庁がインドネシアの海上警察、KPLP、バコルカムラと連携を強めていくとともに、シンガポール、マレーシアとの連携も必要である。さらに米国、中国、インドとも海上治安協力を行っていかなければならない。

日本財団ではマシ海峡航行安全のための基金創設を呼びかけている。笹川会長がINTERTANCO等の関係者と協議した結果、100億円の基金の3分の1を支援する計画である。

## 発表2 “Regional Security Concern and Indonesian Maritime Interest”

### Desi A. Mamahit(Operational Assistant to the Indonesian Western Fleet Commander, Indonesian Navy)

経済の発展によってこの20~30年、海洋における活動は増えており、SLOCの確保は沿岸各国、関係国にとって極めて重要な義務となっている。現在、年間5万隻あまりの船舶がマラッカ・シンガポール海峡を通過する。世界の貿易量の4分の1、石油とINGガスについては3分の2がこの海峡を通過している。海の安全が阻害されると、インドネシア以外の国々にとっても極めて影響が大きく、インドネシア海軍は近隣国と協力して当該海域の安全に確保に努めてきた。近年増加する越境犯罪防止にも努力してきた。

当該地域の安全保障上の関心事項は4つである。

- ① 航海・航行の安全。マシ海峡は極めて幅が狭く、最も狭い箇所では 8.4 海里しかないにも拘わらず、5 万隻の船舶が通過する輻輳海域である。航行援助システムは十分でなく、または難破物が海底に数多く残っている。
- ② 海洋汚染の問題。汚染の原因は石油の流出であり、タンカーまたは沈没船から漏れ出すケースがある。船舶からの汚染水投棄も問題である。法的措置と監視が今後とも必要である。
- ③ 海上安全保障。最も危険な海域のひとつであり、沿岸国は責任を負わねばならず、インドネシア海事関係当局は常に細心の警戒を行っている。
- ④ 海上テロがこれまでとは違う手段で行われるようになってきた。テロリストは政治的な影響を与えることを意図としている。

1982 年、インドネシアは UNCLOS を批准し、群島国家として認められたが、これに伴い自国海域を通る SLOC の保護を行う義務を負うことになった。すなわち海賊、武装強盗、破壊、機雷敷設、テロ活動からの保護である。また、航行援助システムを整備し、海洋資源の汚染を防止し、海洋資源をめぐる違法活動を取り締まらなければならない。

このような目的のためには、国内外の法律の整備が必要である。近年では越境犯罪のカテゴリーに当てはまる行為がさまざまに発生している。麻薬、テロ、海賊行為、密輸である。航行の安全、汚染の防止のためには、国連海洋法条約に則った海峡の安全のための利用国による負担分担が必要である。そのためには、マラッカ海峡の沿岸国間の認識の一致が前提となる。

沿岸国間で異論がある分野としては、「海賊」の取り扱いがある。国連海洋法条約では、「海賊」は公海上の犯罪と定義されている（101 条）。一方、各国の管轄権内における警察活動は「海上武装強盗」に対して行われるとある。IMB の定義は行為の場所がどこであれ、全て海賊行為としている。次に民間軍事会社の存在がある。こうした会社を利用して、傭兵による船舶の護衛を行うケースが増えてきた。沿岸国の主権に対する侵害として軋轢を生んでいる。法執行に対する妨害であり、インドネシア海軍としてはこれを看過することはできない。

また、外国戦力のマラッカ海峡配備に関し、かかる戦力によるパトロールないし安全の維持を確保するための行為は、インドネシア国家主権の侵害と考えられる。あくまで沿岸国の要請に基づいて部隊等の配置が認められるべきである。軍艦もマラッカ海峡を通過できるが、軍事作戦を目的とした航行は許されない。商船が武装する場合も、沿岸国の法執行権に対する敵対行為と見なされる。

将来的に海洋安全保障分野の協力は非常に大切だ。まずは CBM であり、2 カ国ベース、または利用国との間でさまざまな措置がとられている。CBM について、インドネシア海軍は各種取組みを行ってきた。沿岸 3 カ国による合同パトロール、マレーシア、シンガポールそれぞれとの連携パトロール、タイとの共同演習、ブルネイ、豪州、インドとの協力も行っている。シンガポール、マレーシアとの 3 カ国のシームレスな海上治安協力については、従来、海軍ベースの協力を進めてきたが、海洋汚染、航行船舶、漁業管理、海洋資源の管理についてシビリアンの協力を更に発展させねばならない。こういった分野を発展させることが、海賊・テロの抑止となるだろう。

利用国との協力については、マラッカ海峡の国際管理を企図するものでない限り、インドネシアはこれに応じる用意がある。インドネシアは関係国からの能力養成のための支援を必要としている。SLOC における海上武装行為の防止には利用国も責任を分担する必要がある。その意味で、インドネシアへの支援は、インテリジェンスの移転等、さまざまな形態が考えられる。関係国間の情報統合システムも必要で、機雷、シージャック対策も欠かせない。インフラ整備、訓練・作戦能力向上のた

めの支援、航行援助システムの近代化、海洋安全保障能力の育成のための支援も求められている。加えて生態系に影響を及ぼす汚染の防止制度、システムが必要となってくる。

### 発表3 “Indonesia’s Marine Mega Biodiversity:Status, Challenges and Responses”

#### Yatna Supriatna(Vice President, Conservation International Indonesia)

先日バリで世界各国の環境専門家と大臣が出席して地球温暖化に関して議論が行われたが、日本の協力で幸いどうにか工程表をつくることができた。今回のダイアログでは、二酸化炭素による地球温暖化防止にも重要な役割を果たす珊瑚礁の保護について発表する。コーラル・トライアングル・イニシアチブは、インドネシアとフィリピンの遠浅の海域に広がる珊瑚礁を保護する取組であり、世界中から注目されている。なぜこの生物多様性に関する取組が注目されているかというと、この海域には世界のさんご礁の75%が集中しており、多様な海洋生物の宝庫となっている。この海域の珊瑚礁はアメリカが誇るカリブ海の10倍にも達する。もともとインドネシアには580万㎡の排他的経済水域と世界の魚類の37%が存在している豊富な生物多様性がある。

インドネシアはマラッカ・シンガポール海峡だけでなく、そのほかにもマッカサル、ロンボク海峡のような交通の要衝があり、太平洋とインド洋の間に位置している。モンスーン地帯に位置し、海域には世界屈指の深海から浅い海まで水深のばらつきが存在する。インドネシア海洋の生物多様性について2002年に科学者が発表したところによれば、この尼比珊瑚礁海域は、世界で海洋生物の種類が最も多く、発見されていない種がまだたくさんあるということである。前回のバリ島の温暖化ミーティングで討議されたところであるが、インドネシアの珊瑚礁に注目してみると、多くのサンゴ礁種が存在する反面、危機に瀕しているものも多い。ダイナマイト等の爆発物による漁業活動の結果、海底サンゴは破壊され、修復が難しくなっている。驚くべきことにこの違法漁業活動によってインドネシア珊瑚礁の70%が部分的な被害を受けており、サンゴの白化が報告されている。ジャカルタ周辺では既に90%の珊瑚が死滅し、汚染と気候変動があいまって珊瑚が死滅している。

インドネシアには数千隻の漁船があるが、大規模漁業、爆発物による漁獲で乱獲が進んでいる。以前は捕獲の対象とはなっていなかった海洋哺乳類、亀、マンタ、鮫などの乱獲も指摘されており、中国の経済成長にともなって食材として注目され需要が急増しているようである。例えば鱻ヒレ等である。マングローブの森も大規模な養魚場建設のために減少している。経済が自由化する中で、自然との共生を目指したWinWinの解決策を模索できるはずだ。サンゴ自体を採取し、経済商品として市場に供給する人々も存在するし、開発が適切に行われない結果、海岸侵食が進んでいるところもある。ごみや船からもれた油も大きな問題だ。熱帯魚については、インドネシアは観賞魚最大の輸出国であるが、ある魚種は一匹300ドルで取引されているが、規制もない。海洋環境が悪化し、有害ヒトデが増えると、サンゴ礁が侵食される。これに魚類の乱獲が加わると、悪循環が加速する。最近マリントウリズムが地方のコミュニティー開発を行っているが、開発の反面で環境保護対策が取られていない。外来生物の増殖も深刻な問題だ。

今後の進路としては、コーラル・トライアングル・イニシアチブに類するシンガポール、マレーシア、インドネシアの合意に基づくイニシアチブが複数存在しており、その推進が望まれる。最近ようやく始まったところであるが、住民参加型のコミュニティー開発も計画されており、経済開発に社会の発展や教育の普及といった要素を加えて、環境対策を行っていく必要がある。

## 質疑・応答

Q (秋元主任研究員) : 海洋の生物多様性保護に貢献するために、日本の海上保安庁などからインドネシアに人員を派遣することについて打診があった場合、インドネシア政府はそのような提案を受け入れることはできるか？

A (カトッポ氏) : 個人的な見解になるが、今世界中が直面している生物多様性の保全という観点からすれば、大きな障害は見当たらないと考えている。

Q (秋山会長) : サンゴ礁の問題について。世界の 75% がインドネシアに存在するとのことだが、サンゴの減少は今もこの地域で続いているのか、また破壊状況についてはどのような調査方法が取られているのか。サンゴ減少の主たる原因は何か。次に、山田氏へ質問。海賊共同パトロールのための機関をマシ海峡に設立すべきだとのことだが、主権の問題でインドネシア側からノーという意思表示があったと思う。インターナショナル・マリタイム・パトロール組織の制度について教えてほしい。

A (スプリアトナ氏) : リーフ・チェックと言う非政府組織が独自に調査を行っている。毎年担当地域を分けて調査を行っており、人員は 50 人程度。フィリピンでも調査を行っており、意見を集約して結論を出すようにしている。その結果ダイナマイトを使った不法漁業が珊瑚破壊の最大原因であることがつきとめられた。一回のダイナマイト爆発で百平方メートルぐらいの海底珊瑚が破壊される。ダイナマイトの値段はわずか 5 ドルだが、1 平方メートルの珊瑚礁を回復させるには長い時間に加え最低でも費用が 100 ドルほどかかる。この分野で日本との協力ができればと思っている。ASEAN プラス 3 で不法伐採の問題が取り上げられるようになったが、いかに資源を保護すべきかまで議論が深化していない。リーフ・チェックも調査は行っているものの、保護、修復まではなしていない。マグロはインドネシアも大輸出国だが、将来マグロの量も減る。そのためにも日本が ODA でこの海域の環境を保護して行くことは意味のあることだ。

A (山田氏) : 共同パトロールのための組織とそのあり方について。取締船舶は IMO フラッグを掲げて活動を行うのがよいと思う。あくまで越境犯罪に対する予防措置を目的として、そのための負担分担を議論していくべきだと考える。

Q (深谷氏) : インドネシアが ReCAAP に加盟していない理由と問題点について尋ねたい。

A (マンギンダン氏) : マレーシアとシンガポールのビヘイビアが阻害要因。インドネシアには 3 つの重要な SLOC が存在しており、マシ海峡だけが重要なのではないということも知ってほしい。

### コメント 1 Heri Akhmadi (Parliamentarian)

インドネシア周辺海域では、過去 4 年間で二倍になった中国のエネルギー消費の増大を背景に船舶通航量が増えている。世界最大のコンテナターミナル、シンガポールも存在している。インドネシアにとって海洋資源保護はきわめて重要な施策である。海上テロも懸念されるが、流出油による海洋環境への被害も大問題であるし、不法漁業被害の方が海賊被害より深刻だ。セキュリティにもプライオリティがあるということ。

コメント2 Rear Admiral (Ret'd) Robert Mangindaan (Member of Team Expert to Governor, The National Resilience Institute)

私の個人的な意見を申し上げたい。インドネシアは沿岸各国と海賊対策とともに活動してきたが、二つの問題に触れたいと思う。共同で海賊に向かうために、どこまで政策面で協調できるか。三国が問題認識と利害を共有することは難しい。国連海洋法条約 43 条の責任の分担が難しい。オペレーショナル・レベルで協働できても、政治的に困難である場合が多い。日本、中国、アメリカといった利用国と共通の認識を持つことも難しい。インドネシア西方艦隊が予算の関係で 3 ヶ月に制限されたものの海賊対策を行い、オペレーショナル・レベルで十分な能力を持っていることは証明済みだ。しかし、政治的利害が一致しない。そこで、情報共有が基礎となるが、インドネシアとマレーシアは共通認識をもっているが、シンガポールが協力しようとしめない。さまざまな関係当局がデータを発表しているが用語などに統一性がない。IMO もいろいろな報告を提出しているが、あいまいな情報をもとに偏向したデータを発表しているとしか思えない。長年にわたる個人的な経験からしても、シンガポールとマレーシアは一度も確かな情報を出したことがない。そのような状態で ReCAAP に参加して、インドネシアの海洋主権を守ることができるだろうか。相互信頼に基づいた情報提供からスタートすべきだ。何よりも 1 に情報、2 に政策、3 に兵站協力、最後は訓練等、人材育成が必要であるが、これまでの経験では、非常に限られたことしか行われていなかったと感じる。

コメント3 山田吉彦 (日本財団情報グループ広報チームリーダー)

海賊被害は世界中で 17 億円程度であって、なるほど漁業被害と比べると大きな金額とは言えない。一方で漁業の被害は甚大である。ただし、危機が多様化している海洋問題について、象徴的効果をもたらすものとしてテロ対策における国際的な協調が必要だろう。海賊対策を進める中で麻薬や銃器の密輸入等の問題に対応できる部分があるのではないかと。民間団体としても貢献できることがあると思う。

**(4) セッション3 「総合的・地域海洋安全保障のための海洋協力」**

発表1 「海洋安全保障のための国際協力」

山本 安正 元海上幕僚長

海洋をめぐる安全保障環境には二つの面がある。第一に、海洋の安全は国家と国際社会にとって重大な利益となることである。二つ目は、それを脅かす脅威は絶えることがないということである。この脅威とは、場所や手段を選ばないもので、こうした脅威から我々の利益と生活を守るためには莫大なエネルギーと資源を投入しなければならない。特に海洋の安全を守るためには、国家だけでなく国際社会全体の調和が必要となってくる。今日、海洋の安全保障のための国際的対話は数多く実施されている。二国間協議も同様に行われている。しかし、アジア太平洋の海洋安全保障がますます重視される中で、当概海域における定期的、公式的な会議は存在しない。多国籍軍を投入してあらゆる危機に対応するのは当然であり、これに近い国際組織として ARF 等が考えられる。今後はその中に海洋安全保障に関する特別な対話を設けていく必要があるのではないかと。ただし、そこでは信頼醸成よりも、むしろ情報収集がメインとなるだろう。

国際協力については 2001 年以来、アメリカを中心に新たなパラダイムの下で世界的な協力が行われている。今後も任務に応じて自発的な国際協力を行うことが必要であろう。それゆえ各国海軍は実効性を高めるため、二国間、多国間で連携向上を図っている。多国籍軍が組織されさえすればそれで

よいとはならないので、依然、二カ国間ベースの協力は必要だろう。PSIは20回実施されているが、既に実用できる段階にあると考えられている。

これら国際協力の疎外要因には、経済利害、国家主権、国家の歴史などがある。とりわけマラッカ海峡はシーレーンの要衝であり、国際社会に対する影響は大きい。沿岸国は当該海域の治安を維持する責任を有しており、一方的なナショナリズムを主張してはならず、国連海洋法条約を原則として国際的な利用に協力しなければならない。

従来アメリカは多国間協力を二国間協定をベースとして進めていたが、今は多国籍軍による協力を受け入れはじめているように思える。一方、中国も従来と異なり多国間協力に関心を示しており、パキスタンとの協力を開始したのは象徴的である。海洋安全保障にとって米中両国とも不可欠なプレイヤーだが、この両国が将来どのような関係を築いていくのか、世界はアジア太平洋地域の安全保障に注目している。国家間の利害が複雑に輻輳するマシ海峡において、インドネシア、シンガポール、マレーシアの三カ国による海洋治安協力は、国際的な海洋安全保障協力のとりくみのサンプルを提供することになる。

## 発表2 「海上における法執行に係わる協力」

深谷 憲一 元海上保安庁長官

2002年から04年まで海上保安庁長官を務めた任期中の2003年に、北太平洋地域6カ国の海上保安機関の専門家による「北太平洋海上保安専門家会合」を開催した。本会合は、2000年に当庁の呼びかけにより始まり、以降毎年開催されている「北太平洋海上保安フォーラム(NPCGF)」の枠組みの一部であって、北太平洋海上保安サミット(長官級会合)に上程される参加国間の連携協力の具体的な方策について実務レベルで検討・調整を行うため、毎年長官級会合に先立ち開催されている。本枠組みは、海上保安庁が参加する多国間協力枠組みの中で最も重要なものの一つであり、海上保安庁としては引き続き積極的に参加していくこととしている。海上保安庁が関連しているフォーラムとしては、NPCGFの他、アジア海上保安機関長官級会合がある。北太平洋海上保安専門家会合は機関間の協力推進を前提としており、日本、韓国、ロシア、カナダ、米、中国が参加している。

一方でNPCGFは海賊事件の多発、厳しいテロ情勢及び国境を越える犯罪の現状を踏まえ、アジアの海上保安機関の長官級が一同に会し、マラッカ・シンガポール海峡を中心としたアジア地域の海賊、海上テロ等の諸問題について協議し、各国海上保安機関の能力向上や実効的な対処能力を高めるための連携協力関係の構築について協議するものである。多国間の会議と話し合いが必要であるとの思想に基づくもので、ASEAN10カ国(ブルネイ、インドネシア、マレーシア、ラオス、フィリピン、シンガポール、ベトナム、ミャンマー、カンボジア、タイ)、日本、韓国、中国、インドなど、アジアの国々を中心として18ヶ国が参加しており、来年はフィリピンで開催される予定となっている。インドネシアからはバコルカムラ、インドネシア海軍、海上警察がこの会議に参加する予定と聞いている。前回の会議において日本は、参加国の協力によって一層の信頼醸成が進み、海上治安の安定に寄与できることを提案し、キャパシティビルディングを重要な審議事項として位置付けること、キャパシティビルディングに関する実務者間の検討を促進すること、を内容とした共同宣言を提案し、中国、韓国、インドネシアなどの支持を得て採択された。

インドネシアに対して海上保安庁は過去にJICAを通して、1970年代から海軍総局を中心に123名の専門家を派遣し、能力向上支援を行ってきた。また、現在バコルカムラへの職員の派遣に係る手続きを行っている最中である。海上救難、環境保護、法令、海図等についてインドネシアから訓練生

を受け入れることで合意している。

日本の無償資金協力について見ると、2007年11月30日にインドネシア政府へ3隻の巡視船を供与した。また、マラッカ海峡でAIS搭載船舶から船名や位置等の情報を受信する船舶通航業務(VTS)の実施に必要な支援が提供される予定である。その他、船舶を派遣して行う共同訓練や招聘事業も実施している。海上保安庁は今後も信頼向上に向け協力を続け、JICAベースの支援や無償資金協力等を行うなどしてインドネシア政府との協力関係を推進していくこととしている。

### 発表3 "Cooperation Among the Littoral States and User States Navies and Coastguards in Maintaining Safety, Security and Marine Resources Protection in South East Asia"

#### Mualimin Santoso MZ, Commissioner of PT Surya Prima Bahtera

安全保障の概念は伝統的・軍事的なものから非伝統的な脅威へと広がっている。例えば貿易ルートの保護、環境汚染対策などである。航行の自由を守り、同時に主権を守るといった努力も重要である。海洋海域の保護、マラッカ海峡の保護のため、インドネシア海軍は重要な役割を果たしている。この海峡は経済、貿易活動と言う意味で多くの国にとって重要であって、さまざまなタイプの船が毎日200隻通過する。VLCCは一日26隻、年間では5万隻が通過する。この海峡が使えなくなるような事態が起これば、世界経済に深刻な影響を及ぼす。世界経済の成長に伴い、この海域は今後も重要である。また、政治的にも戦略的要衝であり、沿岸国、利用国両方にとって不可欠な海域である。ここには多くの島があり、犯罪の標的になりやすい。IMBは海賊といているが、国連海洋法条約101条によると海賊と海上武装強盗は明確に区別されている。テロリストの脅威も潜在する。油の流出等、海洋環境汚染から海域を護ることも重要である。

国連海洋法条約は11年前に発効したが、インドネシアにとってもこれが実定法となり海洋法令として大切な役割を担っている。インドネシアはマラッカ海峡周辺において管轄権を行使し、シンガポール、マレーシアの二カ国とともに沿岸国として海峡に責任を負っており、定期パトロール等、信頼醸成に努めている。同時に域外国からのキャパシティー・ビルディング支援にもオープンである。海峡の安全には軍だけでなく、シビリアン、準軍事組織の育成が必要だ。現在はインドネシア海軍が主たる役割を果たしているが、同時に沿岸警備隊の創設が重要になってくる。キャパシティー・ビルディングについては、技能の向上、情報交流、組織間連携が大切である。

沿岸警備隊の設立にあたっては、他組織からの権限の移譲、制度の簡素化などが課題になる。沿岸警備隊は国際化していくのが望ましい。国際協力はインドネシア、シンガポール、マレーシア沿岸国3国からはじめなければならない。これまでもマラッカ海峡の利用をめぐる様々な声明が出されたが、三カ国以外の利用国の参加が欠かせない。この海域に第3国の永続的なプレゼンスは必要なく、それは国家主権の侵害である。商船が武装するのも反対である。しかし前向きな負担分担は歓迎したい。アメリカのテロ対策のため、インドネシアはアメリカからの支援を一部受け入れるようになった。例えば船舶監視システム向上のための支援である。海洋科学調査能力の開発も重要な分野であり、二国間、多国間で協力を強化していくべきである。海洋法条約43条は、海峡利用国と沿岸国が協力して航行援助設備の整備を行うべきことを謳っている。船舶起因の汚染防止についても、利用国と沿岸国が協力し、措置を講じていかなければならない。

2007年9月16日発表されたシンガポール声明に基づき、航行分離、障害物・有害物の除去のための協力を強化する必要がある。潮汐・海流システムの調査、AISのトランスポンダーの小型船舶への搭載等についても協力していかなければならない。海賊問題については、貧困対策と雇用問題まで

考えていかなければならない。マラッカ海峡にパワープレゼンスは必要ないが、航行援助システムの整備は必要で、ASEAN の枠組みを活用するなど、国際社会の一層の協力が不可欠である。

発表4 “Cooperation Between the Navy and Coast Guard in Maritime Security and Law Enforcement”

Capt Hengky Supit (Advisor, Indonesian National Shipowners' Association)”

法執行機関たるインドネシアのシー・アンド・コーストガード (ISCG) の創設は、海事関連法規の執行と治安維持に係るインドネシア国内問題の解決策のひとつである。

インドネシアの実情を勘案して選択すべきコーストガードのモデルは、米コーストガードである。ISCG は准軍事的性格の独立した組織として、さまざまな活動手段を備え、大統領の直隷下で活動することになる。

海上における法執行と治安維持にあたっては、多くの執行機関が陸上における同様の法執行や治安維持の例にならって、義務や機能を果たしている。海上法執行機関ではない他の機関に属する船舶がパトロールを実施したり、商船を停船させたりすると、国内外の船舶運航者に不安と混乱、場合によっては経済的損失を与えることになる。

海事法規の執行や海上治安の維持の障害のひとつは、有能な人的資源の不足にある。雑多な経歴を持ち、専門技能が不足し、国内および国際的・海事関連法規に関する知識のない要員すら配備されている現状が問題なのである。

海上の法執行および治安維持に関する国内および国際的・海事関連法規を認識していれば、執行の権限は、軍艦その他政府の公務に使用されている船舶によってのみ行使することができることは自明である。

発表5 Enhancing Maritime Security Cooperation in Southeast Asia

Robert Mangindaan R. Adm. (Ret'd)

インドネシアは戦略的要衝にあり、海洋安全保障を確保していくためには国際的な協力が必要である。これは過去多くの識者によって叫ばれてきたことであるが、具体的にまとめてみると以下の4点に集約される。すなわち1.脅威の共通認識、2.協力の国際的枠組み、3.情報交換・共有、4.メカニズム、政策及び手続き、である。次いでいかなる法的枠組みを構築していくか、協力の主体は誰か、国家主権の問題をどのように扱っていくか、が実際的な課題である。インドネシア海域にはマラッカ・シンガポール海峡だけでなくスンダ、ロンボク海峡等を含む複数の SLOC が存在しており、インドネシア政府、関係当局は 500 万平方キロメートルの海域を管轄しなければならない。インドネシア当局のみの努力ではカバーしきれない問題も発生してくる。例えば、アメリカはインドネシア海域内のいずれかの海峡が閉鎖された場合の代替ルートについて7つのシナリオを想定した報告書を公表しており、各国もチョークポイントが閉鎖された場合、類似の検討を強いられるだろう。この米報告書を前提として、法的枠組み、運用支援、兵站支援の3面から不測の事態に備えた予防的措置の検討をはじめべきである。

発表6 「地域安全保障における米中の関与」

湯浅 博 産経新聞論説委員

これまでアメリカが経済、安全保障面でアジア全域をコントロールしてきたが、今日、中国の台頭

をいかに捉えるかという課題に我々は直面している。アメリカの懸念にも拘わらず経済成長に伴い中国の軍事予算は 19 年連続で二桁台の伸びを示している。中国の海上交通路は、中東からインド洋、マラッカ海峡を経て南シナ海、東シナ海へとつながっている。したがってこの航路上の要衝であるインドネシアとの協力関係を望んでいる。中国のメディアが今後、資源戦争の観点から反日報道を行うことも予想される。東シナ海のカス田開発では、日本との合意なく資源探査を行っている。

現在、インドネシアは政治的に独自の立場を保っており、同時に国際シーレーンの安全確保を重視している。中国は最近 6 項目にわたるエネルギーに関する提案をインドネシア側に打診しており、ガス開発については 2005 年にユドヨノ大統領と胡錦濤国家主席が話し合いを行っている。中国は ASEAN 諸国との関係向上にも取り組んでいる。

2004 年の津波災害時にアメリカはタイに兵站基地を築いて空母を停泊させ、2,700 トンにのぼる飲料水、衣料品を被災地へ送った。これによってインドネシアでの対米好感度がアップし、米国はソフトパワーを発揮した。同時にこの地震はアメリカの軍事力がゆるぎないものであることを世界に示す結果をもたらした。日本にとって、輸入原油の 90%が中東からマラッカ・シンガポール海峡を通過して輸送されることを考えると、当該海域の海上テロ、海賊の問題は極めて重要である。中国は現在中東から輸入原油の 50%を輸入しており、自国船舶が何らかの攻撃を受けた場合、軍隊を派遣するだろう。テロ対応のために軍隊を派遣することで、国際的正義を名目に行うことができる。日本がインド洋から撤退すれば、日本に対する国際的信頼は低下する。そうならないためにもインド洋に自衛隊を再派遣すべきだろう。

#### コメント 本名 純 (立命館大学准教授)

東アジアでの海洋安全保障、治安協力は必要だが、実施には困難が多いことがわかった。日尼両有識者のプレゼンから、法的枠組み、能力開発、現場における障害の存在、多国間での訓練、沿岸警備隊間の協力など、重要課題につき共通認識ができたように思う。

#### 質疑・応答

Q(マンギンダン氏):山本氏の発言にあったように、東南アジアにおける海洋安全保障協力はASEAN、ARF、APEC、AIOM や ASEAN 経済会議等を第一義的に活用すべきだ。特に太平洋沿岸の 21 カ国が 1988 年に国際的な規模の海洋問題を話し合い、海軍同士の協力関係を目指した西太平洋海軍シンポジウム (WPNS) を発展させることは重要だ。ただし、マラッカ海峡を国際化しようとする観点が気になる。マラッカ海峡の国際的利用のためには、多くの問題があり、SOP が必要となってくる。特に地震、台風などの災害復旧、環境汚染対策、さらには海賊対策については国際的な SOP が必要だとインドネシアは考えている。

A (山本氏):海賊対策に海軍が関与する SOP は想定していない。海賊対策は各国の沿岸警備隊が行うべきだ。他国の領海内で海賊対策に関与することは、海軍活動のあるべき姿ではない。

Q (サントソ氏):日米間で首脳が変わった場合、日米関係はどのように変化するだろうか。先のブッシュ・福田の会談は進展が見られなかったが、日米協力について、日本側はどう考えているか。

A (湯浅氏):今回の日米首脳会談はお互い探りあいに終わった感がある。小泉元、安倍前首相は日

米同盟を重視したが、福田政権は弱体なため、民主党との協調が必要だとブッシュは思っている。福田首相から見ると、ブッシュ政権は末期であって、政策面で変化が多く流動的であると考えている。特に北朝鮮の核問題では、米朝会議を優先し、拉致問題を本気で論議する気があるのか、疑心暗鬼がある。ただし先の会談は日米同盟継続再確認の意味はあった。米国で民主党政権が成立した場合、中国との関係はいい。日本パッシングの再現も懸念される。

A (秋山会長)：非常に興味深い情報として、最近の読売・ギャロップ社世論調査によると、数字は正確に記憶していないが、日本人の39%、アメリカ人の49%が日米関係は良好であると思っている。だがこの数字は前年比で低下していることを付け加えておきたい。

#### (5) セッション4「海運協力」

##### 発表1 “Indonesia Strategy in Maritime Development”

###### Oentoro Surya, Chairman of Indonesian National Shipowners' Assosiation

海事協力の強化のために二国間関係を如何に発展させるかを議論して来た過去2回のダイアローグを通して、海事、安全保障に関して共通認識を持つことができた。インドネシアは世界最大の群島国家であるが、海洋大国としての意識と能力が欠如している。海運関係では船舶量、港湾施設、海峡治安能力等が不足している。インドネシア政府はこれら海事、海運能力の強化を図っている。地域的にも、国際的にもインドネシアは海事に関してはクリティカルマスを有する国家であり、インド洋と太平洋の間に位置している。マラッカ海峡のシーレーンの安全にも大きな役割を担っており、3回目のこの会議でもイニシアチブをとって議論していることを誇りに思っている。この海峡における海賊行為は国際貨物輸送に危険を及ぼす可能性がある。今、海事分野のキャパシティ・ビルディングを向上させることが期待されており、これは長期的に海洋安全保障にもつながる話である。船主の1人として、キャパシティ・ビルディングの向上が極めて重要であると認識しており、そのためにまず関連法令整備が優先されるべきだ。

近年の世界経済の伸張によって資源需要が高まっている。この面でインドネシア海運は大きな役割を果たすことができる。ある調査によると2005年の鉱物輸送量は77億トンで、前年比8%増である。そのうち80%がドライバルクと石油である。だが国内外海運においてインドネシア籍船は数が少なく、極めて限られた役割しか果たしていない。日本はインドネシア海事経済を支援する能力を持っている。それはインフラ整備に用いることも可能であって、具体的な行動計画について議論ができることを期待している。強力な海事産業を持てば、インドネシアは責任ある国家の地位につくことができる。日尼関係も良好な発展を遂げることができると考えている。

##### 発表2 “Non Ballast Water Ship and Related Shipbuilding Technologies”

###### 田中 信行 JRTRCシンガポールセンター

バラスト水を使わない造船と、天然ガスハイドレード (NGH) の輸送について発表する。通常タンカー、バルク船はバラスト水を積み、喫水線を保って航行の安全を保ち、プロペラの空転を防いでいる。しかし、近年バラスト水の管理が問題となっている。これに対処すべく、日本は新たな概念に基づく船舶の設計を検討してきた。この船 (NOBS) の特徴はバラスト水を積まなくても喫水線が十分に深いということである。デザイン面での特徴は船の幅を広げ水平方向に勾配をつけることで、スエズMAXとVLCCを対象として研究開発を行っている。このNOBSの基本的な仕様要求は、空荷

の場合でも喫水線 3m を保ち、荒れた海況でもこれを維持でき、通常船舶に比べ 5% の省エネを達成し、当然ながら十分な航行能力を持っていることである。横揺れに耐え、IMO 基準をもクリアする必要がある、建造コストも低く抑えなければならない。また、NOBS 船ではプロペラ直径を 10% 縮小することで、プロペラが完全に海面下に入るようにしている。スエズ MAX タンカーについては船底角度 15.2 度、VLCC については 10.8 度を確保している。載荷時の推進力 VPH は通常船より劣るが、省エネ率 6% を達成可能である。フリーローリングテストを行った結果、通常船よりローリングが少なく、回復も速いことが確認されている。

NOBS の最終仕様では、スエズ MAX の場合 250 トン、VLCC の場合 600 トンの重量を軽減することが可能である。NOBS はバラストを搭載しないため、バラスト水の海洋投棄の懸念もなく、環境にやさしい船舶といえる。経済的な安全運航ができ、建造コストも、重量は増えるものの低く抑えることができる。

21 世紀は天然ガスの世紀であると言われる。NGH はメタン、エタン、プロパンの人口結晶物で、摂氏 20 度、通常の大気圧で保存することが可能である。現在、天然ガスは LNG で保存されているが、LNG 開発には莫大な費用がかかり、輸送コストも高いため、中小のガス田開発では利用されていない。世界には経済的な理由から開発されていない中小のガス田が多数存在しており、これらのガスの埋蔵量は全体の 40% に相当すると考えられている。この中小ガス田の開発に NGH の利用が期待されており、こうしたガス田はアジア、オセアニアに多数存在する。LNG の場合、マイナス 162 度の貯蔵環境が必要とされるが、NGH の場合は通常温度・大気圧で貯蔵可能であり、大油田から少量近距離輸送を行うにも適している。

### 発表 3 “Indonesia-Japan Cooperation in the Area of Shipping”

小谷 一雄 JICAインドネシア

発表者は現在、JICA 専門家として 2006 年 3 月日本の国土交通省より、インドネシア運輸省の海運総局に派遣され、海運技術部門の能力向上を目的に技術支援活動を行っている。今回は海事経済プロジェクトについて紹介するが、これはインドネシアの国内海運振興のために日本の ODA を活用した公的船舶融資制度を導入しようというプロジェクトである。JICA を通じて海運総局と共同で行われており、持続可能な経済発展を目指している。ストラミン I・II（開発調査の略称）と呼ばれる JICA が行った研究に基づいて計画されており、インドネシア内の内航海運、海事産業の育成を目指す計画である。

インドネシアは世界最大の群島国家であり、その経済活動、日常生活は海運に大きく依存している。しかし海運業界は十分に発達しているとはいえない。したがってそれが経済の地域格差、あるいは海難事故、海洋環境の劣化・破壊等につながっている。インドネシア政府の打診を受けて、JICA が近年 2 度にわたって行った調査の結果に基づき、長期マスタープラン、短期行動計画ができあがり、日本の ODA を活用することになった。JICA がその枠組みの中で技術支援を行うことになった。この計画は 2005 年のインドネシア海運業界の強化を謳った大統領令と符号するものである。

技術支援計画は大まかに 3 つにまとめることができる。まずは①公的船舶融資制度（日本国際協力銀行）を用いて、②船舶利用の向上と普及を図り、③能力開発を行う。2006 年 3 月に開始された。この中で中核を成すのは①である。JICA は融資に関する専門家を派遣してプロポーザルを行い、ツーステップローンを提供している。最終的な資金の借り手はインドネシア海運業界、造船所である。JBIC が 3 億ドルを 2 段階で融資する予定。サブプロジェクトとしては新造ヤード拡充、中古船購入、

修理等がある。融資は業界からの要望に基づきインドネシア国有銀行、産業省を通じて拠出される。関係省庁は財務省、運輸省、産業省である。適切な資金供与のためには船舶管理が重要であるが、独立した評価会社が評価管理を行うこととなっており、ここで審査に通過すると具体的な計画内容が決められることになっている。

如上の融資はインドネシアから正式な要請がなければ実行されないが、インドネシア国内で国有企業の要望が国家計画開発省に届き、審査、優先順位が決められる。これに基づいて正式な要請が日本政府に提出されることとなっている。これを JBIC が審査し、両国政府で協議して最終的な借款内容が決められる。この手続きを簡素に行うためにコーディネーションコミッティーが設けられることになっている。関連組織のキーパーソンが集まって、前段階の協議を行う準備が進んでいる。JICA はこうした手続きの円滑化のための支援も行っている。以上に加え、JICA は運輸部門の改善のためインドネシア運輸省に対して各種技術支援を行っている。

#### コメント1 Radm. Rosihan Arsyad (Chairman, Institute for Maritime Studies)

経済成長に伴ってインドネシア海運も成長している。しかし内航海運について見れば、インドネシア籍船は 50% しかない。外航船舶については年間 7 億トンの輸送量があるが、ここではインドネシア籍船は 5% にも満たない。現在は外国企業に頼っているのが現状であって、今後インドネシア籍船を増やすことが重要である。そのためには業界能力の底上げが必要であり、船舶をどのように購入していくのか、今後融資制度は必要不可欠である。融資制度導入のためには法的不透明性が存在したままではいけない。また、政府の税優遇制度も検討されるべきだ。船舶の修復修繕、造船設備も必要である。今後何隻の船舶が必要になるかについては、今後検討されるであろう。恐らく 5,000 隻は必要になるのではないかと。

#### 質疑・応答

Q (藤田元大使) : 日本の円借款は JBIC を通じて拠出されている。これは日本政府が資金を直接外国の民間企業に供与することはできないという事情によるものだ。日本も第二次世界大戦後、世界銀行から融資を受けインフラ整備を行い、経済力を回復した歴史がある。代表的な例が東海道新幹線であり、東京首都、名神高速道路である。この場合は公的支援だったので問題はなかった。一方、日本の主要な 3 産業 (自動車、鉄鋼、造船) も世銀ローンの恩恵を蒙っているが、直接融資は受けられないので、当時の大蔵省が知恵を絞って、日本開発銀行を作って、ここが融資を受けて、リスクを肩代わりするかたちで資金が民間産業に回るようにしたのである。

日本は同様のやり方でタイへ農業支援を行った。タイの政府に対して借款の受け入れ銀行を作るように促し、そこに資金を供与したのである。インドネシア運輸省は現在、同様の仲介的役割を担っている。個人的にはインドネシアにとってもこの方式がベストだと思っている。ただし、一口にインフラ整備といっても範囲が広い。インドネシア運輸省はいかなるインフラ整備を念頭においているのだろうか。

A (ウントロ氏) : インドネシアにおける JICA の活動と 2 ステップローンに大変感謝している。国内で大まかな合意はできているが、今後コーディネーションコミッティーの設立等越えなければならぬ問題も存在している。運輸省、経済省、産業省が集まって対象となる船のサイズ等を決めなければならない。コミッティーがうまく機能しなければならない。インドネシア海運業界としては、あま

り複雑なプロセスにならないよう希望している。円借款についても承知しているが、競争が激しいのが実情だ。為替リスクも存在する。産業界は使いやすい資金源を必要としているので、使い勝手のよい制度にできるようコミッティーに参加して努力したい。船主業界として運輸省・海運総局と協力していく。現在、船舶ローンと港湾ローンの改善に取り組んでいるが、利用の妨げにならないよう関係法規の改革が必要だ。政府の民主化も進んでいるので、以前より自由度は広がっているが、インドネシア海運業界にとってよりフレンドリーな法制度を望む。個人的な意見として、インフラに過剰投資しているのではないかと思われなくもない。複雑な法律と官僚主義のため、ODA 援助は一度きりで打ち切られ、周辺民間建設業者が関われないケースもある。将来はこのあたりの問題を解決していきたい。インドネシア船籍の船が少ないのも課題で、融資制度が必要だ。修繕、造船能力も向上させなくてはならない。将来的に 5,000~6,000 隻の船舶が必要だ。

Q (アフマディ議員) : 2 ステップローンの受け手は誰か。JBIC ローンの間、利率、担保はどうなっているのか。インドネシアでは、過去に海外から融資された資金が官僚的な手続きを経て取り扱われる中で 30%消えてしまった事例がある。政府機関を通過させると官僚主義の弊害が大きい。何とか民間に直接供与できないだろうか。

A (小谷氏) : 公的船舶融資制度の定義は、最終的な借り手は国家であり、インドネシア政府となる。JBIC の利率は年度によって変わり、今は 1.5%となっている。返済期間は 30 年から 40 年である。最終利用者が負担する利率が 10%を切るように目指している。

A (藤田元大使) : 小谷氏の発言を補完したいが、問題は融資の条件というよりは、為替の方であろう。官僚組織を経由した結果、資金の 30%が失われたとの報告があったが、それはインドネシア国内側で解決しなければならない問題だ。

Q (マンギンダン氏) : バラスト水を必要としない船の設計について、詳しい資料を入手することは可能か？

A (田中氏) : 日本の造船技術に興味を示してもらい嬉しい。現在開発段階にあるが、日時を改めて本件につき話し合いができればよいと思う。

## (6) セッション 5 「ダイアログ成果の纏め方に関する検討」

### トピック 1

#### A) “Proposal of Program for Development of Indonesian Coast Guard Training Center”

Henky Lumentah, MMar. LLM, Senior Researcher

インドネシア側の提案の第一は、既存施設を活用してコーストガード訓練センターをバタム島に設けることである。インドネシアでは幾つかの省庁が海洋安全保障に関与しているが、海軍とコーストガードの船舶だけが法執行できるようになっている。インドネシア政府は予算不足で、早急な海上治安能力の向上が難しい。インドネシアは技術、資金の両面から海外からの協力支援を受け入れることが可能で、海賊、武装強盗を抑えることは、国際社会共通の利益となる。インドネシア海運、海事に関しては国内外から多くのクレームが寄せられている。したがって真剣に海洋安全保障システムを整

備していかなければならないと考える。インドネシアは東アジアの 3 分の 2 の海域を有しており、マラッカ海峡は国際海上交通の要衝である。訓練センター設置の目的は、日本の海上保安庁から人的協力を得て、インドネシアだけでなくシンガポール、マレーシアからも訓練生を受け入れ、将来的には沿岸諸国の協力体制構築に寄与することである。これは OPRF と IMS 間の対話の大きな成果の一つとなる。

実際に中心的な役割を果たす省庁はインドネシア海運総局となる。既存のバタム島の施設を用い、使用言語は英語とする。インストラクターとして海上保安庁から人員を選出してもらい、シンガポール、マレーシアにも参画してもらい、武装強盗、テロ、海上安全、港湾整備等をおこなっていく。スケジュールと予算は、一年間とし、資金は別途議論する。

#### コメント1 深谷元長官

バタムには今既に施設があり、建物を活用して説明のように能力向上プログラムを実施したいと思うのだが、各国とも海上法執行機関の能力向上は必要だと思う。日本はインドネシア訓練生の受け入れや、海上保安庁から船舶を尼側に派遣して合同訓練を行うなどしてきた。現時点でも海上保安庁の専門家がジャカルタに駐在して協力を行っている。その中で今回の提案は興味あるものだ。日本側が対応する場合は、インドネシア政府からの要請をベースにして実行されるので、正式には政府間、又は JICA を通す必要がある。

#### コメント2 山田氏

2004 年、日本財団と兄弟関係にある東京財団が「アジア・コーストガード・アカデミー構想」の報告書を取りまとめた。白石隆教授、本名教授、独協大学の竹田いさみ教授が中心となり、JICA が候補地探しをしている。しかし反対意見も多く、実行までには時間がかかるだろう。インドネシアについてはバコルカムラの設定を注視しているところである。現在、日本の海上保安庁のインドネシアにおけるカウンターパートは海上警察であり、海保は慎重に研究を進めている。個人的にはバタム島に訓練施設をおくことは相応しく、地理的にマラッカ・シンガポール海峡を俯瞰することもできる。

#### コメント3 本名准教授

今、白石隆教授、山田氏、竹田教授と JICA を交えて協力方策を検討中であり、関係各国の海軍、コーストガード、警察機関などからヒアリングを行っている。各国とも総論賛成だが、施設をどの国に設置するかが大きな問題点となっている。個人的には、白石教授共々インドネシアが相応しいと思っている。

#### コメント4 マンギンダン氏

合意が全体的にできてうれしい。一度パラメータを示したいと思う。訓練方法には予防の観点を多く取り入れ、オペレーション・アセットとして教育機関に取り入れたいと思っている。法的枠組みとロジスティックサポートをどのようにするかという問題がある。

### B) "Proposal of Program for Empowerment of Communities at Remote Coastal Areas Along the Malacca Straits Shipping Route"

Capt. Hengky Lumentah (Senior Researcher, Center for Archipelago, Law, and Development)

世界最大の群島国家であるインドネシアの沿岸線は 8 万 1 千キロにも達する。そのため遠隔地を全てパトロールすることは不可能である。これら海域では不法な資源採掘、珊瑚礁破壊、マングローブ伐採などが恒常的に行われており、ローカル・コミュニティが不法活動の舞台となり、海賊や武装強盗の拠点にもなっている。だが、貧困問題が根底にあり、そのためには教育を普及させることが必要だ。政府は教育活動を通じて貧困及び不法活動を減少させ、ローカル・コミュニティの持続可能な発展を達成する義務がある。例えば住民を絵画や工芸品の制作に従事させ、協同組合を通じて販売する等して経済的自立を目指す。簡単な通信装置を村々に配備することにより、コーストガードの補助的な役割をコミュニティに担わせることは可能だろう。

### C) "Indonesian Marine Mega Biodiversity Protection: Raja Ampat Case"

#### Jatna Supriatna (Vice President, Conservation International Indonesia)

生物地球学的に海洋環境保護を考えた場合、陸地に比べ海域に対する取り組みはあまり進んでいないと言える。炭酸ガスの発生増加に伴い、2020 年までに海温は 2 度上昇すると言われており、これによってインドネシア周辺の海流も変化し、海洋環境と生態系は大きな影響をうけることになろう。インドネシアには 1 万 7,000 の島々が存在しているが、気候変動により 2050 年までに 2,000 の島が失われるとも言われている。これを積極的に保護し、将来経済的にも利益となるような制度的取り組みを開始しなければならない。現在インドネシア海域でリゾートとして利用されている島々は 100 に満たない。そのため住民の所得も増えず、テロ組織が跋扈しているが、ラジャ・アンパットをはじめインドネシアの島々には数多くの新種生物が存在しており、環境と開発の最適なバランス、コミュニティを含めた新たな海洋管理の取り組みを行っていくべきだと考える。持続的な発展を念頭に、エコ・ツーリズムを導入して税収を増加させ、コミュニティを活性化させ、海洋景観を回復・維持することが理想的であろう。OPRF と IMS でワーキンググループを作り、タスクフォースが活動できるようにしたい。

#### コメント 1 秋山会長

ダイアログ終了後、E-mail で議論を続け、バーチャルタスクフォースを作り、提案をまとめて関係省庁に提示するようしていきたいと思う。

### D) Exploration of Scope, Venues and Time of the Fourth Indonesia-Japan Dialogue on Maritime Security

本ダイアログを 2008 年も継続し、第 4 回会議を東京で開催することを申し合わせた。

#### トピック 2～トピック 4

#### "Drafting of Joint Statement and Discussion"

会議終了後プレス発表を行う共同文書を参加者全員で議論し、文言の手直し等を行った。最終合意した共同声明文書は次の通りである。

## **JOINT STATEMENT ON MARITIME SECURITY COOPERATION**

**Institute for Maritime Studies (IMS) of Indonesia**

**and**

**Ocean Policy Research Foundation (OPRF) of Japan**

**Batam, 18 December 2007**

1. Ocean Policy Research Foundation (OPRF), a Japanese non-profit organization, and Institute for Maritime Studies (IMS), an Indonesian non-profit organization, held three consecutive dialogue meetings in Jakarta, February 2006; Tokyo, January 2007, and Batam, December 2007, to discuss maritime security issues, such as fight against piracy and armed robbery; cooperation in the area of maritime industry; marine resources conservation, and marine environment protection.
2. Based on common understanding reached, the two partners pledge this joint statement serve as a proposal calling for the enhancement of safety of navigation and security in the Straits of Malacca and Singapore, among other international efforts.
3. Gist of discussions at the above mentioned dialogue meetings can be recapped as follows:
  - a) The two partners fully realize that the Straits of Malacca and Singapore is an important ship passageway for transportation of energy resources from oil producing countries in the Middle East to East Asia, and one of major linkages for global trade.
  - b) The two partners agree that the littoral states including Indonesia are primarily responsible for security and safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore. Taking into account the importance of the Straits for world's economy, there is a need to invite user states including Japan to help the littoral states in their efforts of capacity building and economic development of coastal communities, so far as such assistance will contribute to security and safety of navigation in the Straits of Malacca and Singapore and the neighboring waters.
  - c) The two partners also realize the importance of the Indonesian archipelagic waters as a treasury of marine resources in the Asia Pacific; therefore, the safeguarding of the waters against pollution and illegal fishing is deemed essential.
  - d) The two partners urge their respective governments and other stakeholders to help the littoral states in supporting an international framework to better conserve and utilize marine biodiversity found in the regions.
  - e) The two partners will support such international efforts and initiatives aimed at the enhancement of safety of navigation and security in the Straits of Malacca and Singapore, as well as conservation and utilization of

marine biodiversity in the surrounding regions.

- f) The two partners will pursue the dialogue, focusing more on such issues as capacity building and coastal community sustainable economic development.

#### コメント 1 (日本側)

共同声明文書に盛り込まれる要点は次のとおり。「OPRF と IMS は日尼の非営利組織であり、これまで 3 回のダイアログを開催し、海賊・武装強盗、海事産業、海洋資源・環境保護について踏み込んだ議論を行った。この対話を通して培った共通の理解に基づき、マラッカ海峡の航行の安全を含む海洋安全保障環境の向上、海洋環境・資源の保全等に貢献していくことで合意した。」

なお、共同文書中でインドネシア側コーストガード設立や日本の海上保安庁との協力等について直接言及することは難しい。

#### コメント 2 (インドネシア側)

コーストガード設立の件については、インドネシア政府の権限であるから、この共同宣言とは別に IMS が独自にインドネシア関係機関へ働きかけを行うこととしたい。

### (7) クロージング

#### 秋山会長

海洋基本法が日本の国会を通過したのは、今年の 4 月で、衆参両院それぞれ一日で通過し、7 月に発効した。簡単に内容を紹介すると、総則と海洋基本計画、基本的施策、総合政策本部の 4 部構成で、総則では原則が 6 点述べられている。政府がそれに基づいて海洋基本計画を策定することになっている。第一に海洋の開発及び利用と海洋環境との調和であり、いわゆる持続可能な開発について、第二は海洋の安全の確保、第三が海洋に関する科学的知見の充実、第四が海洋産業の健全な発展、第五が海洋の総合的管理、第六が国際協調である。政府は海洋基本計画を定めることになっており、現在、策定中である。さらに基本的な施策が 12 点述べられており、更に総合海洋政策本部の設立を求めている。当該本部は既に内閣に存在しており、本部長は内閣総理大臣である。更に副本部長を 2 名置くことが求められている。一人は内閣官房長官であり、もう一人は国土交通大臣である。現時点で海洋基本計画が 2 つまとめられており、1 つは総合的・統合的海洋管理の法整備であり、主に 8 つの省庁が担当することとなっている。もう 1 つは EEZ・CS の領海画定についてであり、教育・研究・調査にまで及ぶものとなっている。

#### ウントロ会長

インドネシア IMS を代表して、OPRF 代表団、関係者全員に感謝している。第三回目のダイアログではコーストガードや武装強盗・海賊の問題だけでなく、産業発展や海洋環境保護についても議論広げることができ、会議全体を無事終了できたことを非常に嬉しく思う。今後も海洋のそれぞれの部門・領域が発展し、インドネシア経済全体によい影響が及ぶことを望んでいる。改めて、東京から遠路バタム島までお越し頂き、感謝申し上げます。

## プレスアナウンスメント

ダイアログ終了後、会議における討議内容や今後の会議の予定等について、現地マスコミとの質疑応答に臨んだ。マスコミ側からは、バタム島におけるコーストガード訓練施設設置に関する質問が出された他、マラッカ海峡における油流出がバタム島海岸に影響を及ぼしている点に関しコメントを求められた。今後、広義の海洋安全保障問題に関して、OPRFとIMSが協力して両国関係機関・組織に必要な働きかけ行っていくこと、日尼海洋安全保障ダイアログを来年も継続し、引き続き議論を深めていくことが発表された。

## 3 成果および所見

① 第1回「日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ（ジャカルタ ダイアログ2006）」の終了後に、インドネシア側では、ウントロ・スルヤ船主協会会長が、本ダイアログメンバーで構成する「海洋研究所」（Institute for Maritime Studies）を設立し、前回に続き今回のダイアログに臨んだ。

② 民間レベルのダイアログとはいえ、双方からの参加者には、元関連省庁の高官、元海上幕僚長・海軍少将・海上保安庁長官、安保問題の専門家等が含まれており、それら参加者がトラック2の特色を活かして積極的に忌憚なく意見を交換し合った。本シリーズも三回目となり、様々な問題解決のための方向性が明確になりつつある。

③ インドネシア側は、インドネシア群島水域の安全に関して国際協力が必要であることを充分理解しているが、その一方で、インドネシアの主権を脅かされたくないという意識が根強い。これは、大国との協調を図れば大国に主導されることになり、政治の主体性を奪われ、かつての植民地と同じ状況になるのではないかと危惧から生じている。インドネシアには、主権への拘りと、国内にある貧困問題や軍・治安担当当局の予算不足との間のジレンマがある。このジレンマの解決こそ必要であり、引き続き議論すべきであろう。

④ 対話会議の発表・発言をまとめて、インド、中国、トルコ、アメリカなど他のダイアログの成果と合わせることにより、日本が世界の諸国と共に実施すべき海洋安全保障協力の方向性が鮮明になることが期待される。

## 4 今後の方針

本ダイアログは、平成20年度の第4回会議を一応の区切りとして最終回とする。最終会議では、これまでの議論を総括し、今回採択した共同宣言を更に検討して提言を纏める予定である。

次回は、会議の場を再び東京に移し、

- ① 海賊や海上テロに対する国際協力の具体策
- ② 海洋環境・資源保全問題
- ③ 海事産業分野の日尼交流
- ④ 米国、中国、ASEAN諸国の国際関係

等について、最終成果としての提言等を念頭に置きつつ議論する。

「第3回日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ  
(バタム・ダイアログ 2007) 全般計画概要」

## 1 インドネシアとの海洋安全保障対話の背景認識と目的

### (1) 背景認識

マラッカ海峡の一部とロンボクおよびスンダ両国際海峡を領海に擁し、世界最大の群島水域を有するインドネシアは、海賊・武装強盗、海上テロの危惧、群島水域内のアメリカ海軍艦艇の航行問題、過密水域における船舶の安全航行など、治安・軍事や海洋利用に係わる様々な問題を抱えている。これらはいずれも、日本の安全保障および通商に大きな影響を及ぼすものである。

インドネシアの協調なくして東南アジアからインド洋に伸びるシーレーンの安全は確保し得ない面がある。インドネシアを、安全保障および海上交通安定のための国際協力の舞台に導き、対話を促進し、信頼を醸成し、海上国境の概念を超えた海上安全・防衛警備の態勢の構築を図ることができれば、シーレーンの世界は格段に安定化することになる。

また、日本とインドネシアとは経済的に密接な関係にあるものの、インドネシアが望んでいる海運など海事産業に係わる協力については必ずしも十分ではない。

更に、国際的取り組みの進む資源・環境保護などを包含した海洋管理についても、海洋基本法を制定し領海と国家管轄水域の適切な保護・開発を目指すと共に地球環境問題に積極的に取り組む日本が、地域海洋の環境に大きな影響を及ぼすインドネシア群島水域の管理に関して支援・協力すべき分野は多い。

### (2) 目的

日本とインドネシアの間で、民間レベルによる、海洋管理や経済協力なども包含した広義の安全保障対話を実施し、海洋安全保障協力の可能性を見出すと共に協力のための具体策を検討し、地域あるいは地球規模の総合安全保障に資する日本とインドネシアの関係構築と、日本の海洋權益を確保するための提言を得る。

## 2 実施

(1) 日本とインドネシア両国から、外交・安全保障に係わる有識者、海軍・コーストガードのOB・関係者、国際関係論学者、海事産業実務者、オピニオンリーダー等を招聘し、国際会議を開催する。

(2) 日時：2007年12月16日～20日

(3) 場所：インドネシア バタム島

第3回「日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアログ」日程

月 日	行動予定	宿泊地
12/16 (日)	JL719 便 10:55 成田発→17:35 シンガポール着 JL721 便 13:00 関空発 18:55 シンガポール着 (本名教授) 19:15 シンガポールからバタム島へ移動 (高速艇) 20:15 本名教授シンガポールからバタム島へ移動 21:00 歓迎会	バタム島 Batam View Beach Hotel
12/17 (月)	終日：日尼海洋安全保障ダイアログ会議	同上
12/18 (火)	午前：日尼海洋安全保障ダイアログ会議 午後：予備 (記者発表等)	同上
12/19 (水)	08:45 ホテル発フェリーターミナルへ 09:00 KPLP のボートでビントアン島へ移動 10:00 KPLP 基地に到着。研修 12:00 昼食 14:00 フェリーターミナルへ移動 バタム島からシンガポールに移動：高速艇 JL710 便 23:30 シンガポール発 (成田) JL722 便 23:55 シンガポール発 (関空：本名教授)	機内泊
12/20 (木)	07:00 成田着 07:10 関空着	

「第3回日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアローグ  
(バタム・ダイアローグ2007) プログラム」

12月17日(月)

08:30-09:10 オープニングセッション

歓迎挨拶: Rosihan Arsyad, Chairman, Institute for Maritime Studies (10分)

開会挨拶: 秋山 昌廣、海洋政策研究財団会長、立教大学大学院教授 (10分)

基調講演: Ismeth Abdullah, Governor of Riau Islands (10分)

09:10-09:55 写真撮影・記者発表

09:55-10:15 休憩

10:15-12:20 セッション1「政治、経済、外交・安全保障の現状」

地域情勢、日本とインドネシア両国の政治、経済、外交・安全保障上の関心及び懸案等。

セッション議長: 秋元一峰、海洋政策研究財団

10:15-11:35 発表 (各20分)

発表1 “Indonesia-Japan Relationship, Past, Present and Future,  
Indonesia Perspective”

Aristides Katoppo, Former Chief Editor, Sinar Harapan

発表2 「21世紀における日本と東アジア」

藤田 公郎 元インドネシア大使

発表3 “Major Power Maritime and Naval Trend in Asia”

Robert Mangindaan, Ret'd Rear Admiral, Senior Researcher,  
Institute for Maritime Studies

発表4 “Combating Maritime Transnational Crime in Asia: Governance at Sea and  
Regional Cooperation among Law Enforcement Agencies”

本名 純 立命館大学准教授

11:35-12:20 質疑・応答

12:20-13:20 昼食

13:20-15:05 セッション2「海上における安全の確保と資源環境の保護」

海賊・武装強盗、海上テロ対策等に係わる協力の在り方の検討、海洋資源・環境の保護。

セッション議長: Aristides Katoppo, Former Chief Editor, Sinar Harapan

13:20-14:20 発表 (各20分)

発表1 「海賊被害海域の拡大と海賊対策における国際協力」

山田吉彦 日本財団情報グループ広報チームリーダー

発表2 “Regional Security Concern and Indonesian Maritime Interest”

Desi A. Mamahit, Operational Assistant to the Indonesian  
Western Fleet Commander

発表3 “Indonesia’s Marine Mega Biodiversity: Status, Challenges and Responses”

Yatna Supriatna, Vice President, Conservation International  
Indonesia

14 : 20－15 : 05 質疑・応答

15 : 05－15 : 20 休憩

**15 : 20－17 : 35 セッション3 「総合的地域海洋安全保障のための海洋協力」**

*防衛・警備部隊の協力の在り方に関する検討および地域安全保障におけるアメリカと中国の影響と係わりの在り方に関する意見交換。*

セッション議長：本名純、立命館大学准教授

15 : 20－16 : 50 発表 (各 15 分)

発表1 「海洋安全保障のための国際協力」

山本 安正、元海上幕僚長

発表2 「海上における法執行に係わる協力」

深谷 憲一 元海上保安庁長官

発表3 "Cooperation Among the Littoral States and User States Navies and Coast  
Guards in Maintaining Safety, Security and Marine Resources Protection  
in South East Asia"

Mualimin Santoso MZ, Commissioner of PT Surya Prima  
Bahtera

発表4 “Cooperation between the Navy and Coast Guard in Maritime Security and  
Law Enforcement”

Henky Supit, Capt., Advisor, Indonesian National  
Shipowners’ Association

発表5 “Enhancing Maritime Security Cooperation in Southeast Asia”

Robert Mangindaan, Ret’d R.Admiral, Senior Researcher of  
Institute for Maritime Studies

発表6 「地域安全保障における米中の関与」

湯浅 博 産経新聞論説委員

16 : 50－17 : 35 質疑・応答

12月18日(火)

08 : 30－10 : 00 セッション4 「海運協力」

海運・造船・港湾整備等に係わる協力の検討。

セッション議長：Rosihan Arsyad, Chairman, Institute for Maritime Studies

08：30－09：30 発表（各20分）

発表1 “Indonesia Strategy in Maritime Development”

Oentoro Surya, Chairman of Indonesian National Shipowners’  
Association

発表2 “Non Ballast Water Ship and Related Shipbuilding Technologies

田中 信行 JETRO シンガポールセンター

発表3 “Indonesia-Japan Cooperation in the Area of Shipping”

小谷 一雄 JICA インドネシア

09：30－10：00 質疑・応答

10：00－10：20 休憩

10:20－14：00 セッション5 「ダイアログ成果の纏め方に関する検討」

10：20－12：00

トピック1 Indonesian Proposals（各15分）

“Proposal of Program for Development of Indonesian Coast Guard Training Center”

Henky Lumentah, MMar. LLM, Senior Researcher, Center for  
Archipelago, Law, and Development

“Proposal of Program for Empowerment of Communities at Remote Coastal Areas along  
the Malacca Straits Shipping Route”

Henky Lumentah, MMar. LLM, Senior Researcher, Center for  
Archipelago, Law, and Development

“Indonesian Marine Mega Biodiversity Protection: Raja Ampat Case”

Yatna Supriatna, Vice President, Conservation International Indonesia

トピック2 Draft Joint Statement

Rosihan Arsyad, Chairman, Institute for Maritime Studies

トピック3 Japan’s Response on Proposal & Statement

トピック4 Joint Statement Indonesia-Japan on Maritime Security Cooperation

12：00－13：00 昼食

13：00－14：00 Discussion

14:00－14：20 クロージングセッション

Rosihan Arsyad, Chairman, Institute for Maritime Studies（10分）

秋山 昌廣、海洋政策研究財団会長、立教大学大学院教授（10分）

14：20－15：20 写真撮影・記者発表

「第3回日本とインドネシアとの海洋安全保障ダイアローグ  
(バタム・ダイアローグ 2007) 参加者」

(日本側) 仮名表記順

秋山 昌廣 海洋政策研究財団会長、立教大学大学院教授  
小谷 一雄 JICA インドネシア  
田中 信行 JETRO シンガポールセンター  
深谷 憲一 元海上保安庁長官  
藤田 公郎 元インドネシア大使  
本名 純 立命館大学准教授  
山本 安正 元海上自衛隊海上幕僚長  
山田 吉彦 日本財団情報グループ広報チームリーダー  
湯浅 博 産経新聞論説委員

海洋政策研究財団

秋元 一峰 海洋政策研究財団主任研究員  
犬塚 勤 海洋政策研究財団海技研究グループ長代理  
羽田 哲 海洋政策研究財団研究員  
会議通訳 2名

(インドネシア側)

HE Jusman Syafii Djamal, Minister of Transportation  
Mr. Heri Akhmadi, Member of Parliament  
Mr. Oentoro Surya, Chairman of Indonesian National Shipowners' Association  
Rear Admiral (Ret'd) Rosihan Arsyad, Chairman, Institute for Maritime Studies  
Rear Admiral (Ret'd) Robert Mangindaan, Member of Team Expert to Governor,  
The National Resilience Institute  
Mr. Henky Lumentah, MMar. LLM,  
Senior Researcher, Center for Archipelago, Law, and Development  
Mr. Henky Supit, Advisor, Indonesian National Shipowners' Association  
Mr. Aristides Katoppo, Former Chief Editor, Sinar Harapan  
Mr. Yatna Supriatna, Vice President, Conservation International Indonesia  
Desi A. Mamahit, Operational Assistant to the Indonesian Western Fleet Commander,  
Indonesian Navy  
Mualimin Santoso MZ, Commissioner of PT Surya Prima Bahtera

12月17日、ユスマン運輸大臣（HE Jusman Syafii Djamal, Minister of Transportation）が当ダイアログ会場を訪れ、日尼双方メンバーと懇談する機会があった。該大臣の談話の要旨は以下の通り。

この度三回目を迎えた日尼海洋安全保障ダイアログに参加でき、感謝している。

今日、ここに出席しているカトッポ氏と私はバンドン工科大学の同窓でもある。私は、以前インドネシアの国産航空機エンジン開発のエンジニアをしていた。今は運輸全般を担当しており、日本がインドネシアとの友好関係、海洋関係に寄与、協力してくれていることに感謝している。近年、インドネシアは海洋に関する関心を高めている。日本はインドネシアの海洋教育育成に多大な貢献をしている。二つの国民が協力し、われわれの海、海運業界、港湾を改善して国際的な水準まで高め、企業家、経済界の要請にこたえていきたいと思っている。今後も私を含め日海事関係者はインドネシア港湾の競争力の強化、海運力の競争力強化に努めたいと考えている。

バタム島には71箇所の船舶修理工場等がある。またオフショア石油、ガスターミナル等の企業も進出している。バタムは自由貿易区であり、工業地区、石油天然ガス関係の基地として経済発展している。ここは地域開発の成功例である。

インドネシアには高いレベルの人材が存在する。日本、アメリカ、欧州と協力し、船舶や石油のリグを建造できるようなエンジニアが育つ体制を構築したいと考えている。また、中央政府と地方政府が一体となり、港湾の整備を行えるようにしたい。新しい法律ができて、全ての海洋関係者がこうした事業に関与できるようになった。従来は造船・修理ドックは国営だったが、民間の参画も可能になってきている。既に外国企業に門戸開放を始めている。インドネシア企業とのパートナーシップも可能となっている。現在、海事産業に関する一連の法律は国会で審議中だが、通過すれば官民パートナーシップが促進されるだろう。

セキュリティに関しては、アメリカ、日本、欧州諸国からインドネシアの港湾の安全について懸念が寄せられているのは承知している。ISPSコードなどの実施も進めているが、継続的な能力向上が必要である。さしあたり6ヶ所あるコンテナターミナルの能力をさらに向上させ、アメリカの沿岸警備隊、運輸安全局と協力して、国際的な要請に応えていくつもりだ。

バタム島の今回の会議をもとに、日本とインドネシアとの関係が進展、強化されることを期待する。双方が目的と結果を共有し、インドネシアの能力向上ができれば幸いだ。私のバックグラウンドは船舶ではなく航空関係で、船舶関連の役職は就任したばかりだが、今後は海洋、海事、港湾、造船面で微力を尽くしたい。

秋山会長、藤田元大使より、まず対話を進め、より緊密な関係にすすんでいきたいとの発言があった。これを何らかの行動に移していくことに期待している。インドネシアは常に対話と提言を歓迎する。インドネシアは沿岸警備隊を持つべきだとの意見があり、われわれは最善の解決策を見極めなければならない。つい先日、海軍の新しい幕僚長と話す機会があった。6ヶ月前に大臣になったときには、前の幕僚長とも協議した。インドネシアもコーストガードを整備していきたい。沿岸警備隊は安全保障と船の安全の両方を行わなければならないが、大いに日本の経験を活用させて貰いたい。