



IIPS

公益財団法人 世界平和研究所

Institute for International Policy Studies

# 海上における危機管理

—現場からの緊急提言—

東アジアの海洋安全保障に関する中曽根提言を受けて



世界平和研究所 海洋安全保障研究委員会

2016年10月

表紙写真：トイチェー新聞（ベトナム、ホーチミン）提供

# 海上における危機管理

－現場からの緊急提言－

東アジアの海洋安全保障に関する中曽根提言を受けて

世界平和研究所 海洋安全保障研究委員会



# 海上における危機管理

## －現場からの緊急提言－

### 目次

<b>1. 中曽根提言を受けて</b>	<b>1</b>
(1) 開かれた海洋	1
(2) 海洋秩序の維持	2
(3) 中曽根提言の意義とその実現に向けて	3
<b>2. 海洋安全保障上の喫緊の課題</b>	<b>4</b>
(1) 適正な海上法執行活動と危機管理の枠組みの構築	4
(2) 航空機による衝突を回避する枠組みの構築	4
(3) 海上法執行機関の能力構築	5
(4) 海洋の状況認識と各国の連携強化	5
(5) 海上法執行機関と海軍の関係	5
<b>3. 海洋安全保障のための危機管理（提言 1）</b>	<b>6</b>
(1) 公船対民間船舶における法執行の原則	6
(2) 公船対公船における連絡体制の確保等	6
(3) 軍艦・軍用機間の偶発事故防止協定	7
(4) 「海上民兵」等が運用する漁船の問題	8
<b>4. 海洋安全保障のための能力構築（提言 2）</b>	<b>9</b>
(1) 海上法執行機関の能力構築	9
(2) 国際法に関する共通の理解の促進	9
(3) 海洋の状況認識能力の強化	9
<b>5. 日本としての取組</b>	<b>11</b>
(1) 政府一体となった支援	11
(2) 能力構築支援に当たっての制約の緩和	11
(3) 海上保安庁としての支援	11
(4) 防衛省・自衛隊としての支援	12
(5) 人材の有効活用	12
<b>6. 多角的な努力の結集と地域統合推進への支援―</b>	<b>13</b>
<b>OMSEA 設立に向けて</b>	
世界平和研究所 海洋安全保障研究委員会	13
文末脚注	14
別添 1 「東アジアの海洋安全保障に関する中曽根提言」	15
別添 2 参考資料	18
同 別紙 海上法執行事例等	24



# 海上における危機管理

## －現場からの緊急提言－

### 東アジアの海洋安全保障に関する中曽根提言を受けて

世界で最も成長著しい東アジア<sup>1</sup>の平和と繁栄を支えるため、各国の努力と協力により、海洋の開放性と安定的秩序を維持することが不可欠である。2015年12月の「東アジアの海洋安全保障に関する中曽根提言」<sup>2</sup>は、このために法の支配の確保と実務的協力の強化に向けた包括的な提案を世界に向けて発信した。

我々はこれを着実に実現していくために、中長期的視点に立ちつつ、安全保障上の緊急の課題について内在する問題を掘り下げ、まず本年（2016年）は以下の提言を世に問うこととした<sup>3</sup>。

提言1：「海洋安全保障のための危機管理」

提言2：「海洋安全保障のための能力構築」

## 1. 中曽根提言を受けて

### （1）開かれた海洋

今日世界の成長センターである東アジアの繁栄を支える大きな柱の一つは海上交通である。東アジアの海は世界経済の大動脈であり、その安全が確保され自由な通航が保障されてこそ、世界経済がさらに力強いものとなり、国際社会全体が潤っていくこととなる。

海洋は宇宙空間やサイバー空間と同様、国際的な公共財である。その自由な利用と通航はいかなる者にも平等に開かれていなければならない。こうしたグローバルでリベラルな海洋秩序は地球上の全ての人々の利益となるものである。海においては船さえあればどこにでも行くことができる。さらに科学技術の発

達により、海を横断する通信ケーブルを通じ世界とつながることができる。

海洋は交通や通信だけでなく、漁業をはじめとする多くの資源の開発や利用の観点からも人類にとってきわめて重要な空間である。漁業資源の確保、気候変動への対応等のために、海洋環境を保護することも緊急の課題である。



今日のグローバル化の中で、東アジアの海洋はより一層、国際社会全体の中に組み込まれている。この海域の平和と繁栄は、今や世界全体にとって大きな意味を持つ。

## (2) 海洋秩序の維持

東アジアはベトナム戦争終了後、大規模な戦乱のない比較的安定した状況が続いていたが、21世紀に入り、海洋の自由と安全が大きく脅かされる事態が生じている。

これは本地域のパワーバランスの変化に起因すると思われるが、安定的な国際秩序を実現し、21世紀を「東アジアの世紀」とするためには、この地域におけるパワーバランスの維持とともに、国際法など共通の規範を遵守する必要があるとの意識の強化が必要である。海洋における国際秩序の基礎をなす規範は国連海洋法条約において明確である。公海における航行の自由や公海上空における飛行の自由の原則はそこにおいて一義的に明らかである。



国際司法裁判所（オランダ、ハーグ）における審理の光景  
(UN Photo/CIJ-ICJ/Frank van Beek)

しかしながら最近に至り、南シナ海や東シナ海において、こうした確立した国際法秩序とは相容れない、一方的な主張や行動が数多く見られるようになっており、事態がさらに深刻化することが懸念される。法と秩序を守ることにより国際紛争を予防するとともに、国連海洋法条約などに基づき紛争が平和的に解決されるよう確保することがまさに喫緊の課題である。

本年夏以降、中国及び ASEAN 諸国の間で、法的拘束力を有する「南シナ海における行動規範（Code of Conduct in the South China Sea: COC）」を早期に策定する機運が高まっている模様である。COC は、既存の国際法や紛争解決手続を代替するものではないものの、紛争の予防に寄与するものであり、この機運が効果的な COC の早期合意に結びつくよう期待する。

### (3) 中曽根提言の意義とその実現に向けて

今日の状況を早急に改善して東アジアの海を「平和、協力及び繁栄の海」とするために、多くの国と人々の英知の結集が求められている。「東アジアの海洋安全保障に関する中曽根提言」は、このような観点から、法の支配の回復と実務的協力の強化に向けた包括的な提案を世界に向けて行ったものである。

東南アジアも北東アジアも、南シナ海も東シナ海も、いずれもアジア太平洋という広大な空間の中で政治・経済・文化・歴史・安全保障といった多くの分野において密接不可分に結びついており、この地域の平和と繁栄のために全ての国々が等しく協力していくことが必要である。

また、海洋の安全保障上の課題は、国境を越えて地域の人々の生存と繁栄に深刻な影響を及ぼすものである。したがって、国際協力（国と国との協力）だけでなく、国及び国以外の様々な主体が協働して個人の生存、尊厳や生活などを守ることを目指した包括的なアプローチが重要である。特に、大規模自然災害、環境破壊、安全で安定的な漁業などの課題への対処は人間の安全保障という視点からも重要であり、各国政府、地域機関、市民社会等とのパートナーシップが不可欠である。中曽根提言にある東アジア海洋安全保障機構（仮称。英語名 Organization for Maritime Security in East Asia: OMSEA）はそうした多元的な努力の結集の場となることが期待される。



2004年のスマトラ沖大地震後の被災状況及び日本の緊急医療支援  
(写真提供：JICA)



東アジアの海洋安全保障に関するこのような常設の国際機構の設立は、漸進的である東アジアの地域統合にとって大きな意味がある。それは、この地域にとって海洋が貴重な共有財産である中で、常設機構は多国間での海洋安全保障努力をより継続的かつ系統立った形で追求する上で不可欠な基盤を提供するからである。

## 2. 海洋安全保障上の喫緊の課題

領域や管轄権の主張を巡る国家間の緊張の高まりは、東アジアの海洋で起きている深刻な問題である。国家にとり、抑止力として、また、領域を守る最後の砦として軍事力が重要であることは論をまたないが、他の手段を用いることにより、これらの事態を軍事的事態にまでエスカレートさせず、対立や緊張をできる限り低いレベルに抑えて、危機を管理することが求められている。

海洋の安全保障について見れば、第二次世界大戦以降、東アジア地域をはじめ多くの国で設立された海上法執行機関も重要な役割を果たしている。これらの機関の多くは、法執行と人命救助を主な任務とする警察機関である。

各国の海上法執行機関は、その設立の背景、規模、装備や能力、法制度や法執行手続が異なるなど様々な事情がある中においても、国際法や海上法執行機関の理念に基づき、適正な業務執行を行うとともに、互いの国の主張が対立する海域においては、副次的に、国家間の「緩衝材」としての機能を果たし、対立が軍事的なものにエスカレートすることを防ぐことも期待される。この「緩衝材」としての機能を適切に担うためには、危機管理の枠組みの構築と同時にこれらの機関の海洋秩序維持の能力構築が喫緊の課題である。

以上に関し、具体的には以下の5つの取組が必要である。

### (1) 適正な海上法執行活動と危機管理の枠組みの構築

最近各国による海上法執行の状況を見ると、特に南シナ海において、公船<sup>4</sup>の民間船舶に対する行動の中には過激ともとれる例が認められる。また各国の海上法執行機関の間では、国際法などに関する理解の相違や、コミュニケーションが不十分な場合などがあり、これらが原因で、通常の方法執行に際しても、また、上記のように公船が「緩衝材」となる場合にも、公船相互の誤解などが生じ、また後者の場合には不測の事態にエスカレートする危険性を包含している。このような事態を回避するために、(イ) 国際法やその基本原則などの共通理解の促進による適正な法執行活動の実施と、(ロ) 公船（現場）を含む海上法執行機関間の連絡体制を確保し、更に、(ハ) その他の信頼醸成などを通じ、より確実な危機管理の枠組みを構築することが緊急の課題である。

### (2) 航空機による衝突を回避する枠組みの構築

上空の世界においては、領空侵犯等に対し軍用航空機が法執行の役割を果たしている。このように空域においては、海上のように軍と法執行機関が分かれておらず、空域における軍用航空機による法執行の過程において、軍事衝突にエスカレートする危険性は高く、偶発的衝突を回避する枠組みの構築が緊急の課題である。



離陸する2機のF-15J（航空自衛隊）

### （3）海上法執行機関の能力構築

東アジア地域の海上法執行機関には、適正な法執行活動の拠り所である国際法や警察比例の原則といった法執行活動に関する基本原則などの共通理解の促進・普及のための教育ニーズが存在する。同時に、相互に連絡体制を確保するための共通の通信手段を整備することも緊急の課題である。

さらに、海上法執行機関が「緩衝材」としての機能を果たせるよう、その能力（質的、量的）向上が必要である。危機管理の枠組みの構築を可能とするためにはハード面・ソフト面を含めた海上法執行機関の能力構築が課題である。

### （4）海洋の状況認識と各国の連携強化

海上法執行機関の能力向上と同時に、海洋の状況認識（maritime situational awareness (picture): MSA）の共有化が重要である。すなわち海洋及びその上空において今何が起きているのかを認識し、関係各国がそれを共有することが求められている。

MSAは当該地域のより安定した安全保障環境の確保や危機管理のみのために必要な訳ではない。大規模自然災害の予防・対応、環境問題及び安全で安定的な漁業などの様々な非伝統的安全保障（人間の安全保障）上の課題に関しても、海洋の状況認識を共有化し、これをもとにした各国の連携を可能とするものである。

### （5）海上法執行機関と海軍の関係

各国の海上法執行機関と海軍の関係には、それぞれの国の生い立ち等による歴史、経緯が存在するため、これを一律に律することは困難である。しかしながら、海軍が海上法執行を担っている国もあり、対立や緊張を抑制し、危機を管理していくという視点に立てば、各々の任務と独自性に配慮しつつ、法執行機関が「緩衝材」としての機能を十分に果たすことができるように海軍との関係も今後の課題として整理していく必要がある。

### 3. 海洋安全保障のための危機管理（提言1）

「海洋安全保障のための危機管理」の態勢強化については<sup>5</sup>、西太平洋海軍シンポジウム(WPNS)で合意された、海軍の艦艇及び航空機の間適用されるCUES (Code for Unplanned Encounters at Sea: 洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準)<sup>6</sup>の範囲を軍艦以外の船舶にまで広げることから検討を開始した。

しかし「軍艦以外」は様々な場合分けが必要であり、一律な適用は適当でないとの結論に至った。このため、軍艦・軍用機、公船、民間船舶等ケースごとに分け包括的な危機管理の方向性を提言する。

#### (1) 公船対民間船舶における法執行の原則

一般に海上法執行機関は、自らも自国の法令に則り、これらの法令が第三者により遵守されるよう担保する警察機関である。その権限の発動に際しては、目的達成のためにいくつかの手段が考えられる場合にも、目的達成の障害の程度と比例する限度においてのみ行使することが求められる（警察比例の原則）<sup>7</sup>。したがって、法執行に際して、その実力行使は必要最小限度に止め、抑制的に措置することが海上法執行機関の基本となる。

東アジア、特に南シナ海では領域や管轄権に関する主張が複雑に交錯し、その境界が未確定の海域が多数存在する。そのような海域において漁業操業あるいは海底資源の調査活動等を行う民間船舶に対し、自国の領域主張を根拠に公船が一方的な法執行活動を行うことは厳に慎まなければならない。しかしながら、現実には一方的な法執行活動を行うばかりか、過激な強制力の行使により、民間船を著しく損傷させ、甚だしい場合には沈没させ、負傷者が発生するケースも生起している<sup>8</sup>。

特定の境界未画定海域において、本来どの国が執行管轄権を有するかとの問題は別にして、およそ海上法執行機関が行う法執行活動に関しては、それがどのような海域で行われるかにかかわらず、他国機関と適切な連絡を取ることや、法執行機関に求められる警察比例の原則に十分従うことが必要である。この観点から、一部の南シナ海沿岸国の間で話し合い、海上法執行に際し遵守すべき一定の原則などについてとりまとめることや、ベスト・プラクティスに基づきガイドラインを作るための情報交換などを行う動きがあるが<sup>9</sup>、これらは一層推進されるべきものである。

#### (2) 公船対公船における連絡体制の確保等

多くの海上法執行機関は、法執行とともに人命救助も任務としており<sup>10</sup>、海上法執行機関の性格上、法執行に際しても実力行使は必要最小限度に止め抑制的に措置することが基本である。このため、上記の通り海上法執行機関には、国家間の主張が異なる海域において他国機関と対峙する状況においても、事態を一定水準以上にはエスカレートさせないという「緩衝材」としての機能が期待される。この「緩衝材」としての機能は、海軍艦艇とは本質的に異なる側面である。

したがって、偶発的遭遇時の事故（一切の船体接触を含む）を回避するために、海軍の艦艇・航空機間の取り決めとして採択された CUES の適用範囲を法執行機関にそのまま拡大する、あるいは（海軍とは別途）CUES に類似する取り決めを法執行機関間に適用することは、馴染まないと考えられる。

他方で、東アジア特に南シナ海では実態として、国家間の主張が異なる海域で操業する漁船を当該漁船の旗国以外の公船が取り締まろうとし、これを旗国の公船が阻止しようとするようなケースが発生している。その際、国際法の解釈の違いや、互いに通信手段が確保されても言語の違いなどが原因で、公船同士のコミュニケーションが十分に取れず、現場で対峙し、場合によっては大口徑の機銃で威嚇して、漁船を奪い返したケースも発生している<sup>11</sup>。

このように一部の海上法執行機関が適切な形で活動できていない面については、海上法執行機関の任務や特質を考慮した上で、誤解等を回避するために公船同士の連絡手段を含めた海上法執行機関間の連絡体制を確保するとともに、相互の信頼をさらに高めることが必要である。

### （3）軍艦・軍用機間の偶発事故防止協定

先に述べた CUES の履行状況はこれまでのところ良好である。また、2016 年 9 月の中国 ASEAN サミットで、南シナ海における CUES の遵守を確認する声明が発出されたことは、前向きな一歩である。

しかし、CUES は海軍の艦艇・航空機にのみ適用されるものであり、専従の法執行機関が存在しない空域の領域警備に当たる各国空軍間には適用されない。また、CUES は履行義務を負う国際約束ではないため、偶発事故を実際に予防する効果は限定的である。

偶発事故防止のための国際約束としては、まず 1972 年に米ソ間で締結された INCSEA（Agreement [Between the Government of The United States of America and the Government of The Union of Soviet Socialist Republics] on the Prevention of Incidents On and Over the High Seas：海上事故防止協定）<sup>12</sup>がその成功例としてあげられる。INCSEA は米ソ協定が雛型となり、その後旧ソ連・ロシアと日本を含む西側 10 か国余りとの間で結ばれたほか、独・ポーランド間、イスラエル・アラブ連合共和国間など、ソ連・ロシアを含まない二国間でも締結された。そこに規定する信号は、国際信号書（INTERCO）の付録としても掲載され、事実上非締約国間にも通用する信号となっている。また INCSEA は海軍に限らず全ての航空機にも適用されるものである。

ソ連・ロシア等との INCSEA の成功例にならい、まずは日本や米国が、中国との二国間の INCSEA についてイニシアティブをとり、この地域における軍艦及び航空機間の偶発事故防止協定の先例として示すことが、この地域に適用される規範性のある多国間の偶発事故防止協定への近道として期待される。

2016 年 9 月の会談で、日中両国首脳が防衛当局間の海空連絡メカニズムの早期運用開始に向け協議を加速することで一致したことは、それに先立つ一歩として前向きに評価し得るものであり、遅滞なく実施されるべきである。

#### (4) 「海上民兵」等が運用する漁船<sup>13</sup>の問題

東アジアには、平素は一般的な漁労に従事する漁船でありながら、一定の報酬を得て国家当局の指示により準軍艦・公船的な行動する漁船の存在が、研究者や報道等で指摘されているが、その実態は明らかでない。近年大きく報道されたものでは、2009年3月に情報収集を行う米海軍「インペッカブル」を、また、2015年10月に航行の自由作戦を行った米軍艦「ラッセン」の行動を妨害した漁船は、その一例である。

そのような漁船の中には、(イ) 制服を着用した公式の「海上民兵」組織の要員が運用することが明らかなものもあれば、(ロ) 外形上は必ずしも民兵とはわからない、あたかも「パートタイム民兵」のような、一般市民が運用し、一時的に法執行機関や軍に協力するもの、更には、(ハ) 独自の海洋権益保護活動を行うものもあるとみられている。

これらの漁船が行う活動の中には、漁船としての外形を利用し、法執行や軍事行動に利活用し、相手方の出方を図る、あるいは相手方公船や軍艦が「民間船舶」たる漁船に対して法執行乃至実力行使を行うことを挑発するような意図も推測される。このような漁船の運用は、対処する公船や軍艦に困難を強いているのみならず、不測の事態を招く契機になりかねず、海洋安全保障上の重大な懸念である<sup>1415</sup>。

さらに、軍隊の構成員であることを明示せず、民間船舶乗員のような外形で人員を武力紛争に参加させることは、武力紛争時における軍民の区別により民間人の保護を図ろうとする国際人道法の基本原則に背馳するものであり、認めることはできない。

「海上民兵」等を組織運用する国は、その実態を明らかにする必要がある、その他の諸国もこのような漁船の問題を解明するために連携を深め、情報交換を密にすることが必要である。



外形が漁船である船舶からの妨害を受ける米海軍「インペッカブル」

## 4. 海洋安全保障のための能力構築（提言2）

世界最大の「海」の一つである南シナ海の安全確保のためには、海洋監視、領海警備、航行・飛行の安全確保、捜索救難、災害対処、漁業規制、海賊対策、海洋汚染防止、資源保護など多くの施策が必要である。特に沿岸諸国にとり、こうした多くの課題に実効的に対応することは国際社会全体に対する共同責任であり、そのために必要な能力を着実に整備していくことが求められる。

しかしながら、これらの広範かつ高度なニーズに対応する上で、東アジア諸国の中には自ら十分対応できない課題も存在するので、引き続き大きな支援の手を差し伸べることが必要不可欠である。日本や米国をはじめとするアジア太平洋地域の先進諸国と、関心のある域外諸国が協調して、適切な役割分担を追求しつつ、各国の得意分野を活かしながら、これらの諸国の海洋安全保障能力を高めしていくことが急務である。

### （1）海上法執行機関の能力構築

海上における緊張のレベルをできるだけ低く抑えておくためには、海上法執行機関の能力構築が軍事的な能力の構築以上に重要かつ緊急の課題である。海上法執行機関の能力構築を支援するに当たっては、ハードウェアの充実及びその維持整備などはもとより、提言1であげた海上法執行機関間の連絡体制の確保や、法執行機関に求められる警察比例の原則に基づく適正な法執行活動を徹底するための教育面での支援も欠かすことはできない。そのようなハード、ソフト両面におけるきめ細かい支援が常に必要である。またこれにあわせて、軍と法執行機関との情報共有を含め、支援対象国側における政府一体となった取組を促進するように支援する必要がある。さらに、各国が海洋安全保障のためにより多くの資源を割くことができるよう、国内治安の確保を支援していくことも重要である。

### （2）国際法に関する共通の理解の促進

海洋法、航空法など関連する国際法について、関係各国が共通の理解や認識を有することが国際秩序形成の前提であるので、これらの事項について関係各国が話し合える機会を増やすことを支援していくことも重要である。

### （3）海洋の状況認識能力の強化

2014年3月に発生したマレーシア航空370便の墜落事故は、南シナ海における航空機の飛行についてこれを把握するシステムが不十分であることを示すものとなった。空域における状況把握の態勢強化を含めた海洋の状況認識能力の強化が急務である。

将来 OMSEA が海洋の状況認識について統括的な役割を果たすことができるまでの間については、日本や米国をはじめこの問題について意思と能力を有する国々が中心となって、既存の国際的な枠組み相互の連携や統合を支援していくことも重要である。その際、各国政府や国際機関による取組だけでなく、NGO

や民間企業のような非国家主体による様々な取組との連携も進め、関係者の努力を効果的に結集していくことが求められる。また、海象、海底地震、海洋生態系、海洋汚染、違法漁業等についてのデータベース構築も支援していくことが必要である。



マレーシア航空 370 便の主翼部分と推測される残骸（写真：豪運輸安全局 HP）

以上（1）～（3）実施の際、次の点に留意することが必要である。

（イ）支援国側の調整の場を設け、統一した方針のもとに、戦略的・中長期的な視点に立って継続的かつ一貫した支援を行っていけるようにすることが必要である。支援国と支援対象国との間では、二国間ベースで個別に能力構築支援を行っていくことも必要であるが、支援国と支援対象国が能力構築について多国間の意見交換や調整を行う場を設けることも有意義である。そのために、当面は ADMM+<sup>16</sup>など既存の枠組みの活用も考慮すべきである。

- (ロ) 南シナ海沿岸国の海洋安全保障に係る能力構築支援は急務であるが、それだけに偏ることなく、ASEAN 諸国全体及びその他の支援対象国の安全保障ニーズに耳を傾けてきめの細かい能力構築支援を行うことも必要である。この地域は自然災害への対応など海洋安全保障以外にも共通の安全保障課題を抱えている。各国のこうした多様なニーズに適切に応えていくことがこの地域全体の安定につながり、海洋安全保障にも貢献することとなる。

## 5. 日本としての取組

このような国際的な努力の中で、日本としては、自衛隊及び海上保安庁がこれまでに蓄積してきた能力や知見を有効に活用することにより、ASEAN 諸国などの軍や法執行機関の能力を強化し、東アジアの安全保障環境の安定化に積極的に貢献していくことが重要である。

### (1) 政府一体となった支援

整合のとれた支援を効果的に実施していくことができるよう、政府が一体となって支援を進める体制を内閣（官房）の下に構築することが必要である。

その際、特に、自衛隊及び海上保安庁双方の能力・知見を政府として共有することが必要であるとともに、国際社会の平和と安定は経済発展の基礎であることにかんがみ、自衛隊による能力構築支援と政府開発援助との連携を図っていくことも必要である。

### (2) 能力構築支援に当たっての制約の緩和

海洋安全保障分野での国際協力は、他国の例を見ても、ODA 以外の枠組も使って実施する必要がある。その際、財政的な基盤の弱い発展途上国に対する能力構築支援に当たっては、ODA の無償協力と同様対価をとることなく輕易に支援を実施することができるような法的枠組みを整備することも必要である。さらに、こうした国際協力が地域全体の平和に貢献するものであることにかんがみ、装備の海外移転についても、制度の柔軟な運用が必要である。



日本・シンガポール合同制圧訓練  
(写真：海上保安庁提供)

### (3) 海上保安庁としての支援

海上保安庁では、アジア地域における海上法執行機関の設立を側面的に支援するとともに、長年国内外において海上法執行に係る能力向上支援の取組を行っている。今後も可能な限り、支援対象国のニーズに応じていく用意がある。

国内では、昨年10月から海上保安大学校（広島県）及び政策研究大学院大学（東京）などが、法とルールが支配する海洋秩序の重要性についての認識を共有するため、アジア各国の海上法執行機関の若手幹部職員を対象として、国際法や国際関係の講義等からなる修士レベルの教育を行う「海上保安政策課程」を開講した。この教育課程を充実・強化することにより、各国海上法執行機関の将来を担う人材の育成に寄与することが重要である。

#### （４）防衛省・自衛隊としての支援

現在日米豪三か国の防衛協力の一環として、ベトナムに対する潜水医学に関する能力構築支援が行われている。これは現在日本が行っている多国間（マルチ）での安全保障協力の代表例である。このような事業は、海洋分野のみならず支援対象国の安全保障能力全般の強化に資するものであり、また、支援提供側のネットワークの構築にも資するものである。したがって、そのモメンタムを強く維持していかなければならない。



ベトナム潜水医学支援（写真：防衛省 HP）

#### （５）人材の有効活用

自然災害への対応については、同じく災害に見舞われやすい自然環境にある日本がこれまでに国内外で蓄積してきた多くの知見と能力を、ASEAN 諸国などの能力構築のために一層活用していくべきである。その一環として、例えば、被災国の医療や生活面での支援に関する能力構築を充実させ、さらにそうした支援の現場において我が国の女性自衛官あるいは関係省庁のOBなどを一層積極的に活用していくべきである。



フィリピン国際緊急援助活動に従事する女性陸上自衛隊員  
（写真：陸上自衛隊 HP）

## 6. 多元的な努力の結集と地域統合推進への支援—OMSEA 設立に向けて

今回、喫緊の課題について提言を行ったが、東アジアの海洋安全保障のための努力を様々な形で続けて行く必要がある。多国間で一層の成果を達成する上では、従来以上に継続的かつ系統立った努力を行うための基盤が不可欠であり、この観点から、昨年12月の中曽根提言ではOMSEAの設立を提唱した。

このOMSEA設立については、ASEAN内の識者からも類似する構想が示されているが<sup>17</sup>、東アジアにおける漸進的な地域統合等実際の状況にかんがみれば、中長期的に実現を目指すべき課題と言える。まずは既存のASEAN主導のメカニズム（EAS、ARF、ADMM+、EAMFなど）やその他HACGAM<sup>18</sup>など多国間の場、更には二国間、あるいはトラック1.5乃至トラック2で意見交換を行い、現在多数の場に分かれて行われている海洋安全保障に関する対話や協力をより有機的に統合する方法や、多数国間の常設機構がより効果的に果たし得る機能、また、機構（事務局）の規模や設置場所及び予算等の実際面について議論を深めるべきである。その際、適切な調整役（グループ）を選任し、一定期間をかけ意見集約と具体的な設立提案を準備するよう求めることが考えられる。OMSEAにおける対話や協力は参加国に強制されるものでなく、自発的努力目標型とすべきであろう。ASEANが、設立過程及び設立された常設機構において中心的な役割を果たすことを歓迎し、常設機構はEASなどのメカニズムと適切な組織的関係を築くべきと考える。

日本政府として、OMSEAの設立に向け、資金協力を行うとともに、然るべく準備プロセスから関与すべきである。

### 世界平和研究所 海洋安全保障研究委員会

委員長	： 齋藤 隆	元統合幕僚長
委員長補佐	： 福本 出	元海上自衛隊幹部学校長
委員	： 佐藤 考一	桜美林大学教授
委員	： 鈴木 洋	元海上保安監
委員	： 徳地 秀士	元防衛審議官
委員	： 平田 英俊	元航空自衛隊航空教育集団司令官

（委員以外の関係者）

世界平和研究所理事長	： 佐藤 謙（元防衛事務次官）
同副理事長	： 藤崎 一郎（前駐米大使）
同主任研究員	： 坂下 修（本提言内容調整を担当）
同主任研究員	： 高山 裕司

---

## 文末脚注

<sup>1</sup> この提言で「東アジア」は一定の幅がある形で用いている。地理的範囲としては、概ね南シナ海と東シナ海及びそれを囲む地域（北東アジア及び東南アジア。内陸国も含む）が中心であるが、文脈により、米国をはじめ、これらの地域に密接かつ正当な利害関係を有する他の「東アジアサミット」参加国なども含む意味で使用している。

<sup>2</sup> 「東アジアの海洋安全保障に関する中曽根提言」は別添 1 のとおり。

<sup>3</sup> 世界平和研究所 海洋安全保障研究委員会メンバー及び関係者は本文末尾に記したとおり。

<sup>4</sup> ここに述べる「公船」は、軍所属以外の政府船舶で、沿岸警備隊、海上警察、漁業取締船などの、主として海上法執行機関の船舶を念頭に置いている。以下同じ。

<sup>5</sup> 検討の背景については、別添 2 参考資料の 1 を参照。

<sup>6</sup> 参考資料の 2 を参照。

<sup>7</sup> 参考資料の 3 を参照。

<sup>8</sup> 参考資料の 4 に別紙として掲げた事例集の A 部参照。

<sup>9</sup> “Outcome Document, Fourth Experts Meeting on Confidence-Building in the Spratlys Area, May 25-27, 2016, Cebu, Philippines”, Foreign Service Institute of the Philippines and Centre for Humanitarian Dialogue を参照。

<sup>10</sup> 最近注目された例としては、2016 年 8 月 11 日、尖閣諸島魚釣島北西の公海上でギリシャ籍貨物船と中国漁船が衝突した際、海上保安庁の巡視船及び航空機が中国漁船乗組員 6 名を救助し、その後も行方不明者を捜索した事案があげられる。

<sup>11</sup> 上記注 8 の事例集の B 部を参照。

<sup>12</sup> 参考資料の 5 を参照。

<sup>13</sup> 海上民兵が運用する漁船については、防衛研究所八塚正晃による NIDS コメンタリー第 53 号（2016 年 7 月 15 日）「中国の海洋進出と海上民兵組織」に詳しい。

<http://www.nids.go.jp/publication/commentary/pdf/commentary053.pdf>

中国の兵役法によれば、「民兵は生産活動から離れることのできない民衆の武装組織であり、人民解放軍の助手的後備兵力である」と記述されている。端的に言うと普段は他に職業を有し、必要に応じて軍人として活動するいわゆる「パートタイム将兵」である。山本勝也「海上民兵と中国の漁民」海上自衛隊幹部学校－コラム 056（2014 年 12 月 8 日）

<http://www.mod.go.jp/msdf/navcol/SSG/topics-column/col-056.html> 2016 年 8 月 12 日閲覧。

<sup>14</sup> 上記注 8 の事例集の C 部を参照。

<sup>15</sup> James Kraska & Michael Monti, “The Law of Naval Warfare and China’s Maritime Militia,” U.S. Naval War College, *International Law Studies*, Vol. 91, 2015, pp. 450-467.

<sup>16</sup> 下の注 18 を参照。

<sup>17</sup> PDP Osman Patra, “Strengthening Maritime Cooperation in East Asia” in Rizal Sukma and Yoshihide Soeya eds, *Navigating Change: ASEAN-Japan Strategic Partnership in East Asia and in Global Governance*, Centre for Strategic and International Studies (CSIS), Jakarta and Japan Center for International Exchange, 2015, pp. 116-132.

<sup>18</sup> 多国間協議の場の名称及び概要については、参考資料の 6 を参照。

(別添 1)

東アジアの海洋安全保障に関する  
中曽根提言

2015 年 12 月 16 日

I. 背景

東アジアは世界で最も人口が多く、また、今世紀最もダイナミックに成長する地域である。この地域の国々を連結する東シナ海及び南シナ海は、膨大な貿易量が絶え間なく流れる世界経済の大動脈である。

したがって、東アジアにおける海洋の自由と海洋安全保障は世界の平和と繁栄の前提条件であり、域内及び域外双方の国家にとり、重大な関心事項である。しかるに最近、この関連で懸念を惹起する出来事が、頻度及び深刻さの度合いの両面で増加しており、国際場裏で政府間及び民間の会議における熱心な討議の対象となっている。

私は、このような背景に対し、今後も東シナ海と南シナ海を真の「平和と繁栄の海」とするために、以下の提案を行うこととしたい。これは、この問題に関する議論及び政策形成への寄与する政府、研究機関、学会、メディアを含む域内及び域外の多くの当事者に対して呼びかけるものである。

II. 国際的なルールの遵守及び実務協力

1. 東アジアにおける海洋の自由と海洋安全保障を確保するためには、まず、すべての当事者が確立された共通のルール、すなわち国際法及びその他の国際的な行動規範を再確認し、誠実に遵守する必要がある。その中で最重要なのは、1982 年の「海洋法に関する国際連合条約（国連海洋法条約）」で規定されている航行及び上空飛行の自由の原則である。これらのルールの多くは 1976 年の「東南アジア友好協力条約」及び 2002 年の「南シナ海における関係諸国行動宣言」などの地域文書にも規定されている。

2. 反対に、すべての当事者は、これらのルールと整合しない独自の主張の展や、不信感や緊張を増幅する一方的な行為を自制する必要がある。仮に意見の違もしくは特定の権利・主張に関する紛争が存在する場合には、これらを平和に管理し、外交交渉や仲裁など確立された方法により解決することが不可欠である。

3. 一方、関係当事者間の安心感と相互信頼を高め、それにより東アジアの海洋安全保障を強化するため、以下を含む実際的な分野で共同の努力を一層促進すべきである。

- (1) 域内国・機関の海洋状況認識(MDA)能力の強化
- (2) 法執行及び人道支援・災害救助(HA/DR)活動の分野における調整及び能力構築支援
- (3) 各国の海洋政策及びその実施機関の組織や活動に関する対話
- (4) 海洋に関する国際法の解釈及び実施に関する各国の立場や問題を明確化するための対話
- (5) 南シナ海に関する行動規範(Code of Conduct)の早期策定
- (6) 連絡メカニズム及び2014年4月に採択された「洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準 (Code for Unplanned Encounters at Sea : CUES)」のような空中・海上で遭遇した際の安全のためのルールの構築及び拡大
- (7) 海洋科学技術、海洋資源管理、海洋環境の監視及び保護、災害リスク低減など非伝統的安全保障(人間の安全保障)分野に関する協力

### III. 「東アジア海洋安全保障憲章」(仮称)

域内及び域外の関係国が、共同でかつ包括的に、海洋安全保障分野に関する上記の目標、ルール及び措置を再確認するため、「東アジア海洋安全保障憲章」(仮称)を採択するよう提唱する。このような文書は、東アジア海域における現状を改善するために焦点が絞られた政治的枠組みを提供し、更なる協力推進の原動力となろう。

### IV. 東アジア海洋安全保障機構(OMSEA、仮称)

1. 地域の海洋安全保障を促進するための主要手段として、上記IIIの憲章採択と平行して、東アジア海洋安全保障機構(Organization for Maritime Security in East Asia: OMSEA、仮称)の創設を提案する。

その目的には以下が含まれる。

- (1) 海洋安全保障に関する情報、意見及び考えを交換するための常設かつ開かれた場の提供
- (2) 客観的立場からの情報の収集及び統合並びにそれらの結果の共有
- (3) 上記II. 3に記した諸分野における既存の努力を促進または補完するために共同の措置を実施し、政策提言を策定すること

2. この OMSEA に関する提案は、世界平和研究所が 2015 年 1 月に紹介した構想を発展させたものである。過去 1 年間に、ASEAN 地域及び東アジア域外からを含む様々な関係者で行った討議の内容を反映し、修正を行った。
3. OMSEA の構成国及び活動は東アジア域内及び域外に開放されたものとするべきである。OMSEA の権限及びその他の詳細は速やかに決定されることとし、このために世界平和研究所は他の当事者と作業を行う用意がある。ASEAN 地域がこのプロセスにおいて中心的役割を果たすことを歓迎したい。
4. 2015 年 11 月の創立 10 周年記念会合において、東アジアサミット(EAS)参加国首脳が、海洋分野の協力を優先的な協力分野に加えることが更に検討に値する旨確認したことに留意し、OMSEA は EAS との間で適切な関係を構築すべきである。

(別添2)

## 参考資料

### 1. 海上危機管理メカニズムに関する検討の背景 (本文注5)

(1) 東アジア・西太平洋では、日露間を除き、海軍間の海上事故防止協定は締結されておらず、事故や偶発的な衝突を防止する枠組みが十分整備されていない。この中で、2014年4月、中国・青島で開催された西太平洋海軍シンポジウム(WPNS)の会合において、「洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準 (Code for Unplanned Encounters at Sea: CUES)」(下記2)が海上自衛隊を含む25か国の西太平洋諸国等の海軍指導者の間で合意された。

(2) 一方、近年中国が海洋進出を急拡大させ、その主要な手段として海上法執行機関の船舶を多用していることから、南シナ海などで米海軍艦艇が中国海上法執行機関の船舶(公船)に頻繁に遭遇する事態が生じ、不測の事態が発生する懸念が高まっている。このため、2014年以降、複数の米海軍関係者などが、CUESの海上法執行機関への適用(extension)を示唆してきたため、当委員会でもその是非を検討した。

(3) 海上法執行機関の危機管理メカニズムのあり方については、先例とすべき取極やその内容について直接教示した判例などはほとんど存在しない。

(4) その中で、この提言では、東アジアの海域における法執行機関船舶の重要性を考慮し、海洋安全保障上の喫緊の課題と、軍艦・軍用機、公船、民間船舶等ケースごとに分けた包括的な危機管理の方向性を検討した。

### 2. CUES (洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準) の概要 (本文注6)

CUESは、海軍の艦艇又は航空機が、他国海軍の艦艇又は航空機との間で不慮の遭遇をした場合、コミュニケーションを促進し、危険を回避する手段を提供する海上における行動基準である(通信手段及び安全手順を規定)。採択(発動)国海軍の艦艇・航空機に適用されるが、その他(海上法執行機関や空軍など)の船舶や航空機には適用されない。また、国家間協定のような拘束力はない。

CUESでは意思疎通手段の標準言語として英語を使用し、海軍艦艇と航空機の間で使用する無線周波数を指定している。また、無線による英会話での意思疎通に熟達していない場合に備えたコード信号を規定している。さらに例えば艦艇の艦橋や航空機のコックピットに対する探照灯の照射、砲またはミサイルの照準による疑似攻撃、あるいは他国の艦艇に対する射撃管制用レーダーの照射といった行動を避けるよう勧告している。

### 3. 海上法執行活動に際する警察比例の原則（本文注7）

海上法執行機関はその法執行活動に当たり、法（国際法、国内法等を含む）に基づき職務を執行するとともに、警察機関として所謂「警察比例の原則」に従うことが求められる。

（1）ここで言う「警察比例の原則」とは、「警察権の発動に際しては、目的達成のためにいくつかの手段が考えられる場合にも、目的達成の障害の程度と比例する限度においてのみ行使することが求められる。」というものである。

（2）この理念を国際的に明文化したものはないが、過去の国際判例や国家実行を念頭に、海上法執行機関が現場において法執行活動を行うに際しては、その状況が一律でなくとも、この理念を共有することにより、必要最小限度の実力行使に止め、いかなる場合でも事態をエスカレートすることなく、適正な法執行活動が行われることが期待される。

（3）関連する国際判例のうち、比較的最近のものとして、1999年の国際海洋法裁判所(ITLOS)によるサイガ号事件判決（第二ケース）があげられる。判決文第155～156パラグラフにおいて、以下の通り判示している。

#### ①パラグラフ 155

- (i)国際法上、実力の行使は可能な限り回避されなくてはならず、それが不可避である場合には、状況に照らして合理的であり必要な限度を超えてはならない。
- (ii)人道的な考慮は、国際法の他の領域と同じく、海洋法においても妥当する。

#### ②パラグラフ 156

「海上における停船に関する通常の間行」としては、

- (i)まず、国際的に認知された信号を使って、停船を求める音声による又は視覚的な信号を発信する。
- (ii)これが成功しない場合には、船首に向けて発砲することを含め、多様な行動を取ることができる。
- (iii)実力が行使できるのは、(i)及び(ii)が失敗した後に、最後の手段としてのみである。
- (iv)その場合であっても、適切な警告が船舶に対して行われねばならず、人命が危険に晒されないようあらゆる努力がなされねばならない。

4. 領域や管轄権に関する主張が交錯し、その境界が未確定である海域において、海上法執行活動が適切でなかったと考えられる事例並びに「海上民兵」等が運用する漁船と思われる事例 (本文注8、11及び14)

別紙参照。

5. INCSEA (海上事故防止協定) について (本文注12)

1972年5月25日、モスクワにおいて調印された米ソ海上事故防止協定は、第二次世界大戦後に米ソ超大国間で初めて結ばれた軍事協定であったばかりでなく、その後ソ連(後にロシア)と対峙する各国との間のみならず、緊張関係にあるその他の国家間の海空域における軍艦・軍用機間の偶発事故防止規範の「雛形」のような役割を果たしている。

#### (1) 米ソ海上事故防止協定

第二次世界大戦後、米ソ両国の軍備拡張はやがて競争状態に入り、海上におけるプレゼンスの拡張に力を入れ始めたソ連の活動範囲が、1960年代後半に米国周辺にまで及ぶに従い、相互の情報収集活動で接近した艦艇同士が、海上における衝突を予防する国際規則<sup>(注)</sup>に定める保持船・避航船の立場を巧みに利用した危険な行為を行うなどの挑発行動がエスカレートし、やがて実際に衝突に至る事故が発生するまでになった。例えば1967年5月10日、日本海で日米共同対潜訓練中の米駆逐艦ウオーカーにソ連のコトリン級駆逐艦が衝突し、翌11日にはウオーカーに別のソ連軍艦が衝突するという事故が発生した。この事故は、ソ連海軍による米軍演習監視と米艦によるその牽制のせめぎ合いに起因したものと見られている。

実際に行われた行為としては、進路前方へのロープやドラム缶など危険物の散布、強力なサーチライトによる幻惑、危険な方向への放水、信号弾発射、砲やミサイル、火器管制レーダーの指向、航空機による超低空接近飛行やゴミや汚物の散布、視認距離に接近し侮辱的行為を見せつけるなど、様々な心理的・物理的な挑発行為やハラスメントが現場で応酬され、エスカレートしていった。これらの行為は米ソ間のみならずその同盟国との間にも波及し、いずれはこれらの行為がきっかけとなって大小の武力衝突に発展するのではないかという懸念がさらに高まってきた。

そのような懸念は米国議会でも取り上げられ、船舶同士の衝突を予防する国際規則だけではカバーできない、武器使用や意図的に行う危険行為をも含む特別なガイダンスの必要性が指摘された。1968年、米側からINCSEA交渉の提案がなされた。当初ソ連側はこれに応じなかったが、その後も両陣営軍艦軍用機間

の諍いが絶えなかった。1970年9月、ヨルダン危機に際してレバノン沖に派遣された米ソの艦艇が、それぞれにミサイルを装填したうえ、射撃照準用レーダー（FCレーダー）を航空機に照射する事態が発生し、まさに一触即発の緊張が両国に走った。ここに来てソ連側の姿勢に変化が起り、交渉が開始された。

INCSEA交渉は現場を知る海軍関係者も参加して行われた。1971年10月モスクワ、1972年5月ワシントンと、計2回の交渉で合意が形成され、1972年5月にモスクワで行われたニクソン大統領とブレジネフ書記長との首脳会談の際に合わせて調印された。

協定の内容は、過去に発生した危険行為の事例からの教訓を導き、衝突回避のための動作や、具体的な手順を定め、相互の現場通信のための無線周波数と、すべての船舶間通信に使用される国際信号書（International Code of Signals: INTERCO）を補う特別信号を付属したほか、事故発生時には相互の大使館武官を通じて連絡を取るとともに、協定の有効性を確認するため年に1度以上の頻度で会合を行うことが規定された。

米ソ海上事故防止協定が締結された後、同様の協定がソ連（ロシア）とイギリス、西ドイツ（ドイツ）、フランス、イタリア、カナダ、オランダ、ノルウェー、スペイン、ポルトガル、ギリシャ（以上NATO）及び日本、韓国の少なくとも12か国との間で締結された。またこの協定は対ソ連（ロシア）だけにとどまらず、ドイツ・ポーランド、トルコ・ギリシア、インド・パキスタン、及びイスラエルとアラブ連合共和国（現在はエジプトが承継）との間にも締結されている。

また付属の特別信号はINTERCO付録として掲載されたことにより、締約国以外の艦艇船舶間にも通用する事実上の汎用信号となっている。

## （2）日ソ海上事故防止協定

日ソ海上事故防止協定は1993年10月エリツィン大統領が来日し、細川首相との首脳会談が行われた際、同時に行われた羽田外相とコズィレフ外相との会談で取り交わした16の実務文書の一つとして調印され、同年11月12日に発効した。

日本以外の国と結ばれたINCSEAとの相違点はほとんどないが、わが国には「軍隊」が存在しないことにより一括りの表現ができない部分の書き分けがなされている。

（注）国際海上衝突予防規則は1889年のワシントン会議規則以来、現行の“1972年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約（Convention On the International REGULATIONS for Preventing Collisions at Sea: COLREG）”に至るまで累次改正/制定されている。この規則は、公海、排他的経済水域、領海のうち船舶が航行できる水域において適用され、内水及び群島水域のうち領海から連続して船舶が航行できる水域においても適用される。その対象は軍艦、公船、民間船舶を問わず、水上航行中の飛行艇、浮上航行中の潜水艦にも適用される。日本においては1977年に国会承認を経て同年7月から効力が発生した。また同年6月、この条約に準拠した「海上衝突予防法」が制定された。

## 6. 既存の多国間協議の場 (本文注18)

### (1) 東アジア首脳会議 (EAS)

ASEAN 諸国とその対話国の首脳の間で、東アジア地域及び国際社会の重要な問題について首脳間で率直な対話を行い、地域共通の課題に対し、首脳主導で具体的協力を進展させる目的で 2005 年 12 月にクアラルンプール (マレーシア) で発足した。現在、18 か国が参加している (ASEAN10 か国、日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランド、インド、米国、ロシア (注: 米国、ロシアは 2011 年から参加))。

発足時の第 1 回会議において、エネルギー、金融、教育、鳥インフルエンザ/感染症対策、防災を優先協力分野に設定した。更に 2011 年の第 6 回会議において「ASEAN 連結性に関する EAS 首脳宣言」を採択し、「連結性」が優先分野に加わった。2011 年の米露正式参加に当たり、政治・安全保障分野への取組強化を確認した。

(外務省 HP を基に作成)

### (2) ASEAN 地域フォーラム (ARF)

政治・安全保障問題に関する対話と協力を通じ、アジア太平洋地域の安全保障環境を向上させることを目的としたフォーラムで、1994 年から開催。ASEAN の中心性を重視する一連のフォーラム (EAS、ADMM+等) の中で最も歴史が長く、加盟国も多い。信頼醸成の促進、予防外交の進展、紛争へのアプローチの充実、という 3 段階のアプローチを設定して漸進的な進展を目指している。26 か国と 1 機関が参加 (ASEAN10 か国、日本、中国、韓国、北朝鮮、米国、豪州、ニュージーランド、カナダ、インド、パキスタン、バングラデシュ、スリランカ、パプアニューギニア、東ティモール、ロシア、モンゴル、EU)。(外務省 HP を基に作成)

### (3) 拡大 ASEAN 国防相会議 (ADMM+)

ASEAN 諸国が 2006 年 5 月から開催している ASEAN 国防相会議 (ADMM) に、域外国 8 か国 (日本、中国、韓国、米国、豪州、ニュージーランド、インド、ロシア) を加え、2010 年 10 月に発足した。ADMM+は閣僚級での戦略的対話の促進に加え、参加各国の軍隊間の協力強化を目指している。(防衛省及び外務省 HP を基に作成)

#### (4) ASEAN 海洋フォーラム拡大会合 (EAMF)

2011年11月の東アジア首脳会議(EAS)において、日本から、海洋における協力のあり方を議論する場をEAS参加国間で設けることが重要である旨の提案を行った。これを受けて、ASEAN内で検討された結果、これまでASEAN諸国間で開催されていたASEAN海洋フォーラム(AMF)の機会に、ASEAN以外のEAS参加国(日本、中国、韓国、米国、豪州、ニュージーランド、インド、ロシア)を交えた会合が開催されることとなった。2012年10月に第1回会合が開催され、これまでに4回の会合が開かれている。(外務省及びASEAN事務局のHPを基に作成)

#### (5) アジア海上保安機関長官級会合(HACGAM)

マラッカ・シンガポール海峡をはじめ、世界的に最も重要な海上交通路を抱えるアジア地域の海上保安機関のトップが一堂に会し、海上保安行政に関する地域的な連携強化を図ることを目的として、2004年より日本の主導でほぼ毎年開催されている。19カ国1地域が参加(ASEAN10か国、日本、中国、韓国、香港、豪州、インド、バングラデシュ、モルジブ、パキスタン、スリランカ)

(別紙)

領域や管轄権に関する主張が交錯し、その境界が未確定である海域等において、海上法執行活動が適切でなかったと考えられる事例（A 及び B）並びに「海上民兵」等が運用する漁船と思われる事例（C）

（注）本事例では、海軍艦艇が関係する事例についても含めた。

## A. 公船対民間船舶（本文 3（1）注 8）

	日 時	場 所	事 象	引用元
1	2011/5/26	ベトナム 東方	ベトナム石油の資源探査船がケーブルを引いて石油資源探査を実施中、切断器を装備した中国公船が探査用ケーブルを切断した。	ベトナム外務省 発表及び報道 による。 <i>Sydney Morning Herald</i>
2	2013/1/27	スカボロ ー礁	中国公船が同礁に滞在、あるいは荒天避泊していたフィリピン漁船を放水銃により排除。フィリピン外務省によれば、同様の事象 9 件。	報道による。 <i>Inquirer</i>
3	2013/3/20	パラセル 諸島近海	ベトナム漁船が漁労中、右後方から接近した中国海軍艦艇が、無警告で約 40 m の距離から 4 発を発砲。漁船は船室上部が炎上、焼失した。なお、中国側は、海軍艦艇が漁労中の当該漁船に対し、領海での操業中止と退去を警笛、呼びかけ、手旗信号で要求したが、従わないため、2 発の赤色信号弾を発射したとする。フレアは空中で爆発しており、漁船炎上はねつ造と反論。	報道による。 朝日新聞 <i>The Guardian</i> <i>BBC News</i>
4	2014/5/16	パラセル 諸島近海	中国公船から漁労中のベトナム漁船に対し、投石。漁船は速力を上げて逃走したが、漁船の窓全てが破損した。当該中国公船は、他の 12 人乗りのベトナム漁船の乗員 2 名に激しく暴行を加えた上、船内の機材をほぼ全て破壊した。	ベトナム外務省 発表及び報道 による。 朝日新聞 <i>Tuoi tre News</i>

	日 時	場 所	事 象	引用元
5	2015/9/29	パラセル 諸島近海	10人乗りのベトナム漁船に対し中国公船が故意に衝突し、ナイフを持った乗員5名が漁船に強制乗船して、航法機器、漁具、漁獲物を持ち去った。12時間後、漁船は沈没した。	報道による。 <i>Taipei News</i>
6	2016/3/6	パラセル 諸島近海	10人乗りで操業中のベトナム漁船に対し、中国公船が接近し、11人が漁船に乗船。漁船を強取するとともに、食糧と燃料を接収して漁具を破壊した。	報道による。 時事通信 <i>Tuotire News</i>
7	2016/7/9	パラセル 諸島近海	ベトナム漁船が漁獲活動中、中国の公船と思われる船舶2隻に追跡され、さらに別の2隻から衝突されて転覆した。漁船の乗員5名は、転覆した漁船につかまり、後に別の漁船に救助されたが、その間中国船に救難活動の妨害を受けた。	報道による。 <i>The Hindu</i>

## B. 公船対公船（本文3（2）注11）

	日 時	場 所	事 象	引用元
1	2010/4	ラヤンラ ヤン島沖	「漁船保護」を名目に中国が同島沖マレーシアEEZ内に3隻の武装監視船を派遣したのに対し、マレーシアは海軍の駆逐艦2隻と哨戒機を急派。砲口を向け合っただけの対峙が17時間にわたって断続的に続いた。	報道による。 読売新聞

2	2010/6/23	ナトゥナ 諸島沖	<p>10隻以上の中国漁船中の1隻を、インドネシア警備艇が違法操業で拿捕したところ、中国の公船2隻が現れ、「インドネシアのEEZと認めていない」と無線で主張し解放を要求。警備艇は、漁船を解放した。翌朝、インドネシア海軍艦艇の到着を待って、警備艇が再び漁船を拿捕したが、中国公船の1隻が大口徑機銃を指向して威嚇したため、漁船を再度解放した。同様の事例が2010年5月15日及び2013年3月26日にも生起。</p>	<p>報道による。 毎日新聞 Jakarta Post The Strategist on ASPI website</p>
3	2014/5 ～ 2014/7	パラセル 諸島近海	<p>中国のオイルリグが同諸島近海に5月から進出した際、その周囲に軍艦、海警船舶、漁船等がオイルリグ保護のため展開し、ベトナム公船のリグへの接近を阻止する等の状況が続いた。その際、中国公船の多くがベトナム公船に体当たり行為や高圧放水を実施した。下記C3も参照。</p>	<p>ベトナム外務省 発表及び報道 による。 Tuoitre News</p>
4	2016/3/19	ナトゥナ 諸島沖	<p>違法操業中の中国漁船をインドネシア警備艇が拿捕し、乗員を拘束して引致中、恐らく漁船のエンジンを止め、引致を防ぐために中国公船1隻が曳航されている漁船に体当たりした。また、さらに別の公船が警備艇に対し、漁船を30分以内に解放するよう要求したため、警備艇は漁船を解放した。なお、中国外務省は、中国漁船がインドネシアの武装船によって襲撃され妨害を受けたため、公船が支援を実施したと主張。</p>	<p>中国外務省 発表及び 報道による。 Jakarta Post The Guardian</p>

## C. 「海上民兵」等が運用する漁船と思われる事例（本文3（4）注14）

	日 時	場 所	事 象	引用元
1	2009/3/8	海南島 南方海域	米国海軍音響観測艦インペッカブル号が、海南島南方約75海里の地点で海軍艦艇、公船2隻、漁船2隻によって活動の妨害を受けた。この際、漁船が同号に意図的に危険な近接や木材の投入を実施して進路を妨害したほか、同号の水中音響機器の引揚げを試みた。	報道による。 CNN
2	2011/6/9	ベトナム 南方海域	ベトナム石油が備船した資源探査船がケーブルを引いて資源探査を実施中、中国の公船2隻から支援を受け、切断用のケーブルを装備した中国漁船が接近。資源探査船が信号弾で警告を実施したが、同漁船は探査用ケーブルに接触した。同漁船は、探査用ケーブルがからみ、中国公船と数隻の漁船の救援を受けた。	ベトナム外務省 発表による。
3	2014/5 ～ 2014/7	パラセル 諸島近海	上記B3の事例において、中国側漁船も公船の支援の下、ベトナム漁船に対し危険な接近を実施した。	ベトナム外務省 発表及び報道 による。 Tuoitre News





# 公益財団法人世界平和研究所

〒105-0001 東京都港区虎ノ門3-2-2

虎ノ門30森ビル6F

TEL 03-5404-6651 / FAX 03-5404-6650

[www.iips.org](http://www.iips.org)