

平成 13 年 12 月 13 日

1. 導入：コーディネーター大河原理事長

当初企画段階では、当然ながら 9.11 テロ後の新たな情勢を想定していなかったが、会議では、9.11 テロが大きな影を投げかけた。この会議で強調されたことは、9.11 テロ後、国際情勢において「パラダイム・シフト」と言えるような極めて大きな変化が現れたということである。

今次アフガンの作戦では、米海軍が主要な役割を果たしたということが強調され、米軍の再編問題の中で提起されていた空母削減論は完全に消えたと言われている。日本も、アフガン作戦のための後方支援という形で、護衛艦を派遣したが、そうしたことを通じて、SLOCの安全確保という問題が改めて大きな課題となっている。

また、最近の出来事を振り返ってみると、南シナ海、マラッカ海峡、インド洋において海賊行為が頻発し、日本の船舶が直接被害を蒙っているという事態がある。国際テロの動きの中で、今後、海賊テロという問題が、益々難しい問題を投げかけるであろう。

一方、来年 9 月に開催が予定されている環境と開発に関する「ヨハネスブルグ世界サミット」では、国連海洋法条約の運営に関連して、人類共通の財産であるべき海洋の管理はいかにあるべきかという極めて重要な問題も取り上げられることになっている。

海洋安全保障を考えるに当たっては、伝来的な戦略問題、あるいは軍事問題、軍事的安全保障の観点からだけではなく、総合的な安全保障の観点からこの問題に取り組むべきだという極めて共通の認識が見られ、その側面が大いに強調された。言うならば、海洋の総合的な管理ということが人類全体の大きな課題であるという大きな捉え方がなされたと 2 日間の会議を総括した。

2. プレゼンテーション

(1) カート・キャンベル米CSIS上級副所長(元国防次官補代理)

この機会にワシントン D.C.の見方を含め、ポイントを 5 つ述べて見たい。9.11 テロ後の 3 ヶ月における米国の行動は、決定的な変化をもたらしている。その典型的な状況は、国際テロへの戦いであり、米政府は、非常に長期間を要するであろう戦いを貫く覚悟を固めている。

第 1 のポイントとなるのは、9.11 テロが大きな転換点となった点である。90 年代の楽観的な思考に基づく見通しは誤りであり、予測不可能な世界へと突入した。9.11 以前に考えられていた政治アジェンダも残されているが、9.11 後に生じた新たな政治課題によって、影に追いやられている。会議では、他のアジア諸国等でも見られるように、9.11 は根本的な転換点ではないとの見方も示されたが、米国の東海岸では、世界は 180° 転換したという認識であるということを強調したい。兎角、安全保障・外交に全く関心を示さなかった米国民が非常に関心を持つようになったという点も大きな変化である。

第2のポイントは、海洋安全保障に関する点であり、今次アフガン作戦によって、既存の海軍力の果たす役割が大きく見直されたという点である。多くの人々がQDRで予想していたのは、米艦艇の削減であったが、アフガンの作戦においては、3隻の空母が展開しており、重要な作戦基盤となっている。空爆の成果は、単に空軍力というよりも海軍力に負う所が大である。また、地上部隊の展開も、陸軍ではなく、海兵隊と特殊部隊がアラブ海から展開している。

第3のポイントは、米国の対アジア政策の転換である。米国は、9.11以前の10年間、アジアにおける安保問題の焦点を北東アジアに向けてきた。しかし、9.11後は、アジア全体、特に東南アジアへ焦点をシフトせざるを得なくなった。しかも、米国のアジア諸国に対する見方も変ることになる。今後、米国は、イスラム・テロに対するフィルター、すなわちイスラム原理主義への対策という観点で見ることになる。アル・カイダのテロ組織は、グローバルに展開しており、東南アジア各国への浸透も見られる。東南アジア諸国の友好国も米国の見方が変わったという点を十分に認識してもらいたい。

第4のポイントは、米国の安全保障上の焦点の変化である。9.11以前においては、米国はヨーロッパ中心からアジア中心へと転換するのではないかと見られていたが、9.11後、引き続き中東とヨーロッパにも焦点を当てなければならないことが再確認された。欧州諸国は、米国の第一の同盟国であり、基本的にヨーロッパ重視の姿勢は不変である。また、9.11後は、米本土防衛が中心的課題となる。これまで米本土は、海に囲まれた安全地帯であると認識を持っていたが、9.11テロによって、米国民は、米本土の脆弱性を自覚するようになった。

第5のポイントは、短期的な問題である。アジア地域における海洋安全保障上の問題には、SLOCの安全確保、海賊問題、麻薬問題等への取組等があるが、こうした個々の問題については、域内の国々が中心となるべきである。米国は、オーストラリア、日本、韓国との対話を重視するが、超大国は、1つの問題だけにとらわれるべきでない。個々の問題については、域内の国々から言ってもらえるといいのではないかと。

(2) M.K.ロイ・インド海洋ジャーナル編集長(退役海軍中将)

第1セッションでは、「東南・南西アジア地域における海洋安全保障の現状と問題点」を討議した。南西アジア地域、特にインド洋における問題を中心にセッションを総括してみたい。

日本は、海洋国家であり、海から丘を見ているが、インドは、陸から海を見る大陸国家である。それぞれ海洋型、大陸型の志向性を持っている。インド洋は、2000万平方マイルの広さを持っており、3つの大陸と接している。インド洋の周辺には、約30の沿岸国と約20の内陸国が存在する。インドは、現在人口が約10億人であり、全地表面積の1/4を占めている国家である。この地域には、様々な宗教が存在し、様々な政治形態の国家が存在する。

ベルリンの壁崩壊後、世界は多元的になっており、現在では、地政戦略的な関心から経済主眼となっている。イデオロギーや主義といった面では、分離

独立主義の動きが顕著である。一方、ASEANや、ASEAN+3、ARF、CSCAPといった、多国間の協調も進展している。

しかし、ワールド・トレード・センター・ビルの崩壊は、ベルリンの壁崩壊に匹敵する分水嶺となり、その影響は、計り知れないものがある。既に世界的なマネー・ロンダリングの問題などグローバルイゼーションに対する問題の指摘もなされており、国家を超えた安全保障の枠組みが必要とされている。国家の全保障のあり方も変化を余儀なくされている。

海洋安全保障においては、沿岸警備隊（コースト・ガード）の役割が重要になってきている。SLOCは、重要な原油輸送路であり、シルクロードに喩えられるものになっているが、この中には、マラッカ海峡、ホルムズ海峡、スンダ・ロンボク海峡、南シナ海等のチョーク・ポイントがある。秋元氏は、ハブ港に着目し、SLOCは、ハブ港をフォーカル・ポイントとしたネットワーク構造（COWOC：シーレーン・ウェブ）になりつつあると指摘した。そして、このシーレーンの脅威が、当にチョーク・ポイントとフォーカル・ポイントである。約7万隻の船舶がこの海域を航行しており、衝突事故が150件発生し、97隻のバルク・キャリアーが沈没している。また約60%の船舶が耐用年数20年を超えているという現状がある。途上国では、こうした先進諸国では、航行が許されていない船舶の航行を受け入れざるを得ない。航行の安全を確保するためには、SAR、GMDSS、衛星、沿岸警備隊等の複数手段を組み合わせることが重要である。

これまでも大きな取組として海洋法の制定や安全を確保するための制度化の動きもあるが、群島内における航海、危険廃棄物の移動、島の領有権の問題等は、紛争の原因となってきた。こうした状況においては、地域内における信頼醸成措置がより重要となってきている。

また、シーレーンの安全確保のための強化策は、他の国々にとっての不安要因となり、軍拡競争を招くおそれがある点にも留意しなければならない。

現在、世界の海運では、造船、所有、船籍、保険、乗員が全く異なる国々で構成されているという便宜地籍船が基本になっているのも問題である。

SLOCの脅威の外的要因としては、海賊行為の問題、紛争・争議、機雷敷設、原油流出、マラッカ海峡の霧の問題等が挙げられる。より重大な脅威として考えなければならない問題は、麻薬に絡んだテロ行為である。海賊行為の原資も麻薬となっている。これらの資金を活用して、密航などの不法行為を助長させている。現在の状況では、国家ではないアクターとアイデンティティーが極めて重要な役割を果たしている。

次に海軍力の役割についてであるが、現在、湾岸において空母が公海における作戦基盤（プラットフォーム）として機能している。しかし、紛争の火種を抱えるインド洋を巡る複雑な情勢の中では、武器の調達という点に注目しなければならない。同地域においては、戦艦が約200隻、潜水艦が約39隻調達されている。力関係が錯綜としている同地域における軍拡競争がいかに危険であるかは申すまでもないとおりでである。

最後に、インドと米国の関係及びインドと日本との関係について述べてみたい。インド、米国、日本は、いずれも民主主義国家であり、経済を重視している。

そして、教育、貧困についても真剣に取り組んできている。湾岸地域のために米国が関与することについては歓迎している。パウエル国務長官は、インド海軍は、米国、ロシア、日本に次ぐ世界4番目の海軍力を有していると評し、インド海軍は、非伝統的な脅威に対してもっと大々的に活躍して欲しいと述べた。先週訪印したブレアー太平洋軍司令官は、「我々は、互いにもっと理解し合い、地域における自分達の責務をもっと考えなければならない」と指摘した。湾岸地域は、我々の約65%の原油供給源であるということ、また、多数のインド人が湾岸地域で就労しているといった点からも、インドにとって重要な地域と言える。

世界銀行によれば、米国と中国、日本とインドが購買力平価でほぼ同等になるのではないかと予測しているが、そうした観点からも、世界的な平和、経済の更なる発展のためにも、共に取り組んでいかなければならないという自然の要求がある。日本にも個別の事情があるように、インドにも、非同盟の運動や冷戦時代があったが、今こそ、米国、日本、インドは結びつきを強化し、共により広い視野に立って、多くの人々のための役割を果たすことができるのではないかと思われる。

例えば、インドは現在、エネルギーの不足に悩んでおり、原発に着目している。現在、ロシアが大規模な原発を建設しているが、日本からの協力も期待している。もちろん、完全な安全措置をとった上でのことであり、原子力の安全利用、廃棄物処理のための多国間の協力機構を活用するということも考えられる。

再度、ブレアー提督の言葉を引用するが、「アジア太平洋の安全保障を考えるためには、地域の商業的關係と同様に、相互依存的な關係構築を図るべきである。」インド海軍と米海軍、日本海軍は、ともに地域の中で、重要な役割を果たし得るということをも自覚すべきである。

(3) ハジム・ジャラール インドネシア・パジャジャン大学海洋法教授

インドネシアの観点から、海洋安全保障をどのように見るのか、海洋安全保障に影響を及ぼす要素について述べて見たい。

かつてこの地域には、民族対立やイデオロギー的対立、文化的対立といった問題があったが、最近では、より協力の方向に向かいつつある。

しかし、領海・管轄権に関する各国の主張、すなわち国家によって解釈が異なるという問題は、未だに混迷している。各国が国の法律で領海を確定していくことは、合意の障害となるだけであり、問題の解決にとっては全く役に立たない。各国が対話を継続し、解決へ向かうことが重要である。

安全保障にかかわる法解釈の問題については、海洋法の解釈の違いが紛争の発生原因となっている。無害通航権の問題もその一つであり、海峡における軍艦の通過に関して各国が違った姿勢であるのは非常に問題である。これも国家間の対話による合意が不可欠であろう。

また、紛争予防や海賊等不法行為の問題、密航・密輸等の犯罪問題、環境汚染等の問題といった新たな問題に関しては、国際的なメカニズムが必要である。これまでも、IMOやFAO、UNEPといった機関が、各国の対立面

を補ってきた。

国際協力における最大の問題は、それぞれの国家の能力が異なる点である。多くの途上国においては、法の執行能力が欠如している。それを支える資金もない。アジア諸国における資金不足の問題は、地域国内における地上の犯罪取締りも不可能にしており、ましてや海上における犯罪取締りができるはずもない。ここで、問題となるのは、余力のある国々の支援である。日本を除いて、海峡利用国からの支援協力がなされていないのが現状である。余力のある国々の支援を得て、海洋安全保障態勢を確立することが急務の課題であろう。

シンガポール・マラッカ海峡においては、日本とインドネシアの共同が実現すれば劇的に改善することが可能である。シンガポールとマレーシアは、マラッカ海峡における共同警備に合意しているが、南シナ海、インド洋、カリマタ海峡では、何もなされていない。こうした環境の中で、海洋の安全を確保するためには、各国の協力が不可欠である。

次に、グローバルな変化について指摘したい。主要先進国は、もっと東南アジア諸国に目を向けるべきである。域内には、イスラム原理主義という難しい問題もある。また、シーレーンを抱える東南アジア諸国は、国家の分裂という問題にも直面している。国家が分裂する状況の中では、シーレーンの安全を確保することはできない。国家の統一確保が地域の安全保障にとって重要であることをもっと認識して欲しい。

(4) サム・ベイトマン豪ウーロンゴ大学海洋政策部副部長(退役海軍少将)

第4セッションでは、海洋安全保障協力の可能性について討議した。ここでは、セッションを総括して見たい。

近年、テロリスト等、国家以外のアクターが新たな脅威として重要になりつつある。海洋安全保障においても、伝統的な安全保障から拡がりを見せており、海洋におけるガヴァナンスの問題が重要課題となっている。海賊の問題をとっても、単に対症療法ではなく、貧困といった問題の原因についての取組が必要である。先進各国は、貧困に対する鈍感さを是正する必要がある。

オーシャン・ガヴァナンスの問題に関しては、海洋における領域問題、環境・資源の問題に十分応えていない。会議では、海上における不法行為取り締まりのために締結されたローマ条約に、東南アジアの沿岸諸国が未批准であるという問題も指摘された。来年開催予定の「リオ+10」において海洋の問題が取り上げられるが、多くの問題が東南アジア地域に集約的に現れており、地域における取り組みの必要性も指摘された。

また、SLOCの安全確保に関して、日韓中の三カ国が力を注いでいるが、一方の強化は、他方の脅威となるという問題も指摘された。

こうした問題を踏まえ、会議では、3つの結論を導いた。

第1点は、海洋安全保障における地域協力については、非伝統的な脅威が増大する一方、沿岸国の主権意識も強く、困難性が増しているという点である。多国間の海軍協力による取締りの必要性が認識されるが、そのためには、主権国への配慮や武器の管理等の問題も必要であると認識された。

第2点は、地域国間協力の進展には、慎重さが必要であるという点である。軍事的な協力強化が排他的なものとならないようにする配慮が必要である。

第3点は、現状の安全保障枠組みの有効活用である。

APECやARF等、トラック1レベルで包括的な安保対話がなされているが、より実りあるものとするためには、CSCAP等のトラック2の活動をもっと有効に活用することができるのではないかと指摘がなされた。今後、何をなし得るかという可能性については、トラック1.5といった官民一体となった取組が可能なのではないかと提案がなされた。これに関しては、日本が「オーシャン・ガヴァナンス」の確立に向けてイニシアティブをとるべきであるとの主張もなされた。

いずれにせよ、新たな脅威に対して、包括的な安全保障対話の枠組みを活用し、新たな枠組み構築に向けて成果を一つずつ積み上げていくことが重要であるとの認識に達した。その際、途上国に対する配慮を忘れてはならない。

(5) 志方俊之世界平和研究所顧問、帝京大学教授

総合的なコメントとして、次の3点を指摘したい。

まず、第1点は、海洋協力における日本のイニシアティブについてである。

日本のプルトニウム輸送船「あかつき丸」の航海において、オーストラリア海軍が護衛の役を果たしてくれた。また、99年の「アロンドラレインボー号」乗っ取り事件では、インド海軍が捕獲した。このように既に海洋の協力はなされている。

「オーシャン・ガヴァナンス」について日本がイニシアティブを取るという問題について、誤解を解く必要がある。日本は、海上輸送に資源供給を依存しており、SLOCの安全確保は、日本にとっては、死活的な国益であるという点をまず理解してもらいたい。次に、「オーシャン・ガヴァナンス」について、定義が非常に不明確で誤解を招きやすいが、あくまでもノン・ミリタリーなものである。パトロールとパワー・プロジェクションを混同してはならない。

第2点目は、日本の海上保安庁と海上自衛隊の問題である。日本は、これまで両者を明確に区分して使用してきたと思っているが、実際の運用においては、峻別ができていないという問題がある。基本的には、平時の領域警備は海上保安庁であり、それを超える国防に直結する任務は海上自衛隊である。しかし、中国人グループによる尖閣諸島への不法上陸への対処や公海におけるプルトニウム輸送船の護衛を何故か海上保安庁に実施させているのである。今回、特措法によって、海上自衛隊の艦艇をインド洋に派遣したが、マラッカ海峡を通過しても何の問題もなかった点を強調したい。

第3点目は、日米安保に関する点である。米国は、地域内の個別問題には深くコミットしない方針である。しかし、米海軍は、域内におけるデシブなオネスト・ブローカーであり、これ以外の役割はない。そこで、日本は補完的な役割を果たす必要がある。具体的には、ノン・ミリタリーの部門での貢献が考えられる。

3. 討議

(1) 「オーシャン・ガヴァナンス」について

[コーディネーター]

「オーシャン・ガヴァナンス」という概念は、伝来的な「マリタイム・マネージメント」と同じ意味で用いられているのか、異なる意味を持つのか。

(ジャラル)

個人的には、「オーシャン・マネージメント」という表現を好む。というのは、「オーシャン・ガヴァナンス」と言った場合、誰かが「統治」しているようなニュアンスを持つからである。また、現状にそぐわない表現だと思う。「マネージメント」の方が良い。

(ベイトマン)

第4セッションにおいては、東南アジアの問題にもう一度焦点を当てるべきであるとの議論があった。そこでは、伝統的な用語を用いると伝統的な解決しかないのではないかと指摘がなされた。これは、単に東南アジアだけの問題ではないが、各国が、管轄権を強調することは、包括的な安全保障に反することになる。

海賊行為は、行為そのものが相当注目されるが、海洋環境にも悪影響を及ぼす。南シナ海は、ホット・スポットと呼ばれているが、通行する船舶の排水等、海洋環境も非常に悪化しつつある。また、管轄区域が確定していないという問題から、不法漁業や様々な犯罪行為も横行している。そうした状況から、長期的に安全保障上の問題も別のパラダイムが必要になってくる。

志方氏が指摘された「米軍がオネスト・ブローカーの役割を果たしていく」という点に関しては、疑問を持っている。米国の第7艦隊は、伝統的な軍事安全保障問題を中心に展開されており、包括的な安全保障の問題、「オーシャン・マネージメント」や地域的海洋管理の問題に関しては、米国はほとんど実績を残していない。非軍事的な安全保障に関しては、米国が大きな役割を果たすとは思えない。

(ライ)

「ガヴァナンス」の問題について述べたい。西欧諸国では、「ガヴァナンス」という表現を用いる場合、法律的な枠組みの必要性が強調される。ジャラル氏が指摘したように、それは国際法の枠組みの中で、又国の政策の中で用いられる。そういう点を考慮すると、海洋問題を扱う客観的な枠組みは、既に出来上がっているのではないかと思える。どちらかと言えば、政策的な問題であろうと思う。「ガヴァナンス」という表現が、「統治」というイメージを彷彿させるのであれば、別の新しい用語を考えれば良いのではないか。カナダでは、「リソース・マネージメント」という用語を用いている。「オーシャン・スチュワードシップ」という言葉も使われている。

(秋元)

「オーシャン・ガヴァナンス」という言葉は、プラント委員会の「グローバル・ガヴァナンス」から出てきていると思う。IOI (International Ocean Institute) は、海洋を総合的に管理するための総体 (Total Body) として、

誰が管理するのかという問題が浮上した時に、様々な利益を代表する総体として、「オーシャン・ガヴァナンス」という言葉を用いた。すなわち、「オーシャン・ガヴァナンス」は、海洋を総合的に管理（トータル・マネージメント）する総体を表現する言葉として生まれたと理解している。これは、IOIが出版した「オーシャン・ガヴァナンス」という本の中に出ている。しかし、その後、国連総会の中で「海洋の総合管理」に関する文書が出されているが、「オーシャン・ガヴァナンス」と「海洋の総合管理」を結びつけている文書は見受けられない。したがって、「オーシャン・ガヴァナンス」と「海洋の総合管理」を直接的に結びつけるには、もう少し慎重な方がよい。

（２）海軍と沿岸警備隊との相違について

[コーディネーター]

海軍と沿岸警備隊との相違についてのご意見を伺いたい。

（サントス）

沿岸警備隊は、海洋上の法執行機関と考えられている。海軍では、こうした任務は「ダーティ・ワーク」と見なされている。というのは、警察権の行使に当たるからである。フィリピンでは、沿岸警備隊と海軍とを分割してきた。沿岸警備隊は、運輸省の管轄で、海洋上の違法行為の取締りを担う。海軍は、海洋の安全保障を確保するために展開されている。あまり資源が豊かでない国では、予算配分上の問題もあり、海軍と沿岸警備隊を分割できないところもある。

日本の場合、沿岸警備隊（海上保安庁）と海軍（海上自衛隊）という２つの大きな組織を持っているが、他国と比較した場合、沿岸警備隊だけでも小さな国の海軍と沿岸警備隊を合わせたよりも大きな力がある。そういう観点から、沿岸警備隊と海軍とを分けるというのは良いかもしれない。しかし、海洋の諸問題の取組においては、双方の協力と任務の峻別が必要である。

[コーディネーター]

マラッカ海峡の安全通行のために「ジョイント・パトロール」を行ってはどうかとの提案もなされたが、沿岸国の立場からは、主権を尊重した「コーディネーター・パトロール」の方が望ましいという議論があった。実際、「コーディネーター・パトロール」を行うに際しては、沿岸警備隊と海軍との協力、沿岸警備隊が携わるパトロール任務をどういう仕組みで行えばよいのかといった問題がある。会議では、各国の主権を尊重しながらどのような現実の姿が考えられるかが問題点の一つであったということを披露する。

（マク）

現在、マレーシアは、コースト・ガードを設立しようとしているが、２つの大きな問題に直面している。１つは、多額の資金が必要であるという金銭上の問題である。もう１つは、包括的な法体系が必要であり、それを海洋において適用できなければならないという問題である。沿岸警備には、警察的側面があり、出入国、税関、又漁業問題等が関わってくるため、大規模な変革が必要となる。

航海の安全性と海賊行為について議論される時、海賊行為は１種類だけと思

われがちであるが、実際は異なっている。東南アジアにおいては、3種類の海賊行為が見られる。1つは、シップ・ジャックであり、これは主に南シナ海において発生している。こうしたケースでは、船は、完全に組織的な犯罪グループによって乗っ取られてしまう。こういった場合、ターゲットは、前もって選別される。乗員は、海に放り出されるか、殺害される。乗っ取り後は、まず貨物を処分し、第3の港に寄港してからは、船籍が切り替えられる。これらの犯罪手口は、非常に調整がとれているため、「コーディネーション」と情報を上手く流通させることが国家間において必要となる。

もう1つは、マラッカ海峡における海上の盗難行為である。船上における強盗や航海中の船からの窃盗であり、高速艇等が用いられる。このケースでは、暴力はほとんど使われない。こうした海賊は、スマトラの東海岸、シンガポールの南部の島リャオンから来ているのではないかと思われる。こうした人々は、貧しい人達であり、何故、海賊になったのかと言えば、貧困が原因となっている。

3つ目は政治的な海賊行為である。マレーシアの東部サバとフィリピン南部の海域において見られるものである。このケースでは、海賊が重装備しているのが特徴的であり、フィリピン南部の分離独立派と非常に緊密な関係があると思われる。彼らは、別の国家をフィリピン南部に建設する権利を有していると主張している。海賊行為は、こうした自分たちの運動の資金源と見なしている。

このように3種類の海賊があるので、パトロールの強化というのは必ずしも最善の解決策とはならない。例えば、日本の場合は、貧困撲滅プログラムのために協力できるのではないか。インドネシア政府やフィリピン政府に対して貧困撲滅のための活動に協力出来るであろう。そうした活動においては、どのようにしてフィリピン南部やアチェ、スマトラ等における中央政府の統治の正当性を確立していくのか、取り戻すのかという問題がある。インドネシア政府もフィリピン政府も、今や僻地における管轄権が及ばなくなってきた。諸外国の支援・協力により中央政府の正当性を回復させることが問題の解決策となる。

(ジャラール)

日本の友人の多くは、海軍と沿岸警備隊とが完璧に分けられるかのように認識しているようである。インドネシアでは、現在、沿岸警備隊を保有していない。この問題については、長年協議してきたが、未だ結論が出ていない。何故ならば、警察の役割についての問題が残っているからである。警察は、領域内における法執行のための権限を有している。しかし、海洋における、法執行の活動は、多くの場合、排他的経済水域（EEZ）の外で行わなければならない。インドネシアの法体系において、これらの活動の根拠となるのは、国家の領土・領域権の一部としてではなく、海洋資源の管轄権の一部に基づいていると考えられる。インドネシアでは、特定問題に関して、海軍が法執行を担える法体系となっている。海軍、警察、税関、入国審査局といった関係機関の調整は、「コーディネート・エージェンシー」が行っている。

日本人の多くは、「コーディネート・エージェンシー」を軍事機関の一部と

見なしており、日本の憲法上、そうした機関への支援は出来ないと言うが、全くの見当違いである。インドネシアにおける法執行のための「コーディネーター・エージェンシー」は、軍事的組織・機関ではない。この点を明確にさせる必要がある。最近の日本の新聞が、海上自衛隊に市民社会としての役割を担うように提言していたが、これはインドネシア海軍がこれまで果たしてきた役割に他ならない。東南アジアの問題では、民政と防衛とを明確に切り分けることが出来ない。

インドネシア海軍への協力というのは、日本にとっては、シーレーンの安全確保のため、国益に適うものと考えられる。但し、日本が沿岸警備隊をインドネシアへ派遣するといったことは望まない。

(ベイトマン)

今のジャラルール氏の見解に異論を唱えたい。日本の見解は、理解できる。現実問題として、海軍が法の執行を担うことは、運用上の問題が生じると考えられる。例えば、インドネシアの海軍が、違法操業するタイの漁船を拿捕する際に発砲事件が生じた場合、大規模な問題に発展する。仮に、これが沿岸警備隊であれば、問題の次元が全く異なってくるのではないか。もう一つ言えることは、フィリピンやベトナム等は、こうした理論を逆に利用しているが、沿岸警備隊があれば、例えば搜索救難や漁船の保護のための警備艇調達のために、アジア銀行、世界銀行等から資金の要請が可能になる。海軍であれば、新しい戦艦を要請することはできないということである。

[コーディネーター]

結局、それぞれの国がそれぞれの法執行機関についての仕組みを持っている。日本の場合は、自衛隊の特別なステータスの問題で外国から見た場合、分かり難いということを物語っている。

4. 質疑応答

(OPWU・中森)

(ジャラルール大使への質問)昨日のセッションにおいて、ジョイント・パトリールと商船の武装化の2つに反対と述べていたが、それは、矛盾するのではないか。日本の海上保安庁の艦船をマラッカ海峡へ派遣することを求めないのであれば、民間部門の商業的警備能力の強化といった対応は受け入れざるを得ないのではないか。現在、インドネシアと日本においては、インドネシアの退役海軍関係者が、民間警備の一環として中古の警備艇を調達するため日本の資金を活用しようというプロジェクトが動いているが、これについてはどう思われるか。

この点に関連して、一つのデータを紹介したい。2年前になるが、IMBの海賊関連の統計データによると、船籍別海賊被害船舶の第1位はパナマ船籍、第2位はリベリア船籍といった便宜置籍船であった。逆に、スイスやイスラエル船籍の被害は1件もなかったが、これは、両国の船舶は、武装しているということが考えられるのではないか。

(日本財団・寺島)

(ジャラルール大使他への質問)アジアは世界の一大生産拠点となっているが、

これを支えているのは、海上交通路であると理解している。東南アジアと南西アジアをつなぐマラッカ海峡は、チョーク・ポイントとしても非常に重要だと考える。マラッカ海峡は、非常に狭い海峡でマレーシア、シンガポール、インドネシアの領海である。しかし、国連海洋法条約によって、国際海峡として認定されていることから船舶の通峡が認められている。国連海洋法条約第43条では、沿岸国と利用国は、航行の安全と船舶の環境汚染に対して合意により協力すると規定されているが、現実にはそのような態勢はできていない。最近の海峡利用状況、安全問題、海賊問題等を考慮すると、これに対して利用国も協力する何らかの費用負担を含むフレームワークが必要ではないかと考えている。日本財団は、こうした提案を行っているが、これについてどのように考えるかご意見を伺いたい。

(浜田マキ子)

(外国参加の3名に対する質問)日本が、海洋安全保障の問題に本気で取り組むためには、自衛隊を正式の国防軍として位置づけた上で、国として対応していかなければならないと思うが、日本が憲法を改正し、自衛隊を国防軍に位置づけることについては反対か、それとも日本の国内問題と見るか。

(回答・ジャラル)

まず、ベイトマン氏の意見に対しては、海軍は法の執行機関と考えていない。これまでインドネシアが沿岸警備隊を保有してこなかったのは、EEZにおける管轄権の問題があるからである。

次に、日本の海保派遣に関しては、日本がインドネシア領海域において法執行権を行使するという事は困る。法的根拠がないからである。また、民間船舶の武装化も望ましくない。武装船舶が我々の領海内で発砲するような事態が生じると困るからである。我々は、違法行為の対策として、インドネシアの法執行能力強化に協力してもらいたいと考えている。

海峡の問題について、海洋法第43条があり、利用国も沿岸国も安全航行促進義務があるが、これまでのところ日本しか協力支援していない。しかし、海賊行為の防止については、国際会議等は開催されているが、実態としては何もなされていないと言える。他の利用国ももっと協力すべきである。

日本の自衛隊を軍隊にするという問題については、国内問題として捉えたい。

(回答・ベイトマン)

自衛隊の役割の転換については、もっと広範な問題として、海軍が一般論として、包括的な安全保障の諸問題に関するかどうかという問題に繋がる。海軍の平和利用、警察的役割や汚濁防止といった環境保全への役割の拡大といった点で論じられる。日本には、海上保安庁と海上自衛隊があり、いろいろ論じられてきたが、「コーディネーター・パトロール」もその一つである。これは、沿岸警備隊的色彩が強い役割である。

さて、南シナ海の問題は、石油・原油からの汚濁が考えられる。湾岸諸国には、十分な設備がないため、空のタンカーをどこかで洗浄する必要があり、南シナ海で行っていることも考えられる。南シナ海の汚濁問題は、今や海賊行為を上回る大規模な問題である。

(コメント・志方)

今回の特措法で、海上自衛隊はイージス艦をインド洋へ派遣しなかった。この問題に関していろいろな方々と意見交換を行ったが、イージス艦がマラッカ海峡を通行しても、それを気にする国はないということであった。何が通るかが問題ではなく、何のために行くかが問題である。この話は、例えば、家を建てる時に、土地を与え、設計図を与え、目的を与え、予算を与えて、後は大工の棟梁に任せるとというのが普通の国のやり方である。その棟梁が持っていき、鋸が切れすぎるから持って行ってはいけないというのは、「シビリアン・コントロール」とか「シビリアン・リーダーシップ」ではなく、「シビリアン・インターベンション」と言う。

(コメント・ロイ)

インドの沿岸警備隊は、20年前に、金塊の密輸問題への対処のため設立された。密輸取締りで得た資金を沿岸警備隊の育成に活用し、装備の充実を図った。

「アロンドラ・レインボー号」乗っ取り事件の捜索においては、海軍も沿岸警備隊も活用した。最初に拿捕した船舶は、日本に返還したが、乗組員は、ボンベイで拘置していた。というのは、裁判ができるような法律がなかったからである。

(ジャラル)

質問の1つに答えていなかったのだから、最後に一言。インドネシアの退役軍人が中古船舶を購入するという話があったが、ビジネスマンとして行動しているのなら何の問題もないと考える。

5. コーディネーター総括

プレゼンテーション、討議を通じて、海洋安全保障という言葉に代表されるものの中に非常に多くの側面がカバーされていることが明らかになった。それぞれの問題については、それぞれの国の事情を反映して、いろいろな考え方、立場があり、難しい問題もたくさんある。しかし、現実には日本から見れば、中東の石油は、インド洋、マラッカ、或いはロンボク、南シナ海を経るシーレーンを通して日本に供給される。その問題は、韓国にも中国にも当てはまる。このような状況の中で、海洋のマネジメントというものが、どのような側面を持ち、どのような重要性を持っているのかが浮き彫りにされたと思う。したがって、「オーシャン・マネジメント」という大きな課題に向けて、関係国が協力していく必要がある。また、特に国連海洋法条約に基づく新しい情勢の中で、関係国が伝来的な安全保障という観点も含めながら、更に一層問題の本質に立ち向かう努力が必要である。先ほどの議論のように、単にシンプトン(表面上の現象)に立ち向かうのではなく、その構図に注目し、対応していく必要性が強調された会議であったと思う。