

海賊・海上武装強盗対策について (中間とりまとめ)

．これまでの海賊対策

国際海上輸送の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡（以下「マ・シ海峡」という。）等における海賊・海上武装強盗対策（以下単に「海賊対策」という。）に関し、国土交通省及び海上保安庁は、1999年に発生したアロンドラ・レインボー号事件等の日本関係船舶に対する重大な海賊・海上武装強盗事件が増加していることを契機として、日本船社の自主警備対策の強化を促すとともに、2000年4月東京にてアジア15カ国・地域の関係機関が一同に会した「海賊対策国際会議」を開催し、次の2つの海賊対策にかかるアジア関係各国の取り組み及び連携協力の指針を採択した。

海賊対策モデルアクションプラン

アジア海賊対策チャレンジ2000（AAPC2000）

これらに基づき国土交通省・海上保安庁では、マ・シ海峡を中心とする海賊対策として、次の施策を行ってきたところである。

マ・シ海峡沿岸国等のアジア関係国との間で、マレーシア等において専門家会合を開催し、認識の共有や情報交換を実施

アジア各国へ巡視船・航空機を派遣し、公海上におけるしょう戒、寄港国での連携訓練、乗船研修等を実施

海上取締能力の向上のため沿岸国関係職員に対する研修、海上保安大学校への留学生の受け入れ、JICA専門家の派遣等による人材育成への協力、技術供与を実施

さらには、従来から連携協力関係を構築してきた海賊対策分野に加え、新たに海上テロ対策分野でも、今後の連携と協力を強化していくことについて、2004年6月に17カ国・地域の参加の下、東京で開催された「アジア海上保安機関長官級会合」において、「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ2004（AMARSELECTIVE2004）」として採択され、引き続きこれに基づき海賊対策を推進してきたところである。

また、小泉首相により提案された「アジアにおける海賊行為及び船舶に対する武装強盗との戦いに関する地域協力協定（以下「アジア海賊対策地域協力協定（RECAAP）」という。）」については、2004年11月に16カ国の参加の下、東京で開催された政府間会合において採択され、シンガポールに海賊

情報共有センターが設置されることとなるなど、今後の海賊対策をめぐるアジアの地域協力の強化が進められているところである。

一方、2005年3月に、マ・シ海峡で日本人船員が誘拐されるという重大な事件が発生したことにより、海賊問題の深刻さについてあらためて大きな関心が呼び起こされるところとなった。

このような状況のもと、国土交通省・海上保安庁としても、国際海上輸送の要衝であるマ・シ海峡を含むアジア周辺海域における船舶航行の安全を確保するため、海賊対策の一層の推進を図るべく、4月7日に第1回、6月1日に第2回の海賊・海上武装強盗対策推進会議を開催した。また、海賊・海上武装強盗対策推進会議幹事会と船主・船社との意見交換会、日本船社における改正SOLAS条約及びISPSコードの実施状況の調査、沿岸国の海上保安機関との意見交換等をも踏まえ、これまでの海賊対策について検証するとともに、短期的・中長期的な観点から、より効果的な対策を検討してきたところ、今般、中間的なとりまとめを次のとおり行った。なお、推進会議においては、関係機関との調整及び関係国等との意見交換を行いつつ、本対策の実現を図っていくとともに、今後の国際的な取組みの進展等を踏まえ、年度内を目途とする最終取りまとめに向け引き続き検討を進める。

用語解説) 海賊

国連海洋法条約第101条に定義される行為をいう。

国連海洋法条約第101条(海賊行為の定義)

海賊行為とは、次の行為をいう。

(a) 私有の船舶又は航空機の乗組員又は旅客が私的目的のために行うすべての不法な暴力行為、抑留又は略奪行為であって次のものに対して行われるもの

(i) 公海における他の船舶若しくは航空機又はこれらの内にある人若しくは財産

(ii) いずれの国の管轄権にも服さない場所にある船舶、航空機、人又は財産

(b) いずれかの船舶又は航空機を海賊船舶又は海賊航空機とする事実を知って当該船舶又は航空機の運航に自発的に参加するすべての行為

(c) (a) 又は (b) に規定する行為を扇動し又は故意に助長するすべての行為

) 海上武装強盗

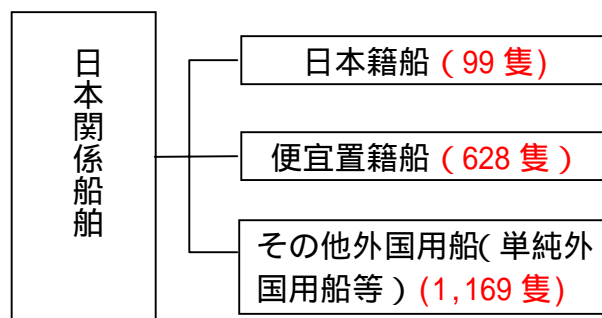
沿岸国の司法管轄内における船舶、又は船舶内にある人、若しくは財産に対する不法な暴力行為、抑留、略奪行為、又はそれらに係る脅迫をいう。

) 日本関係船舶

日本籍の外航船舶及び日本の船社が運航する外国船舶の総称で、日本籍船、便宜置籍船、その他外国用船で構成。

(1,896 隻)

2004年7月1日現在



) 海賊対策モデルアクションプラン

海賊対策のため、海事政策当局及び船会社や船員等民間の海事関係者がそれぞれ取り組むべき具体的な行動指針。

) アジア海賊対策チャレンジ 2000

各国海上保安機関間の相互協力・連携の推進・強化等を内容とする海賊事件に対する取り組み指針。

) アジア海上セキュリティ・イニシアチブ 2004

これまで培ってきた海賊対策に係る協力関係を一層強化するとともに、新たに海上テロ対策についても今後連携と協力を強化することを合意。

) アジア海賊対策地域協力協定

海賊情報共有センターを通じた海賊に関する情報共有体制と各国協力網の構築等を内容とし、16カ国により採択。同協定は、10カ国が寄託した後に発効するが、現時点では寄託国は3カ国であり、未発効。

) 改正SOLAS条約及びISPSコード

SOLAS条約（海上における人命の安全のための国際条約）は、海上における人命の安全を守ることを目的とし、船舶の構造、設備、安全運航のための技術的要件とその確保のための方策を定めているが、2001年の米国多発テロ事件等を契機に、「保安対策の強化」についても条約の範疇とされ、2002年12月の締約国会議において海事部門の保安の強化を目的としたSOLAS条約の改正及び船舶及び港湾施設の保安に関する国際規則（ISPSコード）が採択、2004年7月発効。

・最近の海賊事件の動向と海賊対策の検証

(1) 最近の海賊・海上武装強盗事件の動向

海賊・海上武装強盗事件（以下単に「海賊事件」という。）は 1993 年頃から世界的に顕在化しており、国際商業会議所国際海事局（ I M B ）からの報告によれば、最近、世界全体で年間 300 件から 400 件程度発生している。その約半数は東南アジア地域で発生しており、インドネシア付近海域、次いでマ・シ海峡の順で多く発生している。

海賊は、それまでのナイフ又は蛮刀からけん銃や小銃、中にはグレネードランチャーを使用するなど武装化が進む一方、犯行の態様も、傷害、殺人を伴う事案が依然として多く、さらには、比較的舷が低く速力の遅いタグボート等を標的とした身代金目的の誘拐事案が増加するなど悪質化の傾向にある。

日本関係船舶の被害は、1999 年のアロンドラ・レインボー号事件等、船舶、積荷ごと乗っ取られ、乗組員がボートに寄せられ漂流するという極めて凶悪かつ組織的な事件が相次いで発生したが、同事件の犯人の逮捕、訴追、処罰が行われるとともに、海賊対策国際会議等東南アジアにおける協力体制の構築、その実施等の効果もあり、その後、この手の大がかりな組織的関与の疑われる乗取り事件は減少し、特に日本関係船舶については、同種の事件は発生していない。

マ・シ海峡では、2004 年 12 月のスマトラ沖地震・津波の後、一時事件発生が沈静化していたが、2005 年 3 月頃より再び活発化の傾向にある。また、アフリカのソマリア沖では、今年に入ってから海賊事件が急増している。

このような中で、2005 年 3 月 14 日、インドネシア・バタム島からミャンマー沖の油田採掘現場へパナマ籍作業台船を曳航中の日本籍タグボート「韋駄天」がマラッカ海峡で襲撃され、日本人 2 名を含む 3 名の乗組員が連れ去られる事件が発生した。同作業台船からは直ちに船舶警報通報装置（ S S A S ）による事件通報が行われたが、パナマ籍のため、もともと海上保安庁へ通報される仕組みにはなっていないうえ、パナマ政府も通報を受けないこととしており、船舶管理会社等に通報されたのみであった。なお、誘拐された乗組員は、事件発生 の 6 日後に無事保護された。

同事件以後も、日本関係船舶に対する強盗等の既遂あるいは未遂事件が発生しており、また日本関係船舶以外についても、6 月には 2 ヶ月半ぶりに誘拐事件が発生するなど、引き続き十分な警戒を要する状況にある。

用語解説) 国際商業会議所国際海事局

国際海事局（ I M B ）は、国際貿易等に関する取引慣習の統一等を行う

民間団体である国際商業会議所(I C C)の中の専門部局として、海賊等、海事関係の犯罪対応についてアドバイスを行っている組織。マレーシア(クアラルンプール)に海賊情報センターを有す。

) 船舶警報通報装置

船舶警報通報装置(S S A S)とは、船舶が危害行為を受け、危険な状態にあることを海上保安当局に伝達するための設備。

(2) 海賊対策についての検証

本推進会議においては、韋駄天事件等、最近発生した事件を対象として事件発生前後の関係者の対応等について検証を行った。その結果、特に便宜置籍船への取り組みや国際連携・協力の強化の分野を中心に、以下のような検証結果を踏まえてさらなる対策を講じることが必要との結論に至った。

海賊・海上武装強盗事件被害の発生防止のためには、事件の発生動向等に関するわかりやすく使いやすい情報をもとにした適切な警戒、自主警備の実施が重要であることから、新たな国際連携を含めたこの種情報提供機能の強化を図ることが必要であること。

被害船舶の事件発生時の船舶警報通報装置(S S A S)による通報については、旗国(特に便宜置籍国)の主管庁が直接通報を受け取らない場合があり、このため、旗国から事件発生海域を管轄する沿岸国の海上保安当局に対する迅速、確実な通報、被襲撃船舶の捜索・救助要請が行われぬおそれがあること。

便宜置籍船等を含む日本関係船舶は、改正 S O L A S 条約及び I S P S コードの実施において、マ・シ海峡を通航する際における海賊の襲撃のリスクを評価の上、船舶保安規程を策定し、必要な保安措置を実施する必要があること(なお、韋駄天事件のケースにあっては、日本関係船主が条約上設置義務のない船舶に自発的に船舶警報通報装置を設置していたことにより、関係機関に通報され早期の対応を促すことができた)。

事件発生時においては、領海の主権国の海上取締能力に依存することとなるが、これらの国の関係機関から、人材育成、装備等の質的・量的な向上について支援要請があり、これらに対する協力強化が、効果的な海賊対策のひとつの決め手になると思われること。

これまでの海上保安庁の取組みで培ってきた関係国のコンタクトポイントを通じた情報交換、事案発生時の各国の迅速な対応等、これまでの各国との連携について、一定の成果が見られたものの、アジア海賊対策地域協力協定の採択も踏まえ、一層、連携協力を強固にしていく必要があること。

税収等のため、船舶に対する優遇税制等の措置により先進国船社の船舶の誘致・置籍を図っている国に登録されている船舶。

) 旗国

船舶の登録が行われている国。

(3) 便宜置籍船への取組み及び国際連携・協力の強化の重要性

日本関係船舶の多数を占める便宜置籍船については、様々な外国の行政、船舶管理会社等の関係者が関与していることによる対策実施上の制約が現実の問題として存在するものの、これに対する取組みを、行政、船社等の関係者が共通の認識にたって、共働して可能な限り改善する必要がある。便宜置籍船における海賊対策の強化については、国土交通省・海上保安庁は、我が国の行政が旗国の施策に関わらず直ちに措置できるオペレーションレベルでの対策（情報提供や事件発生時における沿岸国との連携協力の強化等）を講ずるとともに、船社による船舶保安体制の強化の自主的な取組みを促す。同時に、船社側においても、このような行政施策を有効とするため、便宜置籍船の国土交通省及び海上保安庁への通報体制や船舶保安体制の強化において努力する必要がある。

さらに、東南アジア海域の海上治安の確保そのものが重要であり、それぞれの国情を考慮しつつ、国際的な取組み・支援を中長期的な視野に立って進めていく必要がある。特に、国際連携の分野については、R e C A A Pの採択を踏まえた沿岸国を含む地域的な具体的協力の在り方について検討を進めるとともに、改正S U A条約の発効を促進する等、より有効な国際ルールの確立のため、I M O、A R F等の関係国際フォーラムにおいて積極的に対応していく。

用語解説

) S U A条約

「海上航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約」のこと。シージャック行為が公海上のみならず領海内でも犯罪と見なされ、締約国に対して、犯人が領海内にいる場合には身柄を拘束する義務及び犯罪者を処罰する裁判権を設定する義務を規定。

) I M O

「国際海事機関」のこと。国連の専門機関の一部として、海事全般に関する各種問題・条約(S O L A S条約、S U A条約等)の審議を実施。

) A R F

アジア太平洋地域における政治・安全保障分野を対象とした「アジア地域フォーラム」のこと。同地域で安全保障問題を議論する唯一の会合。出席者は、外交、国防・軍事当局が主であるが、近年は、海賊・テロ・国境を越える犯罪等、いわゆる非伝統的脅威に関するテーマが増加。

(4) 今後の海賊対策の方向

以上の認識に立って、今後の海賊対策については、次の3つの柱に整理

し、国土交通省・海上保安庁は、船社、関係省庁、関係各国、国際機関等と協働しつつ、これらの対策を推進することとする。

便宜置籍船等を含む日本関係船舶の自主警備対策の強化のための環境整備

沿岸国の海上取締能力向上のための一層の支援

海賊行為抑圧のための国際的協力体制の拡充

・今後の具体的な海賊対策

1. 便宜置籍船等を含む日本関係船舶の自主警備対策の強化のための環境整備

改正SOLAS条約及びISPSコードの新たな国際ルールの下では、日本政府が海賊対策を含む船舶保安対策の実施や事故時の通報の受信に關与できるのは日本関係船舶のうち日本籍船だけである。このため、便宜置籍船等を含む全ての日本関係船舶における自主警備対策の強化を促す必要がある。

(1) 海賊・海上武装強盗情報の迅速な通報、共有

海賊事件の抑止という観点から、第一に事件発生時に沿岸国当局に対し迅速な通報が行われ、犯罪船舶の捕捉、襲撃者の逮捕、処罰、さらには背後組織の解明が行われることが最も有効な対策となる。このような趣旨から、韋駄天事件発生直後には、海事局長及び海上保安庁次長の連名で日本船社に対して、警戒の強化を呼びかけるとともに、事件遭遇時の沿岸国海上保安機関及び海事局、海上保安庁への通報について通達したところである。

このような認識を踏まえ、今後とも便宜置籍船等を含む日本関係船舶に対する海賊の襲撃（未遂を含む）については、運航会社である日本船社に加えて、日本関係船舶の船舶管理会社等の保安職員からの、沿岸国海上保安機関及び海事局、海上保安庁への迅速な連絡を促す。

運航会社である日本船社の措置として、運航会社、船舶管理会社及び海上保安庁との間の情報交換の体制を確保の上、日本籍船以外の日本関係船舶からの船舶警報通報装置による通報を海上保安庁にも行うことを促す。

海上保安庁では、これまでも日本関係船舶に関する海賊事件情報を入手した場合は、関係国のコンタクトポイントに被襲撃船への捜索・救助の要請等を行ってきたが、今後も上記の通報により情報を入手した場合においても、同様の措置をとることとする。なお、事案発生時は、関係国の関係機関のコンタクトポイントとの情報連絡が非常に重要となるため、当面定期的な通信テストを実施し連絡体制を常時チェックする。

海上保安庁では、これまでも航行警報において、海賊事件が発生した際には当該情報を航行中の船舶に対して通報してきたところであるが、海賊情報について被襲撃船舶、発生海域等の分析を実施し、より海賊被害の防止に資する情報を航行警報、ホームページ等で提供する。

(2) 関係国への外国人船員に対する海賊対策教育等を促進するための能力向上に関する支援

船員供給国等における船員育成・教育段階での海賊対策教育の強化など関係国における海賊対策能力の向上は、日本関係船舶の自主警備対策強化にも資するものである。このため、船上における海賊の態様に応じた対応や運航に影響の少ない訓練手法等をまとめたマニュアルを基にしたビデオの作成と、それらの教材も活用した関係国の海事政策当局や船員教育機関対象の海賊対策セミナーの開催を検討する。

(3) マ・シ海峡を通航する際における海賊の襲撃のリスクを踏まえた、改正 SOLAS 条約及び ISPS コードの実施に係るリスク評価、船舶保安規程の策定又は必要な措置の実施

便宜置籍船等を含む全ての日本関係船舶に関して、運航会社である日本船社を通じ船舶管理会社等の保安職員に対し、マ・シ海峡における海賊事件の態様、並びに IMO の海賊対策ガイドライン及び(社)日本船主協会による「保安計画策定の指針」を提供しつつ、マ・シ海峡を通航する際における海賊の襲撃のリスクを評価し、船舶保安規程を策定し、必要な保安措置を実施すること(船舶管理会社等の保安職員が事件発生時には日本政府へ迅速に通報することを運航会社が指示すること、そのため海上保安庁との間で情報交換の体制を確保することを含む。)を促し、そのフォローアップを行う。

(参考) 上記フォローアップの結果を早急に「ベスト・プラクティス」として取りまとめ、IMO 等に国際海運社会全体の問題として取り組みを提案する(後述)。

(4) 海賊の乗り込み抑止に資する技術開発の検討

海賊の船舶への乗り込みを抑止する効果的な手段の開発が、船舶の自主警備能力の向上に有効であるため、乗り込み抑止に関する技術開発について官民で検討を行う。

2. 沿岸国の海上取締能力向上のための一層の支援

本年6月の日・インドネシア首脳会談における「海洋問題に関する日・インドネシア共同ステートメント」において、『マラッカ海峡の航行の安全のため

沿岸国の海上法執行機関の能力を強化するための利用国による積極的な協力及び支援が特に重要である』ことが確認されたように、沿岸国の海上取締能力を向上させることが、海賊等の脅威の軽減及び予防の観点から特に重要である。近年、東南アジア諸国においては、海賊対策の重要性、緊急性への認識が高まる中、民主化政策の推進や行政の効率化のため、海上法執行機関としての包括的な海上保安機関の設立の動きが加速していることから、この動きを積極的に支援するとともに、関係機関職員の実地能力向上のための人材育成を実施するなど、以下のとおり、沿岸国の海上取締能力の向上を支援する。

(1) 東南アジア各国と実施する連携訓練等の拡充

海上保安庁の巡視船、航空機をこれまでに引き続きアジア各国へ派遣し、公海上におけるしゅう戒を実施するとともに、関係各国を訪問し、二国間・多国間連携訓練、乗船研修等について、内容の充実化を図りつつ実施する。

(2) 東南アジアにおけるコーストガード設立構想等の支援

マレーシアにおける海上法執行庁の設立等支援

マレーシアでは、現在、海上警察、税関、漁業局、海事局、海軍等 12 の機関の海上取締部門を統合したマレーシア海上法執行庁 (MMEA) の設立準備中であり、これを支援する目的で、本年 6 月から、組織、教育プログラム、人事制度等の整備について指導・助言を行う長期専門家を派遣したところである。今後は、上記長期専門家に加え、必要に応じた短期専門家の派遣、装備等の供与により、その体制整備を支援する。

インドネシアにおける新海上治安調整機構の設立等支援

インドネシアでは、現在、複数の組織にまたがる海上法令執行権を調整する新海上治安調整機構 (BAKOLKAMLA) の設立に向け準備中であり、設立後、同機構が円滑に機能することが同国の海上保安体制の強化に必要不可欠である。このため、政策アドバイザーとして長期専門家を派遣し、組織、政策等の分野における指導・助言を行う。

また、現在、海賊対策として巡視艇を供与すべく外務省を中心に検討が進められているところであるが、これが実現した場合には、供与巡視艇を有効に活用するため、さらに運用・整備等に関する支援を実施する。

フィリピンにおける沿岸警備隊の人材育成支援

フィリピンについては、1991 年以降海上保安庁からフィリピン沿岸警備隊 (PCG) に専門家を派遣し、捜索・救助能力の向上支援、運輸通信省での PCG の設立 (海軍からの移管) の支援を行うとともに、海上保安人材育成プロジェクトを立ち上げる等、継続的に同組織の能力向上を図ってきたところである。今後は、同プロジェクトを引き続き実施することにより、初任研修制度の確立等によるキャパシティ・ビルディングを図る。

沿岸国等海上保安機関職員に対する法令執行教育の実施

フィリピンにおいて、現在実施しているフィリピン沿岸警備隊に対する海上保安人材育成プロジェクトの一環として実施している法令執行教育に、マレーシア、インドネシアなど沿岸国等の海上保安機関の若手職員を参加させ、海上における法令執行の際に必要な海洋に関する国際法の知識、適切な法令執行の方法についての総合的法令執行教育を実施し、これら沿岸国等海上保安機関職員の人材育成を図るとともに、沿岸国の職員間のネットワーク構築に資する。

日本における海上犯罪取締研修の実施

海上犯罪取締研修は、2005年度も10～11月に実施予定であるが、内容の充実化に向けて関係機関と調整を図る。なお同研修は、本年度が5か年プログラムの最終年度に当たるため、内容の充実化、受け入れ枠の拡大を含め来年度以降の新プログラムに向け関係機関と検討する。

海上保安大学校への留学生受入れ

2001年以降、海上保安大学校にマレーシア、フィリピン等の留学生を受け入れており、現在も4名が在学中である。関係国からの留学生の受入れは、海上保安分野における人材育成を図ることによる関係機関の能力向上のみならず、海上保安庁と関係国機関とのヒューマンネットワークの構築にも重要な役割を果たしていることから、引き続き受入れを推進する。

(3) 巡視艇・装備等の供与による協力

現在インドネシアに対し、海賊対策として巡視艇を供与すべく外務省を中心に検討が進められているところであるが、これが実現した場合には、供与巡視艇を有効に活用するため、運用・整備等に関する支援を実施する(再掲)。

フィリピン、マレーシアへの装備供与等について検討を進める。

3. 海賊行為抑圧のための国際的協力体制の拡充

沿岸国の管轄範囲に関係なく海上を暗躍する海賊に対しては、沿岸国や利用国の情報共有体制及び協力連携網の構築が必要不可欠である。このため、アジア海賊対策地域協力協定の発効及び運用を支援するとともに、各種国際会議等を通じて、沿岸国や利用国の国際連携の強化を推進する。

(1) アジア海賊対策地域協力協定による国際的な連携

同協定は、10カ国が寄託した90日後に発効する。我が国も4月28日にシンガポールに寄託したが、6月現在において寄託国はまだ3カ国に過ぎないため、同条約の発効に向けて関係各国へ外務省と協力して働き

かけを行う。

海賊情報共有センターが設置されるシンガポールでは、同センターの体制等について検討が開始されており、同センターが有効に機能すべく我が国も積極的に関与する。また、同センターの運用にも我が国が積極的に関与する必要があるため、海上保安庁職員の派遣について外務省を交えて検討する。

(2) アジア海上保安機関ハイレベル会議の開催

昨年6月に我が国の呼びかけで開催したアジア海上保安機関長官級会合は、インド洋・東南アジア海域の沿岸各国、利用国等の海上取締り機関が一堂に会する貴重な会合であり、このような会合を通じ、毎年、定期的に参加国間での情報や意見の交換を基礎とした、アジア地域全体の連携関係の確立と強化を図ることは極めて重要である。そのため、今年度、フォローアップ等のための会合を開催することとし、マ・シ海峡沿岸国にその主催について働きかけ、開催に向けての積極的な支援を行う。

(3) マ・シ海峡に関するIMO主催の会議(今年9月、ジャカルタ)を通じた沿岸国、利用国の連携の強化

IMO主催のマ・シ海峡のセキュリティ、航行安全に関する会議において、我が国のこれまでの取り組みを含め、マ・シ海峡における効果的な海賊対策のための沿岸国、利用国の連携・協力の強化のための施策を積極的に提案する。

日本関係船舶における「ベスト・プラクティス」(上記1.(3))を踏まえ、日本関係船舶のみならず、マ・シ海峡を通航・利用する船舶の船舶管理会社等の保安職員に対し、マ・シ海峡を通航する際における海賊の襲撃のリスクを評価し、船舶保安規程を策定し、必要な措置を実施することを推奨する行動をIMOが採ることを提案する。

(注) 6月2日に開催された日本・インドネシア首脳会談の両国共同発表の中で、小泉首相は本ジャカルタ会議におけるインドネシアのイニシアティブを歓迎することを表明

(4) 国際交通セキュリティ大臣会合(来年1月、東京)等を通じた、利用国の支援の強化

来年1月、東京において、主要国の交通セキュリティ担当大臣を集めて国際交通セキュリティ大臣会合を開催し、マ・シ海峡等国際的に重要かつ脆弱な海峡における海上セキュリティの強化に関する国際的連携について合意する予定である。この合意を受けて、具体的な連携・協力施策

について検討するための専門家会合を設置・開催し、その結果を I M O に共同で提案する。

(5) A R F 等安全保障関係国際フォーラムの活用

A R F 等安全保障関係の国際フォーラムでは、昨今、海賊、密輸・密航、海上テロ等の非伝統的脅威をテーマとして取り上げており、これらの会議を通じて、海賊・海上武装強盗事案への対策の推進を関係国、関係機関に対し積極的に働きかける。

(6) 日・A S E A N 交通連携 等国際連携の場の活用

日・A S E A N 交通連携の枠組みの下、A S E A N 諸国の海事政策当局との情報交換等を実施してきたところであり、今後とも、同枠組みやその他の国際連携の場を活用した A S E A N 諸国等との連携を図っていく。

用語解説

) 国際交通セキュリティ大臣会合

2006 年 1 月、東京において、交通セキュリティの強化と円滑かつ効率的な交通との調和の実現に向けて、主要国交通セキュリティ担当大臣の間で知見・情報を交換するとともに、共同宣言などを通じて本分野における国際的な協調・連携を推進することを目的として、国土交通省の主催のもと開催予定。参加国は、G 8 メンバー、アジア太平洋地区の主要国の他、I M O 等の国際機関を想定しており、国土交通省が参加の働きかけを行っている。

) 日・A S E A N 交通連携

2002 年 1 月に小泉総理による「日 A S E A N 包括的経済連携構想」が提唱されるなど、東アジア諸国との新しい連携関係の構築を政府全体として推進中。国土交通省においても、日本と A S E A N との貿易・投資を促進し、緊密な経済関係を形成するため「交通分野における日 A S E A N の連携強化基本枠組み」を創設し、第 1 回「日 A S E A N 交通大臣会合」(2003 年 10 月、ミャンマー・ヤンゴン)にて、16 のプロジェクトを採択。また、第 2 回の同会合(2004 年 11 月、カンボジア・プノンペン)にて、新たに 5 プロジェクトを採択し、合計 21 のプロジェクトを実施中。

4 . 海上保安庁の海賊対策のための業務執行体制強化

上記海賊対策を推進するため、海上保安庁において、海賊対策に係る業務執行体制強化について検討する。