

海賊・海上武装強盗対策の強化について

海賊及び海上武装強盗（以下、「海賊等」という。）は、長年にわたり国際社会を悩ます重大問題であり、国土交通省・海上保安庁のみならず、関係省庁、船社等の関係者は、自主警備の促進、国内体制の整備、二国間・多国間の国際的な対応において、その抑止、未然防止、事案発生時の迅速な対応の整備について努力を傾注してきたところである。そのような中、国際海上輸送の要衝であるマラッカ・シンガポール海峡において、昨年3月から4月にかけて連続して日本関係船舶に対する重大な海賊等の事案が発生した。その深刻性にかんがみ、国土交通省・海上保安庁は、全省的な取組を強力に促進するため、「海賊・海上武装強盗対策推進会議」を開催し、海賊等への対策の方針を「中間とりまとめ」（平成17年7月27日）として、整理・発表し、行動してきたところである。

国際商業会議所国際海事局（IMB）がとりまとめた2005年の海賊等発生状況に関するレポートによれば、全世界における海賊等発生件数は前年に比べ約16%減少しているが、他方、ソマリア沖では、凶悪な事案が急増している状況にある。また、今日、国際的に強い懸念が示されている海上セキュリティの確保の観点から、国境を跨ぐ犯罪、海上テロ対策と並んで海賊対策に対する議論が活発化している。

このように、変化する国際情勢の中で発生する海賊等への対策については、情勢の変化に的確に対応した、より効果的な対策を関係者の一層の連携の下で、継続的に進めていく必要がある。そのため、平成18年1月31日、「海賊・海上武装強盗対策推進会議」を常設的な体制に改め、新たに「海賊等対策会議」を設置したところである。本会議は、今般、先の中間とりまとめを再検討し、以下の通り従前の対策を強化することとし、併せて今後の施策展開の在り方をとりまとめ、各種の施策をより一層強力に推進していくこととする。

I. 国内における対応の強化

1. 海賊等に対応する新しい体制の整備

海賊等への対策を全省的かつ恒常的に検討するため新たに設置された「海賊等対策会議」の下、国土交通省・海上保安庁、関係省庁、船社、その他の関係者との間における海賊等に関する情報・認識の共有及び情報交

換の場を設置する。これを通じて、関係者それぞれの役割・責務に応じた、取組を連携・協調・協力しながら強力に推進していく。

また、平成19年1月から海上保安庁警備救難部国際刑事課に設置が予定されている海賊対策室により、海上保安庁の海賊等に関する情報収集・分析・提供体制を大幅に強化するとともに、国内外の幅広い関係者との具体的な連携協力関係の構築・深化を進める。

2. 情報共有・提供の強化

外務省、水産庁等海賊対策に関係する省庁・機関との間で、各省庁等の保有する情報ネットワークを相互に活用しつつ、情勢の共通認識、情報の共有を図り、我が国として協調した施策の推進を強化する。

特に、個別の海賊事件発生に関する情報等について、関係機関との協力のもと迅速・適切に収集・分析を行い、船社、航行船舶その他の関係者に海賊被害の防止に資する情報として、従前から実施している航行警報に加え、今回新たに開設した海上保安庁ホームページの海賊等情報サイト等情報に応じた適切な方法により提供する。なお、その際、深刻化・凶悪化が懸念されているソマリア沖における海賊等の事案等、国際情勢等の変化に伴う、地域的あるいは時期的な特異事象については、特に高い注意を払い情報の収集・分析・発信を行っていく。

3. 船社における自主警備対策の推進

船舶の自主警備対策の基本の一つである海賊等の多発海域を通航する際のリスク評価と必要な保安措置については、一部の船社においてその実施状況が不十分な点が見られたことから、船社に対して一層の自主的な取り組みの徹底を促す。また、「保安計画策定の指針」についても官民で見直しを進め、自主警備対策の取り組みを支援する。

日本関係船舶のうち便宜置籍船等については、船舶管理を委託するに当たって、海賊対策に積極的な船舶管理会社を選択するよう船社に注意を促すとともに、船舶管理会社における適確な海賊対策の一層の推進を促す。

海賊等対策会議は、船社等における自主警備対策の取り組み状況の報告を受け、今後の一層効果的な自主警備対策の推進を図る。

4. 船舶警報通報装置による海上保安庁への自主的な通報の奨励

日本関係船舶のうち便宜置籍船等については、海賊等の事案発生時において、国際船舶・港湾保安法に基づいた船舶警報通報装置による海上保安

庁への通報^{注1}が義務づけられていない。他方、海上保安庁への通報は、事案の一層早期かつ確実な認知が可能となり、また、同庁を通じて迅速な沿岸国関係機関への情報提供、捜索・救助要請等を行うことができるなど、事案の早期解決にとって極めて有効であるため、積極的な貢献が可能である。そのため、海上保安庁は、便宜置籍船等の日本関係船舶からの船舶警報通報装置による自発的な通報を受け入れ、対応することとしており、引き続き関係者と幅広い参加促進を進め、日本関係船舶全体の対応能力の向上を図る。

(注1) 船舶警報通報装置による海上保安庁への通報

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保などに関する法律（国際船舶・港湾保安法）」に基づく国際航海日本船舶については、海上保安庁への通報が可能な船舶警報通報装置の設置が義務づけられている。

II. 海上法執行機関の連携による対応の強化

1. 東南アジアの海上法執行能力の向上支援

東南アジア諸国における海上法執行能力の向上支援のため、海上保安庁の有する知識、経験、ノウハウ等を積極的に関係国に移転する。そのため、沿岸国で進められている新たな海上保安機関の設立の動きを支援するとともに、関係各国の既存の海上保安機関の法執行能力向上のため、当該機関の人材の育成を支援する。

具体的には、昨年11月末、運用が開始された新しい海上保安機関であるマレーシア海上法執行庁（MMEA）に対し、組織運用及び体制強化の支援を行う。また、インドネシアに対しては、同国海上警察に対し、無償資金協力による巡視艇供与^{注2}に併せた支援を検討するとともに、長期専門家の派遣を通じ、先に大統領令が署名された新海上治安調整機構（BAKOLKAMLA）^{注3}の立ち上げを支援する。フィリピンについては、1998年海軍から分離したコーストガードが設立されており、これまで実施している人材育成等の支援を継続する。さらに、長大な海岸線を有するベトナムについては、その地理的状況にがんがみ、捜索救難等、我が国の海上輸送にも裨益する新たな協力支援を進める。これらの支援に当たっては、JICAを通じた長期・短期の専門家派遣の他、各種研修・セミナーの実施、海上保安大学校における留学生の受入れ等を充実させ、あるいは組み合わせることにより集中的・効果的に実施する。セキュリティ・治安問題が国際的な重大課題である中、18年度、政府開発援助（ODA）として「テロ対策等治安無償」のスキームが新たに導入される予定である。これは、海賊等への対策について、各国の主体的かつ効果的な取り組みを支援できる

新しい試みであり、外務省等と連携しつつ、相手国のニーズ及び情勢を十分に把握し、長期的な視野のもとで有効に活用することにより関係国における海賊対策に資する国際協力を推進する。

また、これらの取組みについて、日アセアン交通連携の枠組みを通じて海事関係者に対し、広く情報の共有等を行う。

(注2) インドネシア政府からの要請を受け、マラッカ海峡における海上テロ、海賊等対策として無償資金協力による巡視船の供与が検討されている。2005年10月には基本設計のための調査団が同国に派遣されている。

(注3) インドネシアにおける海上治安に関係する政府機関の活動の調整を一体的に行う組織として、政治・法務・治安担当調整大臣府に設置される予定。外務大臣、国防大臣等関係機関の長が委員となる。2005年12月に設置に係る大統領規則が署名・公布された。

2. 巡視船・航空機の派遣等を通じた連携強化

海上保安庁の巡視船・航空機を引き続きアジア各国へ派遣し、二国間・多国間連携訓練、乗船研修等の実施を通じて、関係国の要請の把握、相互理解の促進、信頼関係の醸成、法執行能力の向上支援を図る。これらの定期的な交流を通じて、アジア各国海上保安機関間の具体的な連携協力体制を強化する。なお、マラッカ・シンガポール海峡においては、同海峡の海賊等事案に対する国際的な懸念等を勘案し、沿岸国等による連携した新しい取り組みが進められている。これについては、海賊等の具体的抑止策として注目される取組であることから、沿岸国の要請を基本に、今後、我が国の貢献の在り方を検討する。

3. アジア海上保安機関長官級会合等を通じた海賊等への対策強化

国境を跨ぐ不正行為である海賊等に対しては、各国海上法執行機関間の連携により対応していくことが求められる。そのため、関係各国が共通の認識と目的の下に、施策や活動を展開していくことが重要であり、そのための場づくりが求められている。

海上保安庁は、2004年6月、アジア17カ国・1地域の海上保安機関の長官級を一堂に集めたアジア海上保安機関長官級会合を開催し、アジア全体の海上秩序の維持と治安の確保のため、海上テロをも含めた連携協力の基本的な考え方をとりまとめたところである。本年3月には、この第2回会合がマレーシアの主催により開催されることとなっており、引き続き、こ

の会合に積極的に貢献することにより、アジア全域の海上保安サミットとして育成していく。

また、アジアの政治・安全保障についての対話の場であるアジア地域フォーラム（ARF）については、近年、海上セキュリティが重要議題の一つとなっている。このフォーラムは、各国外務省或いは国によっては、平時における海上治安機関として重要な役割を果たしている海軍関係機関が参加するなど、海上保安機関以外の海上治安に関係する機関が参加する貴重なフォーラムともなっている。そのため、このフォーラムの議論の推移を見極めつつ、その活用を検討する。

4. アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）への対応

2004年11月採択されたアジア海賊対策地域協力協定は、海賊等に対する地域間での初の国際約束であり、アジア全域の海上の治安維持のための各国連携の基本的なフレームワークを構成する重要な協定である。そのため、外務省による外交ルートによる働きかけと協働し、未締約国の海上保安機関に対し理解を求め、協定締結の働きかけを行うことにより早期発効を実現する。また、発効と同時に運用が開始される海賊情報共有センターに海上保安庁の職員の派遣を行うとともに、同センターが有効に機能するよう積極的な支援を行う。

Ⅲ. 国際社会における対応の強化

1. 国際交通セキュリティ大臣会合のフォローアップ

国土交通省のイニシアティブにより本年1月に開催された「国際交通セキュリティ大臣会合」において、「国際海上交通分野のセキュリティに関する大臣声明」が採択された。

同大臣会合の結果を、IMOに報告するとともに、同声明に盛り込まれたマラッカ・シンガポール海峡、SOLAS非対象船舶のセキュリティ対策について、IMO等における今後の検討に積極的に貢献していく。

2. IMOジャカルタ会議のフォローアップ

海賊等の多発地帯であるアジア海域においては、これらの海域に関する主権を有する沿岸国の海上法執行能力が限定的であることが多く、海上治安が不安定となっているが、一方、これらの海域は海上交通の要衝であり、

沿岸国以外の多くの船舶が航行している。このような状況の中、昨年9月インドネシアにおいて開催されたIMO主催の会議では、沿岸国、利用国、民間等の新しい協力関係による、マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・セキュリティ・海洋汚染防止に関する国際協力について議論された。本年秋にマレーシアにおいて開催予定のIMO主催の会議に向けて、負担分担の観点から、利用国の負担の枠組みを模索する。また、そのプロセスにおいて、本年3月に開催が予定されている「TTTG・利用国協力会議」に参加し、利用国の協力の枠組みについて検討する。