

安全保障

中国の海洋活動

村田良平 ● 日本財団特別顧問、元外務省事務次官、駐米・駐独大使

Ship & Ocean Newsletter No.33 (2001年12月20日)掲載

わが国が長年患っている病気

米国での大規模同時テロ発生後のわが国の対応ぶりを見ると、宿痾とも評すべき二つの欠点が改めて目についた。一つは、事が起こった後にはじめて対応策が検討される点である。今回は三つの関連法案が比較的速やかに国会へ提出され成立した。11年前の湾岸危機当時の日本政府の対応と比べれば進歩があったとはいえ、日本の姿勢が受け身であった点は変わらない。現に、日本の国土・領海を守るために最低限必要な「有事法制」はほぼ未整備のままである。もう一つは、上記法案をめぐる審議で見られたように、わが国では防衛に関して行われる議論が、今なお生産的でない抽象論に傾きやすいことだ。「武力行使との一体化」をめぐる議論などは諸先進国の議会では、まず生じ得ない無意味な内容だ。原因としては、法に関して過度の概念規定論に陥りがちな日本人の国民性、もはや現実に合致しない政府の集団的自衛権の解釈、憲法上の制約の名の下に当然従事すべき国際的業務の多くに身勝手に条件をつけて、日本人は一人でも犠牲者とならないことを狙いとする「一国平和主義」等が挙げられよう。

日本近海に出没する中国艦

国際テロとはまったく性質は異なるが、日本政府として十分対応策がとられていない分野の一例として、中国の海洋政策がある。周知のように、この両三年間日本近海における中国の軍艦乃至公船の活動が多くなっている。津軽海峡、対馬海峡の東・西両水道等については、日本は領海の幅を3カイリに留めているから公海部分の外国の艦船の通過は自由である。とはいえ海峡の領海以外の水域は日本の排他的経済水域 (EEZ) である。これらの海峡において迅速に通過するならともかく、反復航行を行う中国艦船の目的は何かと問いたくなる。また日本の固有の領土であり実効支配もしている尖閣諸島周辺において、中国 (及び台湾) の漁船の領海侵犯のケースが増えているが、海上保安庁は警告や退去勧告を行っているだけである。日中間では本年2月に海洋調査に関する相互事前通報制度が合意されたが、その後も中国側の違反は後を絶っていない。

国連海洋法条約では他国のEEZにおける科学的調査には当該沿岸国の同意を要し、沿岸国はその調査がもたら平和的目的で全人類の利益となる場合には特別の理由がない限り同意を与えるとの趣旨を規定してい



空から見た沖縄県の尖閣列島。奥が、魚釣島。灯台は裏側にある。その先は中国大陸 (写真:毎日新聞社)

る。沿岸国と調査実施国との権利義務関係を微妙に均衡させているのだが、ここで言う海洋調査はあくまで科学的知識の増進を目的とするものである。EEZやその下の大陸棚の天然資源の探査については、調査国は沿岸国の明示的同意がなければ行ってはならない。日中両国はお互いに相手国の持つ管轄権を十分尊重しなければならないわけである。

本来沿岸防衛から出発した中国海軍は、その後逐次増強されてきた。21世紀の初頭の段階では、中国は「近海海軍」(おおむね千島列島、日本列島、台湾、

フィリピン群島を結ぶ線の内側を主たる行動範囲とする)を構築中であり、また2050年頃迄には「遠洋海軍」を保有することを目標としているとされる。

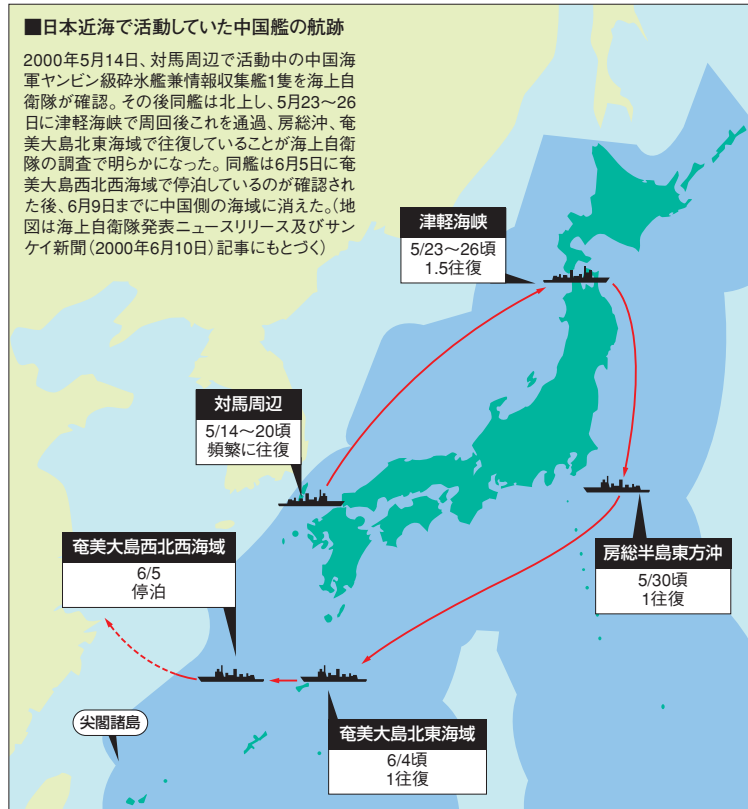
紛争となりうる潜在的な種

中国の貿易量は毎年顕著に増加しており、1999年時点で輸出は世界第9位、輸入で世界第11位であった。中国の世界貿易機関(WTO)への加入によりこの量はさらに増えるであろう。中国のエネルギー資源への需要は毎年増加しているが、その特色は石炭の占める割合が減少し石油の比率が高まっていることだ。1996年から、中国はすでに原油の純輸入国となっている。海洋での中国船の漁獲量(魚以外の水産物も含む)は1980年には僅かに330万トンであったが昨年は約2,540万トンと大幅に増えている。また中国は海運、造船の分野でも、その拡大に努力しつつある。1999年の中国造船業の受注率は全世界の10%を占めた。中国が戦略的立場に立って海洋大国を目指していることはロシア製の艦船や軍用機購入の拡大傾向一つをみても明らかである。

日本として中国に求めるべきは、この海洋大国化の過程が国際ルールに従って行われることである。また日本と中国は、海洋環境の保全、漁業資源の管理、さらには海賊行為の取り締まり等海洋の秩序維持に一層協力的な関係を築くよう努力する義務を共有している。

海洋大国となる途上において中国はすでに南シナ海で南沙群島の領有に関し、ASEANの数ヶ国と対立している。東シナ海では、海洋をめぐる日中間の直接的な対立は今のところないが、中国はその領海法において尖閣諸島を中国領土と定めている。将来の中国における海洋政策の展開によっては、日中間に紛争となりうる潜在的な種があることの一例である。もとより如何なる紛争も平和的に解決することが日本の立場であるが、領土をめぐる対立のような場合、既成事実ができ上ってから急に対応するのでは間に合わない。

外交の目的は自国の国益の確保のため他国との間に平和で互恵的な関係を築くことである。「友好」それ自体は目標ではなく、結果として生れればよいものにすぎない。中国の海洋における諸活動について、日本はできる限り将来起こりうる問題を先取りして冷静に判断を下し、中国にとって愉快でない内容であろうと、日本の立場や要望を率直に伝えて行かなければならない。(了)



奄美大島沖不審船に対する威嚇射撃

あきら
真山 全 ● 防衛大学校国際関係学科教授
Ship & Ocean Newsletter No.43(2002年5月20日)掲載

漁業関係法令違反

2001年12月22日、奄美大島沖のわが国排他的経済水域(EEZ)において、漁船類似の外見を有し、国旗を掲揚していなかった船舶に対し、海上保安庁巡視船がEEZ漁業法の励行のため、漁業法に基づく立入検査を実施しようとしたところ、該船は、検査を拒み、船体等への射撃にもかかわらず逃走を継続し、強行接舷した巡視船と射撃を交えた後、わが国EEZ外で沈没するという事件が発生した。

本件のいわゆる不審船は、国旗を掲揚せず、後に中国国旗を振ったが、中国政府より自国船舶である旨の回答はなかった。このため、船舶の航行につき公海と同じ扱いのEEZにおける無国籍船として対処することもできた。この場合でも海上保安庁法第17条等の要件を満たせば、それらによる措置をとることができたと思われる。しかし、海上保安庁は、漁業法令の励行として扱った。船型の他、漁船らしい番号表示や集魚灯の存在等から漁船の可能性が皆無ではなかったためであろう。

威嚇射撃

巡視船は、不審船に対し停船命令を繰り返した後、上空と海面に向けての威嚇射撃を行った。このような手順は、サイガ号事件判決^{*1}等に照らしても適切であると考えられる。この後、巡視船は、不審船から発砲を受ける前に船体に対する射撃を威嚇射撃として行った(財産に実害を与える射撃を威嚇射撃と称するのが適当かの問題はあ

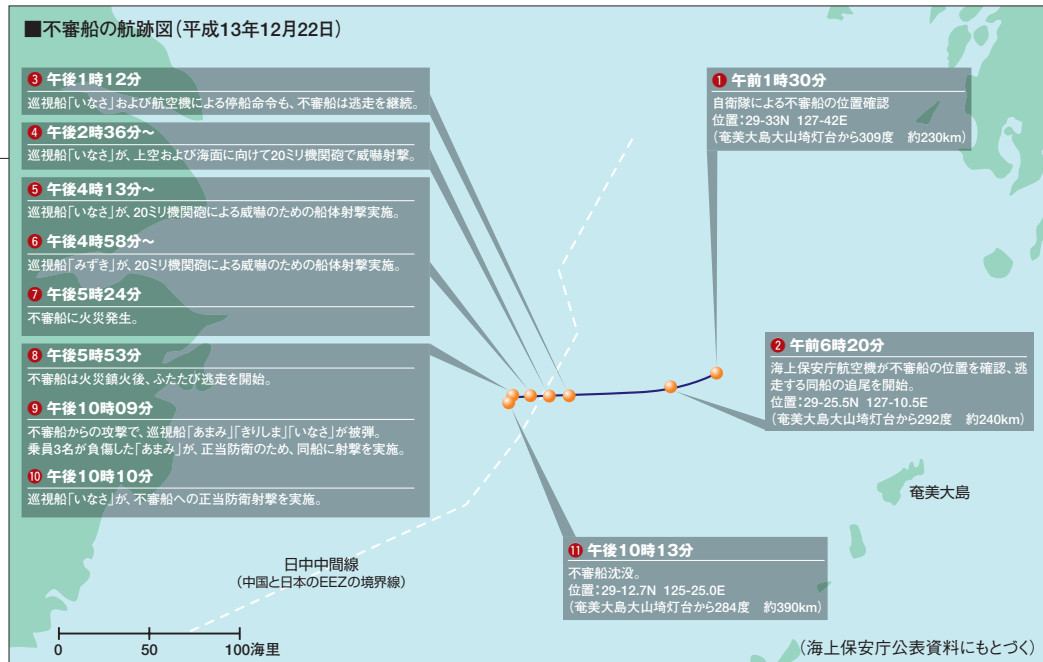


国土交通省で一般公開された、追跡巡視船「あまみ」船橋部の弾痕
(写真：編集部/5月8日撮影)

こうした漁業法違反の被疑者逮捕のための船体射撃が警察作用として比例原則^{*2}に反さないかについて議論が分かれるかもしれない。停船命令の拒否や海面等への威嚇射撃の無視等の事情からして妥当な措置であるとの見解もある。もっとも、従来より多数あった違法操業外国漁船の場合よりも強力な措置をとったことは確かであり、その説明が別途必要になると思われる。これについては、いわゆる武装工作船であるという可能性の部分に比重を移して説明せざるをえないことになるのであろう。

能登半島沖不審船事件との比較

1999年3月の能登半島沖不審船事件との比較から、今回何故に船体射撃が可能とされたのかとの疑問も生じる。同じく漁業法違反の疑いのあった能登半島沖事件では、国内法令上の人命に対する危害射撃要件を満たさず、船体射撃もできないとされた。これは、重大凶悪犯罪を行っていたかという判断が外見上困難であったことその他、人のいない船体部分に特定した射撃は危害射撃に該当しないとの構成をとっても、小型船舶の場合には巡視船搭載火器の精度上これが困難と認識されたからであるといわれている。この事件後、海上保安庁法が改正され、危害射撃要件が緩和されたが、これは、領水内に限定され、EEZには及ばない。つまり、当時の能登半島沖と今般の奄美大島沖の事件は、危害射撃要件においては同じということになる。そこで、今回船体射撃を威嚇射撃として何故行えたかが問題となる。



漁業法違反の疑いに基づく措置であるけれども武装工作船対処の気構えでやったという側面を別にすれば、技術的説明として、火器管制装置による命中精度向上から、人が存在しない船首・船尾等を狙った精密射撃が小型船舶に対しても可能となったことが挙げられることがある。つまり、人への危害が生じない威嚇射撃としての船体射撃が可能となったとするものである。しかし、火器管制装置によって人のいない箇所に正確に向けられても、多銃身20mm機関砲の発射速度の高さから、船体特定箇所に大損傷を与えることも考えられる。そして、これに起因する火災や、最悪の場合そこからの浸水により沈没という人への危害を生ずる結果を予見しえなかったか問われるかもしれない。なお、不審船から射撃を受けた後の巡視船からの反撃は、正当防衛の要件により人に対する危害射撃まで許容され、正当職務行為として違法性が阻却されるから、その範囲であれば特段の問題を生じない。

余談ながら、海上自衛隊護衛艦に能登半島沖事件後に装備されるに至った12.7mm機関銃には火器管制装置はない。したがって、もちろん集弾(発射した弾のまとまり具合。換言すれば、散らばり具合)の程度次第ではあるが、至近距離ならさほど弾も散らばらずにすむであろうから危惧する必要がないかもしれないが、そうでなければ、同様のケースでの船体射撃は人へ危害を与えかねないので実行できないことになるかもしれない。

EEZ内における措置の限界

奄美大島沖事件は、該船が国旗を掲揚せず、漁船を装っていたからこそ海上保安庁は立入検査の根拠を得たのである。仮に、国旗を掲げ、わが国EEZ関連法令違反の疑いがなければ、船内に工作員があっても、また、資源調査等以外の情報収集活動を実施するなどしていても、EEZにおける権利の行使として取り締まることはできない。相手が軍艦の地位を有している場合には、わが国法令違反があっても立入検査などできない。非商業目的政府公船でも原則的にはそうである。

EEZが船舶の航行について公海と基本的には同じ地位にあることを想起すれば、組織的な工作員潜入の阻止その他の目的で、EEZ内での取り締まり権限を拡大することは無理であるといわざるをえない。今回の事件のような国家間武力紛争に至らない状況におけるEEZ内での措置の限界がどこにあるかを正確に認識しておく必要がある。(了)

※1 サイガ号事件判決法＝国際海洋法裁判所1999年7月1日判決。セント・ヴィンセントのタンカー・サイガ号をギニア警備艇が拿捕した事件で、追跡中の無警告の発砲が争点の一つになった。
 ※2 比例原則＝警察権行使上の制約の一つで、手段が目的達成のため適合的で最小限のものであることを要求する原則。

領海侵犯に対する権力行使

石毛平蔵 ● 元川越簡易裁判所判事
Ship & Ocean Newsletter No.45 (2002年6月20日)掲載

領土・領海・領空侵犯は、国家主権への挑戦

1983年9月1日、ニューヨーク発アンカレッジ経由ソウル行きの大韓航空機007便が旧ソ連領空を侵犯したため、サハリン沖で旧ソ連軍用機によって撃墜され、乗客、乗員269名全員が死亡した事件は、改めて国家主権 (state sovereignty) の存在の厳しさを世界に知らせたのですが、その無制約な主権的権利の行使に抗議する声があがったのは当然です。この事件を期に、国際民間航空条約を改正して民間航空機に対する武器の使用を禁止する規定 (同条約3条の3) を採択したのですが、いまだ発効するには至っていません。

国家主権は、国家の基本権として、最高性と絶対性を帯有し、国際慣習上不可侵とされています。領土、領海、領空の侵犯は、この国家主権への挑戦なのです。しかし、領空を侵犯したからといって民間機を撃墜するという行為に出ることは、あまりにも、過激な行為というほかありません。「警察はスズメをカノン砲で撃つべきではない」(Die Polizei soll nicht mit Kannonen auf Spatzen schießen!) というフライナーの箴言からあまりにかけ離れています。国際法は、国家主権の名のもとになされるこうした行為を規制するために国家間の主権的合意によって国際秩序を維持しようとしているのです。そのための大原則が「合意は守らなければならない」(pacta sunt servanda.) というラテン語の法諺です。国際紛争は武力による解決ではなく、交渉と国際礼讓とによって良好な関係を保たなければならないのです。しかし、多数の国家のなかには、米大統領が比喩的に名付けたように「ならず者国家」(rogue state) もあるのです。国家は正義を具現するものばかりとはいえないのです。

領海における無害通航権と沿岸国の管轄権について

さて領海は、沿岸国の基線に沿う一定の幅(「国連海洋法条約1982年4月30日採択」では、基線から12海里をこえない範囲と定められています。以下「海洋法条約」)の帯状の水域をいいます。英語ではterritorial seaです。つまり領土の従物としての海です。まさに領土の一部ですから、ここに主権が及ぶことはいうまでもありません。この領海の平和と秩序又は安全を守ることは国土の防衛に不可欠です。

しかし、海は陸と違って、たとえ領海内であっても、船舶の航行にとっては必要不可欠な「道」です。ここを閉ざされては世界の自由な交易や交流はできません。そこで、一定の条件のもとに外国船舶に対し、無害通航権を認めているのです(海洋法条約19条)。

無害通航のためだけに認められるのですから、通航は、平穩に、しかも、継続的かつ迅速でなければなりません。そして、停泊、投錨は、通常の航海に付随するか又は不可抗力もしくは遭難により必要とされる場合又は危険もしくは遭難に陥っている人、船舶もしくは航空機を援助を与えるために必要とされる場合に限り、通航に含まれる(海洋法条約18条2項)と定められています。したがって、航路は沿岸に沿って進むこととなりますが、内水に出入りする場合は、当然、沿岸国の港湾施設に向かって航行することが認められます。

ただし、港湾施設に停泊している外国船舶には、無害通航権はありません。すべてわが国の主権に服することになります。無害通航権を有する間は、みだりに停船、臨検をうけることはありませんが、わが港湾施設に停泊中は、

領土内と同じく、わが国の刑事訴訟法が適用されるのです。外国船舶の船員が下船して、わが領土内で犯罪を犯し、停泊中の自国の船舶内に逃げ込んだ場合には、逮捕要件が備わっている限り、無令状で当該船舶内に立ち入って、犯人を逮捕し、逮捕の現場で捜索差押えができるのです(刑事訴訟法220条1項)。公海自由の原則の下では、人類共通の敵とみなされる海賊行為などを除いては、旗国以外の国のいかなる干渉も受けませんが、領海内では、沿岸国の立法管轄権、執行管轄権が全面的に及ぶのです。



不審船を追尾中の巡視船「いなさ」(写真:海上保安庁)

不審船に対する権力行使の限界

不審船のメルクマールとしては、必ず沿岸国の領海における国際通航秩序を無視する外観を呈します(海洋法条約19条参照)。その行為が個々の国内法の規定に抵触しない場合でも、国際法に違反すれば、これを停船させてその意図を追求する権利は当然に沿岸国に留保されていると解されます(海洋法条約25条)。

問題はその権限行使の限界です。不審船あるいは工作船といわれる船は、もともと違法かつ多目的な任務を帯びていると考えられます。海洋法条約19条2項各号に掲げる行為は、沿岸国の防衛又は安全を害する態様のものですから、無害通航権の保障を得られないのです。こうした不審船に対し、わが国の巡視船などが海洋法条約111条1項によって追跡権を行使することができるのです。故意による領海侵犯は、入管法3条の規定に違反します。有効な旅券を所持しないからです。海上保安質疑応答集(東京法令出版、3,950頁)には、「本邦に入る行為とは、すなわち領海(領空)に入る行為である」としていますが、不審船はまず、密入国の犯罪を犯して領海に入るのですから、わが国の国内法でもこれを犯罪として捜査活動ができるのです。

不審船は多目的な任務を遂行するために武装までして他国の領海を侵すものと考えられますから、決して過小評価してはなりません。この追跡は領海に接続する排他的経済水域(EEZ)を越えて、公海に及ぶのです。本来、EEZは一定の目的のために認められた海域ですから、主権的権限もその目的の範囲に制限されますが、追跡権はEEZに執行管轄権の実効性を確保しようとする法的性格を付与しているのです。

2001年12月22日、中国の排他的経済水域内である鹿児島県・奄美大島沖で沈没した不審船の調査なども、国際礼譲に従って中国と密接な連絡を保って行われているのも、EEZのこうした性格を反映したものと思われます。この不審船は重装備のうえ、ロケット砲まで発射して巡視船の追跡を振り切ろうとまでしたのですから、臨検によって、秘密が暴露することを恐れたからに違いありません。EEZは、目的により制限された水域とはいえ、その範囲では主権が及ぶのです。この水域に重装備の船を侵入させたこと自体、重大な主権侵害です。これを停船させるために威嚇発射を行ったことは、比例の原則に悖るものではないでしょう。海上保安官の生命・身体が、不審船の応戦によって危険にさらされるおそれ、経験上、相当程度予想される本件の場合には、自衛隊法82条に基づく海上警備行動の発令も、「特に必要な場合」として許容されるのではないのでしょうか。追跡における過程での銃撃戦が、雄弁に必要性を補強していると思うのです。(了)

望まれる、わが国の海上テロ対策

松村純一 ● JETROロンドン事務所 Japan Ship Centre 所長

Ship & Ocean Newsletter No.43 (2002年5月20日)掲載

テロ攻撃を受けた米国ではすでに独自に海上テロ対策強化を進めているが、テロ行為の防止には国際的な取り組みが不可欠であることは論を待たない。世界の海事センターであるロンドンには、海上の安全と海洋環境の保護に関する国連の専門機関である国際海事機関 (International Maritime Organization, IMO) が置かれており、海上における国際的なテロ対策についての審議が進められている。本稿では、IMOにおける海上テロ対策の検討状況をご紹介します、多くの港湾と船舶を持つわが国が、これにどのように対応すべきかを考える。

審議結果の概要

昨年11月に開催されたIMO総会において、世界各国で1年の間に海上テロ対策をとりまとめ、関係する国際条約の改正を行うことが合意された。本年12月には条約改正にむけた外交会議の開催が予定されている。検討のための時間が限られていることを考慮に入れると、ここ1、2年の比較的短期間に対応可能な対策について年末の条約改正に組み入れ、その他の対策についてはもう少し時間をかけて検討を続けることになると思われる。

この条約改正に向けて、米国から提案が行われ、この提案をベースに、5月に開催される海上安全委員会 (MSC) でさらに検討が行われることとなっている。米国の各提案とその審議状況は以下のとおりである。

(1) 船舶自動識別装置 (AIS) の設置前倒しと高規格化

航行中の船舶や停泊中の船舶に関する動静情報の早期取得の観点から、すでに海上人命安全条約 (SOLAS 条約) で設置が義務付けられている船舶自動識別装置 (Automatic Identification System, AIS: 船名、船舶の種類、船舶の長さ等の主要目、位置、進路、スピードなどの情報を自動的に発信する装置) の設置期限を、現行規則では最も遅い船舶で2008年となっている搭載時期をすべての船舶で2004年7月1日に繰り上げるとの提案に対し、内航船については適用除外にすべきとの意見と設置期限をもう少し遅らせるべきであるとの意見が出た。

また、AISからの電波の到達距離は船舶間で10~15海里 (1海里=1.852km)、船舶・陸上間で20~30海里であり、遠距離にある船舶について早期情報入手が可能なように、到達距離の長距離化について、IMOの関連委員会で検討する。

(2) 船舶・海洋施設及び港湾の保安計画

船舶・海洋施設に対しては保安計画の作成・保持を、港湾に対してはリスク評価を行った上で保安計画の策定を義務づけるとの提案に対し、内航船、海洋施設は除外すべきとの意見、及びすでにSOLAS条約で義務づけられている国際安全管理コード (安全管理のマニュアルを船舶及び運航会社で作成し、これに従った業務運



各国代表や海事関係者が出席して開催される、IMO (国際海事機関) における会議風景



ロンドン・テムズ川の辺に建つ、IMO本部

IMO本部の正面には、海の安全を守る勇敢な船員たちに対する記念碑が置かれている。



営を行うことを義務づけたもの)へ組み込むべきとの意見が出された。

(3) 船舶及び運航企業(陸上)の保安職員

船舶及び運航企業(陸上)において保安の責任者となる保安職員の指名を義務付けるとの提案に対し、内航船は適用除外にすべきとの意見や、船員の訓練、資格証明及び当直維持の基準に関する国際条約(STCW)との関係を指摘する意見が出された。

(4) 船員の背景確認及び身分証並びにILOとの協力

船員の犯罪歴等の確認を可能とする背景確認の規定の設置及び指紋等を用いた身分証を義務付ける。ただし、人権保護の問題にも係るため、ILO(国際労働機関)と協力して対応するととの提案に対し、多くの国が人権保護等の観点から国内法制上不可能との意見を提示し、検討対象から除外されることになった。

(5) コンテナ検査及びWCOとの協力

コンテナ検査の強制化について、MSCで検討を行うとともに貨物の安全性確保強化のためにIMOとWCO(国際関税機関)の協力を推進する。

(6) 船舶の保安設備

シージャックやテロ発生時の警報装置等船舶の保安設備を義務付ける。

このように海上テロ対策審議に関する各国の姿勢はおおむね積極的であり、米国の各提案は「船員の犯罪歴等の背景確認」を除き、各国からの支持を得た。

望まれるわが国の積極的対応

内航船に対する取り締まり、大小多数の港湾の保安規程、船員の身元チェック、内陸部で封印されるコンテナの検査など、わが国ではどれ一つとってみても海事行政当局だけでは対応策を確立することが困難な課題ばかりである。テロ対策措置の実施にあたっては、船舶や海運会社の体制整備は勿論、保安・治安当局における情報処理や対応協力体制の充実、多数の関係者を有する港湾サイドの体制整備が世界的な規模で整って初めて実効あるテロ対策の実施が可能となる。したがって、IMOにおけるテロ対策の審議と併行して、各国でのテロ対策実施体制整備検討を周到かつスピーディに行っていくことが非常に重要となる。途上国におけるテロ対策も重要であることからIMOも技術協力を進めることとしているが、海運・海事の技術も経験もあるわが国がこれにどの程度まとまった支援ができるであろうか。

航空と異なり、間口の広い海上テロ対策は固有の難しさを有していると思われるが、9月11日のテロ事件を対岸の火事に終わらせることのないよう、関係者の一丸となった取り組みを期待したい。(了)

東南アジア海域における 海賊・武装強盗への対策

村上 啓造 ● 海上保安大学校教授

Ship & Ocean Newsletter No.18 (2001年5月5日)掲載

海賊・武装強盗の状況

IMO^{*1}の第73回MSC^{**2}報告によれば、1984年から2000年10月末までに全世界で2,017件の海賊・武装強盗事件が報告されており、特に、近年では、東南アジア海域で多発している。IMB^{**3}集計によれば、2000年に全世界で発生した467件の事件(未遂を含む)のうち、インドネシア119件、マラッカ海峡75件とこの海域だけで全世界の半数弱の事件が発生しているという。数の上では、船内の金品や備品および乗組員の所持物が強奪される例が圧倒的に多いのであるが、船舶を丸ごと奪うハイジャック事件も8件報告されており、強盗犯人が軍人や官憲の制服を着用して犯行に及ぶ例もある。その発生事件数は増えこそすれ、一向に減少する気配が見えていない。

その発生海域でみれば、大半の犯罪行為は、国際航行に使用される海峡及び沿岸国の港内及び領海内で発生している。海賊、武装強盗をはたらく犯人の立場、その被害を受ける船舶の立場からすれば、その襲撃が港内や領海内で行われようが、公海上で行われようが大きな違いはない。しかし、この犯人を逮捕し、犯行の証拠を確保し、裁判により確実に処罰するという段階になると、とたんに、その犯行場所や被害船舶の所在地が問題となる。国際法上、公海上の「海賊行為(piracy)」であるならば、いずれの国もこれを公海上で拿捕し、自国で処罰することができる(国連海洋法条約第101条及び第105条)。しかし、港内や領海内の襲撃行為は「海賊行為」に該当せず、「船舶に対する武装強盗」(armed robbery against ships)と呼んで区別されている。沿岸国の内水および領海内の犯罪であるかぎり、その取り締りと処罰はもっぱら沿岸国(犯行地国)の責任と権限に属する行為であり、特別の国際法上の根拠がなければ、沿岸国以外の国がこれに関与することはできないのである。

これまでの対策

東南アジア海域の海賊・武装強盗の背景には、同地域の経済的および社会的な状況に原因があると指摘されているが、直接的な対策としては、通航船舶の側が自衛策をとり、関係国が海上のパトロールを強化することであろう。これまでも、ICC/IMBの海賊通報センター(PRC)が、事件発生時の連絡通報に重要な役割を果たし、通航船舶みずからも被害に遭わないように見張りを強化してきた。シンガポール当局、マレーシア海上警察などもパトロールを強化してきていると言われているが、関係海域が広すぎることもあって、前述のごとく、海賊・武装強盗の数は減ってはいないのである。

IMOは、海賊行為・武装強盗に対して、1993年5月に「政府への勧告」(MSC/Circ. 622、1999年5月に改定)を定めて、沿岸国、寄港国および旗国は行動計画を作成すること、関係国は国内法にしたがって犯人の捜査および訴追を行うこと、事件発生海域では地域協定を締結して対応すべきことを指摘し、また「船主・船舶運航者・船長および乗組員の指針」(MSC/Circ. 623、1999年5月に改定)を策定し、船舶の側の自衛策を示している。また、1998年以降、事件多発地域を中心に、地域セミナーを開催して関係国の対応促進を図っている。さらに、2000年12月の第73回MSCでは、「海賊行為及び船舶に対する武装強盗の犯罪の捜査のための実務コード」(Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships)を作成し、第22回国連総会に提出するとともに、MSC Circularとして各国に回章した(MSC/Circ. 984)。海賊および武装強盗の行為に対してIMOの締約国の取締官の捜査マニュアルであるが、先の政府への勧告及び船主等への指針と同様に、現在のところ、法的な拘束力のある文書となっているわけではない。

これからの対策

(1) わが国の対策

わが国も、1999年10月のアロンドラ・レインボウ号(日本人2名乗組み、パナマ船籍)の事件の後、2000年4月に東京で「海賊対策国際会議」を開催し、関係アジア各国の海上警備機関による「アジア海賊対策チャレンジ2000」および海事政策当局による「モデル・アクションプラン」を採択して、東南アジアにおける海上警備機関の間の連携強化に乗り出しているが、それに加えて、国内法の整備も必要であろう。わが国の現行刑事法は、属地主義と旗国主義の適用を原則としているために、強盗、監禁などの犯罪について、日本領域外で発生した場合には日本船舶が被害に遭わないかぎり適用することができない構造である。これでは、仮にアロンドラ・レインボウ号の犯人が国内で見つかったとしても、処罰することができない。海賊・武装強盗という海上の犯罪行為に対しては、普遍主義に基づく適用はともかく、日本人が被害者となる場合に処罰可能となる消極的属人主義の採用を考慮すべき時期にきているように思われる。

(2) 東南アジア地域の対策

東南アジアにおける海賊・武装強盗の問題は、犯行が行われた国(犯行地国)の問題にとどまらず、犯人および被害者の国籍国や犯行船舶及び被害船舶の旗国、さらには関係船舶の寄港国など多くの国にまたがることになる。海賊・武装強盗に対応するためには、第一に、これら関係国間の密接な連絡・通報体制を整備して、関連情報を迅速に伝達して関係国が情報を共有し、対応することが不可欠である。

また、海賊・武装強盗犯人及び関係船舶がいずれの国に逃げてもこれを捕捉、逮捕し、確実に処罰することも必要である。つまり、犯人および犯行船舶の取り締まり(執行管轄権)と処罰(裁判管轄権)の両面の対応が求められる。そして、そのために上述のごとく多くの関係国が密接に協力しなければならない。例えば、関係国による海域の共同パトロールを行ったり、海賊船舶が犯行地国の海域から別の国の海域に逃亡したとしても、犯行地国の警備当局が追跡を継続できるような枠組みを整備すること、また、各国は国内法令を整備するとともに、犯人および関係船舶の所在する国はその身柄および船舶を拘束し、処罰を確保することが要求される。さらに、その処罰を確実にするためには、関係国間の証拠の収集、提供あるいは犯人の引き渡しを中心とした司法・捜査共助体制の枠組みも整えてゆく必要がある。そのためには、東南アジア各国を中心とした関係国が、一層、その方向で協力していくことが求められている。(了)

※1 IMO=International Maritime Organization(国際海事機関)-国連の専門機関

※2 MSC=Maritime Safety Committee(海上安全委員会)

※3 IMB=International Maritime Bureau(国際海事部)-ICC(国際商業会議所)の下部組織

国際社会における海運保護と「領海の秩序」の概念

え たらに
恵谷 修 ●防衛大学校総合安全保障研究科
 Ship & Ocean Newsletter No.37 (2002年2月20日)掲載

はじめに

従来、領海が存在意義は、外国から陸域に及ぶ害悪を排除するための緩衝区域として、あるいは漁業資源等の領海そのものから得られる権益を独占できるといった側面が強かった。しかしながら、海運という観点から見た場合には、これらに加え、沿岸国により秩序が維持され、また一定の庇護が受けられる区域という別の存在意義、即ち「領海の秩序」といったものがあるかと思われる。海運の発展と維持は、旗国(当該船舶の船籍国)のみならず、国際社会すべてにとって多大な利益をもたらすものである。そして海運が正常に営まれるように、沿岸国が自国周辺を航行する船舶の安全に配慮することは、一定の範囲で権利であるとともに義務ともなるのではないかと考える。

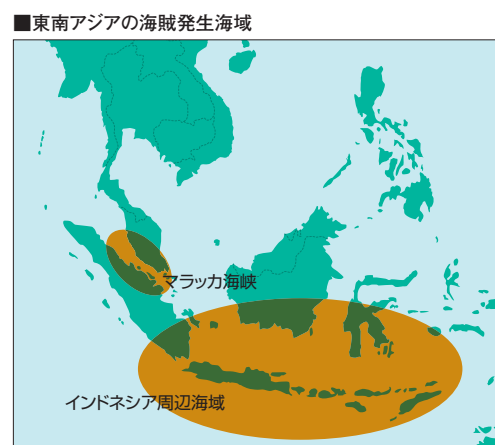
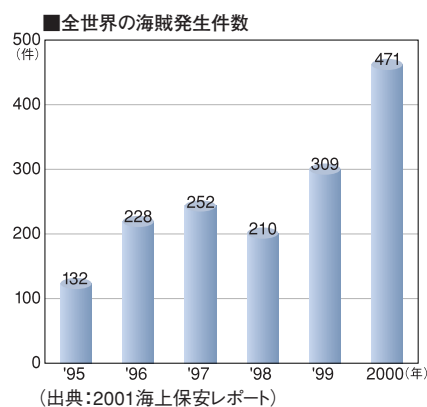
領海制度の確立と「領海の秩序」

国連海洋法裁判所の判事の一人である山本草二教授は、領海の幅に係る議論として、海洋先進国が伝統的な領海3海里に固執した理由の一つに「海上保安警備に要する経費」をあげている。これは「漁業管轄権事件(英国対アイスランド)」に関する国際司法裁判所判決(1973年)におけるフィッツモーリス判事の補足意見から導いたものである。判事は、「(沿岸国は)領海において権利と同様に、責任がある。例えば、公安秩序維持、航路標識の設置、航行警報の発出、海難救助サービスの提供、航行援助施設の設置、などである」と述べている。領海において、沿岸国に具体的な内容を示して一定の義務を課するという意味は興味深い。即ち、沿岸国は領海幅の拡張によって、広い領海における自国権益確保のために警備勢力を増強する必要があるという意味での経費負担増ではなく、通航船舶の安全を確保するという意味での義務的な経費負担増を勧告すべきということにも言えるからである。

国連海洋法条約第24条第2項は、沿岸国の義務として、その領海内における航行上の危険で自国の承知しているものを適当に公表する旨を規定するが、積極的に「領海の秩序」を維持するという義務までは規定しない。それでは、判事の見解は同条約との関連ではどのように理解できるか。山本教授は、領海内における外国船舶に対する武装強盗事件(東南アジアの海賊問題)に関連して、無害通航権(沿岸国の平和、秩序または安全を害さない限り、沿岸国領海内を通航する権利)を外国船舶に保障することは沿岸国の義務であるとして、沿岸国としてはいかに航行上の危険を察知し防いでいくかを考えるべきである、と言っている。これは、無害通航権の性格として、沿岸国の不関与だけでなく、沿岸国に対し実質的に無害通航権の行使を妨げる事案を排除する一定の義務の存在を見出すもので、「領海の秩序」維持は、同条約でいうところの無害通航権の保障の一つとしても説明ができるのではないと思う。このように「領海の秩序」という概念は、沿岸国のみならず、国際社会一般及び旗国(通航国)の暗黙の要請に基づき、沿岸国の権利及び義務として一定の存在意義を見出すことが可能と考える。

海賊船舶及びシー・ジャックを行った船舶

海賊といえば、公海上におけるもので、公海というどこの国の管轄権も及ばない海域において暗躍している訳だが、反対に、どこかの国の領海内であれば、このような輩についてはその国が対処することが前提であったはずである。しかしながら、現実を見れば、公海では、すべての国に、海賊取り締まりの管轄権が認められた結果、海賊にとっては、海上警備勢力の脆弱な国の領海のほうが、捕まりにくいという、逆転現象が起こっているようにも思える。彼らは、公海のみならず、自国領海や隣接国領海で海賊行為を行い、自国のアジトや、第三国領海に逃げ込む。



このような状況があることを踏まえ、わが国の場合はどうであろうか考えてみる。即ち、公海上において第三国船舶に対し海賊行為を行った海賊船舶が、わが国領海に入域した場合、如何に対応するのであろうか。海賊船舶にはその性質から無害通航権を認めることはあり得ないので、巡視船によって立入検査、拿捕等を行うことは許容されるであろう。しかし、国内の刑法が不備なために、すべてのケースについてわが国で裁判を行うことはできない。

次にシー・ジャックについて見てみる。わが国は1998年にシー・ジャック防止条約に加入している。同条約第6条では、シー・ジャックを行った者を各国が犯罪者として刑事訴追し、処罰を行うという刑事裁判管轄権を行使する範囲が規定されている。その行使に関し、同条第1項には義務的裁判権となる犯罪の範囲について、第2項には裁量的裁判権の設定及び第4項には補完的裁判権の設定となる犯罪の範囲について規定されている。わが国は、第1項については刑法第1条乃至第4条の2が、第4項については刑法第4条の2により国内の実施が担保される。即ち海賊とは異なり、犯人が領海内に存在すれば、犯罪の発生場所を問わずこれを逮捕し、裁判を行い、処罰することができる。幾分問題があるとすれば、第2項についてはわが国は権利を行使しないと判断しており、これを担保する国内法は存在しないことから、わが国の領海近傍においてシー・ジャックが行われている場合、これを阻止することはできても、その場で当該犯人を逮捕し、裁判にかけることはできない。ここで、シー・ジャック防止条約の趣旨に鑑み、領海近傍の事案の場合には、シー・ジャック犯を領海内に移動させ、同条約第6条第1項を適用させることも可能ではないかとも考えられるが、本人の意思による入域でなければ、わが国の刑法上、犯罪が成立するか否か議論が分かれるものと思われる。

おわりに

今後、「領海の秩序」という概念が、仮に、一般的に指摘されるようになれば、各国は、自国の領海が海賊の温床にならないように何らかの対処をとり、それを怠れば、国家として責任を問われることにもなるかもしれない。これは言い換えれば、各国に、①海上保安勢力を増強するか、②領海幅を縮小するか、③第三国の海上保安勢力に協力要請し自国領海への入域に同意するか、といった選択を迫ることにもなるかもしれない。

また、わが国の場合には、「領海の秩序」を維持する物理的な能力があるとしても、これを行使するための法整備は十分ではないようにも思える。当該事案発生の際の蓋然性は低く、直ちにわが国の国際社会での地位を危うくするものではないが、国内法をしっかりと整備し、執行権の行使のみならず裁判権の行使を如何に考えるのか、国際社会の要請に適切に応えることを可能にするため、検討の必要があるかもしれない。(了)

密航事犯の現況と罰則の強化について

北川佳世子 ● 海上保安大学校 助教授

Ship & Ocean Newsletter No.45(2002年6月20日)掲載

わが国における密航事犯の現況

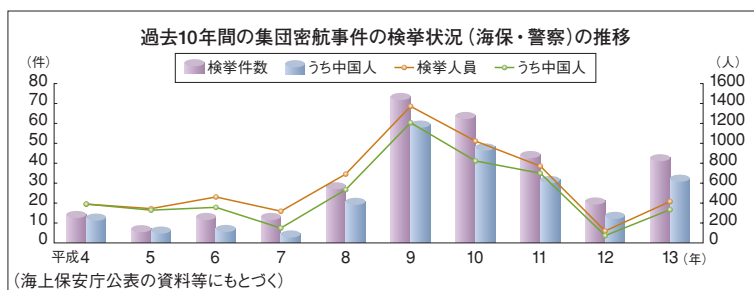
外国人を自国に入国させるか否かの決定は、国際法上、各国の自由裁量に委ねられてきた。例えば、現在EU(欧州連合)では協定により一部加盟国間で国境を越える人や物の移動を自由化しているが、日本では、「出入国管理及び難民認定法(以下、「入管法」と略す)」及び「外国人登録法」に基づいて、外国人の出入国と国内在留の管理を厳正に行っている。

日本政府は、従来から、一定の条件に適合する者にのみ在留資格を与え、外国人(日系人を除く)の単純労働者は受け入れないという政策をとってきた(なお、難民に関しては受け入れた実績はあるが、少数にとどまる)。しかし、来日する外国人の中には、①観光目的等の短期滞在または就学・研修等を目的とする在留資格の名目で入国した後資格外労働を行う者や、②旅券等を持たずにもしくは偽造旅券等を用いて不法入国・上陸して、不法に就労する者が相当数存在する。また、③在留期間が経過しても日本にとどまり(オーバースティ)、就労を続ける者も多い。1980年代後半から不法就労目的の不法残留者の増加が社会問題化し、1990年代には来日外国人による犯罪の増加が指摘され、不法入国・上陸者を含めた大量の不法滞在外国人の存在が犯罪の温床になっているとの分析もあり、1989年の入管法改正時には不法就労外国人の雇用者等を処罰する不法就労助長罪が、1999年改正では、不法入国・上陸後に在留する者に対する罪として不法在留罪が新設されている。

ところで、日本の景気は目下低迷しているが、依然として日本と近隣諸国間の経済格差が解消されたわけではなく、日本への出稼ぎ労働を希望する近隣諸国からの密航者が後を絶たない。ここ数年のわが国の密航事犯の特徴は全国的に船舶による集団密航事件が相次いでいる点である。最近の密航者の大半は中国人だが、その背後には希望者から金を徴収して密航を請け負う犯罪組織(蛇頭等)が存在し、密航者の募集に始まって、船舶による輸送、日本での受け入れ、上陸後の搬送、隠匿、さらには不法就労先の斡旋まで手がけており、日本の暴力団関係者等と連携して活動する場合もある。船舶による集団密航の手口としては、①外国から密航船を仕立てて密航者を日本に密航させる形態、②洋上で密航者を外国船舶から日本船舶に乗りかえさせて密航させる形態、③貨物船のコンテナや隠し部屋等に隠して密航させる形態等が目立つが、いずれも密航ブローカーが組織的に関与し、捜査機関の取り締まりを巧妙にかいくぐり、不法な収益を上げている。

集団密航対策のための入管法の改正

集団密航対策のために入管法が改正されたのは1997年である。従前は、蛇頭等の密航ブローカーは不法入国・上陸罪の単なる幫助として扱われ、刑罰は正犯である密航者本人の半分にとどまり、また、上陸後に関与し



平成9～10年にかけて集団密航者が急増したのは、それまでの中国漁船等による集団密航に加え、貨物船の船内に隠し部屋を設けて潜伏してくる事犯の摘発が増加したことによる。その後、集団密航は一旦減少傾向となったが(その理由は、中国当局による不法出国の取り締まり強化や、わが国より景気の良いアメリカ・韓国などに密航先が分散したこと等によるものと考えられている)、密航に介在する国際的な密航ブローカーが壊滅したわけではなく、平成13年には再び増加傾向へと転じている。

た者等を広く処罰の対象とするのは困難であったところ、97年改正により、「人の密輸」を行う密航ブローカーに対する刑罰を大幅に強化し、集団密航をさせる行為（集団密航者を日本に輸送する行為、入国・上陸させる行為、引き取る行為等）を独立の犯罪類型としてとらえ、密航者本人に成立する不法入国・上陸罪よりも重く処罰することとし、営利目的で集団密航させる場合はさらに刑罰が加重されることになった。また、集団密航の過程では複数の者が部分的・段階的に関与する機会が多いことから、段階的行為毎に対応する罰則規定が設けられ、予備や未遂、国外犯処罰規定も整備された。

その他にも、有効な旅券を所持していても上陸許可を受けずに上陸する目的をもって入国した者や、偽造旅券等を提供する等して密航者の不法入国・上陸を容易にした者、退去強制を免れる目的で密航者をかくまった者を処罰する規定や集団密航に係る罪に使用された船舶や車両等を必要的没収の対象とする等して、規制の充実が図られた。

こうした法改正後、個別事例への法令の適用を判断する際に必要になるのは、各法文の解釈、例えば、集団密航に係る罪にいう「集団」、「自己の支配・管理下におく」といった文言の意味する範囲の具体的な画定作業である。また、細分化された各罪相互の罪数の適正な処理も刑事裁判の実務上問題になる。さらに、各関与者の犯した罪が入管法違反中のどれにあたるかを検討する際には、段階的な行為を処罰する各条違反にあたるにすぎないのか、それとも人を密航させる実行犯と共謀してより重い密航の中核的行為を担ったものとして処罰されるのかの見極めも重要課題となり、それに関連して共謀共同正犯と幫助を区別する判断基準の具体化・明確化が求められるであろう。その他、現場の対応として、通訳や弁護士の確保、大量密航事件が発生すれば収容場所の確保等、従来からある問題も解消されてはいない。さらに、密航者や末端の関係者を検挙するだけでなく、背後の黒幕にまで捜査を可能にするために、関係機関（海保、警察、入管、税関）の協力体制の充実も一層望まれることになる。

犯罪組織が関与する密航事犯に対する法制度の整備

入管法による諸々の規制は、公正な出入国管理を実施し、わが国の出入国管理上の秩序を維持することを目的とするものであった。これに対して、密航をビジネスとして不法な収益を得る犯罪組織の行為に対しては、近年、別途組織的犯罪対策という視点から必要な法制度が整備されている。

1999年には「組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律」により犯罪組織が集団密航で稼いだ犯罪収益は没収の対象になり、資金洗浄等の行為も規制され「犯罪捜査のための通信傍受に関する法律」により集団密航に関する犯罪は通信傍受の対象犯罪とされた。2000年に採択された「国際的な組織犯罪の防止に関する国際連合条約」の附属議定書では、犯罪組織によって人を密入国させる行為は国際刑事規制の対象とされている。

人を密航させて利益を得ている国際犯罪組織の壊滅に取り組むには、各国が個別に規制するだけでは不十分で、国際協調が不可欠であるが、とりわけ領海外で各国が執り得る規制措置や議定書では規制対象になっているが国内法では規制していない行為の立法化についてはさらなる議論が必要であろう。(了)



密輸犯罪の現状と対策

大塚裕史 ● 岡山大学法学部教授

Ship & Ocean Newsletter No.45(2002年6月20日)掲載

薬物・銃器の密輸の現状

近年、ヒト、モノ、カネが国境を越えて自由かつ迅速に移動することができるようになると、同時に、薬物や銃器などの輸入禁制品が容易にわが国に流入するようになった。国内において不法に所持されている薬物・銃器のほとんどは密輸入されたものであるといつてよい。

薬物犯罪については、「第三次覚せい剤乱用期」を迎え、覚せい剤押収量が急増している。平成12年の覚せい剤押収量は1,026.9キログラムで、2年連続してトン単位の押収量を記録し、検挙人員も18,942名にのぼり、わが国の薬物事犯の90%以上は覚せい剤事犯となっている(警察白書平成13年版84頁)。しかも、押収された覚せい剤の76%が海上ルートによるものであり(海上保安レポート2001年版37頁)、近時は、中国ルートのほか、北朝鮮ルートで大量にわが国に流れ込んでいる。

銃器犯罪については、警察によるけん銃押収量は、平成7年における1,880丁を最高に、その後減少を続け、平成12年には過去10年間で最低の903丁になっている(警察白書平成13年版79頁)。しかし、その反面で海上保安庁によるけん銃押収量は、平成12年には過去最高の106丁に上っており、海上ルートによるけん銃の密輸入は、近年、増加の傾向にあると推測できる(海上保安レポート2001年版36頁)。

薬物・銃器の密輸入には、国際的犯罪組織が関与することが多く、その手口としては、大型貨物船に積載され本邦に運ばれてくるコンテナ貨物に偽装隠匿する形態、漁船などを利用して洋上取引で持ってくる形態(いわゆる「瀬取り」)等が特に目立っている。

立法・判例の動向と問題点

密輸対策として近時立法上の整備がなされている。薬物の密輸対策としては、平成3年に麻薬特例法が制定され、一方において、規制薬物を業として行う不法輸入罪を重く処罰する規定を新設するとともに、他方において、薬物犯罪による収益を剥奪するためにマネー・ロンダリング^{*1}の犯罪化、収益の没収制度が規定された。また、平成8年の領海法改正により接続水域が設けられたことにより、麻薬取締法、覚せい剤取締法などの輸入予備罪の国外犯処罰規定を根拠に、接続水域における薬物の積み替えの処罰が可能となった。銃器の密輸対策としては、平成7年の銃刀法の一部改正により、けん銃実包の輸入罪の新設、けん銃等の密輸入に関する罰則の強化を図ったほか、クリーン・コントロール・デリバリー^{*2}を行うための根拠規定が整備された。また、平成11年に制定された組織犯罪処罰法において、薬物以外の組織犯罪に対しても収益剥奪が可能となった。

このような立法上の整備と並行して、近時、薬物・銃器の密輸入罪に関する最高裁判例が相次いで出されている(例えば、最高裁判所第一小法廷判決平成(以下、「最一決平」のように省略)9・10・30刑集51巻9号816頁、最三決平11・9・28刑集53巻7号621頁)。その中で、被告人が関係者と共謀の上、公海上で外国国籍の船舶から覚せい剤290kgを受領し船舶に積載して岸壁に接岸して港に陸揚げしようとしたが、岸壁付近で警察官が警戒にあたっていたのでその目的を遂げなかったという事案で、覚せい剤輸入罪の既遂に当たるという検察官の主張を斥け、輸入予備罪の成立を認めた判例が特に重要である(最三決平13・11・14刑集55巻6号762頁)。

本判例は、従来の判例実務の解釈・運用が輸入罪の既遂時期を船舶からの陸揚げ時に求める陸揚げ説で固まっていることなどを踏まえ、瀬取り船による覚せい剤輸入事案についても、陸揚げ説を採用することを確認し

たものであり、実務上重要な意義を有するものである。しかし、近年における船舶を利用した覚せい剤の密輸入事犯の頻発や、小型船舶の普及と高速化に伴うその行動範囲の拡大、GPS等の機器の性能の向上と普及等の事情を考慮に入れるならば、陸揚げがなければ未遂にもならないという解釈は国際的な流れに逆行するようにも思われる。最高裁の論理が理論的に耐え得るものであるかを検討する必要があるとともに、輸入の定義規定の新設、規制薬物・銃器の洋上取引の重罪化など立法的解決の途を模索する必要があるように思われる。

密輸犯罪の対策

薬物・銃器の密輸は、国際的犯罪組織によって国境を越えて行われるので、一国のみでは解決ができない問題である。そのため、サミット、国際連合などの国際的枠組みの中でその解決に向けた取り組みがなされている。その成果として、平成12年12月には国連国際組織犯罪条約が、13年5月には銃器議定書が国連総会において採択されたが、これらの条約は、国際組織犯罪と戦うための基本的枠組みを包括的に規定する初めての普遍的条約であり、今後のグローバルな対策の法的基盤となるものとして注目される。

薬物・銃器は一旦陸上に入り込むと摘発が困難になるので、水際阻止が極めて重要である。そこで、警察、海保、税関など関係機関及び外国の取り締まり当局が連絡を密にし、情報収集に努め、供給源や供給ルートを解明する必要がある。その際、各関係機関が収集した情報をコンピュータを使って集約しマッチングさせることが重要であろう。また、犯罪組織の壊滅を図るためには、コントロールド・デリバリー等の効果的捜査手法を積極的に活用するとともに、資金面からの打撃を与えるため、犯罪収益の隠匿、收受及びマネー・ロンダリングの処罰、収益の没収、追徴の徹底などを推進する必要がある。しかしながら、コントロールド・デリバリー捜査では貨物を引き取る者が犯罪組織の末端に位置する人物であるために、突き上げ捜査が困難を極めているのが実情であり、組織の中核の者や組織の全容を解明するためには、例えば、通信傍受法の効果的活用などが重要になると思われる。

従来、船舶利用の覚せい剤密輸入事件の陸揚げ地は、東京、横浜などの関東周辺の事例が多かったが、最近では、地方港や港がない海岸部からの陸揚げを敢行する事案が発生しており、近時は日本海側の港が狙われるケースが増加している。限られた人的資源の中で、できるだけ機動的に出動できる体制を作る必要もあろう。

もっとも、薬物・銃器犯罪を根絶するためには、供給の遮断に向けた努力だけでは不十分で、需要の根絶に向けた取り組みが極めて重要である。特に、第三次覚せい剤乱用期の特徴は、末端乱用者が増加していること、しかも、中学生・高校生などの少年層の乱用者が目立つことである。インターネットや携帯電話の著しい普及により、密売人との接触が容易になっていること、覚せい剤の末端価格が少年にも入手可能なほどに低価格化していることなどがその原因であるが、少年の間で薬物乱用に対する規範意識が低下していることが何よりも問題である。

薬物に対する好奇心とファッション感覚での使用という風潮を改めていくためには、末端乱用者を徹底的に検挙するとともに、学校教育あるいは家庭教育の場で薬物の有害性を正しく認識させることが重要である。教育の力で社会全体に薬物を拒絶する規範意識を堅持させること以外に根本的な解決の途はないであろう。(了)

※1 マネー・ロンダリング＝犯罪から生じた不法な収益を金融機関を経由する等の方法によってクリーンな外観を有する財産に形を変えて犯罪との関係を隠し、あるいはこれらの財産を隠匿するなど、犯罪で得られた不法な収益の保持、運用を容易にするために行われる各種の偽装・隠匿行為をいう。

※2 クリーン・コントロールド・デリバリー＝取り締まり機関が規制薬物等の禁制品を発見しても、その場で直ちに検挙することなく、十分な監視の下にその運搬を継続させ、関連被疑者に到達させてその者らを検挙する捜査手法をコントロールド・デリバリーといい、その中でも、銃器等の禁制品を発見した際に、別の物品と差し替えて行うものをクリーン・コントロールド・デリバリーという。