



マラッカ・シンガポール海峡における新しい協力枠組みの青写真

海洋政策研究財団

マラッカ・シンガポール海峡における
新しい協力枠組みの青写真

マラッカ・シンガポール海峡における新しい協力枠組みの青写真

2006年3月 発行

発行 海洋政策研究財団 (財団法人シップ・アンド・オーシャン財団)

〒105-0001 東京都港区虎ノ門1-15-16 海洋船舶ビル

TEL: +81-3-3502-1828 FAX: +81-3-3502-2033

www.sof.or.jp

本書の無断転載、複写、複製を禁じます

Printed in Japan ISBN 4-88404-180 -1




この報告書は、競艇交付金による日本財団の助成金を受けて作成しました。



目次

はじめに	4
国際海峡研究会の組織とこれまでの活動	5
I 主要な調査研究の結果	7
II 2004年以降の展開	14
III マラッカ・シンガポール海峡における新しい協力枠組みの青写真	16
資料1	19
第4回マラッカ・シンガポール海峡沿岸三カ国大臣会合のバタム共同声明 (2005年8月1-2日)	
資料2	22
マラッカ・シンガポール海峡における安全、セキュリティ及び環境 保護の向上に関するジャカルタ声明 (2005年9月8日)	
付録	
国連海洋法条約 第43条 条文	
マラッカ・シンガポール海峡の地図	



はじめに

海洋政策研究財団は、2003年4月から3年にわたり、競艇の交付金による日本財団の助成事業として「国際海峡利用と諸国の協力体制に関する調査研究事業」を進めてきました。

この事業を進めるに当たって設置された、主に国際法研究者で構成される「国際海峡研究会」は、世界に数ある国際海峡の中でも、アジア経済の「生命線」と呼ばれるマラッカ・シンガポール海峡をテーマに選び、航行安全及び環境保護、そして近年ではセキュリティの確保のための、あるべき国際協力の枠組みを模索してきました。

「マラッカ・シンガポール海峡における新しい協力枠組みの青写真」は、その3年間の調査研究と議論のエッセンスを提言としてとりまとめたものであります。沿岸国の主権を損なうことなく、公平かつ衡平の原則の下で、マラッカ・シンガポール海峡における新たな協議体を通じた協力体制を追求すべきであるという青写真は、国連海洋法条約、特に第43条の創造的な実施の一つのあり方を提示するものであります。

この青写真が、国連海洋法条約を遵守した、マラッカ・シンガポール海峡の海峡沿岸国と海峡利用国の協力体制の構築を議論するためのたたき台となれば、望外の喜びであります。

平成18年3月
海洋政策研究財団 会長
秋山 昌廣

国際海峡研究会の組織とこれまでの活動

国際海峡研究会は、「国際海峡利用と諸国の協力体制に関する調査研究事業」を実施するための研究ユニットとして、2003年4月に海洋政策研究財団内に設置されました。

この研究会は、栗林忠男先生(慶應義塾大学名誉教授・東洋英和女学院大学教授)を顧問に迎え、寺島紘士常務理事の指揮の下、海洋政策研究財団で国際法を研究する研究員(加々美康彦、田中祐美子)で構成されます。この研究会では、主に国際法の側面から、国際海峡における協力体制のあり方を調査、討議してきました。その過程で、研究員は、国内外の会議に出席して情報収集するだけでなく、問題提起もまた行ってまいりました。

たとえば、次のような会議に出席してきました：「マラッカ海峡会議：包括的な安全保障環境の構築」(マレーシア海事研究所(MIMA)主催、2004年10月)、「海上テロとマラッカ海峡セミナー」(マレーシア防衛省主催、2005年9月19日)、「マラッカ海峡におけるセキュリティの向上：海峡を全ての者に開放し続けるための解決策の融合」(2005年12月、マレーシアHMLIMA・MIMA共催)、「南シナ海における海上セキュリティに関する国際シンポジウム」(中国南海研究院・中国海南海事局共催、2005年12月)など。

さらに、国際海事機関(IMO)に調査旅行にも出かけ、様々な意見の収集に努めました。お世話になったIMOのスタッフの方々には、この場を借りて深く御礼を申し上げます。

このような活動の成果の一部として、2冊の事業報告書を公表することができました：

- * 「国際海峡利用国と沿岸国の協力体制」(2004年3月刊)、
- * 「マラッカ・シンガポール海峡における国際協力に向けた取組」
(2005年3月刊)

こうした研究活動の3年目のとりまとめとして、国際海峡研究会は、ここに、マラッカ・シンガポール海峡における新しい協力枠組みの青写真を公表します。この青写真は、日本財団が兼ねてから提唱しているマラッカ海峡管理協力機構構想に着想をえながら、そのコンセプトの具体化に向けた方向付けを行うものです。



「(マラッカ海峡のようなハイリスクな海域における航行の安全確保のためには、伝統的なアプローチのみに頼るのは現実的ではない。) 海の安全は常にタダで提供されるという古い考え方を直す必要がある。そのコストを沿岸国のみが負担するのではなく、利用者も負担する新しい仕組みの検討が必要である。」

海上テロとマラッカ海峡におけるセミナー、マレーシア

2005年9月19日 寺島紘士 海洋政策研究財団 常務理事

I 主要な調査研究の結果

* 以下は、本事業の事業報告書「国際海峡利用国と沿岸国の協力体制」(2004年3月刊)及び「マラッカ・シンガポール海峡における国際協力に向けた取組」(2005年3月刊)において公表されたものを再構成したものである。

(1) ロバート・ベックマン教授(シンガポール国立大学)による「マラッカ・シンガポール海峡における負担の共有－過去の議論と将来の展望」では、海洋法条約第43条に従ったマラッカ・シンガポール海峡(以下、マ・シ海峡)における航行安全と汚染規制に関する沿岸国と利用国間の負担共有の取極についてコンセンサスを得るために1994年から1999年に開催された国際会議での議論を整理した上で、マ・シ海峡について第43条を実施するために可能な取極又はメカニズムが議論された。

ベックマンは、第43条に基づくマ・シ海峡における沿岸国と利用国間の負担共有制度は、マ・シ海峡における沿岸国の主権を損なったり又は脅威を及ぼしたりしない負担共有制度を作り出すことが必要だが、沿岸三国の代表者たちがマ・シ海峡における自国の主権及び管轄権が絶対のものではないという事実を心に留めるのであれば、それは制度構築にとって助けとなるだろうと指摘した。

海峡沿岸国のインドネシアとマレーシアの代表者たちは、自発的な貢献又は通過する船舶に与えられる役務についてある種の課徴金又は通航料のいずれかを通じて、なんらかの基金が設立されるべきであると提案しており、その基金が沿岸国によって管理されること、そして基金は安全性の改善又は汚染の規制という特別な目的についてコストの回復を基礎として支出されるべきであると主張している。しかし、ベックマンは、海峡利用国が基金の管理と支出について意見が言えない制度では、安全性の改善及び汚染の規制の目的のために沿岸国が管理する基金に対して多くの利用国が進んで貢献するようなことはないだろうと指摘した。

その上で、彼は、「利用者負担」又は「潜在的汚染者負担」原則に基づき、マ・シ海峡を通過する船舶について課金する制度の可能性について検討する。国際海峡の通航に対して課徴金又は通航料を課すことには異論もあるが、もしその課徴金又は通航料が、船舶交通業務(VTS)、自動船舶識別装置及び電子海図表示システム等のような通航する船舶に提供される特定の役務である場合には、海洋法条約に整合するものであるだろうと解釈する。このような課徴金又は通航料が沿岸国によって一方的に課される場合には違法となりうるが、沿岸国により提案されてそれがIMOにより採択されれば許容されるであろう。ある協力制度が、沿岸国と主要な利用国との間で合意され、IMOの規則として承認・採択のためにIMOに対して提出される場合、マ・シ海峡の通過通航権を行使するすべての船舶は、この規則を遵守する法的義務を負うことになる。

この選択肢の一つの利点は、もし利用国がマ・シ海峡の通過について課徴金又は通航料を支払うことに合意する場合、世界中のより多くの沿岸国が国際航行に使用されている他の海峡についても同様の支払いを求めるであろうという利用国の懸念を取り扱うことである。こうした筋書きに対する安全弁は、IMOの承認が必要であろうということである。もう一つの利点は、利用国の定義という困難な問題を回避できるということである。取極は沿岸国、利用国及びIMOの間の合意によって設けられるが、通航料の支払いは、利用国ではなく、実際の利用者が負担する。これは管理が容易なだけでなく実際の利用者が支払うので、より公平でもある。

さらに、利用国と船主には、安全性及びセキュリティの改善及び汚染の規制のために必要な事業について、透明な形で基金が管理され支出されることを確保するために、マ・シ海峡について委員会又は評議会が設けられるのであれば、課徴金と通航料についての上記の提案がより受け入れやすいかもしれないと述べて、一定の資金管理団体を通じた制度にも言及する。

この資金管理団体が管理する基金の用途については、航行安全に関し

ては、日本が現在基金を提供してきているものと同じ種類の事業に、船舶起因汚染の規制に関しては、受け入れ施設、油濁汚染緊急装置等の提供、マ・シ海峡における故意の油の違法排出を鎮圧するための偵察機及び他の装備について並びに汚染に関する主要なIMO諸条約を完全に実施するために必要な他の行動にも利用できるとする。さらに、近年特に注目を浴びている海上セキュリティとの関係で、沿岸国と利用国の合意に基づき、利用国がマ・シ海峡における安全及びセキュリティの確保にもいくらか負担をすることが可能であろうとする。

(2) 加々美康彦研究員(海洋政策研究財団)は、「国際海峡と課徴金－マラッカ・シンガポール海峡における持続可能な資金調達体制の構築をめざして」において、国連海洋法条約の規律を受ける国際海峡であるマ・シ海峡において、航行援助施設の費用負担などを公平なものにする有力な手段として論じられている課徴金制度について、海洋法条約上の法的基礎を検討した上で、その制度の構築に当たって前提となるいくらかの枠組みを明らかにした。

まず始めに、海洋法条約に明示されない国際海峡における課徴金の導入が、解釈上可能か否かについて検討する。海洋法条約は、領海における通航に対しては、条約第II部の第26条において、特定の役務の対価としてのみ課徴金を課すことができると定めているが、同様の規則は国際海峡について定める条約第III部には存在しない。但し、起草過程では国際海峡における課徴金の問題は結論が出されたわけではなく、否定も肯定もされなかった。このことが、課徴金の可否について賛否両論の様々な解釈を可能にしていると指摘する。

しかしながら、マ・シ海峡を念頭に置いて起草されたと言われる第43条の規定は、課徴金の問題も含めて、将来の制度的発展の可能性を考慮した、柔軟な協力枠組みを定めるものであると捉えるべきであると主張する。その上で、海洋法条約は、その基本的なスタンスとして、締約国が自国の地理的特徴から特段有利な権利を得たり、逆に特段過酷な義務


を課されたりする状況をできるかぎり排除しており、「国際航行に使用される海峡」と題される海洋法条約第三部に設けられた「海峡沿岸国」という地位からもまた、決して不平等な負担や、特に有利な利益が導かれるべきではないと指摘する。彼はまた、海洋法条約が起草された頃には予想もされていなかった航行援助役務の発達の陰で、その財政的負担を公平かつ衡平なものとするための議論が置き去りにされ、海峡沿岸国に負担が集中しているという現状に、国際社会はもっと注意を払うべきだと主張する。

公平かつ衡平な協力制度の構築に当たっては、沿岸国(特にインドネシアとマレーシア)は、国際海峡が本来領海であるからといってその主権や管轄権の維持に固執すべきではなく、また利用国の側も国際航路であるからといって自由通航に固執すべきではない。沿岸国の領域性の尊重か国際航行の自由の尊重かの二者択一ではなく、その対立を止揚して、航行安全を確保するための協力体制を構築せねばならないと指摘する。

その際に期待されるのが、海洋法条約において「権限のある国際機関」との位置づけを与えられている国際海事機関(IMO)の役割であると主張する。かつてIMOは、課徴金の問題が「マンデートを越える」という結論を下したことがあるが、課徴金制度を国際的に適用しうる規則や指針に育てていくためには、やはり海上交通の安全確保に権限のある国際機関であるIMOの支持(endorse)が欠かせないと結論している。

(3) Zhan Renping 教授(大連海事大学)は、「マラッカ・シンガポール海峡に関する国際協力-利用国の視点」として、マ・シ海峡の主要な利用国の一つである中国の研究者の視点から、同海峡の航行安全及びセキュリティの確保に向けた協力に関する中国の取組、政策を整理する。

マ・シ海峡は、世界の海上航路の中でも最も繁忙な海峡の一つであるが、この海域は脅威にあふれている。中国は石油の80%を中東から輸入し、その多くは大型タンカー(VLCC)で輸送されるため、マラッカ海峡を通過する以外の航路が存在しない一方で、この海峡はテロ攻撃や封鎖



の可能性といった危険性があり、もしそれが実際に生ずれば、中東から輸入される石油に極めて大きく依存している中国へのエネルギー資源のサプライ・チェーンが崩れるおそれがある。

そうした中、この海域における航行の安全を維持するにあたって最優先事項であるのは、海賊に対する共同的な協力(joint cooperation)であると位置づける。こうした国際協力には、ASEAN諸国と海峡利用国間の相互理解が必要であり、中国、日本、韓国などを含む関係国間の地域的協力制度が設けられるべきであり、この制度には、たとえば政府レベル、海軍レベル、海運会社レベルなどでの様々なレベルの対話、そして情報交換、船舶追跡システム、地域的な船舶通報システム、緊急時の計画などが含められるべきである。財政支援も必要であり、技術支援、海上セキュリティに係る人員の訓練なども必要であると指摘する。

経済力を高めている中国は、中国の発展が世界平和のためにもなることを世界に証明するために国際主義を活用していくべきである。中国にとって国際主義の本質とは、対話、協力、win-win、国際問題への積極的な関わり、相互発展、責任ある大国に要約できる。また中国の外交関係には次の2つの原則がある。それは国家主権とセキュリティが優先されること、そして国益が十分に保護されているなかで、国としての「ソフト・パワー」を向上させるため、国際協力に積極的に関わることである。

このように、中国の外交は国益に対処しながら、国際社会に責任を果たしうる国際主義を必要とする。平和的な国際協力は、マ・シ海峡の航行安全とセキュリティを確保することができ、インド洋と南シナ海における航路を保護することができ、そしてアジア全体の地域を保護することができる。

(4) Kim Suk Kyoon 博士(韓国莞島沿岸警備隊本部長)は、「マラッカ・シンガポール海峡を護るための国際協力へ向けた挑戦」において、マ・シ海峡の法的地位やそれを取り巻く国際的情況を整理した上で、韓国政府による同海域でのセキュリティ及び航行安全へ向けた取り組


みを紹介し、さらに今後の費用負担のための国際協力のあり方を模索した。

「アジア経済の生命線」と位置づけうるマ・シ海峡は、世界の主要な国際航路であるが、9.11のテロ事件以降、海峡を通過する船舶を狙うテロの脅威が増しており、世界で発生している海賊の10%がこの地で発生している。

この海峡で海洋法条約第43条を実施に移していくに当たって3つの問題点を指摘する。第1に、海峡の利用という点で、沿岸国と利用国に大きな不均衡が存在することである。沿岸国は3カ国であるのに対し、主な利用国は20カ国以上に及び、その多くが地域外の国である。第2に、沿岸国だけでは海峡の航行安全と環境保護を維持するコストが払いきれないことである。第3に、海峡沿岸国と海峡利用国の双方がこの海峡の航路から利益を得ていることに鑑みれば、海峡の航行安全と環境保護の維持は国際的な課題であるということである。海峡沿岸国にとってこの海峡は経済成長のための主要な源になっており、それらの国の経済は海上交易に依存し、そして海峡が欧州とアジアをつなぐものであることにこそ利点がある。

こうした条件下で、海峡において海上セキュリティと航行安全を確保することは、諸国が個別に取り組む能力を超える世界的な問題であるので、アジア地域限定の新しい海事機関－暫定的にアジア海事理事会とする－を設立してこれに取り組むことを検討するべきであると主張する。これは、常設の機関で、アジア水域において増大しつつある顕著な問題－違法漁業や海洋資源の開発、海賊、海洋汚染そして航行の安全などをめぐる紛争－を扱う。

理事会は、アジア諸国の代表とアジア海域の航路利用国で構成され、アジア海域における国際航行に使用される海峡について協力を促進することを含む様々な海事問題を調整するようにデザインされるべきであり、アジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)のように、多数国間協定に基づき設立されるべきである。



アジア海事理事会の資金は、アジア海事基金を創設してこれに充てる。国連とIMOの資金調達方法を組み合わせた資金調達方法を採用することが一つの解決策になる。すなわち、国連は加盟国の能力に応じて総会で承認される分担金で賄われ、IMOは各国の商船の船腹量に応じて分担金が決定されるが、これらをアジア海事理事会に当てはめれば、まず海峡における旗国の交通量によって各国の分担金を決定する。この場合、パナマが最大の負担国になるが、実際の受益国は便宜置籍船の関係でギャップが生ずる。このギャップを、国連の分担金方式によって調整するのである。これにより、受益者負担の原則に従った負担を共有方法を実現できる。

別の資金源として、海運業界からの自発的な貢献もあるだろう。ただし、海運会社はその交通量に応じて個別に負担を共有することは好ましくない。なぜなら、第一義的には国家が航行安全と航路のセキュリティ確保のコストを負担するべきであるからである。また、海運会社に追加的なコストを負担させることは、海運コストの上昇を招き、世界貿易に影響を与え、ひいては世界貿易全体のコストが上がりうるからである。

キム氏は、これまでのいくらかの国際会議では意見がまとまらなかったことに鑑みれば、このような問題は政府レベルで、そしてASEANやAPECといった地域協力制度の枠組みの中で議論されるべきであると結論している。

* 表明された見解は、すべて個人的資格でなされたものであり、所属する国、団体を代表するものではない。


II 2004年以降の展開

(1) 中国の方針転換

マ・シ海峡における協力体制に向けた議論は、90年代に活発に議論されたが、21世紀に入って目立った進展はなかった。しかしながら、2004年10月の「マラッカ海峡会議」を契機に、にわかに転機を迎えた。2004年10月にマレーシア海事研究所(MIMA)とプトラ・マレーシア大学が共催して開催された「マラッカ海峡会議：包括的な安全保障環境の構築」では、中国の高官が「マラッカ海峡とこれからの挑戦：中国の視点」と題する講演を行い、「中国はこの地域において海上セキュリティに対する脅威と闘い、そして永続的に安定した地域的海上保安環境を構築していくために、他の諸国と協力する用意がある」と発言した。この発言は「セキュリティ(海上保安)」を扱うものであり「セーフティ(航行安全)」を扱うものではないという点に留保が必要だが、それでもこれまで中国政府がマ・シ海峡の問題は沿岸国の問題であるとの立場を貫いてきたことに鑑みれば、方針の転換を示すものであると捉えられ、会議の出席者を一様に驚かせた。

上記会議の後、日本政府をはじめとする関係各国の連携が功を奏し、同年12月には第1回三カ国技術専門家グループ(TTEG)利用者周知会合に中国を招くことに成功した。以来、中国は国際会議の場に姿を見せるようになった。それにとどまらず、2005年には自ら国際会議を招集するまでになった。

すなわち、2005年12月8日-9日、中国南海研究院と中国海南海事局が共催して「南シナ海の海上セキュリティに関する国際シンポジウム」が中国海南省海口市で開催された。10の国と地域から66人が招待されたこの会議は、タイトルにこそ触れられていないが、マ・シ海峡における国際協力問題をその中心的テーマとし、セキュリティに強調が置かれていたものの、環境問題、航行安全などにも注意を払う興味深いものであった。おそらく、中国においてこのテーマで一般公開された、初めての国際会議である。



1日半の会議期間中、計24本の報告が出された。中国人研究者・実務家を多く含む講演者たちは、一様に中国の経済発展がいかに海に依存しているかを力説し、特に南シナ海における通航の安全確保に対する脅威は中国の経済発展を阻害するおそれがあるので、マ・シ海峡における海上セキュリティ問題に対応していくことは、中国にとって極めて重要であるということを主張した。

このように、2004年10月の会議を一つの分水嶺として、主要利用国である中国が、ようやく積極的にその責任について考え始めたことは、マ・シ海峡における国際協力を展開させていく上で、大きな進歩であり、歓迎される。次は、東アジアの先進国、韓国の行動にも期待が集まる。

(2) 2005年の2つの政府間会議

利用国側に積極的な方針転換が見られる一方で、沿岸国はこの問題にどのようにアプローチしようとしているのだろうか。2005年8月1-2日にインドネシアのバタム島で開催されたマ・シ海峡沿岸三カ国の外務大臣の会合は、沿岸国が現在考えている国際協力のあり方を明らかにしている。

すなわち、この大臣会合が最終日に採択した「第4回マラッカ・シンガポール海峡沿岸三カ国大臣会合のバタム共同声明(バタム声明)」(巻末資料1参照)では、マ・シ海峡における航行安全、環境保護及び海上セキュリティに関する第一義的な責任は、沿岸国にあるというこれまでの立場を再確認しつつ(4項)、利用国及び関連する国際機関の利害及びそれらが果たしうる役割についても認識する(5項)。その上で、現在沿岸国が抱える問題には海賊、武装強盗及びテロのような越境犯罪、不正な人身取引、密入国、武器の密輸及び他の越境犯罪などがあり(11項)、航行安全、環境保護及び海上セキュリティの維持に当たっては、沿岸国の責任及び負担と利用国の利害を念頭に置き、能力醸成、訓練及び技術移転及び1982年国連海洋法条約に従う他の形式の支援における利用国、関連国際機関及び海運共同体の支援を歓迎するとして(13項)、具体的な支援の内容について、一応の例示を与えた。

非常に緩やかではあるが、沿岸国もまたこの海峡における協力の問題を具体化させるように歩み寄りを見せ始めていることが垣間見られる。なお、バタム声明では、ロイズ保険組合がマ・シ海峡を高度危険地域に分類したことに遺憾の意を表明しており、リスク評価に従った再検討を求めている(14項)。

このバタムでの会合を受け継ぐ形で、同年9月7-8日にインドネシアのジャカルタにおいて「マラッカ・シンガポール海峡に関する会議：安全、セキュリティ及び環境保護の向上(ジャカルタ会議)」が、沿岸国のインドネシアがIMOと共催するという形で、利用国などにも広く呼びかけて開催された。この会議が最終日に採択したのが、「マラッカ・シンガポール海峡における安全、セキュリティ及び環境保護の向上に関するジャカルタ声明(ジャカルタ声明)」(巻末資料2参照)である。


ジャカルタ声明は、バタム声明を再確認した上で、幾つかの合意事項を列挙する。その中には海峡沿岸国が、利用国、海運業界及び海峡の航行安全の利害関係者と定期会合を開くことが含められ、そこでは航行安全、セキュリティ及び環境保全、負担共有に関する問題が議論され、その結果をIMOに報告することになっている。また、セキュリティについては、情報交換メカニズムを設けること、海峡における協調された海上パトロール、特に、海上保安訓練プログラム及び海上演習等の協力の他の形式を通して協力的及び実戦的な措置を促進し、積み重ね、拡大することなどが可能な限り既存のメカニズムの上に進められることが盛り込まれた。

III マラッカ・シンガポール海峡における新しい協力枠組みの青写真

我々は、以下のように、マ・シ海峡における国際協力体制の青写真を示す。

国際協力体制は、次の主要な3つの原則が根底にある：

- ・マ・シ海峡はアジア経済の生命線として、そこでの航行安全、環境



保護、セキュリティの確保をはじめとする諸問題は相互に密接な関連を有し及び全体として検討される必要がある。

- ・ 国際協力体制の下でとられるいかなる措置も、国連海洋法条約の精神、及び第43条の規定に従うものでなければならない。国連海洋法条約の追求する最大の目的は、海洋における持続可能な開発の実現であり、その過程で特定の国だけが過度の負担を負うべきではなく、公平かつ衡平の基礎の下で国際社会の共通利益が確保されなければならない。
- ・ 第43条に基づくマ・シ海峡における沿岸国と利用国間の負担共有制度は、マ・シ海峡における沿岸国の主権や管轄権が尊重されると共に、国際航行の安全などが確保され、同海峡の沿岸国、利用国の双方のメリットが最大化しうるような国際協力体制が構築されなければならない。

国際協力体制の構築に向けての勧告：

- ・ 海峡における航行安全、環境保護、セキュリティの問題を確保することは、諸国が個別に取り組む能力を超える問題であり、また特定の国が調整無く協力を進めることはこの地域のバランスを損ないかねないので、この地域に限定した新しい合議体－暫定的にマ・シ海峡協議機関とする－を設立して、この問題に取り組むべきである。
- ・ マ・シ海峡協議機関の下でとられるあらゆる活動のイニシアチブは、海峡沿岸国がとるべきであり、利用国はこれに自国の受益の程度に応じて、協力をするべきである。また、このような協力制度は沿岸国と主要な利用国との間で検討され、合意に達した場合には、沿岸国からIMOに提案されて、その承認を得るべきである。
- ・ 次頁の図はマ・シ海峡協議機関の概念図である。

マラッカ・シンガポール海峡協議機関概念図



第4回マラッカ・シンガポール海峡沿岸三カ国大臣会合 の Batam 共同声明

インドネシア Batam 2005年8月1-2日

1. インドネシア外務大臣N.Hassan Wirajuda博士閣下、マレーシア外務大臣Dato' Seri Syed Hamid Albar閣下及びシンガポール外務大臣George Yeo閣下は、マラッカ・シンガポール海峡(以下、マ・シ海峡とする)の航行安全、環境保護及び海上セキュリティに関する事案を議論するため、2005年8月1-2日にBatamで会合を開いた。
2. マレーシアとシンガポールの外務大臣は、マ・シ海峡沿岸国と利用国が直面する現在の挑戦に鑑み、時宜を得た会合を招集したインドネシア外務大臣のイニシアチブを評価した。
3. 三カ国の大臣は、一連のマ・シ海峡三カ国大臣会合並びに航行安全に関する三カ国技術専門家グループ(TTEG)の文脈で毎年開催される専門家レベルの会合及びマ・シ海峡の環境保護問題を扱う回転基金委員会(RFC)に留意した。
4. 三カ国の大臣は、1982年国連海洋法条約の下で、国際航行に使用されている海峡とされるマ・シ海峡に対する沿岸国の主権及び主権的権利を再確認した。マ・シ海峡における航行安全、環境保護及び海上セキュリティに関する第一義的な責任は沿岸国にある。
5. 三カ国の大臣は、マ・シ海峡においてとられるあらゆる措置は、1982年国連海洋法条約を含む国際法に従うべきであるということを強調した。このことに関して、三カ国の大臣は、マ・シ海峡に関して利用国及び関連する国際機関の利害及びそれらが果たしうる役割について認識した。

6. 三カ国の大臣は、協力のための全体的な枠組みを提供するに当たってマ・シ海峡に関する三カ国大臣会合の重要性を確認した。三カ国の大臣は、三カ国の大臣と高官が時宜を得た形で関連する諸問題を扱うために、より定期的に会合するべきであることに合意した。
7. 三カ国の大臣は、マ・シ海峡につながる入り口に面する諸国が取り組むことの重要性及びマ・シ海峡の主な利用者が取り組むことの重要性を確認した。これに関して、三カ国の大臣は、ASEAN及びASEAN地域フォーラム(ARF)の枠組みの中で東南アジア地域における海上セキュリティの主題全体について継続的に議論することを支持した。
8. 三カ国の大臣は、マ・シ海峡の航行安全に関する三カ国技術専門家グループ(TTEG)によって遂行された素晴らしい作業に感謝した。三カ国の大臣はまた、マ・シ海峡における環境保護の問題を扱うに当たって、回転基金委員会(RFC)の努力を確認した。これに関して、三カ国の大臣は、2005年9月にマレーシアのペナンで開催される予定の第30回航行安全に関するTTEG会合の招集を歓迎した。
9. 三カ国の大臣は、マ・シ海峡における航行安全及び環境保護の向上に向けた取組である海上電子ハイウェイ(MEH)の試験計画を実施に移すための沿岸国と国際海事機関(IMO)の協力を奨励した。三カ国の大臣はまた、シンガポールにおけるアジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)の情報共有センターがまもなく設置されることに留意した。これに関して、インドネシアとマレーシアの大臣は、それぞれこのセンターと協力する準備があることを示した。
10. 三カ国の大臣は、2005年8月1-2日にクアラ・ルンプールにおけるマレーシア、インドネシア、シンガポール及びタイの国防長官(CDF-MIST)非公式会合の招集を支持し、さらに協力を強化することを奨励した。

11. 三カ国の大臣は、沿岸国が海賊行為、武装強盗及びテロのような越境犯罪を含む海上セキュリティに問題を包括的に扱うべきであることを認識した。三カ国の大臣はまた、不正な人身取引、密入国、武器の密輸及び他の越境犯罪を適当な制度を通じて扱うこのとの必要性を確認した。
12. 三カ国の大臣は、航行安全に関する既存のTTEG及び回転基金委員会の作業を補完するために海上セキュリティに関するTTEGを設置することに合意した。
13. 航行安全、環境保護及び海上セキュリティの維持に当たって沿岸国の責任及び負担と利用国の利害を念頭に置いて、三カ国の大臣は、能力醸成、訓練及び技術移転及び1982年国連海洋法条約に従う他の形式の支援における利用国、関連国際機関及び海運共同体の支援を歓迎した。これに関して、三カ国の大臣はまた、沿岸国と国際共同体の緊密な協働を歓迎した。
14. 三カ国の大臣は、ロイズ保険組合が、協議なしに、そして航行安全と海上セキュリティの問題を扱う沿岸国の既存の努力を考慮することなくマ・シ海峡を高度の危険地帯に分類したことに遺憾の意を表明した。三カ国の大臣は、ロイズの共同戦争委員会に対して、そのリスク評価に従った再検討を求めた。
15. 三カ国の大臣は、インドネシアのジャカルタで、2005年9月7-8日に国際海事機関と協働してまもなく開催される「マ・シ海峡に関する会合：安全、セキュリティ及び環境保護の向上」を歓迎した。

2005年8月2日 バタム
(海洋政策研究財団仮訳)

 資料 2

マラッカ・シンガポール海峡における 安全、セキュリティ及び環境保護の向上に関するジャカルタ声明

インドネシア共和国政府及び国際海事機関(IMO)は、第93回及び第94回IMO理事会における重要な海運航路の保護に関する決定に従い、マラッカ・シンガポール海峡に関する会合：安全、セキュリティ及び環境保護の向上(以下、「ジャカルタ会合」とする)を招集し、2005年9月7日から8日にかけてジャカルタで開催した。ジャカルタ会合は、マレーシア政府及びシンガポール共和国政府と協力して組織された。


ジャカルタ会合の目的は、マラッカ・シンガポール海峡(以下、「マ・シ海峡」とする)における航行安全、環境保護及びセキュリティの向上のための協力の枠組みについて合意を得ることを目的とする討議の場を提供することであった。

ジャカルタ会合には、次の国の代表が出席した。

オーストラリア、バハマ、カナダ、中国、クロアチア、デンマーク、エジプト、フランス、ドイツ、ギリシャ、インド、インドネシア、韓国、ロシア、シンガポール、スペイン、タイ、トルコ、イラン(回教共和国)、イタリア、日本、クウェート、ラオス人民民主共和国、マレーシア、オランダ、ニュージーランド、ノルウェー、パキスタン、フィリピン、連合王国、タンザニア連合共和国、アメリカ合衆国、ベトナム、イエメン

次の政府間組織がオブザーバーとして出席した。

国際水路機関(IHO)、東南アジア諸国連合(ASEAN)



次の非政府組織がオブザーバーとして出席した。

国際海運会議所(ICS)、国際自由労働組合連盟(ICFTU)、石油会社国際海事評議会(OCIMF)、国際船長協会連合(IFSMA)、国際独立タンカー船主協会(INTERTANKO)、船主責任保険組合国際グループ(P AND I)、マラッカ海峡協議会

ジャカルタ会合は、

マ・シ海峡が地域的及び世界的な海上貿易において戦略的な重要性を持つこと並びにマ・シ海峡を常に安全で海運に対して開放されていることを確保する必要性を認識し、

マ・シ海峡が、インドネシア、マレーシア及びシンガポール(以下、集合的に「沿岸国」とする)の領海内並びにインドネシア及びマレーシアの大陸棚と排他的経済水域内に位置すること並びに海洋法に関する国際連合条約(以下、「海洋法条約」)において定められる国際航行に使用されている海峡であることを再認識し、

更に、マ・シ海峡の安全、セキュリティ及び環境的脆弱性並びに同海峡において行われる不法行為が交通の流れに深刻な悪影響を与える可能性を認識し、

マ・シ海峡において発生したと報告される船舶及び船員に対する不法行為及び武装強盗の件数に対する特別な懸念に留意し、

マ・シ海峡における多様な利害及び沿岸国と利用国間の利害の均衡という重要性を認識する一方で沿岸国の主権を尊重し、


海洋法条約の諸規定及び、特に、海峡利用国及び海峡沿岸国が、合意により、航行及び安全のために必要な援助施設及び船舶からの汚染の防止、軽減及び規制に関する事項について協力を呼びかける同条約第43条を含む海洋に関する国際法に基づく諸国の権利及び義務を確認し、

また、マ・シ海峡における航行安全及び環境保護の向上のため及び、特に、IMOにより採択される分離通航帯、深水深航路、警戒水域及び船舶通報制度を含む航路指定措置並びに海洋法条約第43条に則ったマ・シ海峡を維持するための協力の促進における航行安全に関する三カ国技術専門家グループ(以下、「TTEG」とする)での進歩によって、三沿岸国の職員から構成されるTTEGの努力と実績を認識し、

海洋と海洋法に関する国際連合総会決議A/RES/59/24が海上の安全、セキュリティ及び海洋環境に関する問題を使う一方で、特に、次のことを行うことに想起し、

- 1 すべての国がIMOと協力して海賊行為及び海上での武装強盗に取り組むことを要請すること
- 2 戦略的に重要かつ有意義な海運航路を安全に保ち、国際海上交通に対して開放し続けること並びにそれにより干渉のない交通の流れを確保することに関するIMO理事会及びIMO事務局長の懸念に留意すること、及びIMO事務局長がこれに関して関係当事国と協働してこの問題に関する作業を継続するよう要請したことを歓迎したこと
- 3 海洋環境及びその資源を汚染及び物理的な悪化から保護し及び保全することの重要性を強調したこと

また、アセアン地域フォーラムによる海賊行為及びその他の海上セ



セキュリティからの脅威に対する協力に関する声明及び国際テロに対する輸送セキュリティの強化に関する声明を含むテロへの取り組みに関するASEANの宣言、声明、共同コミュニケ及び行動計画を想起し、

第4回マ・シ海峡沿岸三カ国大臣会合により2005年8月2日に採択された、次のことを行うバタム共同宣言を支持し、

- 1 マ・シ海峡における航行安全、環境保護及び海上セキュリティに対する第一義的な責任が沿岸国にあることを再確認すること
- 2 マ・シ海峡においてとられるあらゆる措置が、海洋法条約を含む国際法に従うべきであるということを強調すること、そしてこのことに関して、マ・シ海峡に関して利用国及び関連する国際機関の利害及びそれらが果たしうる役割について認識すること
- 3 協力のための全体的な枠組みを提供するに当たってマ・シ海峡に関する三カ国大臣会合の重要性を確認すること
- 4 マ・シ海峡につながる入り口に面する諸国及びマ・シ海峡の主な利用者が取り組むことの重要性を確認すること
- 5 沿岸国が海賊行為、武装強盗及びテロのような越境犯罪を含む海上セキュリティ問題を包括的に扱うべきであることを認識すること
- 6 また、航行安全に関するTTEG及び船舶からのオイルスピルに迅速に対応することを可能にする基金を運営する回転基金委員会の作業に感謝すること
- 7 航行安全に関するTTEG及び回転基金委員会の作業を補完するため

に海上セキュリティに関するTTEGを設置することを定めること

- 8 沿岸国と国際共同体の緊密な協働並びに、特に、能力醸成、訓練及び技術移転及び海洋法条約に従う他の形式の支援における利用国、関連国際機関及び海運共同体の支援を認識し、歓迎すること

海上安全及び海洋環境保全並びに地域的な海賊対策の協力取極において、沿岸国と利害関係者間のさらなる協力を促進するために1993年、1996年、1999年及び2001年の国際会議及び地域的ワークショップ並びにASEAN及びASEAN地域フォーラムその他の地域的なフォーラムを通じたIMOのこれまでの努力を認識し、


マ・シ海峡における海上セキュリティを向上させる努力におけるマラッカ海峡セキュリティ・イニシアチブに関するインドネシアのイニシアチブのような協力形態の強化にあたって沿岸国とタイの国防軍の努力を賞賛し、

沿岸国の治安部隊間で協調した海上パトロール及びマ・シ海峡におけるその他の協力的な海上セキュリティの取極及び措置の積極的な結果を認識し、

マ・シ海峡における航行安全及び環境保護の向上に当たってIMOが沿岸国及び他の利害関係者と協力して現在開発中である海上電子ハイウェイ構想の可能性及びインドネシアのバタムに事業運営事務局を設けて海上電子ハイウェイの試験事業を実施する沿岸国の決定を認識し、

船舶に対する不法行為及び武装強盗に取り組むに当たって、マレーシアのペラにある海上執行調整センターの貴重な役割及び機能に留意し、

また、船舶に対する海賊行為及び武装強盗に取り組むに当たって、シンガポールにアジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)の情報共有センター



がまもなく設置されることの重要性に留意し及びReCAAPが5カ国により署名されたことを歓迎し、

マ・シ海峡の航行安全及び環境保護の向上に向けて国及び他の利害関係者がこれまで貢献し及び引き続き貢献することに賞賛を持って留意し、

沿岸国の主権、主権的権利、管轄権及び領土保全、不干渉の原則並びに関連する国際法、特に海洋法条約の規定を十分に尊重し、

国際法、特に海洋法条約及び国内法が適用される場合にはそれに基づいて、国内法が適用される場合にはその下で、常にマ・シ海峡を安全で国際海運に開放されること及びこのため既存の協力的取極及び措置をふまえて、それを向上させることを希望し、

更に、マ・シ海峡の安全、セキュリティ及び環境保護の向上を希望して、

次のとおり合意した。

- (a) マ・シ海峡における海洋法条約第43条の実施との関係で、TTEGの努力を含むマ・シ海峡における航行安全及び環境保護の向上に当たって、航行安全に関するTTEGの作業が引き続き支持され、奨励されるべきであること
- (b) 沿岸三カ国は、定期的に、利用国、海運業界及びマ・シ海峡の安全通航に利害を持つ他の者と会合を開き、マ・シ海峡の安全、セキュリティ及び環境保護に関する問題を議論し、負担共有のためにあり得る選択肢を模索することを含むマ・シ海峡の安全を保ち、航行に対して開放し続けるに当たって協力を促進し、適当な場合には当該会合の結果についてIMOに情報を提供するための

仕組みを設けるべきであること

- (c) マ・シ海峡における海上認知(MDA: maritime domain awareness)を向上させて安全、セキュリティ及び環境保護の分野における協力措置の向上に貢献するため、可能な場合には三カ国技術専門家グループの機構などの既存の取極の上に、国内及び国家間の情報交換のための仕組みを設け、向上させるために沿岸三カ国を通じて努力が行われるべきであること
- (d) 海運に対するセキュリティへの脅威を扱うために沿岸国における能力醸成をさらに強化する目的で、海事セキュリティに関する三カ国技術専門家グループを含む沿岸三カ国の協力の取極及び活動の取極及び、特に、海上セキュリティ訓練プログラムによるマ・シ海峡における協調的な海上パトロール及び海上演習のような他の形式の協力を促進し、追加し及び拡大すること

IMOに対して、沿岸国と協議の上、沿岸国が自らのニーズを特定し優先順位を設け、そして利用国がそのニーズに応ずるために可能な援助を特定するための一連のフォローアップ会合を招集することを検討するよう要請した。このニーズには、協力的な措置を促進し、協調させることを目的とした、情報交換、能力醸成、訓練及び技術的支援が含まれる。

ジャカルタ会合のために行われた素晴らしい調整、会期中の便宜及び手厚いもてなしに対してインドネシア共和国政府に深い感謝の意を表し、また、ジャカルタ会合を準備し成功させるためになされた多大な努力に対し、インドネシア共和国政府、マレーシア政府及びシンガポール共和国政府そして国際海事機関に対し、深い感謝を表明する。

(海洋政策研究財団仮訳)

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW
OF THE SEA 1982

Done at Montego Bay, Jamaica, 10 December 1982

Entry into force, 16 November 1994

Article 43

Navigational and safety aids and other improvements and
the preservation, reduction and control of pollution

User States and States bordering a strait should by agreement co-operate:

- (a) in the establishment and maintenance in a strait of necessary navigational and safety aids or other improvements in aid of international navigation; and
- (b) for the prevention, reduction and control of pollution from ships.

1982年海洋法に関する国際連合条約

1982年12月10日 署名(モンテゴ・ベイ)

1994年11月16日 効力発生

第43条

航行及び安全のための援助施設及び他の改善措置並びに
汚染の防止、軽減及び規制

海峡利用国及び海峡沿岸国は、合意により、次の事項について協力する。

- (a) 航行及び安全のために必要な援助施設又は国際航行に資する他の改善施設の海峡における設定及び維持
- (b) 船舶からの汚染の防止、軽減及び規制

Map of the Straits of Malacca and Singapore

マラッカ・シンガポール海峡の地図

