

海上警察権のあり方に関する検討の  
国土交通大臣基本方針

平成23年1月7日  
海上保安庁

# 海上警察権のあり方に関する検討の国土交通大臣基本方針

～平成23年1月～

## 目的

海上において主権をしっかりと確保していくことは、いつの時代でも変わらない国家としての当然の責務。特に、我が国は四方を海に囲まれた島国であり、これは、我が国の主権を脅かす行為が常に海を経由して来ることを意味。このため我が国は、海上における主権の確保について、より重い責務を負う。こうした観点から、

1. 我が国の領海警備等を巡る近年の情勢の変化を踏まえ、今日における我が国の周辺状況に即した海上警察権のあり方を検証。
2. 海上警察権の実施を担う海上保安庁が適切に法執行を行うことができるよう、海上保安庁の執行権限等を具体的に見直す。

## 海上警察権の特徴

1. 領海内の外国船舶の通航に対する執行管轄権の行使が国際法の制約を受ける（無害通航権、軍艦・政府公船）。
2. 海上では船舶が社会単位。船舶を念頭に権限を行使。
3. 離島周辺海域等では海上保安庁が関係省庁の権限を行使する実質的に唯一の包括的な執行機関。

## 海上警察権のあり方に関する検討の基本方針

### 1. 行政警察権限等の充実

領海警備に係る事態に対しては、

- (1) 犯罪に罰則を適用して、厳正に対処するとともに、
- (2) 事案発生前から事案発生後に至るまでの各段階における行政警察権限の選択肢をあらかじめ用意することで、事案に即した機動的・効果的な対応をとれるようにすることを検討。
  - ① 事案発生前の措置【不審な船舶の早期把握、警告等の措置】
  - ② 事案発生時の措置【積荷開梱等強制的な行政調査権限、強制的な立入検査・具体的停船措置明確化、武器運用基準検証、放水装置の活用等】
  - ③ 事案発生後の措置【再度の違法行為を抑止する効果のある措置（物件の領置、制裁金の賦課等）】
- (3) 行政警察権限等の充実に併せて、領海警備業務を海上保安庁の任務及び所掌事務として明確化。

### 2. 装備（巡視船艇・航空機等）・要員の充実、教育・訓練の充実

### 3. その他の検討課題

海上警察権の行使に伴う政府全体の協力・連携、遠方無人島における法執行

## はじめに

海上において主権をしっかりと確保していくことは、いつの時代でも変わらない国家としての当然の責務である。特に、我が国は四面を海に囲まれた島国であり、これは、我が国の主権を脅かす行為が常に海を經由して来ることを意味している。このため我が国は、海上における主権の確保について、より重い責務を負っていると考えなければならない。

また、例えば、資源に乏しい我が国は、国民の生活基盤となる物資のほとんどを海外に依存し、そのほぼ全てが海上輸送により運ばれているところであり、我が国経済の安定を確保する観点から、海上の安全を確保することは大変重要である。

我が国において海上の安全確保を一義的に担う海上保安庁を所管する国土交通大臣として、海上における主権及び安全の確保について、国民の皆様安心して日々の暮らしを営んでもらえるよう、内閣の中で主体的に取り組まなければならないと考えている。これについては、海上保安庁の制度や体制を十分に整備するとともに、現場の高い士気を維持していくことで、海上保安庁を国民の皆様にとってより信頼される組織とすることが不可欠であり、そのための環境整備が私の重大な責務であると考えている。

こうした観点から、我が国の領海をめぐる情勢の変化や、現場の意見、海上警察権のあり方に関する有識者会議での有識者の先生方のご意見等を踏まえつつ、海上警察権のあり方に関する検討の基本方針を以下のとおりまとめた。

国土交通大臣  
馬淵 澄夫

## 海上警察権のあり方に関する検討の国土交通大臣基本方針

### 目次

I.	海上警察権とは	1
1	概念	1
2	特徴	2
II.	海上保安庁・海上保安官の執行権限等の見直し	5
1	行政警察権限等の充実の必要性	5
2	任務・所掌事務の見直し	8
III.	業務執行上の改善方策	9
1	装備・要員の充実強化	9
2	現場の業務執行能力の向上	10
IV.	その他の検討課題	10
1	外国船舶の無害でない通航に関する検討	10
2	海上警察権による対処の際の関係省庁の連携	10

## I. 海上警察権とは

海上における主権及び安全の確保を図ることは、国家の極めて重要な責務であり、四面を海に囲まれた我が国の領海警備を巡る近年の情勢の変化を踏まえ、海上警察権の実施を担う海上保安庁が適切に法執行を行うことができるよう、制度、体制等の環境整備を行うことが海上における主権及び安全の確保のための必要条件である。

そこで、今日における我が国の周辺状況に即した海上警察権のあり方を確認した上で、それを踏まえて、海上保安庁の執行権限等を具体的に見直すこととする。

### 1. 概念

海上警察権は、歴史的には、世界を構成する諸国家の発展と勢力拡張の中で海軍の手で確立され、意味付けられてきた経緯があり、その概念は、海上支配権を表す用語として理解されていた。

第二次世界大戦後、海洋秩序の安定化と海洋の平和的管理を指向する国際法の整備により、今日では、海上警察権は、諸外国との関係においては管轄権の行使について国際法の調整・限界に従いつつ、国内では組織法及び国際法の範囲内で制定された作用法に基づき国家機関が行使する国家の管轄権の行使と解されるようになった。そして、海上警察権の責務の範囲は、人命・財産を保護し、法秩序を維持し、海上交通の安全を保持・増進し、犯罪を予防・鎮圧し、犯罪を捜査することであり、地理的な範囲は、自国の主権又は主権的権利が及ぶ海域と考えられており、各国では、海軍、国家警察、運輸当局等が自ら又はその下部組織（沿岸警備隊等）がその全部又は一部を担っている。

海上警察権の性格は、自国領域を外国から防衛する軍事作用と国内の治安を維持し国民の生命・財産を保護する警察作用の両者の特徴を兼ね備えた国境警備に例えられることがあるが、こうした歴史的経緯、国際法・国内法の関係、各国における担い手の現状を踏まえたものと考えられる。

我が国では、戦前においては海上交通の安全確保、海難救助、法秩序の維持は諸機関が独立して分掌し、海上を警戒・防護する意味での海上警備は海軍が所掌していた。戦後、海軍が解体され、また、海上の治安及び安全の確保に関する国としての行政事務全般にわたる包括的総合的権限を一元的に行使すべきとの考えから、昭和 23 年に海上保安庁が一般行政組織として設置された。法的規律が高められた現在の海洋法制の下では、海洋秩序を確保す

るには軍事力による対応ではなく、海上警察権による対応がより適切と考えられ、これを実施する体制として、我が国においては、第一義的に海上保安庁が海上警察権により対応し、それが困難となった場合に限り、自衛隊が、海上警察権の範囲で行動する海上警備行動<sup>1</sup>等を発動して対応するという重層的なシステムとなっている。

## 2. 特徴

このような海上警察権の基本的な概念を踏まえ、以下、海上警察権の特徴を具体的・実務的にみることにする。

### (1) 国際性

我が国の主権は、我が国の領海及び日本船舶に及び、国際法の範囲内で主権又は主権的権利が接続水域又は排他的経済水域に及びうる。このため、領海、接続水域、排他的経済水域、公海といった水域毎に国際法上の地位が異なり、さらに、これを受けた国内法に基づいて警察権を行使することとなるため、一口に海上警察権といっても執行しうる警察権の内容・態様は一様ではないが、特に、我が国の主権が及ぶ領海における海上警察権の行使については、国際法の制約は、以下の2つの点について留意する必要がある。

- ・領海内の外国船舶の通航への管轄権の行使は、無害通航権により制約を受ける。
- ・軍艦・政府船舶は、領海内であっても我が国の管轄権が国際法による制約を受ける。<sup>2</sup>

次に、国際法及び国内法との関係を踏まえた警察権の行使の内容・態様について海上保安庁法の規定をみると、船舶の私・公、国籍の別に規定していないが、個別法がこれらの関係を予め明確に整理し、規定しない場合でも、これを行使するに当たっては、我が国が締結した条約その他の国際約束

---

<sup>1</sup> 海上警備行動とは、海上における人命若しくは財産の保護又は治安の維持のため特別の必要があると防衛大臣が認め、内閣総理大臣の承認を得た場合において、自衛隊の部隊がとる必要な行動をいう（自衛隊法第82条）。

<sup>2</sup> 我が国の法制では、「領海等における外国船舶の航行に関する法律」（平成20年法律第64号）、「国際連合安全保障理事会決議第千八百七十四号等を踏まえ我が国が実施する貨物検査等に関する特別措置法」（平成22年法律第43号）等において、軍艦及び各国政府が所有し又は運航する船舶であって非商業的目的のみに使用されるものを適用除外とする旨を規定している例がある。これは、国連海洋法条約第32条により免除が与えられていることを法文上明らかにしているものである。なお、同条約第30条には、沿岸国は、これらの船舶が法令の遵守を無視した場合には、遵守することを要請し、当該要請を無視した場合には、領海から直ちに退去することを要求することができることとされている。

及び確立した慣習国際法上の誠実な履行を妨げないように留意する必要がある。

## **(2) 陸域の警察権との相違点**

### **①船舶の必然的介在**

警察の概念は、「公共の安全と秩序を維持するために、一般統治権に基づき、人民に命令・強制し、その自然の自由を制限する作用」と解されるが、陸域においては、人が社会生活を営んでいる日常生活を前提としているのに対し、海上にあつては、通常、人が生命を維持し活動するためには船舶という手段を必要とするところ、船長の権限によって統轄される組織体としての船舶を社会単位として規律する必要がある。具体的には、海上においては、個人との関係に先立ち、船舶に対して警察権を行使することとなる。

このように社会公共の意味合いが異なる基盤の上に成立している海上において警察権を行使することから、海上保安庁法は、立入検査や強制的措置の発動要件とその内容<sup>3</sup>を、船舶を念頭に詳細に規定している点で、警察官職務執行法とその前提及び規定ぶりを異にしている。

また、逃走、抵抗等に船舶が用いられ、かつ、海上は逃走が容易であることから、その制止のための装備・武器として巡視船艇に機銃、砲を備えている。

海上では外国船舶への警察権の行使が予定されており、当該外国では武器の所持が認められている可能性を踏まえると、この行使にあたっては武器を想定した対応の必要性を常に考慮する必要がある。また、外国船舶による我が国にとって無害でない通航は、民間人によって行われるものから国家の意思で自ら又は国家が関与ないし後ろ盾する形で組織的に行われるものまで幅広く存在し、また、手段において強力な武器・高性能の船舶を有するものまで存在し、多種多様な形態があることに留意する必要がある。

### **②包括的な法執行機関**

#### **(a) 省庁にまたがって各個別法を執行する機関であること**

陸域及び沿岸においては、各行政機関がその所管法令に基づき法令の励行を行い、警察、税関、検疫、入国管理、水産等の各機関が執行、取締りを行

---

<sup>3</sup> 例えば、立入検査は、任意を基本としつつも警察比例の原則の下、最終的には強制的に停船させることができる。これは、特に外国船舶にあつては、強制的に停船させてでも立入検査をしなければ、外国の領海に逃げ切れ、我が国領海内への違法な目的の入域が繰り返されるおそれがあるという海上警察の特徴を踏まえたものである。

っている。しかし、海上とりわけ遠方海域や離島周辺海域では警察権を行使できる能力を備えている執行機関は、実質的に海上保安庁のみであるため、海上においては、法律上は、海上保安官にあらゆる法令の励行・取締りができる権限が付与されている。

海上保安庁法において、国土交通大臣以外の大臣の所管する事務については、海上保安庁長官が各々その大臣の指揮監督を受けることとされ（海上保安庁法第10条第2項）ている。それは、海上保安官に各行政機関の官吏に認められている法令の励行という範囲に限って当該行政機関の官吏とみなされて同様の権限が行使できる（同法第15条）旨を規定しているからである。

### **(b) 性質を異にする司法警察活動及び行政警察活動を任務とする機関であること**

海上保安庁は、犯罪の捜査、被疑者の逮捕、証拠の収集等の司法権に密接にかかわる作用として原則として刑事訴訟法に規律される司法警察活動とともに、公共の安全と秩序の維持のために一般統治権に基づいて国民に命令、強制し、国民の自由を制限する行政権本来の作用としての行政警察活動を担っている。海上保安庁法では、司法警察活動として「海上における犯人の捜査及び逮捕」が規定され、行政警察活動として「法令の海上における励行」、「海上における犯罪の予防及び鎮圧」、「海洋汚染等の防止」、「海上における船舶交通に関する規制」等が規定されている（海上保安庁法第2条第1項）。

### **(c) 執行体制（組織体制）**

海上保安庁は、国土交通省の外局として設置され、本庁を中核として全国に管区海上保安本部、海上保安部等を配置し、一元的な組織運用を行っている。

海上保安庁の長は、海上保安庁長官であり、国土交通大臣の指揮監督を受け、職員を指揮監督する一方、国土交通大臣以外の大臣の所管に属する事務については、各々その大臣の指揮監督を受けることとされている。

本庁には、海上保安庁長官の下に総務部、装備技術部、警備救難部、海洋情報部、交通部の5つの部を置いている。

地方支分部局として全国及び沿岸水域を11の海上保安管区に分け、それぞれに管区海上保安本部を設置し担任水域を定めている。各管区海上保安本部には海上保安（監）部、海上保安署、航空基地等を配置し、国土の約12倍、世界第6位の広大な領海及び排他的経済水域において発生する各種事案に的確かつ効率的に即応する体制を整備している。

海上保安官及び海上保安官補の階級は、海上保安庁法施行令により、一等海上保安監を最高位とし、三等海上保安士補まで 12 階級が規定されており、これらの海上保安官等を指揮する職として長官、次長及び警備救難監が存在する。

## Ⅱ. 海上保安庁・海上保安官の執行権限等の見直し

前節で、今日における海上警察権のあり方について、その概念と特徴を整理したが、これを前提として海上保安庁の執行権限と任務・所掌事務の見直しの方向性を検討する。

### 1 行政警察権限等の充実の必要性

我が国の領海における外国船舶による犯罪行為に対しては、国際法と我が国の法令に則り罰則を適用して対処することは当然であり、こうした厳正な処分が海上における主権と安全の確保を図る上で必要であることは言うまでもない。これまでも、犯罪を構成する違法行為に対しては、海上保安庁をはじめとして関係省庁が連携して司法警察権限を行使し、政府全体で厳正な法執行にあたってきたところである。

一方、近年、多数の外国漁船が同時に領海内に入域し操業する事案や、我が国の領土について領有権を主張する外国人の活動家の船舶が領海内に入域する事案が発生するなど、我が国の領海をめぐる情勢は大きく変化している。我が国の領海警備をこうした変化に的確に対応したものとするためには、違法行為に対して刑罰権を発動することにより法秩序の維持を図るのみならず、これに加えて、海上保安庁の有する行政警察権限を拡充し、多様な法執行の選択肢をあらかじめ用意することで、事案に即した機動的・効果的な対応をとれるようにすることが望ましい。

行政警察権限は、違法行為の予防、事案発生時の鎮圧、再度の違法行為の防止等の目的で行使されるものであり、事案発生前から事案発生後に至るまでの各段階において、多様な行政上の権限を用意すべきである。そうした行政警察権限が、司法警察権限とあいまって、事案の推移に応じて適切かつ効果的に対応できる環境を整えることで、海上警察権の実効を高めることが期待される。

このような観点から、海上保安庁法や個別法令の制度を見直し、海上保安庁・海上保安官が執行する権限を改善・充実していくことが必要である。

また、その際には併せて、これらの行政警察権限を適切に執行できるよう海上保安庁の装備・要員等の質的・量的な充実強化を進めていくことが不可欠である。

そこで、行政警察権限等について、事案の発生前、発生時、発生後といった各段階において、次のような考え方で具体的な措置を検討すべきである。

## **(1) 事案発生前の措置**

事案発生前においては、なるべく早期に不審な船舶を把握し、事案に応じて適時適切に機動的な対処をすることが重要である。この点、領海等における外国船舶の航行に関する法律第5条では、停留、びよう泊、係留、はいかい等を行う船舶に対し事前通報を義務づけている。また、海上保安庁法第18条では、犯罪が行われることが明らかである等の場合において、船舶の航行停止等の措置をとることができるとされている。<sup>4 5</sup>

しかしながら、現行法では事案発生前の措置として十分ではない事案がありうることから、違法行為の発生をできるだけ抑制するため、その蓋然性がある船舶を早期に把握・選別し、法令に基づく立入検査を行う前の段階において、国際法に定める無害通航権の制度に適合する限りで、また、諸外国の制度も精査した上で、疑いを認識した段階から警告を發し、場合によって領海外への退去を促す等の必要な措置を現場の海上保安官がとりうるような法律上のスキームを導入すべきではないか。

なお、現実に違法行為を敢行した外国船舶等については、司法警察権限に基づいて逮捕・勾留等を行うことは当然である。

## **(2) 事案発生時の措置**

次に、事案発生時においては、違法行為の状況を把握し、対処（鎮圧）する必要があることから、調査と対処のための強制措置について検討する。

### **①強制的な行政調査**

- 
- <sup>4</sup> 海上保安庁法第18条第2項により、海上保安官は、犯罪が行われることが明らかな場合その他公共の秩序が著しく乱される場合で、他に適当な手段がないときは、航行の自由を制約する強制的措置を構うことができる。
- <sup>5</sup> 海上保安庁法第18条第1項により、海上保安官は、犯罪が正に行われようとするのを認めた場合又は危険な事態がある場合であって、人の生命、身体及び財産に重大な損害が及び、又は財産に重大な損害が及ぶおそれがあり、かつ、急を要するときは、他に適当な手段があるか問うまでもなく、航行の自由の制約に加え、身体を自由を制約する強制措置を講ずることができる。

海上保安庁法第 17 条において、海上保安官は、その職務を行うために必要があるときには、停船させて立入検査を行い、質問をし、書類の提出を命じることができる」と規定されている。<sup>6 7</sup>しかしながら、船舶側がこれに十分応じない場合には、書類の提出を強制できる法律上の根拠が与えられていないため、それ以上の調査を適切に行うことは難しい。

このため、立入検査の実効性をより高める観点から、その目的や事前手続のあり方等を踏まえながら、海上保安官が自ら書類を検査し、積荷を解く等の必要な措置を行いうるよう、法令の励行をする海上保安官に、強制的な行政調査の権限を付与するべきではないか（その場合、令状主義に準じるような手続により適正手続を確保する必要があるか、検討する必要がある。）。また、海上保安庁法第 17 条は、任意によるものから強制的な措置まで含むものとして運用されているが、強制の程度にも段階がありうることから、規定上、相手方の抵抗を排除するなど強制力を伴う立入検査も行いうる旨を明確化する必要があるのではないかと。さらに、同法第 17 条の停船措置に関して、具体的にとりうる停船措置を規定することが必要ではないかと。

## ②事案対処のための強制措置

実際に犯罪が正に行われようとするのを認めた場合、又はそれが行われることが明らかであると認められる場合に対処するための強制措置としては、海上保安庁法第 18 条第 1 項及び第 2 項が規定されている。同条第 1 項が適用される場合は外形上明らかであるが、同条第 2 項が適用される場合は、犯罪が行われることが明らかであると認められる場合等とされていることから、実際に本項が発動された事例は、これまで 2 件のみである。<sup>8 9</sup>

そうした運用実態を踏まえれば、現場の海上保安官が適時かつ適切に判断

- 
- <sup>6</sup> **立入検査** 海上においては外観からは船内においてどのような活動が行われているのか分からないという特殊性があるため、海上保安官が船舶、積荷及び航海に関し重要と認める事項を確かめるため船舶に立ち入って検査する権限。
- <sup>7</sup> **福岡県中国漁船密入国事案（平成 13 年 2 月）** 福岡県沖の領海内で不審な船舶が航行しているとの情報提供があり、領海内で立入検査のため停船を求めるとも応じないことから、強行接舷を実施。海上保安官を移乗させ検査したところ、密航者 63 名を発見。
- <sup>8</sup> **右翼団体出発差し止め事案（平成 9 年 11 月）** 右翼団体が、台風により滅失した尖閣諸島北小島の灯火施設を再建するため、尖閣諸島へ渡航する意志を表明したが、尖閣諸島所有者は、尖閣諸島への上陸及び工作物の設置を認めておらず、不動産侵害罪に及ぶことが明らかであるとして、石垣漁港に停泊中の当該船舶の出発を差し止めた。
- <sup>9</sup> **九州沖縄ミットグリーンピース所属船出発差し止め事案（平成 12 年 7 月）** グリーンピース所属船が前日に九州沖縄ミット首脳会議の会場の前面海域に進出し軽犯罪法等の違反容疑で検挙者を出していたが、当日も当該海域に向けて出港しようとしたため、違法行為を行うことが明らかであるとして、那覇港に停泊中の当該船舶の出港を差し止めた。

できるよう同条第2項の要件を明確化する必要があるのではないか。

### ③武器使用<sup>10</sup>

海上保安官は、1) 犯人の逮捕・逃走の防止、2) 自己・他人に対する防護、3) 公務執行に対する抵抗の抑止、という使用条件の下、手段として武器を使用しなければならないと認める相当な理由（相当性）があれば、武器の種類、使用方法、程度が事態に対処するために必要な限度（比例性）で武器を使用することができる。

こうした考え方の下で、近年及び今後想定される事案において、状況に応じて適切に武器が使用できるよう、海上保安庁法第20条の武器使用要件及びその運用基準が十分なものになっているかを検証するべきではないか。また、その際、放水装置のように、武器と同様の効果までは見込めないものの、一定程度の威嚇効果、制圧効果が見込まれる武器以外の装備の活用も検討すべきである。

### (3) 事案発生後の措置

事案発生後においては、違法行為を行った外国船舶や外国人が同様の行為を繰り返すことを防止することが重要である。外国船舶や外国人が違法行為を行おうとする場合、その場で当該行為を阻止したうえ領海等から退去させるだけでは事案の対処としては十分ではなく、同時に、以後、当該船舶等が類似の行為を繰り返さないようにするための措置をとることが必要と考えられる。

そこで、無害通航権の制度と適合する限りで、違法行為の結果として船舶等を領海外へ退去させる場合には、例えば、洋上処理として、違法行為にかかる物件の領置、制裁金の賦課、爾後の入港禁止措置など、再度の違法行為を抑止する効果のある不利益的な措置を併せて講じる必要があるのではないか。

## 2 任務・所掌事務の見直し

前述した近年の我が国をめぐる情勢の変化や、海洋立国の実現を目指す海洋基本法の制定（平成19年）を受けた領海等における外国船舶の航行に関する法律の制定（平成20年）を踏まえた領海警備業務の重要性が高まっている

---

<sup>10</sup>射撃を伴う武器使用の事例 戦後の混乱期を除き、能登半島沖不審船事案（平成11年3月）及び九州南西海域不審船事案（平成13年12月）の2件ある。

ところ、Ⅱ． 1 による行政警察権限等の充実にあわせて、これらの業務を海上保安庁の任務（海上保安庁法第 2 条）及び所掌事務（同法第 5 条）において明確化する必要があるのではないか。

また、海上保安官の所掌事務である「法令の海上における励行に関すること」については、海上警察権は国際法の制約を受けつつ国内法から授権された権限を行使するという性質があり、こうした海上警察権の性質を踏まえて、その授権の範囲を個別法令で明確化する必要があるのではないか。

さらに、「法令の海上における励行」の規定について、励行すべき個別の法律において、海上保安官が十分な執行活動を行うための行政警察権限が与えられているか、確認する必要があるのではないか。

### Ⅲ．業務執行上の改善方策

#### 1 装備・要員の充実強化

海上保安庁では、職員 12,636 人（平成 22 年度末）、船艇 457 隻（平成 22 年 4 月現在）、航空機 73 機（同）により全国の海上保安業務に対応している。これらの勢力を全国の管区海上保安本部、海上保安部署等に配属し、その機能が最大限発揮されるよう、常時、主要な海域に配備している。

大規模な警備救難業務を行う場合には、各管区所属の勢力を派遣して、必要な体制を整える必要があるが、遠方海域に多数の勢力を長期的に配備すべき事案が多くなっていることから、他の業務の全国的な影響を考えると、質的・量的な勢力の増強を図る必要がある。

##### （1）巡視船艇・航空機の計画的かつ重点的な整備

海上保安庁は、巡視船・航空機の老朽化対策と警備救難情勢の変化に対応した高機能化を図るため、平成 18 年度以降、代替整備を推進している。

緊迫化する国際情勢（尖閣諸島の領有権を主張する外国船舶等の活動、北朝鮮特定貨物検査特別措置法の施行等）を踏まえ、特に外洋や遠方海域での対応能力の向上を主眼に置き、中期的な計画を定めるなど、荒天下航行能力、夜間捜索監視能力等を備えた大型巡視船、航続性、高速性、夜間捜索監視能力等を備えたヘリコプターの整備を計画的かつ重点的に進める必要がある。

##### （2）人的体制の充実強化

特に外洋や遠方海域での対応に当たる大型巡視船について、その事案対応

能力を更に高めるため、情報収集・分析、対処方針の立案・調整に専従する要員を運航要員とは別に配置するほか、沿岸での対応能力を向上させるため、巡視艇の複数クルー制を拡充するなど、人的体制の充実強化を図る必要がある。

## **2 現場の業務執行能力の向上**

現場において海上警察権を適切に行使するためには、海上保安官各個人の執行能力及びそれらの総体である各巡視船艇職員全体としての執行能力を的確に維持・向上させるよう、教育・訓練をさらに充実させる必要がある。

# **IV. その他の検討課題**

## **1 外国船舶の無害でない通航に関する検討**

国連海洋法条約第 18 条は外国船舶が領海を通航する場合の「航行ルール」を定めており、当該部分は「領海等における外国船舶の航行に関する法律」により担保している。

一方で、同条約第 19 条第 2 項においては無害でない通航を例示的に規定している。我が国では、同条約を批准するにあたり、無害でない通航の規制は、活動の種類ごとに個別法令で担保することとしているが、外国船舶の無害でない通航にさらに的確に対応するため、政府全体における検討が必要ではないか。

## **2 海上警察権による対処の際の関係省庁の連携**

我が国の周辺海域における海上保安庁による警察権の行使は、同庁のみによる対処にとどまらず、政府全体の協力・連携が必要となることに留意する必要がある。また、遠方の無人島等における法執行を確かなものとするための方策についても、政府全体で検討する必要がある。

(以上)