

# JICA グローバル・アジェンダ No.2

## 運輸交通

### クラスター事業戦略 「海上保安」



独立行政法人国際協力機構（JICA）は持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

2025.10

# 1. クラスターの目的

## 1.1 目的

本クラスター事業戦略「海上保安」は、グローバル・アジェンダ「運輸交通」に属し、海上交通の安全性の向上や環境保全を図るとともに、近年、航行の自由や海洋権益に絡む国家の主権が脅かされる事態が発生する中、各国・地域がこれに対処する法の執行にかかる能力を強化することで、各国・地域の領海・EEZ 等における安全及び治安の確保の実現を目指す。それにより、日本を含むインド太平洋地域にとって重要なシーレーンの航行の自由と安全の確保、主権及び海洋権益の確保、海における法の支配に基づく平和で繁栄した海洋の実現に貢献する。

本クラスターの取組は、船員などの海上労働者や地域の住民・漁民の安全や生活を守るものであり、世界の物流・サプライチェーンの安定につながり、人間の安全保障にも貢献するものである。同時に、国内の宇宙開発・造船等の業界関連産業の人材育成と研究力、技術水準の維持・発展にも寄与するもの。

本クラスターは、グローバル・アジェンダ「ガバナンス」・クラスター「法の支配の実現」にも貢献する。グローバル・アジェンダ「農業・農村開発(持続可能な食料システム)」・クラスター「水産ブルー・エコノミー」とも連携し、持続可能な漁業の振興にも寄与することを目指す。

本クラスターのビジョン・目的の実現は、SDGs ゴール9「強靱なインフラ構築」、ゴール16「持続可能な開発のための平和で包摂的な社会を促進」の達成に貢献するものである。具体的に想定される SDGs ターゲットは以下の通り。

- ・ 9.1 すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靱(レジリエント)なインフラを開発する。
- ・ 16.3 国家及び国際的なレベルでの法の支配を促進し、すべての人々に司法への平等なアクセスを提供する。

## 1.2 クラスターの概要

本クラスターにおいては、インド太平洋地域の連結性を高め、力や威圧とは無縁で、自由と、法の支配等を重んじる場として育て、豊かにしていく「自由で開かれたインド太平洋(FOIP)<sup>1</sup>」の考え方を具体的に実現する方策として、FOIP の焦点である「海の道」を中心とした「公域」全体の安全・安定を確保するため、インド太平洋地域を中心とした重要海域の沿岸国の海上保安機関の能力強化に取り組む。加えて、新しい事態への対処能力と

<sup>1</sup> [自由で開かれたインド太平洋 | 外務省 \(mofa.go.jp\)](https://mofa.go.jp)

して、海洋状況把握(Maritime Domain Awareness: MDA)の能力強化や地域の連携体制の構築に取り組む。

なお、本クラスターにおいては、新しい技術の活用による日本の技術力の向上や開発途上国向けの ODA で支援する巡視船艇等の標準化による日本の造船業の振興など、日本国内への裨益も同時に目指していく。

## 2. 開発課題の現状と開発協力アプローチ

### 2.1 開発課題の現状

#### <海洋、特に海上保安を取り巻く現状>

自由で開かれた海洋は、我が国のみならず、世界中の全ての国の経済・社会的な発展にとっての礎であり、国際社会の平和と繁栄にとって不可欠なものである。しかしながら、海難事故やこれに伴う油流出などの事故災害、自然災害に加えて、密輸、密航、密漁など、海上の安全や治安を脅かす事象は依然と発生しており、また、海賊及び海上武装強盗、テロ組織や国際犯罪組織による不法行為、地域紛争などに起因する船舶の円滑かつ安全な運航への影響など、海洋の安定的な利用に対する脅威・リスクが高まっている。

世界の主要航路の中でも、マラッカ・シンガポール海峡(マ・シ海峡)は年間 12 万隻以上の船舶が通航する世界で最も混雑している海峡の 1 つであり、世界の海上交通の要衝である。日本は、輸出入の 99.6%(重量ベース、2023 年)を海上輸送に依存しており、マ・シ海峡は日本だけでなく周辺国にとっても重要なシーレーンを構成している。マ・シ海峡の代替航路候補でもあるロンボク・マカッサル海峡経由スルー・セレバス海とその周辺域は、年間約2千隻の日本関連船舶が通航する重要なシーレーンであるが、この地域は、海賊、自然災害などが多発し、経済・社会的に脆弱な地域でもある。国際社会のパワーバランスの変化が加速化し、特にインド太平洋地域において顕著である中、安定的なシーレーンの確保など安全保障上の課題が広範化・多様化しており、一国のみでの対応は困難になってきている。



図1 海上交通の要衝(チョークポイント)  
 (出典:日本の海運 SHIPPING NOW 2024-2025)

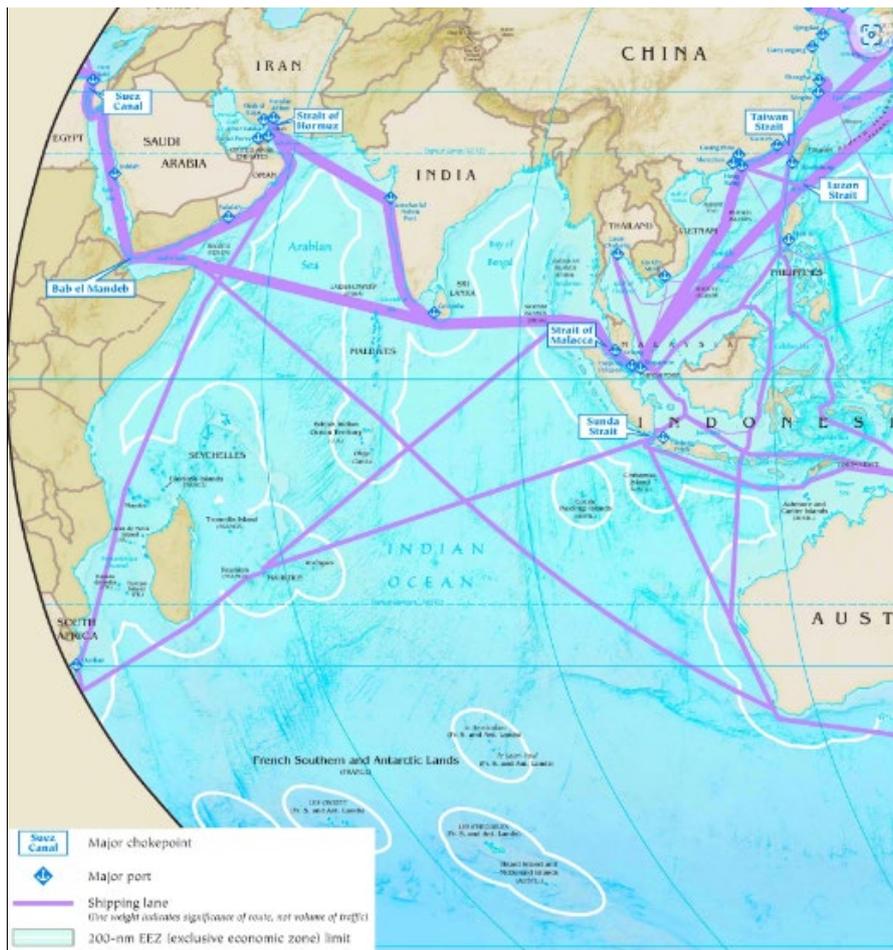


図2 世界の主要な航路

出典:[Indian Ocean major ports map - Ontheworldmap.com](http://Ontheworldmap.com)

## 2.2 我が国による海上保安分野の協力の変遷

日本の海上保安分野の協力は1960年代末に開始された。戦後、日本経済は飛躍的に発展し、経済大国としての基礎を築いていったが、日本の経済成長を支えていたのが中東から海路タンカーで運ばれてくる原油であり、そのルート上に存在するチョークポイントの一つがマ・シ海峡であった。タンカーの大型化に比例し、海難事故に伴う油流出事故の被害は大きくなり、この海峡における船舶の安全な航行を確保するため、日本船主協会などの日本の産業界が動き、日本船舶振興会(現公益財団法人「日本財団」)が財政支援を行い、1969年、公益財団法人「マラッカ海峡協議会」(運輸省(現国土交通省)認可法人)が設立された。マラッカ海峡協議会による協力は、沿岸国と共同での水路測量に始まり、海図の編纂、沈船の撤去、浅瀬の除去、灯台や灯浮標といった航行援助施設の整備・維持管理などが行われた。さらに、マレーシア、インドネシアには浮標などを設置するための設標船、シンガポールには集油船の供与などを行った。一方、戦後の国際社会では、新しい海洋秩序の形成を議論する国連主催の海洋法会議が三次にわたり開催された。その成果物として、以下の条約が採択・発効されている。

- 「国連海洋法条約(UNCLOS)」(1982年採択、1994年発効):「海の憲法」と呼ばれる。領海に加えて、「排他的経済水域(EEZ: Exclusive Economic Zone)」が規定され、「大陸棚」の範囲が定められた。
- 「海洋汚染防止国際条約(MARPOL 73/78条約)」(1978年採択、1983年発効):船舶事故などによる海洋汚染の防止を目的とする。
- 「海上捜索救助条約(SAR条約)」(1979年採択、1985年発効):自国の周辺海域で適切に海難救助が出来るような制度を確立し、隣国との間で協力しながら、最終的には世界中の海で空白域のない捜索救助体制の確立を目指す。

ASEANを含む多くの国において、これら条約の制定など新しい国際潮流についていくため、担当の行政機関が決められ、条約に関連した国内法も制定された。JICAは、その実施を担うことになった行政機関に対して技術協力を行うこととなり、1980年代以降、インドネシア、フィリピンなどにおいて海難救助、油防除分野にかかる協力が開始された。

そのような中、1997年にタイを中心に始まったアジア通貨危機により、東南アジアの多くの国は経済的に混乱し、その影響を受けてか、マ・シ海峡を含む東南アジア周辺海域で海賊・海上武装強盗事案が急増した。日本が巻き込まれた事案としては、1998年のテンユウ号事件、1999年のアロンドラ・レインボー号事件、2005年の韋駄天事件がある。21世紀に入り、2001年には米国同時多発テロが世界を驚かせたが、海上ではこれに前後して2000年のアデン湾での米艦船コール爆破事件、2002年、アデン湾でのフランス籍タンカー・ランブール号爆破事件が発生し、2004年のイラク・バスラ沖海上石油施設爆破事件、2008年、海上からの侵入により行われたインド・ムンバイ同時多発テロなどへと続いた。東南アジアで収まりつつあった海賊・海上武装強盗は2008年からソマリア沖・アデン湾の公海上で急増した。2016年からは再び東南アジアに焦点が戻り、スルー・セレバス海のフィリピン群島水域内での身代金目的の誘拐といった凶悪な犯罪が頻発した。このような事態に対応すべく、JICAの協力分野や内容は、その時々国際情勢等を踏まえ、各国からの要請に呼応しながら、「海上の安全」から「海洋の環境」へ、更には「海上の

治安」へと拡大・拡充してきた。

### <日本の協力の歴史>

- 1960年代末～:マラッカ・シンガポール海峡等の航行安全に向けた水路測量・海図作成、航路標識の整備・維持管理での協力
- 1980年代～:インドネシア、フィリピン等での海難救助、油防除分野での協力
- 2000年代～:海賊対策、海上テロ対策から海上法執行分野での協力、海上保安機関設立・人材育成分野での協力
- 2010年代～:新たに顕在化する脅威・リスクに対する、巡視船艇などのアセット供与とセットとしたシーレーン沿岸国の更なる能力向上への協力

### <海上保安機関の設立>

このような状況を踏まえて、1990年代以降、開発途上国では海上保安機関の設立が相次いでいる(図3、表1)。これに対し JICA を含め日本は(表1)の通り協力を実施してきているが、運用可能な巡視船艇など、海上保安業務の実施体制が十分整っているとはいえない国が多く、海洋をめぐる安全保障上の課題が広範化・多様化していることから、新たなツールとして MDA 能力の強化等、協力のニーズも広がっている。



図3 アジアなどにおける海上保安機関設立の動き(JICA 作成)

海上保安機関名	設立年	JICAの協力内容
<b>東南アジア</b>		
フィリピン沿岸警備隊 (PCG)	1998年	1998年、技術協力開始、JICA長期専門家派遣、設標船・巡視船整備(有償)ほか、2015年～MSP*参加
インドネシア海上保安機構 (BAKAMLA) (海上保安調整会議 (BAKORKAMLA、2006年設立) から改組)	2014年	2003年、BAKAMLAの前身であるBAKORKAMLA設立青図作りのためJICA専門家派遣、2008年～2011年BAKORKAMLAに対する技術協力開始、JICA長期専門家派遣、2015年～MSP参加、2019年～BAKAMLAに対し技術協力開始、2024年～JICA長期専門家派遣、巡視船整備(無償)
マレーシア海上法令執行庁 (MMEA)	2005年	2004年、技術協力開始、2005年～JICA長期専門家派遣、2015年～MSP参加、2023年～第三国研修
ベトナム海上警察 (VCG)	2013年	2015年～MSP参加、2020年～技術協力、巡視船整備(有償)
タイ海上法令執行司令センタ (Thai-MECC)	2019年	2019年～MSP参加
<b>南アジア</b>		
バングラデシュ沿岸警備 (BCG)	1995年	2021年～MSP参加、救助艇整備(無償)
スリランカ沿岸警備庁 (SLCG)	2009年	2014年～2025年技術協力(油防除)、2017年～MSP参加、巡視艇・油防除資機材整備(無償)、2025年～技術協力 (油防除以外：海上犯罪取締り、海難救助)
モルディブ国防軍沿岸警備隊 (MNDFCG)	1980年	2022年～MSP参加
インド沿岸警備隊 (ICG)	1978年	2018年～MSP参加
<b>アフリカ東部</b>		
ジブチ沿岸警備隊 (DCG)	2010年	2013年～技術協力、巡視艇等整備(無償)
<b>大洋州</b>		
バラオ公安局海上警備・魚類野生生物保護部 (DMSFWP)	1993年	2024年～MSP参加
* 各海上保安機関を対象とした本邦での研修として課題別研修「海上保安政策プログラム(MSP)」(1年間、修士取得、2015年～)のほか、「海図作製技術(航行安全・防災のために、国際認定資格B級)」(1971年～)、「救難・環境防災」(1982年～)、「海上犯罪取締り」(2001年～)、「海上交通安全(国際認定VTS管制官コース)」(2024年～)を実施。		

表1 海上保安機関に対する日本の協力(JICA 作成)

## 2.3 日本政府の政策

### <国家安全保障戦略(2022年12月 国家安全保障会議決定・閣議決定)>

2022年12月に策定された新たな国家安全保障戦略においては、「我が国の安全保障において、海上法執行機関である海上保安庁が担う役割は不可欠である」、「さらに、米国、東南アジア諸国等の海上法執行機関との国際的な連携・協力も強化する。」及び「FOIP というビジョンの下、自由で開かれた国際秩序を維持・発展させ、国際社会の共存共栄を実現するために ODA を戦略的に活用していく。」と明記されており、海洋の安全保障の推進と海上保安能力の強化、そして ODA を始めとする国際協力の戦略的活用の政府方針が示されている。

### <第4期海洋基本計画(2023年4月 閣議決定)>

「海洋基本計画」は、海洋に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために策定され、概ね5年ごとに見直しが行われている。2023年4月28日に閣議決定された第4期海洋基本計画において、我が国の重要なシーレーンの安定的利用に関して顕在化している脅威・リスクに対応するため、シーレーン沿岸国などの海上保安能力を強化する必要がある、その際、地域の安定のために中長期的に各国が保有すべき能力・目指すべき姿を共通のビジョンとして共有する必要性が強まっているとされている。第4期海洋基本計画において、本クラスターの貢献が期待される項目は



## 2.4 協力のアプローチ

これまでの JICA の海上保安分野の協力は、海上保安庁の全面的な協力を得て、日本の技術、知識、知恵や経験を活かした人材育成や組織・制度づくりを目指す技術協力を主な手段として展開してきた。研修員の受入、専門家の派遣によって相手国カウンターパートとともに課題に取り組んできており、近年は、無償・有償資金協力による巡視船艇の増強も行っている。

海上保安庁は、高まる支援ニーズに対応するため、2017 年にモバイル・コーポレーション・チーム(MCT)を設立した。協力対象機関と日常的にコミュニケーションを取り、信頼関係を構築しながら協力対象機関の課題について認識共有を図り、技術指導の進捗状況を常に把握し指導等を行うことにより一貫性・継続性をもった能力向上支援を実施することとしている。さらに、政策研究大学院大学(GRIPS)、海上保安庁及び JICA による海上保安政策に係る大学院連携プログラムとして開講した 1 年間の修士プログラム「海上保安政策プログラム(MSP: Maritime Safety and Security Policy Program)」は、海上で発生し得る種々の課題に対して適時・的確に対処できる高度な実務的・応用的知識、分析・提案能力及び国際コミュニケーション能力を有する各国海上保安機関の幹部候補生を育成することを目的としている。各国の海上保安機関の人材が参加し、知識を習得することに加え、共に学んだ者同士が国際的人的ネットワークを作り上げることで、国際法に基づく海洋秩序の維持に貢献することが重要な目的となっている。これまでの修了生は 2015 年の開始以来 78 名(2025 年修了の 10 期生まで、うち JICA 研修員は 60 名)にのぼり、海上保安機関のネットワークの強化につながっている。

## 2.5 協力のリソースと連携

海上保安は、日本の安全保障にも直結することから、特にアジア、FOIP 地域においては、日本が各国の海上保安機関の能力強化の取り組みをリードしていく意義は大きい。JICA は、政府方針及び海上保安庁を主とした協力体制を踏まえつつ、本分野の協力に取り組む。

協力にあたっては、日本の海上保安能力強化のノウハウを活用することとする。民間に知見が少ない分野であるため、協力の規模は海上保安庁を取り巻く体制やリソースに依存するが、同庁も政府方針を踏まえて MCT を増員・強化しており、今後も海上保安庁と共に協力を進めていく。

組織体制づくり、人材育成と巡視船艇供与、港湾整備などのソフトとハードの両面で協力が必要な同分野では、資金協力と技術協力を一体的に活用できることが JICA の強みである。

国際機関はそれぞれの専門分野を切り口に、海上保安機関に対する協力を行っている。一例として国連薬物・犯罪事務所(UNODC)はグローバル海上犯罪プログラム(GMCP)を通じて、各種海上犯罪に対する法執行のための技術支援を行っており、2024 年は 106 か国に参与している。UNODC はこれまで、インドネシアやフィリピン等において船舶移乗や MDA などの訓練を実施しており、近年ではスリランカや大洋州を対象に、海上保安庁から職員が派遣されている。

他方で、アジア開発銀行(ADB)、世界銀行(WB)等の国際金融機関においては特段海上保安分野での活動は確認されていない。

海上保安分野の主要な協力国としては、米国・豪州がある。米国沿岸警備隊(USCG:United States Coast Guard)による協力は、東南アジア・南アジア・太平洋島嶼国を中心に、現地派遣型訓練チームである MTT(Mobile Training Team)の派遣、研修員の受入れが中心となっており、巡視船艇などの供与も行なわれている。2010 年には海上保安庁と USCG の協力覚書、2022 年には海上保安大学校と USCG アカデミーとの協力文書が締結されており、日米連携によるフィリピン沿岸警備隊(PCG)への能力向上の取組も行われている。豪州は、沿岸警備隊を有していないが、国境警備隊(ABF: Australian Border Force)とその傘下の海上警備部(MBC: Maritim Border Command)が存在している。協力対象地域は太平洋島嶼国であり、アドバイザーの派遣やセミナーの開催、大学への留学生や研修生の受け入れ、巡視船艇の供与などが行われている。パラオの海上保安機関に対しては日米豪による協力が行われており、東南アジア・南アジア・太平洋島嶼国においては、現場を含めた関係国間の連携が進んでいる。

海上保安分野は、民間からの資金を得にくい分野ではあるが、MDA 強化のための小型衛星コンステレーションや大型飛行艇型ドローンなどの新技術の活用や、旺盛なニーズに応えるための巡視船艇の標準化などの働きかけを通して、民間との連携を進めていく。

## 3. クラスターのシナリオと根拠

### 3.1 シナリオ

本クラスターでは、各国・地域が海上保安能力を強化することで、各国・地域の領海・EEZ などの安全及び治安の確保の実現を目的とする。

海上保安機関の役割を、安全の確保、治安の確保、環境の保全の三本柱で整理する<sup>3</sup>。自律的に海上保安業務を行うとともに、海上犯罪などに対しては適切な法執行機関として機能し、事故に伴い発生する油排出事故などにも対応できる能力を有することを目指す。

- ① 海上における安全の確保:海上交通の安全確保(水路測量・海図の作製、灯台等航路標識の整備・維持管理、海上交通センターによる航路管制等)、海難救助、事故・自然災害対応(油排出事故を除く)
- ② 海上における治安の確保:海上法執行(密輸・密航・密漁等の海上犯罪)、主権及び海洋権益の確保
- ③ 海洋環境の保全:油防除

それに加えて、新しい海洋の脅威・リスクに対応するため、また、地域内の連携を強化するために、以下の新しい取組を模索する。

- ・ MDA の能力強化、情報共有体制を構築する。具体的には、内閣府が推進する海洋関係機関が収集・保有している海洋情報を集約し衛星情報や海洋気象の情報などを地図上で重ね合わ

<sup>3</sup> [2021sekaikaihokikan.pdf](#)

せて表示できる情報サービス「海洋状況表示システム(愛称:海しる)<sup>4</sup>」の海外展開の後押し、衛星データの活用などが想定される。MDA については、上述のとおり、第4期海洋基本計画において、「海洋状況把握(MDA)の能力強化」を重点施策の一つとして位置付けており、上述のとおり、その具体的な方向性を示すために、「我が国の海洋状況把握(MDA)構想」が策定されている。MDA 強化にかかる取組は、日本自身の課題解決にもアプローチすることにつながるものである。

- ・ 巡視船艇のニーズに応じていくために、巡視船艇の標準化の検討を進め、迅速かつ十分な数の供給を目指すとともに、日本の造船業界の発展にも貢献する。
- ・ 各国が連携して取り組む必要がある密輸、密航、密漁などの違法行為 の取締りなど各国が連携して取り組む必要がある課題に対して、MDA 情報の共有や海上保安分野に関連する海上保安機関関係者、地域研究者、民間有識者などによる対話の場を創出する。

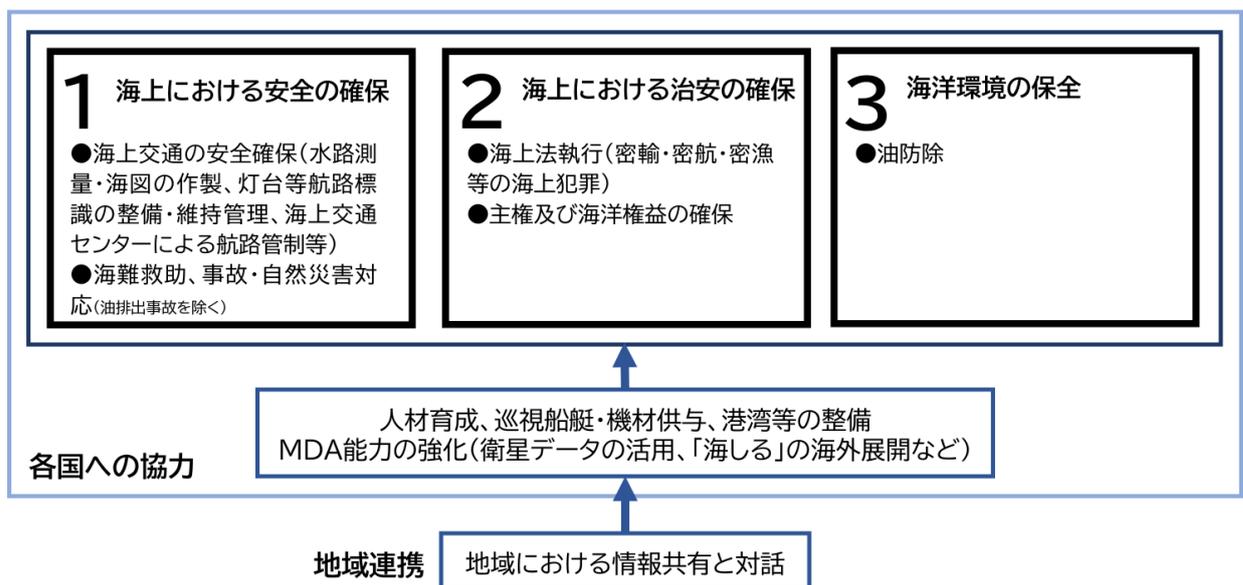


図4 海上保安機関の機能

本クラスターでは次の社会的変化の実現を想定する(同時並行の変化も含む)。

- ① 灯台等の航路標識や海図などの整備が十分ではない国については、それらの整備が進むことにより、船舶による港湾への出入港や周辺海域での安全な航海の環境が整う。
- ② 人材育成、組織強化、ハード面の整備を行うことで、海上保安機関が、「海上の安全」「海上の治安」「海洋の環境」の3領域で構成される海上保安業務が適切に実施されるようになる。
- ③ 新しい技術・情報共有の拡大(小型衛星コンステレーション・「海しる」の海外展開)によって、MDA(海洋状況把握)能力が強化されることにより、さらに高度で精緻なデータに基づく海上保安業務の遂行が可能となる。

<sup>4</sup> 「海洋状況表示システム(愛称:海しる)」 [海しる / MSIL](#)

- ④ 海上保安機関関係者、地域研究者及び民間有識者を中心とした対話の場を創出することにより、地域内の意思疎通が円滑になる。

これらの取組を継続していくことで、各国の領海・EEZ等の安全及び治安の確保が実現する。ひいては、航行の自由と安全の確保、主権及び海洋権益の確保、法の支配に基づく平和で繁栄した海洋の実現に貢献する<ビジョン>。

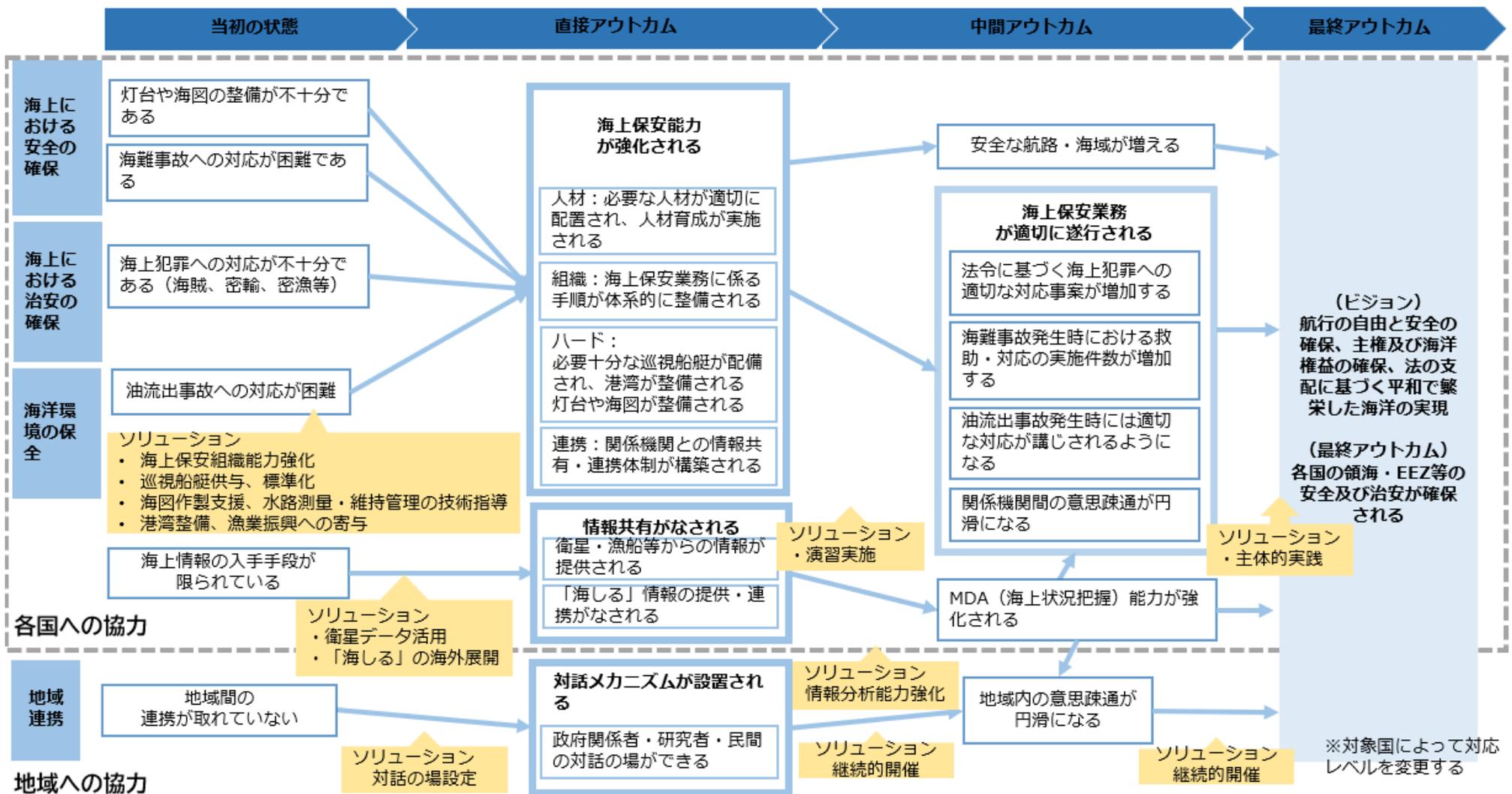


図5 シナリオ概念図

## 3.2 シナリオの根拠

- 海上保安分野は、世界情勢、地域の海洋における情勢、各国の政治状況にも大きく左右され、最終アウトカムに至るシナリオ全てを包含した形での根拠は存在しない。
- 日本の海上保安庁を中心に行われてきた各国への協力の経験・成果から、シナリオを検討した。
- 海上保安機関は、18世紀末に始まる米国コーストガード(1790年設立)を除けば、ほとんどが20世紀以降、それぞれの国の発展経緯や事情に応じて徐々に出現してきたもの(図3)。国の成立とセットで設立される海軍(Navy)や警察(Police)はその国の歴史と同じ時間軸を有しており、これに比べれば、海上保安機関という存在はかなりの後発であり、歴史の浅い新しい組織といえる。しかしながら、地域社会が高度化し、それを構成する機関の役割が専門化していく中で、各国において平時において、海上で発生する多種多様な業務を一手に担うマルチな海上保安機関が果たす役割は外交・安全保障の世界でも注目されるようになり、JICAによる国際協力の視点から、(図4)の通り整理してみた。国によって海上保安機関が所属する行政機関が様々であることはもちろん、国内での役割も様々であることから、海上保安分野における協力の中身は、相手国の事情や担当機関の成長とともに変化し続けるものであり、そのような流れの中で組織強化・人材育成が行われている。
- JICAの協力において、例えば、フィリピンでは、フィリピン沿岸警備隊(PCG)に対して、1998年から、海上保安行政全般に関するアドバイザーとして長期専門家を派遣。2002年から2013年までの10年間、海難救助、海洋環境保全・油防除、航行安全、海上法執行、教育訓練の分野における人材育成支援のための技術協力プロジェクトを実施。同年以降は、個別具体的なテーマで海上法執行や船艇の運用・維持管理能力向上のための協力を実施。2022年にはPCGに97m級巡視船を引渡し。マレーシアでは、2005年に海上法令執行庁(MMEA)が新設され、同年から長期専門家1名を継続派遣し、人材育成などの技術協力を展開。2023年からは同機関による第三国研修が開始されている。2014年に組織改編されたインドネシア海上保安機構(BAKAMLA)に対しては2019年から技術協力が開始、2024年から長期専門家1名が派遣され、このように、各国の海上保安機関に対する協力が進められている。
- 2015年に開始されたMSP(GRIPSの修士号を授与)では、修了生が各国の海保機関で活躍し、関係者同士のつながりも維持され、具体的な事業展開が着実に進められていることが確認されている。PCGからのMSP一期生は、PCG内では最年少で准将に昇格し、当時、在比国日本国大使館の海保アタッシェとPCGに派遣されたJICA専門家はMSPの同期生(2023年現在)であり、現地において円滑に業務が進められた。
- インドネシアに対しては、2003年、新たな海上保安機関の設立にあたり、新組織構想の青図作りに協力した例がある。インドネシアでは、1990年代後半、アジア通貨危機を背景に政変が起こり、この結果として国内で民主化、地方分権が進んだ。その一環として2000年国家警察が国軍から分離され、治安は軍隊ではなく警察が担うべきこととなり、海上でもそうあるべき、との動きのなか、インドネシア政府よりコーストガードシステム構想支援の要請があり、2003年3月~9月、海保庁職員等3名をJICA専門家として派遣し、新組織の青図作りに向けた協力が行われた。その後2006年、大統領直轄機関として海上保安調整機構(BAKORKAMLA)が設立し、現在のBAKAMLA設立に繋がっている。

- MDA 等への取組は、新しい課題として出てきたものであり、これを含む全体シナリオについては、今後のプロセスの中で明らかになってくるものである。「5.」で設定する指標をもってデータを蓄積し、このシナリオの妥当性を検証するとともに、補強していくこととする。
- シナリオの確からしさを引き続き検証していく。

## 4. クラスタ展開の基本方針

### 4.1 シナリオ展開の基本方針

シナリオに基づき、以下の4.1.1 協力方法、4.1.2 の協力対象国の通り、協力を展開する。

#### 4.1.1 協力方法

##### (1) 海上保安能力の強化

###### ア 人材育成

各機関の人員に対し、技術協力プロジェクト、専門家派遣、課題別研修や第三国研修を通じた人材育成、及び現場での船舶等運用能力向上のための能力強化を行う。特に、GRIPS・海上保安庁・JICA の三者共同で行う修士プログラム「海上保安政策」(MSP)を引き続き実施し、各国海上保安機関の幹部候補生に対して同一プログラム参加の機会を提供し、修士修了レベルの士官を育成するとともに、沿岸国海上保安機関間の横のつながりを強固にする。

###### イ 組織強化

海上保安機関の業務手順の整備など、組織のガバナンス強化に資する協力を実施する。海上保安業務には、海上保安機関のみならず関係機関との連携が必須であり、協力対象国内の関係機関での情報共有・意思決定のメカニズムの検討などを行う。

###### ウ ハード整備

組織能力強化には船艇など一定数の機材が必要であることから、自国もしくは供与による巡視船艇などの整備を行う。巡視船艇の増強にあわせて、係留施設などの港湾の整備も必要となる。

##### (2) 海図作製支援及び水路測量・維持管理の技術指導

組織体制が脆弱な国に対して、海図作製にかかる協力を行うとともに、水路測量や海図の維持管理の技術指導を行う。

##### (3) MDA 強化

課題別研修を実施し、MDA の基礎的能力強化を行う。加えて、小型衛星コンステレーションによるリアルタイムの衛星画像を提供し、それを分析する能力を強化する支援の可能性を追求す

る。

#### (4) 地域連携

海上保安分野に関連する海上保安機関関係者、地域研究者、民間有識者などによる対話の場の創出に取り組む。

なお、これらの実施にあたっては、次の点に留意する必要がある。

- ・ 海上保安は、「海の警察」とも言われ、海上の安全確保、海洋の環境保全に加え、国家間の紛争に繋がりにくい事態に対しては国際法や国内法に基づいて対応する分野でもある。協力実施に当たっては、軍事的用途及び国際紛争助長への使用の回避を堅持し、十分に留意して取り組む。
- ・ 港湾整備に際しては、海上保安機関の業務だけでなく、漁業協同組合を含む水産当局との協働し、密漁対策を進めることによって、当該国の社会経済の発展に貢献する。開発との両立(他のクラスターとの連携による沿岸漁民等の生計向上支援、MDA 強化の一環としての漁船による情報提供など)を目指し、水産当局、海上保安機関(海、港を管轄)、警察(港、海岸、海を管轄)が協力していく必要がある。
- ・ 海上保安機関の能力強化においては、海上保安庁の方針や人員体制にも留意する。油防除に関しては、非営利団体(NPO)が存在しているが、同団体に対しても同様である。他方、海図作成分野では、数は限定的ではあるが、民間のコンサルタントにも知見が蓄積されてきている。資金協力にあたっては、相手国実施機関の能力や体制を十分に踏まえ、必要に応じて技術協力とセットで展開することが必要であり、対象国によっては、自助努力を引き出すアプローチも重要である。
- ・ OSA は各国の国軍等の安全保障上の能力・抑止力の向上に資する協力であるのに対し、海上保安分野での ODA は各国の海上保安機関の海上法執行等に資する非軍事の協力を対象としている。

### 4.1.2 協力対象国

協力対象国は、日本政府の方針も踏まえつつ、アジアと欧州、アフリカ、中東、豪州を結ぶ重要なシーレーンとなる東南アジア海域からソマリア沖・アデン湾、インド洋の沿岸国及び大洋州諸国を主な対象地域とする。特に、マラッカ・シンガポール海峡から南シナ海にかけての海域は、全世界の海上交通量の 2 割が通過し、日本を含む東アジアの国々や米国にとっても重要な航路である。同海域は、海洋の安全・治安に関わる多くの事案が発生し、沿岸国が自国の海上保安能力に課題を抱えている地域でもある。そのため、本クラスターにおいては、南シナ海周辺国を重点としつつ、国毎に重点的に解決に取り組むべき課題領域や、優先的に能力を強化すべき組織を特定したうえで、戦略的な協力を行うこととする。

協力対象国及び具体的に想定される協力分野は図 6 の通り。

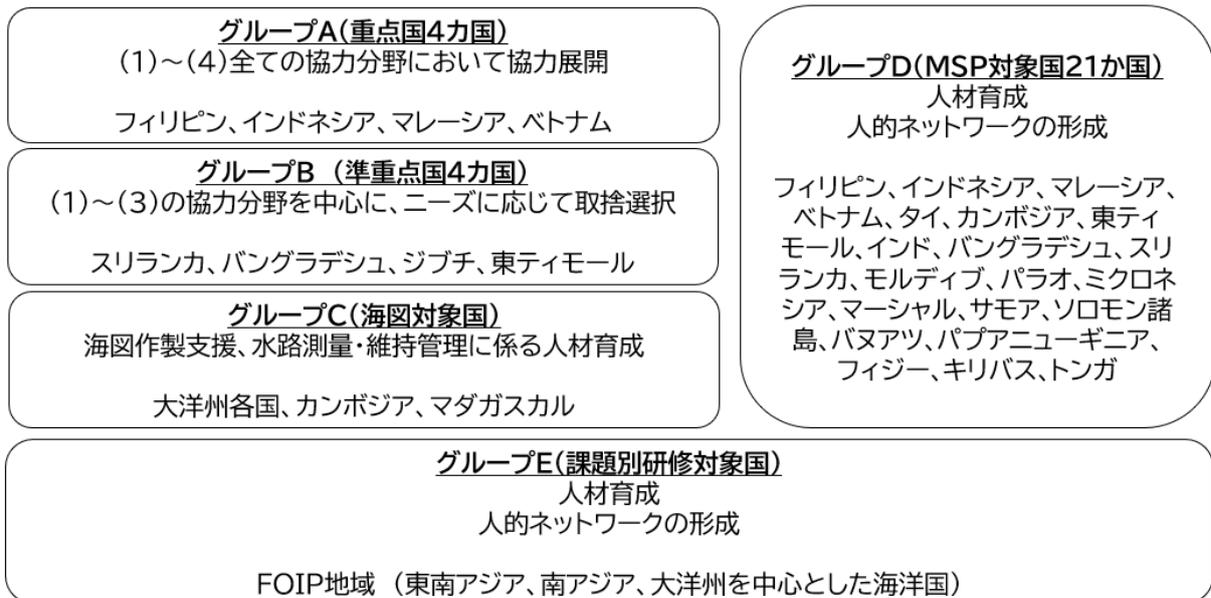


図 6 協力対象国及び協力分野

なお、協力実施にあたっては、最重点国を含め、リソース制約上、第三国研修や課題別研修を最大限活用する。

### 4.1.3 本クラスターにおける JICA のアプローチ

- 上述のシナリオに基づき、(1)~(4)の取組を実施することで、各国・地域がそれぞれの課題に対処する能力を強化することで、各国の領海・EEZ 等の安全及び治安の確保の維持が実現することを目指す。さらに、最終的なビジョンである、「重要なシーレーンの航行の自由と安全の確保、主権及び海洋権益の確保、法の支配に基づく平和で繁栄した海洋の実現」に貢献する。
- MSP を含む課題別研修などは、広めにターゲットを設定する。
- 直接目標は 2030 年をターゲットとし、リソースの制約を踏まえて、対象国及び協力内容は戦略的に選定することとする。
- 中間目標は 2040 年をターゲットとし、より大きなインパクトへと繋げるべく、他国(米豪)、民間部門(民間企業、海上保安関係団体)との連携を強化する。
- 2050 年をターゲットとした最終目標の発現のためには、継続的な情報共有の仕組みを作り上げていくことが必要。

## 4.2 インパクトの最大化・最終目標発現に向けた取り組み

### 4.2.1 関係者の対話の場の創出

上述のとおり、海上保安分野に関連する海上保安機関関係者、地域研究者、民間有識者による対話

の場を創出する。JICA は場の提供により、プラットフォームとしての機能を果たしていく。

## 4.2.2 日本の産業育成・マーケット創造

### (1) 巡視船艇の標準化

途上国の多くの国では、海上保安業務の遂行に必要な巡視船艇の数が不足している。資金協力の要望も高いが、カスタマイズで設計から始まるため、船の建造には通常 2~3 年程度を要し、造船所数も限られている。一方、豪州では提供する巡視船艇の標準が決まっており、車と同じようにカタログ販売のような形が可能である。巡視船艇の標準化を進めることで、設計等に要していた時間を大幅に短縮することが可能となり、他国のニーズに応じた巡視船艇の建造を手掛ける中で、日本の造船業の国際的な競争力が高まることも期待できる。

このような認識を JICA から国土交通省に共有したところ、2023 年度において「巡視船艇海外展開促進事業(公益財団法人日本財団基金)」が決定し、現在、一般社団法人日本中小型造船工業会による「巡視船艇海外展開検討会」において、中小型の巡視船艇標準化の検討が進んでいる。また、2024 年度には「官公庁船分野の海外展開に向けた環境整備の高度化に係る業務(国土交通省事業)」が行われ、インド太平洋諸国に提供可能な中・大型巡視船の基本設計ラインナップの検討が進められている。引き続きこの議論に積極的に関わっていくことで、資金協力による巡視船艇の迅速な供給の能力を高めていくとともに、日本の造船業界の国際競争力の強化に貢献していく。

### (2) MDA における新しい技術の適応

これまでの歴史を見てもわかるように、海上保安分野では推移する時代背景や相手国からの要請に応じて協力を展開してきた。今後 10 年程度は MDA が大きなテーマとなる見込みであることから、本クラスターでは MDA の強化を目指し、引き続き状況を注視しつつ協力内容を継続的かつ柔軟に検討していく。それに際しては、日本の新しい技術を積極的に動員していくこととし、具体例として、以下を想定している。

#### ・ 衛星データの活用

日本のベンチャー企業が構築中の高性能小型レーダー衛星コンステレーションによる、準リアルタイムデータの活用を検討する。特に、合成開口レーダー(SAR)を用いた SAR 衛星は、昼夜や天候にかかわらず地表面の詳細な情報を将来的には約10分毎に得ることが可能。継続性のある画像をデータとして収集することで、船舶などの「移動体」をデータとして蓄積できるようになる見込みである。こうしたデータと、自動船舶識別装置(AIS)情報等を組み合わせ、AI 等を利用して解析することにより、海上で不審な動きをしている船を発見し、状況を確認するために、巡視船艇やドローンを派遣して、状況把握を行うといった効率的な MDA の実現が可能となる。

#### ・ ドローンの活用

近年のドローンは高性能化しており、海洋環境の調査、インフラなどの上空からの撮影・監視、水上からの水中センシングによる魚群探知、荷物運搬や海難救助などの物資輸送、といった運用方法が拡大している。日本で開発されている新しい技術を、海上保安分野にも取り込み、MDA の

高度化に加えて日本の新技術開発、それらの途上国への展開にも寄与する。

- ・ 「海しる」の活用

日本政府は、海洋状況表示システム「海しる」を運用している。JICA の協力においても、「海しる」の海外展開を後押しし、周辺国と意思疎通を図るチャンネルを増やしていく。

- ・ MDA の活用目的

MDAに関する各国の具体的な関心事項として、経済的な観点からの各国周辺海域における他国の漁船による密漁の監視や、防災の視点からの油流出を含む災害対応などが想定される。フィリピン、インドネシア、マレーシアにとっては、スルー・セレバス海における違法行為の監視と取締りも関心事項である。

また、海域を常時監視する体制の構築が沿岸漁民等の生計向上に繋がり、違法行為などの発生抑制に結び付く可能性がある点を考慮する。

### 4.2.3 持続可能な漁業の振興への寄与

グローバル・アジェンダ「農業・農村開発(持続可能な食料システム)」クラスター「水産ブルー・エコノミー」とも連携し、違法漁業が発生する要因を分析の上、本クラスターでとり得る方策を検討する。海外協力隊の活動展開など、漁業振興に資する知恵を結集し、持続可能な漁業の振興にも寄与することを目指す。

## 5. クラスター展開の基本方針

### 5.1 クラスターの目標と指標

本クラスターのビジョンを実現するための最終目標、中間目標、直接目標及びそれらの指標は以下のとおり。

ビジョン	航行の自由と安全の確保、主権及び海洋権益の確保、法の支配に基づく平和で繁栄した海洋の実現
成果目標と指標	(1)最終目標(2050年) 各国・地域の領海・EEZ 等の安全及び治安が確保される 【指標(任意)】 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 域内で商船などが迂回ルートを取るような海域が発生していない</li><li>・ [海上保安能力の向上が抑止力となり]域内での海上犯罪(海賊、密輸、密漁など)の発生件数が減少する</li></ul>

- ・ [灯台や海図の適切な整備により]域内での海難事故の発生件数が減少する

(2)中間目標(2040年)

中間目標① 各国で海上保安業務が適切に実行される

【指標】

- ・ 各国の重要海域に巡視船艇を配備したパトロール日数(日/年)
- ・ 哨戒業務実施範囲(海里・係留基地からの往復可能な距離 Km)
- ・ 要救助海難の救助率(%)
- ・ 海上におけるテロ行為による被害の発生件数(件)
- ・ 薬物・銃器等の密輸事犯の摘発件数(件)
- ・ 各国の海上保安機関単独、あるいは関係国機関の連携による取り締まりの好事例が増える

中間目標② 地域内の意思疎通が円滑になる

【指標】

- ・ 対話の場が継続的に開催される(回/年)

中間目標③ MDA 能力が強化される

【指標】

- ・ MDA の手法・精度・頻度が向上する(衛星画像の活用、漁船からの情報提供、海しる海外展開など)。

(3)直接目標(2030年)

直接目標① 支援対象国で海上保安の法施行の根拠となる法制度が整備されている

【指標】

- ・ 国内法令の整備及び確認状況(有無)

直接目標② 支援対象国で海上保安能力が強化される

【指標】

- ・ 人材育成された人数(人)
- ・ 人材育成プログラムの設定(有無)
- ・ 標準手順の設定(有無)

直接目標③ <南シナ海周辺国>MDA に資する情報共有がなされる

【指標】

- ・ MDA に衛星情報が活用される
- ・ 日本発の MDA 技術、「海しる」等の海洋情報が海外展開される(外部要因)

直接目標④ 海上保安機関関係者、地域研究者及び民間有識者による対話の場が創出される

【指標】

- ・ 対話の場の構築(有無)

## 5.2 モニタリングの枠組

指標のモニタリングなどを通じ、仮定した社会変容シナリオの妥当性を適時検証し、更新を行う。その際、「5.1」で記載した表を「モニタリング表」と位置付けてモニタリングを行う。

以上