



平成23年8月26日
海上保安庁

「海上警察権のあり方について（中間取りまとめ）」の発表について

海上保安庁では、本年1月7日に発表された「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」に基づき、海上保安庁長官を議長とする「海上警察権に関する制度改正等検討会議」において、行政警察権の充実、装備・要員等の充実等について検討を行いました。

この度、海上保安庁において、その結果を「海上警察権のあり方について（中間取りまとめ）」として取りまとめましたので、別紙のとおり発表いたします。

問い合わせ先： 海上保安庁警備救難部 高橋、松川 代表：03-3591-6361 内線 5602、5104 直通：03-3591-9795 03-3591-9809

海上警察権のあり方について
(中間取りまとめ)

平成23年8月26日

海上保安庁

海上警察権のあり方について（中間取りまとめ）

はじめに

海上保安庁においては、平成23年1月7日に発表された「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」（以下「基本方針」という。）に基づき、同日に海上保安庁長官を議長とする「海上警察権に関する制度改革等検討会議」を設置し、行政警察権の充実、装備・要員の充実その他の基本方針に示された検討課題について検討を行ってきた。

基本方針では、近年の情勢の変化を踏まえた海上警察権のあり方を検討する必要があると示されているので、検討会議においては、我が国を取り巻く国際情勢を整理し、海上保安庁が担う業務の方向性を明らかにした上で、将来を見据えた海上警察権のあり方に関する現時点の考え方を以下のようにとりまとめた。

1. 我が国を取り巻く国際情勢

アジア諸国等の近年の著しい経済成長等により、その国際的な影響力が増大している。また、新興国を中心とする各種資源の需要の急激な増加を背景に、世界的な資源獲得競争が激化している。こうした国際情勢の変化の中で、我が国を取り巻く情勢としては、特に以下の点が注目される。

- (1) 我が国のみならず海洋に面しているアジア各国は、近年、資源の確保や、安全保障という観点から、様々な海洋政策をそれぞれ積極的に展開しており、南シナ海における対立をはじめとして、海洋権益を巡る情勢の緊迫化が見られる。
- (2) 我が国は、領海及び排他的経済水域を合わせると、領土面積の約1.2倍、約447万km²に上り、世界第6位であり、しかも、海洋資源が豊富に存在すると考えられていることから、我が国領海の周辺海域等における近隣諸国等の海洋活動の活発化が懸念される。
- (3) 朝鮮半島をめぐる情勢は、北朝鮮の後継体制問題や厳しい食糧事情等を反映し、依然として不安定であり、今後とも情勢の緊迫化が懸念される。
- (4) 我が国の国民生活、経済活動は、海上輸送に大きく依存しているが、世界の海上交通路の要衝において、海賊等による被害が引き続き発生している。特に最近では発生海域が拡大しており、経済活動等にさらなる影響を与えることが想定される。
- (5) 臨海部の原子力発電所や石油コンビナート等の重要施設に対するテロや破壊活動といった事態が発生する可能性も否定できない。

2. 海上保安庁が担う業務の方向性

以上を踏まえ、海上保安庁が今後において担うべき業務の方向性を列挙すると、以下のとおりである。

- (1) 多数の外国漁船が同時に領海内に入域して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等、我が国の領海警備に関する様々な事案が発生しており、これらの事案に対して迅速かつ的確に法令を適用し、対応していかなければならない。
- (2) 加えて、近年、外国の漁業監視船が我が国領海の周辺海域を航行する事案、外国の海洋調査船が我が国領海内に侵入する事案、我が国の海洋調査が外国の海洋調査船により妨害を受ける事案が発生する等、我が国の領海周辺をめぐる情勢は大きく変化しており、こうした事態に対しても、我が国の法令に則り適切に対処しなければならない。
- (3) 今後、我が国主権の確保や海洋権益の保全等の海洋管理の重要性が急速に高まり、厳重な監視警戒を要する海域が飛躍的に拡大するため、これまでの事案発生に備えたしょう戒体制から常時監視体制に移行していく必要がある。
- (4) 遠方海域において、邦人や日本船舶等の安全を確保するための法執行活動にも対応する必要がある。
- (5) 海難救助、海上犯罪の取締り、領海警備、災害対応等の海上保安庁の基本的業務に引き続き的確に対応するとともに、今般の東日本大震災のような大規模災害への対応やテロ対策といった治安維持業務への対応体制も強化していく必要がある。
- (6) 業務を実施する上では、巡視船艇・航空機と陸上組織との間における情報の収集、伝達、共有等を適切に行う必要がある。
- (7) 海上警察権の行使をはじめとする多種多様な業務を的確に実施していくため、政府全体の協力・連携体制を強化していく必要がある。

3. 将来を見据えた海上警察権のあり方

海上保安庁が国際情勢に対応し、上に述べた業務を的確に遂行するためには、執行権限を強化し、その体制を整備することが必要である。

我が国の領海における外国船舶の犯罪行為等に対しては、これまで、海上における主権と安全の確保を図るため、我が国の法令に則り罰則を適用する等、海上保安庁と関係省庁が連携して司法警察権限を適正に行使し厳正な法執行を行ってきたところである。

しかしながら、我が国の領海等において発生する様々な事案や新たな事案の発生といった情勢の変化に的確に対応するためには、違法行為に刑罰権を発動するのみならず、違法行為の予防、犯罪発生時の鎮圧、再度の違法行為の防

止等の目的で行使される行政警察権限を拡充することが必要である。

このように、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法執行の選択肢を予め用意することで、司法警察権限と行政警察権限相互が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等、事案に即した機動的・効果的な対応を可能とすることで海上警察権の実効を高めることを目指す。

一方で、海上保安庁の老朽・旧式化したPL型巡視船及びヘリコプターの代替・高性能化を早期に完了し、基本的業務に的確に対応できるようにする必要がある。併せて、今般の東日本大震災のような大規模災害にも十分対応し得る海上保安体制の整備を目指す。

さらに、将来を見据え、今後とも緊迫した情勢が継続する尖閣諸島を含む東シナ海や我が国の資源確保において重要な沖ノ鳥島を含む本州南方海域における広域的な常時監視体制を整備するとともに、遠方・重大事案への対応を可能とする必要がある。この場合、巡視船艇・航空機と陸上組織が緊密に連携し得る情報通信システムや基地等体制の充実も重要である。

こうした考え方を踏まえ、検討会議として、海上保安庁及び海上保安官の執行権限等の充実強化及び海上保安庁における将来を見据えた体制の整備について、以下に述べるように検討を行った。

- 第一部 海上保安庁及び海上保安官の執行権限等の充実強化
- 第二部 海上保安庁における将来を見据えた体制の整備
～海上保安庁体制強化中長期ビジョン～

第一部 海上保安庁及び海上保安官の執行権限等の充実強化

基本方針においては、行政警察権限の充実に関して、事案の発生前、発生時、発生後といった各段階で検討すべき課題をとりまとめており、この方針に沿って、以下の方向性により海上保安庁及び海上保安官の執行権限等の充実強化を目指す。

1. 行政警察権限等の充実の必要性

(1) 事案発生前の措置

基本方針では、事案発生前の早期に不審な船舶を把握し機動的な対応を行うことの重要性が示され、立入検査を行う前であっても外国船舶に対して疑いを認識した段階から警告を発し、場合によっては領海外退去を促すような法律上のスキームの導入が提示されている。

このため、現在の領海等における外国船舶の航行に関する法律（以下「外国船舶航行法」という。）において、外国船舶の停留等に係る理由を確かめるための立入検査を行い、当該理由がない場合に退去命令を行うこととされている制度を一部変更し、停留等を行うやむを得ない理由がないことが明らかな船舶に対しては、事前に是正勧告を発出し、それでも是正しない場合には立入検査を行わずに退去命令を発出する制度の導入について検討を進める。

(2) 事案発生時の措置

① 強制的な行政調査

基本方針においては、海上保安庁法（以下「庁法」という。）第17条に規定する行政調査に関し、海上保安官自らが書類を検査し、積荷を解く等の措置を行うよう強制的な権限の付与の必要性が示されているが、強制的な行政調査は個別の調査目的の実現のために裁判所の関与の下で行われるのが通例であり、同条の想定する一般的な行政目的での適用場面とは異なるため、こうした権限の付与は慎重に判断すべきものと考えられる。

また、基本方針では、庁法第17条に基づく強制的な立入検査について明確化する必要性が示されているが、当該措置は警察比例の原則に基づいて任意から強制へ段階的に移行する性質のものであり、強制措置を法律上明記すると即座に強制措置を行使できるとの誤解を招きかねないことから、法の適正な運用に影響を及ぼすおそれがあり、慎重に取り扱うべきである。

加えて、停船措置の具体化に関しては、法律上詳細な手続を規定することは立入検査の的確な運用に支障を生ずるおそれがあることから、具体的な停船措置として停船要請の対象船舶、配慮事項、停船方法、強制措置等

が明記されている内部規則について、現場の意見も踏まえつつ、必要な改正を行う。

② 事案対処のための強制措置

基本方針においては、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な場合に対処するための強制措置である庁法第18条第2項の要件について、現場の海上保安官が適時かつ適切に判断できるよう明確化することが示されているが、同項は犯罪発生 of 蓋然性のみならず、海上における公共の秩序維持の観点からの措置が盛り込まれている。

これは、海上の特殊性に鑑み、領海警備対象事案に機動的かつ適切に対応するために同条の発動要件を明確化する趣旨から平成8年の庁法改正において同条第2項が追加されたものであり、今後も積極的な発動を検討する余地があることから、現場の意見も踏まえつつ、想定事例を整理した上で内部規則の必要な改正を行う。

③ 武器使用

基本方針では、状況に応じて適切に武器が使用できるように庁法第20条の武器使用要件を検証すべきことが示されている。武器使用については、相手方の抵抗の度合いに応じて対応するという比例原則に従って使用すると of 基本要件の枠組みの変更は必要ないと考えられるものの、その枠内で、近年の領海警備情勢を踏まえた内部規則の必要な改正を行う。

また、海上保安庁では、武器以外に、警告弾、着色弾、催涙弾、ゴム弾等の装備を有しているところ、放水銃やLRAD（長距離音響発生装置）等の緩やかな物理的実力についても内部規則を制定する。

(3) 事案発生後の措置

基本方針では、事案発生後において領海外に退去させる場合 of 再度の違法行為抑止のための不利益措置として、洋上処理としての違法行為に係る物件の領置、制裁金の賦課、爾後の入港禁止措置等の導入が示されているが、これらの措置については、洋上における処理の実施可能性を慎重に検討する必要があるほか、その内容については、個別法において、漁獲活動の保護など具体的な保護法益に鑑みて規定すべきものであり、引き続き関係省庁との検討が必要である。

2. 任務・所掌事務の見直し

基本方針では、領海警備業務 of 重要性の高まりに応じて、行政警察権限等

の充実にあわせた領海警備業務の任務規定及び所掌事務規定上の明確化の必要性が示されている。現在、領海警備業務に関し、海上保安庁の任務規定である同法第2条及び所掌事務規定である同法第5条において「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」、「海上における犯人の捜査及び逮捕」及び「沿岸水域における巡視警戒」に該当するものとして整理されているところ、これらの規定について所要の改正を検討する。

また、基本方針では、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」の明確化等が示されているが、海上保安官は「法令の励行」にあたって漁業監督官や税関官吏といった他の官吏と同様の権限を代位して行使するものであり、当該権限については、漁業法や関税法等の個別法において明確な規定が置かれるとともに、関係省庁間において海上保安官の執行活動の調整や確認が行われ、具体化が図られている。

3. その他の検討課題

基本方針においては、政府全体での検討の必要性等から外国船舶の無害でない通航に関する検討等が整理されている。

(1) 外国船舶の無害でない通航に関する検討

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の検討については、無害でない通航の態様は武力の行使から漁獲活動まで様々であり、その保護法益も国民の生命保護から水産資源の保護等までかなりの差異があることから、我が国を含む多くの国では、それぞれの保護法益に照らして適切かつ効果的な取締りを行うため個別法により規律している。したがって、無害でない通航については、引き続き個別法において規定するとの考えのもと、各省庁が規律の必要性を判断していくことが適当である。

(2) 海上警察権による対処の際の関係省庁の連携

遠方無人島等における法執行を確かなものとする方策については、陸上の司法警察職員が当該無人島に移動するためには時間を要する場合に、現場に居合わせ、迅速に上陸可能な海上保安官が一時的に陸上において司法警察権限を行使することが考えられる。

海上保安官は海上における犯罪について司法警察職員として職務を行うこととされており、海上保安官が陸上犯罪について強制力を伴う措置をとることはできないため、こうした事態に海上保安官が対処するためには、一時的に海上保安官が陸上犯罪の司法捜査権限を有する旨を規定するとともに、海上保安庁がこれらの任務を負う旨を規定することが必要である。このため、海上保安官の司法捜査権限を定めた庁法の規定等の改正のため

の検討を進める。

4. 基本方針以外の検討事項

基本方針の検討過程においては、同方針以外の事項についても検討を行ったところ、その結果は以下の通りである。

(1) 質問権の対象範囲の拡大

海上保安官の質問権は、乗組員及び旅客に対するものが明記され、その他の関係者に対しては任意で行う運用がなされているが、何らかの犯罪を犯し又は犯そうとしていると疑うに足る相当な理由がある者等に対しても質問することができることとされている警職法の規定にならい、海上保安官が犯罪予防等の職務を円滑に遂行できるよう、その他の関係者への質問権を法律上明記することが望ましい。

(2) 外国船舶の緊急入域への対応

外国船舶が緊急入域に名を借りて遠方無人島周辺に集するような場合の対応については、外国船舶航行法に定める立入検査を経た上での退去命令の仕組みと庁法第18条第2項の「海上における公共の秩序が著しく乱されるおそれ」がある場合の強制措置の仕組みの両方の適用が想定されるため、外国船舶航行法と庁法を行使すべき場面と順序について、内部規定において整理する。

第二部 海上保安庁における将来を見据えた体制の整備 ～海上保安庁体制強化中長期ビジョン～

1. 海上保安庁のこれまでの体制整備

(1) 海上保安庁は、昭和23年5月、海上における治安の維持と船舶交通の安全の事務を一元的に所掌する官庁として発足し、当初は200隻に満たない小型の船艇勢力を中心に、終戦直後の「暗黒の海」の秩序を回復すべく、沿岸海域において犯罪の取締り、海難救助、船舶交通の安全、海洋情報の提供等に従事してきた。その後、高度経済成長期を迎え、海上輸送の増大や船型の大型化、危険物積載船の増加、臨海部の開発等に伴い、大規模海難や海洋汚染が多発したことから、海上交通安全対策を拡充するとともに、海上公害対策、海上防災といった業務にも対応してきた。これらに伴い、中・小型を中心に船艇勢力を増強するとともに、ヘリコプターやプロペラ機といった航空機勢力を段階的に導入し、昭和40年代後半までに、巡視船艇^(※)約300隻、航空機約30機の体制を整備した。

※ 巡視船艇：海上犯罪の取締り、海難救助等の警備救難業務を行う船舶。なお、海上保安庁が保有する船舶には、この他に、海底地形測量や海洋観測等を行う測量船、灯台の維持・管理等を行う灯台見回り船等がある。

(2) 昭和50年代に入ると、国際社会では海洋秩序の再編成への関心が高まり、国連において海洋法会議が開催される中で、米国、ソ連等が続々と200海里漁業水域を設定していった。我が国においても、昭和52年に「領海法」及び「漁業水域に関する暫定措置法」を施行し、領海の幅員を12海里とするとともに、200海里漁業水域を設定したが、これに伴う管轄海域の飛躍的な拡大に対応するため、ヘリコプター搭載型巡視船（PLH型巡視船）や大型巡視船（PL型巡視船）、大型航空機等の整備を集中的に行った。また、昭和60年の「海上における搜索及び救助に関する国際条約」（SAR条約）の発効と翌年の日米SAR協定の締結により、我が国の搜索救助の責任分担海域が距岸1200海里にも及ぶ広大なものとなったことに対応するため、PLH型巡視船（ヘリコプター2機搭載型）、ジェット機等を整備した。これらにより、平成に入るまでの間に、ほぼ現在と同じ規模の巡視船艇約350隻、航空機約70機の体制を整備した。

(3) 平成に入り、欧州からのプルトニウム輸送の護衛等に対応するため、長期行動能力や被害制御能力を有する海上保安庁最大の巡視船「しきしま」を整備し、平成4年に就役した。また、急速なグローバル化が進展する中で、「海洋法に関する国際連合条約」（国連海洋法条約）が平成6年に発効した。我が国も、平成8年にこれを批准するとともに、「排他的経済水域及び大陸棚に関する法律」、「排他的経済水域における漁業等に関する主権的

権利の行使等に関する法律」等を施行したが、その結果、外国船舶に対する監視・取締り業務が質的・量的に極めて重要となった。また、平成7年には阪神・淡路大震災が発生し、被害状況の迅速な把握や情報の伝達、巡視船艇・航空機等の災害対応機能の強化が重要な課題となった。

- (4) 海上保安庁の創設50周年を迎えた平成10年以降は、平成11年の能登半島沖不審船事案や平成13年の九州南西海域における工作船事件といった不審船・工作船問題、尖閣諸島の領有権主張活動等の海洋権益に係る問題、国際テロや海賊の発生といった問題が顕在化する等、業務課題はさらに多様化した。巡視船艇・航空機等については、老朽化のみならず、速力や制圧能力、監視能力等の不足が業務遂行上の大きな問題となった。このため、船艇を代替する際には、高速性能や運動性能の向上、武器の高性能化、船体の防弾構造化、夜間監視能力の強化、画像伝送能力の向上等を図るとともに、航空機の代替の際には、夜間監視能力等を有し、遠方海域への飛行が可能な高速かつ航続距離の長い新型のジェット機を導入した。

平成18年以降は、昭和50年代に整備され、老朽・旧式化の著しい巡視船艇・航空機について、集中的かつ計画的に代替・高性能化を進めているが、中・小型船については相当の進捗をみたものの、大型船を中心として現在でも未だ道半ばの状況にあり、早期の完了が必要となっている。

2. 諸外国の海上保安機関の状況

各国において海上警察権は、海軍、警察、運輸当局等の諸機関が担っている。我が国においては、海上保安庁という独立した警察機関が海上警察権を行使しているが、このように警察機関が海上警察権を行使する場合であっても、海上保安庁、米国沿岸警備隊や韓国海洋警察庁のように、海上警察権の行使、捜索・救助、船舶交通の安全といった業務を包括的に行う場合と、カナダ沿岸警備隊のように、基本的には捜索・救助や船舶交通の安全のみを担い、警察権の行使は警察や入管当局を支援する形で実施するに留まる場合等がある。海上保安庁、米国沿岸警備隊や韓国海洋警察庁といった包括的な海上保安機関においては、近年、管轄海域の拡大や国際テロの発生といった社会情勢の変化に伴い、捜索・救助や船舶交通の安全といった伝統的な業務に加え、国土の保安や広大な排他的経済水域等の警備のための抜本的体制整備を目指す傾向が顕著となっている。

また、海洋権益の確保はアジア諸国を中心に最重要課題となっている。こうした中で中国は、複数の組織が海上保安業務を分掌しており、我が国のように包括的な海上保安機関があるわけではないが、国家全体として海洋政策を強力に推進するとの方針を示しており、各組織の体制整備が進んでいる。

これらの国々の海上保安機関の体制整備に係る状況については以下のとおりである。

(1) 米国

米国沿岸警備隊は、犯罪の防止・取締りや海難発生時の捜索・救助、船舶交通の安全等を包括的に担っている点では日本の海上保安庁と同じである。しかしながら、海上保安庁とは異なり、米国沿岸警備隊はその根拠法において軍として位置付けられている。米国においては、軍は法令執行の権限を原則として有さないが、沿岸警備隊は国土安全保障省に属しており、軍でありながら海上警察権の行使ができることとなっている。

沿岸警備隊は、港湾や沿岸での保安、海洋環境の保全、航路標識等の分野で活躍してきたが、2001年9月11日の米国同時多発テロ以降、捜索・救助や密輸・密航の取締りといった伝統的な任務に加えて、テロ対策といった国土保安に係る任務を重視するようになってきている。特に、テロ等の脅威を米国の海岸線からできるだけ離れた場所で阻止することを主要な施策の一つとして掲げている。

このため、厳しい財政状況下、老朽化した船艇・航空機の更新を進めているが、大型巡視船や大型飛行機の導入のように、米国沿岸から50海里以上離れた海域で行動する船艇・航空機等の整備とその性能・機能の強化に積極的に取り組んでいる。2003年からは新型の大型飛行機（HC-130J）が就役しているほか、2008年にはヘリコプター搭載型巡視船（418フィート級（約130メートル））の1番船が就役している。

(2) 韓国

韓国海洋警察庁は、国土海洋部に属する組織であり、犯罪の防止・取締りや海難発生時の捜索・救助、船舶交通の安全等を包括的に担っており、海上保安庁と同じである。近年、排他的経済水域等の海域の広域警備や不法操業外国漁船の取締り等を主要な業務として位置付けている。

このため、遠洋海域における任務遂行が可能なヘリコプター搭載型の警備艦（長さ約145メートル）をはじめとする大型警備艦や、広域の監視が可能なジェット機等を保有するとともに、これらの整備に取り組んでおり、最近では2009年に大型警備艦（長さ約110メートル）が就役している。

(3) 中国

中国においては、国家海洋局や漁業局、海事局、辺防管理局といった複数の組織が、海洋権益の保護や捜索・救助、船舶交通の安全、犯罪の防止・

取締り等の海上警察に係る業務を担当している。各組織の体制整備等の状況は必ずしも明らかではないが、中国政府は第12次5ヵ年計画の中で、海洋経済の発展・推進のため、海洋発展戦略を制定するとの方針を打ち出すなど、海洋政策を強力に進めようとしている。

このため、近年、ヘリコプター格納庫を備えた漁業局所属の漁業監視船「漁政」（長さ約110メートル）や国家海洋局所属の大型の海洋監視船「海監」（長さ約90メートル）が就役しているほか、今後5年を目処に、新たに36隻の海洋監視船を建造する計画があるとの報道もある。

（4）カナダ

カナダ沿岸警備隊は、海上保安庁や米国沿岸警備隊、韓国海洋警察庁と異なり、基本的に犯罪の防止・取締り等は担当していない。このため、ほとんどの保有船艇には武器が搭載されていないほか、氷海や浅水域等の航行が可能なホバークラフト（長さ約30メートル）を保有しているなど、装備面でも違いがある。大型船の搭載ヘリコプター以外は、固定翼機も含め航空機を保有していないが、船艇の老朽化が進んでいることから、その改修や代替整備が大きな課題となっている。

3. 海上保安庁が今後目指すべき体制

基本方針における提言に基づき、以下の方向性によりその充実強化を目指す。なお、現在の体制が海上保安庁の創設から60年をかけて整備されたものであることから明らかなように、長期的な観点から整備を進めることが必要である。この場合、現有装備の使用限界は20年から30年であるほか、各種技術の将来予測可能な範囲は概ね20年と言われていること等を考慮し、今後20年を見据えた体制の整備について中長期ビジョンをとりまとめた。

（1）巡視船・航空機

現在進めている老朽・旧式化したPL型巡視船及びヘリコプターの代替・高性能化については、これを早期に完了させることは今後体制整備を進めていく上で第一歩となる。なお、現在整備を進めているPL型巡視船については、今般の東日本大震災を踏まえ、災害対応機能を向上させる。

さらに、将来を見据え、今後とも緊迫した情勢が継続する尖閣諸島を含む東シナ海、我が国の資源確保において重要な沖ノ鳥島を含む本州南方海域における広域的な常時監視体制や遠方・重大事案への対応を可能とする体制の構築を目指し、以下のように大型巡視船・ジェット機の整備を最重点課題として推進する。

① 大型巡視船

本州南方海域等においてこれまでの事案発生に備えたしょう戒体制から常時監視体制に移行していくと同時に、遠方海域における法執行活動にも対応していくためには、ヘリコプター搭載型をはじめとする大型巡視船の体制を強化することが必要である。

このため、長期行動能力や被害制御能力を有する「しきしま級巡視船」について、現有の巡視船「しきしま」と現在建造中の1隻に加え、さらに1隻を整備し、3隻体制とする。また、これに準ずるヘリコプター2機搭載型巡視船について、現有の巡視船「みずほ」「やしま」の2隻に加え、さらに1隻を整備し、3隻体制とする。このようにヘリコプター2機搭載型巡視船を合計で6隻体制とすることにより、広域かつ綿密な監視警戒活動を複数の海域で常時行うことが可能となるほか、遠方・重大事案への対応、緊迫度が高まっている海域での効果的な配備が可能となる。なお、現在10隻保有しているヘリコプター1機搭載型巡視船については、老朽改修・機能向上を行い、業務遂行能力の強化を順次図る。

PL型巡視船については、現有の38隻のうち、老朽・旧式化したものの代替・高性能化を行い、領海・排他的経済水域等の警備や大規模災害への対応能力の強化を図る。

② ジェット機

我が国周辺海域から200海里以遠の島嶼部周辺海域等における監視を強化するとともに、遠方への派遣等にも対応していくためには、高速かつ航続距離の長いジェット機の体制を強化することが必要である。

このため、現在は羽田航空基地にガルフVが2機、那覇航空基地にファルコン900が2機配備されているが、各基地において新型のジェット機を1機ずつ増強し、合計6機の体制とする。これにより、広域的な監視警戒活動を複数の海域でより綿密かつ継続的に行うことが可能となり、大型巡視船の整備とあいまって、広大な我が国周辺海域におけるしょう戒・事案対応能力が飛躍的に向上する。

(2) 情報通信

陸上部署、船艇、航空機相互の情報伝達・秘匿通信体制を確保するため、現在進めているデジタル秘匿通信システムの整備を早期に完了させる。

また、高速・大容量の回線網等を整備し、巡視船艇・航空機からのリアルタイムの情報や画像情報、衛星情報、関係機関からの情報等を庁内で共有・分析できる高度な情報通信システムを構築する。なお、これらの整備を行うに当たっては、情報セキュリティの強化、国内外関係機関との連携の

強化等を併せて推進する。

さらに、船舶動静把握を広域的に実施する観点から、衛星等を利用した A I S（船舶自動識別装置）情報の取得・分析等を推進する。

（３）基地機能・資機材

大型巡視船・航空機等の体制整備にあわせ、大規模災害発生時における救援活動拠点や防災資機材・緊急救援物資の集積基地としても活用できる防災基地を主要拠点に整備する等、海上保安部署の基地機能強化を推進する。また、潜水資機材や放射線防護資機材、油回収装置、分析・鑑定資機材や検視設備、監視用資機材といった業務執行能力の向上に必要な資機材等の充実を図る。

（４）人的体制

大型巡視船への運用司令科の設置、巡視艇の複数クルー制の拡充、海上保安部署等における業務執行体制強化のための陸上要員の強化等の人的体制の増強を図る。

また、社会情勢の変化及び業務課題に的確に対応しうる人材を育成するため、海上保安大学校・海上保安学校における教育の充実・強化、現場における初任者教育体制の構築及び現場職員に対する研修の充実を図る。特に、諸外国の海上保安機関等との連携が一層重要となる中、英語をはじめとする外国語研修の充実等により、国際的人材の育成を図る。

4. 今後の進め方

今般の東日本大震災により、航空機、巡視船、施設等に海上保安庁始まって以来の甚大な被害が発生しているため、これらの早急な復旧に取り組むとともに、現在進めている老朽・旧式化した P L 型巡視船及びヘリコプターの代替・高性能化を早期に完了させる必要がある。

一方で、海上保安庁の予算は、人件費と船艇・航空機の運航費がその約 7 割を占めており、原油価格の高騰や修繕費の増加に伴い、今後、海上保安庁の予算状況はますます厳しくなることが見込まれる。

しかしながら、我が国を取り巻く国際情勢を踏まえれば、このような厳しい予算状況下においても、海上警察権を強化するための体制整備は是非とも実施しなければならず、様々な工夫を凝らし、3. で述べた将来ビジョンに沿って着実に体制整備を推進していく。



海上警察権のあり方について(中間取りまとめ)

平成23年8月26日

海上保安庁

海上警察権のあり方について(中間取りまとめ)

平成23年1月7日に発表された「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」に基づき、海上保安庁長官を議長とする「海上警察権に関する制度改正等検討会議」において、行政警察権の充実、装備・要員の充実その他の基本方針に示された検討課題について検討を行ってきたが、今般その考え方を中間とりまとめとしてまとめた。

我が国を取り巻く国際情勢

- アジア諸国等の著しい経済成長と国際的な影響力の増大
- 新興国を中心とする世界的な資源獲得競争の激化

【特に懸念される事象】

- ・我が国領海、排他的経済水域等における近隣諸国等の海洋活動の活発化
- ・朝鮮半島情勢の緊迫化
- ・世界の海上交通路の要衝における海賊等の被害の発生
- ・原子力発電所や臨海重要施設に対するテロや破壊活動の発生のおそれ

将来を見据えた海上警察権のあり方

【海上保安庁が担う業務の方向性】

- 多数の外国漁船の領海同時入域・操業、領有権を主張する外国人活動家の領海入域等に、迅速かつ的確に法令を適用し対応する必要
- 外国公船の領海内侵入や領海周辺の航行、我が国海洋調査船に対する外国公船による妨害等にも、法令に則り適切に対処する必要
- 我が国の主権確保・海洋権益保全等の重要性が高まり、厳重な監視警戒を要する海域が飛躍的に拡大するため、事案発生に備えたしゅう戒体制から常時監視体制に移行していく必要
- 遠方海域における日本船舶等の安全確保のための法執行活動に対応していく必要
- 海難救助、海上犯罪の取締り、災害対応等の基本的業務に引き続き的確に対応するとともに、大規模災害対応やテロ対策等の治安維持業務への対応を強化する必要

第一部 海上保安庁及び海上保安官の
執行権限等の充実強化

第二部 海上保安庁における将来を
見据えた体制の整備

第一部 海上保安庁及び海上保安官の執行権限等の充実強化

本年1月に発表された「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」において指摘されている海上保安庁及び海上保安官の執行権限の見直し等については、近年の領海警備情勢等を踏まえて、以下のとおり、法改正を要する事項について検討を進めるほか、速やかに現行法の下でより効果的な運用ができるよう、現場の意見も踏まえて内部規則の改正等を行う。

1. 行政警察権限等の充実の必要性

(1) 事案発生前の措置

基本方針の指摘	対応案
○ 立入検査を行う前であっても外国船舶に対して疑いを認識した段階から警告を発し、場合によっては領海外退去を促すような法律上のスキームの導入	・ 外国船舶航行法において、立入検査後に退去命令を行う制度を変更し、停留等を行うやむを得ない理由がないことが明らかな船舶に対しては是正勧告を発出し、それでも是正しない場合には立入検査を行わずに退去命令を発出する制度の導入について検討を進める。 【法律改正検討事項】

(2) 事案発生時の措置

① 強制的な行政調査

基本方針の指摘	対応案
○ 海上保安官自らが書類を検査し、積荷を解く等の措置を行いうるような強制的な行政調査権限の付与	・ 強制的な行政調査は個別の調査目的の実現のために裁判所の関与の下で行われるのが通例であり、一般的な行政目的での適用場面とは異なるため、こうした権限の付与は慎重に判断すべき。 ・ 強制的な立入検査を法律上明記すると即座に強制措置を行使できるとの誤解を招きかねないことから、慎重に取り扱うべき。 ・ 停船措置の具体化に関しては、法律上詳細な手続を規定することは立入検査の的確な運用に支障を生ずるおそれがあることから、現場の意見も踏まえつつ、内部規則について必要な改正を行う。 【内部規則改正事項】
○ 庁法第17条に基づく強制的な立入検査の明確化	
○ 庁法第17条に基づく停船措置の具体化	

② 事案対処のための強制措置

基本方針の指摘	対応案
○ 庁法第18条第2項の要件について、現場の海上保安官が適時かつ適切に判断できるよう明確化	・ 庁法第18条第2項は、海上の特殊性に鑑み、領海警備対象事案に機動的かつ適切に対応するために同条の発動要件を明確化する趣旨の規定であり、今後も積極的な発動を検討する余地があることから、現場の意見も踏まえつつ、想定事例を整理した上で内部規則の必要な改正を行う。 【内部規則改正事項】

③ 武器使用

基本方針の指摘	対応案
○ 庁法第20条の武器使用要件等の検証	・ 武器使用に関する基本要件の枠組みの変更は必要ないと考えられるものの、近年の領海警備情勢を踏まえた内部規則の必要な改正を行う。 ・ 武器以外の放水銃やLRAD（長距離音響発生装置）等の緩やかな物理的実力についても内部規則を制定する。 【内部規則改正事項】
○ 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	

(3) 事案発生後の措置	
基本方針の指摘	対応案
○ 違法行為に係る物件の領置、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の導入	<ul style="list-style-type: none"> 洋上における処理の実施可能性を慎重に検討する必要がある。 これらの措置については、個別法において、漁獲活動の保護など具体的な保護法益に鑑みて規定すべきものであり、引き続き関係省庁との検討が必要。

2. 任務・所掌事務の見直し	
基本方針の指摘	対応案
○ 行政警察権限等の充実にあわせた領海警備業務の任務規定及び所掌事務規定上の明確化	<ul style="list-style-type: none"> 領海警備業務は海上保安庁の任務規定である同法第2条及び所掌事務規定である同法第5条において整理されているところ、これらの規定について所要の改正を検討する。 【法律改正検討事項】
○ 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」の明確化	<ul style="list-style-type: none"> 海上保安官は漁業監督官や税関官吏等他の官吏と同様の権限を代位して行使するものであり、個別法において明確な規定が置かれるとともに、関係省庁間において海上保安官の執行活動の具体化が図られている。

3. 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	
基本方針の指摘	対応案
○ 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の検討	<ul style="list-style-type: none"> 我が国を含む多くの国では、それぞれの保護法益に照らして適切かつ効果的な取締りを行うため、無害でない通航を個別法により規律しており、引き続き、各省庁が規律の必要性を判断していくことが適当。
(2) 海上警察権による対処の際の関係省庁の連携	
基本方針の指摘	対応案
○ 遠方無人島等における法執行を確かなものとする方策の検討	<ul style="list-style-type: none"> 海上保安官が陸上犯罪について対処するため、一時的に海上保安官が陸上犯罪の司法捜査権限を有する旨を規定するとともに、海上保安庁がこれらの任務を負う旨を規定することが必要であり、庁法の関係規定等の改正のための検討を進める。 【法律改正検討事項】

4. 基本方針以外の検討事項	
(1) 質問権の対象範囲の拡大	
検討事項	対応案
○ 乗組員及び旅客以外の者に対する質問権の明記	<ul style="list-style-type: none"> 警職法の規定にならい、海上保安官が犯罪予防等の職務を円滑に遂行できるよう、その他の関係者への質問権を法律上明記することが望ましい。 【法律改正検討事項】
(2) 外国船舶の緊急入域への対応	
検討事項	対応案
○ 外国船舶が緊急入域に名を借りて遠方無人島周辺にい集するような場合の対応の整理	<ul style="list-style-type: none"> 外国船舶航行法と庁法を行使すべき場面と順序について、内部規定において整理。 【内部規則改正事項】

第二部 海上保安庁における将来を見据えた体制の整備

我が国を取り巻く国際情勢と将来を見据えた海上警察権のあり方を踏まえ、東日本大震災で被災した航空機等の復旧と、現在進めている老朽・旧式化したPL型巡視船及びヘリコプターの代替・高性能化を早期に完了し、今後20年を見据え、以下の体制の整備を推進。

大型巡視船

- 長期行動能力や被害制御能力を有する「しきしま級巡視船」について、現有の巡視船「しきしま」、現在建造中の1隻に加え、さらに1隻を整備し、3隻体制とする。
- しきしま級巡視船に準ずるヘリコプター2機搭載型巡視船について、現有の巡視船「みずほ」「やしま」の2隻に加え、さらに1隻を整備し、3隻体制とする。
⇒ ヘリコプター2機搭載型巡視船は合計で6隻体制となる。
- ヘリコプター1機搭載型巡視船（現有10隻）は、老朽改修・機能向上を行い、業務遂行能力を強化する。
- PL型巡視船（現有38隻）は、老朽・旧式化したものの代替・高性能化を行い、領海・排他的経済水域等の警備や大規模災害対応能力の強化を図る。

ジェット機

- 羽田航空基地（現在はガルフVを2機配備）、那覇航空基地（現在はファルコン900を2機配備）に、新型のジェット機を1機ずつ増強し、合計6機体制とする。

情報通信

- デジタル秘匿通信の整備を早期に完了する。
- 高速・大容量回線網等を整備し、巡視船艇・航空機等や関係機関からの各種情報を庁内で共有・分析できる高度な情報通信システムを構築する。

基地機能・資機材・人的体制

- 大型巡視船・航空機等の体制整備にあわせ、大規模災害の救援活動拠点や防災資機材・救援物資の集積基地として活用できる防災基地を主要拠点に整備する等、海上保安部署の基地機能強化を推進する。
- 救難・防災資機材、監視・取締り資機材といった業務執行能力の向上に必要な資機材等の充実を図る。
- 大型巡視船運用司令科、巡視艇複数クルー、海上保安部署等の陸上要員の強化等の人的体制の増強を図る。
- 大学校・学校における教育の充実・強化、初任者教育体制の構築、現場研修、外国語研修の充実を図る。