

第3節 海洋をめぐる動向

四方を海に囲まれた海洋国家であるわが国にとって、「海洋安全保障」が持つ重要性は極めて大きい。例えば、わが国はエネルギー資源の輸入を海上輸送に依存しており、海上交通の安全確保が国家の存立にとり死活的な問題となっている。「海

洋」というグローバル・コモンスの安定的な利用の確保は、国際社会の安全保障上の重要な課題となっており、関連する国際的な規範の遵守を含め、近年、関係各国の海洋をめぐる動向が注目されている。

1 ■ 東シナ海・南シナ海における「公海自由の原則」をめぐる動向

国連海洋法条約 (UNCLOS)¹ は、公海における航行の自由や上空飛行の自由の原則を定めている。しかし、わが国周辺、特に東シナ海や南シナ海をはじめとする海空域などにおいては、既存の国際秩序とは相容れない独自の主張に基づき、自国の権利を一方的に主張し、又は行動する事例が多く見られるようになっており、これらの原則が不当に侵害されるような状況が生じている。

東シナ海においては、近年、航行の自由や上空飛行の自由の原則に反するような行動事例が多数見られている。例えば、13 (平成25) 年1月には、東シナ海の公海上で、中国海軍艦艇が海自護衛艦に対して火器管制レーダーを照射した事案 (30日) 及び中国海軍艦艇が海自護衛艦搭載ヘリコプターに対して同レーダーを照射したと疑われる事案 (19日) が発生している。火器管制レーダーの照射は、基本的に、火器の使用に先立って実施する行為であり、これを相手に照射することは不測の事態を招きかねない危険な行為である²。

また、13 (平成25) 年11月23日、中国政府は、尖閣諸島をあたかも「中国の領土」であるかのような形で含む「東シナ海防空識別区」を設定し、当該空域を飛行する航空機に対し中国国防部の定

める規則を強制し、これに従わない場合は中国軍による「防衛的緊急措置」をとる旨発表した。こうした措置は、東シナ海における現状を一方的に変更し、事態をエスカレートさせ、不測の事態を招きかねない非常に危険なものであり、わが国として強く懸念している。また、上空飛行の自由の原則を不当に侵害するものであり、わが国は中国に対し、上空飛行の自由の原則に反するような一切の措置の撤回を求めている。米国、韓国、オーストラリア及び欧州連合 (EU) も、中国による当該防空識別区設定に関して懸念を表明した。近年、沖縄本島をはじめとするわが国南西諸島により近接した空域において、中国軍用機の活発な活動が確認されるようになってきているが、こうした活動の拡大は、「東シナ海防空識別区」の運用を企図してのものである可能性がある。また、14 (平成26) 年5月及び6月には、東シナ海上空を飛行していた海自機及び空自機に対して中国軍の戦闘機が異常に接近する事案が発生している³。

南シナ海においても同様の行動事例が多数見られている。中国海軍艦艇による米海軍艦艇に対する航行妨害⁴や中国航空機による米軍機に対する飛行妨害などとされる事案が発生⁵しているほか、

1 「国連海洋法条約 (UNCLOS) (正式名称「海洋法に関する国際連合条約」) は、海洋法秩序に関する包括的な条約として、1982 (昭和57) 年に採択され、1994 (平成6) 年に発効した (わが国は1996 (平成8) 年に締結)。

2 米国は、本事案について「このような行動は緊張を高め、事故又は誤算の危険性を増し、更に地域の平和、安定及び経済成長を台無しにしかねない」(13 (平成25) 年2月5日の国務省定例会見)、「我々は同盟国・日本から説明を受け、同事案が実際に発生したと納得するに至った」(13 (平成25) 年2月11日の国務省定例会見) との見解を表明している。

3 この他にも、11 (平成23) 年3月、東シナ海において警戒監視中の海自護衛艦に対して、中国国家海洋局所属とみられるヘリコプターなどが近接飛行する事案が複数回発生した。また、16 (平成28) 年6月には、東シナ海上空で中国戦闘機が米軍偵察機に高速で接近する危険な行為を行った事案が、また、17 (平成29) 年5月にも、中国戦闘機が米軍機の進路を妨害する事案が発生したとされている。

4 09 (平成21) 年3月に、中国海軍艦艇、国家海洋局の海洋調査船、漁業局の漁業監視船及び漁船が、南シナ海で活動していた米海軍の音響測定艦に接近し、同船の航行を妨害するなどの行為を行ったほか、13 (平成25) 年12月には、中国海軍艦艇が南シナ海で活動していた米海軍の巡洋艦の手に至る距離で横切るといふ事案が発生している。

5 14 (平成26) 年8月に、南シナ海上空で米海軍哨戒機に対し中国戦闘機が異常な接近・妨害を行ったとされる事案が発生したほか、16 (平成28) 年5月、南シナ海で中国戦闘機が米海軍の偵察機に対して約15メートルまで接近するという危険な飛行を行ったとされる事案が発生している。

16 (平成28) 年12月には、南シナ海で米海軍所属の無人水中機が中国海軍艦艇によって一時奪取される事案も発生しているが、これらは、不測の事態を招きかねない危険な行為と言える。

また、中国は、南沙諸島にある7つの地形において、14 (平成26) 年以降、大規模かつ急速な埋立活動を強行してきた。16 (平成28) 年7月には比中仲裁判断において、中国が主張する「九段線」の根拠としての「歴史的権利」を含め、「九段線」に囲まれた海域において中国が主張する権利が否定され、中国の埋立てなどの活動の違法性が認定された。しかし、中国はこの判断に従う意思のないことを明確にしておき、現在も、砲台といった軍事施設のほか、滑走路や港湾、格納庫、レーダー施設などをはじめとする軍事目的に利用し得る各種インフラ整備を推進し、同地形の軍事拠点化を進めている。また、比中仲裁判断後の16 (平成28) 年7月及び8月には、中国空軍のH-6K爆撃機がスカボロー礁付近の空域において「戦闘パトロール飛行」を実施し、今後このパトロールを「常態化」する旨、中国国防部が発表するなど、中国軍は南シナ海の海空域における活動も拡大している。こうした状況の下、中国の航空プレゼンスが一層拡大すれば、将来的には、「南シナ海防空識別区」設定の可能性も考えられる。

さらに、中国公船が当該地形などに接近する他国の漁船などを、威嚇射撃や放水などにより、妨害する事案も発生している。こうした中国による一方的な現状変更及びその既成事実化の一層の推進や、高圧的かつ不測の事態を招きかねない危険な行動に対しては、係争国のほか、米国をはじめとした国際社会からも繰り返し深刻な懸念が表明されている。

こうした海洋及び空の安定的利用の確保に対するリスクとなるような行動事例が多数見られる一

方で、近年、海洋及び空における不測の事態を回避・防止するための取組も進展している。まず、わが国と中国との間では、18 (平成30) 年5月9日に実施された日中首脳会談において、自衛隊と人民解放軍の艦船・航空機による不測の衝突を回避すること等を目的とする「日中防衛当局間の海空連絡メカニズム」の運用開始に正式合意した。

多国間の取り組みとしては、14 (平成26) 年4月、日米中を含む西太平洋シンポジウム (WPNS) Western Pacific Naval Symposium 参加国海軍は、各国海軍の艦艇及び航空機が予期せず遭遇した際の行動基準 (安全のための手順や通信方法など) を定めた「洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準 (CUES)」⁶ Code for Unplanned Encounters at Sea に合意した。また、同年11月、米中両国は、軍事活動に係る相互通報措置とともに、CUESなどに基づく海空域での衝突回避のための行動原則について合意したほか、15 (平成27) 年9月には、航空での衝突回避のための行動原則を定めた追加の付属書に関する合意を発表した。また、ASEANと中国の間では、「南シナ海に関する行動規範 (COC)」Code of the Conduct of Parties in the South China Sea の策定に向けた公式協議が行われてきている。

こうした、海洋及び空における不測の事態を回避・防止するための取組が、既存の国際秩序を補完し、今後、中国を含む関係各国は緊張を高める一方的な行動を慎み、法の支配の原則に基づき行動することが強く期待されている。

また、北朝鮮問題に関する国連安保理決議の実効性を確保していくため、国際社会は連携して、国連安保理決議により禁止されている、いわゆる「瀬取り」(北朝鮮船籍の船舶に対する、又は、北朝鮮船籍の船舶からの洋上での船舶間の物資の積替え) を含む北朝鮮による「制裁逃れ」への対応強化に取り組んでいる⁷。

Q 参照 2章3節 (中国)、2章6節 (東南アジア)

2 ■ 北極海をめぐる動向

北極圏の大部分を占める北極海には、ロシア、米国、カナダ、デンマーク及びノルウェーが面し

6 本行動基準は、法的拘束力を有さず、国際民間航空条約の附属書や国際条約などに優越しない。

7 III部1章2節1項1参照

ている⁸。近年、海水の減少にともない、北極海航路の活用や資源開発の可能性が高まっていることから、北極海沿岸諸国は、資源開発や航路利用などの権益確保に向けた動きを活発化させている。安全保障の観点からは、従来から、北極海は戦略核戦力の展開又は通過海域であったが、近年の海水の減少により、艦艇の航行が可能な期間及び海域が拡大しており、将来的には、海上戦力の展開や、軍の海上輸送力などを用いた軍事力の機動展開に使用されることが考えられ、その戦略的重要性が高まっている。

こうした中、海洋法に基づく海洋境界の画定や大陸棚の延長をめぐる沿岸諸国間で未解決の問題があり、ロシアをはじめとした北極圏国の一部は、自国の権益確保や領域の防衛を目的に、軍事力の新たな配置などを進める動きも示している。

ロシアは、15（平成27）年12月に改訂された「ロシア連邦国家安全保障戦略」においても、資源開発や航路利用の権益を確保していく方針を引き続き明記しており、沿岸諸国で最大の排他的経済水域（EEZ）を有していることや、北極海水域の潜在的な資源の豊かさ、ロシア沿岸に位置する北極海航路の地理的及び安全保障上の重要性、北極海沿岸に直接面した軍事力の配備による軍事的優位性を背景に、活発な動きを見せている⁹。

米国は、13（平成25）年に国防省が公表した

「北極戦略（Arctic Strategy）」において、北極を、米国の国益が守られ、本土防衛を確実にし、各国が協力して問題を解決できる安定した地域にすることを目指すとしている。16（平成28）年12月にオバマ大統領（当時）は、海洋資源を保護するため北極圏の同国海域の大半などにおいて新たな石油・天然ガスの掘削を禁止する決定をし、資源開発には否定的な姿勢を示したが、トランプ大統領は17（平成29）年4月に、オバマ大統領（当時）の決定を覆す大統領令に署名した¹⁰。

北極海沿岸諸国以外では、日本及び中国などが北極評議会のオブザーバー資格を有している。中でも中国は、1999（平成11）年以降、計8回にわたり極地科学調査船「雪龍」を北極海に派遣するなど、北極海に対して積極的に関与する姿勢を示している¹¹。18（平成30）年1月には「中国の北極政策」を発表し、自国を「地理的に最も北極に近い国の一つ」と位置付けた上で、資源開発などに関する権利を主張するとともに、「氷上のシルクロード」を建設するとしている。また、15（平成27）年9月には、中国海軍艦艇5隻が北極海と太平洋の間に位置するベーリング海を航行し、アリューシャン列島で米国の領海を航行したとされており、中国海軍による将来的な北極海進出との関連が注目される。

3 ■ 海洋安全保障への各国の取組

海洋においては、適切なルール作りを進め、当該ルールを尊重しつつ国際社会が協力してリスクへの対処や航行の自由の確保に向けた取組を行うことが、経済の発展のみならず安全保障の観点か

らも一層重要な課題となっている。「開かれ安定した海洋」は、世界の平和と繁栄の基盤であり、各国は、自ら又は協力して、海賊、不審船、不法投棄、密輸・密入国、海上災害への対処や危険物の

8 北極圏とは北緯66度33分以北の地域であり、北極海に面する5か国のほか、北極海に面していないフィンランド、スウェーデン及びアイスランドを加えた計8か国が所在している。なお、1996（平成8）年には、北極圏にかかる共通の課題（持続可能な開発、環境保護など）に関し、先住民社会などの関与を得つつ、北極圏諸国間の協力、調和、交流を促進することを目的に北極評議会が設立されている。

9 ロシアは、約40隻の砕氷船を保有しているほか、新たに3隻の原子力砕氷船や2隻の多目的砕氷哨戒艦を建造中とされる。北極を担当する北部統合戦略コマンド、北洋艦隊の艦艇の展開・訓練、軍事施設の整備、戦略原潜による戦略パトロールや長距離爆撃機による哨戒飛行などについては2章4節（ロシア）を参照

10 その他の沿岸諸国の動向としては、カナダが「カナダ北方戦略（Canada's Northern Strategy）」（09年（平成21）年発表）において、北極を政策上優先地域と規定しているほか、米国と同様、16（平成28）年12月に北極海のカナダ管轄海域で石油・天然ガスの開発を凍結する旨発表している。デンマークは「デンマーク王国北極戦略（Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic）2011-2020」（11（平成23）年発表）、ノルウェーは「ノルウェー政府極北戦略（The Norwegian Government's High North Strategy）」（06（平成18）年発表）をそれぞれ策定し、安全保障の観点も含めて、北極を重視する姿勢を明らかにしている。

11 12（平成24）年、「雪龍」は極地科学調査船として初めて北極海を横断する航海を行ったほか、13（平成25）年には貨物船「永盛」が中国商船として初めて同海を横断した。「雪龍」の17（平成29）年の北極海航行では、カナダの科学者が参加し、初めて、北極北西航路（カナダの北側）の試験航行に成功した。また、2隻目の極地科学調査船が建造中とされる。

除去といった様々な課題に取り組み、シーレーンの安定を図っている。

1 米国

中国の海洋進出について、マティス国防長官は、17（平成29）年6月のシャングリラ会合において、南シナ海における中国の建設活動の範囲や影響は、軍事化という性質、国際法の無視、他国の利益に対する軽視、平和な問題解決をはねつける取組などの点で他の国のものとは異なっており、米国は、現状に対する一方的で強制的な変更を受け入れることはできないと明言した。その上で、戦略的に重要な東シナ海及び南シナ海において、権利、自由及び海洋の合法的使用、並びに各国がこれらの権利を行使する能力を維持することにコミットするとともに、国際法が認める如何なる場所でも飛行、航行及び作戦を継続し、南シナ海などにおけるプレゼンスを通じ決意を示していくことを明確にした。実際に、米軍は同年5月、7月、8月、10月、18（平成30）年1月、3月及び5月、南シナ海で中国が主権を主張する地形の12海里以内やその周辺海域において「航行の自由作戦¹²」を実施したと報道されている。わが国としては、南シナ海における米国の航行の自由作戦を支持しており、自由で開かれた平和な海を守るため、国際社会が連携していくことが重要であると考えている。

また、米国は、自国の安全と経済の安定は世界の海洋の安全な使用にかかっており、海洋安全保障に重大な利益を有するという認識のもと、アデン湾やペルシャ湾、インド洋といった中東・アフリカの周辺海域でテロ対処を含む海洋の安全の促進や海賊対処のため、連合海上部隊（CMF）¹³を率いているほか、中米周辺の海域においても、欧州・米州諸国とともに麻薬を主とした違法取引の

対処のための作戦¹⁴を実施するなど、世界の様々な海域に艦艇を派遣して海賊や組織犯罪、テロリズム、大量破壊兵器の拡散への対処のための活動を実施している。

2 NATO・EU

海洋における取組として、テロ行為を加盟国に対する脅威の一つと位置づけているNATOは、01（平成13）年の米国同時多発テロを受け、同年10月から、北大西洋条約第5条に基づく集団防衛の一環として、地中海において海上監視などのテロ対策活動「アクティブ・エンデバー作戦」を行ってきた。同作戦については、16（平成28）年11月から、危機管理任務である「シー・ガーディアン作戦」へ移行させ、欧州連合（EU）の「ソフィア作戦」と連携しつつ、テロ対策や能力構築支援などの広範な任務を実施している。

懸案となっている難民・移民の大量流入への対応としては、16（平成28）年2月、常設海上部隊（加盟国の艦艇から構成され、定期的な演習や即応展開能力の維持を通じ、加盟国に対して海洋における抑止力を提供する多国籍統合部隊）をエーゲ海に展開することを決定し、ギリシャ・トルコ当局及びEUの国境管理機構に難民船舶に関する情報を通知する活動を行っている。

海賊による脅威に対しては、ソマリア沖・アデン湾に常設海上部隊の艦艇を派遣し、09（平成21）年8月以降「オーシャン・シールド作戦」を実施し、艦艇による海賊対処活動に加えて、要請があった国に対して海賊対処能力の構築支援を行っていたが、16（平成28）年12月に活動を終了した。加盟国の多数が海洋に面し、海上交通や海洋における経済活動が活発なEUは、08（平成20）年12月から初の海上任務となる同海域での海賊対処活動「アタランタ作戦」を行っている。

12 「航行の自由作戦」（Freedom of Navigation Operation）は、沿岸国による行き過ぎた海洋権益の主張に対抗することにより、国際法上、すべての国に保障された権利、自由、海洋及び空域の合法的利用を保護することを目的として、米軍が行う作戦行動である。1979（昭和54）年より、継続的に実施されてきたとされている。

13 米中央軍の隷下で海洋における安全、安定、繁栄を促進することを目的として活動する多国籍部隊。32か国の部隊が参加しており、CMF司令官は米第5艦隊司令官が兼任している。海洋安全保障のための活動を任務とする第150連合任務部隊（CTF-150）、海賊対処を任務とする第151連合任務部隊（CTF-151）、ペルシャ湾における海洋安全保障のための活動を任務とする第152連合任務部隊（CTF-152）の3つの連合任務部隊で構成されており、CTF-151には自衛隊も部隊を派遣している。

14 米国を含む欧州・米州は中米周辺海域において麻薬、化学物質の原料、金銭、武器などの違法取引及び組織犯罪の対処のため、「マルティリーヨ作戦」を実施している。

同作戦は、各国から派遣された艦艇や航空機が船舶の護衛や同海域における監視などを行うもので、18（平成30）年末まで実施することが決定している。

3 英国

英国は、周囲を海洋に囲まれた島国であり、伝統的に海上交易を含む様々な海洋活動を活発に行ってきた。また、英国は、海外領土も多く、国の領土のおよそ25倍もの排他的経済水域を有している。こうしたことから英国は、海外領土を含めた自国周辺海域、ひいては周辺各国の海洋の安全を確保するため、NATOやEU主導の多国籍部隊や米軍主導の連合海上部隊に積極的に貢献してきており、例えば、EU主導の海賊対処活動「アタランタ作戦」の司令部は英国のノースウッドに置かれている。また英国は、南シナ海においても航行の自由の確保に向けた取組を行うなど、アジア太平洋地域における英国海軍のプレゼンス維持に向け取り組んでいる¹⁵。

4 フランス

フランスは、多数の海外領土を保有することから、世界有数の排他的経済水域を有している。17（平成29）年10月に発表した「戦略見直し」においては、航行の自由などの利益が、アジア太平洋地域の戦略的状況の悪化によって脅威にさらされる可能性を指摘するとともに、太平洋及びインド洋の海外県・海外領土において自らの主権を守る態勢を維持する旨を明らかにしており、仏領ポリネシアやニューカレドニアに部隊を常駐させ、フリゲートや哨戒艇などを配備している。また、フランスは18（平成30）年2月にフロリアル級フリゲート「ヴァンデミエール」をわが国に寄港さ

せ、海自と共同訓練を実施したほか、南太平洋において多国間演習「南十字星」や「赤道」などを主催している¹⁶。

5 オーストラリア

オーストラリアは、16（平成28）年に発表した国防白書において、自国の安全及び強じん性と併せて、シーレーンの安全を国防戦略上の利益とみなしている。特に、自国が東南アジアとの海上貿易及び東南アジアを通過する海上貿易に依存していることから、オーストラリア付近の海域と東南アジアにおける貿易ルートの安全が確保されなければならないとしている。

こうした方針のもと、豪軍はマレーシアのバターワース空軍基地に拠点を設けるなどして、インド洋北部及び南シナ海において「オペレーション・ゲートウェイ」と称する哨戒機による警戒監視活動を実施している¹⁷。また、インドとの海軍協力の拡大、南太平洋諸国への警備艇の提供¹⁸、豪軍アセットを動員しての沿岸警備などにも取り組んでいる。

中国との関係では、南シナ海周辺海域で警戒監視活動を行う豪軍哨戒機が、定期的に中国軍機から妨害を受けていたとする報道があった。また、18（平成30）年4月には、ベトナムに向かっていた豪軍艦艇3隻が中国海軍の挑発を受けたとの報道があり、これについて、中国国防부는、「報道は事実と異なる」と述べる一方、ターンブル豪首相は「オーストラリアは、南シナ海を含む世界の海における航行の自由の権利を主張・実践する」と表明している。

6 中国

中国は、貿易関連貨物の9割以上を海上輸送に

¹⁵ 2章8節3項1参照

¹⁶ フランスによる寄港や演習への参加については2章8節3項2参照。人道支援活動としては、13（平成25）年11月、15（平成27）年3月、16（平成28）年2月の台風・サイクロン被害を受けたフィリピン、バヌアツ、フィジーでの活動などを行うなどしている。

¹⁷ 豪国防省は15（平成27）年12月、同活動の一環として、豪空軍機による南シナ海の哨戒活動を11月から12月の間に行ったことを認めた。これに先立ち、英BBCは、オーストラリアが南シナ海において航空機による「航行の自由作戦」を実施しているとして、豪空軍機と中国海軍間で行われたとされる無線通信の内容を公開した。

¹⁸ 2章5節3項4参照

依存¹⁹しており、自国のシーレーンの安全確保が、中国の「核心的利益」の一つである「経済・社会の持続的発展を可能とする基本的保障」²⁰の重要な一角となっている。

海賊対処について、中国は、「アジア海賊対策地域協力協定 (ReCAAP)」²¹の加盟国として、東南アジア地域の海賊に関する情報共有及び協力体制に参画しているほか、08 (平成20) 年12月以降、ソマリア沖・アデン湾に海軍艦艇を派遣し、海賊対処のための国際的な取組に参加するなど、海洋安全保障の確保に貢献している。

このような中国による自国のシーレーンの安全確保を重視する姿勢は、中国海軍がより遠方の海域で継続的に作戦を遂行する能力の向上を目指していることとも関係していると考えられる。この点、海賊対処に従事する中国海軍艦艇が寄港する、アデン湾に面する東アフリカの戦略的要衝であるジブチにおいて、中国は、軍の活動の後方支援を目的とするとされる「保障基地」の運用を17 (平成29) 年8月に開始した。こうした海外における港湾などの活動拠点は、中国が遠方の海域で継続的に作戦を遂行する能力の向上にも資するものと考えられる。

また、南シナ海において、中国は、南沙 (スプラトリー) 諸島や西沙 (パラセル) 諸島の領有権などをめぐってASEAN諸国と主張が対立しているほか、近年、中国を含む関係国が領有権主張のための活動を活発化させており、海洋における航行の自由などをめぐって、その動向に国際的な関心が高まっている。

7 東南アジアなど

東南アジアは、マラッカ海峡や南シナ海など、太平洋とインド洋を結ぶ交通の要衝に位置する地

域であるが、同地域においては、南シナ海の領有権などの対立や海賊など、海洋における安全保障上の課題が存在している。

南シナ海をめぐる問題の平和的解決に向け、ASEANと中国は、02 (平成14) 年、「南シナ海に関する行動宣言 (DOC)」に署名し、現在は、同宣言よりも具体的な内容を盛り込み、法的拘束力を持つとされるCOCの策定に向けた公式協議を行っている。

また、国連海洋法条約に定められた仲裁手続を通じた問題解決の動きもみられる。13 (平成25) 年1月、フィリピンは、南シナ海における中国の主張及び行動に関する両国間の紛争を同条約に基づく仲裁手続に付し、16 (平成28) 年7月にはフィリピンの申立て内容がほぼ認められる内容の最終的な判断が下された。仲裁裁判所による判断の結果は当事者間に対し法的拘束力を有し、最終的なものとなる。また、係争国であるベトナムも、南シナ海における自国の主張にも留意するよう同裁判所に要請するなど、一部の関係国においては国際法に基づく問題の平和的解決に取り組もうとする動きがみられる。

海賊対策としては、インドネシア、マレーシア、シンガポール及びタイによる「マラッカ海峡パトロール (Malacca Strait Patrols)」²²が行われているほか、ReCAAPに基づき、海賊に関する情報共有及び協力体制の構築が進められている。また、近年、スルー海・セレベス海において、身代金目的の誘拐事件が発生していることなどを受けて、インドネシア、マレーシア及びフィリピンの3か国は、17 (平成29) 年6月に同海域での海上パトロールを、同年10月に航空パトロールをそれぞれ開始した。

Q 参照 2章6節4(南シナ海における領有権などをめぐる動向)

19 中国中央人民政府ホームページによると、中国の原油、鉄鉱石、食料、コンテナなどの輸出入貨物の90%以上は海上輸送によるものである。

20 戴秉国・国務委員 (当時)「平和的発展の道を歩むことを堅持しよう」(10 (平成22) 年12月7日、中国外交部ホームページ)

21 18 (平成30) 年6月現在、同協定の締約国は、オーストラリア、バングラデシュ、ブルネイ、カンボジア、中国、デンマーク、インド、日本、韓国、ラオス、ミャンマー、オランダ、ノルウェー、フィリピン、シンガポール、スリランカ、タイ、英国、米国及びベトナムの20か国である。

22 同パトロールは、04 (平成16) 年に開始された「マラッカ海峡海上パトロール」、05 (平成17) 年に開始された航空機による警備活動、及び06 (平成18) 年に開始された情報共有活動からなる。