

第6章 日本を取り巻く海洋紛争

山田 吉彦

1. はじめに

日本は四方を海に囲まれた海洋国である。そのため日本にとって国境線はすべて海上にある。1994年に国連海洋法条約が発効し、沿岸国は最大200海里までの排他的経済水域（EEZ）を認められることになった。日本は、この条約を1996年に批准し、同年施行している。

EEZとは、他国を排して経済的な権益が認められる海域のことである。日本は、ロシア、北朝鮮、韓国、中国、台湾、フィリピン、米国の七つの国（本稿では台湾は国として扱う）とこのEEZで接している。本稿においては、日本が、隣国との間で経済権益の境界線であるEEZが接する線を「日本の国境線」、大陸棚も含め日本が権益を持つ海域を「日本の海」と呼ぶこととする。この日本の海を定める上の基点となる島嶼部において、隣国と領土問題が存在している。一つは、旧ソビエト社会主義共和国連邦により占領され、日本人の退去が強いられた北方四島（択捉島、国後島、色丹島、歯舞群島）であり、また、韓国により実効支配されている竹島である。また、領土問題は存在しないが、東シナ海に浮かぶ尖閣諸島においては、近海の海底に埋蔵量豊富な油田があると報告されたことから、中国、台湾が1971年以降、領有権を主張するようになった。同諸島付近の海域において、中国の漁業監視船、海洋調査船等による領海侵犯、無届けのまま海洋調査がたびたび行われるなど、その都度、関係機関は対応に追われている。

日本の海においては、国民の生活を脅かす事象がたびたび発生している。

2001年12月には、日本の海に北朝鮮工作船が侵入し、海上保安庁の巡視船と銃撃戦になり自爆沈没する事件が発生した。引き上げられた工作船からは、地对空ミサイル、ロケットランチャー、突撃ライフル、手榴弾等の武器が発見された。さながら戦闘を想定したような武装であった。2004年には、中国の原子力潜水艦が、沖縄県の先島諸島にある宮古島と石垣島間の領海内を潜航したまま通過する事件が発生した。これは、「潜水艦は、他国の領海を通行するときには、浮上し国旗を掲揚しなければならない」という国際法に反する行為である。当時、防衛庁長官（現在は大臣）は、海上警備行動を発令したが、中国の原潜は青島にある基地に帰港した。また、2006年8月には、北海道根室湾中部漁協所属のかにかご漁船が、日ロ中間線を越えたという嫌疑で銃撃を受け、一名の乗員が射殺された。2010年9月には、中国福建省の漁船が、尖閣諸島沿岸において海上保安庁の巡視船に衝突

する事件が起きている。その他、密輸、密航、密漁など海上における犯罪は後を絶たない。

日本の領海と EEZ を合わせた面積は、447 万km²と広大である。一般的には、世界 6 位の面積を持つと言われている。しかし、この海の安全が確保され、国民の安全な生活が保障されたものではないことが、このような事件からも示され、国民の間からも海洋安全保障体制の確立を求める風潮が芽生えている。

2. 日本の海洋政策とその意義

日本国民における国の領域に対する概念が変わりつつある。それは、国連海洋法条約により、沿岸から最大 200 海里（約 370km）まで EEZ が認められるようになったことが契機となった。

国の領域とは、一国の主権に属する区域であり、一般的に領土、領海、領空のことを指す。しかし、国連海洋法条約下の国際関係にあっては、海上における経済的な権益が認められた EEZ、およびさらに広範囲に海底資源の調査、開発を認められた大陸棚にも沿岸国の一定の管轄権が及ぶとする概念が一般的となっている。

EEZ における権益に関しては、同条約条文において詳細に書かれているが、その要点を上げるならば、①海底資源の調査、開発、②海洋の調査、利用、③漁業管轄権の三点である。この海洋権益の中には、エネルギー資源、鉱物資源、食糧資源など人類の生活に不可欠なものが含まれている。そのため、国家の管轄権が及ぶものとして沿岸域を取り込む動きが始まったのである。

日本は、2007 年 7 月、海洋基本法を制定し、国家として海洋政策を推進する根拠とした。この法が制定された時期は、中国による東シナ海ガス田開発が進んでいたが、日本は準備不足から対応不能であった。そこで、海洋政策の重要性を痛感した超党派の議員たちと、官僚、研究者、事業者による研究会が 10 回にわたり開かれ海洋基本法の制定へと至った。

海洋基本法の基本理念は、海洋の開発及び利用と海洋環境の保全との調和、海洋の安全の確保、科学的知見の充実、海洋産業の健全な発展、海洋の総合的管理、国際的協調の 6 項目があげられている。この理念に基づき、政府は海洋開発と海洋環境保護を推進して行く方針である。その過程においては、海を接している隣国との関係が重要になる。国連海洋法条約では、隣国と 200 海里水域が重複する場合、その中間線によって境界が定められるが、特別な事情がある場合には両国が協議することとなっている。そもそも、日本は、前述のように領土問題を抱え、基点となる沿岸の管理が難しい状態にある。この海洋管理体制を確立するならば、日本の海にある海洋資源を有効に活用することができ、海洋環境の保全にも寄与する。

2011年3月に発生した東日本大震災を経て、日本のエネルギー政策が転換期を迎えている。震災の津波の影響による東京電力福島第一原子力発電所の事故を受け、電力不足を回避するために、他のエネルギー開発を進める必要が生じた。政府は、海洋研究者たちの助言を受け、メタンハイドレートの開発の推進と洋上風力発電プラントの建設を計画している。

2012年2月、次世代のエネルギーとして期待を集めるメタンハイドレートの試掘に向けた調査が始まった。世界に先駆け商業生産を目指した取り組みである。この調査海域は、駿河湾から紀伊半島の沖にある「南海トラフ」である。この海域には、およそ1兆1000億立方メートルのメタンガスが存在していると推定されている。メタンハイドレートとは、水の分子がメタン分子を取り込むことによりシャーベット状になった物質のことであり、成分は天然ガスと同じで深海底のように低温高压という条件で組成される。日本の海には、このメタンハイドレートが大量に存在することが知られ、その埋蔵量は、天然ガスに換算し7兆3500億立方メートル（独立行政法人石油天然ガス・金属鉱物資源機構の推定）であり、これは、日本国民が消費するガスエネルギーの94年分に相当する。

経済産業省は、「我が国におけるメタンハイドレート開発計画」を策定し、商業化を目指した技術開発を進めてきた。そして、2011年には、実際に南海トラフにおいて試掘に着手することを発表した。日本政府は、これまでメタンハイドレートの抽出実験をカナダなどと共同で、陸上で行ってきた。そして、カナダの永久凍土の地下に存在するメタンハイドレートを減圧法という技術で、6日間連続で抽出することに成功している。この技術をこれからは、海底で応用することになる。ただし、海底からのメタンハイドレートの抽出は未知の領域である。自然界のバランスを崩す危険性もあるため、多領域、複合領域における研究が進められている。

南海トラフのほかにも、沖縄海域、日本海などにメタンハイドレートは存在することが知られている。特に能登半島と佐渡島の間の富山湾では、陸地に近い海底にあり開発が期待されている。しかし、この海域は、ブリをはじめとした豊かな漁場であり、海底資源開発を行うためには、漁業者の理解が必要になる。この面においても海洋政策の一元化が必要とされている。

3. 日本の国境問題－北方領土の事例

日本の安全保障において、重要な問題のひとつに領土問題がある。ここでは、北方領土問題について、その現状と今後の動向を考察する。

現在、北方四島には1万7千人ほどのロシア系住民が暮らしている。これは、かつて日本人が暮らしていた頃とほぼ同じ人口である。2007年以降、ロシア政府はクリル社会経済

発展計画を推進し、択捉島、国後島、色丹島の開発に着手している。当初、この計画の予算は、約 180 億ルーブル（約 800 億円）であったが、世界金融恐慌の影響を受け、3 分の 2（約 530 億円）に減額された。その予算で、空港や港湾の建設工事が行われ、病院や学校などの公共施設の整備を進めている。この工事を支えている労働力は、シベリアや中央アジアで集められ、中には近隣の旧ソ連邦諸国や北朝鮮の労働者も含まれている。また、使用されている機材や資材の多くは中国製、韓国製である。

クリル社会経済発展計画は、その成果において疑問が残る。530 億円ほどの予算で、国際空港を 2 か所建設し、択捉島、国後島、色丹島の港湾、道路の整備を行い、病院、学校などを建築するというのだ。いかに安価な労働力を用いても、当然、予算的に不可能である。既に国後島においては、一部の事業で資金が枯渇している。国後島のメンデレーエフ国際空港の建設は資金不足から停滞し、管制機能は未整備のままだ。

メドベージェフ大統領は、クリル社会経済発展計画を継続する方針をうただしているが、プーチン次期大統領にしても、将来に向けた明確な方向が示されているわけではない。現在、行われている北方四島の開発は、北方四島に住民を定着させておくための一時的な公共投資である。北方四島の住民の年齢構成を見ても、20 歳未満と 40 歳代が少なく、20 歳代が多いという空洞化を起こしている。20 歳代は、公共事業を行うために入域している労働者が多いと推察される。

写真 1. 古釜布港の港湾整備（2011 年）



（筆者提供）

2010 年 11 月 1 日、ロシアのメドベージェフ大統領は、国後島に上陸した。ソ連時代以降、最高指導者の北方領土訪問は初めてである。同大統領は、2009 年 2 月、当時の麻生太郎首相とサハリンで会談した時には、「次世代に引き継がず、独創的な解決を目指す」と北

方領土問題の解決に向けた意欲を示していた様子からは言動が変わった。ロシア側は、日本の対ロシア外交に揺さぶりをかけているようにも感じる。

ロシアが極東地域の資源開発を進めるためには、日本の経済力と技術力、商社機能、海運などの組織力を利用することが有効であると考えているようだ。そのため、再三にわたり、経済協力を求めている。その中心は、サハリンのガス田開発である。天然ガス田の開発は世界第一位のガス産出国であるロシアの生命線であり、サハリン開発への期待は大きい。北方四島の共同開発も含め、極東地域における日本との協力関係は必須である。

しかし、ロシアの政治情勢は、近隣国の動向も合わせ、安定しているとはいえない。2011年に行われた下院選挙の結果示されたように、プーチン首相率いる統一ロシア政権の基盤は盤石とはいえ、今後の北方領土交渉は不透明感を拭うことができない。ただ、ここでロシアの新しい動きを忘れてはならない。それは、同国の海洋政策に表れている。ロシア政府は、オホーツク海から太平洋にかけての北方四島周辺海域を中心に領海、EEZにおける治安の維持、航行安全および、沿岸域、島嶼部の開発を進め、海洋管理に力を注いでいる。ロシアのこの海域における管理は、ソ連時代から密漁対策に重点が置かれていた。オホーツク海でカニ、サケ、タラなどの水産物を密漁し、日本へと密輸することにより、ロシア政府の税収が圧迫されたからである。また、乱獲により水産資源の枯渇も起こり、将来にわたる漁業管理に不安が生じた。密漁、密輸には、密漁マフィアが関与していることが推察され、ロシアの国境警備庁は、武器の使用も辞さない姿勢だ。そのような状況の中で2006年8月、根室市のカニかご漁船が、根室市ノサップ岬沖で、ロシア国境警備庁の警備隊員により銃撃を受け、乗員が射殺される事件が発生した。当時、ロシアは日本漁船より、むしろ前述のように国内密漁組織の取り締まりに力を入れていた。ロシアの国内情勢が、日本の海にまで影響を与え発生した悲劇である。2011年以降は、密漁対策のみならず、航路、海上輸送路の管理も含め海域の総合的管理を行うように変わった。これは、サハリンにおける石油および天然ガスの開発が起因となり、その生産物の輸送航路の確保が必要となったからである。

海上保安庁第1管区海上保安本部によると、サハリン州から原油や液化天然ガスなどを積み出航した船舶は、2010年以前は、宗谷海峡から日本海、津軽海峡を経由して太平洋に至る航路をとっていたが、2011年以降は、オホーツク海を横切り、択捉島と国後島の間にある国後水道を通航する船舶も多い。今後、石油精製および天然ガスの液化プラントの稼働が本格化すると、ますますこの海域の利用頻度が高くなることが予想される。

2011年9月、国後島の古釜布港には5隻の国境警備庁の警備船が配置されていた。この警備船の多くは旧式のもので、漁業取締りを主な業務にしていると考えられる。

写真 2. 国境警備庁の警備船（古釜布港）



（筆者提供）

写真 3. 斜古丹湾の国境警備庁の基地



（筆者提供）

同時期、色丹島斜古丹湾にある国境警備庁の基地には、4 隻の警備艇が係留されていた。これらの船舶は、古釜布港に配備されていたものとは別のものである。斜古丹湾の警備船は、新型の高速船で主な任務は国境警備であると考えられる。ロシアは、北方海域において多目的な海上警備体制を展開し、海洋管理体制の一環に組み入れたようだ。

2012 年 1 月、根室海上保安部は、安全操業の枠組みでタコ漁をしていた漁業者をハナサキガニも獲っていたとして密漁で逮捕している。これは、北方四島周辺にロシアの警備船が増強されていることから、この海域におけるロシアの法執行を阻止し、漁業者を守るために行われた行為である。ロシア側の警備の増強に対抗するために、海上保安庁の警備も強化する必要がある。

海洋管理の原点は、その基点となる島嶼の管理と開発である。ロシア政府は、クリル社会経済発展計画を進めているが、この開発計画が将来を見据えての開発であるとするなら

ば、海域の管理上も大きな意味を持つ色丹島の開発にも重点を置き、歯舞群島の開発にも着手することだろう。この二島の東側は広大な太平洋に面し、EEZの管理上重要な場所に位置しているからだ。また、そこには豊富な漁業資源があり、現在もサハリン州の収入源のひとつになっている。

ロシア政府は、2011年9月、国後島泊地区において海軍の演習を行った。この時、国後島東側海域に航行安全警報を発し、この演習海域への立ち入りを制限したうえで、陸上から海上への砲撃訓練を実施した。これに先立ち、2011年5月、ロシアのニコラス＝マカロフ参謀総長は、2014年から2015年にかけて、クリル地区の軍備を刷新することを発表した。この計画では、強襲型揚陸艦や対艦巡航ミサイル、新型対空ミサイルが配備される予定である。防衛専門家の見解では、これらの兵器は、日本への対抗ではなく中国の艦船に対する備えである可能性が高い。中国海軍は、近年、日本海への進出を模索している。その拠点となるのは、北朝鮮の港湾である。中国は、北朝鮮からチョンジン港とラジン港の一部を租借しており拠点となる港湾を整備しつつある。ただし、中国の潜水艦をはじめとした海軍の艦艇が日本海に進入する場合、対馬海峡、津軽海峡、宗谷海峡のいずれかの海峡を通過しなければならない。この中で、対馬海峡と津軽海峡は日本の自衛隊と米国、一部は韓国により警戒されている。そのため、中国海軍が最も利用する可能性が高いのは宗谷海峡であり、北方四島海域を通過することになる。日本海における中国海軍の艦船の動向を探る上でも、北方四島海域の海域管理は重要な意味を持つ。

また、近年、ロシアは北極海航路開発に力を入れ始めている。かつては、通年、氷に閉ざされていた北極海が、地球温暖化の影響か夏の間は船舶の通行が可能にまで氷が減少している。そのため、2011年夏には、およそ二カ月間にわたり北極海航路が通行可能な状態となり、約70万トンの物資がアジアからヨーロッパに向けて、この航路を通過し運ばれた。北極海航路は、世界の海運事情を一変させる可能性がある。たとえば、この航路を利用すると、中国や日本からヨーロッパに行く場合、距離的に既存のスエズ運河を通るルートの3分の1、アフリカ大陸の南岸・喜望峰を回るルートの2分の1の行程になる。日本では、日本財団、海洋政策研究財団（シップ・アンド・オーシャン財団）が、ノルウェーのフリチョフ・ナンセン研究所、ロシアの中央船舶海洋設計研究所と共同で1993年から6年間にわたり国際北極海航路計画を実施し、ロシアの砕氷型貨物船による実践航海を行った。

プーチン大統領は、北極海航路の開発を重視している。2011年、この航路を世界的な大動脈と位置づけ、航路の開発を推進すべきである旨の発言をした。北極海航路が実用化されると、アジアとヨーロッパを結ぶ海路が、飛躍的に短縮され、極東地域の物資を日本海沿岸部のウラジオストックなどの港湾からヨーロッパに向けて効率よく輸送することが

可能になるのである。この場合、宗谷海峡から北方四島周辺海域、カムチャッカ半島の東側を通過し北極海航路に入る。既存のアジアとヨーロッパを結ぶ航路は、航行の難所といわれるマラッカ海峡、海賊が多発するソマリア近海、ジャスミン革命以後、混乱が続いているエジプトのスエズ運河を通過しなければならず、必ずしも安全が保障されているものでもない。また、2012年、イランの核開発に対するEU諸国の同国への制裁措置により、イランがホルムズ海峡を閉鎖することを宣言し、原油価格が高騰し輸送コストが増加している。これらのことなどから、北極海航路開発への期待が膨らんでいる。

この北極海航路においては、北方四島海域は通過点となり、その海域管理が重要な意味を持つこととなる。その際、択捉島に避難港や補給基地の役目を果たす港湾の建設計画が浮上することも考えられる。北極海航路は、北方四島周辺海域の意味を変える可能性が高い。硬直している北方領土返還交渉を進めるために、海洋政策、海洋管理の議論を進めることが必要である。返還の前段階としての北方領土周辺海域の共同管理を提案する。

4. 海洋管理と海洋紛争—東シナ海の事例から

日本は、6852の島によって構成されている「島国」である。1987年海上保安庁水路部（現・海洋情報部）は、最大縮尺海図と2.5万分の1陸図を用いて、周囲0.1km以上で水面に囲まれ陸と隔たれ自然に形成された陸地を島として公表した。そして、1989年に発行された「第39回日本統計年鑑」から日本を構成する島の数、6852とされている。このうち、本州、北海道、九州、四国、沖縄本島以外の6847の島は離島である。EEZを主張する基点となる島のうち、2011年末現在、名前がない無人島は39島存在している。名もない島をEEZの拠点にするには、国際法から見て難しい。海洋管理が適切に行われていない表れと考えられる。そこで、同年、政府は名の無い無人島に即時名を付けるように地方自治体に依頼した。日本政府は2009年12月に「海洋管理のための離島の保全・管理のあり方に関する基本方針」を策定し、離島を有効に活用し、日本の管轄海域の有効利用と秩序の維持をめざし動き出していた。この成果がようやく無人島に名を付けるという政策になった。

しかし、国連海洋法条約では第121条において「島」を規定し、常時水に囲まれ高潮時においても水面上にあるものを島としている。そして、同条三項では、「人間の居住又は、独自の経済的生活を維持できない岩は、排他的経済水域、大陸棚の基点とはならない」と定められている。国際的に見ると無人島は、領土として認められるが、上記規定の要件を満たさないかぎり、その島を基点としたEEZ、大陸棚は主張できないというのが一般的である。この規定からすると、無人島に名を付けるだけでは足りず、人が居住するか、もし

くは恒常的に島で経済活動をしなければ、実効支配とは認められず海洋権益の確保は難しいということになる。

この問題を克服するために、2010年6月、「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」（低潮線保全法）が制定され、日本が管轄海域を主張する上で、基点となる低潮線が確認された。低潮線に変更を及ぼす行為が制限され、また、EEZ等の確保のために極めて重要な離島を特定離島に指定した。この特定離島には、沖ノ鳥島と南鳥島が指定され、周辺海域の管理および開発の拠点となる港湾を建設することとした。両島ともに40万km²を超える広大な排他的経済水域の基点であり、海洋安全保障、海底資源の開発の拠点となることが想定されている。

離島を基点としたEEZの管理の重要性は、近隣諸国の我が国EEZ内での違法操業の実態からも必要不可欠である。2011年11月、長崎海上保安部は、長崎県肥前鳥島沖で違法操業の中国漁船を捕捉し、船長を逮捕した。この海域の周辺には、数多くの中国漁船が出没していることが報告されているが、その目的は水産資源や宝石サンゴの密漁である。海上保安庁は、警告を発し日本のEEZからの退去を求めているが、それだけでは頻繁に出没する密漁漁船の侵犯は減少しない。そこで、違法漁船に対する取り締まりの強化に乗り出している。

写真4. 福建省福州の市場



(筆者提供)

事件が起こった海域に近い（肥前）鳥島は、3つの小島からなる無人島である。普段は、長崎から釣りを目的とした人を乗せた渡船が訪れる程度である。この島は、EEZの基点として、東シナ海における海洋資源、海底資源などの海洋権益を確保するために重要である。この島を基点としたEEZは、韓国、中国と境界を接しているため、本来であれば国境地域、海域として厳重な警備が必要である。しかし、この島の管理は、十分であるとは言えない。

管理の行き届いていない無人島では、密漁の拠点となることが危惧される。また、南シナ海の事例からすると、中国の漁民により島を占拠されることも考えられる。

同年12月、韓国の海洋警察官が中国の密漁漁民により刺殺される事件が発生した。この事件が起きた海域は、韓国の仁川市の沖84kmほどで、韓国のEEZ内であった。この10年来、韓国は中国漁民による密漁対策を進めてきた。中国と韓国は、2001年に中韓漁業協定を結び、暫定水域も含め互いの管理水域を決めたが、中国漁船の違法操業と取締機関への抵抗は後を絶たない。2008年には、韓国海域に侵入した中国の漁船を臨検しようとした海洋警察官が海に突き落とされ死亡した。2005年から08年かけて韓国が拿捕した中国の漁船は2000隻を超え、違法操業により3万人近い中国人を逮捕している。韓国は、密漁船に日本円に換算し500万円程度の担保金（罰金に相当）を課しているが、中国漁船による違法操業は減少していない。近年、中国では道路や鉄道などの交通網の整備が進み、また、冷蔵、冷凍輸送が普及し水産物の販路が拡大したため、中国国内の食形態にも変化があり、水産物の消費量が増大している。しかし、中国の沿岸部、特に黄海から東シナ海沿岸では、海洋環境汚染と乱獲により漁獲高が激減し、沿岸部での水揚げ高は、1990年代の半分にも満たない。そのため韓国や日本の海域にまで侵入し違法操業をするようになってきている。韓国は、韓国国内で漁を行う中国漁船1700隻ほどに許可を出しているが、その何倍もの違法操業船が侵入しているのである。この海域で漁を行うと一隻あたり、ひと月で500万円ほどの水揚げがあるため拿捕されることも覚悟で違法操業を繰り返しているようだ。

2010年9月7日、尖閣海域において中国漁船が日本の領海内において違法操業をし、取り締まりにあたった海上保安庁巡視船2隻に体当たりをする事件が発生した。この事件の当日、同海域には、約160隻の中国漁船が出漁していた。しかも、そのうち30隻ほどが日本の領海を侵犯していたことが報告されている。同海域では、10年8月に、1日に270隻の中国漁船が出漁し、そのうち約70隻が領海を侵犯し違法操業を行っていた。海上保安庁は、常時この海域に巡視船を派遣し警戒にあたり、領海侵犯、違法操業の漁船を見つけては管轄海域からの退去を求めている。しかし、その海域は広く、海上保安庁の対応の限界を超えている。

尖閣諸島周辺は、マグロ、カツオなどの漁場であり、中国の漁船、台湾の遊漁船などが頻繁に出漁している。日本の主張するEEZ内での中国船の漁は、日中漁業協定にもとづき一定量に限り認められているが、領海内は違法操業である。中国漁船は、中国大陆周辺海域の海洋汚染と乱獲により急激に沿岸部の漁獲高が減少したことから、大陸から330kmも離れた尖閣諸島沖合まで侵出するようになった。当然、日本船も出漁することができるが、石垣島をはじめとした八重山地方などから出漁する漁船は、燃料代を考えると採算が合わ

ないためこの海域まで出漁することは少ない。

2010年には、尖閣周辺海域で、海上保安庁が外国船舶への立ち入り検査をする件数が増加した。2008年は2件、2009年は6件だったが、2010年は20件を超える状況となった。このうち中国船が14件と圧倒的に多い。

石垣市にある八重山漁業協同組合は、独自に台湾の漁業者との間での協力関係を模索するなど、民間レベルにおいて、自衛のための海洋管理の動きも出ている。

5. まとめ

日本は、ようやく海洋政策、海洋管理について動き出したところである。本稿では、沿岸域の問題について北方領土と東シナ海問題に絞り言及したが、竹島問題、沖ノ鳥島の管理など、他にも多くの対処すべき課題を持つ。

現在、この日本の海を守る体制は、海上警備という観点から海上保安庁が、国防では防衛省が対応している。この二つの機関の連携が必要不可欠であることは言うまでもない。しかし、防衛大臣が、内閣総理大臣の承認を得て、「海上警備行動」を発した場合、海上保安官は、防衛大臣の指揮下に入ることになるが、海上保安庁法により、その場合でも海上保安官の職務には制限があり、防衛任務に就くことはできないなど海上保安庁と防衛省との間には未だ超えるべき壁がある。

また、日本の海の基点となる沿岸部、特に島嶼の治安維持、防衛を考えると現行勢力だけではなく、米国の海兵隊に類似した機構も必要である。6852の島からなる海洋国家日本の安全保障を考えるにあたり、海からの視点が重要である。本来、海洋基本法を制定した精神を重視し、政府、行政が一体となり海洋政策に取り組む必要がある。さもなければ、日本人の財産である海洋資源を失うだけではなく、沿岸域の国民の生活も脅かすことになるのだ。