

## 第5章 インドネシアの海洋安全保障政策カントリー・プロフィール

本名 純

### はじめに

現在、インドネシアの国防・安全保障政策は、大きな転換を迫られている。それは、一言でいえば、反植民地独立戦争の「栄光」に基づく「大陸型地上ゲリラ戦」を中心とした伝統的な国防・安全保障観からの脱却であり、それに替わるものとして、群島国家の海洋安全保障パラダイムの確立である。2013年から2年間、同国の国軍司令官を務めたムルドコ陸軍大將は、その転換について次のように語る。「きっかけは南シナ海における安全保障環境の大きな変化である。中国のアグレッシブな南進が、それを引き起こしている。インドネシアの北の海は、この新たな脅威にとっても脆弱であることは明白であり、いまこそ国軍の軍事ドクトリンと組織形態の再構築を行うときである<sup>1</sup>。」その主張と共に、ムルドコ国軍司令官は、退官の間際に「国軍の組織再編に関する大統領令」の修正案<sup>2</sup>をジョコ・ウィドド（愛称ジョコウィ）大統領に提出した。その修正案には、これまでユドヨノ大統領時代から必要性を認められてきたものの、依然として実現されていない陸海空の統合コマンドを西部インドネシア、中部インドネシア、東部インドネシアにそれぞれ配置し、対外脅威に対して3軍で対応する計画が強調されている。当然その重点は西部インドネシアであり、ナトゥナ諸島周辺におけるインドネシアのEEZと中国が主張する「九段線」がオーバーラップする海域での安全保障の強化にほかならない。

しかし、ムルドコのいう国防・安全保障の転換は、現実には多くの問題を抱えている。おそらく、彼が提出した大統領令の修正案は、陽の目を見ることはないであろう。ジョコウィ大統領も、海洋重視の国家ビジョンを掲げ、海洋経済の発展に積極的に取り組んでいるものの、安全保障の戦略シフトに関してはなかなか決断できないでいる。なぜなのか。そこにはインドネシア独特の政治的・経済的理由がある。それを理解するために、本稿では第一に、同国の海洋安全保障の前提になる海洋主権と海洋法の解釈を考察する。その上で、第二に、現在の海洋安全保障政策を分析する。最後に、海上警備体制の新展開と課題を見ていきたい。それらを通じて、インドネシアの海洋安全保障のジレンマを浮き彫りにしたい。

### 1. 海洋法の解釈

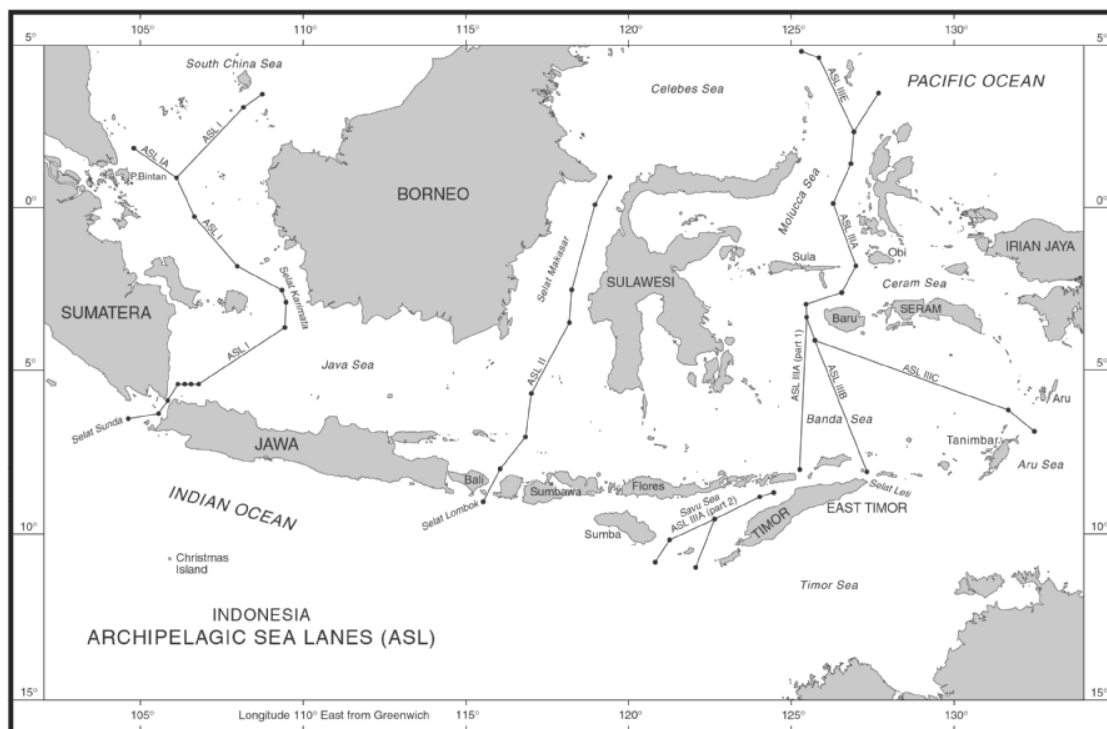
インドネシアは群島国である。いわゆる「ジュアンダ・ドクトリン」と呼ばれる群島国

家宣言を行ったのが1957年である。その直後に始まった国連海洋法会議での交渉を通じて、UNCLOSは群島国の主権と水域を定義付けするに至った（第49条）。これを受けて、1985年にUNCLOSの批准に関する国内法<sup>3</sup>を制定し、1996年には自国の領海に関する新しい法律<sup>4</sup>を設置、さらに2002年の一連の政令<sup>5</sup>で外国船籍の船舶や航空機の責任等を定めた。2008年には、2002年の法令の一部修正を新たな法令<sup>6</sup>で定め、さらに国家領域に関する新法<sup>7</sup>を制定した。

この2008年の国家領域法は、他国との境界の画定を推進するものであり、これまでのところ、海洋においては17カ所で境界合意が成立している。インドネシアは10カ国<sup>8</sup>と海の境界を有しており、この数は世界で一番多い。その国境も、領海、大陸棚、EEZと多様である。未画定の境界が多く、例えばインドネシア領海の約四割は境界未画定であり、シンガポールやマレーシア、東ティモールと交渉中である。EEZの境界に関しても東ティモールやパラオ共和国、フィリピン、ベトナム、タイ、インドとの間で合意に至っていない。大陸棚でもフィリピン、パラオ、東ティモールとの間で境界が定まっていない。

この境界未画定海域の実質的な問題として、インドネシアが常に懸念し続けてきたのが、第一に漁業の合法性に関する問題であり、第二に海上における法執行の実効性の問題であり、第三に石油ガス採掘における投資家への政府保証の問題である。特に近年では、中国が正統性を主張する「伝統的な漁業海域」が、インドネシアのナトゥナ海域を含んでおり、中国漁船の違法漁業を中国海警局の船舶がバックアップする状況が、インドネシアの海洋資源の保全と海上法執行に大きな懸念を与えている。

では、インドネシアはどのように自国の海のルールを設定しているのか。まず、領海と群島水域における無害通航権について、インドネシアはUNCLOSの基準に沿って1996年の領海法と2002年の法令第36号に定めている。それによって、無害通航権の行使にはいくつかの義務を課している。第一に、公海と公海をまたがる移動、もしくはEEZとEEZをまたがる移動を目的にして、インドネシアの領海・群島水域を経由する場合、外国籍の船舶は群島航路帯（Archipelagic Sea-Lanes: ASL）を通航しなければならない。



図：インドネシアにおける群島航路帯<sup>9</sup>

図に示されているように、インドネシアの ASL は 3 カ所にあり、ASL1 がスダ海峽から西部ジャワ海、カリマタ海峽とナトゥナ海を經由してシンガポール海峽や南シナ海に出る航路帯。ASL2 がロンボク海峽から東部ジャワ海、マカッサル海峽そしてセレバス海に繋がるシーレンで、マラッカ海峽や ASL1 を通航するのが困難な喫水の深い船舶が利用する。ASL3 は少々複雑で、インド洋からサブ海、もしくはティモール海かアラフラ海からバンダ海に接続し、マルク諸島の間をぬってマルク海に出てセレバス海や太平洋にぬける航路帯である。無害通航権の行使は、この 3 つの ASL に限定するというのがインドネシアの立場である。

また、インドネシアの内水に入ることを目的とする外国籍船舶にも、指定の ASL を經由する義務を課している。外国漁船が無害通航権を行使する場合は、漁獲設備をしまって ASL を通航する義務を課している。海洋調査船の場合も、同様に、調査設備をしまって ASL を通航する義務が明記されている。外国船籍のタンカーや原子力船、核や他の有害物資の運搬船に関しても、インドネシア領海と群島水域への進入が単なるトランジットの場合、ASL を通航することを無害通航権行使の条件に設定している。

無害通航権ではなく、通過通航権については、2002 年法令 37 号で定めており、外国の船舶・航空機・軍艦・軍用機には以下の 7 つの義務を課している。第一に、輸送目的の外

国船舶・航空機は群島水域を「通常モード」で運行する。第二に、それらの通過の際、船舶・航空機は、群島航路帯・航空路の中心線から25カイリ以上離れてはならない。第三に、それらの外国船舶・航空機は、インドネシアの主権を脅かす行為や武力の使用を禁じる。第四に、外国の軍艦や軍用機は武器の使用を禁じる。第五に、外国の航空機は不可抗力の事由を除きインドネシア領域に着陸できない。第六に、外国籍の船舶は不可抗力の事態もしくは海難救助以外の時に停泊や錨をおろすことはできない。第七に、外国の船舶と航空機は、許可を受けていない放送や通信システムの妨害、許可を受けていない人物・集団（インドネシア側）との通信を行ってはならない。これらが群島航路帯通航権に対する条件である。

では、国際海峡であるマラッカ・シンガポール（以下、マ・シ）海峡においてインドネシアの対応はどうなっているのか。マ・シ海峡の分離通航帯を航行する限りは、通過通航権（通航船舶は害されない）を行使して通航できるが、インドネシアのスマトラ島沿岸を航行する場合、群島水域に入ることになる。ただ、ここにはASLの指定がないため、外国船舶は無害通航権を使って航行することになる。観念的には、通過通航より無害通航のほうがインドネシアの干渉を受けやすいが、「通常モード」の海上輸送を行う商船であれば、実質的な違いはないと考えられている。

最後にEEZに関しては、1983年法律第5号（EEZに関する法<sup>10</sup>）で定めている。外国船の航行については、航行の自由を制限するような明記はないものの、EEZ内での外国船の無許可の漁獲活動や資源採掘についてはインドネシア海軍が法執行を担当することや、違法行為に対する処罰は地方裁判所で判決すること等が明記されている。

## 2. 海洋安全保障政策

海洋法の解釈は以上の通りであるが、海洋安全保障政策はどのように設定されているのか。これは、主にインドネシア国軍（海軍）が担当する部門と、シビリアンが担当する部門に分かれる。海軍は海洋におけるインドネシアの主権を他国の軍事的脅威から守ることが主要ミッションであり、その海洋防衛戦略は、近年であれば例えば2003年の海軍戦略ペーパー<sup>11</sup>に示されており、ポスト冷戦とグローバル化時代の海洋防衛戦略は3つの柱で成り立っているとす。第一は海軍外交を通じての抑止戦略、第二に戦時において海と空で形成される二層防衛戦略、第三に戦時に相手国にインドネシア海域を利用させないための海洋制御戦略であるという。

しかし、現実の脅威主体は、他国の軍事組織というよりは、違法漁業や密航、海賊などの海洋犯罪が主流であり、国防という観点からは、海軍はあまり最新装備を必要とする環

境にはない。また、軍事的脅威への対応よりも、自国領海の平和・秩序維持が日常的には重要な任務である。具体的には、マ・シ海峡と3つのASL、そして境界未画定海域の秩序を維持することであり、そのことがインドネシアの国際貿易を支え、国家経済の発展に寄与し、結果的に国家主権も強固になると考えている。そのため、例えば2008年の国防白書<sup>12</sup>が強調するように、国境に近い92の小島のうち、12島を優先的に海軍がパトロールして他国に実効支配されないよう努めてきた。その海軍にとって、2014年10月に発足したジョコウィ政権は大きな追い風になっている。

ジョコウィは、インドネシアで初めて「海洋ドクトリン」を掲げた大統領である。2014年5月に選挙キャンペーンで発表した政権マニフェストや、大統領選挙後の勝利宣言では、インドネシアを地戦略的に「グローバルな海洋軸」(global maritime axis)と位置づけた。同年11月には、大統領就任後初めて参加した東アジアサミットで、「グローバルな海洋柱」(global maritime fulcrum)のビジョンを示し、インドネシアの海洋重視政策を国内外に印象づけた。このジョコウィの海洋軸ドクトリンは、インド洋と太平洋を橋渡しするインドネシアの戦略的重要性を強調するものである。それには2つの背景がある。まず、グローバル化の進展で2つの海が経済的に急速に接近するなか、その中央に位置するインドネシアには、経済活動の巨大なポテンシャルがあるということ。第二に、中国の台頭とアメリカのリバランシングという東アジアの戦略シフトに対し、インドネシアの主体性とプレゼンスを高めていくには、アジアの「海洋大国」という国家アイデンティティを打ち出すべきだという意識である。

この海洋軸ドクトリンの政策的プライオリティは、島と島との連結性の強化と港湾インフラのグレードアップである。とりわけ東部インドネシアに重点を置いている。実際、マルク諸島を見てみると、豊かな水産資源があるにもかかわらず、コネクティビティが欠如しているため、地元経済は自己完結しており、国家経済への貢献も少なければ、国家経済からの恩恵もあまり受けていない。西部インドネシアでも、例えばジャカルタからシンガポールにコンテナを送るほうがスマトラ島のパダンに送るより3倍安い。従って、海洋ドクトリンのビジョンは、インドネシア全体で島と島とのコネクティビティを強化し、各地で港設備を発達させることで、インドネシアの海洋ビジネスと貿易を加速させる。それが国家財政を強化し、経済発展を促し、グローバルな海洋貿易と海洋商業のハブとしてのインドネシアの重要性を高める、というものである。

ジョコウィ政権の海洋安全保障の認識は、基本的にこのビジョンの延長にある。そのため、海軍においては、いよいよ自分たちの時代が来たという認識を強く持っている。海軍(Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut: TNI-AL)は、伝統的に海洋安全保障の脆弱性が

郷土防衛の問題だと認識してきた。日本占領期の終了直後にオランダが本土に戻ってこられたのも海洋防衛能力が低かったからであるし、1957年に起こったインドネシアからの分離独立を掲げた地方反乱の際も、反乱勢力が海を効果的に使い、海軍は彼らの動きを封鎖できなかった。1962年にイリアン・ジャヤを併合した際も、オランダの空母が同地に接近した。近年では、海賊対策が不十分だという理由で外国からの介入を許しているという認識もある。そのため、海軍にとって、ジョコウィの海洋軸ドクトリンは大歓迎であり、海軍の強化を通じて、海洋資源やシーレーン、群島水域、領海、EEZを伝統的・非伝統的脅威から護るという組織ミッションにシンクロさせている。

ではその能力はどういう状況にあるか。海軍は、ユドヨノ大統領時代に2005年から2024年までの20年計画で「最小必須戦力」(Minimum Essential Force: MEF)を整備するとし、2020年までに外洋海軍と沿岸海軍の間の地域海軍(Green-Water Navy)を目指すというブループリントを示した。このMEFでは、20年間のうちに海軍は5つの艦隊を保有したいとし、実働可能な戦闘艦、哨戒艦、補給艦を合わせて274隻持ちたいとする。実働可能というのがカギであり、現在では317の哨戒艦と151の戦闘艦、そして2隻の潜水艦を保有するものの、実際に運用可能なのは哨戒艦でいえば60隻程度である。残り250隻のうちスタンバイが50隻ほどで、それ以外は「メンテナンス中」である。もっといえば、運用可能な60隻の哨戒艦のうち、実際に稼働しているのは15隻ほどである。残りの45隻は燃料がない(費用を捻出できない)ため稼働不可の状況にある。

海軍力強化が叫ばれるものの、その実現を阻んでいるのが、第一に予算不足であり、第二に国内防衛産業の弱さである。スハルト大統領の時代(1968-98)から国防予算はおさえられていたが、1997年のアジア通貨危機で国家財政は大幅に悪化し、2004年のユドヨノ時代の到来でようやく経済成長の回復と、それに伴う国防費の増加に期待が持てるようになった。実際に、2001年には20億ドルであった国防予算は、2013年には約4倍の83億ドル(GDPの0.9%)に増加した。近隣諸国はGDPの2%が平均であることから、インドネシアは依然として低くおさえられていると言えるが、南シナ海とナトゥナ海の不安定を背景に、ジョコウィ政権は、2019年までに国防予算をGDPの1.5%まで引き上げると主張し、国軍の支持を受けている<sup>13</sup>。

国内の軍事産業は、兵器製造の国営PT Pindadと造船の国営PT PALがあるが、資金も整備も貧弱である。そのため、艦艇に使用されるコンポーネントの約7割は輸入に頼っているのが現状である。ジョコウィ政権は、この産業育成に力を入れようとしている。そのため外国投資の誘致に積極的であり、「防衛外交」を自ら手がけている。日本との間でも、2015年3月のジョコウィ来日時、そして翌年の「2+2」の場面で、その防衛外交がみられ

た。

このように現政権は、海洋軸ドクトリンを掲げ、そのビジョンに基づいて海洋ガバナンスを安全保障化しつつ、国軍の役割を強化しようとしている。なかでも優先度の高い問題は南シナ海でありナトゥナ海である。2016年に入って、陸軍はナトゥナ諸島に配置されている陸軍兵士を従来の800人から2000人に増強する予定である。空軍も、この地区の戦闘機を増やすとしている。海軍も、ナトゥナ海に派遣する船を増やしており、例えば2015年12月には7隻の軍艦を送り、翌月には14隻に倍増した。また、ジョコウィ政権になってから、ナトゥナ諸島から480キロ離れたバタム島で、ナトゥナ防衛を想定したアメリカ軍との合同演習を2回行っている。明らかに南シナ海問題にシフトした国軍の体制作りが見られる。

### 3. 海上警備の課題

とはいえ、インドネシアの海洋安全保障の課題は、もちろん南シナ海問題に限定されるわけではない。海洋ガバナンスの安全保障化のプロセスには、越境犯罪対策の本格化も含まれている。むしろ日常的には、その問題のほうがインドネシアの海洋ガバナンスには切実であるともいえよう。具体的には、第一にテロリストを含む「人の密航」、第二に海賊や船舶に対する武装強盗、第三に違法・無報告・無規制漁業（いわゆるIUU漁業）、第四に天然資源の密輸であろう。問題は、どこの政府機関が、これらの複雑な問題に対応するかの制度設計である。以前のスハルト政権下であれば、強権政権の背骨として君臨した国軍が「二重機能」というドクトリンを掲げて非軍事部門の省庁に大量に出向し、関係機関の権限と権益をトップレベルで掌握していた。当然、海洋部門であれば海軍が強い権限を持っていた。しかし、1998年以降の民主化の過程で「二重機能」は廃止となり、海洋部門の権限も12の関係省庁に分散していく。同時に、2001年以降は、民主改革の一環で、地方分権化政策も導入され、中央政府から地方自治体へ多くの権限が移譲された。これらの結果、海洋行政の複雑化と権限のオーバーラップが顕著となり、海洋犯罪の取り締まりも充実からは程遠い状況にある。

この解消に向けたイニシアティブが、2006年にユドヨノ政権下の大統領令（2005年第81号）<sup>14</sup>で新たに作られた海上保安調整組織（Bakorkamla）である。このBakorkamlaには、12省庁にまたがる権限の整理と行政手続きの効率化に向けた、政策「調整」を行う権限が与えられた。具体的には、海上治安に関する合同作戦や合同訓練の計画策定や、その実施であり、あくまでも「調整役」の域を出ることはなかった。その後、ユドヨノ政権の終了直前に海洋法（2014年第32号法<sup>15</sup>）が制定され、ようやく調整役に限定されたものではな

く、法執行の主体として **Bakorkamla** を衣替えする条項が加わった。それが海上保安組織 (**Bakamla**) である。その立ち上げのため、ジョコウィ政権は、すぐに大統領令<sup>16</sup> (2014 年第 178 号) を出し、**Bakamla** の役割を調整ではなく、海上安保の国家政策の策定や、パトロールと法執行であると定めた。2015 年に初代 **Bakamla** 長官に任命されたママヒット海軍中将は、「**Bakamla** という名称を使っているが、実質的にはインドネシアのコストガードである」と新組織を位置づけた。また、海洋問題調整大臣のリザル・ラムリは、**Bakamla** 設立一周年式典で、「未だ 12 省庁に海洋法執行の権限が散らばっているが、目標としては、**Bakamla** に一元化していく」と説明した<sup>17</sup>。

これによって何が変わりつつあるか。海上警備にあたるプレーヤーが、これまでのように海軍、海上警察、運輸省海運総局、海洋漁業省、税関管理局に留まらず、新たに **Bakamla** が加わる形になり、今後は **Bakamla** に海上法執行が一元化されるというシナリオは、国家警察の不信感を煽るのに大いに貢献している。なぜなら、彼らは **Bakamla** の背後に国軍の「失地回復」の野心を読み取っているからである。そもそも **Bakorkamla** 時代から、海軍は積極的に「新組織」を支援してきた<sup>18</sup>。その背景には、スハルト後の民主改革の過程で「国防」(defense) に限定された国軍の役割を今こそ「安全保障」(security) にまで拡大(回復)したいという悲願がある。海軍から人材や整備を注入していくことで、**Bakamla** を「弟分」に仕立て、海軍の影響力の強いシビリアンのコストガードを作っていく。これが海軍のビジョンである。早速 **Bakamla** には海軍から 10 隻の巡視艇が譲渡された。これから 30 隻を造船する計画が打ち出されている。

警察は、このような国軍の役割拡大を警戒している。そもそも、海賊や違法漁業といった治安の問題は、本質的に軍事ではなく、軍人が全面に出て対応をするような状況は健全とはいえず、陸と海での警察による法執行こそが適切な対応である。その立場から、国軍色の強い **Bakamla** の拡大は、国家警察にとって懸念材料である。また国軍は、**Bakamla** に続いて、国家安全保障会議 (NSC) の設立もジョコウィ大統領に強く迫っている。ここで陸海空の安全保障政策のプライオリティを決めるというビジョンであり、国軍関係者が重要ポストを占める可能性が高い。「NSC など必要ない。治安政策の調整が必要なら調整大臣府がやればよい。なぜ新設しなければならないのか。反対である」と国家警察長官は主張する<sup>19</sup>。このような状況を考えると、**Bakamla** の誕生は、海上安保機関の間のライバル競争を促進している面があり、それは長期的には解消されることを期待したいが、例えば関係機関の士気低下やサボタージュなど、少なくとも短期的には海上警備体制にネガティブなインパクトを与える可能性は否定出来ない。



## おわりに

以上の考察からわかるように、インドネシアではジョコウィ政権になって、海洋安全保障に対する意識が大きく変化している。そのきっかけは、第一に政権の掲げる海洋軸構想であり、第二に南シナ海問題と直結するナトゥナ海での中国との摩擦である。この2つのベクトルが共鳴するなか、安全保障部門における国軍のプレゼンスは拡大し、同時にナショナリズムに訴えた政策執行の場面も増えてきた。その典型が、外国 IUU 船舶の「爆破ショー」であり、2015年だけでも157隻の外国 IUU 船を拿捕し、うち107隻を爆破して沈めている。この爆破には軍艦が動員され、武力の誇示とナショナリズムの煽動で違法漁業対策が形作られてきた。ナトゥナ海についても同様であり、インドネシアのEEZ内で中国漁船が違法漁業をするので、これをどう取り締まるかという法執行の問題が本質である。しかし国軍は、これを国防の問題に解釈し、ナショナリズムの高揚と絡めて、部隊の再配置や海軍力強化を訴えている。

実際、2016年6月には海軍のコルベットが違法操業中の中国漁船に威嚇射撃をし、中国海警の妨害を受けながらも漁船を拿捕している。この直後、国軍司令官はナトゥナに軍事基地を建設すると発表し、同年11月には陸軍兵士3000人を動員した軍事演習を実施した。陸軍報道官は、この演習を中国の9段線を意識したものと主張し、郷土防衛ナショナリズムに訴えかけた。

しかし、インドネシアにおける違法漁業の問題は、ナショナリズムや軍事で解決できるほど簡単なものではない。各地の海洋文化、伝統的な越境生活圏、地方水産経済の変容、漁村の貧困化、漁業ライセンスに関する汚職の蔓延、脆弱な国境監視など、外国の問題というよりインドネシアの複雑な国内問題に根本的な原因がある。その意味で、今の海洋犯罪対策の「軍事化」は「行き過ぎた安全保障化」(over-securitization)であり、その解除が健全である。

そのためにも、国際社会の「積極的な関与」が期待されている。おそらく、それはコーストガードの育成がカギとなる。海軍の思惑を遮断して、いかにプロフェッショナルなコーストガードを作っていけるか。軍組織と違い、コーストガードは国際協力が要である。その国際協力の制度化を通じて、海洋ガバナンスを「脱軍事化」していく。そのイニシアティブをBakamlaに期待したい。実際Bakamlaは、地域で国際協力を進めている。マレーシアのコーストガード(MMEA)とは、マラッカ海峡での合同パトロールを行い、オーストラリア国境警備隊(ABF)とはキャパシティ・ビルディングに向けた合同オペレーション、中国とは海洋観測衛星の分野で協力、日本とは通信システムや人材育成の分野で協力している。マルチの国際協力においても、アジア海上保安機関長官級会合への参加や、ベスト

プラクティス共有を目的とした海上保安机上演習（MSDE）を共催している。こういう活動を通じて、国際的な規範と能力基準を備えたコーストガードに発展していくことが、インドネシアの海洋安全保障政策にとって中長期的に重要な課題であろう。

—注—

- 1 ムルドコ前国軍司令官へのインタビュー、2016年3月15日。
- 2 Rancangan Peraturan Presiden Tentang Struktur Organisasi TNI.
- 3 Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut).
- 4 Undang-Undang Republik Indonesia No.6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia.
- 5 2002年の法令36号(Peraturan Pemerintah No.36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melakukan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia)は、インドネシア領海における無害通航権について、法令37号(Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan yang Ditetapkan)は群島航路帯通航に関する外国船舶・航空機の責任について、法令38号(Peraturan Pemerintah No.38 Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia)は新しい群島基線を決定している。
- 6 マレーシアとの間で主権を争っていたセレベス海のシパダン島とリギタン島について国際司法裁判所がマレーシアに軍配を挙げたことで法令の修正を迫られた。Peraturan Pemerintah No.37 Tahun 2008 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah No.38 Tahun 2002 Tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia.
- 7 Undang-Undang Republik Indonesia No.34 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara.
- 8 インド、タイ、マレーシア、シンガポール、ベトナム、フィリピン、パラオ、パプアニューギニア、オーストラリア、東ティモールの10カ国。
- 9 出所：Adrian J Halliwell, “How ‘One of those Days’ Developed: Indonesian Archipelagic Sea Lanes and the Charting Issues,” paper presented at ABLOS Conference “Addressing Difficult Issues in UNCLOS,” 28-30 October 2003, International Hydrographic Bureau (IHB), Monaco, p.2.
- 10 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1983 Tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
- 11 Mabes AL, *Strategi Pertahanan Laut Nusantara*, Jakarta: Mabes AL, 2003.
- 12 Departmen Pertahanan Republik Indonesia, *Buku Putih Pertahanan Indonesia 2008*, Jakarta: Dephan, 2008.
- 13 ユドヨノ時代には燃料補助金が国家予算の5分の1を占めており、これが財政をかなり圧迫していたが、ジョコウィ政権は、この補助金を廃止するという歴史的な決定を行った。歴代大統領は、燃料補助金のカットが街頭での反政府運動を誘発し、政権を不安定化させることから、その決定を避けてきた背景がある。ジョコウィは、この補助金廃止によって、国家予算を他の重点分野に使えるようになると説明しており、その一つが国防費だとする。
- 14 Peraturan Presiden Republik Indonesia No.81 Tahun 2005 Tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut.
- 15 Undang-Undang Republik Indonesia No.32 Tahun 2014 Tentang Kelautan.
- 16 Peraturan Presiden Republik Indonesia No.178 Tahun 2014 Tentang Badan Keamanan Laut.
- 17 “Rizal: Bakamla Menjadi Indonesia Coast Guard,” *Republika*, 19 December 2015.
- 18 海軍とBakorkamlaの関係については、拙稿(Jun Honna, “Instrumentalizing Pressures, Reinventing Mission: Indonesian Navy Battles for Turf in the Age of Reformasi,” *Indonesia* 86 (Southeast Asia Program, Cornell University), October 2008, pp.63-80)を参照されたい。
- 19 バドロディン・ハイティ国家警察長官へのインタビュー、2016年3月18日。