

【フィリピン】 シーレーン研究調査のためのフィリピン沿岸警備隊への協力依頼 及び Manila Strategy Forum 2026への参加



濱口 壮介
運輸総合研究所
主任研究員

2026年9月7日～10日

1. はじめに

運輸総合研究所では2025年度より、日本による「自由で開かれたインド太平洋（Free and Open Indo-Pacific, FOIP）」の取組において、シーレーン（海上交通路）の安定的利用の確保のため、海上保安庁が進めているシーレーン沿岸国の海上保安能力の向上支援について、効率性・持続性の高い支援・連携を継続するために適する分野・手法を明らかにすることを目的として、「インド太平洋地域における海上保安協力の発展及び国際連携に関する研究調査」に取り組んでいる。現在は特に、インド太平洋地域等の各国のシーレーンの現状や経済的・安全保障的価値、また、各国シーレーンに対する各国政府・海上保安機関の関与、問題意識、ビジョン等に関する研究調査を進めている。

今回、フィリピンのシーレーンの研究調査に関して、フィリピン沿岸警備隊の協力を得るため、2026年9月7日から8日にかけて、マニラのフィリピン沿岸警備隊本部を訪問し（写真1）、翌9日から10日には、マニラで開催された Manila Strategy Forum 2026に参加した。本レポートでは、フィリピン沿岸警備隊への協力依頼及び Manila Strategy Forum 2026の概要について報告する。



写真1 フィリピン沿岸警備隊本部

2. フィリピン沿岸警備隊への協力依頼

フィリピン沿岸警備隊の概要について紹介する。フィリピン沿岸警備隊（Philippine Coast Guard）は、1967年、フィ

リピン海軍の主要部隊の一つとして設置され、船舶の安全確保、海難救助、航行援助、海上法執行など、現在の沿岸警備隊に通じる役割が与えられた。その後1998年に、国防省から大統領府への移管を経て、運輸通信省に移管され、現在の独立した海上保安機関に転換した。そして、2010年に、フィリピン沿岸警備隊法（共和国法第9993号、Philippine Coast Guard Law of 2009）の成立により、法律上の整備も完了した。

フィリピン沿岸警備隊は、海洋国家であるフィリピンにおける役割の重要性から、現在、急速に規模を拡大している。その一例が職員の増加である。国防省から運輸通信省へ移管された1998年当時は職員数約3,000人と、現在よりはるかに小さな組織であった。しかし、海上交通量の増加、自然災害への対応、密輸や違法漁業などの海上犯罪、南シナ海をめぐる海上安全保障上の課題など、同隊に求められる業務の増加から増員が必要となり、2024年には約30,000人、現在は約36,000人規模にまで拡大し、2026年時点の承認された組織定員は37,689人とされている。

フィリピン沿岸警備隊が描いている将来構想は更に大きく、総距離約36,300キロメートルにわたるフィリピンの海岸線と、その沖にある広大な海域と多数の島嶼を、3つの主要な機能である海上安全（Maritime Safety）、海洋環境保護（Marine Environmental Protection）、海上安全保障（Maritime Security）によって管理できるようにするため、海岸線1キロメートル当たり3人の沿岸警備隊員を配置するという考えを示している。将来的には、これにより必要となる10万人を超える規模の組織となることを目指している。

フィリピン沿岸警備隊は、実際に能力も向上しており、そのうちの一つが遠方の国際海域での巡視船の運航能力である。同隊は、遠方の海域でも行動できる大型の巡視船の導入を進めており、今回の訪問時に、本部近くの基地岸壁に係留されている2隻の大型巡視船を視察した（写真2）。

1隻は、2019年にフランスから導入した全長約84メートル、総トン数約2,200トンのGabriela Silang（OPV-8301）である。この巡視船は、本年6月から8月にかけてグアム及びハワイにまで航海し、アメリカ海軍主催で多国の海軍等が参加する環太平洋合同演習（RIMPAC）2026に初めて参加し、アメリカ沿岸警備隊巡視船等と、連携航行、乗船検査、搜索救難等の訓練を行った。このフィリピン沿岸警備隊にとっ



写真2 巡視船 Gabriela Silang (OPV-8301) (左) と Melchora Aquino (MRRV-9702) (右)

で初めてとなるハワイまでの巡視船派遣について、フィリピン沿岸警備隊は「自分たちの基地から遠く離れた海域への巡視船派遣は、フィリピン沿岸警備隊の巡視船オペレーションと支援体制がどこまで発展したかを試す機会」となったことを表明している。

もう1隻は、2022年に日本から導入した Melchora Aquino (MRRV-9702) である。これら大型巡視船を運用できるようになったことは、フィリピン沿岸警備隊が南シナ海で中国海警局巡視船等に対応する報道映像等でも目にすることができる。

今回の訪問では、関係部門の責任者に対し、フィリピンの主要なシーレーン（海上交通路）として選定した南シナ海ルート（South China Sea Route）、ルソン海峡（Luzon Strait）、サン・ベルナルディーノ海峡（San Bernardino Strait）、スリガオ海峡（Surigao Strait）、バラバック海峡（Balabac Strait）、シブツ海峡（Sibutu Passage）、ミンドロ海峡（Mindoro Strait）についての調査に関して、フィリピン沿岸警備隊に協力を求める目的と内容について説明し、協力を依頼した（写真3）。

その結果、全ての要望や依頼事項が了承され、訪問から2週間後には、フィリピン沿岸警備隊から、依頼したフィリピンのシーレーンに関する沿岸警備隊の関与の現状、把握している航行船舶の統計、海難事故・犯罪の発生統計、改善を進めている事項、将来構想等に関する詳細な資料が提供された。現在、その分析を進めている。

フィリピン沿岸警備隊への説明の中では、シーレーンの用語の定義や、調査対象として選定したフィリピンのシーレーンについても議論になった。

シーレーンについては、欧米等では「Sea Line of Communication (SLOC)」（海上交通路／戦略的海上交通路）と「Sea Lane」（海上航路／シーレーン）で使い分けられているが、一般的に明確な使い分けがされているわけでは



写真3 フィリピン沿岸警備隊への説明

ない。日本でも、「Sea Lane」（海上航路／シーレーン）を「SLOC」に近い意味で使用していると考えられる。

フィリピン沿岸警備隊の担当者の見解によれば、フィリピンでは、「SLOC」を用いるのは、主に軍や安全保障関係者に限られ、他の政府機関では、単に、「Sea Lane」（海上航路）や「Shipping Route」（海運航路）の用語を使うのが一般的とのことであった。その理由としては、「SLOC」の意味を、海上航路に港湾機能等を含む海上輸送ネットワーク全体とする広い意味で捉える場合もあるなど、用語へのなじみが薄く、概念が各人により異なること、また、地理的にも、国内に多くの海上航路を有する群島国家であるフィリピンでは、一つの「SLOC」の中に複数の海上航路が存在する場合があるなど、「SLOC」の地理的範囲が広すぎる事が挙げられた。

加えて、フィリピンの法令で「Sea Lane」を定めている「フィリピン共和国法第12065号、フィリピン群島航路法（Republic Act No. 12065, Philippine Archipelagic Sea Lanes Act）」では、日本のシーレーンの概念に近い海上航路として、3本の群島航路（Archipelagic Sea Lane）が定められている。2024年に同法が制定されるまでの政府内の検討段階では、フィリピン沿岸警備隊は11本の航路指定を提案していたが、最終的に3本となったこと、ただし、必要が生じた場合に大統領が追加・代替指定を行う余地が残されたことなど、その経緯について説明を受けた。

このように今回のフィリピン沿岸警備隊訪問では多くの協力を得られることとなった。一方で、弁護士資格を有する法令担当者からは、フィリピン沿岸警備隊では、機能の急速な拡大に対して法令の整備が追いついておらず、また、フィリピン沿岸警備隊が所管する法令が広範囲に及んでいることから、組織を挙げて法令整備に取り組んでいるとの説明があった。その一環として、近隣諸国の海事・海上保安法令の調査を行っているとのことで、日本の制度に関して沢山の質問をいただいたため、その対応を進めている。

3. Manila Strategy Forum 2026への参加

Manila Strategy Forum 2026は、アメリカのシンクタンクである戦略国際問題研究所（Center for Strategic and International Studies, CSIS）が主催するフォーラムである。昨年初めて開催され、今回が2回目の開催となる新しい取組であるが、フィリピンを本拠とする国際的な港湾・コンテナターミナル運営会社であるインターナショナル・コンテナ・ターミナル・サービス社（International Container Terminal Services, Inc., ICTSI）、フィリピンの大手税務・コンサルティング会社であるR.G. マナバット＆カンパニー（R.G. Manabat & Co.）、アメリカの航空宇宙企業であるロッキード・マーティン社（Lockheed Martin Corporation）のサポートを受けた規模の大きいもので、参加者は約700名であった（写真4）。2日間で、国際秩序の変化、エネルギー・インフラ・ブルーエコノミー、地域の同盟・連携、貿易・関税などの地経済的問題、国際危機、将来産業などを主要テーマとして、フィリピンを取り巻く安全保障・経済環境と、アメリカ、オーストラリア、日本、韓国やASEAN各国を始めとするパートナー国との協力の在り方について、政府関係者、業界関係者、研究者等により議論や質疑が行われた。



写真4 Manila Strategy Forum 2026

フォーラムの発言の中では、フィリピンなどの東南アジア諸国を指す言葉として「middle power country／small state」が多く聞かれ、東南アジア諸国が「大国ではないが、大国間競争の中で、大国によって将来を決められる側ではなく、自らの将来を形作る主体であり続ける」ことへの強い意思が議論の中で語られた。

また、フィリピンの外務、国防、国家安全保障の3つの立場からの講演があり、ラサロ外務長官による講演「フィリピンの外交・国際情勢」では、UNCLOS（国連海洋法条約）や、2016年南シナ海仲裁判断（フィリピンの申し立てを受けて、UNCLOSに基づく仲裁廷が2016年に、南シナ海をめぐるフィリピンと中国の問題について、中国が主張する「九段線」内の歴史的権利には法的根拠がないなどの判断を示したもの）などの国際法を基礎として、外交と対話を通じて海洋秩序を維持することの必要性について、「力の大小ではなく正しいことが力

となる。フィリピンは力そのものではなく、国際法に立脚する」（Right is might. We do not stand on raw power; we stand on law.）や「力による支配ではなく、常に法の支配が優先されなければならない」（The rule of law must always prevail over the rule of force.）などの言葉により強調されていた。フォーラムを通じて、「国際法が尊重される国際社会でなければ、力の大小により平等な立場が失われ、力のない国は、自らの権利を主張したり立場を守ったりすることができない」という考えが様々な発言の中で示されていた。

テオドロ国防長官による講演「フィリピンの安全保障」では、「より多くの連携・協力相手を持つほど、それは我が国の抑止態勢の強化につながる」（as many coalition partners we have, it adds to our deterrent posture）などの言葉により、中国の行動の変化を待つのではなく、ASEAN内の結束とパートナー国との連携を強化し、フィリピン自身の抑止力と対応力を高める必要性が述べられた。加えて、ASEAN域内の平和と安全は、フィリピン国内の平和と安全と同じくらい重要であるとの発言や、フィリピンは南シナ海と太平洋の双方に面しており、ASEANの国であると同時に太平洋の島嶼国であり、この地理的特性により、フィリピンはASEANと太平洋地域の連結点としての役割を担うことができるとの発言もあった。

更に、オバン国家安全保障顧問による講演「フィリピンの国家安全保障をめぐる今後の方向性」では、海洋安全保障を軍事だけの問題とは捉えず、海運航路、港湾、エネルギー、通信、漁業など、国民生活と経済を支える基盤全体のレジリエンスの問題として捉える意義が説明された。その上で、国際法により自国の権利を守り、安全保障能力と多国間パートナーシップによって対応力と影響力の選択肢を増やし、海洋・経済・インフラ・社会のレジリエンスを高めて、ASEAN内の結束の中で「主権国家が自らを統治し、自らの将来を選択する自由」である「Strategic Space」（戦略的空間）を確保することの必要性が説明された（A Strategic Space is the freedom of a sovereign country to govern itself and choose its own future.）（写真5）。「Strategic Space」という言葉は、これまでもASEANで使われてきたが、今回は、より意味を付した形で用いられたものと受け止めている。



写真5 オバン国家安全保障顧問による講演