

インド洋島嶼国セーシェル共和国とモーリシャス共和国の領土問題とブルー・エコノミーの役割

はじめに

- 1 国際連合条約とインド洋
- 2 「ブルー・エコノミー」という概念について
- 3 世界初の延長大陸棚の共同利権・共同開発の事例
おわりに



濱 美恵子

(英国KRA 上席研究員)

はじめに

2016年から日本の重要な国家戦略の一つとして「自由で開かれたインド太平洋」(FOIP = Free and Open Indo-Pacific) が掲げられるようになったが、この戦略を成功させるためには、日本国民にとって比較的知見のある太平洋地域情勢の理解だけでなく、インド洋地域情勢の理解が不可欠となる。

この観点からインド洋情勢も官民の重要関心事となり始めており、日本政府は2017年にインド洋西部に位置するモーリシャス共和国に日本大使館を開設したのに続き、翌2018年にアフリカ大陸東部のエチオピアにアフリカ連合(AU = African Union) 日本政府代表部を開設、さらに2019年にはモーリシャス共和国と海上で接する北隣のセーシェル共和国にも日本大使館を設置しており、同地域への日系企業等による進出支援体制を構築し始めた。

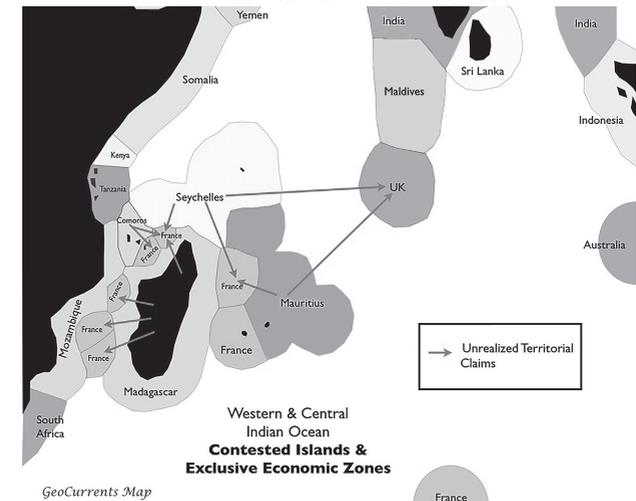
国際社会では製造業においても地球環境問題への対応策が重要課題となってきたが、これに対応する電気自動車(EV車 = electric vehicles) の他、携帯電話やパソコン等の民生品のみならず、ドローン等の様々な近代兵器の開発・製造においても高性能バッテリーの製造がカギとなっ

ている。当然ながら、それに使用されるリチウムイオン電池の正極材として代表的なコバルト等の供給源確保が各国にとって国家戦略上の重大テーマとなっている。また、特に中国東部、日本、韓国、台湾等々の極東地域の国・地域においては、コバルト等の資源豊富なアフリカ大陸からの採掘資源をインド洋経由で本国に輸送する洋上航路の安全確保も重要な国家戦略となる。

アフリカ・インド洋地域における近年の日系企業の大規模投資案件のみに限ってみても、他にモザンビーク共和国の近海における海底地下エネルギー資源(天然ガス)やマダガスカル共和国国内でのニッケル採掘・精錬事業等がある。

インド洋西部において広大な排他的経済水域(EEZ = Exclusive Economic Zone) を有するセーシェル共和国とモーリシャス共和国は、資源供給地としてのアフリカ大陸と極東および東南アジア地域を繋ぐ重要な輸送路上に位置しているため、日本政府はこれらの資源輸送ルートが両国の海域の一方、ないしは双方とも通らなければならない事情等から国家戦略上の重要な相手国として位置付けるようになった(地図1参照)。

地図1: インド洋西部の各国の排他的経済水域



(出所: Geocurrents 資料¹⁾)

¹ Geocurrents, "Map of Contested Islands and EEZs in the Western Indian Ocean", 31 October 2011. (<https://www.geocurrents.info/geopolitics/contested-french-islands-and-sea-space-in-the->

在英独立系シンクタンク Komatsu Research & Advisory (KRA) は2008年から当該地域にも繰り返し出入りしてきたが、同研究所の小松啓一郎代表 (Principal) が日本国籍保持者としてモーリシャス共和国経済開発総局戦略アドバイザーに任命 (2019年8月15日) された他、セーシェル共和国副大統領府ブルー・エコノミー省特別顧問への任命 (2019年8月23日) も受ける経緯があった。本稿では、この2か国が排他的経済水域の境界線付近で世界に先駆けて試みている紛争予防策および同海域での海洋資源の共同利用促進策の事例について報告したい。

セーシェル共和国政府は、それまでモーリシャス共和国との間で未確定だった排他的経済水域の潜在的境界線付近でビジネス・ベースに乗りそうな高質かつ大埋蔵量を有する深海石油・天然ガス床が科学的に確認される可能性について認識したこと等により、将来的な両国間紛争の防止策として同水域における海上境界線の画定と大陸棚に存在する海洋資源の共同利用についてモーリシャス共和国政府側と協議を開始した²。その結果、2008年に両国間で排他的経済水域を画定し、2012年には当該排他的経済水域を超える396,000平方キロメートルという世界最大規模の広大な延長大陸棚の共同管轄権に関する合意、および世界初の共同管理ゾーン (world's first Joint Management Zone)³ の設置に至った。これら一連の合意成立は、国際連合においても国家レベルでの先駆的事例として取り上げられている⁴。

western-indian-ocean/attachment/map_contested_eezs_indian_ocean) (アクセス日: 2021年9月30日)。

2 セーシェル共和国の海底石油・天然ガス資源については、一般財団法人 石油開発情報センター、産油国開発支援協力人材交流事業、ICEP 国際セミナー 2012 セーシェル講演記録集、ホテルオークラ東京、平成24年12月5日を参照されたい。(http://www.icep.or.jp/02_zigyau/jinzai_link/icep121211.pdf) (アクセス日: 2021年9月30日)。

3 セーシェル共和国全国紙 Seychelles Nation, "Joint management area members meet stakeholders", 4 July 2019. (https://www.nation.sc/articles/610/joint-management-area-members-meet-stakeholders) (アクセス日: 2021年9月29日)。

4 United Nations Economic Commission for Africa, *Africa's Blue Economy: A policy handbook*, ECA Printing and Publishing Unit, 2016, p.26. (https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/30130/AfricasBlueEconomy.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (アクセス日: 2021年10月6日)。

並びに、United Nations Development Programme, "UNDP-JOINT MANAGEMENT AREA (JMA) DEMONSTRATION PROJECT Terms of Reference for the Appointment of a Legal Expert (Law of the Sea) to Support the JMA Demonstration Project Marine Spatial Planning (MSP) Phase II Process". (https://procurement-notices.undp.org/view_file.cfm?doc_id=217386) (アクセス日: 2021年10月2日)

両国間でこれらの合意に至る外交的ツールとして非常に重要な概念の1つとなったのは、セーシェル共和国政府が2009年までに自国の外交方針として正式に掲げ始めた「ブルー・エコノミー」という概念であった。同国政府はこの概念に基づき、安全保障面での紛争予防策として海上境界線付近での隣国との共同管理実現を目指す具体的政策に乗り出したことになる。

1 国際連合条約とインド洋

本稿の執筆時点 (2021年10月1日) では、168か国・地域が海洋法に関する国際連合条約 (UNCLOS = United Nations Convention on the Law of the Sea、以下、「国連海洋法条約」) に批准している⁵。また、インド洋地域においては、36か国の沿岸国のうち32か国が同条約を批准している。これに加え、インド洋地域に海外領土を有する英国とフランスの2か国も同条約を批准している⁶。

もともと、排他的経済水域の概念自体も、1972年にインド洋に面するケニア共和国からアジア・アフリカ法律諮問委員会に対し、ワーキング・ペーパーとして最初に提案されたものであった事実も重要である⁷。

国連海洋法条約では、沿岸国の排他的経済水域内の主権的権利が明確化されているだけでなく、洋上での産業活動 (養殖、洋上エネルギー生産、海上エコツーリズム、CCS = 二酸化炭素の回収・有効利用、海底採鉱等を含む) に対する排他的な許認可権も有する⁸。

しかし、インド洋諸国の多くは近隣国との距離が近いため、国連海洋法条約によって定められた海上の権利を主張することが困難なケースも多い。沿岸諸国がそれぞれ主張する水域が重なることから、潜在的な排

等を参照のこと。

5 United Nations Treaty Collection, 6. CHAPTER XXI LAW OF THE SEA 6. United Nations Convention on the Law of the Sea Montego Bay, 10 December 1982. (https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtmsg3&clang=_en) (アクセス日: 2021年10月2日)。

6 Voyer, M., Schofield et al., "Maritime security and the Blue Economy: intersections and interdependencies in the Indian Ocean", *Journal of the Indian Ocean Region*, 2018, p.7. (https://ro.uow.edu.au/lhapapers/3358/) (アクセス日: 2021年10月2日)。

7 同 Voyer, M., Schofield et al., p.6。

8 同 Voyer, M., Schofield et al., p.7。

他の経済水域の境界線が未確定のまま残されているケースも多く見られる。国連海洋法条約によって示されるガイダンスの内容が限られていることから、排他的経済水域を巡る各国の主張は相互に競合し、海上紛争に発展してしまう危険性も抱えている⁹。

このような事情から海上の境界線が未確定となっている海域では、当該海域を管轄する国家が曖昧となり、また、海洋資源へのアクセスを巡る権利や管理責任の所在についても不透明のまま残される結果になっている。警備担当国家・組織等が曖昧なため、違法な活動を取り締まることも難しくなり、持続的開発とは程遠い状況が生じることになる。

このような状況下、セーシェル共和国とモーリシャス共和国は排他的経済水域の画定を急ぎ、また、広大な水域内での管理権問題についても協議を継続してきた。

2 「ブルー・エコノミー」という概念について

本稿の本題は世界初の事例とされる海上境界線付近での海洋資源の共同利用への関係国間の政策的試行錯誤経緯を分析・報告することであるが、まずは当該事例に関して正確な理解が不可欠となる「ブルー・エコノミー」という言葉の意味について整理したい。

日本では環境問題解決への文脈において「ブルー・エコノミー」の概念が取り上げられることが多い。このため、2010年に起業家グンター・パウリ (Gunter Pauli)¹⁰氏がそのチームと共に厳選した100もの環境にインスピレーションを受けた技術について取りまとめた著書『The Blue Economy』¹¹の中で提唱された「ブルー・エコノミー」の概念が起源として理解されている¹²。その文脈の中では、ビジネス・モデルとしての「ブルー・エコノミー」の概念に沿う方向で自然環境への影響を考慮した経

9 同 Voyer, M., Schofield et al., p.11.

10 ガンター・パウリという表記も見られるが、ここでは邦訳書で使用されている表記を使用する。

11 Gunter Pauli, *The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs*, Report to the Club of Rome, 2010, New Mexico USA, Paradigm Publications.

12 濱川知宏「「ブルー・エコノミー」の波が日本に押し寄せている」、『アジア発のソーシャリーイノベーション〜バリ島からの便り〜』(The Asahi Shimbun Globe、2020年1月23日)。(https://globe.asahi.com/article/13049524) (アクセス日: 2021年9月29日)。

営戦略や海洋経済学的な観点から同概念の意味を理解する傾向が見られる。

しかし、外交・安全保障面の文脈で使用される「ブルー・エコノミー」という言葉に関しては、各国による持続可能な海洋との関わりという課題を中心に見据える国民経済開発モデルという意味で理解されているのが本来の概念であり、その起源は2010年の『The Blue Economy』の出版よりも前の時期に遡る。その内容も上述の環境問題に配慮したビジネス・モデルとしての概念とはかなり異なる。

実際、インド洋に面するオーストラリアでは、ウーロンゴン大学の研究チームが指摘しているように「洋上航路の安全保障 (maritime security) はブルー・エコノミーを支えるために必要不可欠」な概念であり、「ブルー・エコノミーの中でも (in the Blue Economy)、洋上航路の安全保障そのものが経済開発や経済成長を促す要因として果たしていく役割がしばしば見落とされがちとなっている (an often overlooked role)」。また、同チームは洋上航路の安全保障がブルー・エコノミーを支えていく意義について「特にインド洋地域において焦点が当てられてきた」とも指摘している¹³。

このような外交・安全保障面での「ブルー・エコノミー」という概念に関して日本側で指摘されてきた点は、この側面での「ブルー・エコノミー」の明確な定義が国際的に未確立であることや、2012年にブラジル国内のリオデジャネイロで開催された国連環境会議「Rio + 20」で初めて同概念の重要性が認識されるようになったこと、また、その「Rio + 20」では太平洋島嶼国が「ブルー・エコノミー」の推進に重要な役割を果たしたこと等である¹⁴。

しかし、「Rio + 20」において小島嶼開発途上国 (SIDS = Small Island Developing States) が「ブルー・エコノミー」の概念を推進するようになった重要なきっかけとして、インド洋西部に位置するセーシェル共和国のジェイムス・アリックス・ミッシェル (James Alix Michel) 政権 (2004年

13 既掲(註6) Voyer, M., Schofield et al., abstract.

14 小林 正典「持続可能なブルー・エコノミー推進に向けた世界の動き」、『論考 資源エネルギー問題』(東京財団、2021年8月5日)。(https://www.tkfd.or.jp/research/detail.php?id=3787) (アクセス日: 2021年9月29日)。