

## 海を守る新たな国際構造の創出に関する基礎的研究

### —ユーラシアブルーベルトを踏まえて—

笹川平和財団海洋政策研究所

研究員 小森 雄太

## 1. はじめに

### 1-1. 本稿の目的

いわゆる冷戦が終結してから、およそ四半世紀を経過した。冷戦の終結が海洋安全保障を含む外交・安全保障のあらゆる領域に大きな影響を与えたことは、周知の事実である。特に冷戦終結に伴い、それまでの米ソ両国の対立を基盤とした国際関係が地域大国の台頭による多極化へと変化したことは、国際関係の大きな変化である。この変化は陸域にとどまらず、海洋にも大きな影響を与えた。特に我が国においては、1983年に調印した国連海洋法条約（UNCLOS）が1996年に批准され、世界第6位という広大な排他的経済水域を有することとなった（中原 2015）。これは同時に、周辺諸国との海洋権益をめぐる争いを引き起こすことも意味した。また、冷戦崩壊後しばらくした後に頻発するようになった民族間の紛争や対テロ戦争に代表される非正規戦争などの影響により、我が国周辺のみならず、我が国の存亡に直結する海上交通路の保護も重要な政策課題として取り上げられるようになった（古澤 2009）。

このような変化に加えて、夏季の間の融氷によって北極海に国際的な航路が開け、ユーラシア大陸の縁辺を通るシーレーンが1つの輪として繋がることも、我が国を含む東アジアの海洋安全保障に大きな影響を与えることが想定される。このようなシーレーンが形成されることにより、東アジアの港を出た船が、北に向かってベーリング海峡から北方航路を通って大西洋を南下し、スエズ運河を通してインド洋に入り、マラッカ海峡から南・東シナ海を通航して出発した港に戻るといった定期航路が現実のものとなる可能性がある。そのため、新たなシーレーン、即ち「ユーラシアブルーベルト（Eurasia blue belt）」における安全保障は、特定の港と港の間の海域を対象とする地域的なものではなく、地球全域にわたるものとして考察する必要がある。これは海上交通の安全と自由がユーラシアブルーベルトに沿ったすべての海域の安全保障環境を安定化することによって保証されるからであり、一部の海域での障害がシーサークルすべての航行を阻害することになるからである。ユーラシアブルーベルトには、ペルシャ湾岸域や地中海・黒海沿岸域での紛争、南・東シナ海における島嶼の領有権や管轄海域の境界を巡っての対立、マラッカ海峡周辺海域での海賊、更には北極海における自然の脅威、等々、航行の安全と自由に影響を及ぼす不安定要因が顕在化している（秋元 2007）。

さらに、地政学的な構造の変化も見逃すことはできない。マッキンダー（Halford J. Mackinder）によるハートランド（Heartland）理論やスパイクマン（Nicholas J. Spykman）

によるリムランド (Rimland) 理論は、シーパワーとしてのイギリスやアメリカによるランドパワーへの対処の必要性を説いたものであり、古典地政学はランドパワーとシーパワーの相克に注目してきた。しかし、海上の交通網と陸上や航空の交通網との接続が重要視される中で、リムランドは海洋と大陸とを結ぶ接続域としての意味合いを強くしている。海上輸送される原油の陸上パイプラインへの接続も然りである。また、経済活動のグローバル化が進む中で、海洋への出口を擁するランドパワーがシーレーンの担い手として台頭する様相も呈しつつある。

そして、中国が提唱する一帯一路構想 (BRI : The Belt and Road Initiative) は、古典地政学の理論とシーパワーの概念を根底から覆す可能性を秘めている。一帯一路構想は軍事目的ではなく、経済活動の活発化を主な目的としているが、関係する諸国による競争的アプローチが新たな国家間の摩擦を生み、シーレーンを巡る安全保障環境を不安定化させることが危惧される。また、ユーラシアブルーベルトを俯瞰した場合、東アジアの海域、地中海および大西洋さらには北極海において新たな地政学的対立が生じるケースも想定される。

本稿は、このようなシーレーンをめぐる国際的な動きを踏まえ、笹川平和財団海洋政策研究所が 2015 年度から 2017 年度に「海洋安全保障交流の支援・促進」事業の一環として実施した「ユーラシアブルーベルトの安全保障とシーパワー」プロジェクトによる成果の一部をもとに、東アジア地域を含むユーラシアブルーベルトにおける海洋安全保障の今後について考察し、我が国を含む東アジア地域における海洋安全保障の確立に資する新たな概念の提示を目的とする。

## 1-2. 分析手法

本稿で取り上げる「ユーラシアブルーベルトの安全保障とシーパワー」プロジェクトにおいては、2015 年度はユーラシアブルーベルトの地理学的回転軸となる東南アジアの海域とインド洋、2016 年度は「自由と繁栄の弧」を創造するための地中海と北大西洋、2017 年度は北極海と北太平洋をそれぞれ対象として、①文献調査、②国内外の有識者との情報・意見交換および③有識者を招聘した国際会議の開催などの取り組みを実施し、各海域および沿岸地域における安全保障環境の実態とシーレーンの安定化あるいはその担い手となるシーパワーのあり方を明らかにすることを試みた。その成果は『成果報告書「ユーラシアブルーベルトの安全保障とシーパワー」』(以下「同報告書」とする)として取りまとめられている。

そのため、本稿においては、同報告書をもとに当該プロジェクトの成果を踏まえ、ユーラシアブルーベルトにおける安全保障環境の実態とそれを安定化させるための方策を検討する。なお、同報告書は完全非公開であるため、本稿においては匿名の有識者による分析あるいは意見として本文中にて引用することとするが、特段の脚注等を付さない場合は、原則として同報告書からの引用とする。また、本稿の見解は私の個人のものであり、所属

機関の見解ではないことを付記する。

## 2. 各海域における現状と展望

### 2-1. ユーラシアブルーベルトの地理的回転軸となる東南アジアの海域とインド洋<sup>1</sup>

我が国を含むユーラシアブルーベルトの地理的回転軸となり得るのが、歴史上あるいは現在の国際関係の流れを踏まえて、東南アジアの海域やインド洋であるというのは周知の事実である。そのため、ユーラシアブルーベルトにおける海洋安全保障のあり方を考察する際には、東南アジアおよびインド洋周辺に注目することが重要である。これについて、韓国の研究者からは、特に昨今の当該地域の状況を概観すると、さまざまな形で国内外への影響力を急速に拡大させている中華人民共和国（以下「中国」とする）がこれまでの国際秩序に対する挑戦を行うこと（power transition）により、米中両国の対立や日米同盟対中国の対立、さらには日韓関係の対立にも影響を与えていること（power shift）に対する懸念とそれを解決するための我が国の行動への期待が示された。これに関連して、オーストラリアの研究者はインド洋を考察する際に留意すべき点として、「閉鎖海域としてのインド洋の地理的特徴」や「インド洋に対する中国の高い関心」、「インド洋海域に存在する港湾のあり方」、「中国にとっての陸路開発との兼ね合い」を挙げるとともに、「中国の新たな経済成長によるインド洋地域に対する発言力の強化」や「中国による西方開発に伴う中国とインド洋沿岸諸国との新たな関係の構築」、「新たな交通路開発による人口移動や国内治安の悪化」などの影響が中国のインド洋への進出により発生する可能性があるとの指摘がなされた。また、中国とインド洋を繋ぐ南シナ海への中国の進出について、我が国の研究者からは、「中国が南シナ海の軍事支配を進める上で絶好のポジションである南沙諸島で埋め立て工事を進めたことにより、米国の関与を招来したこと」や米国が中国の権益拡大をどこまで許容するのかが南シナ海における安全保障構造における重要な要素であるとの意見が示された。

このような現状認識に対し、地政学や国際関係論の観点からの考察も行われ、日本の研究者からは、米国の外交・安全保障戦略の基本であるスパイクマンのリムランド理論やミアシャイマー（John J. Mearsheimer）に代表される（攻撃的）現実主義（offensive realism）、カプラン（Robert D. Kaplan）が提示した中国にとっての内湾（例えば、米国にとってのカリブ海のような位置付け）という視座から考察することにより、中国がグローバルな展開あるいは支配を志向していないことは明らかであるという一方で、中国が南シナ海を支配することによって米中両国が大きな権益喪失に繋がると思い込んでいることが明らかとなるとの見解が示された。併せて、可能性は極めて小さいものの、軍事衝突の可能性が存在することを留意する必要があるとの指摘もなされた。一方、中国の外交・安全保障政策、特に 2013 年から提唱している一帯一路構想について、中国の研究者から「平和と共存」や

<sup>1</sup> 本節の記述は、同報告書添付資料 1（笹川平和財団海洋政策研究所主催「ユーラシアブルーベルトの安全保障とシーパワー」第 1 回国際会議実施報告）に基づいている。

「(他国との) 協調」、「市場開放」、「市場ルールの遵守」、「相互利益」という 5 つの原則と目的を有していることが紹介され、具体的な取り組みとして「リーダーシップの伴った実施体制の整備」や「(関係各国との) 協力体制の合意」、「アジアインフラ投資銀行 (AIIB : Asian Infrastructure Investment Bank) 設立をはじめとする財政支援体制の構築」、「(関連政策の調査研究を担う) シンクタンクの整備」、「文化交流の促進」、「投資・貿易の促進」などが紹介された。併せて、一帯一路構想の課題として、「責任の所在が不明確であること」や「(中国や関係各国の) 他の国家プロジェクトとの競合」、「実施メカニズムの未整備」、「民間セクターに対する支援不足」、「リスク評価の未実施」、「南シナ海問題」などが生じていることやこれらの課題への対応として、「サンプル効果の確認」や「法規制の整備」、「透明性 (transparency) の確保」などといった取り組みを推進し、一帯一路構想の主たる連携対象の 1 つである東南アジア諸国連合 (ASEAN) 加盟国をはじめとする関係各国との互惠関係を構築すべきであると指摘している。

アジア各国の東南アジアおよびインド洋地域への認識あるいは理解に対し、欧米諸国の立ち位置に関する検討も行った。ドイツの研究者からは、フランスや英国、ドイツなどの欧州の主要国のシーパワーについて、フランスが自らを太平洋国家と認識していることなどを紹介され、中国が欧州連合 (EU) を含む欧州全域のライバルであるものの、英仏両国をはじめとして中国に友好的な態度を示していることから協力関係が不可欠であることが指摘された。一方で、欧州各国が南シナ海問題や台湾問題などの中国を取り巻くさまざまな外交問題に対する高い関心を有していることも紹介された。また、東南アジアやインド洋地域におけるシーパワーの均衡について、日本の研究者から中国がインド洋においてこれまで圧倒的な存在であったインドと競合する存在となっているものの、十分な兵站能力を有していないことや我が国の存在により、中国がインド洋への進出を維持することは難しいことが指摘され、現在の海洋安全保障体制を維持するためにも、日米同盟を基軸とする我が国と米国の関係強化および関係諸国との協調・協力を進め、気候変動や海賊行為への対応といった非伝統的安全保障分野も包含した取り組みを推進することが重要であるとの見解が示された。そして、米国の東南アジアやインド洋地域に対する興味・関心について、「米国のアジア太平洋戦略 (U.S. Asia-Pacific strategy)」に基づいて、米国の研究者からは、特に南シナ海における領有権問題において、米国は UNCLOS をはじめとする国際法に基づいた解決が行われるべきであると考えている一方で、軍の近代化に伴うパワーバランスの変化を懸念しているとの指摘がなされた。併せて、「航行の自由の維持」や「紛争の予防」、「国際法の遵守」といった米国による海上行動の目的を示すとともに、具体的な取り組みとして、「海上軍事力の強化」や「同盟国の能力強化」、「リスクの低減や透明性の確保」といったものが実施されているとの紹介が行われた。

このような東南アジアやインド洋地域の海洋安全保障をめぐる状況に関する検討を踏まえ、当該地域に海外領土を有するフランスの研究者からは、全ての海洋国家が共通の課題を抱えていることを踏まえ、伝統的安全保障あるいは非伝統的安全保障といった二元論を

超えて、関係各国があらゆるレベルで協力を行い、地理的概念を超えた海洋安全保障概念としてのユーラシアブルーベルトを構築すべきであるという指摘がなされた。これに対して、日本の研究者からは、現在の東南アジアやインド洋地域の情勢が勢力均衡状態を失いつつあった 20 世紀初頭の欧州に近いと評した上、南シナ海での偶発的な事故が大規模な武力衝突に発展する可能性があるという指摘がなされ、協調的安全保障体制の構築が難しい現在の東南アジアやインド洋地域においては、関係各国の能力開発を継続するとともに、米国による軍事的プレゼンスを高めるべきであるという提案がなされた。

## 2-2. 「自由と繁栄の弧」を創造するための地中海と北大西洋<sup>2</sup>

ユーラシアブルーベルトはその対象地域の特性上、単なる地理的概念に止まらず、高度な外交・安全保障概念となり得るものである。特にアジアから欧州にかけての地域は、「自由と繁栄の弧 (the arc of freedom and prosperity) <sup>3</sup>」の中軸となる地域である一方で、古くはグレート・ゲーム (The Great Game) や第 1 次世界大戦 (1914 年～1918 年)、最近ではクリミア危機 (2014 年) の舞台となった地域でもある。そのため、この地域もユーラシアブルーベルトのみならず、世界政治に対する大きな影響力を有しており、地理的回転軸となり得る地域である。このような特徴を有する地中海や北大西洋について、フランスの研究者はその重要性を指摘した上で、伝統的安全保障の文脈においてロシアの進出が、非伝統的安全保障の文脈においてテロ対策や移民対策などへの対応が地中海や北大西洋における海洋安全保障の脅威になり得ること、脅威に対抗するためには EU が進める独自の海洋安全保障戦略 (EU Maritime Security Strategy) や NATO 加盟国および地中海周辺諸国 (アルジェリア、エジプト、イスラエル、ヨルダン、モーリタニア、モロッコおよびチュニジア) による地中海対話 (Mediterranean Dialogue) のような関係各国による主体的な取り組みが重要であることを指摘した。また、トルコの研究者からは、既にロシアの進出やシリア内戦に伴って発生した難民への対応が東地中海や黒海における海洋安全保障上の脅威となっており、特に北大西洋条約機構 (NATO) とロシアの対立が深刻な状況であることが報告された。

欧州に対する域外国のアプローチについて、中国の研究者からは、一帯一路構想に基づいて、2013 年の EU・中国首脳サミットで合意された EU・中国協力 2020 戦略計画 (EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation) や 2014 年に発表された「対 EU 中国政策文書 (China's Policy Paper on the EU: Deepen the China-EU Comprehensive Strategic Partnership for Mutual Benefit and Win-win Cooperation)」を基盤として、中国と EU が外交政策上は同盟関係には無いものの、通商上は重要なパートナーとなることが紹介された。併せて、ピレウス港 (ギリシャ) の運営権獲得や欧州全体に対する

<sup>2</sup> 本節の記述は、同報告書添付資料 2 (笹川平和財団海洋政策研究所主催「ユーラシアブルーベルトの安全保障とシーパワー」第 2 回国際会議実施報告) に基づいている。

<sup>3</sup> 「自由と繁栄の弧」の詳細については、下記を参照されたい (麻生 2006)。

投資額の増加といった中国の動きに対する警戒感が欧州で醸成されている点について、一帯一路構想の性格上、中国が単独でこれを達成することは不可能であり、一帯一路構想を関係各国全体が発展するためのプラットフォームとして位置づけることが妥当であるという評価が示された。また、日本の研究者からは、中国をはじめとする欧州域外の各国によるアプローチを考察するための視座として地政学は有益であり、特にユーラシア大陸に関する有益な視点を提供できることはブレジンスキー (Zbigniew Kazimierz Brzezinski) も指摘していることを紹介した上で、戦略的概念としてのアジア地中海 (Asiatic Mediterranean) に注目し、海上交通路 (Sea lines of communication) を統制することが重要であるとの指摘がなされた。

域外国による欧州へのアプローチに加えて、欧州各国によるアジア、特に我が国に対するアプローチに関する検討も行われた。英国の研究者からは、NATO の最大規模の演習 (Trident Juncture 2016) の評価を交えながら、我が国と欧州、特に NATO の協力関係について、グロチウス主義に基づく国際社会への貢献、具体的にはより広範で政治的な調整が行われることが前提ではあるものの、特に越境型の脅威に対応することが重要であり、日本や NATO の主たる活動範囲の最遠であるインド洋における海洋状況把握やプレゼンスを高める取り組みを深化させることが重要であるとの指摘がなされた。併せて、既存の海洋秩序や海洋ガバナンスを維持するために、NATO にとっては地中海や黒海、バルト海、日本にとっては東シナ海や南シナ海が対象となるが、教育訓練の共通化や人材交流を通じた認識の共有をはじめとして、相互運用性を高め、相互の課題への対応を補完する取り組みを進め、自国の安全保障に密接に関係する海域 (Home Maritime Theatres) における中核的あるいは伝統的安全保障に関する協力推進の重要性も指摘された。また、米国の研究者からは、日本と NATO の海洋安全保障に関する協力関係の展望について、ラスムセン (Anders Fogh Rasmussen) 前 NATO 事務総長が 2013 年 4 月に来日した際に我が国を「natural partner」と呼称し、協力関係をアピールしたことや 2014 年に安倍晋三首相が NATO 理事会において講演をしたことをはじめとする首脳レベルの交流拡大を踏まえ、日本と NATO が協力関係を強化し、太平洋地域と大西洋地域における日本と NATO の当該地域における活動を補完することが求められているとの指摘がなされた。加えて、海洋を公共財 (global commons) として捉えた上で、ならず者国家や非国家主体、イデオロギーに基づく利益団体などが海洋のみならず、空域やサイバースペースにおける安全保障を混乱させることも懸念されるため、日本と NATO は頻繁に協議を行い、連携を強化することが必要であるとの認識を示した。そして、我が国における海洋安全保障について、日本の研究者からは、我が国と欧州が民主主義や資本主義などといった価値観を共有していることや地域大国による軍事力の行使に対応しなければならないことといった共通の認識や課題を有していることが指摘された。併せて、2013 年に発表された中期防衛力整備計画において、「各種事態における実効的な抑止及び対処並びにアジア太平洋地域の安定化及びグローバルな安全保障環境の改善」と定義された防衛力の役割を実現するため、「日本の領海・領

域及び周辺水域の防衛」や「海洋の安定」、「グローバルな安全保障環境の改善」を設定していることが紹介され、ソフトパワーを重視したアプローチに取り組み、海上自衛隊の戦略目標を達成すべきとの意見が提示された。

このような欧州を巡る動きを踏まえ、地中海および北大西洋における安全保障環境の安定化に関する検討が行われ、日本の研究者からは、NATO は欧州戦域が第 1 戦線であるが、北東アジアや北太平洋も第 2 戦線として無視することはできず、シリア内戦やクリミア危機のみならず、イラク戦争やアフガニスタン問題への対応もアジア太平洋地域を視野に入れたものとして所掌範囲になることが指摘された。一方で、NATO は 2011 年に「抑止力と集団的防衛」、「危機管理」、「協調的安全保障」および「海洋安全保障」を主軸とする「Alliance Maritime Strategy」を取りまとめているが、純軍事的にアジア太平洋地域に関心を有する可能性は低いことや NATO が加盟国のネットワークに基づいた複合的な軍事作戦を展開し、旧ユーゴスラビアやリビアで成功していること、特に抑止と強制を取り混ぜた外交が北朝鮮への対応を検討する際に参考になり得ることも指摘された。そして、我が国の欧州への関わりについて、別の日本の研究者からは、ユーラシアブルーベルトにおける海洋安全保障を確立する観点から、積極的な海洋進出を図る中国やロシアに対抗する観点からも、過度の融和政策が必ず安全保障環境を悪化させるというのは歴史の教訓を踏まえ、関係各国による好ましいパワーバランスを形成するとともに、安定的な安全保障環境を維持するためのグローバルなルール作りも重要な取り組みであり、自由主義や民主主義といった共通の価値観を有する日米両国や EU はより積極的に協議を行うことが重要であること、換言すれば、ケナン (George Frost Kennan) が提唱した「封じ込め (Containment)」政策を再考する時期に来ているのかも知れないとの指摘がなされた。

### 2-3. 北極海と北太平洋—ユーラシアブルーベルトの終点—<sup>4</sup>

古典地政学における理論枠組みの前提の 1 つとして、特にハートランド理論に基づくと、氷で閉ざされた「北極海は通れない」海域と見做すという考え方がある<sup>5</sup>。そのため、北極海は、冷戦期に代表されるように、純軍事的なステージの域をこれまで脱してこなかった。しかし、昨今の気候変動に伴う地球温暖化により、いわゆる北極海航路が現実のものとなるようとしている<sup>6</sup>。これは換言すると、それまでは上述してきた太平洋やインド洋、地中海、大西洋のみに限られてきたアジアと欧州を繋ぐ海上交通路がもう 1 本形成され得るということであり、ユーラシアブルーベルトの新たな地理的回転軸と成り得る海域が誕生したことを意味している。

<sup>4</sup> 本節の記述は、同報告書添付資料 3 (笹川平和財団海洋政策研究所主催「ユーラシアブルーベルトの安全保障とシーパワー」第 3 回国際会議実施報告) に基づいている。

<sup>5</sup> 古典地政学の北極海に対する認識について、石原はマハン (Alfred T. Mahan) やマッキンダー、スパイクマンの学説を紹介しつつ、これらの学説が議論された当時 (20 世紀) は、「氷が北極海を封じ込めるということが共通認識であった」と指摘している (石原 2011b)。

<sup>6</sup> 北極海航路の概要については、下記を参照されたい (笹川平和財団海洋政策研究所 2016)。

このような現況の北極海について、ロシア研究を専門とする日本の研究者からは、ロシアにとって北極海は非常に戦略的な重要性を有した海域であり、技術革新により全貌を明らかにした豊富な天然資源はもちろんのこと、冷戦期と同様に安全保障上も重要な海域であり、悪化の一途を辿る米露関係も踏まえ、今後も北極海を核戦略の基盤と見做し、積極的に関与するであろうとの指摘がなされた。一方で、西側諸国の資本や技術を導入する必要性も認識しているとの認識も示した。これに対し、カナダの研究者からは、カナダは北極を非常に魅力的な存在と捉えているものの、北極海航路や天然資源などの開発にかかるコストを踏まえると、北極に対する関心は高まらず、「から騒ぎ」に終わる可能性があるという指摘がなされた。また、ノルウェーの研究者からも、安全保障上の北極海の重要性は認識しているものの、ノルウェーにおいても北極海航路に対する関心は低いと言わざるを得ないとの見解を示した。

このように北極海に面した各国における認識の相違が明らかになる中で、米国の研究者からは、北極海および北大西洋における航行の自由を担保するための取り組みの前提として、関係各国による協力と透明性の確保が重要になるとの指摘がなされた。特に航行の自由の確保については、我が国が提唱している「自由で開かれたインド太平洋戦略 (FOIP : Free and Open Indo-Pacific Strategy)」とも関連しているが、UNCLOS 以外の単一の管理枠組みが存在しない北極海においては、軍事的な問題以上にテロ対策や海難事故における捜索・救難 (search and rescue)、環境保護などが問題と成り得るため、関係各国による信頼醸成や情報共有、透明性の確保といった取り組みが重要になるとの認識を示した。加えて、日本の研究者からは明治維新以降の安全保障関係法令の分析を通じて、我が国においては歴史上、シーレーンに関する十分な法的な裏付けが行われずに、実務的な観点からシーレーンの定義や運用が行われてきたとの報告が行われた。そのため、これまでの歴史的経緯を踏まえつつも、より複雑化しているシーレーン防衛を円滑に進めるために国内における政治的正当性、特に民生分野も含む国民世論の支持を獲得するための取り組みも進めるべきであるとの指摘がなされた。

北極海における変化を踏まえ、北東アジアにおける海洋安全保障に関する検討が行われ、韓国の研究者からは、北朝鮮問題への対応が韓国の安全保障上の重要な課題であり、その対応として、韓国は終末高高度防衛ミサイル (THAAD : terminal high altitude area defense missile) の設置や日米両国との秘密軍事情報保護協定 (GSOMIA : general security of military information agreement) の締結などの取り組みを行っているものの、中国との外交関係にも悪影響をもたらしており、ハンドリングに苦慮しているものの、一定の関係維持は可能であり、韓国としては海難救助や海洋協力などといった非伝統的安全保障の分野に積極的に参画しようとしているとの見解を示した。また、文在寅大統領の海洋安全保障政策については、昨今の国際情勢の激変もあり、まだ何も無いという状況であり、北朝鮮問題をはじめとする安全保障上の課題が現出した際に姿を見せているに過ぎないとの指摘がなされた。これを受けて、中国の研究者からは、2012 年に開催された中国共産党第 18



回全国代表大会において、海洋強国の建設を目指すべく、一帯一路構想を重点的に推進することが報告されたことや 2017 年に開催された中国共産党第 19 回全国代表大会においても、海洋資源開発に関する能力向上や海洋経済の発展、海洋環境の保護、海洋における国家権益の保護という 4 項目の政策課題が提示されたことが紹介され、具体的なロードマップとしては、海洋戦略の策定、海洋政策の明確化、関連国内法令の制定および関連国内法令に基づいた関連する制度や組織の整備が急務であるという認識を示した。併せて、現行の UNCLOS は課題が多く、中国の立場が十分に理解されていないという現状があるため、外交政策の実施において、「国家間会議などの場において、中国の海洋政策を主張・宣伝すること」や「中国の係る外交問題に関与する利害関係者に対する情報提供を行うこと」、「中国自らが国際法の専門家に関係国の派遣すること」、「研究者による国際会議などを積極的に開催すること」および「制度的な欠陥を有する UNCLOS の修正するための政策提言を積極的に行うこと」が重要であるとの私見を述べている。

北極海航路の開発をきっかけとして発生しつつある北東アジアにおける戦略環境の変化やその変化がユーラシアブルーベルトにどのような影響を与えるのかについても検討が行われ、日本の研究者からは、可視的なプレゼンスを確保し、軍事的なエスカレーションを抑止するという同盟の主たる目的を担保するために、かつての核の傘に代表されるように、大国が友好国に安全保障上の支援を提供する取り組みが重要であるとの指摘がなされた。また、同盟のみならず、核戦力に代表される懲罰と通常戦略に代表される拒否から構成される抑止も組み合わせる必要があり、グレーゾーン状態への対応も含めた強い姿勢で海洋安全保障の強化を進める必要があるとの見解を示した。また、別の日本の研究者からは、昨今地政学の復活が主張されるようになったが、地政学が取り扱う「地理」という概念には、歴史的な経緯を踏まえ、「物理的な地理 (physical geography)」、ハードウェアのみならず、ソフトウェアも含んだ知識 (knowledge) に基づく「技術 (Technology as Media)」および「想像上の地理 (Imagined Geography)」から構成されるものであり、最近の戦略環境の変化を地政学の観点から検討する際には、地理や技術、想像力の拡大や変化が大きな影響を有することにも注目すべきであるとの指摘がなされた。

そして、このような戦略環境の変化に拍車をかけているのが、中国による一帯一路構想であり、その推進がユーラシアブルーベルトにどのような影響を与えるのかについても検討が行われた。中国の研究者からは、中国が一帯一路構想の一環として取りまとめた「China's Arctic Policy」において、UNCLOS に基づき、北極海における非常に重要なステークホルダーとして、科学的調査や環境保護、経済発展などに関する取り組みを推進し、北極海での「持続可能な海洋経済 (blue economy)」の確立を目指していることが紹介された。併せて、円滑に一帯一路構想を推進するためには安定的な国際情勢が必須であり、そのため、中国自身がステークホルダーとして、朝鮮半島の非核化をはじめとする東アジア地域における安定に貢献すべきである一方で、領土問題をはじめとする中国として解決すべき問題が存在しているのも事実であり、軍事力が突出している中国の外交力を総合的に

高めていく必要があるとの見解が示された。そして、一帯一路構想に代表されるユーラシアブルーベルトの沿岸各国が推進する外交・安全保障政策の共存あるいは協調の可能性について、日本の研究者からは、仮に中国の一帯一路構想や他国の外交・安全保障政策の何れもが覇権を求めない構想や政策であったとしても、新たなパワーの登場であることには変わりなく、パワーシフトを招来し得るものであり、それに対応するための新たな勢力均衡の形成やシーレーンの確保を進める必要があるとの認識が示された。併せて、これらの取り組みを進めることにより、ユーラシアブルーベルトをめぐる安定した安全保障環境が確立され、信頼醸成措置や軍備管理に関する対話といった次のステップへと移行することが可能になるとの見解が示された。

#### 2-4. ユーラシアブルーベルトにおける安全保障環境の安定化とシーレーン防衛

これまでに見てきた同報告書での検討内容を総合すると、ユーラシアブルーベルトにおける海洋安全保障を担保するために求められる取り組みとしては、勢力均衡状態の確立や安全保障協力体制の構築であることは明らかである。これは換言すると、持続可能なシーレーンを確保するための新たなシーパワーのあり方を提示する必要に迫られているということである。また、北極海航路が開発された経緯を踏まえると、気候変動に代表される自然由来の環境変化に対応すること、即ち伝統的なシーパワーに関する理論や古典的な地政学からのパラダイムシフトの発生も念頭に置く必要がある。加えて、同報告書のディスカッションでも触れられていたが、米国の研究者からはリバランス政策<sup>7</sup>に代表される外交・安全保障政策を正確に評価する重要性が、ノルウェーの研究者からは大手の海運会社をはじめとする民間セクターを対象とした調査研究を行うことの必要性が、韓国の研究者からはエネルギー政策が安全保障に与える影響を明らかにする意義がそれぞれ指摘されている。

これらの議論において指摘された各国の外交・安全保障政策の評価、特に米国やロシア、中国の外交・安全保障政策の影響力を明らかにすることは、ユーラシアブルーベルトにおける安全保障環境を安定化させるためにも必須の取り組みである。その一方、これらの国々、特に米国と中国はユーラシアブルーベルトにとどまらず、中国はミクロネシアやポリネシア、メラネシアといった南太平洋にも進出し、米国はオーストラリアやニュージーランドと太平洋安全保障条約（ANZUS Treaty : Australia, New Zealand, United States Security Treaty）を締結している。加えて、フランスの研究者が指摘したように、ニューカレドニアをはじめとする海外領土を多数有するフランスは、自らを太平洋国家であると自認している。そのため、ユーラシアブルーベルト沿岸各国の外交・安全保障政策をより俯瞰的な視点から評価するために、ユーラシアブルーベルトを超えた視点からの考察が求められる。また、安全保障に影響を与えるエネルギー政策についても、シェールガス革命（shale gas revolution）<sup>8</sup>に代表されるような革新的なエネルギー開発の影響が全世界に及ぶことを踏

<sup>7</sup> リバランス政策の概要や一般的な評価については、小檜山（2018）を参照されたい。

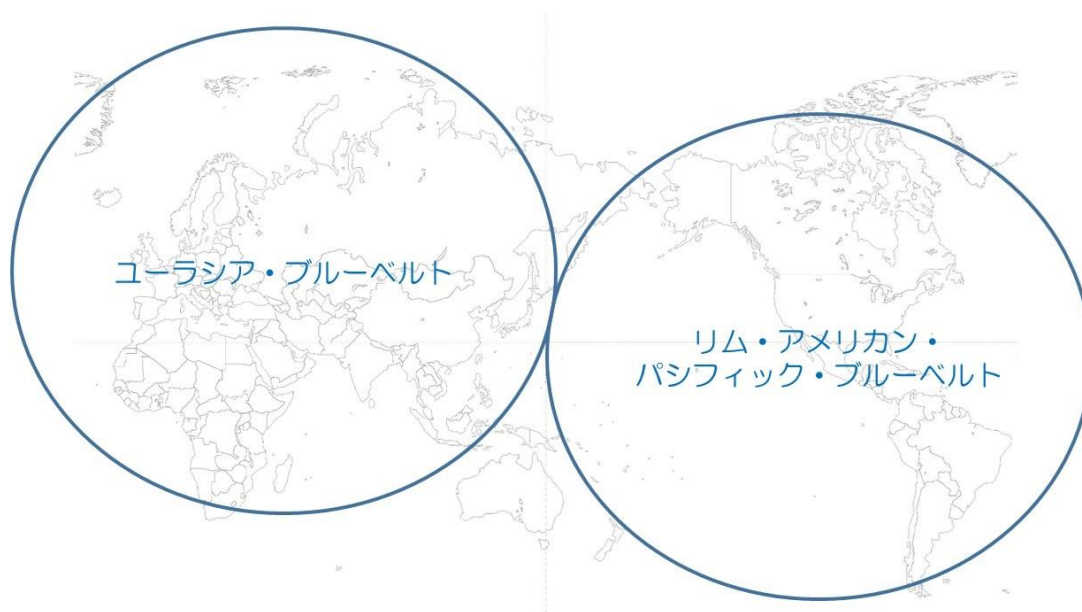
<sup>8</sup> シェールガス革命の概要やその影響については、岩間（2014）を参照されたい。

まえると、この影響もユーラシアブルーベルトを超えた視点から考察する必要がある。

これらの課題を踏まえ、以下においてはユーラシアブルーベルトを超えた海洋安全保障概念の可能性について検討を行う。

### 3. 新たな安全保障概念の確立—ユーラシアブルーベルトを踏まえて—

これまで見てきたように、中国の一带一路構想に基づく進出や日米豪などが唱える自由で開かれたインド太平洋戦略<sup>9</sup>等の展開により、ユーラシアブルーベルト、特にインド太平洋地域の安全保障環境は流動化している。加えて、IUU (Illegal, Unreported and Unregulated) 漁業に代表される違法操業や環境汚染、大規模化する台風や高波による自然災害、更には海面上昇などといった広義の安全保障上の脅威が顕在化している。しかも、これらの脅威はユーラシア大陸を周回するユーラシアブルーベルトに止まらず、環太平洋を巡る「リムアメリカンパシフィックブルーベルト (Rim-American-pacific blue belt) と相互に影響を与える課題である。そのため、ユーラシアブルーベルトおよびリムアメリカンパシフィックブルーベルトを「ブルーインフィニティループ (Blue infinity loop)」として一括して取り扱うことにより、ユーラシアブルーベルトおよびリムアメリカンパシフィックブルーベルトにおける安全保障上の課題を解決する視座を得ることが可能となる【**図1**】。



【**図1**】ブルーインフィニティループの概念図

このブルーインフィニティループにおける安全保障を検討する際に取り組むべき課題と

<sup>9</sup> 我が国が主導する「自由で開かれたインド太平洋戦略」の概要や経緯については、相澤 (2018) を参照されたい。また、インド太平洋地域におけるシーレーン防衛のあり方については、下記を参照されたい (秋元 2018)。

しては、「紛争予防の抑止・予防（能力構築、信頼醸成等を含む）」および「気候変動や大規模災害、犯罪行為に対応した OPK<sup>10</sup>（人道支援（HA : humanitarian assistance）・災害復旧（DR : disaster relief）等を含む）」が挙げられる。具体的には、前者については、①関係各国の外交・安全保障政策などに基づく産業進出、インフラ整備等における国際協調のあり方、②法に基づく海洋利用に関わる国際的な認識の普及に必要な取り組み、③紛争のエスカレーションを阻止するための予防外交のあり方、④偶発的な武力衝突を予防するために必要な取り組みなどが具体的な課題として考えられる。後者についても、⑤違法操業等の犯罪行為への国際的取り組みのあり方、⑥自然災害救助に関わる国際的取り組みのあり方、⑦海面上昇等、気候変動がもたらすと考えられる事象が安全保障に及ぼす影響、⑧海洋状況把握（MDA）の進歩および海洋・宇宙連携が安全保障に及ぼす影響などが具体的な課題として考えられる。そして、これらの課題に取り組んだ上で、持続可能な開発目標<sup>11</sup>（SDGs : The Sustainable Development Goals）などの国際的な海洋をめぐる動きに対応した持続可能な海洋利用への安全保障面からの貢献についても知見を提示することが必要である。

また、ブルーインフィニティループを具体化させるための分析対象についても、我が国や東アジア、東南アジア、インド洋地域、南太平洋島嶼域（メラネシアおよびミクロネシア）などのインド太平洋地域はもちろんのこと、欧州や北大西洋地域、北極海地域、太平洋地域（南太平洋島嶼域（ポリネシア）を含む）などのブルーインフィニティループ全域を取り扱うことにより、前述した課題の背景や影響などといった関係性をより明確にすることが可能となる。特にインド太平洋地域は、これからのグローバル経済を担う中心的地域となることが予想され、さまざまな国家や非国家主体のアクターの関与が強まっているが、安全保障に係る国際的なメカニズムが存在せず<sup>12</sup>、総合的かつ協調的な安全保障システムの構築が急務である。

これらの課題を解決することにより、インド太平洋における新たな海洋安全保障の姿を描き出すことが可能となるのみならず、安定的で持続性ある海洋開発や自由で安全な海上交通路の確保についての知見を得るとともに、関係諸国との相互理解と協力体制の構築および発展が期待される。また、この知見はユーラシアブルーベルトとリムパシフィックブルーベルトをエンドレスに交わせるブルーインフィニティループの安全保障のみならず、環境保全—産業振興—安全保障という海洋ガバナンスにおけるトリレンマ（＝解決すべき

<sup>10</sup> OPK (ocean peace keeping) の概要については、下記を参照されたい(高井・秋元 1998)。

<sup>11</sup> SDGs の概要については、下記を参照されたい(外務省 2019)。

<sup>12</sup> 例えば、インド太平洋地域に跨る軍事同盟としては、太平洋戦争後の 1954 年には東南アジア条約機構（SEATO : Southeast Asia Treaty Organization）が、1955 年には中央条約機構（CENTO : Central Treaty Organization）がそれぞれ組織されたが、ベトナム戦争や印パ戦争、中東戦争などに対する各国の立場の違いが鮮明となった結果、1970 年代後半にそれぞれ解散している。また、2001 年には上海協力機構（SCO : Shanghai Cooperation Organization）が組織され、テロ対策などの取り組みが進められているが（Korobochkina 2017）、海洋安全保障をも想定した国際機関であるとは言い難い。

課題) を克服するものと成り得ると考える。

#### 4. おわりに

海洋安全保障について検討を行う際、特に我が国においては、実務家が議論をリードしてきたため、実際に起きている事案への方策が優先的に検討されることが多く、その事案の背景やその事案の影響などへの理解が十分ではない傾向があることは否定出来ない。この傾向は安全保障に関する十分な議論を忌避してきた日本の政治学界においては、特に顕著であると言わざるを得ない。一方、海外に目を向けると、海洋安全保障に関するあらゆるレベルにおいて、熱心な議論が交わされており、学術的な批判に耐え、かつ実務に資する概念が次々に創出されている。本稿においては、このような我が国における安全保障研究、特に海洋安全保障に関する調査研究の現状を踏まえ、『成果報告書「ユーラシアブルーベルトの安全保障とシーパワー」』を基に新たな海洋安全保障概念を提示すべく、検討を進め、ブルーインフィニティループという仮説的結論を得た。これを踏まえ、若干の私見を述べたい。

本稿で注目したユーラシアブルーベルトにおける海洋安全保障の確立には、「特定の国家や組織のみではなく、複数の国家や組織による勢力均衡状態を作り出すこと」や「安全保障協力を推進するための体制を整備すること」などの取り組みが重要であることは、前述の通りである。ブルーインフィニティループにおける海洋安全保障の確立においても、同様の取り組みが重要であることは自明であるが、一方においてユーラシアブルーベルトよりもアクターや変数が多いことも事実である。そのため、国際的な取り組みと併せて、関係各国内における取り組み、特に海洋安全保障を含む海洋政策全般への興味・関心を高める取り組みを推進することも重要である<sup>13</sup>。そのため、今後は前述した課題に加え、関係各国内における政治体制や政治制度、政策形成過程に関する調査研究に取り組む必要がある。これらの課題はブルーインフィニティループにおける海洋安全保障を検討していく上で、非常に重要な変数であるため、他日を期して論じたい。

#### 引用・参考資料

相澤輝昭 (2018) 「外務省 HP から読み解く「自由で開かれたインド太平洋戦略 (FOIP)」の理念と実践」『海洋安全保障情報季報』第 21 号 69-79 頁。

秋元一峰 (2007) 「ユーラシアブルーベルトのシーレーン防衛—国家間の攻防と非国家主体からの挑戦に備えて—」『国際安全保障』第 35 巻第 1 号 19-43 頁。

秋元一峰 (2018) 「「自由で開かれたインド太平洋戦略」の中のシーレーン防衛考察」『海洋

---

<sup>13</sup> 例えば、我が国の場合、日本財団が 2017 年に実施したアンケート調査によると、「10 代の 4 割 (2.5 人に 1 人) は、海への親しみをあまり感じていない」という結果が出ており、海洋安全保障を含む海洋政策を推進するための大前提である国民の支持 (特に海洋への関心) が期待できない状態となっている (日本財団 2017)。

安全保障情報季報』第 22 号 150-165 頁。

麻生太郎（2006）「自由と繁栄の弧」をつくる 広がる日本外交の地平」日本国際問題研究所セミナー講演 ([https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/enzetsu/18/easo\\_1130.html](https://www.mofa.go.jp/mofaj/press/enzetsu/18/easo_1130.html)) (2018 年 12 月 27 日検索)。

石原敬浩（2011a）「北極海の戦略的意義と中国の関与」『海幹校戦略研究』第 1 巻第 1 号 49-74 頁。

石原敬浩（2011b）「北極海の戦略的意義」『Ocean Newsletter』第 273 号 ([https://www.spf.org/\\_opri/newsletter/2011/273\\_3.html](https://www.spf.org/_opri/newsletter/2011/273_3.html)) (2018 年 12 月 27 日検索)。

岩間剛一（2014）「シェール・ガス革命、シェール・オイル革命が日本経済と世界経済に与える影響」『和光経済』第 46 巻第 3 号 11-22 頁。

外務省（2019）「持続可能な開発目標（SDGs）について」 ([https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/about\\_sdgs\\_summary.pdf](https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/pdf/about_sdgs_summary.pdf)) (2019 年 1 月 15 日検索)。

小檜山智之（2018）「オバマ政権のリバランス政策—「未完」に終わったアジア太平洋戦略—」『立法と調査』第 403 号 109-122 頁。

笹川平和財団海洋政策研究所（2016）『2015 年度我が国の北極海航路利活用戦略の策定事業報告書』笹川平和財団海洋政策研究所。

高井晋、秋元一峰（1998）「海上防衛力の意義と新たな役割—オーシャンピース・キーピングとの関連で—」『防衛研究所紀要』第 1 巻第 1 号 106-129 頁。

中原裕幸（2015）「わが国 200 海里水域面積 447 万 km<sup>2</sup>の世界ランキングの検証—世界 6 位、ただし各国の海外領土分を含めた順位では 8 位—」『日本海洋政策学会誌』第 5 号 117-135 頁。

西田竜也（2009）「アジア太平洋地域における安全保障システムの一つのオプション—太平洋条約の経験から—」『国際政治』第 158 号 25-40 頁。

日本財団（2017）「海と日本（調査結果）」 (<https://www.nippon-foundation.or.jp/what/projects/uminohi/img/1.pdf>) (2018 年 12 月 27 日検索)。

古澤忠彦（2009）「シーレーンの安全確保のために」『Ocean Newsletter』第 206 号 ([https://www.spf.org/\\_opri/newsletter/2009/206\\_2.html](https://www.spf.org/_opri/newsletter/2009/206_2.html)) (2018 年 12 月 27 日検索)。

Alena Korobochkina（2017）「上海協力機構内の安全保障協力とその発展および加盟国領土内のテロ組織」『現代社会文化研究』第 64 巻 199-214 頁。

謝辞：本稿で取り扱った「ユーラシアブルーベルトの安全保障とシーパワー」プロジェクトにご協力頂いた関係者の皆様、特に 3 回にわたって開催した国際会議にご出席頂いた国内外の有識者各位、また本稿執筆に際し、示唆に富む助言を頂いた笹川平和財団海洋政策研究所の同僚各氏に厚く御礼申し上げます。