

海洋安全保障情報月報

2012年2月号



目次

2012年2月の主要事象

1. 情報要約

- 1.1 海洋治安
- 1.2 軍事動向
- 1.3 南シナ海関連事象
- 1.4 外交・国際関係
- 1.5 海運・造船・港湾
- 1.6 海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他

2. 情報分析

解題 「マハンからコーベットへ？」

本月報は、公表された情報を執筆者が分析・評価し要約・作成したものであり、情報源を括弧書きで表記すると共にインターネットによるリンク先を掲載した。

リンク先 URL はいずれも、2012年2月末現在、アクセス可能なものである。

発行者：秋山昌廣

執筆者：秋元一峰、上野英詞、河村雅美、酒井英次、関根大助、高田祐子、友森武久、長尾 賢、
向和歌奈、和田大樹

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

2012年2月の主要事象

海洋治安：タンザニア、南アフリカおよびモザンビークは7日、タンザニアのダルエスサラームにおいて、海洋犯罪対処のための協力強化を目的とした、海洋安全保障協力覚書に調印した。

ハイジャック事案が2件あった。ギリシャの船社所有のばら積船、MV *Free Goddess* (22,051DWT) は7日、ソコトラ島北東520カイリの海域で、重武装のソマリアの海賊にハイジャックされた。ソマリアの海賊は16日、パナマ籍船でアラブ首長国連邦の船社所有のRo/Ro貨物船、MV *Leila* をハイジャックした。

一方で、ソマリアの海賊は7日、イラン漁船（ダウ船）、FV *al-Khalil* と19人のイラン人乗組員と共に、身代金なしで解放した。

米国コロラド州のThe One Earth Future Foundationによるプロジェクト、Oceans Beyond Piracyは8日、報告書、The Economic Cost of Somali Piracy 2011を公表した。それによると、ソマリアの海賊が世界経済に与えるインパクトの80%が海運業界の負担になっており、残りの20%が各国政府の海賊対処費用となっている。報告書の見積もりでは、その総額は66億～69億米ドルに達すると見られる。

イタリア籍船で同国船社所有のタンカー、MT *Enrica Lexie* (104,769DWT) 添乗のイタリア海軍武装警備員は15日夜、南インドのケララ州沖でインド漁船を海賊船と間違えて発砲し、インド人漁民2人を死亡させた。インドとイタリア両国による外交折衝の後、インドの警察当局19日は、イタリア海軍武装警備員2人を逮捕、拘束した。この事案は、商船に添乗した武装警備員による初めての一般市民の射殺事案である。イタリア政府は20日の声明で、公海を航行中のイタリア籍船内での事案であり、裁判権はイタリア側にあると主張している。インドのアントニー国防相は26日、2人のイタリア海軍武装警備員はインドの法律で裁かれることになろう、と語った。2人は、インド刑法第302条の殺人罪で起訴されている。

NATO艦隊所属のデンマーク海軍多目的支援艦、HDMS *Absalon* は27日、ソマリア沿岸を出航しようとしていた海賊母船を停止させ、人質18人の内、16人を解放したが、2人が死亡した。海賊17人を拘束した。

中国海軍第11次ソマリア派遣艦隊27日、青島を出航し、護衛任務のためにアテン湾・ソマリア海域に向かった。第11次艦隊は、駆逐艦「青島」、フリゲート「煙台」、および総合補給艦「微山湖」から構成され、初めて北海艦隊の戦闘艦が派遣される。

軍事動向：The Diplomatの副編集長が2日、米下院軍事委員会の「シーパワー・戦力投影・戦略戦力小委員会」(The subcommittees on Seapower and Projection Forces, and Strategic Forces)のJames Langevin議員(民主党)に、米国の太平洋への「回帰」(“pivot”)、米軍事力の再編および顕在化しつつある米国の安全保障上の新たな脅威について、インタビューした。

ロシア海軍のヴィソツキ総司令官は3日、「6月1日かその数日後、我々は、SSBNによる世界の海洋への定期的な展開を再開する」と語った。ロシア海軍によるSSBNの年間の定期的展開日数は、1984年の230日以上から現在では10日間以下に激減している。

インドネシア海軍潜水艦、KRI *Nanggala 401* は6日、韓国釜山の大字造船海洋での2年間にわたるオーバーホールを終え、インドネシアに回航された。

グリナート米海軍作戦部長は7日、両用強襲艦、USS *Wasp* 艦上で将兵を前に講話し、今後5年間は米海軍戦闘艦艇の隻数が据え置かれることになる、と述べた。

英国海軍は22日、4隻の新型艦隊給油艦の建造先として、韓国の大宇造船海洋を選んだ。排水量3万7,000トンのMilitary Afloat Reach and Sustainability (MARS) 給油艦は、英海軍の洋上給油艦である。

Austal社は26日、米海軍が統合高速輸送艦 (Joint High Speed Vessel: JHSV) 2隻をAustal USA社で建造するオプション契約を実行した、と発表した。Austal社は2008年11月、米海軍との間で最初のJHSVを建造する契約を締結したが、この契約には2009年度から2013年度までに更に9隻建造するオプション契約が付随していた。今回実行されたオプション契約は、8番艦と9番艦の建造である。

29日付の *Indian Defence* によれば、現在、国産SSNの1番艦、INS *Arihant* の建造がほぼ完了しており、インド政府は、新たに2隻の同型艦の建造を決定した。INS *Arihant* は、2013年初めに海上公試を開始すると見られる。

南シナ海関連事象: フィリピン海軍西部コマンド司令官が6日に記者会見で明らかにしたところによれば、フィリピン海軍が米国から取得した最新の戦闘艦、BRP *Gregorio del Pilar* はこのほど、12日間にわたる西フィリピン海 (南シナ海) での初めての哨戒任務を完了した。同艦の哨戒海域には、フィリピンが唯一操業しているCamago-Malampayaガス田 (パラワン島北部西方沖)、そしてマレーシア・サバ州と海洋境界を接するバラバク海峡周辺海域が含まれていた。

外交・国際関係: 米カーター政権時代の国家安全保障問題担当大統領補佐官であった、Z.ブレジンスキー (Zbigniew Brzezinski) は、14日付の米紙、*The Wall Street Journal* に、“As China Rises, A New U.S. Strategy” と題する論説を寄稿している。ブレジンスキーは、米国はアジアにおける中国の台頭に対応して、かつて19世紀から20世紀初頭に英国が欧州の国際関係で演じたような、地域の balancer (regional balancer) か、あるいは調停者 (regional conciliator) としての役割を果たすべきである、と論じている。

海運・造船・港湾: 国際海事機関 (IMO) の関水事務局長は、1月1日の就任以来、初めての加盟国公式訪問として、7日から8日までマニラを訪問した。関水事務局長は、IMOがSTCW条約に基づく船員免許、教育および訓練を含む、フィリピンの海事分野における発展を全面的に支援していくことを約束した。

マレーシアの大学講師、Dr. Mohd Hazmi bin Mohd Rusli は、10日付のRSIS Commentariesに、Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits? と題する論考を寄稿し、マラッカ・シンガポール海峡の通航量が増大し、代替ルートが模索される状況下で、インドネシア群島水域が代替ルートとして有効かどうかを考察している。筆者は、3つの海峡—スンダ海峡、ロンボク・マカッサル海峡、そして東チモール北方のオンバイ・ウェタル海峡について検討した上で、インドネシア群島水域を通るルートは地理的には不便で、国際航路としては重要だが、マ・シ海峡の代替ルートというよりは、補完的な位置づけ以上ではない、と結論づけている。

海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他: 28日付けの米ウェブ版海運ニュース、gCaptain は、バ

ングラデシュの船舶解撤作業現場の過酷な実態について、詳細に報道している。

情報分析：分析では、米国海軍大学准教授ジェイムズ・ホームズ (James R. Holmes) がネット媒体、*The Diplomat* に 2011 年 12 月 11 日付けで寄稿した論説、*From Mahan to Corbett?* を取り上げ、英国の歴史家・戦略思想家、ジュリアン・コーベットの海洋戦略について、マハンとの比較を交えながら、コーベットの戦略理論の概要を紹介した。

1. 情報要約

1.1 海洋治安

2月2日「セイシェル、インドとの海賊対処協力強化」(Neptune Maritime Security, February 2, 2012)

インドのシン首相は2日、訪印中のミッチェル・セイシェル大統領と会談し、安全保障問題、海賊対処、および両国間の開発協力の拡大について話し合った。

記事要旨：インドのシン首相は2日、訪印中のミッチェル・セイシェル大統領と会談した。両首脳は、安全保障問題、海賊対処、および両国間の開発協力の拡大について話し合った。セイシェルは、インドが依然として同国の主たる開発パートナーであり、また両国間の海賊対処協力を強化していくことを、インドに確約した。両国間の防衛協力は強化されてきており、インド海軍は2011年、海洋哨戒機1機をインド洋海域における海賊対処のために同国の首都ビクトリアに派遣している。

記事参照：With China watching, India & Seychelles to up anti-pirate operations

<http://neptunemaritimesecurity.posterous.com/with-china-watching-india-seychelles-to-up-an>

2月7日「タンザニア、南アフリカ、モザンビーク、海洋安全保障協力覚書に調印」(All Africa, February 8, 2012)

タンザニア、南アフリカおよびモザンビークは7日、タンザニアのダルエスサラームにおいて、海洋犯罪対処のための協力強化を目的とした、海洋安全保障協力覚書に調印した。

記事要旨：タンザニア、南アフリカおよびモザンビークは7日、タンザニアのダルエスサラームにおいて、海賊、薬物密輸およびその他の海洋犯罪対処のための協力強化を目的とした、海洋安全保障協力覚書に調印した。タンザニアのキクウェテ大統領は、海賊の活動が同国の貿易、経済に深刻な影響を及ぼしているとして、この覚書はインド洋における3国の海賊対処における協同を促進する、と述べた。この覚書には、3国の海軍による情報交換、合同監視活動、合同演習および共同作戦を含む、海洋安全保障のあらゆる次元における協力が規定されている。

記事参照：Tanzania: Country Signs Joint Anti-Piracy Pact

<http://allafrica.com/stories/201202080377.html>

2月7日「ソマリアの海賊、ギリシャ船をハイジャック」(gCaptain, February 9, 2012)

ギリシャの船社所有のばら積船、MV *Free Goddess* (22,051DWT) は7日、ソコトラ島北東520カイリの海域で、重武装のソマリアの海賊にハイジャックされた。

記事要旨：リベリア籍船でギリシャの船社所有のばら積船、MV *Free Goddess* (22,051DWT) は7日、ソコトラ島北東520カイリの海域で、重武装のソマリアの海賊にハイジャックされた。該船の乗組員はフィリピン人21人で、1万9,475トンの鋼線を積載しエジプトからシンガポールに向け航行中であった。

記事参照：Piracy Report: Steel-Carrier Captured in Central Arabian Sea

<http://gcaptain.com/piracy-report-steel-carrier-central/?39577>



MV Free Goddess

Source: Somalia Report, February 11, 2012

2月7日「ソマリアの海賊、イラン漁船解放」(Somalia Report, February 7, 2012)

ソマリアの海賊は7日、イラン漁船（ダウ船）、FV *al-Khaliil*と19人のイラン人乗組員と共に、身代金なしで解放した。

記事要旨：ソマリアの海賊は7日、イラン漁船（ダウ船）、FV *al-Khaliil*と19人のイラン人乗組員と共に、身代金なしで解放した。該船は、1月25日にプントランド自治区沖でハイジャックされた。該船にはプントランド自治区の警備チームが乗っていたが、就寝中であった。海賊は、警備チームを下船させ、過去9日間、海賊の母船として使用されていた。

記事参照：Pirates Release Vessel, Crew Without Ransom

http://www.somaliareport.com/index.php/post/2728/Pirates_Release_Vessel_Crew_Without_Ransom



Iranian Fishing Dhow, FV *al-Khaliil*, apparently used by Pirates as a Mothership

Source: Somalia Report, February 7, 2012

2月8日「ソマリアの海賊による世界経済へのインパクト—2011年は70億米ドル弱に」(Oceans Beyond Piracy, February 8, 2012)

The Economic Cost of Somali Piracy 2011によれば、ソマリアの海賊が世界経済に与えるインパクトは、総額66億～69億米ドルに達すると見られ、その80%が海運業界の負担になっており、残りの20%が各国政府の海賊対処費用となっている。

記事要旨：米国コロラド州のThe One Earth Future Foundationによるプロジェクト、Oceans Beyond Piracyは8日、報告書、The Economic Cost of Somali Piracy 2011を公表した。それによ

ると、ソマリアの海賊が世界経済に与えるインパクトの80%が海運業界の負担になっており、残りの20%が各国政府の海賊対処費用となっている。報告書の見積もりでは、その総額は66億～69億米ドルに達すると見られる。報告書は、以下の9つのコスト要因を見積もっている。

(1) **Increased speeds:** 27億1,000万ドル

多くの船舶は、海賊多発海域を航行する時増速する。18ノットあるいはそれ以上の速度で航行する船舶は、これまでハイジャックされていない。しかし、増速は燃料消費を高め、特にコンテナ船にとって経費負担が大きい。

(2) **Military Operation:** 12億7,000万ドル

2011年には、30カ国以上の国が海軍艦艇や哨戒機、その他を派遣した。この費用は、EU艦隊、NATO艦隊、CTF-151および個別に活動する各国の運用経費の推計である。

(3) **Security:** 10億6,000万～11億6,000万ドル

2011年には民間武装警備員の雇用が急速に増大し、航行船舶の25%が民間武装警備員を雇ったと見ている。船主が支払った雇用経費は約5億3,000万ドルと見られる。また、船主は船舶の海賊防護対策装備にも投資しており、このための2011年の経費は5億3,400万～6億2,900万ドルになる。

(4) **Re-routing:** 4億8,600万ドル～6億8,000万ドル

航行船舶は、海賊の襲撃を避けるために、インド西岸沿いや海賊多発海域の東側に迂回した。報告書は、迂回航路による追加経費を見積もった。

(5) **Insurance:** 6億3,500万ドル

戦争リスクと拉致・身代金が追加保険の主要項目である。2011年には、戦争リスク海域がインド洋の相当部分に拡大された。一方で、民間武装警備員の雇用によって、多くの船舶が追加保険料を減額された。

(6) **Labor:** 1億9,500万ドル

一部の船員は、海賊多発海域の航行あるいは海賊に人質となった場合に備えて、給与保証が倍増された。

(7) **Ransoms:** 1億6,000万ドル

2011年には、31隻の解放に当たって、身代金が支払われた。平均金額は500万ドルで、2010年の400万ドルより増大した。2011年はハイジャック成功率が低下したが、海賊は減少したハイジャック船の解放によって収入増を図るため、身代金そのものは増額となった。

(8) **Counter-piracy organizations:** 2,130万ドル

2011年には、11以上の組織が海賊対処活動を行った。(主な組織としては、Trust Fund to Support Initiatives of States to Counter Piracy off the Coast of Somalia (“Trust Fund”) , The United Nations Office of Drugs and Crime (UNODC) , The Contact Group on Piracy Off the Coast of Somalia (CGPCS) , The Djibouti Code of Conduct The United Nations Development Programme – Somalia UN Political Office for Somalia (UNPOS) などがある)

(9) **Prosecutions and imprisonment:** 1,640万ドル

最近数年間で、20カ国が海賊容疑者を逮捕、拘束あるいは起訴した。この経費は、各国での裁判、収監費用の見積もりである。

記事参照 : Somali Piracy's Impact on the Global Economy Nears \$7 Billion in 2011: According to Oceans Beyond Piracy Report

http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/ecop_press_release_feb_8_2012.pdf

Full Report

http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf

2月15日「イタリア籍船タンカー添乗の海軍武装警備員、インド人漁民を誤射」(Neptune Maritime Security, February 16, 2012)

イタリア籍船で同国船社所有のタンカー、MT *Enrica Lexie* (104,769DWT) 添乗のイタリア海軍武装警備員は15日夜、南インドのケララ州沖でインド漁船を海賊船と間違えて発砲し、インド人漁民2人を死亡させた。

記事要旨 : イタリア籍船で同国船社所有のタンカー、MT *Enrica Lexie* (104,769DWT) 添乗の武装警備員は15日夜、南インドのケララ州沖でインド漁船を海賊船と間違えて発砲し、インド人漁民2人を死亡させた。インド外務省が16日に明らかにしたところによれば、イタリア船に近づいた漁船には11人の漁民が乗っており、内9人が就寝中で、2人が起きていた。15日夜、武装警備員の発砲によって2人が死亡した。インド海運総局長は、「報告によれば、イタリア船の乗組員はインド人19人で、14ノットでシンガポールからエジプトに向け航行中、15日1700頃に漁船に発砲した。該船には6人のイタリア人武装警備員が乗っていた。インド沿岸警備隊は、該船を調査のためコーチに向かわせ、15日2300頃にコーチに錨泊した。現在、事件の詳細を調査中である」と語った。

一方、駐インド・イタリア大使館は16日の声明で、「イタリア船は15日、インド西岸沖約30カイリの公海で攻撃された。該船に乗っていたイタリア海軍武装警備員は、国際法規に従って、繰り返し警告した後、海賊が武装しているのを双眼鏡で確認した後、警告射撃を行った。海賊は逃亡した。その後、該船の船長はインド沿岸警備隊の接触を受け、コーチ港に向かうよう要求された。該船は現在、調査のため同港にいる」と述べた。

ケララ州警察は、「漁民は発砲しておらず、海賊船に間違われるはずがない。漁船はイタリア船から100メートル離れており、該船が通り過ぎるのを待っていた」と語っている。

記事参照 : Italian Navy Personnel Kill Two Indian Fishermen

<http://neptunemaritimesecurity.posterous.com/italian-navy-personnel-kill-two-indian-fisher>



MT *Enrica Lexie*

Source: <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1464800>

【関連記事 1】

「インド当局、イタリア海軍武装警備員 2 人を拘束」(Marine Log, February 20, and gCaptain, February 21 and 22, 2012)

インドとイタリア両国による外交折衝の後、インドの警察当局 19 日は、イタリア海軍武装警備員 2 人を逮捕、拘束した。この事案は、商船に添乗した武装警備員による初めての一般市民の死亡事案である。2 人は、殺人罪で起訴される可能性がある。イタリア政府は 20 日の声明で、公海を航行中のイタリア籍船内での事案であり、裁判権はイタリア側にあると主張している。

記事要旨：インドとイタリア両国による外交折衝の後、インドの警察当局 19 日は、イタリア海軍武装警備員 2 人を逮捕、拘束した。この事案は、商船に添乗した武装警備員による初めての一般市民の死亡事案である。2 人は、殺人罪で起訴される可能性がある。

イタリア政府は 20 日の声明で、「イタリア政府は、公海を航行中のイタリア籍船内での事案であり、裁判権はイタリア側にあると考える。政府はまた、イタリア籍船における軍人の添乗は国連海賊対処決議の所要に対応したイタリアの特別法によって規制されていることを強調しておきたい。従って、軍はイタリア共和国の機関であり、外国政府の起訴から免除されることも指摘しておきたい」と述べている。イタリア当局は、MT *Enrica Lexie* 添乗の武装警備員は空中と前方海面に警告射撃をしたとし、漁船の船体を狙っていないと主張している。

イタリアは 2011 年 8 月、法律を改正し、イタリア海軍海兵要員の 6 人のチームによる商船への添乗を認めた。現在、60 人がこの任務に指名されている。

記事参照：Indian court remands Italian Marines in custody following shooting incident

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1942:2012feb00200&catid=1:latest-news&Itemid=107

Italy and India Stand Off Over M/V Enrica Lexie Incident

<http://gcaptain.com/italy-india-standoff-enrica-lexie/?40449>

Italy and India Clash Over M/V Enrica Lexie Shooting

<http://gcaptain.com/italy-india-clash-enrica-lexie/?40576>

【関連記事 2】

「イタリア海軍武装警備員はインドの法律で裁くーインド国防相」(DNA India, February 26, 2012)

インドのアントニー国防相は 26 日、2 人のイタリア海軍武装警備員はインドの法律で裁かれることになろう、と語った。2 人は、インド刑法第 302 条の殺人罪で起訴されている。

記事要旨：インドのアントニー国防相は 26 日、2 人のイタリア海軍武装警備員はインドの法律で裁かれることになろう、と語った。国防相は、「ケララ州政府がそうした方向で、この事件の捜査を精力的に進めており、中央政府は州政府を全面的に支援している」ことを明らかにした。2 人は、インド刑法第 302 条の殺人罪で起訴されている。

記事参照：Fishermen killing: Italian marines to be prosecuted under Indian law

http://www.dnaindia.com/india/report_fishermen-killing-italian-marines-to-be-prosecuted-under-indian-law_1655071

【関連記事 3】**「武装警備員と交戦規則—海事コンサルタント論説」(gCaptain, February 17, 2012)**

海事コンサルタントのマッデン米海軍退役大佐 (Captain Richard Madden) は、“Shipboard Security Teams and the Rules of Engagement” と題する論説で、今回の事案に関連して、商船に添乗する武装警備員と交戦規則 (the rules of engagement: ROE) から、責任の所在の在り方について論じている。

記事要旨：海事コンサルタントのマッデン米海軍退役大佐 (Captain Richard Madden) は、“Shipboard Security Teams and the Rules of Engagement” と題する論説で、今回の事案に関連して、商船に添乗する武装警備員と交戦規則 (the rules of engagement: ROE) の在り方について、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) 商船に武装警備員を添乗させる場合の最大の懸念の 1 つは、武器の取り扱いを巡る責任一致的行動を取る場合の責任、そして死亡させたり、負傷させたりした場合の責任の所在である。
- (2) イタリア船の武装警備員は、海軍の要員で、民間人ではなかった。両者の最大の違いは、指揮系統である。軍の武装警備員を商船に添乗させることは目新しいことではない。例えば、インド洋で操業するポルトガルとフランスの漁船には、数年前から軍の武装警備員が添乗している。また、米海軍軍事輸送コマンド (MSC) の船 (民間船社の要員によって運航) には、作戦海域にもよるが、米海軍武装警備チームが添乗する。MSC の船舶の場合、武装警備チームは該船船長の指揮下になく、米軍の ROE に従って行動する。
- (3) 武力行使をエスカレートさせる措置も問題である。イタリア船の事案の詳細は不明だが、武装警備員が最初から致死性兵器を使用している。通常、武力行使のエスカレーションは最も低いレベルからスタートし、脅威が排除されるまで、徐々に圧力を強めていく。実際、武装警備員の添乗自体が海賊や船舶に対する武装強盗に対する抑止力になり得る。そうでなければ、次に取り得る措置は非致死的措置、例えば長距離音響装置 (The Long Range Acoustical Device: LRAD) など、多くの手段がある。いずれにしても、今回の事案の徹底的な調査が望まれる。

記事参照：Shipboard Security Teams and the Rules of Engagement

<http://gcaptain.com/shipboard-security-teams-rules/?40237>

2月16日「ソマリアの海賊、パナマ籍船をハイジャック」(Somalia Report, February 19, 2012)

ソマリアの海賊は 16 日、パナマ籍船でアラブ首長国連邦の船社所有の Ro/Ro 貨物船、MV *Leila* をハイジャックした。

記事要旨：ソマリアの海賊は 16 日、パナマ籍船でアラブ首長国連邦の船社所有の Ro/Ro 貨物船、MV *Leila* をハイジャックした。該船の最後の所在確認海域はアデン湾の東の入口であった。該船の乗組員は 24 人というが、15 人とする情報もある。Ro/Ro 貨物船は乾舷が高いので、乗り込みが困難で、ハイジャックは極めてまれである。

記事参照：Pirates Hijack Ro/Ro Vessel

http://www.somaliareport.com/index.php/post/2836/Pirates_Hijack_RoRo_Vessel



MV Leila

Source: Somalia report, February 19, 2012

2月27日「デンマーク海軍戦闘艦、海賊母船を武力解放、人質2人死亡」(The Star, AP, February 28, 2012)

NATO 艦隊所属のデンマーク海軍多目的支援艦、HDMS *Absalon* は27日、ソマリア沿岸を出航しようとしていた海賊母船を停止させ、人質18人の内、16人を解放したが、2人が死亡した。海賊17人を拘束した。

記事要旨：NATO 艦隊所属のデンマーク海軍多目的支援艦、HDMS *Absalon* は27日、ソマリア沿岸を出航しようとしていた海賊母船を停止させ、人質18人の内、16人を解放したが、2人が死亡した。海賊17人を拘束した。デンマーク海軍報道官によれば、同艦はこの数日間、ハイジャックされ海賊母船として使用されていた貨物船を監視しており、27日に該船が出航しようとしているところ停船させるため警告射撃を行った。該船が停止しなかったため、HDMS *Absalon* はNATO 艦隊指揮官の許可を得て、該船を射撃した。該船は降伏したため、拿捕した。人質の内、2人が重傷を負っており、同艦医官の手当を受けたが死亡した。人質が負傷した状況は不明で、デンマーク海軍法務官が調査中である。海軍報道官は、人質の国籍については言及を避けた。

記事参照：Denmark's navy frees ship hijacked by pirates; 2 hostages killed

<http://www.thestar.com/news/world/article/1137988--denmark-s-navy-frees-ship-hijacked-by-pirates-2-hostages-killed>



Source: <http://forsvaret.dk/SOK/Nyt%20og%20Presse/pirateri/Pages/ABSALONharstandsetendnuetpiratmoderskib.aspx>

2月27日「中国海軍第11次ソマリア派遣艦隊、出航」(China Daily, February 28, 2012)

中国海軍第11次ソマリア派遣艦隊27日、青島を出航し、護衛任務のためにアデン湾・ソマリア海域に向かった。第11次艦隊は、駆逐艦「青島」、フリゲート「煙台」、および総合補給艦「微山湖」から構成され、初めて北海艦隊の戦闘艦が派遣される。

記事要旨：中国海軍第11次ソマリア派遣艦隊27日、青島を出航し、護衛任務のためにアデン湾・ソマリア海域に向かった。第11次艦隊は、駆逐艦「青島」、フリゲート「煙台」、および総合補給艦「微山湖」から構成されている。特殊部隊要員も参加している。2008年に中国海軍が護衛任務を開始して以来、北海艦隊の戦闘艦が護衛任務に派遣されるのは今回が初めてとなる。

記事参照：Chinese navy flotilla heads for escort mission in Gulf of Aden

http://www.chinadaily.com.cn/m/shandong/e/2012-02/28/content_14713021_2.htm

1.2 軍事動向

2月2日「米軍事力の将来動向—米民主党下院議員インタビュー」(The Diplomat, February 2, 2012)

The Diplomat の副編集長が2日、米下院軍事委員会の「シーパワー・戦力投影・戦略戦力小委員会」(The subcommittees on Seapower and Projection Forces, and Strategic Forces) の James Langevin 議員 (民主党) に、米国の太平洋への「回帰」(“pivot”)、米軍事力の再編および顕在化しつつある米国の安全保障上の新たな脅威について、インタビューした。

記事要旨：The Diplomat の副編集長が、米下院軍事委員会の「シーパワー・戦力投影・戦略戦力小委員会」(The subcommittees on Seapower and Projection Forces, and Strategic Forces) の James Langevin 議員 (民主党) に、米国の太平洋への「回帰」(“pivot”)、米軍事力の再編および顕在化しつつある米国の安全保障上の新たな脅威について、インタビューした。以下はその概要である。

Q1：米国は、暴動対処への取り組みからアジア太平洋地域における強力な役割に向かって焦点を移しているように見える。これは正しい動きであろうか、もし、そうであれば米国にとってどのような見返りと課題があるだろうか？

A1：あまりにも長い間、我々は、イラクとアフガニスタンでの大規模な地上戦の遂行に集中するため、アジア太平洋地域における我々の関心を後回しにしてきた。太平洋地域において米国が長い間同盟を結んできた国々との関わりを再興するための計画と能力に焦点を移し、急激に変化している世界的な安全保障環境に対応すべく米国の軍事力を備えることは、今後数十年に亘り全ての領域において米国の軍事的優位を維持するために不可欠である。地域及び世界の両方での成功を確実にするには、現在及び新たな脅威に対処する無人システム、水中の戦術及び戦略システム、および強化されたサイバー・セキュリティを含む、技術力において米国が主導することが肝要である。

Q2：最近のバラク・オバマ大統領の豪州訪問の際、米豪関係の強化と米軍の小規模部隊のダーウインへの駐留を巡り多くの議論があった。このような動きに賛同するか？

A2：この動きは、アジア太平洋地域における我々の絆を強化するため、我々の広範な戦略の一環と

して適切であると思う。

Q3: ある人は、太平洋地域における米国の軍事及び外交努力は、「中国に対する封じ込め」を覆い隠す企て以外の何物でもないと主張している。この様な非難をする人々に対して、貴方はどのように対応するのか？そして中国との緊張を緩和するためにどんなことを勧めるか？

A3: それは、我々が現在世界第2位の経済大国になっている中国との良好な協力関係を促進することが、米国の市民の利益のために重要である。同時に、中国の貿易慣習と外交政策は必ずしも相関関係がなく、また我々自身とも協調して働いているわけでもない。太平洋地域に強力な軍事プレゼンスを維持することは、我々米国のだけでなく我々の同盟国の利益を守るため、この地域の安定を確実なものとし維持することの一部である。私は、中国との緊張関係が、海賊対処、災害救助、捜索・救難のようなお互いに関心のある分野で共に働く機会を開くことにより緩和できると信じているが、それは、中国が米国及びその同盟国に面倒を齎している現行の政策を順次変えてゆく場合のみである。

Q4: 米国の防衛予算を削減する最近の計画について多くの報道があった。貴方は、オバマ大統領の戦略に賛同するか？共和党の大統領候補ミット・ロムニーは、一例として、その様な削減は、米国の兵力投入能力に破壊的な効果を与えるであろうと主張している。この様な主張に対して貴方はどのように対応するのか？また、予算削減に貴方が特に反対或いは賛同する分野はあるか？

A4: バネッタ国防長官の強力なリーダーシップの下で策定されたこの計画は、我々が世界最強の軍隊を維持し、国家安全保障の強化を確保しつつ、国防総省の支出を削減するために持続的かつ実行可能な枠組みを提供する。マレン提督は「我々の国家債務は、国家安全保障上最大の課題である」と言ったが、巧く言ったものだ。我々は、長期的にその債務に対処するための責任ある方法を見つけることなく、安全を追求することはできない。特に我々はイラクから軍を撤退させ、アフガニスタンからも多くの部隊を帰還させようとしているので、効率性を求めるべきであり、また、それが可能である。例えば、我々米国は、長く続いた地上戦から離れるので、その能力を維持し、あるいは増強させたまま、欧州における米軍とそのプレゼンスを減らすことができる。我々は、最も重要な取り組みに対して、何時でも何処でも我々の資源を投ずる方法があるわけではないという現実を受け入れなければならない。一方では、同盟関係の強化という大統領の目標を堅持しつつ、リビアのようなところでは米国の関与が少なくても勝利することができたのである。

私は、安全保障上の優先順位として、次を目指すことを支持している。

- (1) 米国統合軍を、その敏捷性、柔軟性、兵力展開の即応性並びに革新的・技術的進歩を以てその偉大な強度を保ちつつ、より小さくスリム化する。
- (2) 将来に最大の課題を残している太平洋地域と中東地域を重視して、我々米国の世界的な姿勢とプレゼンスの均衡を再構築する。
- (3) 世界各地において米国のプレゼンスを維持するため、主要な同盟関係を強化し、パートナーシップを構築し、そして革新的な方法を開発する。
- (4) 如何なる敵にも巧く対抗してこれを打ち負かし、戦いの性格の変化にも対応するため、米国の地上軍、海軍及び空軍の組成と規模を変える。
- (5) 米国の特殊戦部隊、情報、監視及び偵察のような新技術、無人システム、宇宙及びサイバー空間能力並びに迅速な動員能力への投資を保護する。

A5 : 米国の国益に対する脅威という観点から、中国の軍事的興隆をどのように評価しているのか？
例えば、中国の軍事的能力の多くが、近接拒否/地域拒否 (A2/AD) で形成されている。

Q5 : 私が懸念している顕在化しつつある新たな脅威はサイバー空間に関するものである。米軍がその兵力の防御に非常に大きな前進を遂げている一方、特に中国とロシアは、機密情報に侵入し、米国企業の数千億ドルに値する研究・開発成果を盗み、米国の弱点である重要なインフラストラクチャーを損なう能力を保持している。我々は、米国の国益保護を確実なものとするため、中国の海軍力の拡張についても認識しなければならない。だからこそ私は、潜水艦を適正なレベルに維持すべく支持してきたのであり、*Virginia* 級原潜の隻数を増やすため、これを建造している私の地元のロードアイランド州のエレクトリック・ボート社と共に働いてきたのである。パネッタ長官が、この計画に強い支持を表明したことは喜ばしいことであり、私はそれが最優先事項に留まることに期待している。

記事参照 : *Assessing America's Military Future*

<http://the-diplomat.com/2012/02/02/assessing-americas-military-future/>

2月3日「ロシア、SSBNの定期展開を再開」(UPI, February 4, 2012)

ロシア海軍は、戦略核原潜 (SSBN) の定期的展開を6月から再開する。

記事要旨 : ロシア海軍は、戦略核原潜 (SSBN) の定期的展開を6月から再開する。ロシア海軍のヴァイツキ総司令官は3日、「6月1日かその数日後、我々は、SSBNによる世界の海洋への定期的な展開を再開する」と語った。ロシア海軍によるSSBNの年間の定期的展開日数は、1984年の230日以上から現在では10日間以下に激減している。ロシア海軍は、8隻の新型 *Borey* 級SSBNが建造される2020年までに、現有12隻のSSBNを廃棄する計画を中止した。

記事参照 : *Russia to continue submarine patrols*

http://www.upi.com/Top_News/World-News/2012/02/04/Russia-to-continue-submarine-patrols/UPI-54701328368804/?spt=hs&or=tn

2月6日「インドネシア海軍潜水艦、韓国でのオーバーホール完了」(The Jakarta Post, February 6, 2012)

インドネシア海軍潜水艦、*KRI Nanggala 401* は6日、韓国釜山の太宇造船海洋 (DSME) での2年間にわたるオーバーホールを終え、インドネシアに回航された。ソエパルノ海軍司令官は、スラバヤの東部艦隊コマンドで行われた式典で、「オーバーホールの完了で、インドネシア海軍潜水艦の能力は、近隣諸国が配備している潜水艦に並ぶ水準になった」と語った。

記事要旨 : インドネシア海軍潜水艦、*KRI Nanggala 401* は6日、韓国釜山の太宇造船海洋 (DSME) での2年間にわたるオーバーホールを終え、インドネシアに回航された。同艦は、1981年にドイツのHDWで建造されたType 209/1300型潜水艦で、2006年の *KRI Cakra 401* に次いで、DSMEでオーバーホールされた2隻目の潜水艦となった。ソエパルノ海軍司令官は、スラバヤの東部艦隊コマンドで行われた式典で、「オーバーホールの完了で、インドネシア海軍潜水艦の能力は、近隣諸国が配備している潜水艦に並ぶ水準になった」と語った。同艦は、オーバーホールで、艦首から艦尾までの上部構造の刷新、推進システムの改造、ソナー、レーダー、兵装システムおよび戦術管理システム (CMS) の更新を行った。同艦は、最大潜航深度257メートルまで潜航でき、最高速度も21.5ノットから25ノットに強化された。同艦は、最新のCMSによって、4個の異なった目標に4基の有線誘

導魚雷を同時に発射できる。インドネシアは、DSME との間で、新たに 3 隻の潜水艦を総額約 11 億米ドルで購入することになっている。この契約では、最初の 2 隻が DSME で建造されるが、3 隻目は技術移転によってスラバヤの PT PAL 造船所で建造されることになっている。

記事参照：RI submarines on par with neighbors after overhaul

<http://www.thejakartapost.com/news/2012/02/06/ri-submarines-par-with-neighbors-after-overhaul.html>



Welcome aboard: A number of the KRI *Nanggala's* crew members stand on the ship's deck as it arrives at the Navy's Eastern Fleet headquarters in Surabaya, East Java on February 6.

Source: The Jakarta Post, February 6, 2012

2月7日「米海軍戦闘艦艇隻数、今後5年間据え置き—海軍作戦部長」（AOL Defense, February 7, 2012）

グリナート米海軍作戦部長は7日、両用強襲艦、USS *Wasp* 艦上で将兵を前に講話し、今後5年間は米海軍戦闘艦艇の隻数が据え置かれることになる、と述べた。

記事要旨：グリナート米海軍作戦部長は7日、両用強襲艦、USS *Wasp* 艦上で将兵を前に講話し、今後5年間は米海軍戦闘艦艇の隻数が据え置かれることになるとして、要旨以下のように述べた。

- (1) 2017年における米海軍の戦闘艦艇隻数は現有隻数とほぼ同じ285隻となるが、これは我々が望むレベルではない。海軍は数年来、戦闘実動艦隊として少なくとも313隻の艦艇隻数を計画し、この隻数を達成すべく沿岸戦闘艦（LCS）を急速に調達するとともに、*Arleigh Burke* 級駆逐艦と *Virginia* 級攻撃型原潜を継続的に建造してきた。しかし、2013年度の国防予算査定で、パネッタ国防長官は、海軍は7隻の *Ticonderoga* 級巡洋艦と2隻の両用艦船を計画より早期に退役させ、2隻のLCSと8隻の統合高速輸送艦の建造を5年間国防予算計画から削除するとともに、その他の艦艇の建造着手を遅らせる、と指示した。
- (2) このような指示を受けて、現有の285隻艦隊態勢を如何にして維持するのかとの記者団の質問に対して、グリナート作戦部長は、艦艇の早期退役が明らかに減勢につながることを認めたが、今後の建造計画から削除された艦艇については、直ちに現態勢の減勢とはならない、と強調した。艦艇の建造計画によって多くの艦艇が建造されるが、これらは時間を掛けて配備されるものであり、従って、艦隊態勢は2017年においても現在の隻数とほぼ同じになる、とグリナート作戦部長は述べた。しかしながら、国防長官指示より前に発表されていた海軍の最新の30年間建造計画では、2017年までに戦闘艦艇の隻数は301隻となるとされていた。

(3) グリナート作戦部長は、ノース・カロライナ州沖で行われた両用戦演習、**Bold Alligator** 視察の合間に *USS Wasp* を訪れた。グリナート作戦部長は、両用戦艦隊として最小限の要求とされている 33 隻を下回る削減となった場合、海軍と海兵隊は両用戦能力が改めて重視される状況に如何に対応するのか、と記者団から問われた。同部長は、アモス海兵隊司令官と共に、「海兵隊の兵力展開に革新的な方法を模索している」として、LCS、新しい機動揚陸プラットフォーム、およびその他の艦艇の活用に言及した。海兵隊は、小規模なミッションのための小規模部隊を支援する、LCS ミッション・パッケージを要求してきたが、海軍は、開発中に度々延期されてきた対機雷戦、対潜戦および水上戦用 LCS ミッション・パッケージの現有計画に優先させることについては消極的であった。

記事参照 : Navy Fleet Will Not Grow for 5 Years: CNO

<http://defense.aol.com/2012/02/07/navy-fleet-will-not-hit-313-no-growth-for-5-years-cno/>

2月22日「英海軍、艦隊給油艦を韓国で建造」(BBC News, February 22, 2012)

英国海軍は 22 日、4 隻の新型艦隊給油艦の建造先として、韓国の大宇造船海洋を選んだ。排水量 3 万 7,000 トンの Military Afloat Reach and Sustainability (MARS) 給油艦は、英海軍の洋上給油艦である。

記事要旨 : 英国海軍は 22 日、4 隻の新型艦隊給油艦の建造先として、韓国の大宇造船海洋を選んだ。排水量 3 万 7,000 トンの Military Afloat Reach and Sustainability (MARS) 給油艦は、英海軍の洋上給油艦である。建造総額は 4 億 5,200 万ポンドで、その内、1 億 5,000 万ポンドが英国内での関連装備の調達に当てられる。設計は英国の BMT Defence Services が担当する。4 隻の就役は 2016 年に予定されており、現有の 1970 年代の給油艦を代わる。韓国を建造先を選んだことについては、英国内の一部に不満がある。

記事参照 : South Korea wins Royal Navy tanker deal worth £452m

<http://www.bbc.co.uk/news/business-17127488>



Source: gCaptain, February 22, 2012

2月26日「米海軍、統合高速輸送船 2 隻を追加建造」(Austal News, February 27, 2012)

Austal 社は 26 日、米海軍が統合高速輸送艦 (Joint High Speed Vessel: JHSV) 2 隻を Austal USA 社で建造するオプション契約を実行した、と発表した。Austal 社は 2008 年 11 月、米海軍との間で最初の JHSV を建造する契約を締結したが、この契約には 2009 年度から 2013 年度までに更に 9 隻建造

するオプション契約が付随していた。今回実行されたオプション契約は、8番艦と9番艦の建造である。

記事要旨：Austal社は26日、米海軍が統合高速輸送艦（Joint High Speed Vessel: JHSV）2隻をAustal USA社で建造するオプション契約を実行した、と発表した。Austal社は2008年11月、米海軍との間で最初のJHSVを建造する契約を締結したが、この契約には2009年度から2013年度までに更に9隻建造するオプション契約が付随していた。今回実行されたオプション契約は、8番艦と9番艦の建造である。1番艦、USNS *Spearhead* (JHSV 1) は、2009年12月に建造が開始され、3月初めにはAustal USA社による海上公試が開始される。2番艦、USNS *Choctaw County* (JHSV 2) は最終建造段階にあり、3番艦は4月12日に起工される。10番艦の契約は1年以内に実行される予定である。JHSVは、長さ100メートルのアルミ船体の双胴船で、300人以上の兵員と車両を輸送できる。最高速度は時速40ノット以上で、航続距離は1,500キロである。

記事参照：Austal Awarded Construction Contract for JHSV 8 and 9

<http://www.austal.com/en/media/media-releases/12-02-27/Austal-Awarded-Construction-Contract-for-JHSV-8-and-9.aspx>



JHSV

Source: gCaptain, February 26, 2012

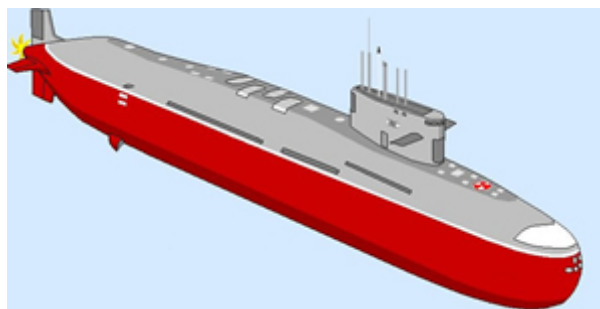
2月29日「インド海軍、新たに2隻の国産SSN建造」(Indian Defence, February 29, 2012)

29日付の *Indian Defence* によれば、現在、国産SSNの1番艦、INS *Arihant* の建造がほぼ完了しており、インド政府は、新たに2隻の同型艦の建造を決定した。INS *Arihant* は、2013年初めに海上公試を開始すると見られる。

記事要旨：29日付の *Indian Defence* によれば、インド海軍は、新たに2隻の国産SSNの建造を決定した。それによれば、現在、国産SSNの1番艦、INS *Arihant* の建造がほぼ完了しており、インド政府は、新たに2隻の同型艦の建造を決定した。INS *Arihant* は、2013年初めに海上公試を開始すると見られる。インド海軍は既に、ロシアからSSN、INS *Chakra* をリースしている。防衛専門家の中には、インド海軍が新たに2隻のSSNを運用するに十分な能力を持っているかどうか、訝る向きもある。

記事参照：India to build two more nuclear powered submarines

<http://www.indiandefence.com/india-build-nuclear-powered-submarines-1281/>



INS Arihant

Source: Indian Defense, February 29, 2012

1.3 南シナ海関連事象

2月6日「比海軍戦闘艦、初の哨戒任務完了」(Inquirer.net, February 7, 2012)

フィリピン海軍が米国から取得した最新の戦闘艦、BRP *Gregorio del Pilar*はこのほど、西フィリピン海（南シナ海）での初めての哨戒任務を完了した。

記事要旨：フィリピン海軍が米国から取得した最新の戦闘艦、BRP *Gregorio del Pilar*はこのほど、西フィリピン海（南シナ海）での初めての哨戒任務を完了した。海軍西部コマンド司令官が6日に記者会見で明らかにしたところによれば、同艦は、12日間にわたる西フィリピン海での主権誇示任務を完了した。同司令官によれば、同艦の哨戒海域には、フィリピンが唯一操業している Camago-Malampaya ガス田（パラワン島北部西方沖）、そしてマレーシア・サバ州と海洋境界を接するバラバク海峡周辺海域が含まれていた。しかし、中国やその他の国が領有権を主張する島嶼には近寄らなかったという。また、同司令官によれば、BRP *Gregorio del Pilar*は今後、ミサイルシステムを装備することで、自艦防衛能力を強化することになっている。

記事参照：PH's newest warship completes first patrol

<http://newsinfo.inquirer.net/141477/ph%E2%80%99s-newest-warship-completes-first-patrol>

【関連記事】

「米、フィリピンに2隻目の巡視船を供与」(Defense News, February. 7, 2012)

米国は近く、2隻目の沿岸警備隊巡視船をフィリピンに供与する。

記事要旨：米国は近く、2隻目の沿岸警備隊巡視船をフィリピンに供与する。米下院外交委員会のロイス小委員長（共和党）は7日の公聴会で、フィリピンへ2隻目の *Hamilton* 級巡視船、*Dallas* の引渡しに関する議会の審査手続きが間もなく完了する、と発表した。ロイス小委員長は、「*Dallas* は間もなく、マニラに向けて出航する。米国とフィリピンは、世界の経済にとって死活的に重要な南シナ海における平和と安定を望んでいる」と強調した。米国は2011年に、沿岸警備隊巡視船、*Hamilton* をフィリピンに供与している。

記事参照：U.S. to Send Second Ship to Bolster Philippines

<http://www.defensenews.com/article/20120207/DEFREG02/302070006/U-S-Send-Sec-Ship-Bolster-Philippines>

2月23日「フィリピン沿岸警備隊・海軍、西フィリピン海で合同哨戒へ」(Manila Bulletin, February 23, 2012)

23日付の Manila Bulletin の報道によれば、フィリピン沿岸警備隊と海軍は、西フィリピン海（南シナ海）で合同哨戒を実施する。

記事要旨：23日付の Manila Bulletin の報道によれば、フィリピン沿岸警備隊と海軍は、西フィリピン海（南シナ海）で合同哨戒を実施する。これは、アキノ三世大統領が2011年9月に署名し、公布した、大統領行政命令第57号によって新たに創設された、National Coast Watch System (NCWS) に基づく任務である。沿岸警備隊司令官によれば、沿岸警備隊は、西フィリピン海における海洋法令執行任務、特に税関、移民および検疫に関連する任務の主担当となっている。

記事参照：PCG, PN Jointly Conduct Offshore Patrol On Philippine West Sea

<http://www.mb.com.ph/articles/352259/pcg-pn-jointly-conduct-offshore-patrol-on-philippine-west-sea>

1.4 外交・国際関係

2月14日「中国の台頭に対応する米戦略の在り方—Z.ブレジンスキー」(The Wall Street Journal, February 14, 2011)

米カーター政権時代の国家安全保障問題担当大統領補佐官であった、Z.ブレジンスキー (Zbigniew Brzezinski) は、14日付の米紙、*The Wall Street Journal* に、“As China Rises, A New U.S. Strategy” と題する論説を寄稿している。ブレジンスキーは、米国はアジアにおける中国の台頭に対応して、かつて19世紀から20世紀初頭に英国が欧州の国際関係で演じたような、地域の balanサー (regional balancer) か、あるいは調停者 (regional conciliator) としての役割を果たすべきである、と論じている。

記事要旨：米カーター政権時代の国家安全保障問題担当大統領補佐官であった、Z.ブレジンスキー (Zbigniew Brzezinski) は、14日付の米紙、*The Wall Street Journal* に、“As China Rises, A New U.S. Strategy” と題する論説を寄稿している。この論説は米誌、*Foreign Affairs*, January/February, 2012 からの抜粋で、ブレジンスキーは、米国はアジアにおける中国の台頭に対応して、かつて19世紀から20世紀初頭に英国が欧州の国際関係で演じたような、地域の balanサー (regional balancer) か、あるいは調停者 (regional conciliator) としての役割を果たすべきであるとして、要旨以下のように論じている。なお、この論説は、1月末出版されたブレジンスキーの新著、*Strategic Vision: America and the Crisis of Global Power* からの抜粋である。

- (1) 政治的流動性やナショナリズムの高揚、更には天然資源の獲得を巡る抗争など、激化する対立的状況にあって、21世紀のアジアの安定は、中国を巡って重なる2つの地域的三角形とそれらに対する米国の対応に大きく左右されることになろう。第1の三角形は中国、インドおよび

パキスタンで、そして第2の三角形は中国、日本および韓国で構成され、東南アジア諸国が補助的役割を果たしている。第1の三角形では、パキスタンが主たる争点となる可能性があり、そして不安定化の源と見られる。第2の三角形については、南北朝鮮か台湾か、あるいは両方が不安定化の焦点となる可能性がある。

- (2) どちらの三角形においても重要な役割を果たすのは、バランスを変え得る影響力を持つ米国である。それ故に、米国はアジアのライバル間の抗争に対する軍事的関与を避けるべきであることを、まず強調しておく必要がある。パキスタン・インド戦争の帰趨も、あるいは中国を巻き込んだ戦争の帰趨も、米国がアジア大陸に軍事的に直接関与した場合以上に、米国の国益に有害な結果をもたらすことはないであろう。実際、米国が直接軍事的に関われば、アジアでより広範な民族的、宗教的不安定化の連鎖反応を引き起こしてしまう可能性さえあり得る。
- (3) 第1の三角形はアジアにおける首座の地位を巡る抗争に関わるもので、中国とインドは既に、国際関係における主要プレーヤーであり、パキスタンを地域的争点として、本質的に競争的かつ対立的な関係にある。この中印抗争における米国の役割は、慎重かつ非関与的であるべきだ。しかしながら、特にインドとの戦略的提携を考えれば、米国の政策は、インドが中国の専制主義的政治モデルに代わり得る存在であることに無関心である、と解されないようにすべきである。インドが特に成長の持続とともに、国内の民主主義の普及にも成功すれば、その将来が非常に期待できる。従って、インドと良き関係を保つことは正当化されよう。もっとも、この関係は、カシミール問題等に対する米国のインド支持、あるいはインドとの協力的関係の狙いが中国であることを示唆するようなことがあってはならない。また、米国の一部の政策立案者の間で、中国に、そして事実上、パキスタンに対抗する正式な米印同盟が提唱され始めていることから、こうした同盟は米国の安全保障上の利益に反するというのも、明確にさせておく必要がある。第1の三角形に関する限り、米国が軍事的関与を余儀なくされるような同盟関係の構築は、一切慎むのが賢明であろう。
- (4) 中国、日本、韓国、更には東南アジア諸国もある程度関わる、第2の三角形については、首座を巡る抗争は、それほど明快ではない。一番重要なことは、現在首座にある米国に対して、将来、中国の増大する経済力、政治力が挑戦を突き付ける可能性がある一方、米中間には、既に相互が敵意を持つと傷つく経済関係が出来てしまっていることである。世界情勢に対する中国の影響力と役割の増大は、米国民が適応して行かねばならない現実であり、悪者扱いしたり、失敗してくれないかと甘い期待を抱いたりすべきものではない。しかしながら、中国のナショナリズムや軍国主義があまりにも強くなれば、中国は鎖国状態に陥ってしまい、世界が感嘆した中国の近代化への称賛は霧散し、米国民の間に残る反中感情が刺激されることになる。また、北京の野心に恐怖を抱くアジア諸国とともに、過度に反中の連合を形成するよう求める政治的圧力も生じることになる。その意味で、北京が周辺国に対してどうふるまうかが、米中関係全体に影響を及ぼすことになる。中国は、地理的な中国包囲の形成に伴う危険を減らし、東アジアで良好な地位を確立するため、中国の地政学的、経済的目標を柔軟かつ辛抱強く追求することもできるし、アジアにおける米国の立場を弱めるべく、それらを強硬に追求することもできる。どちらが実現するかは、米国が台頭する中国にどう対応するか、また、中国自身がどう発展するかにかかっている。
- (5) 従って、中国が重要なグローバル・パートナーとなる可能性を高めようと思うなら、米国は、中国がアジア最大の経済大国になりつつあるという現実とともに、アジア大陸における中国の

地政学的優位を認めるべきだということになる。また、米国がそれと同時に、中国の意向に関わりなく、日本、韓国、フィリピン、シンガポール、インドネシアとの継続的關係に基づいて、極東で相当規模の地政学的プレゼンスを維持していけば、包括的な米中パートナーシップが実現する可能性は促進されるだろう。一般にそうした米国のプレゼンスは、米国のプレゼンスとともに、アジアの金融機構や経済機構への米国の関与の活用を促すことで、中国周辺諸国が強大な中国のすぐ近くにありながら、自らの国益を平和裏に、しかも自信を持って追求できるような環境を提供することになるだろう。

- (6) 結局、「新しい『東』」(The new East)における米国の地政学的役割は、大陸アジアへの軍事関与ではなく、仲裁、調停、バランスに基づくべきだろう。多国間機構に協力的に関与し、インドの発展を慎重に支援、そして、日本および韓国と強固な關係を維持し、辛抱強く中国との2国間およびグローバルな協力關係を広げていく米国こそが、台頭する新たな「東」の安定の持続に必要なバランスをもたらし得る影響力の源泉と言える。

記事参照 : How U.S. Can Secure the New East

<http://the-diplomat.com/2012/02/16/how-u-s-can-secure-the-new-east/>

1.5 海運・造船・港湾

2月8日「関水 IMO 事務局長、マニラ訪問」(The Maritime Executive, February 9, 2012)

国際海事機関 (IMO) の関水事務局長は、1月1日の就任以来、初めての加盟国公式訪問として、7日から8日までマニラを訪問した。関水事務局長は、IMO が STCW 条約に基づく船員免許、教育および訓練を含む、フィリピンの海事分野における発展を全面的に支援していくことを約束した。

記事要旨 : 国際海事機関 (IMO) の関水事務局長は、1月1日の就任以来、初めての加盟国公式訪問として、7日から8日までマニラを訪問した。関水事務局長は滞在中、アキノ大統領、外務省、運輸通信省及び労働雇用省の各大臣と会談し、世界の海運業界に優秀な船員を送り出すためのフィリピン政府による継続的な努力に感謝の意を表明した。関水事務局長はまた、IMO が STCW 条約 (「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」 <The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers>) に基づく船員免許、教育および訓練を含む、フィリピンの海事分野における発展を全面的に支援していくことを約束した。このことは、フィリピン人船員がフィリピンと同国の海事産業において主たる役割を果たしていることを認識し、関水事務局長が船員關係問題を自らの優先的課題としていることを明確にしたと見られる。

記事参照 : IMO Secretary-General Pledges Support for Philippines Maritime Development

<http://www.maritime-executive.com/article/imo-secretary-general-pledges-support-for-philippines-maritime-development>

2月10日「インドネシア群島水域、マ・シ海峡の代替ルートたり得るか」(RSIS Commentaries, No. 024, February 10, 2012)

マレーシアの大学講師、Dr. Mohd Hazmi bin Mohd Rusli は、10日付の RSIS Commentaries に、*Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits?* と題する論考を寄稿し、マラッカ・シンガポール海峡の通航量が増大し、代替ルートが模索される状況下で、インドネシア群島水域が代替ルートとして有効かどうかを考察している。筆者は、3つの海峡—スンダ海峡、ロンボク・マカッサル海峡、そして東チモール北方のオンバイ・ウェタル海峡について検討した上で、インドネシア群島水域を通峡するルートは地理的には不便で、国際航路としては重要だが、マ・シ海峡の代替ルートというよりは、補完的な位置づけ以上ではない、と結論づけている。

記事要旨：マレーシアの大学講師、Dr. Mohd Hazmi bin Mohd Rusli は、10日付の RSIS Commentaries に、*Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits?* と題する論考を寄稿し、マラッカ・シンガポール海峡の通航量が増大し、代替ルートが模索される状況下で、インドネシア群島水域が代替ルートとして有効かどうかについて、要旨以下のように述べている。

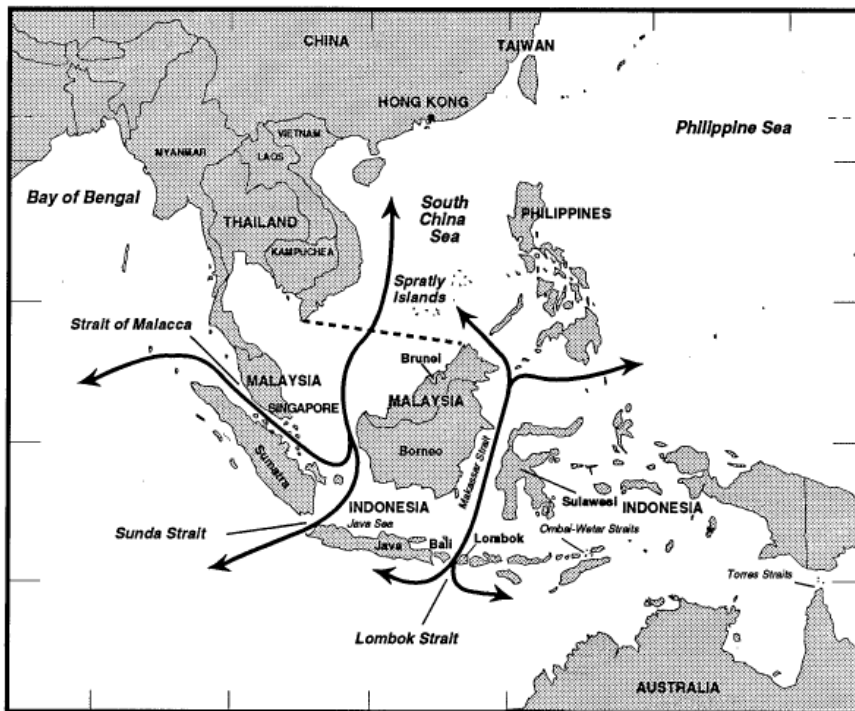
- (1) マラッカ・シンガポール海峡の通航量が今後 10 年間で増大か予想され、その過密化が懸念されるようになった。インドネシア群島水域には、特に 3つの海峡—スンダ海峡、ロンボク・マカッサル海峡、そして東チモール北方のオンバイ・ウェタル海峡があるが（下図参照）、これらは代替ルートとなり得るか。これらのルートはインドネシアによって群島航路帯に指定されており、全ての船舶が群島航路帯通航権を有する（国連海洋法条約第 53 条）。
- (2) スンダ海峡：スンダ海峡は、喜望峰経由で東アジアに向かう船舶、そしてオーストラリアから東南アジア、東アジアに向かう船舶の重要なルートとなっている。この海峡は入口の水深は深い、東に向かって浅くなり、また海底地形も複雑である。しかしマ・シ海峡の最狭部が約 1.3 カイリなのに対して、スンダ海峡の最狭部は約 13 カイリある。一方、スンダ海峡は、強い潮流、砂州、活火山、更にはスコールによる視界不良などの航行に当たっての障害が多く、加えて多くの石油掘削リグや小さな島嶼が多く、安全航行の妨げとなっている。年間約 2,280 隻の船舶がスンダ海峡を通航しており、通航貨物約 1 億トン、価格にして約 50 億米ドル相当になる。スマトラ島とジャワ島を結ぶ架橋計画が検討されており、ある建設会社の調査では、長さ 29 キロの橋を建設するのに約 108 億米ドル相当の費用を要するという。もし橋が建設されるようになれば、既に多くの船舶航行上の障害が存在するスンダ海峡の海上交通に、直接、間接に影響を及ぼすことになる。
- (2) ロンボク・マカッサル海峡：ロンボク海峡はマ・シ海峡より広くて（最狭部 11.5 カイリ）、水深が 150 メートルも深い。従って、10 万 DWT を超える大型船舶の通峡が可能で、また 23 万 DWT を超える VLCC は水深が深いこの海峡を通峡しなければならない。ロンボク海峡は、インド洋とマカッサル海峡（長さ約 400 カイリ）を結び、スラウェシ海を経て東アジアに至る。この海峡を通峡する東西航行量は多くないが、オーストラリアの南北海運ルートとして重要である。年間 420 隻の船舶がロンボク・マカッサル海峡を通航しており、通航貨物約 3,600 万トン、価格にして約 400 億米ドル相当になる。この海峡は広くて深く、また重大な航行障害もなく比較的安全だが、航行ルートとしてはマ・シ海峡ほどの利便性がない。ペルシャ湾のラストスーラから横浜まではマ・シ海峡経由で約 6,600 カイリだが、このルートは、更に 7,500 カイリ長くなる。追加運航コストは年間、840 億米ドルから 2,500 億米ドルになる。その結果、スンダ海峡もロンボク・マカッサル海峡も、国際海運ルートとしては、マ・シ海峡とは比較にな

らない。

- (3) オンバイ・ウェタル海峡：この海峡は、オーストラリアとジャワ海を結ぶローカル・ルートである。この海峡は、東西航行には距離が長過ぎて、マ・シ海峡の代替ルートにはなり得ない。しかし一方で、この海峡は水深が極めて深いことから、潜水艦にとって探知されることなく太平洋とインド洋にアクセスできるルートとなっている。従って、米国の安全保障上の利益から重要な海峡である。
- (4) インドネシア群島水域を通峡するルートは地理的には不便で、国際航路としては重要だが、マ・シ海峡の代替ルートというよりは、補完的な位置づけ以上ではない。それでも、インドネシア群島水域の安全航行が阻害されるようなことになれば、世界経済、特にアジア太平洋地域の経済に大きな影響が及ぶことになろう。

記事参照：Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits?

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS0242012.pdf>



図：インドネシア群島水域の諸海峡

Source: Chokepoints: Maritime Economic Concerns in Southeast Asia, Cooperation with the Centre for naval Analyses, October 1996. p.3

1.6 海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他

2月28日「船舶解撤現場の過酷な実態—バングラデシュ」(gCaptain, February 28, 2012)

28日付けの米ウェブ版海運ニュース、gCaptainは、バングラデシュの船舶解撤作業現場の過酷な実態について、詳細に報道している。

記事要旨：28日付けの米ウェブ版海運ニュース、gCaptainは、バングラデシュの船舶解撤作業現場の過酷な実態について、要旨以下のように報じている。

- (1) バングラデシュにおける船舶解撤産業は、次の2つの海難事故を以て嚆矢とされる。1つは、1960年のサイクロンでチッタゴン近郊の海岸に打ち上げられ、船主が放棄した大型貨物船を地元の金属業者が解体してスクラップを手に入れたこと。もう1つは、1974年にバングラデシュ独立戦争で沈んだパキスタン海軍の艦艇を引き上げ、解体したことである。以来、同国の船舶解撤産業は、徐々に発展し、1980年代半ばまでには世界の主要船舶解撤国の1つとなった。
- (2) バングラデシュの船舶解撤産業は、年間約15億米ドルの稼ぎがあると推定されている。世界中で年間約700隻の外航船が解撤されるが、その内100隻以上はバングラデシュで解撤されている。解撤船舶の一部は長さ300メートル、1万～1万5,000LDT(注)にもなる。2000年～2010年までにバングラデシュで解撤された船舶は、LDTで見れば全世界の約30%を占める。それ以降、世界的な景気の低迷もあって船舶解撤産業はやや低迷したが、今や再び上昇に転じている。船舶解撤産業は多くの雇用を生み出しており、直接雇用人数は約3万～5万人、間接的には更に約10万人が関わっていると見られる。労働者の大部分は解撤船毎に解撤業者と契約しており、労賃は職種によって異なるが、1日当たり1～3米ドルである。1隻当たり約300～500人が雇用され、更に多くの労働者が各種リサイクル金属資材の最終処分に雇用されている。リサイクル金属資材は一部が輸出され、残りはバングラデシュ国内で再利用される。国内で使用される鋼材の約70～80%が解撤船舶からの再利用と見られる。解撤船舶の最も高価な部品はスクリューで、しばしば5万～10万米ドルで取引される。スクリューやその他の高価格部品は輸出されている。チッタゴン北部の海岸には、100カ所前後の解撤作業場があり、毎年新しく作業場が建設されている。これらの作業場は政治家か実業家が所有している。(注：Light Displacement Tonne: LDT=軽荷排水トン数。船体重量と機関重量を合わせた重量で、解撤船売買価格決定の際、試算の標準となる。)
- (3) バングラデシュでの船舶解撤のやり方は、現在では危険性と環境への配慮からほとんどの国で厳禁されている。ここでのやり方はビーチング・メソッドといわれるもので、解撤船舶が満潮時に最高速でビーチに突っ込み、干潮時に多くの労働者によって解体される。これは解撤船舶の船長にとっても技量を要する方法で、船を海岸に深く乗り上げれば乗り上げるほど、業者にとって儲けが出るといわれる。大型船の場合、溶接機で分解され、大きな鋼板はウインチで陸上に運ばれる。他の多くの作業は人力作業である。解撤業者は、解撤船舶を、大きさや船種にもよるが、1隻当たり400万～1,000万米ドル前後で買い取る。解体後のスクラップは国外および国内業者に売却される。
- (4) 作業現場は極めて危険で、健康に良くない環境である。作業員はしばしば古い船舶に残るアスベスト、あるいは塗料に含まれる鉛、カドミウム、ヒ素などの有毒物資に曝される。また、ガ

スの吸引や爆発、火災などで命を落とすことも珍しくない。古い船舶は、有毒物資を事前に撤去しないまま、引き取られている。各船舶には、平均して 7,000～8,000 キロのアスベストや 10～100 トンの鉛が残っている。作業員は、ゴーグルなしで酸素アセチレンガス・カッターを使用するなど、適切な防護装備や衣服を纏っていない。バングラデシュのある機関の推定では、この 30 年間で、約 1,000～2,000 人が死亡し、更に多くの作業員が重傷を負ったと見られる。チッタゴン地区における不具者の割合は、全国平均より高いことが統計数値に表れている。作業員の半分は 22 歳以下で、その半数近くが無学である。全作業員の 20%前後が子供と見られる。負傷したり、死亡したりしても、わずかな補償しか支払われない。バングラデシュ政府は最近、船舶解撤作業現場の環境と作業員の健康基準に関して、新たな政策や既成を導入したが、それが徹底されるまでには長い時間を要しよう。船舶解撤作業現場の作業員が直面する 2 つの実態は、彼らが早死にするであろうこと、そして過去 30 年間、作業員の権利、健康そして安全面で全く改善がなかったことである。

記事参照 : The Graveyard of Giants: A history of ship breaking in Bangladesh

<http://gcaptain.com/graveyard-giants-history-ship/?41012>



バングラデシュの船舶解撤作業現場

Source: http://janmoellerhansen.smugmug.com/gallery/21351802_B7fnj6/1708058161_68LW6tv#!i=1707013174&k=MdpCwBn

See Photo Gallery: Ship breaking beach in Chittagong

http://janmoellerhansen.smugmug.com/gallery/21351802_B7fnj6/1708058161_68LW6tv#!i=1707651835&k=gCJTV9B

2. 情報分析

解題『マハンからコーベットへ?』

米国海軍大学准教授ジェイムズ・ホームズ (James R. Holmes) がネット媒体、The Diplomat に 2011 年 12 月 11 日付けで寄稿した論説、From Mahan to Corbett?¹ を取り上げ、英国の歴史家・戦略思想家ジュリアン・コーベット卿 (Sir Julian S. Corbett, 1854-1922) の海洋戦略について分析する。2011 年 12 月、Air Sea Battle コンセプトの上位コンセプトである、Joint Operational Access Concept (以下、JOAC) が米国統合参謀本部によって承認された。JOAC について、ホームズは、JOAC の意義とともに、シーパワーを提唱したアルフレッド・セイヤー・マハン (Alfred Thayer Mahan, 1840-1914) とコーベットの制海権 (command of the sea) に関する考え方の違いを紹介しながら、現在の国際安全保障環境で米国の軍事戦略における優位性が揺らいでいることについて触れている。コーベットの理論は、同時代を生きたマハンの海軍万能主義・海洋至上主義的な理論とは違い、人間の生活の原点である「陸上」を重視した。洗練された統合作戦を前提とした「海洋戦略」を唱えたことによって、彼の戦略理論は現代の軍事作戦にも大きな示唆を与えている。シーパワーについて議論される時、欧米ではシーパワーを提唱したマハンの戦略理論と、「海洋戦略」を強調したコーベットが展開した戦略理論が基軸になることが一般的である (ただし実際は、単なる二元論で彼らの主張を括ることはできないため、注意が必要である)。しかし、日本においてはコーベットの知名度が低いことは否めない。解題では、マハンとの比較を交えながら、コーベットの戦略理論の概要を紹介したい。

1. ホームズ論説の要旨

- ① JOAC の見本刷が米国統合参謀本部議長 Gen. Martin Dempsey の署名入りで発表されたが、それは世界の紛争地域に対する米国の姿勢の変化が正当であることを強調しているように思えた。
- ② 20 年前にソビエト連邦が崩壊し、主要な相手がなくなった米国は、どの政府の管轄権も超越し、海や空といったグローバル・コモنزの支配に慣れていった。もし米国がこういったコモنزのコントロールのために、これ以上戦闘を行う必要がないのなら、米国の指導者達が問題のある地域へのパワー・プロジェクション能力の向上に再び力を注ぐのは論理的である。コマンドは実質的に米国の生来の特権であった。
- ③ しかしながら近年、中国やイランのような地域大国は、米国による沖合の海域や空域の支配への挑戦に備えるため、新たな兵器の製造や購入を行っている。米国の司令官達は日本やバーレーンのような外国の前線基地にアクセスすることや、外国で全く危なげなく戦力を展開することが、もはや当然なことだとみなすことができなくなった。域外の国家がその域内の強国の裏庭で戦う際、大きなアドバンテージを持つ域内国家の抵抗に出くわす可能性があるという、新しくそして古い現実を JOAC は認めている。
- ④ JOAC の中心的な思想である、軍隊全域での cross domain synergy はその地域の強力な敵対者による接近阻止・領域拒否の手段に対して重要な意味を持っている。そして等しく重要なことは、

¹ James R. Holmes, "From Mahan to Corbett," The Diplomat, December 11, 2011
<http://the-diplomat.com/flashpoints-blog/2011/12/11/from-mahan-to-corbett/>

この文書が、紛争地域に対する無制限な米国のアクセスという、いつまでも残っている幻想を打ち消そうとしていることである。

- ⑤ それどころか、JOAC の立案者は、米国遠征軍は地図上の重要な場所で重要な時に、特定の場所で一時的に、優位な状態を作り出す必要があると述べている。「いかなる領域での優越も広範囲に及ぶことはなく永続することもない。より地域に限定され一時的なものである」と主張している。陸空海各パワーの完全な統合運用のみが、敵のシステムを破壊するための機会を生かすことができる。仮に米国がコマンドを保持していたとしても、その後コマンドを失い、軍事力をもって再び奪還する必要性が出てくる可能性がある。日本軍による真珠湾への奇襲攻撃 70 周年の後に、JOAC が発表されたというのはおそらく偶然ではない。この時、米国海軍と空軍は、自分達を西太平洋から駆り立て、反撃に転じねばならなかったのだ。
- ⑥ JOAC は、西太平洋やインド洋地域においての戦闘に関して「マハニアン」から「コーベティアン」の前提への推移を示したと言える。
- ⑦ アルフレッド・マハン大佐は、敵艦隊を見つけ出して打ち破り、それによって制海権 (command of the sea) を勝ち取ることを司令官達に熱心に説いた。マハン は command という言葉を敵の支配下にある重要な海域を一掃、もしくは敵をほとんど逃亡者の如きにせしめる「傍若無人の如きパワー (overbearing power)」と定義している。彼は、永続的で全体的なコマンドの拡張は可能であると想定していたようだ。
- ⑧ マハンと同時期の人間である英国人歴史家のジュリアン・コーベットは「永続的で全面的なコントロール」は意義ある目標であると同意しているが、同時に彼は、それは達成不可能なものかもしれないと述べている。通常の状態とは uncommanded sea であり、それは単純に、すべての場所とすべての時間に対応可能な活動領域を誇る規模の海軍が存在しないからである。だからこそ海軍の司令官達は有限の期間に、敵から鍵となる地点のコントロールを奪い取ることを考える必要があった。
- ⑨ どんな海軍の軍事行動も直線的に進展するものではない。1911 年に出版されたコーベットの著作『海洋戦略の諸原則 (Some Principles of Maritime Strategy)』にも、論理的には、敵艦隊を打ち破った後に、海軍は敵の海岸の封鎖や上陸作戦といったコマンドの行使をできると書かれている。
- ⑩ 一方でコーベットが『海洋戦略の諸原則』で説明しているように、戦争は論理によって行われる訳ではなく、論理が規定する方法の手順は常に実践に則している訳ではない。コマンドを行使するための作戦を、コマンドを確保するための作戦とほぼ同時に行う必要に迫られるといったことが、海戦の特殊な状況下では避けられない。危険と困難が付随するものだと受け入れて、勝利する以前に、海軍はコマンドを行使せざるを得ないという可能性もある。
- ⑪ 米国陸軍、海軍、海兵隊、空軍の司令官達は JOAC を如何に行うか考えながらも、『海洋戦略の諸原則』の旧版を引っ張り出してくるよりもひどいことを行う危険性がある。

2. 解説

(1) ジュリアン・コーベット

この論説では、コーベットの戦略理論に即した制海権の考え方や統合作戦能力の重要性を JOAC のコンセプトを説明しながら紹介している。同時代を生きたマハンとは異なる海洋の戦略理論を作り上げた彼の略歴は以下のようになる。

1852年9月12日、コーベットはロンドンで生まれた。彼はケンブリッジ大学トリニティーカレッジ法学部をファースト・クラスの成績で卒業し、弁護士となる²。しかし弁護士としてそれほど働かずに旅行をしたり、海洋小説や海洋の歴史に関する本を執筆したりするようになった³。1893年には英国の海軍記録協会（Navy Records Society）で働くようになり⁴、そして1902年には英国海軍大学校（Royal Naval College, Greenwich）、1903年にはオックスフォード大学で歴史を教えている⁵。彼は軍務に服したことが一度もなく、海軍関係の戦略に関する高名な著作を書いたマハンやフィリップ・コロン（Philip Colomb, 1831-1899）、ラウル・カステクス（Raoul Castex, 1878-1968）、ハーバート・リッチモンド（Herbert Richmond, 1871-1946）とは異なる。そのような経歴からか、コーベットの戦略理論は、海軍将校の教育と米国の海軍力増強を意図したマハンの理論⁶と比べて思索の領域が広いと言える。コーベットは、自分の研究結果の要約である『海洋戦略の諸原則』を1911年に出版している。

(2) コーベットの戦略思想

政治の延長としての海軍

コーベットの主張した戦略思想の特徴は、『戦争論（On War）』を著したプロイセン王国の軍人カール・フォン・クラウゼヴィッツ（Karl von Clausewitz, 1780-1831）の思想を消化して戦略と外交政策を関連付ける必要性を強調したことである⁷。海軍の役割の1つを「外交努力の支援もしくは妨害⁸」とし、戦争は政治的な交わりの一形態であり、軍事力が目的を達成するために導入された時に始まる外交の延長線上にあるもの、としている⁹。それまでの海軍史では、海軍、陸軍、政治的イベントの間にわたって存在する広い関係性について書かれたものが少なかったが、彼の著作では国際政治、外交政策、国策、艦隊運用から関係者のことまで広く扱っている¹⁰。マハンと違いシーパワーだけでなく、英国の海洋帝国としての成功を、その海軍力、陸軍力、経済力、外交力の相互作用とその利用による包括的な政策として見出し、大陸学派にも海洋学派にも与せず、それらが競合するのではなく互いに補強し合う関係にあることを主張したことが、海洋関連の戦略思想において最も重要なコーベットの貢献だと言える¹¹。

海の制約と陸との補完関係

またコーベットがクラウゼヴィッツの考えを応用して主張したものが「制限戦争」である。島国であるか、もしくは大国から海によって隔てられており、なおかつ制海権を保持している国家は、自国

² John B. Hattendorf, ed. in chief, *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Vol.1, (Oxford: Oxford University Press, 2007), p. 502.

³ Ibid.

⁴ Eric Grove, "Introduction," in Sir Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Introduction by Eric Grove, (Annapolis: Naval Institute Press, 1989, first published, 1911) p. xiii-xv.

⁵ 高橋弘道編著『戦略論体系 8 : コーベット』（芙蓉書房、2006年）285頁

⁶ John Tetsuro Sumida, *Inventing Grand Strategy and Teaching Command: The Classic Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered* (The Johns Hopkins University Press, 1997), pp. 106-107.

⁷ Geoffrey Till, *Seapower a Guide for the Twenty-first Century*, 2nd ed., (London: Frank Cass, 2009), p. 57.

⁸ Julian S. Corbett, *England in the Seven Year's War*, Vol 1, (London: Greenhill Books), p. 6.

⁹ Barry D. Hunt, "The Strategic Thought of Sir. Julian S. Corbett," in John B. Hattendorf, Rosert S. Jordan, and Robert O'Neill eds., *Maritime Strategy and the Balance of Power: Britain and America in the Twentieth Century*, (New York: St. Martin Press, 1989), p. 115.

¹⁰ John B. Hattendorf, *Naval History and Maritime Strategy*, (Florida: Krieger Publishing Company, 2000), p. 82.

¹¹ Hunt, "The Strategic Thought of Sir. Julian S. Corbett," p.111.

が欲するように戦争を拡大したり縮小したりすることができる。そういった戦略環境と能力に恵まれた国家は「派遣によって制限された戦争¹²⁾」が可能なのだ。事実、英国はシーパワーの利便性を最大限に活用し、ヨーロッパ大陸へビジネスライクにアプローチを行い、ヨーロッパの勢力均衡を操っていた。

一方で、コーベットは海軍史を研究していて、シーパワーのアドバンテージと同様にその限界にも気が付くようになった¹³⁾。彼は用いられた戦術よりも、海軍が戦争の結果に対してどのような結果をもたらしたかを見極めていた。英国がトラファルガーの海戦で勝利したものの、その後ナポレオン戦争が10年続いたことにコーベットは注目した¹⁴⁾。シーパワーによる戦闘は防衛的な戦いであり、強力な大陸国家との戦争の最終段階では無力であると考えた¹⁵⁾。英国もシーパワーだけではせいぜいバランス止まりであると考え、強大な大陸国家を打ち破るには海軍と陸軍による統合作戦と大陸の同盟国の存在が必要であると考えた。コーベットがトラファルガーの海戦を海軍の偉大な栄光として扱うのではなく、戦争の結果に対するシーパワーの制約を見出していることに、当時の彼の著作の読者達は驚いたという¹⁶⁾。

コーベットは政府のより大きな目的のために様々な方法で圧力をかけ、陸軍や外交官、同盟国を助けるのが海軍であると考えた¹⁷⁾。マハンが海軍戦略という言葉をよく使ったが、コーベットはより広い「海洋戦略」と言う言葉を使い¹⁸⁾、海洋戦略と海軍戦略を区別することによって海軍至上主義者と距離を置いた。コーベットは、人々が生活を営んでいる陸上こそが人類にとって最も重要な戦略空間であることを主張し、そこから海軍と陸軍の統合作戦の重要性を強調し、それを「海洋戦略」と呼んだ¹⁹⁾。海軍史と陸軍史を離して分析するべきではないと考え、陸軍は「海軍は自分達に何をできるようにしてくれるのか」、海軍は「陸軍は何をしてほしいのか」と考えるべきだと主張し²⁰⁾、ランドパワーとシーパワーは対立するのではなく補完し合う関係であり、海洋戦略は「大陸戦略」の延長であると考えた²¹⁾。コーベットは安易な極論や二元論に流されず、国家の本来の目的を考慮しながら国家戦略を俯瞰していた。

制海権と海上交通路

ホームズも指摘しているが、マハンとコーベットでは制海権に関する認識に違いがある。コーベットが持つ、絶対的な制海権に対する懐疑の大きな理由の1つは、戦略空間としての陸地と海洋の違いである。人間は陸を占領したように海を占領することはできず、味方以外の勢力を完全に排除し、なおかつそこに自分達が居住したりはできないのである²²⁾。制海権についてコーベットは以下のように主張している。

¹²⁾ 高橋『コーベット』285頁。

¹³⁾ Donald M. Schurman, *Julian S. Corbett, 1854-1922: Historian of British Maritime Policy from Drake to Jellicoe*, (London: Royal Historical Society), p. ix.

¹⁴⁾ Hattendorf, *Naval History and Maritime Strategy*, p. 83.

¹⁵⁾ *Ibid.*, p. 84.

¹⁶⁾ *Ibid.*, p. 82.

¹⁷⁾ Hunt, "The Strategic Thought of Sir. Julian S. Corbett," p.111.

¹⁸⁾ Till, *Seapower*, p. 59.

¹⁹⁾ Sir Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Introduction by Eric Grove, (Annapolis; Naval Institute Press, 1989, first published, 1911), pp. 15-16.

²⁰⁾ Hattendorf, *Naval History and Maritime Strategy*, p. 84.

²¹⁾ Hunt, "The Strategic Thought of Sir. Julian S. Corbett," p. 123.

²²⁾ Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, pp. 91-106.

海戦の目的は常に、直接的もしくは間接的に、制海権を確保するか、もしくは敵が確保するのを防ぐかである。・・・海軍に関する思索において最も共通する誤りの源は、もし一方の交戦国が制海権を失うと、即座に制海権が他方の交戦国に移るという大変一般的な仮定である。大まかな海軍史の研究によって、このような仮定が誤りであることが十分に明らかにされている。海戦における最も一般的な状況は、どちら側もコマンドを保持しておらず、正常な状態というのは支配された海ではなく、支配されていない海であるということを示している²³。

彼は、制海権が白か黒、取るか取られるかといった二元論では片づけられないことを論じ、「海軍の戦争の目的は、交通の管制であり、陸上の戦争のような領土の占領ではない²⁴」と、海と陸の戦略空間としての違いについて明確に示した。コーベットは、マハンの言うように海軍の理想的な目標は敵海軍の撃滅だということに同意しつつも、そういったことは現実にはなかなか起き難いと考え、あくまで海軍の目的は制海権の獲得やそれを巡る争いに関することであり、もう1つの目的が海上交通路をコントロールすることであると主張した²⁵。コーベットが防御と分散を重視し、「現存艦隊 (fleet in being)」による一時回避のような海軍のプレゼンスによる静かなプレッシャーの重要性を主張したことは、海軍力の集中と艦隊決戦を重視したマハンの見解とは異なるものであった。コーベットが基本的にマハンのアイデアに対抗心を持っていたことは否めないが²⁶、クラウゼヴィッツを見事に応用し孫子の『兵法』にも類似しているといわれるコーベットの理論は²⁷、理論の活用の見本であり、また彼の理論も他のものに応用することができる。

(3) マハンかコーベットか？

マハンがその名前を歴史に残したのはシーパワーを提唱することによって国家にとっての海洋と海軍、そしてそれらに関連した国際関係の重要性を主張したからであり、主に「海上貿易は大国の経済発展にとって必須である」、「国家が自国の貿易を保護しつつ敵国のそれを遮断するためのもっとも良い方法は、海上優勢 (naval supremacy) を保持することができるような戦艦で構成された艦隊を配備すること」、「海軍によって海上優勢を確立した国家は、自国よりも軍事的に強い国でも打ち負かすことができるようになる」の3つを強調した²⁸。マハンが『海上権力史論』を発表した当時は、「海を制するという事は、現在まで体系的に評価されたことも、説明されたこともない歴史的要素²⁹」であった。当時の『タイムズ』誌は、このマハンを「新しいコペルニクス」と報道したという³⁰。現代地政学の祖と言われるハルフォード・マッキンダー (Halford Mackinder) は、マハンが成したことについて、「海は、常に切れ目のない一つの海だった。けれども、この偉大な事実がもつ本当の意味は、わずか数年前まで全面的に理解されていなかった。その完全な意味が把握されなかったのは、よ

²³ Ibid., p. 91.

²⁴ 高橋『コーベット』84頁。

²⁵ 同上148頁。

²⁶ See, for example, Eric Grove, "Introduction," p. xxxiv.

²⁷ Michael Handel, "Corbett, Clausewitz, and Sun Tzu," *Naval War College Review*; Autumn 2000; pp. 106-124.

²⁸ ジョン・スミダ「地政学者アルフレッド・セイヤー・マハン」コリン・グレイ、ジェフリー・スローン編著『進化する地政学：陸、海、そして宇宙へ』奥山真司訳・解説（五月書房、2009年）94-95頁。

²⁹ フィリップ・A・クロール「海戦史研究家アルフレッド・セイヤー・マハン」『現代戦略思想の系譜』防衛大学校「戦争・戦略の変遷」研究会訳（ダイヤモンド社、1989年）396頁。

³⁰ 同上、394頁。

うやく最近になってからの出来事だといっているとおもわれる³¹と述べている。一般的に言われているマハンの主張のイメージは、海上交通路・海運の重要性、海軍の根拠地の重要性、海軍力の集中、海上封鎖の効果、といったものを強調したことである。マハンは『海上権力史論』を出版して当時の列強の指導者や海軍軍人に称賛されたが、マハンのこういった主張に対して、各国の軍拡を煽り大戦のきっかけになった可能性や海軍至上主義であること、技術の進歩を予測できなかったことが主に非難の的となった。その後しばしばあたかも艦隊決戦主義、艦隊巨砲主義の元凶のように言われ³²、また膨張主義者、大海軍主義者、プロパガンティスト等とも評されている³³。

それに対してコーベットは、マハンの海軍万能主義・海洋至上主義的な主張やそれを好む当時の風潮を中和するような理論を展開し、統合作戦、制限戦争、政治・外交の目的と海軍の活動を一致させること、海上交通のコントロール、通商保護・破壊、現存艦隊といったことの重要性を主張した³⁴。コーベットの著作には、より一般的な国家戦略のマニュアルにしたいという意図があり、海軍を強調しすぎるものとして煽られることを疑問視していた³⁵。コーベットの英国海軍大学校での講義は、民間出身の専門家ということで学生の不審を完全には払拭することができなかった³⁶。彼の防御の優位性を論じた戦略思想は、当時の英国海軍の気質とは反りが合わず批判の対象になり³⁷、旧日本海軍でも彼の戦略思想は評価されなかった³⁸。コーベットの功績は死後数十年の間、英国や米国でもほとんど無視され続け、その後徐々に光が当てられるようになっていった。

(4) 中国とコーベット

当月報 2011 年 5 月号の情報分析における『論文解題「大陸国家が海に向かう時」』では、中国がマハンの『海上権力史論』を高く評価し、通商の保護と海上交通路の重要性を認識して、「大陸国家」から「海洋国家」への転換を図っていることについて触れた。中国はマハンの戦略思想を基にシーパワーを今後の国家発展の柱に据えていたが、シーパワーが徐々に形になって来た近年、海洋国家としてのさらなる進化を試み、戦略の方向性をコーベットの理論の応用へ移行しつつある。そのことがジェイムズ・ホームズと米国海軍大学教授トシ・ヨシハラ (Toshi Yoshihara) によって書かれた、米国海軍協会 (United States Naval Institute: USNI) が発行している、*Proceedings*、2010 年 12 月号の論文、“China’s Navy: A Turn to Corbett?” で述べられている。この論文によると、2008 年以降『海洋戦略の諸原則』への綿密な評価やマハンとの比較が、中国の軍事分野における論文で現れるようになった³⁹。中国の専門家達はシーパワーの基本枠組みをマハンから学び信頼しているが、「マハンしか知らないということは危険である」とし、コーベットのシーパワー理論を非常に高く評価している⁴⁰。

³¹ 曾村保信「訳者解説」ハルフォード・ジョン・マッキンダー『マッキンダーの地政学：デモクラシーの理想と現実』曾村保信訳（原書房、2008 年）39 頁。

³² 北村謙一「訳者解説：シーパワーをいかに捉えるべきか—その今日的意義—」アルフレッド・T・マハン『マハン海上権力史論』北村謙一訳、戸高一成解説（原書房、2008 年）15 頁。

³³ 同上、5 頁。

³⁴ たとえば次の文献を参照：高橋弘道「海洋戦略の系譜—マハンとコルベット—（3 海洋力理論）『波濤』第 166 号（2003 年 5 月）20 頁；高橋弘道編著『戦略論体系 8：コーベット』（芙蓉書房、2006 年）284-317 頁。

³⁵ Eric Grove, “BR 1806, Joint Doctrine and Beyond,” in Andre Dorman, Mike Lawrence Smith, and Matthew R. H. Uttley, eds, *The Changing Face of Maritime Power* (New York: Palgrave Macmillan, 1999), p. 63.

³⁶ Hunt, “The Strategic Thought of Sir Julian S. Corbett,” p.112.

³⁷ たとえば次の文献を参照せよ：Till, *Seapower*, p. 61.

³⁸ 高橋『コーベット』304 頁。

³⁹ James R. Holmes, Toshi Yoshihara, “China’s Navy: A Turn to Corbett?,” *Proceedings Magazine*, 2010, Vol.136, No.12, U.S. Naval Institute, Annapolis, <<http://www.usni.org/magazines/proceedings/2010-12/chinas-navy-turn-corbett>>

⁴⁰ Ibid.

この論文では中国とコーベットの戦略理論との関係について主に、①陸を重要視するコーベットは、巨大な大陸国家の伝統を持つ中国と相性が良い、②中国海軍による制海権の説明および定義は、コーベットの理論を参考にしていることが明らかである、③クラウゼヴィッツの影響を受けたコーベットの主張する積極的な防御・真の防御とは、あくまで攻撃の機会を伺うものであり、毛沢東の持久戦に連なるものと考えることができる、④コーベットが唱えた戦力の柔軟な凝集は、中国の広い海岸線に適している、⑤海洋における中国の周辺地域は、数多くの島々と領土・領海問題を抱えており、海軍力と上陸作戦をつなげるコーベットの著作は、そういった地域で活動する中国海軍の作戦を手助けする、といった点を指摘している⁴¹。

海の重要性に関するマハンの思索は深く哲学的であり、時代を経ても色褪せず人々を魅了する説得力がある⁴²。中国はそういったマハンのシーパワー理論を国家海洋戦略の中心に据えながらも、それだけでは不十分であると理解している。そのため、中国の専門家達は、マハンだけでなくバランス良く大局的な視点を取り入れたコーベットの戦略理論を研究し、実際の運用面・政策面においてマハンとコーベットを巧みに使い分け、自国の戦略環境へ適用しようと試みている。一党独裁の政治システムとはいえ、目的を定めてその方向に素早くかつ柔軟に力を注ぐ中国の姿勢は敬意を抱かせるものだ。

(5) 日本への含意

台湾を制圧するために必須である洗練された統合作戦や JOAC へのコーベットの主張の応用だけでなく、たとえば、中国が力を入れている「宇宙戦略」にもコーベット理論の有効性が注目されている⁴³。そして、現在米国による対中国の戦略として話題となっている「オフショア・balancing」は、コーベットが述べた制限戦争との関連を連想させる。コーベットの戦略理論は中国と米国双方の戦略に深く関わっていることが窺われ、両国の影響を強く受ける運命にある日本人がコーベットやマハンを理解することは不可欠である。コーベットの現代に通じる先見性の確かさを無視することはできない⁴⁴。

マハンやコーベットの見解は、称賛されるべきものもあれば、批判されるべきものもあるだろう。時代によって彼らの戦略理論を応用する必要がある場合もあれば、必要がない場合もあり、時代・情勢の変化によって彼らの評価は大きく揺れることとなる。確かなのは、戦略学の歴史において、マハンもコーベットも偉大な人間であり、時代を経ても変わらない輝きがその主張の中には存在するということだ。彼らの主張の中から何を抽出し、何を学び、どのように応用するのか。戦略やシーパワーを使いこなすためには、それを見極められるか否かに、国家や組織の英知が試されるのである。しかしそれ以前に、我が国のこういった戦略理論を研究する土壌は貧しく、判断の元となる「知」の蓄積が乏しいという現実には心許ない限りである。日本ではこのような理論面から話をするための基礎的な知識が欠けているためにホームズや中国海軍の専門家たちの議論についていけない部分がある。我々日本人も、このような海外の記事を読み込むことによって、その議論の前提となる知識から吸収していく必要があるのではないだろうか。

(文責 関根 大助)

⁴¹ Ibid.

⁴² See, for example, James R. Holmes, "What's the Matter with Mahan?," May 2011, Vol. 137, No.5, <http://www.usni.org/magazines/proceedings/2011-05/whats-matter-mahan>.

⁴³ See, for example, Lieutenant Commander John J. Klein, U.S. Navy, "Corbett in Orbit," *Naval War College Review*, Winter 2004, Vol. LVII, No 1, pp. 59-74; and John J. Klein, *Space Warfare: Principles, Strategy and Policy*, (London Routledge, 2005).

⁴⁴ 例えば、現在の『英国海洋ドクトリン: BR1806 (British Maritime Doctrine: BR1806)』はコーベットの影響を強く受けて書かれている。

海洋政策研究財団

〒105-0001 東京都港区虎ノ三丁目4番10号 虎ノ門35森ビル
TEL.03-5404-6828 FAX.03-5404-6800

((財)シップ・アンド・オーシャン財団は、標記名称にて活動しています)