

## 資料2

# 北極海をめぐる国際社会の取組と安全保障

平成23年度第2回日本北極海会議



平成23年9月15日  
 外務省総合外交政策局  
 海上安全保障政策室長  
 瀬尾 正嗣

## 北極をめぐる国際法

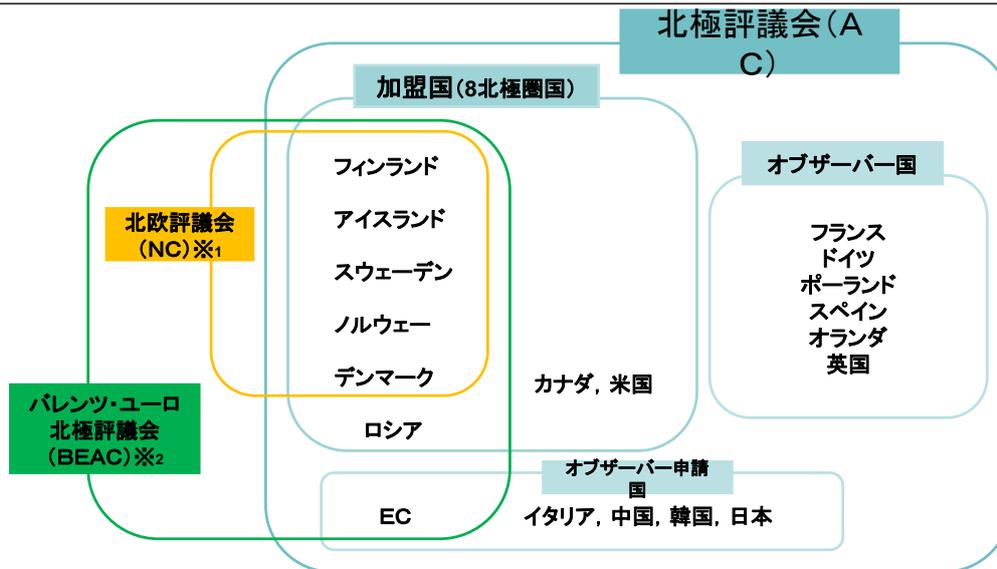
- ・北極には南極条約のような条約はない。
- ・北極海は「海」であり、国連海洋法条約が適用される。
- ・解釈・運用について、立場によって(沿岸国・利用国など)見解が異なり得る(例えばロシアやカナダが北極海航路の相当部分につき、「内水」の主張をしたり、EEZの航行について沿岸国に事前の許可を求めることを義務化する等。)

### 【国連海洋法条約第234条:氷に覆われた水域】

沿岸国は、自国の排他的経済水域の範囲内における氷に覆われた水域であって、特に厳しい気象条件及び年間の大部分の期間当該水域を履う氷の存在が航行に障害又は特別の危険をもたらし、かつ、海洋環境の汚染が生態学的均衡に著しい害又は回復不可能な障害をもたらすおそれのある水域において、船舶からの海洋汚染の防止、軽減及び規制のための無差別の法令を制定し及び執行する権利を有する。この法令は、航行並びに入手可能な最良の科学的証拠に基づく海洋環境の保護及び保全に妥当な考慮を払ったものとする。



# 北極に係る多国間の様々な枠組み



※1Nordic Council:北極地域の発展を目指す政治的フォーラムの評議会。北極について、先住民や住民の社会文化の発展、持続可能な資源、環境保護等に取り組む。

※2バレンツ・ユーロ北極評議会(BEAC: Barents Euro-Arctic Council):バレンツ地域に関する問題について各国が協力するためのフォーラム。北極海海上運輸の運営委員会を開催。

<地方自治体レベルの枠組み>

北方圏フォーラム:北極圏を中心に寒冷地の経済・環境等の問題解決の為に協力する組織。アイスランド、ロシア、カナダ、米国、中国、韓国、日本より17団体が参加。

<民間の枠組み>

国際北極科学委員会(IASC:International Arctic Science Committee):極北地域及び当地域の地球システムにおける役割に関する科学的理解を深める為、最先端の学際的研究を促進する組織(19カ国(上の図にある国家にスイスを加える。))の研究機関で構成される)。日本からは、神田啓史氏(国立極地研究所北極観測センター長)が委員として参加。

## 北極評議会(AC)

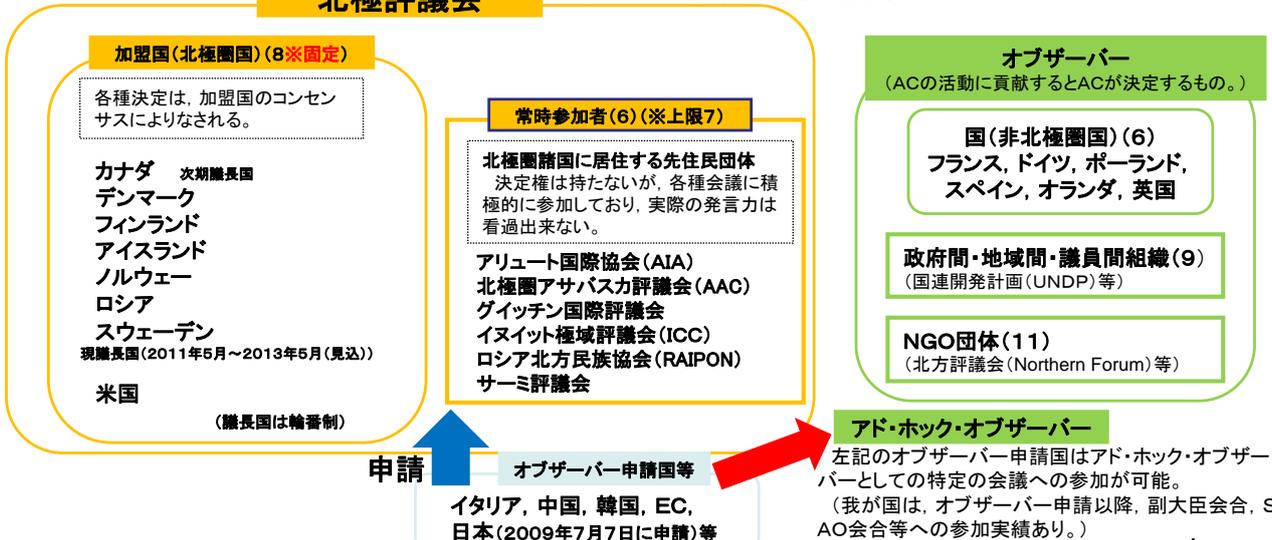
経緯:「オタワ宣言」(1996年9月)に基づき、ハイレベルの政府間協議体として設立。

目的:北極圏に係る共通の課題(持続可能な開発、環境保護等)に関し、先住民社会等の関与を得つつ、北極圏諸国間の協力・調和・交流を促進する。

各種会合:

- (1)閣僚会合  
隔年開催。前回(第7回)会合は2011年5月にグリーンランド自治領(デンマーク)・ヌークで開催。(日本からもアド・ホック・オブザーバーとして出席)。
- (2)副大臣会合  
2010年5月に初会合開催、今後隔年開催される見込み。
- (3)高級北極実務者(SAO)会合  
最低年2回、議長国の呼びかけにより開催。
- (4)分野別作業部会  
現在、6部会が活動中(汚染対策、監視・評価、動植物保護、緊急対応、海洋環境保護、持続可能な開発)。

### 北極評議会



アド・ホック・オブザーバー  
左記のオブザーバー申請国はアド・ホック・オブザーバーとしての特定の会議への参加が可能。  
(我が国は、オブザーバー申請以降、副大臣会合、SAO会合等への参加実績あり。)

## 我が国の北極評議会へのオブザーバー資格申請

- 2009年4月の南極条約/北極評議会合同閣僚会合(於:ワシントンD.C.)において橋本聖子外務副大臣(当時)から北極評議会へのオブザーバー参加に対する関心を表明し、同年7月に正式にオブザーバー資格申請。以後、アドホック・オブザーバーとして以下の会合に参加。

- 2009年11月 高級北極実務者(SAO)会合(於デンマーク)  
持続可能な開発作業部会(SDWG)(於デンマーク)
- 2010年 2月 北極圏監視評価プログラム作業部会(AMAP)(於米国)  
4月 SAO会合(於グリーンランド(デンマーク自治領))  
5月 副大臣会合、インフォメーション・デー(於デンマーク)  
10月 SAO会合(於フェロー諸島(デンマーク自治領))
- 2011年 3月 SAO会合(於デンマーク)  
5月 閣僚会合(於グリーンランド(デンマーク自治領))



5

## 北極をめぐる安全保障: その1

- 北極海航路が確立すると、東アジアから欧州へ、マラッカ海峡やスエズ運河を通過しない航路ができる。海上航路のリスク分散が可能となる一方、これら海峡、運河の戦略的価値や拠点国に影響する可能性あり。
- 同時に、北極海航路の安全確保は、沿岸国に大きく依存することになる。新たな拠点、ベーリング海峡沿いでは、新たに重要な拠点都市出現の可能性もあります。
- 各海域間の機動的な展開が可能になり、地域の軍事バランスに影響を与える可能性あり。
- 資源開発や境界画定をめぐり、様々な対立が顕在化する可能性あり。

6

## 北極をめぐる安全保障: その2

### [ロシアへの影響]

- 北極海の氷が減少すると、大陸国家であるロシアは、海洋国家として発展する可能性が加わる。
- 北極海を背にして守りを固めていたのに、外国の艦船などの進出可能性により防衛上の困難が生じる。

### [ロシアの対応]

- 「国家安全保障戦略」[2009年]に、北極の記述をし、「北極軍」の創設も、見込んでいる。
- 北極海上空に戦略爆撃機(ツポレフ95MS)を飛ばし、太平洋艦隊の基地(ウラジオストク)と北方艦隊の基地(セヴェロモルスク)との連携やボレイ級SSBN(弾道ミサイル原子力潜水艦)8隻の建造を計画。

### [中国の利益]

- 良好な中ロ関係を維持し、北極からの石油供給を増大できるなら、石油輸入をインド洋から南シナ海を通る海上輸送ルートに依存している中国は、マラッカ海峡やインドネシアのスダ、ロンボク海峡や台湾付近のチョークポイントを通過しなければならないという戦略上の脆弱性を大幅に緩和できる。

## 北極をめぐる安全保障: その3

北極海の航行が可能になった際の現在見込める最大の受益者はロシア北方の資源を運び出す中国。

### [中国の対応]

- 1993年にウクライナから極地調査用砕氷船「雪龍」(Xuelong)を取得。
- 2006年には、北極評議会にオブザーバー申請  
(なお、韓国も同年申請。日本の4年前)

### [日本の対応]

- 北極海航路を自由かつ安全に利用することが日本の利益ならば、日本は砕氷船建造技術を用いて北極海の自由かつ安全な航路の確保のために、ロシアを含む北極評議会の沿岸国に積極的に協力することも一案。(因みに自由かつ安全な航路の確保は、南シナ海をめぐるASEANと中国の対立に関して、日米が最も重視し確保すべきものとして各国に働きかけているもの)
- 日本海の船舶航行量の増加により、日本は、日本海沿岸の港湾整備を通じた地方経済の活性化の他、国際海峡〔津軽、宗谷〕の各国による利用拡大の可能性もある。

## 我が国の取組：政府部内の活動

### ○ 外務省における「北極タスク・フォース(ATF)」

2010年9月、北極に関する国際法的観点を含む外交政策に分野横断的に取り組む省内の体制を整備するため、「北極タスクフォース」を立ち上げ。

### ○ 文部科学省における「北極研究検討作業部会」

2010年7月、日本における北極に関する組織的かつ継続的な観測・研究体制を整備し、関係省庁・機関間の連携をより強化し、我が国の北極研究の一層の推進を図るため、地球観測推進部会に北極研究検討作業部会を立ち上げ。2011年4月に「グリーン・ネットワーク・オブ・エクセレンス」(GRENE)事業北極気候変動分野として「北極環境研究コンソーシアム」を運営することを決定した。