

# 海洋安全保障情報月報

2007年3月号



## 目次

2007年3月の主要事象

1. 情報要約

- 1.1 治安
- 1.2 軍事
- 1.3 外交・国際関係
- 1.4 海運・資源・環境・その他

2. 情報分析

安全保障協力に関する日豪共同宣言 ～域内の反応とその意義～

3. 特集

「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全の向上に関するシンポジウム」について

<資料> 笹川陽平・日本財団会長開会挨拶

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。

発行者：秋山昌廣

執筆者：秋元一峰、犬塚勤、今泉武久、上野英詞、小谷哲男、友森武久、浅野裕子

---

本書の無断掲載、複写、複製を禁じます。

## 2007年3月の主要事象

**治安：**マラッカ海峡の航行の障害になっている2隻の沈船を2007年中に撤去するため、現在、準備作業が進行中である。サルベージ作業は6カ月からそれ以上と見込まれている。

クアラルンプールにおいて13日、14日の両日、マラッカ・シンガポール海峡の航行の安全・環境保全に関するシンポジウム (the Symposium on the Enhancement of Safety of Navigation and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore) が開催された。この会議の概要、及び資料：笹川日本財団会長開会挨拶については、「特集」参照。

シンガポールは28日、チャンギ海軍基地に隣接してチャンギ指揮統制 (C2) センターを新設した。C2 センターは、海洋安全保障担当機関の間の他省庁間協力、インターオペラビリティを促進すると共に、国際的な協力と各国間のインターオペラビリティを促進する。

**軍事：**2日付けの米紙、ワシントン・タイムズは、同紙が入手した米海軍情報部 (ONI) の中国の潜水艦戦力の増強に関する分析レポートの概要を報道した。

中国全国人民代表大会の報道官は4日、2007年国防費が3,509億2,100万元 (449億4,000万米ドル) で、前年比17.8%増であると発表した。

パキスタン海軍の主宰による多国間海軍演習、AMAN-07 (or Peace-07) は、6日から11日まで、パキスタンのカラチ沖のアラビア海で実施される。中国海軍からは2隻のフリゲート、連雲港と三明が参加した。中国海軍が多国間軍事演習に参加するのは、これが初めてである。

中国の軍事問題に詳しい消息筋は27日、中国共産党の内部資料によるとして、中国が9万3,000トン級の原子力空母の建造計画、「085工程」を推進しており、また4万8,000トン級の通常型空母の建造計画、「089工程」もあると、と伝えた。

米海軍は30日、空母カール・ビンソン (CVN70) の母港を2010年初頭までに、米西海岸のカリフォルニア州サンディエゴに移すと発表した。

**外交・国際関係：**安倍首相は13日、来日したハワード豪首相と会談し、「安全保障協力に関する日豪共同宣言」に署名した。日本が米国以外の国と安全保障面で包括的な共同宣言を出すのは初めてである。(詳細は、分析参照)

胡錦濤中国国家主席は26日、ロシアを訪問し、同日プーチン大統領と会談した。両首脳は、戦略的パートナーとして中口間の協力関係を発展させることに合意した。

**海運・資源・環境・その他：**パキスタンのグワダル港が20日開港した。パキスタンのムシャラフ大統領は20日、グワダル港の開港式典で、グワダル港は中央アジアとの貿易のゲートウェイになると、その意義を強調した。

# 1. 情報要約

## 1.1 治安

### 3月6日「オーストラリア、ASEAN5カ国との対テロ協力強化へ」(Channel News Asia, March 6, 2007)

オーストラリアは6日、ジャカルタでインドネシアと共催した会議で、会議に参加したマレーシア、タイ、フィリピン、シンガポールを加えた、ASEAN5カ国との間で、域内における対テロ協力を強化することに合意した。ASEAN5カ国とオーストラリアの外相は、過去3年間に大きな成果が見られたが、テロとの戦いでは未だなすべきことが多くあることを確認した。域内では、テログループが利用する恐れのある個人携帯型対空火器や化学剤の移動を阻止することに、今後力点が置かれることになろう。

### 3月8日「ラザク・マレーシア副首相、沿岸3カ国の努力を自賛」(AFP, March 8, 2007)

マレーシアのラザク副首相は8日、マラッカ海峡沿岸国が安全確保を全面的に掌握していることから同海峡はより安全になった、国際海事局(IMB)の海賊事案に関する2006年報告書がそれを証明している、と語った。同副首相は更に、マレーシア海洋法令執行庁(MMEA)の創設や沿岸国による合同哨戒活動の強化がマラッカ海峡の安全確保に非常に効果的であったことを証明している、と強調した。(IMB年次報告書については、本月報2007年1月号分析参照)

### 3月12日「マラッカ海峡、2隻の沈船を撤去へ」(The Star Online, March 12, 2007)

マラッカ海峡の航行の障害になっている2隻の沈船、リング沖の商船、Californiaとマラッカ沖の客船、Bahtera Emasを2007年中に撤去するため、現在、準備作業が進行中である。マレー半島海上交通局(the Marine Department of Peninsular Malaysia)が、環境局や水産局などの他の政府機関と協力して撤去作業を進めている。数百万リングギットと見られる撤去費用については、船主が責任を負うことになるといわれる。Californiaは2006年にコンテナ船、Sinokor Seoulとの衝突事故で沈没し、Bahtera Emasは2002年に沈没した。サルベージ作業は6カ月からそれ以上と見込まれている。

国際レベルでは、マラッカ海峡分離通航制度(Traffic separation Scheme: TSS)で、航行の安全を確保するために今後5年間で12隻の沈船を撤去することが、国際海事機関(IMO)のクアラルンプール会議で合意された。(これについては、本月報、2006年9月号解説参照)この問題は、2007年のシンガポール会議で更に議論されることになっている。

海上交通局では、ランカウイからワンファザムバンクまでの235カイリに自動識別装置(an automatic identification system: AIS)を追加設置することになっている。現在、17カ所のAIS基地がワンファザムバンクからジョホール先端、タンジュン・ピアイまでに設置されている。このシステムは、船舶の位置、速度、船名、コールサイン、行き先、積荷などのデータを自動的に捕捉し、通報する。AISがマラッカ海峡の北端の出入り口に設置されれば、特に客船やフェリーの通行の安全が強化されるであろう。

3月13日「米下院委員会、LNGタンカーに対するテロ攻撃の影響に関する分析報告書公表」  
(MARINE LOG, March 14, 2007)

米下院エネルギー・商業委員会は13日、会計検査院(GAO)が実施した、LNGタンカーに対するテロ攻撃による住民への影響について更なる研究を必要とするとして、報告書を公表した。GAOは、下表の6つの公表された研究結果を比較検討した。大規模なLNGの漏洩に関するデータがこれまでなかったことから、仮定に基づく分析のために多様な見積もりが導き出されている。これらの仮定データには、貯蔵タンクの大きさ、漏洩したLNGの量、風力や波高などの環境要件などが含まれる。Sandia国立研究所の研究の1つは、熱による被災範囲を1マイル(1,652メートル)と見積もっている。連邦関係機関は、この結論をLNG輸入ターミナル新設に関する評価基準としている。GAOの専門家は、LNG漏洩が住民に影響を及ぼすことについては同意しているが、影響の範囲については更なる研究が必要である、と見ている。

Table 1: Key Assumptions and Results of the LNG Spill Consequence Studies

	Key assumptions					Key results			
	Hole size (m <sup>2</sup> )	Number of tanks that rupture (cascading failure)	Wind speed and its effect on waves (m/s)	Wind speed and its effect on fire (m/s)	Spill volume (m <sup>3</sup> )	Fire surface emissive power (kW/m <sup>2</sup> )	Pool diameter (meters)	Distance to the 5kw/m <sup>2</sup> heat level (meters)	Duration (minutes)
Quest Consultants Inc. (Quest) <sup>a</sup>	19.6	1	1.5	1.5	12,500	<sup>b</sup>	156	497	14.3
	19.6	1	5.0	5.0	12,500	<sup>b</sup>	146	531	16.6
	19.6	1	9.0	9.0	12,500	<sup>b</sup>	110	493	28.6
Sandia National Laboratories (Sandia)	2	3	<sup>c</sup>	<sup>c</sup>	37,500	220	209	784	20
	5	3	<sup>c</sup>	<sup>c</sup>	37,500	220	572	2,118	8.1
	5	1	<sup>c</sup>	<sup>c</sup>	12,500	350	330	1,652	8.1
	5 <sup>d</sup>	1	<sup>c</sup>	<sup>c</sup>	12,500	220	330-405	1,305-1,579	5.4-8.1
	12	1	<sup>c</sup>	<sup>c</sup>	12,500	220	512	1,920	3.4
Pitblado, et al. (Pitblado) <sup>e</sup>	1.77	1	<sup>c</sup>	3.0	17,250	<sup>b</sup>	171	750	32
ABS Consulting (ABSC) <sup>f</sup>	0.79	1	<sup>c</sup>	8.9	12,500	265	200 <sup>g</sup>	650	51
Fay (Fay) <sup>h</sup>	19.6	1	<sup>c</sup>	8.9	12,500	265	620 <sup>g</sup>	1,500	4.2
Fay (Fay) <sup>h</sup>	20	1	<sup>c</sup>	<sup>c</sup>	14,300	<sup>b</sup>	<sup>b</sup>	1,900	3.3
Lehr and Simecek-Beatty (Lehr) <sup>i</sup>	<sup>b</sup>	<sup>b</sup>	<sup>c</sup>	<sup>c</sup>	500	200	<sup>b</sup>	500	2-3

Source: GAO analysis of spill consequence studies.

<sup>a</sup>"Modeling LNG Spills in Boston Harbor." Copyright© 2003 Quest Consultants, Inc., Norman, OK 73609; Letter from Quest Consultants to DOE (October 2, 2001); Letter from Quest Consultants to DOE (October 3, 2001).

<sup>b</sup>Information not available.

<sup>c</sup>Not included in the model.

<sup>d</sup>The study examined multiple scenarios of 5m<sup>2</sup>. The ranges listed summarize the highest and lowest values for those scenarios.

<sup>e</sup>R. M. Pitblado, J. Baik, G. J. Hughes, C. Ferro, and S. J. Shaw. "Consequences of Liquefied Natural Gas Marine Incidents." *Process Safety Progress* 24 no. 2 (June 2005).

<sup>f</sup>ABS Consulting Inc. *Consequence Assessment Methods for Incidents Involving Releases from Liquefied Natural Gas Carriers*. May 13, 2004. FERC "Staff's Responses to Comments on the Consequence Assessment Methods for Incidents Involving Releases from Liquefied Natural Gas Carriers," June 18, 2004.

報告書は以下から入手可能 ; <http://www.gao.gov/new.items/d07316.pdf>

### 3月13～14日「マラッカ・シンガポール海峡の航行の安全・環境保全に関するシンポジウム、開催」(The Nippon Foundation HP, March 14, 2007)

クアラルンプールにおいて13日、14日の両日、マラッカ・シンガポール海峡の航行の安全・環境保全に関するシンポジウム (the Symposium on the Enhancement of Safety of Navigation and Environmental Protection of the Straits of Malacca and Singapore) が開催された。この会議は、マレーシア海事研究所 (the Maritime Institute of Malaysia)、インドネシアの東南アジア研究センター (the Centre for Southeast Asian Studies)、シンガポールの S.ラジャラトナム国際研究大学 (the S. Rajaratnam School of International Studies)、及び日本財団の共催によって開催された。(会議の概要、及び資料：笹川日本財団会長開会挨拶については、本月報「特集」参照。)

### 3月19日「連合任務部隊150 (CTF-150) の現況」(AP, March 19, 2007)

ドイツ海軍フリゲート、ブレーメン (FGS Bremen) 艦上から AP 通信が伝える、CTF-150 の現況は以下の通り。①CTF-150 は、バーレーンを基地とする連合任務部隊で、米国、フランス、サウジアラビア、デンマーク、イタリア、スペイン、英国、カナダ、ドイツ、バーレーン、ニュージーランド、パキスタン及びシンガポールの13カ国の海軍艦艇で構成される。②現在、9カ国の艦艇からなる艦隊が、14カ国の1万9,000キロに及ぶ海岸線に沿って、米国の面積に匹敵する620万平方キロの海域を哨戒している。③この海域の最大の脅威は3つのチョークポイントに対する攻撃で、こうした攻撃が生起すれば、世界経済は一時的に麻痺する可能性がある。欧州への海運の90%以上が、ペルシャ湾のホルムズ海峡、スエズ運河、アフリカの角の先端のマンダブ海峡を通峡しているからである。1日当たり約330万バレルの欧州と米国向け原油が幅14キロのほとんど無防備のマンダブ海峡を通峡する。

### 3月20日「インドネシア・インド、アンダマン海で合同哨戒活動実施」(ANTARA News, March 20, 2007)

在ジャカルタ・インド大使館の20日付プレス・リリースによれば、インドネシアとインドは、アンダマン海で3週間にわたる合同哨戒活動を実施中である。5～6日にアンダマン・ニコバル諸島のポート・ブレアで合同哨戒活動の開始式典が実施された。この式典には、インド側から艦艇2隻と航空機1機が、インドネシア側から艦艇1隻と航空機1機が参加した。参加艦艇と航空機は、合同哨戒活動に加えて、インターオペラビリティ強化のための合同演習も実施することになっている。この種の合同哨戒活動は、2002年に両国海軍間で調印された議定書に基づいて、年2回実施されている。こうした合同哨戒活動は、アンダマン海の安全確保に寄与してきた。終了式典は、スマトラ島北部のベラワンで25～26日に行われる。

### 3月28日「シンガポール、海洋指揮統制センター新設」(MINDEF, Singapore, News Release, March 28, 2007)

シンガポールは28日、チャンギ海軍基地に隣接してチャンギ指揮統制 (C2) センターを新設した。C2センターには、the Singapore Maritime Security Centre (SMSC)、an Information Fusion Centre (IFC)、及び a Multinational Operations and Exercises Centre (MOEC) が入居する。C2センターは、シンガポールの海洋安全保障能力を強化するために、海洋安全保障担当機関の間の他省庁間協力やインターオペラビリティを促進する。同センターはまた、域内の海洋安全保障を強化するため

に国際的な協力と各国間のインターオペラビリティを促進する。

## 1.2 軍事

### 3月2日「中国、潜水艦戦力増強」(The Washington Times, March 2, 2007 and other sources)

米紙、ワシントン・タイムズは同紙の著名な安全保障専門記者、Bill Gertzによる、“China expands sub fleet”と題する記事の中で、同紙が入手した米海軍情報部(ONI)の分析レポートとして、中国の潜水艦戦力の増強ぶりについて要旨以下のように伝えた。

- ①Type094 新型ミサイル原潜(SSBN)は、射程5,000マイルの新型潜水艦発射ミサイル(SLBM)、JL-2を12基搭載し、中国にとって最新の強力な海洋核抑止戦力となるであろう。ONIによれば、建造中の5隻の新型SSBNは、ほぼ常時SSBNのプレゼンスを維持するためには余裕のある戦力である。現在、その一部が公試中であり、最初の配備は早ければ2008年に始まると見られる。米国防省が中国の建造中の新型SSBNの隻数を確認したのは、これが初めてである。
- ②新型SSBNは、中国の現在のSLBM戦力を大幅に増強することになる。中国は1983年に、射程1,000マイルのJL-1SLBMを12基搭載した夏級SSBN1隻を建造した。このSSBNはわずか2回のミサイル発射を実施しただけで、沿岸海域を離れることはなかった。ONIによれば、JL-1の射程から抑止プラットフォームとしての夏級の効果は限定されるが、米軍施設を含む域内の目標に対しては、中国海軍の伝統的な作戦海域からでも攻撃可能である。
- ③新型の攻撃型潜水艦について、ONIは、隻数不確定のType093 攻撃型原潜が進水しており、現在公試中であるとしている。中国の公表資料では、2隻が配備されている。ONIによれば、新型潜水艦の建造は、現有の通常型潜水艦戦力に拠るよりも、中国沿岸からより遠隔の海域で対艦兵器による攻撃を可能にするための中国の努力の一環である。中国は現在、その多くが追尾容易な約55隻の攻撃型潜水艦戦力を、ロシア製キロ級、国産の宋級と元級を含む、最新の追尾困難な戦力に更新中である。ONIは、これらの潜水艦は対艦ミサイルを搭載した静粛性の高いプラットフォームで、中国の地域アクセス拒否戦略における不可欠の戦力である、と指摘している。
- ④ONIによれば、中国の海洋戦略は、将来の台湾紛争に対する米国や日本の介入を阻止することに重点を置いている。そのため、中国は、沿岸地域に中、短距離ミサイルを配備しており、その内数百基が台湾海峡正面に配備されている。これらのレーダー誘導あるいは熱線追尾ミサイルは洋上の艦船攻撃に必要な命中精度を持っている。
- ⑤ONIによれば、中国はまた、国際貿易や石油輸入の増大などから、潜水艦主体の海洋戦略を、シーレーン防衛のための水上艦艇の建造に拡大してきている。潜水艦ではシーレーン防衛が不可能だからである。ONIは、新型駆逐艦に加えて、2020年頃にはシーレーン防衛を支援するため空母を運用することになると見られ、その最初が2000年にウクライナから取得した、旧ソ連のワリヤークを改装したものになるかもしれない、と指摘している。(旧ソ連のワリヤークについては、本月報2006年1月号、同5月号参照)

#### Type094、公試開始 (Strategy Page, March 13, 2007)

中国は、Type094SSBNの公試を開始した。Type094はType093SSNをベースにしている。2隻の

Type093 (7,000 トン) は既に配備されているが、騒音が高く、中国はその性能に失望しており、2隻だけの建造で終わるかもしれない。Type094 は、Type093 と同型で、30 年前の旧ソ連の Victor III に類似している。SSN に SLBM 搭載装置を取り付けるのは米国が 1950 年代に最初の SSBN で使った古い技術で、中国は新型 SSN に同じ技術を利用し、9,000 トンの SSBN を建造したようである。Type094 に搭載される SLBM、JL-2 は現在も開発中である。JL-2 は射程 8,000 キロ (5,000 マイル) で、中国はハワイあるいはアラスカ沖の Type094 から米国内の目標を攻撃することが可能になろう。Type094 には各 16 基の JL-2 が搭載されることになろう。(注: 前述の ONI レポートでは 12 基搭載)



Type 094 SSBN

Source: AFP, March 2, 2007

### 米中の潜水艦建造隻数、1対14 (UPI, March 9, 2007)

米下院軍事委員会のバートレット (Roscoe Bartlett) 議員 (共和党) は 8 日の委員会で、中国の潜水艦建造について、2006 年の建造隻数が米国の 1 隻に対して 14 隻であり、この趨勢が続けば、2017 年までには中国の潜水艦戦力は隻数で米国のそれを凌駕する、と警告した。

### 3月4日「2007年中国国防費、前年比17.8%増」(Xinhua, March 5, 2007)

中国全国人民代表大会の姜恩柱報道官が 4 日発表するところによれば、中国の 2007 年国防費は 3,509 億 2,100 万元 (449 億 4,000 万米ドル) で、前年比 17.8% 増である。国家予算に占める割合は、2004 年 7.7%、2005 年 7.3%、2006 年 7.4% に比して、2007 年が 7.5% である。姜恩柱報道官は、増額の理由として、①経済的、社会的発展に見合う給与、手当の増額、②軍の演習費や居住環境の改善、③軍装備の改善、情報技術に基づく戦闘能力の強化を挙げた。

### 3月6～11日「多国間海軍演習、パキスタン沖で開始」(Xinhua, March 6 and China Daily, March 10, 2007)

パキスタン海軍によれば、多国間海軍演習、AMAN-07 (or Peace-07) は、停泊時と洋上の 2 段階で実施される。3月6～7日のカラチ港における停泊時の演習では、参加各国代表による各国艦艇への相互訪問やカラチ周辺でのツアーが実施される。バングラデシュ、中国、フランス、マレーシア、英国の参加艦艇は 5 日にカラチ港に到着した。米国艦艇は沖合のアラビア海に留まっている。イタリア艦艇は 7 日に到着予定で、トルコは艦艇を派遣せず、特殊部隊を参加させる。8日から 11 日までは、9カ国の参加艦艇は、洋上演習を実施する。オーストラリア、日本、ヨルダン、リビア、モルディブ、ミャンマー、ナイジェリア、フィリピン、カタール、サウジアラビア、シンガポール、スペイン、スリランカ、スーダン、タイ、アラブ首長国連邦、ウクライナ及びケニアの各国はオブザーバーを派遣



する。(Xinhua, March 6, 2007)

米国の2隻の空母を含む参加23隻の艦艇による合同演習は、対テロ、人・麻薬・兵器の不法な移動阻止のための国際的な協力を誇示することが目的である。中国艦隊の Qiu Yanpeng 司令は、「我々にとって演習の最も重要な部分は、通信が全て英語で行われることから、如何に効果的に外国艦艇と通信するかを学ぶことである」と述べ、中国海軍はこうした多国間演習を通じてのみ、外国海軍との通信技術を改良し、その手順を更新し、効果的な協力を行うことができる、と強調した。中国海軍の2隻のフリゲート、連雲港と三明は2月19日に寧波を出港し、カラチまでは7,000キロ以上の航海であった。中国海軍が多国間軍事演習に参加するのは、これが初めてである。(China daily, March 10, 2007)

13日付の People's Daily Online は、中国海軍は、初めての多国間演習を上手くやり遂げた、英語による艦艇間の通信を成功裏に行うことができた、と報じた。

21日付けの People's Daily Online によれば、演習に参加した中国の2隻のフリゲートは帰途、3月23日から26日までインドネシアを訪問する。中国艦艇の同国訪問は12年ぶりである。

### 3月14日「韓国海軍、艦隊増強に着手」(The Chosun Ilb0, March 14, 2007)

韓国海軍は、2020年までに艦隊を増強する計画に着手した。戦略艦隊は、6隻の7,000トン級 Aegis 艦、12隻の5,000トン級 KDX-II 駆逐艦及び2隻の軽空母に似た LPX (Landing Platform Experimental) から構成されることになろう。Aegis 艦の隻数では、米国、日本に次いで3番目となろう。海軍は既に2006年に6隻の KDX-II 駆逐艦の建造を完了しており、2012年までに3隻の Aegis 艦の建造を計画している。

### 3月22日「日印両国、安全保障協力に合意」(外務省 HP、2007年3月22日)

訪日したインドのムカジー外相と麻生外相との間で22日、日印間で初となる閣僚レベルの戦略的対話を実施した。共同プレス・リリースは、防衛及び安全保障分野における協力について以下のように述べている。①双方は、防衛と安全保障分野における協力と交流の着実な進展を評価した。この関連で、双方は、インド海軍艦艇の日本への親善訪問、防衛政策対話、協力と交流の年間計画を通じた軍種間の協力の進展を歓迎し、次回の安全保障対話を2007年中の相互に都合の良い時期に実施するよう指示した。②双方は、日印両国及び地域の経済的繁栄の不可欠な要素である国際海上交通の安全確保のために、海上保安当局間の定期的な交流を含め、両国が緊密に協力しなければならないとの考えを確認した。

共同プレス・リリース ; [http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/india/visit/0703\\_pr.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/india/visit/0703_pr.html)

### 3月22日「イラン海軍、ペルシャ湾で演習開始」(Reuters, March 22, 2007)

イラン国営 TV によれば、イラン海軍は22日、ミサイル搭載の小型艦艇と戦術潜水艦によるペルシャ湾での演習を開始した。演習は、「ペルシャ湾を護る防衛力の誇示」が目的で、30日まで行われる。

### 3月26日「仏空母ドゴール、ペルシャ湾岸に到着」(Reuters, March 26, 2007)

フランス海軍報道官は、3月中旬に空母、シャルル・ドゴールがアラビア海に到着し、アフガニスタン作戦を支援していることを確認した。フランス海軍によれば、ドゴールには、対空フリゲート1

隻、対潜フリゲート 2 隻、補給艦 1 隻、潜水艦 1 隻が随伴している。

### 3 月 27 日「米海軍、ペルシャ湾内で演習開始」(U.S. Naval Forces Central Command, U.S. Fifth Fleet, News Release, March 27, 2007)

米海軍の空母ステニスが 27 日、ペルシャ湾内に到着し、同海域の空母アイゼンハワーと共に、第 5 艦隊海域に派遣されて初めての 2 個空母戦闘群による演習を開始した。この演習は、この地域の海洋の安全保障と安定を維持する米国の長期的なコミットメントの一環として、2 個空母戦闘群による作戦能力を誇示するものである。2 個搭載航空団は航空演習、水上艦艇は対潜、対艦、機雷掃討演習を実施する。

### 3 月 27 日「中国、大型原子力空母の建造計画を推進」(The Hankyoreh, March 28, 2007)

以下は韓国紙、「ハンギョレ」の報道要旨である。

- ①中国の軍事問題に詳しい消息筋は 27 日、中国共産党の内部資料によるとして、中国が 9 万 3,000 トン級の原子力空母の建造計画、「085 工程」を推進しており、また 4 万 8,000 トン級の通常型空母の建造計画、「089 工程」もあると、と伝えた。この内部資料は、中国中央軍事委員会が最近、2 つの空母建造計画を承認した事実と共に、それぞれの空母の主要諸元も記載されている。
- ②それによれば、原子力空母の建造計画は 2020 年までに完了する。国営中国船舶工業集团公司上海チャンナン造船所が設計と建造を担当し、その規模は旧ソ連の未完成の原子力空母、ウリヤノフスクに類似しているという。中国はロシアからウリヤノフスクの設計図を秘密裏に購入したといわれている。この原子力空母が完成すれば、中国は米国の最新の原子力空母、9 万 7,000 トンのロナルド・レーガンに匹敵する空母を保有することになる。
- ③この資料によれば、中国は、原子力空母建造までの過渡的計画として、通常型空母の建造を計画している。2010 年に完成予定の通常型空母は、基準排水量 4 万 8,000 トン、満載排水量 6 万 4,000 トンの中型空母で、中国が 2006 年 12 月に実戦配備した戦闘機、殲 10 (J-10) を 30 機から 40 機搭載できるという。

3 月 26 日に米太平洋軍司令官に就任した、キーティング (Timothy Keating) 司令官は 23 日、VOA との会見で、中国が空母保有に向けて開発を進めているとの報道を確認できない、と語った。(Voice of America, March 23, 2007)

### 3 月 30 日「米空母、カール・ビンソン、西海岸に移転」(Navy News Stand, March 30, 2007)

米海軍は 30 日、空母カール・ビンソン (CVN70) の母港を 2010 年初頭までに、米西海岸のカリフォルニア州サンディエゴに移すと発表した。ビンソンは現在、米東海岸のバージニア州ニューポートニューズでメンテナンス中である。現在、ミニッツ (CVN68) とレーガン (CVN76) の 2 隻の空母がサンディエゴを母港としている。米海軍の空母 11 隻のうち、太平洋に母港を置く空母はこれで 6 隻目である。ウインター海軍長官は、「太平洋における空母 6 隻態勢は米国の安全保障を大きく強化する。米国の国益を護り、友好国・同盟国に保証を与え、シーレーンの自由通行を維持する上で、力になる」と強調した。



USS Carl Vinson

Source: U.S. Navy

### 1.3 外交・国際関係

#### 3月13日「日豪両国、安全保障協力に関する日豪共同宣言に署名」(外務省 HP、2007年3月13日)

安倍首相は13日、来日したハワード豪首相と会談し、「安全保障協力に関する日豪共同宣言」に署名した。日本が米国以外の国と安全保障面で包括的な共同宣言を出すのは初めてである。(詳細は、分析参照)

#### 3月26日「胡錦濤中国国家主席、プーチン・ロシア大統領と会談」(Xinhua, March 27, 2007)

胡錦濤中国国家主席は26日、ロシアを訪問し、同日プーチン大統領と会談した。両首脳は、戦略的パートナーとして中口間の協力関係を発展させることに合意した。両首脳は共同宣言で、中口間のあらゆる分野における継続的な協力関係の強化は両国の国益に資しており、アジア太平洋地域と世界における平和と安定を護る上で貢献していることに合意した。また、両首脳は、経済、科学技術、安全保障の分野で協力関係を深化させていくことに合意した。

#### 3月27日「ロシア外交政策文書、インドとの関係強化を明示」(Bernama News, March 29, 2007)

Press Trust of India (PTI) の報道によれば、プーチン・ロシア大統領が27日に承認したロシアの外交政策文書で、ロシアは、インドとの戦略的関係を両国間の長期的利益に即してあらゆる分野で発展させていくとしている。この文書は、「政治、貿易・経済、科学技術、文化、防衛などのあらゆる分野でインドとの戦略的関係を発展させ、深化させていくことは、将来にわたってロシア外交政策の最優先課題の1つである」と述べている。2010年までにインドとの貿易・経済関係を100億米ドルのレベルにまで拡大していくことが、当面の最優先課題とされてきた。プーチン大統領はまた、外務省に対して、インド・ロシア・中国の3国関係の枠組みにおける対話と交流を発展させていくことを指示している。

## 1.4 海運・資源・環境・その他

### 3月20日「パキスタン、グワダル港開港」(Dawn, March 21, 2007)

パキスタンのムシャラフ大統領は20日、グワダル港の開港式典で、グワダル港は中央アジアとの貿易のゲートウェイになるとして、「石油、天然ガス輸送の60%がこのルートを通することから、この港は、中央アジア諸国、中国、湾岸諸国との貿易回廊となるであろう」と述べた。大統領はまた、グワダルから延びる高速道路や鉄道、空港などのインフラの建設計画も明らかにした。海事大学も設置されることになっている。この港はパキスタンで3番目の港で、大統領は、カラチ北方のソンミアニ (Sonmiani) に4番目の港を建設することも明らかにした。

グワダル港の第1期開発費、2億4,800万米ドルの約80%を中国が負担した。この港は、中国が展開する「真珠数珠繋ぎ戦略」(the string of pearls strategy)の最初の「真珠」とされ、ホルムズ海峡の出入り口を扼する戦略拠点にあり、中央アジア地域への最短ルートでもある。港湾の運営、管理は、シンガポールの港湾会社、the Port of Singapore Authority (PSA) が担当することになっている。(本月報、2007年2月号既報。「真珠数珠繋ぎ戦略」とグワダル港の戦略的価値については、本月報2006年3月号参照)

### 3月23日「中国、ベネズエラ石油の最大の顧客に」(Examiner. com, March 23, 2007)

ベネズエラのチャベス大統領は23日、中国国営石油会社幹部との会見後、中国に対するベネズエラの石油輸出量は、現在の1日当たり約15万バレルから2012年までに同100万バレルという目標の実現に向かって進んでいる、と語った。大統領によれば、中国に対する輸出量は現在の米国に対する輸出量、1日当たり150万バレルに近づきつつある。大統領はまた、中国と合同で中国国内に3カ所の精油所を建設し、ベネズエラ原油を1日当たり総計80万バレル処理する計画を発表した。これらの精油所は2~3年以内に建設されるという。更に大統領によれば、両国は合同で、原油と加工製品を積んで両国間を輸送する自前のタンカーを保有する石油輸送会社を設立することを決定した。ベネズエラは、中国にオリノコ川河口の石油開発活動の拡大も認可することになっている。

## 2. 情報分析

### 安全保障協力に関する日豪共同宣言 ～域内の反応とその意義～

安倍首相は3月13日、ハワード豪首相と会談し、「安全保障協力に関する日豪共同宣言」(以下、共同宣言)に署名した。日本が米国以外の国と安全保障面で包括的な共同宣言を出すのは初めてで、日豪関係を日米安保関係に準ずる「準同盟関係」ともいえる関係に高め、日本の安全保障関係に新たな厚みと広がりを与えるものである。共同宣言は、両国が今後アジア太平洋地域の平和と安定、そして繁栄と安全に取り組むうえで重要な意義を持つ。それだけに、今回の共同宣言に対する域内の反応には傾聴すべきものが多く、期待と同時に警戒心も伺えるものであった。しかしながら、日本国内では、一国の重要な機能である安全保障面で他国と協力関係を形成することに関し、一部マスコミが豪首相や外相への事前インタビューを報じたのみで、国会などで実質的かつ活発な議論が行われることはなかった。

以下は、域内の反応と共に、共同宣言の意義について考察したものである。

#### 1. 共同宣言の概要<sup>1</sup>

(1) 共同宣言はその前文で、日豪戦略的パートナーシップについての基本的な考えを述べている。まず、日豪戦略的パートナーシップが拠って立つ基盤が、民主主義という価値に加え、人権、自由及び法の支配に対するコミットメント、共通の安全保障上の利益、相互尊敬・信頼、並びに深い友情関係であることを確認している。

その上で、日豪両国は、地域的及び世界的な安全保障上の課題に対する協力と地域の平和と安定への貢献を一層強化していくことに加え、日豪戦略的パートナーシップを継続的に発展させていくために、①自衛隊・軍及び他の安全保障関係当局の間における実際的な協力の強化、②新たな安全保障上の課題と脅威に対応するために相互に及び他の国々と共に協力することにコミットしている。

日豪協力と両国の米国との関係については、日豪それぞれと米国との同盟関係に具現された共通の戦略的利益及び安全保障上の利益を確認した上で、日米豪3国間の外務、防衛及び他の関係当局間の実際的な協力や日米豪戦略対話などを通じて、3国間の協力を強化することにコミットしている。

(2) 共同宣言によれば、日豪の安全保障協力の範囲には、少なくとも以下のものが含まれる。①国境を越える犯罪との戦いに関する法執行(麻薬・前駆物質の不正取引、密入国及び人身取引、通貨偽造、並びに武器の密輸を含む)、②国境の安全、③テロ対策、④軍縮並びに大量破壊兵器とその運搬手段の拡散対抗、⑤平和活動、⑥戦略的評価及び関連する情報の交換、⑦海上及び航空の安全確保、⑧災害救援を含む人道支援活動、⑨感染症大流行の発生時を含む緊急事態対応計画。

(3) 日豪両国は、上記協力の一環として、適当な場合には、両国の自衛隊・軍及び他の安全保障関連当局の間における実際的な協力を強化することにコミットしている。これらの協力分野には、以下のものが含まれている。①人的交流、②人道支援活動の分野を含む、協力の効果を更に向上させる

<sup>1</sup> 共同宣言；[http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/australia/visit/0703\\_ks.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/area/australia/visit/0703_ks.html)  
英語版；<http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/australia/joint0703.html>

ために両国が共に行う訓練、③法執行、平和活動及び地域のキャパシティ・ビルディングを含む分野における調整された活動。

(4) 以上のような分野における協力を実施していくために、日豪両国は、以下の措置に合意している。

①具体的な措置を伴う行動計画の策定。②外務大臣間の戦略対話を強化して年次ベースで開催。③防衛大臣間の対話を強化して年次ベースで開催。④定期的な大臣間の対話の創設を含む、外務・防衛両省の合同対話の強化。

## 2. 域内の反応に見る特徴

日本が米国以外の国と安全保障分野にまで踏み込んだ共同宣言を出すのは、今回が初めてである。北朝鮮の核問題と中国の軍事力増強への懸念が高まる東アジアにおいて、このことは、域内の関心と呼んだ。以下に見る域内の反応自体が、今回の共同宣言の意義を浮き彫りにしていると言える。メディアの報道に見る域内の反応は、一様に日本が米国以外の国と安全保障分野についての共同宣言を出すのはこれが初めてであることに触れている。それだけに、日本が何故こうした宣言を出すに至ったかに関心があり、その背景には中国に対抗する狙いがあったとする見方が多い。

当然ながら、日豪両国首脳は、この共同声明がこの地域の誰に対しても敵対的な意図を持ったものでないことを明言している。13日の共同記者会見<sup>2</sup>で、安倍首相は、①中国はアジアにおいて発展していく国である、②日中関係を戦略的互惠関係として発展させることで両国は一致している、③ASEAN プラス 3、東アジアサミット (EAS) 等の場も活用しながら、中国との関係も強めていきたい、④共同宣言は日豪両国の国益にかなったものであり、東アジア地域の平和と安定に資する協定になっていくと確信している、と強調した。一方、ハワード首相は、①共同宣言の意義は、安全保障を社会的、経済的な側面にさらに近づけることであり、今までの関係に新たに加わるものである、②地域の誰に対しても敵対的な意図を持ったものではなく、中国も共同宣言を敵対的とみなすべきではない、③共同宣言は(他国の)軍の増強や軍拡競争につながるものではない、④豪は共同宣言が決して中国との実務面で良好な関係を損なうとは思っていない、中国もそうは思っていないだろう、と強調し、中国の懸念払拭に努めた。ダウナー外相も、日豪安保協力が中国を対象にしたものではない、と強調した。

両首脳が共同記者会見で中国に言及せざるを得なかったことは、背後にある中国ファクターを示唆するものであった。域内の反応はそのことを裏付けている。例えば、オーストラリア国立大学のホワイト (H. White) 教授は、「日本は、中国の増大する影響力に対抗するための戦略的絆の構築に向けて努力しており、今回の声明はその一環であった」と指摘している (Business Day, March 13, 2007)。3月15日付の英誌 Economist (電子版) は、“We’re just good friends, honest” と題する論説で、「当然の疑問は誰に対するものか」とし、「両国が強く否定すればするほど、今回の共同宣言の主たる促進剤 (the main catalyst) が見えてくる、即ちそれは中国の興隆である」と指摘している。その上で、ミサイル防衛網の早期配備、防衛庁の省への格上げ、憲法改正の望み、インドとの新たなパートナーシップの促進、東南アジア諸国との安全保障関係の強化など、安部首相の政策に言及し、「これらは中国の地政学的拡大に対してバランスをとる戦略 (a strategy of balancing China’s geopolitical reach) といえる。言い換えれば、日本は中国を地域の覇者にしてその後塵を拝したくないのだ (Japan is not about to roll on its back to let China be the region’s top dog)」と述べている。

<sup>2</sup> 外務省 HP ; <http://www.kantei.go.jp/jp/abespeech/2007/03/13kyoudou.html>

オーストラリア国内では、日本との安全保障協力を踏み出すことでオーストラリアが将来的に日中対立に巻き込まれることへの懸念があったようである。例えば、共同宣言に先立つ 3 月 13 日付けの *The Bulletin Australia* 紙の“Howard’s Risky Japan Deale”と題する記事の中で、オーストラリア国立大学のアイソン (R. Ayson) 博士は、「我々にとって望ましくない選択は米国か中国かの選択であり、今回の宣言は米国・日本側に結びつけることになる。オーストラリアにとって、こうした宣言を求める理由はない。何故なら対テロ協力や海洋安全保障協力などはこうした宣言がなくても可能だからである。日本の方が得るものが大きく、域内の安全保障に対する役割拡大への支持、そして恐らく日中関係におけるテコを得たことになった。恐らく中国もそう見るであろう」と述べている。

他方、中国政府の反応自体は表面的には冷静なものであった。外交部報道官は 3 月 13 日の会見で、①日豪両国は共同宣言が中国を対象としたものでないと主張しているが、信じられるか、②オーストラリアは米国に次いで日本とこの種の宣言を出す 2 番目の国となったが、これによって中国は一層の軍事力近代化を強いられるか、と問われて、以下のように述べた。「実際に両国が述べた通りの意味であることを期待している。中国は、防衛的な国防建設による平和的發展の道を堅持している。中国の軍事力近代化と適切な軍事力の維持は、侵略や勢力拡大のためというよりは、純粋に我々の安全保障、領土保全及び發展のためである。関係国が中国の外交政策と国防政策を客観的に見ることを希望する。」<sup>3</sup> しかし専門家の見方は必ずしもこうではない。3 月 14 日付のシンガポールの *Straits Times* 紙によれば、例えば、北京大学の Zhu Feng 博士は、この共同宣言は中国にとって長期的な戦略的課題をもたらすとして、中国が国防により力を入れることは確かで、国防費増強論者を勢いづかせるであろう、と指摘している。

このような域内の反応は当然予想されたことであり、そのこと自体が中国に対する一定の抑制力を構成することは否定し得ない事実である。とはいえ、日豪両国は今後、共同宣言が特定の国を対象とした脅威対応型のシステムではなく、米国との相互の同盟関係を維持しながら、アジア太平洋地域で排他的でない安全保障システムを創出するため 3 カ国の安全保障枠組みを形成するものであることを、繰り返し説明し、域内の懸念を薄めていく必要がある。

### 3. 共同宣言の意義

#### (1) 米国以外の国との初めての安全保障協力

両国首脳は共同記者会見で、共同宣言の意義について以下のように述べている。安倍首相は、自由と民主主義、基本的な人権、法の支配などの基本的な価値観と戦略的利益を共有する両国が安全保障分野で協力を深めていくことは、両国及び地域と世界の平和と安定に貢献するため極めて有意義だ、と強調した。ハワード首相も、共同宣言がいかにお互いを信頼しているかの新たな証であると述べ、両国が基本的価値観を共有するアジア太平洋地域の重要なパートナーであり、安全保障面でも米国の同盟国として戦略的利害が一致していることを強調した。

日本が米国以外の国と安全保障協力に関する共同宣言を明文化するのは、オーストラリアが初めてである。共同宣言は法的拘束力を持つものではないが、それに近い準同盟国とも言える関係になった。今回の共同宣言は、安保条約が持つ同盟国としての防衛義務を負わず、共同宣言の前文で謳った「地域の平和と安定、繁栄と安全に貢献」する協力関係を重視したものである。

日豪両国は、海洋国家として、地域にとって死活的に重要な海上輸送路の安全と自由航行の維持、

<sup>3</sup> Transcript is available on Internet at:  
<http://www.fmprc.gov.cn/eng/xwfw/s2510/2511/t303512.htm>

及びそのための米国の軍事プレゼンスを支持してきた。両国は貿易の多くを海上に依存することから、アジアの海上輸送路の安全や寄港地の治安維持が死活的に重要であるとの認識も共通している。2005年2月には、オーストラリアは豪軍450人のイラク派遣を決定し、サマワで自衛隊が復興支援活動に従事する地域の警護任務を担当した。このことが、国際平和維持活動や復興支援活動で自衛隊と豪軍の協力関係を深化させる重要なきっかけとなった。その上、東チモールや2004年12月のスマトラ沖地震などで同じ目的で、共に協力する機会が増えた。これらの機会を通じ、自衛隊と豪軍は相互に、よく訓練された、士気高く、規律正しい部隊であるとの認識を深めてきた。

こうした経緯を見れば、日本が安全保障協力に関する共同宣言を出す2番目の国として、オーストラリアは最も相応しい国と言える。

## (2) 米国をハブとする安全保障協力の枠組み

日豪両国は、米国にとって、アジア太平洋地域における最も協力的な同盟国である。9.11以降、日米豪3国が相互にあるいは多国間の枠組みを通じて、安全保障面で協力する機会が急激に増加した。日米豪3国は、2002年に高級事務レベルの日米豪3カ国対話を開始し、2006年3月にアジア太平洋を中心に安全保障上の課題に対処する目的で3カ国外相による日米豪戦略対話(Trilateral Strategic Dialogue:TSD)を開始した。チェイニー米副大統領が2007年2月に日豪両国を訪問し、シドニーでの講演で、「日米豪3国間の連携強化は、この地域を超えて平和と自由の大儀の下に団結するという、明快なメッセージを発信する」と強調し(本月報2007年2月号参照)、日豪両国との安全保障協力に強い期待感を表明した。

今回の共同宣言は、米国が重視する日米豪3国間の連携に対する日豪両国からの明確なコミットメントと言えるものである。安倍首相は13日の共同記者会見で、①TSDにおいて、日米豪のうち今後日豪間がさらに強化され、そうなれば豪米も日米も同盟国であることから、3国間の戦略的な協力関係が一層強化される、②地域の平和と安定のために極めて有意義であることからTSDをさらに強化したい、と強調した。

日米豪3国連携を貫くものは、民主主義などの価値観の共有である。今回の日豪両国首脳の署名による共同宣言で安全保障協力への道を拓いたことは、価値観を共有し、共に信頼を寄せる、より多くの国との安全保障協力の枠組みが可能であることを示すものであり、今後の大きな一歩となることを意味している。この点、安倍首相は共同記者会見で、インドについて、我々と基本的な価値を共有する国であり、インドとの関係も我々は重視しており、日米豪、さらにインドとの対話を進めていくことも考えたい、と述べ、将来への可能性に含みを持たせた。

3月15日付けのAustralian紙は“Pacific allies to enlist India”と題する記事で、インドとの連携について、以下のように述べている。①日本政府とチェイニー米副大統領は強化されたTSDに、経済力と軍事力を強化しつつあるインドを加え、アジア太平洋地域における3つの最も強力な民主主義国家を結びつけることに熱意を持っている。つまり、インドを含む‘quadrilateral arrangement’へのシフトである。②豪政府はこうしたアイディアに原則的には反対していないが、そうしたプロセスを急ぐことは望んでおらず、新たな枠組みに乗り出す前に日本との関係を強化することを望んでいるようである。

アジアでは、日本が地域の安全保障で積極的な役割を果たすことに対し、過去の歴史や最近の中国や韓国などでのナショナリズムの高まりなどから、依然として不信感が根強い。他方、インドネシアやタイ、マレーシアなどASEANの多くの国は、日本の戦後60年間の地域や世界に対する貢献を評価する声も大きい。



豪州は、アジアへの関与を強めているが、ASEANの一部には、豪は文化的に欧米と同系であり、アジアの国ではないとの冷めた見方もある。特に、1999年末に東チモール東チモールの安全回復のため豪軍を派遣して以来、インドネシアなどに不信感が残り、ミクロネシア諸国などへの豪軍派遣に関しても、一部では、豪は政治的野心を有していると不信の目で見ると向きもある。他方、豪は中国と政治・経済両面で協力関係を深めている。北朝鮮とも外交関係を持ち、2006年10月の核実験で関係を凍結したが、現在修復に向け協議を開始している。NATO諸国とも政治・安保上緊密な関係を維持している。

共同宣言によって、アジアや世界の国々が両国に持つイメージを双方の協力でプラスに転じ、より多くの信頼を得られるよう努力することが、両国の地域での信頼関係の向上ひいては共同宣言が目指す地域の平和と安定につながると言えよう。将来的には、こうした共同宣言の締結国をアジアの米国の同盟国などに逐次拡大し、米国をハブとする安全保障協力のネットワークを通じて、更にはアジア太平洋経済協力(APEC)、ASEAN地域フォーラム(ARF)、東アジア首脳会議(EAS)などの枠組みをも活用して、域内における日本の安全保障上の役割を拡大していくことが望ましい。

### 3. 特集

#### 「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全の向上に関するシンポジウム」について

2007年3月13日、14日の両日、クアラルンプールでマレーシア海事研究所(MIMA)、日本財団、シンガポールのS.ラジャラトナム国際研究大学(RSIS)、インドネシアの東南アジア研究センター(CSAS)の共催で、「マラッカ・シンガポール海峡の航行安全・環境保全の向上に関するシンポジウム」が開催され、沿岸国や日本、中国の政府関係者など約200人が参加した。シンポジウムでは、マラッカ・シンガポール海峡(以下、マ・シ海峡)の将来の通航量予測が発表されると共に、必要となる航行援助施設の整備等の費用対効果の分析が提示され、分析結果に基づいてコスト負担方法について議論された。主催4団体は、シンポジウムの終わりに合意文書を発表し、船会社など海峡利用者が自発的に資金を拠出する「マラッカ海峡基金」の創設構想が盛り込まれた。また、4団体はシンガポールで開催される次回国際海事機関(IMO)シンガポール会合において、その合意文書を発表する予定である。

世界で最も通航量が多く経済的にも重要な海路であるマ・シ海峡は、1,000キロ以上の長さに及ぶ上に数多くの浅瀬を有するため、海難事故やそれに伴う海洋汚染が頻繁に起きており、マ・シ海峡の安全航行と環境保全対策が急務となっている。従来、これらの対策はインドネシア、マレーシア、シンガポールの沿岸3国が一義的に担い、日本財団とマラッカ海峡協議会はこれらの対策に協力してきた。しかし、マ・シ海峡の通航量は増加の一途で、船舶の大型化・高速化も進んでおり、沿岸国中心の費用負担は限界に達しつつある。こうした中、2006年のIMOクアラルンプール会合で、任意の基金拠出メカニズムの確立に向けて関係者が協力することが合意された(この会議については、本月報2006年9月号参照)。これを受けて、本シンポジウムは、民間の知見を取り込みつつ、航行安全・環境保全対策の費用負担の枠組みを具体化することを目的として開催された。

シンポジウムの基調講演で、マレーシアのチャン運輸相は、「国際社会はマ・シ海峡における航行の安全を所与のものとして、利用者と沿岸国の共同責任とみなすべきである」と表明した。続く主催4団体による開会の挨拶では、MIMAのチェア所長、CSASのジャラル代表、RSISのグアン局長がIMOクアラルンプール声明に言及して利用者の貢献を求めた。日本財団の笹川陽平会長は、利用者が企業の社会的責任という観点から海峡の安全に積極的に取り組むべきだとして、基金創設を提案し、利用者が1DWT当たりわずか1セント拠出するだけで年間4,000万ドルという大きな貢献になると訴えた(別添、資料参照)。その後、4団体による発表が行われた。

運輸政策研究機構(JITI)は、マ・シ海峡の将来の通航量予測と、4つの航行安全・環境保全対策プロジェクトの費用対効果の調査結果を発表した。通航量予測は、2004年のデータを基準とし、対象プロジェクトはIMOクアラルンプール会合で沿岸国が提案したプロジェクトのうち、①沈船除去、②航行援助施設の更新・維持管理、及び、日本船長協会がまとめた③分離通行帯(TSS)内の浅瀬の浚渫、④TSSの東航レーンについて、DW(深喫水船舶用・内側)とSW(浅喫水の船舶用・外側)の入れ替え、について調査を実施した。通航量は2020年には約50%増が見込まれ、プロジェクトの費用対効果も、一般的に効果があるとされる費用対効果1.5以上の数字が得られた。調査結果については下記参照。

	2004年	2010年	2020年
DWT	40億	47億	64億
隻数	9.4万	11.7万	14.1万

	①沈船除去	②航行援助施設	③浚渫	④レーンの入れ替え
費用 (100万米ドル)	64	21	43	322
費用対効果 (2004)	5.16	9.65	6.62	2.22
費用対効果 (2010)	10.35	12.58	13.23	2.61
費用対効果 (2020)	14.09	16.44	17.8	4.81

MIMA は、費用分担に関する基本的な考え方について発表した。その中で、ニザム研究員は、マ・シ海峡の航行安全・環境保全のための費用分担の必要性についてはコンセンサスができてはいるが、「誰が、何のために、どのように資金を拠出するのか」という基本的な問題を解決する必要があると強調した。その上で、沿岸3国技術専門家グループ (TTEG) やマラッカ海峡回転基金 (Revolving Fund) という既存の枠組みが参考になりうるとし、また航行安全以外にも協力分野を広げることも考慮されるべきと指摘した。

CSAS は、利用者負担と国連海洋法条約の関係について発表した。ジャラル所長は、国連海洋法条約 43 条は、マ・シ海峡利用者による費用負担を排除するものではなく、同海峡の利用に「ただ乗り」できる時代は終わったと述べた。その上で、費用負担の方法として、インドネシアとしては2国間取り決めに基づくもの、あるいは「特別基金」を設立するにしても既存の回転基金とは別のものにすることを望むと言明した。また、沿岸国がすでに提案した6つのプロジェクトに利用者が費用を負担する方が、利用者が自ら海峡の管理に乗り出すよりも現実的で、政治的にも法的にも受け入れやすいと指摘した。

RSIS は、海運業者の役割について発表した。ベックマン・シンガポール国立大教授は、海運業界が資金を提供する根拠として公平性と企業の社会的責任 (CSR) を挙げた。企業が CSR の観点から貢献することは、企業のイメージ向上にもつながるとした上で、企業の費用負担は「自発的」で、費用は航行安全にのみ使われるべきと強調した。また、企業が費用負担を行うことは国連海洋法条約 43 条の精神に反しないとも述べた。むしろ、利用国が利用者に資金拠出を促すことも可能ではないかとの見解を示した。

引き続いて、関連団体の発言があり、利用者から日本船主協会、国際海運会議所、国際独立タンカー船主協会 (INTERTANKO)、バルチック国際海運協議会 (BIMCO) が発言を行い、また ReCAAP 及び海洋政策研究財団もそれぞれの立場から発言を行った。利用者は概ね資金拠出に前向きで、枠組み作りを歓迎した。例えば、BIMCO のティムレン保安国際局長は、マ・シ海峡における負担分担の枠組みは自発的なものが最善であるとし、シンポジウムの議論を支持すると表明した。日本船主協会の中本理事長は、どのような形であれ課徴金の徴収は認められないと述べると共に、利用国と沿岸国が協力協定を結べば、利用国も費用分担に貢献できると語った。ReCAAP 情報共有センター伊藤事務局長は、海洋安全と海洋保全は関連しているとし、包括的な枠組みを求めた。海洋政策研究財団の秋山会長は、利用者が利害関係者として費用分担の枠組みに取り組むことを新たな地域海洋ガヴァナンスへの一歩として歓迎すると述べた。

フロアも巻き込んだ議論では、主に費用拠出が「自発的」であるべきなのか、「強制的」であるべきなのかという点が議論された。国家中心で「強制的」な枠組みを作る方が合法的で効率的という意見があったが、このようなアプローチは各国の議会も巻き込むことになり、障害が多いとの反論があった。「自発的」枠組みを作る気運も高まっており、「自発的」枠組みのほうが現実的との声もあった。全般的に、笹川会長が CSR に注目して強制的ではなく、自発的な枠組みを提唱したことを評価し、費用便益も十分見込めることを歓迎する声が多かった。

最後に、2007年9月に予定されるIMOシンガポール会合の前に（恐らくは6月頃に）、IMO会合で発表する内容を詰めるワークショップを開催することが提案された。

### 「合意文書」のポイント

#### ◆ 原則

- 沿岸国の主権尊重
- 国連海洋条約、特に43条に規定される枠組みの実現
- 海運産業による企業の社会的責任の観点からの自発的貢献

#### ◆ 方法

- 利用者が自発的に資金拠出するために「マラッカ海峡基金」を設置
- 海運業界は潜在的な海洋汚染者および海難原因者として自発的に貢献
- 1DWT 当たり 1セントの貢献
- 基金の管理等についてはIMOとの協調の下、沿岸国と貢献者の間で合意

#### ◆ 謝辞

- 日本財団からの基金設立に向けた協力への申し出を歓迎
- 日本船主協会からの引き続きの支援表明を歓迎
- 国際海運会議所、INTERTANKO、BIMCOによる自発的な資金拠出への関心を歓迎

#### ◆ フォローアップ

- MIMAがこの合意文書を沿岸3カ国政府に伝達し、2007年シンガポール会合での発表を目指す
- 4団体は基金の設立、管理、運営についてさらに共同研究

CONSENSUS DOCUMENT is available on Internet at;

<http://www.mima.gov.my/mima/htmls/conferences/som07/CONSENSUS%20DOCUMENT.pdf>

## <資料>

### 笹川陽平・日本財団会長開会挨拶

#### 「新しい海事社会への改革に向けて」 ～マラッカ海峡における新しい協力関係の在り方～

私は、マラッカ・シンガポール海峡（以下マ・シ海峡）の通航安全と環境保全の問題の解決のため、沿岸国と利用国の研究機関が協力し、このようなシンポジウムを開催できたことは、画期的なことであると考えます。また日本財団がこの会合に参加できたことは大変光栄であると思っています。

さて、先頃アカデミー賞を受賞したドキュメンタリー映画「An Inconvenient Truth」（邦題「不都合な真実」）が話題となっています。地球温暖化による気候変動を扱った映画で、主役は米国のアル・ゴア元副大統領です。気候変動の結果による「海水温の上昇」、「冠水した海岸線」、「後退する氷河」など、心が動揺するシーンが続き、地球の約3分の4を占める海への様々な悪影響が豊富で具体的な事例を駆使しながら描かれています。この映画にも象徴的に描かれている海への悪影響は、今や私たちの生活や国の発展をも脅かしています。

私たちがこの危機に対処するためには、自らの活動を点検し、自らが必要な改革を行っていくことが大きな課題となっています。特に、人類の活動で大きな部分を占める海事社会・海事活動においては、海を利用し、海に作用を与えるのみの活動から、「海を守り、海の変化に人類が適切に対応する活動」に変えていかなければなりません。このことは、私たちのフィールドであるマ・シ海峡においても、同じことが言えるでしょう。

インド洋と南シナ海・太平洋を結ぶマ・シ海峡は、古来より海上交通の要衝ですが、近年の中国を中心とした東アジア地域の経済発展によって、ますますその重要性が高まっています。また、地元の人々にとっては優良な漁場として、そしてその景観は観光客を惹きつける貴重な収入源として様々な生活を支える、人間活動の舞台であります。

こうした海峡において、船舶が安全に航行できること、その環境が安定的に維持されることは、単に海峡に住む人々のみならず、国際社会の共通の利益であるといえます。

しかし、狭隘かつ長大なマ・シ海峡は、航海上の難所を多く有する国際海峡であり、その航行安全の確保と環境の保護には多くの負担を必要とします。一度、事故により大規模な油流出が起これば、その環境被害は早期かつ広範囲に広がり、沿岸地域の漁業や観光、ひいては地域経済に大きな影響を及ぼす可能性があります。また、発生した場所によっては同海峡の通航自体を麻痺させる恐れもあります。

その通航量は、スエズ運河の4倍、パナマ運河の10倍以上であり、他と比べても多くなっており、さらにその増え方も我々の研究によると2020年には現在の1.6倍、即ち年間40億トン（DWT）から、64億トンに達する見込みです。また、通過船の隻数でも、現在年間の9万4,000隻から、2020年には1.5倍の14万1,000隻に達すると予想されます。今後、輸送量増加に伴う海上交通の輻輳、船舶の巨大化、原油・石油製品・化学物質などを含む輸送内容の多様化などにより、それ以前と比較にならないほど安全上のリスクを増大させており、その安全を確保するために様々な対策を講じることが求められています。そして、これに対応するための必要な経費は、今後10年間で約3億ドルに及ぶと推定され、沿岸国が通常の場合において負担する経費を大きく超えるものとなっています。

このような情勢の中、マ・シ海峡問題について沿岸国と利用国による政府間会合が開催されたことは、有意義であり、沿岸国の皆様の長年に渡る努力が国際的に実を結びつつあることに疑いはありません。そして、2006年9月、当地クアラルンプールで開催された政府間会合が大きな成果を上げたことと承知しており、安全航行に向けた国際協力関係の構築や費用負担問題の解決に向け、大きな前進であったと大変喜んでおります。

しかしながら、マ・シ海峡の通航による直接的な受益者は民間の産業であり、万が一汚染などを起こした時の原因者 (Potential Pollutant) も同海峡を通航する民間利用者である状況で、この問題は果たして政府だけが考えればよい問題でしょうか。

また、国際的な海運産業は、航行安全や海洋汚染防止に関する条約を遵守し、従来の慣れ親しんだ手法や既成の秩序・概念に基づいた取り組みをすれば、それで十分責任を果たしたと言えるのでしょうか。

日本財団は、マ・シ海峡の安全通航、環境保全のため、沿岸国と協力してまいりました。それにより、安全性が向上したとすれば、これに勝る喜びはありません。しかしながら、海峡利用者は、主たる負担者ではなくて良いのだという考えを助長したとすれば、それは大きな悲しみです。海事活動の持続的な発展を図っていくために望ましくないことなのです。

私は、企業活動の場を海洋に求める産業は、従来の古い考え方や法律に基づく責任だけでなく、その企業活動が影響を与える海洋、他国、ローカルコミュニティの社会安全や環境保全に貢献する国際的で社会的な責任を負うと考えます。

このような企業の社会的責任という考え方は、決して新しいものではありません。例えば、自動車輸送産業では、日本では通常の排ガス規制水準より著しく低い高価な天然ガス車などを自主的に導入、運行しています。また、国際航空分野では、グリーンランド上空を通過する際必要な航行援助施設は、実質的に利用航空会社が負担し、整備されています。

さて、この観点から、即ち企業の社会的責任という観点から、マ・シ海峡の通航安全と環境保全の問題を見てみましょう。航海の安全が高いコストとなる重要海域において、その追加のコストを沿岸国のみ委ねるのではなく、民間海運産業の責任の実行が求められてきます。マ・シ海峡では主たる受益者である海峡利用者が、自らの問題として考え、沿岸国と安全・環境などの確保のために取り組み、必要な経済的な負担を自主的に行うことが自らの社会的責任を果たす上で必要なのです。

マ・シ海峡の東の入り口にある「ホースバーグ灯台」は、利用者の負担で設立し、その利用者の意志を反映して1851年に建設された灯台です。今のマ・シ海峡において重要なのは、この「ホースバーグ灯台」の発想です。利用者が海峡安全への資金提供を行うとともに、沿岸国と協力しながら海峡の安全対策を進めていく体制づくりが求められているのです。まさに、歴史が指し示す「一筋の光」なのです。

そこで、今日、皆さんに謹んで費用分担について提案したい考えがあります。私はそれを「次世代に繋ぐ海への協力と挑戦」Burden Sharingと名づけました。

Burden Sharingは、沿岸国の主権尊重、共通利益のための協力の実現、海峡利用者（潜在的事故原因者）の社会的責任の明確化を基本として、具体的に制度設計されるものです。また夫々の関係者の中で公平に負担がなされるものでなければなりません。従ってその内容は、沿岸国のイニシアチブを基に、それに対する利用国の協力と利用者の貢献により成り立つものです。

負担の考え方としては、例えば、マ・シ海峡では年間40億トン (DWT) 以上の船舶が通過するので、海峡利用者が1トンあたり、わずか1セント相当の貢献をすとしても年間4,000万ドルとなり

ます。これでも運賃への影響は殆どありません。これにより、沿岸国の過重な負担は解消され、海峡利用者自らの通航する海峡の航行安全と環境保全に貢献することになります。

次に現時点で、沿岸国、利用国、利用者間でもっとも公平かつ衡平 (fair and equitable) と考えられる必要な施策として3つに分けることができます。1つ目は、現在及び将来の航行援助施設などの維持、管理、更新、2つ目は、新たに必要な航行援助施設の整備、浚渫の実施などの新規投資、3つ目が政策立案や交通管理、取締りなどに必要なキャパシティ・ビルディングです。

航行援助施設の維持、管理、更新は、利用者が直接利用するものであり、利用者による負担が適切な分野です。従って、新たな航行援助施設の整備、浚渫などの新規投資は、直接安全航行に必要なものは利用者が負担すべきですが、利用者の負担限度を超えるものは、利用国の協力により政府機関において実施されることが適当でしょう。

そして、キャパシティ・ビルディングについては、沿岸国が海上警察力という自らの主権の行使に当たって必要なものであるので、通常は沿岸国が負担する分野です。しかし、輻輳する交通を抱えるマ・シ海峡における航行安全や環境保全のための取締りなどは、特別な船舶機材の整備や優れた要員、行政官の育成を必要とします。このためには経験を有する利用国や私たちのような民間組織が、特別な支援と協力をを行うのが適切な分野です。

このような提案が国際的に受け入れられれば、マ・シ海峡に、航行安全と環境保全のための基金が、沿岸国と海峡利用者、および我々のような NGO によって世界で初めて設立に向かうことも視野に入れることができます。日本財団はこの任務を未来への改革の一步として、希望を持って引き受けたいと考えています。

そして、マ・シ海峡を「新しい海事社会への改革」に向けた21世紀の先駆けとして位置づけ、その実現のために、必要な費用負担をはじめとした国際的な枠組み作りの促進と環境作りのために、更なる力を注ぐとともに、マ・シ海峡問題の解決に向け中心的な役割を果たす沿岸国の活動に対し、日本財団は支援を惜しみません。

16世紀、国際法の父と呼ばれたオランダのグロティウスは、当地マ・シ海峡におけるポルトガル船との事件を契機に、「自由海論」を展開し、その根拠を海洋の非枯渇性、再生産性に求めました。帆船時代の16世紀ならばともかく、21世紀の現在は、海洋は、無限に自由に収奪可能なものでないことは、広く認識されています。持続的な海洋活動を可能にするには、海洋利用者による沿岸国やローカルコミュニティとの協力や自主的な費用負担が不可欠です。グロティウスから500年後、再び当地から自由な安全航行と海洋環境の保全のため、利用者の自主的な費用負担を前提とした現代の「新自由海論」が生まれることを私は期待しています。

私はこのシンポジウムがその最初の一步になることを期待し、その一步によりマ・シ海峡の安全航行と環境保全が皆さんの協力により成し遂げられれば、関係する我々だけでなく世界の全ての人間にとって、未来へ続く大道がはっきりと見えてくることと確信しています。

日本財団  
会長 笹川陽平

注：資料は日本財団 HP による；

[http://www.nippon-foundation.or.jp/ships/topics\\_dt/2007954/20079541.html](http://www.nippon-foundation.or.jp/ships/topics_dt/2007954/20079541.html)

## リンク先

AP	<a href="http://www.ap.org/">http://www.ap.org/</a>
AFP	<a href="http://www.afp.com/home/">http://www.afp.com/home/</a>
Antara NEWS	<a href="http://www.antara.co.id/en/">http://www.antara.co.id/en/</a>
BERNAMA DA	<a href="http://www.bernama.com/">http://www.bernama.com/</a>
Channel News Asia	<a href="http://www.channelnewsasia.com/">http://www.channelnewsasia.com/</a>
China Daily	<a href="http://www.chinadaily.com.cn/english/home/index.html">http://www.chinadaily.com.cn/english/home/index.html</a>
Chosun Ilbo (朝鮮放送)	<a href="http://english.chosun.com/">http://english.chosun.com/</a>
DAWN the INTERNET	<a href="http://dawn.com/">http://dawn.com/</a>
EXAMINER.com	<a href="http://examiner.com/">http://examiner.com/</a>
MARINE LOG	<a href="http://www.marinelog.com/">http://www.marinelog.com/</a>
MIMA	<a href="http://www.mima.gov.my/">http://www.mima.gov.my/</a>
MINDEF SINGAPORE	<a href="http://www.mindef.gov.sg/imindef/home.html">http://www.mindef.gov.sg/imindef/home.html</a>
Navy NewsStand	<a href="http://www.navy.mil/index.asp">http://www.navy.mil/index.asp</a>
日本財団 HP	<a href="http://www.nippon-foundation.or.jp/">http://www.nippon-foundation.or.jp/</a>
STRATEGY PAGGE	<a href="http://www.strategypage.com/">http://www.strategypage.com/</a>
The Hankyoreh	<a href="http://www.hani.co.kr/">http://www.hani.co.kr/</a>
The Star Online	<a href="http://thestar.com.my/">http://thestar.com.my/</a>
Voice of America (VOA)	<a href="http://www.voanews.com/english/portal.cfm">http://www.voanews.com/english/portal.cfm</a>
Xinhua (新華社)	<a href="http://www.xinhuanet.com/english/">http://www.xinhuanet.com/english/</a>
外務省 HP	<a href="http://www.mofa.go.jp/mofaj/">http://www.mofa.go.jp/mofaj/</a>



## 海洋政策研究財団

〒105-0001 東京都港区虎ノ門一丁目15番16号 海洋船舶ビル3F  
TEL.03-3502-1828 FAX.03-3502-2033

((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)