

# 北極海季報

第 15 号  
(2012 年 9-11 月)



## 目次

1. 主要事象
  - a. 航路・港湾・海運
  - b. 資源開発
  - c. 自然環境・生態系
  - d. 調査・科学
  - e. 外交・安全保障
2. 解説
  - 「北極海航路に関するロシアの新たなる連邦法について」
  - 「北極ガバナンスの枠組みをめぐる攻防—北極評議会のオブザーバー問題—」
3. 北極海の海水状況

海洋政策研究財団

本季報は、公表された情報を分析・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。

編集代表：秋山昌廣

編集担当：秋元一峰、上野英詞、大西富士夫、酒井英次、佐々木浩子、島田絵美、高田祐子  
武井良修、黄 洗姫、眞岩一幸、和田大樹（50音順）

---

本書の無断掲載、複写、複製を禁じます。

「北極海季報」第15号（2012年12月）

北極海季報第 15 号は 2012 年 9 月から 2012 年 11 月を対象としている。この間、北極海では夏季を迎え、9 月の海氷域面積の月間平均値は 361 万平方キロで、1979 年から 2000 年の平均より 343 万平方キロ、2007 年の最小値より 69 万平方キロ小さく衛星観測以来、過去最小値となった。9 月 16 日に年最小値に達したが、これは平均的な到達日より 3 日遅かった。2012 年夏期の気象状況は、グリーンランドや北部北大西洋の高気圧偏差とユーラシア沿岸に沿って東方のボフオート海（最も顕著には東シベリア海上）へ張出した低気圧偏差が南風をもたらし、気温がほぼ北極海全体で 1~3℃平均より高くなった。

本号における注目点は以下のとおり。

## 1. 主要事象

### a. 航路・港湾・海運

北極海の家氷が過去最小の面積まで融解した 2012 年夏、中国の極地観測船「雪龍」が、初めて北極海航路を通航し、アイスランドに到着した。今回の雪龍号の航海により、中国は太平洋から北極海経路で大西洋に到着することに初めて成功した

ロシアの船舶設計事務所、Petorobalt は 9 月 18 日、サンクトペテルブルグの造船所で、ディーゼル・エンジン型としてはロシアで最大の新砕氷船の建造が始まったと発表した。同事務所によると、この船は全長 146.8 メートル、積載重量 2 万 2,258 トンである。

韓国、中国、ロシア、モンゴルの 4 カ国は、10 月 24 日にソウルで開かれた会議で、北東アジア地域の物流、観光を活性化するための交通インフラ構築の必要性に同意し、広域豆満江開発計画 (GTI) 統合交通網の研究を推進することに合意した。韓国政府は、同研究の推進により、韓国を含む極東、シベリアのみならず、今後北極地域へ繋がる貿易ネットワークの拠点として豆満江地域の重要性が拡大されるとの期待を表明した。

ノルウェーの LNG タンカー、MT *Ob River* は 11 月初めから、ノルウェー沿岸のガス田で LNG の荷積み始めた。冬期の北極海を航行し、12 月初めには日本に到着予定である。MT *Ob River* は、2007 年に建造され、15 万立米の天然ガスを積載可能であり、また耐氷能力も備えている。該船は 10 月に空荷で北方航路を航行し、北極において LNG 運送に必要なデータの収集を行っていた。

ロシア政府系天然ガス独占企業ガスプロムは 12 月 5 日、北極海航路を利用した LNG の輸送に世界で初めて成功したと発表した。同社がチャーターした輸送タンカーが同日、北九州市戸畑区の受け入れターミナルに到着した。これは九州電力が購入したものである。

2012 年の北方航路の航行実績は 46 隻となり、欧州とアジアを通過した船舶の数としては過去に例を見ない多さとなった。過去 2 年で、航行隻数は 10 倍となった。2010 年は 4 隻、2011 年は 34 隻。2012 年の総積載重量は、126 万 1,545 トンとなり、2011 年の 82 万 789 トンから 53 パーセントの増加となった。最も多かった積荷は、ディーゼル燃料、ガス・コンデンセート、ジェット燃料、LNG 等のといった石油関連品であり、総計で 89 万 4,079 トンとなった。航行数は 26 回である。この内、アジア向けが 18 隻、8 隻が欧州向けであった。2 番目に多かったのは鉄鉱石及び石炭であり、6 航海にのぼった。

### b. 資源開発

シェル社は 9 月 9 日、アラスカ州ノースロップ沖合約 90 カイリのチュクチ海で海底油田の予備的掘削を開始した。米当局は、8 月に予備的掘削を認可していた。

10月15日付のBBC Newsによれば、中国企業が北極開発のための長期戦略の一環として、アイスランドとの土地開発の基本合意に近づいたことが明らかになった。中国の中坤グループの代表人は、BBCに同グループがアイスランドとの土地賃貸・開発と関連した細部事項を協議中であると伝えた。

10月24日付けの日本経済新聞電子版によれば、欧米の石油大手がロシアの国営石油最大手ロスネフチと組み、北極海の資源開発に乗り出す。英の大手石油企業であるBPは、ロスネフチの第2位株主となって油田開発を目指している。米エクソンモービルなどはロスネフチと提携して北極海に進出する構えだ。

10月26日付けのロイターによれば、従来、遠い距離と高価格で採算性がないと見なされていたノルウェーの天然ガスが見直されている。ヨーロッパのガス発電需要が増加するにつれ、ノルウェーの北極地域からの輸入を必要とする予想される。しかし北極地域のガスをヨーロッパへ運ぶまでには、探査からパイプラインの建設まで長期的な投資が必要であるため、ヨーロッパへの新しいガス輸入は2020年頃になる見通しである。

### c. 自然環境・生態系

9月9日付けのScience Dailyによれば、北極地域において降水量と河川流入量の増加は、気候変化をより促進する可能性があることが分かった。アラスカ大学のフェアバンクス国際北極調査センターの研究によると、気候変動により北極の高緯度地域はきわめて湿潤な状態になっている。とりわけ空気の湿度、降水および河川の放出が増加し、水の循環を強めている。このような最近の変化は、気候システムとの相互作用によりさらなる気候変化を促進するという。

9月13日付けのScience Dailyによれば、2012年の夏季、海氷面積が観測最低値を記録するなど、温暖化が進んでいる北極海では、海洋生物の環境にも大きな変化が見られる。海氷の下で生殖すると知られていた甲殻類プランクトンのいくつかは、氷がなくなるにつれ、より寒い地域の海底へ移動する現象が発見された。

米国のNational Snow and Ice Data Centerは9月16日、北極海の海氷面積が341万平方メートルと1979年の調査開始以来最小になり、また海氷の体積も3年連続で最小を記録し、2000年度比80%の減少であることを明らかにした。この勢いが今後毎年起こるとは限らないものの、氷河融解は予測を上回る速度で進行している。その最少記録は2011年より1カ月も早い8月26日に記録し、専門家の中では2050年には夏に海氷が観られなくなるか、あるいはもっと早く2020年とか2030年には現実になるとする見解もある。

10月1日のJAXAの発表によれば、国立極地研究所（情報・システム研究機構国立極地研究所）は、GRENE北極気候変動研究事業として、JAMSTEC（海洋研究開発機構）所有の海洋地球研究船「みらい」を用い、北極海における環境変動による生態系及び気候変動システムへの影響を調査している。

WWFが10月29日に明らかにしたところによれば、野生生物の取引を監視・調査するNGO・TRAFFICは、ホッキョクグマに対する主要な脅威は、その商業取引ではなく海氷の急速な融解に伴う生息域の減少であるとする報告をまとめた。

### d. 調査・科学

9月6日付けのノルウェー紙、*Barents Observer*によれば、現在の北極の漂流式研究基地から科学者を移動させ機材を回収した上で、次の基地に適した氷を探すために、原子力砕氷船がまもなくムルマンスクから出航する。新たな基地、North Pole 40は、Wrangel島の北に設置される予定で、作業

全体に通常約 1 カ月かかる。

11 月 21 日付けの MIT News によれば、MIT の研究陣は、北極海における季節ごとの氷の範囲と海洋循環を正確に理解するために、モデルと観測を組み合わせた新しい方法を開発した。研究陣はグリーンランドの南海岸沖であるラブラドル海に対するシミュレーションを行い、これを人工衛星および船舶からの観測と一致させた合成法を適用した。このような方法によって、研究者らは海氷の範囲を決める海氷と海水循環の相互作用を解明した。

10 月 24 日付けのロシア紙、*Barents Observer* によれば、英国の音響探査会社、WGP Energy Services Ltd (WESL) はこのほど、ロシア北極海域での 2 次元地震探査の完了を発表した。同探査は、同海域大陸棚の調査の一環としてロシアの国営地質探査会社 *Sevmorgeo* からの委託で実施されていた。探査が行われた海域は、東シベリアとラプテフ海の大陸棚境界付近である。

11 月 22 日付けのデンマーク紙、*Maritime Denmark* の報道によれば、ロシア当局はこのほど、チタン製原子力潜水艦、*Losharik* で行っていた北極海での活動を公表した。それによると、同潜水艦は 9 月にメンデレーエフ海嶺の海底地形のデータ収集を行った。データ収集は、水深 3,000 メートルのところで実施された。今回の調査では、国連海洋法条約の大陸棚縁辺部延長申請に必要なデータが収集された。

#### e. 外交・安全保障

デンマーク領グリーンランドを公式訪問した韓国の李明博（イ・ミョンバク）大統領は 9 月 9 日、グリーンランド自治政府のクーピク・クライスト首相と会談し、環境と経済活性化の両立を目指すグリーン成長、資源開発、北極航路開拓など両国間の実質的な協力を行っていくことを協議した。今回の会談を契機に、韓国はグリーンランド自治政府と資源開発協力に関する 4 件の了解覚書（MOU）を締結した。さらに、李明博大統領は 10 日、経済協力対話のため、ノルウェーを訪問した。韓国の国土海洋部は 9 月 12 日、ノルウェーの貿易産業省と、両国間の海運協力に関する MOU を締結した。今回の MOU は、韓国・ノルウェー間の首脳会談で議論された北極開発とグリーン成長に関連して、省庁間の協力事項を定めたものである。これにより両国は北極航路の活用および海上インフラの協力事項等における相互協力を強化することにした。

ロシア海軍唯一の現役原子力巡洋艦で北洋艦隊の旗艦、*Pyotr Veliky* は 9 月 12 日、北洋艦隊の主基地、セベロモルスクを出航し、北方航路のゲートウェーである、カラ海での戦闘訓練に向かった。カラ海は、北方航路のゲートウェーとして重要な海域で、*Pyotr Veliky* は、北方航路が夏季の商業航路として最盛期にあるカラ海で訓練することになる。

日本財団の笹川陽平会長は、10 月 19 日付産経新聞で、航路や資源確保に向けた日本の取り組みは後発の中国、韓国にも大きな後れを取っていること、また、新たなシーレーン（海上交通路）の防衛や国際海峡である津軽海峡の管理など、新たな課題があると指摘した。その上で、笹川会長は、2007 年に成立した海洋基本法により官邸に設置された「総合海洋政策本部」が北極問題の司令塔となり、早急に国家戦略を立てるべきであるとの見解を示した。

韓国国土海洋部は 11 月 23 日、極地政策 25 周年を迎えて、国家次元の極地政策における政策ビジョンおよび方向を提示するための極地政策優先法案を関連省庁と共同で作成し、発表した。今回策定された極地政策優先法案の特徴は、南北極の異なる状況に合わせた計画を策定・推進することである。

カナダとデンマークはリンカーン海における両国の境界画定について、11月28日、暫定的な合意に達した。この海域は、Ellesmere島とグリーンランドの北側の北極海の中に位置している。

## 2. 解説

解説その 1 は、前海上保安大学校基礎教育講座講師（ロシア語）丹下博也先生による、「北極海航路に関するロシアの新たな連邦法について」である。丹下論考は、2012 年 7 月 28 日付けでプーチン大統領により署名された「北極海航路水域における商業航海の国家規制の部分における若干のロシア連邦法令に対する改正の導入に関する」連邦法について、北極海航路がロシアの国内法令等により今までどのように位置づけられてきたのか等を振り返った上で、本連邦法の内容を紹介し、更には同法の内容に考察を加えたものである。

解説その 2 は、海洋政策研究財団の大西富士夫研究員による、「北極海ガバナンスの枠組みをめぐる攻防—北極評議会（AC）のオブザーバー問題—」と題する論考である。北極海のガバナンスにおいて中心的役割を果たしている「北極評議会（Arctic Council : AC）」において、非北極圏諸国によるオブザーバー資格の取得が現在の北極国際政治の重要な焦点として浮上している。2012 年 11 月 6 日、この北極評議会において初の試みとして、「オブザーバー及びアド・ホック・オブザーバー会合」がスウェーデンで開催された。同会合では、北極評議会諸国、オブザーバー、アド・ホック・オブザーバー（日本、中国、韓国、イタリア等）によって北極評議会の制度改革、オブザーバー資格等が話し合われた。大西論考は、北極海ガバナンスの構成メンバーに着目しつつ、北極評議会のオブザーバー問題が根本的には北極国際政治の基本的構造の変質に関わるものであることを明らかにすることを狙いとしている。

## 3. 北極海の海氷状況（2012 年 9 月～2012 年 11 月）

9 月の海氷域面積の月間平均値は 361 万平方キロで、1979 年から 2000 年の平均より 343 万平方キロ、2007 年の最小値より 69 万平方キロ小さく衛星観測以来、過去最小値となった。9 月 16 日に年最小値に達したが、これは平均的な到達日より 3 日遅かった。

10 月の海氷域面積の月間平均値は 700 万平方キロで、1979 年から 2000 年までの 10 月の平均より 229 万平方キロ小さく、2007 年の月最小値より 23 万平方キロ大きく、衛星観測以来 2 番目に小さくなった。東シベリア海、ラプテフ海は大方、海氷に覆われた。一方、夏期を通し、主に、カラ海、ラプテフ海、東シベリア海などの北極大西洋側とボーフート海南部、バレンツ海、カラ海では海氷は形成されなかった。

11 月の海氷域面積の月間平均値は 993 万平方キロで、1979 年から 2000 年の平均より 138 万平方キロ小さく、衛星観測以来 3 番目に小さい値であった。月末には北極海中央部がほとんど完全に氷結したが、バレンツ海では大部分で開氷域が残った。海氷面積はバフィン海やハドソン湾で平均以下であったが、ベーリング海では近年見られるパターンが継続し、平均以上であった。

# 1. 情報要約

## a. 航路・港湾・海運

9月1日「雪龍、北極海経由で太平洋から大西洋への航行に成功－中国初」(International Business Times, September 1, 2012)

北極海の海水が過去最小の面積まで融解した 2012 年夏、中国の極地観測船「雪龍」が、初めて北極海航路を通航し、アイスランドに到着した。今回の雪龍号の航海により、中国は、太平洋から北極海経由で大西洋に到着することに初めて成功した。雪龍号の研究チームリーダーは、「驚くべきことに、北極海航路のほとんどが開いている」とロイターに語り、「中国は、地球温暖化による北極海の歴史的な変化に強い関心を持っている」と述べた。

季節的に開く北極海航路は、インド洋とスエズ運河を経由する南方航路と比べ、短距離で大西洋に辿り着ける。海水温の上昇により、さらに北極海航路が開拓されることが予想されており、中国はその中心的存在になろうとしている。

記事参照：<http://jp.ibtimes.com/articles/34646/20120901/292974.htm>

### 【関連記事】

9月7日「中国、北極点付近の最短航路開拓へ－露と摩擦激化か」(産経ニュース、2012年9月7日)

北極圏開発への参画を目指す中国が、アジアと欧州を最短距離で結ぶ商業航路として、北極点付近を通航する新ルートの実効性の調査を進めている。

中国の大型砕氷船「雪龍」は、2012年8月中旬、北極海横断に成功しアイスランドの首都レイキャビクに寄港した。同国の関係者によると、8月20日には出港し、中国への帰国の帰途に就いた。雪龍は、往路ではロシア沿岸の北極海を航行したが、氷の量が少なかったことから、復路では北極点付近の最短ルートに挑戦。海水の状態や船の性能調査を行うという。東アジアと欧州を結ぶ最短ルートとなる北極点付近経由の北極海横断に、ロシアなど沿岸国以外で成功した例はない。公海上の北極点付近を通ると、北極海の大部分でロシアなど沿岸国の排他的経済水域に入らなくて済み、通航料の消費などを抑えられる。今後、中国が最短ルートの航路開拓で実績を挙げれば、北極圏の諸問題で中国の発言力が強まると見られる。中国は、最新型砕氷船の建造も進めている。北極圏の権益を巡る争奪戦で、無視できない存在になりつつある中国と、ロシアなどとの摩擦が激しくなることも予想される。

記事参照：<http://sankei.jp.msn.com/world/news/120907/chn12090700240001-n1.htm>

9月18日「ロシア、新砕氷船を建造へ」(National Snow&Ice DataCenter, September 18, 2012)

ロシアの船舶設計事務所、Petorobalt は9月18日、サンクトペテルブルグの造船所で、ディーゼル・エンジン型としてはロシアで最大の新砕氷船の建造が始まったと発表した。同事務所によると、この船は全長146.8メートル、積載重量2万2,258トンである。搭乗可能船員数は38人、60日間の航行が可能で、2メートルの雪氷の中を航行できる仕様となっている。2015年の完成予定。



Russia's new diesel-engined icebreaker will operate in the Arctic. Illustration: petrobalt.ru

記事参照：<http://barentsobserver.com/en/arctic/new-icebreaker-russian-arctic-18-09>

#### 10月24日「北東アジアの4カ国、朝鮮半島から北極を結ぶ統合交通網の構築へ」（韓国企画財政部、2012年10月24日）

韓国、中国、ロシア、モンゴルの4カ国は、北東アジア地域の物流、観光を活性化するための交通インフラ構築の必要性に同意し、広域豆満江開発計画（GTI）統合交通網の研究を推進することに合意した。韓国の企画財政部は、10月24日にソウルで開かれたGTI第2次貿易円滑化委員会において、上記の内容が議論されたと発表した。GTIは、北東アジアの経済開発のために韓国、中国、ロシア、モンゴルが参加した地域協力の協議体である。貿易円滑化委員会は、GTI国家間の貿易における障害をなくし、通関手続きを簡素化するために設置された。2011年の北京会議に続いて2回目となる今回の会議では、4カ国の外にもアジア太平洋経済社会委員会（ESCAP）、ドイツ国際経済開発協力団（GIZ）、世界関税機構（WCO）等の国際機構の関係者50余人が参加した。同会議で韓国の財政企画部は、北東アジア地域のエネルギー・資源の移動の活発化、物流・観光のための交通インフラを構築するために「GTI統合交通網（Transport Corridor）」研究を推進する必要性を強調した。韓国政府は、同研究の推進により、韓国を含む極東、シベリアのみならず、今後北極地域へ繋がる貿易ネットワークの拠点として豆満江地域の重要性が拡大されるとの期待を表明した。同会議ではまた、貿易円滑化の総合研究事業、貿易円滑化のためのキャパシティ・ビルディング・プログラムの定期的な運営等、今後貿易円滑化委員会が重点的に推進する事業に対する作業計画（Action Plan）が承認された。

記事参照：[http://www.mosf.go.kr/news/news01.jsp?boardType=general&hdnBulletRunno=60&cvbnPath=&sub\\_category=&hdnFlag=&cat=&hdnPage=1&&actionType=view&runno=4015348&hdnTopicDate=2012-10-24](http://www.mosf.go.kr/news/news01.jsp?boardType=general&hdnBulletRunno=60&cvbnPath=&sub_category=&hdnFlag=&cat=&hdnPage=1&&actionType=view&runno=4015348&hdnTopicDate=2012-10-24)



11月6日「ノルウェーの LNG タンカー、冬季の北極海を日本へ」(Barents Observer, November 6 and BBC News, November 26, 2012, 日本経済新聞電子版、2012年11月27日)

ノルウェーの LNG タンカー、MT *Ob River* は 11 月初めから、ノルウェー沿岸のガス田で LNG の荷積み 시작했다。11月7日にノルウェー北部ハマフェストを出航し、11月26日までに冬期の北極海を通過し、12月初めには日本に到着予定である。LNG 輸送船の北極海通過は初めてで、地球温暖化による海水の減少に伴う北極海航路の活用に弾みがつくとみられる。

スタットオイルが運営する油田は、ノルウェー北部のハマフェストにある。2007年に操業を開始した当初には米国の市場に販売することが計画されていたが、米国内のシェールガスの商業化により、一旦白紙となっていた。折からの北極海の海水面積の急速な縮小により、ノルウェー北端のハマフェスト油田は、北方航路の玄関口となり、日本、アジア向けの供給というビジネスチャンスを得た。また、東日本大震災を受けて、日本では化石燃料への需要が急激に高まっている。

MT *Ob River* は、2007年に建造され、15万立米の天然ガスを積載可能であり、また耐氷能力も備えている。該船は10月に空荷で北方航路を航行し、北極において LNG 運送に必要なデータの収集を行っていた。北シベリアを通過する際にはロシアの砕氷船が該船をエスコートすることとなっている。

ノルウェー極地研究所の Gunnar Sander 上級アドバイザーは、海水の縮小はさしたる大きな要因ではなく、石油・天然ガスへの需要の高まりが重要であると述べる。同研究員は、2012年は北極海航路の航行回数の記録的な増加をみたものの、昨年のスエズ経由の航海は 90,000 隻であるのに対して北極は約 40 隻くらいであり、北極海航路にはまだまだ制約があるとの見方を示した。

記事参照：<http://barentsobserver.com/en/arctic/hammerfest-lng-set-sails-japan-arctic-route-06-11>  
<http://www.bbc.co.uk/news/science-environment-20454757>  
[http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM2700D\\_X21C12A1EB1000/](http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM2700D_X21C12A1EB1000/)



Despite the ice, the Arctic is navigable through November

Source: BBC News, November 26, 2012

【関連記事】

12月6日「九電、北極海経由で LNG 調達」(日本経済新聞電子版、2012年12月6日)

ロシア政府系天然ガス独占企業ガスプロムは12月5日、北極海航路を利用した LNG の輸送に世界で初めて成功したと発表した。同社がチャーターした輸送タンカーが同日、北九州市戸畑区の受け入

れターミナルに到着した。これは九州電力が購入したもので、九電は運転停止中の原子力発電所の代替として稼働している火力発電用の燃料調達を増やしており、北極海航路の活用で調達コストの削減などにつなげる考えだ。今回の調達量は 5 万 4,000 トンであった。

九電の 2012 年 3 月期の LNG 調達量は 470 万トンで、内訳はロシアが 25%、豪州が 23%、インドネシアが 16%だった。LNG は北欧などでも産出するが、高い輸送量がネックとなり、ほとんど取り扱っていなかった。北極海航路の活用により、九電は「調達先の多様化やコスト削減につなげたい」としている。

LNG 船を運航したガスピロムは、ロシアの北極圏ではヤマル半島などで大規模なガス田開発計画があり、「今回の成功は、北極海航路を利用したアジア太平洋地域や欧州市場へのロシアの LNG 供給を可能にするものだ」と成果を強調している。今回の航海では、前半のバレンツ海やカラ海ではほとんど海氷がなく、その後、ラプテフ海からベーリング海峡にかけて最大で厚さ 30 センチの海氷に遭遇したという。

記事参照：<http://www.nikkei.com/article/DGXNZO49215740V01C12A2LX0000/>

[http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM06013\\_W2A201C1EB2000/](http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM06013_W2A201C1EB2000/)

#### 11 月 21 日「グリーンランド、港湾規模を拡大」(Maritime Denmark, November 21, 2012)

グリーンランド自治政府は、ヌークにある港湾の拡大計画を承認した。Royal Arctic Line 公社は、今回の決定に大きな期待をよせた。同公社 CEO は、この決定は同社だけでなく、グリーンランド全体にとってもよいことだと述べた。新港の完成は 2016 年の予定。

記事参照：[http://www.maritimedanmark.dk/?utm\\_source=uknyhedsbrev21-11-2012&utm\\_medium=email&utm\\_content=uknyhedsbrev2012&utm\\_campaign=uknyhedsbrev&Id=16319](http://www.maritimedanmark.dk/?utm_source=uknyhedsbrev21-11-2012&utm_medium=email&utm_content=uknyhedsbrev2012&utm_campaign=uknyhedsbrev&Id=16319)



#### 11 月 23 日「2012 年の北方航路、46 隻航行」(Barents Observer, November 23, 2012)

2012 年の北方航路の航行可能時期が終りに近づいている。2012 年の北方航路の航行実績は 46 隻となり、欧州とアジアを通過した船舶の数としては過去に例を見ない多さとなった。積荷量も過去に例がない。ただ、航行シーズンはまだ完了しておらず、フィンランドの 2 隻の砕氷船がアラスカからデンマークへ向かっている。過去 2 年で、航行隻数は 10 倍となった。2010 年は 4 隻、2011 年は 34 隻。2012 年の総積載重量は、126 万 1,545 トンとなり、2011 年の 82 万 789 トンから 53 パーセントの増加となった。

最も多かった積荷は、ディーゼル燃料、ガス・コンデンセート、ジェット燃料、LNG 等のといっ

た石油関連品であり、総計で 89 万 4,079 トンとなった。航行数は 26 回である。この内、アジア向けが 18 隻、8 隻が欧州向けであった。2 番目に多かったのは鉄鉱石及び石炭であり、6 航海にのぼった。記事参照：<http://barentsobserver.com/en/arctic/2012/11/46-vessels-through-northern-sea-route-23-11>

## b. 資源開発

### 9 月 9 日「シェル、アラスカ沖で予備的掘削開始」(CNN News, September 10, 2012)

シェル社は 9 月 9 日、アラスカ州ノースロップ沖合約 90 カイリのチュクチ海で海底油田の予備的掘削を開始した。米当局は、8 月に予備的掘削を認可していた。シェル社の広報担当は、「アラスカ州から伸びる大陸棚に存在するとみられる膨大な石油・天然ガス資源を開発するという、当社の 6 年越しの努力が、今日、現実のものとなった。我々は、ボーフォート海での掘削開始も準備している」と語った。一方、チュクチ海に面したポイントホープの市長は、シェル社の掘削開始に懸念を持っている。市長は、「もしシェル社が石油資源を掘り当てたら、他の多くの会社が参画することになる。そうなれば、何らかの事故が起こるのは時間の問題であろう」と述べた。

記事参照：[http://edition.cnn.com/2012/09/09/us/arctic-oil/index.html?hpt=hp\\_t3](http://edition.cnn.com/2012/09/09/us/arctic-oil/index.html?hpt=hp_t3)

### 9 月 18 日「ロシア、資源開発の生産ライセンスの外国資本への貸与を検討」(Arctic info, October 5, 2012)

ロシアのエネルギー省は、外資に石油・天然ガス生産のライセンスを付与することなどの北極海大陸棚の資源開発の方策を検討している。これはエネルギー省大臣へのファイナンシャル・タイムズによる取材で明らかとなった。同大臣によれば、外資が掘削分野だけでなく、資源生産の共同オーナーとして参画できるようにすることも検討されている。また、投資家にとって魅力のある資源開発に関わる税制改革が現在進行中であることも明らかにした。この税制は 2013 年に発表される見込みである。

記事参照：<http://www.arctic-info.com/News/Page/russia-may-start-issuing-licenses-to-foreigners-to-work-in-the-arctic>

### 10 月 15 日「中国企業、アイスランドの土地開発契約に向けて最終調整」(BBC News, October 15, 2012)

中国企業が北極開発のための長期戦略の一環として、アイスランドとの土地開発の基本合意に近づいたことが明らかになった。中国の中坤グループの代表人は、BBC に同グループがアイスランドとの土地賃貸・開発と関連した細部事項を協議中であると伝えた。また本件に関して、中坤グループとアイスランド地方政府間の土地賃貸契約書の副本がアイスランドのメディアに漏れたが、それによればアイスランド中央政府が今回の交渉を認めている。中坤グループとアイスランド中央および地方政府は、今後土地開発のための投資協定に署名する見通しである。中坤グループの黄怒波理事長は、アイスランドに対する数億ドル規模の投資計画を発表し、金融危機に苦しむアイスランドに注目されている。しかし、アイスランドでは中国企業の大型投資を警戒する声も依然として強い。中坤グループは 2011 年、アイスランド土地開発計画を発表し、ホテル等のレジャー施設の建設を推進したものの、アイスランド政府は外国人の土地所有を制限していた。

記事参照：[http://www.bbc.co.uk/zhongwen/simp/business/2012/10/121015\\_huang\\_iceland.shtml](http://www.bbc.co.uk/zhongwen/simp/business/2012/10/121015_huang_iceland.shtml)

### 10月23日「ロスネフチとの合意、北極海開発で優位に－英BP社」(Bloomberg, October 23, 2012)

英 BP がロシア国営石油会社ロスネフチを監督するプーチン大統領と手を組んだことで、米エクソンモービルや英蘭系ロイヤル・ダッチ・シェルなど他の石油メジャーにとっては最後の未開発原油埋蔵地の 1 つであるロシアへのアクセスが困難になりつつある。

BP 社は 10 月 22 日、同社が保有するロシアの石油会社 TNK-BP の株式 50% を、現金 123 億ドル (約 9,800 億円) で同国の国営石油会社ロスネフチに売却することで合意した。米レイモンド・ジェームズ・アンド・アソシエーツのアナリストは、BP が最終的にロスネフチの株式の約 20% を保有することについて、「ロシアで石油開発を手掛ける国外の掘削会社としては極めて優位に立つ」と指摘する。同アナリストはインタビューで、「ロシアの広大な未開発地域について、他のエネルギー企業が炭鉱契約を締結する可能性はあるが、BP のようにプーチン大統領のお墨付きを得たり、石油業界の有力者たちにアクセスしたりするのは難しい」との見方を示した。同氏はまた、エクソンとロスネフチが 2011 年に契約を締結した北極海と黒海での 32 億ドル規模の共同掘削事業を進めているが、国外の企業が将来、同規模の契約を締結するのは不可能と見ている。

米ルイス・キャピタル・マーケットの調査責任者もまた、「これで生産と埋蔵量の拡大を目指す外国の石油会社は立ち入り禁止の状態だ」と指摘し、BP との合意が、「他社を寄せ付けなくなる可能性が高い」と述べる。

記事参照：<http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MCBL96JTSEH01.html#>

### 【関連記事】

### 10月24日「欧米石油大手、ロスネフチと北極海開発に相次ぎ参入」(日本経済新聞電子版、2012年10月24日)

欧米の石油大手がロシアの国営石油最大手ロスネフチと組み、北極海の資源開発に乗り出す。英の大手石油企業である BP は、ロスネフチの第 2 位株主となって油田開発を目指している。米エクソンモービルなどはロスネフチと提携して北極海に進出する構えだ。ただ、ロシアが資源開発の見返りに海外にある油田権益の譲渡を迫るなど、参入のコストは膨らんでいる。欧米の石油大手企業が北極海で資源開発に参入するには、ロシア政府との関係が深いロスネフチと組まざるを得ない。

ロスネフチによる合弁会社 TNK - BP の買収に絡み、英 BP は TNK - BP 株の売却額の 5 割に相当する 145 億ドル (約 1 兆 2 千億円) を投じてロスネフチの 19.75% の株式を取得した。BP は今後、ロスネフチの株主として北極海への進出を狙うという。しかしロスネフチと北極海への進出を協議した他の企業と同様、BP も、北極共同開発に伴ってロスネフチから海外の権益を求められる可能性がある。TNK - BP のアドバイザーを務めた英王立国際問題研究所のラフ調査員は「ロシアは魅力的なエネルギー資源を使って、海外市場を開拓しようとしている」と指摘する。ロシアは欧州では ENI など欧州勢による国内のガス田開発を許可する一方、欧州でのガス販売を認めさせてきた。ガス田と市場をパイプラインでつなぐ形状から「バーベル戦略」(米調査機関ケンブリッジ・エネルギー研究所)とも呼ばれる政策だ。今度は北極海の資源を活用し、世界の権益や市場に事業を広げようとしている。

記事参照：<http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM2307N T21C12A0FF2000/>

**10月26日「ノルウェーの北極ガス、2020年以後北欧で常用化」(Reuters, October 26, 2012)**

従来、遠い距離と高価格で採算性がないと見なされていたノルウェーの天然ガスが見直されている。ヨーロッパのガス発電需要が増加するにつれ、ノルウェーの資源の価値が向上していると、国際エネルギー機関 (IEA) の担当官が発言した。ノルウェーは石油とガス開発に向けて、2013年度に86ブロックの探査を計画している。IEAによると、ヨーロッパのおよそ5年後のガス需要の増大はノルウェーの北極地域からの輸入を必要とすると予想される。しかし北極地域のガスをヨーロッパへ運ぶまでには、探査からパイプラインの建設まで長期的な投資が必要であるため、ヨーロッパへの新しいガス輸入は2020年頃になる見通しである。

記事参照：<http://uk.reuters.com/article/2012/10/26/norway-gas-idUKL5E8LQCH920121026>

**11月8日「北極圏をめぐる争い、石油メジャー対環境保護派」(Global Post, November 8, 2012)**

北極圏では、掘削を拒む石油企業もあれば、先住民の介入によって掘削計画が遅れている石油企業もある。カナダでは、先住民が北極圏での開発活動をめぐり訴訟提起しているが、彼らは開発にただ反対しているのではなく、環境や野生生物が保護されるのを確保するため関与することを求めているのだという。こうした中、フランスの Total 社は環境が極めて脆弱な地域での石油流出のリスクは極めて高いことを理由に掘削契約を行わなかったことを明らかにした。同社は現在、ロシア北極圏の陸上での開発活動を目指しているという。一方、シェル社は6年に及ぶ計画の末、海水下流出への対処技術がない中、掘削に着手した。環境保護団体は現在も抗議活動を続けている。

記事参照：<http://www.globalpost.com/dispatches/globalpost-blogs/rights/arctic-drilling-big-oil-vs-world>

**11月22日「グリーンランド自治政府・同鉱物エネルギー社、韓国訪問へ」(Sermitsiaq.ag, November 22, 2012)**

グリーンランド自治政府のクレイスト首相に率いられた代表団が12月12日から16日にかけて、グリーンランド鉱物エネルギー社 (Greenland Minerals and Energy: GME) と共に韓国を訪問する。今回の訪問は、グリーンランド自治政府とオーストラリアに本社をもつ GME という珍しい組合せであり、韓国の投資家を呼び込むために計画された。韓国側にとっても、グリーンランドで産出されるウランは原子力発電に使用することができる点で魅力的である。また、グリーンランドで産出されるレア・アースも、携帯電話、カメラ、平面スクリーン、現代 (Hyundai) の製品等に使用でき、韓国産業界にとって重要である。今回の訪問は、韓国大統領の9月訪問を受けてのもの。今回の代表団には、クレイスト首相の他に、関係閣僚や経済界の代表も加わる。

記事参照：<http://sermitsiaq.ag/node/141129>

## c. 自然環境・生態系

**9月4日「ロシア・米国、越境国際公園設立への合意間近」(Alaska Dispatch, September 4, 2012)**

Beringia 地域に共通の保護区を設立する協定について、ロシアと米国の間で近く合意に達することが期待されている。Beringia は現在のシベリアとアラスカを結ぶ陸地で、1万年から2万5,000年前に存在していた。Beringia 国際公園の構想は1960年代ごろから出されていたが、ブッシュ・ゴルバ

チョフ両首脳の合意が設立への直接のきっかけとなり、2009年には、設立協定への関心が再浮上した。Beringian Heritage プログラムのウェブサイトによれば、この協定の目的は、公式の了解により、この地域の先住民、科学者などの間の関係を強化し、結びつきを維持することである。

記事参照：<http://www.alaskadispatch.com/article/russia-and-us-close-agreement-beringia-cross-border-park>

#### 9月9日「湿った北極、気候変動に影響」(Science Daily, September 9, 2012)

北極地域において降水量と河川流入量の増加は、気候変化をより促進する可能性があることが分かった。アラスカ大学のフェアバンクス国際北極調査センターの研究によると、気候変動により北極の高緯度地域はきわめて湿潤な状態になっている。とりわけ空気の湿度、降水および河川の放出が増加し、水の循環を強めている。このような最近の変化は、気候システムとの相互作用によりさらなる気候変化を促進するという。研究陣は、ユーラシア地域の北極海における過去 60 年間の水の循環サイクルを分析した結果、地域の大気の湿気が 10 年につき平均 2.6%増加すると、河川の流入は同じ 10 年の間 2%増加することを発見した。彼らの発見は、大気中の湿気増加と降水量の関係、そして北極海へ流れる河川の流入の増加が塩分の低下および北極海の表面が暖まる現象を理解するにおいて重要な意味をもたらす。

記事参照：<http://www.sciencedaily.com/releases/2012/09/120905200554.htm>

#### 9月13日「北極の解氷、海底生物に変化をもたらす」(Science Daily, September 13, 2012)

2012年の夏季、海氷面積が観測最低値を記録するなど、温暖化が進んでいる北極海では、海洋生物の環境にも大きな変化が見られる。海氷の下で生殖すると知られていた甲殻類プランクトンのいくつかは、氷がなくなるにつれ、より寒い地域の海底へ移動する現象が発見された。デラウェア大学の海洋科学・政策スクールの研究陣による今回の発見は、北極海の生態系の適応能力に関する新しい理解を提供する。調査に参加したトロムソ大学の研究者は、フラム海峡と北極海のユーラシア地域で行われた夜間調査で、水深の深い海底で生殖する甲殻類プランクトンを発見した。研究陣は、これらがライフサイクルの一部に合わせて海底に移動し、北極点へ向かう海流に乗って動くと説明した。プランクトンの移動は、融氷の期間中に生き残りを増やして、北極海での生存に適応するためだという。調査に参加した科学者らは、今回の発見を「ニモ仮説」と称した。ディズニー映画のキャラクターであるニモの父が移動するために深い海流を利用したように、北極の甲殻類プランクトンは類似のメカニズムで北極海の解氷地域から北端の地域へ移動している。「ニモ仮説」を通じて、限られたデータに基づくものの、夏季の海氷が少ない北極海の海洋生物と地域の将来を予測可能になると研究陣は評価する。

記事参照：<http://www.sciencedaily.com/releases/2012/09/120913173030.htm>

#### 9月17日「4年後の夏、北極の氷が全てなくなる可能性」(The Guardian, September 17, 2012)

現在の温暖化が続いた場合、2015~2016年頃には夏季の北極海の氷はすべて溶けてしまう恐れがある。9月17日付の英紙、*The Guardian* は、極地における氷研究の専門家である Peter Wadhams 教授の言葉を借りてこのように報道した。北極海の氷が8月基準で歴代最低値を更新するなど、夏季における北極氷の面積が最低水準を記録している。Wadhams 教授は地球温暖化への至急な対応を求め、従来の二酸化炭素排出の削減に加えて、多様な生態系への方策を考案するように呼びかけた。北極氷の消滅により北極の永久凍土層が解氷されると、当地域に埋蔵されているメタン等の天然ガスの放出

がさらに増加し、地球温暖化が一層加速すると懸念されている。

記事参照：<http://www.guardian.co.uk/environment/2012/sep/17/arctic-collapse-sea-ice?INTCMP=SRCH>

### 9 月 18 日「ノルウェーのクルーズ船運航会社、AECO の規則を歓迎」(Travel Daily Media, September 18, 2012)

ノルウェーのクルーズ船運航会社、Hurtigruten は、北極クルーズ・オペレーター協会 (AECO) の環境保護のためのガイドラインを増やすという決定を歓迎すると発表した。2013 年にはガイドラインの数は 9 から 21 になる。

記事参照：<http://www.traveldailymedia.com/137966/hurtigruten-welcomes-aeco-rules>

### 9 月 25 日「北極海の氷河融解、商業的可能性を拡大」(IISS Voice, September 25, 2012)

米国の National Snow and Ice Data Center は 9 月 16 日、北極海の海氷面積が 341 万平方メートルと 1979 年の調査開始以来最小になり、また海氷の体積も 3 年連続で最小を記録し、2000 年度比 80% の減少であることを明らかにした。この勢いが今後毎年起こるとは限らないものの、氷河融解は予測を上回る速度で進行している。その最少記録は 2011 年より 1 カ月も早い 8 月 26 日に記録し、専門家の中では 2050 年には夏に海氷が観られなくなるか、あるいはもっと早く 2020 年とか 2030 年には現実になるとする見解もある。このように近年氷河の融解が進行する背後には、所謂地球温暖化だけでなく、氷河自身が太陽からの日光を反射し、地球の気候システムを変えるアルベド効果なども関係しているとみられる。

2012 年に北極海航路と北西航路が開け、例えば北極海航路はアジアとヨーロッパを結ぶ際、スエズ運河航路より約 8000 キロも距離を短縮出来ることから、時間や輸送費の観点から大きなビジネスチャンスが期待される。実際近年において北極海航路を航行する船舶は増加傾向にあり、例えばこの夏に中国の砕氷船「雪龍」は北極海航路と北西航路とは違った第 3 のルートで北極海を横断した。他方氷河の減少で石油やガスの発掘が期待される中、その開発に伴う北極の生態系など環境面への懸念が指摘されている。

記事参照：<http://iisvoicesblog.wordpress.com/2012/09/25/as-ice-disappears-commercial-opportunities-come-into-view/>

### 9 月 25 日「旧ソ連核廃棄場近くで掘削を計画 - エクソン、ロスネフチ」(Bloomberg, September 25, 2012)

旧ソ連時代に 25 年以上もの間、核廃棄場として使われていた、北極海の一部カラ海で、米エクソンモービルと露ロスネフチが共同で、付近の海床を掘削する計画を進めていることから、環境問題が持ち上がっている。旧ソ連は老朽化した原子炉や放射性廃棄物 1 万 7,000 コンテナ分を廃棄したが、掘削する前に汚染除去を求める環境団体の声に、両社は耳を傾けていない。

一方、ノルウェー放射線防護局 (NRPA) によると、このほど 18 年振りに発表されるカラ海の核汚染報告では、放射線レベルは増加してはいないという。レベルが安定していれば、大きな漏洩は起きていないことになり、掘削を中止させようとする環境保護団体の主張の根拠がなくなる。

エクソンとロスネフチは 2012 年 9 月、カラ海の水深の浅い海域で掘削するためのプラットフォームの設計を始めることで合意した。ロスネフチの広報担当者は、「全ての生態と自然の保護基準は同時に満た

されている」とし、ロシアの国内法に基づいて掘削の準備を進め「世界最高の技術を使う」と述べた。

記事参照：<http://www.bloomberg.co.jp/news/123-MAVOF46JTSF101.html#>

### 10 月 1 日「海洋地球研究船『みらい』、水循環変動観測衛星『しずく』との協力で北極海調査」 (JAXA, 2012 年 10 月 1 日)

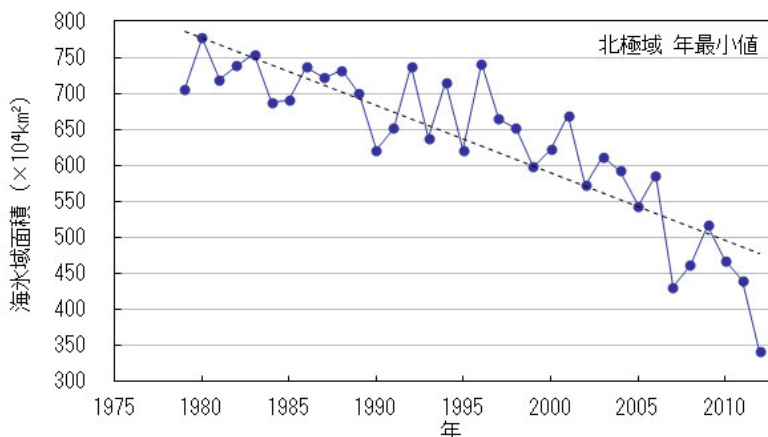
国立極地研究所（情報・システム研究機構国立極地研究所）は、GRENE 北極気候変動研究事業として、JAMSTEC（海洋研究開発機構）所有の海洋地球研究船「みらい」を用い、北極海における環境変動による生態系及び気候変動システムへの影響を調査している。この調査航海における北極海の観測研究や安全な航行のため、このたび JAXA（宇宙航空研究開発機構）は、第一期水循環変動観測衛星「しずく」の観測データ提供を開始した。「しずく」が提供する海水データは、航路や観測海域選定の判断情報として利用される。「みらい」の観測・調査により得られた北極海域データは、JAXA に提供され「しずく」の観測データの精度検証に利用されるとともに、北極海水の解析など北極域の環境変動研究に用いられる。

記事参照：[http://www.jaxa.jp/press/2012/10/20121001\\_mirai\\_shizuku\\_j.html](http://www.jaxa.jp/press/2012/10/20121001_mirai_shizuku_j.html)

### 10 月 3 日「北極海の海水面積、過去最小を記録」(気象庁, 2012 年 10 月 3 日)

2012 年夏季の北極海海水面積が、1979 年以降で最小を記録した。北極海の海水域面積は毎年 3 月初めごろから減少に転じる。海水域面積は、2012 年 3 月においてはほぼ平年並みで減少していたが、6 月上旬には急速に減少し、8 月に入っても急速な減少が続いた。8 月 19 日には 2007 年に記録した最小面積（431 万平方キロメートル）を下回り、9 月 13 日には観測史上最小の 342 万平方キロメートルとなった。特に、カナダの多島海、アラスカ北部のボーフォート海、ロシア北部のラプテフ海とカラ海において、著しい減少がみられた。要因として、6 月から 8 月に北極海のシベリア側に低気圧が分布することで低気圧の東側において南からの暖気が流入し、カナダ多島海やボーフォート海の気温が平年より高かったことが挙げられる。また、8 月上旬に北極海中央部で低気圧が発達したことにより海水の融解が速まった可能性も挙げられる。2012 年夏季の著しい海水減少は、長期的な海水減少と海水域面積を減少させる気象条件が重なった結果と考えられる。

記事参照：[http://www.data.kishou.go.jp/shindan/rinji/2012/02/rinji\\_seaice\\_201210.html](http://www.data.kishou.go.jp/shindan/rinji/2012/02/rinji_seaice_201210.html)



北極域の海水域面積の年最小値の経年変化 (1979 年～2012 年)



### 10月11日「北極海油流出対処協定、交渉完了間近」(Iceland Review Online, October 11, 2012)

北極圏諸国の代表たちは、油流出への準備・対応についての法的拘束力を有する協定の第5回交渉会期（於：レイキャビク）を10月11日に終了する。ロシアの Vasiliev 大使、ノルウェーの Klepsvik 大使および米国の Balton 大使が共同議長で、Vasiliev 大使によれば、交渉は順調に進んでおり、協定の本文は10月11日にレイキャビクで完成するとのことである。しかし、付録などの技術的な作業については今後数カ月の間に完了するとのことである。

記事参照：[http://www.icelandreview.com/icelandreview/daily\\_news/Agreement\\_on\\_Arctic\\_Oil\\_Spill\\_Close\\_to\\_Completion\\_0\\_394301.news.aspx](http://www.icelandreview.com/icelandreview/daily_news/Agreement_on_Arctic_Oil_Spill_Close_to_Completion_0_394301.news.aspx)

### 10月24日「北極海のゴミ、2倍の量に」(Barents Observer, October 24, 2012)

北極海海底のゴミの量は、ここ10年で2倍に増えたという。'Marine Pollution Bulletin'に発表された調査研究によると、グリーンランドとスバルバルの間に位置するフラム海峡の2,500メートルの海底で見つかったゴミの量は、ポルトガルの首都リスボン付近の海底で見つかったものよりもはるかに多い。専門家によると、北極海の海氷の融解によって船舶の航行量が増えたことがゴミの増加に寄与している可能性もあるようだ。

記事参照：<http://barentsobserver.com/en/nature/arctic-trash-doubled-past-decade-24-10>



出典：[http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Fram\\_Strait\\_map.png](http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%83%95%E3%82%A1%E3%82%A4%E3%83%AB:Fram_Strait_map.png)

### 10月29日「野生生物取引の専門家、気候がホッキョクグマに対する最大の脅威と語る」(WWF, October 29, 2012)

野生生物の取引を監視・調査する NGO・TRAFFIC は、ホッキョクグマに対する主要な脅威は、その商業取引ではなく海氷の急速な融解に伴う生息域の減少であるとする報告をまとめた。WWF の専門家も、地球規模の気候変動により引き起こされる海氷生息域の後退がホッキョクグマにとって主要な脅威であり、ホッキョクグマ保全に現在最も必要なのは実効的かつ強力な気候変動対策であると述べる。ホッキョクグマが生息する諸国は、ホッキョクグマの保全とその生息域の保護に関する国際条

約の当事国であり、気候変動を主要な脅威として認識している。

記事参照：[http://wwf.panda.org/what we do/where we work/arctic/news/?206533/Wildlife-trade-experts-say-climate-not-commercial-trade-is-primary-threat-to-polar-bears](http://wwf.panda.org/what_we_do/where_we_work/arctic/news/?206533/Wildlife-trade-experts-say-climate-not-commercial-trade-is-primary-threat-to-polar-bears)

#### 11 月 23 日「米政府、気候変動とセイウチの環境ビデオを公表」(WWF, November 23, 2012)

気候変動の結果、アラスカ沿岸及びロシア沿岸では海氷が減少することで、何千頭ものセイウチが陸上へと追いやられ、時に殺到して踏みつけあうことで死に至るものも出てきた。このたび米地質調査所が発表したビデオは、気候の変化や開発の進展がセイウチや人々にどのように影響を及ぼしうるかを示すものとなっている。

記事参照：[http://wwf.panda.org/what we do/where we work/arctic/news/?206822/New-US-government-video-shows-changing-world-of-walrus](http://wwf.panda.org/what_we_do/where_we_work/arctic/news/?206822/New-US-government-video-shows-changing-world-of-walrus)

#### 11 月 23 日「ロスネフチとスタトオイル、北極圏の保護を約束」(RT.com, November 23, 2012)

石油企業であるロシアのロスネフチとノルウェーのスタトオイルは、天然資源の探査を行う際に北極圏を保護することに同意した。これにより、北極海開発に関わる他の国際的パートナーらも両社の決定に従うことが予想される。ロスネフチとスタトオイルの経営陣は環境と北部地域の生物多様性の保全および保護に関する宣言に署名した。両社は、地域住民の人口と気候変動への影響を最小限に抑え、北極圏を開発することを確認した。また、北極の風景や海の変化を定期的に監視することを約束した。両社は 2012 年 5 月、ロシアの北極大陸棚の共同開発の戦略的協力協定を締結し、北極海における共同開発を進めている。

記事参照：<http://rt.com/business/news/rosneft-statoil-environment-arctic-430/>

#### 11 月 26 日「ノルウェー・ロシア国境、法定限度を超える有害物質検出」(Barents Observer, November 26, 2012)

ノルウェーとロシアとの国境付近では、大気中の二酸化硫黄の量が増加し、その測定値は EU とノルウェーの法定限度を超過した。また、重金属も 2004 年から増え始めていた。最も懸念される微量金属は 2010 年夏から 2011 年夏に増加している。

記事参照：<http://barentsobserver.com/en/nature/2012/11/violates-norwegian-environmental-law-26-11>

## d. 調査・科学

#### 9 月 6 日「ロシア、北極に新たな漂流式研究基地の建設へ」(Barents Observer, September 6, 2012)

現在の北極の漂流式研究基地から科学者を移動させ機材を回収した上で、次の基地に適した氷を探すために、原子力砕氷船がまもなくムルマンスクから出航する。North Pole 39 は 2011 年 10 月より Wrangel 島海域から東に向かって漂流しているが、新たな基地がこれにとって代わることになる。North Pole 40 は、Wrangel 島の北に設置される予定で、作業全体に通常約 1 カ月かかる。

記事参照：<http://barentsobserver.com/en/arctic/russia-replaces-arctic-floating-research-station-06-09>

**【関連記事】****10月3日「ロシア、カナダ海域で救助活動」(Canada.com, October 3, 2012)**

ロシアの北極気候変動研究所の Alexander Danilov 所長代理は、ロシアの原子力砕氷船が 9 月に救助に成功するまで、カナダの 200 カイリ経済水域内で 20 人の科学者を含むロシアの研究基地、NP 39 が 3 カ月間漂流していたと述べた。NP 39 は、20 人のロシア人科学者を乗せ、カナダ多島海の海岸から 100 キロ以内のところまで意図せずに漂流していたとのことである。同氏によれば、カナダの許可を得て、海域の調査は行われており、カナダ人科学者も招待されたものの、カナダ側からの参加はなかったとのことである。

記事参照：<http://www.canada.com/Russian+icebreaker+rescue+scientists+North+sign+warming+relations+with+Canada+Arctic+policy/7338985/story.html>

**9月19日「フランツ・ヨゼフ島の群島域で新島、発見—ロシア調査隊」(Barents Observer, September 19, 2012)**

ロシア調査隊 Arctic 2012 は 9 月中旬、フランツ・ヨゼフ島の群島域に新しい島を発見した。この新しい島は、フランツ・ヨゼフ群島の 1 つのノースブルック島 (Northbrook Island) と陸続きと考えられていたが、この度の調査によって別の島であることが明らかとなった。9 月の海氷面積の縮小により、島の地形が明らかとなり、今回の発見に至った。

記事参照：<http://barentsobserver.com/en/arctic/retreating-ice-reveals-new-island-19-09>

**9月21日「韓国沿岸警備隊、北極にヘリ派遣を計画」(The Korea Times, September 21, 2012)**

韓国の沿岸警備隊は 9 月 21 日、海洋探査のサポート及び捜索・救助活動の支援のためにヘリ 1 機を北極に派遣すると発表した。ヘリは、航行支援のために船舶から離陸することができ、また北極における環境の変化を確認することができる。さらに、必要な際には国際的な捜索・救助活動に用いることもできる。

記事参照：[http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2012/10/117\\_120582.html](http://www.koreatimes.co.kr/www/news/nation/2012/10/117_120582.html)

**10月23日「ロシア、北極海域で 2 次元地震探査」(SeaDiscovery.com, October 23, and Barents Observer, October 24, 2012)**

英国の音響探査会社、WGP Energy Services Ltd (WESL) はこのほど、ロシア北極海域での 2 次元地震探査の完了を発表した。同探査は、同海域大陸棚の調査の一環としてロシアの国営地質探査会社 Sevmorgeo からの委託で実施されていた。探査が行われた海域は、東シベリアとラプテフ海の大陸棚境界付近である。今回の探査は、ロシア砕氷船、*Dikson* が臨時調査船として使用され、探査に必要な装備をさせて行われた。臨時調査船となった *Dikson* は、砕氷船 *Kapitan Dranistsyn* によってエスコートされた。WESL の担当者は、Sevmorgeo との協力の下で素晴らしい調査結果を得たと述べた。

記事参照：<http://www.seadiscovery.com/mtStories.aspx?ShowStory=1080052063>

<http://barentsobserver.com/en/arctic/russia-finishes-seismic-surveys-shelf-limits-24-10>

### 11月6日「ICES、活動を北極に拡大」(FISH update.com, November 6, 2012)

国際海洋探査評議会 (ICES) は、コペンハーゲンで行われた第 100 回の評議会会合で北極海域における科学活動を増進することを決定した。ICES は、北極における研究がこの生態系における生態プロセスと人間による影響をよりよく理解するという観点から ICES の重要事項であるとした。今後、水路調査および北極海の温暖化ならびに海運や石油・ガス開発の環境リスクの評価といった分野にも活動は広がっていくであろう。

記事参照：[http://www.fishupdate.com/news/fullstory.php/aid/18499/ICES\\_to\\_expand\\_activities\\_in\\_Arctic\\_waters\\_and\\_aquaculture.html](http://www.fishupdate.com/news/fullstory.php/aid/18499/ICES_to_expand_activities_in_Arctic_waters_and_aquaculture.html)

### 11月21日「海流、北極海の氷の範囲を予測するカギ」(MIT News, November 21, 2012)

気候変化による海氷の形成と発展過程を理解することは、北極氷の未来を予測するにおいて重要な問題である。しかしながら、既存モデルでは、海氷が進化する過程に対して、異なる予測が存在していた。MIT の研究陣は、北極海における季節ごとの氷の範囲と海洋循環を正確に理解するために、モデルと観測を組み合わせた新しい方法を開発した。研究陣はグリーンランドの南海岸沖であるラブラドル海に対するシミュレーションを行い、これを人工衛星および船舶からの観測と一致させた合成法を適用した。このような方法によって、研究者らは海氷の範囲を決める海氷と海水循環の相互作用を解明した。

この研究によると、冬季において風と海流が新しく作られた氷を暖かい海水へ進入させ、氷面積を増大させる。さらに、春の解氷は氷が次の冬に生き残ることを用意するために、新鮮な海水の「風呂」を形成することが分かった。このようなフィードバックに対する説明が海氷面積の正確な予測に肝要であると専門家はいう。数年前まで、夏季の北極氷が消滅する時期は 2050 年頃と予想されていた。しかし、最近の研究では、氷の消失がいかなるモデルの予測よりも早くなる可能性が提起されている。どのような物理的な過程が海氷の成長と衰退を説明できるかが注目されている。今回の最適化されたモデルと観測の合成法は、氷が形成される場所だけでなく、海流が季節によって氷を漂流させる過程も解明した。このシミュレーションを通じて、研究陣は北極海の北部海域で作られた新しい氷が移流と呼ばれる現象により南へ移動することを確認した。

記事参照：<http://web.mit.edu/newsoffice/2012/ocean-currents-and-sea-ice-1121.html>

### 11月22日「ロシア、原子力潜水艦による北極点海底地形調査実施を公表」(Maritime Denmark, November 22, 2012)

ロシア当局はこのほど、チタン製原子力潜水艦、*Losharik* で行っていた北極海での活動を公表した。それによると、同潜水艦は 9 月にメンデレーエフ海嶺の海底地形のデータ収集を行った。データ収集は、水深 3,000 メートルのところで行われた。今回の調査では、国連海洋法条約の大陸棚縁辺部延長申請に必要なデータが収集された。数年以内には北極海の海底の境界が大陸棚限界委員会によって明らかにされる見込みであり、現在、北極点付近への大陸棚の延長を主張している国は、ロシアの他に、デンマークとカナダがある。

今回調査に使用された原潜、*Losharik* は、ロシアが保有する原子力潜水艦の中で最もベールに包まれたものであり、これまでほとんど報道されてこなかった。*Losharik* は、2007 年就役の全長 74 フィートであり、ロシア海軍の特殊任務の遂行に関わるプロジェクトの一環である。今回の調査は公式には、2 隻の砕氷船、*Dikson* と *Kapitan Dranitsyn* によって実施されたことになっている。

記事参照：[http://www.maritimedenmark.dk/?utm\\_source=uknyhedsbrev22-11-2012&utm\\_medium=email&utm\\_content=uknyhedsbrev2012&utm\\_campaign=uknyhedsbrev&Id=16326](http://www.maritimedenmark.dk/?utm_source=uknyhedsbrev22-11-2012&utm_medium=email&utm_content=uknyhedsbrev2012&utm_campaign=uknyhedsbrev&Id=16326)



The Russian submarine, *Losharik*

## e. 外交・安全保障

9月9日「韓国・グリーンランド、資源開発などで緊密協力へ」（中央日報、韓国日報、2012年9月10日）

デンマーク領グリーンランドを公式訪問した韓国の李明博（イ・ミョンバク）大統領は9月9日、グリーンランド自治政府のクーピク・クライスト首相と会談し、環境と経済活性化の両立を目指すグリーン成長、資源開発、北極航路開拓など両国間の実質的な協力を行っていくことを協議した。李大統領は気候変動に伴うグリーンランドの「環境的危機」を「経済的機会」に転換させ、経済成長と気候変動対応の均衡を維持していくことに韓国が積極的に協力する意向があると強調した。また、韓国は経済発展のノウハウと産業化技術を持っており、デンマーク・グリーンランドとはグリーン成長の価値とビジョンを共有していると説明。開発と環境を同時に追求するグリーンランドの協力パートナーになり得ると期待を示した。北極圏の開発に関してはデンマークとグリーンランドが韓国の参加を希望したことに謝意を表明し、「今回の訪問を機にデンマーク・グリーンランドと緊密な協力体制を構築していくことを望む」と話した。

今回の会談を契機に、韓国はグリーンランド自治政府と資源開発協力に関する4件のMOUを締結した。知識経済部とグリーンランド産業労働省は資源協力MOUを締結し、グリーンランドでの共同資源・地質調査、資源探査の技術開発に協力する。韓国鉱物資源公社とグリーンランド国営鉱物企業のヌナ・ミネラルスは、協力地質研究および探査プロジェクトの実行のためのMOUを、地質資源研究院とデンマーク・グリーンランド地質調査所は希土類等の鉱山探査開発のための地質研究協力MOUに合意した。また、極地科学技術研究所は、デンマークのオフス大学と極地科学技術MOUを締結し、北極の気候、地質、生物、海洋、氷河等に関する共同研究を実施することに合意した。

記事参照：<http://japanese.joins.com/article/176/159176.html?servcode=A00&sectcode=A00>  
<http://economy.hankooki.com/lpage/politics/201209/e2012091017420993130.htm>

### 9 月 11 日「韓国大統領、ノルウェーを訪問」(The Korean Herald, September 11, 2012 年)

韓国の李明博大統領は、経済協力対話のため、ノルウェーを訪問した。大統領は 10 日オスロ入りし、11 日にホーコン国王、国会議員らと会談し、密接な首相らと会談した。大統領は、ノルウェー訪問直前にはウラジオストックでの APEC 会合に出席し、その後、グリーンランドを訪問していた。12 日にはカザフスタン訪問に出発の予定。

ノルウェーは、北ヨーロッパで最大の韓国の貿易相手国であり、朝鮮戦争時には医師団を派遣していた。今回の訪問では、大統領は、まずオスロ大学で講演を行い、議会副議長と面会し、両国の友好関係のさらなる発展と議員代表団の交流を呼び掛けた。ノルウェー国会議員との面談では、海洋資源開発分野、特に北極に関連する分野での実質的な協力を拡大していくことが確認された。国王との会談で李大統領は、Yoesu 万博への表敬訪問のお礼を述べた。

記事参照：<http://view.koreaherald.com/kh/view.php?ud=20120911001441&cpv=0>

#### 【関連記事】

### 9 月 12 日「韓国、ノルウェーと北極海協力の強化へ」(韓国国土海洋部発表、2012 年 9 月 12 日)

韓国の国土海洋部は 9 月 12 日、ノルウェーの貿易産業省と、両国間の海運協力に関する (MOU) を締結した。今回の MOU は、韓国・ノルウェー間の首脳会談で議論された北極海発とグリーン成長に関連して、省庁間の協力事項を定めたものである。これにより両国は北極航路の活用および海上インフラの協力事項等における相互協力を強化することにした。ノルウェーは北極政策 (High North Policy) を国家の最優先目標と定める一方、北極地域における資源開発、輸送等に対する韓国との共同研究等を期待している。韓国政府は今回の MOU 締結により、北極地域における資源開発および輸送市場への参画するなど、韓国企業の北極海進出に容易な基盤が造られたと評価した。韓国政府は近年、北極航路を活用したアジアとヨーロッパ間の貨物輸送および北極海における資源開発と関連した韓国企業の進出を支援するため、ロシア、デンマーク等の北極海の周辺国と海運協議、MOU 締結等の協力強化を積極的に推進している。

記事参照：[http://www.mltm.go.kr/USR/NEWS/m\\_71/dtl.jsp?id=95070923](http://www.mltm.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?id=95070923)

### 9 月 12 日「ロシア海軍原子力巡洋艦、カラ海で演習」(Barents Observer, September 12, 2012 and Звезда, September 13, 2012)

ロシア海軍唯一の現役原子力巡洋艦で北洋艦隊の旗艦、*Pyotr Veliky* は 9 月 12 日、900 人の乗組員とともに、北洋艦隊の主基地、セベロモルスクを出航し、北方航路のゲートウェーである、カラ海での戦闘訓練に向かった。水上戦闘艦としては、100 年ぶりに北極を航行することになる。今回の演習の目的は、世界の海洋における戦略的に重要な海域でロシア海軍戦闘艦艇の定期的なプレゼンスを再開することである。

カラ海は、北方航路のゲートウェーとして重要であるばかりでなく、膨大な石油・天然ガス資源の埋蔵が見込まれていることでも、重要な海域となっている。*Pyotr Veliky* は、北方航路が夏季の商業航路として最盛期にあるカラ海で訓練することになる。

記事参照：<http://www.barentsobserver.com/en/security/nuclear-cruiser-sails-northern-sea-route-entrance-12-09>

<http://tvzvezda.ru/news/forces/content/201209130930-pfcf.htm>



*Pyotr Veliky* - the Russian navy's only nuclear powered surface vessel at port in Severomorsk north of Murmansk.

Source: Barents Observer, September 12, 2012

### 9月13日「北極評議会、捜索・救助の実地訓練実施」(Iceland Review Online, September 13, 2012)

北極評議会の捜索・救助（SAR）協定の下、4日間にわたる実地訓練が東部グリーンランドの海岸付近で行われており、アイスランドも参加している。アイスランド外務省によれば、アイスランドの担当機関は沿岸警備隊だが、この他にも様々なアイスランドの機関が参加している。

記事参照：[http://www.icelandreview.com/icelandreview/daily\\_news/Arctic\\_Council\\_Implement\\_SAR\\_Live\\_Exercise\\_0\\_393477.news.aspx](http://www.icelandreview.com/icelandreview/daily_news/Arctic_Council_Implement_SAR_Live_Exercise_0_393477.news.aspx)

### 9月28日「ロシア、ノーヴァヤ・ゼムリャー島で臨界前核実験再開を準備」(Независимая газета, and Lenta.ru, October 4, 2012)

ロシアの軍・政治指導者は、北極海に浮かぶノーヴァヤ・ゼムリャー島の旧核試験場の防衛と保護対策を強化している。近い将来、対空防衛部隊と全天候対応の航空機が配備され、周辺海域を北方艦隊の艦船が警戒にあたる。

この地域の安全保障に注意を払うには理由がある。経済的課題の他に、ここで、国防に関わる学術調査が行われるからである。ロスアトムの *Независимая газета* 紙情報筋や *Jane's* が伝えるところによれば、ロシアはノーヴァヤ・ゼムリャーのマートチキン海峡で、いわゆる臨界前核実験を再開する。ロシアの核兵器の能力検証のほか、長期保管の安全性評価確認のために不可欠であるという。ロシアは臨界前核実験を以前も行っていたが、このような実験では、核分裂の連鎖反応を伴わず、臨界に達しない状態で行うため、理論的には放射能を放出しない。そのため環境汚染をもたらすこともなく、また、ロシアが批准している包括的核実験禁止条約（CTBT）の内容にも反しない。

ノーヴァヤ・ゼムリャーの核実験場は、1954年に作成された“Object 700”として知られている。チョールナヤ・グバー、マートチキン海峡、D-IIの3つを主な実験場とし、地上、水中、地下、空中の核実験を行っていた。核エネルギー放出を伴う核実験は、1990年が最後である。ノーヴァヤ・ゼムリャーでは、これまでに130回の核爆発実験が行われている。

備考：マートチキン海峡はバレンツ海とカラ海を結ぶ海峡でもある。水深12メートル、高い崖があり、停泊場所もあるため、このような実験を行うに最も適した場所である。

記事参照：[http://www.ng.ru/nvo/2012-09-28/1\\_arctic.html](http://www.ng.ru/nvo/2012-09-28/1_arctic.html)  
<http://lenta.ru/news/2012/10/04/subcritical/>

**10月4日「米、北極海レースに遅れ」(Global Post, October 4, 2012)**

米国内では、北極海で石油や鉱物を巡る争いが進む中、米国はこの競争に遅れをとっているという見方が大勢だ。北極海への関与は、石油企業だけでなく関係各州や自治体に大きな利益をもたらす。また、国際的なルール策定への関与につながるとともに、北極諸国との協力という点で外交政策上もメリットがある。しかし、ロシア、カナダ及び他の北極評議会諸国が今後予想される北極海通航量増加に備え港湾整備に着手している一方、米国には動きが見られない。ロシアが 20 隻の砕氷船を保有しているのに対し、米沿岸警備隊は老朽化した砕氷船を 1 隻しか保有していない。さらに、米国は、国際社会や北極圏で出現しつつある国際法においてリーダーシップを確立する意義を理解していないとの声もある。米国は先進工業国の中で唯一の国連海洋法条約非加盟国であり、多くの投資家は同条約に加入するまでは北極海への投資を決断できないとみられる。

記事参照：<http://www.globalpost.com/dispatch/news/regions/americas/121003/us-far-behind-race-the-arctic>

**10月11日「北極圏諸国、北極海洋油濁汚染準備対応条約を協議」(Ministry of Foreign Affairs, Iceland, October 9, 2012 and Iceland Review Online, October 11, 2012)**

10月11日から3日間、アイスランドのレイキャビクで北極圏諸国の代表約70人が参加する会合が開催され、北極海での油濁事故への対応について国際条約が協議された。北極海での船舶航行数の増加と資源開発の活発化を背景として、2011年5月にグリーンランドのヌークで開催された北極評議会の閣僚会合で油濁汚染事故への地域的対応の必要性が確認され、具体的方策を検討するための「北極海洋油濁汚染準備対応検討部会 (Task Force on Arctic Marine Oil Pollution Preparedness and Response)」が設置された。今回の会合は同検討部会の5度目の会合となる。

油濁汚染準備対応条約では、加盟国間の相互協力、情報共有、訓練等が主な内容となる。北極圏諸国が個別に持つノウハウや観測情報、油濁駆除技術の共有が目指されている。今回の会合では、条文の大筋で合意が達成され、付属文書等で技術的な事項に関わる詰めの作業が今後行われる。最終的には、2013年5月15日にスウェーデンのキルーナで予定されている北極評議会の閣僚会合で油濁汚染準備対応条約が成立する見通しである。

記事参照：[http://icelandreview.com/icelandreview/daily\\_news/Agreement\\_on\\_Arctic\\_Oil\\_Spill\\_Close\\_to\\_Completion\\_0\\_394301.news.aspx](http://icelandreview.com/icelandreview/daily_news/Agreement_on_Arctic_Oil_Spill_Close_to_Completion_0_394301.news.aspx)  
<http://www.mfa.is/news-and-publications/nr/7362>

**10月19日「日本財団会長・笹川陽平 新しい北極海、急ぎ国家戦略を」(産経新聞、2012年10月19日)**

日本財団の笹川陽平会長は、航路や資源確保に向けた日本の取り組みは後発の中国、韓国にも大きな後れを取っていること、また、新たなシーレーン(海上交通路)の防衛や国際海峡である津軽海峡の管理など、新たな課題があると指摘した。その上で、笹川会長は、2007年に成立した海洋基本法により官邸に設置された「総合海洋政策本部」が北極問題の司令塔となり、早急に国家戦略を立てるべきであるとの見解を示した。加えて、北極評議会のオブザーバー・ステータスの取得、南極観測船「しらせ」の北極海調査への活用も提言した。さらに、「同じ東アジアの中国、韓国との協調、新たな秩序作りが欠かせないが、何よりも重視すべきは北極海最大の沿岸国であるロシアとの関係である。ロシアにとって前提ともいえる北極海の航路、資源の確保は国の生命線であり、日本が前向きに取り組



めばロシアの利害とも噛み合う」とし、対口関係の重視を主張している。

#### 10月24日「韓国、デンマークと北極協力の強化」(韓国外交通商部、2012年10月25日)

韓国の外交通商部は、韓国を公式訪問中であるデンマークのヴィリー・ソウンデル外務大臣と会談し、グリーン成長、北極協力等に関して意見交換を行った。2011年5月から「戦略的パートナー」関係および「グリーン成長同盟」を締結し、活発な人的交流を行っている両国は、今回の会談で更なる協力強化に合意した。とりわけ、9月の李明博韓国大統領のアイスランド訪問の際に議論された、北極地域における持続可能な開発および協力の増進計画に関して協議した。ソウンデル外務大臣は、韓国政府が推進中である北極評議会の正式オブザーバー加入に対する支持を再確認した。

記事参照：[http://www.mofat.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/korboardread.jsp?typeID=6&boardid=235&seqno=344633&c=&t=&pagenum=1&tableName=TYPE\\_DATABOARD&pc=&dc=&wc=&lu=&vu=&iu=&du=](http://www.mofat.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/korboardread.jsp?typeID=6&boardid=235&seqno=344633&c=&t=&pagenum=1&tableName=TYPE_DATABOARD&pc=&dc=&wc=&lu=&vu=&iu=&du=)

#### 11月5日「吉良外務副大臣、北極評議会の会合出席」(外務省、2012年11月2日)

吉良外務副大臣が北極評議会の北極評議会オブザーバー及びアド・ホック・オブザーバー会合に参加するため成田を出発。5日にストックホルムで開催される同会合に出席する。

記事参照：[http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/24/11/1102\\_06.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/24/11/1102_06.html)

#### 11月6日「北極評議会オブザーバー会議、スウェーデンで開催」(Arctic Council, November 6, 2012)

スウェーデンのストックホルムで、北極評議会のオブザーバー各国及び組織、団体から50人の代表を招いた会議が、11月6日に開催された。会議では、北極圏及び北極評議会に関する議論がなされた。スウェーデンによる北極研究に関するセミナーが開かれたほか、一般会合では常設の北極評議会事務局設立やオブザーバー地位申請プロセス、オブザーバーの役割、北極評議会へのオブザーバー参加に係る新ガイドライン策定、油流出防止プログラムなどが取り上げられた。北極評議会には現在、正式なオブザーバーが26、承認待ちのアドホック・オブザーバーが10、存在する。

記事参照：<http://www.arctic-council.org/index.php/en/about-us/chairmanship-2/176-chairmanship-news/636-swedish-chairmanship-held-meeting-with-arctic-council-observers>

#### 11月12日「ロシアの先住民団体、活動停止へ」(Barents Observer, November 12, 2012)

ロシアの司法省は11月12日、ロシア北部・シベリア・極東先住民協会(RAIPON)の閉鎖を命じた。同省によれば、RAIPONの設立規程は連邦法に合致しておらず、閉鎖されなければならないとのことである。RAIPONは同省の要件に合うように規程を変更することを試みたが、メンバー組織による許可が得られなかったために変更は承認されなかった模様である。会長代理のPavel Sulyandzigiによれば、RAIPONは2度裁判所で決定を争ったが成功せず、現在最高裁判所への上告を行う予定である。

記事参照：<http://barentsobserver.com/en/arctic/moscow-orders-closure-indigenous-peoples-organization-12-11>

**【関連記事】****「北極評議会、共同声明で RAIPON の復帰を呼びかけ」(Nunatsiaq Online, November 15, 2012)**

北極評議会の高級北極実務者 (SAO) と先住民団体は、ロシアによる RAIPON の閉鎖の動きを非難した。ロシアの SAO の Vasiliev を含む北極評議会の SAO は声明を発表し、この問題についての懸念を表明し、ロシア SAO に対して、RAIPON およびロシア司法省と協力して、RAIPON が北極評議会の常時参加者としての重要な役割をはたすことができるよう促すことを要請した。

記事参照：[http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674arctic\\_council\\_calls\\_for\\_russian\\_indigenous\\_orgs\\_return/](http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674arctic_council_calls_for_russian_indigenous_orgs_return/)

**11 月 23 日「韓国、極地政策優先法案を発表」(韓国国土海洋部、2012 年 11 月 23 日)**

韓国国土海洋部は 11 月 23 日、極地政策 25 周年を迎えて、国家次元の極地政策における政策ビジョンおよび方向を提示するための極地政策優先法案を関連省庁と共同で策定し、発表した。今回策定された極地政策の優先法案の特徴は、南北極の異なる状況に合わせた計画を策定・推進することである。北極政策の主要内容としては、北極政策に向けた基盤整備が注目される。海洋支援開発および海上輸送路として北極海が持つ潜在性を活用するために、関連根拠法規の制定、政府次元の北極政策のマスタープランを策定する。また、北極政策および戦略を支援するために、関連情報 (国内外の動向および関連政策等) のデータベース化作業や北極海専門家の養成等を推進する。北極航路の開放に備えて、運航テストおよび運航要員の養成等に対する具体的な整備とともに沿岸国との協力および非沿岸国とのネットワーク強化を推進する方針が発表された。

記事参照：[http://www.mltm.go.kr/USR/NEWS/m\\_71/dtl.jsp?id=95071329](http://www.mltm.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?id=95071329)

**11 月 28 日「カナダ・デンマーク、リンカーン海の境界画定で合意」(The Canadian Press, November 29, 2012)**

カナダとデンマークはリンカーン海における両国の境界画定について、11 月 28 日、暫定的な合意に達した。この海域は、Ellesmere 島とグリーンランドの北側の北極海の中に位置している。今回の暫定的な合意は両国間の海洋境界を設定した 1973 年の条約を補強するものである (この条約はリンカーン海を適用範囲から除外している)。交渉担当者は、今後、両国政府による批准に向け条約文を起草する予定である。両国は今後もハンス島の領有権をめぐり、交渉を継続するとのことである。

記事参照：<http://www.theglobeandmail.com/news/politics/canada-denmark-forge-tentative-deal-on-lincoln-sea-boundary/article5789718/>

**【関連記事】****11 月 28 日「カナダ外務貿易省、プレス・リリース」(Foreign Affairs and International Trade Canada, November 28, 2012)**

1973 年の条約成立後、両国はリンカーン海の境界は等距離線とすべきことには合意していたが、技術的な側面について争いがあった。今回、暫定的に合意された境界線は、Ellesmere 島と北部グリーンランドの海岸から 200 カイリまで伸びる等距離線である。

記事参照：<http://www.international.gc.ca/media/aff/news-communicues/2012/11/28a.aspx?lang=eng&view=d>



This graphic is for illustrative purposes only. The solid black line is the boundary agreed in the 1973 treaty. The broken black line is the boundary agreed ad referendum. The broken blue lines indicate 200-nautical-mile zones.

Note: 1.Lincoln Sea, 2.Nares Strait,3.Baffin Bay, 4.Davis Strait, 5.Labrador Sea

Source: Backgrounder - Lincoln Sea Maritime Boundary

<http://www.international.gc.ca/media/aff/news-communiqués/2012/11/28a.aspx?lang=eng&view=d>

## 2. 解説

### 北極海航路に関するロシアの新たな連邦法について

前海上保安大学校 基礎教育講座 講師（ロシア語） 丹下博也

#### はじめに

北極海航路がロシアの北極海政策において極めて重要な存在であることにもはや論議の余地はない。同航路に関する連邦法がいつ承認されるのかについて筆者は注視を続けてきたところであったが、今回、2012年7月28日付けでプーチン大統領により署名された「北極海航路水域における商業航海の国家規制の部分における若干のロシア連邦法令に対する改正の導入に関する」連邦法（Федеральный Закон “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути”. 以下、「本連邦法」という）を入手した<sup>1</sup>。そこで本稿では、北極海航路がロシアの国内法令等により今までどのように位置づけられてきたのか等を振り返ったうえで本連邦法の内容を紹介し、更には同法の内容に考察を加えてみることにしたい。なお、引用文中、亀甲括弧で示したものは本稿の筆者による注意書きであること、そして、本稿における議論は筆者個人の見解であり、筆者が所属する組織、つまりは海上保安庁の見解とは一切関係ないことを注記しておく。また、本稿でも取り上げることとなる「2020年までの期間におけるロシア連邦の海洋ドクトリン」（Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года）について、今まで本誌に掲載されてきた拙稿において筆者は、同ドクトリンと「2030年までのロシア連邦の海洋活動発展の戦略」（Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года）を、「指令」（распоряжение）として承認された法令として解釈してきたが、我が国におけるロシア法の研究者の間ではこの「распоряжение」は一般的には「命令」と訳されていること、更には、前述のドクトリンと戦略は、この命令により承認された公的文書であることが判明したので、この場を借りて訂正すると共に、読者諸氏にお詫び申し上げる次第である。

#### 1. ロシアの国内法令等による北極海航路の今までの位置づけと運用

本章では、北極海航路がロシアの国内法令等により今までどのように位置づけられ、また運用されてきたのかを振り返ってみたい。

##### (1) ロシアの国内法令等による北極海航路の今までの位置づけ

まずは今までの位置づけについてであるが、北極海航路をロシアの権利が及ぶ対象として見た場合、目に付くのは「ロシア連邦の内水、領海及び接続水域に関する」連邦法（Федеральный Закон “О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации”. 以下、「領海法」という）であり、同法第14条には、次のとおり定められていた<sup>2</sup>。

<sup>1</sup> 参照：<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=133277>（アクセス日、2012年8月3日）。

<sup>2</sup> 参照：<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=121959>（アクセス日、2012年7月21日）。

「 **第 14 条 北極海航路経路による航行**

北極海航路、つまりは歴史的に形成された北極におけるロシア連邦唯一の国有輸送交通路（ヴィリキツキー海峡、ショカリスキー海峡、ドミートリー・ラブチェフ海峡、サンニコフ海峡を含む）経路による航行は、本連邦法、その他の連邦法、ロシア連邦の国際条約及びロシア連邦政府により委任された連邦執行権力機関により承認され、「水路通報」により公表された北極海航路経路航行諸規則に従い実施される。」

また、北極海航路に関する規定の存在する主な公的文書としては、ロシアの海洋政策について定めた基本文書であり、前章でも述べた「2020年までの期間におけるロシア連邦の海洋ドクトリン」を挙げることができる<sup>3</sup>。同ドクトリン第3章「国家海洋政策の内容」第2節「国家海洋政策の地域の方針」の中の「北極における地域の方針」では、「北極地域方面における国家海洋政策は、〔中略〕ロシア連邦の確固たる発展のため一層北極海航路を持つ意味により定義される。」と定められており、解決される長期的課題として「北極海航路に関連したロシア連邦の国益の確保、この輸送交通システムの集中的国家管理、砕氷サービス及び外国船舶も含めた輸送者達への通航の平等な提供」が定められている。更に、北極におけるロシアの国家政策での同航路の存在が定められた公的文書として「2020年までの期間における及び長期的展望に立つ北極におけるロシア連邦の国家政策の基礎」（Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. 以下、「国家政策の基礎」という）がある<sup>4</sup>。この中では、第2章「北極におけるロシア連邦の国益」において、「北極におけるロシア連邦の国益は、〔中略〕北極におけるロシア連邦唯一の国有輸送交通路としての北極海航路（以下、「北極海航路」という）の利用である。」と定められており、第3章「北極におけるロシア連邦の国家政策の主要な目的及び戦略上の優先性」において、「北極におけるロシア連邦の国家政策の戦略上の優先性は、〔中略〕ロシア連邦の管轄権の枠内における及びロシア連邦の国際条約に従った国際船舶航行のための北極海航路の利用への援助である。」として定められている。また、同基礎の第4章「北極におけるロシア連邦の国家政策の実現化に関する主要な課題及び措置」では、「北極におけるロシア連邦の国家政策の主要な目的は、次の基本的な課題解決を達成することである。」として、「砕氷船隊、遭難救助船隊及び補助船隊の船舶建造並びに沿岸構造基盤に対する国家の支援によるを含め、北極海航路を通じての貨物運送の規模の再構築を確保すること」と「北極海航路経路における海峡区域、河口、潟に対する機器による技術的管理の組織化を最適なものとする」と定められており、第6章「北極におけるロシア連邦の国家政策実現化」では、「本基礎は、段階的に実現される。」として、「第二段階（2011～2015年）」において、「ユーラシア大陸を通過する運送確保の課題解決のための北極海航路交通路管理の構造基盤及びシステムの設立及び発展〔中略〕が確保されなければならない」と定められているのである。

(2) ロシアの国内法令による北極海航路の今までの運用

では続いて、今まで北極海航路がどのように運用されていたのかを見てみる。以前、ソ連において船舶が同航路を航行するに際しては、前節で述べた領海法第14条に定められた「北極海航路経路航行諸規則」（Правила плавания по трассам северного морского пути. 以下、「航行諸規則」

<sup>3</sup> 参照：[http://www.morskavakollegiya.ru/legislation/doktrinalnye\\_i\\_k/morskaja\\_doktrin/](http://www.morskavakollegiya.ru/legislation/doktrinalnye_i_k/morskaja_doktrin/)(アクセス日, 2010年3月22日)。

<sup>4</sup> 参照：<http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html>(アクセス日, 2012年7月28日)。

という) が適用されていた<sup>5</sup>。同諸規則の内容は次のとおりであり、ロシアの国際法学者である C.A. グレーエフ氏と И.В. ブーニク氏によれば、この航行諸規則は、ロシアの時代(1991年12月にソ連は崩壊した)となっても効力を有しているとのことである<sup>6</sup>。

## 1. 定義

以下に掲げる表現又は用語は本文において次のような意味を有する：

1. 1. 諸規則—公的本文が水路通報に公表された本北極海航路経路航行諸規則。
1. 2. 北極海航路とは、ソ連邦北岸に隣接するソ連邦内水、領海(領水)又は排他的経済水域にあり、氷海における船舶誘導に適した経路を含めた国有輸送交通路であり、その極限となる点は、西においてはノーヴァヤ・ゼムリヤの諸海峡への西側入口及びジェラーニヤ岬から北へと通る子午線により制限され、東においては、ベーリング海峡において北緯 66°の緯線と西経 168°58'37"の子午線により制限される。
1. 3. 局—1971年9月16日付けのソ連邦閣僚会議決定第 683 号により設立されたソ連邦海洋船舶省北極海航路局であり、その住所は、103759、モスクワ市、ロジェストヴェンカ通り、1/4 である。
1. 4. 船舶—国籍にかかわらずあらゆる船舶又は何らかの航行手段。
1. 5. 特別諸要求—北極海航路船舶航行のための指導書を含め、本規則に対する補足として局により発行される規範的文書の中に含まれる技術的・性能的基準及び規格であり、北極海航路を航行する船舶の構造、設備及び補給に対する諸要求である。
1. 6. 局代表—局の職権に入る個々の機能を実行することを局により委任された局の長、長代理、首席国家及び国家検査官、海洋業務司令部職員並びにその他の者。
1. 7. 海洋業務司令部—北極海航路において氷海における業務を直接的に実施するムルマンスク及び極東海洋船舶公団の特別航海部であり、この作業の全体的な調整は、局により実施される。

## 2. 規制の原則、対象及び目的

本規則は、全ての国の船舶にとって平等であることを基礎として、北極海航路による船舶航行を、航海安全確保、船舶からの海洋環境汚染の予防、軽減及び規制を目的として規制するものであり、それは、北極に存在する特に厳しい気象条件及び年間の大部分における氷の存在が船舶航行に障害又は特別の危険をもたらすこと並びにソ連邦の海又は北岸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可能性があり、極北の住民達の利益及び福祉に対する損失の原因と成り得ることによるものである。

## 3. 誘導に対する申請

3. 1. 北極海航路を航過しようとする船主又は船長は、局(海洋業務司令部)に対し、通知及び北極海航路における誘導に対する申請を、95 ページに示された様式及び期限において送付し、支払に関する情報(砕氷料支払の保証 ИМ6451/96, Ж1954/96)を送付する。
3. 2. 局(海洋業務司令部)は、申請を審査し、申請者に対して誘導の可能性に関し及び

<sup>5</sup> 参照：<http://ns.morflot.ru/about/sevmorput/index.php>(アクセス日、2009年7月29日)。

<sup>6</sup> Гуреев С.А., Буник И.В., К концепции проекта Федерального закона «О Северном морском пути», Московский журнал международного права, 1(2005), стр.127.

船主又は船長にとって考慮することが必要なその他の事情に関して伝える。

#### 4. 船舶及びその乗組員に対する諸要求

北極海航路を航行するため、船舶は特別諸要求に適合しなければならず、船長及びこれに代わる者は、氷海における操船の経験を有していなければならない。

これらの者にこのような経験が欠如している場合又は船長の要請により局（海洋業務司令部）は、船舶に対して北極海航路における船舶誘導に援助を与えるため、国家水先人を船舶に派遣することができる。

#### 5. 責任の然るべき確保

ソ連邦の海洋環境及び北岸の汚染による損失に対する船主の民事責任の然るべき金銭的確保に関する証明書を保有しない船舶の北極海航路航行は許可されない。

#### 6. 監督

6. 1. 氷海に関し、航海学的に、水路学的に、気象学的に及びその他に關し否定的な条件が発生した場合又はソ連邦の海洋環境若しくは北岸汚染の脅威が発生した場合、局は、監督の観点からの検査を、当該船舶が北極海航路を航行する時に実施することができる。
6. 2. ソ連邦の海洋環境又は北岸汚染の脅威が発生した場合、監督の観点からの検査は、このことを委任されたその他のソヴィエトの国家機関の代表達によっても実施され得る。
6. 3. 監督の観点からの検査は、局代表の判断により、船舶が特別諸要求に適合するものであることを承認した文書及び貨物に対する文書の閲覧を含むことができ、具体的状況に応じ、船舶、その設備、装備及び航海の技術手段の状況に対する直接的な検査、海洋汚染防止に関する諸要求を実行するための船舶の準備及び能力に対する直接的な検査を含むことができる。
6. 4. 船長は、監督の観点からの検査の最も完全な及び迅速な実施のため、局の代表に対して必要な支援を提供しなければならない。

#### 7. 航行の手續

7. 1. 北極海航路における船舶誘導は、氷海に関する、航海学的、水路学的、気象学的及びその他に関する条件の予測を考慮し、局及び海洋業務司令部によりその開始期限と終了期限が定められた航行期間において実施される。
7. 2. 誘導を受けることとなった船舶は、自船に指示された経路により航行し、海洋業務司令部により推薦された航路を保持しつつ、北極海航路における航行を実施する。
7. 3. 北極海航路を航行する船舶の船長は、海洋業務司令部の指示を実行しなければならないが、その指示とは、氷海の状況の変化並びに航行安全に影響を与えるか若しくは生態学的状況への脅威となり得る何らかの状況の発生に関連した航路の修正に係ったものである。
7. 4. ヴィリキツキー海峡、ショカリスキー海峡、ドミートリー・ラブチェフ海峡及びサンニコフ海峡において、困難な航海学的及び氷海状況を考慮し並びに航海安全の目的により、義務的な船舶の砕氷・水先誘導が設定された。

その他の区域においては、航行安全確保の理由に基づき及び最も有利な航行条件を作り出す目的により、海洋業務司令部は、状況に応じ、1) 推薦航路による特定

の地理学的点までの誘導、2) 航空機又はヘリコプターからの指示による誘導、3) 水先誘導、4) 砕氷誘導、5) 砕氷・水先誘導を含め、種々の船舶誘導を定める。

海洋業務司令部は、ある種の誘導を他のものに代える権限を有する。

7. 5. 北極海航路を航行する船舶の船長は、船舶の地理学的位置に応じて、然るべき海洋業務司令部の無線センターとの通信を維持しなければならない。

#### 8. 航行の確保

8. 1. 誘導を受けることとなった船舶の航行は、海洋業務司令部を通じ局により組織され及び確保される。
8. 2. 北極海航路経路による船舶航行の組織化及び確保は、
- 1) 東経 125°の子午線までの西部において、ジクソン港に所在する海洋業務司令部により、
  - 2) 東経 125°の子午線までの東部において、ペヴェク港に所在する海洋業務司令部により実施される。
8. 3. 海洋業務司令部（局）は、航行に関する情報、船舶の誘導及びそれらの救助に関するサービスの船舶に対する供給を確保する。
8. 4. 北極海航路の航行に際して、海洋業務司令部及び局により船舶に提供されたサービスに対する支払は、定められた手続により承認された料金表により徴収される。

#### 9. 航行の停止

環境保護の明らかな必要性又は航海の安全により求められる場合、局又は海洋業務司令部は、北極海航路の個々の区域における船舶航行を停止することが、このような措置の原因となる状況が存在している時にできる。

#### 10. 経路からの船舶の出域

北極海航路を航行する船舶が、本諸規則、特に規則 3 及び 4 の本文に違反する場合、当該船舶は、この境界から出域させられ得る。

船舶出域の方向は、船舶、その乗組員及び貨物の安全確保並びに自然保護に関して必要な措置を考慮し、海洋業務司令部により定められる。

#### 11. 責任

局及び海洋業務司令部は、氷海条件における誘導が原因となり船舶又はその貨物に及んだ損失に対する責任を、当該損失がこれら官庁の責任によるものであることが証明されないのであれば負わない。

#### 12. 通知

海洋環境汚染に関する通知伝達に関する諸要求の補足として、北極海航路を航行する船舶の船長は、当該船舶により実行された又はこれにより発見された汚染物質の投棄のあらゆる事実を局の代表に遅滞なく知らせなければならない。」

本章においては、北極海航路が、領海法により定められたものでありながら、国家政策の基礎によるならば、そこにおいて行使される権利が管轄権であることに留意すべきであろう。事実、今まで北極海航路において管轄権が適用されていたことを推測させるのは、航行諸規則の規則 2「規制の原則、対象及び目的」である。何故ならば同規則の内容は、そのほとんどの内容が 1982 年 12 月 10 日に採択された海洋法に関する国際連合条約（以下、「国連海洋法条約」という）第 234 条「氷



に履われた水域」と重複するものであり、同条には自国の排他的経済水域の範囲内における氷に履われた水域における沿岸国の権利が定められているが、ロシアの研究者である Г.Д.Агафонов氏はこれを管轄権と解釈してからである<sup>7</sup>。

## 2. 本連邦法の内容について

本章では、本連邦法の内容を紹介するものであり、必要に応じて若干の説明を付した<sup>8</sup>。

### (1) 「自然独占に関する」連邦法の改正

「自然独占に関する」連邦法（Федеральный Закон “О естественных монополиях”. 以下、「自然独占法」という）は、その第 1 条「本連邦法の目的」によれば、ロシアにおける自然独占に関する連邦政策の法的基盤を定めるものであり、第 4 条「自然独占企業の活動の分野」には当該活動の種類が列記されているが、本連邦法による改正で、この種類に「北極海航路水域における船舶の砕氷誘導、船舶の氷海水先誘導」が追加されることとなった。

### (2) 領海法の改正

前章の（1）において述べた領海法第 14 条は、次のとおり改正されることとなった。

第 14 条 北極海航路水域における航行

北極海航路、つまりは歴史的に形成されたロシア連邦の国有輸送交通路水域における航行は、国際法の一般に認められた諸原則及び諸規則、ロシア連邦の諸国際条約、本連邦法、その他の諸連邦法及びこれらに従い定められた何らかの諸連邦法に従い実施される。」

### (3) ロシア連邦商業航海法典の改正

ロシア連邦商業航海法典（Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. 以下、「商業航海法典」という）に対して本連邦法により行われた改正は、次のとおりである。

- ①第 2 条「商業航海の概念」には、同法典において商業航海として解釈される船舶の利用に関連した活動の種類が列記されているが、この中の「氷先及び砕氷誘導」における「氷先」の字句の後に「氷海水先」の字句が追加されることとなった。
- ②第 5 条「商業航海の分野における国家管理」第 4 項において、「経路」との字句が、「水域」との字句に改められることとなった。
- ③第 5. 1 条が、次のとおり追加されることとなった。

第 5. 1 条 北極海航路水域における航行

1. 北極海航路水域として解釈されるのは、ロシア連邦北岸に隣接する水域であり、この水域は、ロシア連邦内水、領海、接続水域及び排他的経済水域を含み、東においては、アメリカ合衆国との海域境界面定線及びベーリング海峡におけるデジニョーフ岬を通る緯線により制限され、西においては、ジェラーニヤ岬を通るノーヴァヤ・ゼムリャー群島までの子午線、ノーヴァヤ・ゼムリャー群島の東側の海岸線及びマートチキン・シャル海峡、カールスキエ・ヴァロータ海峡、ユゴルスキー・シャル海峡の西側

<sup>7</sup> Агафонов Г.Д., ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМ МОРЕПОЛЬЗОВАНИЯ В АТР И ИХ ВЛИЯНИЕ НА МОРСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РОССИИ, Институт Дальнего Востока, 2004, стр. 39.

<sup>8</sup> 参照：<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=96314> (アクセス日, 2012 年 7 月 21 日)。

- 境界線により制限される。
2. ロシア連邦政府により委任された連邦執行権力機関により承認される北極海航路水域航行諸規則は、航海安全確保、船舶からの海洋環境汚染の防止、軽減及び規制を目的として適用されるものであり、次のことを含む。
    - 1) 北極海航路水域における船舶航行の組織化のための手続、
    - 2) 北極海航路水域における船舶の砕氷誘導諸規則、
    - 3) 北極海航路水域における船舶の氷海水先誘導諸規則、
    - 4) 北極海航路水域における経路による船舶の誘導諸規則、
    - 5) 北極海航路水域における船舶航行の航海学・水路学の観点からの及び水理気象学の観点からの確保に関する規程、
    - 6) 北極海航路水域における船舶航行に際する無線通信実施諸規則、
    - 7) 北極海航路水域における船舶航行の組織化に関連したその他の諸規程。
  3. 北極海航路水域における船舶航行の組織化は、国庫に収入をもたらさない国家機関の形態として設立された北極海航路局により実施され、同局は、次の基本的機能を実行する。
    - 1) 北極海航路水域における船舶航行の許可の受領に関する申請の受付、このような申請の審査及び北極海航路水域における船舶航行に対する許可の交付、
    - 2) 北極海航路水域における水理気象学の観点からの状況、氷の状況及び航海学の観点からの状況のモニタリング、
    - 3) 北極海航路水域における航行援助設備設置及び測量作業実施区域設定の調整、
    - 4) 船舶航行の組織化の分野における、船舶航行の安全確保、航海学・水路学の観点からの船舶航行の確保、船舶砕氷誘導実施の確保に向けた諸要求の分野における（北極海航路水域に関する）情報サービスの提供、
    - 5) 北極海航路水域における水理気象学の観点からの状況、氷の状況及び航海学の観点からの状況を考慮に入れた上での同水域における船舶航行経路の立案並びに砕氷船隊利用に関する勧告の作成、
    - 6) 北極海航路水域における捜索救助作業実施の組織化における援助、
    - 7) 氷海水先誘導を実施する者への北極海航路水域における船舶の氷海水先誘導の権利に関する証明書の交付、
    - 8) 船舶からの危険及び有害物質、排水又は廃棄物による汚染の結果軽減に関する作業実施における援助。
  4. 本条第3項第1段に定められた北極海航路水域における船舶航行に対する許可の交付は、（北極海航路水域における）航海安全及び船舶による海洋環境汚染の保護に関連し、ロシア連邦の諸国際条約、ロシア連邦の法令、本条第2項により定められた北極海航路水域航行諸規則により定められた諸要求が船舶により実行されるという条件に際して並びに汚染による損失又は船舶によるその他の損失に対する、ロシア連邦の諸国際条約、ロシア連邦の法令により定められた保険又は民事責任に対する何らかの財政的確保の存在を証明する文書が提示されるという条件に際して実施される。
  5. 北極海航路水域における船舶の砕氷誘導、船舶の氷海水先誘導に対する料金の支払額は、船舶の積載量、船舶の砕氷クラス、当該船舶の誘導が実施される距離及び航行期

間を考慮し、自然独占に関するロシア連邦の法令に従い定められる。

北極海航路水域における船舶の砕氷誘導、船舶の氷海水先誘導に対する料金の支払は、実際に供与されたサービスの規模に基づき実施される。」

④第 79 条「船舶に対する国家港湾監督」第 1 項では、船舶関係書類の存在、船舶の主要要目及び性能と関係書類の一致、航海安全及び船舶による汚染からの海洋環境の保護に関連した諸要求の実行を検査する目的により港長が、海洋港内にある又は出港する船舶に対して国家港湾監督を実施し、当該監督に係る記録を独占的に行うことが定められているが、この検査の対象として「汚染による損失又は船舶によるその他の損失に対する、ロシア連邦の諸国際条約、ロシア連邦の法令により定められた保険の存在又は民事責任に対する何らかの財政的確保の存在を証明する文書」が追加されることとなった。

⑤第 107 条「本章により定められた諸規則の適用分野」第 1 項では、本章、つまりは第 7 章「沈没した財産」により定められた諸規則が、「ロシアの内水又は領海において沈没した財産の引揚、除去及び処分に適用される」と定められているが、これに北極海航路水域において沈没した財産が追加されることとなった。

⑥第 247 条「本章により定められた諸規則の適用」では、本章、つまりは第 15 章「海上保険契約」により定められた諸規則が、北極海航路水域において航行を実施する船舶にも適用されることとなった。

⑦第 249 条「海上保険の対象」では、海上保険が適用される船舶として、ロシアの国際船舶登録簿に登録されている外国船舶が追加されることとなった。

以上が、本連邦法の内容、つまりは北極海航路水域における商業航海の国家規制の部分における若干のロシア連邦の法令に対する改正である。なお、本連邦法は、その第 4 条によれば、公布されてから 180 日後（2013 年 1 月 27 日）に施行されるとのことである。

### 3. 本連邦法の内容に対する考察

本章では、前章で紹介した本連邦法の内容に対して考察を加えることとするが、その考察は、本連邦法を概観したことに端を発するものと精読したことに端を発するものに大別したことを予めお断りしておく。

#### (1) 概観に端を発する考察

本連邦法を概観した場合、最初に感じたことは、既にその名称に片鱗は現れてはいるが、今まで領海法という国際公法に関連した法律のみにより定められていた北極海航路に関して新たに規定を持つ法律として、自然独占法、商業航海法典という商法に関連した法律が加わったということである。そして、この流れの結果、商法の分野において新たに登場したのもとして一番目を引くのが、分量からして商業航海法典第 5. 1 条であろう。従って本節では、同条を中心として考察を進めることとする。

まず、この第 5. 1 条であるが、第 1 項では、北極海航路水域として解釈される水域が定められており、その内容からしてこの規定は、今までの航行諸規則の規則 1「定義」における北極海航路の定義に相当するものと考えられる。そして、新旧この二つを比較して気づくことは、表現こそ違え、この二つは経度的にはほぼ同じ限界を有すると考えられるものの、今までの規則 1 では、「北極海航路」が、「ソ連邦〔ロシア連邦〕と読み替えることも可能である〕内水、領海（領水）又は経済

水域にある交通路」と定められているのに対して、新しい第1項では、「北極海航路水域〔下線は筆者による〕」が、「ロシア連邦内水、領海、接続水域及び排他的経済水域を含む水域」と定められている点に違いがあることである。この違いが生み出すものについては、次節において考察することとしたい。そして第2項では、「北極海航路水域航行諸規則」(Правила плавания в акватории Северного морского пути) について定められているが、その名称からして同諸規則は、今までの航行諸規則に代わるものとなるものと考えられる。本連邦法による領海法第14条の改正において航行諸規則に関する規定が削除されているのは、この代替に関連するものであろう。10月にはロシアで新たな諸規則の作成が始められた模様であり<sup>9</sup>、その案文を見ない限り何とも言えないが、本稿では便宜的に、この商業航海法典第5.1条がその内容からして今までの航行諸規則に代わるものとなるもの前提に立ち論議を進めることとしたい。では、これら新旧二つについて見てみる。単純に分量的に比較するならば、今までの航行諸規則に比べて商業航海法典第5.1条は約半分の分量のものであることが分かる。しかし、この二つは、双方の諸規則の目的が「航海安全確保、船舶からの海洋環境汚染の防止、軽減及び規制」である点において共通しており、その目的のためロシアは、北極海航路(第5.1条では「北極海航路水域」)において船舶を誘導し、航行船舶に対して諸要求を行い、提供したサービスに対する料金を徴収するといった点で大体同じ内容であると言えるであろう。更には北極海航路局(Администрация Северного морского пути)が、船舶の航行の組織化を実施すると定められている点においても、新旧二つは同じ内容のものとなっているのである。では何故、今まで領海法により定められた法令であった航行諸規則が、商業航海法典により定められるものとなったのであろうか。その理由は、商法に関連した法律の条文となったことからして、やはりその中に定められた料金の存在をロシアが重視するようになったためであると考えられる。つまり同国が、北極海航路に関連して発生する利益を商業上の利益として重視するようになったということであり、前章の(1)で述べたとおり、自然独占法において自然独占企業(субъекты естественных монополий)、つまりはその性質上当然に独占となる事業(例えば鉄道事業、電気事業、ガス事業など)を営む企業が船舶の誘導を行うようになったことを始めとして、やはり前章の(3)の⑤、⑥、⑦で述べた沈没した財産に関する件、海上保険に関連した件は、北極海航路水域において発生する利益を可能な限り獲得したいとするロシアの意思を反映しているものと考えられるのである。今述べたことを念頭に置きつつ、改めて今までの航行諸規則と商業航海法典第5.1条を見るならば、これら二つの主な相違点は、次の二つであろう。

①船舶誘導のカテゴリーとして、第5.1条に「氷海水先誘導」(ледовая лоцманская проводка)が追加されたこと。

②今までの航行諸規則では、氷海における業務を直接的に実施する組織として海洋業務司令部(Штабы морских операций)が定められていたが、第5.1条においては、これに類する組織に関する規定が存在しないこと。

①については、前章の(3)の①にも関連することとなるが、砕氷するまでには至らない氷海における誘導も行いたい、つまりは前述のとおり可能な限り利益を得たいとするところにその発想の源があると考えられる。また、②については、やはり前述のとおり自然独占企業の存在を思い出すならば、今まで海洋業務司令部が担当していた業務を同企業が実施するようになったということなのであろう。ロシアにおいて自然独占企業の典型的な例となるのは資源関連の国営企業「ガспロム」

<sup>9</sup> 参照：<http://www.yamal.org/all-news/41031-2012-10-10-04-15-30.html> (アクセス日, 2012年11月18日)。

であるが、このような経済的に強力な企業に船舶の誘導業務を任せただけは、ロシア側が同業務の実施を手堅いものとし、利益を確実に得られるようにしたいと考えたためではないかと推測する。

## (2) 精読に端を発する考察

本連邦法を精読した場合、最初に痛感したことは、「水域」(акватория) という字句が極めて多用されているということである。前節でも既に言及したところであるが、今まで「経路」(трассы) として解釈されていた北極海航路が、「水域」という広がりとして解釈されるようになったことなのであろう。前章の(3)の②で述べたとおり、商業航海法典第5条第4項において、「経路」との字句が「水域」との字句に改められることとなったのはその典型と考える。そして、この変化は商法に関連した法律におけるだけでなく、国際公法に関連する領海法第14条でも同様であった。「経路」から「水域」への変化は、単純には自国の活動範囲を広げたいがためということになるのであるが、本考察では、その変化の根拠、そしてその根拠を前提とした上での二つの可能性について考察し、更にはそれらの可能性がロシアにとって何を意味するのかを考察することとする。

まずは変化の根拠についてであるが、この考察の端緒となったのは、領海法の新しい第14条に、今までの条文とは異なり北極海航路における航行に際して従わなければならない法規範として「国際法の一般に認められた諸原則及び諸規則」が追加されたことであった。「経路」から「水域」への変化、そして「国際法の原則及び規則」の登場、これらを結びつけるものとして、筆者は「隣接性(contiguity)の原則」の存在を感じる。つまりロシアは、今回、この「無主地が国家領域と地理的に近接しているか、あるいはその国家領域の自然の延長部分を成すという事実をもって領域権原として主張する」という国際法上の理論、つまりは根拠を用いて、「経路」を「水域」としたのではないかと考えるのである。

ならば、次はその根拠を前提とした上での二つの可能性について考察する。その可能性とは、この水域においてロシアはどのような権利を行使しようとしているかという可能性、更にはこの水域とはどれくらいの広さのものとなるのかという可能性である。まずは前者の可能性について、隣接性の原則を適用するならば、「国家領域」、「領域権原」の存在により、行使されるその権利は「主権」となるのであるが、改めて、順を追って考えたい。本稿第1章の末尾で述べたように、北極海航路は、領海法により定められたものでありながら、国家政策の基礎によるならばそこにおいて行使される権利は管轄権と定められている。しかし、ここで気になるのは、領海法において北極海航路が、新旧二つの第14条の条文の中で「歴史的に形成されたロシア連邦の国有輸送交通路」(исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации) として一貫して定められているということである。従って、管轄権について定めた前述の国家政策の基礎が、公的文書ではあるが法律ではなく、法律である領海法において北極海航路の存在が定められ、しかも国有として強調されているのであれば、同航路において行使される権利は、法的にはやはり主権ということになるのである。加えて管轄権ではなく主権であるとしたならば、国際法上の隣接性の原則の適用は、ロシアにとってより容易なものともなり、更には同原則を適用することにより、領海法の新しい第14条に定める水域に主権が及ぶとの解釈に無理がないこととなるのである。このように考えると、ロシアは北極海航路水域において主権を行使する可能性があると言えるであろう。ちなみに、前述の管轄権が適用されていたことを推測させる理由として、今までの航行諸規則の規則2の内容の国連海洋法条約第234条との重複を述べたが、この規則の内容は、商業航海法典第5.1条を見る限りにおいては消えているのである。次には後者の可能性について、つまりは自国の権利を、ロシアはどのような水域において行使しようとしているのかについて考えてみたい。

商業航海法典第5.1条第1項に定められた北極海航路水域の定義に関しては、前節で既に述べた。そして、その規定において気になるのは、「ロシア連邦内水、領海、接続水域及び排他的経済水域を含む海域」との表現の中にある「含む」又は「取り囲む」(охватывающее)との字句である。その解釈には幾つかの可能性はあるが、ここでやはり気になるのは、本稿第1章の(2)で述べたロシアの国際法学者であるС.А. グレーエフ氏とИ.В. ブーニク氏が、その注6の論文の中で、「北極海航路は、岸に漂着した氷が北へと張り出したときには、公海を通る」と述べ、同航路が必ずしも定まった経路を有してはおらず、公海に及ぶ可能性があるものの、ロシア水域との統一性は維持されることに言及している点である<sup>10</sup>。ならば、前述の「含む」とは「一部とする」との意味として解釈することも可能となるであろうし、北極海航路に隣接し、作り出される水域とは公海上に、理論上は北極点までに及ぶものともなるのであろう。これが広さについての可能性である。

では最後に、前述の二つの可能性がロシアにとって何を意味するのかを考察する。主権、そして理論上は北極点までに及ぶ水域、これら二つが合わさると何を作り出すかであるが、筆者は、これはロシアが主張する「セクター理論」の本来の姿を作り出すと考える。この理論は、「極を頂点とし、2本の経度線と1本の緯度線により囲まれた地表上の球面三角形内の全域にわたる陸地及び島嶼又は全域そのものに対する主権が、当然に一定国に帰属する」という理論であり、ロシアは、ソ連の時代から、この理論を用いて北極セクターにおける主権を主張してきたのであった<sup>11</sup>。ちなみに、前述の隣接性の原則からこの理論への移行に筆者は飛躍を感じない。何故ならロシアのM. ロマーエヴァ女史が、「隣接性の原則のコロラリーであるセクター理論」と述べているからである<sup>12</sup>。そして、今まで筆者は、ロシアは、北極セクターに対し国連海洋法条約に基づく主権の権利及び管轄権を行使するとの主張に2004年から2005年にかけて方向転換したと、そしてそのことが、やはり北極への同理論の適用を主張するものの、主権の適用を主張するカナダとの間に同一視できない限界を生じさせていると考えてきたのであるが<sup>13</sup>、前述のとおり、二つの可能性がセクター理論の本来の姿を作り出すとしたならば、そのことによりロシアは、「北極セクターにおける主権の主張」ということでカナダと同じ立場に立つことができることとなるのである。カナダがセクター理論の主張に関して自国にとってある程度肯定的な成果を生み出してきたことを考えるのであれば、この“共同戦線”はロシアにとって有利なものと言えるであろう<sup>14</sup>。つまり、セクター理論を本来の姿により主張し、更にはその主張において有利な立場に立つこと、これが前述の二つの可能性がロシアにとって意味するものとするのである。なお、ここまでの考察においてフォローされていないロシアの北極セクターは、ノルウェーとの海洋境界線からノーヴァヤ・ゼムリャーまでのセクター、つまりは西側セクター(便宜的表現)となるが、ロシアが本連邦法により北極へのセクター理論の適用を考えているとした場合、同国は、北極海航路の存在により主権が及ぶと主張するセクター、つまりは東側セクター(便宜的表現)に隣接するとの事実を、西側セクターの領域権原として主張するのではないかと推測する。西側セクターと東側セクターの面積比が大凡3:13となる、つまりは前者が従の立場となることは、この推測が成り立つ可能性を示すものと言えるであろう。

本章におけるこれら二つの考察を終えた今、筆者は、最近ロシアが北極海航路水域、ひいては北

<sup>10</sup> Гуреев С.А., Бунник И.В., вышеуказанное замечание 6, стр.124.

<sup>11</sup> 拙稿「北極へのセクター理論の適用について」、北極海季報, 第7号(2010), 24-26.

<sup>12</sup> ロマーエヴァ・マリナ, 北極地域の帰属問題—ソ連のセクター理論についての考察—, 愛知県立大学大学院国際文化研究科論集, 第9号(2008), 141.

<sup>13</sup> 拙稿, 前掲注10, 28-29.

<sup>14</sup> 拙稿, 前掲注10, 27.

極海における国益を強烈なまでに求めるようになったと考えるものである。

## おわりに

本稿では北極海航路を取り扱ってきたが、同航路に関して我が国で最近大きな動きがあったので、しめくくりとして、このことに言及したい。つまりは、北極海航路を利用する方向で日本の国内関係諸氏が検討に入った件についてである。ここで気になるのは、ロシア以外の国が北極海航路に関連してロシア側の提示する諸要求に服し、同国の提供するサービスを利用した場合、それらの行為が何を作り出すのかということである。北極セクターと北極海航路における自国の権利を主張するロシアの国際法学者達の論文を調査して気づいたことは、黙認が他国の権利の承認に繋がることに言及したものが存在したということであった<sup>15</sup>。従って、これが特定の者のみの見解ではなく、ロシアにおいて多数派を占める見解であるとした場合、前述の諸要求とサービスに他国が服することをロシア側は、自国の権利、究極的には主権に対する黙認と受け取る可能性があると考えてるのである。北極海航路を利用することについて様々なメリットがあることは否定しない。しかし、ロシア側の提示する諸要求に服し、同国の提供するサービスを利用することが国際法上、客観的に見て、自国にとって本当に問題にならないのか、そのことをやはり我々は真に熟考すべきではないかと考える。改めて述べるならば、今までロシアが北極海航路に求めていたものは「経路に対する管轄権」であったものの、本稿第 2 章の末尾で述べたとおり 2013 年 1 月 27 日に本連邦法が施行される時点で同国が求めるものは、もはや「北極セクターに対する主権」に変化する可能性が存在するのである。そして当面、我が国が早急に行わなければならないのは、ロシア以外の国にとって北極海航路に関連した前述の二つの行為が国際法上どのような意味を持つのか、領域権原に対する黙認とはならないのか、そのことに対する政府見解をロシア政府に強く求めることであろう。ちなみに、主権に言及することなく、管轄権、国連海洋法条約第 234 条に定められた権利のみに関連した回答は、後者二つの権利が北極セクターにおける主権獲得のための手段、つまりは北極セクターの社会的占有を確立するための手段として用いられている可能性があり、最終的な回答とはなっていないと考えるのである。

最後に、本連邦法が抱える問題点を指摘しておきたい。ロシア国家院運輸委員会が作成した本連邦法法案に関する結論は、法案審議の初期の段階で作成されたものであるが、その中には本連邦法法案に対する幾つかの疑問点が列挙されていた<sup>16</sup>。それらの疑問点が、今回大統領により署名された段階で解決されたのかを否かを確認したところ、知り得る限りでは解決されないままとなっている事項として、次の二つを挙げるができるのである。

- ①北極海航路局の設立及び機能の内容、徴収される料金の内容、北極海航路水域航行諸規則の内容が商業航海法典において定められていることに対する疑問。
- ②「水域」(акватория) という、国連海洋法条約において用いられていない用語が用いられていることに対する疑問。

特に②の疑問は、北極海航路の関連でロシアと関係を持つこととなる我が国の関係者にとっては、国連海洋法条約に基づきつつ同国との関係を構築するに際して重要な情報と考える。ちなみに、国連

<sup>15</sup> Николаев А.Н., Буник И.Б., Международно-правовое обоснование Канадой прав на ее арктический сектор, Московский журнал международного права, 1(2007), стр.11.

<sup>16</sup> 参照：[http://asozd2.duma.gov.ru/work/dz.nsf/BvID/C9D4361FEA29F0D5C325794900455961/\\$File/%D0%97%D0%B0%D0%BA%D0%BB%D1%8E%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%D0%9A%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%82%D0%B5%D1%82%D0%B0.rtf?OpenElement](http://asozd2.duma.gov.ru/work/dz.nsf/BvID/C9D4361FEA29F0D5C325794900455961/$File/%D0%97%D0%B0%D0%BA%D0%BB%D1%8E%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%D0%9A%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D1%82%D0%B5%D1%82%D0%B0.rtf?OpenElement) (アクセス日, 2012 年 7 月 21 日).

のホームページに掲載されている国連海洋法条約のロシア語版によれば、確かに「акватория」という字句は用いられておらず、「水域」を表す字句としては「водное пространство」、「воды」が用いられていることを付記しておくこととしたい<sup>17</sup>。

(平成24年11月25日脱稿)

---

<sup>17</sup> 参照：[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf)(アクセス日, 2012年8月5日)。



## 「北極ガバナンスの枠組みをめぐる攻防－北極評議会のオブザーバー問題－」

海洋政策研究財団研究員 大西富士夫 (f-ohnishi@sof.or.jp)

### はじめに

近年の北極海における著しい海氷面積の減少に伴い、北極海における資源開発に向けた動きと航路利用の増加が誘発され、北極海のグローバル・エコノミーへの統合のピッチが加速している。2012年4月15日のエクソン・モービルとロシア国営石油会社ロスネフチによる北極資源開発での提携や<sup>1</sup>、ロスネフチとノルウェー国営石油会社スタット・オイル及び伊国営石油会社エニィとの提携成立は、その証左である<sup>2</sup>。日本に関連して言えば、2011年9月には三光汽船の所有するタンカー（船名 *Sanko Odyssey*）がチャーターされたほか、去る2012年12月5日には史上初となる北極海航路経由のLNGタンカー（船名 *Ob River*）が日本の北九州戸畑港に到着し、話題となっている。

欧州とアジアを結ぶ北極海航路の利用実績は、2010年には4隻であったが、2011年に34隻、2012年は46隻となり、鉄鉱石及びガス・コンデンセートのスポット契約を中心として、急激に増加している<sup>3</sup>。すなわち、グローバル・エコノミーへの統合により、経済大国等の非北極圏諸国が北極海の「ユーザー」として参入しているのである。

高まる非北極圏諸国の参入を背景として、北極海のガバナンスにおいて中心的役割を果たしている「北極評議会（Arctic Council : AC）」において、非北極圏諸国によるオブザーバー資格の取得が現在の北極国際政治の重要な焦点として浮上している。北極評議会とは、1996年のオタワ宣言による設立以降、北極8か国（米国、カナダ、ロシア、ノルウェー、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、アイスランド）が環境保護と持続可能な開発について協議するハイレベル・フォーラムである。北極評議会は、先住民の理解を得るため、意志決定への投票権をもたない「常時参加者（permanent participants）」という制度を設けており、先住民6団体が加わっている<sup>4</sup>。また、北極8か国以外の国家、団体にはオブザーバーとして北極評議会の会合各種に参加が認められている。国家についてだけ言えば、フランス、ドイツ、オランダ、ポーランド、スペイン、英国が現在のオブザーバー資格を持っている<sup>5</sup>。北極8か国、オブザーバー以外の国は、アド・ホック・オブザーバーとして北極評議会の各会合に参加してきた。アド・ホック・オブザーバーは、その都度、参加に対する承認を受けなければならない。

2012年11月6日、この北極評議会において、「オブザーバー及びアド・ホック・オブザーバー会合（以下、オブザーバー会合と略記）」がスウェーデンで開催された。同会合では、北極評議会諸国、

<sup>1</sup> FT. Com, "Exxon and Rosneft Seal Arctic Deal," 18 April 2012, at <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/8b0c869e-8977-11e1-85af-00144feab49a.html#axzz1wtgXPxIS> (as of June 5, 2012)

<sup>2</sup> Barents Observer, "Statoil, Rosneft sign landmark Barents Sea deal," 5 May 2012, at <http://barentsobserver.com/en/energy/statoil-rosneft-sign-landmark-barents-sea-deal> (as of May 8, 2012)

<sup>3</sup> Barents Observer, "46 Vessels through Northern Sea Route," 23 November 2012, at <http://barentsobserver.com/en/arctic/2012/11/46-vessels-through-northern-sea-route-23-11> (as of November 24, 2012)

<sup>4</sup> これらの先住民団体は以下の通り。アリュート国際協会(Aleut International Association: AIA)、北極圏アサバスカ評議会(Arctic Athabaskan Council: AAC)、グイッチン国際評議会(Gwich'in Council International: GCI)、イヌイット極域評議会(Inuit Circumpolar Council: ICC)、ロシア北方民族協会(Russian Association of Indigenous Peoples of the North: RAIPON)、サーミ評議会(Saami Council)。

<sup>5</sup> オブザーバー資格には、これらの非北極圏諸国に加えて、政府間組織(inter-governmental organizations)、国際議員団体(inter-parliamentary organizations)、NGOs等の合計26の国家及び諸団体に認められている。

オブザーバー、アド・ホック・オブザーバー（日本、中国、韓国、イタリア等）によって北極評議会の制度改革、オブザーバー資格等が話し合われた<sup>6</sup>。日本からは吉良州司外務副大臣が参加し、2009年に申請したオブザーバー資格取得を再度要請した<sup>7</sup>。現在までにイタリア、日本、中国、韓国、インド、シンガポール、政府間組織ではEUがオブザーバーへの申請を行っている<sup>8</sup>。今回のオブザーバー会合のように、議長国とオブザーバー、アド・ホック・オブザーバーによる会合は初の試みである。ここに北極評議会のオブザーバー問題に対する国際社会の関心の高さが窺える。

本稿は、北極ガバナンスの構成メンバーに着目しつつ、北極評議会のオブザーバー問題が本質的には北極国際政治の基本的構造の変化に関わるものであることを明らかにする。このため、まず、戦後の北極海のガバナンスのメンバーシップにおいて、北極5か国（Arctic Five）というガバナンス・モデルが形成されてきたことを確認し、それが冷戦末期に北極8か国（Arctic Eight）で構成されるガバナンス・モデルへと変容したプロセスについて考察する。次に、2000年代後半に入って、北極海での経済活動の増加の見込みから、北極5か国ガバナンス・モデルが再浮上してきたプロセスとその動きが急速に失速したプロセスを考察する。その後、非北極圏諸国（中国、韓国、日本）の北極海への参入について概観した上で、現在の北極評議会のオブザーバー問題の審議プロセスについて考察する。最後に、議論を整理し、グローバル化により北極国際政治が従来のガバナンス・モデルの変遷とは性質の異なる局面に差し掛かっていることを明らかにする。

## I 北極ガバナンスとメンバーシップ

### 1 本稿における北極ガバナンスの定義

北極ガバナンスという場合、まず、ガバナンスをどう定義するかによって幾通りかの答えがある。仮にガバナンスを国際条約等の法的拘束力のある統治制度とするならば、国連海洋法条約、国際海事機関などが該当することになる。これらは、自明のことであるが、北極だけに適用されるものでなく、世界の海洋に関する規範であり、それが北極にも適用されている。また、法的拘束の有無に関わらず何らかの争点領域で統治を行っている制度として理解した場合、先のグローバルな国際組織に加えて、1991年に成立した「北極環境保護戦略（Arctic Environmental Protection Strategy : AEPS）」、後にそれを吸収合併する形で1996年に成立した北極評議会も北極ガバナンスに含まれることになる。論者によっては、1993年にバレンツ沿岸地域に成立した「バレンツ・ユーロ北極評議会（Barents Euro-Arctic Council: BEAC）」やEUによる対欧州北部政策であるノーザン・ダイメンション等を含めて論じる場合もある<sup>9</sup>。便宜的に整理すれば、法的拘束力がある統治制度をガバナンスとみなす立場は国際法において一般的であり、法的拘束力にこだわらず、争点領域やそのアクターに焦点を合わせてガバナンスを捉える立場は行政学や国際政治学においてみられる。本稿は、後者の国際政治学的視点に立ち、ガバナンスという用語を使用することとする。

次に、北極ガバナンスという場合、どの統治制度を北極ガバナンスの概念に含めるかについて明らかにしておかなければならない。北極の地理的範囲が1つの判断材料になる。しかし、北極という地

<sup>6</sup> Arctic Council, “Meeting of Observers and Ad-hoc Observers,” *Draft Agenda*, Stockholm, 6 November 2012.

<sup>7</sup> 外務省、「プレスリリース：北極評議会オブザーバー及びアド・ホック・オブザーバー会合への吉良外務副大臣の出席」2012年11月7日、at [http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/24/11/1107\\_02.html](http://www.mofa.go.jp/mofaj/press/release/24/11/1107_02.html) (as of December 6, 2012)

<sup>8</sup> その他にも、Oceana, Association of Oil and Gas Producers(OGP), OSPAR Commission, Greenpeace, International Hydrographic Organization(IHO)がオブザーバー資格の取得を申請している。

<sup>9</sup> 例えば、Stokke の議論をみよ。Hønneland, Geir and Stokke, Olav Schram, “Introduction,” in Olav Schram Stokke and Geir Hønneland, (eds.), *International Cooperation and Arctic Governance: Regime Effectiveness and Northern Region Building* (Routledge, 2007), pp.2-5.

理的範囲について多くの政府が受け入れている公式の定義は存在しないことが、北極の統治制度の選定を複雑にしている。このことは、南極条約の適用範囲である南緯 60 度以南（南極条約第 6 条）が一般的に「南極」と認識されていることと対照的である。そこで、本稿において北極のガバナンスを定義する場合、「北極 (Arctic)」の地理的範囲についても明らかにしておく必要がある。

「北極」という言葉の語源であるが、この言葉は、ギリシャ語の「大熊座の地 (*arktikos*)」に由来する。古代ギリシャでは大熊座が北にあったからであるとされる。現代において、北極についての公式の単一定義は存在しないものの、3 種類の代表的な定義がある。1 つは、「北極圏 (Arctic Circle)」を北極と見なす定義である。ここでいう北極圏とは、夏至において太陽が一日沈まず、冬至において太陽が水平線よりも下にある地域を指す。この地域の南限は北緯 66 度 39 分 29 秒である。2 つ目に、高木が生息できない限界を表わした「樹木限界線 (treeline)」に囲まれた地域を北極とする定義も存在する。この定義は、北極評議会の「北極植物相・動物相保存作業部会 (Conservation of Arctic Flora and Fauna:CAFF)」が採用している。3 つ目に、夏季の平均気温がセ氏 10 度に到達しない地域を指して北極とする定義もある<sup>10</sup>。この他にも、北極評議会の北極監視評価プログラム作業部会 (Arctic Monitoring Assessment Program: AMAP) のように、北緯 62 度以北を北極とする定義もある。

次に、北極評議会ではどのように定義されているのだろうか。結論から言えば、北極評議会では、北極の地理的範囲について単一の定義を行っていない。代わりに、北極評議会は、「北極諸国 (Arctic States)」とは北極 8 か国であるとの定義を行っている<sup>11</sup>。これだけでは、北極諸国を選定する地理的基準は不明確であり、政治的理由により北極 8 か国を便宜的に北極諸国とみなしていると考えられる。ここでいう政治的理由とは、北極評議会の加盟国が自らを北極ないしは北極の一部であると独自に定義しており、それらに対する政治的配慮である。カナダは、ユーコン州の水域と北緯 60 以北の全ての土地、ハドソン湾及びジェームズ湾の沿岸域を北極として定義している<sup>12</sup>。デンマークは、フェロー諸島とグリーンランドを北極とする<sup>13</sup>。フィンランドの定義は、北極圏よりも北部を指す<sup>14</sup>。アイスランドは、その領土全てを北極と定義している<sup>15</sup>。ノルウェーは、公式に定義を行っていない<sup>16</sup>。スウェーデンも公式に定義を行っていないが、北極評議会の活動に参加する上で便宜的に北極圏定義を使用している<sup>17</sup>。ロシアは、連邦法『北部ロシアのゾーニングについて』において共和国、州、自治区ごとにそれぞれ北極に含まれる地域を定義している<sup>18</sup>。米国は、北極圏に含まれるすべての土地と、ポルクパイン川、ユーコン川、クシュコクウィン川に区切られる北西の全域と定めている<sup>19</sup>。このように、北極の定義は各国ともに異なる定義をしていることから、北極評議会はかかる事情に配慮して統一の見解を出していないものと考えられる。

<sup>10</sup> 北極圏の地理、気象、海象、動植物、地域住民を纏めたものに以下がある。石渡利康『北極圏地域研究』(高文堂出版社、1995 年) 17-24 頁。

<sup>11</sup> Arctic Council, *SAO Report (Iqaluit): Annex 1 Arctic Council Rules of Procedure*, First Arctic Council Ministerial Meeting, Iqaluit, Canada, September 17-18, 1998.

<sup>12</sup> Protection of the Arctic Marine Environment Working Group, *Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines* (2009), p.77.

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> *Ibid.* ノルウェー政府は、北極に関わる主要政策において、北極について言及する場合「極北(Nordområder; High North)」という戦略用語を使用する傾向にある。

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*, pp.77-78

<sup>19</sup> *Ibid.*, p.78.

「北極圏、樹木限界線、気温による北極の諸定義」



出典:Griffiths, F., *Towards a Canadian Arctic Strategy* (Canadian International Council,2010) , p.2.

以上の経緯を踏まえ、本稿で言うところの北極ガバナンスとは、前述の国際政治的観点から、自らの一部ないし全域を北極と自己規定している国家の「全て」をメンバーシップに含む統治制度として定義するものとする。これには、地域的国際条約や地域協力（ソフト・ロー）が含まれる。現在、この定義に合致するものに AEPS と AC がある。BEAC 及びノーザン・ダイメンションは、自国の領土の一部を北極として「認識」しているカナダと米国を含まないことから、本稿で言うところの北極ガバナンスの考察の範疇には含めないこととする。また、国連海洋法条約及び国際海事機関の法規範に

についても、北極以外のアクターを含むことと、北極に特有の地域的組織ではないため、本稿における北極ガバナンスの範疇には含めないものとする。

## 2 冷戦期の北極ガバナンスとしての北極 5 か国ガバナンス・モデル

前節で上述したように、北極についての統一的な地理的基準が存在しないため、北極諸国とはどの国かという政治的問題が存在してきた<sup>20</sup>。北極圏に国土の一部をもつフィンランド、スウェーデン、アイスランドなどの「非北極沿岸諸国」は冷戦末期に至るまで北極諸国として認識されることは稀であった。従って、北極において、環境保護、持続的開発、海洋の管理についてのガバナンスが国家間で協議されるたびに、北極諸国のメンバーシップの枠組みをめぐって、国家間の駆け引きが生じてきた。これは、北極ガバナンスをめぐる主要な政治的力学として実際に展開されてきた。冷戦期以降、北極において地域的ガバナンスのメンバーシップをめぐって最初に国家間で争われたのが、1973年11月に調印されたホッキョクグマ保全条約（1976年発効、1978年全加盟国批准）であった。同条約の締結において、非北極圏の条約調印を認めるかが問題となり、ソ連は、北極に関わる諸問題は北極海の「沿岸国」によって取り扱われるべきであるとの主張を崩さなかった<sup>21</sup>。ソ連の意向を反映し、ホッキョクグマ保全条約は、北極海沿岸の 5 か国によって調印された。

冷戦期において、他にも様々な北極地域協力構想が唱えられてきたが、東西冷戦構造の下、西側とソ連との間で国際協力が行われることは極めて稀であった。ホッキョクグマ保全条約は、緊張緩和という国際環境の下、政治的にはそれほど重要度の低い問題であったため、冷戦構造にもかかわらず北極 5 か国間で合意形成できたのであった。したがって、北極ガバナンスの枠組みという観点からいえば、ホッキョクグマ保全条約の意義は、冷戦の文脈において例外的な地域的協定であったが、北極海沿岸諸国による 5 か国ガバナンス・モデルを形成したことにある。

## 3 冷戦末期の北極 8 か国ガバナンス・モデルの登場と定着

北極海 5 か国ガバナンス・モデルは、冷戦末期、非政府系の国際協力によって挑戦を受ける。1990年に「国際北極科学委員会（International Arctic Science Committee: IASC）」が発足され、IASCの執行部である「極地委員会（Polar Board）」のメンバーは、北極沿岸 5 か国に加えて、フィンランド、スウェーデン、アイスランドを加えた全 8 か国の代表で構成された。IASCは、1958年に発足した「南極科学委員会（Scientific Committee on Antarctic Research: SCAR）」の北極版であり、SCARの北極版を作ろうとの考えは1960年代から繰り返し出されていた<sup>22</sup>。しかし、東西冷戦の中で北極版SCARのアイデアは実現されずにきた。SCARの1987年2月の会合では、北極圏に入る全ての国から多くの科学者が参加し、北極における科学協力が話し合われた。

こうしたIASC発足の動きを後押ししたのは、ソ連の対北極ガバナンスについて考え方の変化であった。それが端的に現れたのが、1987年10月1日、欧州方面におけるロシア軍の最大の軍事的拠点であるムルマンスクでゴルバチョフソ連共産党書記長がおこなった演説であった。ゴルバチョフは、このムルマンスク演説において、「準北極諸国（sub-Arctic states）」を含めた北極科学評議会を検討

<sup>20</sup> Keskitalo, E. C. H., *Negotiating the Arctic: The Construction of an International Region* (Routledge, 2004), p.45.

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> *Ibid.*

するための会議の開催を提案した<sup>23</sup>。ソ連は実質的に北極8か国ガバナンス・モデルを認めたのである。これにより、IASCの執行部において初めて北極8か国モデルの形成も可能となったのである。

IASCは非政府間協力であったが、その後に政府間協力として北極8か国ガバナンス・モデルが定着していく。その最初の例は、1991年に設立されたAEPS(前述)である。AEPSは、北極8か国が環境保護について協議するハイレベル・フォーラムであった<sup>24</sup>。1996年には、カナダの強い働きかけにより、AEPSの作業部会を吸収合併する形で北極評議会が発足した。北極評議会は、AEPSの作業部会であるAMAP、CAFF、「緊急事態回避、準備及び反応作業部会(Emergency Prevention, Preparedness and Response:EPPR)」、「北極圏海洋環境保護作業部会(PAME: Protection of Arctic Marine Environment:PAME)」を引き継ぎ、北極の自然環境の現状の科学的把握を主な任務としてきた。また、同評議会は北極先住民団体を常時参加者(Permanent Participants: PP)と位置付け、北極先住民の考え方を尊重した持続可能な開発を追求してきた。この目標のために「削減持続可能な開発作業部会(Sustainable Development Working Group)」が設置されている。AEPS、北極評議会の設立を通して、冷戦終結以降の北極ガバナンスでは、北極8か国による環境保護と持続可能な開発という分野を中心とするガバナンス・モデルが定着していった。

## II 北極5か国枠組みの再活性化と失速

2000年代に入り、北極海の夏季結氷面積が著しく縮小したため、資源開発及び北西航路・北東航路の商業利用が現実味を帯びた。衛星観測史上初めて、2005年夏に北東航路で、2007年夏に北西航路で海氷が全て融け、開通するという出来事があった<sup>25</sup>。ちょうど同じ時期、学術界では、1957-58年に実施された国際地球観測年(International Geophysical Year: IGY)から50年経ったことにより、国際極年(International Polar Year: IPY)が2007年3月から開始され、北極観測の機運が高まっていた。2007年からの国際極年では、60か国以上延べ200以上の研究プロジェクトが実施された。

こうした北極環境の変化により、北極における国際関係にも様々な出来事が生じた。まず、最も話題となったのは、ロシアによる北極点への国旗設置であった。未発見の石油ガス資源の24パーセントが埋蔵されると推定される北極海の大陸棚の領有を示唆するようなロシアの恣意的行為は、世界中のメディアで取り上げられ、「北極圏ゴールドラッシュ」、「北極争奪競争」等々と喧伝され、国際社会の大きな関心と呼んだ<sup>26</sup>。自然現象の変容、そして、ロシアの挑発的な行為といったことを背景として、沿岸国の間では、気候変動と安全保障、また、排他的経済水域、大陸棚における主権の権利、管轄権の行使の問題がにわかに重要な問題として浮上した。この最も典型的な例が、デンマークの主導によりグリーンランドのイルリサット(Ilulissat)で開催された「北極海会議(Arctic Ocean Conference)」であった。同会議は、北極5か国のみが招集され、スウェーデン、フィンランド、アイスランド、さらに先住民代表は招集されなかった。この会議では、イルリサット宣言が採択され、北極海の紛争解決において国連海洋法条約を尊重すること、一部で話題となっていた北極条約等の新

<sup>23</sup> Mikhail Gorbachev, *Mikhail Gorbachev's Speech in Murmansk at the Ceremonial Meeting on the Occasion of the Presentation of the Order of Lenin and the Gold Star to the City of Murmansk*, Murmansk, 1 October 1987, paragraph 44, at [http://www.barentsinfo.fi/docs/Gorbachev\\_speech.pdf](http://www.barentsinfo.fi/docs/Gorbachev_speech.pdf) (as of December 20, 2011)

<sup>24</sup> AEPSの詳細については次を参照。拙稿「北極における地域的レジーム『北極環境保護戦略(AEPS)について』『北極海季報』第12号(2011年12月-2012年2月)42-55頁。

<sup>25</sup> Hoffman, Frank, "The Maritime Commons in the Neo-Mahanian Era," in Denmark, A.M. and Mulvenon, (eds.), *Contested Commons: The Future of American Power in Multipolar World* (Center for a New American Security, 2010), p.66.

<sup>26</sup> 拙稿「ロシアの北極点国旗設置に対するノルウェー外交の動向」『国際関係研究』第28巻4号(2008年)151-57頁。

しい枠組みを作らないことが合意された<sup>27</sup>。イルリサット宣言は、北極評議会とのすみ分けに配慮しつつも、北極ガバナンスにおいて再び北極 5 か国が主導権を握ろうとする試みであったとみなすことができる。

しかし、この北極 5 か国ガバナンス・モデルは、その後直ぐに政治的求心力を失う。2010 年 3 月、カナダで北極 5 か国による北極海会議が再び開催された。米国代表として参加したクリントン国務長官はこの席上カナダ代表に対してスウェーデン、フィンランド、アイスランド、先住民を排除していることについて強い懸念を表明した<sup>28</sup>。米国は、北極ガバナンスについて、北極評議会、国際海事機関 (IMO) 等の国際的枠組みや 2 国間合意への参加、北極評議会のハイレベル・フォーラムとしての性格の維持、北極条約が不必要であること、国連海洋法条約の尊重を掲げており、これはイルリサット宣言の立場とも共通している<sup>29</sup>。しかし、米国の北極ガバナンスについての基本的考え方は、北極 8 か国における協力の制度的強化である<sup>30</sup>。米国は、イルリサット宣言に署名した北極 5 か国のグルーピングが何らかの影響のある政策的プラットフォームへと発展していくことは望んでいないのである。仮に、北極 5 か国による海域に対する管轄の重視の姿勢がエスカレートした場合、潜水艦による国際海峡の通過といった安全保障に絡む問題に何らかのマイナスの影響が生じる可能性がある。2010 年 3 月のカナダに対する米国の懸念表明は、北極権益の確保を強く主張するカナダのハーパー首相をけん制する意味もあったと考えられる。北極評議会による北極 8 か国ガバナンス・モデルに対する北極 5 か国モデルの挑戦は、米国の安全保障についての懸念により急速に失速したのであった。

### Ⅲ 北極ガバナンスへの新たな挑戦者としての非北極圏諸国

2008 年から 2010 年にかけての北極ガバナンスをめぐる北極 5 か国と北極 8 か国との主導権をめぐる争いは、米国の意向によって北極 8 か国に軍配が上がった。その後、北極 8 か国ガバナンス・モデルである北極評議会は、さらなる発展を続けている。2006 年には、北極の環境汚染物質の削減のために、「北極圏汚染物質行動計画作業部会 (Arctic Contaminants Action Program: ACAP)」を正式に設置し、AMAP (前述) による環境保護においてモニタリングや影響評価だけでなく、各国に環境対策を執るように働きかを行ってきた。さらに、2011 年 5 月には、北極評議会における協議から、北極における航空及び海上の捜索及び救助における協力に関する協定 (Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic) が北極 8 か国で合意された<sup>31</sup>。現在、議長国スウェーデンのリーダーシップの下で、油濁事故への対応に関する協定を締結するための準備が進められており、一部報道によれば北極 8 か国による関係国間での最終合意が 2013 年 5 月に予定されている閣僚会合において成立する見込みと報じられている<sup>32</sup>。北極 8 か国ガバナンス・モデルは、

<sup>27</sup> Arctic Ocean Conference, *Ilulissat Declaration*, Ilulissat, Greenland, May 27-29, 2008, at [http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat\\_Declaration.pdf](http://www.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulissat_Declaration.pdf) (as of December 2, 2012)

<sup>28</sup> Zellen, B., "Cold Front: Hillary, Ottawa, and the Inuit: A Year after the Inuit Re-Assert their Sovereignty, Washington Takes Their Side," *Journal of Military and Strategic Studies*, Vol.12, Issue 3 (Spring 2010), p.1.

<sup>29</sup> 米国は、2009 年 1 月に北極政策として、「国家安全保障大統領指令第 66 号及び国土防衛大統領指令第 25 号」を発表し、その中でガバナンスについての見方についても明らかにしている。米国は国連海洋法条約には議会上院の反対により未だ未加入であるが、大統領指令はその批准を求めている。President George W. Bush, *National Security Presidential Directive 66/ Homeland Security Presidential Directive 25*, (2009).

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> 本協定の内容を紹介したものとして次がある。武井良修「北極捜索・救助(SAR)協定」『北極海季報』第 10 号 (2011 年 6 月-8 月号) 45-51 頁。

<sup>32</sup> Islandic Review Online, "Agreement on the Oil Spill Close to Completion," 11 October 2012, at [http://icelandreview.com/icelandreview/daily\\_news/Agreement\\_on\\_Arctic\\_Oil\\_Spill\\_Close\\_to\\_Completion\\_0\\_394301.news.aspx](http://icelandreview.com/icelandreview/daily_news/Agreement_on_Arctic_Oil_Spill_Close_to_Completion_0_394301.news.aspx) (as of October 15, 2012)

従来の調査研究及び政策調整の機能に加えて、意思決定を行う協議体へと進化をしつつある。

しかし、8か国ガバナンス・モデルは目覚ましい発展を遂げる一方で、これまでに経験したことない新しい課題に直面しつつある。北極における経済活動がグローバル・エコノミーへ徐々に統合されていく過程の中で、非北極圏諸国という新しいアクターが北極国際政治に参入し、新しい政治的環境が生じつつある。本章では、こうした非北極圏諸国の北極海進出の動向を次節で確認し、こうした動きに対して北極8か国ガバナンス・モデルである北極評議会がいかに対応しようとしているかについて考察する。

## 1 非北極圏諸国の北極海への関心の高まり—東アジアを中心に—

冷戦終結以降、日本、中国、韓国といったアジアの非北極圏諸国は科学研究分野を中心に北極にコミットメントしてきた。しかし、2000年代に入り、北極海における経済的価値が高まったことにより、科学研究以外にも経済、外交といった分野に積極的に関与するようになってきた。ここでは、近年、とりわけ北極への参入を強化しつつある中国、韓国、日本の動向を確認しておく。

### (1) 中国

中国は、1990年代に入り、スバルバルにおける観測所「黄河 (Huanghe)」の開設、1994年からの南極観測砕氷船「雪龍 (Xuelong, Snow Dragon)」の北極海での運用開始等、科学研究分野での活動を中心に北極に関わってきた。2011年6月に中国国家海洋局の陳連増 (チェン・リャンゼン) 副局長は2013年までに年間200日以上南極及び北極観測を行える観測砕氷船を準備すると述べている<sup>33</sup>。2012年7月、雪龍が5回目となる観測航海を行い、アイスランドからの復路に北極点近くを含む北極海中央航路 (trance polar route) を通過したことで話題となった。

2000年代後半に入り、海氷面積の著しい縮小と資源開発と航路利用の可能性が広がると、中国は北極海への経済的参入にも積極的に取り組んでいる。ビジネス分野における動向では、まず、2009年6月、中国の国有石油企業の「中国石油化工集団 (China Petroleum and Chemical Corporation: Sinopec)」がロシアの「ルクオイル (Lukoil)」との間でペチョラ海のヴァランデー・ターミナルから300万トンの原油を中国へ輸送することで合意している。翌2010年夏、7万トンのガス・コンデンセートがムルマンスクから中国の浙江省寧波市に22日間で輸送されている。また同年9月には、ノルウェーのシルケネスから中国の江蘇省連雲港市に鉄鉱石輸送のテスト航行が実施された。さらに、同年11月、中国のもう1つの国有石油企業である「中国石油天然気集団 (China National Petroleum Company: CNPC)」がロシアのロシア国営船社「ソフコムフロート (Sovcomflot)」との間でロシアから中国への北極産原油の輸送に北極海航路を利用することで合意した。2011年9月には、不動産会社の北京中坤投資集団が、ホテルやゴルフ場などリゾート開発を目的として、アイスランド国土の0.3パーセントにあたる土地を購入する計画が持ち上がった。しかし、購入の目的について、北極の利権をねらう中国政府の意向が反映しているとの憶測も指摘されている<sup>34</sup>。結果的に、アイスランド議会在土地を売却しないことで、この土地購入計画は白紙となった。2012年には、10月初旬までの記録によれば、ロシアから鉄鉱石を積んだ積み船がNSRを通過して中国の湖南省長沙市へ4回運搬された。また、ガス・コンデンセートを積んだタンカーがロシアからNSRを通過して中国の江蘇省鎮

<sup>33</sup> Xinhuanet, “China’s new polar icebreaker to launch in 2013,” 22 June 2012, at [http://news.xinhuanet.com/english2010/sci/2011-06/22/c\\_13943343.htm](http://news.xinhuanet.com/english2010/sci/2011-06/22/c_13943343.htm) (as of August 6, 2012)

<sup>34</sup> 朝日新聞「中国マネー北極圏攻撃」2011年9月26日。



江市へ 1 回運搬されている<sup>35</sup>。

科学調査、経済分野での北極への参入の増加と共に、中国の対北極外交も活発となっている。2012 年 4 月 20 日、中国の温家宝前首相がアイスランド大統領と面談し、貿易、投資、科学研究等の分野で協力を行っていくことで合意した。また、6 月には胡錦濤前国家主席がデンマークを公式訪問している。中国国内には中国の北極海公海部分における国連海洋法上の諸権利、スピッツベルゲン条約上の権利等を行行使するために北極海における地位と影響力を高めよとの声がある。しかし、総括的にみた場合、中国政府関係者は、中国脅威論を招かないように慎重な対北極外交を行っている<sup>36</sup>。後述するように、2012 年 11 月の北極評議会のオブザーバー会合における中国代表の発言も慎重な外交姿勢と一致している。

## (2) 韓国

韓国は、2000 年代に入り、北極への参入が著しく進んできた。科学研究では、1999 年から中国の雪龍の北極観測に同乗しているほか、2002 年にスバルバルのニューオーレスンに茶山観測所を開設し、IASC を始めとする様々な国際研究プロジェクトに参加している。2009 年 12 月には、韓国海洋大学内に北極海航路センターが設立した。2009 年には砕氷調査船「アラオン (Araon)」が就航し、2011 年 7 月に海洋調査を行っている。また、同船は、2012 年夏にも約 40 日渡る海洋調査を実施した<sup>37</sup>。アラオンは 2013 年夏にカナダと米国と共同でカナダの排他的経済水域内で海洋調査に参加する予定である<sup>38</sup>。経済分野での北極海への参入も近年活発となっている。2012 年の 10 月初旬時点まで、ガス・コンデンセートがロシアから北極海航路を通過して韓国へ 5 回運ばれている<sup>39</sup>。

外交面では、今年になって李明博大統領による積極的な対北極外交が進められている。今年 9 月、李大統領が、グリーンランド自治政府首相及びノルウェー首相と相次いで会談した。韓国は、ノルウェーとの間で北極航路の開拓支援を盛り込んだ海運協力に関する了解覚書、環境に配慮した造船での協力に関する了解覚書を取り交わした<sup>40</sup>。韓国においても未だ公式な北極海戦略は策定されていないが、同国の海洋研究院、韓国交通研究院、韓国海洋水産開発院、韓国極地研究所、韓国海洋大学等の諸機関が韓国の対北極海戦略の立案に向けた動きを強めている。韓国海洋水産開発院が開催した 2011 年 11 月 24 日にソウルで開催したシンポジウム「未来の国富創出に向けた北極海戦略」において、金滉植 (キム・ファンシク) 総理は、韓国のエネルギー資源はほとんど輸入に依存していることを指摘した上で、「地理的にも韓国と遠くない北極海の領有権を確保し、エネルギー資源を開発できれば、国益を生み出す新たな源泉になる」と述べた<sup>41</sup>。また、韓国海洋水産開発院は、2010 年から米国の東西センターと共同で、北太平洋北極会議も開催し、韓国、日本、中国といった北太平洋諸国と北極圏諸国との対話を行っている。

以上の動向を踏まえると、韓国において北極海への本格的参入が開始されたのは 2000 年代後半に入ってからである。海運・造船分野で世界トップクラスにある韓国にとって、とりわけ北極海航路の

<sup>35</sup> 筆者によるバレンツオブザーバー(Barents Observer)への電子メールによる取材、2012 年 11 月 6 日。

<sup>36</sup> Jakobson, Linda, "China Prepares for an Ice-Free Arctic," *SIPRI Insights on Peace and Security*, No.2010/2 (March 2010), p.12.

<sup>37</sup> Asia N, "Korean Icebreaker Leads World," 9 September 2012, at <http://www.theasian.asia/archives/34682> (as of September 22, 2012)

<sup>38</sup> *Ibid.*

<sup>39</sup> 前掲注 34。

<sup>40</sup> コリア・ネット「イ・ミョンバク大統領、北極でのコリアンルートの開拓に向けた足場づくり」2012 年 9 月 17 日、at <http://japanese.korea.net/NewsFocus/Policies/view?articleId=102579> (as of September 17, 2012)

<sup>41</sup> 聯合ニュース「韓国首相 北極海開発を強調＝『新たな国益の源泉』」、2012 年 11 月 24 日、at <http://www.wowkorea.jp/news/korea/2011/1124/10091148.html> (as of December 2, 2012)

商業化が実現すれば、非常に大きなビジネスチャンスとなる。こうした事情が、官・民における韓国の急速な北極への参入の背景となっているといえる。今後、韓国は、北極評議会のオブザーバー資格の取得といった多国間のガバナンスへの足がかりを得つつ、ビジネス分野ではとりわけ 2 国間外交による北極外交を展開していくものと考えられる。

### (3) 日本

日本においても 1990 年代から科学研究分野を中心に北極へのコミットメントが行われてきた。国立極地研究所は、北極圏環境研究センターを 1990 年に立上げ、1991 年にはノルウェーのスバルバルに観測所を開設した。また、1991 年からは IASC にも参加している。海洋研究開発機構は、1991 年から北極における海洋調査を開始し、調査船「みらい」による実践観測を 1998 年から開始している。2011 年 5 月には、北極環境研究コンソーシアムが文科省によって立ち上げられた。同 6 月には、5 年間の北極気候変動研究事業がグリーン・ネットワーク・エクセレンス関連事業として開始されている。

また、民間の海洋政策研究財団（当時、シップ・アンド・オーシャン財団）は、1993 年から 1999 年にかけてノルウェーのフリジョフ・ナンセン研究所とロシアの中央船舶海洋設計研究所とともに「国際北極海航路開発計画（INSROP/JANSROP）」、2002 年から 2006 年にかけては同財団単独で「北極海航路の利用と促進と寒冷海域安全運航体制に関する調査研究（JANSROP II）」を実施してきた。INSROP では、1995 年に北極海での実践航海も実施されており、北極海航路の商業利用に向けた取り組みの先駆けとなってきた。

外交において、日本は、1993 年に設立されたバレンツ・ユーロ北極評議会のオブザーバーに参加したほか、近年では 2009 年に北極評議会のオブザーバー資格の取得申請を行っている。外務省は、2010 年 9 月に省内の部署の垣根を超え、横断的に北極問題に対応するため、「北極タスクフォース」を設置している。また、北海道は、1991 年に地方自治公共団体の国際的ネットワークである「北方フォーラム（Northern Forum）」に参加している。民間では、海洋政策研究財団が、2009 年から 2011 年にかけて「日本北極海会議」を立ち上げ、日本の対北極海戦略について有識者で検討し、2012 年 4 月に政府への政策提言を公表した。

この他、今年に入ってから動きも顕著である。7 月 10 日には、超党派による北極圏安全保障議員連盟が立ち上げられた。また、国交省は、8 月 3 日に、「北極海航路に関する省内検討会」を立ち上げ、気候変動の影響による北極海航路の利用の可能性について検討を開始した。

日本の北極海参入は、科学研究分野を中心に進められてきた。気候変動に伴う北極地政環境の変化において、日本はこれまで情報収集を中心に対応してきた。経済界においては、北極海への関心は高いものの、海運分野では北極海航路の利用において不確定要素が多いことと、採算性の低さが参入の障害となっている。資源開発分野では、北極原産の原油の価格が高いこともあり、日本企業の参入は本格化していない。しかし、3.11 以降、日本の電力会社の LNG 等の天然ガスの需要は高まっており、スポットによる購入は可能性が今後十分にある。2012 年 11 月の日本の電力会社によるロシア産 LNG 購入は、その一例である。

## 2 北極評議会におけるオブザーバー資格の改訂をめぐる動き

中国と韓国が北極評議会のオブザーバー資格の申請を行ったのは、2006 年であった。日本は 2009 年に当時の橋本聖子外務副大臣が北極評議会へのオブザーバー資格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取得を申請した。日中韓 3 カ国は、資格申請後、アド・ホック・オブザーバーとして北極評議会の各種の会合に参加してきた。

北極評議会のオブザーバーに関するルールは、1998 年に作成された、北極評議会手続きルール 36 条から 38 条と、同第 2 付属文書に規定されている。オブザーバーには、各会合の議長の許可の下、会合に参加し、発言する権利が認められている。資料を提出することも可能である。また、閣僚会合の決議にそぐわない活動があった場合にはオブザーバー資格は停止される。アド・ホック・オブザーバーは、会合ごとに認められるものであり、常設ではない。オブザーバー資格の認定基準は、国家の場合、北極評議会の活動に貢献できる能力を証明する書類提出することという条件が付されているのみであった（第 2 付属文書第 3 条（1）項）。ロシアが議長国を務めていた 2006 年 10 月にスペインのオブザーバー資格申請が外相会合において承認されている。

その後、オブザーバー資格取得の申請数が増加したことから、ノルウェーが議長国を務めた 2006 から 2009 年にかけて、オブザーバー資格の見直しの検討が開始された。北極上級実務者 (Senior Arctic Officials:SAO) が 2009 年に纏めた報告書では、北極評議会の制度的強化策の一環として、1998 年のオブザーバーに関するルールの見直しを開始するようとの見解が外相会合に提言されている。こうした流れを受けて、デンマークが議長国を務めた 2009 年から 2011 年において、SAO はオブザーバー資格の「認定基準」、「役割」、「認定のための手続き」の見直し案を作成し、2011 年 5 月にグリーンランドのヌークで開催された閣僚会合において見直し案が承認された。

オブザーバー資格の認定基準の見直しでは、オブザーバーとして認められる条件として、1) オタワ宣言に規定された北極評議会の目的の承諾と支援、2) 北極諸国の主権、主権的権利、管轄権を認めること、3) 海洋法 (Law of the Sea) に代表される北極海に適用される法的枠組みを認め、それらが同海の責任ある管理に向けた確固たる基礎となることを認めること、4) 北極の先住民及び他の居住者の価値観、利益、文化、伝統を尊重すること、5) 常時参加者及び北極のその他の先住民の取り組みに貢献する政治的意思と資金力を証明すること、6) 北極評議会の取り組みに関連した、北極への関心と資質があることを証明すること、7) 北極評議会の加盟国及び常時参加者とのパートナーシップを通じて北極における課題を国際機構に提案する等、北極評議会の取り組みを支援するための具体的な関心と能力とを証明すること、以上 7 つが付された<sup>42</sup>。

オブザーバーの役割に関する見直しでは、1) オブザーバー資格が承認されたのち、北極評議会の下での会合に招待されること、2) オブザーバーの主要任務は北極評議会の取り組みを見守ることにあるが、とりわけ作業部会において北極評議会に関わっていくことを通じて適切な貢献を継続的に行わなくてはならないこと、3) オブザーバーは、北極諸国ないしは常時参加者を介して新事業を提案することができるが、オブザーバーによる資金面での事業への貢献は SAO によって特別に認められない限り北極諸国の資金拠出を上回ってはならないこと、4) オブザーバーが参加するように招待された北極評議会の各会合において、オブザーバーは、会合の議長の自由裁量に基づいて、北極諸国、常時参加者と同様に口頭ないしは書面による声明及び関連する資料を提出し、協議事項についての考え方を示すことができること、また、オブザーバーは、閣僚会合においても書面による声明を提出できる、といった以上の 4 つの役割が定められた。

認定のための手続としては、4 年ごとにオブザーバー資格を見直すこと、オブザーバーは閣僚会合前に北極評議会に関連する諸活動と同議会への貢献について報告すること等が義務付けられた。また、

<sup>42</sup> Senior Arctic Officers, *SAO Report to Ministers*, Nuuk, Greenland, 2011, p.50.

議長国は閣僚会合の 120 日前までに新規申請のリストを回覧することが定められた。また、現在のアド・ホック・オブザーバーを除いて、今後はアド・ホック・オブザーバーを追加しないこととされた。

本稿冒頭で述べた 2012 年 11 月のオブザーバー会合では、まず、議長国スウェーデンが北極評議会の優先課題及びオブザーバー地位取得について説明を行った。この会合で、中国代表は、中国のオブザーバー取得が北極圏諸国の役割を妨げるものではないこと、北極圏諸国の主権行使、主権的権利、管轄権を尊重すること、非北極圏諸国と北極圏諸国は、脱地域的問題（trans-regional issues）への対応において利益を共有していると述べた<sup>43</sup>。また、中国の自然環境、農業生産に北極における気候変動、経済発展が大きな影響力をもつとした上で、中国のオブザーバー資格の取得の必要性も併せて述べている。日本代表として出席した吉良外務副大臣は、北極評議会の活動への貢献、加盟国の主権、主権的権利、管轄権の尊重について述べている<sup>44</sup>。韓国は声明を出していない。

認定手続きの改定により、今後新たにアド・ホック・オブザーバーを追加しないことが明記された。これは重要な意味を持つ。アド・ホック・オブザーバーは事実上オブザーバー資格の申請国の待合所となっていることを考えると、アド・ホック・オブザーバーを受け付けないということは、現在オブザーバー資格の取得を申請している国以外の新しい申請を受け付けないという方針であると解釈できる。現在申請をしている国がオブザーバーとして認定される最後の候補国という可能性もあるということである。同時に、現在申請している国は、今回の申請でオブザーバー資格が承認されなければ、その後オブザーバーとなる機会を失うこととなる。現在、スウェーデンは、北極評議会の議長国の任期が切れる 2013 年 5 月の閣僚会合までに新オブザーバーの承認に向けた取組みを行ってきた。昨年 11 月のオブザーバー会合はかかる取組みの一環と見なすことができる。

## おわりに

本稿は、北極ガバナンスの枠組みのメンバーシップをめぐる政治力学を考察し、その中に、北極評議会のオブザーバー問題の位置づけを行うものであった。北極ガバナンスの構築をめぐるプロセスをフェーズごとに纏めるならば、次のようになる。第 1 局面として、冷戦期に北極 5 か国によるガバナンス体制が成立した。しかし、ガバナンスの問題領域は、ホッキョクグマの保全という極めて限定的なものであった。その後、第 2 局面として冷戦末期から 1990 年代にかけて、北極 8 か国というガバナンス・モデルが成立して定着してきた。ガバナンスの問題領域の範囲も、非政府間の科学協力から政府間の環境保護、そして、北極評議会の設立により、持続可能な開発をも含むなど拡大してきた。2000 年代後半に入り、気候変動の影響により北極自然環境が著しく変化したことにより、新しい地政環境が生まれ、北極 5 か国ガバナンス・モデルがにわかに浮上した。同モデルは、北極海の海域・大陸棚への主権、主権的権利、管轄権の行使という問題領域をその存立根拠としていた。このプロセスは、北極ガバナンスの第 3 局面に区分できる。しかし、北極海会議に見られる北極 5 か国ガバナンス・モデルへの揺れ戻しの動きは、米国の反対により再び急速に失速し、北極 8 か国ガバナンス・モデルへと回帰していった。その後、非北極圏諸国の北極海への参入が活発となるにつれ、北極 8 か国ガバ

<sup>43</sup> *Statement by H.E. Ambassador Lan Lijun, Meeting between the Swedish Chairmanship of the Arctic Council and Observers/Ad-hoc Observers, Stockholm, Sweden, November 6, 2012, at <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about/documents/category/392-observer-meeting-stockholm-6-nov-2012?download=1509:china-statement> (as of December 7, 2012)*

<sup>44</sup> *Statement by Parliamentary Senior Vice-Minister for Foreign Affairs of Japan, Meeting between the Swedish Chairmanship of the Arctic Council and Observers/Ad-hoc Observers, Stockholm, Sweden, November 6, 2012, at <http://www.arctic-council.org/index.php/en/about/documents/category/392-observer-meeting-stockholm-6-nov-2012?download=1508:japan-statement> (as of December 7, 2012)*

ナンス・モデルは、非北極圏諸国という新アクターとの関係の樹立という課題に現在直面している。この課題の調停の場として、北極評議会のオブザーバー資格の見直しが浮上しているのである。本稿の主旨は、オブザーバー問題の意味を考察することであり、北極ガバナンスをめぐる攻防については、別稿においてより実証的に検証していくものとする。

では、オブザーバー問題の今後の見込みはどうか。オブザーバー資格は、北極評議会の閣僚会合でのコンセンサスにより承認される。スウェーデンの高級実務者を務めるウエクセキユル氏によれば、現時点のオブザーバー申請の交渉は、北極評議会の加盟国において審査されている段階にある<sup>45</sup>。申請国は、個別に加盟国に対して自国のオブザーバー資格の承認を働きかけていると考えられる。日本においても、外務省を中心としてこうした働きかけがここ数年行われてきた。申請国がオブザーバーとして承認される見込みは、こうした交渉の如何にかかっているといえよう。

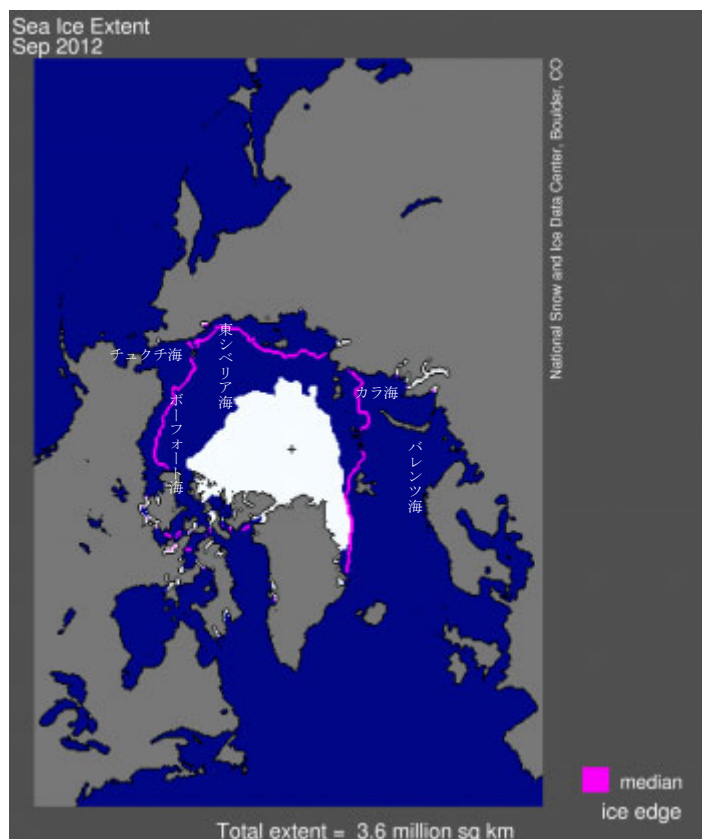
オブザーバー承認の決定権は加盟国の専権事項であるが、同時に、申請国において有利な側面もある。北極 8 か国は、北極海のグローバル・エコノミーへの統合という大きな潮流において、非北極圏諸国に対する対応を誤れば、北極の経済発展を進める上で自らの国益を損なう可能性がある。このため、非北極圏諸国を北極ガバナンスから完全に排除するという選択肢は考えにくい。最も蓋然性が高いのは、オブザーバー資格の拡大により、非北極圏諸国の要望を吸収するという選択肢である。しかし、より本質的な問題は、オブザーバー資格の付与によって非北極圏諸国との利害調整が本当に可能なか不透明なことにある。オブザーバー国に認められている行為は、極めて限定的である。北極 8 か国ガバナンス・モデルが非北極圏諸国の不満や要望にしっかり対処できなければ、現状に不満を持つ国家によって、「非北極評議会」のような非北極圏諸国による政策グループが作られる事態に至る可能性もある。以上のことを踏まえた上で長期的に北極ガバナンス体制の安定を展望するならば、環境保全及び海洋にからむ権利のステュワードとしての北極 8 か国と、資源開発や航路利用といった北極ユーザーとしての非北極圏諸国が相互の立場と権利を尊重しあい、互いの利害を調整できる新しいメカニズムの構築の必要性が高まっていくであろう。オブザーバー問題は、単なる制度上の改編の問題にとどまらず、北極ガバナンス体制の今後を占う上での 1 つの試金石となっているといえるだろう。

<sup>45</sup> Uexkll, Andreas von., “Arctic Governance,” a presentation at the JIIA Public Symposium on the Arctic Governance and Japan’s Diplomatic Strategy organized by the Japan Institute of International Affairs, Tokyo, 1 February 2013.

### 3. 北極海の海氷状況

以下は、米国の The National Snow and Ice Data Center, University of Colorado at Boulder のホームページに掲載された、2012 年 9 月から 2012 年 11 月までの北極海の海氷についての衛星データ・月間状況分析（英文タイトルを含む）は以下の通りである。

2012 年 9 月の状況 : Poles apart: A record-breaking summer and winter



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/index.html>

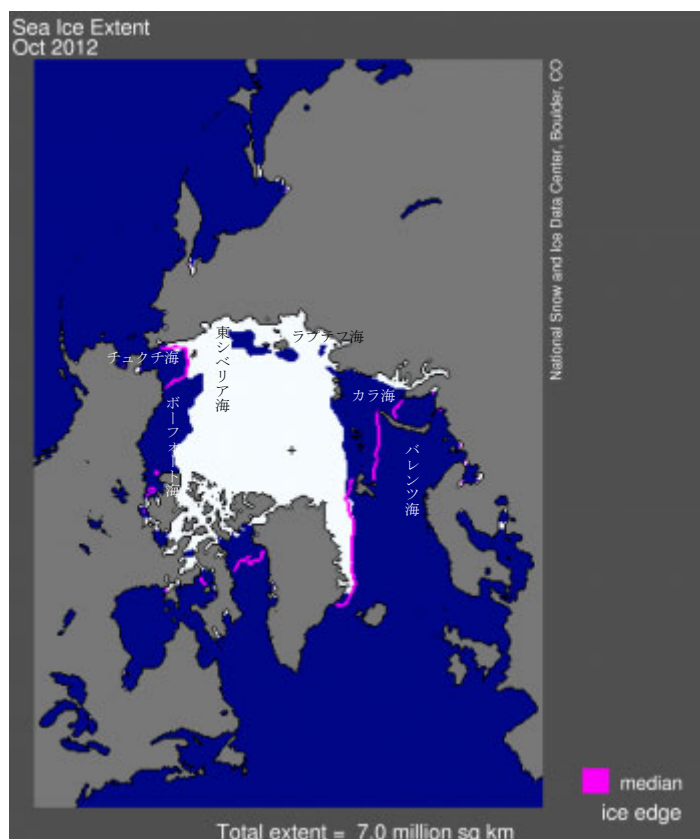
※実線（median 1979-2000）は、1979 年～2000 年の期間における 9 月の平均的な海氷域を示す。

9 月の海氷域面積の月間平均値は 361 万平方キロで、1979 年から 2000 年の平均より 343 万平方キロ、2007 年の最小値より 69 万平方キロ小さく衛星観測以来、過去最小値となった。9 月 16 日に年最小値に達したが、これは平均的な到達日より 3 日遅かった。3 月 20 日の年最大値からの年合計海氷損失は、1,183 万平方キロとなり 2008 年のこれまでの最大損失値（1,065 万平方キロ）をはるかに超え衛星観測以来最大の損失となった。また、広大な開氷面から大気への熱の移動により、2012 年 9 月の月平均 925hPa 面の気温は平均より 2～5℃高かった。

2012 年夏期の気象状況は 2007 年とは大きく異なっていた。2007 年にはボーフォート海北部とグリーンランド上の高気圧偏差、ユーラシア北部の低気圧偏差により、東シベリアやチュクチ海の岸に沿って暖かい南風がもたらされ、融解し、岸から氷が離れることより開氷面が形成された。対照的に、2012 年では、グリーンランドや北部北大西洋の高気圧偏差とユーラシア沿岸に沿って東方のボーフォ

ート海（最も顕著には東シベリア海上）へ張出した低気圧偏差が、南風をもたらし気温がほぼ北極海全体で 1～3℃平均より高くなった。バレンツ海やカラ海では平均的な季節より 2～3 週間早く融解が始まり、氷の早期後退をもたらしたが気温はこの地域では平均以下であった。2007 年と比較し、8 月のストーム以外にこの地域の融解に寄与する気圧条件は見られないので、これは多年氷の減少によることを示唆している。

### 2012 年 10 月の状況 : Arctic rapidly gaining winter ice



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/index.html>

※実線 (median 1979-2000) は、1979 年～2000 年の期間における 10 月の平均的な海氷域を示す。

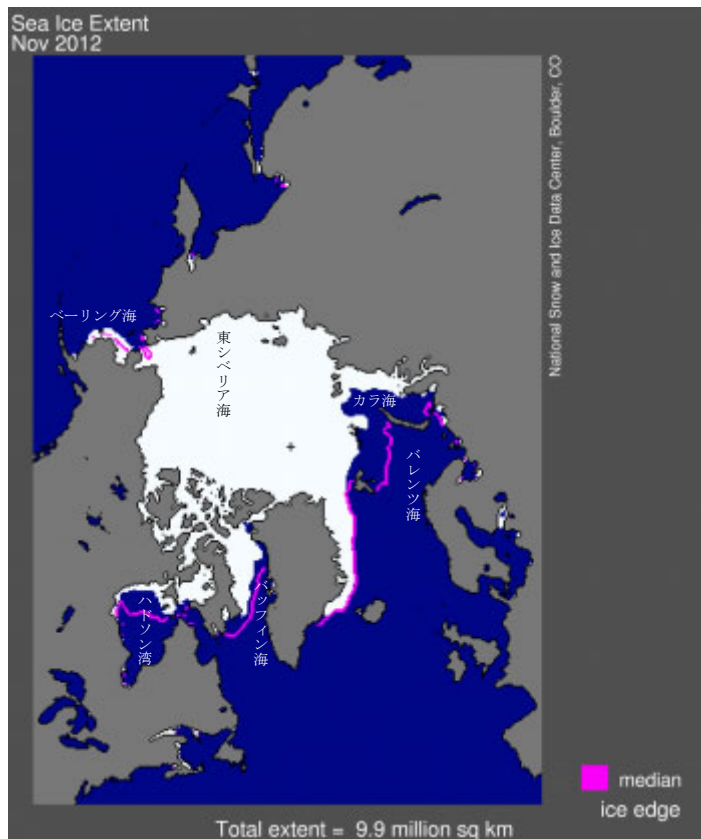
10 月の海氷域面積の月間平均値は 700 万平方キロで、1979 年から 2000 年までの 10 月の平均より 229 万平方キロ小さく、2007 年の月最小値より 23 万平方キロ大きく、衛星観測以来 2 番目に小さくなった。東シベリア海、ラプテフ海は大方、海氷に覆われた。一方、夏期を通し、主に、カラ海、ラプテフ海、東シベリア海などの北極大西洋側とボーフォート海南部、バレンツ海、カラ海では海氷は形成されなかった。

海氷面積が記録的に最小となった 9 月 16 日以降、10 月 31 日までに北極海全体として 419 万平方キロの海氷が形成され、10 月の間に海氷面積は 2 倍になった。10 月の平均海氷成長率は、121,000 平方キロ/日で、一時的に、2007 年の 10 月より大きくなった。これにより月平均は 2007 年のレベルより大きくなっている。

全体としては急激な 10 月の海氷成長であったが、地域ごとに見れば異なる。ボーフォート海やチュクチ海では成長は小さく、最も遅い成長率であった地域はカラ海で 3000 平方キロ/日以下であった。

特にカラ海やバレンツ海では広い開氷面が残り、925hP 面での気温は平均より 3~4℃高かった。一方、東シベリア海やラプテフ海といった、北極海東部では成長率は非常に高く、それぞれ、28,000 平方キロ/日、18,000 平方キロ/日もあった。

#### 2012 年 11 月の状況 : Winds and warmth influence freeze up



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/index.html>

※実線 (median 1979-2000) は、1979 年~2000 年の期間における 11 月の平均的な海氷域を示す。

11 月の海氷域面積の月間平均値は 993 万平方キロで、1979 年から 2000 年の平均より 138 万平方キロ小さく、衛星観測以来 3 番目に小さい値であった。月末には北極海中央部がほとんど完全に氷結したが、バレンツ海では大部分で開氷域が残った。海氷面積はバフフィン海やハドソン湾で平均以下であったが、ベーリング海では近年見られるパターンが継続し、平均以上であった。

北極海全体として 11 月の海氷成長率は平均以上の速さ (98,600 平方キロ/日) で、面積は月末には近年と同等の大きさに到達した。

925hPa 面での 11 月の気温は北極海のほとんどで平均以上であり、特にバレンツ海、カラ海では 6℃も平均より高いところもあった。これは開氷域で海洋から大気へ熱が供給されていることも関連している。また南風により気温が高くなったことなどが開氷域の形成に寄与している。一方、ベーリング海上での高気圧の停滞により、東シベリア海では南風により平均より 6℃も平均より高いところもあったが、ベーリング海では北風により寒冷な空気が運ばれたことにより海氷面積が平均以上の大きさに成長した。

(富山高等専門学校 助教 商船学科 眞岩 一幸)







## 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)