

# 海洋情報季報

創刊号 (2013年1月-3月)



## 目次

2012年下半期の回顧

### I. 2013年1～3月情報要約

1. 海洋治安
2. 軍事動向
3. 外交・国際関係
4. 海運・造船・港湾
5. 海洋資源・エネルギー・環境・その他
6. 北極海関連事象
7. 北極海の海氷状況

トピック 「海上自衛隊 P-3C 哨戒機による流氷観測記」

### II. 解説

「2020年までの期間におけるロシア連邦北極帯発展及び国家安全保障の戦略」 に関して 他

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

リンク先 URL はいずれも、当該記事参照時点でアクセス可能なものである。

編集責任者：秋元一峰

編集・執筆：上野英詞、河村雅美、酒井英次、高田祐子、長尾 賢、黄 洗姫、向和歌奈

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

「海洋情報季報」創刊号（2013年4月）

## 『海洋情報季報』の創刊について

海洋政策研究財団では、2005年6月から『海洋安全保障情報月報』を、また2009年6月からは『北極海季報』を発行し、皆様にお届けしてまいりました。しかし、本来、海は一つであり、太平洋も、東アジアの海も、インド洋も、そして北極海もまた、そこで起こる事象は相互に密接に関連し合っただイナミックに動いております。北極海の融氷が進めば、世界の海を一つの航路として結ぶことも可能となるでしょう。

そのようなことに鑑みた場合、北極海を一つの特別な対象として取り上げることは適切ではないと考え、今年度から両出版物を合冊して『海洋情報季報』として新たに発行することと致しました。本季報の内容は、過去3カ月間に生じた「主要事象」と、特筆すべき事項や論文を要約して紹介する「解説」の2部構成とし、「北極海の海氷状況」や海洋に関わる興味深い調査研究なども「トピック」あるいは「コラム」として取り上げてまいります。

本季報は、これまで『海洋安全保障情報月報』や『北極海季報』をお届けした方々に引き続きお送りさせていただきますが、不要な場合は、ご面倒ですが編集部宛にお知らせ下さいますようお願い致します。併せまして、ご意見などを賜りましたら幸甚と存じ、今後のより良い編集の参考とさせていただきます。

なお、情報の迅速な配布のため、ご希望される方々に、主要事象を「旬報」として10日ごとに、また解説を「特報」としてその都度、Eメールで配信させて頂いております。

より良い情報誌の発行を目指して尽力してまいりますので、今後とも、引き続き宜しくご支援賜りますようお願い申し上げます。

2013年4月

編集責任者  
海洋政策研究財団海洋グループ主任研究員  
秋元 一峰

## 2012 年下半期の回顧

**海洋治安：**下半期には、ソマリアの海賊によるハイジャック事案はなかった。しかし、セメントの不法投棄でソマリアのプントランド自治政府当局に拘束されていた、北朝鮮籍船の貨物船、MV *Doe San* が 10 人余の警備兵によって 12 月 18 日夜、33 人の乗組員と共にハイジャックされたが、数時間の航海後、プントランド当局による説得の結果、ボサーソ港に戻ったという事案があった。

中国外交部が 7 月 17 日に明らかにしたところによれば、中国海軍ソマリア沖派遣部隊は 7 月 17 日、ソマリアの海賊に抑留されていた台湾漁船の乗組員を救出した。乗組員は 26 人で、中国人 13 人、ベトナム人 12 人そして台湾人 1 人である。この台湾漁船、FV *Shiuh Fu No 1* (旭富壱號) は、2010 年 12 月 25 日にマダカスカル沖でハイジャックされた。台湾外交部は、中国側に謝意を表明したが、身代金が支払われたかどうかについては言及を避けた。海賊側は 300 万米ドルの身代金を受け取ったとの報道もあった。

アデン湾とインド洋北西部を航行する多くの商船は民間武装警備員を雇用しており、彼らはまず、警告射撃で、次いで船体に対する直接射撃で海賊の襲撃から船舶を護衛する。ノルウェーのソマリア海賊問題専門家によれば、海賊が恐れているのは民間武装警備員で、現在では、タンカーや貨物船など、見返りの多い船舶のほとんどが民間武装警備員を雇用している。しかしながら、目標船舶が武装警備員を乗船させるために何処かの港に向かっていることを、もし海賊が知っていれば、彼らは武装警備員が乗船する前にこの船舶を攻撃するかもしれない。デンマーク船、MV *Torm Kristina* が 12 月 15 日に海賊に襲撃された時、このことが現実となった。該船は、「補給のための一時的な寄港」という名目で、オマーンのマスカットに向けて航行

中に、港に到着する前に、海賊が乗った 2 隻の小型ボートに襲撃された。該船の乗組員は直ちに、「安全区画 (the citadel)」に避難するとともに、救難信号を発信した。幸い付近に NATO 艦隊の戦闘艦が哨戒中で、直ちに現場海域に向かった。3 時間後の到着した時は、海賊は逃亡した後だった。襲撃された時、該船は、ペルシャ湾からジャワ島のトゥバンに向けて航行中で、武装警備員が乗船していなかったが、途中で乗船させる予定であった。場所は明らかにしていなかったが、「補給のための一時的な寄港」がその名目であった。

セイシェルで 8 月 13 日、新海賊対処センターの起工式が実施された。このセンターは、The Regional Anti-Piracy Prosecution and Intelligence Coordination Centre (Rappicc) で、以前の沿岸警備隊基地、Bois de Rose に建設される。このセンターは、資金や武器の提供、海賊行為の実行など、海賊活動に関わる人間に関する調査、処罰、情報収集を行う。Rappicc のクロン所長は、このセンターは海運業界、法令執行機関、警察、情報部門そして軍がパートナーとして海賊問題に取り組む初めての施設である、と述べている。このセンターは、2013 年 1 月末に完成予定であり、2 月から運用が開始されると見込まれている。

ジブチ、モーリシャス、モザンビーク、オランダ、セイシェル、タンザニア、ウガンダ及び米国の 8 カ国の海軍部隊と海事専門家が参加する、多国間演習、Exercise Cutlass Express 2012-2 (CE12-2) が 11 月 1 日から 8 日まで、ジブチ、モーリシャスのポートルイス及びタンザニアのダルエスサラームの周辺海域において、地域海洋運用センター (regional maritime operation centers) 間の調整の下に実施された。この演習は 2011 年秋に次いで 2 度目で、海賊対処、薬物対処、不法操業対処に重点に、情報共有と各国海軍部隊間の協調的対応を演練する、東アフリカ海洋阻止演習である。CE12 演習は、米アフリカ軍が主宰する演習で、東アフリカ各

国海軍間の情報共有と協調的運用を演練することで、共通の海洋治安問題に対処することを狙いとしたものである。

**軍事動向：**インドがマラッカ海峡に対する監視強化の一環として、アンダマン・ニコバル諸島のグレート・ニコバル島のキャンベル湾に建設していた、INS Baaz 海軍航空ステーションは、7月31日に公式に運用が開始された。INS Baaz 海軍航空ステーションには、インド空軍のC-130J 輸送機、やや小型のロシア製輸送機が離発着できる長さの滑走路が建設された。アンダマン・ニコバル諸島は、マラッカ海峡の出入り口を扼する位置にあり、インド軍の統合コマンドがアンダマン島のポート・ブレア (Port Blair) に置かれ、この海域の中国艦艇の動向を監視している。グレート・ニコバル島は、インド最南端の島で、本国よりもインドネシアに近い。インド海軍は既に、アンダマン・ニコバル諸島では、ポート・ブレアとカー・ニコバル島 (Car Nicobar) に基地を開設しており、INS Baaz は、カー・ニコバル島南方 300 カイリの位置にある。

米海軍大学のホルムズ (James R. Holmes) 准教授は、8月5日付けの Web 誌、The Diplomat に、"Top 5 Things China's Navy Needs...To Be a Blue-water Navy" と題する論説を寄稿した。ホルムズは、中国海軍が真の外洋海軍になるために必要な以下の 5 つの課題 (順位は原文通り) を挙げた。5. MIW (機雷戦) 能力の開発、4. ASW (対潜水艦戦) 能力の開発、3. 補助艦艇の建造、2. 慣海性の育成、1. 外洋艦隊のように考える。

8月17日付の Defense Update によれば、ロシア海軍の Kilo 潜水艦改造シリーズの 1 つである、Varshavyanka 級 Project 636.3 ディーゼル電気推進潜水艦は当初 6 隻が発注され、現在 3 隻が建造中である。ロシア海軍は、2020 年までに 8 隻から 10 隻の Varshavyanka 級を建造する計画である。発注済みの 6 隻は、主として比較的浅い海域での対艦、対潜任務遂行を企図して

いる。Varshavyanka 級 Project 636.3 潜水艦は、非大気依存推進 (AIP) 装置を装備していないが、先進的な静粛性を備えている。Kilo 級潜水艦シリーズはロシアの国内及び海外市場で成功した潜水艦で、1982 年以来、4 種の派生型が建造されてきた。現在、ロシア海軍では 17 隻、中国海軍では 12 隻、そしてインド海軍では 10 隻が運用されている。その他の運用国は、アルジェリア (4 隻)、イラン (3 隻)、ルーマニア (1 隻)、及びポーランド (1 隻) である。現在、The Admiralty Shipyard では、ベトナム向けに 6 隻の Project 636M Kilo 級潜水艦が建造されている。

ロシア海軍北洋艦隊の空母、Admiral Kuznetsov は、JSC Zvezdochka Ship Repair Center のムルマンスク造修所で改修作業を終え、8月23日に再就役した。同艦は 1991 年 1 月 20 日に北洋艦隊に配属された。同艦は排水量 5 万 5,000 トン、速力 29 ノット、航続日数 45 日、乗員 1,960 人で、最大 24 機の Ka-27 多用途ヘリ、最大 16 機の Yak-41M 超音速 VSTOL 機、及び最大 12 機の Su-27K 艦上戦闘機を搭載する。

中国初の空母、「遼寧」は、数年にわたる再改装と海上公試の後、9月25日に海軍に引き渡され、就役した。「遼寧」の就役によって、中国は空母を持つ 10 番目の国となり、国連安保理常任理事国としては 5 カ国中の最後の 1 国となった。中国国内では、空母は、領海及び海外の海洋権益を護るために、長年にわたりその保有が期待されてきた。11月25日には、「遼寧」からの初の J-15 戦闘機の発着艦に成功した。

ロシアで改装中のインド空母、INS Vikramaditya のインド回航が海上公試中の推進機関の故障で遅れるとの報道があったが、10月2日付のインド紙、The Hindu によれば、海上公試は実際には成功していたようである。インドの調査チームは、INS Vikramaditya は海上公試を通じて以前のミサイル・航空機混載型巡洋艦、Admiral Gorshkov から高性能の空母への

改装が成功したことを実証した、と評価した。インドのアントニー国防相は 11 月 26 日、下院で、ロシアで改修中の空母、INS *Vikramaditya* (旧 *Admiral Gorshkov*) のインドへの引き渡しの最終日程が当初予定されていた 2012 年末から 2013 年第 4 四半期に決まった、と述べた。

米海軍のグリナート作戦部長は、11 月 14 日付けの米誌、*Foreign Policy* に、“The Navy pivots to Asia”と題する論説を寄稿し、米海軍のアジア回帰の現状と将来展望について、要旨以下の諸点を指摘している。(1) 米海軍の展開戦力の半分強が太平洋に所在し、常時 50 隻の艦船が展開している。2020 年までに、約 295 隻の艦船を保有する、2020 年までにアジア太平洋地域において常時 60 隻の艦船を展開させることが可能になる。(2) アジア太平洋地域におけるプレゼンスの強化を支援するために、米西岸と太平洋地域に基地を置く艦船と航空機の割合を、現在の全海軍の 55%から 2020 年までに 60%に増やす。

インド海軍のジョシ司令官は 12 月 3 日、南シナ海における、特にベトナムによって承認された石油資源開発に伴うインドの海洋利権を護るために、必要ならインド海軍を派遣する用意があることを明らかにした。ジョシ司令官は、「我々は、南シナ海への頻繁な艦隊派遣を想定しているわけではないが、例えば、ベトナムでの石油開発鉱区などの海洋利権に関わる事態が出来れば、派遣する用意があり、準備もできている」と語った。

米海兵隊のジェームス F.アモス司令官は、11 日付けの Web 誌、*The Diplomat* でのインタビューで、海兵隊のアジア太平洋地域における再編について、要旨以下のように述べた。(1) 海兵隊は、新たな国家戦略を支援するために、太平洋地域での配備を再編している。現在、海兵隊は、日本に約 1 万 6,000 人を前方展開させ、そしてハワイに 8,000 人と南カリフォルニアに 6 万 6,000 人を配備している。(2) 海兵隊は 2012 年から、オーストラリアのダーウィンに約 250

人をローテーション配備し始め、今後数年間で、ローテーション配備戦力は 2,500 人にまで増強される。(3) 最終的には相当な戦力の海兵隊をグアムに配置する計画だが、国防長官が私に語ったところでは、太平洋地域への国家戦略の重点移行を支えるため、最終的には 2 万 2,000 人の海兵隊を日付変更線の西側に前方展開させたいということである。

ロシアの *The Voice of Russia* が 12 月 21 日に報じたところによれば、ロシア国防省は、フランスから購入した、*Mistral* 級ヘリ搭載揚陸艦の自国建造を、当初の 2013 年から 2016 年に延期したという。ロシア海軍向けの *Mistral* 級 1 番艦は 2011 年後半にフランスで建造が開始され、2 番艦までフランスで建造されることになっている。ロシア国防省の担当官は、「我々は、ロシアでの *Mistral* 級建造の可能性を評価し、この揚陸艦がロシア海軍でどのような任務を遂行すべきかを検討し、更にこの揚陸艦の運用を演練する時間を必要としており、従って自国での *Mistral* 級の建造を延期する」と語った。フランスは既に、ロシア向け *Mistral* 級揚陸艦 2 隻を建造中であり、1 番艦が 2014 年に、2 番艦が 2015 年にロシアに引き渡され、2 隻ともウラジオストクに配備されることになっている。

**南シナ海関連事象：** 中国人民解放軍広州軍区関係者が 7 月 20 日に明らかにしたところによれば、中央軍事委員会はこのほど、三沙市に警備区を設置することを承認した。警備区は、海南省軍区に属する師団レベルの司令部で、海南省軍区司令員と文官の三沙市長の二元指揮を受ける。米大西洋評議会のマニング上級研究員は、シンクタンク、CSIS (*Pacific Forum*) の 8 月 3 日付け *PacNet* に掲載した論説で、中国の挑発的な三沙市の新設は南シナ海における地政学的抗争に新たな段階を画し、こうした中国のエスカレートする強硬な姿勢は米国のアジア回帰あるいはアジアにおける力の再均衡に対する北京の対応の一環として大きな戦略的重要性を持つこ

とになるかもしれない、と指摘した。

米務省副報道官は8月3日、南シナ海における最近の動向を憂慮し、要旨以下のような声明を発表した。(1) 米国は、太平洋国家として、そしてレジデント・パワーとして、南シナ海における平和と安定の維持、国際法規の遵守、航行の自由及び妨害なき通商を国益としている。我々は、域内の関係国が、武力による威嚇や脅威に訴えることなく、また武力を行使することなく、領有権紛争を合同で外交的に解決すべく努めるべきである、と考える。(2) 我々は、南シナ海における緊張の激化を懸念しており、資源開発に関する対立、威嚇的な経済活動あるいはスカボロー礁を巡る対峙など、最近の動向を注視している。特に、中国の三沙市の制定と南シナ海の紛争海域をカバーする警備区の設置は、紛争解決に向けての合同努力を阻害するもので、域内の緊張を激化させる危険がある。(3) 米国は、全ての紛争当事国に対して、行動宣言(DOC)の理念を念頭に、緊張緩和のための措置を取ることを要請する。我々は、ASEANと中国に対して、法的拘束力を持つ行動規範(COC)の実現に向けて実質的な進展を図るよう懇請する。

中国外務省報道官は8月4日、米務省声明に対して、「声明は、事実関係を完全に無視し、誤ったシグナルを発信するもので、南シナ海の平和と安定を図る努力に水をかけるものである」と反発した。同報道官は、中国は南沙諸島とその周辺海域に対して議論の余地なき主権を有しており、十分な歴史的証拠も持っている、と強調した。8月11日付けの *The New York Times* によれば、中国海南研究院の呉士存院長は、中国は南シナ海全域の支配を望んでいるわけではなく、わずか80%の支配を求めているだけである、と語った。中国は最近、海南島から200カイリ足らずの位置にある、永興島に軍警備区を設定し、市議会を選出したが、この狙いについて、呉院長は、「南シナ海にある全ての島嶼—その内、40以上がベトナム、フィリピン及

びマレーシアに不法占拠されているが—に対して北京が主権を行使できるようにするためである」と語った。永興島における軍事プレゼンスに対しては、自国領有の島嶼に近いことから、フィリピンが特に神経を尖らせている。永興島での市議会開会と警備区設定を祝う式典に参加した、呉院長は、永興島の約620人の住民は飲料水、電気そしてエアコン設備を享受しており、45人の新議員は海洋に関する条例の制定を目指している、と語った。

シンガポール国立大学のベックマン准教授は、8月8日付けのWeb誌、*Eurasia review* で、南シナ海における領有権主張国の論拠は曖昧であると指摘し、領有権主張国がその主張を国連海洋法条約(UNCLOS)の規定に準拠して明確にすべきであるとして、(1) 領有権主張国は、  
a. 200カイリのEEZを主張している領有権主張国は、UNCLOSの規定に従って、地図または地理座標リストを公表することで、自国のEEZの外縁を公示すべきである。更に、これら諸国が自国沿岸の直線基線から12カイリの領海と200カイリのEEZを測定したのであれば、地図または地理座標リストを公表することで、直線基線を公示すべきである。  
b. 領有権主張国は、自国が主権を主張する島嶼の名前とその位置を特定すべきである。UNCLOSの島の定義に合致した沖合の島嶼に対してのみ自国の主権を主張することができ、そして島だけが領海とその他の海洋境界を設定できるからである。  
c. 領有権主張国が自らの主張する島嶼がEEZと大陸棚を有すると考えているのであれば、これら諸国は、そのような島嶼を特定するとともに、公式地図や地理座標のリストを公表することで、当該島嶼からのEEZを公示すべきである。(2) 領有権主張国が上記のような措置をとれば、その領有権主張がUNCLOSの準拠したものになり、同時に主張が重複する海域が確認できるであろう。重複する海域が確認されれば、UNCLOSは、海洋境界の画定に最終的に合意するまで、関係当事国に対して実際的な性質を有する暫定的な

取極を締結するよう規定している。

フィリピンのアキノ三世大統領は 9 月 5 日、「西フィリピン海」命名文書、行政命令 29 号に署名した。文書は、「フィリピンは、ルソン海とその周辺海域、カラヤン諸島（南沙諸島）とスカボロー礁及びその周辺海域を含む海域を画定する、固有の権限を有している」と述べている。更に、文書は、「西フィリピン海の命名は、フィリピン共和国が主権と主権的権限を持つ領域に対する完全な支配を確定するものである」としている。文書は、The National Mapping and Resource Information Authority (NAMRIA) に対して、西フィリピン海の命名を反映したフィリピンの地図を作成、発行するよう命じている。その後、公式地図は、関連文書を添付して、国連事務総長、国際水路機関(The International Hydrographic Organization) や国連地名標準化会議(The United Nations Conference on the Standardization of Geographical Names) などの関係機関に提出される。全ての政府機関と行政文書は、NAMRIA 作製の地図を使用する。特に、教育省、高等教育委員会、国立大学などは、教材などに NAMRIA 作製の地図を使用するよう指示されている。

米 MIT のフラベル准教授は、11 月 1 日付の Web 誌、The Diplomat に、“China’s Island Strategy: ‘Redefine the Status Quo’”と題する論説を寄稿し、「海洋紛争に対する 2012 年の中国の対応に見る最も目立った特徴は、現状を変更しようとする努力であった」として、フィリピンと日本との海洋紛争で、中国は、中国の領有権主張を強化するために紛争海域に新たな現実を作為することを狙いとして、非軍事の海洋法令執行機関によるプレゼンスを活用してきた、と指摘した。そして、いずれの事例でも、中国は、中国の立場を強固にするとともに、さらなる挑戦を抑えるために、自らの領有権主張に対する挑戦に強力な物理的プレゼンスを以て対応した、いずれの事例でも、以前の原状に戻ることにはあるまい、と指摘した。

中国国家海洋局は 11 月 14 日、3,000 トン級の大型巡視船 2 隻、「海監 137」と「海監 110」を配備した。「海監 137」は、国家海洋局の東シナ海を管轄する海監東海総隊に配備され、海洋権益保護のための間もなく東シナ海で巡視任務を開始する。「海監 110」は、海監北海総隊に配備され、12 日から黄海で巡視活動を開始している。国家海洋局は現在、400 隻以上の海洋法令執行船を保有している。国家海洋局によれば、近い将来、新たに数隻の巡視船が配備されることになっている。

ベトナムの国営石油会社、Vietnam Oil & Gas Group (PetroVietnam) は 12 月 3 日、南シナ海で石油開発のための地震探査を行っていた、探査船、MV *Binh Minh 02* の探査ケーブルが 2 隻の中国漁船によって切断されたことを明らかにした。事件は 11 月 30 日、MV *Binh Minh 02* が沖合のコンコ島南西から約 43 カイリの海域で地震探査を行っていた時、2 隻の中国漁船がケーブルを横切り、切断した。PetroVietnam は声明で、「PetroVietnam は、中国漁船の違法行為に強く抗議するとともに、ベトナムの海洋主権を尊重することを自国民に教育するよう中国側に要請することを、ベトナム政府に求めた」と述べている。PetroVietnam によれば、MV *Binh Minh 02* の探査ケーブルは修理され、12 月 1 日から探査活動を再開した。同船のケーブルが切断されるのは、2011 年 5 月以来である。一方、中国は 12 月 6 日、ベトナムに対して、両国の領有権主張が重複する海域における一方的な石油・天然ガスの開発中止を要求した。

ASEAN とインドは、12 月 20 日にニューデリーで開催された首脳会談で、海洋安全保障協力を強化する、新たな「戦略的パートナーシップ」に合意した。共同声明では、航行の自由の必要性が強調されているが、中国についての言及はなかった。

中国は 12 月 25 日、南シナ海の島嶼のインフラ整備と海洋法令執行能力強化のために 100 億元（16 億米ドル）以上の資金を投入する、と発



表した。広東省の新聞、『21世紀経済報道』は、蔣定之・海南省長の発言を引用して、中国は、7月に制定された海南省地級市、三沙市が管轄する島嶼に、空港、棧橋及びその他の重要インフラを建設する、と報じた。同紙は、建設工事が既に一部で始まっていると報じているが、具体的な言及はない。三沙市は、海南島の350キロ沖合にある、西沙諸島で最大の島、永興島に市役所を置き、西沙諸島、南沙諸島及び中沙諸島の200を越える島嶼、砂州、リーフ及びそれらの周辺海域を管轄している。中国メディアの報道によれば、三沙市の担当者は、租税回避地(a tax haven)やカジノ・リゾートを含む、各種の商業開発計画を評価、検討しているという。更に、『21世紀経済報道』によれば、蔣定之省長は、インフラ整備計画に加えて、海洋法令執行のため船舶や補給船の建造にも資金が投資されると語っている。

**外交・国際関係：**オーストラリアのスミス国防相は8月9日、防衛政策に関する講演で、世界大国としての中国の台頭に「楽観的」見方を示す一方で、米中間の協力かつ平和的關係が地域安定の鍵となる、と述べた。

クリントン米務長官(当時)は8月31日、南太平洋の島嶼国クック諸島で開かれた太平洋島嶼フォーラム(The Pacific Islands Forum)首脳会議の関連会合で演説し、南太平洋諸国に対する支援を約束して、特に2つ分野における支援を強調した。即ち、1つが海洋環境識別能力の強化である。米国沿岸警備隊の巡視船と航空機は、Shiprider計画に基づいて、太平洋島嶼諸国の管轄海域を哨戒するために、当該各国からの海洋法執行官を乗船させている。これは大きな効果をもたらしている。米国は現在、Shiprider計画を、沿岸警備隊に加えて、海軍も参加するよう拡充するとともに、太平洋における海洋監視、特に漁業活動に対する監視を強化するため、オーストラリア、ニュージーランド及びフランスと密接に協力している。第2の分

野は、域内の海洋や陸地に残る、第2次大戦当時の残存不発弾やその他の武器の処理である。

米シンクタンク、AEIのボルトンは、9月10日付けの米紙、『The Wall Street Journal』に寄稿した論説で、東・南シナ海における中国の強引な領有権主張に対して米国は毅然と対応すべしとして、米国の対中政策は、包括的かつ機敏で持続的なものでなければならないが、その中で1つの確たる要素は中国周辺の国際水域を「北京湖」にはしないという決意でなければならない、と強調した。

米海軍大学のヨシハラ教授は、9月26日付のWeb誌、『The Diplomat』に、“War By Other Means: China’s Political Uses of Seapower”と題する論説を寄稿している。ヨシハラは、中国の台頭と、その海軍力と非海軍・非軍事のシーパワーの活用がこの地域の均衡を変え得る要因になり得るとして、急成長を遂げた中国のシーパワーは、南シナ海における弱い相手国に対して、シーパワーの軍事部門と非軍事部門を政治的に活用するという戦略の展開を可能にし、そしてこうした戦略は、計算された力の誇示と戦闘能力とを巧みに組み合わせることで、相手の対抗意志を徐々に挫き、長期的な政治・軍事抗争における中国の力を強化することになる、と指摘した。

米シンクタンク、AEIのブルメンソール客員研究員は、10月31日付の『Foreign Policy』に寄稿した論説で、米中関係には多くの問題があるが、現在進行中の尖閣諸島を巡る日中間の対峙には特別な注意が払われるべきとして、要旨以下のように述べた。(1)日本は、ワシントンにとって最も重要な同盟国である。米国のアジア戦略が成功するためには、日本との強力な同盟が不可欠である。(2)尖閣諸島を巡る日中間の紛争は、来るべき年において、米国にとってアジアにおける最も重要な試金石になるかもしれない。日中2国間の緊張関係は、弱まる兆しが見えない。日本は、尖閣諸島に対する領有権を引き下げることはしないであろう。曖昧さも

時には必要だが、米国はその立場を明確にする必要がある。アジアの平和を30年にわたって維持してきた既存の秩序体系に対して、中国が挑戦しつつある時、米国は、既存秩序の防衛の先頭に立たなければならない。このことは、米国が同盟国の側に立つことを意味する。そして恐らく非常に困難なことだが、このことはまた、中国と米国の友好国との間の領土紛争に対して、米国が望む結果を明確にすべき秋が来たということも意味するのである。

ニューデリーの The Observer Research Foundation のフェロー、ラジャ・モハンは、11月5日付けの Web 誌、The Diplomat に寄稿した論説で、インドと中国の海軍力が強化されるに伴って、中印の海洋大国としての出現と、これら両国の海洋政策と米国のそれとの相互作用が、今後数十年にわたってインド・太平洋の安全保障関係を左右するであろう、と指摘した。

中国は12月14日、東シナ海の大陸棚縁辺部を中国沿岸から200カイリを超えて延伸する申請を、国連事務局に提出した。申請文書は、地形や地質の特徴は東シナ海の大陸棚が中国領の陸地の自然延長であることを証明しているとし、東シナ海における中国の大陸棚の自然延長は沖縄トラフまで伸びている、と述べている。これに対して、日本政府は12月29日、「中国による大陸棚延長申請に対する我が国の立場を表明する口上書」を国連事務局宛に発出した。この口上書は、「中国による大陸棚延長申請に対する我が国の立場を表明しつつ、大陸棚限界委員会に対して当該申請を検討しないよう要請」したものである。

韓国外交通商部によれば、韓国は12月26日、東シナ海における韓国の大陸棚縁辺部を200カイリのEEZを超えて延伸する申請を、国連の大陸棚限界委員会（The Commission on the Limits of the Continental Shelf: CLCS）に提出した。韓国の申請文書は、東シナ海における朝鮮半島の大陸棚縁辺部が沖縄トラフまで自然延長している、と主張している。韓国外交通商部

の担当者によれば、今回の申請は2009年の予備情報に比べ最大で125キロ日本側に拡張しており、今回の申請で主張する大陸棚の面積は2009年の予備情報で申請した面積に比べ倍以上拡大している。

**海運・造船・港湾：**ノルウェーのクルーズ会社、Fjord Line は7月23日、建造中の新型フェリー2隻はLNG燃料のみで航行すると発表した。Fjord Line によれば、ノルウェーの造船所で建造中の2隻の新型フェリーは当初、通常燃料と両用のエンジンを搭載する予定であったが、Rolls-Royce 製のLNG燃料エンジンのみを搭載する。LNG燃料エンジンは、酸化窒素の排出を約90%減らすとともに、硫黄化合物や微粒子の排出がほとんどない。Rolls-Royce 製のLNG燃料エンジンは既に、2013年に発効予定のIMO Tier III の環境基準を満たしている。新型フェリーは、4,000DWT、長さ170メートル、乗客1,500人、車両600台を積載できる。新型フェリーは、2013年夏からノルウェー西岸からデンマーク間の定期航路に就役予定。

マレーシアの大学講師、Dr. Mohd Hazmi bin Mohd Rusli は、8月1日付のRSIS Commentaries に寄稿した論説で、マ・シ海峡を横断する海運の増大が海峡の安全通航の障害になっていると、以下のように述べている。(1) マ・シ海峡の両岸、スマトラ島とマレー半島の幾つかの港の間で行われている横断海運に使われる船舶は大部分が300GRT以下であり、海峡の安全航行のための各種規則の遵守を義務づけられていない。これら船舶には、バーター貿易船、漁船あるいは客船フェリーが含まれている。(2) マラッカ海峡の横断航行船舶は2004年の2万5,000隻から2009年には1万隻に減少したと報告されている。しかし、横断航行量は2005年の6万2,621回から2010年には7万4,137回に増大している。他方、マラッカ海峡の通航量も年9%増大している。従って、横断海運のほとんどがマ・シ海峡の分離航行帯（TSS）を跨いで

いることから、海峡通航船舶の安全性が脅かされかねない状況になっている。

中国の軍事情報に詳しい米国の専門家、コリンズとエリクソンは、11月1日付けのWeb誌、**The Diplomat**での論説で、「今や中国の軍事造船所は、建造可能な艦艇のタイプや隻数で、西欧諸国、日本及び韓国の軍事造船所を凌駕している。もし北京が能力強化を続ければ、中国の軍事造船技術能力は、2020年までに現在のロシアと同等の水準に達し、さらに2030年までには、現在の米国の造船技術水準に近づくであろう。中国は現在、シリーズ建造中の新型Type052C「旅洋Ⅱ」級とType052D「旅洋Ⅲ」級を含め、少なくとも6つのクラスの現代的なディーゼル電気推進潜水艦と水上戦闘艦をシリーズ建造中である」と指摘した。

11月12日付のWeb誌、gCaptainによれば、フランス海運会社、CMA CGM所有で、英国籍船のコンテナ船、MV Marco Poloは11月初め、中国の寧波から処女航海を開始した。該船は、韓国の大宇造船海洋（DSME）の建造による世界最大のコンテナ船（1万6,020TEU）で、長さ396メートル、幅54メートル、吃水16メートルである。2013年末までに、更に2隻が就役することになっている。該船は、海洋環境に配慮した各種の最新の技術を採用しており、例えば、IMOが定めた、2025年までの**The Energy Efficiency Design Index (EEDI)**の30%削減目標を既にクリアしている。

米サンディエゴのGeneral Dynamics社Nassco造船所は12月4日、米拠点の船社、Totem Ocean Trailer Express, Inc. (TOTE)との間で、世界初のLNG燃料推進コンテナ船（3,100TEU）を2隻建造する契約に調印した、と発表した。この契約には、更に3隻の追加建造オプションが付いている。この船は、完成すれば、長さ764フィートで、LNG燃料推進を主とする船としては世界最大となる。2隻は、韓国の大宇造船海洋（DSME）によって設計され、Nassco造船所で建造される。この船は、2重船殻構造で、

原油燃料とLNG燃料のいずれでも運航可能で、また、バラスト水処理システムなど最新の海洋環境技術を採用している。最初の1隻は2014年第1四半期に建造を開始し、2015年第4四半期までに引き渡しが予定されている。もう1隻は2016年の第1四半期までに引き渡しが予定されている。

アブダビのThe Abu Dhabi Ports Company (ADPC)は12月15日、ハリファ（Khalifa）港を正式にオープンした。同港の開港によって、隣接する広大な工業特区、キザード（Kizad）と共に、アラブ首長国連邦の石油依存からの経済の多様化が加速される。ハリファ港とキザード工業特区は、今後30年以内に、アブダビの石油以外のGDPを最大15%まで延ばすと期待されている。

#### 海洋資源・エネルギー・海洋環境・その他：7

7月2日付のWeb紙、Military Timesによれば、米海軍は、環境問題とコスト面で2年近く停止していた、沿岸域での老朽艦の撃沈処理を再開した。7月末に、3隻の老朽艦がハワイ沖で、RIMPAC演習に参加している戦闘艦による魚雷やその他の兵器で撃沈される。海軍が老朽艦を標的演習（Sinkex, short for sinking exercise）で処理するのは2010年以来である。海軍は、Sinkexを戦時に備えた有効な実弾射撃演習であり、同時に標的艦を航空機、水上艦及び潜水艦で攻撃することで、その結果を将来の艦船設計に反映させることができる、と主張している。

**北極関連事象：**北極海では、2012年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ポーフォート海（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。

北極海の海氷が過去最小の面積まで融解した2012年夏、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・コンデンサート、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。また、中国の極地観測船「雪龍」が、初めて北極海航路を通航し、8月中旬に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。

# I. 2013年1~3月情報要約

## 1. 海洋治安

### 1月1日「中国海南省沿海辺防治安条例、発効」(The Diplomat, January 3, 2013)

米 MIT のフラベル (M. Taylor Fravel) 准教授は1月3日付の Web 誌、The Diplomat で、1月1日に発効した、中国海南省沿海辺防治安条例について、要旨以下のように述べている。

- (1) この条例は、1999年版を改正したもので、6章52カ条からなる。海南省が公表した条例全文によれば、中国船舶と沿岸管理を主たる対象としており、海南省政府は、密輸や海上における犯罪、違法行為に対する取り締まりを強化するために改正したとしている。この条例によれば、中国は、外国船舶の強制退去や拿捕を含む、航行の自由を阻害するような措置を強化する意図はないようである。条例の大部分（ほぼ42カ条）は、海南省及び中国沿岸各省からの中国船舶の活動を対象としている。
- (2) 海南省沿岸海域における外国船舶の活動については、2カ条で言及されている。第31条によれば、同省海域に入る外国船舶は、中国国内法を遵守するとともに、同省領海12カイリ内における違法な滞留、あるいは島嶼や環礁などへの上陸を禁止される。第47条によれば、沿海辺防治安管理部隊は、外国船舶に対して、乗り込み、臨検、勾留、退去、航路変更、あるいは拿捕、航法装置などの押収などを合法的に実施できる。
- (3) 三沙市に対する規定もある。第7条では、沿海辺防治安管理部隊は、同市管轄の島嶼、環礁及び海域における哨戒活動を実施するとともに、南シナ海における各種海洋法令執行活動を支援する。
- (4) この条例の対象範囲には、一定の限界が設けられている。第1に、外国船舶に対して、条例は、海南省領海12カイリ内でのみ適応される。その結果、沿海辺防治安管理部隊が外国船舶に対して乗り込みや拿捕を実施できる海域は、国連海洋法条約の下で、沿岸国が無害通航以外の行為に対して主権を行使できる海域に限定されている。第2に、第5条では、この条例は、沿海辺防治安管理部隊のみを対象とするもので、「海南省沿海辺防治安管理部隊は、省沿岸の防衛・治安管理に責任を持つ」と規定されている。従って、この条例は、中国の200カイリEEZ内における通常の哨戒活動を行う他の機関には効力が及ばない。第3に、三沙市の管轄海域に対する規定があるが、この条例は、南シナ海の紛争海域ではなく、ほとんど海南省周辺海域と西沙諸島において履行されるものである。

記事参照：Hainan's New Maritime Regulations: An Update

<http://thediplomat.com/china-power/hainans-new-maritime-regulations-an-update/>

### 1月3日「インドネシアの海上安全保障機関、統合化が必要」(RSIS Commentaries, No. 1, January 3, 2013)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の上席アナリスト、Ristian Atriandi Supriyanto とインドネシア国家海洋研究所 (Namarin) 常任理事、Siswanto Rusdi は、1月3日付けの RSIS Commentary に、“Maritime Security Agencies in Indonesia: More Not Merrier” と題する論説を寄稿した。筆者らは、インドネシアの海上安全保障機関は調整上の問題を抱えており、これ

以上の機関を追加する代わりに、確固たる指導力と強力な法的権限によって1つの機関に統合することであると指摘し、要旨以下のように述べている。

- (1) インドネシア海軍 (TNI-AL) は、インドネシアの 600 万平方キロに及ぶ国家管轄海域の責任を負う唯一の機関として、余りにも分散しすぎており、また資源不足である。そのため、政府は、海洋安全保障問題に関わる、12 以上の国家機関あるいは「利害関係者」の活動を調整するため、海上安全保障調整委員会 (Bakorkamla) を設置した。しかしながら、各機関はしばしば、Bakorkamla の調整を無視して独自の道を進む傾向があり、各機関の多様な利害を考えれば、Bakorkamla を調整機関とするアイデアは、インドネシアでは機能していないと見られる。また、海運に関する 2008 年の国法 17 号によって規定された、インドネシア海洋沿岸警備隊 (ISCG) も、インドネシア水域における海洋法令執行に責任を有する単一の機関として、未だ設置に至っていない。
- (2) インドネシア海軍は、インドネシアの国家管轄海域、特に EEZ における主権保護に一義的責任を有し、一方国家警察海事部門は、領海における法令執行を担当している。海事・漁業省、運輸省海洋沿岸警備局、及び財務省税関局は、海洋環境保護、航行の安全、港湾セキュリティ、及び徴税をそれぞれの任務としている。他方、法務・人権省、政治・司法・安全保障調整省 (Menkopolhukam)、内務省、外務省、国家情報局、インドネシア国防軍司令部、及び検事局は、海に関わる如何なる手段も持たず、情報調整機能を持つのみである。Bakorkamla 自体も、強力な指導力がないことに加えて、視野の狭い組織的利害対立、資源の取り合い、あるいは遅い法令執行に悩まされている。
- (3) 現在、Bakorkamla の権限は、調整されることになっている各機関の組織的利害が優先して、しばしば無視されている。一方、目的の統一は戦略レベルで認識されているようだが、陸上及び海上での運用レベルにおける調整はベストには程遠い。現実には、各機関は独自の方法をとる傾向にあり、同時に、資源を取り合う機関の縄張り争いが激化している。Bakorkamla が、資金不足、装備不足、人員不足で運用されていることは公然の秘密である。現在、群島全域で 100 人程度のスタッフしかいない。ジャカルタの中心にある Bakorkamla の本部はインドネシア海軍のビルを間借りしている。Bakorkamla の能力を向上させるため、各種の措置が取られてきた。2010 年には、2 カ所の海洋地域管制センター (MRCC) と 12 カ所の地域管制センター (RCC) が群島全域に設立された。また、これまで運用してきた、8 隻の *Bimaran* 級哨戒艇と 10 隻の RIB ボートに加えて、Bakorkamla の最大の哨戒艦となる、2 隻の外洋哨戒艦、KAMLA-4801 と KAMLA-4802 を受領することになっている。
- (4) 単一の海上安全保障機関創設における問題は、1 つには既存の省の中に ISCG を創設しようとするところにある。2008 年の法律は、ISCG が大統領に対して責任を負い、1 つの省の運用監督下に置かれるとだけ規定されている。例えば、運輸省海洋沿岸警備局の下における海洋沿岸警備部隊 (KPLP) の設置は、Bakorkamla との、そして Bakorkamla 内部での抗争を激化させた。運輸省は、2008 年の法律を、KPLP の地位を ISCG に引き上げたと解釈している。この解釈は、KPLP を大統領府の直接指揮下に置くが、日々の運用は運輸省が監督するというものである。Bakorkamla はこれを拒絶し、代わりにの対抗措置として、大統領に直接報告するが、Menkopolhukam の運用監督下に置く、Bakorkamla 構想を提示した。何れの場合も、KPLP と Bakorkamla (及びその他の機関) との間の責任分担の曖昧さは、確実にあつれきを生じさせることになる。両機関は、インドネシアの「真の」沿岸警備隊として認知され、代表となる

べく競っている。この状態が長引けば、資源の割当が一層非効率になり、プロフェッショナルリズムを損なうことになる。

- (5) もう一つの問題は、指導力の欠如である。ユドヨノ大統領は、ISCGの所管をどの省にするかについて、未だ政令で決定していない。大統領は国家の最高執行権者として、KPLPとBakorkamlaを単一機関に統合し、その運用監督に当たる省を指定し、そして必要なら、新しい変化に対応させるべく既存の法律と規則の改正するために、確固たる決断を示すべきである。ISCGの設置はまた、その他の機関による同じような任務の遂行を規制することも必要となる。各機関からの抵抗も予想されるが、単一の沿岸警備隊の設置は、インドネシア領海の哨戒効率を著しく高める一方、インドネシア海軍がインドネシアのEEZとシーレーンの安全保障に関心と資源を注力することが可能になる。

記事参照 : Maritime Security Agencies in Indonesia: More Not Merrier

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS0012013.pdf>

### 1月3日「中国、退役戦闘艦艇の転用による海洋監視船能力の増強」(The Diplomat, January 3, 2013)

台湾在住のコール (J. Michael Cole) 軍事専門記者は、1月3日付のWeb誌、The Diplomatで、中国が退役戦闘艦艇を海上監視部門に転用することで、海洋監視船隊を強化しているとして、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) 最近の報道によれば、中国海軍は、2隻の駆逐艦 (Type 051型旅大I級誘導ミサイル駆逐艦、「南寧」と「南京」、調査艦、航洋曳船及び砕氷調査艦) を含む退役戦闘艦 11隻を国家海洋局 (CMS) に移管した。2隻の駆逐艦は、排水量3,250トン、最大速度32ノットで、東シナ海と南シナ海の双方で活動することになる。この移管については、中国国防部もCMS当局も一切コメントしていない。しかし、中国の専門家は、この転用によって中国の海洋監視能力が一段と強化された、と指摘している。
- (2) 2000年以来、CMSは、13隻の新型巡視船を導入した。これらは、排水量の大きい大型船で、日本の海上保安庁の巡視船を意識したものと見られる。現在の第12次5カ年計画では、2015年までに、600トン型、1,000トン型及び1,500トン型を含む、36隻の新型海洋監視船が建造されることになっている。

記事参照 : China's Maritime Surveillance Fleet Adds Muscle

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/01/03/chinas-maritime-surveillance-fleet-adds-muscle/>

### 1月5日「米仏海軍戦闘艦、海賊容疑者12人を拘束」(EUNAFOR, Somalia, January 8, 2013)

ソマリア沿岸沖260カイリの海域を航行中の商船が1月5日夕、ロケット発射擲弾筒で武装した6人が乗った小型高速ボートに襲撃されているとの救難信号を発信した。該船は、回避行動をとって、襲撃を免れた。現場から80カイリ離れた海域を哨戒中のNATO艦隊所属の米艦、USS *Halyburton* は、救難信号を受信し、艦載ヘリを発進させ、数人が乗った別のボートを曳航している不審なボートを発見した。EU艦隊所属のフランス海軍フリゲート、FS *Surcouf* も、ドイツ海軍の海上哨戒機に誘導されて現場海域に到着した。米艦の全面的な協力の下、同艦の乗り込みチームは、2隻の不審なボートに乗り込み、12人の海賊容疑者を拘束した。

記事参照 : EU Naval Force French Frigate Surcouf and NATO Warship USS Halyburton Work Together to Apprehend Twelve Suspect Pirates  
<http://eunavfor.eu/eu-naval-force-french-frigate-surcouf-and-nato-warship-uss-halyburton-work-together-to-apprehend-twelve-suspect-pirates/>

#### 【関連記事】

「EU 艦隊、海賊容疑者 12 人をモーリシャスに移管」(EUNAVFOR, Somalia, January 25, 2013)

EU 艦隊所属のフランス海軍フリゲート、FS *Surcouf* は 1 月 25 日、5 日に拘束した 12 人の海賊容疑者を裁判のためモーリシャス当局に引き渡した。

記事参照 : EU Naval Force Transfers Twelve Suspect Pirates to Mauritius for Prosecution After Attack on Merchant Vessel off Somalia  
<http://eunavfor.eu/eu-naval-force-transfers-twelve-suspect-pirates-to-mauritius-for-prosecution-after-attack-on-merchant-vessel-off-somalia-2/>

1 月 11 日「ソマリアの海賊、3 人のシリア人人質を解放」(Qurbejoog.com, AP, January 12, and The Maritime Executive, January 14, 2013)

ソマリア政府の 1 月 11 日の発表によれば、2010 年 12 月以来ソマリアの海賊に拘束されていた、3 人のシリア人人質が身代金なしに解放された。3 人は、2010 年 12 月 20 日にセイシェル北東沖 400 カイリの海域でハイジャックされた、パナマ籍船でアラブ首長国連邦の船社所有のばら積み船、MV *Orna* (27,915DWT) の 19 人の乗組員の 1 部である。該船は、2012 年 10 月 19 日に 40 万米ドルの身代金支払い後に解放されたが、乗組員 19 人中 6 人は拘束されたままとなっていた。残りの乗組員 3 人は依然拘束されている。2012 年 8 月には、身代金支払いが遅れていることを理由に乗組員 1 人が海賊により射殺されている。

記事参照 : Somali pirates free 3 Syrian hostages from MV Orna after more than 2 years in captivity  
<http://www.qurbejoog.com/2013/01/12/somali-pirates-free-3-syrian-hostages-from-mv-orna-after-more-than-2-years-in-captivity/>  
Somali Pirates Release Syrian Hostages After Two Years  
<http://www.maritime-executive.com/article/Somali-Pirates-Release-Syrian-Hostages-After-Two-Years/>

1 月 12 日「フィリピン沿岸警備隊、日本から 10 隻の哨戒艇を調達へ」(Asian Defense, January 12, 2013)

フィリピン沿岸警備隊の広報官が 1 月 12 日に明らかにしたところによれば、沿岸警備隊は、約 300 人の人員を増強する。彼らは、日本から調達する 10 隻の哨戒艇の運用要員として優先的に割り当てられる。広報官によれば、沿岸警備隊は、機関士や航海士に加えて、技術専門家も必要としている。1 月 10 日にマニラで行われた、岸田外相とデルロサリオ外相との日比外相会談で、両外相は、沿岸警備隊用に 10 隻の多用途哨戒艇を調達するための円借款に合意した。2014 年になると見られる哨戒艇のフィリピン到着によって、西フィリピン海の哨戒能力は大幅に強化されることになる。



記事参照 : Philippine Coast Guard to receive 10 patrol boats from Japan

<http://www.asian-defence.com/2013/01/philippine-coast-guard-to-receive-10.html>

## 2月7日「パキスタン、統合海事情報・調整センター開設」(The News, February 7, 2013)

パキスタンは2月7日、海上警備強化のため、統合海事情報・調整センター (Joint Maritime Information and Coordination Center) を開設した。海軍司令官は、記者ブリーフで、関係当局間の調整欠如のため、毎年、インド漁民にパキスタン海域の水産資源が大量に奪われていると述べた。統合海事情報・調整センターは、海軍、カラチ・ポート・トラスト、カシム港、グワダル港、沿岸警備隊、シンドおよびバルチスタンの漁業局で構成され、これら各機関間の海事情報の共有と調整による任務遂行能力を強化する。

記事参照 : Coordination center set up to safeguard maritime interests

<http://www.thenews.com.pk/article-87084-Coordination-center-set-up-to-safeguard-maritime-interests->

## 2月16日「中国第14次ソマリア派遣艦隊、出航」(Xinhuanet.com, February 20, 2013)

中国の誘導ミサイル駆逐艦、「哈爾濱」、フリゲート、「綿陽」、総合補給艦、「微山湖」、及び艦載ヘリ2機、人員730人からなる第14次ソマリア派遣艦隊は2月16日、出航した。「微山湖」は20日、南シナ海で「哈爾濱」と「綿陽」に対して、燃料、飲料水及びその他の物資を洋上補給した。

記事参照 : China's 14th escort fleet sails for Somali

[http://news.xinhuanet.com/english/photo/2013-02/20/c\\_132181473.htm](http://news.xinhuanet.com/english/photo/2013-02/20/c_132181473.htm)

## 2月19日「オランダ海軍戦闘艦、海賊容疑者拘束」(EUNAVFOR, February 19, 2013)

オランダ海軍戦闘艦は2月19日、ソマリア沖エイル東方約120カイリの海域で海賊容疑者9人を拘束した。EU艦隊所属のオランダ海軍フリゲート、HNLMS *De Ruyter* は19日早朝、パナマ籍船から海賊の襲撃を受けているとの救難信号を受信し、艦載ヘリを発進させ、2隻の小型高速ボートを視認した。ヘリが接近すると、2隻のボートは、積み込んだ装備類を海中に投棄し、逃亡を試みた。最初のボートがHNLMS *De Ruyter* の臨検チームに阻止され、2隻目がEU艦隊旗艦、スペイン海軍フリゲート、SPS *Mendez Nunez* からの艦載ヘリに発見され、阻止された。拘束された9人の海賊容疑者は全て、尋問と証拠調べのためにオランダ艦に収容された。2隻のボートは拿捕された。

記事参照 : Dutch EU Naval Force Frigate HNLMS De Ruyter Apprehends Nine Suspected Pirates

<http://eunavfor.eu/dutch-eu-naval-force-frigate-de-ruyter-apprehends-nine-suspected-pirates/>

### 【関連記事】

## 「オランダ海軍戦闘艦、海賊容疑者をセイシェルに引き渡し」(EUNAVFOR, February 28, 2013)

EU艦隊所属のオランダ海軍フリゲート、HNLMS *De Ruyter* は2月25日、拘束した9人の海賊容疑者を、起訴するためセイシェルに引き渡した。EU艦隊が拘束した海賊容疑者を起訴のため域内諸国に引き渡すのは、1月25日にモーリシャスに12人の海賊容疑者を引き渡して以来、2013年になって2度目である。

記事参照 : Nine Suspected Pirates Transferred To Seychelles By Dutch EU Naval Force Frigate De Ruyter

<http://eunavfor.eu/nine-suspected-pirates-transferred-to-seychelles-by-dutch-eu-naval-force-frigate-de-ruyter/>

### 2月25日「在セイシェル海賊対処センター、業務開始」(Oceanus Live, February 25, 2013)

セイシエルのバート外務大臣は2月25日、同国に設置された海賊対処センター、The Regional Anti-Piracy Prosecution & Intelligence Coordination Centre (RAPPICC) を正式にオープンした。RAPPICC は、海賊の首領や資金提供者に関する情報を共有するために世界各地からの専門家が集まる。バート外務大臣は開所式典で、「RAPPICC は、海賊対処活動の中核、即ち海賊活動を可能にしている海賊の首領や資金提供者をターゲットにした、重要な任務を遂行する。彼らをターゲットにすることで、RAPPICC は、重要でユニークな機能を果たすとともに、ソマリア沖からインド洋に至る深刻な海洋組織犯罪に対処する域内諸国を支援する」と述べた。RAPPICC は、2012年のソマリアの海賊に関するロンドンでの会議で、英国首相とセイシェル大統領によって調印された覚書によって設置され、英国が55万ポンドを提供した。RAPPICC には、現在、英国、セイシェル、米国、タンザニア、モーリシャス、オランダ、オーストラリア、INTERPOL 及びソマリア派遣 EU 艦隊から専門家が参加することになっている。

記事参照 : Anti-Piracy Centre Open for Business in Seychelles

<http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000642>

### 3月8、10日「ソマリアの海賊、ハイジャック船2隻解放」(EUNAVFOR, Somalia, March 9, and March 11, 2013)

EU 艦隊旗艦のスペイン海軍フリゲート、ESPS *Méndez Núñez* は3月8日早朝、ソマリア北部沿岸20カイリ沖を哨戒活動中、MV *Royal Grace* (6,813DWT) が速度4ノットで航行しているのを視認した。その直後、MV *Royal Grace* の船長から、該船がソマリアの海賊から解放され、21人の乗組員が無事であるとの通報があり、食糧、水および医療支援の要請があった。同艦から医療チームが派遣されるとともに、食糧、水が与えられた。アラブ首長国連邦のドバイ拠点の Oyster Cargo & Shipping 社所有、パナマ籍船のケミカルタンカー、MV *Royal Grace* は2012年3月2日にオマーン湾でハイジャックされた。解放に当たっては、金額が不明ながら身代金が支払われた。

一方、ギリシャの Dynacom Tankers Management Ltd.社所有、リベリア籍船のスエズマックス・タンカー、MT *Smyrni* (57,000DWT) は、3月10日に解放された。解放に当たっては身代金が支払われたと見られ、1,200万米ドルを超える身代金が支払われたとの未確認情報もある。該船の乗組員は26人である。該船は、13万5,000MTの原油を輸送中、2012年5月11日にオマーン沖でハイジャックされた。

記事参照 : EU Naval Force Flagship ESPS Méndez Núñez Provides Assistance To Tanker MV Royal Grace After Freedom From Somali Pirates

<http://eunavfor.eu/eu-naval-force-flagship-esps-mendez-nunez-provides-assistance-to-tanker-mv-royal-grace-after-freedom-from-somali-pirates/>

EU Naval Force Flagship ESPS Méndez Núñez Assists Another Tanker After Release From Armed Somali Pirates

<http://eunavfor.eu/eu-naval-force-flagship-esps-mendez-nunez-assists-another-tanker-after-release-from-armed-somali-pirates/>

### 3月11日「日米、宇宙から海洋監視」(時事通信、2013年3月11日)

日米両政府は3月11日、東京都内で「宇宙に関する包括的日米対話」の初会合を開き、宇宙空間を利用した海洋監視を推進することなどで合意した。これは、海洋進出を図る中国を念頭に置いたものである。宇宙利用を進める中国に対して、日米が連携して対抗する狙いもあるとみられる。初会合では共同声明をまとめ、米国の全地球測位システム(GPS)と日本の準天頂衛星システムのデータ交換などによる連携や、宇宙ごみの監視に関する議論を進めることで一致した。

記事参照：<http://www.jiji.com/jc/zc?k=201303/2013031100883>

### 3月11日「中国、海洋法令執行機関統合—A. エリクソン論評」(The Wall Street Journal, March 11, 2013)

中国の馬凱国務委員は3月10日、第12期全国人民代表会議(全人代)において、国家の海洋権益を守り、海洋法令執行機関を統合し、海洋法執行機能を強化するため、旧国家海洋局とその中国海監、公安部の辺防管理局海警、農業部の中国漁政、海関総署の海上密輸取締警察を整理統合して、国家海洋局の名で海上権益維持・海洋法令執行活動を行う機構改革計画を発表した。米海軍大学のエリクソン(Andrew Erickson)准教授は、HP「China SignPost™ 洞察中国」の共同設立者、コリンズ(Gabe Collins)と連名で、3月11日付の米紙、*The Wall Street Journal*に、“New Fleet on the Block: China’s Coast Guard Comes Together”と題する論説を寄稿し、この機構改革の狙いとその戦略的意義などについて、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) 我々自身を含めて多くの分析者は、中国の急激な海軍力の増強に多大の関心を持ってきた。しかしながら、近い将来、中国の近隣海域における活動がもたらす最も深刻な影響は、その海軍力ばかりでなく、中国がアジア最大の沿岸警備隊の創設を目指す進行中の機構改革変革からもたらされることになろう。中国の非軍事海洋勢力は、最先端の機能には及ばないが、現在では、この地域で最も大きく最も能力の高い日本の海上保安庁とほぼ同規模の大型巡視船を保有している。馬凱国務委員は全人代で、5つに分かれている海洋法令執行機関は中国の海洋法令に関する所要を満たし、海洋主権を護り、そして2015年までには国家経済の10%を賄うと見られる海洋経済を含む海洋管轄権や権益を護るには不十分であり、従ってこれを是正するために統合が必要である、と指摘した。中国の主な非軍事海洋機関は、それぞれ異なる上部組織の下にあって、「海で競い合う5頭の龍」に例えられてきた。その内、以下の4頭の龍は、国家海洋局(SOA)の下に統合されることになる。a.中国海洋監視局(CMS)：既にSOAの下にある。b.辺防管理局(BCD)：以前は公安部。c.漁政局(FLEC)：以前は農業部。d.海関総署：以前は国務院。5頭目の龍、交通運輸部海事局(MSA)は、統合に関する公式声明の中では全く言及されていない。この統合計画は、中国の近隣諸国がその沿岸警備能力を改善してきた方法を綿密に研究した結果に基づくものであるとされる。その1つが2007年に公表された寧波海上警察学校の研究で、この研究では、韓国が如何にして異なる海洋法令執行機関を1つに統合し、強力な国家海洋警察の創設に成功したかについて言及されている。
- (2) この統合計画の狙いは、各機関が持つ固有の効率性を維持しながら、国家の権力手段としてより統制された方法で、中国の海洋法令執行能力を駆使しようとするところにある。より強力な中

央統制によって、意図しない海洋紛争の拡大をもたらしかねない個々の指揮官の性急な行動を抑えながら、新たに統合された沿岸警備隊が国家目標をより良く追求できるようなる。非軍事海事部門の統合は、これまで海洋法令執行機関同士の競合によって蒙ったリスクを軽減することになる。とはいえ、北京の危機におけるリアルタイムでの意思決定と管理は依然、難しい課題に直面している。統合計画はこの深刻な課題への対応ではあるが、国家海洋局が傘下に加わった新たな龍達を機構上そして運用面で如何に融合させていくかは今後の課題である。

- (3) 統合された非軍事海洋法令執行能力の構築は、中国の核心的戦略的利益に資する。東・南シナ海の中国近海の外側では、海賊などの非伝統的な要因がもたらす多くの安全保障上の脅威に直面している。更に指揮系統の統合も、中国の海洋法令執行機関の運用上の効率を大きく改善することになる。例えば、これまで交通運輸部海事局（MSA）の上海救難調整センターは、MSA船舶の位置をリアルタイムで表示する船舶追尾システムを所管していたが、他の4頭の龍の船舶が何処にいるかを表示できなかった。高級レベルでの監督・指揮の一元化は、中国がこうした、あるいはその他の非効率を解消するのに役立つ。
- (4) 統合された中国の沿岸警備隊は、運用面でもまた地理的にも次第にその任務を拡大していくかもしれない。それはまた、灰色の船体（軍艦）に代えて白い船体（非軍事船舶）による抑制されたメッセージと行動で対応（この問題の第1人者、ゴールドスタイン（Lyle Goldstein）の用語を借りれば、「非軍事の段階的拡大（“non-military escalation”）」）する北京の能力を強化することにもなる。沿岸警備隊が海軍部隊の実際の展開によって危機を煽ることなく影響力を発揮できるという事実は、近海そして遠海においてもその権益を護る上で、世界的な海洋大国にとって極めて有益なツールとなっている。ここで特記すべきは、米国の沿岸警備隊は世界的に運用されているということである。中国の海洋権益はますます世界的に拡大し続けており、しかも中国は国境を越えた活動にも自国の法律を適用しようとしており、従って、中国の新しい統合海洋法令執行機関のリーダー達は、現在果たしているよりも広範な任務を遂行できるような組織を目指すことになるかもしれない。
- (5) より一元化された中国沿岸警備隊の指揮系統は、他の国との協力促進を可能にする。中国と日本、韓国、米国及びインドのような地域的、世界的な海洋大国は、漁業管理に加えて、海賊、テロ及びその他の破壊的な非伝統的脅威から重要なシーレーンや港湾を護るという、共通利益を共有している。この点で、一元化された折衝相手を中国に持つことは、共通する利益分野での緊密な協力促進を可能にする。官僚機構上の統合と協調の課題が超克されれば、新たな艦隊は、中国に運用上の大きな可能性をもたらすであろう。小さな龍達を雑多に集めて「海を奪い合う」代わりに、より大きな一頭の龍は、彼らの本来の責務をより効果的に果たすことができるようになる。例え中国が海軍艦艇を派遣した場合よりも遥かに事態が拡大しないやり方だとしても、より大きな一頭の龍は、中国領域内でのその任務責任を超えて、近隣諸国の沿岸警備隊や海軍部隊との間でより厳しい軋轢を生むことになるかもしれない。中国の新しい沿岸警備隊が取る方針、その発展する規模そして担う役割は、沿岸から離れた海に対する北京の狙いを知る重要な予兆となる。

記事参照：New Fleet on the Block: China's Coast Guard Comes Together

<http://blogs.wsj.com/chinarealtime/2013/03/11/new-fleet-on-the-block-chinas-coast-guard-comes-together/>

**3月14日「台湾閣議、民間武装警備員添乗認可法案を承認」(Focus Taiwan, March 14, 2013)**

台湾政府は3月14日、ソマリア海賊対策のため民間武装警備員を自国船籍の遠洋漁船と商船に添乗させることを認可する法案（漁業法と海運法の改正）を閣議決定した。台湾は、自国船籍に民間武装警備員を添乗させることを認可した国としては、米英を含め13番目となった。この法案によれば、台湾籍船に民間武装警備員を添乗させるためには、船主は、政府から認可を得る必要があり、また銃器を船外に持ち出してはならない。違反した場合には、漁船に対して6万～30万台湾ドル、船会社に対して50万～300万台湾ドルの罰金が科される。この法案は、立法院で審議される。

記事参照：Taiwan aiming to allow armed guards on civilian ships

<http://focustaiwan.tw/SearchNews/hyDetailws.aspx?qid=201303140033&q=Somalia>

**3月22日「中国最大の漁業監視船、南シナ海哨戒へ」(China Daily, March 23, 2013)**

中国農業部南海区漁政局によれば、漁業監視船、「漁政312」は3月22日、広州を出航し、南シナ海哨戒への処女航海に向かった。呉壯局長は、「『漁政312』は、南シナ海における定期的な巡視活動において大きな役割を果たすであろう」と述べた。「漁政312」は、海軍東海艦隊の給油艦、「東油621」の転用で、満載排水量4,950トン、最大速力14ノット、最大航続距離2,400カイリ、南シナ海で哨戒する最大の漁業監視船となる。呉壯局長によれば、今回の哨戒活動は40～45日間の予定で、主として南沙諸島海域を哨戒する。

記事参照：New ship patrols South China Sea

[http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2013-03/23/content\\_16339474.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2013-03/23/content_16339474.htm)

Photo：China's largest fishery administration ship, the *Yuzheng 312*

[http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2013-03/23/content\\_16339474.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2013-03/23/content_16339474.htm)

## 👓👓 トピック 👓👓

## 『中国の海洋進出—混迷の東アジア海洋圏と各国対応』発行

海洋政策研究財団では、2010年度から2012年度までの3年間をかけて、東アジア海域における安全保障環境に関する研究事業を実施してまいりました。研究では、国内外から海洋、外交・安全保障、中国の政治・軍事、国際法等に関わる研究者を招聘して、西太平洋、東シナ海、南シナ海、インド洋東部と繋がる“アジア海洋圏”の安全保障環境を分析するとともに、中国の海洋進出の行動原理、我が国が採るべき政策等について考察し、その成果として、成山堂書店から『中国の海洋進出—混迷の東アジア海洋圏と各国対応—』（2013年4月28日）を発行致しました。

同書の目次体系は以下のとおりです。

- 第1章「いま、東アジア海洋圏で何が起きているか」
- 第2章「東アジア海洋圏の戦略構造—その地政学的考察—」
- 第3章「東アジア海洋圏をめぐるパワーゲーム」
- 第4章「海洋をめぐる中国の戦略的構造—“天下に抱かれる海洋”—」
- 第5章「東アジア海洋圏の安全保障環境安定化のための羅針盤」
- 附 章「古典地政学の理論と東アジア海洋圏の安全保障構造」

尖閣諸島や南シナ海の島嶼をめぐる紛争によって不安定化する東アジア海洋圏の安全保障環境と各国の対応を読み解く時宜を得た書籍となっております。

本書（成山堂書店：税込価格 2,520 円）は書店で販売いたします。

ISBN978-4-425-53151-6



## 2. 軍事動向

### 1月7日「中国海軍艦隊、ベトナムに寄港」(China Defense Blog, Xinhua, January 7, 2013)

3隻編成の中国艦隊は1月7日、アデン湾における海賊対処任務からの帰国の途次、ベトナムのホーチミンシティを5日間の友好訪問を開始した。中国艦隊は第12次派遣艦隊で、ミサイルフリゲート「益陽」、「常州」及び補給艦「福地」の3隻と海軍将兵790人余である。滞在期間中、ベトナム海軍との交流や幹部会同などを実施する。同艦対は、2012年12月にオーストラリアのシドニーを訪問している。

記事参照：3 Chinese navy ships visit Vietnam

<http://china-defense.blogspot.jp/2013/01/3-chinese-navy-ships-visit-vietnam.html>

### 1月8日「中国紙、海軍に海外基地の構築を提案」(China Defense Mashup.com, January 8, 2013)

中国の軍事情報を紹介する、1月8日付けの China Defense Mashup.com は、“Chinese paper advises PLA Navy to build overseas military bases”と題する記事を掲載し、中国新華社傘下の国営新聞、“*International Herald Leader*”が、インド洋におけるエネルギー輸送路を護るため海外に海軍基地を構築すべしと中国海軍に提案した解説記事の内容を紹介している。それによれば、同記事の要旨は以下の通りである。

- (1) 中国は、強力な海軍戦力によって、インド洋海域、特にマラッカ海峡のエネルギー輸送路を護ることができる、と見ている。しかしながら、中国が今後より多くの艦艇を持つことになっても、海軍は、海外に軍事基地を持たない限り、外洋海軍としての重要な役割を果たすことはできない。中国海軍は、米国スタイルの海外軍事基地を構築するのではなく、現行の国際法規に従い、多くのいわゆる「海外戦略支援拠点(“Overseas Strategic Support Bases”）」を構築する選択肢を排除していない。中国は、相互の利益との友好的協議の下で海外に補給、スタッフの休養及び係船修理拠点を構築する権利を有する。
- (2) 中国海軍は、最初の支援拠点群をインド洋海域に構築することになる。これらの拠点は、以下の3つのレベルに類別できる。第1に、ジブチ港、イエメンのアデン港及びオマーンのサラール港のような、平時における船舶の燃料と物資補給の拠点である。補給の方法は、国際的なビジネス慣行を考慮したものとなる。第2は、セイシエルの港のような、戦闘艦艇の係留施設、そして固定翼偵察機と海軍スタッフのための陸上施設を持つ、比較的固定化された補給拠点である。中国は、セイシエルとの間で短・中期の契約を結ぶことで、こうした固定拠点を構築できる。第3は、中・長期契約の下でパキスタンに構築する、補給、休養及び大規模な艦艇搭載兵器の整備のための完全な機能を有する補給整備センターである。
- (3) 中国は今後10年間に3つの「ライフ・ライン」を持つと見られる。1つは、パキスタン、スリランカ、ミャンマーにおける拠点を含み、北部インド洋補給ラインである。2つ、ジブチ、イエメン、オマーン、ケニア、タンザニア及びモザンビークにおける拠点を含み、西部インド洋補給ラインである。3つは、セイシエルとマダガスカルにおける拠点を含み、中南部インド洋補給ラインである。これらの3つの戦略ラインは、戦略的な国際海峡の安全を維持するとともに、地域及び世界の安定の責任と能力を維持するための中国の努力を一層強めていくであろう。
- (4) 何人かの中国の専門家は、海軍の海外拠点として、以下の18カ所を予測している。チョンジ

ン港：清津港（北朝鮮）、モレスビー港（パプア・ニューギニア）、シアヌークビル港（カンボジア）コー・ランタ港（タイ）、シットウェー港（ミャンマー）、ダッカ港（バングラディッシュ）、グワダル港（パキスタン）、ハンバントータ港（スリランカ）、モルディブ、セイシェル、ジブチ港（ジブチ）、ラゴス港（ナイジェリア）、モンバサ港（ケニア）、ダルエスサラーム港（タンザニア）、ルアンダ港（アンゴラ）、及びウォルビス・ベイ港（ナミビア）。

記事参照：Chinese paper advises PLA Navy to build overseas military bases

<http://www.china-defense-mashup.com/chinese-paper-advises-pla-navy-to-build-overseas-military-bases.html>

### 1月11日「台湾、南シナ海の太平島の埠頭拡張を計画」(The China Post, January 12, 2013)

1月11日付けの台湾の漢字紙、『聯合晚報』によれば、台湾は、南シナ海の太平島の埠頭を、大型船が接岸できるように拡張することを計画している。それによれば、外洋における島嶼防衛に責任を持つ、台湾海岸巡防署（CGA）は、埠頭拡張に1,900万台湾ドルを充て、500トン以上の船舶が接岸できるようにする計画である。この計画は、南シナ海における軍事プレゼンスを強化する、CGAの計画の一環である。台湾が占拠する太平島は南シナ海最大の島だが、現在の埠頭には小型高速艇が接岸できるだけである。2013年度のCGA予算では、同島の防衛能力を2カ年計画で強化するために総額1億4,300万台湾ドルが計上されており、その内、1,900万台湾ドルで埠頭を拡張する。台湾は2012年9月、40ミリ自走対空砲8門と120ミリ迫撃砲数門を配備しており、現在、100人以上のCGA要員が駐留している。埠頭の拡張以外にも、同島には、レーダー基地、気象観測所及び発電所などの施設があり、2008年には漁民の避難所が建設された。

記事参照：Taiwan to expand Taiping wharf: report

<http://www.chinapost.com.tw/taiwan/national/national-news/2013/01/12/367130/Taiwan-to.htm>

### 1月14日「海軍・沿岸警備隊用艦艇、アジア市場好況」(Defense News, January 14, 2013)

米欧各国の国防予算が削減される中、海軍・沿岸警備隊用艦艇を求めるアジア市場が好況である。それが証拠に、シンガポールで5月に開催されるThe International Maritime Defence Exhibition (2013 IMDEX Asia)の運営責任者、ジミー・ラウによれば、既に展示スペースの8割方が予約済みという。ラウによれば、今年のIMDEX Asiaでは、この地域の海軍の需要増を見込んで、外洋哨戒艦（OPV）や小型哨戒艇を建造する造船業者の出展が多い。

米国の海軍動向分析会社、AMI Internationalによれば、アジア太平洋地域では、沿岸域での行動に適した、3,000トンあるいはそれ以下の水上艦艇、1,500～2,000トン級の潜水艦の需要が多い。この地域の海軍は、次の20年間で米国を除けば、他のどの地域よりも多い潜水艦を取得することになる。2031年までに世界で282隻の潜水艦の建造が見込まれるが、この地域は全体の40%を超え、また建造資金も世界全体の27%強を占めると見られる。インド、韓国、台湾、日本及び中国の6カ国で、この地域の建造資金のほぼ90%を占める。中国については、今後5年間で16隻の新造潜水艦が配備されると見られる。

AMI Internationalの予測では、アジアとオーストラリアで2032年までに116隻の潜水艦が建造され、更に128隻の両用艦艇、12隻のコルベット、2隻の巡洋艦、235隻の高速艇、82隻のOPV及び255隻の哨戒艇の建造が見込まれるという。



記事参照 : Open Asian Market Vessels, UAVs Sought for Coastal Security

<http://www.defensenews.com/article/20130114/DEFREG03/301140005/Open-Asian-Market-Vessels-UAVs-Sought-Coastal-Security?odyssey=mod%7Cnewswell%7Ctext%7CFRONTPAGE%7Cp>

### 1月16日「インドネシア、英からフリゲート調達」(News Track India, January 16, 2013)

インドネシア国防相は1月16日、海軍近代化の一環として、英国から3隻のフリゲートを調達することを明らかにした。ユスジアントロ国防相は、ジャカルタでの英国国防相との会談で調達の意図を伝えた。同国防相は、「購入協定は、将来インドネシアで同型艦を建造できるように、技術移転を含むものになる」と語った。艦の所要項目を検討するために、インドネシアから検討チームが英国に派遣される。

記事参照 : Indonesia to buy frigates from Britain

<http://www.newstrackindia.com/newsdetails/2013/01/16/386-Indonesia-to-buy-frigates-from-Britain.html>

### 1月21日「インド海軍、最新外洋哨戒艦就役」(The Times of India, January 22, 2013)

インド海軍の最新外洋哨戒艦、INS *Saryu* は1月21日、就役した。同艦は、Goa Shipyard Limited (GSL) の設計、建造で、4隻建造される同型艦の1番艦で、アングマン・ニコバル司令部に配属され、500以上の島嶼（その大部分が無人島）が散在する戦略的に重要な、この海域の哨戒任務に就く。INS *Saryu* は全長100メートルで、ディーゼル・エンジン2基を搭載し、最新の航法システム、通信及びレーダーを装備している。兵装には、76ミリ速射砲1門、30ミリ近接防空システム2基、及びチャフ散布装置が含まれる。

記事参照 : INS Saryu commissioned into Indian Navy

[http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-01-22/goa/36483316\\_1\\_air-marshal-roy-nopvs-naval-offshore-patrol-vessel](http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-01-22/goa/36483316_1_air-marshal-roy-nopvs-naval-offshore-patrol-vessel)

### 1月21日「日本海軍：未来への航海—英専門家論評」(The Diplomat, January 21, 2013)

英軍事週刊誌、IHS Jane's Defence Weekly のハイディー (James Hardy) アジア・太平洋版編集長は、1月21日付けのWeb誌、The Diplomat に、「Japan's Navy: Sailing Towards the Future」と題する論説を寄稿し、増勢される中国の海軍力が世界的注目を浴びる中で、日本の海上自衛隊も着実に進化を遂げており、より広範な役割を果たしつつある、と指摘している。以下は、その要旨である。

- (1) 2012年10月、米海軍大学のホームズ (James Holmes) は、日本は米国との互恵的なパートナーシップの中で特定のニッチを満たすよう設計された、「冷戦型海軍 (a "Cold War navy")」を維持してきた、と説得力ある論評をしている。ホームズは、「日米両国海軍間の役割分担の中で、米海軍は攻勢的戦力を担い、一方防勢的な性格の海上自衛隊は、掃海、対潜水艦戦 (ASW) 及び攻撃的な潜水艦戦のようなニッチな任務に熟練すべく錬成してきた」と指摘している。今までのところ、海上自衛隊に関する論調は極めて控えめであり、これを拡張主義的と非難する者はなく、既に卓越した防勢的な性格の能力を着実に強化しているだけである。
- (2) しかし、日本の新しい政策である「動的防衛力」に合致するもう少し積極的な姿勢の証を求めらるなら、最近の装備品等の調達と訓練は興味深いものがある。最初に挙げるのは、新型ヘリ搭

載護衛艦、22DDH であり、1 番艦が建造中で、2015 年には配備予定である。22DDH は全長 248 メートル、満載排水量 2 万 7,000 トンで、現在、海上自衛隊最大の「ひゅうが」級ヘリ搭載護衛艦の全長 197 メートル、1 万 9,000 トンが小さく見える。「ひゅうが」級と同様に、22DDH は 2 隻建造されている。22DDH は、「ひゅうが」級と異なり、魚雷発射システムを装備せず、その代わり 7 機の ASW ヘリが搭載される。22DDH は、ウェル・デッキを装備していないが、米海兵隊の軽空母の類と容易にダブらせることができる。

- (3) 冷戦時代の潜水艦隊の ASW 任務とともに、両用揚陸作戦と島嶼防衛作戦は、攻撃的な兵力展開に近い数少ない海上自衛隊の作戦である。興味深いことに、これは新たな能力というわけではなく、海上自衛隊は 1990 年代後半から「本物」の両用揚陸艦、1 万 4,000 トンの「おおすみ」級ドック型揚陸艦 (LSD、正式には戦車揚陸艦) を 3 隻保有してきた。変わってきたのは脅威認識であり、今まで海上自衛隊は両用揚陸作戦の訓練を行ってこなかったし、海兵隊創設論にも抵抗があった。今や、これが変わりつつあり、2012 年末にグアムにおいて陸上自衛隊レンジャー部隊が米海兵隊と共に「実際の島嶼」に上陸する訓練に参加した。日本の島嶼は侵攻に対して無防備である。陸上自衛隊は最近、艦船からではなくヘリコプターからではあるが、両用揚陸作戦を演練している。誰も明確に尖閣諸島に言及しないが、中国の攻撃は、日本の軍事計画立案者がこうした強化されつつある能力に対してどの程度確信を持っているかを試す、テストケースとなろう。
- (4) 最近の上陸演習と尖閣紛争にもかかわらず、防衛省自衛隊の高級幹部は、中長期的には沖縄周辺における不測の事態をより懸念している。1997 年に漏洩した日本の防衛省の計画文書 (そして米海大のホームズ) は、宮古島と石垣島を、中国海軍が第 1 列島線を突破して太平洋への進出を果たすための中国の潜在的な攻撃目標になる、と指摘している。そして当然ながら、これが沖縄に対する侵攻を含むものであれば、沖縄本島のキャンプ・コートニーを基地とする米海兵隊第 III 遠征軍がほぼ確実に侵攻対処における主たる役割を果たすことになる。
- (5) 最悪のシナリオを離れて現実の世界に目を転じれば、海上自衛隊は、いくつかの新しい現実と直面している。アデン湾における国際的な海賊対処任務に海上自衛隊の護衛艦 2 隻を参加させていることは貴重な経験であり、またジブチを拠点とした P-3C の展開は優れた実地訓練となっており、航空搭乗員の国際化に寄与している。これらの搭乗員達は新しい P-1 海上哨戒機の配備に期待しており、同時に安倍総理が最近興味を示している RQ-4 Global Hawk 無人機は、日本の南西諸島周辺における哨戒偵察網に新しい強力なツールを加えることになる。航空自衛隊の F-15 戦闘機を那覇基地に移転し、台湾からわずか 110 キロの与那国島に新たな早期警戒レーダー施設を設置することは、この地域における日本の能力を極めて強固なものとする。海上自衛隊が、より意欲的な安倍政権の主導の下で、より攻勢的な態勢になるかどうかは不明だが、全体として自衛隊は、ゆっくりではあるが冷戦時代のニッチ任務から脱却して、より広範で多様な任務を指向しているように思われる。

記事参照 : Japan's Navy: Sailing Towards the Future

<http://thediplomat.com/2013/01/21/japans-navy-steaming-towards-the-future/>

1 月 22 日「中国海賊対処任務 4 年間の総括—インド専門家」(The National Maritime Foundation, January 22, 2013)

インドの The National Maritime Foundation のアグニホトリ (Commander Kamlesh K

Agnihotri) 中国担当フェローは、過去 4 年間にわたる中国の海賊対処任務について、要旨以下のよう

に総括している。

- (1) 中国が 2008 年 12 月にアデン湾・ソマリア沖における海賊対処任務を初めて以来、4 年になった。この間、3 隻編成の艦隊を継続的に派遣し、現在、第 13 次隊（ミサイルフリゲート「黄山」、「巢湖」、補給艦「千島湖」）が 2012 年 11 月半ばから任務に就いている。これまで、延べ 34 隻の戦闘艦・補給艦、28 機のヘリコプター及び 1 万人以上の要員が派遣された。また、500 回を超える護衛任務で 5,000 隻以上の中国籍船や外国船舶を護衛し、60 隻以上の船舶の解放、救出に貢献した。
- (2) これまでの成果から、以下の 3 点が指摘できる。1 つは、中国海軍が、同様の任務に従事する他国海軍のベスト・プラクティスを吸収することによって、非伝統的な海上治安維持作戦における中国戦闘艦の運用効率を実質的に強化したことである。2 つは、中国海軍が最新の国産戦闘艦と関連装備を継続的に実地テストするとともに、米国、NATO、EU 及び他国の艦艇と協働する意志を示したことである。3 つ目の、そして最も重要なことは、遠隔海域における海賊対処任務に参加した多くの海軍将兵が得た計り知れない体験である。
- (3) 4 年間の海賊対処任務は、中国海軍に、3 隻編成の艦隊を継続的に実地テストするとともに、これまで経験しなかった遠隔海域における作戦で将兵を実地訓練するという、初めてのユニークな機会を与えたことは間違いない。中でも、継続的な艦隊派遣に伴う、前後及び派遣中の支援メカニズムの構築、即ち、兵站、管理業務およびインフラ整備における経験は得難いものであった。もし中国が海賊対処任務への派遣を拡大する経済に不可欠のシーレーン防衛の一環として決定しているなら、海軍部隊のプレゼンスの意味するところは大きい。この文脈から見れば、中国海軍のプレゼンスは長期にわたるものとなろう。

記事参照：Four Years of Anti-Piracy Mission: Chinese Navy's Showcase Achievement

<http://maritimeindia.org/four-years-anti-piracy-mission-chinese-navy%E2%80%99s-showcase-achievement>

## 1 月 24 日「アジア太平洋地域における潜水艦整備競争、AIP システムの装備が戦略的必然に」 (RSIS Commentaries, No. 13, January 24, 2013)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) のリサーチ・フェロー、マイケル・ラスカ (Michael Raska) は、1 月 24 日付けの RSIS Commentary に、“Submarine Trends in Asia Pacific: Air-Independent Propulsion A Game Changer?”と題する論説を寄稿し、アジア太平洋地域における潜水艦整備競争について、「非大気依存推進 (AIP: Air-independent propulsion)」システムの装備が戦略的必然になってきているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 欧州と北米が依然、主要な潜水艦市場であるが、中国の継続的な軍事的近代化は、アジア太平洋地域での対立的な国際関係と相俟って、次の 10 年間にわたってこの地域における潜水艦整備競争をますます煽り立てることになる。アジア太平洋地域における 2011 年の潜水艦市場は全体で 44 億米ドルと推定されるが、今後 10 年間にわたる潜水艦市場は 460 億米ドルと見積もられている。アジア諸国の海軍は、戦略的実態の変化に伴って、伝統的な沿岸防衛任務からシーレーンの防衛に至るまで、多様化する任務にも柔軟に対応できることを目指している。同時に、潜水艦は、電子情報 (ELINT) や通信情報 (SIGINT) を収集するためのますます重要な戦略的ツールになってきている。そしてそこでは、多様な運用能力を高めるとともに、水

- 中航続時間とステルス性を強化するため、AIP システムの装備が戦略的必然になりつつある。
- (2) AIP システムは、近代的な在来型（ディーゼルー電気）潜水艦の性能向上を目的としたもので、本質的に電池を補う低出力電源による「クローズド・サイクル」の補助動力技術であり、潜水艦の水中航続時間を 2 週間あるいはそれ以上延伸することが可能である。AIP システムは、原子力潜水艦と在来型潜水艦の水中航続時間のギャップを少なくし、高度な ASW 技術によって増加する被探知リスクを軽減する。高度な AIP 技術は、重要な運用上の利点と戦術的な柔軟性をもたらす。理論的には、現在実装可能な AIP 技術は主として以下の 4 つである。(a) クローズド・サイクル・ディーゼルエンジン、(b) クローズド・サイクル蒸気タービン、(c) スターリング・サイクル外部燃焼の熱エンジン、(d) 水素・酸素燃料電池。
- (3) 潜水艦は、電池航走している時、非常に静粛で探知が難しい。しかし、電池容量、放電レート及び無分別率（トータル航走時間に対するディーゼル航走時間の比率）がかなり水中航続時間を制約する。こうした制約を克服するため、過去 20 年間、海軍における推進技術の革新は、AIP システムに移ってきた。一部のアジア諸国の海軍でも、各種の AIP システムが装備されつつある。例えば、現在、唯一実装可能な AIP 蒸気タービン・システムはフランスの“MESMA” (Module d’Energie Sous-Marine Autonome) モジュールで、パキスタン海軍の *Agosta 90-B* 級潜水艦 2 隻に装備されている。スウェーデンのコックムス社のスターリング AIP 技術は、シンガポール海軍の *Archer* 級潜水艦 2 隻、そして海上自衛隊の新型潜水艦、「そうりゅう」級に装備されている。中国海軍の 041 型「元」級と 043 型「清」級潜水艦もスターリング技術を使用しているといわれる。一方、韓国海軍は、ドイツの HDW AIP 燃料電池技術を装備した、9 隻の 214 型潜水艦を導入している。最初の 3 隻が新型、「孫元一」級潜水艦として 2007 年から配備されており、残りの 6 隻は 2012 年からは配備されることになっている。
- (4) AIP 技術は有用ではあるが、個々の潜水艦の全体的な威力は、他の重要なシステム—電力システム、センサー・システム、安全システム、航法システム、指揮・管制・通信システム、武器システム及び環境調整システムなどと如何に最適に融合されるかにかかっている。それぞれの AIP システムは、特に水中航続時に多くの技術的制約、脆弱性及びリスクを内包している。同時に、新たな ASW センサー技術は、有効な AIP 対抗手段となる可能性がある。結局、AIP 関連技術の革新とブレークスルーは作戦運用上の成功を全面的に保証するものとは言えず、戦略、作戦コンセプト、戦術開発、リーダー・シップ、訓練及び乗員の士気も、革新的技術やその実用能力と同じ程度に、重要な役割を果たし続けるであろう。

記事参照：Submarine Trends in Asia Pacific: Air-Independent Propulsion A Game Changer?

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS0132013.pdf>

#### 1月25日「インドネシア、3隻目の国産高速ミサイル艇配備」(The Jakarta Post, January 26 2013)

インドネシア国防省は1月25日、リアウ諸島バタム島で KCR-40 型国産高速ミサイル艇の 3 番艇、KRI *Beladau-643* を受領した。海軍は既に、KRI *Churit-641* と KRI *Kujang-642* を配備している。これら 3 隻は、2014 年までに KCR-40 型を 16 隻取得する計画の一部である。4 番艇は 11 月に配備され、残りの 14 隻は 2014 年までに配備される。PT Palindo Marine Shipyard で建造されている KCR-40 型は、射程約 150 キロの中国製 C-705 対艦ミサイルを搭載する。国営航空機メーカー、PT Dirgantara Indonesia が 2017 年か 2018 年までに C-705 をライセンス生産することになっている。3 隻の KCR-40 型は、西部艦隊に所属し、スマトラ、ジャワ及びカリマンタンに囲まれた浅海域で運

用される。スハルトノ海軍司令官によれば、現在、東部及び西部艦隊に加えて、中部艦隊創設を検討中で、海軍組織が再検討されており、3個艦隊を統制する海域防衛コマンド（Kohanla）が創設されることになっている。海軍はまた、西パプアのソロンに基地を置く、第3海兵隊を編成しつつある。

記事参照：Third locally made missile ship delivered

<http://www.thejakartapost.com/news/2013/01/26/third-locally-made-missile-ship-delivered.html>

### 1月27日「インド、潜航中の潜水艦からミサイル発射に成功」（The Times of India, January 27, 2013）

インドは1月27日、ベンガル湾で潜航中の潜水艦から、射程約1,500キロの弾道ミサイル、K-5の発射テストに成功した。ミサイル開発を担当する、Defence Research and Development Organization (DRDO) のスラスワット (VK Saraswat) 長官は、K-5の開発段階が終了し、現在建造中の国産原潜、INS *Arihant* を含む、各種プラットフォームに搭載できる段階になった、と語った。K-5は、DRDOが開発中の水中発射ミサイルの1つで、核弾頭搭載可能である。インドの専門家は、インドは核先行不使用政策を堅持しており、従ってSLBMの開発は第2撃報復能力を強化することになる、と指摘している。インドは現在、更に2つの水中発射ミサイル、射程750キロのK-15と射程290キロのBrahmosミサイルを開発中である。

記事参照：India test-fires ballistic missile from underwater platform

[http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-01-27/india/36576760\\_1\\_strike-range-fire-nuclear-tipped-missiles-slbm](http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-01-27/india/36576760_1_strike-range-fire-nuclear-tipped-missiles-slbm)

### 1月29日「インド海軍、P-8I海上哨戒・対潜機取得—その戦略的意義」（South Asia Defence & Strategic Review, January 29, 2013）

インドのシンクタンク、ICWA: Indian Council of World Affairs のリサーチ・ディレクター、ビジャイ・サクフジャ (Vijay Sakhuja) は、1月29日付のインド誌、South Asia Defence & Strategic Review に、“P-8I: Expanding Maritime Capability”と題する論説を寄稿している。サクフジャは、インド海軍が米国からP-8I海上哨戒・対潜機を取得したことで、今後数年間以内に海洋における広範囲な監視、偵察及び戦闘能力が強化されることになるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) インドが39億米ドルで米ボーイング社に発注した8機のP-8I長距離海上哨戒・対潜機の1番機がシアトルでインド海軍に引き渡され、現在ミサイル発射を含む運用テストが実施されている。今後、2機が2013年に、残りの5機が2015年までに引き渡される。インドは、米海軍のP-8多用途海上哨戒機の最初の海外顧客である。米海軍は、196機のP-3Cを117機にP-8Aと代替更新する計画で、1番機が2012年3月4日に米海軍に配備された。
- (2) P-8Iは、次世代航空機737の軍用機型である。同機の飛行範囲は4時間の飛行時間で1,200カイリ以上である。同機は空中給油機能を持っており、行動範囲を拡大することができるが、長期時間にわたる広域哨戒という単調な任務を遂行する搭乗員の能力にも大きく左右される。同機は、海上での監視・偵察、水上・水中目標の探知・追跡、沿岸地域における目標の映像化、更には捜索・救助を含む、多様な任務遂行を目的としており、そのためのレーダー、センサー及び武器が装備されている。インド艦隊の現有の長距離海上哨戒機は、ロシア製の8機のTupolev142と3機のIlyushin38、及び数機のDornierからなる。P-8Iは、インド海軍の海上

航空監視、偵察及び戦闘能力を大幅に強化する。P-8I は、タミル・ナードゥ州アラコナムの海軍航空基地 INS Rajali に配備されると見られ、アラビア海、ベンガル湾、及びインド洋海域を活動範囲とすることになる。

- (3) 2012年1月に公表された米国の新たな軍事戦略は、「広大なインド洋地域における地域経済の頼みの綱であり、安全保障の要である、インドの能力を支えるため、米国がインドとの長期的な戦略的パートナー関係にも投資しつつある」と述べている。ワシントンは、ニューデリーに、インド洋地域の問題に主要な役割を果たすことを期待するとともに、アジア太平洋地域においてもより積極的にこの戦略を支えることを望んでいる。インド海軍はこれまで、Malabar 海軍演習で米海軍の P-3C と協同してきた。この演習は、両国海軍に相互運用性の向上に寄与してきた。このことは、インド海軍と米海軍がインド洋及び太平洋において相互運用可能な任務を行うこと上で役に立つであろう。南シナ海での増大するインドの利益を考えれば、インドがシーレーンを監視するために南シナ海に P-8I を展開させることもあり得る。そうなれば、インド海軍のアジア太平洋地域への関与は、特に ASEAN 諸国に対して安全保障を提供することになる。

記事参照：P-8I: Expanding Maritime Capability

<http://www.defstrat.com/exec/frmArticleDetails.aspx?DID=386>

#### 1月30日「フィリピン、韓国から戦闘機購入」(ABS-CBN News, January 30, 2013)

フィリピン大統領府報道官が1月30日に明らかにしたところによれば、フィリピンは、12機のFA-50 ジェット戦闘機を韓国から購入する。FA-50 ジェット戦闘機は、2005年に最後のジェット戦闘機、F-5が退役して以来、空軍にとって初めてのジェット戦闘機となる。同報道官は、同機の購入は特定の国を対象としたものではない、と協調した。国防省報道官によれば、FA-50は、空軍の所要を全て満たしており、またコストも安いことから選定された。取得経費は、4億6,400万米ドルである。同報道官によれば、パイロット訓練のために、最初の2機の早期引き渡しも求めている。(備考：FA-50は韓国開発の軽攻撃機)

記事参照：PH to buy 12 S. Korean fighter jets

<http://www.abs-cbnnews.com/nation/01/30/13/ph-buy-12-s-korean-fighter-jets>

#### 2月1日「中国海軍艦隊、南シナ海哨戒へ」(Xinhua.net, February 1, 2013)

中国軍事筋が2月1日に明らかにしたところによれば、北海艦隊のミサイル駆逐艦、「青島」、ミサイルフリゲート、「煙台」および「塩城」からなる艦隊は、2月1日にバシー海峡を通峡し、約5時間後に南シナ海に入った。艦隊は、数日間、南シナ海で哨戒任務を遂行するとともに、多目的演習を実施する。同艦隊は、1月29日に青島を出航した。

記事参照：Navy enters South China Sea for patrol, training

[http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-02/01/c\\_132144770.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-02/01/c_132144770.htm)

#### 2月4日「米海軍戦闘艦艇戦力構成見直し—313隻から306隻に削減」(Navy Times, February 4, 2013)

米海軍から1月31日に議会の主立った議員に送付された、Report to Congress: Navy Combatant Vessel Force Structure Requirementによれば、海軍は、戦闘艦艇戦力構成を見直し、313隻から306隻に削減した。これは、国防予算削減の影響ではなく、作戦所要の見直しの結果である。主たる削減

は、55 隻の沿岸戦闘艦 (LCS) を、アフリカ軍のプレゼンス所要の縮小を反映して、52 隻としたことである。313 隻戦力構成は 2005 年に決められた。海軍広報官は、「306 隻戦力構成は、予想される脅威に対処するとともに、The 2012 Defense Strategic Guidance を遂行するために必要な最少レベルの能力である。過去 1 年間の運用テンポから、最少レベルでも 306 隻の戦力を必要としている。そして、海軍は、戦闘部隊司令官の所要に対処できるように、能力・機能面で最適な艦艇構成を維持しなければならない」と語った。306 隻は固定された隻数ではなく、全般的な戦闘艦艇戦力構成の所要隻数で、実際の隻数は前後する。現在の隻数は 288 隻で、2007 年の 275 隻より増えているが、2003 年 8 月の 300 隻よりは減少している。

記事参照 : Navy cuts fleet goal to 306 ships

<http://www.navytimes.com/news/2013/02/dn-navy-cuts-fleet-goal-to-306-ships-020413/>

### 米海軍戦闘艦艇戦力構成の所要

| Ship Type               | 2010 | 2012              |
|-------------------------|------|-------------------|
| CVN                     | 11   | 11                |
| Large Surface Combatant | 94   | 88 <sup>1</sup>   |
| Small Combatant         | 55   | 52 <sup>2</sup>   |
| MCM                     | 0    | 0                 |
| LCS                     | 55   | 52 <sup>2</sup>   |
| SSN                     | 48   | 48                |
| SSGN                    | 4    | 0 <sup>3</sup>    |
| SSBN                    | 12   | 12                |
| Amphibious Ships        | 33   | 33                |
| LHA/LHD                 | 11   | 11                |
| LPD                     | 11   | 11                |
| LSD/LX(R)               | 11   | 11                |
| Combat Logistics Forces | 30   | 29 <sup>2</sup>   |
| T-AO/AOE Oiler          | 19   | 17 <sup>2</sup>   |
| T-AKE Supply Ship       | 11   | 12 <sup>2</sup>   |
| JHSV                    | 10   | 10                |
| Command and Support     | 16   | 23 <sup>4,5</sup> |
| LCC Command Ship        | 2    | 2                 |
| AS Tender               | 2    | 2                 |
| ARS/ATF Salvage         | 8    | 8                 |
| T-AGOS Surveillance     | 4    | 5 <sup>5</sup>    |
| T-AKE/MLP/AFSB          | 0    | 6 <sup>4</sup>    |
|                         | 313  | 306               |

注 1 : スペインのロタに 4 隻の DDG を前方展開させることで、大型水上戦闘艦はより少ない隻数で前方展開所要に対応可能。

2 : アフリカ軍の前方展開所要は、The 2012 defense Strategic Guidance に基づいて削減されたが、現在の配備隻数よりは多い。これによって、LCS と支援戦闘補給戦力所要も削減。

3 : 海軍が現在 SSGN によって遂行されている攻撃任務の長期的な戦力構成の見直しが必要と判断すれば、その結果は SSGN に替えて強化された攻撃能力を持つ SSN によって遂行される戦力構成となろう。

4 : 事前集積船隊の T-AKE 補給船と MLP 兵站補給船の任務は、突発的事態への対応だけに備えるより、日常の作戦行動に対応するものに変化してきた。この結果、これらの所要は全体として増大した。表の隻数は、2 隻の MLP が Afloat Forward Staging Base (AFSB) 船に改修されたことを反映。

5 : T-AGOS の 1 隻増は、太平洋における持続的行動と危機対処の所要に対応するもの。

Source: Report to Congress: Navy Combatant Vessel Force Structure Requirement, January 2013

## 2月6日「米海軍、ペルシヤ湾展開空母1隻に削減」(Newsday, AP, February 6, 2013)

米国防省が2月6日に明らかにしたところによれば、ペルシヤ湾に展開している空母は1隻に削減されている。これは、国防予算削減が米軍の対外展開に及ぼした最も大きな影響のひとつである。イランとの緊張激化を受けて2010年に当時のゲーツ国防長官の指示の下、ペルシヤ湾における空母2隻態勢を維持してきた。当初計画では、2月初めにUSS *Harry S Truman*と誘導ミサイル巡洋艦、USS *Gettysburg*がペルシヤ湾に展開予定であったが、延期された。そのため、2012年12月にペルシヤ湾から補修のためノーフォークに帰港していた、USS *Dwight D. Eisenhower*が2月末から夏までペルシヤ湾に派遣され、ペルシヤ湾到着後、USS *John C. Stennis*が帰投することになっている。

記事参照：U.S. to cut carrier fleet in Persian Gulf to 1

<http://www.newsday.com/news/nation/u-s-to-cut-carrier-fleet-in-persian-gulf-to-1-1.4575425>

## 2月25日「中国軍、輸送能力強化—軍事力の投射範囲拡大」(Reuters, February 25, 2013)

2月25日付のReutersは、中国がこれまで重視してこなかった艦隊補給艦や大型輸送機の整備に力を入れており、領有権主張の強化や海外権益の防衛を支える上で必要な能力を強化しつつあるとして、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) 防衛アナリストが指摘するように、艦隊補給艦や大型輸送機の整備は、高性能の戦闘機、長距離ミサイルあるいは最新の戦闘艦艇の増強と比べれば、それほど地域的緊張を高めることもないが、ここ約30年間の人民解放軍の軍事力増強における極めて重要な要素である。時間の経過に伴い、海空補給支援能力の強化は、中国海軍をその地理的到達範囲において世界で2番目の海軍とするとともに、もし北京が台湾侵攻を決意する場合における台湾を含め、本国から遠く離れた戦域における部隊を支援する中国軍の能力を強化することになる。
- (2) 中国軍事サイトやブログによれば、中国の国営造船所は2012年に、2万3,000トン級Type 903補給艦(福池級総合補給艦)を2隻(「太湖」、「巢湖」)進水させた。これらは現在、海上公試中で、2013年後半にも海軍に配備されるとみられる。一方、中国は2013年1月、解放軍が西安の閻良空軍基地で、大型輸送機、Y-20の初の試験飛行を実施したことを確認した。中国の国営テレビは、この中国最大の4発国産輸送機の離着陸の様相を紹介した。中国公式メディアの報道によれば、Y-20の製造は中航工業西安飛機製造会社が担当し、その積載能力は66トンに達するという。こうした補給艦や輸送機の整備は世界的な軍事力の展開能力を構築しようとする中国の野心を裏付けるもので、このことは、陸上国境線を拡張あるいは防衛することを優先する伝統的な安全保障戦略との決別を意味する。

記事参照：Chinese transport "workhorses" extending military's reach

<http://www.reuters.com/article/2013/02/25/us-china-military-ships-idUSBRE91O15V20130225>

## 3月4日「ウクライナ、空母艦載機パイロット訓練サイトの貸し出し検討」(RIA Novosti, March 4, 2013)

ウクライナのオレイニク第1国防次官は3月4日、同国のクリミアにある空母艦載機パイロット訓練サイトの他国への貸出を検討中であることを明らかにした。ロシアは現在、ウクライナとの1997年の2国間協定に基づいて、北海艦隊の艦載機、Su-33戦闘機とSu-25UTG練習機の唯一のパイロ



ット訓練施設として、このニトカ (Nitka) 海軍パイロット訓練センターを時々使用している。オレニク次官によれば、ロシアがこの施設を 100%使用しているわけではなく、またロシアも異論がないはずなので、他国への貸出を検討しているという。英 IISS のバリーエ (Douglas Barrie) 航空戦アナリストによれば、インドと中国が有力候補である。インドは、ロシアの MiG-29K 戦闘機を搭載するロシアで改装中の空母の引渡しを待っているところである。また中国は唯一の空母を保有し、2012 年に初めて空母からの海軍機の発着艦訓練を行ったばかりで、空母艦載機による海軍作戦の経験はない。

ニトカ訓練センターは、空母飛行甲板からのパイロットの発着艦訓練のために旧ソ連時代に建設され、1991 年のソ連崩壊後、ウクライナの管理下に移った。このセンターは、発艦パッド、カタパルト発艦装置、拘束ワイヤー、滑走路位置表示機、マーカー・ビーコン及び光学着艦システムを備えている。

記事参照 : Kiev Seeks Foreign Clients for Carrier Pilot Training Site

[http://en.ria.ru/military\\_news/20130304/179812974.html](http://en.ria.ru/military_news/20130304/179812974.html)

Photo : Ukraine's Nitka Naval Pilot Training Center

[http://en.ria.ru/military\\_news/20130304/179812974.html](http://en.ria.ru/military_news/20130304/179812974.html)

### 3月5日「中国国防予算、大幅増」(Reuters, March 5, 2013)

中国は3月5日、伸び率二桁の国防予算を明らかにしたが、国防予算は3年連続して国内治安関係費より少なく、北京の国内治安への懸念を際立たせるものとなっている。発表によれば、人民解放軍 (PLA) の予算は 10.7%増の 7,406 億元 (1,190 億米ドル) であるのに対して、国内治安関係費は伸び率が 8.7%増だが、7,691 億元である。この予算は、共産党の警戒心が、日本と東南アジア諸国との領土紛争や米国のこの地域への回帰だけではなく、大幅な経済成長と所得の増加にもかかわらず、腐敗、公害そして権力の乱用に対する民衆の暴動にも向けられていることを示している。

中国は、正当な防衛目的のために必要な国防支出に対して世界は何ら恐れる必要はないし、米国の国防支出と比べると中国の金額は僅かなものだ、と繰り返し言ってきた。また、「中国の平和的な外交政策とその防勢的な軍事政策は、アジアにおける安全保障と平和に資するものである」とも強調してきた。しかしながら、アジアの近隣諸国は、中国の軍事的拡大については神経質であり、特に最近の二桁の国防予算の伸び、日本、インド、東南アジア諸国、そして台湾の不安を高めている。台湾の野党民主進歩党のスポークスマン林俊憲は、「中国は、台湾との和平合意を強調しつつ平和的イメージを演出してきたが、大規模な軍事予算と東・南シナ海における挑発的な行為は、このイメージに反している」と中国の二面性を非難している。

記事参照 : China hikes defense budget, to spend more on internal security

[http://mobile.reuters.com/article/idUSBRE92403620130305?irpc=932&utm\\_source=buffer&buffer\\_share=b5476](http://mobile.reuters.com/article/idUSBRE92403620130305?irpc=932&utm_source=buffer&buffer_share=b5476)

### 3月6日「インド海軍、空母の現状」(The Times of India, March 6, 2013)

中国が初めての空母、「遼寧」を就役させたのと対照的に、インドは現在、稼働空母を持っていない。唯一の保有空母、艦齢 54 年の INS *Viraat* は、更に 3~4 年の延命のため、大規模な改修中である。インド洋が印中両国の戦略的な抗争の場となりつつある状況下で、インドの政軍当局が長期的な計画立案とタイムリーな政策決定を怠ったことが、2 個空母戦闘群 (CBG) を保有するという海軍の長年の夢を打ち砕くことになった。

インド海軍の空母プロジェクトはいずれも予定より遅れている。ロシアで改修中の、INS *Vikramaditya* は、早くて 2013 年 12 月までには回航が見込まれている。インドが初めてロシア海軍の *Admiral Gorshkov* に関心を示してからほぼ 20 年が経った。改修経費は総額 23 億 3,000 万米ドルに達した。4 万トン級の国産空母 (IAC) については、コチン造船所で建造中だが、2018 年までは引き渡しされないであろう。6 万 5,000 トン級の国産 2 番艦 (IAC-2) は構想段階に過ぎない。2 万 8,000 トンの INS *Viraat* は 1987 年 5 月に英国から HMS *Hermes* を購入したもので、改修完了まで少なくとも 8~9 カ月見込まれている。結局、インドは、INS *Vikramaditya* と IAC からなる 2 個 CBG を保有するのは早くて 2018 年以降になろう。

記事参照 : India without aircraft carrier as China takes huge strides

[http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-03-06/india/37498883\\_1\\_hms-hermes-aircraft-carrier-admiral-gorshkov](http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-03-06/india/37498883_1_hms-hermes-aircraft-carrier-admiral-gorshkov)

### 【関連記事】

「空母、INS *Vikramaditya* の現況」(Press Information Bureau, Government of India, March 11, 2013)

空母、INS *Vikramaditya* は、2012 年 6 月から 9 月にかけて海上公試を実施した。108 日間に及ぶ海上公試中、高速運転時にボイラーの防火壁に亀裂が生じたために、フルパワーでの航行試験を完了していない。現在のところ、インドに回航されて就役するのは、2013 年第 4 四半期となろう。

記事参照 : Induction of INS *Vikramaditya*

<http://pib.nic.in/newsite/erelease.aspx?relid=93373>

3 月 7 日「インド洋における米印海洋協力の重要性—I. レーマン論評」(The National Interest, March 7, 2013)

米シンクタンク、Carnegie Endowment のレーマン (Iskander Rehman, Associate Nuclear Policy Program) は、3 月 7 日付の米誌 (電子版)、*The National Interest* に、“Arc of Crisis 2.0?”と題する長文の論説を寄稿し、インド洋を中心とした「危機の弧」の重要性を再認識し、インド洋での米印両国の海洋協力の促進を論じている。レーマンの論旨は以下の通り。

- (1) 過去 5 年間の地政的な特徴は、世界的な海洋活動の中心として、インド洋・太平洋という概念が出てきたことである。ロバート・カプランなどは、世界貿易のハブとして、また大国同士の潜在的な抗争の場として、インド洋の重要性の高まりに着目してきた。しかしこの認識は別に新しいものではない。例えば、1978 年にブレジンスキー (Zbigniew Brzezinski) は、インド洋周辺地域を予感に満ちた用語で「危機の弧 (an “arc of crisis”)」と呼んだ。冷戦期と異なり、米国は、最早この地域で旧ソ連のような侮りがたい競争相手に直面していないが、30 年近く経った今日でも、ブレジンスキーの指摘は多くの点で依然当てはまる。2008 年のフランス国防省の白書は、「不安定の弧」がセネガルのダカールからパキスタンのペシャワールにまで伸びていると指摘している。
- (2) 2 つのことがインド洋の海洋環境を変えつつある。1 つは、「近接拒否・地域拒否 (“anti-access and area denial”: A2/AD)」技術の急速な拡散である。もう 1 つは、核兵器の海洋配備の進展である。A2/AD は、実態としては、昔の海軍戦闘—攻撃と防御あるいは艦砲と沿岸砲の戦い思い起こせば分かりやすい。同時に、精密誘導武器の分野における技術進歩は、限られた能力やあるいは戦力投影の野心を持つ国にとって、拒否戦力重視の海軍戦略をますます魅力的なもの

としている。中国は、その典型である。米国の戦略予算評価センター（CSBA）の2011年の報告書が指摘するように、A2/ADは弱者にとって普遍的な戦略かもしれないが、実際の海軍戦闘では、各国の地理的位置、戦略的伝統及び保有資源によって変わる。このことは、米国に対するイランの戦略、インドに対するパキスタン海軍の態勢に顕著である。イランもパキスタンも、ミサイルと水中戦闘に多くを投資する非対称な戦略を選択してきた。両国は、有事において、彼らより強力な敵のエネルギー供給のための海上輸送を妨害すると脅してきたし、世界で最も混雑した海上交通路に厚いA2/AD網を構成している。このような不安定な構造は、海洋配備核兵器の進展によって一層複雑なものになっている。

- (3) パキスタン軍は2012年5月、「海軍戦略軍コマンド」の設立を発表した。これは、ひとつには増大するパキスタンの核戦力を海上に分散配備することでインド海軍の通常戦力面での優位を相殺する措置でもある。パキスタン海軍の指揮官達は、イスラエルが核弾頭搭載巡航ミサイルを在来型潜水艦に配備する決定を下した先例に言及し、パキスタンもこの先例に倣うべきことを示唆した。彼らは、その他の選択肢として、核兵器を水上戦闘艦艇や海上哨戒機に搭載することを主張している。こうした動きは、大きな不安定化をもたらすであろう。インドとパキスタンが海上で衝突した場合、インド海軍は、敵の艦艇や航空機が核兵器を搭載しているか否かを判断する術がない。一方、イランも、その艦隊に核戦力を搭載するという、同じような野心を明言してきた。テヘランの声明は、次の10年あるいはそれ以降なら、核兵器を搭載した在来型戦闘艦艇や潜水艦の配備決定は不可能ではない。
- (4) インド洋では、米国とびインドは、非常に良く似た一連の課題に直面している。米印両国は、将来の敵の戦略を効果的に無力化するための創造的な方策を必要としている。A2/AD対策は、インドと米国の海軍協力において、最優先課題とされるべきである。両国は、同じような脅威に直面しているだけでなく、相互に重要な作戦経験を交換できる。例えば、インドは、小型舟艇の波浪攻撃や沿岸域での不正規戦闘に経験を有する。他方、米国は、対潜戦に多くの経験を有している。米国が以前に無視してきた戦域にその注意を強えられるのは、これが初めてではないかもしれない。しかしながら、米海軍がこの三日月形の海洋で直面している課題の本当の難しさは、前例のないものである。このことが米海軍の停滞期に起こっていることは不運ではあるが、インドの興隆は、2つの民主主義国家にとって、世界で最もダイナミックな海洋のひとつにおける重要な機会の窓をもたらしている。

記事参照：Arc of Crisis 2.0?

<http://nationalinterest.org/commentary/arc-crisis-20-8194>

### 3月9日「南シナ海における中国の戦略原潜—その戦略的意味」(Carnegie Endowment.org, March 9, 2013)

米シンクタンク、Carnegie Endowmentのレーマン(Iskander Rehman, Associate Nuclear Policy Program)は3月9日付の“Dragon in a Bathtub: Chinese Nuclear Submarines and the South China Sea”と題する論説で、中国が南シナ海における外国の軍事活動に対して強硬な姿勢を取っている背景には、南シナ海が中国の戦略原潜の展開海域になっていることにあるとして、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) 南シナ海は世界で最も通航量の多いシーレーンのひとつであるが、この海域はまた、海南島の三亚を基地とする、整備されつつある中国の弾道ミサイル搭載原潜の展開海域でもある。米国は、この地域全域に各種の最先端の対潜水艦兵器や海洋調査船を展開させており、中国の核戦

略基地を常時覗き込んでいるという好ましくない印象を北京に与えている。中国の海軍戦略家が自国の海洋環境について語る時、彼らが絶えず包囲されているとの感情を抱いていることが窺える。彼らは、米国がインド洋・太平洋地域に広がる同盟のネットワークを持っているのに対して、中国が相対的に孤立していると見、中国海軍が日本からインドネシア群島に延びる第1列島線の内側に閉じ込められるのではないかと懸念している。彼らは、紛争の極めて初期の段階、即ち第1列島線を通り抜けない内に、米海軍が中国の初歩的な段階にある海洋戦略抑止力の位置を特定し、無力化しかねないことに焦燥感を持っている。

- (2) 南シナ海での外国の軍事活動に対して中国がますます過敏になってきているのは、中国側のこうした懸念が背景にある。2001年4月のEP-3事案や2009年3月の「インペカブル」事案など、米中両軍が関わった深刻な事案の幾つかは、海南島に極めて近接した海域で生起している。表向きは、外国の軍事活動に対する中国の抗議は中国の管轄海域内の問題として表明される。しかしながら、中国の為政者たちは、内輪では、核抑止力が問題の核心にあることを十分認識している。本稿の筆者（レーマン）が中国の元高官と議論した際、彼は「領土問題も重要だが、我々の主たる関心は将来の海洋抑止力の生き残りにある」と語った。しかしながら、冷戦期のソ連の戦略原潜の行動が比較的孤立したバレンツ海やオホーツク海に限定されていたのに対して、中国は、世界で最も通航量の多い南シナ海に戦略原潜の基地を設けた。
- (3) 言うまでもなく、南シナ海は理想的な海域ではない。バスタブで竜がもがくように、中国海軍の野心は、南シナ海という地理的に制約された海域から見て、大き過ぎ、また壮大に過ぎる。南シナ海の領有紛争に対して北京がますます頑なになってきた理由の1つは、この戦略的縦深を欠くという認識であろう。中国は、海南島周辺海域に監視網を張り巡らせ、聖域化することを狙っている。中国が海南島に近接した西沙諸島に加えて、より遠隔の南沙諸島までの絶対的な制海権を確立すれば、この基本的に防衛的な態勢がほぼ出来上がるであろう。
- (4) つい最近までは、中国の戦略原潜は深刻な脅威ではなかった。米中経済安全保障調査委員会が議会に提出した最近の報告によれば、中国が間もなく、約4,600カイリの射程を持つJL-2（巨浪II）SSBMを搭載する新型の「晋」級潜水艦を配備すると見られる。報告書は、北京はこれによって「ほぼ常続的な海洋戦略抑止力」を展開できるようになろう、と指摘している。これらの戦略原潜が海南島に基地を置くことはほぼ間違いないであろう。従って、第2期オバマ政権は、複数の国の領有権主張が重複しているばかりでなく、世界で最も危険な核のホットスポットの1つに急速に変貌しつつある海域における緊張に対処するという、有り難くない課題に直面することになる。

記事参照：Dragon in a Bathtub: Chinese Nuclear Submarines and the South China Sea

<http://www.carnegieendowment.org/2013/03/09/dragon-in-bathtub-chinese-nuclear-submarines-and-south-china-sea/fpjl>

3月19日「中国海軍南海艦隊任務部隊、南シナ海、西太平洋での演習に向け出航」(People's Daily Online, March 25, and South China Morning Post, March 27, 2013, and other sources)

中国海軍の揚陸艦、「井崗山」、ミサイル駆逐艦、「蘭州」、ミサイルフリゲート、「玉林」、「衡水」から構成される4隻の南海艦隊任務部隊は3月19日、南シナ海と西太平洋での演習に向け海南省三亚の基地を出航した。南海艦隊の蔣偉烈・司令員は出航に当たって、「この演習は実戦環境に即した演習で、情報システムに依拠した海軍の防衛能力の向上と海洋主権を護る能力の強化とを狙いとする

ものである」と語った。中国は南シナ海での攻勢的な哨戒活動を強化しているが、この演習は、中国海軍の年次演習計画に基づく定期的演習で、2012年にも同様の演習が7回実施されている。(The Economic Times, March 21)

任務部隊は26日午前、中国の「9段線」の最南端に近い曾母暗沙 (James Shoal) に到着した。曾母暗沙は、マレーシア・サバ州沿岸から約80キロ、ブルネイから200キロ足らず、そして中国本土沿岸から約1,800キロ離れた位置にあり、海面下に多くの岩礁群が存在している。中国は2010年に、曾母暗沙を中国領と宣言したモニュメントを設置した。任務部隊の将兵は、「井崗山」甲板上で宣誓式を行い、「南シナ海を防衛し、海洋主権と権益を護り、海洋強国の建設に向かって邁進することを誓った。蔣偉烈司令員は宣誓式で、「南海艦隊は国家の領土を保全し、海洋権益を護衛し、南海情勢を安定させる重要な戦略的軍事力であり、国家の領海主権と海洋権益を断固として護っていく」と強調した。(South China Morning Post, March 27) 南シナ海では、赤瓜礁 (Johnson Reef) やその他の解放軍が駐留する島嶼、岩礁周辺で実施された演習では、「井崗山」搭載のホバークラフト揚陸艇、艦載ヘリ、両用戦車両に加え、陸上基地戦闘機、爆撃機、早期警戒機などが参加した。(The Washington Post, AP, March 27)

Photo : Chinese Navy's amphibious landing ship *Jinggangshan* is seen during a training with a hovercraft in waters near Hainan Province on March 20, 2013.

<http://www.scmp.com/news/asia/article/1200564/pla-navy-amphibious-task-force-reaches-james-shoal-near-malaysia>

YouTube : <http://www.youtube.com/watch?v=wfkWYWch88o>

任務部隊はその後、バシー海峡を通峡して、西太平洋海域で実戦環境に即した一連の戦闘演習を実施する。この公海での海軍演習は、国際法規と国際慣行に準拠して実施される。世界の主要海軍国は例外なく、公海での演習を常態化している。公海での演習は、戦闘能力を強化するために不可欠である。中国海軍も、他の主要海軍国と同様に、戦略的抑止能力と中国の海洋権益の防衛能力とともに、実戦能力を強化するために公海演習を常態化すべきである。今回の演習は、実戦環境に近い多様なシナリオに基づいて、各種の戦闘能力が演練される。南海艦隊任務部隊による今回の公海演習は、2013年に「第1列島線」を超える海域での定期的な演習を計画している中国海軍にとって、2度目の演習である。今回の参加戦闘艦は、長射程対空、対艦ミサイル、短射程の近接防空砲、そして艦載ヘリを装備しており、強力なエリアあるいは拠点防空から対潜戦、対水上艦戦に至る広範な戦闘能力を持っている。(People's Daily Online, March 25)

なお、南海艦隊任務部隊は4月3日、16日間にわたった演習を終え、海南省三亚の基地に帰投した。(CRI Online, April 3)

記事参照 : Chinese navy conducts drills in disputed South China Sea

<http://economictimes.indiatimes.com/articleshow/19108883.cms?prtpage=1>

Naval expert interprets high-sea training of joint maneuver taskforce of South China Sea Fleet

<http://english.peopledaily.com.cn/90786/8181354.html>

PLA Navy amphibious task force reaches Malaysia 'to defend South China sea'

<http://www.scmp.com/news/asia/article/1200564/pla-navy-amphibious-task-force-reaches-james-shoal-near-malaysia>

China's navy conducts island landing exercises deep in disputed territory of South China Sea

[http://www.washingtonpost.com/world/asia\\_pacific/chinas-navy-conducts-island-landing-exercises-in-disputed-south-china-sea/2013/03/27/7a222a00-969b-11e2-8764-d42c128a01ef\\_story.html](http://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/chinas-navy-conducts-island-landing-exercises-in-disputed-south-china-sea/2013/03/27/7a222a00-969b-11e2-8764-d42c128a01ef_story.html)

### 3月20日「米海軍沿岸戦闘艦、西太平洋海域に」(TIME, March 21, 2013)

米海軍沿岸戦闘艦 (LCS)、USS *Freedom* は3月20日、シンガポールを目指して、西太平洋海域に入った。同艦は、シンガポール到着後、チャンギ海軍基地を拠点に、8カ月間にわたって活動する。これはアジアにおける再均衡化の重要な戦力強化措置である。LCSは、対機雷戦、水上戦闘あるいは対潜戦用の異なった「モジュール」を所要に応じて搭載できる。海軍は、1隻当たり約4億2,000万ドルの予算で最大55の建造を計画しており、その大部分がアジア太平洋地域に配備される予定である。

記事参照 : New Warship Gives U.S. Pivot Some Punch

<http://nation.time.com/2013/03/21/new-warship-gives-u-s-pivot-some-hawaiian-punch/#ixzz2ODk1XCuX>

### 3月25日「米安全保障戦略再考—元米国家安全保障会議上級部長」(The New York Times, March 25, 2013)

クリントン米政権期の国家安全保障会議上級部長を務めた、ハンス・ビネンダイク (Hans Binnendijk, currently a senior fellow at Johns Hopkins' Center for Transatlantic Relations) は、3月25日付の米紙、*The New York Times* に、“Rethinking U.S. Security Strategy” と題する論説を寄稿し、国防予算が削減される中であって、今後の安全保障戦略は同盟国やパートナーの能力を強化し、より多くの負担を求める「前方パートナーシップ」の構築を追求するものになるうとして、要旨以下のように述べている。

- (1) ヘーゲル国防長官は、国防省に対して、国防予算が継続的に縮小されることを踏まえて、軍事戦略を見直すように求めた。この見直しには最終的に、ケリー国務長官も関与することになる。2013年後半に公表される新たな国家安全保障戦略は、両長官の考えを反映し、同盟国とパートナーにより多くの負担を求めるものとなる。国防予算が削減される中で、今後の米国はより少ない国家安全保障資源でより危険な世界に直面することになる。従って、米国の新戦略は、縮小された戦力態勢でより大きなリスクを吸収するか、あるいは不足分を補うため世界的なパートナーシップを拡大強化していくか、そのいずれかとなる。
- (2) 何人かの著名な専門家は、ある程度の戦力態勢の後退を伴う、オフショア・balancing戦略を提案している。この戦略は、米国が地域の主要国を介して影響力を行使する一方で、欧州や中東の米地上軍の大部分を撤退させるというものである。この戦略を批判する者は、オフショア・balancing戦略は結果的に米国の不関与をもたらす、同盟関係を崩壊させることになりかねない、と指摘する。
- (3) このオフショア・balancing戦略よりも、ケリー長官やヘーゲル長官の関心を引くと思われるのは、「前方パートナーシップの構築 (forward-partnering)」というアプローチである。国防大学で開発されたこのアプローチは、米軍戦力の前方展開を引き続き重視することに加えて、米軍と共同作戦を行えるようパートナー諸国の能力を強化するとともに、これら諸国が当該地域で主導的役割を遂行するよう慫慂するという新たな狙いを加味した戦略である。これはこれまでの戦略的流れにも適合する。即ち、米国はこれまで、冷戦期にはパートナー諸国を護

るために敵を「封じ込め」、クリントン政権時代には民主主義パートナー諸国の数を「増やし」、そして今や米国はグローバルな安定を維持するために米国を手助けできるようパートナー諸国を「強化」しようとするのである。

- (4) ワシントンでは、パートナーシップの強化という考えが支持されつつある。この戦略における米国のパートナー諸国には、アジアや欧州の伝統的な同盟国だけでなく、ブラジル、インド、インドネシアなどの新興の民主主義国が加わる。更に、アフリカ連合、アラブ連盟および湾岸協力会議といった地域機構も、当該地域における作戦行動では、当然のパートナーとなるであろう。
- (5) 「前方パートナーシップの構築」というアプローチでは、各地域において負担の分担が求められる。その代わり、パートナー諸国は、世界的な政策決定におけるより大きな発言権を持つことになろう。欧州諸国も国防予算を削減されつつあることから、関係諸国間で兵器の共有を促す NATO の「スマート防衛 (“smart-defense”）」は一層促進される必要がある。アジアの同盟国は多国間行動を増やしていく必要がある。貧しいパートナー諸国に対する米国の軍事支援や軍事訓練は大幅に増えることになろう。また、アジアや欧州で提案されている自由貿易協定は、理念を共有するパートナー諸国との政治的絆を強めるとともに、パートナー諸国の経済を強化することによって、「前方パートナーシップの構築」戦略をより盤石なものとしよう。米国は、撤退するのではなく、リバランスする必要がある。パートナー諸国がより大きな責任を分担できるようにするためには、米軍の前方展開態勢を維持することが、リバランスの要請に応えることである。

記事参照：Rethinking U.S. Security Strategy

<http://www.nytimes.com/2013/03/25/opinion/global/rethinking-us-security-strategy.html? r=0>

### 3月26日「中国海軍海賊対処部隊、マルタ訪問」(Xinhua, March 26, 2013)

中国海軍第13次海賊対処部隊は3月26日、マルタの首都バレッタのグランド・ハーバーに到着し、歓迎式典が行われた。中国海軍艦艇のマルタ訪問は初めてで、5日間滞在する。同艦隊は、3月18日まで約4カ月に亘り海賊対処任務に従事した。マルタ訪問後、同艦隊は、アルジェリア、モロッコ、ポルトガルおよびフランスを訪問する。同艦隊は、フリゲート、「黄山」、「巢湖」および総合補給艦、「千島湖」、人員787人から構成されている。

記事参照：China Navy kicks off visit to Malta

[http://eng.mod.gov.cn/MilitaryExchanges/2013-03/27/content\\_4439218.htm](http://eng.mod.gov.cn/MilitaryExchanges/2013-03/27/content_4439218.htm)

Photo : The 13th Escort Taskforce of the Chinese Navy arrived in Valletta, Malta on Tuesday, beginning a five-day visit to the country.

[http://eng.mod.gov.cn/Photos/2013-03/27/content\\_4439380.htm](http://eng.mod.gov.cn/Photos/2013-03/27/content_4439380.htm)

### 3月26日「インド、東岸に対中核戦略海軍基地を建設中」(The Times of India, March 26, 2013)

インドは、東部艦隊司令部が所在するヴィシヤカパトナム近郊に対中核戦略を視野に入れた、海軍基地を建設中である。3月26日付のインド紙、*The Times of India* が報じるところによれば、この海軍基地建設計画、“Project Varsha”は、ヴィシヤカパトナム南方約50キロの Rambilli に建設中で、まだ初期段階だが最終的には、偵察衛星や敵の攻撃から核原潜を防衛するために地下基地となり、中国の海南島亜龍湾の地下戦略原潜基地（新型の「商」級 SSN、「晋」級 SSBN の母港）に対抗するものになると見られている。建設作業は数年前に始まったばかりで、今後20平方キロを超える敷地内

に各種の施設が建設される。

"Project Varsha"は、西岸での"Project Seabird"に相当するもので、西岸では、ムンバイ近郊にカルワル海軍基地が建設されている。カルワルは 2018~19 年までに、主要水上戦闘艦と潜水艦を 32 隻係留できるバースが完成する。また、ロシアで改修中の INS *Vikramaditya* (旧 *Admiral Gorshkov*) と現在インドで建造中の 6 隻のフランス製 *Scorpene* 級潜水艦の母港になる。

インドの SSBN 計画は、間もなく国産の INS *Arihant* (排水量 6,000 トン) の海上公試がヴィンヤカパトナム近海で始まり、同艦と後継艦 3 隻が 'K' シリーズの SLBM を搭載することで、核 3 本柱戦力が完成する。インドは長期的には、少なくとも 3 隻の SSBN と 6 隻の SSN で海洋核抑止力を構成する計画である。また、インドは、2012 年にロシアから INS *Chakra* (排水量 8,140 トン) を 10 年間リースで配備しているが、更にもう 1 隻の *Akula-II* 級のリース契約をロシアと交渉中である。

記事参照 : India readies hi-tech naval base to keep eye on China

<http://timesofindia.indiatimes.com/india/India-readies-hi-tech-naval-base-to-keep-eye-on-China/articleshow/19203910.cms>

### 3. 外交・国際関係

#### 1 月 11 日「中国、南シナ海島嶼地図作製」(Xinhua, January 11, 2013)

中国の国家測繪地理情報局 (The National Administration of Surveying, Mapping and Geoinformation: NASMG) は 1 月 11 日、南シナ海島嶼について中国大陸と同縮尺の公式地図を初めて作製した。NASMG によれば、垂直形式のこの地図には、これまでの地図にはなかった、南シナ海の 130 以上の島嶼が書き込まれている。従来の水平形式の地図では、西沙諸島、中沙諸島及び南沙諸島などの群島のみが、中国大陸とは半分の縮尺で右隅に囲みで掲載されていた。新地図は、中国地図出版社 (SinoMaps press) から出版されるが、一般には 1 月末から市販される。中国地図出版社は、この地図が、中国国民の国土に対する認識を高め、中国の海洋権益を護り、そして中国の政治的、外交的立場を強化する上で、極めて重要なものである、と強調している。新地図には、左隅に釣魚島 (尖閣諸島) とその位置関係、及び中国と台湾に所属する諸島が拡大表示されている。

記事参照 : China publishes new maps; South China Sea islands highlighted

[http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-01/11/c\\_132097207.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-01/11/c_132097207.htm)

#### 1 月 22 日「フィリピン、南シナ海領有権問題で中国を提訴」(The Department of Foreign Affairs, Republic of The Philippines, January 22, 2013)

フィリピンのデルロサリオ外相は 1 月 22 日、西フィリピン海 (WPS、南シナ海のフィリピン管轄海域のフィリピン呼称) における領有権紛争の平和的かつ持続的な解決を実現するために、国連海洋法条約 (UNCLOS) 第 287 条の規定に基づいて仲裁裁判所に中国を提訴した、と発表した。同外相の声明によれば、フィリピン外務次官は 22 日、在マニラ中国大使に提訴に関する口上書を手交した。この口上書は、WPS を含む南シナ海のほとんどの海域をカバーする中国の 9 段線の妥当性を仲裁裁判所に問うとともに、UNCLOS で認められたフィリピンの主権的権利と管轄権を侵す中国の不法な



活動を阻止することなどを狙いとしている。UNCLOS 第 287 条の規定では、口上書の手交を以て、仲裁プロセスが始まる。9 段線に関する中国に対する仲裁プロセスの開始は、国際法規、特に UNCLOS に準拠して WPS における領有権紛争の平和的かつ方に基づく解決を求めてきた、アキノ三世大統領の政策の具現化である。

1 月 23 日付のフィリピン外務省の Q&A の要点は以下の通り。

- (1) 中国を提訴した理由：中国の 9 段線は、特に WPS 全域をカバーしている。我々は、我々の国土と領海を護るために、9 段線による中国の不法な主張に異議を申し立てなければならない。
- (2) 仲裁裁判所に何を期待しているか：我々は、仲裁裁判所が、WPS におけるフィリピンの EEZ、大陸棚、接続水域及び領海に対する主権的権利と管轄権を尊重するとともに、フィリピンの諸権利を侵害する不法な活動を止めるよう、中国に指示する判定を出すことを期待している。
- (3) 仲裁プロセスはどのようになるのか：UNCLOS 附属書 VII の規定では、仲裁プロセスは、相手国に対する口上書の手交を以て開始される。フィリピン外務省は 22 日に、在マニラ中国大使に口上書を手交した。次のステップは、5 人のメンバーからなる仲裁委員会の設置である。委員会が設置されれば、当事国は、提訴事案に関する更なる説明文書を提出する。UNCLOS 第 287 条の規定では、紛争解決の手段として、①国際司法裁判所、②国際海洋法裁判所 (ITLOS)、③仲裁裁判所、④特別仲裁裁判所への訴えを、選択できる。フィリピンは、中国に対するフィリピンの主張を訴える最も適切な機関として仲裁裁判所への提訴を選んだ。仲裁プロセスは、現在までの海洋境界紛争の判例から判断すれば、3 年から 4 年かかるであろう。
- (4) 中国が応じない場合はどうするか：フィリピンは、UNCLOS 附属書 VII の規定に従って、手続きを進める。

記事参照：Statement by Secretary of Foreign Affairs Albert del Rosario on the UNCLOS Arbitral Proceedings against China to Achieve a Peaceful and Durable Solution to the Dispute in the WPS

<http://www.dfa.gov.ph/index.php/newsroom/dfa-releases/7300-statement-by-secretary-of-foreign-affairs-albert-del-rosario-on-the-unclos-arbitral-proceedings-against-china-to-achieve-a-peaceful-and-durable-solution-to-the-dispute-in-the-wps>

### 【関連記事 1】

「中国、フィリピンの提訴に反対」(People's Daily Online, February 1, 2013)

中国外交部報道官は 1 月 23 日、フィリピンの提訴に対して、領有権問題を複雑にするような行為にも反対する、と主張した。米下院外交委員会のロイス委員長が 1 月 31 日にフィリピン当局者と会談した後、同委員長が中国はフィリピンの提訴に応じるべきだと語ったことに関連して、外交部報道官は 31 日、フィリピンの提訴に対して繰り返し反対を表明した。同報道官は、中国と ASEAN は 2002 年に南シナ海に関する行動宣言 (DOC) に署名しており、DOC は関係当事国間の友好的な直接交渉を通じて紛争の解決を求めている、と強調した。その上で、同報道官は、DOC の全署名国は DOC を遵守すべきであり、関係当事国間の直接交渉によって紛争を解決すべきである、と主張した。

記事参照：China opposes taking sea disputes to UN: FM

<http://english.peopledaily.com.cn/90883/8116887.html>

## 【関連記事 2】

## 「中国、比の仲裁裁判提訴を拒否」(The New York Times, AP, February 20, 2013)

中国は2月19日、南シナ海領有権問題を仲裁裁判所に提訴する、フィリピンの仲裁手続きを拒否した。中国外交部は、提訴は歴史的かつ法的に誤った措置であり、中国に対して受け入れがたい告発を含んでいる、と述べた。フィリピン外務省は19日、中国の拒否は仲裁手続きを妨げることにはならない、と主張した。仲裁裁判が中国に不利な結果になっても、中国は判決を無視するとみられる。

記事参照：China Rejects U.N. Arbitration of Maritime Dispute

<http://www.nytimes.com/2013/02/20/world/asia/china-rejects-un-arbitration-of-maritime-dispute.html?ref=asia>

## 【関連記事 3】

## 「仲裁裁判所への提訴、フィリピンの狙い—セイヤー論評」(USNI News, March 11, 2013)

オーストラリアのセイヤー (Carlyle A. Thayer) 名誉教授 (University of New South Wales) は3月11日付の USNI News に、"China at Odds with U.N. Treaty" と題する論評を寄稿し、フィリピンが1月22日に、国連海洋法条約 (UNCLOS) の規定に従って、南シナ海の領有権問題を仲裁裁判所に提訴した狙いについて、以下の3点を指摘している。

- (1) 第1に、フィリピンは、南シナ海におけるフィリピンと中国が主張する海洋管轄権は UNCLOS によって規定されるものであり、領海、接続水域及び EEZ で構成されることが確認されることを求めている。その上で、フィリピンは、仲裁裁判所が中国の主張を UNCLOS と矛盾するもので、従って無効であると判定することを求めている。更に、フィリピンは、仲裁裁判所が中国の国内法規を UNCLOS に準拠したものとするを中国に要求することを求めている。
- (2) 第2に、フィリピンは、仲裁裁判所に対して、中国とフィリピンが領有権を主張する南シナ海の島嶼、低潮高地そして環礁などの法的地位を規定し、これらの島嶼などが領海 12 カイリより以遠の海洋管轄権を有し得るものかどうかを判定することを求めている。フィリピンは特に、ミスチーフ環礁 (備考：中国名、美濟礁、以下同じ)、マッケナン環礁 (西門礁)、ガベン環礁 (南薫礁)、スピー礁 (渚碧礁)、ジョンソン礁 (赤瓜礁)、カルテロン礁 (華陽礁) およびフェアリークロス礁 (永暑礁) をリストアップし、中国はこれらが島であることを前提として海洋管轄権を主張している、と述べている。フィリピンは、これらを、UNCLOS の規定では島としての要件を構成しない、水面下にあるバンク、リーフそして低潮高地であるが、フィリピンの大陸棚の一部かまた公海に属する、と主張している。
- (3) 第3に、フィリピンは、中国が UNCLOS に違反して、EEZ 内あるいは EEZ と大陸棚を超えた海域におけるフィリピンの合法的活動を妨害してきた、と主張している。フィリピンは、仲裁裁判所が中国に対して、①上記リストの環礁の占拠およびそこにおける活動、②スカボロー礁 (黄岩島) およびジョンソン礁周辺海域において海洋生物資源を捕獲するフィリピン船舶に対する妨害、③フィリピンの EEZ と大陸棚における生物および非生物資源の捕獲、開発、そして④フィリピン沿岸から 200 カイリ内およびそれ以遠の海域における「航行の自由」に対する妨害、を止めるよう要求することを求めている。

フィリピン当局者によれば、仲裁裁判所の判決が出るまでは3年から4年かかるであろう。この間、中国は、フィリピンが管轄権を主張する海域におけるプレゼンスを一層強化すると思われる。

記事参照：China at Odds with U.N. Treaty

<http://news.usni.org/2013/03/11/china-at-odds-with-u-n-treaty>

### 1月25日「対中政策：封じ込めではなく、協働を一ナイ論評」(The New York Times, January 25, 2013)

ハーバード大学のナイ (Joseph S. Nye, Jr) 教授は、1月25日付けの米紙、*The New York Times* に、“Work With China, Don’t Contain It”と題する論説を寄稿し、対中政策における協調の必要性を強調して、要旨以下のように論じている。

- (1) 最近中国を訪問した際、多くの中国当局者が「対中封じ込め」政策が既に定着し、オバマ大統領のアジア「回帰」の核心目標であるとしていることに驚かされた。中国人民大学の金灿荣教授は、「アジア回帰は極めて愚かな選択だ。米国は、何も達成できず、中国を苛立たせるだけである。中国を封じ込めることはできない」と言明している。封じ込めは時代錯誤であり、米国が今試みるべきことではない。封じ込めは冷戦初期、ソ連の経済的孤立とモスクワの軍事的拡張を阻止するための NATO などの地域同盟体制の形成を意味した。冷戦期における封じ込めは、事実上、貿易をせず、社会的にも接触しないことであった。しかしながら、現在の中国はかつてのソ連ではない。中国が世界的な覇権を求めているわけではなく、米国は中国と歴大な貿易関係を維持しており、また非常に多くの学生や観光客の交流がある。
- (2) 私 (ナイ) は、クリントン政権期の 1994 年に国防省の東アジア戦略に関与する仕事に就いていたが、2つの理由から封じ込めのアイデアを拒否していた。即ち、もし我々が中国を敵として扱うなら、我々は将来の敵を創り出すことになる。また、もし我々が中国を友人として扱うなら、我々はより平和的な未来への可能性を開くことができる。我々は、レーガン大統領が言った、「信じるが検証する」に倣って、「協調するがヘッジを設ける (“integrate but hedge”）」戦略を工夫した。米国は、中国の WTO 加盟を支持する一方で、1996 年に日米安保条約が東アジアの安定と繁栄の基礎であることを再確認した。クリントン大統領はまた、中国の台頭に対抗するためにインドとの関係改善に着手した。この戦略は、超党派の支持を受けてきた。ブッシュ大統領は、インドとの関係改善を続けながら、中国との経済的関係を深めた。当時のゼーリック国務副長官は、米国が「責任ある利害関係者」としての中国の台頭を受け入れることを明らかにした。オバマ大統領のドニロン国家安全保障問題担当補佐官は 2012 年 11 月、米中関係は「協調と競争の両面を持つ」と語っている。
- (3) 米国の強力な軍事的、経済的プレゼンスは、アジアのパワーバランスを維持するとともに、中国をして協調への選択を強いる環境を醸成する上で不可欠である。金融危機後、一部の中国人は米国が恒久的な衰退過程に陥り、新たな機会が到来したと間違っって信じ込んだ者もいたようで、日本、インド、韓国、ベトナムそしてフィリピンとの関係を悪化させた。「中国を封じ込めることができるのは、中国自身だけなのである。」しかしながら、米国のアジアにおける再均衡化は、攻勢的であるべきではない。我々は、過度の軍事力重視に対するジョージ・ケナンの警告に耳を傾けるべきであり、中国が包囲されている、あるいは危険に曝されていると感じさせないようにすべきである。世界の 2 大経済大国は、気候変動、パンデミック、サイバーテロあるいは核拡散との戦いに協力することから得ることが沢山ある。封じ込めは、台頭する中国に対処するための妥当な政策ツールでは全くない。

記事参照：Work With China, Don’t Contain It

<http://www.nytimes.com/2013/01/26/opinion/work-with-china-dont-contain-it.html?partner=rssnyt&emc=rss&r=1&>

## 2月1日「台湾、大平島にモバイル通信システム設置」(Want China Times, February 2, 2013)

台湾の中華電信が2月1日に明らかにしたところによれば、台湾は、南シナ海の大平島にモバイル通信システムを設置した。総額700万台湾ドル(23万6,000米ドル)で設置された通信システムは、同島駐留の海岸巡防署要員と周辺海域で任務を遂行する船舶乗員の通信用で、その覆域は0.49平方キロである。同島は、台湾南部の高雄から約1,600キロ南方にあり、100人強の海岸巡防署要員が駐留している。

記事参照：Taiwan launches mobile telecom system in Spratlys

<http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20130202000012&cid=1101>

### 【関連記事】

## 「台湾当局者、南沙諸島中洲礁に上陸」(South China Mourning Post, February 26, 2013)

台湾の国家安全保障会議が2月25日に明らかにしたところによれば、同会議の胡為真秘書長と高官一行は2月25日、大平島を訪問した。同島では、26日から5日間に亘って実弾演習が実施される。また、大平島東方3.1カイリにある中洲礁(Chungchou Reef)にも上陸し、台湾国旗を掲揚し、主権を誇示した。(備考：胡為真秘書長らは2012年8月31日にも上陸している。OPRF海洋安全保障情報月報2012年8月号1.3南シナ海関連事象参照)

記事参照：Senior Taiwan officials raise tensions with visit to Taiping Island

<http://www.scmp.com/news/china/article/1027416/senior-taiwan-officials-raise-tensions-visit-taiping-island>

## 2月1日「拡大する中国政府公船の役割と米国の対応—CNAS 研究員論評」(CNAS East and South China seas Bulletin, No.8, February 1, 2013)

米シンクタンク、CNAS (Center for a New American Security) の CNAS East and South China seas Bulletin, No. 8 は、ホスフォード (Zachary M. Hosford)、ラトナー (Ely Ratner) 両研究員による、“The Challenge of Chinese Revisionism: The Expanding Role of China’s Non-Military Maritime Vessels”と題する長文の論説を掲載した。筆者らは、中国の非軍事部門の海洋法令執行船舶による最近の行動はアジア太平洋地域における平和と安定に対する最も差し迫った脅威のひとつとなっており、かかる中国の行為は東アジアにおける海洋境界を再画定しようとする北京の取組みの根本的な進化を示しており、この新たな挑戦に対応するために米国は同盟国及びパートナーと共に新たな戦略的アプローチが必要になっているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国は、東・南シナ海における領有権主張を拡大するために、非軍事部門の政府公船を活用する意志と能力を益々誇示するようになってきている。ベトナム、フィリピン及び日本といった中国周辺国との局地的な係争において、中国の政府公船は、中国による威圧の尖兵として主導的な役割を果たしてきた。2つの同時進行する動向が特に不安定化を招いている。

第1に、中国海事諸機関の船舶が係争中の岩礁や島嶼の管轄権の現状に挑戦していることである。海洋における管轄権や主権的権利はしばしば事実上の管理やプレゼンスから演繹されることが多いので、北京は、係争中の海域を(中国の主権を主張するために)管制するか、あるいは他の関係国の管轄活動を妨害するために、非軍事部門の政府公船を活用している(このことが以前にはなかった現場での紛争を生起させている)。

第2に、中国の政府公船は、軽武装か非武装だが、水平線の向こうの海軍力としばしば連携していることである。中国は、軍事的威圧に非軍事部門の公船を活用することで、エスカレーションの可能性を高めるとともに、衝突発生時の対処速度を早めている。同時に、中国による政府公船の活用とその大胆な行動は、ついには中国公船による領海侵犯を撃退し、抑止するために、域内各国からの軍事的な対応を誘発しつつある。このことは、政府公船による活動が軍事力の介入を回避することになるとする中国の主張と矛盾している。

- (2) スカボロー礁や日本による尖閣諸島の実効支配に対する中国の挑戦は、米国の条約上の同盟国に対する威嚇であるが故に、由々しきことである。しかも、終焉を展望できないことが一層気掛かりである。中国は、主権主張を促進する好機を捉えることに熱意を示しており、中国当局は威嚇と占拠による「スカボロー・モデル (“Scarborough model”）」なる用語を口にしているという。中国の非軍事部門の政府公船の特異な使用は、米国の国益を損ない、米国の同盟国を挑発し、紛争につながりかねないという点で、地域の安全保障環境を不安定化させている。中国の現状を変更しようとする修正主義的動きを阻止することは容易ではないが、それが米国の主たる優先課題でなければならない。何故なら、主権的管轄権の現状が変更された後では、それを平和里に原状に戻すことは不可能ではないにしても、極めて難しいからである。
- (3) 従って、米国の政策立案者は、以下の4つの方法で、地域的安定を強化し、更新していかなければならない。

第1に、米国は、中国による威嚇に対する域内各国の強靱性を高めるために、各国の領海防衛能力を開発するために、各国に資金、訓練及びハードウェアを供与すべきである。多くの場合、各国の軍や沿岸警備隊は、既に自国の海洋防衛能力の強化のために多大な投資を行っており、米国は、海洋管轄分野における各国の取り組みを補完することができる。域内各国の能力が向上するにつれ、米国は、紛争をエスカレートさせ、中国の領有権主張を一層促進させる口実を与えないようにするために、北京に対して行動における慎重さと抑制の重要性を強調すべきである。

第2に、米国は、海上安全保障と海洋法令執行問題に中国を関与させる新しい方法を見出さなければならない。ホワイトハウス、国務省あるいは国防省の米政府高官は、中国の政府公船の威圧的な使用について、それぞれの中国側の当局者に懸念を表明すべきである。海上安全保障における重要な側面について懸念を表明することは、この問題が、それほど頻繁ではない2国間の沿岸警備隊や海洋法令執行機関同士の低レベルの対話ではなく、正規の外交チャンネルや軍事対話で扱われるべき課題であることを確認することになる。国務省はまず手始めに、中国外交部にこの問題に関する外交的取り扱いを伝えるべきである。このことは、米国がこの問題を深刻に受け止めるとともに、将来高級レベルでの継続的かつ実質的な2国間討議の枠組を用意していることを知らせるシグナルとなる。

第3に、大統領、国務長官及び国防長官は、東アジア首脳会議、ARF及びシャングリラ対話などの主要な地域フォーラムにおいて、それぞれの公式発言で非軍事部門の船舶の行動について懸念を表明すべきである。米国はまた、この地域の多国間の海上協力と活動を支援し続けなければならない。

最後に、米国の戦略家達は、この地域における米国のコミットメントの信頼性を高めるために、新たな抑止概念を検討しなければならない。拡大抑止は、遠隔な地理環境や非対称的な利害を考えれば、信頼性の維持が困難である。しかも中国による非軍事部門の船舶の活用は、伝

統的な報復概念を難しくしながら、一方で軍事介入の敷居を偽って低く見せかけることによって、米国の困惑を増幅させている。従って、米国は、侵略に対するにそれを超える報復の脅威を以て対抗するという、従来の抑止概念を拡充する必要がある。より効果的な抑止戦略は、侵略に対して同じような手段による報復で対応するだけでなく、漸進的な主権的利益の獲得という中国の戦術的勝利が一層の孤立を招くとともに、力の再均衡を促進するという形で北京を最終的な敗者にするような地域の安全保障環境を、同盟国、パートナー、国際規範そして制度によって作ることである。東アジアにおける抑止概念の再構築は、学者や政策立案者にとって今後の重要な課題である。中国の非軍事部門の船舶は中国の修正主義的取り組みの最前線にあり、従って、米国は、中国の威嚇と漸進主義的の流れを止めるために、より強固で包括的な戦略を開発する必要がある。

記事参照 : The Challenge of Chinese Revisionism: The Expanding Role of China's Non-Military Maritime Vessels

[http://www.cnas.org/files/documents/publications/CNAS\\_Bulletin\\_HosfordRatner\\_ChineseRevisionism.pdf](http://www.cnas.org/files/documents/publications/CNAS_Bulletin_HosfordRatner_ChineseRevisionism.pdf)

## 2月6日「グワダル港と『真珠数珠繋ぎ』戦略—ホルムズ論評」(The Diplomat, February 9, 2013)

米海大のホルムズ (James R. Holmes) 教授は、2月9日付の Web 誌、The Diplomat で、中国がパキスタンからグワダル港の運営権を取得したことに対して、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) パキスタンのグワダル港の運営権が、シンガポールの PSA International から中国国営、Overseas Port Holdings Ltd.に移管されることになった。この移管は特に驚くべきことではない。しかし、インド政府関係者は、インド亜大陸の西端に中国が進出してくることに懸念を表明している。グワダルのコンテナ港を改良すれば、軍艦の入港も可能になるので、インドを海上から取り囲む中国の海軍基地ネットワーク、「真珠数珠繋ぎ」戦略の一環になるのではないかと、インドの多くの専門家は懸念している。インド・太平洋地域では、一種の連鎖反応 (a sort of cascade effect) が起きている。即ち、西太平洋では、中国が包囲されることを懸念し、一方南アジアでは、中国が包囲する意図を持ったパワーと見られている。また、西太平洋では、中国が海洋覇権国である米国に対抗する台頭する海軍パワーと見られており、他方南アジアでは、インドは中国を将来の海洋覇権国と見ている。しかし、現時点では、インドは心配のし過ぎである。
- (2) 海軍基地についてのマハンの評価基準によれば、第1の基準は地図上の位置であり、重要なシーレーンやチョーク・ポイントに近いかどうかである。第2の基準は基地の抗堪性であり、自然の要塞かあるいは要塞化が可能かどうかである。第3の基準は資源であり、周辺地区からの補給または船舶による補給が可能かどうかである。この基準に従えば、グワダル港は、インドの西にありホルムズ海峡に近接しており問題ないが、抗堪性はなく、補給も困難である。同港は、パキスタンの沿岸から突き出た狭い土地にあり、航空機やミサイルによる攻撃の絶好の標的となる。補給は、反乱に悩まされているバルチスタン経由でなければならない。従って、マハンなら、中国にグワダル港を推薦しないであろう。
- (4) マハンの3つの基準にもう1つ加えるとすれば、同盟関係への配慮ということになる。イスラマバードが平時に中国海軍による同港へのアクセスを認めるとしても、有事において同港の利用を認めるとは思われない。同港の潜在的な経済的価値が極めて大きく、パキスタンの政権

が危機的状況になることでもない限り、「真珠数珠繋ぎ」戦略に便宜を図ることを避けると見られる。その代償が余りにも大きいからである。中国がインド洋への海軍力の進出に関心を持っていることは疑いないが、当面は、将来のオプションを確保しようとしているだけである。インドは警戒すべきではあるが、怖れ過ぎることはない。天が落ちて来ることがあるとしても、今ではない。

記事参照：Gwadar and the “String of Pearls”

<http://thediplomat.com/the-naval-diplomat/2013/02/09/gwadar-and-the-string-of-pearls/>

2月28日「日比海洋安全保障関係—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, No. 037, February 28, 2013)

シンガポールの S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS) の上席分析者、Julius Cesar I. Trajano は、2月28日付の RSIS Commentaries で、日比海洋安全保障関係について論評し、要旨以下のように述べている。

- (1) 日本はフィリピン沿岸警備隊に 10 隻の巡視艇を供与することを明らかにしているが、これは日比両国の戦略的パートナーシップを活性化する前例のない措置である。両国の外交官・海事専門家はまた、2月22日にマニラで、南シナ海における海洋協力、海洋安全保障、海賊対処、漁業問題及び海洋科学調査などについて話し合った。
- (2) 両国の海洋協力の活性化の背景には、2つの要因がある。即ち、中国の拡張主義的脅威に対する認識の共有、そしてフィリピン政府の国内政治的経済的思惑である。安倍政権の再登場によって、日本は自らの東南アジア回帰を図りつつあり、フィリピンはこの動きの中で重要な役割を果たし得る。他方、フィリピンは、自国の防衛能力を強化するために、日本を含む域内の友好国との関係を活性化させつつある。両国の安全保障協力の活性化は、東・南シナ海における北京の高圧的な姿勢に対する対応である。
- (3) 今後 18 カ月以内に供与されると見られる巡視艇は、南シナ海の世界軍バランスに影響を与えるものではないが、フィリピンの海洋監視能力を強化するとともに、東南アジアに対する日本の戦略的足がかりを強めることになろう。フィリピン沿岸警備隊は、南シナ海における中国の海洋活動をモニターすることで日本を支援できるし、また日本にとっても、南シナ海は尖閣諸島における中国の動向を占うテストケースである。更に、日本は、フィリピンが自国の領有権主張を強めることで、中国の海洋監視機関の関心と資源が東シナ海と南シナ海に分散されることを期待できる。また、フィリピンの能力強化は、日本にとって死活的に重要な南シナ海のシーレーンにおける航行の自由を護ることに貢献する。両国の海洋協力の活性化は、より大きな文脈、即ち南シナ海問題の国際化というフィリピンの努力からも評価できる。フィリピンは、中国の高圧的姿勢に対処するために、広く友好国からの支援を求めてきた。マニラはまた、この問題を国際仲裁裁判に持ち込んだ。
- (4) 両国関係における「中国ファクター」は重要だが、日本は、フィリピンの経済成長にとっても重要である。中国は、ASEAN 諸国の最大の経済パートナーだが、日本は、フィリピンの最大の貿易相手国で、2012年の総額は130億米ドルを超えている。日本は、フィリピンの最大の輸出市場で、また2012年のフィリピンへの対外投資額、15億米ドルの35%前後を占めている。

記事参照：Japan-Philippine Relations: New Dynamics in Strategic Partnership

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS0372013.pdf>

### 3月7日「地域的安全保障構造における台湾、高まるその重要性—在台北ジャーナリスト論評」 (The Diplomat, March 7, 2013)

在台北ジャーナリストのコール (J. Michael Cole) は、3月7日付けの Web 誌、The Diplomat に、“Taiwan’s Regional Security Profile Grows”と題する論説を寄稿し、台湾がこの地域で発展しつつある安全保障構造の中で、受け入れ可能な構成要素としての役割を静かに切り拓きつつあるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 台湾の状況が微妙に変化したのは2年前であった。全くの偶然の一致というわけではないが、この変化は、米国が中国に対抗するために、アジアへの「戦略的シフト」あるいは「回帰」を表明したのとほぼ同時期である。中国がその外交的、軍事的力を誇示し、東・南シナ海問題で近隣諸国に脅かすにつれて、アジア太平洋地域の国々は、中国が言う「平和的台頭」なるものを再考し始めた。このプロセスには、オーストラリアのダーウィンへの米海兵隊の配備の受け入れ、シンガポールへの最終的には4隻の米沿岸戦闘艦のローテーション配備など、多くの決定が含まれているが、同時に、域内諸国をして、この地域における台湾の役割、そして台湾と如何に安全保障問題で協力できるかについて、改めて目を向けさせることになった。
- (2) 馬総統の「善意」にもかかわらず、北京がこの島を1,600発以上の短・中距離弾道ミサイルで威嚇するとともに、「再統一」の手段として軍事的選択肢を排除しないということ、台北は誠に遅まきながら気付きつつある。北京は、外交的には停戦状態にあるにもかかわらず、民主主義国家台湾が国際社会の中で演ずべき資格のある役割を容赦なく妨害してきた。他方、台湾が緊密な兩岸関係の水面下で、攻勢的なミサイル・プログラム—射程約650キロの対地攻撃巡航ミサイル、「雄風ⅡE」の大量生産や射程1,500キロの地対地ミサイルの開発計画などによって、中国の好戦的態度に対応しているのは、驚くべきことではない。
- (3) 恐らくより重要なことは、中国に対するヘッジの必要性を認識した台湾の安全保障機構がこの地域と関わるのがより受け入れやすくなってきたことである。中国に関する地域の懸念と台湾の募る不安—米国によって見捨てられる恐怖によって一層高まる感情が相俟って、台湾に行動の余地をもたらし、そして台北は立ち止まらなかった。台湾の不安定な地位と馬総統の中国との関係改善への決意を考えれば、台北が北京と不和になることを避けながら、一方でこの地域に目立たないように、そして多くの場合、非公式に関与してきたことは、理解できることである。在台湾の外国高官が匿名を条件に3月に筆者(コール)に語ったところによれば、近年見られなかった頻度で、情報関係者のトップを含む安全保障問題に関わる閣僚級の台湾高官が、域内諸国に招かれ、当該国のカウンターパートと対話を行っているという。在台北の日本当局者が筆者に語ったところによれば、台北と東京の間における安全保障問題に関する対話も、尖閣問題にも関わらず、依然健全であるという。時を同じくして、総額13億米ドルの米レイセオン社製の強力な広域の早期警戒レーダーシステムが2月初めに台中の新竹で運用を開始した。また、シンガポール軍は、長年、台湾に訓練拠点を置いてきたが、公式的には常に台湾軍とは別に訓練してきた。シンガポール国防省が今後、域内で他国と実施しているような共同訓練を台湾軍と行うかどうか分からないが、シンガポールは、台湾と緊密に連携することで予想されるリスクをある程度許容する意志を示すようになるかもしれない。
- (4) 北京は、その振る舞いが域内の他の諸国に脅威と受け取られなかった時期には、台湾を最も上手く孤立させることができた。中国の過去2年間の好戦的態度は「台湾問題」の中立化に成功した直接的な結果であったかもしれないが、このことは今や、この地域における台湾の重要



性を低めるよりはむしろ高めるという逆効果を招きつつある。

記事参照：Taiwan's Regional Security Profile Grows

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/03/07/taiwans-regional-security-profile-grows/>

### 3月22日「中国、アイスランドの土地に触手—疑惑を高めるその狙い」(The New York Times, March 22, 2013)

3月22日付の米紙、*The New York Times*が報じるところによれば、中国共産党中央宣伝部出身で北京の土地デベロッパー、黄怒波・中坤集团董事长は、アイスランドのグリームススタージル(Grimsstadir)地域に土地を取得し、中国富裕層向けの豪華ホテルと「エコ・ゴルフコース」の建設を目論んでいるという。同紙は、要旨以下のように報じている。

- (1) アイスランドの内務相は、これはまともな計画ではないし、外国人の土地取得を規制する国内法を理由に2012年にこれを断った、と語った。その上で、同内相は、「われわれは、この計画を地政学的視点から見直し、その動機を疑って見なければならぬ」と指摘した。中坤集団は現在、ゴルフなど考えられない同国でも特に不毛の大地を100平方マイルにわたって購入する代わりに、長期リース協定の締結を求めている。中坤集団が2012年にアイスランド政府に提出した計画は、「グリームススタージルは、遠隔地に環境に優しいエコリゾートを開発するという我々の戦略計画に完全にマッチした場所である」としている。計画では、客室100の五星クラスのリゾートホテル、ヴィラ、ゴルフコースが建設されるという。中坤集団は2012年、中国国営の中国開発銀行から約8億ドルの融資を受けることになっており、これはアイスランドを含む中坤集団のプロジェクトに対する融資とされる。
- (2) 中坤集団の計画が疑惑を高めているのは、その背後に中国政府当局の思惑があると見られているからである。例えば、中坤集団がグリームススタージル地域の小さな滑走路を改修し、航空機を10機購入するという提案は、中国の空軍基地になるのではとの疑惑を生んだ。また、この地域が石油資源海域に近い同国北東部沿岸の深いフィヨルドに近接していることから、中国が海軍施設を建設し、北極圏の天然資源にアクセスすることを狙っているとの疑惑を高めた。荒唐無稽な噂では、中国がミサイル監視のリスニングポストを建設し、軍人がホテルの従業員やゴルフ場のキャディーに偽装してやってくるというのものもある。中坤集団の副董事長は、こうした疑惑や噂を一蹴し、「グリームススタージル地域は、中国の平和と閑静さを求める市場要求から選ばれた。今や多くの中国人は、汚くて騒々しい場所に旅行することを好まない」と語った。
- (3) アイスランドは、NATO加盟国であり、北極海の海氷の縮小に伴って、重要なシーレーンとなる北方航路に跨って位置している。同国外相によれば、中国は、北方航路とアイスランドを同航路の輸送ハブとすることに関心を示している。同外相は、黄怒波が生み出したこうした疑惑や噂は決して中国のためにならない、と指摘している。北京がグリーンランドに、そして北極圏地域に近いアイルランドに大きな関心を持っていることはよく知られている。中国は現在、欧州諸国とは初めてレイキャビックと自由貿易地域協定を交渉中である。また、中国の砕氷船、「雪龍」は2012年夏に、北京の北極評議会におけるオブザーバーの地位獲得運動の一環として、同国に寄港した。中国は、レイキャビックの外国公館としては最大規模の大使館を開設しているが、駐在外交官はわずか7人に過ぎない。

記事参照：Teeing Off at Edge of the Arctic? A Chinese Plan Baffles Iceland

[http://www.nytimes.com/2013/03/23/world/europe/iceland-baffled-by-chinese-plan-for-golf-resort.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2013/03/23/world/europe/iceland-baffled-by-chinese-plan-for-golf-resort.html?_r=0)

### 3月25日「インド、海洋問題で日本を支持」(The Times of India, March 29, 2013)

来日中のインドのクルシード外相は、3月25日に立教大学で講演し、公海上における航行の自由について、“India stand with Japan”と述べ、インドが日本と同じ立場にあることを明確にした。クルシード外相は、その理由として、「大量の石油や天然ガスを輸入している日印両国にとって死活的に重要な、公海上における航行の自由を含む海洋コモンズの安全確保について、両国は協力しなければならない」と強調した。その上で、外相は、「こうした両国の協力はいかなる第三国をも対象としたものではなく、両国の軍のインターオペラビリティに関する価値ある知識と経験を得るためである」と述べた。

記事参照：India backs Japan on maritime security to fend off China

<http://timesofindia.indiatimes.com/india/India-backs-Japan-on-maritime-security-to-fend-off-China/articleshow/19268117.cms>

## 4. 海運・造船・港湾

### 1月30日「パキスタン、グワダル港運営をシンガポールから中国に移管」(The Times of India, January 30, 2013)

パキスタン政府は1月30日の閣議で、グワダル港の運営管理をシンガポールの The Port of Singapore Authority から中国の China Overseas Port Holdings Limited に移管することを承認した。同港の開発には中国が主たる役割を果たし、建設費2億5,000万米ドルの内、約75%を負担した。移管時期は明らかにされていない。パキスタンのカイラ情報相によれば、中国は同港運用のために新たな投資を行う。同相は、グワダル港が間もなく新たな運用体制の下でパキスタン経済に貢献してくれるであろう、との期待を表明した。中国は最近、もし港湾運営の権利を与えられれば、新たに20本の埠頭を建設するとの意向を表明していた。

記事参照：Pakistan approves transfer of Gwadar port to China

<http://timesofindia.indiatimes.com/world/pakistan/Pakistan-approves-transfer-of-Gwadar-port-to-China/articleshow/18262051.cms>

#### 【関連記事】

### 「中国、グワダル港の運営権取得」(Global Times, February 19, 2013)

中国国営、Overseas Port Holdings Ltd、Gwadar Port Authority および The Port of Singapore Authority (PSA) からの代表者は2月18日、パキスタンのイスラマバードで、グワダル港の運営権の移管に関する協定に調印した。式典に出席した、パキスタンのザルダリ大統領は、運営権の移管協定は中国パキスタン関係の新たなスターとなる、と述べた。中国への運営権の移管とグワダル港の地理的位置が、地域的さらには世界的関心を高めている。イラン海軍司令官は2月17日、イランはグ

ワダル港から西に約 30 キロにあるパサバンドル (Pasabandar) に新たな海軍基地を建設することになろう、と語った。また、インドも懸念を強めており、運営権の移管を、アラビア海における潜在的な海軍基地を中国に与えるもの、と見ている。これに対して、パキスタン駐在の中国大使は、いかなる国も中国とパキスタンの協力関係を懸念するに及ばず、中国が同港を軍事目的に利用するとの憶測は全く根拠がない、とパキスタンのメディアに語っている。中国による同港の運営は中国の輸入石油の 80%以上が通峡するマラッカ海峡を迂回する重要な措置と、広く見なされている。第 12 期 5 カ年計画の下、中国は、グワダル港と新疆ウイグル自治区の喀什 (Kashi) とを結ぶ鉄道とハイウェイの建設を加速するとしている。喀什の地方当局は、「完成すれば、鉄道は、物資とエネルギー資源の輸送回廊となり、中パ関係を一層深化させることになろう。グワダルの運営権の取得と将来的な鉄道路線は、喀什を中央アジアの補給センターにするという戦略を実現する上で力となろう」と語っている。一方で、中国のエネルギー専門家の 1 人は、中国のエネルギー供給におけるグワダル港の役割は過大評価されており、石油パイプラインの建設コストと鉄道による石油輸送コストは高く付くであろう、と見ている。この専門家は、エネルギー資源の代替輸送ルートとしてパキスタンから中国へのルートに依存することは最後の最後的手段で、ほとんどあり得ない世界戦争でもない限り、マラッカ海峡が封鎖されることはあり得ない、と指摘している。

記事参照 : China takes over Gwadar Port

<http://www.globaltimes.cn/content/762444.shtml>

## 2 月 1 日「パナマ運河拡張、通航可能 LNG タンカー大幅増」(gCaptain, Bloomberg, February 1, 2013)

パナマ運河拡張計画 (第 3 閘門計画) は、6 年前に 52 億 5,000 万米ドルの予算で始まった。運河の太平洋側と大西洋側に 2 つの閘門を建設する拡張計画は 2015 年 6 月に完了することになっているが、これは当初計画より 6 カ月遅れである。IHS Fairplay のデータによれば、運河の拡張によって、新たに約 2,600 隻の乾物貨物船、原油タンカーおよび LNG タンカーが通航可能になる。世界中の 369 隻の LNG タンカーの内、80%強が通航できるようになる (現在では 10%以下)。コンテナ船については、現在通航可能な 3,994 隻に加えて、新たに 650 隻が通航可能となる。また、石炭、鉄鉱石および穀物を積載する、ばら積船は新たに 1,697 隻が通航可能となる。拡張計画が完了すれば、世界第 3 位の発電用石炭の輸出国、コロンビアからのアジア向け、ばら積船は、価格面で第 2 位の輸出国、オーストラリアに対抗できるようになると見られる。また、現在の 2 倍、12 万トンの積載能力を持つ乾物貨物船が通航可能になり、米国のメキシコ湾岸から中国向けの大豆輸出も増大が期待されている。

記事参照 : Panama Canal Expansion Will Likely Be Central to US LNG Export Trade

<http://gcaptain.com/panama-canal-expansion-central/>

### 【関連記事】

#### 「マースクライン、パナマ運河の使用中止」(gCaptain, March 11, 2013)

世界最大のコンテナ船会社、Maersk Line は今後、アジアから米国東岸向けのコンテナ輸送にパナマ運河を使用しないことを明らかにした。3 月 11 日に同社の CEO がシンガポールで明らかにしたところによれば、Maersk Line は今後、4,500TEU コンテナ船 2 隻でパナマ運河を使用する代わりに、一度に最大 9,000TEU を積載できるコンテナ船 1 隻でスエズ運河を利用することになろう。同社のパナマ運河利用の最終船は 4 月 7 日で、スエズ運河利用の最初のコンテナ船はその 1 週間後となる。同

社によれば、所要船舶が半分になる方が経済的であり、またパナマ運河の通航料金の値上がりもその理由のひとつで、4,500TEU コンテナ船 1 隻当たりのパナマ運河通航料金はこの 5 年間で、45 万米ドルと 3 倍増となった。スエズ運河利用では、中国から米東岸までの距離がパナマ運河経由より約 4 ~5%長くなるという。パナマ運河は現在、52 億 5,000 万米ドルで拡張中であり、当初予定より 6 カ月遅れの 2015 年 6 月までに完了することになっている。

記事参照 : Maersk Line Ships Will No Longer Transit Panama Canal

<http://gcaptain.com/maersk-line-ships-longer-transit/>

### 2 月 15 日「世界最大の重量物運搬船、処女航海へ」(gCaptain, Bloomberg, February 15, 2013)

オランダの Dockwise Ltd.によれば、同社所有の世界最大の重量物運搬船、*Dockwise Vanguard*はこのほど、韓国巨済島の現代重工造船所近くの深水湾で、重量 5 万 6,000 トンの世界最大の半潜没型掘削プラットフォーム、Jack / St. Malo platform を搭載した。ほぼ 2 日間にわたる固定作業を経て、2 月 12 日に米テキサス州イングルサイドに向けて処女航海に出発する。到着予定は 4 月半ばである。Dockwise Ltd.によれば、*Dockwise Vanguard*の最大積載量は 11 万トンである。

記事参照 : Dockwise Vanguard Loads Largest Offshore Platform on Maiden Voyage

<http://gcaptain.com/dockwise-vanguard-loads-largest-offshore-platform-on-maiden-voyage/>

For detail on *Dockwise Vanguard*, see following URL;

<http://www.dockwise.com/vanguard/>

### 3 月 26 日「インドネシア、カリバル港の建設開始」(Seenews Shipping, March 26, 2013)

インドネシア国営、Indonesian Port Corporation (IPC, or Pelindo II) は 3 月 26 日、ジャカルタ北部にカリバル (Kalibaru) 港の建設を開始した。総建設費は 40 億米ドルである。第 1 段階の建設計画では、23 億米ドルで、450 万 TEU の処理能力を持つ 3 つのコンテナ・ターミナルと 940 万立米の処理能力を持つ 2 つのガソリン・ターミナルが建設される。これらの施設は、2014 年までに運用可能になると見込まれている。カリバル港は完成すれば、1,300 万 TEU の処理能力を持つ。同港は、Pelindo II 傘下の PT Pengembang Pelabuhan Indonesia (PPI) によって運営される。

記事参照 : Construction of Indonesia's USD-4bn Kalibaru Port starts

<http://shipping.seenews.com/news/construction-of-indonesias-usd-4bn-kalibaru-port-starts-343135>

## 5. 海洋資源・エネルギー・環境・その他

### 1 月 17 日「米海軍掃海艦、フィリピンのサンゴ礁で座礁」(The Washington Post, AP, January 17, 2013)

米海軍掃海艦、USS *Guardian* は 1 月 17 日、フィリピンのマニラ西方の元米海軍基地、スービック湾への寄港後、マニラ南東 640 キロのスルー海にある世界遺産、トゥバタハ国立海洋公園内のサ

ンゴ礁で座礁した。乗組員は無事であった。フィリピン政府の保護海域管理委員会会長は、同艦からの油漏れはないが、艦首の約 15%がサンゴ礁に突っ込んでおり、サンゴ礁がどの程度の損傷を受けているか不明であるが、損傷したサンゴ礁の損害賠償として、平米当たり約 300 米ドルの罰金を科す、と語った。

記事参照 : US Navy ship runs aground on coral reef in Philippines; crew safe

[http://www.washingtonpost.com/world/asia\\_pacific/us-navy-ship-runs-aground-on-coral-reef-in-philippines-crew-safe/2013/01/17/4f82e6c8-6071-11e2-bc4f-1f06fffb7acf\\_story.html](http://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/us-navy-ship-runs-aground-on-coral-reef-in-philippines-crew-safe/2013/01/17/4f82e6c8-6071-11e2-bc4f-1f06fffb7acf_story.html)

Map : <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0025326X9900243X>

## 【関連記事 1】

### 「米海軍掃海艦、現場で解体へ」(Defense News, January 28, 2013)

米海軍によれば、鋸の歯のようなサンゴ礁の間につかまり、フィリピンで環境と政治上の懸念となっている、掃海艦、USS *Guardian* は、細かく切断され、一片一片取り外されることになる。米太平洋艦隊広報官によれば、艦を曳航して離礁させるにはあまりにも損傷が酷すぎるため、この方法がサンゴ礁への更なる損傷を最小限に抑えるための唯一の選択肢であるという。現在、2 基の船載の重荷重リフト・クレーンが座礁現場に向かっており、1 月 27 日に到着した。解体作業には 1 カ月以上を要すると見られる。米第 7 艦隊が 1 月 28 日に発表したところによれば、同艦の燃料は全て抜き取られ、現在、その他の装備の撤去が行われている。79 人の乗組員は、座礁数時間後の 1 月 17 日遅くに離艦した。太平洋艦隊広報官は、あらゆるレベルでフィリピン沿岸警備隊、海軍及び政府当局と緊密に協力していく、と強調した。

フィリピン政府は、同艦が何故、通常の船舶航行が禁止されている保護海域のユネスコ世界遺産海域を航行していたのか、また同艦がこのサンゴ礁に向かっていているとの地方当局の警告を無視したといわれるが何故か、ということを問題視している。米海軍は 1 月 18 日、同艦の使っていたデジタル海図がこのサンゴ礁の正確な位置を約 8 カイリ間違えて記載していたことを明らかにした。米海軍とこのデジタル海図の製造者である米国家地球空間情報局 (The National Geospatial-Intelligence Agency) は、トゥバタハ岩礁を含む 3,700 枚以上のデジタル海図を再調査し、トゥバタハ岩礁に加え、チリ沖で別の間違いを発見した。これらの誤りが修正されたので、米海軍の航海担当責任者は、このデジタル海図の精度を信頼すると宣言した。

USS *Guardian* は、複合材で建造された対機雷戦艦で、満載排水量 1,312 トン、全長 224 フィート、幅 39 フィートの米海軍の規格では小艦艇である。同艦は、*Avenger* 級 14 隻中の 5 番艦で、1989 年に就役した。同艦は、その経歴のほとんどが第 7 艦隊所属であり、現在は日本の佐世保に配備されている。米海軍によれば、同艦の船体は、サンゴ礁で穴を開けられ、幾つかの居住区画は浸水している。また左舷のほとんどのグラスファイバーが剥離しており、その下の木製船体が剥き出しになっている。

USS *Guardian* の損失は、海軍の対機雷戦艦隊にとって深刻な打撃となる。現在、14 隻の対機雷戦艦の内、USS *Guardian* を含む 12 隻が極東とペルシャ湾地域に前方展開しているか、あるいはその他の海域で任務に就いている。1980 年代後半から 1990 年代初めにかけて建造された *Avenger* 級は、新たに配備される沿岸戦艦 (LCS) に代替されることになっていたが、LCS の配備の大幅な遅れで相当な費用が *Avenger* 級の改良に投入されてきた。

今回の事故は、ここ数年着実に強化されてきた米比軍事関係を損なうことにもなった。アキノ三世

大統領は今回の事件に抗議し、フィリピン政府はこの事件を独自に調査している。フィリピン当局は、約 1,000 平米のサンゴ礁が破損したと主張している。第 7 艦隊のスィフト司令官は 1 月 20 日、この事件を謝罪する声明を出し、「海を保護する者として、また自身船乗りとして、この事件がトゥバタハ岩礁に引き起こした損害を誠に遺憾に思う。我々は、トゥバタハ岩礁自然公園の意義と世界遺産としてのその重要性を承知している。その保護は重要であり、我々は、海洋環境を保護し、保全する真摯な義務を負っている」と述べた。

記事参照 : Trapped U.S. Navy Minesweeper To Be Broken Up

<http://blogs.defensenews.com/intercepts/2013/01/trapped-u-s-navy-minesweeper-to-be-broken-up/>

### 【関連記事 2】

「USS *Guardian*、解体、離礁作業、難航」(gCaptain, February 6, and February 27, 2013)

米海軍掃海艦、USS *Guardian* は 1 月 17 日、マニラ南東 640 キロのスルー海にある世界遺産、トゥバタハ国立海洋公園内のサンゴ礁で座礁した。フィリピン国営、The Philippines News Agency が 2 月 6 日付けで報じるところによれば、フィリピン沿岸警備隊のアイソレナ (RADM Rodolfo Isorena) 司令官は、USS *Guardian* の解体、離礁作業が 4 月までかかるかもしれない、と語った。作業計画によれば、サンゴ礁の新たな損傷を回避するとともに、作業効率を高めるため、USS *Guardian* を現場で解体し、各部分毎に撤去することになっている。同艦の 1 万 5,000 ガロンの燃料とその他の海洋汚染物資の抜き取りおよび除去作業は、1 月 25 日までに完了している。現在までのところ、約 4,000 平米のサンゴ礁が損傷していると見られる。

現場海域での作業は悪天候などで難航していたが、現場責任者のフィリピン沿岸警備隊パラワン管区のエバンジェリスタ (Commodore Enrico Efren Evangelista) 司令官が 2 月 27 日に明らかにしたところによれば、サルベージ・チームは既に、煙突部分の撤去を終わり、船首部分のソナー装備と露天甲板下の装備の撤去を始めている。現在、同艦の周辺には、クレーン・バージ船、JASCON-25、SMIT *Borneo*、米海軍の USNS *Salvor*、USNS *Safeguard*、USNS *Wally Schirra*、タグ、M / Tug *Archon Tide*、M / Tug *Intrepid*、M / Tug *Trabajador 1*、バージ、*Barge S-7000*、およびフィリピン沿岸警備隊巡視船、BRP *Pampanga* が集結している。エバンジェリスタ司令官によれば、サルベージ・チームは、サンゴ礁の新たな損傷を避けるために、同艦から流出した資材の回収にも務めている。

記事参照 : USS *Guardian* Salvage Could Take Months

<http://gcaptain.com/uss-guardian-salvage-could-take-months-report/>

Deconstruction of USS *Guardian* Commences

<http://gcaptain.com/deconstruction-guardian-commences/>

### 【関連記事 3】

「フィリピン海域での USS *Guardian* の座礁事故：その長期的影響—ベイトマン論評」(RSIS Commentaries, No. 31, February 15, 2013)

シンガポールの S. Rajaratnam School of International Studies (RSIS) の 2 月 15 日付けの RSIS Commentaries, No. 31 に、ベイトマン (Sam Bateman) 上席研究員による、“Grounding of USS *Guardian* in Philippines: Longer-term Implications”と題する論説を掲載した。ベイトマンは、フィリピンの海洋保護区における掃海艦、USS *Guardian* の座礁事件が、フィリピンで反米抗議を引き起

こすとともに、米国にとって長期的な問題として域内の海域における軍艦の通航権に対する強固な態度に直面することになりかねないとして、要旨以下のように述べている。

- (1) *USS Guardian* は1月17日、スールー海のトゥバタハ国立海洋公園内のサンゴ礁で座礁した。この海域はユネスコの世界遺産として登録されている。米海軍は、同艦の損失とサルベージ費用に加えて、長期的な政治的、戦略的コスト負担にも直面しそうである。座礁事件によって、既にフィリピン全土で反米抗議が高まっており、米軍のプレゼンスの復活を問題視するデモ参加者もいる。しかしながら、より深刻な結果は、他国の群島水域や EEZ 内における軍艦の行動に対して、厳しい態度をとる国が出てくるかもしれないことである。米国は、域内の海域における航行の自由については確固たる立場を採っており、航行の自由を制限しかねない、沿岸国の規則や規制に対して常に反対してきた。一部の沿岸国は、米国のこの立場を、隣接海域、特に EEZ における自国の権利と義務に対する無礼な態度と見なしている。
- (2) フィリピンは、国連海洋法条約 (UNCLOS) の規定に基づく群島国家である。フィリピン群島内の海域は群島水域であり、この水域を通じて全ての船舶は無害通航権を持っている。しかし、この権利は、特定の状況の下で停止することができる限定的なものである。また、権利を行使する軍艦の通航に関して、幾つかの具体的な制限事項も含まれている。中国、フィリピン、インドネシアなど一部の沿岸国は、群島水域又は領海における軍艦の無害通航に当たっては、当該国に事前通知を求める法律を制定している。UNCLOS は、群島航路帯 (ASL) の通航権 (第54条) を導入している。これは無害通航権よりも更に自由で、軍艦が通常の航行活動をほとんど停止されることなく、通航できる。しかしながら、通航は、群島国家によって指定された ASL を航行するか、あるいは ASL が指定されていない場合は、通常の国際航行に使用されている航路を航行しなければならない。フィリピンは ASL を指定していないが、*USS Guardian* が通航していた、パラワン諸島北端のミンドロ海峡と (マレーシア) サバ州とスールー諸島間のシプトゥ水道までのスールー海を縦断する航路は、ASL と同じような航路である。この航路は、オーストラリア北西部と中国の間を航行する大型の鉄鉱石運搬船及び LNG タンカーを含む、商業用船舶の通航に広く利用されている。米海軍は当然ながら、*USS Guardian* が事前通知を求められない ASL の通航権を行使していた、と主張するであろう。しかしながら、この事件によって、フィリピンは、軍艦の通航に関する事前通知を強く主張するようになるかもしれない。これは、米国との係争に発展し、米比2国間関係を損なうことになりかねない。
- (3) 軍艦は、沿岸国又は群島国の法律に拘束されないという国家主権による免責特権を有する。しかしながら、ほとんどの国の海軍は通常、沿岸国によって規定された環境規制、例えば、指定された海洋公園での航海上の制約などに従っている。*USS Guardian* の艦長は、免責特権を盾に強硬路線をとったようである。フィリピンの海洋公園管理官が同艦に対してサンゴ礁に近づいていることを無線で警告したと、報じられている。艦長は、これに対し米国大使館に苦情を上げると主張したという。その後、この管理官は、同艦乗組員から状況調査を拒まれている。米国にとって *USS Guardian* の事故がもたらす最も深刻な政治的後遺症は、一部の域内諸国が、自国領域内における米海軍の行動に対して、例え米国による法的及び戦略的理由から強い異議に直面することになっても、より強硬な対応をとるようになるかもしれないことである。

記事参照 : Grounding of *USS Guardian* in Philippines: Longer-term Implications

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS0312013.pdf>

### 3月12日「日本、メタンハイドレートからのガス採取成功—世界初」(日本経済新聞電子版、2013年3月12日)

日本政府は3月12日、渥美半島から志摩半島の沖合で、海底にあるメタンハイドレートからガスの採取に成功したと発表した。天然ガス成分を多く含み、「燃える氷」とも呼ばれるメタンハイドレートを海底で分解し、ガスを産出したのは世界でも初である。水深約1,000メートルの海底から約300メートル掘り進めたところに分布するメタンハイドレートは、高压で存在し、圧力を下げることでガスが分離する。同海域には日本の天然ガス消費量の10年以上のメタンハイドレートがあると推定されており、1月から試掘準備を進めていた。

記事参照：メタンハイドレートからのガス採取成功 世界初

[http://www.nikkei.com/article/DGXNASDF1200E\\_S3A310C1EB2000/](http://www.nikkei.com/article/DGXNASDF1200E_S3A310C1EB2000/)

#### 【関連記事】

#### 「日本の成功、ロシアも大きな関心」(TV Дождь, March 13, 2013)

日本政府の発表は、エネルギー大国のロシアでも「海底のガス—ガスプロム社の新たな脅威」として、3月12日夜のTV番組「ЗДЕСЬ и СЕЙЧАС」で報じられた。ロシアの政府系天然ガス最大手ガスプロムが、「将来アジアは、ロシア産ガスの主要な輸出先になる」との見通しを明らかにした矢先に、日本が自前のガス調達の可能性に成功した。経済評論家のレフ・パルホメンコは、「日本がメタンハイドレートからガスを産出することに初めて成功した。これは、掘削技術におけるブレークスルーでもあり、ガスプロムを脅かすことにもなるだろう」と指摘している。

日本の成功が今後ロシアに及ぼす影響について、ロシアのVNIIO (The All-Russia Scientific Research Institute for Geology and Mineral Resources of the Ocean) 研究所の副所長は以下のように指摘している。

- (1) 日本が公表した、ハイドレートからのメタンガス産出は、今日の技術開発の先端にある。日本はエネルギー資源を持っていない。そこで日本は、自国のEEZ内に莫大な量のハイドレートがあると知るやいなや、その調査に莫大な資金を投じた。メタンハイドレートは、日本だけではなく、米国の西海岸や南米、大西洋にもある。ロシアもまた、バイカル湖、黒海、カスピ海、オホーツク海でメタンハイドレートが発見されている。今後、ロシアもハイドレートからガスを産出することになれば、真っ先にオホーツク海からになるだろう。
- (2) メタンガスを工業的規模で適用できる程度までガス産出技術を進歩させるには、少なくとも10年、あるいは20年、30年とかかるかもしれないが、いつかその時が来ることは明らかだ。日本では既に、100年先まで賄えるだけのハイドレートが見つかっているという。2000年初頭、ガスプロムの関係者は、ロシア産ガス販売の主な市場は米国になると発言していた。そのためヤマル半島に、LNGターミナルの建設を含む、大規模な資源開発を計画した。しかしこのようなプロジェクトは、未だ始動せず、米国へのガス輸出など論外である。シェールガス革命は、この先数年内にも、米国自身がエネルギー輸出国となることを可能にした。このことが明らかになった時、ガスプロムは「(ロシア産ガス) 東アジアへ」と発表したのである。アジアは、世界の経済成長の中心であり、エネルギー需要が益々拡大しているのだから、全く妥当であろう。アジアの中でも、主なガス輸入国の1つが日本である。ガスプロムも日本を狙っていた。ここにきて、今回のサプライズだ。10年後、日本は既にロシア産ガスを必要としないかもしれない。それは、日本やアジアだけを指しているのではない。米国のシェールガス同



様、ガスハイドレートは、エネルギー資源市場を完全にひっくり返す可能性も孕んでいるのだ。  
記事参照：Японский газ из воды – новая угроза «Газпрому»

[http://tvrain.ru/articles/japonskij\\_gaz\\_iz\\_vody\\_novaja\\_ugroza\\_gazpromu-338570/](http://tvrain.ru/articles/japonskij_gaz_iz_vody_novaja_ugroza_gazpromu-338570/)

備考：日本政府の「海洋基本計画（原案）」

政府が4月1日に公表した、今後5年間の海洋政策の指針となる「海洋基本計画」の原案では、「日本周辺海域に相当量の貯蔵が期待されるメタンハイドレートを将来のエネルギー資源として利用可能とするため、海洋産出試験の結果等を踏まえ、平成30年度を目処に、商業化の実現に向けた技術の整備を行う」としている。

「海洋基本計画（原案）」については以下を参照；

[http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/public/kihonkeikaku\\_genan.pdf](http://www.kantei.go.jp/jp/singi/kaiyou/public/kihonkeikaku_genan.pdf)

## 6. 北極海関連事象

1月4日「アイスランド・ノルウェー、北極の石油・ガス概要探査で合意」(Europe online, January 4, 2013)

アイスランドとノルウェーは1月4日、ノルウェーの国営企業にアイスランドの大陸棚での石油・ガスの探査に参加することを許可するという内容の合意に署名した。アイスランドは昨年10月にはノルウェーのヤン・マイエン島付近のアイスランドの北東に位置する海底の探査のためのライセンスを2箇所について付与していた。ノルウェーの国営企業ペトロの子会社は、それぞれのコンセッション海域について25%の権益を持つことになる。両国は1981年にヤン・マイエン島付近での探査についての協力のための二国間合意を結んでいた。

記事参照：Iceland and Norway ink deal to prospect for Arctic oil and gas

[http://en.europeonline-magazine.eu/iceland-and-norway-ink-deal-to-prospect-for-arctic-oil-and-gas\\_257249.html](http://en.europeonline-magazine.eu/iceland-and-norway-ink-deal-to-prospect-for-arctic-oil-and-gas_257249.html)

1月7日「ロシア、ウランゲリ島周辺に緩衝地帯を設定」(Alaska Dispatch, January 7, 2013)

ロシアのメドベージェフ首相は、北極のウランゲリ島 (Wrangel Island) 周辺に緩衝地帯を設立する政令 (decree) に署名を行った。ウランゲリ島は近隣のヘラルド島とともに、1976年に当時のソ連が国の自然保護区としての宣言をして以来環境保護を享受してきた。両島は、北極で唯一、国際連合教育科学文化機関 (UNESCO) の世界自然遺産に指定されている。今回の新たな緩衝地帯の設定により UNESCO が勧告をしていた24カイリの緩衝地帯が再び設定される。当初5カイリであった保護区は1997年には12カイリへ、また1999年には24カイリへの延長が行われたものの、2009年にはロシアの法令に合致していないことを理由に延長は取り消されていた。

記事参照：Russia creates buffer around Wrangel Island

<http://www.alaskadispatch.com/article/russia-creates-buffer-around-wrangel-island>

### 1月11日「ノルウェー石油相のヤン・マイエン探査計画に批判」(The Foreigner, January 11, 2013)

ノルウェーの石油・エネルギー相の Ola Borten Moe は1月11日ヤン・マイエン島付近での石油探査の計画を発表した。気候・汚染庁 (Klif) と自然管理局はこの計画に反対している。ヤン・マイエン島は、本土からの距離の遠さと厳しい環境ゆえに緊急事態への準備が難しく、さらにほぼ島全体が自然保護区域に設定されている。

記事参照 : Jan Mayen criticism bounces off Norway Oil Minister

<http://theforeigner.no/pages/news/jan-mayen-criticism-bounces-off-norway-oil-minister/>

### 1月14日「気候変動、短期的には北極地域の哺乳類に有利な環境」(Science Daily, January 14, 2013)

スウェーデンの Umeå 大学の研究陣の発表によれば、2080年までの気候変動は北欧の極地および極地周辺地域に生殖する哺乳類の生活にとって、短期的には好ましい環境を提供すると予測される。各哺乳類別のモデル分析の結果、ホッキョクギツネやレミングのような一部の寒地動物を除けば、多くの哺乳類は暖かくなった極地環境が生殖に有利であることが分かった。但し、良好な環境がそのまま哺乳類の生存を保証するわけでもない。研究陣は、人間生活によって種の分裂もあり得ることを指摘している。また、気候変動が北極および極地周辺地域における哺乳類の生殖を脅かさないとしても、種間の混合が生じる可能性が指摘されている。以前は一緒に生殖したことの無い捕食動物とその餌食動物が同じ地域で生殖するケースがその一例である。

記事参照 : Climate Change May Benefit Most Mammals That Live in Northern Europe's Arctic and Sub-Arctic Land Areas in Short Run

<http://www.sciencedaily.com/releases/2013/01/130114111531.htm>

### 1月17日「ロシア、北極調査のためのプラットフォームを建設へ」(Barents Observer, January 17, 2013)

気候変動によりロシアは天然の氷を北極の調査基地として用いることができなくなり、政府は17億ルーブルを今後の基地のための特別の海氷強化型プラットフォームの建設に割り当てる。2020年までの期間をカバーするロシアの連邦環境保護プログラムは、ロシアは直ちに科学調査のための自走式の海氷強化型の浮体式プラットフォームの開発を始めなければならないとしている。これまでロシアは1937年以来、氷上の浮体式研究基地を有していたが、2012年10月のNP40基地の建設に際し、適した氷を見つけ出すため砕氷船 Rossiya は北極点の回りすべてを航行しなければならなかった。

記事参照 : Russia to build platform for Arctic research

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/01/russia-build-platform-arctic-research-17-01>

### 1月23日「ロシア、北極の大陸棚延長のための申請を年末までに提出」(The St. Petersburg Times, January 23, 2013)

ロシアの代表的な北極科学者 Artur Chilingarov は1月23日、ロシア連邦政府は2013年末までに国連に対して北極の大陸棚の申請を行う予定であると述べた。同日、政府は新たな北極開発のための長期戦略を発表した。地域開発省のウェブサイトで1月23日に発表されたこの「北極国家プログラ

ム」(草案)は今後最低8年間の政府の政策を示すものである。

記事参照 : Russia To Submit Arctic Claims by Year's End

<http://www.sptimes.ru/story/36864>

### 1月23日「北極の海氷の縮小、高緯度地方の温暖化にドミノ効果」(Science Daily, January 23, Science Daily)

北極における海氷の縮小は、もはや地球温暖化の証拠ではなく、問題の一部となってきた。米 Mount Holyoke College のウェルナー (Alan Werner) 教授によれば、最近の研究は、北極における夏季の積雪および海氷の縮小はより膨大な熱の吸収を招くことを明らかにした。雪と海氷の縮小によって地球表面の反射量が減少し、太陽光線および熱の吸収がさらに刺激されるからである。2012年9月の北極の海氷面積は、最小値を記録した2007年を下回り、過去最低記録を更新した。ウェルナー教授は、地球全体の気候変動における著しい変化をもたらす新しい時期に入っており、夏季における北極の海氷の完全な消滅も予想されたと分析した。

記事参照 : Loss of Arctic Sea Ice Speeds Domino Effect of Warming Temperatures at High Latitudes

<http://www.sciencedaily.com/releases/2013/01/130123144044.htm>

### 1月28日「韓国、北極空間情報の構築計画策定」(韓国国土海洋部発表、2013年1月28日)

韓国国土海洋部は、南北極地域における環境・資源開発研究を支援するため、2009年から推進している南極中心の空間情報(測量、地図製作等)の構築事業を北極まで拡大する、第2次極地情報構築計画を策定した。同計画によると、韓国政府は2013年中に北極圏開発の基礎資料として地図、氷河変化図、流氷情報システムを含む空間情報を構築するための基盤研究を行い、来年から北極地域空間情報の構築事業を本格的に推進する。今年行われる基盤研究事業の主な内容は、北極海周辺の氷河変化図等の地図製作方法、北極海沿岸国及び周辺諸国との国際協力方策の模索、極地域地図に記載されるコンテンツの構成および基礎資料収集等である。

記事参照 : 우리의 첨단 공간정보기술로 북극지역을 상세히 조명한다.

[http://www.mltm.go.kr/USR/NEWS/m\\_71/dtl.jsp?lcmspage=1&id=95071645](http://www.mltm.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?lcmspage=1&id=95071645)

### 2月6日「北極評議会、環境相会合開催」(The Times of India, February 6, 2013)

北極評議会の加盟国の環境相会合が、スウェーデン北部のキルナにおいて行われた。初日の2月5日は、北極地域における経済発展や多国間協力といった問題について、専門家の報告を聞き、議論を行った。また、北極海の気候変動、海洋酸性化や生物多様性、北極地域における汚染といった問題についても議論を行った。

記事参照 : Environment ministers of Arctic states meet to discuss climate

[http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-02-06/global-warming/36949338\\_1\\_arctic-council-arctic-change-arctic-ocean](http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-02-06/global-warming/36949338_1_arctic-council-arctic-change-arctic-ocean)

### 2月4日「グリーン・ピース、北極油濁汚染条約草案をリーク」(Nunatsiaq online, February 4, 2013)

北極評議会へのオブザーバー申請を行っている環境NGOのグリーンピースは、北極評議会の加盟

国がこの5月にスウェーデンで署名を行う予定の油濁汚染条約の草案をリークした。グリーンピースは、カナダのGlobe and Mailなどの新聞社に対してリーク文書を送り、北極海における石油開発への反対キャンペーンへの支持を強化することを求めている。

記事参照：Greenpeace leaks draft copy of Arctic Council oil spill treaty

[http://www.nunatsiagonline.ca/stories/article/65674greenpeace\\_leaks\\_draft\\_copy\\_of\\_arctic\\_council\\_oil\\_spill\\_treaty](http://www.nunatsiagonline.ca/stories/article/65674greenpeace_leaks_draft_copy_of_arctic_council_oil_spill_treaty)

### 【関連記事】

「北極評議会油濁汚染計画、企業の賠償責任についての規定が欠落」(Reuters, February 4, 2013)

グリーンピースは、リークされた油濁汚染協定草案は、漠然としており、氷結海域における事故についての企業の賠償責任を明確にしておらず、リスクに対応することのできないものであると述べた。なお、このたびリークされた文書が本物であることは政府関係者により確認された。

記事参照：UPDATE 1-Arctic nations' oil spill plans too vague -environmentalists

<http://uk.reuters.com/article/2013/02/04/environment-arctic-idUKL5N0B42WL20130204>

2月7日「ホッキョクグマ、生存のためには人間の保護が必要」(The Guardian, February 7, 2013)

海氷が縮小する地域で生殖するホッキョクグマの一部は人間による保護装置が必要だ、と指摘する研究がこのほど発表された。ホッキョクグマの生存を考慮したシナリオを作成した科学者らは、北極海の融氷が予想されたよりも急速に進んでいることから、ホッキョクグマの生存のための具体的な対応が至急求められると主張した。科学者らは、最低5年間の大胆なホッキョクグマ救援プランが必要であると主張している。40年前、最初の国際ホッキョクグマ協定が批准された際は、狩猟や鉱業や石油開発がホッキョクグマの生存を脅かす問題だったが、現在の最大の脅威は気候変動になった。海氷の縮小につれアザラシの捕獲が困難になったホッキョクグマは人間の居住地まで移動し、集落に被害を与える可能性も高まっている。ホッキョクグマの専門家らは、アザラシを北極海中に分散することでホッキョクグマが一部地域に集中することを防ぐなどの方策を提案している。

記事参照：Polar bears 'may need to be fed by humans to survive'

<http://www.guardian.co.uk/environment/2013/feb/07/polar-bears-fed-by-humans-survive?INTCMP=SRCH>

3月3日「カナダ北極圏群島地域氷河、2100年まで大幅に縮小—オランダ研究チーム予測」(BBC News, March 3, 2013)

英BBCが3月3日に報じたところによれば、カナダ北極圏群島地域の氷河は、現在の地球温暖化予測が正しければ、今世紀中に最大5分の1にまで大幅に縮小し、その結果世界の海表面が3.5センチ上昇するという。これは、オランダのユトレヒト大の研究チームが発表したものである。カナダ北極圏群島地域は約3万6,000の島からなる広大な地域である。現在のデータが示すところでは、この地域の氷河は急速に薄くなっており、2003年以来年間の縮小量は約700億トンで、更に加速している。研究チームが開発したコンピュータモデルを使った予測では、年間の氷河縮小量は約1,450億トンに達し、最北のエルズミア島とその周辺で最大で縮小が予測されるという。研究チームによれば、この地域の全体的な大気温暖化が周辺のツンドラを覆うスノーカバーを溶かし、北極海の海氷の縮

氷が更に気温を上げることによって、氷河の縮小が加速されるという。研究チームの代表は、「我々が発見したことは、現在進行中のプロセスが更に加速され、その結果時間が経つにつれ解消量が大きくなるということである。我々のモデルでは、2100年には、カナダ北極圏群島地域の氷河が約20%解消し、これは世界の海表面を3.5センチ上昇させる量である」と指摘している。

記事参照：Canadian glaciers face 'big losses'

<http://www.bbc.co.uk/news/science-environment-21699115>

### 3月5日「カナダ、極北地域でラクダの化石発見」(The Guardian, March 5, 2013)

3月5日付けの英紙、*The Guardian* が報じるによれば、化石調査チームはこのほど、カナダ極北のエルズミア島の Fyles Leaf Bed で、約350万年前の温暖な鮮新世時代に極北地域で生存したと見られるジャイアント・ラクダの化石（足の骨30片）を発見した。調査チームによれば、化石から判断して、体高ほぼ3メートルのヒトコブ・ラクダで、現在のヒトコブ・ラクダより3分の1ほど高い。英マンチェスター大の研究者によれば、これは極北地域でラクダが生存していたことを示す初めての証拠である。

記事参照：Fossilised giant camel bone found in High Arctic

<http://www.guardian.co.uk/science/2013/mar/05/fossilised-giant-camel-bone-found?INTCMP=SRCH>

### 3月7日「コノコフィリップス社、アラスカ沖で試掘へ」(gCaptain, March 8, 2013)

米国の石油開発大手、ConocoPhillips は3月7日、2014年からアラスカ沖で最大2本の試掘井で試掘を開始する計画であることを明らかにした。この海域は2012年にRoyal Dutch Shell が多くの困難に直面したところである。計画によれば、アラスカ沖約80カイリのチュクチ海の“Devil's Paw”と呼ばれる浅海域（約140フィート）で、2014年の解氷期に1~2本の試掘井で掘削する。試掘は、ジャッキアップリグ1基とその他の支援船で行われる。試掘計画は現在、米内務省海洋エネルギー管理局（BOEM: The Bureau of Ocean Energy Management）で審査中である。

記事参照：Move Over Shell, ConocoPhillips Looking to Drill in the Chukchi Sea in 2014

<http://gcaptain.com/move-over-shell-conocophillips-hopes-to-drill-in-the-chukchi-sea-in-2014/>

Map :Location of Devil's Paw:

<http://gcaptain.com/move-over-shell-conocophillips-hopes-to-drill-in-the-chukchi-sea-in-2014/>

### 3月14日「中国、北方航路の商業利用へ」(Barents Observer, March 14, 2013)

中国の海運会社は2013年の夏、北方航路を経由する同国初の商業航行を計画している。2020年までに、中国の海運による国際貿易の最大15%が北極海経由になる可能性がある。北極海における海氷の溶解が進むにつれ、中国は北極に足がかりを持つことに熱意を示してきた。中国は、8カ国よりなる北極会議（The Arctic Council）の常任メンバーの地位を得るために、ロビー活動をしてきた。中国の砕氷船、「雪龍」による2012年の北方航路の航行は、中国の海運業界にとって大いなる追い風となった。上海・ハンブルグ間は、スエズ運河経由より、5,200キロも短い。主としてコンテナ船による中国の海運による国際貿易の5~15%が北方航路を利用することになる。北方航路の通航船舶は、

2011年の34隻、2010年の4隻に比して、2012年は46隻であった。2012年の輸送貨物量は126万1,545トンで、2011年の82万789トンに比して、53%増であった。

記事参照：China starts commercial use of Northern Sea Route

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/03/china-starts-commercial-use-northern-sea-route-14-03>

### 【関連記事】

「2050年までにカナダ北西航路、夏季の一時期通行可能に—米研究報告」(gCaptain, March 5, 2013)

米科学アカデミーの紀要に3月4日付けで発表された研究報告によれば、地球温暖化の進展によって、2050年までにカナダ北西航路が夏季の一時期通行可能になると予測されている。研究者のスミス (Laurence Smith) UCLA 教授によれば、北方航路に加えて、カナダ北西航路も海氷の厚さが1.2メートル以下になれば、砕氷船の先導で通航可能になり、2050年までに9月の一時期通行可能になる。スミス教授によれば、この航路が通行可能になれば、アジアから米東海岸まではベーリング海峡を通峡して15日間で航行でき、北方航路経由の23日間に比して約30%も短縮できるという。

記事参照：Warmer Climate To Open New Arctic Shipping Routes By 2050, Study Shows

<http://gcaptain.com/warmer-climate-to-open-new-arctic-shipping-routes-by-2050-study-show/>

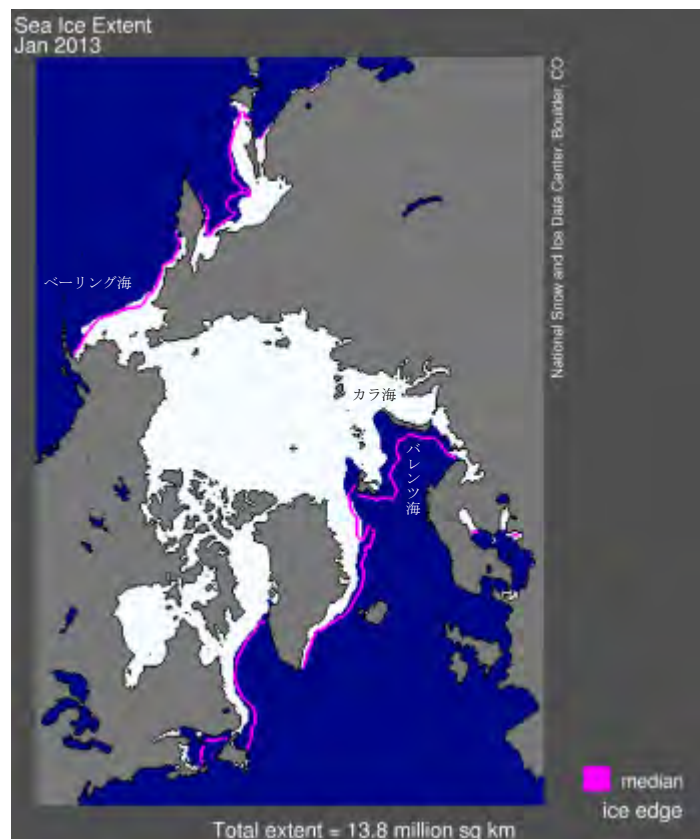
## 7. 北極海の海氷状況

以下は、米国の The National Snow and Ice Data Center, University of Colorado の HP に掲載された、北極海の海氷についての衛星観測データ・月間状況分析 (英文タイトルを含む) である。同センターによれば、2012年の北極海の海氷状況の特徴は以下の通りである。

2012年初め、北極海の海氷面積は全体として平均以下の大きさであったが、一方、ベーリング海では冬期において記録的に高いレベルであった。海氷面積の減少は遅く4月中旬からであり、その後すぐに平均となり、5月初めには急速に減少し始め、9月16日の融解期末には341キロ平方キロとなり、衛星観測以来の最小値であった2007年の値を更新した。夏季の気象条件は2007年の条件ほどは氷の損失を促進しない傾向であったが、8月、非常に強いサイクロンが停滞したため、チュクチ海における薄い氷が広範囲にわたり消失し、この最小値に寄与した。これは、近年の多年氷の減少により、このようなサイクロンに対する氷の脆弱性が高まっていることを示唆している。(なお、1月と2月の海氷状況は、富山高等専門学校商船学科、眞岩一幸助教が作成した。3月は編集部が作成した。)

## 1月の海氷状況

2013年1月の状況：A wintry mix from a dynamic cryosphere



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

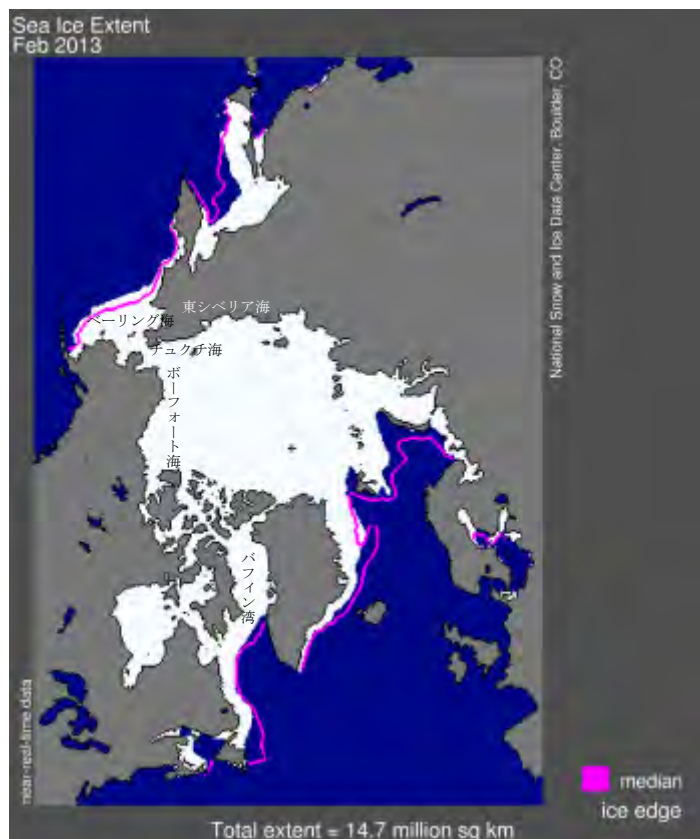
※実線 (median 1979-2000) は、1979年～2000年の期間における1月の平均的な海氷域を示す。

1月の海氷域面積の月間平均値は1,378万平方キロで、1979年から2000年までの1月の平均より106万平方キロ小さく、衛星観測以来6番目に小さくなった。今季の冬の傾向が続き、北極海大西洋側で海氷は平均よりはるかに小さく、カラ海は完全に海氷で覆われたが、バレンツ海やスバーバル多島海北部は開氷域となった。これらの地域での冬季海氷の欠乏は、近年、よく見られるが、この傾向は、過去数十年に比べ大西洋から北極海へ暖かい水が多く入ってくることに関係しているという証拠が最近のある研究で示された (Alexeev et al., 2013)。一方、太平洋側においてはベーリング海の海氷の端は通常より南方に広がり続けた。

1月を通して北極海では、月平均よりやや大きい136万平方キロの海氷を得た。925hPaでの気温は北極海のほぼ全体で平均より2～5℃高く、開氷域が継続しているスバーバル周辺で特に高くなった。海面気圧を見ると北極海中央部に高気圧偏差があり、負の北極振動が継続している状況であった。

2月の海氷状況

2013年2月の状況：A fractured winter



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

※実線（median 1979-2000）は、1979年～2000年の期間における2月の平均的な海氷域を示す。

2月の海氷域面積の月間平均値は1,466万平方キロで、1979年から2000年の平均より98万平方キロ小さく、衛星観測以来7番目に小さい値であった。2008年を除き、2004年以降、2月の平均海氷面積は1,500万平方キロを上回っていない。海氷面積はベーリング海を除くすべての海域で、平均よりやや小さかった。2月中に、76万6千平方キロの海氷が増えたが、これは1979年から2000年の月平均より38%高い増加量であった。

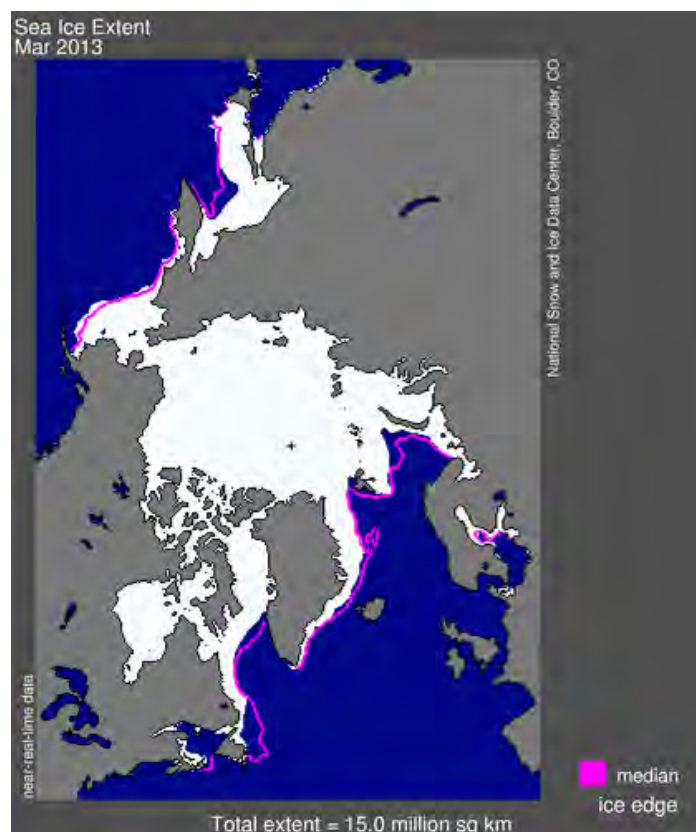
925mb面での気温は、大西洋側、特にアイスランド周辺やバフィン湾で平均より2～5℃高く、グリーンランド北部、カナダ多島海、ボーフォート海、チュクチ海、東シベリア海で平均より2～6℃低かった。

2月の海面気圧偏差は、12月、1月と同様に正で、負の北極振動のフェイズが持続した状態であった。また、2月末までの2～3週間にはアラスカやカナダ沖の広範囲で、氷の破碎が見られた。これは、2月13日に北極点上を通過したストームと関連しているようである。



**3月の海氷状況**

2013年3月の状況 : Spring has sprung in Arctic

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

※実線 (median 1979-2000) は、1979年～2000年の期間における3月の平均的な海氷域を示す。

3月の海氷域面積の月間平均値は1,504万平方キロで、1979年から2000年の平均より71万平方キロ小さく、2006年の最小値を61万平方キロ上回った。海氷面積は、ベーリング海を除くすべての海域で、平均値に近いあるいはそれを下回った。3月としては、衛星観測以来5番目に小さい値であった。北極海の海氷は3月に最大値を超え、春から夏にかけての季節的な縮小が始まった。

925mb面での気温は、北極海中央部で平均より3～6℃高く、他方、カラ海とバレンツ海では平均値より低かった。

アラスカ北部での氷の破碎が続いており、3月半ばまで強い負の北極振動のフェイズが続いた。北極海のほぼ全域で海面気圧偏差は異常に高かった。多年氷のレベルは依然小さく、海氷は全体に薄く、衛星観測データは、2008年以来初めて、1年氷が北極点を覆っている可能性を示唆している。

## 👓👓 トピック 👓👓

## 海上自衛隊 P-3C 哨戒機による流氷観測記

## はじめに

海上自衛隊第2航空群（青森県八戸市）は、省庁間協力の一環として、1960年から毎年、オホーツク海の流氷観測を行っている。流氷観測によって、北海道近海の海氷状況を把握し、その情報を関係機関に配布することで船舶の航行および漁業操業の安全を図ることを主な目的としている。一方で、その情報は、地球自然環境を解析するうえで科学的基礎となる重要なデータとしても活用されていると聞く。

2013年3月1日、海上自衛隊のP-3C哨戒機による流氷観測飛行に体験搭乗する機会を得た。海上自衛隊八戸航空基地から紋別を目指して飛び立ち、流氷広がるオホーツク海沿岸を知床半島、国後島を眺め南下し、厚岸湾上空へと抜けるルートだ。流氷観測を例に、海上自衛隊の平時における任務が、船舶の安全な航行や自然環境の保護等に資する役割を報告したい。

## 海上自衛隊第2航空群とP-3C

海上自衛隊第2航空群は、哨戒機部隊の基地としては最北端に位置する青森県八戸市に所在し、北の海の守りに就いている。P-3C哨戒機の役割は、海上における、あるいは海上からの侵略への対処であるが、平時には、「警戒監視」「災害派遣」「民生協力」などの任務を遂行しており、アデン湾での海賊対処活動でも貢献している。そこにおいて、流氷観測は北方に位置する第2航空群に特有の任務である。1960年から実施している流氷観測は、2006年に観測回数1000回を記録した。

## P-3C 哨戒機体験搭乗

体験搭乗当日、前線が近づき曇天ではあるものの、前日の強風と比べると穏やかな朝だった。フライトの注意事項等のレクチャーを受け、いざ、P-3Cが待つエプロンへ。天候次第では揺れが激しく、乗り物酔いをすると思っていたが、P-3Cの機体外観は想像したよりもずっと大きく、多少の天候には動じない落ち着いた雰囲気だ。細いラダーで機内に入り込むと、座席がない。洋上哨戒のための機材とおびただしい数の計器類が機内の主である。潜水艦の捜索に使用するソーナーブイが棚いっぱい収められているほか、目に入るもの全てが、「何かのために必要な何か」のようだ。ムダなものが一切なく、機内はとてもきれいに整頓されている。当たり前だが、乗組員の座席以外、客席はない。外観からの印象とは打って変わり、間違いなく軍用機である。いよいよ離陸なのだろうか、コックピットから聞こえるパイロットの声とスイッチを操作する慌しい動きから、緊張感が高まる。搭乗前にP-3Cを背に撮影した写真が、最後になりませんように…と祈った。

P-3Cからの景色は、旅客機からのものとは違う。高度が低いからだろうか、目の前に広がる真っ白く厚い雲の上に、凜とした山の頂が覗く。日の丸がついた飛行機で、日本の自然と地形がより身近に感じられるような、えも言われぬ「ホーム感」。近くにある航空自衛隊三沢基地からであろうか、戦闘機が3機、4機、真横を通過した。自衛隊は日々、空からも海からも哨戒活動を行い、こうして国土を掌握しているのだろう。

## オホーツク海の流氷

さて、オホーツク海の流氷はどこで生まれ、どのように北海道に辿り着くのだろうか。幾つか説があるようだ。ロシア極東のアムール川河口から流れてきているという説はよく耳にする。アムール川の真水が流れ込んだオホーツク海の海水は、塩分濃度が薄くなり氷を生成、それが流れて来るというものだ。しかし、現在のところ仮説に過ぎず、流氷がどのように生成されるのかは未だ謎と言われる。北海道沿岸の流氷が、北半球における海氷の南限と考えると、壮大な自然現象に一層興味をかき立てられる。

通常、P-3Cでの流氷観測は9時間にも亘るそうだが、今回の体験搭乗は、約4時間のフライトであった。午前10時過ぎに八戸基地を飛び立ったP-3Cは、1時間半ほどで流氷の見える紋別近郊に近づいた。初めて目にした流氷をどのように表現しようかと考えたが、まずは写真をご覧頂こう。いずれも、体験搭乗でP-3C機内から撮影したものである。



雪原のように広がる流氷



蓮の葉状に浮かぶ流氷



高度100mの低空からは、氷上の雪の吹き溜まりも見える

青い海に白い雪原が広がっているような大型の氷もあれば、蓮の葉のように丸くなった氷もある。P-3Cからの流氷観測では、氷のタイプ（形、大きさ、状態）や広がりを観測する。目視のほか、レーダーでも観測する。専門家であれば、上空からの観測で氷の厚さもわかるそうだ。隊員の話によれば、2013年の流氷は、例年に比して北海道沿岸への到達が早いそうだ。実際、気象庁HPの「北海道の沿岸海氷観測（2012～2013年冬）」情報でも、網走市の流氷接岸初日は、平年（1981～2012年の平均値）よりも16日早い、1月17日であったと報告されている。

## 流水観測データの活用

では、海上自衛隊の流水観測データは、どのように活かされているのだろうか。気象庁のHPでは、気象統計情報の一つとして海氷のデータが公開されている。HPによれば、オホーツク海の海氷解析には、北海道沿岸気象官署による観測資料のほか、人工衛星、船舶、航空機による観測資料が用いられており、このうち「航空機による観測」を海上自衛隊第2航空群が担っている。オホーツク海の流水は、北海道近海の船舶の安全な航行に影響を及ぼしかねず、気象庁では海水状況予報を作成し、関係機関に通報、また気象庁や、北海道各地気象台のHPに掲載するなどして警戒を呼びかけている。海難の未然防止のほか、漁業被害の軽減、産業にも役立てられている。また、近年の地球気候変化を解析する基礎データとしても活用されていると聞く。

## 海上自衛隊の平時の活動

自衛隊が平時に携わるPKOや災害救助などの平和活動を通じた貢献は、わが国の国際的評価を高めているが、他方で、流水観測のような任務により、海洋と関わる人々の営みにも寄与していることは、日頃ニュースで取り上げられない。目立たずとも確かに市民の暮らしに活かされ、更には、地球環境の保護にもつながるものとして評価されるべきである。海洋政策研究財団では、今年度から、地球環境保護や人類と海洋との共生に資する海軍活動「Ocean Peace Keeping (OPK)」に関する研究に取り組んでいる。流水観測は、OPK活動の一つとして括ることができる。もちろん、自衛隊の本来の役割はわが国の防衛であるが、あらゆる国が海洋との関わりを通して発展を期す今の時代において、OPK活動は、広義における安全保障への取り組みと考えるべきであろう。

(文責 高田祐子 海洋政策研究財団海技グループ海事チーム員)

## 【参考】

海上自衛隊八戸航空基地 HP

<http://www.mod.go.jp/msdf/hatinohe/>

気象庁 HP 「海氷のデータ」

<http://www.data.kishou.go.jp/db/seaice/dbindex.html>

気象庁札幌管区気象台 HP 「海氷・流水に関する情報」

<http://www.jma-net.go.jp/sapporo/seaice/seaice.html>

第一管区海上保安本部海氷情報センターHP

<http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KAN1/1center.html>

## II. 解説

### 1. 「2020年までの期間におけるロシア連邦北極帯発展及び国家安全保障の戦略」に関して

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

ロシアには、北極に関する国家政策が定められた文書として「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）が存在するが<sup>1</sup>、この基礎を遂行するため、新たなる公的文書「2020年までの期間におけるロシア連邦北極帯発展及び国家安全保障の戦略」（Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. 以下、「本戦略」という）が、プーチン大統領により承認されたとのことであり、今回、その内容を入手した<sup>2</sup>。従って本稿では、本戦略の概要を紹介し、これに考察を加えることとしたい。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、本文中のロシア語のアルファベット表記は引用条文の各項を示すこと、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。

#### 1. 本戦略の概要

本戦略は、「総則」を始めとして、「本戦略の主要なリスク及び脅威、目的」、「発展の優先的方針及び基本的措置」、「本戦略実現化のメカニズム」、「本戦略実現化の段階」、「ロシア連邦北極帯の社会的・経済的発展及び国家安全保障の基本的な特徴づけ」、「本戦略実現化に対する監督」といった七つの章から成り立っており、本章ではこれらの概要を紹介する。なお本戦略は、総合的な海洋政策に関する文書となっているが、筆者の今までの調査研究によれば、北極に対してロシアが大きな関心を寄せる項目は次の四つであり、主にこれらの観点から見てゆくこととしたい。

- (1) 北極海航路に関して
- (2) 資源開発に関して
- (3) 国家防衛（安全保障）に関して
- (4) 北極における自国の権利を主張するための「セクター理論」の適用に関して

#### (1) 「総則」に関して

「総則」では、第1条において本戦略が「国家政策の基礎の遂行のため作成されたものである」と定められており、続いて、第2条において本戦略は、「北極におけるロシア連邦の主権及び国益の実

<sup>1</sup> 参照：<http://www.scrf.gov.ru/documents/98.html>(アクセス日, 2012年7月28日).

<sup>2</sup> 参照：<http://правительство.рф/docs/22846> (アクセス日, 2013年2月24日).

現化に向けられている」と定められている。

### (2) 「本戦略の主要なリスク及び脅威、目的」に関して

「本戦略の主要なリスク及び脅威、目的」ではまず、その第4条においてロシア連邦北極帯の社会的・経済的発展に対し影響を与える重要なファクターは、次の四つであると定められている。

- a) 低気温、強風及び北極海水域における常時の結氷の存在を含めた極端な自然・気象条件、
- b) 地元の産業的・経済的開発に関する根元的性質及び低い人口密度、
- c) 主要な産業の中心地から遠隔地にあること、燃料消費量が多いこと並びに経済活動及び住民の生命の安全確保に際し燃料、食糧等をロシアの他地域から供給しなければならないこと、
- d) 地球の生物学的均衡及び気候を決める環境システムが不安定であり、それらが人により影響を受けやすいものであること。

第5条では、「ロシア連邦北極帯の社会的・経済的発展の現状は、次のリスク及び脅威の存在により特徴づけられる」と定められ、その中でも注目すべきは、b項の経済的分野における、次の項目である。

北極の諸条件における炭化水素〔一般的には石油・天然ガスを意味する〕海洋産地の概要調査、探査及び開発のためのロシアの最新の技術手段及びテクノロジーの欠如、

基本的な輸送インフラ及び同インフラの構成要素の不完全さ、砕氷船隊の老朽化、小型航空機の不足、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航海の確保の発展が不十分なものであること。

第6条では、「戦略の目的は、国益の実現化であり、北極におけるロシア連邦の国家政策の主要な目的の達成であり、その方法は、国家政策の基礎において定められた戦略的優先性を考慮したうえでその主要な諸課題の解決による」と定められている。

### (3) 「発展の優先的方針及び基本的措置」に関して

「発展の優先的方針及び基本的措置」ではまず、第7条においてロシア連邦北極帯発展及び国家安全保障の優先的方針が定められており、その中でも目を引くのはe項「北極におけるロシア連邦の軍事的安全、ロシア連邦国境の防御及び警備の確保」である。

第9条では、ロシア連邦北極帯の社会的・経済的発展に対する国家管理システムを改善するための措置が定められており、その措置の一つとして、a項においてロシア連邦北極帯において活動を実施する企業体に対する国家の支援及び同企業体の活性化の措置が挙げられているが、その対象となる企業体として、炭化水素資源、その他の鉱物資源及び水生生物資源の開発の分野におけるものが重要と定められている。

第10条では、先住少数民族を含め、ロシア連邦北極帯に居住し、働く住民の生活の質を向上させるための措置が定められており、その措置の一つとして、e項において北極の諸条件において働くための専門家の教育の発展等が定められているが、考慮されることとして、海洋地質学、炭化水素資源の獲得及び加工の分野の専門家に求められるものがあるとしている。

第11条では、炭化水素資源、水生生物資源及びその他の戦略資源に対するロシアの需要を十分に確保することが可能なロシア連邦北極帯資源インフラを効果的に利用し、発展させるための措置が、次のとおり定められている。

- a) 大陸棚及び沿岸領域の総合的研究の組織化プロジェクトの作成、大陸棚探査及び同大陸棚の鉱

物資源開発の国家プログラムに基づく沿岸領域の開発に向けた炭化水素原料備蓄の準備、

- 6) エネルギーに関する国の安全を保障し、ロシア連邦北極帯に存在する産地のための準備積立金の設立、
- В) 非鉄、貴金属、貴重且つ希少な鉱物原料に関して中期的及び長期的展望に立つロシア連邦の内需及び外需確保のための大規模投資プロジェクトに基づく北極海の島嶼、コラ半島、ポリャルスイ・ウラル山地におけるクローム、マンガン、錫、ボーキサイト、ウラン、チタン、亜鉛産地の開発における組織化、ロシア連邦北極帯東部区域の古来からの金鉱床の効果的な開発における組織化、
- Г) ロシア連邦北極帯とロシアの開発された諸区域との統合を予定している大規模インフラプロジェクトの実現化、チマノ・ペチョラ石油ガス産地の開発、バレンツ海、ペチョラ海及びカーラ海の大陸棚における炭化水素資源産地の開発、ヤマル半島及びギダン半島の開発、
- Д) ロシア連邦の大陸棚における炭化水素原料産地開発プロジェクト確保のためのハイテク海洋サービス複合体の発展、水理気象学的及び生態学的安全性のための手段の発展、
- Ж) 北極におけるロシア連邦の大陸棚上の炭化水素原料産地の開発に際する国益の保護、
- 3) 北極におけるロシア連邦の大陸棚の外側の限界の立証に関し大陸棚限界委員会に提出される資料準備の確保。

第 12 条では、ロシア連邦唯一の国有輸送幹線路としての北極海航路の維持を確保する北極輸送システムのインフラを近代化し、発展させるための措置が、次のとおり定められている。

- а) 北極海航路並びにこれに依存する南北方向の河川路及び鉄道路、航空路線網を含み、年間を通じての機能を有する国有海洋幹線路としての統一的ロシア連邦北極輸送システムの発展、
- 6) ロシアの炭化水素資源供給の基本経路の多様化を目的とした北極大陸棚開発地域における輸送インフラの改善、
- В) 砕氷船隊、海難救助船隊及び補助船隊の船舶建造に対する並びに沿岸インフラ発展に対する国家の支援を方法の一つとする、北極海航路による貨物輸送の再構築及び規模の増加、
- Г) 北極海航路水域による船舶航行の国家規制の部分における、同航行の安全確保の部分における、砕氷及びその他の確保の分野におけるサービスの賃金規制の部分におけるロシア連邦の法律インフラの改善、義務の場合を含む保険のメカニズムの発展、
- Д) 海上輸送及びその他の輸送を自らに含め、インフラを確保する総合的北極輸送・テクノロジーシステムの発展を方法の一つとする、ロシア連邦北極帯における船舶航行の管理及び安全確保の組織構造の改善、
- е) 航海学・水路学の観点からの確保、水理気象学の観点からの確保、砕氷による確保及びその他の確保を含め北極船舶航行の総合的安全システムの設立及び発展、船舶輻輳区域における海上交通規制の設立及び発展、総合的的海難救助センターの設立、
- Ж) 原子力船を含め砕氷船建造国家プログラム実現化の枠内における最新のテクノロジーに基づくロシア砕氷船隊の発展、
- И) 「北方輸送」を確保する輸送船舶建造を含め、貨物の「北方輸送」及び輸送構想「河川—海」における製品の搬出実施に対する国家の支援、
- М) 北極海航路経路に沿った航空路線網の再建及び近代化を含め、北極区域の航空サービスの効果的なシステムの発展、
- П) 北極におけるロシア連邦国境通過拠点の技術装備及び建設作業。

第 14 条では、科学及びテクノロジーを発展させるための措置が、次のとおり定められている。

- r) 深海調査を含め、ロシア連邦科学調査船隊発展プログラムの実現化、
- s) 北極海の特定海域に対しロシア連邦の歴史的権利が存在することを文書上確認する目的を含め、北極における地域の歴史、文化及び経済の分野における並びに経済活動及びその他の活動の法的規制の分野における調査研究の実行。

第 15 条では、ロシア連邦北極帯における情報テクノロジー及び通信の発展並びに統合通信領域形成のための措置が定められており、そのうちのの一つとして、北極海航路に沿った海底光ケーブルの敷設を含めた最新の情報・通話インフラの設立が定められている。

第 17 条では、国際協力の発展及び平和地帯としての北極の維持のための措置が、次のとおり定められている。

- b) 大陸棚の資源の探査及び開発並びに大陸棚の外側の限界設定の諸問題に関連するものを含め、北極地域における沿岸諸国の国際法令により定められた権利の実現化を目的とし、ロシアの国益保護を目的としたロシア連邦と北極海沿岸諸国の相互活動、
- B) 捜索救助に関する統一的地域システムの設立における北極海沿岸諸国の努力の統一、救助勢力による活動の調整を含め、技術に起因する惨事の予防及びその結果の排除、
- д) ノルウェーのスヴァールバル諸島における両国にとって有利なロシアの存在、経済活動及び科学活動の確保、
- e) 北極におけるトランジットとしての空路及び極を横断する空路の組織化及び効果的な利用における協力、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う国際船舶航行のための北極海航路の利用における協力、

第 18 条では、ロシア連邦の軍事的安全を確保し、ロシア連邦国境の防御及び警備を確保するための措置が、次のとおり定められている。

- a) 北極におけるロシア連邦に対する軍事的危険性及び軍事的脅威の現存する及び予想される性質に応じたロシア連邦軍の一般軍（勢力）、その他の軍、軍部隊及び機関の集団の戦闘準備の必要な水準の維持を含め、ロシア連邦北極帯における有利なオペレーション体制の確保、
- б) ロシア連邦及びその同盟諸国に対する圧力及び侵略の阻止、北極におけるロシアの主権的権利の確保並びに北極におけるロシア連邦の排他的経済水域及び大陸棚における活動を一部とする、ロシアの全ての活動の自由な実施の確保、平時における外部からの及び内部からの軍事的危険性及び軍事的脅威の中立化、戦略的抑止力の確保、軍事的衝突の場合には、侵略の撃退及びロシア連邦にとって有利な諸条件における軍事行動の停止といった諸課題解決のため必要且つ十分な水準における戦闘準備及び動員準備の全面的な確保、
- B) ロシア連邦軍、その他の軍、軍部隊及び機関の機構の改善、構成要素の改善、軍事的・経済的及び物資的・技術的確保の改善、北極における任務遂行を命じられた軍（勢力）の集団展開のためのロシア連邦北極帯における基地拠点及び領域のオペレーション用設備システムの発展、
- г) 空間及び水面下の状況の管制の改善、
- д) ロシア連邦北極帯の防衛、安全及び安定した社会的・経済的発展確保の諸課題の総合的解決のための軍民双方において利用可能なテクノロジーの利用、
- e) 領水、経済水域及び大陸棚の幅を測定するための基線の状況を定める地理学的経緯度の表に改正を加える必要性を定める目的による水路測量作業の実施。



#### (4) 「本戦略実現化のメカニズム」に関して

「本戦略実現化のメカニズム」において注目すべきはまず第 21 条であり、同条では、「ロシア連邦の軍事的安全の確保、ロシア連邦国境の防御及び警備の確保の分野における優先的方針は、北極におけるロシア連邦の国家政策の実現化に関する軍需及び諸プログラムの枠内において、2011～2020 年における軍備国家プログラムにより定められた措置の実現化を通じて確保される」と定められている。

また、第 24 条において、法律インフラの改善が予定される分野の一つとして、北極海航路経路による船舶航行の国家規制の分野が定められているのが目に留まる。

#### (5) 「本戦略実現化の段階」に関して

「本戦略実現化の段階」では、その冒頭第 28 条において「本戦略の実現化は、二つの段階において実施される」と定められている。

第 29 条では、本戦略実現化の第一段階（2015 年まで）において確保されることが、次のとおり定められている。

- б) 水路測量作業の終了及びそれらの結果に基づく領水、経済水域及び大陸棚の幅を測定するための基線を定める地理学的経緯度の表に改正又は再検討を加える必要性に関する提案の作成。
- г) 北極海におけるロシア連邦の大陸棚の外側の限界の国際法に基づく形成の確保、北極におけるロシア連邦の活動空間が失われることの禁止、同活動の法的諸条件が他の北極海沿岸諸国に比べて悪いものとなることの禁止、
- д) ロシア連邦北極帯におけるロシア連邦保安庁コーストガードの設立及び発展、
- ж) 総合的航海救助センターの設立を含め、航海救助準備システムの発展、
- и) 防衛及び安全の諸課題解決のための手段の開発を含め、ロシア連邦北極帯における基礎的調査研究、一つの問題に向けられた調査研究及び応用的科学的調査研究の確保。

第 30 条では、「第二段階（2020 年まで）では、ロシア連邦北極帯の安定した新たな社会的・経済的發展に向けた移行が実施される」と定められており、第 31 条では、第二段階において確保されることが、次のとおり定められている。

- а) 北極におけるロシア連邦の大陸棚の鉱物・原料資源開発の分野におけるロシア連邦の競争上の優越性の実現化、
- б) ロシア連邦北極帯の国境インフラの発展及び連邦保安庁国境機関の技術的改装、
- в) 北極におけるロシア連邦の国家安全保障の分野における自らの権限を実現化する連邦執行権力機関の参加を伴った水上の状況に対する総合的監督の統一的システムの設立及び発展、
- е) 北極区域の輸送確保及びユーラシア大陸横断の輸送確保の諸課題解決のための北極海航路のインフラの発展及び砕氷船隊を含めた船隊の発展。

#### (6) 「ロシア連邦北極帯の社会的・経済的發展及び国家安全保障の基本的な特徴づけ」に関して

「ロシア連邦北極帯の社会的・経済的發展及び国家安全保障の基本的な特徴づけ」ではまず、その第 34 条においてロシア連邦北極帯の社会的・経済的發展及び国家安全保障を基本的に特徴づけるものが定められており、その中でも目を引くのは r 項「北極海航路経路による貨物流通」と и 項「ロシア連邦北極帯における全兵力のうち最新なものの占める割合」である。

第 36 条では、「ロシア連邦北極帯の社会的・経済的発展及び国家安全保障の水準は、次のマクロ経済指標によって特徴づけられる」と定められており、その中でも目を引くのは r 項「ロシア連邦北極帯における地質探査作業の実行を通じての鉱物埋蔵量の残高の増加」である。

#### (7) 「本戦略実現化に対する監督」に関して

「本戦略実現化に対する監督」ではまず、その第 37 条において「本戦略実現化に対する監督は、ロシア連邦政府により実施される」と定められており、また、第 39 条では「ロシア連邦政府は、本戦略実現化の過程及び結果に関する年次報告をロシア連邦大統領に提出する」と定められている。

最後に、本戦略を精読して気づいたことは、先住少数民族の生活の保護、環境の保護が強調されていることであった。

## 2. 本戦略の内容に対する考察

本章では、前章で紹介した本戦略の内容に対して考察を加える。その流れは、前章の冒頭で述べた北極に対してロシアが大きな関心を寄せる四つの項目に沿ったものである。なお、本考察に先立ち、ロシア連邦北極帯発展及び国家安全保障を目指すロシアの現状を把握しておきたい。前章における本戦略第 4 条によるならば、ロシア連邦北極帯の社会的・経済的発展に対し影響を与える重要なファクターとして、極端な自然・気象条件等の四つのが定められており、これらが、ロシアが公式に認めた自国の現状と言えるのであろう。また、これら四つの内容は、プーチン大統領による本戦略の承認に先立つ 4 年半前に、やはり当時のメドヴェージェフ大統領により承認された国家政策の基礎の「総論」にも、「北極における国家政策の作成に影響を与えるロシア連邦北極帯の特殊性」として定められており、同国にとっては不変の現状との印象を持つ。

### (1) 北極海航路に関する考察

北極海航路を念頭に置きつつ前章における本戦略を再読してゆく。まず、その第 4 条におけるファクターの中で、同航路に関連すると考えられるのは、a 項と b 項である。つまり、これら二つを総合するならば、極端な自然・気象条件に置かれた北極海航路ではあるが、同航路は、主要な産業の中心地から遠隔地にあるロシア連邦北極帯において、経済活動及び住民の生命の安全確保のため燃料、食糧等をロシアの他地域から供給する目的で使用される重要な航路ということなのであろう。続いて第 5 条におけるリスク及び脅威の中で、北極海航路に関連すると考えられるのは、「基本的な輸送インフラ及び同インフラの構成要素の不完全さ、砕氷船隊の老朽化、小型航空機の不足」と「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航海の確保の発展が不十分なものであること」の二つであり、まとめるならば、同航路はあらゆる面において満足のいく状態にはないという現状が浮かび上がってくるのである。ならば、そのような状態を克服し、求められる目的を北極海航路が達成するためにはどうしたらよいかということになるが、その方策が定められているのは第 12 条であると考える。同条には、同航路を含む統一的ロシア連邦北極輸送システムの発展、インフラの改善、砕氷船隊等の船舶建造、船舶航行の安全確保、北極海航路経路に沿った航空路線網の再建及び近代化が定められており、前述の現状にほぼ対応したものとなっていることが分かるのである。また、第 15 条では同航路に沿った海底光ケーブルの敷設が定められており、第 17 条では、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う国際船舶航行のための北極海航路の利用における協力が定められているが、これら二つは、同航路の今後についてロシアが考えていることを補足したもの

と言える。第 12 条と第 24 条において、法律インフラの改善が予定される分野の一つとして北極海航路による船舶航行の国家規制の分野が定められている（この二つの規定に関する論議については後述する）のは、この第 17 条の内容に関連するものと考えられる。そして、第 31 条では、本戦略の実現化の第二段階（2020 年まで）において「北極区域の輸送確保及びユーラシア大陸横断の輸送確保の諸課題解決のために北極海航路のインフラの発展及び砕氷船隊を含めた船隊の発展が確保される」と定められており、これは前述の第 12 条の内容が実現化される予定時期を特定したものである。つまりは、前述のとおり、満足のいかない状態にある北極海航路を求める水準に引き上げるための期限をロシアは 2020 年までと設定したと考えるのである。

それでは本節の最後に、この北極海航路について、北極海季報第 15 号における拙稿で述べたこと、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”）によりロシア連邦商業航海法典（Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации）第 5 条第 4 項において北極海航路に付随する字句が「経路」（трассы）から「水域」（акватория）に改正され、そして同改正を含め、「経路」から「水域」への変化が作り出すものについて筆者が考察したことを思い出してみたい<sup>3</sup>。本戦略では、同航路に関して「経路」（трассы）との字句が第 12 条 m 項、第 24 条、第 34 条において用いられており、第 12 条 r 項では「水域」（акватория）との字句が用いられているが、特に第 12 条 r 項と第 24 条は、「水域」か「経路」かの違いはあるものの、北極海航路による船舶航行の国家規制に関する法律インフラの改善ということで規定の意味が完全に一致しており、双方に表現の食い違いが生じること自体が考えられないのである。これが保留としておいた論議となる。「水域」との字句を用いた第 12 条 r 項の規定の表現の方が、前述の拙稿で対象とした連邦法の名称により近いものとなっており、前述の表現の食い違いは、規定の作成の過程において作成者の念頭にあったものが何であるのかの相違から来る一貫性のなさであろうと考える。しかし、そのような一貫性のなさは、やはり前述の拙稿で述べたとおり、ロシアが北極セクターに対する主権の適用を考えているとしたならば、同国にとって不利なものとなると思われるのである。

## (2) 資源開発に関する考察

資源開発を念頭に置きつつ前章における本戦略を再読してゆく。まず、その第 4 条におけるファクターの中で、資源開発に関連すると考えられるのは、a 項から b 項までの三つである。つまり、これら三つを総合するならば、一般的には資源が豊富と言われる北極ではあるが、ロシアは、極端な自然・気象条件の下、人手も少なく産業も発達していない場所で遠隔地からの物資補給に頼りつつ資源を開発しなければならないということなのであろう。続いて第 5 条におけるリスク及び脅威の中で、資源開発に直接関連すると考えられるのは、「北極の諸条件における炭化水素海洋産地の概要調査、探査及び開発のためのロシアの最新の技術手段及びテクノロジーの欠如」であり、第 4 条と第 5 条をまとめるならば、北極における資源開発に関してロシアは極めて悪条件下に立たされているという現状が浮かび上がってくるのである。ならば前項の (1) と同様に、そのような状態を克服し、資源開発を推進するためにはどうしたらよいのかということになるが、その方策が定められているのは第 9 条か

<sup>3</sup> 拙稿「北極海航路に関するロシアの新たな連邦法について」、北極海季報、第 15 号(2012)、31-38 頁。

ら第 11 条にかけてであると判断する。そしてこれらの規定の内容は、やはり資源開発の必要性について定められた国家政策の基礎に比べて詳細且つ具体的なものとなっており、本戦略が、その総則において定められているとおり、国家政策の基礎の遂行のため作成されたものとの印象をここに持つのである。また、これらの規定によるならば、地下資源に関しては詳細に定められているものの、水生生物資源に関してはそれがなく、ロシアにとっては、前者の方が重要なものであるという傾向を読み取ることが可能と考える。ちなみに本戦略において資源開発の場所として重要な字句となる「大陸棚」と「排他的経済水域」の使用頻度を比較した場合、前者の方が圧倒的に多いこともこの傾向に関連するものと言えるであろう。特に、第 11 条 ~~㉞~~ 項において「北極におけるロシア連邦の大陸棚上の炭化水素原料産地の開発に際する国益〔下線は筆者による〕の保護」との規定があることは、この「国益」との字句により同規定が第 2 条及び第 6 条にリンクすることからしても、ロシアが大陸棚における炭化水素原料を極めて重要視していることの証左と考えるのである。

では次に、その大陸棚に関して言及することとしたい。北極海の大陸棚には豊富な炭化水素資源が埋蔵されていると予測されており、2001 年にロシアは同大陸棚を含む大陸棚の延長に関する申請を大陸棚限界委員会に提出したものの却下されたことは周知の事実であるが、この大陸棚に関してロシアがこれからどのように動こうとしているのかを把握することとする。まず第 11 条 a 項では、ロシア連邦北極帯資源インフラの効果的利用及び発展のための措置として、「大陸棚及び沿岸領域の総合的研究」、「大陸棚探査及び同大陸棚の鉱物資源開発」が出てくるが、これらの研究及び探査に大陸棚の延長に関するものが含まれることは想像に難くない。同条 ~~㉟~~ 項に、やはり同様な措置として「北極におけるロシア連邦の大陸棚の外側の限界の立証に関し大陸棚限界委員会に提出される資料準備の確保」が定められていることは、この推測の正しさを裏付けるものであろう。それから第 17 条 ~~㉚~~ 項では、国際協力の発展及び平和地帯としての北極の維持のための措置の一つとして、「大陸棚の資源の探査及び開発並びに大陸棚の外側の限界設定の諸問題に関連する権利の実現化」が定められているが、これは、大陸棚に関する問題を国内問題だけには留めないとするロシアの姿勢を現したものと考える。また、第 18 条 ~~㉜~~ 項において、ロシア連邦の軍事的安全の確保、ロシア連邦国境の防御及び警備の確保のための措置の一つとして、「北極におけるロシア連邦の排他的経済水域及び大陸棚におけるロシアの活動の自由な実施の確保」が定められていることは、大陸棚に関する自国の権利を軍事的にも絶対的に守るとするロシアの姿勢を現したものと考える。そして、第 29 条 r 項では、本戦略実現化の第一段階（2015 年まで）において確保されることの一つとして、「北極海におけるロシア連邦の大陸棚の外側の限界の国際法に基づく形成の確保」が定められており、第 31 条 a 項では、第二段階（2020 年まで）において確保されることの一つとして、「北極におけるロシア連邦の大陸棚の鉱物・原料資源開発の分野におけるロシア連邦の競争上の優越性の実現化」が定められている。自国の大陸棚の外側の限界の形成の確保を 2015 年までとしていることは、国家政策の基礎と同じであり、この二つの文書の内容に矛盾はない。しかし、ここで気になるのは、そのための国連大陸棚限界委員会への申請の提出がいつになるのかという問題である。前述のとおりロシアは、2001 年に提出した申請を同委員会により却下されており、再申請は、まさに背水の陣となる。同国がいつ申請を提出するのか、またその申請に対してどのような勧告が採択されるのか、注視を続けてゆきたいと考える。

### (3) 国家防衛（安全保障）に関する考察

国家防衛（安全保障）を念頭に置きつつ前章における本戦略を再読してゆくが、まず気づくことは、その名称に既に「国家安全保障」（обеспечение национальной безопасности）との字句が出てくる

ことである。本戦略の承認の4年半前に承認された国家政策の基礎の名称とは異なり、国家防衛（安全保障）との概念が前面に出てきたとの感を持つ。また、本文に目を移すならば、これまでの項の（1）及び（2）の場合とは違い、この国家防衛（安全保障）との項目が、その第4条におけるファクター、更には第5条におけるリスク及び脅威には左右されないものであることに気づく。国家防衛（安全保障）がいかなる状況下においても確保されなければならない絶対的なものであることから、それは当然の結果と言えるであろう。続いて第7条によるならば、ロシア連邦北極帯発展及び国家安全保障の優先的方針の一つとして「北極におけるロシア連邦の軍事的安全、ロシア連邦国境の防衛及び警備の確保」が定められているが、その確保のための措置は、第18条に定められている。この規定の中において筆者は特に6項に定められた「動員準備」（*мобилизационная готовность*）との字句に注目したい。北極海季報第10号における拙稿でも述べたところであるが、ロシア海洋政策の基本文書である「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*）によるならば、ロシア国内に存在するあらゆる一般船舶は、動員という手段により安全保障上の目的に使用されることとなるのである<sup>4</sup>。そして、この考え方は、現在案文として公開されている「2030年までのロシア連邦の海洋ドクトリン」（*Морская доктрина Российской Федерации до 2030 года*）においても適用されていると判断するものであり、その正しさを示すのは「武力攻撃からの国家防衛確保、国家の要求の充足、戦時における戦闘員の必要性のための国家権力機関、海洋経済活動の実施に参加する組織及び船舶の平時における動員準備及び戦時における動員」との規定である<sup>5</sup>。従って、本戦略において動員という手段により国家防衛（安全保障）の勢力として取り込まれる船舶又は船隊がどのようなものとなるのかを把握した場合、その規模はある程度のものであることが理解できるのである。更には、それらの船舶及び船隊の中でも筆者は特に、海難救助船隊、ひいては海難救助機関の存在に注目したい。何故ならば、海難救助業務には、事態に緊急に対処すること、船艇及び航空機を効果的に運用することが求められ、国家防衛（安全保障）に関する業務に求められることと重複する部分があるからである。その観点からするならば、本戦略における海難救助に関連した規定は、国家防衛（安全保障）に関する規定に準ずるものとして解釈することが可能であろう。また、動員による軍用への転用の可能性を考えるならば、第12条m項に定められた「北極海航路経路に沿った航空路線網の再建及び近代化」も、第15条に定められた「情報テクノロジー及び通信の発展」も、国家防衛（安全保障）のための勢力の一部として使用される可能性があると考えられる。本節をまとめるならば、本戦略は、第18条等、軍に関連した規定の存在によるのみならず、潜在的に有する可能性により国家防衛（安全保障）上の意味を色濃く有する文書となると考えるのである。

#### （4）「セクター理論」の適用に関する考察

これまで数点の拙稿において筆者が繰り返し述べてきたロシアによる「セクター理論」、つまりは「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」という理論の北極への適用に関しては、この適用に相当すると考えられる規定は本戦略には見当たらない。しかし、自国の国家政策が遂行される場所的範囲として「ロシア連邦北極帯」（*Арктическая зона Российской Федерации*）との字句が多用されており、この場所的範囲の定義は、国家政策の基礎第2条に定め

<sup>4</sup> 拙稿「ロシアの海洋ドクトリンについて（北極海に着目して）」、北極海季報、第10号（2011）、40頁。

<sup>5</sup> 参照：<http://mk.esimo.ru>（アクセス日、2013年4月6日）。

られている。この規定において注目に値するのは、1926年4月15日付けの「北極海に存在する陸地及び島嶼がソ連邦領域であることの表明に関する」ソ連邦中央執行委員会幹部会決定（Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР “Об объявлении территорией СССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане”）の存在である。何故ならば同決定は、ロシア（当時はソ連）がセクター理論を北極に対して適用した嚆矢と一般的には解されているからである。つまりはロシア連邦北極帯とは、セクターが念頭に置かれ設定されたものとして解釈することが可能であろう。そして、そのようにして設定された範囲においてロシアは、前述の第2条によるならば、「国際法に従い主権的権利及び管轄権を有する」と定められており、これら二つの権利は、本戦略においても、それぞれ第18条6項、第17条e項において定められている。しかし、本戦略で気になるのは、総則の中にある第2条において本戦略が、「北極におけるロシア連邦の主権〔下線は筆者による〕及び国益の実現化に向けられている」と定められていることである。つまりは本節における今までのことを総合するならば、この第2条における「北極」との字句がロシア連邦北極帯を意味するとした場合、ロシアはセクターが念頭に置かれた場所的範囲における自国の主権の実現化を目指すということになるのであろう。ならば、前述の主権的権利及び管轄権の持つ意味は何かということになるが、これら二つは、主権を確立するためのロシア連邦北極帯の占有を目的として同国により行使される権利であると解釈したい。これまでの項の(1)の末尾で述べたとおり、北極海季報第15号における拙稿で筆者は、ロシアが北極セクターに対し主権の適用を考えている可能性があるかと推測したが、本戦略第2条は、この推測の正しさを補足するものとするのである。付言となるが、本戦略には第7条を始めとして「ロシア連邦国境の防御及び警備の確保」（обеспечение защиты и охраны государственной границы Российской Федерации）が定められており、「ロシア連邦国境に関する」連邦法（Федеральный Закон “О государственной границе Российской Федерации”）第3条によるならば、海上において国境警備を実施するのは、本戦略第29条d項において定められた「ロシア連邦連邦保安庁コーストガード」（береговая охрана Федеральной службы безопасности Российской Федерации）である<sup>6</sup>。本戦略第2条によるならば北極における自国の主権の実現化を目指すロシアであるから、その意思は、主権の及ぶ範囲の境界となる国境を警備するコーストガードの業務に直接影響を及ぼすこととなるであろう。

## (5) まとめ

これまでの考察をまとめるならば、本戦略によりロシアが、北極海航路の運用と北極における資源開発を推進してゆくことは明白である。また、その運用と開発を軌道に乗せるためには多額の予算が必要とされるであろうことも想像に難くない。しかし、それだけの支出をもロシアが惜しまないとしたならば同国は、自国の北極帯において得られる利益がその支出を上回るものとなると考えているに相違なく、その利益こそが本戦略に定められた国益なのだと筆者は考える。そして、その国益を守るには、同戦略第18条6項によるならば国家防衛力ということになるのであろう。更に国益の維持には一定の場所的範囲の占有が必要となるので、この占有により本戦略に定められた主権の国際法的な確立を、セクター理論に基づきつつ実現しようとロシアは考えているのではないか。筆者の今までの調査研究により導き出された項目、つまりは北極に対してロシアが大きな関心を寄せる四つの項目に

<sup>6</sup> 参照：<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=131683>（アクセス日，2013年3月30日）。

基づき本戦略を解釈するならば、その第2条の意味するところはそのようなものとなる。これが本稿により導き出した筆者の結論である。

#### おわりに

その第1条において「国家政策の基礎の遂行のため作成されたものである」と定められた本戦略ではあり、確かにその内容は、同基礎に比べて詳細に、具体的になったとの感もあるが、まだ抽象的な表現が多く、これが最終版であるといった印象を持つことができない。北極における自国の国家政策の実施に関してロシアは、更に具体的な内容のプログラム、プロジェクトを公表することであろう。それらが如何なるものなのかについて注視を続けてゆきたいと考える次第である。

(平成25年4月27日脱稿)

## 2-1. 2012年の海賊行為と船舶に対する武装強盗事案（IMB2012年次報告書から）

国際海事局（IMB）は2013年1月16日、クアラルンプールにある海賊通報センター（Piracy Reporting Centre: PRC）を通じて、2012年に世界で起きた海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する年次報告書を公表した。以下は、IMB年次報告書から見た、2012年における海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の特徴を取り纏めたものである。

「海賊」（Piracy）と船舶に対する「武装強盗」（Armed Robbery）の定義については、IMBは、「海賊」については国連海洋法条約（UNCLOS）第101条「海賊行為の定義」に、「武装強盗」については、国際海事機関（IMO）が2001年11月にIMO総会で採択した、「海賊行為及び船舶に対する武装強盗犯罪の捜査のための実務コード」（Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships）の定義に、それぞれ準拠している。（なお、記述の都合上、関連諸表は文末に纏めて掲載した。）

### 1. 発生（未遂を含む）件数と発生海域から見た特徴

通報された2012年の発生件数は297件（2011年439件）であった。その内、既遂が202件（同221件）で、その内訳はハイジャック事案が28件（同45件）、乗り込み事案が174（同176件）であった。未遂事案は95件（同218件）で、その内訳は発砲事案が28件（同174件）、乗り込み未遂事案が67件（同105件）であった。しかしながら、IMBは、この他にかなりの未通報事案があると見ており、船主や船長などに通報を呼びかけている。

2012年の発生件数は、2011年比で142件も少なく、表1に見るように、最近5年間では2008年の293件とほぼ同じで、過去3年間の400件を超える発生件数から見れば大幅な減少となっているのが特徴である。2012年の発生件数297件を発生海域から見れば、75%弱の221件（2011年331件）が以下の8カ所の海域で発生している。即ち、ソマリア沖49件（2011年160件）、紅海13件（同39件）、アデン湾13件（同37件）、インドネシア81件（同46件）、マレーシア12件（同16件）、バングラデシュ11件（同10件）、ナイジェリア27件（同10件）、トーゴ15件（同6件）となっている。因みに、2011年の上位7カ所に入っていた南シナ海が2011年の13件から2件に、ベナンが20件から2件に大幅減になっている。

表1に見るように、ソマリアの海賊による襲撃件数は75件で、2011年の239件から激減している。全発生件数に占める割合も約25%で、2011年の約54%から大幅減となっている。ソマリアの海賊による襲撃事案の大幅な減少は、2012年における際立った特徴となっている。しかも襲撃海域は、報告書によれば、紅海南部からアラビア海を含むソマリア東方沖と南方沖に止まっており、このことも2012年の大きな特徴である。

表2に見るように、ソマリアの海賊による襲撃件数75件の内訳は、アデン湾での襲撃事案が13件で、2011年の37件からは大幅に減少している。その内、ハイジャック事案は4件で、2011年と同じだが、未遂事案については発砲事案が4件で、2011年の19件から、また乗り込み未遂事案も5件で同13件からそれぞれ大幅に減少している。紅海では、乗り込み未遂事案が13件のみで、2011年の乗り込み事案4件、発砲事案13件、乗り込み未遂事案22件から大幅減となっている。ソマリア沖では、49件の襲撃事案の内、乗り込み事案が2件（2011年15件）、ハイジャック事案が10件（同23件）で、未遂事案については発砲事案が16件（同78件）、乗り込み未遂事案が21件（同44件）



となっている。いずれも、2011年に比して大幅減となっている。ソマリアの海賊による襲撃事案 75 件中、乗り込み事案が 2 件（2011 年 20 件）、ハイジャック事案が 14 件（同 28 件）で、既遂事案が 16 件（同 48 件）となり、2012 年の既遂事案（成功率）は約 21%で、2011 年の 20%と変わらず、2010 年の約 30%からは大幅に低下している。

報告書によれば、2012 年 12 月 31 日現在で、ソマリアの海賊は、身代金目的で 8 隻の船舶を拘留しており、これらの船舶に人質として出身国の異なる 104 人の乗組員を拘束している。更に、23 人の乗組員が拉致され、陸上で拘束されている。

では、何故、ソマリアの海賊による襲撃事案が激減しているのか。報告書によれば、これは、各国の海軍戦闘艦による海賊不審船に対する積極的な攻撃、陸上の海賊拠点に対する攻撃に加えて、航行船舶の海賊対処マニュアル、BMP 4 に基づく航行船舶の自衛措置や民間武装警備員の雇用（Privately Contracted Armed Security Personnel: PCASP）の成果である。報告書は、各国の海軍戦闘艦の継続的な展開がソマリアの海賊による襲撃事案の激減をもたらしていると指摘し、もし各国の海軍戦闘艦が引き上げれば、こうした減少傾向は簡単に逆転するであろうと警告している。また IMB は、襲撃事案の減少を歓迎すべき減少としながらも、海賊の脅威は依然大きく、海賊多発海域を航行する船舶に対して、BMP4 に基づいて警戒を怠らないように警告している。

報告書は、PCASP を襲撃事案減少要因の 1 つとしているが、2012 年 12 月 29 日付けの NATO Shipping Centre の報告によれば、ソマリアの海賊は最近、襲撃目標船舶に PCASP が添乗しているかどうかを予め確かめる、「ソフト・アプローチ」戦術をとっていると警告している。それによれば、海賊の小型ボートがまず 1 隻で目標船舶に接近し、（乗船していれば）PCASP からの反応を確かめることが多い。そして目標船舶から反応がない場合、目標船舶に対する襲撃を続けるために再び近寄ってくるが、その場合もう 1 隻の小型ボートを伴っていることが多いという。この戦術は、成功の見込みが低い襲撃で、不必要に弾薬等を費消したり、人的被害を出したりすることを回避することに狙いがあると見られる。しかしながら、紅海南部、バブエルマンデブ海峡そしてインド西岸 50 カイリ沖合までの海域では、多数の漁船が操業している。漁船は、漁網などを護るために、商船に近寄ることもある。インドの漁民は、4~6 人乗りの船外機付きの小型漁船で延縄を使って操業している。また、漁民が小火器を携行していることもある。そのため、NATO は、これらの海域を航行する船舶の船長に対して、漁船と海賊不審船とを確実に区別するよう求めている。

一方、東南アジア海域での状況はどうか。表 1、2 に見るように、インドネシアでの発生件数は 81 件で、2011 年の 46 件、2010 年の 40 件に比し、倍増している。81 件中、73 件が乗りこみ事案で、8 件が乗りこみ未遂事案である。スマトラのドゥマイとベラワンでの多発場所で、停泊中や錨泊中の船舶に夜間に乗り込む武装強盗であるが、発見されれば、逃亡する。南シナ海では 2 件のハイジャック事案があったが（2011 年 1 件）、2011 年と同様、いずれも航行中のタグ&バージであった。他にマラッカ海峡ではハイジャック事案が 1 件で（同 1 件）、航行中のマレーシアの漁船であった。ハイジャック事案はマレーシアでも 1 件あり（同 1 件）、航行中のタグ&バージであった。

他方、西アフリカのギニア湾海域での発生件数の増加が注目される。2012 年のギニア湾海域での発生件数は 58 件で、2011 年の 46 件から 10 件増加している。内、ハイジャック事案が 10 件で、207 人の乗組員が人質となった。この海域の海賊は特に暴力的で、少なくとも 37 件で銃器が使用されている。表 1、表 2 に見るように、ベナン沖での襲撃事案の件数は 2011 年の 20 件（内、ハイジャック事案 8 件）から 2012 年には 2 件（内、ハイジャック事案 1 件）に例外的に減少している。ナイジェリアでは 27 件（内、ハイジャック事案 4 件）で、2011 年の 10 件（内、ハイジャック事案 2 件）か

ら3倍近く増加している。また、トーゴも2011年の5件から2012年には15件（内、ハイジャック事案4件）と3倍に増えている。コートジボアール沖では、5件（2011年1件）発生しており、10月5日には、バハマ籍船の精製品タンカーが首都、アビジャン沖で錨泊中にナイジェリアの海賊にハイジャックされた。報告書によれば、これは、コートジボアール沖での初めてのハイジャック事案で、ナイジェリアの海賊の活動海域が広がっていることを示している。

## 2. 態様から見た特徴

表3は、未遂を含む全事案における襲撃された時の船舶の状況について、地域毎に示したものである。これによれば、襲撃された時の船舶の状況については、2012年の既遂事案202件の内、停泊中（berthed）が15件、錨泊中（anchored）が130件、航行中（steaming）が57件であった。また、未遂事案95件の内、停泊中が3件、錨泊中が20件、航行中が72件であった。

表3によれば、ソマリアの海賊による未遂を含む襲撃事案は全て航行中の事案であり、機関銃やロケット推進擲弾筒で武装し、「母船」から発進する小型高速ボートで航行船舶を襲撃するソマリアの海賊の特徴を示している。一方、アジアの海賊事案の特徴は、錨泊中の乗り込み事案が大部分を占めていることである。ベトナム、バングラデシュ及びインドでは、全てが港や錨地における乗り込み事案である。

また、2012年において、3回以上の襲撃件数が通報された港と錨地は18カ所（2011年17カ所）であった。最も多かったのが、インドネシアのベラワン14件（2011年5件）、トーゴのロメ14件（同5件）であった。次いで多かったのが、バングラデシュのチッタゴン11件（同10件）、インドネシアのドゥマイ11件（同13件）、ジャカルタ・タンジュンプリオク7件（同6件）、タボネオ7件（同リストになし）、ナイジェリアのラゴス7件（同4件）、シンガポール海峡6件（同11件）、コートジボアールのアビジャン5件（同リストになし）などとなっている。インドネシアでは、他にアダン湾（カリマンタン）4件、ムアラ・ベラウ（同）4件、バリッパパン（同）、バタム各3件となっている。停泊中や錨泊中の船舶に夜間に乗り込む武装強盗が多い、インドネシアの特徴を示している。

## 3. 目標船舶の特徴

では、目標となった船舶のタイプではどうか。2012年に襲撃された（未遂事案を含む）船舶のタイプは23（2011年25タイプ）で、表4に示したように、最も多かったのがChemical/Product Tankerで76隻（2011年100隻）、次いでBulk Carrierで66隻（2011年100隻）、以下、Containerが39隻（同62隻）、Tanker Crude Oilが32隻（同61隻）、Offshore Tugが23隻（同32隻）、General Cargoが15隻（同35隻）、LNG Tankerが10隻（同6隻）、Supply Ship（油井プラットフォーム補給船）8隻（同1隻）、Trawler/Fishingが5隻（同11隻）、Dhowが5隻（同1隻）などとなっている。油井プラットフォーム補給船に対する襲撃は、いずれもギニア湾での事案である。

襲撃された船舶の船籍を見れば、2012年の297隻中、最も多かったのはパナマ籍船で49隻（2011年71隻）、以下、10隻以上襲撃された船籍別順位は、リベリア籍船45隻（同57隻）、シンガポール籍船43隻（同32隻）、マーシャル諸島籍船21隻（同45隻）、香港籍船17隻（同21隻）、バハマ籍船16隻（同11隻）、マレーシア籍船12隻（同14隻）となっている。なお、日本籍船はこの5年間では、2008年2隻、2011年1隻のみである。

他方、襲撃された船舶の運用状況を国別に見れば（Countries where victim ships controlled / managed）、最も多かったのはシンガポールで71隻（2011年65隻）、次いでドイツが40隻（同64

隻)、以下、ギリシャ 31 隻 (同 58 隻)、日本 15 隻 (同 19 隻)、インド 14 隻 (同 14 隻)、香港 13 隻 (同 27 隻)、マレーシア 12 隻 (同 17 隻)、デンマーク 11 隻 (同 12 隻)、英国 11 隻 (同 12 隻) などとなっている。

#### 4. 人的被害の状況と使用武器の特徴

人的被害の状況について見れば、表 5 に示したように、乗組員が人質となる事案が大幅に増え、人的被害のほとんどを占めている。2012 年に人質となったのは 585 人である。人質の数は、ピーク時の 2010 年に比べれば、半減している。一方、人的被害の発生場所から見れば、表 6 に見るように、2012 年の人質事案中、ソマリアの海賊による事案がアデン湾で 38 人 (2011 年 47 人)、ソマリアで 212 人 (同 402 人) となっており、人質事案に占める割合は 2011 年の約 56%弱に比して約 43%となっている。死亡事案は 6 人で、2011 年の 8 人からは減少しており、いずれもソマリアの海賊によるものであった 2011 年と異なり、4 人はナイジェリアの海賊、2 人はソマリアの海賊によるものであった。ソマリアの海賊による人質事案の減少は、ハイジャック事案が 2011 年の 28 件に比して、14 件と半減したことによると見られる。拉致 (kidnap) 事案は、2012 年は 26 人で、いずれもナイジェリア (2011 年ゼロ) の海賊によるものである。ソマリアの海賊による拉致は 2011 年には 10 人であったが、2012 年はゼロであった。

表 7 は、2012 年の全発生事案で、海賊が使用した武器のタイプを海域ごとに示したものである。銃器とナイフが海賊の主要武器である傾向は、ここ 5 年間ほとんど変化がない。他方、海賊の使用武器を海域ごとに見れば、表 7 に見るように、銃器使用事案 113 件 (2011 年 245 件) 中、アデン湾 12 件 (同 33 件)、紅海 6 件 (同 32 件)、ソマリア 38 件 (同 135 件) で、ソマリアの海賊によるものが 56 件 (同 201 件) で、全体の約半分を占めている。ここでも、AK-47 強襲ライフル、RPG-7 ロケット推進擲弾筒などで武装する、ソマリアの海賊の危険性が窺える。また、ナイジェリア 27 件 (同 29 件)、トーゴ 6 件 (同ゼロ)、ギニア 3 件 (同 4 件)、ベナン 2 件 (同 19 件) など、ギニア湾海域での海賊事案も銃器の使用が多い、暴力的な事案が特徴である。

(文責 上野英詞 海洋政策研究財団研究員)

表 1：最近 5 年間のアジア及びその他の多発海域における発生（未遂を含む）件数の推移

| 海域        | 2012       | 2011       | 2010       | 2009       | 2008       |
|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| インドネシア    | 81         | 46         | 40         | 15         | 28         |
| マラッカ海峡    | 2          | 1          | 2          | 2          | 2          |
| マレーシア     | 12         | 16         | 18         | 16         | 10         |
| フィリピン     | 3          | 5          | 5          | 1          | 7          |
| シンガポール海峡  | 6          | 11         | 3          | 9          | 6          |
| 南シナ海      | 2          | 13         | 31         | 13         |            |
| ベトナム      | 4          | 8          | 12         | 9          | 11         |
| バングラデシュ   | 11         | 10         | 23         | 17         | 12         |
| インド       | 8          | 6          | 5          | 12         | 10         |
| アデン湾*     | 13         | 37         | 53         | 116        | 92         |
| 紅海**      | 13         | 39         | 25         | 15         |            |
| ソマリア      | 49         | 160        | 139        | 80         | 19         |
| アラビア海***  |            |            | 2          | 1          |            |
| インド洋****  |            |            |            | 1          |            |
| オマーン***** |            | 1          |            | 4          |            |
| タンザニア     | 2          |            | 1          | 5          | 14         |
| ベナン       | 2          | 20         |            | 1          |            |
| ギニア       | 3          | 5          | 6          | 5          |            |
| コートジボアール  | 5          | 1          | 4          | 2          | 3          |
| ナイジェリア    | 27         | 10         | 19         | 29         | 40         |
| コンゴ       | 4          | 3          | 1          |            | 1          |
| トーゴ       | 15         | 6          |            |            |            |
| <b>合計</b> | <b>297</b> | <b>439</b> | <b>445</b> | <b>410</b> | <b>293</b> |

出典：IMB2012 年年次報告書 5～6 頁の表 1 から作成。なお、合計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注：\*；アデン湾、\*\*；紅海、\*\*\*；アラビア海、\*\*\*\*；インド洋、\*\*\*\*\*；オマーン、いずれの海域もソマリアの海賊による。

表 2 : アジア及びその他の多発海域における 2012 年の襲撃事案の態様

| 海 域       | 既遂事案       |           | 未遂事案       |                    |
|-----------|------------|-----------|------------|--------------------|
|           | Boarded    | Hijacked  | Fired Upon | Attempted Boarding |
| インドネシア    | 73         |           |            | 8                  |
| マラッカ海峡    | 1          | 1         |            |                    |
| マレーシア     | 11         | 1         |            |                    |
| フィリピン     | 3          |           |            |                    |
| シンガポール海峡  | 6          |           |            |                    |
| 中国        | 1          |           |            |                    |
| 南シナ海      |            | 2         |            |                    |
| ベトナム      | 3          |           |            | 1                  |
| バングラデシュ   | 11         |           |            |                    |
| インド       | 7          |           |            |                    |
| アデン湾*     |            | 4         | 4          | 5                  |
| 紅海**      |            |           |            | 13                 |
| ソマリア      | 2          | 10        | 16         | 21                 |
| タンザニア     | 1          |           |            | 1                  |
| ベナン       | 1          | 1         |            |                    |
| ギニア       | 3          |           |            |                    |
| コートジボアール  | 4          | 1         |            |                    |
| ナイジェリア    | 13         | 4         | 8          | 2                  |
| コンゴ       | 4          |           |            |                    |
| トーゴ       | 3          | 4         |            | 9                  |
| <b>合計</b> | <b>174</b> | <b>28</b> | <b>28</b>  | <b>67</b>          |
| <b>総計</b> | <b>297</b> |           |            |                    |

出典：IMB2012 年年次報告書 8 頁の表 2 から作成。なお、合計、総計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注：\*；アデン湾、\*\*；紅海、いずれの海域もソマリアの海賊による。

備考：Boarded は、海賊が乗り込みに成功しても、乗組員の多くは船内の“citadel”（安全区画）に鍵をかけて閉じ籠もるなどの自衛措置をとることによって、乗り込んだ海賊がハイジャックを諦めて逃亡した事案である。その後、該船は付近を哨戒中の各国海軍戦闘艦に救出されている。一方、海賊が逃亡しなかった場合には、武力による解放に繋がるケースもある。

表 3 : 2012 年の海域毎に見た未遂事案を含む襲撃された時の船舶の状況

| 海 域       | 既 遂        |            |           | 未 遂       |           |           |
|-----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|           | B          | A          | S         | B         | A         | S         |
| インドネシア    | 6          | 59         | 8         | 1         | 7         |           |
| マラッカ海峡    |            |            | 2         |           |           |           |
| マレーシア     |            | 8          | 4         |           |           |           |
| フィリピン     |            | 2          | 1         |           |           |           |
| シンガポール海峡  |            | 1          | 5         |           |           |           |
| 中国        |            | 1          |           |           |           |           |
| 南シナ海      |            |            | 2         |           |           |           |
| ベトナム      | 1          | 2          |           | 1         |           |           |
| バングラデシュ   |            | 11         |           |           |           |           |
| インド       |            | 7          |           |           | 1         |           |
| アデン湾*     |            |            | 4         |           |           | 9         |
| 紅海**      |            |            |           |           |           | 13        |
| ソマリア      |            | 1          | 11        |           |           | 37        |
| ベナン       |            | 1          | 1         |           |           |           |
| ギニア       |            | 2          | 1         |           |           |           |
| コートジボアール  |            | 5          |           |           |           |           |
| ナイジェリア    |            | 4          | 13        |           |           | 10        |
| コンゴ       |            | 4          |           |           |           |           |
| トーゴ       |            | 4          | 2         |           | 9         |           |
| <b>合計</b> | <b>15</b>  | <b>130</b> | <b>57</b> | <b>3</b>  | <b>20</b> | <b>72</b> |
| <b>総計</b> | <b>202</b> |            |           | <b>95</b> |           |           |

出典：IMB2012 年年次報告書 9～10 頁の表 4、表 5 から作成。なお、合計、総計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

備考：B = Berthed, A = Anchored, S = Steaming.

注：\* ; アデン湾、\*\*紅海、いずれの海域もソマリアの海賊による。

表4：2012年の襲撃船舶のタイプ（5隻以上）とそれらの過去5年間の傾向

| Type                     | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|
| Chemical/Product Tanker  | 76   | 100  | 96   | 68   | 55   |
| Bulk Carrier             | 66   | 100  | 80   | 109  | 48   |
| Container                | 39   | 62   | 74   | 63   | 49   |
| Tanker Crude Oil         | 32   | 61   | 43   | 41   | 30   |
| Offshore Tug             | 17   | 32   | 20   | 16   | 16   |
| General Cargo            | 15   | 35   | 63   | 54   | 38   |
| LPG Tanker               | 10   | 6    | 7    | 5    | 6    |
| Supply Ship              | 8    | 1    |      | 1    | 5    |
| Trawler / Fishing Vessel | 5    | 11   | 19   | 16   | 9    |
| Dhow                     | 5    | 1    | 4    | 3    | 1    |

出典：IMB2012年々次報告書13～14頁の表11、14頁のチャートDから作成。

表5：最近5年間の乗組員の人的被害状況

| 状況        | 2012       | 2011       | 2010         | 2009         | 2008         |
|-----------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|
| 襲撃        | 4          | 6          | 6            | 4            | 7            |
| 人質        | 585        | 802        | 1174         | 1050         | 889          |
| 負傷        | 28         | 42         | 37           | 69           | 32           |
| 拉致        | 26         | 10         | 27           | 12           | 42           |
| 死亡        | 6          | 8          | 8            | 10           | 11           |
| 行方不明      |            |            |              | 8            | 21           |
| 脅迫        | 13         | 27         | 18           | 14           | 9            |
| <b>合計</b> | <b>662</b> | <b>895</b> | <b>1,270</b> | <b>1,166</b> | <b>1,011</b> |

出典：IMB2012年々次報告書11頁の表8から作成。

表 6 : 2012 年のアジア及びその他の多発海域における人的被害の状況

| 海域           | Hostage    | Threatened | Assault  | Injured   | Killed   | Kidnap    |
|--------------|------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|
| インドネシア       | 47         | 4          | 3        | 4         |          |           |
| マラッカ海峡       | 6          |            |          |           |          |           |
| マレーシア        | 49         |            |          | 8         |          |           |
| フィリピン        |            |            |          | 1         |          |           |
| シンガポール<br>海峡 | 19         |            |          |           |          |           |
| 南シナ海         | 16         |            |          |           |          |           |
| ベトナム         | 1          |            |          | 1         |          |           |
| バングラデシュ      | 2          | 1          |          | 1         |          |           |
| インド          |            | 1          |          |           |          |           |
| アデン湾*        | 38         |            |          |           |          |           |
| ソマリア         | 212        |            |          | 1         | 2        |           |
| ベナン          | 19         |            |          |           |          |           |
| ギニア          | 8          |            |          | 1         |          |           |
| コートジボアール     | 25         | 1          |          |           |          |           |
| ナイジェリア       | 61         |            | 1        | 7         | 4        | 26        |
| トーゴ          | 79         |            |          | 1         |          |           |
| <b>合計</b>    | <b>585</b> | <b>13</b>  | <b>4</b> | <b>28</b> | <b>6</b> | <b>26</b> |
| <b>総計</b>    | <b>662</b> |            |          |           |          |           |

出典：IMB2012 年年次報告書 11 頁の表 9 から作成。なお、合計、総計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注：\*；アデン湾、ソマリアの海賊による。



表7：2012年のアジア及びその他の多発海域における武器使用の状況

| 海域        | Guns       | Knives    | Other Weapons | Not Stated |
|-----------|------------|-----------|---------------|------------|
| インドネシア    | 4          | 34        | 6             | 37         |
| マラッカ海峡    | 1          |           |               | 1          |
| マレーシア     | 5          | 3         |               | 4          |
| フィリピン     |            | 1         |               | 2          |
| シンガポール海峡  | 1          | 1         |               | 4          |
| 中国        |            |           |               | 1          |
| 南シナ海      | 1          |           |               | 1          |
| ベトナム      | 1          |           |               | 2          |
| バングラデシュ   |            | 8         |               | 3          |
| インド       |            | 3         |               | 5          |
| アデン湾*     | 12         |           |               | 1          |
| 紅海**      | 6          |           |               | 7          |
| ソマリア      | 38         |           |               | 11         |
| ベナン       | 2          |           |               |            |
| ギニア       | 3          |           |               |            |
| コートジボアール  | 2          | 2         |               | 1          |
| ナイジェリア    | 27         |           |               |            |
| コンゴ       |            | 3         |               | 1          |
| トーゴ       | 6          | 1         |               | 8          |
| <b>合計</b> | <b>115</b> | <b>73</b> | <b>7</b>      | <b>104</b> |
| <b>総計</b> | <b>297</b> |           |               |            |

出典：IMB2012年年度報告書12頁の表10から作成。なお、合計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注：\*；アデン湾、\*\*；紅海、いずれの海域もソマリアの海賊による。

## 2-2. 2013年第1四半期の海賊行為と船舶に対する武装強盗事案 (IMB2013年第1四半期報告書から)

国際海事局 (IMB) は 4 月 16 日、クアラルンプールにある海賊通報センター (Piracy Reporting Centre) を通じて、2013 年第 1 四半期 (2013 年 1 月 1 日～3 月 31 日) に世界で起きた海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する報告書を公表した。以下は、IMB 報告書から見た、2013 年第 1 四半期の海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の特徴を取り纏めたものである。(なお、記述の都合上、関連諸表は文末に纏めて掲載した。)

「海賊」(Piracy) と船舶に対する「武装強盗」(Armed Robbery) の定義については、IMB は、「海賊」については国連海洋法条約 (UNCLOS) 第 101 条「海賊行為の定義」に、「武装強盗」については、国際海事機関 (IMO) が 2001 年 11 月に IMO 総会で採択した、「海賊行為及び船舶に対する武装強盗犯罪の捜査のための実務コード」(Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships) の定義に、それぞれ準拠している。

### 1. 発生 (未遂を含む) 件数と発生海域から見た特徴

通報された 2013 年第 1 四半期の発生件数は 66 件 (2012 年同期 102 件、通年 297 件) であった。月間発生件数を見れば、1 月が 17 件、2 月が 28 件で最も多く、3 月が 21 件となっている。その内、既遂が 55 件 (2012 年同期 56 件) で、その内訳はハイジャック事案が 4 件 (同 11 件) で、乗り込み事案が 51 件 (同 56 件) であった。未遂事案は 11 件 (同 46 件) で、その内訳は発砲事案が 7 件 (同 14 件)、乗り込み未遂事案が 4 件 (同 32 件) であった。しかしながら、IMB は、この他にかなりの未通報事案があると見ており、船主や船長などに通報を呼びかけている。

2013 年第 1 四半期の発生件数 66 件は、2012 年同期の 102 件に比し大幅に減少している。最近 6 年間の各第 1 四半期の発生件数は、表 1 に示す通りである。発生海域から見れば、66 件中、50% を超える 36 件がインドネシア (25 件) とナイジェリア (11 件) で発生している。一方、ソマリアの海賊による襲撃件数はわずか 5 件で、アデン湾で 2 件 (2012 年同期 8 件)、ソマリア沖で 3 件 (同 28 件) となっており、2012 年同期に比して激減している。この間、ソマリアの海賊によるハイジャック事案は 1 件 (同 9 件) のみであった。

ソマリアの海賊について、報告書は、広範な海域における船舶航行を脅かす能力を依然保持していると警告している。第 1 四半期の襲撃事案には、モガディシュ東方 400 カイリの海域での襲撃事案があった。報告書によれば、2013 年 3 月 31 日現在、ソマリアの海賊は、ハイジャック船 5 隻、乗組員 60 人を勾留しており、更に 17 人の乗組員を拉致し、陸上で拘束している。ソマリアの海賊による襲撃事案が激減してきているが、報告書は、その要因として各国海軍部隊のプレゼンスの重要性を指摘している。報告書によれば、第 1 四半期ではイラン漁船が 3 月 28 日にソマリア中部沖合でハイジャックされたが、付近の海域にいた海軍戦闘艦に同日救出された。また、各国海軍部隊は、出撃前の海賊襲撃グループに対する攻撃も実施している。更に、航行船舶が海賊対処マニュアル (BMP) による海賊対策を講じていることに加えて、民間武装警備員 (PCASP) の雇用も襲撃事案の減少に繋がっている。しかしながら、報告書は、襲撃の脅威が依然なくなったわけではなく、従って各船舶は BMP の遵守と警戒を怠らないよう、注意喚起している。

ソマリアの海賊による襲撃事案が激減しているが、一方で西アフリカのギニア湾での事案は増えて

いる。ギニア湾では15件の襲撃事案があり、その内、ハイジャック事案が3件あった。ギニア湾では、ナイジェリアで11件の事案があり、その内、少なくとも9件では銃器が使われた。15人乗り組みの航洋補給船1隻がハイジャックされた。また、航行中の4隻の船舶から14人の船員が拉致された。ギニア湾西方のアイヴォリーコーストでも3件の事案があり、2隻の原油・精製品タンカーがハイジャックされた。報告書によれば、ソマリアの海賊は身代金が支払われるまで6か月から8か月以上も船舶と乗組員を勾留するのに対して、ギニア湾のハイジャック事案は、航行中の精製品タンカーを目標とし、石油精製品や乗組員の貴重品を盗むのが狙いで、通常5日から10日後に船舶と乗組員を解放している。ギニア湾での襲撃はハイジャックが狙いではなく、積荷、乗組員の貴重品あるいは船舶の航行通信装備などを略奪する武装強盗（AK-47強襲ライフルや拳銃で武装）である。

他方、表1に見るように、アジアでは、インドネシアでの発生件数は25件（乗り込み事案24件、乗り込み未遂事案1件）で、2012年同期の18件から大幅増となっている。しかし、ほとんどの事案が夜間の停泊中あるいは錨泊中の船舶への乗り込みで、銃器、ナイフあるいは長刀などで武装しているが、見つければ逃亡する強盗事案である。バングラデシュではチッタゴンの錨泊地での強盗事案がほとんどだが、当局の努力によってここ数年発生事案が少なくなっている。

## 2. 態様から見た特徴

表2はアジア及びその他の多発海域における2013年第1四半期の襲撃事案の態様を海域毎に示したものである。表3は、未遂を含む全事案における襲撃された時の船舶の状況について、地域毎に示したものである。

これらによれば、ソマリアの海賊による襲撃事案の特徴が良く分かる。ソマリアの海賊による事案は、未遂を含めて全て航行中（steaming）の事案であり、「母船」や小型高速ボートで通航船舶を襲撃するソマリアの海賊の特徴を示している。一方、アジアの場合は、襲撃の態様としては乗り込み事案が多く、襲撃された時の船舶の状況については錨泊中（anchored）が多いのが特徴である。

他方、2013年第1四半期で、港と錨地において3回以上の襲撃件数が通報されたのは4カ所で、計18件であった。報告書によれば、4カ所は、インドネシアのドゥマイ6件、バリクパパン5件、ベラワン3件、バングラデシュのチッタゴン4件であった。

2013年第1四半期に襲撃された（未遂事案を含む）船舶のタイプでは、未遂事案も含めて最も多かったのは、ばら積船で16隻、次いでケミカル・タンカー12隻、原油タンカー8隻、コンテナ船7隻、精製品タンカー5隻、補給船4隻、LPGタンカー3隻、タグ2隻、冷凍船、漁船各1隻となっている。

襲撃された船舶の船籍を見れば、2013年第1四半期の全事案66件中、最も多かったのはリベリア籍船15隻、次いでパナマ籍船9隻、以下、マーシャル諸島籍船7隻、シンガポール籍船6隻、香港籍船4隻、セント・ビンセント&グレナディーズ籍船3隻、マルタ籍船3隻などとなっている。なお、日本籍船は過去6年間、2011年同期に1隻あったのみである。

他方、襲撃された船舶の運用状況（Countries where victim ships controlled / managed）を国別に見れば、最も多かったのはシンガポール14隻、次いでドイツ9隻、英国、ギリシャ各5隻、香港4隻、アラブ首長国連邦、ナイジェリア、マレーシア、中国各3隻などとなっている。日本関係船は、2隻であった。

### 3. 人的被害の状況と使用武器の特徴

人的被害の状況について見れば、表 4 に示したように、乗組員が人質となる事案が人的被害のほとんどを占めている。2013 年第 1 四半期は 75 人で、主としてソマリアの海賊によるハイジャック事案の減少に伴って、2012 年同期の 212 人から大幅に減少している。一方、人的被害の発生場所から見れば、75 人の人質の内、ソマリア 20 人（2012 年同期 118 人、他に同アデン湾 34 人）に対して、ナイジェリア 15 人、アイヴォリーコースト 31 人であり、ギニア湾の事案が半分以上を占めている。

表 5 は、最近 6 年間の各第 1 四半期上半期における全発生事案で、海賊が使用した武器のタイプを示したものである。これを見れば、銃器とナイフが海賊の主要武器である傾向は、ここ 6 年間ほとんど変化がない。他方、海賊の使用武器を地域毎に見れば、銃器使用事案 20 件中、ソマリア 3 件、アデン湾 2 件に対して、ナイジェリア 9 件、アイヴォリーコースト 2 件で半分を超えている。ここでも、最近のギニア湾の武装強盗の危険性が窺える。アジアの場合は、銃器よりもナイフが主流で、全 19 件中、インドネシアが 10 件となっている。

（文責 上野英詞 海洋政策研究財団研究員）

表 1：最近 6 年間の各年第四半期におけるアジア及びその他の多発海域での発生  
(未遂を含む) 件数の推移

| 海域                 | 2013      | 2012       | 2011       | 2010       | 2009       | 2008       |
|--------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| インドネシア             | 25        | 18         | 5          | 8          | 1          | 4          |
| マラッカ海峡             |           |            |            |            | 1          |            |
| マレーシア              |           | 2          | 9          | 4          | 2          | 1          |
| フィリピン              | 1         | 2          | 1          | 1          |            | 2          |
| シンガポール海峡           | 2         | 2          | 4          |            |            | 1          |
| タイ                 |           |            |            |            | 1          |            |
| 南シナ海               | 1         |            | 4          | 2          |            |            |
| ベトナム               | 1         | 3          | 2          | 2          | 4          | 1          |
| バングラデシュ            | 4         | 3          | 4          | 1          | 1          | 2          |
| インド                | 4         | 3          | 3          | 3          | 3          | 5          |
| アデン湾*              | 2         | 8          | 10         | 12         | 41         | 5          |
| ソマリア               | 3         | 28         | 85         | 18         | 20         | 1          |
| 紅海**               |           | 7          | 2          | 3          |            |            |
| ナイジェリア             | 11        | 10         | 5          | 2          | 7          | 10         |
| タンザニア              | 1         | 1          |            |            | 2          | 4          |
| アラビア海***           |           |            |            | 2          |            |            |
| インド洋****           |           |            |            | 1          |            |            |
| <b>各年第 1 四半期合計</b> | <b>66</b> | <b>102</b> | <b>142</b> | <b>67</b>  | <b>102</b> | <b>49</b>  |
| <b>各年通年合計</b>      |           | <b>297</b> | <b>439</b> | <b>445</b> | <b>410</b> | <b>293</b> |

出典：2013 年第 1 四半期報告書 5 頁の表 1 から作成。なお、合計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注：\*；アデン湾、\*\*；紅海、\*\*\*；アラビア海、\*\*\*\*；インド洋、いずれもソマリアの海賊による。

表 2 : アジア及びその他の多発海域における 2013 年第 1 四半期の襲撃の態様

| 海域         | Actual Attacks |          | Attempted Attacks |                    |
|------------|----------------|----------|-------------------|--------------------|
|            | Boarded        | Hijacked | Fired Upon        | Attempted Boarding |
| インドネシア     | 24             |          |                   | 1                  |
| フィリピン      | 1              |          |                   |                    |
| シンガポール海峡   | 2              |          |                   |                    |
| 南シナ海       | 1              |          |                   |                    |
| ベトナム       | 1              |          |                   |                    |
| バングラデシュ    | 4              |          |                   |                    |
| インド        | 4              |          |                   |                    |
| アデン湾*      |                |          |                   | 2                  |
| ソマリア       |                | 1        | 2                 |                    |
| タンザニア      | 1              |          |                   |                    |
| ナイジェリア     | 5              | 1        | 5                 |                    |
| アイヴォリーコースト | 1              | 2        |                   |                    |
| <b>合計</b>  | <b>51</b>      | <b>4</b> | <b>7</b>          | <b>4</b>           |
| <b>総計</b>  | <b>66</b>      |          |                   |                    |

出典 : 2013 年第 1 四半期報告書 8 頁の表 2 から作成。なお、合計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

注 : \* ; アデン湾はソマリアの海賊による。

表 3 : 2013 年第 1 四半期における海域毎に見た襲撃された時の船舶の状況

| 海 域         | Actual    |           |           | Attempted |          |          |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|
|             | B         | A         | S         | B         | A        | S        |
| インドネシア      | 1         | 22        | 2         |           | 1        |          |
| フィリピン       |           | 1         |           |           |          |          |
| シンガポール      |           | 1         | 1         |           |          |          |
| 南シナ海        |           |           | 1         |           |          |          |
| ベトナム        |           | 1         |           |           |          |          |
| バングラデシュ     |           | 4         |           |           |          |          |
| インド         |           | 4         |           |           |          |          |
| アデン湾*       |           |           |           |           |          | 2        |
| ソマリア        |           |           | 1         |           |          | 2        |
| タンザニア       | 1         |           |           |           |          |          |
| ナイジェリア      |           |           | 5         |           |          | 4        |
| アイヴォリーコースト+ | 1         |           | 1         |           |          |          |
| <b>合計</b>   | <b>7</b>  | <b>36</b> | <b>11</b> |           | <b>3</b> | <b>8</b> |
| <b>総計</b>   | <b>55</b> |           |           | <b>11</b> |          |          |

出典 : 2013 年第 1 四半期報告書 9 頁の表 4、5 から作成。なお、合計件数は報告書の全ての対象海域を含む。

備考 : B = Berthed, A = Anchored, S = Steaming

注 : \* ; アデン湾はソマリアの海賊による。+ ; アイヴォリーコーストでは他に 1 件の態様不明の襲撃既遂事案があり、計 3 件となる。

表 4：最近 6 年間の各第 1 四半期における乗組員の人的被害状況

| 状況        | 2013      | 2012       | 2011       | 2010       | 2009       | 2008      |
|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| 人質        | 75        | 212        | 344        | 194        | 178        | 7         |
| 拉致        | 14        | 3          | 6          |            | 5          | 6         |
| 乗組員脅迫     | 3         | 4          | 4          | 1          | 3          | 4         |
| 乗組員襲撃     |           | 1          | 2          | 1          | 2          | 4         |
| 乗組員負傷     | 3         | 9          | 34         | 12         | 9          | 8         |
| 乗組員死亡     | 1         | 4          | 7          |            | 2          | 3         |
| 行方不明      |           |            |            |            |            | 1         |
| <b>合計</b> | <b>96</b> | <b>233</b> | <b>397</b> | <b>208</b> | <b>199</b> | <b>33</b> |

出典：2013 年第 1 四半期報告書 10 頁の表 8 から作成。

表 5：最近 6 年間の各第 1 四半期における全発生事案で海賊が使用した武器のタイプ

| 武器のタイプ        | 2013      | 2012       | 2011       | 2010       | 2009       | 2008       |
|---------------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 銃器            | 20        | 48         | 88         | 33         | 59         | 13         |
| ナイフ           | 19        | 21         | 16         | 11         | 14         | 15         |
| その他の武器        | 1         | 2          | 3          | 1          |            | 1          |
| 情報なし          | 26        | 31         | 35         | 22         | 29         | 20         |
| <b>発生事案件数</b> | <b>66</b> | <b>266</b> | <b>196</b> | <b>240</b> | <b>114</b> | <b>126</b> |

出典：2013 年第 1 四半期報告書 9 頁の表 6 から作成。



### 3-1. 2012年のアジアにおける海賊行為と武装強盗事案（ReCAAP2012年年度報告書から）

アジア海賊対策地域協力協定（Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia）に基づいて設立された、ReCAAP Information Sharing Centre（ISC）は2013年1月、2012年にアジアで発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する年度報告書を公表した。（ReCAAPとはRegional Cooperation Agreement Against Piracyの頭字語である。）

国際海事局（IMB）の同種の報告書が全世界を対象としているのに対して、ReCAAPの報告書は、アラビア海からユーラシア大陸南縁に沿って北東アジアに至る海域を対象としている。また、IMBが民間船舶や船主からの通報を主たる情報源としているのに対して、ReCAAPの情報源は、加盟国と香港のFocal PointとシンガポールにあるInformation Sharing Centre（ISC）とを結び、またFocal Point相互の連結で構成される、Information Sharing Webである。各国のFocal Pointは沿岸警備隊、海洋警察、海運・海事担当省庁あるいは海軍に置かれている（日本の場合は海上保安庁）。そして各国のFocal Pointは、当該国の法令執行機関や海軍、Port Authorityや税関、海運業界など、国内の各機関や組織と連携している。更に、国際海事機関（IMO）、IMBやその他のデータを利用している。

ReCAAPの加盟国は、インド、スリランカ、バングラデシュ、ミャンマー、タイ、シンガポール、カンボジア、ラオス、ベトナム、ブルネイ、フィリピン、中国、韓国及び日本の域内14カ国に加えて、域外国からノルウェー（2009年8月）、デンマーク（2010年7月）、オランダ（2010年11月）、及び英国（2012年5月2日）が加盟しており、現在、18カ国となっている。なお、マレーシアとインドネシアは未加盟だが、ISCとの情報交換が行われている。

以下は、ReCAAP報告書から見た、2012年のアジアにおける海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の態様と傾向である。

#### 1. 「海賊」と「船舶に対する武装強盗」についてのReCAAPの定義

「海賊」（piracy）と「船舶に対する武装強盗」（armed robbery against ships）とは、ReCAAP ISCの定義によれば、「海賊」については国連海洋法条約（UNCLOS）第101条「海賊行為の定義」に従って、「船舶に対する武装強盗」については、国際海事機関（IMO）が2001年11月にIMO総会で採択した、「海賊行為及び船舶に対する武装強盗犯罪の捜査のための実務コード」（Code of practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships）の定義に従って、それぞれReCAAP協定第1条で規定している。

#### 2. 発生（未遂を含む）件数

報告書によれば、2012年の発生件数は132件（2011年155件）で、その内、既遂が123件（同133件）、未遂が9件（同22件）であった。132件の内、7件が南シナ海で発生した海賊襲撃事案で、125件は船舶に対する武装強盗事案であった。表1に見るように、発生件数は、2010年の167件をピークに、2年連続で減少してきている。

表 1：過去 5 年間の地域別発生件数

|           | 2012       |          | 2011       |           | 2010       |           | 2009       |           | 2008      |           |
|-----------|------------|----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|
|           | 既遂         | 未遂       | 既遂         | 未遂        | 既遂         | 未遂        | 既遂         | 未遂        | 既遂        | 未遂        |
| 東アジア      |            |          |            |           |            |           |            |           |           |           |
| 中国        | 1          |          | 1          |           | 1          |           | 1          |           |           |           |
| <b>小計</b> | <b>1</b>   |          | <b>1</b>   |           | <b>1</b>   |           | <b>1</b>   |           |           |           |
| 南アジア      |            |          |            |           |            |           |            |           |           |           |
| アラビア海     |            |          |            | 4         | 5          | 7         |            |           |           |           |
| バングラデシュ   | 11         |          | 14         |           | 21         | 3         | 15         | 4         | 10        | 2         |
| ベンガル湾     |            |          |            | 1         | 3          |           |            |           |           |           |
| インド       | 8          | 1        | 7          | 2         | 5          | 2         | 8          | 2         | 10        | 1         |
| <b>小計</b> | <b>19</b>  | <b>1</b> | <b>21</b>  | <b>7</b>  | <b>34</b>  | <b>12</b> | <b>23</b>  | <b>6</b>  | <b>20</b> | <b>3</b>  |
| 東南アジア     |            |          |            |           |            |           |            |           |           |           |
| タイ湾       |            |          |            |           | 1          |           |            |           |           |           |
| インドネシア    | 65         | 6        | 47         | 2         | 37         | 10        | 14         | 5         | 21        | 1         |
| マレーシア     | 12         |          | 14         | 3         | 18         |           | 12         | 3         | 13        |           |
| ミャンマー     |            |          | 1          |           |            |           | 1          |           |           |           |
| フィリピン     | 3          |          | 4          | 2         | 5          |           | 4          | 1         | 6         | 2         |
| シンガポール    | 1          |          | 3          |           | 2          |           |            |           |           |           |
| 南シナ海      | 7          |          | 12         | 6         | 17         | 8         | 11         | 2         | 5         | 2         |
| マ・シ海峡     | 12         | 1        | 24         | 2         | 5          | 3         | 6          | 3         | 7         | 4         |
| タイ        |            |          |            |           | 1          |           | 2          |           |           |           |
| ベトナム      | 3          | 1        | 8          |           | 13         |           | 8          |           | 11        | 1         |
| <b>小計</b> | <b>103</b> | <b>8</b> | <b>113</b> | <b>15</b> | <b>99</b>  | <b>21</b> | <b>58</b>  | <b>14</b> | <b>63</b> | <b>10</b> |
| <b>計</b>  | <b>123</b> | <b>9</b> | <b>135</b> | <b>22</b> | <b>134</b> | <b>33</b> | <b>82</b>  | <b>20</b> | <b>83</b> | <b>13</b> |
| <b>総計</b> | <b>132</b> |          | <b>157</b> |           | <b>167</b> |           | <b>102</b> |           | <b>96</b> |           |

出典：ReCAAP Annual Report (January 1, 2011 – December 31, 2012) , p.12, Table 2.

表 1 によれば、南アジアでは、アラビア海の派生件数がゼロとなり、またバングラデシュでの発生件数も減少している。ReCAAP ISC は、インドとバングラデシュ当局による警戒措置の強化を評価している。一方、東南アジアでも、インドネシアを除いて、状況が改善されてきている。

### 3. 発生事案の重大度の評価

ReCAAP の報告書の特徴は、既遂事案の重大度 (Significance of Incident) を、暴力的要素 (Violence Factor) と経済的要素 (Economic Factor) の 2 つの観点から評価し、カテゴリー分けをしていることである。

暴力的要素の評価に当たっては、①使用された武器のタイプ (ナイフなどよりもより高性能な武器が使用された場合が最も暴力性が高い)、②船舶乗組員の扱い (死亡、拉致の場合が最も暴力性が高

い)、③襲撃に参加した海賊 / 武装強盗の人数（この場合、数が多ければ多いほど暴力性が高く、また組織犯罪の可能性もある）を基準としている。

経済的要素の評価に当たっては、被害船舶の財産価値を基準としている。この場合、乗組員の現金が強奪されるよりも、該船が積荷ごとハイジャックされる場合が最も重大度が大きくなる。

以上の判断基準から、ReCAAP は、発生事案を以下の 4 つにカテゴリー分けしている。

| Category    | Significance of Incident |
|-------------|--------------------------|
| CAT-1       | Very Significant         |
| CAT-2       | Moderately Significant   |
| CAT-3       | Less Significant         |
| Petty Theft | Minimum Significant      |

表 2：過去 5 年間のカテゴリー別既遂事案件数とインドネシアでの発生事案（内数）

|             | 2012    | 2011    | 2010    | 2009   | 2008    |
|-------------|---------|---------|---------|--------|---------|
| CAT-1       | 4       | 8 (2)   | 4 (1)   | 4      | 4 (1)   |
| CAT-2       | 40 (13) | 40 (8)  | 59 (16) | 31 (5) | 23 (2)  |
| CAT-3       | 29 (23) | 27 (11) | 31 (7)  | 15 (5) | 19 (7)  |
| Petty Theft | 50 (29) | 60 (26) | 40 (13) | 32 (4) | 37 (11) |

出典：ReCAAP Quarterly Report (January 1, 2012 – December 31, 2012) , p.7, Chart 1 and p.18 Chart 3 より作成。

表 2 に見るように、2012 年の既遂事案 123 件の内、CAT-1 事案は 4 件で、その内、3 件がハイジャック事案である。内、2 件が Tug & Barge のハイジャックで、南シナ海とマレーシアのサラワク沖を航行中の事案で、1 件は南シナ海を航行中のケミカルタンカーがハイジャックされた事案である。これらの事案では、いずれも乗組員は該船を放棄して、救命艇に乗り移り、その後航行中の船舶に救助されている。Tug & Barge は、1 隻を除いて発見され、取り戻された。ケミカルタンカーの 11 人のハイジャッカーは、該船に乗り込んだベトナム海軍特殊部隊に拘束された。残りの 1 件は錨泊中の事例で、シンガポール籍船のタンカーがインドネシアのサマリンダ（カリマンタン）のムアラ・ベラウに錨泊中、夜間に拳銃と長刀で武装した 8 人の武装強盗に 80 メートルトンの原油を Barge に抜き取られた事案である。強盗は乗組員の持ち物も盗んで逃亡した。

CAT-2 事案の内、マラッカ・シンガポール海峡での 6 件と南シナ海での 5 件は、いずれも航行中の事案である。報告書は、CAT-2 事案の 58%が停泊中/錨泊中の事案であることに注目している。表 3 に見るように、CAT-2 事案に占める停泊中/錨泊中事案の割合がこの 5 年間で増える傾向にある。停泊中/錨泊中事案 23 件中、10 件がインドネシアでの事案であり、襲撃された船舶の乗組員は、脅迫されたり、人質に取られたり、あるいは負傷されられたりした。10 件中、2 件の事案では強盗は銃とナイフで武装していた。

表 3 : 過去 5 年間の CAT-2 事案に占める停泊中/錨泊中事案の割合

| 襲撃船舶の状況           | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 |
|-------------------|------|------|------|------|------|
| 停泊中/錨泊中の CAT-2 事案 | 23   | 17   | 21   | 9    | 6    |
| 航行中の CAT-2 事案     | 17   | 23   | 38   | 22   | 17   |
| 停泊中/錨泊中事案の割合      | 58%  | 43%  | 36%  | 29%  | 26%  |

出典 : ReCAAP Annual Report (January 1, 2011 – December 31, 2012) , p.9, Table 1.

2012 年の CAT-3 と Petty Theft 事案は 79 件で、約 3 分の 2 の 52 件がインドネシアの停泊地/錨泊地で発生している。これらの事案は、暗夜に 2~4 人のグループによる行為で、彼らは通常、武装しておらず、乗り込んだ船舶の甲板倉庫、塗料倉庫あるいはエンジン・ルームに向い、部品を盗む。見つければ、乗組員と争うことなく、盗品を以て、時には何も持たずに逃亡する。ReCAAP ISC は、停泊地/錨泊地での見張りの強化を呼びかけている。

(文責 上野英詞 海洋政策研究財団研究員)

### 3-2. 2013年第1四半期のアジアにおける海賊行為と武装強盗事案 (ReCAAP2013年第1四半期報告書から)

ReCAAP Information Sharing Centre (ISC) は2013年4月、2013年第1四半期(2013年1月1日～3月31日)にアジアで発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する報告書を公表した。

以下は、ReCAAP 報告書から見た、2013年第1四半期にアジアで発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の態様とその特徴である。

#### 1. 発生(未遂を含む)件数

報告書によれば、2013年第1四半期の発生件数は28件で、その内、既遂が27件、未遂が1件であった。月間発生件数を見れば、1月既遂7件、2月既遂11件未遂1件、3月既遂9件であった。表1は最近5年間の地域別発生件数を示したもので、2011年の48件から2年連続で減少しており、2013年第1四半期の発生件数は2012年同期の40件から大幅減となっている。

表1: 過去5年間の各第1四半期における地域別発生件数

|           | 2013.1-3  |          | 2012.1-3  |          | 2011.1-3  |           | 2010.1-3  |          | 2009.1-3  |          |
|-----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|
|           | 既遂        | 未遂       | 既遂        | 未遂       | 既遂        | 未遂        | 既遂        | 未遂       | 既遂        | 未遂       |
| 南アジア      |           |          |           |          |           |           |           |          |           |          |
| アラビア海     |           |          |           |          |           | 3         |           |          |           |          |
| バングラデシュ   |           |          | 8         |          | 5         |           | 2         |          | 1         |          |
| ベンガル湾     |           |          |           |          |           | 1         | 1         |          |           |          |
| インド       | 3         |          | 3         | 1        | 4         |           | 4         |          | 2         |          |
| <b>小計</b> | <b>3</b>  |          | <b>11</b> | <b>1</b> | <b>9</b>  | <b>4</b>  | <b>7</b>  |          | <b>3</b>  |          |
| 東南アジア     |           |          |           |          |           |           |           |          |           |          |
| インドネシア    | 19        | 1        | 17        | 1        | 6         |           | 5         | 4        | 1         |          |
| マレーシア     |           |          | 1         |          | 7         |           | 4         |          | 1         |          |
| フィリピン     | 1         |          | 2         |          | 2         |           | 1         |          | 1         | 1        |
| シンガポール    |           |          |           |          | 2         |           |           |          |           |          |
| 南シナ海      | 2         |          |           |          | 1         | 5         | 1         |          | 1         |          |
| マ・シ海峡     |           |          | 4         |          | 9         | 1         |           | 1        | 2         |          |
| タイ        |           |          |           |          |           |           |           |          | 1         |          |
| ベトナム      | 2         |          | 2         | 1        | 2         |           | 3         |          | 4         |          |
| <b>小計</b> | <b>24</b> | <b>1</b> | <b>26</b> | <b>2</b> | <b>29</b> | <b>6</b>  | <b>14</b> | <b>5</b> | <b>11</b> | <b>1</b> |
| <b>計</b>  | <b>27</b> | <b>1</b> | <b>37</b> | <b>3</b> | <b>38</b> | <b>10</b> | <b>21</b> | <b>5</b> | <b>14</b> | <b>1</b> |
| <b>総計</b> | <b>28</b> |          | <b>41</b> |          | <b>48</b> |           | <b>26</b> |          | <b>15</b> |          |

出典: ReCAAP Quarterly Report (January 1, 2013 – March 31, 2013), p.16.

表 1 によれば、南アジアでは発生件数の減少が顕著で、報告書は、これはバングラデシュの停泊地や錨泊地での状況改善によるものと評価している。一方、東南アジアでも、インドネシアを除いて、発生件数が大幅に減少している。インドネシアでは、発生事案が増える傾向にある。

## 2. 発生事案の重大度の評価

ReCAAP の報告書の特徴は、既遂事案の重大度 (Significance of Incident) を、暴力的要素 (Violence Factor) と経済的要素 (Economic Factor) の 2 つの観点から評価し、カテゴリー分けをしていることである。

暴力的要素の評価に当たっては、①使用された武器のタイプ (ナイフなどよりもより高性能な武器が使用された場合が最も暴力性が高い)、②船舶乗組員の扱い (死亡、拉致の場合が最も暴力性が高い)、③襲撃に参加した海賊 / 武装強盗の人数 (この場合、数が多ければ多いほど暴力性が高く、また組織犯罪の可能性もある) を基準としている。

経済的要素の評価に当たっては、被害船舶の財産価値を基準としている。この場合、乗組員の現金が強奪されるよりも、該船が積荷ごとハイジャックされる場合が最も重大度が大きくなる。

以上の判断基準から、ReCAAP は、発生事案を以下の 4 つにカテゴリー分けしている。

| Category    | Significance of Incident |
|-------------|--------------------------|
| CAT-1       | Very Significant         |
| CAT-2       | Moderately Significant   |
| CAT-3       | Less Significant         |
| Petty Theft | Minimum Significant      |

表 2 : 過去 5 年間の各第 1 四半期におけるカテゴリー別既遂事案件数

|             | 2013.1-3 | 2012.1-3 | 2011.1-3 | 2010.1-3 | 2009.1-3 |
|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| CAT-1       | 0        | 0        | 1        | 1        | 2        |
| CAT-2       | 5        | 14       | 13       | 2        | 3        |
| CAT-3       | 8        | 8        | 9        | 10       | 1        |
| Petty Theft | 14       | 15       | 15       | 8        | 8        |

出典 : ReCAAP Quarterly Report (January 1, 2013 – March 31, 2013) , p.15.

報告書によれば、2013 年第 1 四半期の既遂事案 27 件中、武装強盗の人数から見れば、1~人が 10 件、4~6 人が 4 件、7~9 人が 3 件で、報告なしが 10 件であった。また、使用武器で見れば、銃器とナイフが 3 件、ナイフのみが 10 件、残りの 14 件が武装していないかあるいは所持武器が不明であった。乗組員の扱いについて見れば、22 件が負傷なし、状況不明で、人質事案が 2 件で、襲撃事案が 2 件、脅迫事案が 1 件であった。経済的損失についてみれば、最も多かったのは、船舶備品の強奪で 16 件、エンジン部品の強奪が 5 件、乗組員の現金や所持品の強奪が 1 件、被害なし情報なしが 5 件であった。

インドネシアの事案については、報告書によれば、ドゥマイの錨泊地で 4 件の事案があったが、CAT-2 事案が 1 件、CAT-3 事案が 1 件、残り 2 件が PT 事案となっている。また、東カリマンタンのバリクパパン周辺海域では 9 件の事案が発生しているが、CAT-2 事案が 1 件、CAT-3 事案が 5 件、残り 3 件が PT 事案となっている。

(文責 上野英詞 海洋政策研究財団研究員)









## 海洋政策研究財団

〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目4番10号 虎ノ門35森ビル  
TEL.03-5404-6828 FAX.03-5404-6800

(一般財団法人シップ・アンド・オーシャン財団は、標記名称にて活動しています)