

# 海洋情報季報

第3号 (2013年7月-9月)



## 目次

### I. 2013年7～9月情報要約

1. 海洋治安
2. 軍事動向

トピック 「海上自衛隊最大の護衛艦『いずも』進水 ～海外の報道ぶり～」

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

### II. 解説

「2013年第3四半期までの海賊行為と船舶に対する武装強盗事案 ～IMB報告書に見る特徴～」 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、大西富士夫、酒井英次、高田祐子、長尾 賢、黄 洗姫

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

「海洋情報季報」第3号（2013年10月）

# I. 2013年7～9月情報要約

## 1. 海洋治安

7月6日「第14次中国ソマリア沖派遣艦隊、任務完了」(People's Daily Online, July 9, 2013)

第14次中国ソマリア沖派遣艦隊は7月6日、任務を完了した。この間、600回の護衛任務で、5,227隻の船舶を護衛したが、その内、50%以上が外国籍船であった。中国は、2008年12月26日に第1次派遣隊を出発させて以来、14次で延べ37隻の戦闘艦を派遣した。

記事参照：Chinese naval escort taskforces complete 600 escort missions

<http://english.peopledaily.com.cn/90786/8319454.html>

7月7日「ソマリアの海賊によるハイジャック船、沈没」(EUNAVFOR Somalia, July 9, 10, 18 and 28, and others, 2013)

EUNAVFORは7月9日、ソマリアの海賊によって拘束されていたマレーシア籍船のコンテナ船、MV *Albedo* (1,066TEU)は7月7日、ソマリア沿岸沖で荒波の中、沈没した、と発表した。ハラルデーレを拠点とする海賊からの通報によれば、該船は1週間前から徐々に沈み始め、7日に完全に沈没し、乗組員4人と海賊7人が死亡したという。彼の話によれば、該船の船長は既に死亡しており、4人の乗組員は該船から離れていた、残りの14人(船長を入れて15人との報道もある)の行方は不明という。

MV *Albedo*は2010年11月26日、アラブ首長国連邦からケニアに向けて航行中、ソマリア沿岸900カイリ沖のインド洋でハイジャックされ、ソマリア沿岸のハラルデーレ沖で拘束されていた。

EUNAVFORは7月10日、EU艦隊所属の海上哨戒機が空中から捜索中、該船沈没海域から北に約14カイリの海岸で該船の2隻の救命ボートを発見したが、付近に乗組員や海賊と思しき人影がなかった、と発表した。

EUNAVFORによれば、EU艦隊所属の戦闘艦と艦載ヘリが行方不明者を捜索していたが、7月17日、沈没したMV *Albedo*の船尾上部構造物とオマーンの漁船、FV *Naham 3*がロープで繋がれているのを発見した。ヘリからの写真によれば、FV *Naham 3*の上甲板に武装した者がおり、該船は海賊に拘束下にあることが確認されたが、MV *Albedo*とFV *Naham 3*の乗組員は見当たらなかった。EU艦隊所属の艦載ヘリは7月27日、FV *Naham 3*がソマリア沖を自力で北に向っていることを確認した。EUNAVFORの最新写真では、FV *Naham 3*はソマリア中部のガラムドゥグ沖に錨泊している。人質となっている乗組員の解放交渉が続けられていると見られているが、人質の居場所は確認されていない。

FV *Naham 3* (558GT)は2012年3月26日、ソマリア沿岸沖でハイジャックされた。該船の乗組員は15人である。

記事参照：MV *Albedo* Sinks In Rough Seas After Being Held By Somali Pirates For Over Two And A Half Years

<http://eunavfor.eu/update-mv-albedo-sinks-in-rough-seas-after-being-held-by-somali-pirates-for-over-two-and-a-half-years/>

MV Albedo Lifeboats Sighted On Somali Beach

<http://eunavfor.eu/update-mv-albedo-lifeboats-sighted-on-somali-beach/>

EU Naval Force Helicopter Overflies MV Albedo And FV Naham 3

<http://eunavfor.eu/update-eu-naval-force-helicopter-overflies-mv-albedo-and-fv-naham-3/>

Pirates Anchor FV Naham 3 Close To Somali Shoreline

<http://eunavfor.eu/update-pirates-anchor-fv-naham-3-close-to-somali-shoreline/>

Photo : MV *Albedo*;

<http://colombogazette.com/2013/07/09/fears-for-lives-of-lankan-crew/>

The lifeboat belongs to the MV *Albedo*;

[http://cf.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/07/20130710\\_Albedo-Open-Life-Boat\\_enlarged\\_name1-623x393.jpg](http://cf.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/07/20130710_Albedo-Open-Life-Boat_enlarged_name1-623x393.jpg)

FV *Naham 3*;

<http://eunavfor.eu/update-eu-naval-force-helicopter-overflies-mv-albedo-and-fv-naham-3/>

7月8日「モルディブ・スリランカ・インド、インド洋における海上安全保障協力の強化に合意」  
(Asiantribune.com, July 10, 2013)

インド、モルディブ、スリランカの安全保障担当者レベルの第2回会合(The 2nd National Security Adviser Level Meeting on Trilateral Cooperation on Maritime Security between India, Sri Lanka and the Maldives)が7月8日にコロンボで開催され、3国間の海洋安全保障問題について話し合った。この会合で、3国は、海洋安全保障における将来の協力態勢についての工程表に合意し、海洋環境識別能力の強化、捜索・救難における調整の強化、油漏洩による海洋汚染対策の協力促進、友好合同訓練の拡充、及び海上における違法行為、海賊に関する情報の共有などを明記した文書に調印した。

記事参照 : Visit of Mr. Shivshankar Menon, National Security Adviser of India

[http://www.asiantribune.com/node/63057?goback=.gde\\_1191857\\_member\\_257848044](http://www.asiantribune.com/node/63057?goback=.gde_1191857_member_257848044)

#### 【関連記事】

「インド・スリランカ・モルディブ、海洋安全保障協力を促進」(Institute of Peace and Conflict Studies (IPCS) , August 2, 2013)

インドの Indian Council of World Affairs の研究部長、Vijay Sakhuja は、最近公表された、インド、スリランカ、モルディブの3カ国が調印した、Trilateral Cooperation on Maritime Security (TCMS) に関する協定について、要旨以下のように論評している。

- (1) インド、スリランカ、モルディブの3カ国は最近、Trilateral Cooperation on Maritime Security (TCMS) に関する協定に調印した。協定文書は、7月に開催された国家安全保障アドバイザー級の会談の後、公表された。それによれば、この協定は、海洋環境識別能力 (MDA)、船舶長距離識別追跡 (LRIT)、商船情報システム (MSIS)、及び船舶自動識別システム (AIS) を通じて、3カ国がアラビア海南部の海洋安全保障を強化しようとするものである。3カ国はまた、訓練を含む捜索救難活動の調整を強化し、油流出事故への対応における協力態勢を確立し、2国間合同演習の内容を充実させ、既存の通信チャンネルを通じて海洋における違法な活動に関する情報を交換し、そして海賊対処に関わる政策的、法的諸問題に対処するための地域グループを創設することを決定した。

(2) これらは重要なイニシアチブであり、地理的、商業的、戦略的、更には環境及び法的視点から必要なものである。

第1に、3カ国は、ホルムズ海峡からマラッカ海峡を結ぶアラビア海のシーレーンに沿った戦略的位置にある。インドとモルディブ間の海域はチョークポイントではないが、多くの商船が通航する広い国際海域である。

第2に、モルディブやインドの沿岸に迫る、ソマリア海賊への対処である。ソマリア海賊による襲撃事案がモルディブ周辺海域で多く発生しており、この島嶼国家が海賊に対して脆弱であることを露呈してきた。

第3に、3カ国は、1988年のスリランカを拠点とする一部の反政府分子によるモルディブにおけるクーデター未遂事件、スリランカのタミル・イーラム解放の虎による同国北部海域の制圧、2008年のムンバイ同時テロなど、海上からのテロリスト襲撃事案を経験してきた。

第4に、モルディブとスリランカの現在の安全保障機構は、海洋からの脅威を抑止し、探知し、そして撃退するには不十分である。3カ国の海軍は、共同訓練、艦艇の相互訪問、装備の提供、そして情報の共有を通じて、作戦運用レベルでそれぞれ2国間の協力態勢を築いている。インドとモルディブは、MDAを強化するとともに、EEZを哨戒するために、海上哨戒機を展開する協定を締結している。インドはまた、能力構築のために、高速攻撃艇や沿岸警備レーダー網の設置を支援している。インドとスリランカの間でも、同様の海軍力強化のための協定が多くある。

第5に、海賊容疑者を起訴するための法的問題である。例えば、モルディブは、40人の海賊容疑者を収監しており、国際社会に法的能力強化の支援を求めている。米海軍とインターポールは、モルディブに対して海賊容疑者から供述をとる訓練を行っている。

最後に、インドネシア、マレーシア、シンガポール及びタイはマラッカ海峡で哨戒活動(The Malacca Strait Sea Patrol: MSSP)を実施しているが、この3カ国協定(TCMS)も、そうした共同哨戒態勢に拡大される可能性があり、それが実現し、アラビア海のMSSPとTCMSの緊密な調整関係ができれば、アラビア海南部から南シナ海西部までシーレーン防衛に資するであろう。

記事参照：India, Sri Lanka & Maldives: A Maritime Troika Leads the Way

<http://www.ipcs.org/article/india/ipcs-debate-india-sri-lanka-maldives-a-maritime-troika-leads-4065.html>

7月9日「中国、国家海洋庁の機能・機構・人員編成を明確化」(People's Daily Online, July 10, 2013)

中国の国家海洋庁は7月9日、国务院の了承を得た「国家海洋庁の主要機能と内設機構および人員編成の規定」を公表し、国家海洋庁の主要機能、内設機構、人員編成を明確化した。規定によると、国家海洋庁は、海警局(海警司令部・中国海警指揮センター)を設置する。海警局は、国家海洋庁の一部局として、海警部隊が展開する海洋権益維持目的の取締りの具体的活動を統一的に指揮、配置するが、公安部からの業務指導を受ける。海警局は北海分局、東海分局、南海分局を設置し、3分局は沿海諸省(自治区、直轄市)に11個の海警総隊およびその支隊を設置し、管轄海域の海洋監督・管理および権益維持目的の取締りを行なう。人員は、1万6,296人である。海警局は、中国海監、公安部沿岸警備隊、農業部漁政および海関総署海関を含む、多様な機能を統合する。

記事参照：Maritime authority to boost capabilities

<http://english.peopledaily.com.cn/90786/8319117.html>

**【関連記事】****「中国国家海洋庁、正式発足」(Record China, July 22, 2013)**

中国国家海洋庁のウェブサイトにて7月22日付けで掲載された「中国海洋報」によれば、7月22日早朝、国家海洋庁のビルに真新しい「国家海洋庁」と「中国海警局」の2枚の看板が掛けられた。第12回全国人民代表大会（全人代）の審議を通過した「国务院機構改革・職能轉換方案」の決定により、もとの国家海洋局および中国海洋環境監視観測船隊と、公安部边防海警部隊、農業部漁業局、税関本部（海関総署）海上緝私警察の部隊と職責を統合して、新たに国家海洋庁を組織し、国土資源部の管理下に置いた。国家海洋庁は公安部の業務指導を受け、中国海警局の名義で海上の権利保全と法令執行を行う。

記事参照：<http://www.recordchina.co.jp/group.php?groupid=74593>

**7月12日「インド、モーリシャスに海上哨戒機部品を供与」(The Times of India, July 13, 2013)**

インドは7月12日、インド洋周辺で影響力を強める中国に対抗してインド洋沿岸諸国との海事分野での連携を強化する政策の一環として、モーリシャスに海上哨戒機の部品とエンジンを供与した。インド海軍は、モーリシャスのポート・ルイスに寄港したインド海軍の外洋哨戒艦、INS *Sukanya* の艦上で、モーリシャス国家沿岸警備隊に対して、Islander 海上哨戒機用の新しいエンジン3基と重要部品を引き渡した。モーリシャスの当局者は、「これらの部品は、モーリシャス国家沿岸警備隊による広大な EEZ 内で海賊や密漁対策のための哨戒や捜索救難活動に不可欠の航空機を維持整備する上で、大いに役立つ」と語った。

記事参照：India 'gifts' military equipment to Mauritius

<http://timesofindia.indiatimes.com/india/India-gifts-military-equipment-to-Mauritius/articleshow/21051432.cms>

**7月14日「インドネシア、中国との海事分野での協力拡大に合意」(ANTARA News.com, July 14, 2013)**

インドネシアの海事局長は7月14日、中国の巡視船、「海巡01」のタンジュン・プリオク港への寄港歓迎式典で、インドネシアは中国との間で、合同演習を含む、海事分野での安全協力を強化していくことに合意した、と述べた。海事局長は、インドネシアはこれまで、マレーシア、シンガポール、フィリピンそして日本との海事分野での協力を進めているが、中国は高度な海事産業を持っており、しかも地理的に近いことから、今後、海事分野での安全協力を強化していく、と語った。7月18日には、「海巡01」が参加して、海難事故への初動対応に関する合同海上演習が行われる。駐インドネシア中国大使は、中国はこれまで、航行の安全やその他の関連分野における両国間の協力拡大のために10億元を供与してきたが、今後、国際海事局（IMO）と国際水路機関（IHO）などを通じて、海事分野での協力を拡大していくことで合意した、と述べた。

記事参照：RI, China expand maritime safety cooperation

<http://www.antaranews.com/en/news/89846/ri-china-expand-maritime-safety-cooperation>

**7月23日「米、バハマと海賊対処に関する覚書に調印」(Tribune242.com, July 23, 2013)**

アメリカとバハマ両国は7月23日、海賊対処に関する覚書に調印した。バハマは米国船の旗国として知られているが、ハンナ・マーチン米運輸長官によれば、この覚書によって、バハマ籍船を襲撃

した海賊が拘束された場合、バハマはアメリカに裁判権を委ねることができる。

記事参照：Bahamas Playing Role In Tackling Shipping Piracy

<http://www.tribune242.com/news/2013/jul/23/bahamas-playing-role-in-tackling-shipping-piracy/?news>

7月23日「ReCAAP、タグボート&バージに関する海賊対処ガイド発行」(MarineLink.com, July 23, 2013)

ReCAAP ISC と IFC (Information Fusion Centre) は7月23日、タグボート&バージの船主、運航船社及び乗組員を対象とした、海賊と船舶強盗に関する対策ガイドブック、“Tug Boats and Barges Guide (TaB)” を発行した。ガイドブックの目的は、タグボート&バージの船主、運航船社及び乗組員に対して、情報収集、ガイドライン、報告手順、連絡先、更には過去の経験から得た海賊・武装強盗の手口などを明示することで、ハイジャックや武装強盗の乗りこみを回避することにある。更に、ガイドラインは、船主、船長及び乗組員の事前対策、航行中そして事案の通報、事後処理など、それぞれ段階における責任についても記述している。

記事参照：Tug Boat, Barge, Guide Against Piracy Published

<http://www.marinelink.com/news/published-against-piracy356887.aspx>

“Tug Boats and Barges Guide (TaB)” is available at following URL ;

<http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Tug%20Boats%20and%20Barges%20%28TaB%29%20Guide%20%28Final%29.pdf>

8月2日「米民間海上警備会社、米沿岸警備隊の船位通報システムに参加」(MarineLink.com, Friday, August 2, 2013)

ワシントンに本部を置く民間海上警備会社大手、AdvanFort Company は、アデン湾及びインド洋のハイリスク海域に海賊対策船を配備しているが、このほど米沿岸警備隊が調整するコンピューターによる任意の船位通報システム、Automated Mutual Assistance Vessel Rescue System (AMVER) に加入した。ハイリスク海域に展開する同社の海賊対策船は現在、世界の捜索救難機関に利用されるこの任意のシステムに登録されている。同社のワトソン会長は、「ハイリスク海域に戦略的に配備された当社の船舶は、付近の船舶が救援を求めた場合、捜索救難任務を支援できる。また、当社の船舶は非番の民間雇用武装警備要員 (PCASP) チームの拠点となっており、海賊やその他の海洋犯罪グループに襲撃された船舶を護ることもできる」と述べている。

記事参照：Counter Piracy Firm's Vessels Join AMVER

<http://www.marinelink.com/news/counter-vessels-piracy357221.aspx>

8月3日「フィリピン沿岸警備隊、フランスから警備艇購入」(Philippine Daily Inquirer, August 3, 2013)

フィリピン沿岸警備隊 (PCG) は、フランスから艦齢 26 年の海軍警備艇、*La Tapageuse* (長さ 54.8 メートル、排水量 373 トン) を 600 万ユーロで購入する。PCG のイソレナ (RADM. Rodolfo Isorena) 司令官によれば、警備艇の購入は、海洋法令執行活動、捜索救難活動そして環境保護活動を含む、PCG の任務遂行に大いに役立つことになろう。警備艇は、現在改修中だが、建造当時の固有装備として 40 ミリ高射砲、20 ミリ対空カノン各 1 門、7.62 ミリ機関銃 2 基を搭載している。警備

艇は、フランスで9カ月間の改修が行われた後、2014年4月にフィリピンに到着する予定である。イソレナ司令官は、更に新造多目的船を5隻（長さ24メートル艇を4隻、82メートル艇を1隻）の購入について、フランス政府と最終的な詰めの話し合いを行っている、と述べた。5隻は、2015年にフィリピンに到着すること予定である。

記事参照：Coast Guard to buy old French Navy vessel

<http://globalnation.inquirer.net/82155/coast-guard-to-buy-old-french-navy-vessel>

### 8月3日「オーストラリア、ReCAAP加盟」(ReCAAP, Press Release, August 3, 2013)

オーストラリアは8月3日、ReCAAPの19番目の加盟国となった。オーストラリアの加盟によるReCAAPネットワークの拡大は、アジアにおける海賊と船舶に対する武装強盗に効果的に対処するための国際的協調の重要性を示すものである。オーストラリア国境防衛コマンドのジョンストン(RADM David Johnston)司令官は、「オーストラリアは、海賊との闘いに参加するとともに、ReCAAPのような地域機構を通じてアジア太平洋地域に広く関与していく。ReCAAPへの加盟によって、オーストラリアは、海賊や船舶に対する武装強盗の脅威を監視していく上で、大きな知見を得られるであろう。また、オーストラリアは、ReCAAPでの議論に参加することを楽しみにしている」と語った。

記事参照：Australia joins the ReCAAP

[http://www.recaap.org/Portals/0/docs/News%20and%20Press%20Releases/Press%20Release%20\(2013-08-03\).pdf](http://www.recaap.org/Portals/0/docs/News%20and%20Press%20Releases/Press%20Release%20(2013-08-03).pdf)

### 8月22日「スペイン海軍哨戒機、ハイジャック漁船を空中観察」(EUNAVFOR Somalia, August 22, 2013)

EU艦隊所属のスペイン海軍哨戒機は8月22日、海賊にハイジャックされ、現在ソマリア中部のガルムドゥグ地区の海岸に乗り上げている、オマーンの漁船、FV *Naham 3*を上空から観察した。それによると、該船に武装した海賊が視認されたが、該船やその周辺に人質は発見されなかった。該船は、2012年3月26日にソマリア東方沖のインド洋でハイジャックされ、2010年11月26日にハイジャックされた、マレーシア籍船のコンテナ船、MV *Albedo*と数カ月間にわたってロープで繋がれていた。MV *Albedo*は2013年7月8日、ソマリア沿岸沖で沈没したが、以来、該船は、海岸に乗り上げていた。空中写真によれば、該船の上甲板で海賊が武器を構えている。現在、人質解放交渉が行われていると見られるが、EU艦隊は彼らの勾留場所を特定するには至っていない。

記事参照：Pirates Move Fishing Vessel Naham 3 To Somali Shoreline

<http://eunavfor.eu/update-pirates-move-fishing-vessel-naham-3-to-somali-shoreline/>

Photo : On August 22, a Spanish Maritime Patrol Aircraft from EU Naval Force overflew and observed the pirate controlled fishing vessel FV *Naham 3*. Armed men have been sighted on board FV *Naham 3*. However, no hostages have been seen in or near the vessel.

<http://eunavfor.eu/update-pirates-move-fishing-vessel-naham-3-to-somali-shoreline/>

### 8月31日「テロリスト、スエズ運河通航中の商船攻撃未遂」(gCaptain, Reuters, August 31, 2013)

スエズ運河庁のメミッシュ(Mohab Memish)長官は8月31日、「テロリスト分子が8月31日、スエズ運河北部を通航中のパナマ籍船で中国遠洋運輸公司所有のコンテナ船、MV *COSCO Asia*を攻



撃したが、失敗に終わった。該船と積荷のコンテナには、全く損傷がなかった。運河の安全は軍によって完全に掌握されており、運河の通航は通常通り行われている」と発表した。メミッシュ長官の発表では攻撃の詳細には言及していないが、海運筋がロイター通信に語ったところによれば、該船が航行中、2回の爆発音が聞こえたという。

記事参照：COSCO Asia Containership Attacked in Suez Canal

<http://gcaptain.com/cosco-asia-containership-attacked/>

Photo : MV *COSCO Asia*

<http://cf.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/08/cosco-asia.jpg>

## 【関連記事】

### 「海運業界懸念、スエズ運河での商船攻撃事案」(gCaptain, Reuters, September 2, 2013)

エジプト軍当局筋が9月1日に明らかにしたところによれば、MV *COSCO Asia* に機関銃を発射したとして、軍は3人の犯人を逮捕した。この事案は、スエズ運河通航中の船舶に対する攻撃を軍当局が確認した最初の事案となった。軍が2013年7月に明らかにしたところによれば、スエズ運河で爆発があったとの報告を調査したが、この時は如何なる証拠も発見されなかった。エジプト治安当局筋は、「スエズ運河通航船舶を狙いとするテロ組織の存在については、如何なる情報もない。これまでの情報では、一部の分子がスエズ運河を目標にしていたことが確認されている」と語っている。スエズ運河収入は年間50億ドルで、攻撃事案が多発するようなことがあれば、エジプト経済にとって大きな打撃となろう。

英国のテロ専門家、ウエルチ (David Welch) は、「多くの専門家は、スエズ運河の通航について、長年懸念していた。運河の大部分が陸地に近く、攻撃目標としては魅力的である」と指摘している。アメリカのコンサルティング会社、C-Level Maritime Risks の幹部は、「今回の攻撃は、シナイ北東部を拠点とする外国人あるいは彼らと行動を共にするエジプト人のテロリストによる可能性が高いが、このことは、国際海運の混乱を狙って他の外国人あるいはエジプト人によるテロリストが陸地から同様の攻撃を行う可能性があることを示唆している」と語っている。世界最大のコンテナ船運航船社、マースクの広報担当は、スエズ運河の利用については変わらないとしながらも、情勢を注視している、と述べた。ロンドンの The Lloyd's Market Association (LMA) の The Joint War Committee (JWC) も、情勢を注視しているとしている。現在、JWC の危険海域は海賊の脅威を理由に紅海のエリトリア沿岸沖にまで拡大されているが、LMA の上級幹部は、「我々は、今回の攻撃が継続する兆しなのか、あるいは単発的なものか、また、単独犯かそれともグループによるものかなどについて、更なる情報を収集している。我々は、詳細な情報を得るまで、危険海域を見直すことはないであろう。現在、エジプト・スエズ運河海域は危険海域のリストにはない」と語っている。

記事参照：Shippers Brace for More Suez Turmoil After COSCO Asia Attack

<http://gcaptain.com/shippers-brace-suez-canal-turmoil-after-vessel-attack/>

### 9月1日「ベトナム、沿岸防衛能力強化」(The Wall Street Journal, September 1, 2013)

ベトナムはこのほど、沿岸防衛能力強化のために、哨戒艇3隻を導入した。同時に、ベトナムは、海洋警察局をベトナム沿岸警備隊に改称し、3,200キロに及ぶ沿岸域の主権防衛任務を強化する。沿岸警備隊は、国防省の管理下に入り、哨戒艦隊と3機の Casa-212-400 哨戒機を運用する。また、ベトナムは、9月第1週にホーチミン市で、西沙諸島及び南沙諸島に対するベトナム主権を歴史的に証

明する、16世紀から1933年にかけてベトナム、中国及び西欧諸国で刊行された、200点の地図と文書を展示する。

記事参照：Vietnam Strengthens Coast Guard Amid South China Sea Tensions

<http://blogs.wsj.com/searealtime/2013/09/01/vietnam-strengthens-coast-guard-amid-south-china-sea-tensions/>

9月24日「アジアの海賊、電子機器や現金強奪が狙い」(The Jakarta Post, September 24, 2013)

マレーシア海洋法令執行庁(MMEA)によれば、マレーシア領海付近を航行する船舶を襲撃する海賊は、今のところ、乗組員のコンピューター、携帯電話、現金、私物などを強奪するのが目的だという。また、インドネシア領海における事案も、ほとんどが航行中の船舶を狙う強盗である。一方で、MMEAの指揮・統制・通信・情報局長は、ソマリアの海賊事案のように状況が悪化するのを避けるために注意深く対処する必要がある、と警告している。現在、スルー・スラウェシ海における越境犯罪取締りのためにインドネシア、マレーシア及びフィリピンの各沿岸警備隊の間で、そしてマラッカ海峡の哨戒のためにタイ、シンガポール、マレーシア及びインドネシアの間で、それぞれ協力体制が構築されている。マレーシアとインドネシアは、両国国境沿いにおける海洋安全維持のための定期的な措置を講じることで合意している。これは、海賊と船舶に対する武装強盗に備えたものである。また、両国は、アジア海上保安機関長官級会合(The Heads of Asian Coast Guard Meeting)などを通じて、アジア各国の沿岸警備隊と定期的に話し合いを行っている。

記事参照：Asian pirates now want electronics, cash

<http://www.thejakartapost.com/news/2013/09/24/asian-pirates-now-want-electronics-cash.html>

## 2. 軍事動向

7月2日「インド海軍、ロシアからステルス・フリゲート受領」(RIA Novosti, July 2, 2013)

ロシア国営武器輸出会社、Rosoboronexportが7月2日に明らかにしたところによれば、インド海軍がロシアに発注していた新型ミサイル・フリゲート3隻の最後の1隻、INS *Trikand*は、カリニングラードのYantar造船所でインド海軍の乗組員に引き渡された。ロ印間では2006年に、*Krivak III*改級(*Talwar*級)誘導ミサイル・フリゲート3隻をインド向けに建造する、総額16億米ドルの契約が調印された。1番艦はINS *Teg*で、2012年4月27日にインド海軍に配備され、2番艦INS *Tarkash*は2012年12月30日にインドのムンバイ港に到着した。3隻のフリゲートは、ロ印両国で共同開発したBrahMos超音速巡航ミサイルを装備する。その他の兵装は、100ミリ砲1門、Shtil艦対空ミサイルシステム1基、Kashtan防空・砲/ミサイルシステム2基、533ミリ魚雷発射管2本、及び対潜ヘリ1機である。

記事参照：Russia Hands Over New Stealth Frigate to India

[http://en.rian.ru/military\\_news/20130702/181998647/Russia-Hands-Over-New-Stealth-Frigate-to-India.html](http://en.rian.ru/military_news/20130702/181998647/Russia-Hands-Over-New-Stealth-Frigate-to-India.html)

Photo : INS *Trikand* missile frigate

[http://en.rian.ru/military\\_news/20130702/181998647/Russia-Hands-Over-New-Stealth-Frigate-to-India.html](http://en.rian.ru/military_news/20130702/181998647/Russia-Hands-Over-New-Stealth-Frigate-to-India.html)

### 7月3日「フィリピン、イタリアからフリゲート2隻購入へ」(ABS-CBN News.com, AFP, July 3, 2013)

フィリピンのマナロ国防次官が7月3日に明らかにしたところによれば、フィリピンはイタリアから2隻の *Maestrale* 級フリゲート (満載排水量 2,525 トン) を購入する計画である。マナロ次官は、フリゲートの購入は、12機の FA-50 戦闘機とともに、総額 750 億ペソ (17 億ドル) の国防近代化 5 年計画の目玉である、と語った。フィリピン海軍は、イタリア海軍の *Maestrale* 級フリゲートの中古艦の購入ではなく、新造艦 2 隻を取得することを決定しており、180 億ペソの予算を計上している。12 機の FA-50 戦闘機は、189 億ペソで韓国から購入する。

記事参照 : Philippines to buy 2 frigates from Italy

<http://www.abs-cbnnews.com/nation/07/03/13/philippines-buy-2-frigates-italy>

### 7月3日「インド海軍空母、ロシアで最終海上公試開始」(NDTV, July 3, 2013)

ロシアで改修中のインド海軍空母、INS *Vikramaditya* は7月3日、ロシアのセヴェロドヴィンスクの造船所を出た。同艦は5日から少なくとも2カ月間、白海で厳格な最終海上公試を実施する。この海上公試では、センサー、兵器システム及び推進システムを含む、艦の全てのシステムがテストされ、全速航行テストも行われる (2012年の海上公試では、30ノット強の全速航行中、ボイラー破損事故を起こしている)。インド海軍高官によれば、全てが順調にいけば、11月にはインド海軍旗が空母艦上に掲げられ、インドに回航されることになろうという。

記事参照 : INS *Vikramaditya*, India's second aircraft carrier, out at sea again

<http://www.ndtv.com/article/india/ins-vikramaditya-india-s-second-aircraft-carrier-out-at-sea-again-387637>

### 7月7日「ロシア海軍、2013年中に戦闘艦艇36隻受領」(RIA Novosti, July 7, 2013)

ロシア海軍のフェドテンコフ (VADM Alexander Fedotenkov) 副司令官が7月7日に明らかにしたところによれば、ロシア海軍は2013年中に戦闘艦艇36隻を受領する。これはロシア海軍史上、前例のない隻数である。同副司令官によれば、ロシア海軍の戦闘艦艇は全世界の海域で活動しており、現在60隻以上の艦艇が海洋に展開している。ショイグ国防相は2013年3月に、「2020年までの国家再軍備計画の履行によって、海軍は、8隻のSSBNと16隻の多用途潜水艦、及び54隻の各種艦艇を受領する」と語っていた。8隻のSSBNは、Bulava SLBMを搭載する3隻の *Borey* 級と5隻の *Borey-A* 級SSBNである。16隻の多用途潜水艦には、8隻の *Graney* 級SSNと *Kilo* 改級と *Lada* 級のディーゼル電気推進潜水艦 (SSK) が含まれる。水上戦闘艦艇では、*Admiral Gorshkov* 級フリゲート、*Steregushchy* 級コルベット、*Buyan* 級コルベット及び *Ivan Gren* 級大型揚陸艦が含まれる。

記事参照 : Russian Navy to Receive 36 Warships in 2013

[http://en.rian.ru/military\\_news/20130707/182106098/Russian-Navy-to-Receive-36-Warships-in-2013.html](http://en.rian.ru/military_news/20130707/182106098/Russian-Navy-to-Receive-36-Warships-in-2013.html)

See also INFOGRAPHICS: Russian Navy;

<http://en.rian.ru/infographics/20130513/181118560/Russian-Navy.html>

### 7月10日「米海軍無人機、空母着艦に成功」(Defense News, July. 10, and gCaptain, July 11, 2013)

米海軍が開発中の無人機、X-47Bは7月10日、2機のF/A-18 Super Hornet 攻撃機に伴われて、メリーランド州 Patuxent River 海軍航空ステーションを離陸し、デラウェア州デルマーヴァ半島沖数百カイリの大西洋上の空母、USS *George H. W. Bush* に着艦することに成功し、空母から運用可能なことを実証した。X-47Bは35分間の飛行で、空母の3本目の着艦拘束ギアを捉え、約145ノットの速度から350フィート以下に減速し、着艦した。X-47Bはその後、カタパルトを使って発艦し、再び着艦した。3回目の着艦は技術的問題が見つかったため中止された。X-47Bは、F/A-18とほぼ同サイズで、5月14日に空母からカタパルトを使った発艦に成功している。現在、X-47Bは2機が製造されているが、更なる取得計画はない。

記事参照：X-47B Successfully Lands on Carrier

<http://www.defensenews.com/article/20130710/DEFREG02/307100021/X-47B-Successfully-Lands-Carrier>

See also Video;

<http://gcaptain.com/us-navy-drone-makes-historic-carrier-landing/>

### 7月10日「韓国濟州島の海軍基地、中国を挑発するか—米専門家論評」(The Diplomat, July 10, 2013)

ワシントンのThe Catholic University of AmericaのAndrew Yeo准教授は、7月10日付のWeb誌、The Diplomatに、“Will S. Korea’s New Naval Base Provoke China?”と題する論説を掲載し、韓国濟州島に建設される海軍基地について、アメリカにアクセス権を与えれば、中国を挑発することになるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 韓国の南西沖の濟州島では、海軍基地の建設に反対する抗議デモがほぼ毎日、3年近く続いている。有名な観光地であり、「平和の島」と呼ばれる濟州島に海軍基地が建設されることに反対する側は、域内の海軍力整備競争を誘発し、中国との緊張を高めることになりかねないと主張している。一方、多くの韓国人は、基地反対派を、伝統的なNIMBY(not-in-my-backyard)型の抗議(注：施設の必要性は認めるが、自らの居住地域での建設には反対)か、あるいは左翼活動家や野党のメンバーによる政治的な反対と見、こうした懸念を無視してきた。しかしながら、こうした懸念は、北東アジアの戦略的環境が悪化する中では考慮する必要がある。
- (2) 韓国政府は1990年代から濟州島における海軍基地建設について議論を始め、盧武鉉政権(2003～2008年)期に、基地建設は、アメリカ依存を減らし、より強靱な自衛力整備を目指す韓国軍改革の一環として承認された。現在、この基地建設は、2020年までに外洋海軍を建設する韓国軍近代化計画と連動している。この基地はまた、中国の海洋における増大しつつある野心に抗して、海洋権益を護る上で有益である。韓国の海洋を通じた輸出入の依存度を考えると、韓国は、シーレーンを脅かされるわけにはいかない。
- (3) 基地建設反対派は、これが事実上、米軍基地として使われることを懸念している。推進派は、この基地は紛れもなく韓国海軍基地であると主張している。しかしながら、反対派は、アメリカのアジアにおける戦略的な利益と基地との関連により強い疑いを持っている。韓国政府の許

可が必要だとしても、最終的に米海軍が済州島基地へのアクセス権を認められることになると思われる。この地域において構築されつつある米軍の戦力態勢は、大規模な恒久基地の確保より、むしろ同盟国の基地施設へのアクセスの確保に重点を置いている。米韓同盟の重要性を考えれば、ソウルが米軍のアクセス要請を拒否する理由は何もない。

- (4) 済州島の基地への米軍のアクセスを認めることは、韓国政府の意図とは関係なく、中国を挑発し、潜在的な不安定をもたらしかねない。済州島の基地建設が進むにつれて、政策立案者らは、この基地が持つ戦略的かつ地政学的な含意について考慮する必要がある。今のところ、中国は基地建設に明白な反対意思を示していないが、中国の中堅レベルの官僚の中には、済州島基地建設を、ソコトラ岩 (Socotra Rock、韓国名「離於島」、中国名「蘇岩礁」)\*を巡る両国間の領土問題と絡めて論じる見方もある。従って、韓国政府は、基地建設が防衛目的のためであり、アメリカへのアクセス権の許可に当たっては慎重に行うことを中国に保証する必要がある。

記事参照：Will S. Korea's New Naval Base Provoke China?

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/07/10/will-s-koreas-new-naval-base-provoke-china/>

注\*：韓国と中国の間で領有権を争っている岩礁で、両国の EEZ が重複する黄海の出口にある。韓国は 2001 年以来、この岩礁にヘリパッドを持つ海洋総合科学基地を稼働させている。この岩礁は、干潮時にもその岩頂は海面下 4.6 メートルにあり、国連海洋法条約第 13 条の「低潮高地 (low-tide-elevations)」とはいえない。

画像：韓国が建設した離於島の海洋総合科学基地；

[http://blogimg.goo.ne.jp/user\\_image/7d/53/b6418364a50fc138dd292dce1e2961c4.jpg](http://blogimg.goo.ne.jp/user_image/7d/53/b6418364a50fc138dd292dce1e2961c4.jpg)

#### 7月11日「ロシア、2013年中の在ウクライナ艦載機訓練サイト使用計画なし」(RIA Novosti, July 11, 2013)

ウクライナ国防省は7月11日、ロシアが4月24日付の書簡で、2013年中にウクライナのクリミア半島にある唯一の固定翼艦載機パイロット訓練サイト、Nitka Naval Pilot Training Center を使用する計画はないと国防省に通告していたことを明らかにした。ウクライナ国防省は現在のところ、どの国とも Nitka Naval Pilot Training Center のリース契約を結んでいないことも認めた。このサイトは、北洋艦隊所属のロシア海軍唯一の空母、*Admiral Kuznetsov* 搭載の Su-33 戦闘機と Su-25UTG 練習機のパイロット訓練用として、ロシア海軍が独占的に利用してきた。ロシア海軍のチルコフ司令官は5月に、艦載機パイロットの訓練の大部分は2013年12月まで地中海に展開予定の空母、*Admiral Kuznetsov* 艦上で実施されることになると語っていた。また、同司令官によれば、ロシア海軍は間もなく、ロシア黒海沿岸のエイスクに建設された艦載機訓練施設の運用を開始する。

記事参照：Russia Has No Plans to Use Nitka Pilot Training Site in 2013

[http://en.rian.ru/military\\_news/20130711/182187202/Russia-Has-No-Plans-to-Use-Nitka-Pilot-Training-Site-in-2013.html](http://en.rian.ru/military_news/20130711/182187202/Russia-Has-No-Plans-to-Use-Nitka-Pilot-Training-Site-in-2013.html)

#### 7月12日「米海軍初の移動揚陸プラットホーム、海上公試へ」(American Forces Press Service, July 12, 2013)

米海軍初の移動揚陸プラットホーム (MLP)、USNS *Montford Point* は7月12日、米海軍海上輸送コマンド (MSC) にチャーターされた民間契約船員 33 人によって運航され、サンディエゴを出航し、ワシントン州エバレット海軍ステーションに向かった。この間、システムのテストが実施される。また、同艦は9月に最終的な海上公試が実施され、中核装備が搭載されて、2015年度中に全面稼働

になると見られる。海軍は 2 隻目の MLP、USNS *John Glenn* を 2012 年 12 月に起工し、2014 年 3 月に完成、引き渡しが予定されている。MLP は、MSC の事前集積船隊に所属し、移動洋上基地あるいは洋上栈橋として、部隊や装備品の柔軟な展開を可能にする。MLP は、沿岸から 25 カイリまでの海域で波高 1.25 メートルの洋上で装備を移し替えることができる。また、半潜没式プラットホームとしても運用できる。

記事参照 : Navy's First Mobile Landing Platform Departs San Diego

<http://www.defense.gov/News/NewsArticle.aspx?ID=120452>

Photo : The mobile landing platform ship USNS *Montford Point* is floated out of General Dynamics' shipyard in San Diego on Nov. 12, 2012;

[http://www.defense.gov/DODCMSShare/NewsStoryPhoto/2013-07/scr\\_USNS%20Montford%20Point.jpg](http://www.defense.gov/DODCMSShare/NewsStoryPhoto/2013-07/scr_USNS%20Montford%20Point.jpg)

### 7 月 13 日「ロシア極東軍管区、大規模な抜き打ちの即応態勢チェック演習実施」(The Voice of Russia, July 15, 2013)

ロシア極東軍管区における大規模な抜き打ちの即応態勢チェックが 7 月 13 日、ロシア極東で予告なしに始まった。即応態勢チェックの演習は 20 日まで続く。この演習の詳細については、中国には事前通告がなされていた。ロシア国防省のアントーノフ次官は、(中国側へ事前の情報開示を行うことで)、「モスクワと北京の関係が疑念で曇らされることはない」との声明を発表した。

かつてない大規模な抜き打ちの即応態勢チェックの演習には、軍人 16 万人、戦車・装甲車 1,000 両、軍用機 130 機、艦艇 70 隻が参加している。この演習実施については、モスクワは一方的に開始した。しかしながら、現在ロシアには、この地域における軍事行動に関して、近隣諸国に事前通告する国際的義務がない。唯一中国だけ例外で、ロ中間には、軍事分野における 1998 年合意に基づいて、国境から 100 キロ以内で行われる軍事行動については事前通告義務がある。具体的にどのような情報が伝えられたかは公表されていないものの、情報提供がなされたという事実そのものが、両国の高い信頼関係を表している。モスクワと北京は共に、戦略的パートナーとして両国の軍事的関係を強化することが重要であると考えている。その一環として、よりダイナミックで、かつ質の高い合同軍事演習の実施も含まれている。

7 月上旬まで日本海のピョートル大帝湾を舞台に、ロ中合同海軍演習が実施された。ロ中合同の大規模海軍演習は 2 度目になる。両軍合わせて駆逐艦、ミサイル艇、対潜艦艇、補給艦など 20 隻、艦載ヘリと戦闘機 10 機が参加した。ロシアと中国は、この演習をもって、近隣諸国に対して、「国家安全保障を共同で担保するための努力を拡大していく」という意思を誇示した。8 月 3 日には、ロシア・ウラル地方でロ中合同陸軍演習が行われる。「平和の使命」と名づけられたこの演習は、対テロ作戦の立案、準備、遂行の各過程が合同で演練される。両軍から軍人 1,500 人、戦車等 100 両、戦闘機・ヘリ 20 機が参加する。この演習も、第 3 国を脅かすものではないが、一方で、アジア太平洋地域における米国と日本の軍事活動の活発化に対する相応の対応という意味も含まれている。

記事参照 : ロシア、その軍事政策における透明性を誇示

[http://japanese.ruvr.ru/2013\\_07\\_15/117919400/](http://japanese.ruvr.ru/2013_07_15/117919400/)

## 【関連記事】

## 「ロシア太平洋艦隊、緊急出動演習実施」(RIA Novosti, July 14, 2013)

ロシア国防省によれば、太平洋艦隊の6隻の戦闘艦艇からなる任務部隊は7月13日夕、大規模な抜き打ちの即応態勢チェックのため、オホーツク海に出動した。同部隊は、対潜、対空演習も実施する。プーチン大統領は7月12日夕、抜き打ちの演習実施を命じた。これは、2013年1月以来、3回目の抜き打ちの即応態勢チェックである。

記事参照：Pacific Fleet Ships Deployed in Sea of Okhotsk Amid Snap Drills

[http://en.rian.ru/military\\_news/20130714/182225327/Pacific-Fleet-Ships-Deployed-in-Sea-of-Okhotsk-Amid-Snap-Drills.html](http://en.rian.ru/military_news/20130714/182225327/Pacific-Fleet-Ships-Deployed-in-Sea-of-Okhotsk-Amid-Snap-Drills.html)

## 7月13日「米、フィリピンの軍事施設に対するアクセス拡大を交渉」(The New York Times, July 13, 2013)

米比両国の当局者によれば、アメリカは、フィリピンにおける軍事基地再建に伴う厄介な問題を回避する一方で、同国に軍事装備品を事前備蓄し、人員をローテーション配備できるようにするための交渉を行っている。フィリピンは、小規模の海空軍力しか持っておらず、軍事力強化のためにアメリカの支援に頼っている。米比軍事関係には、合同演習、人道的支援や災害支援のための定期的な短期間の米軍部隊の訪比が含まれている。現在交渉中の協定では、米軍部隊は、より長期間訪問し、フィリピンの軍事施設に滞在することができるようになる。また、米軍の装備品を同国に事前備蓄することができるようになる。アメリカは、フィリピン国内に軍事基地を新設したり、再建したりすることを求めているわけではない。フィリピン外務省報道官は、米軍基地の新設を計画しているわけではなく、米軍部隊のローテーション配備を話し合っている、と語った。ローテーション配備のモデルは、2002年以来フィリピン南部に対テロ戦のために配備されている、米軍各軍種からの約500人の要員からなる、The Joint Special Operations Task Force Philippines (JSOTF-P)で、JSOTF-Pが配備されている南部の施設は、公式には一時的なものとしてされているが、実際には、兵舎、食堂及び指揮センターといった、伝統的な米軍基地の特徴を多く備えている。米軍はまた、かつてのスービック海軍基地へのアクセスも増やしている。

記事参照：U.S. Negotiates Expanded Military Role in Philippines

<http://www.nytimes.com/2013/07/13/world/asia/us-negotiates-expanded-military-role-in-philippines.html?ref=asia&r=0>

## 7月17日「中国、米海軍調査艦を再び妨害か」(The Washington Times, July 17, 2013)

米紙、*The Washington Times* が7月17日付で報じるところによれば、米海軍調査艦、USNS *Impeccable* に対する中国の海監5001による妨害事案が6月21日にあった。中国のウェブサイト、Sinocism にその様子が投稿された。それによれば、中国海監は、公海にもかかわらず、米艦の行動を非合法として警告している。中国側は、USNS *Impeccable* を「非戦闘艦」とは見しておらず、このサイトは、「USNS *Impeccable* は、パッシブとアクティブの低周波曳航ソナーを装備した米海軍調査艦5隻の内の1隻で、潜水艦探知に効果的である」とし、同艦は中国沿岸から100カイリ以内の海域にあり、中国はこの海域での行動許可を与えていない、と説明している。

記事参照：Inside the Ring: New naval harassment in Asia

<http://www.washingtontimes.com/news/2013/jul/17/inside-the-ring-new-naval-harassment-in-asia/>

The video of the incident can be seen here:

<http://www.cjdbby.net/redianzhuizong/2013-07-04/military-4476.html>

Photo : USNS *Impeccable*;

[http://www.washingtontimes.com/multimedia/image/7\\_172013\\_f-ring-0218201jpg/](http://www.washingtontimes.com/multimedia/image/7_172013_f-ring-0218201jpg/)

### 7月17日「インド海軍、P-8I 対潜哨戒機 1 番機を配備」(The Hindu, July 18, and The Economic Times, August 7, 2013)

インド海軍に納入されたボーイング社の P-8I 対潜哨戒機 1 番機は 7 月 17 日、初めてインド南部タミール・ナードゥ州アルコナムの INS Dera 基地に配備された。インド海軍は 8 機の P-8I を装備することになっているが、1 番機は 5 月にインドに到着した。同機は今後、同基地を拠点に東部方面艦隊の指揮下で哨戒活動を実施する。P-8I は、ボーイング社が米海軍向けに開発した P-8A Poseidon のインド海軍向けで、海洋索敵、対潜水艦、電子情報任務用の外国製及び国産のセンサー類を搭載している。

P-8I は 8 月 6 日、アンダマン・ニコバル島の基地、INS Utkrosh の飛行場に初飛行した。

記事参照 : Navy's Boeing P8I touches down at INS Dega

<http://www.thehindu.com/news/national/andhra-pradesh/navys-boeing-p8i-touches-down-at-ins-dega/article4925354.ece>

P-8I aircraft's maiden landing at Andaman naval air base

<http://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/p-8i-aircrafts-maiden-landing-at-andaman-naval-air-base/articleshow/21687877.cms?intenttarget=no>

### 7月18日「フィリピン、米軍のプレゼンス強化のための法的枠組を模索—比専門家バンラオイ」(Radio Australia, July 18, 2013)

オーストラリアの Radio Australia は 7 月 18 日、フィリピンの The Philippine Institute for Peace, Violence and Terrorism Research のバンラオイ (Romel Banlaoi) 教授にインタビューしている。バンラオイ教授は、フィリピンは自国内における米軍プレゼンスの強化のため、憲法に抵触しない方策を模索しているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) アメリカは現在、アジアにおける再均衡化政策を進めている。フィリピンは、特に南シナ海における中国の政府公船による活動の強化を懸念しており、アメリカの同盟国として再均衡化政策の一翼を担うことに強い関心を表明している。フィリピンもアメリカも、フィリピンの自国軍事施設に対する米軍のアクセスを容認する計画が中国に対抗するものであると明言するつもりはないが、このことは、中国の南シナ海における領有権主張と深いかかわりがあり、またフィリピンの管轄海域における中国のプレゼンスに対抗するフィリピンの対抗措置とも関連するものである。中国は南シナ海問題の二国間交渉による解決を主張し、南シナ海問題を国際化しようとするフィリピン政府の最近の方策、特にこの地域にアメリカの軍事プレゼンスを招き入れようとしていることに、不快感を示している。
- (2) 中国の視点から見れば、自国領内への米軍のアクセスを容認しようとするフィリピン政府の決定は、南シナ海における中国の領有権主張に対抗するものと映るであろう。フィリピン政府は、アメリカこそが中国の南シナ海における高圧的な言行を抑止し、封じ込めることができる存在と見ている。しかしもちろん、米軍がフィリピン国内に駐留するには、国内的に問題がある。



何よりも、憲法が外国軍隊のフィリピン領内における駐留を規制している。そのために、フィリピン政府は現在、現行法に従ってフィリピン国内における米軍のプレゼンスを可能にするために、アメリカとのアクセス協定を締結する可能性を検討している。現在、両国間には、相互防衛条約、訪問部隊に関する協定（地位協定）及び軍事兵站支援協定が存在する。フィリピン国内の一部には、これらの条約や協定だけでは国内における米軍部隊のローテーション配備の強化を容認するには十分でないとの意見もある。従って、現在、駐米フィリピン大使が新たな協定の可能性についてアメリカ側と話し合っている。

- (3) フィリピン政府が認めているように、フィリピンはフィリピンの管轄海域における中国のプレゼンスに対抗し得る国防能力など持っていない。中国に対抗する唯一の方策は、現在の中国の高压的な言行を抑止するために同盟国を引き入れることだ。これこそ現在フィリピン政府がとっている方策である。しかしながら、憲法上の制約があるために、憲法に抵触しないで米軍のプレゼンスを招き入れるひとつの方法がアクセス協定の締結なのである。現在フィリピンには、ミンダナオ島のザンボアンガに既に十年近く **The Joint Special Operation Taskforce in the Philippines** に所属する 600~700 人の米軍兵士が駐留し、対テロ支援プログラムや対テロ能力の構築などに取り組んでいる。これは小規模だが、既に米軍のプレゼンスが実現しているのである。フィリピン政府がより大規模な米軍のプレゼンスを期待するのであれば、憲法に抵触しないために、別の協定を検討する必要がある。そして、この協定はフィリピン議会の承認を必要とする。もし議会がこれを承認すれば、米軍の駐留が合法的なものになる。

記事参照：Philippines allows boosted US presence in South China Sea

<http://www.radioaustralia.net.au/international/radio/program/connect-asia/philippines-allows-boosted-us-presence-in-south-china-sea/1163240>

### 7月26日「中国、ミスチーフ環礁に前方海軍ステーション建設」(The Philippine Star, July 27, 2013)

フィリピン政府高官（匿名希望）が7月26日に明らかにしたところによれば、中国は、ミスチーフ環礁（タガログ語で Panganiban Reef、中国名は美濟礁）を、少なくとも艦艇1隻を係留できる前方海軍ステーションに変えている。ミスチーフ環礁は、パラワン島から約130カイリ、南沙諸島のフィリピン領、Pag-Asa 島から97カイリの位置にある。この高官によれば、中国は1994年にミスチーフ環礁を占拠して以来、徐々に前進海軍施設を整備してきており、現在、レーダードーム、ヘリパッド及び栈橋を備えた要塞化された8階建ての海軍施設が建設されている。風力発電用の風車も設置されている。現在、南海艦隊から南シナ海海域に派遣される全ての海軍艦艇と政府公船がこの施設を利用しているという。2012年7月にパラワン島南方の Half Moon Shoal で座礁したフリゲートを離礁させるために、中国海軍が直ちに海軍艦艇やその他の船舶を現場に派遣することができた理由は、この施設が存在したからである。この施設とは別に、中国は、Subi Reef を含む、南沙諸島の占拠島嶼の一部に海軍施設を建設している。Subi Reef には、砲座、ヘリパッド、レーダードーム及び灯台を備えた3階建ての施設が建設されている。

記事参照：China transforms reef into naval station

<http://www.philstar.com/headlines/2013/07/27/1018091/china-transforms-reef-naval-station>

## 【関連記事】

「中国、南シナ海の哨戒ルート確立、占拠島嶼の施設拡充—フィリピン軍秘密報告書」  
(GlobalPost.com, Kyodo News International, August 5, 2013)

共同通信が8月5日付けで報じた、フィリピン軍の秘密報告書によれば、中国海軍南海艦隊は2013年に、南シナ海の中国が主張する「9段線」内にある、リーフ、島嶼及び暗礁を網羅する監視哨戒ルートを確立し、そしてこれら占拠島嶼における施設を拡充しているという。以下は、この報道が伝える秘密報告書の主な内容である。

- (1) **Mischief Reef** (美濟礁) は、1994年後半に中国が占拠し、翌1995年2月にフィリピン軍がその事実を公表したが、現在では、南シナ海における中国海軍の最も活動的な基地であり、指揮センターになっている。中国海軍のフリゲートや哨戒艇、更には漁船がこの基地にしばしば停泊している。中国は、**Mischief Reef** を海軍の前進基地として要塞化しており、ヘリパッド、コンクリート製プラットホーム、2基の海軍対空砲及び2基の機関銃用の砲座、クロススロット・レーダー、パラボラアンテナやダイポールアンテナなどの衛星通信設備、ソーラーパネル、探照灯、更にはバスケットボールコートまで備えている。建屋は、監視タワーを併設した3階建てである。
- (2) 中国は、**Mischief Reef** に加えて、**Fiery Cross Reef** (永暑礁)、**Subi Reef** (渚碧礁)、**Cuarteron Reef** (華陽礁)、**Johnson Reef** (赤瓜礁)、**Gaven Reef** (南薰礁) などの占拠島嶼の施設も拡充しており、いずれも南海艦隊の管轄下にある。**Subi Reef** (比名、**Thitu Island**) は、中国に占拠された最も新しい島嶼で、4基の海軍対空砲、胸壁、パラボラアンテナやヤギアンテナを備え、更に最近レドームが設置された。建屋は、3階建てコンクリート建屋1棟、同2階建て1棟に加え、新たに3階建て8角形のコンクリート建屋1棟と3階建てコンクリート建屋2棟が建設され、更に1棟の「廃屋」がある。中国の占拠島嶼には、**Mischief Reef** と同じような施設、装備が備えられ、3階建てか2階建ての建屋がある。**Fiery Cross Reef** は、南シナ海に展開している、玉庭級揚陸艦が前進拠点としてしばしば利用しており、また通信・海洋調査センターともなっている。
- (3) 新たに確立された哨戒ルートは、南シナ海情勢をより危険なものとするばかりか、2013年2月以来、**Second Thomas Shoal** (仁愛礁) 周辺海域にまで中国海軍艦艇が展開しているように、「重大な現状変更」をもたらしている。**Second Thomas Shoal** は、フィリピン軍が分遣隊を派遣している9カ所の島嶼の1つで、1999年以来、第2次大戦当時の揚陸輸送艦を座礁させて拠点としている。北京は、この島嶼への分遣隊派遣を非難し、座礁船を離礁させるよう要求してきた。これに対して、マニラは、この島嶼がパラワン島から約105カイリのフィリピンの管轄海域にあると主張している。またこの島嶼は、他国によるフィリピン領土に近接した島嶼占拠を阻止するための前進監視拠点となっている。中国は、この周辺海域に、少なくとも2隻のフリゲートと玉庭級揚陸艦1隻からなる、「常続的なプレゼンス」を維持している。また、補給船もこれら戦闘艦への補給のために展開しており、更に少なくとも4隻の「海監」、「漁政」からなる監視船も展開している。「漁政」は旧海軍艦艇を改造したものである。
- (4) フィリピン軍の戦力は、南シナ海のほぼ全域の制覇を目指す中国の高圧的姿勢を撃退するために必要な軍事行動がとれるほど、十分なものではない。従って、南シナ海におけるフィリピンの防衛態勢は、状況の変化に対して対症的なものに留まっている。

記事参照 : Chinese navy launches new patrol route in the S. China Sea

<http://www.globalpost.com/dispatch/news/kyodo-news-international/130805/chinese-navy-launches-new-patrol-route-the-s-china-sea>

### 7月28日「フィリピン、主要海空軍部隊のスービック湾への配置替えを計画」(The Washington Post, AP, July 28, 2013)

フィリピンのカズミン国防相は7月28日、訪問中の韓国で、フィリピン政府は、資金手当ができ次第、主要海空軍部隊と航空機及び艦艇を、スービック湾に配置替えする計画である、と語った。マニラ南部のカビテ州サングレイ・ポイントの狭い艦隊基地に比べて、スービック湾は、アメリカから取得した2隻の大型戦闘艦が接岸できる天然の深水港湾である。AP通信が入手したフィリピン国防省の秘密文書によれば、スービック湾への配置替えによって、南シナ海の紛争海域への戦闘機の飛行時間が、マニラ北郊のクラーク空軍基地から出撃するよりも30分以上短縮され、「スービック湾は、フィリピン軍にとって、西フィリピン海の作戦海域を支援するための直接的かつより短い戦力的アクセス拠点となる」としている。この文書によれば、スービック湾には既に国際水準の飛行場があり、修理改良経費は、新設する場合の推定110億ペソ(2億5,600万ドル)に比して、少なくとも51億ペソ(1億1,900万ドル)で済むという。フィリピンは、米軍部隊、航空機及び艦艇のより頻繁なアクセスを認める計画である。

記事参照 : Philippines to move air force, navy camps for faster access to disputed South China Sea areas

[http://www.washingtonpost.com/world/asia\\_pacific/philippines-to-move-air-force-navy-camps-for-faster-access-to-disputed-south-china-sea-areas/2013/07/28/d68eed8a-f750-11e2-81fa-8e83b3864c36\\_story.html](http://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/philippines-to-move-air-force-navy-camps-for-faster-access-to-disputed-south-china-sea-areas/2013/07/28/d68eed8a-f750-11e2-81fa-8e83b3864c36_story.html)

Photo : Subic Bay;

<http://johnib.wordpress.com/2013/07/31/disputes-in-east-china-sea-south-china-sea-endanger-global-economic-development/>

### 7月29日「米海上哨戒機、フィリピンに海洋情報提供」(Fox News.com, AFP, July 31, 2013)

フィリピンのデルロサリオ外相は7月29日、フィリピンの管轄海域だが、中国の艦艇が展開している海域上空を、米海軍のP-3 Orion哨戒機が頻繁に飛行し、中国艦艇の動向についての重要情報をフィリピンに提供している、と語った。同外相は、フィリピンのEEZ内で、あるいは大陸棚の境界内で、何が起きているかを知る上で、この情報はフィリピンにとって極めて重要である、と強調した。同外相は会見で、中国の動向に関する米哨戒機による情報提供は海洋紛争に対するアメリカの中立方針に抵触するのではと問われて、緊密な米比同盟関係を強調し、相互防衛条約の下で外部からの脅威に対しては相互に支援できると述べた。

記事参照 : Philippines says US spy planes monitoring China at sea

<http://www.foxnews.com/world/2013/07/31/philippines-says-us-spy-planes-monitoring-china-at-sea/>

Photo : US and Philippine navy personnel launch an unmanned aerial vehicle (UAV) from a speed boat off the naval base in Sangley Point near Cavite City, on June 28, 2013.

<http://www.foxnews.com/world/2013/07/31/philippines-says-us-spy-planes-monitoring-china-at-sea/>

## 8月5日「カムラン湾に他国の軍事施設を認めず—ベトナム国防相」(ITAP-TASS, August 5, 2013)

ベトナムのタイン国防相は、ロシア公式訪問を前にした8月5日、イタル・タス通信のインタビューに答え、かつてロシア海軍基地のあった、ベトナム中部カインホア省のカムラン湾は、他国の軍事施設として使用することはない旨、明言した。国防相は、「わが国の方針は、カムラン湾の軍事基地に、いかなる国の軍事施設も許可しないということだ。その代わり、船舶の保守整備のための国際センターを設置し、独自に運営する計画だ」と述べた。国防相によれば、「このセンターは、全ての国の商船や軍艦が、修理やメンテナンスのために訪れることができ、また受け入れる準備もできている。」カムラン湾には、23年間にわたりロシア太平洋艦隊の戦務支援の拠点が置かれ、ロシア海軍にとって国外最大の基地となっていた。2002年5月、ロシアは正式にカムランから撤退している。

記事参照 : Бывшая российская база ВМФ Камрань во Вьетнаме не будет военным объектом иностранных государств

<http://www.itar-tass.com/c134/830207.html>

### 【関連記事】

## 「ロシア、ベトナム将校の養成支援」(ITAP-TASS, August 7, 2013)

ロシア、ベトナム両国の国防相は8月7日、ベトナムの将校をロシアで養成する計画を承認した。ロシアのショイグ国防相は、「われわれは、武器の供給と軍事技術の同期、専門家の養成についての計画を議論し、ベトナムの将校を養成する5カ年計画を承認した」と述べた。会談では、両者の協力関係の重要な問題をくまなく詳細に検討したとし、「ベトナムとの協力関係には長い歴史があり、軍事技術分野における協力の大きさは、前例のないものだ」と強調した。ショイグ国防相はまた、「両国の軍事技術協力の発展は、ロシアの産業にとっても、ベトナムにとっても関心のあることだ」と述べた。一方、ベトナムのタイン国防相は、「ロシアとベトナムの緊密な協力は、地域や世界の安定の強化につながる」とし、両国の戦略的パートナーシップが構築されたことを強調した上で、「ロシアの成功は、ベトナムの成功でもある」と述べた。「ロシア・ベトナム両国国防省の協力は、地域の平和と安定のため、新たなレベルでの強化と拡大が必要である」と締めくくった。

記事参照 : Сергей Шойгу: Россия будет обучать вьетнамских офицеров

<http://www.itar-tass.com/c134/832625.html>

## 8月6日「2隻目の米供与艦、フィリピンに回航、就役」(Reuters, August 6, 2013)

フィリピンがアメリカから取得した、フリゲート(前米沿岸警備隊 *Hamilton* 級巡視船)、BRP *Ramon Alcaraz* は8月6日、南カリフォルニアから2カ月かけて、スービック湾海軍基地に回航され、就役した。同艦の88人のフィリピン人乗組員は、南カリフォルニアで1年間訓練されてきた。BRP *Ramon Alcaraz* は、米供与の2隻目の艦齢46年の *Hamilton* 級巡視船で、南シナ海での哨戒活動に従事する。

記事参照 : Eyeing China, Philippines gains U.S. ship in military upgrade

<http://www.reuters.com/article/2013/08/06/us-philippines-military-idUSBRE97506920130806>

## 8月9日「インド国産原潜、搭載原子炉臨界状態に」(The Times of India, August 11, 2013)

インドの国産ミサイル原潜、INS *Arihant* の搭載原子炉、濃縮ウラン燃料の出力 84 メガワットの軽水炉は 8 月 10 日深夜、臨界状態に達した。INS *Arihant* (サンスクリット語で" the destroyer of enemies"の意) は、東岸ビシャカパトナムの厳重に警備された造船所で、数カ月間にわたって、排水量 6,000 トンの船体から全てのシステム、サブシステムに至るまで点検作業を繰り返してきた。シン首相は 8 月 10 日、海軍、原子力エネルギー庁及び国防研究開発庁の努力を賞賛し、国家安全保障を強化する「画期的な 1 歩」を踏み出した、と語った。現在、原潜を運用する国は、アメリカ、ロシア、中国、英国及びフランスの 5 カ国である。INS *Arihant* は今後、95 人の乗組員と共に海上公試に進むことになるが、実戦配備され、核抑止哨戒活動ができるようになるまでには、全てが順調に進んでも更に 18 カ月間を要するという。

全長 110 メートル、全幅 11 メートルの INS *Arihant* には、最初、射程 750 キロの K-15 弾道ミサイルが搭載されるが、海上公試中に発射実験が行われることになろう。米ロや中国の SLBM は射程 5,000 キロを超え、例えば中国の JL-2 SLBM は射程 7,400 キロである。しかし、INS *Arihant* も、4 基の発射サイロを備え、12 基の K-15 あるいは現在開発中の射程 3,500 キロの K-4 ミサイル 4 基の搭載が可能である。これによって、インドも、他の 5 カ国と同様に、陸、海、空の「信頼でき、かつ生き残り可能な」3 本柱の核抑止力が完成する。インドは核兵器の「先行不使用政策 ("no first-use policy")」を宣言しており、SLBM 戦力は不可欠である。SLBM は、敵の先行使用あるいは先制攻撃から生き残り可能な、効果的で探知困難な核兵器である。現在、米ロの核戦力の 60%以上が SLBM 戦力である。

記事参照 : Giant stride for nation, PM says on INS Arihant going 'critical'

[http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-08-11/india/41294394\\_1\\_ins-arihant-submarine-reactor](http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-08-11/india/41294394_1_ins-arihant-submarine-reactor)

Photo : India's first indigenous nuclear submarine INS *Arihant*

[http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-08-11/india/41294394\\_1\\_ins-arihant-submarine-reactor](http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-08-11/india/41294394_1_ins-arihant-submarine-reactor)

## 8月12日「インド国産空母、進水」(BBC News, August 12, and Channelnewsasia.com, AFP, August 12, 2013)

インドは 8 月 12 日、南部ケララ州コチンの造船所で、初の国産空母、INS *Vikrant* の進水式を行った。同艦は、排水量 3 万 7,500 トン、全長 260 メートル、全幅 60 メートルで、コチンの造船所で建造されてきた。同艦の建造は、進水式で第 1 段階が完了し、この後、再びドックに入り、艀装と更なる工事が行われる。その後、2016 年に海上公試を行い、2018 年に就役すると見られる。同艦は、設計、建造とも国産で、国営製鉄所の高品質スチールを使用して建造された。同艦の進水で、インドは、アメリカ、英国、ロシア及びフランスに次いで、国産空母を運用する 5 番目の国となる。インドは現在、稼働空母 1 隻を保有しているが、この空母、INS *Viraat* は、1987 年に英国から購入したもので、既に艦齢 60 年になり、今後数年以内に退役予定である。ロシアから購入したもう 1 隻の空母、INS *Vikramaditya* は現在、ロシアで海上公試中であり、2013 年末までにインドに回航される予定である。INS *Vikrant* と INS *Vikramaditya* には、ロシア製の MiG-29 戦闘機が搭載される。

記事参照 : Indian-built aircraft carrier INS Vikrant launched

<http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-india-23662726>

India "milestone" as it launches own aircraft carrier

<http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/india-milestone-as-it/774094.htm>  
<#>

See also video: The INS *Vikrant* was launched at the Kochi shipyard in the southern state of Kerala

<http://www.bbc.co.uk/news/world-asia-india-23662726>

## 8月12日「中国海軍の実力—ホルムズ論評」(Foreign Policy, August 12, 2013)

米海軍大学のホルムズ (James Holmes) 教授は、8月12日付けの Web 誌、Foreign Policy に、“Red Tide: Just how strong is China's navy, really ?” と題する論説を掲載し、中国海軍の実力について、要旨以下のように論評している。

- (1) 中国海軍の装備と将兵の質に関しては、未知の部分が大きい。まず、装備については、例えば、ジェーンの **Fighting Ships** などから、我々は、中国海軍が 2020 年までに、70 隻以上の通常及び原子力推進の攻撃型潜水艦に加えて、84 隻の駆逐艦とフリゲート、2 隻の空母そしてより小型であるが攻撃能力の高い戦闘艦艇を保有する、と見積もることができる。しかしながら、実際の戦闘環境で実証されるまで、これらの兵器やプラットフォームがどのように機能するかを前もって判断することは不可能であり、どの程度の脅威になるかについては、大部分は推測に頼らざるを得ない。
- (2) 例えば、中国の海軍専門家は、最新の誘導ミサイル駆逐艦 (DDG) を米海軍のイージス艦に相当すると喧伝してきた。中国海軍の野心は、依然として中国近海と西太平洋海域に留まっている。この海域は、艦隊の行動範囲であるとともに、陸上配備の各種兵器の覆域内である。潜水艦、ミサイル装備哨戒艇、沿岸配備の戦術戦闘機、及び対艦ミサイルを活用すれば、このイージス相当艦は、東アジアの海域に中国の重層的な抑止力を構成することになる。イージス艦は、米海軍が最初のイージス巡洋艦、USS *Ticonderoga* を配備して以来、30 年間にわたって改良してきた、レーダー、コンピューター及び射撃統制システムの複合システムである。中国海軍の DDG—特に 2012 年に公開された最新の Type 052D DDG が、どの世代かのイージス艦に匹敵するというのは正しい。Type 052D がどの世代のイージス艦か、1980 年代か、1990 年代か、あるいは最新のイージス艦か。もし USS *Ticonderoga* 相当艦とすれば、それほど懸念するに及ばない。しかしながら、中国の兵器開発者が最新イージス艦と同等程度を目指しているならば、新型 DDG は将来、アメリカの脅威となる。中国海軍が新型 DDG をより現実的な状況下で運用し始めるまでは、部外者がその実力を窺い知るのは困難である。DDG ばかりでなく、ステルス戦闘機、対艦弾道ミサイル及びその他の海軍の兵器システムについても、ほとんどはその機能が試されていないので、多くの未知の部分が残る。
- (3) 人的要因も、検証困難な変数である。戦略的軍備競争も戦争も、等しく人間の営為である。最新の戦闘艦艇、航空機そしてミサイルも、それを使いこなすのは人間である。戦闘環境下のストレスの中で発揮する将兵の能力は戦闘の結果を左右するが、戦闘で優越するためには、平時における継続的な訓練、演習が必要である。将兵は、技能を演練するためには、できるだけ多く海洋に出る必要がある。中国海軍の海洋での活動は、米海軍に比べて散発的である。短い海洋活動と基地での長い滞留は、操船術、戦術及び技術力を伸ばすことはできない。本格的な海軍戦闘を経験する機会が滅多にないことを考えれば、真の戦闘力を維持することは、特に難しい。米海軍が同

等の海軍力と干戈を交えたのは、1944年のレイテ湾での日本海軍との戦いが最後であった。中国海軍は、強大な海軍力と戦ったことがない。もし中国海軍が今後10年間に、任務部隊を一度に数週間あるいは数カ月間洋上で活動させるといった、より頻度の高い運用ができるようになれば、中国海軍は侮り難い海軍力になるであろう。かつて西側の軍隊が絶頂期のソ連海軍を監視したように、演習や定期的な海洋活動における技能をモニターすることによって、どの程度侮り難い実力かを判定できる。各国海軍は、日常的な洋上活動の間に、海上で他国の海軍と遭遇する可能性がある。こうした遭遇は、相手の艦艇の船体が錆びているかどうか（整備不十分と将兵の無関心さの印）、公海における操艦能力など、あらゆることを判断する機会となる。中国海軍が2014年のRIMPAC演習に参加すれば、これは絶好の機会となる。隻数を推測することは易しいが、戦闘遂行能力の判定は、より高度で主観的な判断である。

- (4) しかし、もう1つの隠れた変数がある。アメリカのシーパワーが海軍、海兵隊及び沿岸警備隊で構成されるのに対して、北京は、マリタイムパワーをより包括的に捉えている。そこには、海軍と沿岸警備隊ばかりでなく、商船隊と膨大な隻数の漁船団さえ含まれる。加えて、中国軍は、第2砲兵部隊の対艦弾道ミサイルや空軍の戦術戦闘機を含む、陸上基地の補完能力が艦隊をバックアップする。兵器を満載した戦闘艦艇とトロール漁船を同じ脅威と見ることに違和感があるかもしれないが、漁師は外国海軍に関する情報を収集できる。かつてハイテク電子センサーを備えたソ連の情報収集船（AGI）やトロール漁船が、アメリカの港湾の沖合に展開していた。漁船団は、機雷敷設や掃海もできる。中国の漁師は、海上民兵の一種である。例えば、北京は、1974年の西沙諸島での南ベトナム海軍との戦闘の勝利に、彼らが貢献したことを喧伝した。中国海軍が世界的な戦力になってきた今日でも、海上民兵の役割を重視している。1例を挙げれば、中国漁船団は、2012年のスカボロー礁で、中国のシーパワーの前衛を務めた。スカボロー礁は現在、中国の手中にある。中国は、内側から漁船、沿岸警備隊そして海軍戦闘艦でスカボロー礁を「キャベツ」のように取り囲んでいるという。これは、状況と力のバランスに応じて、最小の戦力を展開するという、中国の海洋戦略の典型である。フィリピン海軍のような脆弱なアジア諸国の海軍に対峙できる漁船団や小型戦闘艦艇から、海上自衛隊のような本格的な海軍力と対峙できる外洋戦闘艦まで、中国海軍の連続的な戦闘力は、中国の海洋文化に深く埋め込まれている。中国経済の景気後退で艦艇の取得が減少しても、この北京の基本的なアプローチは、見通し得る将来にわたって継続されるであろう。
- (5) 中国海軍は、沿岸警備隊、陸上基地戦闘機とミサイル、そして商業部門の商船や漁船団に支援され、中国近海で行動する他国の海軍力にとっては、既に厄介な存在になっている。この存在は、ライバルに対して中国の意志に対抗することを思いとどまらせるに足りる力であり、それはまた、弱体なアジア諸国の海軍を大きく凌駕する力でもある。しかしながら、中国海軍は、アジアから離れた海域に常統的なプレゼンスを維持できるであろうか。それは疑わしい。中国海軍は、中国の近海を制することが最優先任務である。北京の海軍力増強が現在の路線を維持するならば、それによって整備される戦力は、中国にとって、北は尖閣諸島を巡る日本との対峙から、南はマラッカ海峡まで、中国近海における鉄壁の布陣となるかもしれない。その上、継続的な海軍力の増強によって、中国は、2番目に重要な海域であるインド洋へのある程度の前方展開を維持するに十分な、戦闘艦艇の余力を得ることになるかもしれない。北京は、東アジアと南アジアを超えて冒険に乗り出す喫緊の必要性を感じていない。中国の指導者は、彼らが不公平で、不合理で、時間をかけて改めなければならぬと考えている西欧優位の国

際秩序において、警察官的役割を果たすことにはほとんど関心がない。中国の目標は、アジアにある。戦闘艦艇から漁船団まで、北京は、目標達成のために、シーパワーを益々強化しているのである。

記事参照：Red Tide: Just how strong is China's navy, really?

[http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/08/12/red\\_tide\\_how\\_strong\\_is\\_the\\_chinese\\_navy?wp\\_login\\_redirect=0](http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/08/12/red_tide_how_strong_is_the_chinese_navy?wp_login_redirect=0)

### 8月22日「米比軍首脳、航行の自由維持を言明」(The China Post, AFP, August 25, 2013)

フィリピンのパウティスタ国軍最高司令官とデンプシー米統参本部議長は8月22日、マニラで会談し、東南アジア海域において航行の自由を維持することなどで合意した。会談後の共同声明は、「我々は、海洋における航行の自由を維持し、妨害なき通商と人・物資の移動を保証することに共通の利益を有している。我々は、海洋における優位を維持することで、かかる利益を護ることが可能な東南アジアの安全保障環境を強化していくことを決意している」と強調している。共同声明はまた、中国を名指ししてはいないが、海洋における領有権問題を、国際法の枠内で平和的手段を通じて解決することを求めている。アメリカは、領有権紛争ではいずれの側にも与しないことを明らかにしているが、オバマ政権のアジア回帰の一環として、フィリピンにおける軍事プレゼンスの再構築を進めている。これについて、共同声明は、「我々は、フィリピン軍管理下の軍施設への米軍のローテーション配備の強化を通じて、強力で、バランスがとれ、かつ迅速な対応が可能な安全保障パートナーシップを目指す」と述べている。

記事参照：US, Philippines vow freedom of navigation amid sea rows

<http://www.chinapost.com.tw/asia/philippines/2013/08/25/387276/US-Philippines.htm>

### 8月23日「アジア太平洋における戦略的安定の維持とアメリカの拡大核抑止力—論評」(RSIS Commentaries, August 23, 2013)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のChristine M. Leah 訪問研究員と米ユタ州立大のBradley A. Thayer 教授は、8月23日付けのRSIS Commentariesに、“The END of Strategic Stability in the Asia-Pacific?”と題する論説を発表した。筆者らは、中国パワーの拡大とともに、核戦略と抑止力が再びアジアにおけるパワーゲームに重要な役割を占めつつあることから、アメリカは拡大核抑止力(Extended Nuclear Deterrence: END)を強化するための幅広い選択肢を必要としており、ワシントンは、太平洋地域に戦術核兵器を再び配備することを真剣に検討する必要があるかもしれないとして、要旨以下のように論じている。

- (1) アメリカの超大国としての地位は、同盟国に安全保障を提供することを含め、その戦略的な利益を追求するために、強力な拡大抑止能力に依拠している。そのため、アメリカは、十分な戦略核戦力を維持するとともに、紛争のエスカレーションにおける選択肢を拡大するために、より小型の核兵器による補完を必要とした。アメリカのこうした小型核戦力は、1990年代初めに当時のブッシュ政権が撤去して以来、現在ではアジアには配備されていない。しかしながら、現在のアジア太平洋地域における軍事バランスは変化しつつあり、しかも紛争のエスカレーションに対応した選択肢を欠く現在の戦力態勢は、アメリカの拡大核抑止力(END)の信頼性を低下させている。ENDの核心は、基本的な抑止力、第2撃報復能力、確証破壊能力、(公式には否定されているが)核の先行使用、及び目標照準の柔軟性などにおける信頼性、そして特に



紛争の全てのスペクトラムにおけるエスカレーション・コントロールや主導といった、戦闘遂行能力における信頼性にある。核戦争を戦う能力と意志、あるいは少なくとも通常戦力と核戦力におけるエスカレーション・コントロール能力が END の鍵である。

- (2) 中国の軍事力増強によって、アメリカは、その同盟国と友好国に保証を与え、核兵器の拡散を阻止し、そしてアジアにおける緊迫した安全保障環境を緩和する、信頼できる戦力態勢を必要としている。中国の軍事思想は、北京が、核兵器を単なる最小限抑止戦力としてではなく、アメリカに対して必要な時に使用できる戦力と見なしていることを示唆している。中国は核戦力とミサイル戦力を増強しており、これらの戦力は、沖縄を含む日本やグアムを脅かすに十分な射程を有している。最近の報告によれば、中国は間もなく、数千キロの射程を持つ JL-2 核弾頭ミサイルを搭載できる潜水艦 5 隻からなる、信頼できる海洋核戦力を配備すると見られる。米国防省情報局 (DIA) の見積によれば、中国はおよそ 50~75 基の ICBM を保有しているという。また、2012 年の時点で、中国は、75~100 基の MRBM、5~20 基の IRBM、1,000~2,000 基の陸上基地巡航ミサイル (GLCM) を保有している。
- (3) 結局、アメリカの END が信頼できるものであるためには、アジアは、将来的にかつてのヨーロッパに似た態勢が必要になるかもしれない。END の対象国が紛争の最前線に位置していることから、END の提供国、即ちアメリカも前方展開しておく必要があるだろう。中国は、中距離核戦力全廃条約 (INF 条約) に加盟していないため、アメリカより極めて有利な立場にある。INF 条約によって、アメリカは、射程 500~5,000 キロの陸上基地弾道ミサイルの配備ができない。アジアで台頭する新しいパワーがもたらす軍事的影響に対するロシアの懸念を考えれば、米ロ両国は、アジア太平洋地域において現出しつつある核戦力態勢の実態に対応するため、INF 条約の改訂を協議する可能性もある。
- (4) 従って、アメリカとアジアの同盟国が短距離核戦力の前方配備の可能性を真剣に再考することは、決して非現実的なことではない。実際、米下院軍事委員会は 2012 年に、その可能性を提起した。ワシントンは、少なくとも攻撃潜水艦や空母の一部に戦術核システムを再搭載することは可能であろう。同盟国が彼らの安全保障に不安を抱いていない時、END は概念そして政策として上手く機能するのである。

記事参照 : The END of Strategic Stability in the Asia-Pacific?

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1572013.pdf>

## 8 月 24~25 日「米中両国海軍、アデン湾で合同演習実施」(American Forces Press Service, August. 26, 2013)

米第 5 艦隊所属の誘導ミサイル駆逐艦、USS *Mason* は 8 月 24~25 日の 2 日間、中国海軍海賊対処艦隊の駆逐艦、「哈爾浜」と総合補給艦、「微山湖」と共に、アデン湾で合同演習を実施した。演習では、夜間演習を含む訪問・乗り込み・捜索・拿捕演習、緊急医療支援演習などが実施された。また、実弾射撃演習や両国の戦闘艦の甲板へのへりの相互着艦演習も行われた。

記事参照 : U.S., Chinese Navies Exercise Counterpiracy in Gulf of Aden

<http://www.defense.gov/News/NewsArticle.aspx?ID=120675>

Photo : A boatswain's mate guides a Chinese Harbin Z-9C helicopter to the flight deck of the guided-missile destroyer USS *Mason* during a training exercise in the Gulf of Aden on Aug. 24, 2013.

<http://www.stripes.com/news/navy/us-navy-seeks-more-cooperation-with-china-in-counter-piracy-exercise-1.237354>

### 8月29日「台湾、大平島に埠頭建設を計画」(Taipei Times, August 31, 2013)

台湾は南シナ海の大平島に埠頭建設を計画しているが、立法院外交国防委員会の林郁方議員（国民党）は8月29日、埠頭建設によって、南シナ海における台湾の防衛能力は大幅に強化されるであろう、と語った。林議員によれば、建設費は33億7,000万台湾ドル（11億1,250万米ドル）で、当初予算として2014年度に10億台湾ドルが計上されて建設が開始され、当初計画より2～3年前倒して2016年には完成する。林議員の公表文書によれば、海岸巡防署の排水量6トン未満の巡視艇が大平島にある壊れた横脚橋を利用しているが、埠頭が完成すれば、海軍艦艇が係留でき、重装備や物資を荷揚げできるし、また何隻かの大型や中型の巡視艇及び海軍艦艇が大平島を根拠地とすることもできるという。大平島には現在、長さ1,150メートルの滑走路があるが、少量の貨物を搭載したC-130H輸送機が「極めて良好な」気象条件でしか利用できず、新埠頭が完成すれば、滑走路の拡張にも役立つであろう。同島は、南沙諸島で最大（長さ1.4キロ、幅0.4キロ）で、唯一真水が出る島で、台湾南部の高雄から1,600キロ南にあり、台湾が占拠している。

記事参照：Itu Aba Island wharf to bolster nation's defense

<http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2013/08/31/2003571024>

Photo : Itu Aba Island (Taiping Island)

<http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/photo/2013/08/31/2008091537>

### 8月30日「米比国防相、マニラで会談」(American Forces Press Service, August. 30, 2013)

ヘーゲル米国防長官は、ブルネイでのASEAN諸国との国防相会議、ADMMプラスに出席後、8月30日にマニラを訪問し、アキノ三世大統領、カズミン国防相と会談した。ヘーゲル国防長官は会談後の記者会見で、「米比両国間の不可分の同盟関係は、この地域の平和、安定そして繁栄にとってアンカーであり、両国間の緊密なパートナーシップを引き続き強化することは、アメリカのアジア太平洋地域における長期的な再均衡化戦略の重要な要素となっている」と述べた。また、長官は、「アメリカは、フィリピンに恒久的な基地を求めない。これは、冷戦思考に逆戻りすることになる。最近、シンガポールやオーストラリアで行っているような、フィリピンにおけるローテーション配備による米軍のプレゼンスの強化は、両国の軍事協力関係にとって有益となろう」と述べた。更に、長官は、南シナ海における領有権紛争については、国連海洋法条約を含む国際法規に準拠し、国際的に受け入れられるメカニズムを通じた、紛争の平和的解決を奨励する、と強調した。

記事参照：Hagel Praises 'Unbreakable' U.S.-Philippine Alliance

<http://www.defense.gov/News/NewsArticle.aspx?ID=120696>

### 9月3日「中国艦隊、南米訪問へ」(Xinhua, September 3, 2013)

中国海軍の2隻の戦闘艦は9月3日、南米訪問のために、海南省三亜の港を出港した。2隻は南海艦隊所属の誘導ミサイル駆逐艦「蘭州」とフリゲート「柳州」で、東海艦隊の補給艦「鄱陽湖」を加えて、3隻編成の艦隊となる。「鄱陽湖」は9月8日に出港し、その後2隻の戦闘艦と合流する。全行程は約2万8,000キロで、太平洋を横断し、パナマ運河を通過して南大西洋からマゼラン海峡を経由して帰国する。この間、中国海軍としては、初めてアルゼンチンを訪問する。

記事参照 : Chinese navy fleets set off on South American visit

[http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-09/03/c\\_132688305.htm](http://news.xinhuanet.com/english/china/2013-09/03/c_132688305.htm)

### 9月5日「ベトナム海軍、海洋哨戒飛行隊編成」(Xinhua, September 6, 2013)

ベトナムのニュース・ウェブサイトが9月6日に報じたところによれば、ベトナム海軍は9月5日、DHC-6海洋哨戒飛行隊を編成した。報道によれば、編成式典は、ミン(VADM Pham Ngoc Minh)海軍総参謀長臨席の下、ハイフォン市で行われた。ミン総参謀長は、DHC-6飛行隊は、2011年12月25日に編成されたEC-225ヘリ飛行隊と共に、近代的な海軍力を増強し、そしてベトナムの領海と島嶼の防衛任務を遂行する上で、重要な措置である、と強調した。8人のベトナム人パイロットは既に7月10日、カナダでのDHC-6 Twin Otter Series 400 (Guardian 400)の教習課程を修了している。ベトナム海軍は2010年5月に、カナダのViking Air社から6機のDHC-6購入契約を結んでおり、同社によれば、同機には、輸送、海洋哨戒監視、補給及び搜索救難用の装備が備えられており、更に特別仕様の海洋哨戒、沿岸監視用の装備も搭載されている。

記事参照 : Vietnam establishes seaplane squadron

[http://news.xinhuanet.com/english/world/2013-09/06/c\\_132697666.htm](http://news.xinhuanet.com/english/world/2013-09/06/c_132697666.htm)

### 9月7日「ロシア、新型SSBNの公試を一時停止」(Barents Observer, September 9, 2013)

ロシアは9月7日、新型弾道ミサイル原潜(SSBN)2隻からのBulava SLBMの発射実験が失敗したことから、新型SSBNの公試を一時停止した。ロシア国防省筋によれば、発射実験は9月6日、白海で公試中の新型SSBN、*Alexander Nevsky*からカムチャツカ半島のクラ実験場に向けて行われたが、数秒後にシステムの誤動作によって北極海に墜落したという。Bulavaの発射実験は2004年以来、19回か20回行われたが、公式発表によれば、内、8回は失敗に終わった。しかしながら、一部の専門家は、失敗回数をもっと多いと見ている。チルコフ海軍総参謀長が主宰する委員会が、失敗の原因を調査中である。ショイグ国防相は9月7日、*Borey*級SSBN、*Alexander Nevsky*と*Vladimir Monomakh*の公試を一時停止することを命じた。両艦からは、更に5回のSLBM発射実験が計画されていた。この5回の発射実験は、艦齢40年近い、世界最大のSSBN、*Typhoon*級の*Dmitry Donskoy*によって実施されると報じられている。同艦は2004年以来、Bulava SLBMの発射実験用に改修され、*Borey*級の*Yury Dolgoruky*が2011年6月に最初のBulava SLBMの発射実験を行うまで、実験艦として運用されてきた。*Alexander Nevsky*は11月15日に、*Vladimir Monomakh*は12月半ばに海軍に引き渡されることになっていた。しかしながら、両艦の就役は、Bulava SLBMの発射実験の成否にかかっており、今のところ就役時期は未定である。

記事参照 : Russia puts submarine trials on hold after Bulava failure

<http://barentsobserver.com/en/security/2013/09/russia-puts-submarine-trials-hold-after-bulava-failure-09-09>

### 9月17日「インド海軍空母、ロシアでの海上公試完了、11月半ば就役」(The Times of India, September 17, 2013)

インド国防省筋が9月17日に明らかにしたところによれば、空母、INS *Vikramaditya*は、ロシアの白海とバレンツ海における一連の「全速航行と艦載機の発着艦訓練」を成功裏に完了した。国防省筋は、「空母は現在、セヴェロドヴィンスクの港に帰還しており、今後、11月15日の就役に向け

での準備が行われる。2014年初めまでには、インド海軍の乗組員によって、インドに回航されることになると語った。結局、インドは、同空母の改修経費として、23億3,000万米ドルを支払ったが、2004年1月（2008年8月引き渡し）の当初契約は9億7,400万ドルであった。更に、インドは、同空母と現在建造中の国産空母、INS *Vikrant* の艦載機として、ロシア製の MiG-29K を20億ドルの経費で45機導入する。INS *Vikrant* の建造は遅れており、引き渡しは早くて2018年末頃と見込まれている。

インド海軍は、2つの空母建造計画の遅れのために、艦齢54年の空母、INS *Viraat* を2018年まで引き続き運用する。同艦は、11機の Sea Harrier を搭載している。空母計画の遅れは、2国の空母戦闘群を運用するという、インド海軍の長年の夢の実現を遅らせることにもなった。

記事参照 : Aircraft carrier INS Vikramaditya finishes trials in Russia, delivery to India in mid-November

[http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-09-17/india/42147830\\_1\\_ins-vikramaditya-captain-suraj-berry-aviation-trials](http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-09-17/india/42147830_1_ins-vikramaditya-captain-suraj-berry-aviation-trials)

Photo : INS Vikramaditya

[http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-09-17/india/42147830\\_1\\_ins-vikramaditya-captain-suraj-berry-aviation-trials](http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-09-17/india/42147830_1_ins-vikramaditya-captain-suraj-berry-aviation-trials)

#### 9月25日「台湾、米から対潜哨戒機1番機受領」(Channel News Asia, AFP, September 25, 2013)

台湾国防部は9月25日、対中防衛力強化措置の一環として、アメリカから購入する対潜哨戒機、P-3C Orion 12機の内、最初の1機を受領した、と発表した。1番機は、台湾南部の屏東県の基地に到着した。国防部によれば、残りの11機は2015年までに受領する計画である。P-3C飛行隊は、旧式化したS-2T対潜哨戒機を代替する。

記事参照 : Taiwan receives first US anti-submarine aircraft

<http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/taiwan-receives-first-us/825902.html>

#### 9月27日「Austal USA、米海軍に沿岸戦闘艦引き渡し」(Marine Log.com, September 29, 2013)

米アラバマ州モービルの Austal USA は9月27日、*Independence* 級沿岸戦闘艦、USS *Coronado* (LCS 4) を米海軍に引き渡した。同艦は、12隻建造予定の *Independence* 級の2番艦である。Austal USA は現在、4隻の *Independence* 級沿岸戦闘艦、USS *Jackson* (LCS 6)、USS *Montgomery* (LCS 8)、USS *Gabrielle Giffords* (LCS 10)、USS *Omaha* (LCS 12) を建造中で、USS *Jackson* (LCS 6) は2013年末までに進水予定である。

記事参照 : Austal USA delivers LCS 4

[http://www.marinelog.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4709:austal-usa-delivers-lcs-4&catid=1:latest-news&Itemid=195](http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4709:austal-usa-delivers-lcs-4&catid=1:latest-news&Itemid=195)

#### 9月28日「イラン、潜水艦国産能力を強化」(The Diplomat, September 28, 2013)

Web誌、The Diplomat の Zachary Keck 副編集長は、9月28日付の同誌に、“Eyeing Gulf Shipping, Iran’s Mass Producing Submarines” と題する論説を掲載し、イランは多様な潜水艦の国産能力を着実に高めているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) カスピ海にあるイラン軍第4海軍管区のハキミ (Khordad Hakimi) 司令官は、イランの Fars News Agency とのインタビューで、イランは小型潜水艦を大量生産しており、中型潜水艦の建造も開始した、と述べている。イランが初めて潜水艦取得に関心を持ったのは、1980年代後半のイラン・イラク戦争中に起きた「タンカー戦争」において多くの艦船が米海軍に沈められてからのことである。米海軍に正面から挑むには無力であることを悟ったイラン海軍は、非対称戦略を追求した。潜水艦は、その機雷敷設能力、対艦巡航ミサイル運用能力から、他の高速戦闘艇や小型艦艇と共に、飽和攻撃の一翼を担うことになった。
- (2) 潜水艦については、イランは、1980年代終わりから1990年代初めにかけて、877EKM *Kilo* 級ディーゼル推進潜水艦3隻をロシアから購入した。イランは、1隻当たり6億米ドルを支払ったといわれる。これら潜水艦は1992年～1996年に就役し、*Tareq* 級潜水艦と名付けられてイラン海軍に配備された。イランの *Tareq* 級潜水艦は、排水量3,900トン、対潜水艦、対水上艦用としてロシアで設計された。6門の533ミリ魚雷発射管を備え、18本の魚雷と24個の機雷を搭載できる。実際には、イランがこの潜水艦をペルシャ湾内で運用するには、制約が多い。水深が浅いため、湾内の約3分の1の海域でしか運用できない。しかも海水の塩分濃度が高いため、探知されることなく他の艦船を捕捉するために、パッシブソナーを使う能力も制約される。
- (3) イランは2007年11月、*Ghadir* 級ミゼット潜水艦の1番艦を進水させた。同級潜水艦は現在、湾岸におけるイランの潜水艦艦隊の中核となっている。イランはこの潜水艦を国産と主張しているが、多くの専門家の間では、北朝鮮の *Yono* 級潜水艦の派生型と見られている。イランは現在、120トン級のこの潜水艦を20隻余運用していると見られ、前出ハキミ司令官の発言は、この潜水艦を指していると考えられる。*Ghadir* 級潜水艦は、2門の533ミリ魚雷発射管を装備し、機雷敷設能力も持っている。また、この潜水艦は、特殊部隊を敵地に輸送し、侵入させるためにも使用できる。
- (4) では、イランはこの潜水艦をどのように使うのか。米海軍第5艦隊に将校として20年も勤めた、Institute for Study of War のハーマー (Christopher Harmer) 上席研究員は、西側の基準では、*Ghadir* 級潜水艦は「とても小さく、短距離しか航行できず、最低限の能力しかない」が、それにもかかわらず、この潜水艦はイランの目的に合致しているとして、「この潜水艦は、海底の砂地に待機する。これが、イランの *Ghadir* 級潜水艦の運用法である。即ち、港から出て、浅いペルシャ湾の海底に着底し、砂地で待機し、そして目標が来るのを待つ」と説明している。ハーマーによれば、このような運用方法によって、イランは、米海軍の強力な対潜水艦能力をかいくぐることができるという。ハーマーは、「イランの潜水艦の性能はとても悪い。しかし、もしイランがこれらの潜水艦をペルシャ湾に投入し、着底して待機させれば、これらの潜水艦の捕捉は非常に困難になる。潜水艦が動かない限り、周辺の雑音より大きな音を出すことはない。もし周辺の雑音より大きな音を出さなければ、アクティブソナーを使うしか捕捉する方法はない。米海軍の最新のアクティブソナーが着底している静止目標を捕捉できる範囲は、2,500ヤード(2.3キロ弱)程度である」と指摘している。従って、イランの潜水艦を捕捉するには、相手が魚雷を発射しない限り、かなり接近しなければならない。もし魚雷を発射したとすれば、即、位置を捕捉され、潜水艦は反撃にさらされる。こうしたことから、ハーマーは、イランの潜水艦運用ドクトリンは抑止に力点を置いたもので、もし抑止に失敗すれば、イランの潜水艦は事実上「自爆攻撃用の船」になる、と指摘している。

- (5) 世界の原油輸送の 20%が通航するホルムズ海峡の海運を脅かすイランの潜水艦能力は、イランの抑止力を基本とした軍事ドクトリンを構成する 3 本柱の 1 本である。ミゼット潜水艦は、ホルムズ海峡におけるイランの脅威の信憑性をアメリカとその同盟国に確信させる上で、大きな役割を果たしている。特に *Ghadir* 級潜水艦は、海峡における海運を攪乱させる効果的な手段になり得る。イランは、機雷を敷設するだけでなく（イランは機雷敷設用の艦艇を他にも保有）、商船を攻撃するために予め配備しておいた潜水艦によって、ホルムズ海峡とペルシャ湾の狭いシーレーンと限定されたルートを利用して通商破壊することもできる。しかしながら、この戦術は、潜水艦を「自爆攻撃用の船」として使う必要があり、予想される米海軍の反撃によって、おそらく短期間しか継続できないであろう。

記事参照：Eyeing Gulf Shipping, Iran's Mass Producing Submarines

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/09/28/eyeing-gulf-shipping-irans-mass-producing-submarines/>


 トピック
 

 海上自衛隊最大の護衛艦「いずも」進水  
 ～ 海外の報道ぶり ～

8月6日、ジャパンマリンユナイテッド株式会社横浜事業所磯子工場で、ヘリコプター搭載型護衛艦の命名・進水式が行われた。式典には麻生副総理や石破自民党幹事長が出席し、3,000人を超える一般見学者で賑わった。当該艦は「いずも」と命名され、平成27年3月に完成、就役予定である。

基準排水量1万9,500トンの全通甲板型護衛艦の1番艦となる「いずも」は、海上自衛隊の護衛艦としては最大となり、全長248メートルの甲板にはヘリコプター5機分の発着艦スポットを備えている。建造費は約1,200億円、「いずも」に続く同型艦1隻も現在建造中である。航空機運用の中核艦機能と国際平和協力活動等で洋上拠点となる輸送機能が強化されており、災害派遣などの国際協力においても期待されている。

進水式を終えた「いずも」は今後、平成27年の就役に向けて、同工場内で艤装作業が進められる。

以下、「いずも」進水に関する海外の主な報道を紹介する。(なお、記事中の数字等は、いずれも原文通り)

#### 8月6日「第2次大戦後最大の軍艦、進水—海上自衛隊」(AFP, August 6, 2013)

日本が建造する第2次大戦後最大の軍艦が8月6日、ベールを脱いだ。建造費12億米ドル、全長248メートルのヘリコプター母艦で、「いずも」と命名された。中国国防部高官は、AFPに対して、「我々は、日本の継続的な軍拡を懸念しており、日本周辺のアジア各国と国際社会はこの傾向を注視すべきで、日本は歴史に学び、自衛の政策を堅持し、平和的發展を順守すべきだ」と述べた。8月6日は広島68回目の原爆記念日だが、東京は偶然の一致としている。防衛省によれば、「いずも」は9機のヘリを搭載し、シーレーンや領土主権の防衛に加えて、災害救助を主たる任務とする。

記事参照：Japan navy unveils biggest warship since WWII

<http://www.google.com/hostednews/afp/article/ALeqM5gLtigiyL2AYZGvrUZZytdMzHqqig?docId=CNG.ad67a6d6d4f90a1306df86329ed2c65d.2c1&hl=en>

#### 8月6日「海上自衛隊、新ヘリコプター搭載護衛艦を公開」(BIIK, August 6, 2013)

8月6日、ジャパンマリンユナイテッド株式会社磯子工場（横浜市）にて、新しいヘリコプター搭載護衛艦、DDH-183「いずも」がお披露目された。これまでのヘリコプター搭載護衛艦、「ひゅうが（DDH-181、DDH-182）」級との違いは、大きさや排水量が大きくなったことのほか、魚雷発射装置を搭載していないことが挙げられる。進水式には、麻生副総理や石破自民党幹事長も参加した。新型護衛艦は、全長248メートル、最大幅38メートル、満載排水量2万4,000トンで、海上自衛隊が保有する艦船の中で最大となる。「いずも」の甲板は、同時にヘリコプター5機の発着艦が可能で、米軍のMV22 Ospreyの発着艦にも対応できる。建造費は1,200億円、2015年3月に就役する予定である。更にもう1隻、いずも型護衛艦DDH-184の建造も進めているという。スポークスマンによれば、「いずも」は、国境警備、人道支援、災害救助で使用される。

記事参照：Новый вертолетоносец ВМС Японии

<http://www.vpk-media.ru/news/17084>

## 8月7日「日本の『疑似空母』、姿を現す」(The Diplomat, August 7, 2013)

8月7日付けのWeb誌、The Diplomatに、同誌のZachary Keck副編集長が“Japan’s Unveils ‘Aircraft Carrier in Disguise’”と題する記事を掲載し、「いずも」の進水について、要旨以下のように述べている。

- (1) ヘリ搭載護衛艦「いずも」(22DDH)は全長820フィート、満載排水量2万4,000トンで、14機のヘリを搭載できる。「いずも」は第2次大戦後日本が建造した最大の軍艦で、トン数でいえば海自現有の最大艦、「ひゅうが」級ヘリ搭載護衛艦よりも50%大きい。海上自衛隊にとって3隻目のヘリ母艦であり、広島に原爆が投下された68周年の記念日に進水した。22DDHは2009年に発注され、2015年に就役する予定である。
- (2) この「いずも」級護衛艦は対潜戦、国境監視任務、更には災害における人員輸送に使われる、と東京は言う。しかしながら、「いずも」は中国を刺激しているは明らかで、中国の多くのメディアが報じている。中国国防大学の李大光教授は、同艦を「疑似空母」と呼んでいる。日本の憲法では作戦可能な空母保有が禁止されていると思われるが、こうした疑念を抱くのは李教授だけではない。中国のコメンテーターも、これを名前だけは護衛艦だが、いずれF-35Bのような垂直離着陸機を搭載できるように設計されていると警告している。一方、日本の専門家は、こうした疑惑に答えて、22DDHが「ひゅうが」より大きいのはMV22 Ospreyの運用を意図したものと言う。これについては公式に確認されているわけではないが、日本がV22 Ospreyの購入を検討していることはよく知られている。
- (3) 日本が22DDHを実際にどう使うかは、この地域の安全保障情勢の動向如何によって決まるであろう。日本は、疑似空母を建造し、戦闘機部隊を整備することで、一定期間の訓練を経た後で、空母を配備する選択肢を残そうとするであろう。こうした訓練は、米海軍の空母を利用して離着陸訓練をすれば、その期間を短縮できるかもしれない。

記事参照：Japan’s Unveils “Aircraft Carrier in Disguise”

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/08/07/japans-unveils-aircraft-carrier-in-disguise/>

## 8月8日「日本、ヘリコプター空母『いずも』を建造」(Военный Обозреватель, August 8, 2013)

日本は8月6日、第2次世界大戦後最大の軍艦、「いずも」を公開した。ヘリコプター甲板の長さは約250メートルで、容易に空母に改装できることを示している。ヘリコプター搭載護衛艦、「いずも」の全長は248メートル、最大幅は38メートル、満載排水量は2万4,000トン。「いずも」の進水は、尖閣諸島を巡る日中関係の緊張の高まりとも時期的に一致する。現在日本は、太平洋において、最も優れた装備と訓練された海軍力を有する国の1つである。一方で、日本は防衛装備しか持つことを許されておらず、今日まで空母を保有していない。日本政府は、新しいヘリコプター空母を攻撃の目的で使用する計画はないと主張している。「いずも」には、戦闘機を発射するカタパルトもスキージャンプ台もない。しかしながら、日本の近隣諸国は、すぐにでも空母に改装できるヘリコプター空母が海上自衛隊に導入されたことを憂慮している。日本政府の、「同艦を攻撃目的で使用しない」という言明も、特に中国にとっては、説得力のあるものとして響いていないようである。「いずも」をきっかけに、日本により攻撃的な政策が生まれる可能性もあり、今後注視しなければならない。

記事参照：Япония строит вертолетоносец "Идзумо" с взлетной полосой 250 метров

<http://warsonline.info/vmf/yaponiya-stroit-vertoletonosets-idzumo-s-vzletnoy-polosoy-250-metrov.html>



## 8月8日「日本、東シナ海で存在を誇示—『いずも』進水」(The Diplomat, August 8, 2013)

8月8日付けのWeb誌、The Diplomatに、米海軍大学のJames R. Holmes教授は、“Japan’s Grandstanding in the East China Sea”と題する記事を掲載し、「いずも」の進水について、要旨以下のように述べている。

- (1) 海上自衛隊の「いずも」が姿を現したが、日本はうまくやったと思う。この艦は2015年に就役するため、能力発揮するのはまだ先の話である。練達した海軍国は、大言壮語することなく、軍艦を建造し、配備するものだ。その点で「いずも」の進水式と命名式は、国内外の観察者に対して上手にメッセージを送ったといえる。
- (2) 「いずも」は、米海軍の強襲揚陸艦ほどの長い甲板をもっているが、その排水量は遠く及ばない。海上自衛隊が垂直離着陸機を取得すれば、米海軍の強襲揚陸艦からハリアー戦闘機が発着艦できるように、少数の戦闘機を運用できると思われる。「いずも」は、重要な意味を持つプラットフォームである。日本国民には、「いずも」は、穏やかな規模だが世界水準の海軍力によって護られているとの安心感を与える。国外の観察者に対しては、この式典は、同盟国、同盟国になりそうな国、そして敵対国になりそうな国に、日本が海軍国であり続けることを誇示できたといえる。アメリカに対しては、安全保障の重荷をシェアする信用できるパートナーであり、そしてオーストラリアやインドのような海軍国に対しては、いざという時に助けてくれる魅力的なパートナーにみえる。そして、ライバルに対しては、能力と力を行行使す意志の誇示は、日本に対する妨害行為を抑制させることに役立つ。

記事参照：Japan’s Grandstanding in the East China Sea

<http://thediplomat.com/the-naval-diplomat/2013/08/08/japans-grandstanding-in-the-east-china-sea/>

## 8月13日「『いずも』進水—日本はルビコンを渡ったか？」(Japan Security Watch, August 13, 2013)

ニュージーランドの東アジア安全保障問題専門家、Corey Wallaceは8月13日、ウェブサイト、Japan Security Watchに、“Does the Izumo Represent Japan Crossing the ‘Offensive’ Rubicon?”と題するブログを掲載し、8月6日に進水した、新しいヘリコプター「護衛艦」、 「いずも」について、多くのメディアや外交筋は「いずも」が潜在的な「攻撃」能力を持った「疑似空母」かどうかで騒いだが、「いずも」についてはバランスのとれた議論が必要であるとして、要旨以下のように述べている。(なお、筆者は、このブログで、日本の安全保障政策について5回シリーズの論説を執筆中で、本稿は2回目の論説である。)

- (1) 問題は、多くの人が空母をもっぱら攻撃的なものと見るように、「いずも」が「戦闘戦力 (“war potential”）」と見なし得るかどうかである。「いずも」と「ひゅうが」及びその姉妹艦「いせ」は、もし1960年代初めに登場していたら「戦闘戦力」と見なされたであろう。当時は、中国は海軍力と呼べるようなものを保有しておらず、またソ連太平洋艦隊の戦力もそれほどでもなかったからである。しかしながら、両国の海軍は、ソ連/ロシアが1965年から、そして中国が1985年から外洋海軍を目指して近代化を進めてきたことから、日本は、南においても、北においても、戦略地政学的な海洋からの脅威に晒され、対潜戦遂行のためにヘリコプター搭載艦が不可欠となった。

- (2) しかし、「いずも」を子細に見ると、同艦は、戦闘能力を持っていないことが明らかで、更に多くのメディアの憶測とは違って、固定翼機運用のために特別に設計されてはいない。同艦を空母として運用することはないとの海上自衛隊や日本政府の主張を額面通り受け取らないとしても、「いずも」を固定翼機運用空母と見なすには、重大な実用上の限界がある。「いずも」の大きさから見れば、実際には、短距離離陸垂直着陸（Short Take Off/Vertical Landing: STOVL）機を運用する、「STOVL 空母」としてのみ運用が可能かもしれない。しかしながら、アメリカ、ロシアそして現在では中国が配備している、CATOBAR（Catapult Assisted Take Off But Arrested Recovery）機や STOBAR（Short Take Off But Arrested Recovery）機などのカタパルト発艦拘束着艦方式や短距離発艦拘束着艦方式の航空機を運用する空母は、全体的に「いずも」より大型である。従って、「いずも」が実際に発艦させ、収容できる航空機は STOVL 機のみということになる。STOVL 機であれば、発艦のためのカタパルトやスキージャンプ台を必要としないし、着艦にもアレスティング・フックを必要としないからである。
- (3) ここで1つの問題が生じる。海上自衛隊は、STOVL 機を保有していないし、保有する計画もない。有力な候補機として F-35B があるが、日本は保有していないし、恐らく保有することもないであろう。第2の問題は、もし日本が F-35B を保有することになったとしても、この航空機を「いずも」で運用するためには必ずしもスキージャンプ台が必要というわけではないが、スキージャンプ台がなければ、F-35B が搭載できる燃料と兵装（特に攻撃任務に重要）はある程度制約されることになる。またスキージャンプ台があれば、発艦時に費消する燃料を減らすこともできる。第3の問題は、「いずも」は、米海軍強襲揚陸艦、USS *Wasp* に装備されているような、特殊な Thermion コーティングの飛行甲板を持っていないことである。この甲板は、USS *Wasp* に搭載されている F-35B が垂直発進する場合の衝撃と熱を和らげる。
- (4) 要するに、「いずも」は、スキージャンプ台も、特殊コーティング甲板も、また発艦と着艦を同時に行うためのアングルド・デッキも持っていないし、そして海上自衛隊は F-35B も保有していない。その上、「いずも」は、ほんの少数の F-35B を運用できる以上の大きさもない。「攻撃型」空母というには、あまりにも貧弱である。更に、空母搭載機を発着艦させられるパイロット要員もいない。従って、公式に言明されているとおり、「いずも」は実際には、「そうりゅう」級潜水艦と連携しながらの対潜戦、内外における人道支援や災害救助任務、そして指揮統制艦として使用されると見るのが妥当かもしれない。「いずも」はまた、35床のベッドと手術室を備えた病院船でもあり、更に450人の乗客あるいは500人の将兵を乗せることができる。
- (5) 「いずも」は未来永劫、固定翼機を搭載しないと言おうとしているわけではないが、こうした能力が、「ひゅうが」、「いせ」そして「いずも」を建造した動機ではないことは確かである。例え「いずも」や後継艦が固定翼機を運用することになったとしても、それは、日本の南方海域における防空任務を意図したものであって、攻撃的目的のためではないと見られる。実際、「いずも」が「攻撃」能力を持ち得るとしたら、それは、空母としてよりは、むしろ強襲揚陸艦としての能力である。Apache のような攻撃ヘリを多数搭載したり、そして恐らく将来的に MV22 Osprey を保有したりすることになれば、日本の両用戦能力は強化されることになる。
- (6) 以上のように、「いずも」は、「戦闘戦力」を持った軍艦でもないし、また自衛隊の他の能力と相まって近隣諸国に直接的な攻撃的脅威を与えるものでもない。しかしながら、中国の海軍力増強が続くとすれば、日本が南方海域に洋上航空戦力の投射を可能にする「防御型」空母を保

有するという構想自体は、突飛なことではない。

記事参照 : Does the Izumo Represent Japan Crossing the “Offensive” Rubicon?

<http://jsw.newpacificinstitute.org/?p=11000>

### 8月15日『『いずも』、どう呼称するのが適切か』(The Diplomat, August 15, 2013)

アメリカの The Patterson School of Diplomacy and International Commerce の Robert Farley 准教授は、8月15日付けの Web 誌、The Diplomat に、“Is Any Ship Not an Aircraft Carrier Anymore?” と題する記事を掲載し、「いずも」の進水について、要旨以下のように述べている。

- (1) 中型のヘリコプター搭載艦の進水程度では、多くの場合、環太平洋地域を騒がせたりはしない。しかし8月6日の「いずも」の進水はこれとは違った。「いずも」は、任務部隊に航空戦力を提供するとともに、対潜能力を強化するための、伝統的な制海艦 (a classic sea control ship) である。同艦は、特に MV22 Osprey を運用するようになれば、災害救助任務に効果的なプラットフォームになるだろう。
- (2) 一般的に、日本の海洋航空戦力について域内諸国が懸念するのは、その攻撃能力についてである。攻撃用のプラットフォームとして「いずも」を活用するためには、F-35B を運用できるかどうかにかかっている。例え日本が VSTOL (vertical and/or short take-off and landing) 機の取得を決断しても、「いずも」の構造的特徴は、VSTOL 機の運用には制約がある。例えば、「いずも」のエレベーターは、特に F-35 をハイテンポで運用するには適していない。
- (3) 「いずも」の進水に関する内外の反応を見れば、同艦にはもっと適切な呼称が必要である。「ヘリコプター搭載護衛艦 (“helicopter destroyer”）」という呼称は、ジョークのように聞こえる。米海軍の強襲揚陸艦、USS *America* や USS *Tripoli* は、「強襲揚陸艦 (“amphibious assault ships”）」と呼び、「軽空母 (“light aircraft carriers”）」とは呼ばない。同じように、2万2,000トンのヘリコプター空母、4万5,000トンの STOBAR 空母、9万5,000トンの CATOBAR 空母などの呼称が使われる。「艦隊空母 (fleet carrier: CV)」、「軽空母 (light carrier: CVL)」、そして「制海艦 (Sea Control Ship: CVE)」といった、より正確な呼称を採用した方が良い。
- (4) この1週間のイベントから印象づけられたことは、空母の最も重要な使命の1つは国力の象徴であり、国家の威信を誇示することにある、ということである。この限り、「いずも」に対する中国の反応は非生産的で、北京の大げさな懸念は、「いずも」の能力について他の人々のイメージを膨らませてしまい、結果的に、この艦の海上自衛隊における象徴的な重要性を高めてしまった。「いずも」の呼称は、「全通甲板航空機搭載艦 (“flat decked aircraft carrying ship”）」とでも呼称することが適切ではなからうか。

記事参照 : Is Any Ship Not an Aircraft Carrier Anymore?

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/08/15/is-any-ship-not-an-aircraft-carrier-anymore/>



「いずも」(写真提供：海上自衛隊幕僚監部広報室)

### 3. 外交・国際関係

#### 7月2日「ケリー米 국무長官のアジア軽視、批判—米アジア専門家」(Foreign Policy, July 2, 2013)

米シンクタンク、The Center for a New American Security のラトナー (Ely Ratner) アジア太平洋安全保障プログラム副部長は、7月2日付の Foreign Policy に、“Has Foggy Bottom Forgotten Asia?” と題する論説を掲載し、ASEAN 地域フォーラム (ARF) への出席に示された、ケリー米 국무長官のアジア軽視の姿勢を批判して、要旨以下のように論じている。

- (1) ケリー米 국무長官は、アジアへのコミットメントを説明するため予定されていたアジア歴訪を取り消して、イスラエル訪問期間を伸ばした。7月1日の ARF には出席したものの、その数週間前には初のインドネシア、ベトナム訪問を取り消し、サウジアラビア、ヨルダン、イスラエルを訪問した。訪問した国々は各 2、3、4 回目の訪問である。このようなアメリカのアジアにおける利益の軽視は、受け容れ難いものである。
- (2) ケリー長官のアジェンダは、シリア、イランおよびアラブ世界の危機に集中されている。2月に就任して以来、ケリー長官の外遊先はヨーロッパか中東がメインであった。ケリーの個人的なシリアへのコミットメント、イランへの警告、そしてイスラエル・パレスチナ和平プロセスを起動するための努力は、評価されるべきである。しかしながら、ワシントンとアジアの外交官や政治家は、オバマ政権第1期の主な外交政策の変革であった、アジアにおける再均衡化、あるいはアジアへの軸足移動に対するケリー長官の意欲を疑い始めている。2012年ワシントンを訪れたアジア各国の政府当局者や学者は、オバマ第2期政権でもアジアへの軸足移動は続くのか、と一様に同じ質問を投げかけた。多くの不安を抱えているアジア諸国に対して、ケリー長官は就任以来、彼らを安心させるようなことは何もしていない。
- (3) 一方、国防省は、大統領のアジア政策を忠実に遂行しており、同盟国との連携を強化し、ベトナムやミャンマーといった新たなパートナーとの関係を構築し、更には強固な2国間、多国間関与を続けている。国務省は、経済、外交及び文化的側面から、この地域における米軍のプレゼンスを補完すべきである。しかし、ケリーのアジアに対する無関心は、再均衡化の最も核心的なプレーヤーが米軍であることを際立たせている。その結果、米国は、安全保障問題に対する過剰な行動で中国を刺激し、旗幟を鮮明にしたいと考えている新たなパートナーを疎外する危険を冒している。
- (4) こうした危険の解決法は、国防省がスローダウンするのではなく、国務省が追いつくことである。アジア政策決定に主要な役割を果たしたキャンベル東アジア太平洋担当次官補が2月に辞任して以来、空席のこのポストを埋めることは、ケリー長官のアジア軽視を和らげることになるだろう。しかし、ケリー長官自身がアジアに個人的にコミットしていると思われなければ、アジアにおけるアメリカの外交官は、国務省のリーダーシップと意志を代表していると主張することは困難であろう。アジアの政府当局者は、ケリー長官と国務省の高位政策決定者に対して、外交においては姿を見せることが交渉の半ばを占めるのであり、アメリカの不在が短期的にも長期的にもアメリカの国益に影響を及ぼすことを思い起こさせる必要がある。
- (5) ケリー長官のブルネイ訪問が懸念を和らげたというにはまだ早い。ブルネイにおけるケリー長官の最初の2国間対話は EU 外交担当との会談であり、しかもシリアとイラン問題が議論された。中東訪問の合間にアジアの多国間会議に出入りするのではなく、より長期の確固たる関心

を持ったアジア訪問がよい出発点となろう。7月1日にブルネイで、ケリー長官の行動は国務省の政策が中東や欧州にシフトしていることを示唆しているように見えると質問されたのに対して、ケリー長官は、「私は、ここに戻ってくるのを楽しみにしている。我々がお互いに良く知り合うことを望んでいる」と答えた。ケリー長官はそれを実行しなければならない。アジアへの軸足移動は願望だけでは実現できない。

記事参照：Has Foggy Bottom Forgotten Asia?

[http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/07/02/john\\_kerry\\_asia\\_pivot\\_middle\\_east](http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/07/02/john_kerry_asia_pivot_middle_east)

### 【関連記事】

「アメリカのアジアへの軸足移動、主導者から裏方へ？—RSIS 専門家」(RSIS Commentaries, No. 123, July 4, 2013)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の Emrys Chew 助教授と Alan Chong 准教授は、7月4日付けの RSIS Commentaries に、“America’s Quest for a New Equilibrium with Asia: Pivoting to Surrogacy?” と題する論説を掲載し、アメリカのアジアへの軸足移動について、ブルネイでの ASEAN 地域フォーラム (ARF) へのケリー米務長官の出席はアメリカのアジアへの軸足移動の特徴を再確認するもので、再均衡化戦略はこの地域の相互利益や関心に対する益々繊細なアプローチを必要としているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) オバマ政権は、アジアにおける再均衡化という名目で、アジアへの軸足移動を上手く進めてきた。その過程で、2 国間安全保障関係の再活性化、中国を含む新興パワーとの新たな関係の構築、地域の多国間機構への関与の強化、そして民主主義または人権を犠牲にしない、経済的、軍事的戦略的パートナーシップの強化が進められてきた。
- (2) 一方、戦後、植民地から独立した東南アジア諸国は、大国からの干渉を最小限に止めながら、自国の政策決定の自由を優先した。頑なな自由裁量権の追求は、東南アジアの国際秩序の中心的テーゼとなった。国家建設を進めるに当たって、ほとんどの東南アジア諸国の外交政策は、対外的には中立を最大限に指向することで、国内的な基盤を強化しようとした。そして、冷戦は、こうした国内建設に影響を及ぼさないような中立志向を可能にした。ビルマ(ミャンマー)、カンボジア、インドネシア、マレーシアそしてシンガポールにとって、その外交政策は、大国が一夜にして彼らをむさぼり食うかもしれないトラに変貌しないようにしておくことを意味した。そこでは、非同盟政策という現実的な選択肢があった。フィリピン、タイ、ラオス、ベトナムそしてポスト・シアンークのカンボジアなど、冷戦のいずれか一方の側に与した諸国も、ナショナリズムから同じような政策を追求した。興味深いことに、冷戦が終わると、全てのイデオロギー的強硬派は、特定の地域的な敵対国や敵意を持つ大国との和解を模索するようになった。例えば、今日、ベトナムは、自らの意志で親米的スタンスをとっている。
- (3) 2010 年代におけるアメリカのアジアにおける再均衡化は、ベトナム撤退後に定期的に繰り返された撤退症候群からの新たな離脱以上のものであることを認識しなければならない。海兵隊のダーウィンへの展開、沿岸戦闘艦のシンガポールへの配備、そしてマニラ、ハノイ、ソウル及び東京に対する安全保障コミットメントの再確認など、形としては、SEATO 体制の焼き直しのように見える。しかし、こうした措置は、一層自信を深める ASEAN10 カ国—その内、フィリピンとタイだけがアメリカの同盟国—の真意を覆い隠すことはできない。ブルネイからカンボジア、マレーシア、更にはタイに至るまで、全ての国は、高圧的な中国に対抗するために、

しかしそれはインド、韓国、日本、オーストラリア、ロシア、更にはEUを含む、アドホックでオープンな多国間アプローチで対抗するという条件で、アメリカのプレゼンスの再活性化を歓迎しているということである。

- (4) こうした状況下におけるアメリカの再均衡化の利点は、アメリカが好ましいゲストとして、域内諸国が整えたテーブルに座ることを歓迎されているということである。皮肉なことに、以前のアジアへの軸足移動の機会に、1949年7月の米務省政策企画スタッフのペーパーは、似たような有益な提案を行っている。ペーパーは、「アメリカの帝国主義的介入という印象を最小限に抑えるために、我々は、インド、フィリピン、及びその他のアジア諸国に対して、域内の政治問題において政治的リーダーシップを発揮するよう慫慂すべきである。アメリカの役割は、控え目な支援とガイダンスに留めるべきだ」と述べている。ケリー米務長官のブルネイでのASEAN地域フォーラム（ARF）への出席が示しているように、裏方に回って行動することに、何ら不都合はないのである。

記事参照：America's Quest for a New Equilibrium with Asia: Pivoting to Surrogacy?

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1232013.pdf>

### 7月3日「韓中、暫定措置水域における共同監視に合意」(Yonhap News, July 4, 2013)

韓国の尹珍淑海洋水産部長官は、韓中間の暫定措置海域での中国漁船の違法漁業に対して共同監視を行うことに、韓中両国が原則的に合意したと発表した。両国は、西海（黄海）における境界線画定を完了しておらず、暫定装置海域においては、等量等隻の原則に基づいて両国漁船の漁業を許可している。しかし、韓国政府が違法漁業をコントロールする法的手段を持ってないため、多くの中国漁船の無許可漁業を統制できなかった。尹長官は、6月の朴槿恵大統領の訪中に同行し、中国政府に暫定措置海域における監視強化を促した、と述べた。尹長官はまた、違法漁業により漁業資源の枯渇がもたらす被害は共通の問題である、と強調した。両国の合意は、8月に予定されている中国政府の組織改編により漁業分野が農業部から国家海洋庁へ移管された後、具体的な協力方案を策定する予定である。

記事参照：China agrees to strengthen watch on illegal fishing in Yellow Sea: minister

<http://english.yonhapnews.co.kr/news/2013/07/04/99/0200000000AEN20130704002300320F.HTML>

### 7月16日「中国の海洋発展戦略—中国専門家解説」(人民網日本語版、July 16, 2013)

7月16日付け人民網日本語版に、北京大学中国戦略研究センターの胡波副研究員のコラムが掲載された。以下はその要旨である。

- (1) 国連海洋法条約の規定と中国の一貫した主張に基づくと、中国は内水、領海、接続水域、排他的経済水域を合わせて300万平方キロメートルの管轄可能海域および一部外縁大陸棚の権益を有する。世界の他の海洋大国と比べ、これは非常に小さな数字だ。米国とオーストラリアはいずれもおよそ1,000万平方キロメートル、日本、カナダ、英国は400万平方キロメートル以上の海域を擁すると主張している。膨大な人口を擁することを考えれば、中国の主権範囲内の海洋空間は広大とは言えない。
- (2) 海洋地理空間の不利な国家、大きな発展課題と世界的使命を有する大国である中国が海洋強国となるには、その海洋発展戦略はグローバルな視野を持ち、世界の海洋空間を舞台とし、自らの海洋空間を勝ち取るのと同時に、国際公共海洋空間および他の沿岸国との協力空間を積極的

に開拓し、主権権益範囲外の海洋空間での計画と取り組みを強化しなければならない。国際公共海洋空間は、公海と「区域」を含む。公海は、各国の EEZ、領海、内水および群島国家の群島水域以外の全ての海域を指す。「区域」は、各沿岸国の EEZ または大陸棚以外の海底部分を指し、人類全体の共同の財産であり、豊富な資源を埋蔵している。

- (3) メディア世論、戦略設計、政策計画などが中国近海、特に係争海域に集中しているのと異なり、中国の海洋活動はもっと範囲が広く、内容が豊かだ。事実上、中国の海洋活動はすでに世界の各大海、各大洋の至るところに及んでいる。中国の遠洋漁業は遙か太平洋、大西洋、およびインド洋の公海に及んでいる。中国は、国際海底機構の活動に積極的に参与し、海底「区域」の開発分野で世界の先頭を歩んでいる。深海掘削プラットフォームや深海探査艇「蛟竜」の相次ぐ配備も、中国の海洋経済活動をますます強大なものにしている。中国海軍も近年頻繁に遠洋へ航行し、各種の国際合同演習や海上護送活動に積極的に参加している。
- (4) 中国は、その海洋戦略を自らが管轄する海洋空間内に限定しないことで初めて、経済のグローバル化と国連海洋法条約を基礎とする海洋秩序がもたらす各種の機会を捉え、科学技術、経済、外交が次第に強大な軍事力に取って代わって核心的競争力となる世界の海洋政治の新たな趨勢を把握し、そして中国の豊富な海洋活動の意義を把握することができるのである。しかしながら、世界の他の国々は依然として色眼鏡をかけて、あるいは古い植民地主義的思考で中国の海洋行為を見ている。中国も世界も、300 万平方キロメートルの中国の「所有海域」に視線の焦点を合わせるべきではないし、中国の海軍力の整備にみに視線を集中すべきでもない。中国の海洋観念、海洋意識、海洋科学技術、海洋経済活動、海洋外交能力の強化の状況を総合的に評定すべきである。視野を広くして初めて、中国は海洋強国に向かってより確実に発展することができ、一方世界は中国という後発の海洋国家をより理解することができる。

記事参照：中国の海洋戦略：平和と協力

<http://j.people.com.cn/94474/8328225.html>

<http://j.people.com.cn/94474/204188/8328262.html>

## 7月17日「オーストラリア・インドネシア、海洋戦略パートナーシップを拡大すべき—インドネシア専門家」(RSIS Commentaries, No. 132, July 17, 2013)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の Ristian Atriandi Supriyanto 上席分析者は、7月17日付けの RSIS Commentaries に、“Australia-Indonesia: Towards a Maritime Strategic Partnership” と題する論説を掲載し、インドネシアの研究者としての視点から、過去、長い海洋境界で接するオーストラリアとインドネシアが直面してきた海洋問題は密航、密漁、海洋汚染といった非伝統的安全保障問題であったが、昨今のこの地域の戦略環境の変化をみれば、両国は軍事分野において協力関係を拡大するべきであるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 戦略環境の変化についていえば、第1に、オーストラリア政府の白書、*Australia in the Asian Century* が指摘するように、世界経済の中心がアジアに移りつつあり、この地域の戦略的な重要性が高まっている。アメリカの海軍戦力分析会社、AMI International は、アジア太平洋各国の海軍が 2031 年までに約 800 隻の水上演習艦艇と潜水艦を取得するために 1,800 億米ドルを投入すると予測している。これに対して、アメリカは、域内の安定を維持するために、海軍戦力の再配置を含む、再均衡化戦略を進めている。

第2に、再均衡化戦略は、アメリカの同盟国としてのオーストラリアの役割を重視している。



再均衡化戦略には、ダーウィンへの米海兵隊のローテーション配備に加えて、西オーストラリアや北方地域への米海軍や米空軍がローテーション配備も含まれている。これに対して、北京は、例えば、オーストラリアのような米軍接受国の EEZ での調査活動を実施することで、対抗するかもしれない。この種の行動は、インドネシアの群島水域を抜けてインド洋まで活動を拡大するためには、特に潜水艦が必要となろう。

第3に、インドネシアの群島水域、特にスンダ海峡やロンボク海峡のようなチョークポイントは、通過する外国海軍艦艇でいっぱいになるかもしれない。これらの海峡は水深が深く、またマラッカ海峡のように通航する商船も少ないことから、両海峡は、海軍艦艇にとって魅力的な代替ルートになる。例えば、ロンボク海峡は原潜の作戦や安全な航行に十分な水深がある。米海軍の原潜に加えて、中国とインドの原潜がインド太平洋海域を跨いで行動するために、これらの海峡を通峡するかもしれない。最近インド海軍の報告書は中国の潜水艦のインド洋での活動を確認したとしているが、これはこうした可能性を裏付けるものである。

以上のような戦略環境の変化から、両海峡に加えて、オーストラリアとインドネシアの海洋境界に沿った海域では、幾つかの国の潜水艦や海軍艦艇が多く通航することになる可能性がある。しかしながら、これらの海域は沿岸国であるオーストラリアとインドネシアが直接的な利害を持つ海域である。例えば、通峡する原潜が衝突事故を起こしたら、沿岸国の安全保障に影響する政治的、軍事的惨禍をもたらすかもしれない。

- (2) こうした変化に対応するために、オーストラリアとインドネシアは、ロンボク条約として知られる 2006 年オーストラリア・インドネシア安全保障協力枠組協定 (The 2006 Australia-Indonesia Security Cooperation Framework Agreement) 第 14 条に規定されているように、特に両国間の海洋境界に沿って、海洋環境識別能力を高めるために、防衛協力を深めるべきである。戦略的なレベルでは、両国は、既存の外相・国防相会合と軍高官同士の年次対話を補完するために、海洋戦略パートナーシップを形成するとともに、戦略対話フォーラムを設置すべきである。そこではまずは、アメリカの再均衡化戦略におけるオーストラリアの役割とそれがインドネシアの安全保障に及ぼす影響、そして中国の軍事的対応の可能性について、実質的かつ率直な対話を通じて、両国間に真の信頼を醸成すべきである。そして両国は、例えば南・東シナ海の領有権問題など、域内のフラッシュポイントで何かが起きた時、軍事的にどのように関わるかについて、戦略的な相互対話を行うべきである。
- (3) 作戦・戦術レベルでは、両国は、戦略的イニシアチブを、合同行動態勢に移行させるべきである。例えば、合同作戦指揮統制センターを含む合同海洋監視システムは、相互の海洋環境識別能力を強化しよう。両国の軍人で構成される合同作戦指揮統制センターは、ティモール海やロンボク海峡のような海域における、両国の艦艇、航空機及びレーダーによる監視活動を調整することができよう。また、最新型の Triton 無人機、P-8A Poseidon 哨戒機といった、オーストラリアが将来取得する最新の監視プラットフォームは、インドネシア南方海域の海洋環境の識別に役立つであろう。合同海洋戦闘訓練や演習は、特に海面下の戦闘環境における両国間の相互運用性を高めることになろう。インドネシアはまた、例えばインド洋における 3 カ国海軍合同演習などの形で、米豪間の 2 国間安全保障態勢に参加することもできる。両国とも潜水艦整備計画を進めていることから、両国は、2 国間の潜水艦の搜索救難態勢についても話し合うべきである。更に、両国海軍部隊の合同展開における作戦、戦術調整を容易ならしめるために、合同海洋ドクトリンを計画立案すべきである。

- (4) 両国間のパートナーシップを深化させるに当たっての課題は、特にインドネシア側にある。インドネシア国内では、多くの者が、中国の軍事的台頭を封じ込めるための連合に参加することによって、インドネシアは「自由で積極的な」外交政策を放棄した、と批判し、抗議するであろう。オーストラリアと同じく、インドネシアも、ワシントンか北京か、という選択には反対するかもしれない。しかし、何時までもワシントンと北京の間で右顧左眄することも不可能である。インドネシアがインド・太平洋海域の中心に位置していることは、米中紛争が生起すれば、板挟みの苦境に陥る可能性があることを意味している。キャンベラと連携することで、ジャカルタは、少なくとも背後に大きな緩衝地帯を持つことになるだろう。

記事参照：Australia-Indonesia: Towards a Maritime Strategic Partnership

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1322013.pdf>

### 7月17日「中国、海洋紛争に対する強硬姿勢を堅持—米専門家論評」(PacNet, Pacific Forum July 17, 2013)

米ジョージ・ワシントン大の Robert Sutter 教授は、南カリフォルニア大の Chin-Hao Huang 研究員と共に、ハワイの Pacific Forum の7月17日付の PacNet に、“China’s Shift to Toughness on Maritime Claims – One Year Later” と題する論説を寄稿し、中国の東シナ海と南シナ海の海洋問題に対する強硬な姿勢は新指導部でも継続されているが、長期的には、国内外の状況が中国指導部に政策転換を促すこともあり得るとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 2012年は、中国の域内に対する外交政策の柱として強硬姿勢が確立された年となった。フィリピンとの場合、中国の行動は、国際的規範を無視した外交的威嚇と経済制裁、更にはフィリピンの治安部隊と漁民を威嚇するための沿岸警備力の増強を伴ったものであった。日本との場合においては、文化大革命以降に見たことのない、外国の財産に対する暴力と破壊行為が100以上の中国都市で勃発した。南シナ海をめぐる領土問題において中国の威嚇的行動は、成功した。中国はまた、東シナ海をめぐる日本との対立においても、領有権を主張するために軍事力以外の力の行使とその他の圧力手段を動員する行動パターンを確立した。多くの関係国政府は、中国の核心利益に触れる範囲が今や中国周辺の海洋紛争にまで拡大されてきた、と認識している。アメリカの指導者たちはハイレベルの米中交流を通じて、中国の強硬姿勢の緩和を説得しているが、領土紛争をめぐる中国の強硬路線を変更させる可能性が高いとは考え難い。
- (2) このような背景から、中国の近隣諸国と米国などの関係国は、海洋をめぐる領有権紛争に対する自らの行動により慎重な配慮が必要となろう。残念なことに、海洋をめぐる領有権主張に関する中国のレッドラインは、依然明確ではない。そのため、南シナ海関係当事国は、どのような行動が中国の威嚇的行動を誘発することになるかについて、引き続き不確定なままであろう。一方、中国をして海洋問題に対して新たな強硬姿勢に駆り立てている背景には、国内のエリートや大衆の愛国的ナショナリズム、中国の軍事力、海洋法令執行能力、漁業、更には資源開発能力などがある。中国のナショナリズムは、2012年の対日抗議デモに見られたように、揮発性と潜在的な破壊力を持っている。
- (3) 中国の強硬姿勢は、国内外の状況から、習近平体制下で変化する可能性もある。7月の選挙により自民党政権の安定が確実視される日本は、日米同盟の強化を通じて中国との長期的な対応を模索すると思われる。中国と日本の長引く対峙は、中国の不安定な同盟国である北朝鮮によって朝鮮半島危機に繋がることもあり得る。東南アジア諸国は、領有権紛争の当事国と非当事

国間の幅広い連携の下、中国の主張を抑制するための行動規範の実現に向けて努力している。韓国からインドネシアへ至る中国の東側の地域では、現在の中国外交において最も重要な地域でありながら、緊張と不安定が続いている。隣接する朝鮮半島、東シナ海そして南シナ海における緊張の激化を抑制することで、中国指導部は、汚職、景気後退、社会不安や環境の悪化を含む、数多くの国内問題に専念できることになろう。複数の問題に直面した際、毛沢東と鄧小平は、優先順位に従って問題解決を図った。彼らは、最優先の問題を決め、それに専念するために、その努力を阻害する恐れのある他の問題では後回しにしたり、緊張を緩和したりすることに務めた。習近平体制は現在、3つの大きな対外問題と多くの国内問題に直面している。不幸にも、習近平は、毛沢東や鄧小平と違って、最優先課題に専念するために、他の外交問題を後回しにできるほどの力を持っていない。そのため、習近平の政策は、緊張の継続がもたらす否定的な結果が顕著になるまで、漂流を続けるかも知れない。

記事参照：China's Shift to Toughness on Maritime Claims – One Year Later

<http://csis.org/files/publication/Pac1353.pdf>

### 7月21日「日豪印海洋連合に向けて—ホルムズ」(The Diplomat, July 21, 2013)

米海軍大学のホルムズ (James R. Holmes) 教授は、米シンクタンク、The Center for a New American Security 主催のシンポジウム (7月19日開催) における日豪印海洋連合の可能性についての発言内容を、7月21日付のWeb誌、The Diplomat で紹介している。以下はその要旨である。

- (1) 日豪印は、東アジアの大陸を囲む三日月型の外縁に位置し、長いシーレーンによって繋がっている。日豪印3カ国は海洋国家群であり、その内側には大陸国家群が集まっている。そして一方の国境を中国、もう一方を韓国や北朝鮮と接し、タイを除き内側の大陸国家群はすべて大日本帝国に征服された過去がある。
- (2) 共通の利益、特に共通の脅威は、諸国家を同盟や連合に結びつける最も強力な誘因となる。しかしながら、日豪印の海洋協力について考える場合には、ある国にとっては深刻な問題であっても、他の国にとっては遠く離れた海で起きる問題で、二義的な問題であることは忘れてはならない。例えば、ベンガル湾で起きる問題が日本にとって最優先の問題にはなることには疑問があるし、他方インドが東シナ海で起きる問題について同じように考えることもないであろう。クラウゼヴィッツは、ある国にとって主要な場所で「決定的な優勢」を確立することなしに、あまり重要でない場所に資源を割くことはできないことを指摘している。クラウゼヴィッツは、他人の大儀に対して、人は決して自らの大儀と同じ価値を認めない、と警告している。その場合、自らのパートナーを本気で支援しないのが普通で、同盟国の支援に中程度の戦力を派遣して、状況が厳しくなれば出口を探すのが常である。クラウゼヴィッツの見方に従えば、アジア大陸の外縁で形成されつつある新しいパートナーシップは、簡単な事柄で協働することは容易だが、困難で危険な事柄に直面した時には非常な重圧を受けるということになろう。
- (3) 日豪印3カ国の海洋連合の構築については、努力する価値がある。東京は、それを精力的に追求していかなければならない。しかし、気を付けなければならないことは、この3国の関係がほうっておけば、「自然で」、「特別な」パートナー関係になっていくと誤解しないことだ。

記事参照：Strategic Triangle: A Japan-Australia-India Coalition at Sea?

<http://thediplomat.com/the-naval-diplomat/2013/07/21/strategic-triangle-a-japan-australia-india-coalition-at-sea/>

## 7月23日「南シナ海におけるフィリピンの対応—中国に対する小国の対応のテストケース」(The Washington Post, July 23, 2013)

7月23日付の米紙、*The Washington Post*は、フィリピンは南シナ海における領有権問題を巡って東南アジアで中国に最も強く対抗している国であり、中国という経済的には必要な存在だが海洋では危険な高圧的姿勢を示す国に対して、小国がうまく対応できるかどうかのテストケースになっているとして、要旨以下のように報じている。

- (1) フィリピン政府当局者は、フィリピンと中国の貿易関係が増大していることを指摘して、中国を脅威とは見なしていない、と言う。しかし、専門家は、ここ数カ月のフィリピンの一連の措置はマニラが北京と対決する意志を明示するものであり、またフィリピンは中国の支援に依存していた幾つかの開発計画を中止したり、キャンセルしたりした、と指摘している。例えば、2013年初めにフィリピンは、中国との領有権問題について国連仲裁裁判所に提訴した。また最近では、フィリピンは、領有権を争っている島嶼における駐留人員を増強し、軍装備の近代化を承認し、更には米軍によるフィリピンの海空軍基地へのアクセスを増やす計画を論議している。アキノ三世大統領は5月に、フィリピンの海洋領土を「暴漢ども (“bullies”）」から護る必要性を強調した。一方、中国はここ数年、失われた領土回復を主張して、益々高圧的になっている。
- (2) 少なくとも他の4カ国、ブルネイ、マレーシア、台湾及びベトナムも、それぞれ自国の管轄海域における島嶼や周辺海域を巡って、中国との領有権紛争を抱えている。しかし、これら諸国は、中国に慎重にならざるを得ない理由を抱えている。中国は、マレーシアの最大の貿易パートナーである。ブルネイは、自国産石油の輸出先として中国の依存している。台湾の馬政権は、中国との関係改善に力を入れている。これに対してベトナムは、中国との対決意志を持っている。一部のフィリピンの研究者は、フィリピンはこの地域で中国と対決する上で、最も適した条件を備えている、と見ている。フィリピンはアメリカと深い関係を維持しており、朝鮮戦争でもベトナム戦争でも、また冷戦期を通じて、中国とは別の陣営に属していた。フィリピンの政治分析者は、フィリピンの対中戦略はデルロサリオ外相（前駐米大使）が立案していると語っており、アキノ三世大統領はこれを全面的に支持しているといわれる。
- (3) 数年前、中国は、フィリピンと友好関係構築を目指し、ほとんど成功しかけた。当時のアロヨ政権下のフィリピンに、中国は20億ドル以上の借款を供与した。アロヨ大統領は、フィリピンに近い係争海域での天然資源の共同開発を中国とベトナムに認める3国共同開発計画に調印した。2005年に調印された、*The Joint Marine Seismic Undertaking (JMSU)*は、中国がフィリピンに対して行った経済支援の代償であるとの批判が強まり、長く続かなかつた。結局、2008年にJMSUが期限切れになり、共同開発は取り止めになった。2011年3月には、フィリピンは、中国公船2隻がパラワン島沿岸80カイリ沖のReed Bankでフィリピンの石油探査船を妨害した、と非難した。フィリピンは、政治的緊張を理由にこの開発計画を中断した。Reed Bankでの開発計画は40年近くになるもので、フィリピンのエネルギー安全保障にとって死活的な存在と見られてきた。フィリピンのエネルギー省次官によれば、この源開発計画はフィリピンにとって毎年10億ドルの収入が見込まれるもので、開発中断は中国との対峙の中で最も高価な代償となったという。フィリピン内の少数派だが声高な、例えば、アロヨ政権時代の下院議長などは、アキノ政権は中国との関係を改善し、共同開発を再開すべし、と主張している。

(4) 中国もフィリピンも、海上における艦船の対峙とは別に、南シナ海の島嶼、環礁ある砂州における他国の活動を相互にモニターしている。ここ数年、両国は、ベトナムと共に、これらの島嶼に居住施設を建設してきた。フィリピンは、国連海洋法条約に基づいて自らの領有権を主張する53の島嶼や環礁の内、9の島嶼に居住施設を有している。ベトナムは22の島嶼の領有権を主張し、中国は、7の島嶼に推定1,000人の兵士を駐留させている。フィリピン政府当局者は、中国がこれらの島嶼から撤退する可能性はほとんどない、と見ている。フィリピンの占有島嶼に設置されている自治体の首長は、「これは、まるで我々が中国に侵攻されているかのようだ」と嘆いている。

記事参照：Philippines pushes back against China

[http://www.washingtonpost.com/world/asia\\_pacific/philippines-pushes-back-against-china/2013/07/23/4dfa6058-f043-11e2-bed3-b9b6fe264871\\_story.html](http://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/philippines-pushes-back-against-china/2013/07/23/4dfa6058-f043-11e2-bed3-b9b6fe264871_story.html)

7月23日「米政府高官のアジア訪問回数で見ると、『アジアへの軸足移動』の実態」(The Diplomat, July 23, 2013)

米国防大学のサウンダース (Dr. Phillip Saunders) 国家戦略研究所中国軍事問題研究センター長は、ファング (Katrina Fung) 研究員と共に、Web誌、The Diplomat に、“Wheels Up! Has Obama Really Pivoted to Asia?” と題する論説を掲載し、オバマ政権高官のアジア訪問回数をブッシュ前政権高官のそれと比較し、オバマ政権の「アジアへの軸足移動」の実態解明を試みている。以下は、その要旨である。

表1. ブッシュ政権高官のアジア訪問回数

a. 第1期

	訪問回数	滞在日数	訪問国合計
ブッシュ大統領	3	16	8
パウエル国務長官	10	62	17
ラムズフェルド国防長官	1	5	3
合計	14	83	

b. 第2期

	訪問回数	滞在日数	訪問国合計
ブッシュ大統領	6	33	11
ライス国務長官	14	73	14
ラムズフェルド国防長官	3	11	6
ゲーツ国防長官	4	22	11
合計	37	139	

表2. オバマ第1期政権高官のアジア訪問回数

	訪問回数	滞在日数	訪問国合計
オバマ大統領	5	27	12
クリントン国務長官	14	101	23
ゲーツ国防長官	9	31	12
パネッタ国防長官	4	27	12
合計	32	186	

表3. 大統領、国務・国防両長官の訪問回数

a. 大統領

	訪問回数	滞在日数	訪問国合計	多国間会議
ブッシュ第1期	3	16	8	2
ブッシュ第2期	6	33	11	3
オバマ	5	27	17	5

b. 国務長官

	訪問回数	滞在日数	訪問国合計	多国間会議
パウエル (ブ政権第1期)	10	62	17	5
ライス (同第2期)	14	73	14	7
クリントン	14	101	23	7

c. 国防長官

	訪問回数	滞在日数	訪問国合計	多国間会議
ラムズフェルド(ブ政権第1期)	1	5	3	0
ラムズフェルド (同第2期)	3	11	6	1
ゲーツ (同第2期)	4	22	11	3
ゲーツ (オバマ政権)	9	31	12	5
パネッタ (同)	4	27	12	3

- (1) 表1のブッシュ政権の第1期と第2期では、訪問回数と滞在日数に大きな相違がある。これは、9.11以後、ブッシュ政権の高官が対テロ戦争やアフガニスタンとイラクでの戦争に関連した訪問が多かったことを示している(但し、アフガンやパキスタンだけの訪問は戦争努力の一環で、地域外交とは関連がなく、カウントしていない)。表2では、第2期とオバマ政権第1期の違いはそれほどではなく、アジアへの関心の増大を示している。オバマ政権の高官は、APEC、ARF、東アジア首脳会談(2011年以降)、米ASEAN首脳会議(2009年以降)、シンガポールでのシャングリラ安全保障対話、ARF国防相会議プラス(2010年以降)など、地域の多国間会議の出席が増えている。

- (2) 表3のaでは、第2期のブッシュ大統領は、6回の訪問中、3回は東アジア首脳会談への出席であった。オバマ大統領の5回の訪問は、APEC、東アジア首脳会談及び核安全保障首脳会談を含め、全て多国間会議への出席であった。クリントン国務長官のアジア訪問と滞在日数は前任者より突出しているが(表3のb)、ブッシュ政権第2期とオバマ政権第1期の最大の違いは、国防長官の訪問パターンである。ゲーツ、パネッタ両長官は計13回の訪問で、15カ国に計58日間滞在し、特に2009年から2012年までシャングリラ安全保障対話に、2010年からはARF国防相会議プラスに、それぞれ出席している(表3のc)。
- (3) こうしたデータから、米太平洋軍司令官、国務省東アジア太平洋問題担当次官補、あるいは国防省アジア太平洋地域安全保障問題担当次官補といった、アジア太平洋地域担当高官の訪問回数を除いても、オバマ政権がアジア太平洋地域に高い関心を寄せていることが分かる。アジアにおける再均衡化を継続していく上で鍵となるのは、第2期政権の、特に国務、国防両省の新指導部がアジア太平洋地域へのコミットメントを維持していくことであろう。再均衡化を進めるオバマ大統領の個人的役割に加えて、多くの2期目の大統領が外交政策に力を入れるという傾向を考えれば、こうしたコミットメントは維持されるであろう。しかし、最大の課題は、こうしたコミットメントが、繁栄し、安定し、そして安全なアジア太平洋地域がアメリカにとって利益となるような、実質的な成果に繋げていくことである。

記事参照：Wheels Up! Has Obama Really Pivoted to Asia?

<http://thediplomat.com/2013/07/23/wheels-up-has-obama-really-pivoted-to-asia/>

#### 7月25日「インド洋におけるパワーバランスの在り方—米専門家論評」(PacNet, No.58, Pacific Forum, July 25, 2013)

米シンクタンク、The Near East South Asia Center for Strategic Studies のペイン (Jeffrey Payne) 上席研究員は、7月25日付けのPacNet (Pacific Forum, CSIS) に、“Finding a Balance in the Indian Ocean Region” と題する論説を掲載し、現在、アジア太平洋地域において海洋を巡って抗争が激化しているが、今後、インド洋地域にも波及する可能性があり、インド洋における3つのパワー、即ちアメリカ、中国そしてインドの動向に注目していく必要があるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 北京にとって、インド洋地域は中国の影響力を拡大させていかなければならない地域である。中国とヨーロッパ及び東アフリカとの貿易額は多く、インド洋のシーレーンが妨害されれば、中国の貿易依存経済に大きな打撃を与える。同様に、中国経済の拡大は、外国のエネルギー資源へのアクセスを必要としており、中東の石油資源への依存が続くことになろう。従って、中国は、チッタゴン、グワダル及びハンバントータ(そして恐らくチャーバハール)への港湾投資を含め、この地域における存在感を次第に高めている。また、中国海軍も、合同演習、海賊対処そしてシーレーンの哨戒などを通じて、インド洋での活動を増やしている。
- (2) インド洋は、アメリカにとって重要な海域である。米海軍は、インド洋のシーレーンの安全を保証しており、対テロ作戦やアフガニスタンでの任務のための戦力展開にインド洋を使用している。加えて、米軍部隊は、ペルシャ湾内にもプレゼンスを維持している。インド洋地域は、米軍の最も活発な地域戦闘軍である、中央軍(CENTCOM)と太平洋軍(PACOM)が分担して管轄海域としている(一部はアフリカ軍(AFRICOM)も担当)。

- (3) インドにとって、インド洋地域は裏庭である。北京やワシントンが貿易を護るとともに、国家安全保障目標を追求する場として、インド洋を見ているのに対して、インド洋地域の安全保障はインド自身の安定を左右する。インドは、インド洋地域に対する他の大国の介入に警戒感を持っており、特に南アジアの港湾施設に対する投資やパキスタンとの長期にわたる関係を維持する中国を警戒している。インドは、中国が域内に反インド感情を醸成し、印パ両国間の緊張を高め、最終的には、インドの商船や艦隊を封じ込めようとしているのではないかと警戒している。インドは、アメリカに対してはそれほどの警戒感を持っていないが、アメリカからの戦略的協力関係構築の誘いに対しては、それがインド軍をアジア太平洋地域の敵対関係に引きずり込みかねないことを懸念して、依然用心深い態度をとっている。
- (4) インド洋の3つのパワー同士の信頼関係は低いし、予測し得る将来そうであろう。このような環境においては、アメリカとその戦略的同盟国との協力関係を進めることが、安定に結びつく最も有効な手段である。インド洋地域における中国のプレゼンスは、自らの国益のためである。中国は、他の国との協力を反対しているわけではないが、躊躇している。インドの目標は、関与を通じて、インド洋地域の他の諸国の活動をリードすることである。インドが主導権を発揮する上で課題は、インドが依然、非同盟時代の影響を引きずっており、また中国を協力枠組に組み込むことに躊躇していることである。結局、インドの戦略ビジョンはまだ不透明である。アメリカは、インド洋地域の安全保障活動をこの数十年リードしてきた。アメリカが引き続き主導権を発揮していく上で問題なのは、域内で存在感を高めるインドと中国がアメリカとの協力を躊躇していることだ。とはいえ、今日、全ての関係国が、緊張をコントロール不能にまでエスカレートさせることなく、国益を追求できるのは、アメリカ主導の戦略的パートナーシップだけである。
- (5) そこで、インド洋の安定のためにアメリカが実施すべき政策は、まず、インド洋を1つの全体的な海洋空間として認識することである。中央軍と太平洋軍に管轄地域を分けなくて、東アフリカ沿岸からペルシャ湾、南アジアも含めて一体とする。国務省内の地域割りについても同様である。第2に、域内の同盟国との海洋協力関係を強化することである。第3に、インドと中国という台頭するパワーが持つ異なった国益を認めた上で、既存の、あるいは新しい協力枠組みに両国を加盟させることである。

記事参照：Finding a Balance in the Indian Ocean Region

<http://csis.org/files/publication/Pac1358.pdf>

### 7月27日「日本、フィリピンに10隻の巡視船を供与」(ITAP-TACC, July 27, 2013)

7月27日にマニラで行われた安倍首相とアキノ三世大統領との会談で、日本政府がフィリピンに対し10隻の巡視船を供与する意向を明らかにした。この巡視船は、中国と対立のある南シナ海において、フィリピンの海上警備能力向上を促進させるためである。また、この会談で安倍首相は、フィリピン南部のミンダナオ島の開発発展のために経済的支援を供与する用意があることを表明した。ミンダナオ島は、フィリピン政府がイスラム分離派との和解合意を求めている地域である。

記事参照：Япония предоставит Филиппинам 10 патрульных кораблей

<http://www.itar-tass.com/c1/821625.html>



## 7月31日「米上院外交委員長、東アジアの海洋紛争の平和的解決の必要性強調」(Peace and Freedom, July 31, 2013)

メネンデス米上院外交委員長は7月31日の声明で、東・南シナ海における海洋紛争の平和的解決を求めて、アメリカは、フィリピン、ベトナム及び日本が関わる海洋境界を巡る中国との紛争に対して、外交的手段を通じて介入していく、と強調した。メネンデス委員長は、「アメリカは、長年にわたってこの地域に関与しており、この地域にルールに基づいた秩序を確立し、制度化し、そして維持していくために、域内諸国との協働を死活的な利益としている。そのためには、この地域を不安定化させる海洋紛争に対処する効果的なメカニズムを確立するとともに、海洋紛争の平和的解決を促進していくことが肝要である」と強調している。メネンデス委員長は、7月29日に上院が採択した、東アジアにおける海洋紛争の平和的解決を求める米上院決議167の共同提案者である。決議167は、フィリピンが中国との海洋紛争を国連仲介裁判所に提訴したことを評価するとともに、「上院は、この地域の海洋紛争に関わる全ての当事国に対して、情勢を不安定化させたり、紛争をエスカレートさせたりすることを自制するよう、強く求める」と述べている。

記事参照：Disputes in East China Sea, South China Sea Endanger Global Economic Development  
<http://johnib.wordpress.com/2013/07/31/disputes-in-east-china-sea-south-china-sea-endanger-global-economic-development/>

Read also US Senate Resolution 167;

<http://beta.congress.gov/crec/2013/06/10/CREC-2013-06-10-pt1-PgS4062-2.pdf>

## 8月1日「台湾、アメリカのアジア戦略に不可欠—米専門家論評」(The National Interest, August 1, 2013)

米ジョンズホプキンス大学高等国際関係大学院のハルピン (Dennis P. Halpin) 客員研究員は、8月1日付の米誌、The National Interest (電子版) に、“Don't Abandon Taiwan” と題する論説を掲載し、アメリカのアジア戦略における台湾の重要性について、要旨以下のように論じている。

- (1) 台湾の存在と太平洋地域におけるアメリカの将来の役割との間には、明確なリンクが見取れる。もし台湾が中国本土の政治的な支配下におかれた場合、中国の海軍力は、東南アジアと北東アジアを結ぶ重要なシーレーンに対するアクセスが可能となろう。このことはまた、太平洋における軍事バランスの再編を目論む中国の軍事的目標に大きく役立つであろう。米海軍力の前方投射能力を減殺させる狙いとした、中国のA2AD戦略が実現することを意味する。かつてマッカーサー将軍が台湾を「不沈空母 (an “unsinkable aircraft carrier”）」と呼んだ所以である。
- (2) 対中接近を求め、アメリカは台湾への関与を漸進的に減らすべきだと主張する声も存在する。なかには、将来、台湾をめぐる米中関係の危機が地域あるいは世界レベルの全面戦争へエスカレートする可能性を懸念し、その解決策として、台湾関係法によるコミットメントを放棄し、台頭する中国との良好な関係を維持すべきという人もいる。こうしたアメリカの戦略的後退は北京の歓迎するところであろう。このことは、2009年の米中共同声明に明記された、北京の最優先外交目標を一層促進させることになる。2009年の米中共同声明は、「相互の核心利益を尊重することが米中関係の進展に極めて重要である」と明記している。そしてアメリカは、中国の「核心利益」に台湾が含まれることに理解を示した。2013年6月のカリフォルニア州サニーランドでのオバマ大統領と習近平国家主席との首脳会談では、習近平主席は、「新しい

大国関係」を提起した。これは、「核心利益」には言及していないが、アメリカの衰退と中国の台頭という、中国軍部と共産党首脳の見識を反映したものである。一方、オバマ大統領は、習近平主席の台湾向け武器輸出を何時停止するのかとの問いに対して、台湾関係法に基づく防衛用の武器輸出を継続する方針を確認した。更にもしオバマ大統領が1983年の台湾に対する「6つの保証」\*にも言及しておけば、中国の「新しい大国関係」に対する、アメリカの一層明確なメッセージとなったであろう。

- (3) 台湾は依然、北京が指す複雑な中国版チェスゲームにおいて、鍵となる駒である。两岸関係に関してアメリカに安心感を与えたり、台湾関係法と「6つの保証」に基づく台湾に対するコミットメントから身を引くようアメリカに要求したりすることは、北京にとって、台湾自体の歴史的、文化的重要性を超えた、大きな戦略的価値を持つ。米第7艦隊が支える太平洋地域における「パックス・アメリカーナ」は、第2次大戦後に形成され、発展してきた安全保障同盟網の上に形成されてきた。この同盟網は、ほぼ70年にわたってアジア太平洋地域の平和を維持して来た。太平洋地域におけるアメリカのコミットメント後退の如何なる兆候も、世界で最もダイナミックな経済状況にあるこの地域の平和と繁栄を支えてきた、極めて重要な同盟網の緩やかな崩壊の始まりとなる。北京の台湾に対する威圧的政策にアメリカが妥協的な態度をとれば、北はソウルと東京から南はマニラとキャンベラまで、ショックウェーブが広がるであろう。台湾住民に意に反して北京の力に屈すれば、アメリカ自身の核心利益を完全に損なうばかりか、アジア太平洋地域における「パックス・アメリカーナ」の永続性にも疑問符が付こう。
- (4) 北京の威圧的な「1つの中国」政策によってアジア諸国の行動の自由が制約されていても、ほとんどのアジア諸国は、再び台頭しているが依然として全体主義的な中国に対する強力な対抗力 (a strong counterweight) として、ワシントンに期待しているのである。もしワシントンに期待できなくなれば、たとえば、ソウルの政策決定者らは、蘇った中華帝国との伝統的な関係に帰るのが、苦渋だが最善の選択と決心するかもしれない。孤立する日本は、唯一の選択肢としてリスクな「我が道を行く」戦略をとるかもしれない。東南アジア諸国も、実行可能な唯一の対案として、北京の通商や領有権の要求により妥協的な対応をするかもしれない。
- (5) アメリカ自身も、この地域の商業的な利益を保護するための艦隊なしには、新しい世界経済の中心となったアジア市場から閉め出されるかもしれない。ここにおいて、台湾は、狭い海峡を隔てて巨大な共産国家に対抗する小さな民主主義国家以上の存在感を発揮する。台湾は、中国文化が民主主義への進化を果たした象徴であり、第2次世界大戦後形成されたアメリカのアジア同盟網の中核的なリンクである。フェンスを繋ぐリンクが壊れれば、フェンスは容易く崩壊する。サニーランド首脳会談でオバマ大統領が改め確認したように、アメリカの台湾との安全保障協力の持続は、アメリカが太平洋地域に戦後構築した安全保障機構を支える要である。台湾なしでは、アメリカのアジアにおける再均衡化戦略には、巨大な空白が生じるであろう。

記事参照：Don't Abandon Taiwan

<http://nationalinterest.org/commentary/dont-abandon-taiwan-8812>

注\*：米レーガン政権が1982年7月14日、台湾に示した以下の6つの保証。(1) 台湾への武器輸出の終了期限は設定しない、(2) 台湾への武器輸出に関して中国とは事前協議しない、(3) 台湾と中国との間の仲介は行わない、(4) 1979年台湾関係法を修正しない、(5) 台湾の主権に関する米国の立場を変更しない、(6) 台湾に対して中国との交渉を懲罰しない。

## 8月5日「日本・フィリピン、戦略的パートナーシップを強化」(RSIS Commentaries, August 5, 2013)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のJulius Cesar I. Trajano 上席分析者は、8月5日付けのRSIS Commentariesに、“Japan-Philippines Strategic Partnership: Converging Threat Perceptions”と題する論説を掲載し、7月27日の安倍首相のフィリピン訪問で強化された日比戦略的パートナーシップについて、要旨以下のように論評している。

- (1) 7月27日にマニラで開かれた首脳会談において、安倍首相とアキノ三世大統領は、日比戦略的パートナーシップを強化することに合意した。フィリピンにとって、アメリカに次いで、日本は2番目の戦略的パートナーとなった。安倍首相は、2国間協力の主なイニシアチブとして、海洋における協力促進、2国間経済協力の強化、フィリピンの災害対策に使われる借款の返済期間延長、そしてミンダナオ平和プロセスへの支持表明などを発表した。両国首脳は、両国が直面している地域安全保障の課題、就中中国との領有権問題に関しても意見交換を行った。
- (2) 日比戦略的パートナーシップは2011年に形成された。当初は日比経済的パートナーシップ協定の実施を通じて両国間の投資交流を促進するためのものであったが、第2次安倍政権からは、海洋安全保障協力が戦略的パートナーシップの主な柱となっている。安倍首相は、10隻の巡視船をフィリピン沿岸警備隊へ供与することを確認した。両国は域内の重要なシーレーンの安定と航行の自由という国益を共有する海洋国家であり、両国間の協力は、東シナ海、南シナ海における中国の海洋進出に対する明確なメッセージでもある。日本と海洋協力を強化することは、フィリピンの限られた軍事力と不安定な状況を補うための戦略の一環であり、また南シナ海の領有権問題をめぐり、当事国2国間の解決を主張する中国に対抗して、南シナ海問題の国際化を図るマニラの決意を誇示するものでもある。アキノ三世大統領は、南シナ海に面した旧米軍施設であるスービック海軍基地へのアクセスを、アメリカと日本に認めると明言している。
- (3) 東京とマニラ間の海洋における協力は、東シナ海と南シナ海で自己主張を強める中国を抑制することを狙いとした、ダイナミックな関係を誇示する意図がある。しかしながら、フィリピンが中国の軍事力増強の対抗勢力として日本に期待するのは誤りである。依然として太平洋地域の覇権国はアメリカだけであり、アメリカの軍事プレゼンスによって地域の平和と安定が保たれているのである。日本による巡視船の供与やフィリピンの基地への日本のアクセスが、南シナ海のパワーバランスを変えることはない。それでも、日本の支援は、フィリピンの海洋環境識別能力を強化するとともに、日本が中国の海洋活動と海軍力の増強を監視していく上で、役立つであろう。

記事参照：Japan-Philippines Strategic Partnership: Converging Threat Perceptions

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1452013.pdf>

## 8月14日「イラン、インド船籍タンカーを抑留—原油輸入削減に対する意趣返しか？」(The Times of India, August 15, and others, 2013)

イラン革命防衛隊(IRGC)は8月14日、インドに向けて航行中のインド籍船スエズマックス・タンカー、MT *Desh Shanti* (15万8,030DWT)をペルシャ湾の公海で抑留した。インド最大手の船社、The Shipping Corporation of India (SCI)が船主の該船は、14万トンのイラク原油を積載して、イラクのバスラからインド東岸のビジャカパトナムに向け航行中であった。該船が抑留された理由は、

海洋の環境汚染である。

バーレーンにある、ペルシャ湾の石油・天然ガスの漏洩を監視する域内の多国間機関、The Marine Emergency Mutual Aid Centre (MEMAC) が7月30日、MT *Desh Shanti* が意図的に石油を放出していると非難し、汚染警報を発出した。MEMACが発出した警報によれば、この時点の該船の位置はイラン領ラーヴァーン島東方30カイリにあり、9ノットで航行しているとしている。イランによる該船の抑留は、この警報に基づいたものである。警報によれば、長さ10カイリの油膜が見られ、関係当局は監視を続けている。MEMACのジャニヒ (Abdulmunem Janahi) 事務局長は、石油を捨てられた海域に近い国は、この場合はイランが最も可能性が高いが、現行法規に照らして当該船舶を処罰しなければならないが、これにはMEMAC加盟国—バーレーン、イラン、イラク、クウェート、オマーン、カタール、サウジアラビア及びアラブ首長国連邦の承認を得る必要がある。また、当該船舶は、IMOのブラックリストにも載せられるという。しかし、実際には、この時点での該船の位置はラーヴァーン島西方85カイリの位置にあり、イラクのバスラに向けて13ノットで航行していた。この違いから、消息筋は、MEMACが実際には別の船を追跡していた、と指摘している。

インド政府は8月17日、MT *Desh Shanti* が汚染海域から少なくとも400カイリに離れた海域を航行していたとする証拠を提示した。また、イランに対して、石油を放出したとされた時点ではMT *Desh Shanti* が原油を積載していないことから、該船が汚染源ではないと抗議した。実際、IRGCが公海で該船を臨検した時、該船はバラスト水を積んでいた。

これらの事実は明らかに、インドがイランからの原油輸入を逡減させてきていることに対する、テヘランのインドに対する意趣返しであることを示唆している。これは、インドがアメリカとEUのイラン制裁に伴って、イランからの原油輸入を削減したためである。実際、イランは、インドの原油供給先としては、サウジアラビアに次いで2番目であったが、2010年以来、徐々に減少し、現在では6番目の供給先となっている。現在ではインドの輸入原油の多くはイラクとなっており、これはイランにとって受け入れ難いことである。虚偽の理由で該船を抑留することで、テヘランは、こうした現実に対する不快感を示したと見られる。

結局、MT *Desh Shanti* は9月6日に釈放され、9月14日にビジャカパトナムに到着した。

記事参照 : Iran seizes Indian ship carrying oil from Iraq

<http://timesofindia.indiatimes.com/india/Iran-seizes-Indian-ship-carrying-oil-from-Iraq/articleshow/21836778.cms>

Iran's charges against MT Desh Shanti are absurd: India

<http://www.dnaindia.com/india/1875462/report-iran-s-charges-against-mt-desh-shanti-are-absurd-india>

DNA, August 17, 2013

Iran hopes detention of Indian tanker won't affect ties

<http://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/iran-hopes-detention-of-indian-tanker-wont-affect-ties/articleshow/22587607.cms>

The Economic Times, September 14, 2013

Oil tanker released by Iran after 26 days arrives in Visakhapatnam

<http://timesofindia.indiatimes.com/india/Oil-tanker-released-by-Iran-after-26-days-arrives-in-Visakhapatnam/articleshow/22696712.cms>

The Times of India, September 18, 2013

Photo : MT Desh Shanti

<http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=957231>

#### 【関連記事】

#### 「イラン、インド籍船タンカーを釈放」(gCaptain, Reuters, September 8, 2013)

インド海運筋が9月7日に明らかにしたところによれば、イランは、拘束していたインド籍船タンカー、MT *Desh Shanti* を釈放した。

記事参照 : Iran Releases Detained Indian Tanker, Desh Shanti

<http://gcaptain.com/iran-releases-detained-indian-tanker-desh-shanti/>

#### 8月16日「インド、東アジアで軍事外交攻勢」(The Diplomat, August 16, 2013)

インドのNDTVの安全保障・戦略問題担当ジャーナリスト、Nitin A. Gokhale は、8月16日付のWeb誌、The Diplomat に、“India’s Growing Military Diplomacy” と題する論説を掲載し、インドはルック・イースト政策の一環として東アジア全域で軍事的な協力関係を強化してきているとして、インドの東アジアにおける軍事外交攻勢について、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国との長い国境紛争のため、インドの政策決定者たちは、「大陸的」思考になりがちで、陸上から中国に対抗することを目指してきた。しかしながら、この「大陸型」思考は、変わりつつある。20年に及ぶルック・イースト政策の一環として、インドは、東アジア諸国やASEAN諸国との関係を強化してきた。これら諸国は、決して明言することはないが、ニューデリーに、この地域において強まる中国の存在感に対する対抗勢力になることを期待している。フィリピン、タイ、インドネシア、そして特にベトナムとミャンマーは、軍事訓練と武器供与の両面で支援するよう、インドに再三要請してきた。この1年の間に、インドの陸、海、空軍のすべての参謀総長がミャンマーを訪問するなど、ミャンマーは、インドの東南アジアと東アジア諸国との軍事外交の象徴となっている。東南アジアでは、どの国よりもベトナムが、インドに対して支援と関与を求めてきた。インドは現在、装備品購入のための1億米ドルの融資、南シナ海における油田の共同開発など、より積極的に支援しようとしている。
- (2) 更に東へ行けば、インドと日本の戦略的な関係も、北京を視野に入れたものである。インドのシン首相は、中国の李克強首相との首脳会談から1週間後、東京を訪問し、日印関係をかつてないほど強い関係にした。事実、インドのサラン前外務次官は、「2005年7月のシン首相の訪米時の核合意がインド外交におけるゲームチェンジャーであるとするならば、2013年5月の訪日も同じくらい重要な意味をもつかもしい」と述べている。
- (3) ニューデリーが関心を持っているのは、日本だけではない。オーストラリアは、インド亜大陸からは少し離れているが、インドの軍事外交の好ましい対象となっている。アントニー国防相は、6月に訪豪した初めてのインドの国防相になった。国防相は訪豪の途次、タイとシンガポールも訪問した。インドとオーストラリアの間では、新しい国防協力が模索され、両国関係は、アジア太平洋とインド洋地域における懸念事項に対応する上で、2国間の場でも多国間の場でも益々重要な役割を果たしつつある。両国は共に、東アジアサミット、ASEAN地域フォーラム(ARF)、ASEAN拡大国防相会議、インド洋海軍シンポジウム(IONS)、そして環インド

洋地域協力連合（IOR-ARC）のメンバーである。

- (4) インドの国防機関は、一般的に他の政府機関とは独立して行動しているが、伝統的に影響力を持ってきた地域以外の諸国と、独自に長期的な関係を構築し始めている。もしニューデリーがこの新しい機運を持続させることができれば、インドの軍事外交は、東アジアや東南アジアにおいて益々重要な役割を果たすことになると見られる。しかしながら、ニューデリーは、中国の怒りを買わないように、こうした外交攻勢を喧伝することなく慎重に行動している。

記事参照：India's Growing Military Diplomacy

<http://thediplomat.com/2013/08/16/indias-growing-military-diplomacy/?all=true>

### 8月23日「アメリカは中国を封じ込めようとしていない—米専門家論評」(Foreign Policy, August 23, 2013)

米国防大学、Center for the Study of Chinese Military Affairs (CSCMA) のサウンダース (Dr. Phillip C. Saunders) 所長は、8月23日付の米誌、Foreign Policy (電子版) に、“The U.S. Isn't Trying to Contain China .and China's neighbors don't want it to anyway” と題する論説を掲載し、アメリカは中国を封じ込めようとしていないしまた中国の近隣諸国もそれを望んでいないとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国の軍人やコメンテーターの多くは、オバマ政権のアジア再均衡化戦略を中国封じ込めの政策の一環と誤解している。もしアメリカが本当に中国を封じ込めたいと考えているならば、中国を国際的に孤立させ、貿易や投資関係を断ち切ろうとするはずで、中国が国際機関において役割を拡大したり、中国市場へのアメリカのアクセスを拡大したりしないはずである。中国の公式な見解はより抑制されたものであるとしても、疑念が根底にあるのは明確である。8月19日にワシントンで行われた米中国防相会談後の記者会見でも、中国の常万全国防相は、アメリカのアジア戦略が、「地域のどこか特定の国を目標にしたものではない」ことを希望すると述べた。
- (2) アメリカは中国を封じ込めようとはしていない。再均衡化戦略は、アメリカの外交、経済、軍事資源をより多くアジアに投入し、拡大しつつあるアメリカの政治的、経済的、安全保障上の国益とバランスをとろうとするものである。過去数年間、米中関係はより抗争的になっているのは事実で、特にアジアでは、中国の強まる影響力と拡大されつつある軍事力は、アメリカの優位に対する挑戦となっている。確かに、ワシントンは、アメリカのアジアでの軍事行動にとって脅威となり得る、接近阻止・領域拒否能力を開発しつつある、中国の軍事力を懸念している。
- (3) しかしより重要なことは、米中両国の指導者が、アメリカの中国封じ込めの試みを、米中両国の重要な互惠関係を大きく損なうものと認識していることである。両国の貿易額は、2013年上半期だけで2,440億ドルに達しており、対前年比5.6%の伸びとなっている。再均衡化戦略は、地域の緊張を高めてはいない。それどころか、この戦略は、米中両国間の戦略的な緊張関係を管理する手段として、中国の指導者に対して、安定的で協力的な対米関係建設努力を倍加するよう促しているのである。このことは、最近の出来事からも明らかである。アメリカが再均衡化戦略を発表して以来、米中両国の軍部は、より頻繁に両国軍部間のホットラインを利用し、米統合参謀本部戦略計画政策担当者と中国人民解放軍の担当者との新しい対話メカニズムを設置することにも合意した。中国側は、主要な軍事行動について事前通告する方法について

交渉することや、両国の艦艇や航空機が近接した際の運用手順について討議することを提案している。両国はまた、サイバー分野に関するワーキンググループを設置するとともに、戦略的な問題について継続的に議論するための戦略的安全保障対話を開始した。

- (4) アジアの中国隣接諸国も、中国の台頭が自国にどのような影響をもたらすかについて、関心を高めている。10年程前から、アジア諸国は、域内における中国の影響力を相殺するため、アメリカに対して、より以上の外交的、経済的そして軍事的な役割を果たすよう求めてきた。これら諸国は、東アジア首脳会議のような地域的な枠組みにアメリカを取り込み、米軍との安全保障協力を拡大してきた。しかし、アジアの指導者は、中国の影響力を相殺するためにアメリカに期待しているが、中国の封じ込めを望んでいるわけではない。中国は、アメリカの同盟国である日本、韓国、オーストラリアを含む全てのアジア諸国にとって、重要な市場である。これら諸国にとって悪夢のシナリオは、これら諸国がいずれにつくかの選択を迫られる、米中間の軍事紛争である。最悪に近いシナリオは、アジア諸国がアメリカ陣営と中国陣営に分断されることで、そうなれば、この地域の繁栄を危機にさらし、何十年かけて形成してきた経済的統合を台無しにしてしまうであろう。
- (5) たとえアメリカが中国封じ込めを決心し、封じ込めようと努力しても、アジア諸国は、中国を経済的に孤立させようとするアメリカ主導の試みに参加することを強く躊躇するであろう。アジア地域は、中国を明確な標的とした「アジア版 NATO」や米軍主導体制を求める雰囲気ではない。アジア諸国は、この地域におけるアメリカの影響力を弱めようとする中国の努力を支援することはないが、同時に中国を封じ込めようとするアメリカの努力に参加するつもりもないであろう。その上、日本や韓国などの同盟国の支援がなければ、アメリカは、軍事的封じ込め戦略を遂行するために必要な前方展開基地を欠くことになるだろう。

記事参照 : The U.S. Isn't Trying to Contain China .and China's neighbors don't want it to anyway.

[http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/08/23/the\\_united\\_states\\_is\\_not\\_trying\\_to\\_contain\\_china?page=0,0](http://www.foreignpolicy.com/articles/2013/08/23/the_united_states_is_not_trying_to_contain_china?page=0,0)

#### 8月26日「ADMM プラスの将来—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, August 26, 2013)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の See Seng Tan 准教授は、8月26日付けの RSIS Commentaries に、“Future of ADMM-Plus: Asia’s Growing Defence Engagements” と題する論説を掲載し、アジアの安全保障アーキテクチャは、3つの方向に、即ち第1にアメリカ中心の「車輪型 (“wheels”）」から「蜘蛛の巣型 (“webs”）」に、第2に外交政策における多国間主義が防衛協議機構の役割にまで拡大し、第3に「対話の場 (“talk-shops”）」から「実務協議の場 (“workshops”）」に変化していることであるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) ASEAN のイニシアチブでアジア太平洋諸国の国防大臣の公式会合が開かれるようになったのは、つい最近のことである。ASEAN 諸国は 2006 年、ASEAN 諸国の国防省間の協力と対話を促進するために、ASEAN 国防相会議 (The ASEAN Defence Ministers’ Meeting; ADMM) を発足させた。2010 年からは、ADMM を拡大し、8カ国の外部パートナー (オーストラリア、中国、日本、インド、ニュージーランド、韓国、ロシア及びアメリカ) を加えた「ADMM プラス」が創設された。東アジアサミットとほぼ同じメンバーだが、ADMM プラスは、信頼醸成と能力構築を主眼としている。とりわけ能力構築に関しては、ADMM プラスは 2010 年 5

月 11 日の共同声明で、ASEAN 諸国が複合的な安全保障課題に対応できる能力を構築し、より良い態勢を整える上で、外部パートナーが果たした貢献を評価している。とはいえ、アジアの安全保障秩序とそれを支えるアーキテクチャは、完成にはほど遠い状況にある。しかし、ADMM プラスは、不完全なジグソーパズルに重要なピースを加えるものである。

- (2) アジアにおける防衛協力を ADMM プラスが加わることの意義は大きく、アジア地域の安全保障の構図を書き直しつつあることは間違いない。それは、少なくとも 3 つの方向を指向していることが注目される。

第 1 に、米太平洋軍のブレア (ADM Dennis Blair) 元司令官が 2001 年に論じているように、アジアの安全保障体制がアメリカとの「車輪型 (“wheels”）」、即ち「ハブ・アンド・スポーク型の 2 国間同盟システムから、「蜘蛛の巣型 (“webs”）」に変化しつつあることである。この用語は、専門家がアジア地域における 2 国間及び多国間の防衛協力の拡大に言及するとき、受け入れられるようになってきた。

第 2 に、ADMM プラスの発足は、アジア全域に及ぶ多国間外交に、遅れて加わった国防相間のハイレベルの防衛協力機構である。シャングリラ・ダイアログも、この地域の多国間協議機構の歴史から見れば、最近できた多国間協議の場である。この地域における多国間外交をリードしてきたのは外交部門であるが、シャングリラ・ダイアログや ADMM プラスといった防衛関係の協議機構も、その中味や目的から見て、多国間外交の主役の仲間になってきた。

第 3 に、この地域の防衛協力が、テロ対処、人道支援と災害対処、海洋安全保障、軍事医療、更には平和維持活動といった、非伝統的な安全保障課題における単なる対話を超えた実地的な協力に向かっていることである。こうした課題は、アジアの多国間協力を単なる「対話の場 (“talk-shops”）」から「実務協議の場 (“workshops”）」に変化させる機会となっている。

- (3) それに関わらず、こうした方向性は、アジアの安全保障が野戦服をスーツに着替え、戦闘靴から短靴に履き替えた軍人外交官による外交へと根本的に変化したことを意味するわけではない。しかしながら、多国間防衛協力は、ゆっくりとだが着実にこの地域の安全保障構図を書き換えつつある。政治的な緊張と戦略的な不信感が依然としてアジア地域に根強く、従って、アジア諸国間の防衛部門における実質的な協力の進展は、歓迎すべきものである。

記事参照 : Future of ADMM-Plus: Asia's Growing Defence Engagements

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1582013.pdf>

備考: 本稿は、筆者、See Seng Tan の policy report, “Strategic Engagement in the Asia Pacific: The Future of the ADMM-Plus” の一部である。Policy Report is available at; [http://www.rsis.edu.sg/publications/policy\\_report/Strategic-Engagement-in-the-Asia-Pacific.pdf](http://www.rsis.edu.sg/publications/policy_report/Strategic-Engagement-in-the-Asia-Pacific.pdf)

## 9 月「『再興中国』とアメリカとの関係—米専門家論評」(The Ripon Forum, Vol. 47, No.3, September 2013)

米シンクタンク、The Brookings Institution のブッシュ (Richard Bush) 上席研究員は、シンクタンク、The Ripon Society の The Ripon Forum に、“China's Challenge to the United States” と題する長文の論説を寄稿し、要旨以下のように述べている。

- (1) 最近の趨勢は、世界史におけるもう 1 つの pivot (軸足移動) の時代、即ち、バランスオブパワーの大きな変化が、既存の国際秩序を不安定にするばかりでなく、破壊さえしかねない時代



が到来しつつあることを暗示している。第1次世界大戦前のドイツの台頭は、その先例としてしばしば引用される。1世紀を経て、現在の「台頭するパワー (The “rising power”)」は中国であり、一部の人々は、第2次世界大戦後から今日まで、アメリカが構築し、維持してきた東アジア秩序が将来脅かされるのではないかと恐れている。もちろん歴史は、機械的に同じやり方をなぞっていくものではない。中国とアメリカが相互に受け入れ可能な妥協点を見出すためには、知恵と技能そして運が必要である。

- (2) 今回のパワーの移動は、以下のような要因から、独特な事例となろう。
- a. 第1に、我々は、中国について、台頭というよりも「再興 (“revival”)」と表現すべきである。何故なら、数世紀前まで、中国は東アジアの支配的パワーであったからである。
  - b. 第2に、中国は、既存の国際システムとの相互依存関係を受け入れることによって、失ったパワーを回復してきた。今や、中国は、既存の国際システムに組み込まれており、そこではアメリカとその同盟国は中国封じ込めの選択肢を持っていない。
  - c. 第3に、中国のGDPが間もなく世界最大になると見られるが、このことは、中国がアメリカに代わって自動的に世界の支配的な政治的、軍事的パワーになるということを意味しない。中国の巨大なGDPは、膨大な人口の所産に過ぎないからである。
  - d. 第4に、中国社会はこの30年間の急激な変革に伴って進化しており、中国指導部は、経済成長を維持できるか、社会的安定を保証できるか、そして薄れつつある共産党支配の正当性を回復できるかといった、一連の政治的課題に直面している。内圧に対する当面の対応は、外的環境を破壊するより、むしろ安定化することであった。このことは、アメリカに対する圧力を軽減させることになる。
  - e. 最後に、中国の軍事力近代化の速度は漸進的で、相当な長期間、グローバルなレベルでアメリカに挑戦できるようなものではないであろう。中国軍は、米軍がこの数十年間にわたって実施してきたような軍事力の投射能力を持っていない。
- (3) 実際、台頭するパワーは、グローバルに展開する前に、まず自国周辺を支配しようとする。しかしながら、東アジアに位置する中国にとって、これは言うは易く行うは難しである。アメリカは1950年以来、自国の国益を擁護する最善の方法が太平洋と（特に日本と韓国との同盟を通じて）東アジア沿岸地域に多面的な機能を持つパワーを展開させることであるとの考えに立った、この地域の支配的パワーであった。このような前方展開戦略は、アジア諸国に対して、経済的発展を重視し、戦争に至る緊張を緩和させることを促す、好ましい外的環境を創り出すことになった。中国自身も、1978年以降、毛沢東主義のイデオロギー的な軛を脱し、アメリカの政策の受益国となってきた。アメリカが支配的パワーとして東アジアに留まる限り、中国は、自国周辺地域において支配的な地位を確立することは難しい。（しかしながら、もし地域紛争が生じた場合は、中国軍は、「遠隔地の不利 (The “tyranny of distance”)」に苦しむことはないであろう。）従って、中国は、自らの増大する影響力を如何に行使するかについて、選択肢を持っている。即ち、アメリカが主導してきた覇権的な安定を壊そうと決心することもできるが、そうすることを運命付けられているわけでもない。中国の指導者は、経済的繁栄と社会の安定が依然として世界の他の地域との経済的結び付きに依存していることを理解している。
- (4) 東アジアには、もし処理を誤れば、中国とアメリカの緊張を高め、両国を永続的な敵対関係とし、その結果、東アジアの秩序を破壊しかねない、幾つかの摩擦要因がある。

- a. まず第1の要因は、国家的栄光の再興は国家的統合を欠いては不可能である、との北京の信念に由来するもので、ここでの鍵は台湾である。北京と台北との間には多くの相違点があるが、現在のところ、中台関係は安定しており、従って、中国が統一達成を先延ばしする時ではないと結論付ける新たな理由を見つけない限りにおいて、こうした状態が継続しそうである。
- b. 2つ目の要因は、ワシントンと北京のそれぞれの同盟国である韓国と北朝鮮に対するコミットメントに由来する米中間の緊張の高まりである。中国は、北朝鮮の核兵器開発計画が危険であり、地域の不安定化を招くという点ではアメリカと基本的に一致している。しかしながら、北京は、金一族支配体制を全面的に見放す意志も、また緩衝国家を取り除く意志も持っていない。現在の危険は、北朝鮮による韓国への通常戦力による限定的な攻撃がエスカレートし、中国とアメリカをそれぞれの同盟国側から軍事紛争に巻き込むことである。北朝鮮の崩壊も同じような結果を招く可能性がある。しかしながら、北京は、北朝鮮の危険性を認識しており、アメリカと韓国との協調が必要と考えているようである。
- c. そして第3の要因は、中国がこの15年以上にわたり、その戦略的な防衛線を東と南の方向に徐々に押し出そうとしてきたことである。中国が台湾の独立への動きを阻止するためには、中国は、少なくともアメリカに介入を躊躇させる必要があるだろう。北京は、東シナ海と南シナ海を天然資源の宝庫と見ており、これらの海の島嶼に対する領有権を主張している。そしてその主張を確実なものにするために、海・空軍能力や海洋法令執行機関の能力を強化している。問題は、アメリカの同盟諸国もこれら海域の島嶼の一部に対する領有権をしていることに加えて、米海軍や日本の海上自衛隊が伝統的に優位を維持してきた海域で、中国海軍の活動が活発になってきていることである。しかも、中国は、領有権の主張に当たって高圧的な行動をとり、それがこの地域の緊張を高めている。紛争を回避し、リスクを軽減する措置はあるが、北京は未だ、そうした措置をとる政治的意思を示していない。
- (5) 米中間の軍事紛争が生起する可能性はゼロではないし、もし生起すれば、その影響は広範に及ぶ。永久的な敵対関係は、安全保障問題に止まらず、経済関係にも及ぶ。もし両国間の抗争を回避しようとするなら、幾つかの措置が必要である。何よりも、アメリカと中国の指導者は、協力関係の重要性と特に東アジアにおける摩擦要因をコントロールする必要性について、理解を共有しなければならない。そして、もしアメリカが中国との和解を促進するのであれば、まずこの数十年で低下してきた自らの国家のパワーを再建しなければならない。それなしには、中国は、アメリカと和解しようという動機を持たず、むしろ挑戦しようとするであろう。要するに、アメリカの未来と再興した中国との関係は、アメリカ自身の行動にかかっているのである。

記事参照：China's Challenge to the United States

<http://www.riponsociety.org/forum133rb.htm>

## 9月「アメリカの東南アジア戦略に必須の要件—米専門家論評」(Foreign Policy Research Institute, E-Notes, September, 2013)

米シンクタンク、Foreign Policy Research Institute の E-Notes 9月版に、Woodrow Wilson International Center for Scholars の Marvin C. Ott 上席研究員が、“The Imperative for an

“American Strategy for Southeast Asia”と題する長文の論説を寄稿し、アメリカの東南アジア戦略に必須の要件について、要旨以下のように述べている。

- (1) 地政学的に見れば、ベトナム戦後の東南アジアは、例外的な地域的安定を享受してきた。それには、幾つかの要因があった。
  - a. 第1に、域内各国各政府の最優先課題は経済成長と社会の近代化であるという、コンセンサスがあったこと。
  - b. 第2に、日本は、投資、貿易及び金融面で大きな経済的役割を果たしたが、その経済力を戦略的な影響力に転化しようとしなかったこと。
  - c. 第3に、東南アジアは、1967年のASEAN創設を皮切りに、ASEAN諸国間そしてASEAN諸国とアジア太平洋諸国間との、経済、外交、文化、政治、技術及び安全保障分野での結び付きを促進する地域機構のアーキテクチャを形成してきたこと。
  - d. 第4に、毛沢東の死後、北京は遅まきながら、地域機構に参加し始めたこと。中国は、潜在的な不安定化要因でありながらも、地域全体の成長に不可欠な存在として、建設的なパートナーとなった。
  - e. 第5に、アメリカは、こうした地域環境の醸成に重要な役割を果たしてきたこと。ワシントンの戦略的な無関心にもかかわらず、米太平洋軍は、南シナ海からマラッカ海峡を経てインド洋に至る地域に海、空軍力のプレゼンスを維持してきた。しかしながら、この3年、中国は、軍事力の急激な増強などを背景に、強硬な対外政策を取り始めた。

- (2) 東南アジアとその周辺におけるアメリカの軍事力については、ベトナム戦後からつい最近まで、「戦略なき政策 (“policy without strategy”）」の時代と特徴付けることができる。米太平洋軍は、域内全域におけるプレゼンスの維持に積極的であった。それ自体、戦略的に意味があったものの、全体的な戦略によって導かれたものではなかった。アメリカはつい最近まで、中国の海洋進出に対して戦略的な方針を定めることができなかつた。ようやく2009年～2010年になって、アメリカは、中国に対する戦略地政学的な対応を取り始めた。アメリカは、「軸足移動 (“pivot”）」、あるいは「再均衡化 (“rebalance”）」戦略を掲げ、軍事力を東南アジアに指向し始めた。実際、アメリカの「軸足移動」は、東南アジアにおいて明確な優位を求める中国の野心を牽制するアメリカの意図の宣言である。この宣言を効果的なものにするためには、堅牢な戦略が必要である。米中両国の軍事力が益々同じ海域でひしめき合うようになり、状況は極めて危険になってきている。賢明で多面的なアメリカの戦略策定が喫緊の課題になっている。
- (3) 安全保障戦略の策定は、関連する国益の理解から始まる。アメリカの戦略思考において、中国は中心的要素を占めている。アメリカの観点からすれば、東南アジアと中国に対するアメリカの国益は、両立できるのが理想的である。強力で健全な米中2国関係は東南アジアにとっても有益であることは間違いない。しかしながら、もし中国が東南アジアを自らの指示に従う影響圏として、また南シナ海を公海ではなく自国の主権が及ぶ管轄海域と見なし、そしてアメリカがこうした中国の野心を黙認するつもりがないとすれば、アメリカの戦略立案者が直面する課題は、極めて大きくかつ困難なものとなる。
- (4) 東南アジアに関するアメリカの国益は、東南アジア諸国の自立と自決が維持されることであり、当該地域の安定と自由貿易の維持を可能とする航行の自由を確保することである。従って、東南アジアの現状から見て、アメリカの国益は現状維持である。中国に関しては、アメリカの戦

略的な関心は中国との協力関係を確立することであり、ワシントンは、中国を地域大国として、そして将来の超大国として認める用意がある。アメリカの観点からすれば、両国間には重要な国益に関して固有の対立要因はない。経済的な相互依存が深化した米中関係は、1950年代のソ連封じ込め戦略とは全面的に様相を異にしている。最近行われたオバマ大統領と習近平主席との会談にて提起された「新しい大国関係」は、両国間の協力が可能なだけでなく、必要であるとの確信の現れである。しかしながら、中国が東南アジアに対する政策展開に当たって、(アメリカの対応を牽制するために) 米中関係を人質にとっているとの認識が、ここ2~3年の間、ワシントンで出始めている。

- (5) アメリカが中国の野心に効果的に対応するためには、以下のような慎重に考慮された戦略が必要であろう。
- a. 米国の国益にとって、この地域の複雑性をどのように活用すべきか十分検討すべきである。東南アジアにおいて、中国の野心に対する最も効果的ブレーキは、自らの国益を護る意志のある複数のアクターの存在である。中国の戦略立案者にとって、南シナ海における中国と米国の2国間対峙は、一部のASEAN諸国と東南アジア域外国を巻き込む対峙よりも、遙かにコントロールし易い事態である。プレイヤーの数が多く、事態が複雑で、相互関係が入り組んでいけばいるほど、中国が結果を左右できる可能性は小さくならう。アメリカの戦略の中心的な課題は、そうした複雑性を深め、そして活用することである。
  - b. 主要な海洋国家や東南アジア沿岸諸国と共有するシーレーンは、アメリカの不可欠の、あるいは「核心的」国益として、明確に位置付けられるべきである。シーレーンが「グローバル・コモンズ」であるとする、アメリカの主張は、関係各国に広く認識されなければならない。
  - c. アメリカの戦略は、国連海洋法条約(UNCLOS)と密接に関連したものでなければならない。UNCLOSは、中国も加盟国であることから、中国の行動に対する重要な潜在的牽制力である。この点で、中国の主張の法的有効性について、フィリピンがUNCLOSのプロセスに従って仲介裁判所に提訴したことは、興味深くかつ重要である。
  - d. ASEANと「ASEANプラス」のメカニズムは、この地域に対する戦略にとって、複雑性と更なる牽制要因を加えるものである。東南アジアの多国間メカニズムが中国の戦略に益するか、害するかどうかについて、中国の見方は定まらなかった。米国にとって、これが有益であることは明白である。アメリカの戦略は、これらのメカニズムをアメリカのパートナーにするようなものでなければならない。
  - e. 中国の急速な海軍力と海洋法令執行能力の増強と展開を考えれば、米太平洋軍隷下の軍事力は、アメリカの戦略の中核要素であることは明白である。結局のところ、南シナ海における領有権主張を押し進める中国の決心に対する唯一の実際的牽制力は、米海軍力と空軍力である。しかし、より過熱した地域安全保障環境においては、アメリカの力と影響力を支えるプレゼンスを維持し、そして同盟国に対する再保証と能力構築支援を提供するために、これらの軍事力を如何に活用していくかが重要な課題とならう。
  - f. 戦略は、域内各国政府との間の深い相互理解の上に構築しなければ、成功しない。そのためには、ASEAN諸国との間で、多くのレベルにおける実質的な戦略的交流が必要とならう。こうした戦略的交流の重要な目的は、中国とその戦略的意図に関する認識、そして特に、誤算による紛争回避を狙いとした、南シナ海における紛争対処計画を共有することであろう。

こうしたことが、「軸足移動 (“pivot”）」という宣言戦略に実質的な中身を加える効果を持つことになる。

記事参照 : The Imperative for an American Strategy for Southeast Asia

<http://www.fpri.org/articles/2013/09/imperative-american-strategy-southeast-asia>

9月11日『『パワーの移行』期の米中関係—米専門家論評』(PacNet, No. 71, September 11, 2013, Pacific Forum, CSIS)

ホノルルの The East-West Center のロイ (Denny Roy) 上席研究員は、Pacific Forum の9月11日付け、PacNet に、“The ‘Power Transition’: A Spot Check” と題する論説を掲載し、「パワーの移行」期の米中関係の行方について、要旨以下のように論じている。

- (1) 国際関係学者が言う、「覇権の交代 (“hegemonic transition”）」あるいは「パワーの移行 (“power transition”）」は、歴史上定期的に起こっている。一握りの大国によるグローバルな階層構造の頂点は、長い時間をかけて入れ替わってきた。「パワーの移行」のシナリオは、最強のパワーが衰退し始め、一方で急速にチャレンジャーが台頭してくる時に現れる。地域あるいはグローバルなシステムにおけるトップの地位は、その占有国が自らの利益に適った国際関係のルールを設定できるが故に魅力的である。歴史は、台頭するチャレンジャーの力が衰退しつつある覇権国のそれを凌駕しかねないレベルに近づいた時に、両者の緊張が非常に高まることを示している。しかし、こうした緊張の激化を和らげ、軍事紛争に至るリスクを軽減する要素もある。これを現在の米中関係に当てはめれば、緊張を緩和する要素の1つは、米中両国とも核保有国であるということである。また、米中両国は、平和的かつ遵法行動が強く求められ、違法行動が抑制される、グローバルな貿易システムと制度の成員でもある。更に、米中両国は、相互に直接的な現実的脅威とはなっていないことである。
- (2) ここ数代の米大統領は、北京が責任ある対応をとる限り、アメリカは強力で繁栄した中国を歓迎する、と述べてきた。中国の強圧的行動がなかったことから、アメリカは、通常の経済的、外交的抗争を超えて、中国の台頭を阻止する行動をとることはほとんどなかった。「パワーの移行」という視点からすれば、このことは、現行のルール—その大部分がアメリカ製で、中国が全面的に同意しているわけではない—の枠内で、覇権国がチャレンジャーに席を与えようとする意志を象徴するものであった。中国は当初、合意できない部分があるものの、アメリカ主導のシステムや規範に従う意志を示した。中国は、台頭するパワーがもたらす最大の危険、即ち、近隣諸国を対抗連合、言い換えれば敵対的包囲網の形成に走らす危険を十分認識していた。1990年代初め以来、中国の指導者は、中国の台頭が他国の脅威とならないことを、外部世界に繰り返し保証してきた。中国共産党指導部は2004年、「平和的台頭」というスローガンの使用を止め、「平和的発展」に替えた。鄧小平は1991年に、「パワーの移行」期の外交指針として、「二十四文字指示 (冷静観察、站稳脚跟、沈着応付、韬光養晦、絶不当頭、有所作為)」を遺言した。
- (3) しかしながら、最近、スムーズな「パワーの移行」過程が否定的な方向に変わってきたようである。ワシントンは、アジアにおける「再均衡化」を発表した。これは、中国の台頭への対応だけではないが、アジア太平洋地域の友好国政府に対するコミットメントを維持するという、アメリカの基本政策の継続であり強化であることに間違いない。もちろん、中国は、「再均衡化」を、域内問題に対する干渉であり、アメリカの「封じ込め」戦略の新たな現れと見なして

きた。「パワーの移行」シナリオという視点からすれば、アメリカのアジアに対する再均衡化は、覇権国が台頭するチャレンジャーによって自らの利益が護られるよりは、むしろ脅かされていると見、覇権国としての地位を護るために限られた資源をこれまで以上に投入するとともに、自らの影響力の相対的低下を受け入れるよりも、むしろ現秩序をできるだけ長く維持する必要があると感じている、ことを示唆している。

- (4) 一方、中国の指導者は、鄧小平の遺言を机の引き出しにしまったようである。例えば、2010年には、中国の軍、外交当局は、黄海での米韓演習に反対し、尖閣問題で対日強硬政策を展開した。更に、中国は、南シナ海問題に対して、フィリピンの EEZ 内にあるスカボロー礁への対応に見られるように、高圧的な政策を展開し始めた。習近平政権は、ナショナリズムに火を付けた。指導部は、「核心利益」のリストを拡大しようと試みてきた。鄧小平の遺言から 20 年を経て、最近の中国のエリート層やコメンテーター達の間には、鄧小平の指針が依然有効か、それとも廃棄すべきかを巡って公然たる議論が見られる。中国の指導部の交代と習近平の権力強化は、中国の外交政策を、中国の新しい力を誇示する方向に変えてきたようである。
- (5) 結局、平和的な「パワーの移行」は現時点では、否定的な方向に向かう趨勢にあるように見える。中国は、台頭するチャレンジャーが見せる古典的な過ち、即ち、未熟なオーバーリーチに向う兆候を示している。一方、アメリカは、自らのガードを固める決意を示しており、あまりに非寛容になることで、中国をして協力するより争う方がましとの結論に追いやるリスクを冒している。

記事参照：The “Power Transition”: A Spot Check

<http://csis.org/files/publication/Pac1371.pdf>

### 9月12日「アメリカの対ASEAN政策—米専門家論評」(The National Interest, September 12, 2013)

米シンクタンク、The Heritage Foundation のローマン (Walter Lohman) アジア研究センター長は、9月12日付の米誌、*The National Interest* (電子版) に、“America's Inadequate ASEAN Approach” と題する論説を寄稿し、要旨以下のように述べている。

- (1) アメリカの「アジアへの軸足移動 (the “pivot to Asia”)」政策は、地政学的な尺度では、東南アジアを巡る米中間の大国間抗争という印象を与えることに成功している。問題は、この地政学的なゲームが単にワシントンの想像の産物に過ぎないかもしれないということである。一般的な見方では、東南アジア諸国と ASEAN を、中国との均衡を図る行動をとっているか、あるいは中国への「バンドワゴン」的行動をとっているか、いずれかに類別したが。しかし、実際には、多くの国はいずれの政策も追求していない。ASEAN は、冷戦最盛期の 1967 年に創設され、以来 40 年以上の間、加盟国間の平和を維持しながら、経済機会の拡大を実現してきた。ASEAN は、このような成功に基づく自信を背景に、アメリカのゲームでも、また中国のゲームでもない、ASEAN 自身のゲームを展開しつつある。ASEAN は、アメリカとの関係において、それが自らの戦略的目的に適う限り、居心地の良さ (comfortable) を感じるが、もしアメリカがより深化した防衛協力を推進しようとするれば、居心地の悪さ (less comfortable) を感じてしまう。結局、ASEAN は (米中いずれかを) 選択しないことが利益であるかもしれないが、アメリカの利益にとっては、いずれは選択を求めなければならないのである。

- (2) ASEAN は、創設以来、最も微妙な時期にある。それは、南シナ海を巡る中国の挑戦に対応できない現状からも明らかである。この問題に関しては、この 20 年間堅持してきた中国への関与政策は失敗した。東南アジアにおけるアメリカの主要な利益は、地域の平和、安全そして繁栄を脅かす、中国の高圧的な主張と行動に対応し、最終的には抑制することにある。一部の ASEAN 諸国はアメリカの中国に対する懸念をある程度共有しているが、これら諸国も、アメリカの優先順位ではなく、ASEAN 内部の優先順位に従って中国の懸念に対応しようとする。このため、ASEAN 拡大国防相会議（ADMM プラス）や ASEAN 地域フォーラム（ARF）なども、アメリカの戦略的な目標を満たしているわけではない。
- (3) では、ワシントンは、東南アジア諸国に何を期待すべきか。
- a. 第 1 に、中国の海洋における膨張主義と「海洋領域（“blue soil”）」に対する不当な主張に対して、着実かつ一貫した圧力を加えることである。中国の懸念に対するアメリカの対応については、ASEAN の外交サークル内では、必ずしも評価が一定せず上がり下がりがある。オバマ政権の東南アジア政策のハイライトは、当時のクリントン国務長官が 2010 年 7 月にハノイで行ったスピーチであった。しかし、これは、ASEAN にとっては、（居心地の良さのレベルから見て）過敏過ぎるものであった。
  - b. 第 2 は、南シナ海の大部分をカバーする中国の「九段線」地図に対するフィリピンの法的主張を明確に支援することである。ASEAN は過去 20 年間、南シナ海の紛争を管理し、解決するための基礎として、国際法遵守を先頭だとして主張してきた。それにもかかわらず、フィリピンが中国との領有権問題を国連海洋法条約（UNCLOS）による仲裁裁判に持ち込んだ時、ASEAN 諸国の一部は沈黙した。フィリピンも中国も UNCLOS の加盟国である。紛争当事国は、UNCLOS を活用すべきである。
  - c. 第 3 に、海洋に関する慣習国際法に対する東南アジア各国の姿勢を見直すことである。アメリカは、EEZ を含む国際水域での軍事活動について、一部の東南アジア諸国と立場が異なっている。米海軍力のプレゼンスに対するこれら諸国の修辭上の支持は、これまでのところ、プレゼンス維持に必要な海軍艦艇による監視活動やその他の活動を実際に是認するところには至っていない。これは、アメリカとその同盟国、パートナーそして友好国との間で、交渉すべき課題である。
  - d. 最後に、中国の海洋における膨張主義や高圧的な主張に対する懸念を、ASEAN 諸国と共有しているのであれば、アメリカと ASEAN 諸国は、あらゆる機会を捉えて、もっと明確に表明しなければならない。南シナ海における行動規範（COC）の締結は、歓迎されるべきである。中国も COC を支持しているが、その締結をまだ急ぐ必要はないと見ていることにも留意すべきである。
- (4) 東南アジアにおけるオバマ政権の活動は、全般的に歓迎すべき進展である。オバマ大統領の閣僚、就中、国防長官と国務長官は、この地域の多様な外交の場に積極的に参加すべきである。しかし、そこでの活動は、米国の戦略目標に明確に焦点を合わせたものでなければならない。

記事参照：America's Inadequate ASEAN Approach

<http://nationalinterest.org/commentary/americas-inadequate-asean-approach-9050?page=1>

9月15日「アジアの領有権紛争におけるアメリカの役割—メネンデス米上院外交委員長」(The Wall Street Journal, September 15, 2013)

米上院外交委員会のメネンデス (Robert Menendez) 委員長 (民主党) は、9月15日付けの米紙、*The Wall Street Journal* に、“The American Role in Asia's Territorial Disputes” と題する論説を寄稿し、東アジアの領有権紛争の解決に向けたアメリカの役割について、要旨以下のように述べている。

- (1) アメリカは、領有権紛争に対しては特定の立場に与するものではないが、アジア太平洋国家として、地域的安定の維持に国家安全保障上の決定的な利害を有している。アメリカはまた、航行の自由、自由で妨害のない通商、国際法の遵守、そして紛争の平和的解決に利害と関心を持っている。東アジアの領有権を巡る対立は、域内の緊張を高める潜在的な紛争要因となっており、武力衝突の生起は容易に大規模紛争にエスカレートする可能性がある。
- (2) アメリカは、地域の平和と安定を維持するとともに、関係当事国による海洋紛争の管理、解決を支援するために、何ができるか。
  - a. 第1に、全ての関係当事国による自制が肝要である。領有権主張を押し通すための威嚇、武力による脅迫あるいは実際の武力行使は許されず、放棄されるべきである。この原則は、2002年の行動宣言 (DOC) で確認された。アメリカは、解決に向けての規範や意見の不一致に対処する明確な手続きを確立する新たな包括的な行動規範 (COC) の成立に向けての、ASEAN の努力を引き続き支援していかなければならない。
  - b. 第2に、アメリカのリーダーシップは、アジアにおいて極めて重要である。従って、この地域における軍隊や準軍隊による意図しない衝突がコントロール不能な事態に発展しないようにするための適切な危機管理メカニズムの構築に向けた関係当事国の努力を、アメリカは支援すべきである。最近の中国とベトナムとの間に「ホットライン」が開設されたが、これは正しい方向への歓迎すべき一歩である。
  - c. 第3に、アメリカは、国際法の諸原則に則った協調的外交プロセスを通じた紛争解決を可能にする機能的な問題解決の仕組みを創るために、アジア太平洋諸国との協働努力を一層強化すべきである。アメリカは、ASEAN と中国による協議の当事国ではないが、こうした協働努力の一環として、海洋紛争の管理のための協調的外交メカニズムの構築に向けた、ASEAN と中国の努力を支援できるし、また支援すべきである。
  - d. 第4に、アメリカは、海洋環境識別を含め、海洋安全保障に関する地域の能力向上に大きな役割を果たすことができる。アメリカがパートナーシップの一環として提供できるものには、共通の調整メカニズム、運用手順、海洋環境識別、海事警察の能力の構築などがある。
  - e. 第5に、アメリカは、今後も同盟国を支援するとともに、条約上のコミットメントを遵守するとの立場を、引き続き明確にしていくべきである。そしてアメリカは、この地域への永続的コミットメントを行動で示していかなければならない。上院は、これらの問題に関する上院の立場を明確にした、決議 167 を可決した。この決議で約束したことは今日も完全に有効であり、そうしたコミットメントは将来まで及ぶと考えている。
- (3) アメリカは、アジア太平洋国家として、アジア太平洋地域において法に基づく秩序を構築し、制度化し、そして維持していくために、この地域の全ての国と協働することに重大な関心を持っている。海洋紛争を管理する効果的なメカニズムを構築し、アジア太平洋地域の海洋における紛争の平和的解決を支援し、懲罰することが、その第1歩となる。法的拘束力を持つ ASEAN と中国間の行動規範は、域内の全ての国が望み、必要としている、安定し平和で繁栄するアジ



ア太平洋地域を構築するための正しい方向に向けた重要な措置となろう。

記事参照：The American Role in Asia's Territorial Disputes

<http://online.wsj.com/article/SB10001424127887323846504579075270856635630.html>

#### 9月15日「ASEAN・中国、初のCOC協議終了」(Channel News Asia, AFP, September 16, 2013)

ASEANと中国による「行動規範(COC)」締結に向けた中国江蘇省蘇州での初めての協議が9月15日、2日間の日程を終えた。ASEANは、10年以上前から、中国との間で法的拘束力を持つCOCの締結を求めてきた。中国外交部は、「全ての協議参加国は、合意できる分野を徐々に増やし、不一致部分を徐々に減らしていくとともに、COCの内容について協議を続けていくことで合意した」と発表した。

記事参照：Beijing open to code of conduct in South China Sea, but not now

<http://www.channelnewsasia.com/news/asiapacific/beijing-open-to-code-of/814766.html>

#### 9月17日「国際情勢の変動とアメリカの『軸足移動』政策—インド人専門家論評」(The Diplomat, September 17, 2013)

インドのシンクタンク、The Institute for Defence Studies and AnalysesのAbhijit Singh 研究員は、9月17日付けのWeb誌、The Diplomatに、“Rebalancing the Maritime Pivot to Asia”と題する長文の論説を掲載し、① シリア危機の直中で、アメリカのアジアの海洋への「軸足移動(“pivot”)」政策が死んだと噂され、ワシントンが既に東アジアに対するコミットメントの再検討を始めたとの憶測も高まった、② しかし、「軸足移動」政策の死亡記事を出すのは時期尚早であるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) アメリカの「軸足移動」を巡る最近の動きは、中東でどのような挑戦に直面しても、それへの対処能力を落とすことなく、東アジアにおいてアメリカが有利な立場から行動できるようにすることに狙いがあるようである。戦力の運用面からみれば、海洋戦力における新たなイニシアチブは戦術的な対抗戦略の一環と見られ、そこでは、東太平洋への「軸足移動」に基づく戦力配備のテンポを一時的に落とすことによって、地中海における海軍力のプレゼンスを強化するとともに、一方で、米海軍は、中国海軍に対してむしろ宥和的な姿勢をとっているように見られる。
- (2) 最近の米中間の動向は、こうした方向を示している。例えば、9月6日には中国海軍の艦艇と米海軍がハワイ沖で合同演習を行った。このことは前例がなくはないが、稀なことで、両国海軍の相互運用面における関係改善を示している。更に、中国の常万全国防部長がハワイの太平洋軍司令部とコロラドの北方軍司令部を訪れてからわずか3週間後に、中国海軍の呉勝利司令員が訪米に招請された。ヘーゲル米国防長官との会談で、常万全国防部長は、米中海洋関係の強化に向けて中国がとる幾つかの措置を提議したと見られる。こうした相互交流は一過性の出来事ではない。むしろ、米中間で発展しつつある海洋を舞台にした関係発展の一部である。8月下旬には、米中両国海軍はアデン湾で、合同演習を実施した。米海軍は、中国海軍との最近の交流を、太平洋における偶発的事故を防ぐことを狙いとした、戦略的な「信頼と透明性」を向上させるものと見なしている。中国海軍も、アメリカの再均衡化に懸念を示しているにもかかわらず、こうした動きを歓迎している。中国海軍は、海洋環境識別における協力を目指しているだけでなく、2014年のRIMPAC演習参加への意志も示している。実際、こうした米中両

国海軍の穏やかな関係は、海洋問題の専門家達を驚かせた。彼らは、数カ月前まで、両国海軍が太平洋において「目には目を」の対決シナリオに向かっていていると見ていたからである。

- (3) しかしながら、全体を俯瞰すれば、こうした関係は、全体の半分にしか過ぎないことが分かる。子細に見れば、米中両国海軍は、「戦略的調整 (“strategic accommodation”）」を図っているようである。「戦略的調整」とは、両国の戦略的利益がぶつからない分野でのみ協力しようとするものである。しかしながら、東アジアに表れつつある新たな動態における最も重要な部分は、米中両国が協力できない海域についての暗黙の認識である。これは、中国と米国の同盟国の戦略的利益と影響力にとって核心となる海域、即ち、西太平洋と東太平洋の抗争海域である。米海軍は、新たな配備計画に従って、西太平洋におけるプレゼンスを強化しつつある。アジアにおける再均衡化戦略の下、米海軍の最優先課題は、死活的な地域である、西太平洋にその資源を投入することである。
- (4) 「軸足移動」の成功にとって重要なことは、米軍部隊や海軍艦艇のための基地施設の整備である。ワシントンは、マニラとの間で、20年程度の期間を想定した長期的な米軍基地施設の提供に関して協議してきた。フィリピンは、南シナ海の紛争海域への迅速なアクセスを狙いとして、主要な空、海軍基地を以前の米海軍基地であったスービック湾に移転させることを計画している。マニラはスービック湾へのアメリカのアクセスを認めるための法的措置を検討している段階といわれるが、アメリカは、マニラが受け入れやすい形式、即ち、本格的な軍事基地よりも、ローテーション配備による「半恒久的な」アクセス協定を求めている。一方、日本は、「軸足移動」の停滞を熱心に補完しようとしている。安倍首相は8月のマニラ訪問で、フィリピンに巡視船10隻を供与することを表明したが、これは高圧的主張を強める中国への牽制と見られる。日本は、海洋における領有権問題と海洋政策について、ベトナムやタイを含む関係各国と積極的に政策調整を行っている。
- (5) アメリカの長期な狙いは、ASEAN諸国が一致して、南シナ海における行動規範に調印するよう中国に圧力をかけるように仕向けることである。「軸足移動」を成功させるためには、ワシントンは、東南アジア海域における軍事プレゼンスを維持することが必要であることを認識しなければならない。再均衡化戦略は、軍事プレゼンスの維持を狙いとしたものであり、増大する中国パワーに対するアメリカによる安全の保証を弱めないようにすることである。しかしながら、アメリカは、中国のあからさまな反発を招かないように注意しなければならない。中東やその他の地域での危機対処に当たって、中国の協力が不可欠な場合があるかもしれないからである。「軸足移動」政策は常に、不安定な国際秩序の予測し得ない変動に弄ばれる危険に晒されている。従って、現実的で実際的な目的を追求することが賢明であろう。柔軟性が融通無碍な外交政策の特徴であるとすれば、「軸足移動」政策は結果的には、厳密な軍事的対応策より、政治的、外交的な均衡化措置としての色合いがより強くなっていくかもしれない。

記事参照：Rebalancing the Maritime Pivot to Asia

<http://thediplomat.com/2013/09/17/rebalancing-the-maritime-pivot-to-asia/?all=true>

## 9月17日「ロシアのアジアへの戦略的な『軸足移動』宣言と対中関係—インド人専門家論評」 (South Asia Analysis Group, September 17, 2013)

インドのシンクタンク、South Asia Analysis Groupの顧問、Dr. Subhash Kapilaは、9月17日付けの、“Russia’s Strategic Choices in the Asia Pacific”と題する論説で、ロシアのアジアへの戦略

的な「軸足移動」宣言が信頼できるものになるためには、対中関係を見直す必要があるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) プーチン大統領は2012年9月、ウラジオストックでのAPEC首脳会議で、ロシアのアジアへの戦略的な「軸足移動 (pivot)」を宣言した。筆者は2013年4月、「ロシアのアジアへの戦略的な『軸足移動』は、そのタイミングからも、その裏にある意図から見ても、戦略的なゲームチェンジャーとなるであろう」と指摘したが、宣言から1年、ロシアがアジア太平洋地域のゲームチェンジャーとして台頭してきた兆候は見当たらない。このことは、ロシアのアジア太平洋地域における戦略的選択とロシアがこの不安定な地域で追求しようとする戦略的方向性に対する疑問を提起する。即ち、2008年～2009年以降の南シナ海での中国とベトナム、フィリピンとの軍事的なエスカレーション、また最近の東シナ海における日本と中国の軋轢によって、中国の戦略的イメージが大きく損なわれたという事実、ロシアが気付かなかつたはずがない。中国がもはやアジア太平洋地域の平和と安全の責任ある利害関係者として認識されなくなり、一方で、アジア各国の首都では、「中国の脅威」が現実になりつつあるという認識が強まり、このことが域内各国の戦略計画における重要な要素になっている。
- (2) このような環境下で行われた、最近の中国とロシアの合同海軍演習は、初めて実際の運用ドクトリンに基づいて実施された。この演習は、ロシアが向かおうとしている方向について、アジア太平洋地域の戦略的関心を喚起するものとなった。アジア各国の首都で関心を高めたのは、ロシアがこの高度な中ロ合同演習を通じて、領有権紛争における軍事的威嚇と侵略の主役である中国海軍の戦闘能力の向上に手を貸した、ということである。このことは、ロシアがアジア太平洋地域におけるパワープレイで、アメリカと戦略的に対等であったかつての地位に、そしてそれを回復するための今の地位に相応しい、独自の姿勢と態勢に固執してきた戦略的思考に反するものである。
- (3) 国際関係とパワープレイにおいては、パーセプションが重要である。アジア太平洋諸国が「中国の脅威」を認識する環境下で、ロシアは、中国と同盟関係を強化していくことができるであろうか。ロシアが中国と戦略的な提携を強めることは、中国と領有権問題を抱えているアジア太平洋地域の主要国、インド、日本及びベトナムとの関係においても大きな犠牲を払うことになりかねない。ロシアは、その立ち位置が中国との戦略的な提携によって強く影響されているということを見逃すことができるであろうか。
- (4) ロシアの外交政策にとって、中国との関係強化だけでは、アジア太平洋地域への戦略的「軸足移動」を遂行できないであろう。ロシアは、インドとベトナムとの長年の戦略的連携をテコにする必要がある。ロシアは、ロシアの「中国コネクション」のために停滞したインドとベトナムとの連携を復活させる必要がある。同じように、ロシアは、日本との新たな関係を構築しなければならない。ロシアがアジア太平洋地域において独立した大国として戦略的な責任を果たすためには、東シナ海と南シナ海における領有権紛争に対する明確な態度を示す必要がある。アジア太平洋地域の海洋主権をめぐる紛争に対するロシアの沈黙は、中国を支持することを意味する。ロシアは、こうした対外的な印象を放置できるであろうか。
- (5) 結局、ロシアのアジアへの戦略的な「軸足移動」宣言は、アジア太平洋地域への迅速な戦力投射能力を持った軍事力を極東地域に展開しない限り、無意味なものであろう。ロシアがアジア太平洋地域における対抗勢力 (countervailing power) として登場したとき、初めてこの宣言が信頼できるものとなる。そして、アジア太平洋地域諸国の安全保障の観点からすれば、ロ

シアのパワーが中国を牽制することに使われない限り、ロシアのアジアへの戦略的な「軸足移動」は無意味なものとなろう。この点におけるロシアの戦略的ジレンマは大きいが、中国に対するアジア諸国のパーセプションも考慮することが必要である。これら諸国にとって、「中国の脅威」は現実のものである。従って、ロシアが大規模な軍事演習を通じて中国との軍事的関係を強化することは、例えその狙いが対米考慮にあったとしても、アジア太平洋地域におけるロシアのイメージと立ち位置を改善することにならないであろう。

- (6) アジア太平洋地域においてロシアを待ち受ける厳しい戦略的な選択は、ロシアが中国に対する政策を変えることができるかどうかである。ロシアは、最近の歴史に見られたように、中国がロシアを狙いとしてアメリカとの友好的な関係を目指す「戦略的な転換」を行う可能性を無視できない。また、ロシアは、エリチン時代の外相が宣言したように、ロシアを西欧の「自然の同盟国」とした、自らの大西洋主義への転換の歴史も無視できない。信頼できない中国との連携によっても、また西欧への転換によっても、ロシアの戦略的な未来は保証されない。この相克を克服するのは、「独立したパワー・センター」としてのロシアの外交政策宣言である。ロシアの外交政策の将来は、ロシアがインド、ベトナム両国との戦略的連携を再構築するとともに、日本との新たな戦略的関係を拓くことを選択して、初めて信頼できるものとなろう。そのためには、「中国という重荷（‘China Baggage’）」を捨てなければならない。ロシアにその用意があるであろうか。

記事参照：Russia's Strategic Choices in the Asia Pacific

<http://www.southasiaanalysis.org/node/1356>

### 9月17日「南シナ海問題、協力が先か信頼が先か—ベイトマン論評」(RSIS Commentaries, No. 167, September 17, 2013)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のベイトマン(Sam Bateman)上席研究員は、9月17日付けのRSIS Commentariesに、“Cooperation or Trust: What comes first in the South China Sea?”と題する論説を掲載し、南シナ海問題について明らかに2つの相反する考え方があり、いずれが先か、「鶏と卵」の状況が生まれているとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 海洋信頼醸成措置(a maritime confidence-building measure: MCBM)としての協力が先か、あるいは戦略的信頼が先か、南シナ海問題に「鶏と卵」の状況が生まれている。1つ考え方は、資源管理、海洋科学調査そして海洋環境保護といった問題についての機能別の協力体制がMCBMであり、信頼醸成措置であるとする。一方、もう1つの考え方は、このような機能的な協力体制は戦略的信頼なしには進展しないというものである。この問題の核心は、中国にある。一部の解説者は、まず始めに戦略的信頼がなければ、南シナ海ではMCBMは不可能であるというのが中国の立場である、と主張する。しかし、別の解説者の見解は異なる。中国がASEAN・中国海洋協力基金や、海洋科学調査、環境保護、搜索救難及び海洋における国境を超える犯罪などに関する専門家委員会の設置を提案しているが、これらは事実上、MCBMの提案である、と彼らは見ている。
- (2) 過去10年間の法的拘束力を持つ南シナ海の行動規範(COC)に関する交渉に明らかのように、この交渉では、協力と信頼の順序が逆転している。即ち、南シナ海の行動宣言(DOC)の第6項は、航行、通商の自由とともに、前述の中国の提案にある専門家委員会の検討課題となる諸

活動を規定している。DOC は、領有権紛争の包括的かつ恒久的な解決が見られるまで、関係当事国の協力を求めている。2004年に設置された、DOCの履行に関するASEANと中国の共同作業部会（JWG）は、協力を促進するための措置を検討してきた。しかし、2011年に合意されたDOCの履行に関するガイドラインは、海洋の管理に関する協力には特に言及していない。むしろ、ガイドラインは、MCBMとしてDOCに規定された諸活動を確認しているが、それらの諸活動の内容には触れていない。現在、関係当事国間の交渉の力点は、COCの合意実現にある。報道によれば、COCの草案は、協力の重要性について特に強調されておらず、また可能なMCBMについて明記されてもいないという。こうした「鶏と卵」の状況が存在しているため、南シナ海の海洋生物の保護、漁業資源の管理、海洋における国境を越える犯罪の防止、あるいは海洋とその資源を効果的に管理するために必要な研究などについて、ほとんど何も実施されていない。南シナ海の沿岸国は1982年の国連海洋法条約（UNCLOS）の加盟国であり、その第123条は、こうした諸活動に関して協力することを義務付けている。

- (3) 協力には、義務と必要性が伴う。そして信頼は、協力の前提と見なされるべきではない。協力なしでは、漁業資源は乱獲され、海洋生物は生存を脅かされ、そして南シナ海の大部分の海域は未調査のままとなろう。その結果、沿岸国は、隣接した海域において主権的権利を効果的に行行使するために必要な科学的な知識を欠くことになる。海洋の利用に関する諸問題に対する知識の欠如と海洋における主権的権利の行使の主張は、海洋における協力の妨げになる。沿岸国の管轄権の主張が重複する海域では、海洋管理と資源保護は、各国の国家管轄権だけに基づいては管理できない。海洋秩序の維持と効果的な海洋管理のためには、隣接する国家間の協力が不可欠である。
- (4) このジレンマから抜け出す方法はある。海洋における協力は、信頼と信頼醸成の構築を促すMCBMである。例え、政治レベルでの交渉が合意に至らず、領有権問題が未解決のままでも、南シナ海とその資源を管理するための協力は促進されなければならない。南シナ海とその資源を管理するための協力を促進する上で重要なことは、軍事的信頼醸成措置（CBM）と戦略的信頼とは切り離さなければならないということである。我々は、MCBMとしての海洋における協力と、海洋における事故防止などの軍事的CBMとは、別物として考えなければならない。これらの2つ課題は、異なるフォーラムを通じて前進させることができる。「拡大ASEAN海洋フォーラム（Expanded ASEAN Maritime Forum: EAMF）」は、海洋における協力の方法を検討するのに適している。一方、「ASEAN 拡大国防相会議（ADMM プラス）」は、軍事的活動に関するMCBMを論議することができる。

記事参照：Cooperation or Trust: What comes first in the South China Sea?

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1672013.pdf>

## 4. 海運・造船・港湾

7月8日「船用LNG燃料のみ使用のフェリー、運航船社に引き渡し—ノルウェー」(Maine Log, July 8, 2013)

ノルウェーの Bergen Group Fosen 造船所は7月8日、船用LNG燃料のみを使用するフェリー、MV *Stavangerfjord* を、運航船社の Fjord Line に引き渡した。該船は、全長170メートルで、乗客1,500人、車両600台を積載でき、船用LNG燃料のみを使用する初めての大型フェリーである。該船と更に1隻の姉妹船は当初、重油と船用LNG燃料を併用する仕様であったが、2012年7月にLNGのみを使用するエンジンに変更された。そのため、該船の引き渡しが当初予定より遅れた。該船は、ノルウェーとデンマーク間の航路に投入される。Bergen Group Fosen 造船所と Fjord Line によれば、姉妹船は、「近い将来に」引き渡されることになっている。

記事参照：Fosen shipyard delivers LNG-fueled cruise ferry

[http://www.marinelog.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4311:fosen-shipyard-delivers-lng-fueled-cruise-ferry&catid=1:latest-news&Itemid=195](http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4311:fosen-shipyard-delivers-lng-fueled-cruise-ferry&catid=1:latest-news&Itemid=195)

Photo : MV *Stavangerfjord*;

[http://www.marinelog.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4311:fosen-shipyard-delivers-lng-fueled-cruise-ferry&catid=1:latest-news&Itemid=195](http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4311:fosen-shipyard-delivers-lng-fueled-cruise-ferry&catid=1:latest-news&Itemid=195)

7月9日「マースク、Triple-E シリーズ・コンテナ船 1 番船受領—超大型コンテナ船時代へ」(gCaptain, July 8, 2013)

マースク・ラインの最新コンテナ船、Triple-E シリーズの1番船、MV *Mærsk McKinney Møller* は7月9日、韓国の大宇造船海洋から正式に引き渡される。該船は、1万8,270TEUで、CMA CGMの1万6,400TEUのコンテナ船、MV *Jules Verne* を抜いて、世界最大のコンテナ船となる。マースクは、Triple-E シリーズを20隻発注している。これに対して、中国の中海集装箱運輸(China Shipping Container Lines)とUnited Arab Shipping Companyは、韓国の現代重工業に1万8,400TEUのコンテナ船を各5隻発注しており、2015年に最初の船が引き渡される。

女王の座を巡るゲームの様相だが、英国の Ocean Shipping Consultants の管理部長、Andrew Penfold は、ロイズ船級協会(Lloyd's Register)と共同で実施した研究によれば、最大2万4,000TEUのコンテナ船が建造できない技術的理由は何もない、と語っている。この研究によれば、1万8,000TEU船の1日当たりの運航費は19万7,198米ドルだが、2万2,000TEU船だと22万892ドル、2万4,000TEU船では22万9,693ドルになる。しかしながら、1個TEU当たりで計算すれば、1万8,000TEU船でTEU当たりの1日の運航費は10.96ドル、2万2,000TEU船だと10.04ドル、そして2万4,000TEU船では9.57ドルになる。これに対して、1万2,000TEUでは現在、TEU当たりの1日の運航費は12.43ドルと計算されている。Penfoldは、運航船社が超大型コンテナ船を建造するのはこのためだと指摘している。英国のDrewry Maritime Researchの上席分析者、Neil Davidsonは、次の超大型船が出現するのは時間の問題で、早ければ2018年にも2万2,000TEU級のコンテナ船が運航されるかもしれない、と語っている。

Davidsonによれば、アジア・北欧間の平均的なコンテナ船のサイズは2013年末までには、1万1,300TEUになると見られるが、超大型コンテナ船が導入されれば、8,000TEU級のコンテナ船40

隻をアジア・北欧間から他のルートに配置換えしなければならないであろうという。2012年1月以来、超大型コンテナ船が導入されることになっているアジア・北欧間より、アジア・地中海間、欧州・南米東岸間、アジア・南米東岸間及びアジア・中東間の方が、船のサイズが速いペースで大型化してきた。2013年6月にインドのムンドラ港（Mundra、グラジャート州）に1万3,000TEUコンテナ船が初めて入港したが、現在、中東と地中海海域では1万4,000TEU級が日常的に見られる。米西岸では1万3,000TEU級が入港しており、南米の東西両岸では1万2,500TEUから9,000TEU級が日常的に見られる。

こうした傾向は、世界の港湾・ターミナルに大きな影響を及ぼす。運航ルート上の港湾は、入港経路や錨泊地の浚渫、より長大な埠頭の建設、更にはガントリークレーンの揚程やブーム部のアウトリーチの延伸などを検討しなければならないであろう。既に、一部のターミナル建設計画が再検討を余儀なくされているようである。例えば、オーストラリアのメルボルン港のWebb Dock計画は現在入札段階にあるが、16億豪ドルの費用で水深14メートルの300メートル埠頭を建設する計画で、6,000TEU級コンテナ船を想定している。3年前の計画が、船のサイズの大型化で、現実化する前に、時代遅れになる危険に直面している。

記事参照：Small Ports Feel the Heat from Big Box Ships as Cascade Effect Begins

<http://gcaptain.com/small-ports-feel-heat-ships-cascade/>

See also：Maersk Triple-E – A Detailed Look At The World’s Biggest Ship;

<http://gcaptain.com/maersk-triple-e-detailed/>

#### 【関連記事1】

##### 「マースク、Triple-Eシリーズ・コンテナ船1番船就役」(gCaptain, July 15, 2013)

マースク・ラインの最新コンテナ船、Triple-Eシリーズの1番船、MV *Mærsk McKinney Møller* は7月15日、正式に就役した。該船は、全長400メートル、1万8,270TEUで、現時点では世界最大で、これまで建造されたコンテナ船としても世界最大である。該船は、世界の多くの港湾のガントリークレーンの現有能力が最大積載能力に対応できていないために、平均1万4,000TEU以下の積載で運航されることになろう。マースク・ラインは20隻のTriple-Eシリーズを韓国の大宇造船海洋に発注しているが、これらは、アジアの8カ所：釜山、広東、上海、寧波、塩田、香港、シンガポール及びタンジュン・プレパス（マレーシア）とヨーロッパの6カ所：タンジール（モロッコ）、ロッテルダム、ブレーメン、グダニスク（ポーランド）、オーフス（デンマーク）及びイエーテボリ（スウェーデン）を結んで運航される。

記事参照：World’s Largest Ship Commences Maiden Voyage

<http://gcaptain.com/maersk-mckinney-moller-worlds-largest-ship-departs-on-maiden-voyage/>

Photo：The MV *Mærsk McKinney-Møller*

[http://d32gw8q6pt8twd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2013/07/KR3\\_4466-1024x681.jpg](http://d32gw8q6pt8twd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2013/07/KR3_4466-1024x681.jpg)

**【関連記事 2】**

「デンマーク海軍戦闘艦、世界最大のコンテナ船護衛」(Maritime Executive, August 6, 2013)

NATO 海賊対処部隊、Operation Ocean Shield に属するデンマーク海軍フリゲート、HNLMS *Van Speijk* は、現在世界最大のコンテナ船、MV *Mærsk McKinney -Møller* が 8 月 5 日に海賊多発海域のアデン湾を通航した際、護衛任務を遂行した。該船の運航船社はデンマークのマースク・ラインで、該船は同社の最新コンテナ船、Triple-E シリーズの 1 番船である。

記事参照 : NATO's Ocean Shield Provides Safe Passage to World's Largest Ship

<http://www.maritime-executive.com/article/NATOs-Ocean-Shield-Provides-Safe-Passage-to-Worlds-Largest-Ship-2013-08-06/>

Photo : The Dutch Frigate ensured the safe passage of MV *Mærsk McKinney -Møller*, as it transited the Gulf of Aden on August 5.

<http://www.maritime-executive.com/article/NATOs-Ocean-Shield-Provides-Safe-Passage-to-Worlds-Largest-Ship-2013-08-06/>

**【関連記事 3】**

「マースク Triple-E シリーズ・コンテナ船 1 番船、ロッテルダム到着」(The Loadstar, August 21, 2013)

マースク・ラインの最新コンテナ船、Triple-E シリーズの 1 番船、MV *Mærsk McKinney -Møller* は 8 月 16 日、2,858 個のコンテナを積んで、欧州最大のロッテルダム港に到着し、ヨーロッパに初お目見えした。該船は、全長 400 メートル、1 万 8,270TEU で、現時点では世界最大で、これまで建造されたコンテナ船としても世界最大である。

記事参照 : First Triple-E arrives in Europe: Picture special on the world's largest boxship

<http://theloadstar.co.uk/first-triple-e-arrives-in-europe-picture-special-on-the-worlds-largest-boxship/>

**【関連記事 4】**

「マースク・ライン Triple-E シリーズ・コンテナ船 2 番船、コペンハーゲン到着」(gCaptain, September 24, 2013)

マースク・ラインの最新で世界最大の 1 万 8,270TEU コンテナ船、Triple-E シリーズの 2 番船、MV *Majestic Maersk* は 9 月 22 日、処女航海の途上、コペンハーゲンに到着した。9 月 25 日に同港で、正式な命名式典が実施される。マースク・ラインは、Triple-E シリーズを韓国の大宇造船海洋に 20 隻発注している。なお、3 番船、MV *Mary Maersk* は 9 月 16 日、韓国の釜山を出港し、処女航海に出発した。

記事参照 : World's Largest Ship on Display in Copenhagen

<http://gcaptain.com/worlds-largest-ship-display-in-copenhagen/>

Photo : Majestic Maersk, the second vessel in Maersk Line's new Triple-E class, seen in Copenhagen Monday, September 23, 2013. Image courtesy Jon

<http://cf.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/09/Panorama-1-edited.jpg>



**Coffee Break** 

## 「マースク Triple-E シリーズ・コンテナ船、レゴに」(gCaptain, September 30, 2013)

デンマークの玩具メーカー、[Brickipedia](#) は、2014年1月に、マースク・ラインの世界最大のコンテナ船、Triple-E シリーズのレゴを発売する。ブリックは1,518個で、金色のプロペラ・ブレード、ブリック組み立てのツイン・エンジン、機関室透視窓、脱着可能なライフボート、コンテナ、クレーンアームなどが含まれている。価格は、149.99米ドルである。

記事参照 : [Lego Unveils Maersk Line Triple-E Building Block Kit](#)

<http://gcaptain.com/lego-unveils-maersk-line-triple-e-block-kit/>

Image credit: Lego Group via Facebook

[http://d32gw8q6pt8twd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2013/09/1380250\\_10151700847268403\\_1761508204\\_n.jpg](http://d32gw8q6pt8twd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2013/09/1380250_10151700847268403_1761508204_n.jpg)

Check out the Lego Triple-E designer video below:

<http://gcaptain.com/lego-unveils-maersk-line-triple-e-block-kit/>

## 7月23日「ドイツのコンテナ船運航船社、マレーシアの港を拠点に」(Maritime, Bernama, July 23, 2013)

世界第12位のコンテナ船運航船社、ドイツのHamburg Südのコンテナ船、MV *Cap San Marco* は7月20日、マレーシアのPort KlangのWestports Malaysiaに初めて寄港した。該船は9,600TEUで、Hamburg Südが南アメリカ航路(ASIA2)で運航する8,500TEUから9,600TEUまでの12隻のコンテナ船の1隻である。ASIA2は、Westports Malaysiaを拠点として、南米と極東を結ぶ輸送網の拡大を目指している。Hamburg Südのアジア太平洋地域担当マネージャーは7月23日付けの声明で、「Westports Malaysiaを拠点とするASIA2は、南米と極東の主要市場を最適の輸送時間で結ぶことができる」と述べている。これに対して、Westports MalaysiaのCEOは、該船の寄港をHamburg Südとの長期的なパートナーシップの始まりを画する出来事とし、「我々は、同社がWestports Malaysiaにおけるプレゼンスを拡大できるよう、継続的な支援を提供していく」と語った。現在、Westports Malaysiaは拡張中で、完成すれば、同港の処理能力は950万TEUから1,100万TEUになる。全長600メートルの新埠頭、Container Terminal 7 (CT7)は、現在運行中のコンテナ船では世界最大の1万8,000TEU級のコンテナ船の寄港が可能になる。

記事参照 : [World's 12th Largest Container Carrier Hamburg Süd Calling Westports Home](#)

<http://maritime.bernama.com/news.php?id=965064&lang=en>

Photo : MV *Cap San Marco* (9,600 TEU) called at Westports Malaysia for the first time on 20th July.

<http://maritime.bernama.com/news.php?id=965064&lang=en>

## 8月6日「新コロポ港、運用開始—スリランカ」(International Business Times, August 5, and Marine Link.com, August 7, 2013)

スリランカが南アジアにおける海運のリーディング・ハブを目指して拡張工事を進めてきた、コロポ港が8月6日、ラージャパクサ大統領が出席して、新たに開業した。新港は、新防波堤と深水係船域に加え、3本の近代的なターミナルの内、最初の1本が開業し、最新世代の超大型コンテナ船、1万8,000TEU級のコンテナ船の受入が可能で、域内の他の港湾に貨物を迅速かつより高い費用効率で転送する施設を備えている。このプロジェクトは官民パートナーシップ (PPP) 方式で実施され、

アジア開発銀行がインフラ建設に3億ドルを融資した。年間80万TEUの処理能力を持つ400メートルの最初のターミナルは8月6日から運用を開始したが、残りの東西2本のターミナルは現在計画段階で、3本が完成すれば、現有能力に新たに年間720万TEUの処理能力が加わることになる。

中国は、香港拠点の国営企業、招商局國際有限公司が、この拡張工事資金25億ドルの85%に当たる資金を投資しており、Colombo International Container Terminal (CICT) を今後35年間にわたって運営し、その後はスリランカ国営のSri Lanka Ports Authority (SLPA) に引き継がれる。

記事参照：China Secures Key Maritime Supply Route With Mega Port Project in Sri Lanka

<http://www.ibtimes.co.uk/articles/496909/20130805/sri-lanka-colombo-china-500m-container-terminal.htm>

Sri Lanka's Colombo Port Expanded

<http://www.marinelink.com/news/expanded-colombo-lankas357368.aspx>

### 【関連記事】

#### 「インドの港湾整備計画、コロombo新港の脅威に」(Cargonews Asia, September 16, 2013)

インド政府は、2012年から12カ年計画で、113億米ドルを投じて、主要港の開発改修計画を進めている。計画では、2つの新港が建設される。1つは西ベンガルのコルカタの南方80キロのサガール島(Sagar Island)に、もう1つはアンドラプラデーシュ州に建設され、建設費はそれぞれ12億8,000万ドルである。インドの港湾設備への慢性的な投資不足のために、現在、インドのコンテナ貨物の13%強がコロombo港を経由している。香港拠点の中国国営企業、招商局國際有限公司は、コロombo港のコンテナターミナル新港の建設経費の85%を投資し、Colombo International Container Terminal (CICT) を運営する。インドの港湾建設計画は、コロomboとその他の港湾を含む、スリランカの海運ハブとしての地位にとって、大きな脅威となる。スリランカのシンクタンク、Pathfinder Foundationによれば、コロombo港は、インド仕向け貨物の損失を補うために、中継貨物の取扱料を値下げせざるを得ないであろうという。コロombo港の2012年のコンテナ取扱量は419万TEUで、スリランカと中国間の貿易量が対前年比19%も増加したにもかかわらず、2011年の426万TEUに比して減少している。中継貨物の取扱量が対前年比2%減少したのが主な原因で、インドと中国間の貿易量が312万TEUから310万TEUに減少した。招商局國際有限公司は、同港は南アジアで最先端の国際海運の中継ハブであり、世界最大の1万8,000TEU級のコンテナ船の受入が可能であることから、CICTはこうした事態を上手く乗り切れる、と語っている。同会社は、コロombo港の取り扱い貨物の約70%が国際中継貨物であり、同港は特にインド亜大陸と東アフリカの市場にとって、中継ハブ港としての立地に恵まれている、と指摘している。

記事参照：India port plan threat to new Chinese terminal

[http://www.cargonewsasia.com/\(F\(P\\_EuFhIPKaXNqUvDEW9IitsVvM\\_DR5s97lpDG0nURMZtcXhMZJ9miCw55VyysMmuPthAbQ-lhNEB3nfm3RVmi98xLv5i0LhY2kbCLLzhBAA1\)\)/secured/article.aspx?id=3&article=31769](http://www.cargonewsasia.com/(F(P_EuFhIPKaXNqUvDEW9IitsVvM_DR5s97lpDG0nURMZtcXhMZJ9miCw55VyysMmuPthAbQ-lhNEB3nfm3RVmi98xLv5i0LhY2kbCLLzhBAA1))/secured/article.aspx?id=3&article=31769)

Map : China's string of pearls encircling the Indian sub-continent – Chittagong in Bangladesh, Kyaukpyu in Myanmar, Colombo and Hambantota in Sri Lanka, Gwadar in Pakistan and Bagamoyo in Tanzania

<http://www.cargonewsasia.com/eCargonewsAsia/photo/2013-09-16/image/pic2013-09-16i31769p7536.jpg>

8月28日「世界のコンテナターミナル運営会社、トップテン」(World Maritime News.com, August 28, 2013)

英国の海事調査機関、Drewry が発表した、Annual Review of Global Container Terminals Operators によれば、世界のコンテナターミナル運営会社のトップテンは以下の通り。

	Operator	TEU (100 万)	World Share (%)
1	PSA International (シンガポール)	50.9	8.2%
2	Hutchison Port Holdings (英国)	44.8	7.2%
3	APM Terminals (オランダ)	33.7	5.4%
4	DP World (ドバイ)	33.4	5.4%
5	COSCO Group (中国)	17.0	2.7%
6	Terminal Investment Limited (TIL) (オランダ)	13.5	2.2%
7	China Shipping Terminal Development (中国)	8.8	1.4%
8	Hanjin (韓国)	7.8	1.3%
9	Evergreen (台湾)	7.5	1.2%
10	Eurogate (デンマーク)	6.5	1.0%

記事参照 : Drewry's Top Ten Global Terminal Operators

<http://worldmaritimenews.com/archives/92138/drewrys-top-ten-global-terminal-operators/>

8月29日「UASC、現代重工に超大型コンテナ船発注」(gCaptain, Reuters, August 29, 2013)

United Arab Shipping Company (UASC) は8月29日、韓国の現代重工に対して、総額20億米ドルを超える金額で超大型コンテナ船を発注した、と発表した。それによれば、UASC は、1万8,000TEU級5隻と1万4,000TEU級5隻を現代重工で建造する。引き渡しは、2014年後半からを予定している。更に、UASC は、1万8,000TEU級1隻と1万4,000TEU級6隻の追加購入オプションを持ち、これらは総額に含まれているという。UASC は1976年に、バーレーン、イラク、クウェート、カタール、サウジアラビア及びアラブ首長国連邦の各国政府出資で設立された船社である。

記事参照 : Hyundai Heavy to Build 18,000 TEU Containerships for UASC

<http://gcaptain.com/hyundai-heavy-industries-wins-2-billion-order-for-18000-teu-containerhsips/>

9月3日「川崎汽船、次世代自動車専用船4隻建造」(Marine Log, September 3, 2013, and 川崎汽船、ニュースリリース、2013年9月3日)

川崎汽船は9月3日、次世代自動車専用船4隻を建造すると発表した。同社によれば、新来島どっく及びジャパンマリンユナイテッドで各2隻建造され、2015年度に竣工予定である。新型船は、受け入れの港湾能力を考慮して、全長を200メートル以内に抑えられる一方で、全幅は37～38メートルまで拡張されており、これまでの自動車専用船としては最大幅となっている。乗用車換算約7,500台の積載能力を持つ。また、新型船は、風圧抵抗減衰技術や省エネ機器を採用しており、船外ランプや艙内の荷役設備も工夫され、自動車に加えて、その他のRORO貨物も積載できる。

記事参照 : "K" Line orders widest car carriers ever built

[http://www.marinelog.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4594:qkq-line-orders-widest-car-carriers-ever-built&catid=1:latest-news&Itemid=195](http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4594:qkq-line-orders-widest-car-carriers-ever-built&catid=1:latest-news&Itemid=195)

川崎汽船、ニュースリリース :

[http://www.kline.co.jp/news/detail/1198726\\_1454.html](http://www.kline.co.jp/news/detail/1198726_1454.html)

### 9月26日「パナマ運河庁、北朝鮮船に罰金」(gCaptain, Reuters, September 26, 2013)

パナマ運河庁は9月26日、キューバ製武器の密輸容疑で7月に拘束した北朝鮮船、「清川江」に対して、最高100万米ドルの罰金を課した。運河庁長官によれば、この罰金は積載貨物を正確に申告しなかったこと、そしてその結果、運河と作業員を危険に曝したことに対するもので、また「最高」とは今後の交渉の余地があることを示唆しているという。平壤は「外交手段」による解決を求めているが、該船と35人の乗組員は依然、パナマの大西洋側で拘束されたままである。該船の船主はまた、運河を通航する前に、65万ドルの保証金を支払わなければならない。武器の密輸については、キューバは、北朝鮮で修理しその後キューバに戻されることになっていた、2機のMiG戦闘機と15基のMiG戦闘機エンジンを含む、240トンの「旧式武器」を北朝鮮に売却したことを認めた。

記事参照 : North Korean Shipowner Fined By Panama Canal Authority

<http://gcaptain.com/north-korean-shipowner-fined-panama/>

### 9月30日「パナマ運河拡張、LPGタンカー・ブームの終わりの始まり？」(gCaptain, Bloomberg, September 30, 2013)

オスロのシップブローカー、Joachim Grieg & Co.によれば、パナマ運河が拡張されれば、輸送航路が大幅に短縮されることから、アメリカからアジア諸国向けのLPG価格が安くなり、また大型タンカーによる輸送が可能になり、LPGタンカー需要も低下すると見られる。パナマ運河の拡張は2015年には完了し、その結果、アメリカからアジアへのVLGCの航行日数は、アフリカ周りの42日から25日に短縮される。一方で、現在VLGCの新造隻数は、2008年以来最大となっている。

パナマ運河庁の9月10日付HPによれば、拡張工事は64%完成しており、完了すれば、長さが現在の965フィートから最大1,200フィートまで、船幅が106フィートから最大160フィートまでの船舶が通航可能となる。現在は、世界で運航中の154隻のVLGCの内、7隻しか通航できない。一方、現在、2015年までに合計で190万立米の輸送能力を持つ、23隻のVLGCが建造中で、これによって2015年までに輸送能力が15%増え、1,500万立米になると見られる。アメリカからのアジア向けLPGの輸出は、2012年には前年比5%増の1,960万立米となり、2013年は5月の段階で1,050万立米となっており、少なくとも1981年以来最大の年間輸出力になると見られている。

記事参照 : Expanded Canal Could Mark the Beginning of the End for the Booming LPG Sector

<http://gcaptain.com/expanded-panama-canal-lpg-shipping-sector/>

## 5. 海洋資源・エネルギー・環境・その他

### 7月3日「ベトナム国営石油、ジャッキアップ式リグ発注」(Marine Log, July 3, 2013)

ベトナム国営石油、PetroVietnam 傘下の PV Drilling Overseas (PVDO) は7月3日、シンガポールの Keppel FELS 社に、KFELS B Class ジャッキアップ式リグを発注した。費用は約2億1,000万米ドルである。KFELS B Class ジャッキアップ式リグは、3万フィートまで掘削可能で、操業可能水深は400フィート、最大150人までの要員を収容できる。Keppel FELS 社によれば、2000年以来、45基の KFELS B Class ジャッキアップ式リグを発注元に引き渡しており、更に19基の発注を受けている。PVDO の発注は19番目だが、2015年第1四半期までに引き渡されるという。PVDO のドン会長は、「我々は、オフショア・リグの需要の高まりに対応するつもりであり、早期に高性能リグを取得できることを喜んでいる。ベトナムの海洋掘削を加速させるために、これは、我々の現有リグを増強するための重要な措置である」と語っている。

記事参照：PetroVietnam unit orders jack-up at Keppel FELS

[http://www.marinelog.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4298:petrovietnam-unit-orders-jack-up-at-keppel-fels&catid=1:latest-news&Itemid=195](http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4298:petrovietnam-unit-orders-jack-up-at-keppel-fels&catid=1:latest-news&Itemid=195)

Photo : KFELS B Class jack-up rig

<http://static.worldmaritimenews.com/wp-content/uploads/2012/10/Keppel-FELS-Delivers-KFELS-B-Class-Jack-Up-Rig-to-Safin.jpg>

### 7月12日「ベトナム、インドによる自国沖合での石油開発を望む」(TNN, July 12, 2013)

ベトナムは、自国の EEZ 内におけるインドによる石油資源の開発生産を強く望んでいる。インドで開催された第15回合同閣僚会議で、両国は7月12日、インドがベトナムに対して1,950万米ドルの借款を供与することに合意した。会議終了後、ベトナムのミン外相は、両国が南シナ海・東シナ海情勢について話し合い、公海における航行の自由に関する国連海洋法条約の規定が尊重されなければならないことで合意した、と語った。ミン外相は、南シナ海・東シナ海に面する全ての沿岸国は EEZ を設定する権利を有しており、従って、「インドは、ベトナムの EEZ 内において石油資源の開発生産を進めることができる」ことを両国間で再確認した、と強調した。インドのクルシード外相は、インドは引き続き、資源開発分野におけるベトナムとの2国間協力関係を維持していくが、これらはインドの民間企業による商業ベースの事業である、と述べた。

記事参照：Vietnam backs India's oil 'exploration' work

<http://timesofindia.indiatimes.com/india/Vietnam-backs-Indias-oil-exploration-work/articleshow/21027266.cms>

### 7月17日「中国、東シナ海でのガス田開発に50億米ドル投入」(Reuters, Jul 17, 2013)

中国海洋石油総公司 (CNOOC) は、東シナ海で7カ所の新しいガス田開発を望んでいる。このガス田開発は、日本が権利を主張している海域の真下にある天然ガスを吸い上げてしまう可能性があるため、日中間の緊張をさらに高めるかもしれない。このプロジェクトに直接かかわっている CNOOC の幹部がロイター通信に語ったところによれば、CNOOC は近々、Huangyan II と Pingbei の計7カ所のガス田開発計画に国家承認を申請する。承認されれば、既に開発中の Huangyan I の2カ所に

加えて、Huangyan プロジェクトは9カ所になる。Huangyan プロジェクトの経費は、現在中国の造船所で建造中の11基の生産プラントホームを含め、300億元（49億米ドル）以上になると見られる。もし承認されたとしても、新しい7カ所のガス田は中国の天然ガス生産を飛躍的に増大させるわけではない。中国の地質学者は、東シナ海の天然ガスの埋蔵量は小さく、分散していると語っている。

記事参照：Exclusive: China in \$5 billion drive to develop disputed East China Sea gas

<http://www.reuters.com/article/2013/07/17/us-cnooc-eastchinasea-idUSBRE96G0BA20130717>

### 8月30日「中国海洋石油、2013年上半期の実績発表」(RIGZONE, August 30, 2013)

中国海洋石油総公司（CNOOC）が最近公表した2013年上半期の実績によれば、CNOOCは上半期に、約1万5,000平方キロの2次元探査データと9,500平方キロの3次元探査データを収集し、この間、中国沿岸沖で48本の試掘井を掘削し、渤海湾と南シナ海西部で7本が新発見に繋がり、18本の評価井を掘削した。

CNOOC Updates on Upstream Operations off China

[http://www.rigzone.com/news/oil\\_gas/a/128754/CNOOC\\_Updates\\_on\\_Upstream\\_Operations\\_off\\_China](http://www.rigzone.com/news/oil_gas/a/128754/CNOOC_Updates_on_Upstream_Operations_off_China)

### 9月6日「地球最大の火山発見、太平洋の海底」(gCaptain, September 6, 2013)

米ヒューストン大の研究チームはこのほど、日本の東方約1,600キロの太平洋の海底、約1億3,000～1億4,500万年前に形成されたシャツキー海台（Shatsky Rise）に、単独の火山活動で形成されたものでは地球最大の火山があるのを発見した。この火山はTamu Massifと命名され、その面積は米ニューメキシコ州にほぼ相当する約20万平方キロで、太陽系最大とされる火星の火山に匹敵する規模である。水深約6,400メートルの海底から2,000メートル程度盛り上がった状態になっている。この火山は数百万年間、活動が止まっており、噴火の心配はないという。この火山の発見は厳密には最初ではなく、約20年前から存在が知られていたが、単独の火山か、あるいは一連の火山活動によって形成されたものかは不明であった。

記事参照：Research Vessel Aids in Discovery of World's Largest Volcano

<http://gcaptain.com/research-vessel-aids-in-discovery-of-worlds-largest-volcano/>

Photo：3D plot of the topography of Tamu Massif

<http://d32gw8q6pt8twd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2013/09/Sager-Tamu-Massif.jpeg>

### 9月17日「気候変動、海洋生物に影響」(The Ecologist, September 17, 2013)

地球温暖化の影響により、生存が脅かされている生物が増えている。最近では、従来まで注目されていなかった海洋生物においても一般的でかつ広範囲の種が直面している脅威が明らかになりつつなる。地球の表面積の71%を占めるにもかかわらず、海洋における気候変動の影響に関する知識は、陸域生態系に比べて制限されたものであった。

オーストラリア、イギリス、アメリカ、カナダ、ヨーロッパ及び南アフリカの科学者が参加した研究チームは、気候変動がもたらした海洋生物の変化を追跡する研究を実施し、その調査結果を発表した。先行研究の多くは、特定の場所または分類群を特定したものであったが、今回の研究チームは、

世界中の海洋生物の多数の種を対象とする調査を実施した。研究チームは、地域や地球規模の気候変動が主な原因であると考えられた先行研究の文献（857種に対する208の研究）から1,735の海洋生物学的な反応に関するデータベースを集積した。平均40年間の永続的な観測から得られた世界の海洋からのデータは、分布と生物季節学の変化（例えば繁殖行動のタイミング）を推定するために分析された。その結果、世界の海洋で観察された生物の83%が気候変動の影響が予想される傾向が見られた。研究チームによれば、温度上昇と温室効果ガスが明確にリンクされている同じ期間において、グローバルな変化の一貫性が見られたのは、気候変動がもたらした海洋生態系の変化を説明する強力な証拠であるという。

海洋生物の分布においては、予想以上の急速な変化が見られた。植物プランクトン、硬骨魚と無脊椎動物の動物プランクトンなどの遊動遠洋生物について、最も迅速な拡散が発見された。多くの海洋生物は、浮遊する卵や幼虫の状態ですぐに分散させることができる。また海洋生態系における第一次生産者である植物プランクトンは、非常に短い世代時間（数時間また、数週間）を持っているため、その集団は環境条件の変化に速やかに反応するという。

海洋は、気候変動による温度上昇の80%以上を吸収し、地表水や地上の空気より3倍遅く温めている。このような海洋の特徴が、海洋生物が気候変動により敏感に反応する原因となっているかに思われる。このような海洋生態系の変化は、人間にも影響をもたらす。温室効果ガスを削減する必要と同時に、避けられない変化に対応するための準備も求められる。今回の研究から得られた発見は、気候変動に関する政府間パネル（IPCC）が2014年に公開する予定であり、また国連のための第5次評価報告書の一部に盛り込まれる予定である。

記事参照：Climate change impacts on marine life

[http://www.theecologist.org/News/news\\_analysis/2084015/climate\\_change\\_impacts\\_on\\_marine\\_life.html](http://www.theecologist.org/News/news_analysis/2084015/climate_change_impacts_on_marine_life.html)

9月25日「中国海洋石油、LNG受け入れ能力強化へ」（Rigzone.com, Reuters, September 25, 2013）

中国海洋石油総公司（CNOOC）の幹部が9月25日に明らかにしたところによれば、CNOOCは、2015年までにLNG受け入れターミナルを5カ所新設し、現在の4カ所、受け入れ能力、年間1,870万トンから、3,500万～4,000万トンに倍増する計画である。中国は、世界最大のエネルギー消費国として、石炭による排気ガスを削減するとともに、輸入石油への依存を減らすために、エネルギー消費に占めるLNGの比率を、2015年までに現在の5%から8%に増やすことを目指している。CNOOCは、2013年末までに、天津の浮体式貯蔵再ガス化設備（Floating Storage Regasification Unit: FSRU）と珠海の通常ターミナルを稼働させる。他の3カ所のターミナルも既に建設中である。

記事参照：China's CNOOC Plans to Double LNG Import Capacity by 2015

[http://www.rigzone.com/news/oil\\_gas/a/129229/Chinas\\_CNOOC\\_Plans\\_to\\_Double\\_LNG\\_Import\\_Capacity\\_by\\_2015](http://www.rigzone.com/news/oil_gas/a/129229/Chinas_CNOOC_Plans_to_Double_LNG_Import_Capacity_by_2015)

## 6. 北極海関連事象

### 6-1 主要事象

7月12日「中国の北極評議会へのオブザーバー参加、その意義」(China Brief, The Jamestown Foundation, July 12, 2013)

米陸軍大学戦略研究所(The Strategic Studies Institute of the U.S. Army War College)のブランク(Dr. Stephen Blank)教授は、7月12日付けのWeb誌、China Briefに、“Exploring the Significance of China’s Membership on the Arctic Council”と題する論説を寄稿し、中国の北極海政策の行方について、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極評議会にて中国を始めとするアジア諸国のオブザーバー資格が承認されたことは、北極圏とアジアの双方にとって画期的である。今回の決定により、北極海問題に対するアジアの意見がより大きく反映されることが期待される。実際に、中国の船社は2013年夏季に、北極海を利用する中国初の商業航海を計画している。北極における中国の関心の高まりは、長年続いて来た。2012年には、中国の砕氷船、「雪龍」がアイスランドから北極点を通りベーリング海峡に抜ける北極海航路を利用する中国初の航海を行った。この航海が契機となって、中国当局は2020年までに、中国の主としてコンテナ輸送による国際海運貿易のほぼ5~15%の貨物(12万5,000~37万5,000トン)が北極航路経由になると予想した。
- (2) しかしながら、中国だけが、北極評議会のオブザーバーになることで、経済、貿易及び商業的利益を追求しているわけではない。他のアジア諸国も、商業、貿易面での利益と豊かなエネルギー資源へのアクセスを求めている。インドは、エネルギー資源の輸入依存度が飛躍的に高まると予測され、エネルギー資源の供給先の多角化を図っており、その供給先には、ロシアの北極圏、極東ロシア、米太平洋沿岸及び南シナ海の資源が含まれ、これら地域からの資源輸入は航行の自由に大きく依存する。そのためには、日本との協力の拡大とともに、中国のある種の了解が必要となろう。北極海と北太平洋におけるインドの関心は、サハリンのエネルギー資源の確保をめぐるロシアとの協力に限られたものではない。国連安保理事会の常任理事国入りを目指す積極的な外交展開がその背景にある。また、これは、北極海へのプレゼンス拡大に努める中国を意識したものである。純粋な商業的利益の追求とは別に、伝統的な地政学的観点から、中国を牽制するための北極海政策が読み取れる。
- (3) 中国は、北極海をめぐる境界画定問題に対して、発言権を要求するための足場として、北極評議会を利用すると見られる。オブザーバーになる前には、中国は、北極海において如何なる国も主権を有しないと主張し、ロシアの領有権主張を批難した。北極評議会に参加するに当たり、中国は、このような立場を撤回し、全ての沿岸国の領有権主張を尊重するが、最終決定は将来に委ねることを受け入れた。こうした立場は、尖閣諸島と南シナ海において「核心利益」と主権を強固に主張するのとは対照的である。実際、北京としては、北極海については、こうした立場以外に選択肢がない。しかしながら、中国は最近、自らを「北極海近傍国家(a “near-Arctic state”）」とか「北極海利害関係国(an “Arctic stakeholder”）」と称している。
- (4) 中国の一部の軍事専門家らは、北極海を支配することが世界の軍事情勢を左右する拠点を支配することであると見なしている。このような観点が中国の戦略的思考を特徴付けるとすれば、



北極海の領土・領海の境界画定問題が北京にとっても重要な意味を持つことになる。北極海を巡る戦略的抗争の激化は、軽視されるべきではない。北極海には膨大な資源がある。ロシアは、北極海における軍事力強化に着手し始めた。ヨーロッパ諸国や NATO 加盟国、更にはカナダそして恐らくアメリカも、ロシアに追随するであろう。少なくとも、ヨーロッパでは、北極海の軍事化や無統制な商業的資源開発と、北極海の利用に対するより熟慮された国際的アプローチとの間に、明らかな抗争がある。中国は、他のアジアの4カ国と共に、こうした抗争に正式に参画を求められた。中国は既にそれに参画しており、熱心に参画し続けるであろう。中国の政策がどちらの方向に行くかは、今後に待たなければならない。

記事参照：Exploring the Significance of China's Membership on the Arctic Council

[http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=41121&tx\\_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=e99cd15e71f332d3994f49ed711c3e67#.UfNFKR-CjIU](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=41121&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=e99cd15e71f332d3994f49ed711c3e67#.UfNFKR-CjIU)

### 7月23日「米沿岸警備隊、北極海における任務に対応」(Military.com, July 23, 2013)

米沿岸警備隊は、北極海の安全と安定を維持する連邦主管官庁として、北極海の安全保障と環境保護に関わる任務を遂行する。沿岸警備隊は、ノーススロップとバローで行われた Arctic Shield 2012 作戦の成功を受けて、2013年は西アラスカとベーリング海峡を中心とする Arctic Shield 2013 を実施する。2013年の作戦は、哨戒活動、他省庁・機関等との連携、そして能力評価の3つの側面にわたって実施される。Arctic Shield 2013の一環として、コツェビューに前進作戦基地が7月12日に設置された。同基地は、西アラスカとベーリング海峡の海上哨戒活動の増加が予想されるために、設置された。コツェビューにはアラスカ州兵の大きな格納施設があり、沿岸警備隊は同施設を共用する。同基地に前方展開する沿岸警備隊員は、捜索救助、海洋法令執行任務及び本土防衛任務を遂行するとともに、Arctic Shield 2013にも参加することになっている。Arctic Shieldにおける他省庁・機関等との連携については、北極海における沿岸警備隊の継続的なプレゼンスについて協議するとともに、増加しつつある北極海における船舶航行に関する相互に関心のある諸問題に対処するために、ノームとコツェビューの地方政府と部族関係者間の地域レベルの協議を続けてきた。沿岸警備隊巡視船、USCGC *SPAR* は、アラスカ州環境保全庁やカナダの沿岸警備隊との協力を強化している。米沿岸警備隊の歴史で初めて、北極海の環境下での能力評価のために、巡視船、USCGC *Naushon* が北極海に展開した。同船は、ベーリング海、ベーリング海峡、コツェビュー及びノートンサウンドにおいて、海洋法令執行任務と漁業監視パトロールを実施している。*National Security* 級巡視船1隻も、各種任務を遂行する指揮統制プラットフォームとして派遣される。第17沿岸警備管区司令官によれば、沿岸警備隊は、当該地域において砕氷船、USCGC *Healy* と USCGC *Polar Star* を含む複数の沿岸警備艇を配備しており、USCGC *Healy* は、科学調査任務を遂行するとともに、装備品を評価する沿岸警備隊調査開発センターとも協力している。

記事参照：Coast Guard Meets Arctic Missions

<http://www.military.com/daily-news/2013/07/23/coast-guard-meets-arctic-missions.html?comp=7000023468292&rank=2>

## 【関連記事】

「米沿岸警備隊、北極海で漏洩石油探知・回収技術の実験を計画」(The Maritime Executive, August 13, 2013)

米沿岸警備隊研究開発センター (RDC) は、北極演習、Operation Arctic Shield 2013 の一環として、北極海での漏洩石油を探知し、回収する技術の実験を計画している。RDC に率いられた各省庁からの技術者と研究者からなるチームは 9 月に、砕氷巡視船、USCGC *Healy* に乗船して、各種の無人空中監視システム (UAS)、無人水中システム (UUV)、及び遠隔操作システム (ROV) の漏洩石油探知・回収能力をテストする。チームはまた、沿岸警備隊のその他の任務に対する UAS の支援能力もテストする。USCG *Healy* は、2000 年に就役した最も新しい大型極地砕氷巡視船で、各種の科学調査を行うことができる。

記事参照 : U.S. Coast Guard to Test Oil Spill Technologies in Arctic

<http://www.maritime-executive.com/article/US-Coast-Guard-to-Test-Oil-Spill-Technologies-in-Arctic-2013-08-13/>

7 月 24 日「北極海の海氷融解、『世界経済に対する時限爆弾』に」(CBC News, July 24, 2013)

北極圏の温暖化は、「世界経済に対する時限爆弾」になりつつある。ヨーロッパの経済学者と科学者らの研究によれば、今後 10 年あるいはそれ以上の期間、北極海の海氷の急速な融解による経済コストは 60 兆ドル以上になるであろうという。この数値は 2012 年の世界経済全体の規模、70 兆ドルに迫る数字で、長年にわたって温室効果ガスの排出を低減させるための世界的な効果的な計画がない場合の数値である。夏季の北極海における海氷の著しい消失は、気候変化の加速と、夏季に温められる沖合のメタンガス放出に膨大な影響を及ぼしている。研究グループによれば、膨大なメタンガスの放出は、世界経済や社会にも大きな影響を及ぼす。北極海における氷の減少は、北極海航路の利用と資源開発の面から、経済的な利益をもたらすと見られてきた。しかし研究グループによれば、経済的な利益を遥かに上回る費用が生じるという。研究グループが科学誌、*The Nature* に掲載した論文によれば、東シベリア海海底の永久凍土層の融解によって、今後 10 年間に 500 億トンのメタンガスが放出された場合、世界各地での洪水、干ばつ、異常気象等により 60 兆ドルの経済的損失が生じるという。これは、陸地の永久凍土層の温室効果ガスを計算に入れていない。全体的損失の 80% は、自然災害対処のインフラが不十分な開発途上国を直撃すると見られる。

記事参照 : Melting Arctic ice called 'economic time bomb'

<http://www.cbc.ca/news/business/story/2013/07/24/business-arctic-melting-cost.html>

7 月 24 日「北極点の海氷融解、『湖』に」(The Atlantic Wire, July 24, 2013)

カナダの William Wolfe-Wylie of Canada.com によれば、北極点の海氷が今夏も融解し、「湖」になっている。この湖は "Lake North Pole" と呼ばれ、今や年次現象になっているという。この「湖」は、極点周辺の海洋からしみ出た水たまりではなく、海面下の海洋の薄くなりつつある層が融解してできたもので、「この湖は浅く、冷たいが、湖そのものである」という。7 月の北極海の温度は平年より摂氏 1~3 度高かったことから、この湖は 7 月 13 日から姿を見せ始めた。

記事参照 : The North Pole Has Melted, Again.

<http://www.theatlanticwire.com/global/2013/07/north-pole-has-melted-lake/67577/#.UfJm3nJHMiM.email>

See also video: <http://grist.org/news/watch-the-arctic-thaw-in-video-and-graph-form>

### 7月24日「北極における中国とインドの抗争」(Foreign Policy Journal, July 24, 2013)

衝突することになるのか、あるいは協力し合うことになるか、北極海における中国とインドの動向は、注目に値する。両国は5月15日、北極評議会の常任オブザーバーの地位を得た。エネルギー資源を必要としているインドと中国が北極評議会に足場を築こうとするのは、自然なことである。オブザーバー国は、議決権をもたないが、会議に参加して自らの政策について発信することができる。

中国の北極への関心は、科学的調査、天然資源、航路、漁業、地政学的なパワーなどによって動機付けられている。中国は経済発展に必要なエネルギー資源の60%を輸入に頼っており、北極海のエネルギー資源への関心が高い。中国の漁業にとっても、氷が解けた後の北極海は豊富な漁場となる。ロッテルダムから上海まで、バレンツ海とロシアの領海を通る航路は、地中海とスエズ運河を通るよりも大きく距離を短縮する。これは燃料費や乗組員のコストを削減し、マラッカ海峡やアデン湾の海賊からの危険を避けることもできる。北極海沿岸国では、特にアイスランドが中国を信頼できるパートナーと見ている。アイスランドは、2008年に銀行破綻の危機に直面した際、中国によって救われた。それ以来の関係である。またデンマークも、中国を「北極海に正当な経済的科学的関心を有する国」として、北極評議会の正規メンバーになることに好意的である。他のノルディック諸国も中国を正規メンバーとすることを検討中である。

一方、インドの北極に関する公式な立場は、科学的なものである。しかし、インドも、エネルギー供給源の多様化を図る選択肢の1つとして北極を見ている。地政学的に見れば、北極周辺の人口の半分を占めるロシアとの協力が最も適している。しかしインドがロシアと協力するには、ロモノソフ・メンデレーエフ海嶺がシベリアから延びる大陸棚の一部であるとのロシアの主張を、インドが明確に支持する必要がある。インドとノルディック諸国との関係は、中国よりもはるかに遅れている。

記事参照：India and China in the Arctic

<http://www.foreignpolicyjournal.com/2013/07/24/india-and-china-in-the-arctic/>

### 7月25日「韓国、北極総合政策推進計画を発表」(韓国海洋水産部発表、2013年7月25日)

韓国海洋水産部は7月25日、関係省庁合同で「北極総合政策推進計画」を策定した。韓国政府は、5月の北極評議会オブザーバー承認を契機に、「持続可能な北極の未来を開く極地先導国家」というビジョンを設定し、①北極パートナーシップの構築、②科学研究の強化、③北極新産業の創出という3つの政策目標を提示した。また、政策目標を果たすための4つの政策課題を定めた。尹珍淑海洋水産部長官は、沿岸国の排他的権利が認められる北極海においては、沿岸国との協力が必須であると強調しながら、同計画に基づいた政府全体レベルの北極政策の推進を言明した。

同計画の4大推進課題は以下のものである。

- ①北極ネットワークの構築のための「国際協力」を強化する。
- ②北極での科学研究活動を強化する。
- ③北極ビジネスモデルを発掘する。
- ④北極政策の法的・制度的な基盤を拡充する。

記事参照：<http://www.mof.go.kr/cop/bbs/selectBoardArticle.do>

**【関連記事】****「韓国、北極海における多国間協力推進」(Yonhap News Agency, July 24, 2013)**

韓国海洋水産部は7月24日、北極海における多国間協力を推進する方策を明らかにした。南極とは異なり、沿岸諸国の排他的権利が認められる北極海では、沿岸国との協力が核心的な課題であると、尹珍淑海洋水産部長官は述べた。5月に北極評議会のオブザーバーとして承認された韓国は、世界の気候変化が朝鮮半島へもたらす影響を観察するため、北極海における研究活動を強化している。韓国は、ノルウェーのニーオルスンに位置する北極研究施設、茶山基地を中心とした研究活動を拡大しつつある。また、研究活動と北極海でのプレゼンスを強化するために、2010年に進水した韓国初の砕氷船「アラオン号」に続く2隻目の砕氷船の建造を推進する。研究活動の強化に加えて、韓国政府は、北極海を利用する商業利益を探索し、拡大する方針である。8月に韓国の海運会社は、北極海航路を利用してヨーロッパへ向かう航行を計画している。韓国政府とロシア政府は、ロシアの港湾施設の開発協力に関する覚書(MOU)に署名する予定である。韓国とグリーンランド政府の間では、すでに天然資源の共同探査の協力のために覚書が締結されている。

記事参照 : S. Korea seeks to play greater role in the Arctic

<http://www.globalpost.com/dispatch/news/yonhap-news-agency/130724/s-korea-seek-s-play-greater-role-the-arctic>

**7月25日「北極海のサイクロン、海洋の融解を促進」(The Vancouver Sun, The Canadian Press, July 25, 2013)**

北極圏の気象専門家は、北米を襲うサイクロンによって北極海の海氷が記録的に減少しかねないことを懸念している。北極海のサイクロンは、低気圧によって直径1,000キロを超える半時計周りの最大時速100キロの強風域を伴う。サイクロンは夏季と冬季の両方で発生するが、通常は冬季の方が強い。しかし近年、こうした傾向に変化が見られるようになった。サイクロンの発生頻度が増えたわけではないが、より強力になっていく傾向が観測されている。そして強風と降水による高波によって海氷が割られ、太陽エネルギーの吸収を促進する結果を招いている。また、強風によって表面の海水より温かい深海の海水の循環を引き起こす。このためサイクロンは、迅速な海氷の大量破壊を引き起こす。特に、2012年の強力なサイクロンは80万平方キロに及ぶ海氷を破壊したと推定され、これが2012年の記録的な海氷の減少に大きな影響を与えた。カナダの著名な海氷の専門家、バーバー(David Baber)によれば、2009年から北極海に非常に脆弱な海氷域が見られるようになり、これを「衰弱した海氷("decayed ice")"と呼んでいる。バーバーによれば、カナダ沿岸警備隊の砕氷調査船、CCGS *Amundsen* は、通常の海域を13.5ノットで航行できるが、"decayed ice" 海域でも13ノットで航行できる。北極海のサイクロンが年間の氷結・融解のサイクルにどの程度の影響を及ぼすかは、依然未知の分野が多い。サイクロンは、7月末から再び調査に出航する、CCGS *Amundsen* の重要な調査項目の1つである。北極海でのサイクロンを調査するには、8月は最適月間の1つである。

記事参照 : Scientists watch Arctic cyclone chew up sea ice

<http://www.vancouversun.com/news/Scientists+watch+Arctic+cyclone+chew/8707632/story.html#ixzz2aAFxIVwn>

## 7月26日「ロシア北洋艦隊、北極海域哨戒へ」(Barents Observer, July 30, 2013)

ロシア北洋艦隊のコロレフ司令官が7月26日に明らかにしたところによれば、北洋艦隊から2個の戦闘艦群が、北方航路の商船通航が頻繁になる期間、北極海域に派遣される。同司令官によれば、北洋艦隊旗艦の誘導ミサイル原子力巡洋艦、*Pyotr Veliky*を旗艦とする同艦隊任務部隊が間もなく北極海東部海域に派遣される。別の任務部隊は、フランツヨーゼフランド群島海域に派遣される。これは、ロシアの北極探検家、ゲオルギー・セドフの北極探検100周年を記念するイベントである。ロシア海軍は2012年9月にも、北極海域で人員7,000人以上、艦艇約20隻が参加する大規模海軍演習を実施しており、この時には、ニューシベリア諸島で史上初めて北極での揚陸作戦を演練している。

記事参照：Russian Navy to perform Arctic campaigns

<http://barentsobserver.com/en/security/2013/07/russian-navy-perform-arctic-campaigns-30-07>

### 【関連記事1】

## 「ロシア北洋艦隊任務部隊、北極海東部海域へ」(RIA Novosti, September 3, 2013)

ロシア北洋艦隊広報官が9月3日に明らかにしたところによれば、北洋艦隊の任務部隊は北極海東部海域に向けて航行中である。この航海は、ロシアの北極政策に基づく国防省の計画の一環で、北極海の主導的大国としてのロシアのステータスを高め、安全保障を強化し、そして国益を護ることを狙いとしている。誘導ミサイル原子力巡洋艦、*Pyotr Veliky*を旗艦とする任務部隊には、大型強襲揚陸艦、*Olenegorsky Gornyak*と*Kondopoga*に加えて、各種の支援艦艇から構成されている。広報官によれば、任務部隊は現在、セヴェロモルスク港を出航し、バレンツ海を航行中である。任務部隊は、ノヴォシビルスク諸島まで北方航路を航行し、その間、戦略的に重要な海域におけるロシア海軍のプレゼンスを再建するための計画の一環として、各種の訓練を実施する。広報官によれば、これは、北洋艦隊による過去2年間で2回目の大規模な航海である。

記事参照：Russian Naval Task Force Sets Sail for East Arctic

[http://en.ria.ru/military\\_news/20130903/183142070/Russian-Naval-Task-Force-Sets-Sail-for-East-Arctic.html](http://en.ria.ru/military_news/20130903/183142070/Russian-Naval-Task-Force-Sets-Sail-for-East-Arctic.html)

Photo : Nuclear-powered missile cruiser, *Pyotr Veliky*

[http://en.ria.ru/military\\_news/20130903/183142070/Russian-Naval-Task-Force-Sets-Sail-for-East-Arctic.html](http://en.ria.ru/military_news/20130903/183142070/Russian-Naval-Task-Force-Sets-Sail-for-East-Arctic.html)

### 【関連記事2】

## 「ロシア、北極海における軍事プレゼンス再建」(RT.com, September 14, 2013)

ロシア国防省は9月14日、ロシアは北極海沿岸域に軍事プレゼンスを再建する、と公式に発表した。この発表は、北洋艦隊の10隻の戦闘艦と支援艦艇からなる任務部隊がノヴォシビルスク諸島のコチェリヌイ島(Kotelny Island)の西岸に到着した時点で行われた。任務部隊は、ロシア海軍最強の水上戦闘艦で北洋艦隊旗艦、誘導ミサイル原子力巡洋艦、*Pyotr Veliky*を旗艦とし、部隊には4隻の原子力砕氷船、*Yamal*、*Vaigach*、*Taimyr*及び*50 Let Pobedy*が随伴し、特に薄い氷海の通航を支援した。任務部隊は、セヴェロモルスク港を出航し、バレンツ海、カラ海及びラプテフ海を通航して、2,000カイリ以上を航行した。ロシア海軍のチルコフ総司令官は9月14日、北洋艦隊の別の任務部隊は、フランツヨーゼフランド群島のルドリフ島(Rudolf Island)に到着し、上陸した、と語った。

その後、この部隊は、ノヴァヤゼムリア島に向かうことになっている。チルコフ総司令官は、「ロシア国防省は、北極海域の資源及び領域に対する正当なアクセスを確実にするために、北極海における恒久的な軍事プレゼンスを維持する任務を遂行することになる」と強調した。バーキン第1国防次官は、ロシアにとって、任務部隊の派遣は北方航路とその周辺海域の環境改善の第1歩であり、この任務は困難なものであるが、ロシアは北極圏における目標達成のための装備と訓練された人員を有している、と語った。

バーキン第1国防次官によれば、20年間放置されてきたコチュリヌイ島のテンプ軍用飛行場は10月には使用可能になり、An-72及びAn-74輸送機が空軍基地再開のための資材と補給物資を搬入することになっている。近い将来、滑走路が改修され、Il-76やAn-22 Anteyといった大型輸送機の離発着が可能となろう。この基地の整備によって、全天候、通年の航空機の定期的な離発着が可能になり、北極地域におけるロシアの軍事プレゼンスの再建が加速されることになろう。テンプ軍用飛行場は、全面的に改修され、ロシア空軍の北極地域の必要な兵站補給のためのハブとなる。

記事参照 : Russian military resumes permanent Arctic presence

<http://rt.com/news/russian-arctic-navy-restitution-863/>

Photo : The flotilla led by the flagship of the Russian Northern Fleet, *Pyotr Veliky*

<http://rt.com/news/russian-arctic-navy-restitution-863/>

Map : The Russian Navy's long-distance cruise in the Subarctic along the Northern Sea Route

<http://rt.com/news/russian-arctic-navy-restitution-863/>

## 8月12日「関水 IMO 事務局長、北方航路体験航海へ」(IMO Briefing, August 12, 2013)

国際海事機関 (IMO) は8月12日、関水事務局長がロシア政府の来賓として、原子力砕氷船、*50 Let Pobedy*で、8月15日から5日間、北方航路を体験航海する、と発表した。関水事務局長は、カラ海に面したジクソン港から東シベリア海に面したペヴェク港までの1,680カイリを体験航海する。この間、*50 Let Pobedy*は、カラ海、タイムイル半島、ショカリスキー海峡、セーヴェルナヤゼムリヤ諸島、ラプテフ海、サンニコフ海峡ノーヴァヤシベリ島を徐いて東シベリア海を通航する。この体験航海には、ロシア側から運輸次官を含む政府高官と海運業界幹部が同行する。この体験航海は、北極海の海水の融解に伴う、世界の海運業界における北方航路への関心の高まりを反映したもので、関水事務局長は航海中、北極海における気候変動の影響を視察するとともに、シベリア沿岸に整備されつつある北極海の航行に必要な施設やインフラについても視察する。また、この航海は、北極海の航行に関連する諸問題を検討する機会ともなる。

IMOは現在、極地海域を航行する船舶の安全に関する国際コード (The Polar Code) の草案を作成中である。The Polar Codeは、南北の極点周辺の厳しい海域を航行する船舶に関する、設計、建造、装備、操船、訓練、捜索救難及び環境保護といった、あらゆる問題を網羅したものとなろう。今回の体験航海は、極地海域航行に関する現在のIMOのガイドラインの適用ぶりを視察するとともに、検討中のThe Polar Codeの作成にも資する機会ともなる。

記事参照 : Arctic voyage to give IMO Secretary-General first-hand insight on polar issues

<http://www.imo.org/MediaCentre/PressBriefings/Pages/37-arctic-voyage.aspx>

Photo : The Russian icebreaker, *50 Let Pobedy*

<http://c.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/08/ice-breaker-50-let-pobedy.jpg>

## 8月12日「中国、北極圏における役割強化へ」(Russia Beyond The Headlines, August 12, 2013)

中国は既に、北極圏に対する大国としての野心と計画を露わにし始めた。北極圏に関する現行の国際レジームは、北極海沿岸国の特権を認めている。今後このような国際レジームが修正される場合は、北極海沿岸諸国、特にロシアにとって、望ましくない結果を招く可能性がある。例えば、もし北極圏が「人類共通の遺産」として認定された場合、北極圏におけるより大きな役割を与えられるべきとする、中国の主張は正当化されることになるだろう。中国は、北極圏の将来を北極評議会加盟国のみで決定されるべきでなく、北極圏全体が人類の未来のために極めて重要であり、従ってこの地域に関するあらゆる決定には中国の13億人民の意見と利益が反映されるべきだ、と主張する。

近年、中国は、カナダに大規模な投資を行うとともに、北極圏の「ゲートキーパー」であるグリーンランドとアイスランドとの協力を推進している。2013年の春には、習近平主席の歴史的なモスクワ訪問を契機に、ロシアのロスネフチと中国 CNPC 間に北極海油田の協力協定が締結された。中国はすでに、ロシアを経由する北方航路を利用するために、リースベースで幾つかの北朝鮮の港を使っている。

中国政府は、北極圏での気候や環境の変化に注意を払っている。ストックホルム国際平和研究所 (SIPRI) の専門家によると、中国は、競合する国家がこのような変化を自国の利益増進のために利用することを懸念している。このような事態に備えて、中国の世界的な海運大手、中国遠洋運輸公司 (COSCO) は既に、北方航路を経由する中国の輸送量増大の可能性について費用をかけた調査を行った。一方、中国の造船業界は、砕氷船の建造を加速している。また、中国は、フィンランドの別の砕氷船を発注しており、2016年には引き渡されることになっている。

中国の砕氷船は2012年8月、初の北極海航海を実施し、船舶航行に関する重要なデータを収集した。中国は2013年には、北方航路を利用する定期的な商業運航を開始する予定である。中国は、2020年までは輸出の16%を北方航路経由とすることを期待している。

記事参照 : China eyeing energy-rich Russian Arctic

[http://rbth.asia/business/2013/08/12/china\\_eyeing\\_energy-rich\\_russian\\_arctic\\_48453.html](http://rbth.asia/business/2013/08/12/china_eyeing_energy-rich_russian_arctic_48453.html)

View the infographic: Arctic Resources and Maritime Boundary Lines;

[http://rbth.ru/articles/2012/12/24/arctic\\_resources\\_and\\_maritime\\_boundary\\_lines\\_21397.html](http://rbth.ru/articles/2012/12/24/arctic_resources_and_maritime_boundary_lines_21397.html)

Map : Northern Sea Routs;

[http://rbth.asia/multimedia/infographics/2013/03/29/nothern\\_sea\\_route\\_45641.html](http://rbth.asia/multimedia/infographics/2013/03/29/nothern_sea_route_45641.html)

## 8月15日「カナダ、北極軍事訓練施設開設」(CBC News, August 16, 2013)

カナダ政府が8月15日に公表したところによれば、新たな北極軍事訓練施設がRezoluteに開設された。この施設は、寒冷地生存訓練やその他の北極作戦の基地として、通年利用される。軍によれば、この基地は、緊急事態作戦や災害対処の指揮所ともなる。施設には、最大140人の人員が配置され、装備や車両の保管スペースを持つ。この基地は、カナダの北極地域における軍事プレゼンス強化措置の1つである。

記事参照 : Military's Arctic training facility opens in Resolute

<http://www.cbc.ca/news/canada/north/story/2013/08/16/north-arctic-resolute-military-training.html>

**8月16日「中国商船、初めて北方航路経由欧州へ」(Business Insider, AFP, August 16, 2013)**

2013年夏季の中国商船による北方航路経由欧州への初めての航行は、世界最大の輸出国である中国の商品を欧州市場にスピーディーに届けることになり、北京の北極圏に対する戦略的野心を象徴するものでもある。中国国営海運大手、中国遠洋運輸公司(COSCO)所有の一般貨物船(香港籍船)、「永盛」(1万9,150DWT)は8月8日、重機、鉄鋼を含む各種の貨物を積載して、遼寧省の大連港を出航し、北方航路経由で、オランダのロッテルダムに向かった。COSCOによれば、今回の航海は3,380カイリ(5,400キロ)を30日間かけて航行するもので、スエズ運河を経由する通常の航路より最大2週間程短縮できる。

北方航路は、中国のヨーロッパ接近への新しい可能性を与えている。中国は、世界第2の経済大国を維持するために必要なエネルギー資源の供給先として、北極への関心を高めている。北極海の非沿岸国であり、当該海域における領有権を持っていない中国は、科学的研究と戦略的な側面から当該地域が保持する潜在的な価値に注目している。上海国際海運研究所の研究者は、新たな航路の開設は中国の北極海問題への積極的な関与を象徴するものである、と指摘している。EUは中国最大の輸出先であり、2012年の輸出額は2,900億ユーロに達した。COSCOは「永盛」の出航時、北方航路を航行期間の短縮、運航経費と燃料の節約などの面から、純粋な商業的視点で捉えており、「北方航路は、通常航路より12~15日短縮でき、海運業界では『黄金の航路』と呼ばれる」と述べている。北極海の航路は将来的に、世界海運業界の市場形態に変化をもたらすといわれる。しかしながら、北極海の航路が啓開されるには、インフラの整備などにまだ時間がかかり、短期的には経済的な価値はあまり大きくなく、しかも航行可能期間が短い。一方で、中国の一部の専門家は、今後7年ほどの間に、中国の国際貿易の5~15%程度が北極海の航路を利用するようになると予測している。

記事参照：China Begins Using Arctic Shipping Route That Could 'Change The Face Of World Trade'

<http://www.businessinsider.com/china-begins-using-arctic-shipping-route-that-could-change-the-face-of-world-trade-2013-8#ixzz2c9GFvMau>

Photo：「永盛(Yong Sheng)」

<http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1873971>

**【関連記事】****「中国船、北方航路経由でロッテルダムに到着」(gCaptain, Reuters, September 11, 2013)**

8月8日に大連港を出航した、中国遠洋運輸公司(COSCO)所有の一般貨物船(香港籍船)、「永盛」(1万9,150DWT)は、北方航路経由で、9月10日、33日間の航海でオランダのロッテルダム港に到着した。これは、中国の商船による初めての北方航路経由の航海であった。北方航路経由で、スエズ運河経由より約2週間、航海期間を短縮できた。

記事参照：Port of Rotterdam Sees Arrival of First Commercial Ship via Northern Sea Route

<http://gcaptain.com/port-of-rotterdam-sees-arrival-of-first-ship-via-northern-sea-route/>

Graphic：The track of the MV Yong Sheng

<http://cf.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/09/yong.jpg>



8月27日「北極海航路は世界貿易を変えるか—カナダ専門家論評」(Aljazeera.com, August 27, 2013)

カナダの The University of British Columbia のバイヤーズ (Michael Byers) 教授は、北極海経由の航路の将来性について、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極海の家氷の融解は、アジアの通商大国、中国の関心を高めているが、北極海経由の航路が実用化するには沿岸諸国の協力が不可欠である。太平洋と北極海を結ぶベーリング海峡の水深は深く、海賊の脅威のないチョークポイントである。ベーリング海峡を東に抜ければカナダ北西航路で、米大西洋岸まで7,000キロである。西に抜ければロシア北方航路で、欧州まで1万キロである。将来的には、北極海の中心を通る航路も利用可能となろう。中国メディアは、北方航路を The "Arctic Golden Waterway" と呼んでいる。韓国、シンガポールそしてインドは、北極海経由の航路に備えて、砕氷能力を持った貨物船やタンカーを建造している。
- (2) ロシアは北方航路を重視しており、既にプーチン大統領は2011年9月に、国際通商航路としての北方航路の重要性を強調している。ロシアは、北方航路を通航する商船を砕氷船で先導しており、その料金を徴収している。2007年に就役した、最新の原子力砕氷船、*The Fifty Years of Victory* は、厚さ2.5メートルの砕氷能力を持つ。その他の北方航路のインフラ整備としては、10カ所の捜索救難船センターの新設、沿岸港湾の改修、通行許可申請の簡素化、モスクワにおける天気予報と海水状況に関する英語放送センターの新設などが含まれる。こうしたロシアの努力は報われつつあり、北方航路を利用する船舶は大幅に増えた。2012年には、40隻以上の船舶がこの航路を利用し、その大部分が、北西ロシアから中国、韓国あるいは日本向けの、ばら積船や、鉄鉱石、石油、LNGなどを積載した船舶であった。また、カナダのバンクーバーからドイツのハンブルグ向けの船舶も1隻あった。2013年は、既に55隻が通行許可を得ており、通航期間が7月から11まで延長された。
- (3) 北西航路も通航船舶が増えているが、スローペースである。2012年には、30隻が通航したが、他国に向かう大型船はなかった。これは、北方地域に対するカナダ政府の投資が少ないことも一因で、また通航船舶に対する砕氷船による先導も提供できない。更に、状況を一層複雑にしているのが、カナダがこの航路を外国船舶が通行許可を必要とする「内水」と主張していることに対して、アメリカが反対していることである。アメリカは、この航路を、通行許可を必要としない「国際水域」と主張している。このことは、この航路の将来に暗雲を投げかけている。ロシアも、北方航路についてカナダと同じ立場をとり、ロシアの管轄水域内にあると主張している。中国や他のアジア諸国も、大幅な航行の自由が認められることから、北極海の家氷航路についてアメリカと同じ立場に立っていると思われるかもしれないが、これまでこうした立場を表明したことがない。2012年の夏に中国の砕氷船、「雪龍」が北方航路を通航した時、北京は、モスクワに許可を求め、ロシアの砕氷船の支援を受けた。
- (4) アジア諸国の海運会社は、もし北極海経由の航路を利用するとすれば、北極海沿岸諸国の支援を必要とするであろう。何故なら、海氷がなくても、危険な場所が多いからである。北極海経由の家氷航路は大きな利益をもたらすが、リスクも大きい。北極海が世界海運の新たな「地中海」となるには、アジア諸国も北極海沿岸諸国も共に協力しなければならないであろう。

記事参照 : How the Arctic Ocean could transform world trade

<http://www.aljazeera.com/indepth/opinion/2013/08/201382273357893832.html>

### 9月5日「ロシア、北方航路の管理強化」(Business INSIDER, September 5, 2013)

米のニュース・ウェブサイト、Business INSIDER は9月5日付けで、ロシアは、北方航路 (NSR) の管理を強化しようとしているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 北方航路 (NSR) に対するクレムリンの戦略は、世界最強の原子力砕氷船団の建造に資金を投入するとともに、ロシアが将来的に原子力砕氷船の先導による NSR の航行管理を確実にしようとするものである。しかしながら、原子力砕氷船の建造と運用コストは非常に高く、原子力砕氷船による先導経費を考えれば、NSR が代替ルートとしてスエズ運河ルートと競合するのは難しい。
- (2) メドベージェフ前大統領とプーチン大統領は、サンクトペテルスブルグの冰山局の設計に基づいて、3隻の新型原子力砕氷船建造のための資金供与を命じた。最初の砕氷船は、既にサンクトペテルスブルグの造船所において建造中で、2017年までに配備される。2隻目と3隻目は2020年までに配備されることになっている。連邦財務省は、建造費として1,000億ルーブル(31億ドル)を投入する計画である。現在、原子力砕氷船の分野では、ロシアの独占状態である。新型原子力砕氷船は、現在NSRで利用されている5隻の砕氷船を代替する。NSR 管理局は、2013年3月にモスクワに開設された。管理局の新しい規則は、NSR 航行船舶に対して、ロシアの砕氷船による航行支援の申請を義務付けている。
- (3) ロシアの統計によれば、2012年には、46隻の船舶がNSRを通航し、運搬貨物量は約200万トンであった。貨物の多くは、石油精製品であった。他方、スエズ運河を通航した船舶は、2012年には1万7,225隻ので、運搬貨物は9億2,850万トンであった。2013年8月23日現在、NSR 通航船舶はわずか16隻で、運搬貨物は43万3,000トンで、2012年同時期より大幅に下回っている。一方、NSR 通航許可申請件数は現在、547件で、467件が認可され、不許可率は15%に達している。Novatek の LNG 精練所が2017年にヤマル半島で操業を開始すれば、LNG は、ヤマル半島で建設されている新港、サベッタから16隻の新造 LNG タンカーによって、東方向けと西方向けに LNG が積み出されることになろう。各 LNG タンカーの搭載量は15万トンで、年間1,600万トン以上の LNG を積み出すことができるかどうかは、ロシアの砕氷船の能力にかかっている。

記事参照 : Russia Intensifies Control Over Northern Sea Route Shipping, But Suez May Still Win

<http://www.businessinsider.com/russia-intensifies-control-over-shipping-route-2013-9>

Map : Arctic Shipping Routes

<http://www.businessinsider.com/russia-intensifies-control-over-shipping-route-2013-9>

### 9月12日「スウェーデン・韓国の船社、北方航路で合同運航」(Stena Bulk, Press Release, September 12, and Handy Shipping Guide, September 14, 2013)

スウェーデンの船社、Stena Bulk は、韓国の船社、Hyundai Glovis と合同で、北方航路で精製品タンカーを運航する。Stena Bulk 社が運航する P-MAX タンカー (ice class 1A)、MT *Stena Polaris* (6万5,000DWT) は、3万7,000トンのナフサを積んで、9月15日にロシアのフィンランド湾のウスチルーガ港を出港し、北方航路経由で28日間かけて10月半ばに韓国の光陽港に到着する予定である。Stena Bulk 社の CEO は、「MT *Stena Polaris* の運航は、Hyundai Glovis との長きにわたる合同運航の始まりを画するものである」と語っている。

Stena Bulk 社によれば、2013年9月半ばの時点で、総計270隻以上の船舶が北方航路の通航認可を得ているが、その全てが通航することはないと見られる。同社は、北極海経由の通航貨物量は2012年に比してほぼ5倍に増えるであろう、と見ている。2012年の通航貨物量は130万トン弱で、2011年より53%増であった。控えめな見積もりでも、2013年の通航貨物量は150万トンで、2021年までには1,500万トン程度まで増大するという。

記事参照 : Stena Bulk and South Korean Hyundai to collaborate in transportation

<http://www.stenabulk.com/en/press-and-news/Pages/pressrelease.aspx?itemId=http%3a%2f%2fpublish.ne.cision.com%2fRelease%2fGetDetail%2f0388E3AFB3F667EC>

More Bulk Freight Traverses the Arctic Ocean as Shipping Line Confidence Builds

[http://handyshippingguide.com/shipping-news/more-bulk-freight-traverses-the-arctic-ocean-as-shipping-line-confidence-builds\\_4930](http://handyshippingguide.com/shipping-news/more-bulk-freight-traverses-the-arctic-ocean-as-shipping-line-confidence-builds_4930)

Photo : Products Tanker, MT *Stena Polaris*

<http://worldmaritimeneews.com/wp-content/uploads/2013/10/Following-Stena-Polaris-through-North-East-Passage.jpg>

Map : The North East Passage connects Europe with East Asia via the Barents Sea, the Kara Sea, the Laptev Sea, the East Siberian Sea, the Bering Sea, the Sea of Okhotsk and the Sea of Japan.

<http://www.maritime-executive.com/article/Stena-Bulk-and-South-Korean-Hyundai-to-Collaborate-in-Arctic-Shipping-2013-09-12/>

9月22～23日「デンマーク船、北西航路を初めて横断」(The Globe and Mail, September 25, and September 26, 2013)

デンマークのNordic Bulk Carriers社所有でパナマ籍船の耐氷ばら積船、MV *Nordic Orion* (7万5,603DWT)は、9月22日から23日にかけて、ばら積み船として北西航路を初めて横断し、バフィン湾に入った。該船は石炭を積載し、9月6日にカナダのバンクーバーを出航し、フィンランドに向かっていた。該船は、10月初めにフィンランドのポリ(Pori)港に到着予定である(該船は2010年に、ロシア船以外では初めて、北方航路を通航し、ノルウェーから中国に航行したことがある)。北西航路を利用することで、パナマ運河経由より距離にして1,000カイリ強短縮できる上に、パナマ運河を通航するより石炭を25%余り多く積載することができる。

ばら積船が初めて北西航路を横断したことで、大型貨物船による商業海運航路としての可能性が拓けたが、一方で北西航路の主権とインフラ整備を巡る論議は、現実的かつ緊要なものとなった。問題は、カナダが、適切な環境保全措置を講じながら、通航船舶をモニターし、また緊急事態が発生した時、支援できるかということである。ハーパー政権は、2007年の北方戦略で、6～8隻の砕氷船とそれらの運航を支える深水港の建設を公約した。しかしながら、砕氷船建造は財政難で遅れており、深水港建設も、2013年になって小規模な給油ステーションに縮小された。2006年に公表された、捜索救難機6機の購入も行き詰まっている。更に、北西航路の位置づけを巡る論議も高まろう。多くの国は、北西航路をカナダの内水ではなく、国際航路と見なしているからである。

記事参照 : Ship crosses Northwest Passage, sails into history

<http://www.theglobeandmail.com/news/british-columbia/bulk-carrier-becomes-first-to-successfully-traverse-northwest-passage/article14516278/>

The Northwest Passage and Canada's unfulfilled northern potential

<http://www.theglobeandmail.com/globe-debate/editorials/the-northwest-passage-and-canadas-unfulfilled-northern-potential/article14556815/>

Photo : MV Nordic Orion

<http://www.theglobeandmail.com/globe-debate/editorials/the-northwest-passage-and-canadas-unfulfilled-northern-potential/article14556815/>

Infographic: Navigating the Northwest Passage

<http://www.theglobeandmail.com/news/british-columbia/navigating-the-northern-sea-route/article14404636/?from=14405743>

## 【補遺】

## 北極海関連論調

## 6月4日「中国、北極圏の豊かな資源に関心」(The Guardian, June 4, 2013)

英紙、*The Guardian*は6月4日付けで、北極沿岸8カ国と投票権を持たない参加者としての北極先住民によって構成される北極評議会では、最近まで、安全保障問題、捜索救助、先住民の権利、気候変動、及びその他の環境上の諸問題が主要な関心事項であったが、中国及びアジアの他の経済大国がオブザーバー国として認められた結果、海氷減少後の北極圏における経済開発が北極沿岸及び非北極圏の諸国の最優先課題となりつつあるとして、北極圏における中国の狙いについて、要旨以下のように報じている。

- (1) カナダのカルガリー大学軍事戦略研究センター副所長で、カナダ極地委員会委員のロブ・ヒューバートは、「5年ないしは6年前、ほとんどの人々は中国が北極圏における主要プレーヤーとなることに懐疑的であった。しかし、過去数年間、中国は北極圏の主要大国としての地位を確立するために多くの資源を投入してきた。現在、北極圏を注視する他の国々と同様、中国は北極圏における新航路とエネルギー及び鉱物資源を開発したいと望んでいる」と述べている。中国は、北極圏が「全人類の相続財産」であり、自国が「準北極圏諸国」であることから、将来重要な役割をもっている、と主張してきた。こうした主張に懸念を示す北極沿岸諸国は、現在に至るまで中国の北極圏における経済的野心に強く反発してきた。例えば、中国は、アイスランド北部でのゴルフ場リゾート開発のための115平方マイルの農地の購入計画をアイスランドに2度申請したが、2度とも拒否されている。北大西洋と北極海の合流点に位置する島国であるアイスランドは、これらの提案が北極圏における港湾建設計画を装ったものであることを疑った。2012年、欧州連合のアントニオ・タヤーニ副委員長がグリーンランドを訪問し、グリーンランドが中国にレアアースへの排他的開発権を与えないことと引き換えに、多額の開発援助の申し出を行った。カナダは、北西航路に対するカナダの主権主張について中国が消極的であることを不安視している。しかし、ワシントンD.Cの北極研究所のマルテ・ハンパート代表は、中国の北極圏における利益は主要な西欧諸国と根本的に異なっていると見るべきではないという。
- (2) 北極評議会において、EUのオブザーバー国申請が拒否されたにもかかわらず、中国のオブザーバー国承認についてコンセンサスが形成されたのは、北極圏における資源開発とその中で中国の役割の重要性が高まっていることの証である。前出のヒューバートは、「北極沿岸諸国が中国の願望について警戒を解いたわけではない。現実には、中国が北極圏に非常に多くのことを望み、かつ余りにも大きな国であるので無視することができないということである。北極沿岸諸国が恐れていることは、中国が仮にオブザーバー国として承認されなかったとしても、中国が北極圏における目標達成のために関与し続けるということである。そうなったとき、どの国が中国を抑制できるのか」と指摘している。北極評議会の加盟国にとっての明白な課題は、いかに効率的に中国及び他のアジアの経済大国の願望をコントロールし、制御していくのかということにある。ヒューバートは、「中国人は資源開発のために北極沿岸諸国が自分たちを必要としていることを認識しているが、中核的な利益についてはどの国が友好的かどうかは問題ではなく、ただ中国人たちが必要と考えることを実行するだろう」と分析する。中国の公式見解は、資源獲得のために北極圏に関心を抱いているのではなく、北極圏の運命にこそ真の関心

があるというもので、国営新華社通信は2012年に、「中国の北極圏における活動は定期的な環境調査と投資であり、資源を略奪したり、戦略的にコントロールしようとしたりする意図は一切ない」と述べている。

- (3) しかし、大多数の専門家はこの見解に懐疑的である。彼らは、中国は主に3つの理由から北極圏に関心を持っていると見、そのいずれも北極圏の環境に大きな影響を及ぼす。

第1に北極海航路である。中国経済は、輸出に大きく依存している。北極海の海氷が急激に縮小していることから、北方航路や北西航路を通過することで航続距離が短縮され、結果的に数十億ドルの輸送コストを節約できるとの期待が高まっている。北極海経由の上海からハンブルグまでの距離は、スエズ運河経由よりも、2,800カイリも短い。

第2にエネルギー資源である。北極圏内には石油、石炭、ウラン、レアアースの潜在的埋蔵量に加えて、地球上で技術的に採掘可能な天然ガス全体の30パーセントと同じく石油で全体の13パーセントが存在すると推測されている。中国は、他国と同様にこれらの資源を将来の経済成長の手段とみなしているのである。

第3に漁業である。中国は、世界最大の漁業大国でもある。北極海の海氷の消失にともなって、北極海は漁業において新規の重要なフロンティアに成り得る。

- (4) 中国は、北極評議会によるオブザーバー国承認を待っているだけではなく、アイスランドによる土地取引の失敗に代わる次の一手として、中国は最近、アイスランドと自由貿易協定を締結し、そこに新しい大使館を建設した。中国の資源会社は、カナダ北極圏のエネルギー及び鉱物資源開発に4億ドルを投資し、更にグリーンランドで英国が中心となって進めている鉱物資源の開発事業に23億ドルを投資し、3,000人の中国人労働者を送り込む予定である。また、中国は、北極研究資金を増額し、上海に極地研究所を設立した。2012年には砕氷船、「雪龍」が北方航路を通航した。これは、同航路の商業利用の可能性を探るためであったとみられている。カリフォルニア大サンタバーバラ校のオラン・ヤングは、「これらの発展は、北極圏のグローバル経済における重要性の高まりと著しい経済大国としての中国の立場を反映したものである。中国は他地域に進出すると同様に北極圏にも参入しており、中国のこうした進出は、経済的な利害関心に基づいている。中国は、北極圏における天然資源開発の機会を確保しようとしている」と指摘している。更に、「中国が北極評議会のオブザーバー国として承認されたことは、良いことである。中国はオブザーバー国として議決権を持たないが、その考え方を明らかにすることができる」と述べている。そして前出のハンパートは、北極の将来についての議論に中国を参加させることが重要であるとして、「中国を北極評議会に参加させることは、評議会の協調的な議論に中国を巻き込んでいく良い方法である。全般的に言えば、中国自身やその経済的関心についてあまり関心を寄せるべきではなく、高い環境基準に基づいて開発が行われるように目を向けるべきである」と主張している。

記事参照：China signals hunger for Arctic's mineral riches

<http://www.guardian.co.uk/environment/2013/jun/04/china-arctics-mineral-riches>

## 6月6日「NATO、北極圏に軍事プレゼンス確立の意図なし—NATO 事務総長」(Alaska Dispatch, June 6, 2013)

NATO のラスムセン事務総長は5月6日から7日にかけて、ノルウェー軍の司令部があるボードーを訪問した。ラスムセン事務総長は、「現時点においてNATOは極北に軍隊派遣を計画しておらず、

その意思もない」ことを明らかにした。ロシアのラブロフ外相は2013年初めに、「複数の我々の友好国が NATO を北極圏に関与させようとしているが、軍事的観点からみて北極圏はさほど複雑ではない。(中略)我々は NATO の関与に反対である。NATO の関与をめざす動きは、北極圏の軍事化への悪い兆候となるだろう。北極圏の軍事化は如何なる手段を講じてでも回避されるべきである」と述べている。

ラスムセン事務総長は、北極圏で協力が継続されるべきという考えを裏付けるものとして、北極沿岸諸国のうち4カ国が NATO 加盟国であることを指摘する。NATO 加盟国でない北極沿岸諸国はロシアだけある。主としてノルウェーが東の隣国に対する協力を強化しようと努力していることから、北極圏における NATO とロシアとの緊張は低いものとなっている。ノルウェーが2006年に発表した「極北戦略 (High North Strategy)」は、ロシアについて79回も言及しており、ノルウェーの外交政策におけるロシアの重要性を示している。「極北戦略」の最初の章は、対ロシア協力の深化と刷新を扱っている。対照的に、NATO はただ2回言及されているのみである。とはいえ、少なくとも複数のロシアのメディアは、ノルウェーの平和的な提案よりもノルウェーの軍事装備や同国が NATO 加盟国であることに目を光らせている。例えば、ロシア国境警備隊の記念日である、5月23日付けのプラウダ紙は、「ヨーロッパ戦勝記念日以来68年が経過しても、国境警備隊は未だにロシア北西部国境を守護している。結局のところ、ムルマンスク州はノルウェーとフィンランドと直接国境を接しており、北極圏における海洋境界の防衛の礎となっている。ロシアとノルウェーの国境線は、画定されてから最も古い。我々の隣国の中で、ノルウェーは、現在でも我が国に敵意をもつ NATO の唯一の加盟国である。従って、国境警備隊は、国境を守護し続けなければならない」と述べている。

記事参照：Why NATO isn't establishing an Arctic presence

<http://www.alaskadispatch.com/article/20130606/why-nato-isnt-establishing-arctic-presence>

6月26日「北極圏における資源開発、高リスクだが依然魅力的」(The Moscow Times, Reuters, June 26, 2013)

高緯度北極地域 (high Arctic) は、これまで石油天然ガス開発の魅力的なフロンティアと見られてきた。しかし、関係企業は、手つかずの氷の原野で作業を行う上で派生する資金面及び社会的リスクを恐れるようになるにつれ、急速にその魅力を失っている。分岐点は、2012年大みそかに発生した。英・蘭ロイヤル・ダッチ・シェル製の浮体式海洋掘削リグがアラスカ沖で座礁した。同社は、2005年以来同施設建設に45億ドルを費やしてきたが、この事故により投資額を大幅に上回る損害が発生した。シェルは直後に2013年の掘削計画を撤回し、2014年にも再開の見通しが立っていない。世界最大の石油・ガス海洋掘削装置メーカーであるケッペル社のCEOのチュー・チャウ・ベンは、「シェル問題によって、北極圏全体、とりわけ北米の北極圏における投資状況は後退している」と述べた。この事故は、環境へのダメージも少なく、油濁汚染を併発しなかったものの、北極圏の資源に注目する企業にとって大きな警鐘となった。米国のコノコフィリップス社幹部のハラルド・ノルヴィックは、「石油及び天然ガスを開発しようという関心は非常に高い。しかし、環境と経営リスクに対する懸念が次第に高まりつつある。我々は北極圏に照準をあわせてきたが、現在、我々のプライオリティーは、タンザニア、アルゼンチン、テキサス州といった他の地域に向けられている。これは必然的な流れである」と述べている。企業は、北極圏における事業に伴う潜在的な環境コストについての一般的議論を無視できなくなっている。スコットランドのカーリン・エネルギー社は、グリーンランド沖で試掘

に12億ドルを投じたが、何も発見できなかった。ロシアのガスプロム社は、高コストのためシュトックマン天然ガス開発の大規模事業を断念した。コノコフィリップス社も、ケッペル社との共同で北極海仕様の掘削リグの開発に取り組んでいたが、これを一時凍結している。同社は2014年に予定していたチュクチ海における試掘も棚上げすることを発表した。

一方で、シェール石油開発への期待が高まっている。シェール石油は相対的に割高である。しかし、深海開発事業にかかるコストとであれば競合できる。コノコフィリップス社幹部のノルヴィックも、「シェールは非常に安いというわけではない。しかし、海底資源に較べれば経済的であるし、リスクも低い。現時点の予想よりもより早い速度で広がっていくだろう。やがてはロシア、中国、南アフリカ、アルゼンチン等においても生産されるようになるだろう」と語っている。

しかしながら、北極における石油、天然ガスの魅力が全く消失してしまったわけではない。ロシアは、ノバテック社とフランスのトタル社と協同で、ヤマル LNG 事業で年間1650万トンを生産しようとしている。この試みは、難易度のそう高くない事業である。現実の課題は、海氷状況の厳しい航路をつかって通年輸送を実現させることである。また、米エクソンモービル社は、最近、ロスネフチ社とロシア北部沖の6000万ヘクターを共同開発することで合意した。ノルウェーも北極海において開発事業を行っている。バレンツ海は相対的に暖かく、海氷も少なく、さほど困難ではない。ノルウェーのスタット・オイルのルニ・ハンセン北極部長は「北極圏には様々な場所があり、それぞれの特徴がある。北極圏は単純に1つの地域ではないのだ。スタット・オイルにとって優先事項は変わっていない。しかし、当初の目標が非常に高く設定されていたので、再調整が必要となっていることも確かである」と言う。北極にある資源量を考慮すれば、石油企業はやがては北極に戻ってくることになるだろう。

記事参照：Romance Wearing Thin but Not Over for Arctic Resource Exploitation

<http://www.themoscowtimes.com/business/article/romance-wearing-thin-but-not-over-for-arctic-resource-exploitation/482383.html#ixzz2XQhLjQhj>



## 6-2 海水状況

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。

### 7月の海水状況

2013年7月の状況：A month of two halves and no hole



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2013/08/a-month-of-two-halves-and-no-hole/>

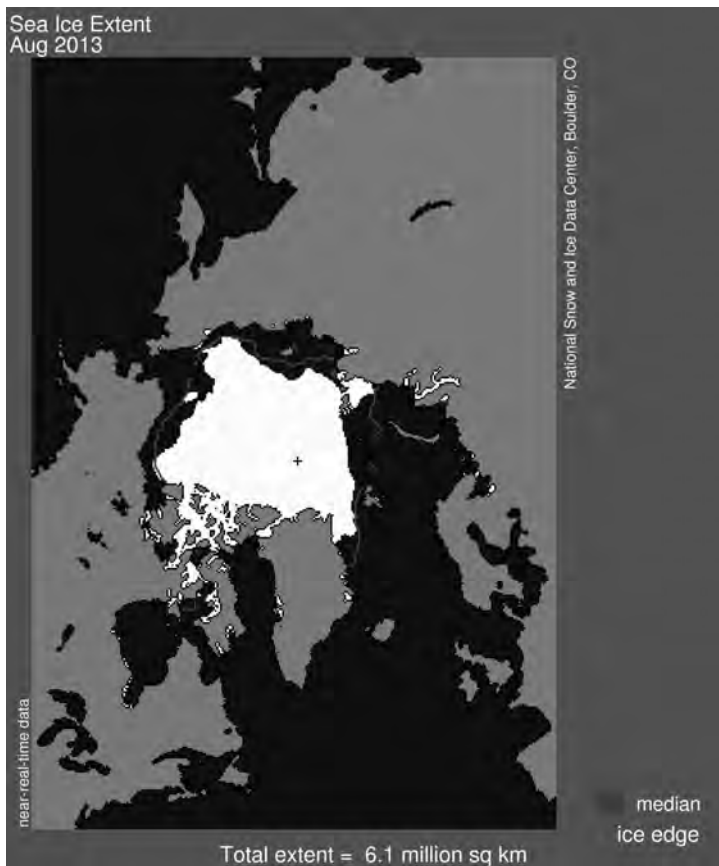
※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における7月の平均的な海氷域を示す。

7月の海氷面積の月間平均値は、845万平方キロで、1981年～2010年の期間における7月の平均値より125万平方キロ小さかった。7月の海氷面積は、北極海の大西洋側では平均値を下回っているが、ボーフォート海、チュクチ海そしてユーラシア大陸沿岸域の大部分では一部上回っているところもあるが、全体として平均値に近かった。2013年の海氷溶解の始まり時点は全体的に不明確であった。

7月の前半2週間は北極海中央部が高気圧と時計回りの風で解氷ペースは早かったが、後半になって、北極海中央部が反時計回りの風と寒冷な気候による荒天になったこと、そして海氷が拡散したこともあって、解氷ペースはスローダウンした。

8月の海水状況

2013年8月の状況：A real hole near the pole



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2013/09/a-real-hole-near-the-pole/>

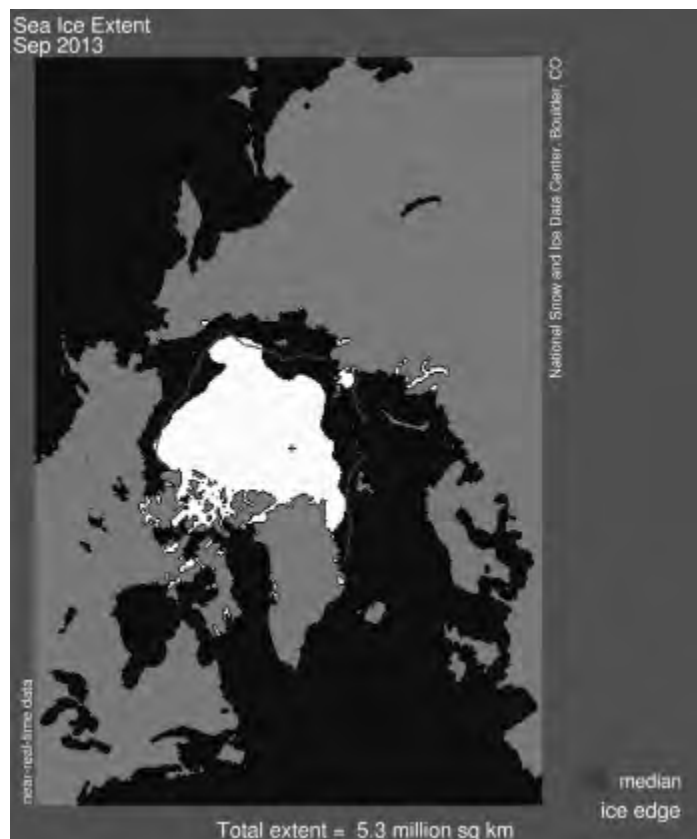
※実線 (median ice edge) は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における6月の平均的な海氷域を示す。

8月の海氷面積の月間平均値は、609万平方キロで、1981年～2010年の期間における8月の平均値より103万平方キロ小さかったが、2008年～2010年の平均値とほぼ同じであった。ボーフォート海とチュクチ海は平均値を下回っているが、東シベリア海では唯一平均値に近かった。北極点近くにも解氷面が見られた。

今夏の北極海の気候を特徴付ける、北極海中央部での比較的寒冷な気象条件が続いている。グリーンランドから北極点に至る高緯度地域の気温は、1981年～2010年の期間における平均気温を摂氏0.5～3度下回った。

**9月の海水状況**

2013年9月の状況：A better year for the cryosphere



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2013/10/a-better-year-for-the-cryosphere/>

※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における6月の平均的な海氷域を示す。

9月の海氷面積の月間平均値は、535万平方キロで、1981年～2010年の期間における9月の平均値より117万平方キロ小さかったが、2012年9月の平均値よりは172万平方キロ大きかった。2013年の海氷面積の最小値は9月13日に記録したが、9月末頃には強い秋の寒冷気候によって、海氷面積が増え始めた。結局、今夏の北極海の海氷面積の消失は1,003万平方キロであったが、今夏は消失面積が1,000平方キロを上回った7回目の夏となった。消失面積が1,000平方キロを上回った夏は、1990年の夏を除いて、いずれも2007年以降のことである。

## II. 解説

### 1. 2013 年第 3 四半期までの海賊行為と船舶に対する武装強盗事案 ～IMB 報告書に見る特徴～

上野英詞（海洋政策研究財団研究員）

国際海事局（IMB）は 10 月 17 日、2013 年第 3 四半期（2013 年 1 月 1 日～9 月 30 日）まで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 の報告書から見た、2013 年第 3 四半期まで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。

IMB は、「海賊」（Piracy）と船舶に対する「武装強盗」（Armed Robbery）の定義については、「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、関係諸表は末尾に掲載した。また、参考資料として、2010 年以降の「アデン湾・ソマリア沖のハイジャック事案の状況」を添付した。

#### 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 2013 年第 3 四半期までの発生件数は 188 件で、2012 年同期の 233 件に比して、大幅減となった。因みに、IMB が 1991 年から世界の海賊襲撃事案をモニターし始めてから、第 3 四半期までの発生件数としてはどの年よりも多かった、2011 年同期の 352 件からは半分近くに減少している。最近 6 年間の各第 3 四半期までの状況は、表 1 に示すとおりである。表 2 に示すように、188 件の内、既遂が 150 件（2012 年同期 149 件）で、その内訳はハイジャック事案が 10 件（同 24 件）で、乗り込み事案が 140 件（同 125 件）であった。人質となった乗組員は 266 人（同 458 人）で、1 人（同 6 人）が殺された。一方、未遂事案は 38 件（同 84 件）で、その内訳は発砲事案が 17 件（同 26 件）、乗り込み未遂事案が 21 件（同 58 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 3 四半期までの発生件数を発生海域から見れば、188 件中、約 3 分の 2 の 128 件が以下の 6 カ所の海域で発生している。多い順に見れば、インドネシア 68 件（2012 年同期 51 件）、ナイジェリア 29 件（同 21 件）、バングラデシュ 10 件（同 9 件）、トーゴ 7 件（同 11 件）、エジプト 7 件（同 6 件）、インド 7 件（同 6 件）となっている。

2013 年第 3 四半期の特徴は、毎年多発海域の上位を独占していたソマリアの海賊による襲撃事案が激減していることである。即ち、表 1 に示すように、2012 年第 3 四半期にはソマリア沖（インド洋を含む）が 44 件であったのに対して、2013 年同期は 4 件、紅海が同 13 件に対して 2 件、アデン湾が同 13 件に対して 4 件に減少している。その結果、2012 年第 3 四半期には、アデン湾、ソマリア沖（インド洋を含む）及び紅海でのソマリアの海賊による襲撃件数が 70 件で、全発生件数 233 件の

3分の1弱を占めていたのに対して、2013年同期は10件に過ぎない。報告書によれば、10件の襲撃事案の内、ハイジャック事案が2件（アデン湾1件、インド洋を含むソマリア沖1件）で、34人の乗組員が人質となった。未遂事案の内、発砲事案がソマリア沖で3件、乗り込み未遂事案が紅海で2件であった。9月末現在、ソマリアの海賊は2隻の船舶を拘留しており、15人の乗組員が人質になっている。更に、49人の乗組員が陸上に拉致されて拘束されており、その内37人は2年以上拘束されている。

報告書によれば、ソマリアの海賊による襲撃事案の減少は、各国海軍部隊による不審な小型ボートや海賊の陸上拠点への先制攻撃などの活動の強化、航行船舶による海賊対処マニュアル、BMP（The Best Management Practices）の効果的な活用や通航船舶の自衛措置、そして民間武装警備員（Privately Contracted Armed Security Personnel: PCASP）の雇用などの成果である。一方で、報告書は、依然として海賊による襲撃の脅威が存在することから、海賊多発海域を航行する船舶に対しては、最新のBMPの効果的な活用、通航船舶の自衛措置、PCASPの雇用増大などを奨励するとともに、引き続き警戒を怠らないよう注意している。

他方、西アフリカのギニア湾の状況は依然、深刻である。表2に示すように、この海域での発生件数は43件（2012年同期34件）で、7隻がハイジャックされ、132人が人質となった。ナイジェリアでは、襲撃事案が2012年同期の21件から29件に増えており、ハイジャック事案が2件（2012年同期4件）、乗り込み事案が11件（同2件）で、他に未遂事案が発砲事案13件（同7件）、乗り込み未遂3件（同1件）であった。他に、この海域での襲撃事案は、コートジボワールでハイジャック事案が2件（同0件）、乗りこみ事案が2件（同3件）、トーゴでハイジャック事案が2件（同3件）、乗りこみ事案が1件（同2件）、未遂事案が乗りこみ未遂3件（同6件）、発砲事案1件（同0件）、ガボンで乗りこみ事案とハイジャック事案が各1件あった。更に、表5に示すように、ナイジェリアでは32人、トーゴでは2人の乗組員が拉致されている。

報告書によれば、ギニア湾でのハイジャック事案7件中、6件がタンカーで、1件が補給船（Offshore Supply Vessel）であった。トーゴ沖では、7月16日、マーシャル諸島籍船の精製品タンカー、MT *Ocean Centurion* が2隻の小型ボートに乗り、自動火器とナイフで武装した海賊に乗り込まれて、ハイジャックされ、25人の乗組員が人質となった。海賊はその後、乗組員の持ち物を奪い、タンカーをトーゴ・ベニン国境沖合12カイリの海域まで航行させ、高速ボートで逃亡した。この事案について、報告書は、ギニア湾の海賊がこの海域を自由に動き回れることを示している、と指摘している。報告書は、ナイジェリア、ベニン及びトーゴの各海域の海賊が重武装し、暴力的であり、通航船舶は引き続き警戒を怠らないよう注意している。

東南アジア海域についてみれば、表1に見るように、インドネシアでの発生件数がインドネシア68件（2012年同期51件）で、2010年から4年連続の増加になっているのが注目される。インドネシアでは、ジャカルタ・タンジュンプリオク、ドゥマイ（スマトラ）、ベラワン（同）、タボネオ錨泊地（南カリマンタン）、バリッパパン（カリマンタン）、ムアラジャワ（同）、サマリダ（同）、ニパ錨泊地（同）が多発海域となっている。他にマラッカ海峡では、2005年7月以来、沿岸国が哨戒活動を実施していることもあって、襲撃事案が激減しているが、マレーシアの漁船のハイジャック事案が1件あり、報告書は、海峡通航船舶に対して引き続き警戒を呼びかけている。シンガポール海峡では、夜間の乗り込み事案が5件あったが、内、4件が航行中のタグ&バージへの乗りこみ事案であった。南シナ海のアナンバス諸島、ナトゥーナ諸島、マンカイ諸島、スビ諸島及びメランダン諸島海域での襲撃事案はこの2年間大幅に減少しているが、2013年第3四半期までの発生件数は乗りこみ

事案が4件で2012年同期の1件より増加している。いずれも航行中の事案で、内、3件がタグ&バージ、1件がタンカーであった。報告書は、航行船舶に対して引き続き警戒を呼びかけている。しかし、表2、表3に見るように、東南アジア海域におけるほとんどの事案は、ナイフや山刀を持って（銃器は稀）夜間、停泊中あるいは錨泊中の船舶に乗り込む強盗事案で、発見されれば逃亡する。

## 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3四半期までの襲撃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アデン湾・紅海、アラビア海及びインド洋を含むソマリア沖での事案は、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。また、ナイジェリアの事案も、航行中の事案がほとんどである。

一方、東南アジアの場合は、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が多いのが特徴である。マラッカ海峡では5月7日にマレーシアの漁船がハイジャックされ、インドネシア領海内に向かったが、5月25日にインドネシア海洋警察に拘束された。

他方、2013年第3四半期までに港と錨泊地において3回以上の襲撃件数が通報されたのは19カ所（2012年同期11カ所）で、計96件（同63件）であった。報告書によれば、インドネシアのベラワンとバングラデシュのチッタゴンが各10件で最も多く、次いで、インドネシアのドゥマイとニパが各8件、インドネシアのタボネオとトーゴのロメが各6件、インドネシアのバリッパパンとナイジェリアのラゴスが各5件、インドネシアのジャカルタ・タンジュンプリオク、ムアラジャワ、ペルーのタララが各4件などであった。インドネシアの港と錨泊地における襲撃事案の多さが目立っており、ここでの襲撃事案の特徴を示している。

2013年第3四半期までに襲撃された（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41隻（2012年同期49隻）、次いでケミカル・タンカー39隻（同43隻）、以下、コンテナ船22隻（同33隻）、原油タンカー22隻（同26隻）、精製品タンカー16隻（同16隻）、一般貨物船15隻（同11隻）、タグ10隻（同13隻）、LPGタンカー5隻（同0隻）、補給船5隻（同5隻）などとなっている。

襲撃された船舶の船籍を見れば、2013年第3四半期までに最も多かったのは、リベリア籍船33隻（2012年同期37隻）、次いでシンガポール籍船29隻（同39隻）、パナマ籍船22隻（同36隻）、マーシャル諸島籍船21隻（同16隻）、香港籍船16隻（同13隻）、マレーシア籍船7隻（同8隻）、アンチグア・バーブーダ籍船6隻（同4隻）、マルタ籍船6隻（同7隻）などとなっている。なお、日本籍船は過去6年間の第3四半期までで、2008年2隻、2011年1隻が襲撃されたのみである。

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56隻（2012年同期58隻）、次いでドイツ28隻（同33隻）、ギリシャ13隻（同26隻）、香港11隻（同11隻）、マレーシア8隻（同8隻）、英国8隻（同11隻）、インド7隻（同9隻）などとなっている。なお、日本の船社運航の襲撃された船舶は5隻（同6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、過去6年間、乗組員の人質や拉致事案が人的被害のほとんどを占めている状況に変わりはないが、2013年第3四半期までの人質事案は266人で、2012年同期の458人より激減しているが、拉致事案が7人から34人に大幅増となっている。一方、表5に見るように、人的被害の発生場所から見れば、人質事案266人中、東南アジアでの事案、ソマリアの海賊による事案及びギニア湾での事案がほとんどを占めている。

表6は、最近6年間の各第3四半期までの全発生事案で、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、ソマリアの海賊による襲撃事案が激減していることから、銃器使用事案59件中、ギニア湾のナイジェリア24件、トーゴ4件、コートジボアール2件で、全体の半分を占めているのが2013年第3四半期の特徴で、ギニア湾の海賊事案の暴力的特徴を示している。他方、ソマリアの海賊はAK-47強襲ライフル、RPG-7ロケット推進擲弾筒などで武装しているが、襲撃事案の激減でアデン湾4件、ソマリア4件、紅海で1件となっている。東南アジアの場合は、銃器よりもナイフが主流で、ナイフ使用事案55件中、インドネシアが31件で半分強を占めている。一方情報なしも全188件中、72件で、依然多い。

表1：最近6年間の各第3四半期までの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	68	51	30	26	7	23
マラッカ海峡	1	2		1	2	2
マレーシア	5	8	14	13	14	7
フィリピン	2	3	2	3	1	6
シンガポール海峡	5	6	7	2	6	2
南シナ海	4	1	13	30	10	
ベトナム	6	4	6	9	8	8
バングラデシュ	10	9	7	18	12	9
インド	7	6	6	4	10	10
アデン湾*	4	13	32	44	100	51
紅海**	2	13	36	24	15	
ソマリア***	4	44	130	56	47	12
ナイジェリア		21	6	11	20	24
タンザニア	1	2		1	5	14
エジプト	7	6	2			
ベニン		2	19			
ガボン	2					
コートジボアール	4	3	1	3	2	3
ナイジェリア	29	21	6	11	20	24
トーゴ	7	11	5		2	1
<b>各年第3四半期合計</b>	<b>188</b>	<b>233</b>	<b>352</b>	<b>289</b>	<b>306</b>	<b>199</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3四半期報告書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、\*\*\*；ソマリア、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3四半期までの襲撃の態様

海域	Actual Attacks		Attempted Attacks	
	Boarded	Hijacked	Fired Upon	Attempted Boarding
インドネシア	63			5
マラッカ海峡		1		
マレーシア	5			
フィリピン	2			
シンガポール海峡	5			
南シナ海	4			
ベトナム	6			
バングラデシュ	10			
インド	6			1
アデン湾*		1		3
紅海**				2
ソマリア***		1	3	
エジプト	7			
ガボン	1	1		
コートジボアール	2	2		
ナイジェリア	11	2	13	3
トーゴ	1	2	1	3
<b>合計</b>	<b>140</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>21</b>
<b>総計</b>	<b>188</b>			

出典：2013年第3四半期報告書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、\*\*；紅海、\*\*\*；ソマリア、いずれもソマリアの海賊による。

表3：2013年第3四半期までの海域毎に見た襲撃時の船舶の状況

海 域	Actual			Attempted		
	B	A	S	B	A	S
インドネシア	6	50	7		5	
マラッカ海峡			1			
マレーシア			5			
シンガポール海峡		1	4			
南シナ海			4			
ベトナム	2	4				
バングラデシュ	1	8	1			
インド		6			1	
アデン湾*			1			3
紅海**						2
ソマリア***			1			3
エジプト	2	5				
ガボン			2			
コートジボアール	1	1	1			
ナイジェリア	1	1	11		3	13
トーゴ		1	2		3	1
<b>合計</b>	<b>17</b>	<b>90</b>	<b>42</b>		<b>15</b>	<b>23</b>
<b>総計</b>	<b>150</b>			<b>38</b>		

出典：2013年第3四半期報告書9～10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\*\*；紅海、\*\*\*；ソマリア、いずれもソマリアの海賊による。

表4：最近6年間の各第3四半期までの乗組員の人的被害状況

状況	2013	2012	2011	2010	2009	2008
襲撃		2	6	3	4	5
人質	266	458	619	773	661	581
負傷	20	18	41	27	23	22
拉致	34	7	6	17	12	9
死亡	1	6	8	1	6	9
行方不明	1				8	7
脅迫	8	12	23	13	12	4
<b>各第3四半期合計</b>	<b>330</b>	<b>503</b>	<b>703</b>	<b>834</b>	<b>726</b>	<b>637</b>
<b>各通年合計</b>		<b>662</b>	<b>895</b>	<b>1,270</b>	<b>1,166</b>	<b>1,011</b>

出典：2013年第3四半期報告書11頁の表8から作成。

表5：2013年第3四半期までの主な多発海域に見る人的被害の状況

	人質	脅迫	襲撃	負傷	死亡	拉致
インドネシア	29	4		3		
マレーシア	32			3		
シンガポール海峡	1					
南シナ海	35			2		
バングラデシュ		1				
アデン湾*	14					
ソマリア**	20					
ガボン	24					
コートジボアール	31			2		
ナイジェリア	43			4	1	32
トーゴ	33			5		2
<b>合計</b>	<b>266</b>	<b>8</b>		<b>20</b>	<b>1</b>	<b>34</b>
<b>総計</b>	<b>330</b>					

出典：2013年第3四半期報告書11～12頁の表9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、\*\*；ソマリア、いずれもソマリアの海賊による。

表6：最近6年間の各第3四半期までの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	59	93	202	137	176	76
ナイフ	55	56	51	66	56	54
その他の武器	2	5	4	3	3	4
情報なし	72	79	95	83	71	65
<b>各第3四半期計</b>	<b>188</b>	<b>233</b>	<b>352</b>	<b>289</b>	<b>306</b>	<b>199</b>
<b>各通年合計</b>		<b>297</b>	<b>439</b>	<b>445</b>	<b>410</b>	<b>293</b>

出典：2013年第3四半期報告書11頁の表6から作成。

表7：2013年第3四半期までの主な多発海域に見る使用武器のタイプ

	銃器	ナイフ	その他	情報なし
インドネシア	5	31	2	30
マラッカ海峡	1			
マレーシア	3	1		1
フィリピン				2
シンガポール海峡		2		3
南シナ海	3			1
ベトナム		2		
バングラデシュ		9		1
インド	1	2		4
アデン湾*	4			
紅海**	1			
ソマリア***	4			
エジプト	1	1		5
ガボン	2			
コートジボアール	2	1		1
ナイジェリア	24			5
トーゴ	4			3
<b>合計</b>	<b>59</b>	<b>55</b>	<b>2</b>	<b>72</b>
<b>総計</b>	<b>188</b>			

出典：2013年第3四半期報告書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、\*\*\*；ソマリア、いずれもソマリアの海賊による。

## 2. 2013年第3四半期までのアジアにおける海賊行為と武装強盗事案 ～ReCAAP 報告書から～

上野英詞（海洋政策研究財団研究員）

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 情報共有センター（ISC）は10月21日、2013年第3四半期（2013年1月1日～9月30日）まで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。（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、港湾局や税関、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）、英国（2012年5月）、及びオーストラリア（2013年8月）が加盟し、現在、19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、2013年第3四半期まで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）の定義に従っている。

### 2. 発生（未遂を含む）件数と発生海域から見た特徴

報告書によれば、2013年第3四半期までの発生件数は90件（2012年同期95件）で、その内、既遂が86件（同90件）で、内、6件が海賊事案で、残り80件が武装強盗事案で、未遂が4件（同5件）であった。表1は、過去5年間の各第3四半期までのReCAAPの対象海域における発生件数を示したものである。

表1：過去5年間の各第3四半期までの地域別発生件数

	2013.1-9		2012.1-9		2011.1-9		2010.1-9		2009.1-9	
	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			
<b>小計</b>							1			
南アジア										
アラビア海						1				
バングラデシュ	6		10		7		18	2	11	2
ベンガル湾					1		1			
インド	3		6	1	6	2	5		7	1
<b>小計</b>	<b>9</b>		<b>16</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>3</b>
東南アジア										
タイ湾							1			
インドネシア	52	3	46	2	35	1	24	9	8	3
マレーシア	5		7		11	3	13		10	3
ミャンマー									1	
フィリピン	5		3		4		4		2	1
シンガポール			1		3		2			
南シナ海	6		4		10	6	17	7	10	1
マ・シ海峡	4		11	1	18	2	2	3	5	1
タイ							1		1	
ベトナム	5	1	3	1	6		10		7	
<b>小計</b>	<b>77</b>	<b>4</b>	<b>75</b>	<b>4</b>	<b>87</b>	<b>12</b>	<b>74</b>	<b>19</b>	<b>44</b>	<b>9</b>
<b>計</b>	<b>86</b>	<b>4</b>	<b>91</b>	<b>5</b>	<b>100</b>	<b>19</b>	<b>99</b>	<b>21</b>	<b>62</b>	<b>12</b>
<b>総計</b>	<b>90</b>		<b>96</b>		<b>119</b>		<b>120</b>		<b>74</b>	

出典：ReCAAP Quarterly Report (January 1 – September 30, 2013) , p.15, Table 1 より作成

表1によれば、東南アジアでは、インドネシアでの発生事案は増える傾向にあり、2013年第3四半期の事案が55件で、発生件数81件の3分の2を占めている。報告書によれば、インドネシアでは、シンガポール沖のプラウニパ錨泊地での事案が増えており、7件発生している。内、1件を除いて、6件は0200～0530の夜間に発生している。1件は、錨泊地から最も遠く離れた場所で昼間に発生した、タンカーへの乗り込み事案であった。この錨泊地周辺海域の強盗は通常、4人～5人のグループで行動している。彼らは通常、乗組員との直接対決を避ける傾向にあり、7件中、4件の事案で、警報が鳴らされたり、乗組員に発見されたりして、何も盗らずに逃亡している。報告書は、インドネシアにおける停泊中及び錨泊中の船舶に対して、警戒措置の強化を懇願している。

### 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 年間の各第 3 四半期までのカテゴリー別既遂事案件数

	2013.1-9	2012.1-9	2011.1-9	2010.1-9	2009.1-9
CAT-1		2	6	3	3
CAT-2	21	29	30	41	25
CAT-3	25	22	20	27	9
Petty Theft	40	37	44	28	25

出典 : ReCAAP Quarterly Report (January 1 – September 30, 2013) , p.13, Chart 2 より作成。

表 2 は、過去 5 年間の各第 3 四半期までの既遂事案をカテゴリー分けしたものである。過去 4 年間の CAT-1 事案はいずれも航行中の事案であった。

2013 年第 3 四半期までには CAT-1 事案は発生していない。報告書によれば、2013 年第 3 四半期までは、過去 4 年間に比して暴力的要素が少ない。この間の事案を見れば、86 件の内、半分以上が襲撃に参加した海賊・武装強盗の人数が 1 人～6 人であった。7 人以上の事案は 16 件で、内、11 件が CAT-2 事案であった。人数について、通報なしが 86 件中、23 件もあり、ReCAAP ISC は、被害船舶の船長や乗組員に通報を呼びかけている。

使用武器について見れば、武装した襲撃事案が約 50% の 43 件で、10 件が銃器とナイフ、33 件がナイフと山刀で武装していた。

船舶乗組員の扱いを見れば、人質事案が 10 件、行方不明が 1 件で、大部分の 65 件が乗組員に負傷なしか、通報なしであった。

経済的要素については、乗組員の現金や持ち物（16件）船舶の備品（38件）やエンジン部品（9件）の強奪が大部分であった。

また、報告書によれば、90件の全事案中、約80%の事案は船舶が停泊中か錨泊中であった。ReCAAP ISCは、関係各国に対して、港湾警備の強化を懇請している。



参考資料（作成：上野英詞・海洋政策研究財団研究員）

### アデン湾・ソマリア沖のハイジャック事案の状況

#### 1. 2013年のハイジャック事案の状況（9月30日現在）

	Name of Vessels (Position)	Date of incident	Day freed (Day held)	Crew (killed)	Type of Vessels	Flag
1	<i>Saad 1</i> (S)	3.28	3.28	20	Fishing Vessel	Iran
2	<i>Al Husaini</i> (Ar) *	5.16	6.10 (25)	16	Fishing Vessel	Iran
3	<i>Shahe Faize Noori</i> (A) **	6.5	6.5	14	Dhow	India
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

出典：“Piracy And Armed Robbery Against Ships: Report for the Period, 1 January – 30 September, 2013,” ICC International Maritime Bureau (IMB), October 17, 2013, pp.45-46., EU NAVFOR Somalia HP., 及びその他の報道資料から作成。

備考1：Position については、(A) は紅海を含むアデン湾、(Ar) はアラビア海、(O) はオマーン沖、(Y) はイエメン沖でのハイジャック事案を示す。インド洋海域については、(S) はソマリア沿岸東方沖、(K) はケニア沖、(M) はマダガスカル沖、(Sy) はセイシェル近海、(T) はタンザニア沖周辺でのハイジャック事案、(I) はこれら海域より遠隔のインド洋でのハイジャック事案を示す。

備考2：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。

注\*：インド沿岸警備隊巡視船、ICGS *Varuna* は6月23日、インド南西のラクシャドウィープ諸島西方沖 250 カイリ余の海域で、ソマリア海賊に放棄されたイランの漁船、FV *Al Husaini* の乗組員 16 人（イラン人 13 人とパキスタン人 3 人）を救出した。イランのチャーバハール港を出港した漁船は、5月16日にスコトラ島沖でソマリアの海賊にハイジャックされた。海賊は、漁船を 25 日間母船として使用した後、6月10日に燃料と食料を奪って下船し、漁船を放棄した。インド沿岸警備隊は6月21日に救援を要請され、ICGS *Varuna* が現場海域に向かった。また沿岸警備隊は、コチンから航空機を発進させ、6月21日に漁船を発見した。ICGS *Varuna* は6月22日までに現場海域に到着し、乗組員を救出した後、コチンまで漁船を護衛した。（The Times of India, June 23, 2013）

\*\* : EU 艦隊所属のスウェーデン海軍フリゲート、HSWMS *Carlskrona* は6月5日、NATO 艦隊所属のオランダ海軍フリゲート、HNLMS *Van Speijk* と共に、6月5日朝にアデン湾でソマリアの海賊にハイジャックされたインドのダウ船、*Shahe Faize Noori* を救出した。ダウ船の船長が6月5日朝に12人の海賊に襲撃されているとの救難信号を発し、付近の海域にいた HSWMS *Carlskrona* がダウ船を発見し、同じく付近にいた NATO 艦隊の HNLMS *Van Speijk* と共にダウ船の追尾を開始した。HSWMS *Carlskrona* の艦載ヘリが上空から監視する中、海賊は逃亡するためにダウ船の船長にソマリア沿岸近くへ航行するよう命じ、夜陰に紛れて逃亡した。14人の乗組員は全員無事で負傷者はいなかった。(EUNAVFOR, Somalia, June 6, 2013)

2. 2012年のハイジャック事案中、未解放事案の状況 (2013年9月30日現在)

	Name of Vessels (Position)	Date of incident	Day freed (Day held)	Crew (killed)	Type of Vessels	Flag
1	<i>Al-Wasil</i> (A)	1.14		8 (その後、5人 解放)	Dhow	Yemen
2	<i>Royal Grace</i> (O)	3.2	2013.3.8 (371)	22 (1)	Chemical Tanker	Panama
3	<i>Ghazal Howlf</i> (A)	3.2		6	Dhow	Yemen
4	<i>Naham 3</i> (S) *	3.26		15	Fishing Vessel	Oman
5	<i>Smyrni</i> (O)	5.11	2013.3.10 (303)	26	Oil Tanker	Liberia

出典 : "Piracy And Armed Robbery Against Ships: Report for the Period, 1 January – 31 December 2012," ICC International Maritime Bureau (IMB) , January 16, 2013, pp.56-58., EU NAVFOR Somalia HP.,及びその他の報道資料から作成。

備考 : Position、Boarded については、前記表1の備考1、2に同じ。

注\* : EUNAVFORによれば、2010年11月26日にハイジャックされた、マレーシア籍船のコンテナ船、MV *Albedo* は2013年7月8日、ソマリア沿岸沖で荒波の中、沈没した。EUNAVFORの戦闘艦と艦載ヘリが行方不明者を捜索していたが、7月17日、沈没したMV *Albedo* の船尾上部構造物とオマーンの漁船、FV *Naham 3* がロープで繋がれているのを発見。ヘリからの写真によれば、FV *Naham 3* の上甲板に武装した者がおり、該船は海賊に拘束下にあることが確認されたが、MV *Albedo* と FV *Naham 3* の乗組員は見当たらなかった。(EUNAVFOR, Somalia, July 18, 2013) EUNAVFORの艦載ヘリは7月27日、FV *Naham 3* がソマリア沖を自力で北に向っていることを確認した。EUNAVFORの最新写真では、FV *Naham 3* はソマリア中部のガラムドゥグ沖に錨泊している。人質となっている乗組員の解放交渉が続けられていると見られているが、人質の居場所は確認されていない。(EUNAVFOR, Somalia, July 28, 2013)

## 3. 2011年のハイジャック事案中、未解放事案の状況（2013年9月30日現在）

	Name of Vessels (Position)	Date of incident	Day freed (Day held)	Crew (killed)	Type of Vessels	Flag
1	<i>Al Musa</i> (O)	1.9	1.24 (船のみ解放)	14	Dhow	India
2	<i>Nipayia</i> (S)	1.12		19	Chemical Tanker	Panama
3	<i>Leopard</i> (Y)	1.13 Boarded	1.13 (船放棄・乗 組員拉致、 2013.4.24、6 人全員解放)	6	General Cargo (該船は定期的 に核物資運搬)	Denmark
4	<i>Bow Asir</i> (S)	1.13		27	Chemical Tanker	Bahamas
5	<i>Al Fardous</i> (A)	2.13		8	Fishing Vessel	Yemen
6	<i>Abdi Khan</i> (Sy)	4.16		6 (3人解放)	Fishing Vessel	Yemen
7	<i>Nim esha Duwa</i> (S)	10.29			Fishing Vessel	Sri Lanka
8	<i>Aride</i> (Sy)	10.30		2	Fishing Vessel	Seychelles

出典："Piracy And Armed Robbery Against Ships: Report for the Period, 1 January – 31 December 2011," ICC International Maritime Bureau (IMB), January 19, 2012, pp.60-71., Worldwide Threat to Shipping Report (Office of Naval Intelligence Civil Maritime Analysis Department, U.S. Navy) ., EU NAVFOR Somalia HP., and Somalia Report. 及びその他の報道資料から作成。

備考：Position、Boardedについては、前記表1の備考1、2に同じ。

4. 2010年のハイジャック事案中、未解放事案の状況（2013年9月30日現在）

	Name of Vessels (Position)	Date of incident	Day freed (Day held)	Crew (killed)	Type of Vessels	Flag
1	<i>Jin Chun Tsai No. 68</i> (S) (日春財 68 號)	3.31		14	Fishing Vessel	Taiwan
2	<i>Al Dhafir</i> (A)	5.7		7	Fishing Vessel	Yemen
3	<i>Asphalt Venture</i> (T)	9.28	2011.4.15 (199) (8 人解放、 インド人船 員未解放)	15	Asphalt Carrier	Panama
4	<i>Albedo</i> (I) *	11.26	2013.7.7. ソ マリア沖で 沈没	23 (1)	Container	Malaysia
5	<i>Orna</i> (I) **	12.20	2012.10.19 (668)	22 (1) (12 人解放、 6 人未解放) (2013.1.11、 3 人解放、残 り 3 人未解 放)	Bulk Carrier	Panama

出典：“Piracy And Armed Robbery Against Ships: Report for the Period, 1 January – 31 December 2010,” ICC International Maritime Bureau (IMB), January 17, 2011, pp.57-65., Somali Marine & Coastal Monitor (Ecottera International), Worldwide Threat to Shipping Report (Office of Naval Intelligence Civil Maritime Analysis Department, U.S. Navy), EU NAVFOR Somalia HP., List of Ships Hijacked (U.S. Department of Transportation Maritime Administration), and Somalia Report. 及びその他の報道資料から作成。

備考：Position については、前記表 1 の備考 1 に同じ。

注\*：EUNAVFOR は 2013 年 7 月 9 日、該船が 7 月 7 日、ソマリア沿岸沖で荒波の中、沈没したと発表した。ハラルデーレを拠点とする海賊からの通報によれば、該船は 1 週間前から徐々に沈み始め、7 日に完全に沈没し、乗組員 4 人と海賊 7 人が死亡したという。彼の話によれば、該船の船長は既に死亡しており、4 人の乗組員は該船から離れていた、残りの 14 人の行方は不明という。(EUNAVFOR Somalia, July 9, Colombo Gazette.com, Reuters, July 9, 2013) EUNAVFOR の戦闘艦と艦載ヘリが捜索・救助活動を行っていたが、7 月 17 日、沈没した MV *Albedo* の船尾上部構造物と 2012 年 3 月 26 日にハイジャックされた、オマーンの漁船、FV *Naham 3* がロープで繋がれているのを発見。ヘリからの写真によれば、FV *Naham 3* の上甲板に武装した者がおり、該船は海賊に拘束下にあることが確認されたが、MV *Albedo* と FV *Naham 3* の乗組員は見当たらなかった。(EUNAVFOR, Somalia, July 18, 2013)

\*\*：ソマリア政府の 2013 年 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、該船の乗組員の内、3 人のシリア人が身代金なしに解放された。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。(Qurbejoog.com, AP, January 12, and The Maritime Executive, January 14, 2013)

### 3. 海上自衛隊の救難飛行艇 US-2 ～引き継がれてきた技術と将来展望～

取材・執筆：秋元一峰・海洋政策研究財団海洋グループ主任研究員  
高田祐子・海洋政策研究財団海技グループ海事チーム員

2013年6月21日に太平洋上で遭難したヨット「エオラス」号に乗船していた、ジャーナリストの辛坊治郎氏と盲目のセーラー岩本光弘氏の救出で注目を集めた海上自衛隊の救難飛行艇は、これまで960回を超える捜索・救難活動の実績があり、多くの人命を救助してきた。その最新型であるUS-2は、高度な技術を取り入れて開発された世界最高の飛行艇と評価されており、防衛省がその技術の民間開示を認め、また政府が「武器輸出3原則」の緩和を検討する中で、インドなどが導入を検討していると言われる。

水陸両用の飛行艇は、用途に多様性があり、日本のみならず諸外国で、違法操業取締、海洋環境調査、防災等、様々な分野で活用される可能性が生じている。2013年8月2日に、US-2型飛行艇を製造する新明和工業株式会社の甲南工場を訪問し、その技術、機能・性能、用途、需要、新技術・新用途の展望等に関する説明を受け、また、10月10日には海上自衛隊厚木基地を訪れ、救難任務に備えて待機中のUS-2を見学すると共に搭乗員にインタビューをする機会を得たので、以下にその概要を紹介する。

#### 1. 日本における水上機・飛行艇の開発

##### (1) 旧日本海軍と水上機・飛行艇

日本で初めての航空機製造会社は、1918年に設立された日本飛行機製作所である。2年後の1920年に、日本飛行機製作所の創設者の一人である川西清兵衛氏が、川西機械製作所として分離独立し、その後、1928年に川西航空機株式会社と名称を変える。川西航空機株式会社は、終戦の1945年までに2,862機の航空機を製造しており、言わば日本における航空機産業の草分けとなった。海上自衛隊の救難飛行艇を製造する新明和工業株式会社は、その川西航空機株式会社を前身としている。

川西航空機株式会社は、九四式偵察機や紫電、紫電改等の優れた軍用機を世に出したが、特に水上機・飛行艇の技術では世界でも群を抜いていた。さて、水上機と飛行艇との違いは何か。水上機とは、胴体に浮舟（フロート）を付け、フロートで離着水する飛行機であり、これに対し、飛行艇はフロートを付けず胴体（艇体）で水上を滑走し離着水する。水上機に比して、飛行艇は大型化が可能であり、その分だけ輸送量も大きくすることができる。戦中に日本で開発された飛行艇では、二式飛行艇が名機としての誉れが高い。1941年に初飛行した二式飛行艇は、レシプロエンジン4発装備の大型機であり、二式大艇とも呼ばれる。終戦時、3機残っていた二式大艇のうちの1機を、アメリカ軍が持ち帰って調査し、その優れた性能に驚嘆したとの逸話が残っている。調査が終わってアメリカ海軍で保管されていた二式大艇は、1978年に日本財団の尽力によって34年ぶりに帰国し「船の科学館」で展示されていたが、今は、海上自衛隊鹿屋基地の航空資料館に保管されている。

## 二式大艇



海上自衛隊鹿屋基地ホームページから転載

水上機も、幾つかの航空機会社で製造され旧日本海軍で運用された。中でもユニークなものとして、潜水艦搭載の水上機がある。水上離発着のできる爆撃機を潜水艦に搭載し、隠密裏に敵基地近くまで潜入し奇襲爆撃する構想で生まれた水上機の一つに、愛知航空機が製造した「晴嵐」がある。終戦間際の 1945 年 6 月、「晴嵐」10 機に対し、「特別攻撃隊」としてウルシー環礁停泊中のアメリカ艦隊への突撃命令が下り、大湊港を出港し南太平洋に向かったが、その途次に戦争は終結し、特攻作戦が実行されることはなかった。終戦後、「晴嵐」もアメリカ軍に接收され、今はワシントンのスミソニアン博物館に展示されている。

## 晴嵐



<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%99%B4%E5%B5%90>

### (2) 海上自衛隊に引き継がれた水上艇

二式大艇を生んだ川西航空機株式会社は、終戦後の 1949 年に新明和工業株式会社として設立され、航空機製造の再スタートを切った。新明和工業株式会社は、1967 年に海上自衛隊用の飛行艇 PX-S を試作、これが対潜哨戒飛行艇 PS-1 の第 1 号となった。当時、潜水艦捜索には、水上艦艇よりも速力のある航空機で速やかに現場に急行し、海上に着水してソナーを用いる方法が有利とされ、対潜哨戒飛行艇 PS-1 は量産されたが、その後、空中からの対潜捜索技術の進歩により、対潜水艦用の飛行艇の需要は衰退していった。海上自衛隊の PS-1 はすべて退役しており、今は製造されていない。

しかし、海上自衛隊では飛行艇の救難用途に着目し、PS-1 と並行して救難用の飛行艇 US-1 を新明

和工業に発注することになり、1975年にその第1号機が完成した。その後、US-1はエンジンを換装したUS-1Aとなり、更に、操縦のコンピューター制御、フルカラーディスプレイを用いたグラスコックピット等々の新技術を取り入れたUS-2が開発されて現在に至っている。

洋上救難とは、洋上で遭難した艦艇や航空機の捜索と乗員の救助である。幸いにも、海上自衛隊では今日まで、遙か洋上で艦艇や航空機が遭難するような事故はなく、前述した960回を超える救難出動のほとんどは、海難事故に遭った漁船や貨物船の乗組員の捜索・救助活動や飛行場のない離島或いは洋上航行中の船舶からの急患輸送などの災害派遣である。ちなみに、海上自衛隊では、小笠原諸島からの急患輸送を患者輸送、洋上の船舶からの急患輸送を洋上救難と呼称している。海上自衛隊では、洋上救難のため7機の飛行艇を運用しており、現在は、US-1A型が2機、US-2型が5機である。

### 対潜哨戒飛行艇 PS-1



### 救難飛行艇 US-2



2枚とも新明和工業株式会社提供

## 2. 海上自衛隊の救難飛行艇

### (1) 救難飛行艇 US-2 の機能・性能

海上自衛隊が運用するUS-2型救難飛行艇は、全長33.25メートル、全幅33.15メートル、全高10.06メートルであり、ターボプロップエンジン4基、補助エンジン1基とBLC(Boundary Layer Control)エンジン1基を装備している。BLCは、着水時に失速することなく速力を落とすために、主翼に風

を送って揚力を保つものである。洋上での離発着には低速飛行能力が不可欠である。陸上滑走路と違って洋上には波があり潮流がある。高速で波に当たれば艇体が損傷する恐れがあるため、できるだけ速力を落とした状態で緩やかに着水する必要がある。BLCの開発により、約50ノットの低速力が可能となっている。最大速度は315ノット、航続距離は約4,500キロであり、北はカムチャッカ半島南端、南はフィリピンのミンダナオ島、東は南鳥島を超える海域までが救難可能範囲となる。

US-2は波高3メートルまで着水でき、これは世界の飛行艇の中でもずば抜けた性能である。

#### (2) 飛行隊第71航空隊：任務即応

海上自衛隊の救難飛行艇部隊は、岩国を母基地とする第71航空隊である。現在、第71航空隊には、7機の救難飛行艇があり、その内訳は、US-2が5機、US-1Aが2機である。通常、救難飛行艇の搭乗員は11名であり、パイロット2名、捜索救難調整官1名、機上整備員2名、救出にあたるダイバー3名、救護員2名、センサー操作員1名で構成される。第71航空隊は、日本周辺海域での任務に即応するため、海上自衛隊の厚木基地に常時2機の救難飛行艇を派遣・待機させている。

10月10日、厚木基地に待機中のUS-2の搭乗員を取材する機会に恵まれた。取材では、第71航空隊の飛行隊長である中原伸二 2等海佐にUS-2と任務について説明頂いた。中原隊長は、US-2の他、P-3Cにも搭乗した経験があり、総飛行時間約6,500時間のベテランである。US-2での担当は、捜索救難調整官（Search and Rescue Coordinator）である。US-2は、パイロットか捜索救難調整官かのいずれかが機長を務める。

#### 厚木基地待機のUS-2と中原飛行隊長





## US-2 の操縦席と機内



いずれも取材者撮影

海上自衛隊の救難飛行艇は、海難事故等に備えて、常に1時間以内で離陸できる態勢を整えており、直ぐに主エンジンを起動できる状態であれば30分程度で発進できるとのことであった。第71航空隊は年間30～40件の救難・災害派遣任務に当たっており、中原隊長も、様々な現場に立ち会っている。切迫早産の恐れのある女性を小笠原から患者輸送したことがあり、後日、無事出産したとのお礼の手紙を頂いたときには、喜びと共に、飛行艇乗りであることに誇りを感じたと言う。

救難飛行艇は海外で活躍することもできる。2011年、ブルネイで開催された国際観艦式に参加し、優れた性能を展示したことがある。RIMPACで救難訓練の機会があれば、US-2を参加させることもできるのではないかと考えた。

### 3. 国内航空機生産・技術基盤の維持と飛行艇の将来展望

日本国内の防衛需要が縮小の傾向にある中で、自衛隊で使用する航空機の技術・生産基盤をいかにして維持するかが大きな課題となっている。戦前から営々として育まれてきた航空機製造の技術と生産能力も、需要が少なくなれば衰退する。世界の民間航空機需要は成長分野であり、2008年から2028年までの20年間で2万6,000機、300兆円の新規需要が見込まれていると聞く。防衛省で開発された航空機の民間転用が促進されれば、国内航空機産業の生産・技術基盤の維持につながるかもしれない。そのような状況を背景として、2010年に開催された「防衛省開発航空機の民間転用に関する検討会」の結果を踏まえ、2011年に事務次官通達「防衛省開発航空機の民間転用に係る技術資料等の利用に関する手続きについて」が出され、それに基づき2011年に川崎重工業株式会社と新明和工業株式会社からの民間転用に関する開示申請が承認されるに到る。併せ、「武器輸出3原則」の緩和が検討される中、多用途性の高い飛行艇の民間転用・海外輸出が現実味を帯びてきている。

海から離発着できることのメリットは大きく、飛行艇の用途には多様性があるところから、今後様々な需要が生まれ、それに応じた技術と派生型機の開発が期待されている。US-2型飛行艇は、輸送量が大きいところから、飛行場がない離島、あるいは災害によって飛行場が使用できなくなった場所でも海や湖が近ければ、医療支援や救援物資の輸送が可能である。海上航行中の船舶への緊急を要

する物資の輸送にも対応できるだろう。インドネシアやフィリピンなどの多島国家では旅客機としての仕様にも対応可能だと聞く。更には、国連のPKO活動でも用途は多いであろう。

中でも、消防飛行艇としての用途に注目が集まっている。地震や津波による大規模災害で発生した火災や、消防車が入っていけない山火事などへの対処である。US-2を消防飛行艇仕様に改造すると、1万5,000リットルの水を搭載して散水することができる。現在、東京消防庁が使っているヘリコプターAS332の搭載水量は2,700リットルであり、消防仕様とした場合のUS-2は、その5倍超の散水能力がある。海外では、消防用固定翼航空機を保有する国が多く、カナダが54機、イタリアが24機、スペインが21機、東南アジアでもマレーシアが2機を運用し、林野火災のみならず都市火災にも対応している。折から、国連では、航空消防の国際協力体制の構築を目指しており、日本も対応能力を備える必要があるだろう。陸上離発着の固定翼では、着陸した後にポンプでタンクに水を入れてから離陸するが、飛行艇であれば、海や湖に着水する折りに艇体下部にある水タンクに滑水しながら自動的に給水し、そのまま離水して火災現場に放水することができる。給水時間を短縮することにより、一刻を争う消火活動に迅速に対応することができるだろう。

\*\*\*\*\*

今夏放映されたアニメ映画「風立ちぬ」は、旧日本海軍の艦上機「零戦」の生みの親となった堀越二郎を主人公に模した物語である。物語の中の主人公は、未曾有の大災害となった関東大震災の瓦礫から抜け出し、夢の中で描いた航空機を現の世界で形づくっていく。アニメ映画「風立ちぬ」はフィクションであるが、当時、航空機製造で世界に遅れをとっていた貧乏な小国日本が、一丸となって世界最高水準の飛行機を造り上げていったこと、これは偽りの無い事実である。その中に日本が世界に誇る飛行艇がある。本論で紹介した、二式大艇からUS-2に至る歴史に見るように、今日の日本の航空機産業は、脈々と受け継がれてきた技術が支えている。日本という国は、技術を開発し、産業を興して製品を造り、世界と交易することによって繁栄を得ることができるのである。技術基盤を絶やしてはならない。



## 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)