

海洋情報季報

第4号 (2013年10月-12月)



目次

I. 2013年10～12月情報要約

1. 海洋治安
2. 軍事動向

トピック「中国のADIZ設定について」

3. 外交・国際関係

トピック1「中国国家安全委員会の創設を巡る米の論調」

トピック2「新たな地政学的概念、The “Indo-Pacific” が意味するもの」

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

「中国の“機動-5号”演習と防空識別圏設定・公表の含意」 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、飯田俊明、大西富士夫、酒井英次、高田祐子、長尾 賢、黄 洗姫、
山内敏秀

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

「海洋情報季報」第4号（2014年1月）

I. 2013年10~12月情報要約

1. 海洋治安

10月13日「インド沿岸警備隊、米民間警備会社所有船舶を拘束」(The Economic Times, October 13, 2013)

インド沿岸警備隊は10月13日、インド領海内で武器弾薬を携行する許可証を保持していなかったとして、米民間警備会社、AdvanFort が運航するシェラレオネ籍船、MV *Seaman Guard Ohio* とその乗組員10人、武装警備員25人の計35人を拘束したと発表した。沿岸警備隊によれば、該船は10月11日に停船を命じられ、インド南部のトゥーティコリン港に拘束されており、必要書類が提示されるまで、該船を拘束するとしている。AdvanFort は、海賊対処を専門とする米バージニア州に拠点を置く民間警備会社である。35人の国籍はインド、英国、エストニア及びウクライナである。

インドの南端は、アジアから欧州向けの主要海上輸送路に近く、トゥーティコリン港に近いスリランカは民間武装警備員の主要な乗船地となっている。

記事参照 : India seizes armed 'anti-piracy' ship owned by US security firm

<http://economictimes.indiatimes.com/news/politics-and-nation/india-seizes-armed-anti-piracy-ship-owned-by-us-security-firm/articleshow/24102304.cms>

Photo: AdvanFort's *Seaman Guard Ohio*

http://d32gw8q6pt8twd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2013/10/ohio_7.jpg

10月15日「CTF-151、海賊容疑者拘束」(The Combined Maritime Forces, October 18, 2013)

合同海上部隊 (CMF) 隷下の第151合同任務部隊 (CTF-151) は10月15日、ソマリアの海賊襲撃グループを拘束し、乗っていた小型ボート2隻を破壊した。この海賊グループは、インド洋で2隻の船舶を襲撃した容疑で追跡されていた。CTF-151によれば、英海軍艦隊補給艦、RFA *Fort Victoria* 座乗のCTF-151司令部は、オーストラリア海軍フリゲート、HMAS *Melbourne*、韓国海軍駆逐艦、「王建」、EU艦隊旗艦オランダ海軍両用揚陸艦、HMLMS *Johan de Witt*、及びセイシェル基地のルクセンブルグ派遣海上哨戒機による追跡作戦を調整した。この海賊グループは、10月11日に香港籍船のタンカー、MT *Island Splendor* を襲撃し、添乗していた民間武装警備員と銃火を交え、その3日後、スペイン漁船を襲撃した容疑で追跡されていた。HMAS *Melbourne* の搭載ヘリがソマリア東方沖約500カイリの海域でこのグループを捉え、同艦を誘導した。同艦の臨検チームが小型ボートを臨検し、9人の海賊容疑者を拘束し、2隻のボートと積んでいた襲撃用装備を破壊した。CTF-151の司令官、ブランドン英海軍准将は、「これは素晴らしい成果であった。多国籍部隊が、迅速に位置を特定し、ソマリアの海賊グループを拘束した。これは、海賊行為がもはや見返りを期待できないことを示すメッセージとなった」と語った。その上で、ブランドン准将は、海運業界に対して、海賊の襲撃を阻止するために、海賊対処マニュアル、Best Maritime Practice (BMP) に従って引き続き警戒を怠らないよう、警告した。

記事参照 : CTF 151 Apprehends Somali Pirates and Destroys Skiffs

<http://combinedmaritimeforces.com/2013/10/18/ctf-151-apprehends-somali-pirates-and-destroys-their-skiffs/>

Photo : The pirate skiff being fired upon

<http://combinedmaritimeforces.com/2013/10/18/ctf-151-apprehends-somali-pirates-and-destroys-their-skiffs/>

10月18日「ソマリア沖の海賊襲撃事案、再び活性化か—専門家警告」(ThaiShipper.com, October 18, 2013)

ソマリア沖で10月11日と13日にVLCCと漁船が襲撃されたことに関連して、これらの事案がこの海域における海賊襲撃事案の再活性化の兆しと見られ、しかも海賊が武装警備員の警告射撃に応戦する用意があることを示していると、専門家は海賊多発海域を航行する船舶に対して警告している。10月11日朝、ソマリアのホブヨ沖230カイリの海域を航行中の香港籍船のVLCC、MT *Island Splendor* (29万6,900DWT) にそれぞれ5人と3人の海賊が乗った小型ボート2隻が接近し、VLCCに添乗の武装警備員がボートに先ず警告弾を発射し、その後至近距離に迫ったボートに警告射撃を行ったが、海賊はその警告を無視し該船に接近し続け、2度目の警告射撃で停止したが、その際に海賊が自動小銃で応戦し、それに対する武装警備員の反撃でようやく逃亡した。13日朝の漁船の襲撃はソマリア沖約560カイリでの事案で、2隻の小型ボートに乗った海賊に襲撃されたとされるが、詳細は不明である。

C-Level Maritime Risks の Michael Frodl は、VLCC の事案について、ソマリアの海賊が武装警備員を恐れなくなってきたとあり、一部の海賊は応戦するようになっている、と警告している。また海上治安サイト、Oceanus Live の Glen Forbes は、VLCC 襲撃事案を海賊の襲撃戦術の変化を画するものと見、海賊が武装警備員による反撃を予想し、より本格的な戦闘態勢で攻撃を始めた可能性を示唆する、と警告している。Dryad Maritime Intelligence の Ian Millen は、今回の襲撃事案は南西モンスーンが終わって以降初めての海賊による発砲事案であり、しかもソマリア沖220カイリの海域で2隻の小型ボートが活動していることはより大型の母船と協同していることを示している、と指摘している。Millen は、4日間で2つの事案が生起していることはソマリアの海賊のビジネスモデルが崩壊していないことを示している、と警告している。

記事参照 : New attacks show Somali pirates are less impressed with guards and some will put up a real fight

<http://www.thaishipper.com/Content/Content.asp?ID=50530>

11月1日「ソマリア海賊に支払われた身代金の流れ—世界銀行報告書」(World Bank, November 1, 2013)

世界銀行は11月1日、“Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Piracy off the Horn of Africa”、と題する129頁の報告書を公表した。それによれば、2005年4月から2012年12月までの間、ソマリア沿岸沖と「アフリカの角」海域で、179隻の船舶がソマリアの海賊によってハイジャックされ、4億米ドル以上の身代金が支払われたと見積もっている。この報告書は、国際刑事警察機構(ICPO)、国連薬物犯罪事務所(UNODC)及び世界銀行による研究の成果で、ジブチ、エチオピア、ケニア、セイシェル及びソマリアを対象としており、30人以上の海賊ビジネス関係者へのインタビューが行われた。報告書は、① 身代金支払いのためにどれだけの資金が集められたか、② この資金がどのようにして誰に配分されたか、③ そしてこれらの資金がどのように使われたか、を分析し、「誰がこの資金の流れの中で利益を得たか」を解明することを狙いとしている。以下は、

主な内容である。

- (1) **Pirate Financiers** : 海賊ネットワークの中心人物で、海賊ビジネスへの投資家であり、受益者で、“The Money Kingpins”といわれる。彼らは、個人あるいはグループとして、平均して身代金総額の30～50%を受け取る。
- (2) **Low Level Pirates** : 海賊ビジネスの“The Foot Soldiers”で、彼らの典型的な受取額は、ハイジャック船1隻当たり3万～7万5,000ドルで、平均的な身代金支払額のわずか0.01～0.025%に過ぎない。最初にハイジャック船に乗り込んだ海賊には最大1万ドルの特別手当が支払われている。
- (3) 村落共同体は、食糧、機材補修サービス及びソマリアの合法ドラッグであるチャット（興奮剤）を含む、物資やサービスを海賊に提供する。

Pirate Financiers は、資金を（洗滌のために）合法的ビジネスに投資する一方で、犯罪活動にも環流させている。犯罪活動には、海賊行為への再投資、不法移民支援、薬物密輸、あるいはソマリア内の民兵の強化などが含まれる。また、特にケニアにおけるチャットの取引にも使われている。

記事参照 : **Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Piracy off the Horn of Africa**
<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTFINANCIALSECTOR/0,,contentMDK:23491862~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:282885,00.html>

World Bank, November 1, 2013

Infographic: The piracy Money Cycle

http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/infograph_Pirate_Trails.pdf

Full Report:

http://siteresources.worldbank.org/EXTFINANCIALSECTOR/Resources/Pirate_Trails_World_Bank_UNODC_Interpol_report.pdf

11月5日「P-Trap、非致死性海賊接近防止装備」(Offshore-technology.com, November 5, 2013)

オランダの海事安全専門家、Westmark は、11月5日から8日までロッテルダムで開催される、The Maritime Europort Tradeshow で、自らデザインした非致死性海賊接近防止装備、P-Trap を展示する。P-Trap は、船首の両側から最大10メートルまで伸びたブームから長く細い綱を何本も海面直下に垂れ流し、海賊船の接近を阻止するためのセーフティゾーンを構成する、非致死性海賊接近防止装備である。ブームの伸長方式には、スライド式と旋回方式の2種類あり、海賊多発海域に入る前に乗組員によって容易に準備できる。P-Trap は航行船舶の速度に影響を与えることなく、船長は自船の最高速度を維持できる。

記事参照 : **Non-Lethal Physical Anti-Boarding Devices Prove Cost-Effective in Preventing Piracy Activity**

<http://www.offshore-technology.com/contractors/cables/westmark/press-anti-boarding-devices-piracy.html>

See also Presentation slide: P-Trap, non-lethal self-protection measure by Westmark

<http://www.pttrap.com/assets/files/presentation/PresentationPTrapWestmark2013.pdf>

11月5日「EU艦隊、海賊襲撃グループの海洋への進出阻止」(EUNAVFOR, Somalia, November 7, 2013)

EU艦隊所属のドイツ海軍フリゲート、FGS *Niedersachsen* は11月5日、海賊襲撃グループの活動を阻止した。EU艦隊の発表によれば、FGS *Niedersachsen* は、ソマリア沿岸で、2隻の小型ボートを曳航した母船を発見した。母船には、10人の海賊容疑者が乗っており、また海賊襲撃グループの典型的な装備である、10本以上の燃料タンクと2本の長い梯子を積んでいた。発見された海賊グループは、梯子を海中に投棄して、海岸に向かって逃亡した。海岸には、約80人の人々が事態の推移を見守っており、その内、何人かは母船を引き上げるために海中に入った。FGS *Niedersachsen* は、監視を続けた。

翌、11月6日には、サウジアラビアからモザンビークに向けて航行していた、香港籍船のケミカル・タンカーが、高速小型ボートに乗った5人の海賊容疑者から自動火器で銃撃された。該船に添乗していた民間武装警備チームが襲撃を撃退し、双方に負傷者はなかったが、EU艦隊のタラント司令官 (RADM Bob Tarrant) は、「ソマリアの海賊が依然として、船舶を襲撃するために洋上に出てし、身代金目的で乗組員を人質にする意図と能力を持っていることは明白である。こうした海賊襲撃事案は、船舶の乗組員やその家族を悲惨な目に遭わせるだけでなく、世界の海運を不安定化させることになる。各国海軍の海賊対処部隊と海運業界は、海賊襲撃事案を成功させないために、引き続き厳重に警戒すべきである」と強調した。

記事参照：EU Naval Force: Piracy Continues – EU Warship Prevents Suspect Pirates Going To Sea And A Merchant Ship is Attacked by Pirates In The Indian Ocean

<http://eunavfor.eu/eu-naval-force-piracy-continues-eu-warship-prevents-suspect-pirates-going-to-sea-and-a-merchant-ship-is-attacked-by-pirates-in-the-indian-ocean/>

Photo 1: During her counter piracy patrol, FGS *Niedersachsen* located 2 small vessels - a whaler towing a skiff, close to the Somali coast.

2: Suspected pirates dropping ladders into the sea

3: People from the beach wading out to assist the suspect pirates to drag their boats back on to the beach

<http://eunavfor.eu/eu-naval-force-piracy-continues-eu-warship-prevents-suspect-pirates-going-to-sea-and-a-merchant-ship-is-attacked-by-pirates-in-the-indian-ocean/>

11月10日「デンマーク海軍戦闘艦、海賊容疑者を拘束」(MarineLog.com, November 11, 2013)

NATO艦隊に所属するデンマーク海軍指揮・支援艦、HDMS *Esburn Snare* は11月10日、インド洋で海賊容疑者9人を拘束した。海賊容疑者は9日に、インドのグラジャート州シッカ港から南アフリカのモーゼル・ベイに向け航行中であった、デンマークの船社、Torm A/S 所有の精製品タンカー、MT *Torm Kansas* を襲撃した。Torm A/S によれば、海賊は、小型ボートで該船に接近し、銃撃した。該船は、海賊対処マニュアル、BMP4に基づいて対処行動をとるとともに、添乗の民間武装警備員が武器使用規則に基づいて警告射撃を行った。現場海域に最も近くにいた、HDMS *Esburn Snare* は、NATO艦隊、The Ocean Shield Task Force (CTF-508) 司令官の指令で現場海域に急行し、10日朝、母船と小型ボートを発見し、艦載ヘリに支援された臨検チームが、降伏した海賊容疑者9人を拘束し同艦に収容した。

記事参照：Armed guards deter pirate attack on Torm tanker

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=5825:armed-guards-deter-attack-on-torm-tank&Itemid=231

Photo: Pirates surrender to team from HDMS *Esburn Snare*

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=5825:armed-guards-deter-attack-on-torm-tank&Itemid=231

MT *Torm Kansas*:

http://d32gw8q6pt8twd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2013/11/TORM_KANSAS.jpg

11月12日「オランダ海兵隊、アデン湾で海賊対処降下訓練実施」(EUNAVFOR, Somalia, November 14, 2013)

EU艦隊によれば、EU艦隊旗艦、オランダ海軍ドック型揚陸艦、HNLMS *Johan de Witt* 乗艦のオランダ海兵隊員は11月12日、アデン湾で海賊対処のパラシュート降下訓練を実施した。同艦の海兵隊員は、臨検チームの要員である。洋上でのパラシュート降下は、海上部隊に海兵隊員が乗艦していなくても、洋上で哨戒中の海上部隊の近くに海兵隊員を迅速に派遣する方法で、海上部隊が彼らを乗艦させるために港に戻る必要はなく、海賊対処に当たってユニークな能力を発揮する。ジブチに駐留するオランダ軍降下学校の海兵隊員と米空軍の Guardian Angels が訓練を支援し、同じくジブチに駐留する合同任務部隊の米空軍の C-130 輸送機が使用された。訓練では、単独降下に加えて、臨検の際に降下訓練を受けていない通訳や医師を同行する場合に備えて、タンデム降下訓練も行われた。

記事参照：Marines Of HNLMS Johan De Witt Execute Para Jump On Water Exercise

<http://eunavfor.eu/marines-of-hnlms-johan-de-witt-execute-para-jump-on-water-exercise/>

Photo1, 2: On Tuesday November 12, marines of the Royal Netherlands Marine Corps, embarked on the EU Naval Force (EU NAVFOR) Somalia Operation Atlanta flagship, HNLMS *Johan de Witt*, have executed a parachute jump exercise in the Gulf of Aden.

<http://eunavfor.eu/marines-of-hnlms-johan-de-witt-execute-para-jump-on-water-exercise/>

12月3日「インド海軍、民間洋上武器庫に深刻な懸念表明」(The Times of India, December 4, 2013)

インド海軍のジョシ司令官は12月3日、インド洋沖の「民間洋上武器庫」について、この「全面的に非合法的活動」が引き起こしかねない事態に、「深刻な懸念」を表明した。ジョシ司令官は、IMOに提出した書面で、「洋上武器庫は、テロリストの潜入などを招きかねず、我々にとって極めて深刻な安全保障上の懸念である。インド洋北部では、民間武装警備員を乗せた140社近い民間警備会社の船が展開しており、これら警備要員が、何処の港にも寄港することなく、また沿岸国の領海法規が適用されない洋上で、船から船に乗り移っている」と語った。ジョシ司令官はまた、インド政府はこれら洋上武器庫には一部の国の制服の戦闘要員が乗り込んでいるとの報告を受けていると述べ、洋上武器庫や武装警備員の活動を規制する国際的枠組の欠如を指摘した。その上で、ジョシ司令官は、「我々は、インドの EEZ に近接する海域におけるこれら洋上武器庫について、何人の武装要員が乗り込ん

でいるのか、どのような武器を携行しているのか、どのような国際的な規制が必要か、などについて知らなければならない。実際、全てのインド洋沿岸国は、こうした洋上武器庫の実態を把握しておくなければならない」と強調した。

一方で、ジョシ司令官は、事実上インド西岸海域も含まれている、IMO が公表している現在の「危険海域 ("high risk area")」の指定について、元に戻すよう求めている。ジョシ司令官は、この2年間、海軍の哨戒活動の強化によって、インド西岸から450カイリ以内の海域では、海賊襲撃事案が1件も報告されていないと強調し、「商船は現在の危険海域の境界近くのインド西岸海域付近を航行しているが、その必要はない」と述べた。

記事参照 : Navy sounds alarm on 'floating armouries'

http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2013-12-04/india/44755785_1_navy-chief-admiral-joshi-ships

12月6日「英民間海洋警備会社、日仏の自国籍船への武装警備員添乗許可を評価」(GoAGT HP, December 6, 2013)

英国の民間海洋警備会社、GoAGT Ltd. (Gulf of Aden Group Transits Ltd.) は、日仏両国が自国籍船への武装警備員の添乗を許可したことを評価した。同社の幹部は、「こうした措置を未だ講じていない国は、世界の海運ルートを安全に維持するために、こうした措置をとるべきである」と語った。同幹部は、「日本の原油タンカーに添乗する武装警備員は、既に他の多くの海運国が採用している多層的な防衛システムを強化することになる。このことは、日本籍のタンカーはもはやソフトターゲットではないということ、あらゆる海賊襲撃グループに知らしめる強力なメッセージとなる」と付け加えた。同社のCEOは、「フランスの政策変更は、海賊問題が同国のエネルギー供給の安全に対する懸念を高めていることを示している。海賊の脅威はソマリア沖でも依然として存在し、ギニア湾のように海賊の活動が激化している海域もある。各国と各海運会社は自ら防衛する必要がある」と語った。

GoAGT Ltd.は2008年以来、1,600回以上のインド洋での武装警備員の添乗任務で、100%の成功率を達成してきた。GoAGT Ltd.は、300人以上の武装警備員を雇用しており、常時160~180人を添乗させている。武装警備員は、主として英国海兵隊、空挺部隊及び陸軍部隊での前線勤務経験を有する退役軍人を徴募している。

記事参照 : Armed security teams on French and Japanese ships are welcomed

<http://goagt.org/news/armed-security-teams-on-french-and-japanese-ships-are-welcomed/>

2. 軍事動向

10月3日「米無人機の日本からの偵察飛行、2014年から開始」(The Washington Post, October 3, 2013)

日米両国が外務(国務)・防衛(国防)両大臣(長官)による2+2会談後の10月3日に発表したところによれば、米軍は2014年から日本を基地に長距離無人偵察機、Global Hawkの運用を開始す

る。米軍が北東アジアに根拠地を置いて無人偵察機を運用するのは、これが初めてである。米政府関係者によれば、空軍は、2014年春から日本を根拠地（どの基地かは未定）に2~3機のGlobal Hawkを運用する。その主たる任務は、米当局が偵察強化を望んでいる北朝鮮近辺の偵察飛行である。現在、空軍は、グアムのアンダーセン基地からGlobal Hawkを運用しているが、北朝鮮までは航続距離の限界に近く、またしばしば悪天候で飛行回数が制約されている。東アジアにおけるGlobal Hawkの存在は中国を苛立たせるのは確かで、日米両国は、Global Hawkの偵察飛行で、尖閣諸島周辺海域における中国艦艇の動きに関する情報も得られるであろう。更に、日米両国の発表によれば、12月にはP-8海上哨戒機も日本に配備されることになる。同機がアメリカ以外に展開するのは、これが初めてである。これらに加えて、京都府の経ヶ岬にXバンドレーダーが配備され、主として北朝鮮の弾道ミサイル攻撃に備えて、2014年中には運用が開始される。

記事参照 : Agreement will allow U.S. to fly long-range surveillance drones from base in Japan
http://www.washingtonpost.com/world/agreement-will-allow-us-to-fly-long-range-surveillance-drones-from-base-in-japan/2013/10/03/aeba1ccc-2be8-11e3-83fa-b82b8431dc92_story.html

10月4日「インドネシア海軍、海上哨戒機1番機受領」(Naval Technology.com, October 4, 2013)

インドネシア海軍はこのほど、海上哨戒機、CN-235の1番機を受領した。インドネシア国防省は2009年、PT Dirgantara Indonesia (PTDI) に海軍向けに3機のCN-235を発注している。同機は、海上哨戒用の装備に加えて、魚雷2本やExocet空対艦ミサイルを搭載できる。更に、同機は、Trimble TNL7900 Omega global positioning system や Northrop Grumman 社製のLN92 ring laser gyroscope inertial navigation system を搭載している。残りの2機について、PTDIは、2013年12月と2014年2月に引き渡しを予定している。

記事参照 : Indonesian Navy receives first CN-235 maritime patrol aircraft from PTDI
<http://www.naval-technology.com/news/newsindonesian-navy-receives-first-cn-235-maritime-patrol-aircraft-from-ptdi>

Photo : CN-235 maritime patrol aircraft

<http://www.naval-technology.com/news/newsindonesian-navy-receives-first-cn-235-maritime-patrol-aircraft-from-ptdi>

10月8日「中国、2020年までに台湾攻撃能力保有—台湾国防報告書」(The China Post, October 9, 2013)

台湾国防部は10月8日、「102年版国防報告書」を公表した。同報告書によれば、中国は2020年までに、台湾に対する全面的な軍事攻撃を発動する能力を保有するという。それによれば、中国の南東部沿岸域に配備された台湾を目標とするミサイルは1,400基以上に漸増してきており、このことは、北京が台湾の独立を阻止するための武力の行使を決して放棄していないことを示唆している。また、中国の兵力は227万人で、年間軍事支出は1,160億米ドルで、いずれも台湾のほぼ十倍となっている。国防部の成雲鵬戦略計画局長は、台湾は中国と軍備競争をするつもりはないが、非対称戦闘構想に基づいて、小規模だが強力な軍事力を構築するために、国防予算の最適配分を心がけている、と強調した。

記事参照 : China able to stage attack on Taiwan by 2020: MND report

<http://www.chinapost.com.tw/taiwan/national/national-news/2013/10/09/390833/China-able.htm>

102年版国防報告書中文版：<http://report.mnd.gov.tw/m/minister.html>

English version: <http://report.mnd.gov.tw/en/m/minister.html>

10月10日「中国海軍のアデン湾派遣による制度的革新—米海大エリクソン論評」(China Brief, October 10, 2013)

米シンクタンク、The Jamestown FoundationのWeb誌、10月10日付けのChina Briefに、米海軍大学戦略研究部中国海洋研究所のエリクソン (Andrew S. Erickson) 准教授は、ストレンジ (Austin Strange) 研究員と共に、“The Relevant Organs: Institutional Factors behind China’s Gulf of Aden Deployment”と題する論説を寄稿している。

2008年12月28日、中国海軍のミサイル駆逐艦、「武漢」と「海口」、及び総合補給艦、「微山湖」の3隻は海南島の三亜港を出港し、ソマリア沖海賊対処任務に就いた。その出港は国連安保理決議第1851号が採択された12日後のことである。そして、2013年8月7日の時点で、613回の護衛任務を実施、5,257隻の商船を護衛してきた。しかし、その決定過程には中国国内の様々な制度的な要因が絡まり合ってきた。中国海軍のアデン湾派遣に伴う様々な制度的革新について、筆者らは、要旨以下のように分析している。

- (1) アデン湾における海賊対処への参加については、国内の様々な制度的な要素が働いている。その中心的な問題は、中国海軍とその他の軍種、民間組織及び官庁との間を如何に調整するかであった。海軍部隊の派遣決定の1つの側面は、中国の政治指導者だけでなく大衆も中国が21世紀の大国になるとの悲願と関係している。そのことは、中国海軍が対海賊護衛任務で達成しているパーフェクト・ゲームが中国当局、研究者あるいはメディアで繰り返し取り上げられていることから理解できる。
- (2) 2008年5月初旬、海軍軍事学術研究院と国防大学は、護衛の可能性について共同研究を開始した。これには、外交部、交通運輸部、総参謀部の代表、更には多くの専門家が参加した。この中で様々な政治的な問題が提起された。例えば、「どのような海軍の作戦が対海賊のための作戦なのか」、「派遣された軍人は何をするのか」、「もし、海賊の犠牲となった船舶を救助できなかったときには、艦長はどのような責任を負うのか」、「中国の部隊はソマリア領域に入って何をするのか」などである。更に、中国海軍が直面した問題は、指揮系統の問題であった。北京は、米国が主導する合同任務部隊CTF151のような多国間枠組みの中に中国の部隊を統合することは望んでいなかった。このため唯一実行可能な選択肢は、独立した指揮系統のよって参加することであった。
- (3) 中央軍事委員会は2008年11月、部隊派遣の提言を承認したが、北京は、国連安保理決議が採択されるまで部隊を派遣しなかった。安保理決議を待ったということは重要である。国防スポークスマンは2012年12月にも、「中国は、国連安保理決議に基づき、アデン湾及びソマリア沖における完全な護衛任務を継続する」と言及している。しかし、政府当局者、研究者、専門家は、中国の交戦規則 (ROE) と海賊対処との関係について、法律的視点から異なる意見を提起している。本国から遠く離れた海域で中国海軍が海賊容疑者を拘束すべきか、拘束した場合、彼らをどのように扱うかということについては、コンセンサスはあまり得られていない。その結果、海賊対処政策は、かなり慎重なものとなった。確かに、中国海軍のROEは、一定

の行動を取ることを容認している。海賊はしばしば音声や光学器材などによる警告を無視して商船に近接するため、中国の部隊は、最初の2年間で21回の実弾警告射撃を行い、商船を護ってきた。

- (4) 第2次隊以降の派遣はより一層制度化され、中国政府の省庁横断的行動としては、異例によく調整されたものとなっている。解放軍報によれば、アデン湾派遣は、外交部、運輸交通部と中国海軍によって統合的に監理されている。中でも外交部が重要な調整役を果たしている。外交部は、中国艦艇による護衛を希望する商船の申請を受け付け、部隊に護衛を提案し、中国海軍が計画を決定すると商船に会合点を指示する。また、外国における補給休養のための寄港、さらには外国海軍部隊との交換行事を計画、調整する。指揮系統については、特に外交部と中国海軍、中国海軍と各艦艇、艦艇と商船そして商船と外交部の間の調整と迅速な意志決定を可能にする情報共有機構、「循環的信息鏈」が活用された。運輸交通部は、政策立案、広報の輔佐、特に外国港湾の訪問などの後方分野において役割を果たしてきた。
- (5) 作戦面から見れば、中国の海賊対処作戦は、軍と他の省庁間で相当程度の同時性が求められている。縦割り、非対称的な情報の流れによって起こる非効率を軽減するために、中国海軍は、一本化した指揮系統を採用した。これにより、中央軍事委員会は、所属艦隊や基地司令といった中間指揮機構を通すことなく、直接、艦艇に命令を伝えることができるようになった。これによって、緊急時には迅速な意志決定が下せるようになった。アデン湾における作戦によって得られた省庁間の調整経験は、北京が今後、本国から遠く離れた海域や他の地域で発生した事象に対応するに当たって必要な基準となる。これらは、この5年間、切れ目なく遂行してきた海賊対処作戦を支えるために達成してきた、中国海軍、その他の省庁及び軍支援ネットワークによる広範な制度的革新の一例である。全体として見れば、本国から遠く離れた海域における作戦遂行のために中国海軍が達成した制度的革新は、それが地味なものであったにもかかわらず、将来、中国海軍にとって、本土からの地理的な距離に制約されることなく任務を遂行するに当たって必要な、一元的な通信・調整システムの構築を可能にするものであった。特に即応時間を最適化し、予測し得ない緊急事態に対応するための調整機構を如何に構築するかといった、アデン湾派遣の経験から学んだ制度的な教訓は、中国近海における多くの事前準備、訓練そしてリアルタイムの作戦行動にも応用できそうである。

記事参照：The Relevant Organs: Institutional Factors behind China's Gulf of Aden Deployment
http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=41470&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=5db6d3c0b3e1a378ac33ad230677dce#.UmH2dh-CjIU

10月28日「米海軍ズムワルト級駆逐艦、1番艦進水」(gCaptain, October 29, 2013)

米海軍の最新の駆逐艦、*Zumwalt* 級の1番艦、USS *Zumwalt* (DDG-1000) は10月28日、メイン州のジェネラル・ダイナミック社の造船所で進水した。同艦は、沿岸域戦闘や陸上攻撃用の戦闘艦で、現在87%以上の完成度で、2014年後半までに海軍に引き渡され、2016年に実戦配備に就く予定である。同艦は、多くの新技術を取り入れたユニークな艦形を持つ排水量1万4,564トンの米海軍最大の駆逐艦で、乗員130人に加え、ヘリ2機あるいは無人機4機を搭載し、航空要員28人を収容可能である。

記事参照 : First Zumwalt Class Stealth Destroyer Launched in Maine

<http://gcaptain.com/first-zumwalt-class-stealth-destroyer-launched-in-maine/>

Photo ; USS *Zumwalt* (DDG -1000)

<http://cf.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/10/131028-O-ZZ999-101.jpg>

11月5日「台湾、大平島のインフラ整備へ」(Taipei Times, November 6, 2013)

台湾の交通部国道新設工程局は11月5日、台湾漁民の安全確保のために、2014年から南シナ海の台湾占拠島嶼、大平島でインフラ整備を始める、と発表した。工程局の陳議標局長によれば、このプロジェクトには新しい栈橋の建設と国防部が建設した滑走路の補修が含まれ、工事は2014年から始められ、2015年末までに完了を予定している。工費は1億1,100万米ドルと見込まれている。大平島は台湾から1,600キロも離れており、陳議標局長によれば、工費の約60%が台湾からの資材の輸送費になるという。国防部は、C-130輸送機が常時着陸できる滑走路を必要としており、補修工事には排水設備の建設が含まれている。今回のインフラ整備の重点は栈橋の新設にあり、陳議標局長によれば、栈橋が完成すれば、2,000トン級の艦船が直接接岸できるようになる。

記事参照 : Itu Aba reconstruction to start next year: official

<http://www.taipeitimes.com/News/taiwan/archives/2013/11/06/2003576266>

11月6日「ベトナム、対米軍事関係の強化へ—セイヤー論評」(The Diplomat, November 6, 2013)

オーストラリアのThe University of New South Walesのカール・セイヤー(Carl Thayer)名誉教授は、11月6日付のWeb誌、The Diplomatに、“Vietnam Gradually Warms Up to US Military”と題する論説を寄稿し、ベトナムはアメリカとの間で徐々に軍事関係を強化しつつあるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) アメリカとベトナムは10月にワシントンで、2つの重要な高級レベルの年次安全保障会議を開催した。1つは10月1日に開催された6回目の政治、安全保障及び防衛対話で、アメリカ側代表は国務省のケリー政治軍事問題担当国務次官補代理、ベトナム側はハ・キム・ゴック外務次官で、政治、安全保障及び防衛問題等の広範囲な問題が話し合われた。もう1つは4回目の防衛政策対話で、10月28、29日の両日ワシントンで開催された。アメリカ側代表はシン南アジア・東南アジア担当国防省次官補代理で、ベトナム側は国防副大臣、グエン・カイ・ビン中将で、2011年9月に調印された相互の防衛協力のための了解覚書(MOU)で取り上げられた5つの優先すべき分野、国防省高官レベルの定期的対話、海洋安全保障、捜索救難、人道的支援と災害救済、及び平和維持について話し合われた。米越防衛対話はベトナム戦争時代の遺産を引きずっている。ベトナムは、戦争中行方不明となった米軍兵士(MIA)の捜索の進捗を発表するために、これらの機会を利用している。一方、ワシントンは、ベトナム戦争時代の不発弾および枯れ葉剤の副作用の処理に対する継続的な関与を再確認するために、防衛対話をその機会として利用している。
- (2) 米越両国の最高レベルの対話は、2013年7月にオバマ大統領がベトナムのチュオン・タン・サング主席とホワイトハウスで会談したことで実現した。両首脳は会談で、米越間の包括的パートナーシップを形成することで、「両国関係の新たな段階」を拓くことに合意した。9項目からなる共同声明の中で、第6項目では戦争遺産問題を、第7項目では防衛および安全保障の協力を規定している。そして両大統領は、2011年のMOUの履行状況に満足の意を示し、政治、

安全保障及び防衛政策対話を引き続き継続することに合意した。将来の協力に関しては、両大統領が、ベトナムの捜索救難、災害対処機能を強化するとともに、今後、安全保障協力の範囲を広げていくことを決定した。前出の第4回目の防衛政策対話では、米越両国は、両国海軍間に加えて、両国の国防大学及び関係機関との間の協力を強化していくことに合意した。両国の沿岸警備隊（ベトナムは以前の海洋警察）間の協力に関する MOU も調印された。

- (3) 米越間の漸進的な政治、安全保障及び防衛対話は、米中両国との等しくバランスのとれた関係を維持しようとする、ベトナムの用心深いアプローチを反映している。例えば、ベトナムは現在まで、米軍との軍事演習の実施を控えている。また、ベトナムは、米海軍艦艇の寄港を1年に1回とし、カムラン湾への米海軍艦艇の寄港を認めていない。更に、ベトナムは、パネッタ長官が2012年6月に求めた、ハノイの米国大使館に防衛協力事務所を開設する要請を未だに承認していない。一方、アメリカは、2012年6月にグエン首相と国防大臣がパネッタ長官に直接要請したにもかかわらず、ベトナムへの武器売却を依然、制限している。アメリカは、武器の国際的移転に関する規定に基づいて、ベトナムに対して、ケース・バイ・ケースで殺傷兵器でない軍事物品と役務を提供できる。しかしながら、殺傷兵器や夜間暗視ゴーグルのような殺傷兵器ではないが特殊物品の売却は、禁止されている。
- (4) 最近、ベトナムは、両国間の戦略的信頼を高めるために、イニシアチブをとってきた。2013年8月のブルネイでの拡大 ASEAN 国防相会議（ADMM）の際、ベトナムの国防大臣は、ヘーゲル米国防長官と会談し、2014年のベトナム訪問を招請し、ヘーゲル国防長官はこれを受け入れた。2003年の合意では、両国は、3年毎の国防大臣（長官）の相互訪問に合意した。この合意に基づいて、ベトナムの国防大臣は2003年と2009年にワシントンを訪れ、米国防長官は2006年と2012年にハノイを訪れた。2014年のヘーゲル国防長官のハノイ訪問は、この3年に1回のサイクルが終了し、今後はより頻繁な国防大臣間の接触の始まりになるかもしれない。

記事参照：Vietnam Gradually Warms Up to US Military

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/11/06/vietnam-gradually-warms-up-to-us-military/>

11月9日「米海軍多目的強襲揚陸艦、造船所海上公試完了」(MarinLog.com, November 14, 2013)

米ミシシッピ州バスカゲーラの Huntington Ingalls Industries の Ingalls 造船所で建造中の米海軍多目的強襲揚陸艦、USS *America* (LHA 6) は11月9日、造船所によるメキシコ湾での海上公試を成功裡に終了し、帰港した。Ingalls のテスト及び公試チームは、11月4日からドック・トライアルを開始し、その後5日間洋上で各種試験を実施し、試験項目は200を超えた。海軍の水陸両用戦プログラム管理事務所のプログラムマネージャー、マーサー大佐は、「艦は洋上で良い性能を示し、それは予想以上であった。造船所の公試としての完成度は適正であった。結果は2014年に行われる受領試験の成功と引き渡しに向けて、明確な道程を示してくれるものであった」と述べた。

LHA 6 は、老朽化する *Tarawa* 級を更新するために設計され、「大甲板」装備の次世代揚陸艦の1番艦である。この新型艦は、搭載航空機のメンテナンス能力が強化され、燃料積載量が増強され、予備品と支援機材用の保管能力が大幅に強化され、海兵隊の航空戦闘部隊の将来所要に対応できるように設計されたものである。LHA 6 は、造船所による海上公試で、ガスタービンと電気動力の組み合わせを推進力とする推進システムの運用と必要とされる関連試験をすべて実施した。他に錨の作動状

況、航空運用および戦闘システムの評価試験を実施した。Ingalls の試験及び公試担当のシェンク副社長は、「LHA 6 は、戦闘艦としての耐航性を証明した。試験及び公試チームは、艦が出航する前日のドック・トライアルを含めて、全ての試験をスケジュール通りに実施した」と述べた。同艦は、2014 年 1 月末に予定されている受領のための海上公試運転で今回と同じ試験を行い、運用上の性能を米海軍の検査・検証委員会 (The U.S. Navy's Board of Inspection and Survey: INSURV) に対し実証するため、現在準備をしている。

USS *America* (LHA 6) は、艦隊へ編入されれば、人道的支援、災害救難、海洋安全保障、海賊対策および他の地上軍に航空支援を実施する作戦を含む任務全般において、戦略的海兵隊遠征部隊を陸岸へ揚陸する遠征攻撃グループの旗艦になる。LHA 6 型は、長さ 844 フィート (約 257 メートル)、幅 106 フィート (約 32 メートル) で、排水量は 4 万 4,971 トンである。ガスタービン推進システムは、20 ノット以上の速力での航行を可能とし、乗組員 1,059 人 (内士官 65 名) 及び 1,687 名の兵員を輸送できる。LHA 6 型 LHA は、海兵隊用ヘリコプター、MV-22 オスプレイ・チルトローター航空機及び F-35B 統合攻撃戦闘機を搭載するとともに、海兵隊の遠征部隊を輸送する能力を持つ。

記事参照 : LHA 6 completes builder's sea trials

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=5846:lha-6-completes-builders-sea-trials&Itemid=231

Photo : The amphibious assault ship *America* (LHA 6) returned to Ingalls Shipbuilding on November 9, 2013, following successful builder's sea trials in the Gulf of Mexico.

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=5846:lha-6-completes-builders-sea-trials&Itemid=231

11 月 13 日「インド海軍、今後 10 年間で戦闘艦艇 200 隻保有」(NDTV, November 13, 2013)

インドの NDTV が 2013 年 11 月 13 日付で報じるところによれば、インド海軍は、今後 10 年間で、3 個艦隊に各 1 隻の空母を含め、戦闘艦艇を 200 隻保有することになる。インド東部艦隊司令官は、インド海軍の現有艦艇は 136 隻だが、今後 10 年間に 200 隻に達し、現有のドック型揚陸艦 (Landing Platform Dock: LPD) は、(米海軍から購入した) INS *Jalashwa*、1 隻のみだが、更に 4 隻保有する計画である、と語った。更に同司令官によれば、11 月末にロシアを出てインドに回航される空母、INS *Vikramaditya* は、アラビア海に面したカルナータカ州カルワルにある INS Karwar 海軍基地に配備される。2 番目の空母は現在、コーチンの造船所で建造中であり、就役すればビジャカパトナムの東部艦隊に配備される。

記事参照 : Indian Navy to have 200 warships in ten years: official

<http://www.ndtv.com/article/india/indian-navy-to-have-200-warships-in-ten-years-official-445681>

【関連記事 1】

「ロシアで改修中のインド空母、インド海軍に引き渡し」(gCaptain, Reuters, November 17, 2013)

ロシアは 11 月 16 日、セヴェロドビンスクの Sevmash 造船所で改修中であった、空母をインド海軍に引き渡した。旧名、*Admiral Gorshkov* は、INS *Vikramaditya* と命名され、正式にインド海軍戦闘艦となった。引き渡し式典には、ロシアのロゴジン第 1 副首相とインドのアントニー国防相が出席した。

記事参照 : Indian Navy (Finally) Gets Russian Aircraft Carrier

<http://gcaptain.com/indian-navy-finally-gets-russian-aircraft-carrier/>

Photo 1 : The Indian Navy flag is hoisted on INS *Vikramaditya* as it is commissioned into Indian Navy, at Sevmash Shipyard in Russia on November 16, 2013.

<http://d32gw8q6pt8twd.cloudfront.net/wp-content/uploads/2013/11/tag-reuters-8.jpg>

Photo 2 : Indian Aircraft Carrier INS *Vikramaditya* during her sea trails.

http://cf.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/11/INS_Vikramaditya_during_trails.jpg

【関連記事 2】

「インド海軍空母、INS *Vikramaditya*、ロシア出航、インドへ回航」(The Hindu, November 27, 2013)

インド海軍空母、INS *Vikramaditya* は、11月26日にロシアのセヴェロドビンスクを出航し、インドに向かった。母港となる、カルナータカ州のINS Karwar には2014年1月第3週に到着予定である。INS *Vikramaditya* は翌27日にムルマンスクに到着し、同港で数日滞在した後、同港で合流する、随伴艦、フリゲート、INS *Trikhand* と艦隊補給艦、INS *Deepak* と共にインドに向かう。乗組員は、同艦の空調システムがインド洋の気候に耐えられるかどうかをチェックする。また、改修工事を担当した Sevmash 造船所の技術者177人が乗り込み、全てのシステムの洋上テストに立ち会う。技術者の多くは1年間の保証期間中、インドに滞在することになっている。Sevmash 造船所の副代表は、20~40年間の支援業務契約をインド側と締結する計画である、と語っている。処女航海には艦載機のMiG-29Kは搭載されていない(最大30機搭載可能)。艦載機のパイロットは、ゴアのINS Hansa 海軍基地に建設されている、陸上発着艦訓練施設(The shore-based test facility: SBTF)で訓練しており、同艦がインドに到着後、数週間以内に同艦での発着艦訓練が開始されることになっている。また、同艦は今のところ非武装で、今後2年以内に艦対空ミサイルや近接防空システム(CIWS)などが装備される。

記事参照 : INS *Vikramaditya* sets sail for India

<http://www.thehindu.com/news/national/ins-vikramaditya-sets-sail-for-india/article5394676.ece>

Photo : India's latest aircraft carrier INS *Vikramaditya* leaving Russia's Sevmash shipyard, where it was rebuilt, for its long voyage to India on November 26, 2013.

<http://www.thehindu.com/news/national/ins-vikramaditya-sets-sail-for-india/article5394676.ece>

11月14日「韓国現代重工建造、5隻目のフリゲート進水」(MarineLog.com, November 14, 2013)

韓国の世界最大手の造船会社、現代重工は11月14日、蔚山の造船所で、同社建造5隻目のフリゲートを進水させた。海国海軍司令官などが列席した進水式典で、韓国海軍の *Incheon* (仁川) 級フリゲート3番艦、ROKS *Jeonbuk* (全北) が進水した。*Incheon* (仁川) 級は、排水量2,300トンで、全長114メートル、全幅14メートルで、最大速度30ノット、乗組員120人で、3番艦のROKS *Jeonbuk* は2014年12月に海軍に配備される。同社建造の3隻目のフリゲートで *Incheon* 級の1番艦、ROKS *Incheon* は2013年1月に配備され、4隻目となる、同級2番艦、ROKS *Gyeonggi* (京畿) は2014

年 10 月に配備される。同社は、1980 年に最初の国産フリゲート、ROKS *Ulsan* (蔚山) を建造して以来、これまでに 63 隻の韓国海軍艦艇を建造してきた。

記事参照 : Hyundai Heavy launches its fifth frigate

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=5841:hyundai-heavy-launches-its-fifth-frigate&Itemid=231

Photo: ROKS *Jeonbuk*

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=5841:hyundai-heavy-launches-its-fifth-frigate&Itemid=231

11 月 14 日「米海軍副作戦部長、中国海軍東海艦隊訪問」(Ministry of National Defense, PRC, November 15, 2013)

中国海軍東海艦隊の蘇支前司令員は 11 月 14 日、艦隊を訪問した米海軍のファーガソン三世副作戦部長 (ADM Mark E. Ferguson III) と会談した。ファーガソン三世副作戦部長は、東海艦隊の新型誘導ミサイル駆逐艦、「長春」、新たに就役した小型フリゲート、「上饒」及び新型潜水艦を視察した。副作戦部長は、「上饒」で洋上に出、乗組員の訓練を視察した。米海軍訪問団の中国戦闘艦への乗艦は、4 年ぶり 2 度目である。

記事参照 : U.S. vice chief of naval operations visits East China Sea Fleet

http://eng.mod.gov.cn/DefenseNews/2013-11/15/content_4475106.htm

11 月 16 日「米海軍沿岸戦闘艦、東南アジア海域への最初の展開終了、母港に帰還」(Military.com, November 18, 2013)

米海軍沿岸戦闘艦、USS *Freedom* (LCS 1) は 11 月 16 日、東南アジア海域への処女展開を終え、シンガポールを出港した。同艦は 4 月 18 日に到着以来、シンガポールを兵站・補修のハブ基地としてきた。同艦は、シンガポール出港後、太平洋を横断して母港サンディエゴに帰還する前に、数週間わたって西太平洋海域に留まると見られる。米海軍西太平洋兵站グループのテーボー (RADM Cindy Thebaud) 司令官は、「我々は、USS *Freedom* の最初のローテーション展開に当たって、そして特に同艦がチャンギ海軍基地に入港中における、シンガポールの歓待に深甚な感謝を表する」と語った。USS *Freedom* は、この半年余に及ぶ展開中に、域内の多くの国を訪問し、マレーシアとシンガポールとの 2 国間演習、CARAT や東南アジア海軍多国間協力訓練 (SEACAT) など、各国海軍との演習を実施した。

最近多くの海軍高官が述べているように、東南アジアをグローバル経済に結びつける重要なシーレーンが交差するこの海域は、米海軍のプレゼンスが現在も、そして将来にわたって不可欠の海域である。沿岸戦闘艦のローテーション展開は、海軍の持続的なプレゼンス維持を支え、重要なシーレーンへのアクセスを拡充するとともに、域内諸国との関係を強化することになる。

記事参照 : USS Freedom Departs From Singapore For Final Time

<http://www.military.com/daily-news/2013/11/18/uss-freedom-departs-from-singapore-for-final-time.html>

11月20日「中国海軍の戦力組成と近代化率—米議会米中経済安全保障調査委員会年次報告書」
(2013 Report to Congress, U.S.-China Economic and Security Review Commission, November 20, 2013)

米議会米中経済安全保障調査委員会 (U.S.-China Economic and Security Review Commission) は11月20日、2013年の年次報告書 (2013 Report to Congress) を公表した。同報告書の第2章第1節によれば、中国海軍の1990年～2020年までの戦力組成と近代化率の推移は下表の通りである。

(1) 潜水艦の戦力組成の推移

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
通常型 (SS)	88	43	60	51	54	57-62	59-64
攻撃型原潜 (SSN)	4	5	5	6	6	6-8	6-9
弾道ミサイル原潜 (SSBN)	1	1	1	2	3	3-5	4-5
総計	93	49	66	59	63	66-75	69-78

Source: Numbers from 1990 to 1995 are based on information from various editions of the International Institute for Strategic Studies' *The Military Balance* series, reprinted in Anthony H. Cordesman et al., *Chinese Military Modernization and Force Development: A Western Perspective* (Washington, DC: Center for Strategic and International Studies, 2013), pp. 157-163. Numbers from 2000 to 2010 and projections for 2015 and 2020 were provided by the U.S. Office of Naval Intelligence. U.S. Office of Naval Intelligence, *PLA Navy Orders of Battle 2000-2020*, written response to request for information provided to the U.S.-China Economic and Security Review Commission, Suitland, MD, June 24, 2013.

(2) 潜水艦の近代化率の推移

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
通常型	0%	0%	7%	40%	50%	70%	75%
原潜	0%	0%	0%	33%	33%	70%	100%

Source: Approximate percentages from 1990 to 1995 are based on information from various editions of the International Institute for Strategic Studies' *The Military Balance* series, reprinted in Anthony H. Cordesman et al., *Chinese Military Modernization and Force Development: A Western Perspective* (Washington, DC: Center for Strategic and International Studies, 2013), pp. 157-163. Approximate percentages from 2000 to 2010 and projections for 2015 and 2020 were provided by the U.S. Office of Naval Intelligence. U.S. Office of Naval Intelligence, *PLA Navy Orders of Battle 2000-2020*, written response to request for information provided to the U.S.-China Economic and Security Review Commission, Suitland, MD, June 24, 2013.

(3) 水上艦艇の戦力組成の推移

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
空母	0	0	0	0	0	1	1-2
駆逐艦	19	18	21	21	25	28-32	30-34
フリゲート	37	37	37	43	49	52-56	54-58
コルベット	0	0	0	0	0	20-25	24-30
両用戦艦	58	50	60	43	55	53-55	50-55
沿岸哨戒艇 (ミサイル艇)	215	217	100	51	85	85	85
総計	329	322	213	158	214	239-254	244-264

Source: Numbers from 1990 to 1995 are based on information from various editions of the International Institute for Strategic Studies' *The Military Balance* series, reprinted in Anthony H. Cordesman et al., *Chinese Military Modernization and Force Development: A Western Perspective* (Washington, D.C: Center for Strategic and International Studies, 2013) , pp. 157–163. Numbers from 2000 to 2010 and projections for 2015 and 2020 were provided by the U.S. Office of Naval Intelligence. U.S. Office of Naval Intelligence, *PLA Navy Orders of Battle 2000–2020*, written response to request for information provided to the U.S.-China Economic and Security Review Commission, Suitland, MD, June 24, 2013.

(4) 水上戦闘艦の近代化率の推移

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
駆逐艦	0%	5%	20%	40%	50%	70%	85%
フリゲート	0%	8%	25%	35%	45%	70%	85%

Source: Approximate percentages from 1990 to 1995 are based on information from various editions of the International Institute for Strategic Studies' *The Military Balance* series, reprinted in Anthony H. Cordesman et al., *Chinese Military Modernization and Force Development: A Western Perspective* (Washington, D.C: Center for Strategic and International Studies, 2013) , pp. 157–163. Approximate percentages from 2000 to 2010 and projections for 2015 and 2020 were provided by the U.S. Office of Naval Intelligence. U.S. Office of Naval Intelligence, *PLA Navy Orders of Battle 2000–2020*, written response to request for information provided to the U.S.-China Economic and Security Review Commission, Suitland, MD, June 24, 2013.

記事参照 : CHAPTER 2: CHINA'S IMPACT ON U.S. SECURITY INTERESTS

SECTION 1: MILITARY AND SECURITY YEAR IN REVIEW

http://origin.www.uscc.gov/sites/default/files/Annual_Report/Chapters/Chapter%202%3B%20Section%201%20Military%20and%20Security%20Year%20in%20Review.pdf

Complete Report:

http://origin.www.uscc.gov/sites/default/files/annual_reports/2013%20Report%20to%20Congress.pdf

11月25日「インド、ベトナム海軍潜水艦要員を訓練」(Thanh Nien News.com, November 25, 2013)

ベトナムの Thanh Nien News が 11月25日付で報じるところによれば、インドは現在、ビジャカパトナムにあるインド海軍潜水艦訓練センター、INS Satavahana で、ベトナム海軍の潜水艦要員に対して、「広範な水中戦闘作戦」について訓練中である。報道によれば、ベトナムは、500人を超える潜水艦要員を、インド海軍の最新装備を備える同センターに派遣することになっている。ベトナムは2009年12月に、ロシアとの間で6隻の *Kilo* 級潜水艦を20億米ドルで購入する契約を結び、2016年までに全てが引き渡されることになっている。インド海軍は1980年半ば以来、ロシアの *Kilo* 級潜水艦の十分な運用経験を持っており、インド海軍から潜水艦運用のノウハウを学ぶことは、ベトナムにとって貴重なものとなる。

記事参照 : India trains Vietnamese navy to handle new Russian subs

<http://www.thanhniennews.com/index/pages/20131125-india-trains-500-vietnamese-submarine-sailors.aspx>

11月26日「中国空母、南シナ海へ」(Reuters, November 26, 2013)

中国海軍の空母、「遼寧」は11月26日、南シナ海に向けて青島を出航した。「遼寧」は2012年9月の就役以来、100回を超える発着艦訓練と各種のテストを行ってきた。

記事参照 : China carrier steams towards disputed South China Sea for drills

<http://www.reuters.com/article/2013/11/26/us-china-defence-idUSBRE9AP08220131126>

【関連記事】**「中国空母、台湾海峡通峡」(DiploNews.com, November 28, and Taipei Times, November 29, 2013)**

中国海軍の空母、「遼寧」と4隻の随伴艦は11月28日朝、台湾海峡に入り、約10時間で通峡した。「遼寧」艦長によれば、艦隊は、通峡中、外国の戦闘艦や航空機の接近に対して、高度な警戒態勢を維持しながら航行した。

一方、台湾国防部は11月28日、艦隊の通峡をモニターしており、艦隊は通峡中、台湾海峡の中間線を越えることがなかったことを明らかにした。この通峡は、中国が11月23日に東シナ海に「防空識別圏(ADIZ)」を突然設定したことから、台湾軍部の関心を引いた。国防部によれば、艦隊は11月27日1030頃、台湾のADIZに入り、台湾海峡の中間線から約14カイリ(26キロ)西側を航行して、28日0400頃、ADIZを出た。台湾軍報道官、羅紹和少将は、「台湾の監視・偵察システムは、数隻の海軍艦艇と空軍戦闘機と共に、艦隊の台湾海峡通峡の全航程を監視していた」と語った。

記事参照 : China's aircraft carrier passes through Taiwan Strait

http://www.diplonews.com/feeds/free/28_November_2013_30.php

Ministry makes light of China carrier's passage

<http://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2013/11/29/2003577902>

Photo : A screen grab from Chinese TV station CCTV shows the Chinese aircraft carrier Liaoning passing through the Taiwan Strait en route to the South China Sea yesterday morning November 29, 2013.

<http://www.taipeitimes.com/News/front/photo/2013/11/29/2008094760>

11月29日「インド海軍、アンダマン・ニコバル・コマンドを指揮下に」(Defense News, November 29, 2013) ニコバル

インドはこのほど、アンダマン・コマンドの指揮権を、これまでの空、陸、海軍の持ち回りに変えて、海軍に付与した。海軍当局者によれば、インド国防省は、同コマンドを強化するために海軍に指揮権を付与することに決定した。現在、同コマンドには、ロシア製のSu-30MKI戦闘機が配備されており、稼働飛行場の増強や潜水艦の配備も計画されている。アンダマン・ニコバル諸島は、インド東岸から100キロ足らずの距離にあり、572の島々からなり、マラッカ海峡の出入り口を扼する位置にある。

記事参照 : India Gives Navy Control of Andaman and Nicobar Command

<http://www.defensenews.com/article/20131129/DEFREG/311290012/India-Gives-Navy-Control-Andaman-Nicobar-Command>

11月29日「シンガポール、ドイツから潜水艦2隻購入」(Defense News, December 2, 2013)

シンガポール国防省は11月29日、ドイツから、Type 218SG潜水艦2隻を購入する契約に調印した。この契約には、ドイツでの乗組員の訓練や「非大気依存(AIP)システム」などが含まれており、2020年に引き渡される計画である。

記事参照：Singapore Contracts for 2 New German Subs

<http://www.defensenews.com/article/20131202/DEFREG03/312020011/>

12月5日「USS Cowpens、中国海軍戦闘艦と異常接近」(The Stars and Stripes, December 13, 2013)

米太平洋軍によれば、誘導ミサイル巡洋艦、USS *Cowpens* (CG-63)は12月5日、南シナ海の国際海域で中国海軍戦闘艦と異常接近した。太平洋軍は声明で、「USS *Cowpens*は、国際海域で合法的に行動中、中国海軍戦闘艦と遭遇し、衝突回避行動を求められた。この事案は、予期せぬ事故や誤算を防ぐために、艦艇間のコミュニケーションを含む、高水準のシーマンシップの確立の必要性を示している」と述べている。米海軍当局者によれば、中国海軍艦艇は国際海域でUSS *Cowpens*を停船させようとしたが、発砲はなかったという。別の当局者によれば、この事案は、最終的にはUSS *Cowpens*と付近にいた中国海軍の空母(「遼寧」)との間の無線による艦対艦の通信によって解決されたという。米務省広報官は、中国政府とのハイレベル会合で、この問題を提起したことを明らかにした。

記事参照：Chinese warship nearly collided with USS Cowpens

<http://www.stripes.com/news/pacific/chinese-warship-nearly-collided-with-uss-cowpens-1.257478>

【関連記事1】**「進まぬ米中間の海洋及び空中の安全に関する協定作り—セイヤー論評」(The Diplomat, December 17, 2013)**

オーストラリアのThe University of New South Walesのカール・セイヤー(Carl Thayer)名誉教授は、12月17日付のWeb誌、The Diplomatに、“USS Cowpens Incident Reveals Strategic Mistrust Between U.S. and China”と題する論説を寄稿し、米中間の海洋及び空中の安全に関する協定作りが進まない現状について、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国の空母「遼寧」は11月26日、山東省青島の母港を出港し、初めて南シナ海に向かった。「遼寧」には、誘導ミサイル駆逐艦「瀋陽」、「石家荘」及びミサイル・フリゲート「煙台」、「濰坊」の4隻が随伴している。「遼寧」の行動は、米海軍の *Ticonderoga* 級誘導ミサイル巡洋艦、USS *Cowpens* (CG-63)によって公海上でずっと監視されていた。12月5日、中国海軍の1隻がUSS *Cowpens*に無線連絡し、海域を離れるよう指示した。USS *Cowpens*は公海上にあると応答し、変針を拒否した。USS *Cowpens*は、艦首500メートル未満の至近距離を突然、横切ってきた中国海軍のドック型揚陸艦によって進路を妨害され、衝突を避けるために回避行動を取らざるを得なかった。中国の環球時報は、この事件について異なる報道を行っている。この事件に詳しい中国側情報筋は、USS *Cowpens*は「遼寧」空母群の45キロの内側防衛ゾーンに進入したとしている。更に、USS *Cowpens*は、「遼寧」空母群を追尾し、悩ませていた。事件の日、12月5日、USS *Cowpens*が最初に「遼寧」空母群に対し攻撃的な行動を取ったと指摘している。

- (2) アメリカは16年前に初めて、海洋と空中の安全に関する協定を中国に提案した。この提案はその後、1997年5月に当時のシャリカシビリ統合参謀本部議長が中国のカウンターパートである傅全有人民解放軍総参謀長と北京において会見した時、改めて提案された。海洋及び空中の安全に関する協定については、1997年10月に当時のクリントン大統領と江沢民中国国家主席との会談においても取り上げられた。首脳会談の成果として、米中定期国防協議の開催と軍事海洋及び空中の安全に関する協定を締結することに合意した。第1回米中国防協議はクリントン・江沢民会談の3カ月後に米国防省で開催され、両国は、軍事海洋及び空中の安全に関する協定草案に調印した。両国は1998年1月に、「軍事海洋安全強化のための協議機構設立に関する米国防省と中国国防部の協定 (The Agreement Between the Department of Defense of the United States of America and the Ministry of National Defense of the People's Republic of China on Establishing a Consultation Mechanism to Strengthen Military Maritime Safety)」に正式に調印した。この協定は通常、「軍事海洋協議協定 (The Military Maritime Consultative Agreement: MMCA)」といわれ、海洋及び空中において行動中の米中両軍部隊間での事故発生を局限するための枠組構築を目指したものである。
- (3) 米中国防協議は、1999年5月のNATOによるベオグラードの中国大使館誤爆によって中断され、2000年1月まで再開されなかった。2001年4月には南シナ海で米海軍のEP-3電子偵察機と中国の殲-8戦闘機の衝突事故が発生した。この事故を受け、同種事故をいかに防止するかを討議するために、2001年9月にグアムでMMCAによる最初の特別会議が開催された。この会議で、アメリカは、以下の問題を提起した。第1に、公海、国際空間及びEEZにおいて行動する軍の安全な飛行と航海の原則、第2に、緊急時に避難行動の権利を行使する艦艇及び航空機の安全である。これらの提案は、MMCAの作業グループに付託された。しかし、その後12年を経過しても何の成果が生まれなかった。もし成果が得られていれば、USS *Cowpens* の事件は防げたかもしれない。MMCAの協議が暗礁に乗り上げたため、米中両国は2005年初めに、MMCAでは対象としない国防政策問題に関する特別政策対話を立ち上げた。特別政策対話は、2009年12月の正式な「国防政策調整対話 (The Defense Policy Coordination Talks: DPCT)」の設立に繋がった。米中軍事関係は、2009年3月に米海軍音響測定艦、USNS *Impeccable* の行動に対して中国の艦船5隻が妨害行動を行った事件で再び後退した。この事件以降、中国は、アメリカに対して、軍事関係の進展を阻む3つの障害に対処するよう要求し始めた。3つの障害とは、台湾に対する武器装備品の売却の停止、12の分野での軍事協力を禁止する2000年度国防授權法の条項の無効化、及び中国のEEZ内における米軍艦艇と航空機による至近距離での偵察行動の停止である。更に、中国は、DPCTを事務レベルに格下げした。2013年6月のカリフォルニアでのオバマ大統領と習近平国家主席との非公式首脳会談は、両国間の軍事関係の改善を図る場となった。第14回米中国防協議は9月9日、北京で開催された。両国は、如何にして戦略的信頼性を高め、海洋における安全を含めた協力の分野を設定し、そして誤算を避けるためのコミュニケーションを強化するかを討議した。国防協議は、これらの問題を海洋法の専門家に委ね、2国間対話を維持することに合意するという結論に達した。
- (4) USS *Cowpens* の事件は、16年にわたる海洋及び空中の安全に関する協定に向けての交渉を経ても、軍同士の協議と戦略対話が戦略的不信を減少し、透明性を向上させることにはほとんど繋がらなかったことを示している。米中両国を分かち深い溝が依然存在しており、従って、今後、南シナ海とその上空で海軍艦艇や軍用機が遭遇した場合、より不幸な結果が引き起こされ

かねない。

記事参照：USS Cowpens Incident Reveals Strategic Mistrust Between U.S. and China

<http://thediplomat.com/2013/12/uss-cowpens-incident-reveals-strategic-mistrust-between-u-s-and-china/>

【関連記事 2】

「USS Cowpens の事故、戦略的不信を増大—ベイトマン論評」(RSIS Commentaries, December 23, 2013)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) のアドバイザー兼上席研究員のサム・ベイトマン (Sam Bateman) は、12月23日付けの RSIS Commentaries に、“The USS Cowpens Incident: Adding to Strategic Mistrust”と題する論説を寄稿し、最近東アジア海域で発生している海軍艦艇の事故は、戦略的不信を増大させるとともに、発生の可能性がある INCSEA (Incident At Sea) に関する協定を含む、海軍の活動に関する共通の理解を醸成する必要性を示唆しているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 東シナ海と南シナ海における領有権を巡る紛争の中で、この海域での海軍艦艇の接近遭遇事案が増えているように思われる。12月5日には、米海軍誘導ミサイル巡洋艦、USS Cowpens (CG-63) は、進路上で停船していたといわれる中国海軍の揚陸艦との衝突を回避するため緊急回避行動をとらなければならなかった。これより先、10月後半には、中国は、海上自衛隊の護衛艦と哨戒機が東シナ海の中国海軍の実射演習を妨害した、と正式抗議を行った。これらの2つの出来事は類似している。両方とも、ある国の海軍演習を他国の海軍が妨害した事案である。これらは、旧ソ連海軍と NATO の海軍がいつも互いの活動を妨害していた冷戦時代を思い起こさせる。こうしたことが頻繁に見られるようになれば、この地域の海洋の安全が悪化する。このことは、特に一方における中国海軍そして他方における米海軍と海上自衛隊との間で、2国間の INCSEA に対する協定の必要性を高めている。
- (2) USS Cowpens の事故は、南シナ海で中国海軍の空母、「遼寧」と数隻の随伴水上戦闘艦が演習中に起こった。中国側による航行上の警告と回避海域告知にもかかわらず、USS Cowpens は、接近して演習を監視していた。中国側の主張によれば、「遼寧」の「後ろをつけ回し妨害し ("tailing and harassing")」ていた。こうした接近した監視行動は、冷戦時代を思い出させる。米国防大学が 2012 年 9 月に公表した報告書、'Managing Sino-US Air and Naval Interactions'*は、「アメリカの監視行動と実施とその対応に関するドクトリンと運用上の慣例は、主として冷戦時代の旧ソ連軍との相互行動を継承している」としている。こうした監視行動には、単なる情報収集に止まらず、プレゼンスを誇示するとともに、時に「邪魔する」ことも含まれている。USS Cowpens の事案は、米海軍の主要水上戦闘艦がこうした役割を果たした最初のケースと考えられる。こうした事案が頻発するようになれば、この地域の安全保障に悪影響を及ぼすことになる。全ての国の海軍には、特に自国の EEZ 内であるいは公海上で、他国の海軍による妨害を受けることなく、演習を実施する権利がある。米国防省当局者は、USS Cowpens は公海上にあり、従って「他国の海軍同士が互いに近接して作戦行動するのは普通のことである」と主張している。しかしながら、この主張には疑問がある。何故なら、特にある国が演習実施に関して適切な航行上の警報を事前通告している場合、他国の海軍が近接海域で行動することは慣例とは言えないからである。

- (3) 冷戦時代の旧ソ連海軍と米海軍や NATO 海軍の間にあったような、INCSEA 協定はこの地域には必要がない、というのがこれまでの一般的な考えであった。何故なら、米中間に「冷戦」はなく、冷戦時代の西側と旧ソ連の海軍同士が相互に監視し妨害をするような環境が米中間にはなかったからである。USS *Cowpens* の事案は、こうした状況が変化している可能性を示唆している。INCSEA 協定の適用が想定される海域の位置付けは、米中間の INCSEA 協定を難しくしている要因となっている。旧ソ連と NATO 海軍間の協定は、公海における行動にのみ適用された。しかしながら、東シナ海と南シナ海は、公海または国際海域ではない。この海域は事実上、沿岸諸国が大きな権利と義務を有する EEZ である。これらの海域で適用される INCSEA 協定は、第3国の EEZ 内における軍事活動を巡る米中間の見解の相違を際立たせることになる。もし米中両国の海軍戦闘艦船同士の接近事案が発生すれば、米海軍の広報官は、「1972年の国際海上衝突予防規則に関する条約 (The 1972 International Convention on the Prevention of Collisions at Sea: COLREGS)」に頻繁に言及し、関与した中国海軍戦闘艦船が COLREGS を厳守しなかったと主張するであろう。しかしながら、こうした事案を COLREGS に照らして正当に評価できるような状況は、実際にはめったにない。COLREGS は一方に都合の良いように運用できる。それは比較的容易で、戦術上他方の艦船が航路を譲らなければならないような状況を作ることである。USS *Cowpens* の事案では、USS *Cowpens* の方が航路を譲って回避する位置にあったと、メディアでは報道された。
- (4) 問題は、他国海軍の運用を接近監視する利点が、他の手段を以てしては得られない情報収集という点から、コストを無視してでも実施する価値があるかどうかである。INCSEA 協定は、確かに役には立つであろう。もし近い将来にこれが実現できない場合、他国海軍の合法的な演習に対して干渉しないことについて、より大まかな相互了解が可能かもしれない。その場合の最も基本的な要求は、全ての国が戦略的不信を高めるような行動を自制するというものでなければならない。

記事参照：The USS Cowpens Incident: Adding to Strategic Mistrust

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS2342013.pdf>

備考：‘Managing Sino-US Air and Naval Interactions’ is available following URL;

<http://www.ndu.edu/press/lib/pdf/china-perspectives/ChinaPerspectives-5.pdf>

12月7日「オーストラリア、日本に潜水艦技術移転要請」(The Australian, December 7, 2013)

オーストラリアの保守系紙、*The Australian* が12月7日付で報じるところによれば、オーストラリア国防当局者は、将来の潜水艦戦力強化のために、日本に潜水艦技術の移転を要請したことを認めた。それによれば、日本との防衛協力を拡充するためのオーストラリア側の努力の一環として、日豪両国の当局者は既に、新型潜水艦建造における協力について話し合いを行った。オーストラリア国防当局者によれば、新型潜水艦は現有 *Collins* 級の発展型になる可能性が高く、オーストラリアは、世界でも最新の非大気推進 (AIP) システムを装備する海上自衛隊の最新型、「そうりゅう」級の技術移転を望んでいる。日本の武器輸出禁止政策は、域内各国との協力関係見直しの過程で、徐々に緩和されつつある。

記事参照：Japan Australia talked to share submarine technology

<http://www.theaustralian.com.au/news/world/japan-asked-to-share-submarine-technology/story-e6frg6so-1226777442114>

12月10日「インド海軍の空母、その戦略的含意—インド専門家論評」(The Diplomat, December 10, 2013)

インドのシンクタンク、The Institute for Defence Studies and Analyses のシン (Abhijit Singh) 研究員は、12月10日付けの Web 誌、The Diplomat に、“INS Vikramaditya and the Aircraft Carrier Debate”と題する論説を寄稿し、ロシアでの改修を終えてインド海軍戦闘艦として正式に就役した、空母、INS *Vikramaditya* の戦略的含意について、要旨以下のように論じている。

- (1) インド海軍は、INS *Vikramaditya* の就役によって活気づいている。2カ月前には、インド初の国産原潜、INS *Arihant* の原子炉が臨界に達した。INS *Vikramaditya* の就役は、インド海軍がインド洋海域のみならず、それを越えた存在として変貌していく可能性を秘めた、ゲームチェンジャーと見なされつつある。INS *Vikramaditya* の偉容とその能力は実際に大きな影響を与える。同艦の排水量は4万5,500トンであり、インド海軍がこれまで保有してきたどの艦船よりも大きい。搭載航空戦力は Kamov-31 ヘリと MiG 29K 多目的戦闘機で、世界で最も進んだ艦載機の1つである。加えて、国産軽戦闘機の実験型が搭載されるかもしれない。そうなれば、INS *Vikramaditya* は、2種の短距離発艦拘束着艦 (STOBAR) 機を運用するインド海軍初の空母となる。
- (2) 興味深いことに、INS *Vikramaditya* の就役は、現代の海洋戦略における空母の位置づけという、専門家間で長く論議されてきた問題を改めて提起している。支持論者は、空母は海洋戦略の中核であり、外洋海軍の運用計画における中心的役割を果たす戦力である、と主張する。反対論者は、空母は（新型の破壊的な兵器や技術に対して）極めて脆弱であり、不適切な装備である、と言う。彼らはまた、運用経費が巨額であるばかりでなく、海面下からの攻撃、長距離戦略空軍力や弾道ミサイルに対して事実上無防備であるということは空母が戦争においてはほとんど重荷でしかない、と指摘する。
- (3) こうした批判も予想される反面、大型戦闘艦を保有する理由もある。現代の海洋戦略では、大型戦闘艦を新しい概念の中で見ることが必要である。今日の外洋海軍は、3つタイプの通常能力を必要としている。第1のカテゴリーは「ハード・パワー」としての能力で、これらは、海軍戦闘における真の戦闘力である、駆逐艦、フリゲート、ミサイル艇、攻撃型潜水艦などである。これらの能力は、攻撃、防御の両方の戦闘に使用され、海洋における戦闘の推移と結果を左右する。第2は「ソフト・パワー」としての能力で、これらは病院船、人道支援・災害派遣 (HADR) 用の艦船、及び調査船などである。これらは、有意義な地域的（そしてグローバル）な任務遂行を可能にし、海軍のソフト・パワーの展開には不可欠である。第3に、そして最も重要な能力として、海軍は「戦力投射 (“power projection”）」能力を必要とする。この能力は、海洋戦略における決定的な部分である。戦力投射能力は、当該国家の戦略的能力と政治的意図を具現化したものである。各国海軍は、国家の影響力と地域的な存在感を誇示するために、国境を越えて自国のパワーを投射しようとする。空母は、このカテゴリーに当てはまる戦力である。空母を保有することは確かに威信の誇示であり、しかもその威信はますます国家の影響力と同義と見なされるようになってきている。空母保有論者が指摘するように、各国の港への空母の寄港は、潜水艦や駆逐艦などとは比較にならない外交的影響がある。それ故に、将来の海洋任務が（両用強襲艦艇のような）多目的艦艇重視へのシフトを必要とするような柔軟性の高い所要が高まっているとの認識がある中でも、空母が現在の艦型を維持し続ける可能性は依然高い。
- (4) 更に、空母を巡る議論に付け加えるとすれば、空母は、制海か接近拒否かを巡る論議に終止符

を打つわけではないということである。空母を保有することはより实际的でより安価な接近拒否概念に対する制海概念の勝利を意味する、と見られてきた。専門家は、国家の海洋戦略に固有のこの2つの基本的な概念を、同等のものとして間違って引用しがちである。制海概念は海軍の戦闘目的を決める前提条件で、接近拒否概念（前者の下位概念）は、より限定された概念で、より強力な敵が特定の海洋空間を利用するのを拒否することを意味する。両者は国家の海洋戦略という大きな枠組みの中で不可欠の役割を果たしているが、いずれが他方にとって代わるといったものではない。しかし、これらの概念には1つ大きな違いがある。接近拒否が攻撃的な敵から自国の海洋領域を護る上で有効なことから、この概念は主に戦時の概念である。一方、制海概念は、戦時における戦闘海域の制圧ということに加えて、平時における海軍の役割の拡大（国家の大戦略における不可欠の要素）という意味もある。それ故、制海概念は、海軍戦略における用語としての有用性は、拒否概念よりも遙かに高い。

- (5) インド海軍にとって、2個の空母戦闘群を東部方面艦隊と西部方面艦隊に各1個配備することは、長年の夢であっただけでなく、海軍の運用構想の中核をなすものである。空母、INS *Viraat* は退役間近であり、インド海軍は、戦力更新の必要に迫られていた。INS *Vikramaditya* は、長年の夢を実現する1歩である。順調にいけば、2018年末までには、コーチンの造船所で建造されている、4万トンの空母、INS *Vikrant* が配備される。インド海軍のジョシ参謀総長の言葉を借りれば、INS *Vikramaditya* は、「INS *Viraat* の退役と INS *Vikrant* の就役の間隙を埋める。」インド海軍は、中国海軍の海洋における野心、そして空母、「遼寧」が中国のインド洋進出に果たす役割を気にかけている。空母、「遼寧」は、中国海軍の戦力投射能力の強化に加え、中国海軍の「遠海」戦略における鍵となる、ソフト・パワー外交にも有用な戦力である。中国海軍は、第1、第2列島線と知られる列島線防衛のためのハード・パワーの役割にも、空母を使うことを検討しているといわれる。事実、専門家の間では、中国が将来、空母を追加建造する可能性が高いと見ることで一致している。このことは、中国海軍が空母建造計画に重きを置いていることを示している。結局、空母の保有は、それだけで外洋海軍能力を意味するわけではなく、海軍力の方向性を象徴するわけでもない。もし空母を（ソフト・パワー外交から戦力投射や戦闘作戦任務にまで簡単に切り替えることができる）多様で柔軟な戦力として海軍戦力に取り込むことができれば、空母は、国家の外交政策にとっても海軍戦略にとっても、ゲームチェンジャーとなり得る。もし賢く使えば、INS *Vikramaditya* は、インド洋の戦略環境を形成していく上で決定的な役割を果たし得ると言えよう。

記事参照：INS *Vikramaditya* and the Aircraft Carrier Debate

<http://thediplomat.com/2013/12/ins-vikramaditya-and-the-aircraft-carrier-debate/>

12月12日「中国、空母2隻建造へ」(Want ChinaTimes.com, December 12, 2013)

台湾メディア、Want ChinaTimes.com が12月12日付けで中国中央軍事委員会消息筋の情報として報じるところによれば、中国は、2014年から2016年の間に大連と上海で2隻の通常型空母の建造に着手するであろう。中国は、3個艦隊が空母を中核として任務が遂行できるようにするために、2020年までに3個空母戦闘群の保有を目指している。2隻のType 001A型国産空母は、「遼寧」の改良型となろう。また、スキージャンプ甲板装備になると見られる。消息筋によれば、海軍は既に、中国船舶重工集団との間で、空母2隻の建造契約を結んでいるという。また、同筋によれば、中国は、次世代艦載機としてJ-15戦闘機をJ-31ステルス戦闘機に代替するかどうかを決定していないという。

J-15 より先に就役した J-31 は、「遼寧」の飛行甲板から発着艦可能である。

記事参照 : New aircraft carriers to be built in Dalian and Shanghai

<http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20131211000053&cid=1101>

12月23日「ロシア海軍新型SSBN、2番艦就役」(RIA Novosti, December 23, 2013)

ロシア海軍の新型SSBN、*Borey*級の2番艦、*Alexander Nevsky*は12月23日、シヨイグ国防相臨席の下、アルハンゲリスクのSevmash造船所で就役した。*Borey*級は、ロシア最初のSSBNで、2018年までに旧式艦が全て退役した後のSSBN艦隊の中核となる艦で、2020年までに8隻が配備されることになっている。3番艦の*Vladimir Monomakh*は、現在最終的な海上公試を行っており、2014年に就役する予定である。4番艦は、Sevmash造船所で建造中である。なお、搭載SLBM、Bulavaは、一連の発射テストの失敗で、依然、実戦配備に至っていない。

記事参照 : Russian Navy Commissions Second Borey-Class Submarine

http://en.ria.ru/military_news/20131223/185853653.html

Photo: The second *Borey*-class nuclear-powered ballistic missile submarine *Alexander Nevsky*

http://en.ria.ru/military_news/20131220/185773588/Russia-to-Commission-2nd-Borey-Nuclear-Sub-on-Dec-23-.html

Infographics: History of the Russian submarine fleet

<http://en.ria.ru/infographics/20100426/158748285.html>

12月31日「ロシア海軍、新型SSN受領」(RT.com, December 31, 2013)

ロシアのロゴジン副首相が明らかにしたところによれば、ロシア海軍は12月31日、新型SSN、K-329 *Severodvinsk*を受領した。同艦は、1993年以来、Sevmash造船所で建造中であった。海軍は今後、同艦の海上公試を実施する。同艦は、8隻建造される計画の第4世代SSN、Project 885 *Yasen/Graney*級の1番艦で、2番艦、*Kazan*、3番艦、*Novosibirsk*は現在建造中である。K-329 *Severodvinsk*の排水量は1万3,800トン、全長119メートル、潜航速度30ノット、最大潜航深度600メートルである。乗員は、士官33人を含む、90人。主要兵装は、24基のOniks (SS-N-26)及びKalibr (SS-N-27)巡航ミサイル、自立誘導魚雷、機雷である。一方、北洋艦隊は12月30日、Project 949A (*Oscar II*級)SSGN、*Smolensk*が2年間の改修を終えて、艦隊に復帰したと発表した。同艦は、1990年に建造され、全長155メートル、排水量2万4,000トン、運用深度600メートル、最大潜航速度32ノットである。同艦は、射程550キロの超音速巡航ミサイル、P-700 Granit (SS-N-19 Shipwreck)を243基搭載している。

記事参照 : Russian navy boosted with new nuclear attack submarine

<http://rt.com/news/russia-severodvinsk-nuclear-submarine-036/>

Infographics: K-329 *Severodvinsk*, 4th-generation Project 885 *Yasen/Graney* class nuclear submarine

<http://rt.com/news/russia-severodvinsk-nuclear-submarine-036/>

Infographics: Russian Navy

<http://en.ria.ru/infographics/20130513/181118560.html>

トピック

中国のADIZ設定について

I. ADIZとは

解説：山内敏秀・元防衛大教授、海上自衛隊OB

中国国防部は11月23日、東海防空識別区、即ち東シナ海における防空識別圏（Air Defense Identification Zone：以下、ADIZと言う）の設定を発表した。これに併せて東海防空識別区航空器識別規則を公告した。これが我が国やアメリカ、韓国、台湾など関係諸国との間に軋轢が生じさせることになった。

ADIZとは何か。ADIZの設定は、航空機の発達と無縁ではない。国家は、その領土あるいは内水又は領海に対して主権を有するが、その主権はそれらの上空にも及ぶ。そして、国家を防衛することは、領土、領海、領空における主権、即ち対外的な独立性を維持することに他ならない。従って、国家は、これらに無断で侵入するものを排除する権利を有する。他方、中国も批准している国連海洋法条約では公海に関する部の第86条で、「いずれの国の排他的経済水域、領海若しくは内水又はいずれの群島国の群島水域にも含まれない海洋のすべての部分に適用する」として、それに続く第87条第1項bに「上空飛行の自由」が明記されている。さらに、第58条第1項に「すべての国は、・・・排他的経済水域において、・・・第87条に定める航行及び上空飛行の自由・・・を享有する」と定めている。また、沿岸国は、領海を航行する外国船舶に対しては軍艦を含め、無害航行権を認めなければならないが、領空についてはこの様な規定はない。

一方、航空機がジェット化し、高速になるにしたがい、領空へ侵入しようとする航空機への対応時間は極めて限られたものになってきた。このため、領空を侵犯する可能性のある針路にある飛行目標を余裕のある段階で何者であるかを確認しておくことは、国の防衛の観点から極めて重要である。ここにADIZ設定の基本的な要求があり、ADIZは当然のことながら領空の外側に設定されることになる。そこで今回の中国のADIZ設定における最初の問題点は、中国が公告した「東シナ海防空識別圏航空器識別規則（中文：東海防空識別区航空器識別規則）」の第3条でADIZを飛行する航空機は東シナ海のADIZを管理する機構またはその機構から権限を受けた機関の指令に従わなければならないとしている点が、上空飛行の自由を規定した国連海洋法条約に抵触することである。

第2の問題点は、ADIZを飛行する航空機が中国の規則に従わない場合、中国軍は防衛的な緊急措置を執る（中文：位于東海防空識別区飛行的航空機、・・・对不配合识别或不服从指令的航空機、中国武装力量将采取防御政紧急处置措施。）としている点である。上述のとおり中国ADIZ内とはいえ、原則、公海上空を飛行するわけであるから飛行の自由を制限し、従わない場合に軍事的対応をとることの正当性には疑問がある。もちろん、軍事的措置の内容が不明であるため単純に正当性を否定することはできない。

日本は1969年（昭和44年）に、「防空識別圏における飛行要領に関する訓令」（防衛庁訓令第36号）を制定し、この訓令第2条に防空識別圏の範囲が定められている。更に、2010年（平成22年）に与那国島周辺空域のADIZの範囲を変更する防衛省訓令が出されている。これは与那国島をほぼ二

分する形で設定されていた従来のものを与那国島の領空から2カイリ（約3.7キロ）外側に設定し直したものである。その目的は、第1に「わが国の周辺を飛行する航空機の識別を容易」（傍点、筆者）にすることであり、第2に「自衛隊法第84条に規定する領空侵犯に対する措置の有効な実施に資する」とされている。

日本が領空侵犯対処を米軍から引き継いだのは1958年（昭和33年）であり、それ以降、2012年（平成24年）度末までに、航空自衛隊が緊急発進を実施した件数は2万2,446件に上る。その中で領空侵犯が行われたのは平成24年度末までに36件であり、その措置として警告射撃が実施されたのは1987年（昭和62年）の沖縄本島の領空を旧ソ連機が侵犯した時の1事例だけである。大半の事案では、緊急発進した戦闘機は目標を識別し、その動静を監視して、目標が進路を変更して領空を侵犯する恐れがないことの確認だけである。

今1つ、話題となっているのが飛行計画提出の義務化である。まず、民間航空機の運航に関し、根本となる取り決めは国際民間航空条約であり、日本も中国もこれを批准している。そして、民間航空機が飛行する場合、有視界飛行で遊覧飛行をするようなものを除き、いずれも計器飛行で指定された航空路を飛行する。このため、飛行計画の提出が求められる。その提出先は通過するFIR（Flight Information Region）範囲を管轄する当局が指定する機関になる。日本の空域は条約の定めにしたがい、福岡FIRが管轄している。今回の中国が設定したADIZ範囲は国際条約に基づく福岡FIR範囲と競合しており、東シナ海のADIZ設定の声明とともに公告された「東シナ海防空識別圏航空機識別規則（中文：東海防空識別区航空器識別規則）」第2条に東シナ海のADIZを飛行する航空機は飛行計画を中国外交部または民用航空局に通報しなければならない（二 飛行計画識別 位于東海防空識別区飛行的航空器、应当向中華人民共和國外交部或民用航空局通報飛行計画）」としていることは中国も批准している国際条約によって日本に付与されている航空交通管制の権限を侵害するものである。

更に、懸念される問題は、今回設定されたADIZに中国が領有権を主張する尖閣諸島が含まれることである。中国の立場に立てば、中国の領土とする同諸島の上空は中国の領空ということになり、これへの侵入を阻止する権利を有すると主張する。一方、日本にとって、同諸島は歴史的に固有の領土であり、その上空への侵入を阻止しなければならない。このような状況の中でそれぞれが他方の航空機、特に軍用機が侵入する可能性があるかと判断し、戦闘機が緊急発進した場合、上空で不測の事態が生起する可能性を否定することはできない。特に2001年の米海軍のEP-3哨戒機と中国海軍の殲8戦闘機の接触事故に見られるように、中国の対応の仕方が往々にしてより攻撃的になる傾向にある。中国の特徴として国内の目を意識しての対応が上げることができる。これが必要以上に好戦的な対応行動を招く可能性を秘めている。

II. 中国のADIZ設定を巡る海外論調

1. 11月26日「中国、ADIZ設定—東アジアの新たな火種」（CSIS, November 26, 2013）

米シンクタンク、CSISのMichael J. Green上席副会長をリーダーとするアジアチームは、“China's Air Defense Identification Zone: Impact on Regional Security”と題するQ&A型式の論考を発表し、中国のADIZ設定について、アメリカを始め近隣諸国の反応や中国の狙いについて、要旨以下のように述べている。

Q1：アメリカやその同盟国はどのように反応したのか？

A1：ケリー国務長官とヘーゲル国防長官は個別に米国の懸念を表明した。ケリー国務長官は、中国のこのような動きは「東シナ海の現状を変更しようとする試みである」と指摘し、「事態をエスカレートさせるような行動は緊張を高め、衝突の危険を生むものである」と警告した。ヘーゲル国防長官は、そのような行動は誤解と誤算の危険を生むものであると指摘した。国防長官は、係争中の島嶼に日米安全保障条約が適用されると再確認した上で、中国の発表は米軍の作戦を何ら変更させるものではない、と強調した。11月26日、グアムを飛び立った米軍のB-52爆撃機2機が米国の権利を主張するために問題の地域を飛行した。

日本の安倍首相は、強制的に東シナ海の現状を変更しようとする危険な試みであると公然と非難し、日本の領海、領空は護り抜く決意を示した。そして、北京は国際空域の飛行の自由を阻害するような如何なる方策も撤回するよう要求した。岸田外相は、日本はADIZの撤回を求めるにあたり、アメリカ、韓国、その他の国々と緊密に連携していくと表明した。齋木外務事務次官は、程永華駐日大使を呼んで、ADIZ設定に関する発表に正式に抗議する旨を伝え、中国に今回の措置の撤回を求める安倍首相の発言を再度伝え、尖閣諸島は日本の領域の一部であるという日本の立場をねじ曲げようとする中国の正当性の主張を退けた。小野寺防衛相は、自衛隊は監視活動を調整するため米軍と共同していくと発言した。

韓国外務省は11月25日、陳海中国公使を呼んで中国が独自にADIZを設定したことは遺憾である旨を伝えた。さらに、韓国国防省も、中国大使館の国防武官を通じて同様の趣旨を伝達した。韓国国防省国防政策室長柳濟勝は、韓国はADIZを認められないとしたうえで、係争中の蘇岩礁（韓国名：離於島）周辺海域に対する管轄権は韓国にあると主張した。

オーストラリアは11月26日、中国大使を呼んで懸念を表明し、ビショップ外務大臣は声明を発表した。

Q2：なぜ、中国のADIZがこのような否定的な反応を引き起こしたのか？

A2：日中の2国間関係が既に厳しい状況にあり事故の危険性が高まっている時期に、中国の行動は、両国間の領土問題を巡る対立による緊張を一層高めるものである。日本のADIZと中国のADIZかなり広い部分で重複している。一方の航空機が重複している空域に入った場合、他方は戦闘機を緊急発進させ、侵入者を阻止しようとする事態も起こり得る。もしその阻止行為が国際的規範に基づき、安全に実施されなければ、衝突の可能性はある。攻撃的な阻止をした中国の戦闘機が米海軍の哨戒機と衝突した2001年の事案を思い起こして欲しい。結局、この事案では、中国のパイロットが死亡し、米軍機は海南島に強制着陸させられ、搭乗員24名が11日間拘束された。そして、米中関係が緊張した。

更に、中国が規定した航空機識別規則では、中国領空に進入する航空機と中国ADIZ内を中国の沿岸線に沿って並行に飛行する航空機の間には区別は設けられていない。ケリー国務長官はこの点に関し、声明の中で米国領空へ進入しようとしていない航空機にこのようなADIZ手続きを米国は適用していないとした上で、中国領空に進入しようとしていない航空機にこのような行動を取る権利を認めないことを示唆した。ヘーゲル国防長官は、この地域における米軍の軍事作戦の実施に何ら変更はないと発言している。

一部の中国人は、問題となっている尖閣諸島周辺空域で日本機に対して対応行動をとっても米国は反応しないと考えている。それは、島の主権に関わる問題には、アメリカは関与しないとこの立場を取っているからと思っている。ヘーゲル長官が日米安全保障条約に基づき日本に対するコ

ミットメントを繰り返し言及していることは重要で、中国の誤算を防止するのに役立つかもしれない。

韓国にとっての問題は、韓国空軍が既に哨戒を実施している済州島南方の韓国 ADIZ が中国の ADIZ と重複していることである。中国の ADIZ には、韓国が実効支配している東シナ海の暗礁、離於島が含まれている。離於島の領有を巡っては、中韓両国は歴史的に争ってきた。中国の反対にもかかわらず、韓国は、2003 年に無人の観測施設である離於島海洋研究センターを建設した。韓国海軍は離於島を作戦海域に含めており、韓国と中国の間の海洋を巡る紛争の可能性が増大している。

Q3：なぜ中国は東シナ海に ADIZ を設定したのか？

A3：人民解放軍の報道官は、中国が自衛権の行使としてとる必要な手段であると説明している。更に、特定の国あるいは目標に向けられたものではないとも発言している。それにもかかわらず、東シナ海における ADIZ の設定を宣言したのは、東シナ海での係争中の島々に対する中国の主張を強化する目的と見られる。これは、日本がその領空を侵犯する恐れのある無人機を撃墜する権利を留保するとの警告を発したことに対する、中国の対応かもしれない。尖閣諸島を含む ADIZ の設定によって、北京は、この空域において作戦する日本の航空機に対し挑戦し、必要なら対応行動をとる根拠ができたと考えるかもしれない。また、北京は、ADIZ に進入した日本の戦闘機を阻止するために下令した緊急発進の回数を収集し、公表したいと思っているのかもしれない。日本は既に、中国及びロシア機による進入のデータを公表している。中国は、党と軍が中国の主権と領土の統一を護るために最大限の努力をしていることを、中国国内に向けて誇示することによる利益を考慮に入れているのかもしれない。

Q4：習近平体制下での対外政策及び軍事戦略策定に今回の行動はどう適合するのか？

A4：最初に言えることは、ADIZ の設定は、習近平政権の最初の対外政策とは相容れないということである。政権発足後は、習政権は近隣諸国との関係を再構築することを重視していた。しかし、習近平とその同僚たちは、10 月に行われた周辺諸国との関係をさらに改善するための戦略に焦点を当てた秘密会議において、1990 年代の終わり頃に中国が始め、非常に効果があると考えられた「微笑外交」を放棄した模様である。ADIZ の設定は、新しい指導層がこの地域で中国が直面している安全保障上の諸問題について枠組みを設定しようとしているという文脈から理解すべきである。10 年に 1 度の権力の移行と経済問題のせいで、中国の指導層は 2012 年、米国のアジアでの戦略的再均衡化が中国の安全保障に及ぼす意味合いに対する公式の見直しをほぼ 1 年間延期してきた。しかし、権力の継承を終わった今、習近平政権の状況分析の輪郭は、より一層鋭く焦点を当ててくるようになった。例えば、2013 年の国防白書のような最近の正式の文書は、中国の対外戦略指針の判断は引き続き妥当であるとしている。その判断とは、2020 年に向けて中国は戦略的機会に恵まれた時期にあり、その対外的戦略環境は国内の開発に集中するのに好都合であるとするものである。一方で、これら公式文書は、この戦略的好期はこれまでにない圧力の下にあり、アメリカの再均衡化がその原因であるとしている。この再均衡化に対して、習近平は、人民解放軍に「戦争に備え、勝利を得る」ために準備するよう繰り返し説示することで、事態を重視している姿勢を示している。終わったばかりの 18 期 3 中全会から考察してみると、指導部は人民解放軍の戦闘効率の改善を目指した軍の機構改革を推し進めることを考慮しており、このことは指導部が地域における紛争のリスクが高まっていると判断しているとのシグナルを発信しているとの印象を与える。従って、ADIZ の設定は、習近平がこの脅威評価への体制とし

ての対応の準備を促進する上で、貢献するものであると見ることができよう。このことは、尖閣諸島を巡る対立に内在する事故の可能性だけが、アメリカの安全保障政策立案者が注目しなければならない東シナ海における事態の拡大のリスクではないことを示唆している。

Q5：今回の中国の行動のアメリカあるいは他の地域の国々に対する含意は何か？

A5：アメリカの認識では、ADIZの設定は、東シナ海の中国の領空と領海に加え、その周辺空域を含め、中国の主権主張を促進するための慎重な戦略の一環と見られる。日本、韓国及びその他のパートナーとの緊密な協調と防衛協力、そして米軍の前方展開の維持という明確な戦略は、北京がこの地域の安全を脅かすような一層のエスカレーション措置に走ることを抑制するであろう。アメリカと日本の指導者は、こうした中国のエスカレーション措置を、日本の決心と日米同盟の有効性を試そうとするものと見ている。しかしながら、中国の侵略的行動はむしろ、安倍首相の安全保障政策に対する国内及び域内の支持を強めているようであり、日米同盟を強化しようとする努力を促進し、日米両国の軍事的一体性と相互運用性を促進することになるであろう。日本への支持は、南シナ海に面する東南アジア諸国に広がっている。これらの国々は、中国が南シナ海においても同じように係争中の島々を包摂するADIZを設定するのではないかと懸念している。

記事参照：China's Air Defense Identification Zone: Impact on Regional Security

<http://csis.org/publication/chinas-air-defense-identification-zone-impact-regional-security>

2. 11月26日「中国はADIZ設定で戦略的ミスをしたのか—米専門家論評」(CNN, November 26, 2013)

米シンクタンク、AEIのMichael Mazza 研究員は、11月26日付けのCNNで、“Did China make strategic error with air zone?”と題して、中国のADIZ設定の背景について、個人的見解として要旨以下のように述べている。

- (1) 中国が東シナ海でADIZを設定するに至った背景を正確に知ることは難しい。中国は、ADIZに尖閣諸島を含めることで、尖閣問題で日本に対する圧力を強めようとしたことは明らかである。中国の内政状況も影響しているに違いない。例えば、習近平は、日本に対する強い姿勢を示すことで国内政治的利益を得るに違いない。しかし、ADIZを設定した理由がなんであれ、北京は最終的には後悔することになるかもしれない。東シナ海における軍事的衝突の可能性を高めてしまったからという理由だけで、そういつているのではない。
- (2) まず、ADIZの設定は、台湾と韓国も不必要に苛立たせている。事実、最近安定していた台湾海峡の兩岸関係に波風をたてている。台湾は、尖閣諸島に領有権を主張しており、大陸中国とADIZが重なることになった。ADIZの設定は、直前までとても友好的に見えた中韓関係により驚くべき状況をもたらした。中国のADIZは、韓国のそれと重複しているため、中韓両国が領有権を主張し、韓国が実効支配している東シナ海の暗礁、離於島が含まれている。離於島は、韓国が海軍基地を建設している濟州島に非常に近い。
- (3) 次に、アメリカは、中国のADIZを、日本に対するアメリカの支援、そしてアメリカの東シナ海の国際的空域での自由な作戦能力への挑戦と見なした。このことは、中国のADIZの設定に対するケリー国務長官とヘーゲル国防長官の声明に明らかである。実際、中国は、ADIZの設定によって、ワシントンがこれまで避けてきた、領有権紛争に対するアメリカの公的な立場、即ち、いずれにも与しない中立的な立場が変わることになるのではないかと不安に直面する

ことになる。ケリー国務長官は声明で、「我々は領空に入ることを意図していない外国機に対して、国家が ADIZ の手順を適用することを支持しない」と述べている。これは興味深い質問を提起する。もし米国機が尖閣諸島近辺を中国の識別要請を無視して飛行したら、それは尖閣諸島に対する中国の領有権を拒否する暗黙のメッセージになるのか、ということだ。しかも、日本の領有権の明白な承認は、ワシントンではもはや、考えられないことではないのかもしれない。中国は過去 14 カ月間、一貫して事態をエスカレートさせる方針をとってきた。ADIZ の設定は、日本に対してのみならず、日米同盟をも試す、最も新しい措置である。尖閣諸島に対するアメリカの政策は常に、ある種の混乱が見られた。アメリカは、尖閣諸島に対する日本の施政権を認めており、尖閣諸島を日米同盟の適用範囲としているものの、領有権問題については立場を明確にしていない。この政策を堅持するは、弱まりつつある。オバマ政権は、中国の挑戦にうんざりしているに違いなく、日米同盟が無条件に不動のものであることを示す方法を求めるであろう。一方、日本は、中国の圧力に対抗して自ら決意を示す方法を探求するであろう。しかし、東京は、多くの外交手段を持っているだけで、北京に不動の決意を伝える代替手段をほとんど持たない。

- (4) 過去 1 年にわたって、中国は、東シナ海で何十年も続いてきた現状変更成功したかもしれない。しかし、尖閣諸島に対する日本の支配の実態を覆そうとするこれまでの行動は、今や中国の支配権を主張することに狙いがあることが益々明確になりつつあるようである。両者の違いはあまりないかもしれないが、それは危険な敷居である。この敷居を超えれば、日本とアメリカそしてその他の諸国が、北京の望みを未然に防ぐ強固な措置をとることになる。中国の ADIZ の設定は、戦略的視点の欠如を証明することになるかもしれない。即ち、アジアの安定を長く脅かす一方で、中国の国益そのものを最終的には危険にさらすことになるかもしれないのである。

記事参照 : Did China make strategic error with air zone?

<http://globalpublicsquare.blogs.cnn.com/2013/11/26/china-may-have-shot-itself-in-the-foot/>

3. 11 月 27 日「中国の ADIZ 設定、何のために、何故今なのか」(China Brief, the Jamestown Foundation, November 27, 2013)

中国問題の専門家、Web 誌、China Brief の編集長、David Cohen は、11 月 27 日付の China Brief に、“East China Sea Air Defense Moves: What for and Why Now?”と題する論説を寄稿し、中国の ADIZ 設定について、何のために、何故今なのかを要旨以下のように論じている。

- (1) 中国国防部の 11 月 23 日の発表は、上層部で明確に計算され、計画され、注意深く実施時期を見計らったものである。ADIZ 設定には、2 つの主な疑問が提起される。それは、何を達成しようとしているのか、そして何故今なのかということである。これらの疑問に答えるために、以下の背景について考慮しなければならない。
- (2) 中国の主張によれば、領有権を巡る紛争は外国の挑発によって起こっている。最近の尖閣諸島における緊張は、特に日本が同諸島を国有化したことに端を発すると主張する。東シナ海を飛行する航空機への脅威、即ち ADIZ の設定は、日本が 10 月に係争海域を飛行する軍用無人機を撃墜すると発表したことで、日本が惹起した脅威への応答かもしれない。新華社の報道によれば、中国は、日本が挑発し、緊張を生み出していると主張している。

- (3) 中国の評価によれば、中国が2012年にスカボロー礁を支配したことで、中国漁民に対するフィリピンの妨害、違法な臨検、拘束といった行為を止めさせることができた。スカボロー礁の支配によって、中国漁民が拘束をされるといった事件が発生した場合、事態をコントロールできるようになった。中国の漁民と外国海軍が想定外の事件を引き起こす危険を冒すよりも、中国が他国の行動に対して対応するか、あるいは我慢するかを選択できるような状況を相手に強いる緊張した関係に、中国の指導者は重きを置いているのかもしれない。ADIZの設定は、特に軍事的誤謬を減少させることによって安定を強化する措置として、東シナ海においても同じようなアプローチをとっていることを示唆しているのかもしれない。
- (4) 最後に、最近の日本との冷却した関係を中国がどう評価しているかを述べておくことは意味がある。中国は、日本の尖閣諸島に対する実効支配に風穴を開けることで、実質的な進展を果たしたと考えている。ADIZの設定は、中国が新たな現状—即ち、日中両国が係争空域への一方の側の進入に定期的に抗議できるような現状を定義するための試みかもしれない。例え中国がADIZの承認を勝ち取れなくても、日中双方の軍当局が定期的に相手方の支配に抗議できるような情勢を作為することは、パリティに向けた第1歩である。

記事参照：East China Sea Air Defense Moves: What for and Why Now?

http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=41685&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=b0aed4d12e54aedb086c4d96725cead0#.UpqRtx-CjIU

Map: 中国発表のADIZ設定空域

[http://www.jamestown.org/index.php?eID=tx_cms_showpic&file=uploads%2Fpics%2FDonghai_shibiequ.jpg&md5=a25aeb6e75a138f2dc5c5a95e6ad42aa8af5a069¶meters\[0\]=YTo0OntzOjU6IndpZHRoIjtzOjQ6IjUwMG0iO3M6NjoiaGVpZ2h0IjtzOjM6IjUw¶meters\[1\]=MCI7czo3OiJib2R5VGFnIjtzOjI0OiI8Ym9keSBiZ0NvbG9yPSIjZmZmZmZmIj4i¶meters\[2\]=O3M6NDoid3JhcCI7czo3NzoiPGEgaHJlZj0iamF2YXNjcmlwdDpibG9zZSgpOyI%2B¶meters\[3\]=IHwgPC9hPiI7fQ%3D%3D](http://www.jamestown.org/index.php?eID=tx_cms_showpic&file=uploads%2Fpics%2FDonghai_shibiequ.jpg&md5=a25aeb6e75a138f2dc5c5a95e6ad42aa8af5a069¶meters[0]=YTo0OntzOjU6IndpZHRoIjtzOjQ6IjUwMG0iO3M6NjoiaGVpZ2h0IjtzOjM6IjUw¶meters[1]=MCI7czo3OiJib2R5VGFnIjtzOjI0OiI8Ym9keSBiZ0NvbG9yPSIjZmZmZmZmIj4i¶meters[2]=O3M6NDoid3JhcCI7czo3NzoiPGEgaHJlZj0iamF2YXNjcmlwdDpibG9zZSgpOyI%2B¶meters[3]=IHwgPC9hPiI7fQ%3D%3D)

4. 11月28日「中国のADIZと台湾のジレンマ」(The Diplomat, November 28, 2013)

台北在住のジャーナリスト、J. Michael Coleは、11月28日付のWeb誌、The Diplomatに、“China's ADIZ: Taiwan's Dilemma”と題する論説を寄稿し、中国のADIZ設定に対する台湾の対応について、要旨以下のように論じている。

- (1) 尖閣諸島を巡る紛争で、また中国のADIZの設定によって直接影響を受ける諸国の1つとして、台湾は、アメリカ、日本および韓国と同様に、不満を表明する資格がある。中国のADIZが台湾の主権の及ぶ空域と重なっていることに加えて、毎日約100機の台湾民間機は、中国の規定に従って、中国の軍当局に飛行計画を提出しなければならない。更に、域内を旅行する台湾市民にとって、今や中国のADIZに関わる規則執行に伴う誤算のリスクの増大に直面している。
- (2) しかし、台北の反応は驚くほど穏やかであった。馬英九総統は中国のADIZが台湾の領土と領空に全く関係がないと述べ、自らの東シナ海平和イニシアティブに北京の措置が及ぼす影響の方により関心があるように思われた。台湾の民間航空管制局は、北京のADIZ規則に直ちに従うことによって、中国の動きを合法と認めてしまった。それは航空安全を保障する見地からは理解できるとしても、中国寄りと思なされたくなければ、台北は、何かをせざるを得ないであ

ろう。曖昧な決まり文句だけでは不十分である。

- (3) しかし、中国と外交関係を持っていない国は、不満を示すために何を行うことができるか。台北は、他の国と同じように中国大使を呼び出すことができない、大使がいないのである。しかも、北京との関係改善しようとする馬政権の政策は、幾つかの肯定的な成果を生み出してきた。台北にできることは、ADIZのような、中国の無作法あるいは地域の緊張を高めるような動きに、代価を支払わせることである。台湾が中国に対して影響力を発揮できる1つの分野は、海峡兩岸の交流である。これは理論的には双方に益するものであるが、北京にとっては、究極の目標である「再統一」への重要なステップである。台北は、中国の動きに対する報復として、例えば交流ペースを遅くするとか、あるいは兩岸問題に責任を持つ中国の高官の入国を拒否することもできるであろう。
- (4) 興味深いことに、中国の海峡兩岸関係協会の陳徳銘会長が代表団を率いて初めて台湾を訪問している時に、ADIZが設定された。中国の政府関係者が台湾に常駐していないので（この状況は、駐在事務所設置提案によって、間もなく解消される可能性がある）、陳徳銘会長が台北に滞在していたことは、台北がその見解を述べるまたとない機会であった。台湾の行政院大陸委員会、あるいは総統府などは、中国の真意を問い質すために陳徳銘会長を呼び出すこともできたし、あるいは少なくとも台北の抗議を北京に持ち帰るよう依頼することも可能であった。更に、台北は、陳徳銘会長の訪台を切り上げさせるか、あるいは彼とその代表団に予定を早めて帰国するよう求めることもできた。
- (5) 馬総統は、自らの東シナ海平和イニシアティブに相当の政治的努力を投入してきており、表面上、台湾が地域安全保障における対等の参加者として扱われることを望んでいる。この目標を達成しようとするならば、台湾は、中国が地域の緊張を高める政策をとった場合、中国に対抗するための十分な気骨を持たなければならない。逆に何も行動しなければ、現場で既成事実を積み上げようとする中国の段階的努力を黙認するリスクを侵すことになる。

記事参照：China's ADIZ: Taiwan's Dilemma

<http://thediplomat.com/2013/11/chinas-adiz-taiwans-dilemma/>

5. 11月29日「東シナ海のADIZ、地域海洋安全保障の新しい引火点—韓国人専門家論評」(RSIS Commentaries, November 29, 2013)

韓国のThe Korea Institute for Maritime Strategyの上席研究員、Sukjoon Yoon（韓国海軍退役大佐）は、シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院（RSIS）の11月29日付けのRSIS Commentariesに、“The East China Sea ADIZ: New Flashpoint in Regional Maritime Security”と題する論説を寄稿し、中国のADIZの設定が域内の海洋安全保障における新たな引火点になるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 今回中国が東シナ海のADIZを設定した背景には、3つの思惑があると見られる。第1に、中国人民解放軍は、尖閣諸島に対する中国の領有権主張を一層強化しようとしているようである。第2に、ADIZの設定は、日本政府の尖閣諸島国有化に対する、そして中国が言う日本の軍国主義復活への対応である。第3に、中国は、韓国に影響を与える巧妙な動きをしている。中国のADIZには、中韓両国が領有権を主張し、韓国が実効支配している東シナ海の暗礁、離島が含まれている。ソウルは一方的な宣言に懸念を表明したが、ソウルに対する北京の反応は、東京に対するものとは異なっていた。中国は、ソウルが既に日本の現政権とは距離を置いていることを熟知し

た上で、韓国とその同盟国である、日米との間に楔を打ち込もうとしている。

- (2) 東シナ海における ADIZ の設定は、域内各国を軍備強化に、特に空軍力の増強に走らせる新たな動因となる。中国の近隣諸国は、中国の国防予算が 2 桁の伸び率を続けている事実を無視することはできない。アジア太平洋地域における海洋の平和と安定を確保するために、新しい包括的な海上安全保障体制を開発しなければならない。
- a. 第 1 に、紛争当事国間には慎重な 2 国間交渉を通じて、アクション・リアクションの対立状況を緩和すべきである。今回の ADIZ の設定に証明しているように、各国は、自国の領有権主張の強化を求めて、域内の不安定化をもたらすような措置を避けるべきである。
- b. 第 2 に、域内の多国間フォーラムでは、国連海洋法条約の曖昧な規定を論議し、必要に応じて修正するなど、国際法の地域的な適用可能性を早急に検討すべきである。そしてアメリカは、早期に国連海洋法条約を批准し、単なるオブザーバーではなく域内の新たな海洋秩序の構築に貢献しなければならない。
- c. 第 3 に、東アジアの海域における危険な偶発事態を回避する最善の方法は、海軍部隊と海洋法令執行機関のために、明確な交戦規定 (Rules of Engagement: ROE) を定めることである。尖閣諸島で起きた日中間の事案やスカボロー礁における中国とフィリピンの事案など、最近の沿岸警備隊と漁船が関わった衝突事案は、非軍事的な海上の脅威にも対応する ROE を規定する重要性を実証している。
- d. 第 4 に、軍事力を振り回すことに代えて、海洋協力に関する 2 国間の対話が、海洋問題解決の標準的なアプローチにならなければならない。尖閣諸島を巡る日中間の緊張が高まっている時期における今回の ADIZ 設定は、避けるべき行動の完璧な例であろう。

記事参照 : The East China Sea ADIZ: New Flashpoint in Regional Maritime Security

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS2182013.pdf>

6. 12月3日「中国の ADIZ 設定、1914 年の再来か—英紙論評」(Financial Times, December 3, 2013)

英紙、*Financial Times* の Martin Wolf 論説委員は、12月3日付けの同紙に、“China must not copy the Kaiser’s errors”と題する論説を掲載し、第1次大戦前のドイツの台頭と英仏関係を歴史の先例として、中国の不用意な行動が戦争の危険を冒すとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 台頭する独裁国家と相対的だが経済的に低潮期にある民主国家との間の緊張を管理しながら、開かれたグローバル経済体制を持続させることができるか。この問いは、19世紀末にドイツ帝国がヨーロッパの経済的、軍事的大国に台頭した時に提起されたが、今日、共産中国の台頭によって再び問われている。今日も、当時と同じように、相互不信が強く、そして同じように台頭する大国が紛争へのリスクを高めている。我々は、この問いが 1914 年にどのような事態を招いたかを知っている。1世紀後の新しい問いは、どのような結末を迎えるのであろうか。
- (2) 中国が設定した ADIZ は、日本の施政権下にある尖閣諸島を含んでおり、明らかに挑発的である。しかも両国の ADIZ は重複している。日本も、韓国もこれを認めていない。アメリカも認めておらず、紛争生起の際は条約上日本を支援する義務を負っている。一方、米務省は、自国の民間航空機に対して、無辜の市民に対する危険を避けるという観点から、中国の要求を遵守することを「期待」という立場を明らかにした。アメリカは、中国に対し複雑なシグナルを与えることになった。ファロン元米太平洋軍司令官が指摘しているように、中国の ADIZ

は、偶発的な衝突の可能性を高めている。もし中国と日本の軍用機が相互に発砲した場合、どのような事態になるか。もし中国の軍用機が民間機に発砲したり、あるいは強制着陸させたりしたら、どのような事態になるか。アメリカからの複雑なシグナルは、紛争のリスクを増大させているかもしれない。我々が第1次大戦の開戦経緯から知っているように、一見些細な出来事が瞬く間に悲劇的状况に発展することがある。今日、強固なナショナリストである習近平主席の中国、同じくナショナリストである安倍首相の日本、そして日本が攻撃された場合には条約によって日本防衛の義務を持つアメリカとの間で、破滅的紛争に至る危険が高まっている。

- (3) ここで再び、ドイツの台頭と状況が重なる。20世紀初頭、ドイツは英国と建艦競争を繰り広げた。1911年には、ドイツがフランスのモロッコ干渉に合わせて、砲艦を派遣した（第2次モロッコ事件）*。その狙いの1つが、英仏協商関係を試すことにあった。結局は、これによって英仏両国は同盟関係を強化することになった。同じように、中国の行動は、日韓両国とアメリカの同盟関係を強めているようである。そして当時の英国と同じように、今日のアメリカもまた、台頭する地域大国として自らを誇示しようとする中国によって突きつけられる挑戦にますます悩まされている。
- (4) 何故、習近平主席は、こうした挑発的行動をとるのか。習近平主席は、国内の権力基盤をますます強めており、恐らくより踏み込んだ措置を取る狙いから意図的にこうした決定を下したのであろう。しかしながら、外部の観察者から見れば、数個の無人の岩礁に対する支配の獲得は、複雑な経済改革に乗り出したばかりであり、世界経済に深く組み込まれ、しかも高収入国家への目標が未だ遠い状況にある中国にとって、成果よりも遙かにリスクの方が大きいであろう。英国のリベラリストでノーベル平和賞受賞者、ノーマン・エンジェルが1909年にその著書、*The Great Illusion* で論じているように、戦争は例え勝利を収めても割に合うものではない。征服した土地を併合しても、勝者を一時の栄光で意気軒昂にする以外に、国民の福利に対し恩恵を与えはしない。戦争は、主要当事国全てに対して破滅的被害を及ぼすことになるのである。今日、中国の指導者が何故、数個の岩礁に対する領有権主張に危険を賭すのか。どのような利益が危険の代償を正当化するのか。
- (5) 軍事専門家は、正面衝突が起きれば、中国は負けるだろう、と見ている。確かに、その経済は劇的に成長しているが、未だその規模はアメリカよりも小さく、まして日米を合わせた場合は言うまでもでもない。その上、制海権を握っているのは、依然アメリカである。紛争が生起すれば、アメリカは、世界各国の中国との貿易を遮断するとともに、中国の対外流動資産の大部分を差し押さえるであろう。その経済的影響は世界全体にとって甚大なものになるだろうが、それは、アメリカやその同盟国に対してよりも、中国に対してより一層深刻であることはほぼ間違いない。中国は、日米に比べGDPに対する貿易量の割合が高い、非常に脆弱な大国である。中国はまた、死活的な天然資源を輸入に頼っている。技術力は急速に発達しているとはいえ、世界の各国が中国の技術に頼るよりも、中国の方が外国のノウハウや直接投資に他のどの国よりも依存している。紛争は、西側及び日本の企業を撤退させ、より安全と思われる場所へ脱出させることになるだろう。中国のGDPの4割を占めるといわれる外貨準備高も海外に流出するであろう。
- (6) 前出のエンジェルが述べているように、紛争の危険を冒すことは、中国にとって明らかに無意味なことである。貿易量の拡大による相互の恩恵と経済的相互依存関係は、沖合の小さな岩礁の支配による利益よりも、遙かに重要である。しかしながら、歴史は我々に別のことも教えて

くれる。即ち、現状維持勢力と台頭するリビジョニスト勢力との軋轢は、しばしば紛争に発展し、惨禍をもたらす結果となる。事実、偉大な歴史家、トゥキディデスは、悲惨なペロポネソス戦争（BC431-404）は台頭するアテネがスパルタに警戒心を引き起こさせたためである、と指摘している。国家主義的野心と過去の過ちへの怨恨は人間共通の性癖として仕方のないものであるが、現在のゲームは余りに危険すぎる。中国国民の長期的利益の観点から、習近平主席は再考すべきである。

記事参照：China must not copy the Kaiser's errors

<http://www.ft.com/intl/cms/s/0/672d7028-5b83-11e3-a2ba-00144feabdc0.html?siteedition=intl>

備考*：第2次モロッコ事件（Second Moroccan Crisis）とは、1911年にドイツ政府が砲艦をモロッコ南西の港湾都市アガディールに派遣したことによって生じた国際紛争である。別名「アガディール事件（Agadir Crisis）」。この事件は、アフリカの帝国主義的分割競争において、フランスはモロッコを自らの勢力圏と考えていた（1904年の英仏協商で、英国はエジプトの支配権の代償として事実上承認）のに対し、ドイツのカイザーがモロッコの内乱に際して居留民保護を名目に砲艦を派遣し、フランスが英国の援けを求めて、共同でドイツの干渉を排除した事件であり、それはそのまま、第一次大戦の前奏曲となったとされる事件であった。

7. 12月12日「中国のADIZ設定、国際規範に対する挑戦—米専門家論評」(The National Interest, December 12, 2013)

ハワイのThe Asia-Pacific Center for Security Studies, CSISのホーナン（Jeffrey W. Hornung）准教授は、12月12日付けの米誌（電子版）、The National Interestに、“China's War on International Norms”と題する論説を寄稿し、中国のADIZ設定は国際規範に対する挑戦であるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) ADIZの設定は、それ自体問題になるようなものではない。ADIZは、自衛上の早期警戒用の境界で、国家が領空より遠くに設定し、領空に接近する潜在的な脅威を特定するためのものである。アメリカや日本と同じように、ほとんどの国が自国領空に入る航空機に対してのみ、飛行計画の提出を要請している。中国を始めとする一部の国は、領空に入らず、ADIZを通過するだけの航空機に対しても、飛行計画の提出を要請している。この中国の規則は問題である。何故なら、これは、自国の空域の管制権を拡大しようとする試みだからである。更に問題となるのは、中国のADIZが日本、台湾及び韓国のADIZと重複していることである。その上、中国のADIZと重複している部分には、日本の施政権下にある尖閣諸島と韓国が実効支配している東シナ海の暗礁、離於島が含まれている。
- (2) 中国のADIZが日本のADIZに大幅に食い込んでいるため、多くのメディアや専門家は、日中間の尖閣諸島を巡る領土紛争の視点から中国のADIZを論じている。この観点からすれば、中国のADIZ設定の狙いは、尖閣諸島に対する日本の施政権に挑戦することで日本の立場を弱めるとともに、領土問題の存在を認めさせようとする中国の試み、ということになる。この分析は間違っていないとしても、不完全である。現実には、中国のADIZは、3つの挑戦を突き付けているのである。
 - a. 第1の挑戦は、日本、韓国及び台湾のADIZと大きく重複するADIZを設定することによって、3つの隣国に圧力を掛けることである。東京とソウルに対しては、重複する空域において航空

機の飛行を許すかどうかを中国が決めることによって、両国の島嶼に対する実効支配権を弱め、両国に領土問題の存在を認めさせることである。そして台北に対しては、北京は、台湾独自の ADIZ を認めないと念を押すことである。いずれの場合でも、北京は、自国の ADIZ への侵入を阻止するためとして、迎撃機を発進させる口実として自国の ADIZ を持ち出すことで、3つの隣国の管制空域を侵食することができる。何れかの隣国が中国の新しいルールを受け入れたり、あるいは反対しなくなったりすれば、中国の勝ちである。

- b. 第2の挑戦は、アメリカに対するものである。アメリカは、アジア太平洋地域で再均衡化戦略を進めている。再均衡化戦略は、軍事的試みとして誤解されているが、軍事的要素に加えて経済的、外交的要素も含むものである。アメリカが言う再均衡化の目的は、この地域に対するコミットメントの再確認である。米政府当局者は、再均衡化には中国とのより緊密な対話が含まれていると繰り返し強調しているが、中国における再均衡化に対する見方は、中国の台頭を封じ込めるためのアメリカの努力の一環と見るのが主流である。中国の ADIZ 設定は、この地域への関与を再び強めようとするアメリカの再均衡化戦略に対する挑戦である。結局のところ、ADIZ の設定は、何れの国がこの地域に影響力を持つかという問題に帰着する。中国は、アメリカの影響力に挑戦し、アメリカを中国沿岸からできるだけ遠くに追いやることを狙っている。
 - c. 第3の挑戦は、国際規範に対するものである。ADIZ については、権利と義務について規定した国連海洋法条約のような規範はない。国連海洋法条約第2条は、沿岸国の空域に対する主権は領海の範囲（12カイリ）までとしている。この規定に基づき、ADIZ を設定している大多数の国は、自国の領空に向かう航空機に対してのみ飛行計画の提出を求めている。これが、上空通過の自由に関する国際的に受け入れられた規範である。しかしながら、中国は、自国の領空に入る計画のない航空機に対しても中国の ADIZ を通過する場合に飛行計画の提出を求めている。これに従えば、中国は、自国の沿岸を遠く離れた空域まで管理し、国際水域の上空を通過する自由を制限することになる。中国は、1998年に中国が排他的経済水域と大陸棚に関する法律を制定した際に、国連海洋法条約の関連規定に関する広く受け入れられた解釈とは違って、自国の排他的経済水域内における軍艦の活動を制限しようとしたことがあるが、今回の ADIZ はそれと同じ手口である。本質的には、中国は、海洋でも空域でも移動の自由を保障している国際規範に対抗していることになる。そうすることで、中国は、自らが領土、あるいは今回のケースでは水域と空域の支配に固執する19世紀的な観念により、リビジョニスト勢力以外の何物でもないことを曝け出した。
- (3) 中国の ADIZ は、地域の現状を露骨に一方的に変えようとする試みであり、安定を損なうものである。その上、これは中国と日本の間だけの問題ではない。これは、中国の東方にある全ての隣国、アメリカ、そして上空通過の自由に関する国際規範に対する挑戦である。それ故、既に緊張が高まっている東シナ海の状況をエスカレートさせるのは間違いない。その結果、中国と隣国の信頼関係が損なわれ、中国の航空機と他国の航空機の間で誤算が起こるリスクが高まることとなる。

記事参照：China's War on International Norms

<http://nationalinterest.org/commentary/chinas-war-international-norms-9547>

3. 外交・国際関係

10月3日「習近平中国主席、『海のシルクロード』提唱」(China Daily, October 4, 2013)

中国の習近平国家主席は10月3日、インドネシア議会で演説し、中国のASEANに対する包括的な政策に言及し、その中で、新たな「海のシルクロード」を構築するために、域内各国との協同努力を呼びかけた。専門家は、この提案を、中国と東南アジア諸国との地政学的絆が領有権紛争を巡って協力と対立の両方の可能性に直面している中で、海洋におけるパートナーシップの強化を狙いとして提唱されたと見、新しい「海のシルクロード」は中国とASEAN10カ国にとってウイン・ウインの戦略的な重要性を持つと、その背景を説明している。

古代から、東南アジアは、中国が絹やその他の商品を他国に輸出するルートであった、歴史的な「海のシルクロード」における重要なハブであった。習主席によれば、新たな「海のシルクロード」を構築するために、中国は、「中国政府によって設立された中国・ASEAN 海洋協力基金の好ましい使い道」として、ASEAN 諸国との海洋における協力を強化していく。北京大学東南アジア研究センターの楊保筠教授は、新しいルートが中国の経済発展と東南アジア諸国との善隣友好外交を発展させるとして、「数世紀前の歴史的なルートと同じように、新しい海のシルクロードは、ルート上の近隣諸国に利益をもたらすとともに、東アジア全域に繁栄をもたらす新たな推進力となろう」と語った。

記事参照：Xi in call for building of new 'maritime silk road'

http://usa.chinadaily.com.cn/2013-10/04/content_17009912.htm

【関連記事 1】

「中央アジア、中国の新たな陸のシルクロードに」(RSIS Commentaries, October 9, 2013)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) を修了し、また中国国防大学の卒業生でもあり、現在トルクメニスタン在住の Loro Horta は、10月9日付けの RSIS Commentaries に、「Central Asia: China Opens a New Silk Road」と題する論説を寄稿し、9月の習近平国家主席の中央アジア数カ国の訪問が中国を経由してヨーロッパと東アジアを結ぶ新たな陸のシルクロードを拓く象徴的出来事となり得るとして、要旨以下のように述べている。

- (1) この10年間、中央アジアは、北京の戦略的思考における下位の位置から外交的優先順位のトップの位置にまで、その重要性を増してきた。中国は、この戦略的に重要な位置を占め、資源豊富な地域において、不可欠な経済的、政治的プレーヤーとして急速に台頭しつつある。この地域における中国の新たな力点は、例えばウイグル族、ウズベク族あるいはカザフ族といった、幾つかのチュルク語グループの居住区である新疆ウイグル自治区西部地区に隣接する、新しく独立した国々との良好な関係を構築することにある。北京がウイグル族民族主義者とか分離主義者と呼ぶグループは、中国に対する抗議活動を組織するために、しばしばこれら近隣諸国を利用してきた。
- (2) この地域を安定させるために、中国は、開発援助を供与するとともに、治安維持における協力を強化してきた。中国の経済力が発展するにつれ、中国にとって、エネルギー供給源の多様化のためにも、この地域のエネルギー資源の重要性が高まった。また、中国は、大半の輸入エネルギーが通峡するマラッカ海峡において不測の事態を招きかねない、海賊行為や海難事故などの非伝統的な安全保障上の脅威を懸念している。

- (3) エネルギー輸送ルートの潜在的な脆弱性を補うために、中国は、新たなエネルギー供給源として中央アジアに目を付け始めた。この地域は、輸送経費を軽減するとともに、海上輸送への依存を減らす。この面では、他のいかなる地域も代替し得ない。忍耐強く巧妙な外交を通じて、中国は徐々にこの地域に浸透していった。2006年に中国とカザフスタンが同国の石油と天然ガスを新疆ウイグル自治区に輸送する3,000キロのパイプライン建設協定に調印した時、北京の努力は報われた。それ以来、中国は、同国のエネルギー部門への投資を増大し（一部の専門家によれば、同部門の50%が現在中国の国有企業の所有になっているという）、2013年7月には、両国は、パイプラインを延長し、生産能力を倍増する協定に調印した。延長されたパイプラインは、2014年半ば頃までに、中国の主要な石油供給源であるロシアの石油を中国に輸送することになる。2009年には、中国は、数十億ドルを投資して、トルクメニスタンと中国を結ぶパイプラインを建設した。この1,840キロのパイプラインは、隣接するウズベキスタンとカザフスタンを横断して、石油と天然ガスを新疆ウイグル自治区に輸送する。トルクメニスタンは2012年に、中国の天然ガス輸入の50%以上を提供する主たる供給源となった。しかも、イランとトルクメニスタンの間には既にパイプラインがあり、将来的にトルクメニスタン・中国パイプラインと連結させることを可能である。
- (4) もう1つの正面は中国とパキスタンの間で、新疆ウイグル自治区とグワダル港の間を結ぶ陸上回廊が建設初期段階にある。北京は、グワダル港の建設に12億ドルを投資した。同港は、イランとサウジアラビアに近接するペルシャ湾東部の戦略的要衝にある。グワダル港陸上回廊は、道路、鉄道そしてパイプラインでペルシャ湾岸と中国西部地域を結び、中国経済に不可欠なエネルギー輸送ルートを短縮することになる。9月の習近平主席の中央アジア訪問で、各国と全部で数百億ドル規模に上る多くの投資協定が締結された。この地域への膨大な投資は、古のシルクロード以来、絶えて見られなかった、ロシア、中央アジアそして中国の経済を1つに結びつける可能性がある。

記事参照：Central Asia: China Opens a New Silk Road

<http://www.rsis.edu.sg/publications/Perspective/RSIS1892013.pdf>

【関連記事2】

「2つのシルクロード、中国の狙い」(The Washington Post, October 14, 2013)

10月14日付の米紙、*The Washington Post*は、“China bypasses American ‘New Silk Road’ with two of its own”と題する記事を掲載し、習近平中国国家主席が最近の中央アジアとインドネシア訪問で示した、陸と海の2つのシルクロード構想の狙いについて、要旨以下のように報じている。

- (1) 習近平中国国家主席が最近の中央アジアとインドネシア訪問で示した、陸と海の2つのシルクロード構想は、2年前の2011年9月に当時のクリントン米国务長官が鳴り物入りで提唱した、アメリカ版シルクロード構想* (an American vision of a New Silk Road) を色褪せたものにした。この構想は、中央アジアと南アジアを結びつけるリンクとしてアフガニスタンを復興させることを想定していた。中国の指導者は、特に中央アジアでは、自国の影響力を拡大するために、ロシアの相対的な影響力の低下と予定されているアフガニスタンからの米軍部隊の撤退の機会を活用した。ワシントンの戦略国際問題研究所のクリス・ジョンソン (Chris Johnson) は、「中国は、かなり大胆な行動をとっている。習近平主席は、アメリカがこれまで活用できなかった、貿易と経済機会の大きなチャンスをつかんでいる」と指摘している。

- (2) 習近平主席は、9月の中央アジア訪問で、カザフスタンの首都、アスタナでは、2100年以上前にこの地域を旅した漢王朝の使節、張騫に言及し、太平洋からバルト海までの貿易と輸送リンクを強化し、地域的な政策調整を促進するために、「シルクロード経済ベルト (a “Silk Road economic belt”）」の構築を提唱した。北京は、地理戦略的なエネルギー供給源としてのみならず、経済発展の遅れた中国西部から中央アジアを經由して商品を輸送することに経済的利益を見出している。19世紀のロシアと英国の「グレートゲーム」に擬えて、レースとして見れば、中国がリードしており、中央アジアの5つの共和国の内、4カ国でロシアを抑えて中国が最大の貿易相手国になっている。中国の国家主席は、旧ソ連領のこれら共和国を3代続けて訪問しているが、米大統領は未だこれら諸国を訪問していない。
- (3) 習近平主席は10月初めには、インドネシアで、7回に及ぶ15世紀の鄭和の大航海に言及し、「海のシルクロード」を構築することを提唱した。アジアの隣国と友好関係を構築しようとする中国の努力は、海洋における領有権紛争、特に日本とフィリピンとの間の緊張によって、難しくなっている。前出のジョンソンによれば、「海のシルクロード」構築を提唱することで、習近平主席は、近年中国の隣国を不安にしている過度の民族主義を抑え、投資と経済取引で影響力を買おうとする以前の政策に戻った。
- (4) 北京では、オバマ政権の再均衡化戦略を、例えば日本、韓国そしてフィリピンといったアメリカの同盟国を通じた中国封じ込め努力の一環と見、北京が中央アジアでそうした動きに静かに対抗しているとする見方がある。それでも、中国のシルクロード戦略は、アジア太平洋地域における先進諸国との経済的関係の重要性に決して取って代わられるものではない、とワシントンの The Center for a New American Security のエリー・ラトナー (Ely Ratner) は指摘する。
- (5) 2011年に、当時のクリントン米務長官は、インドで、アフガニスタンの経済復興努力の一環として、「万里の長城」からボスポラス海峡に至る通商ルートの復興に言及し、その鍵として、長期にわたって延期されてきた、トルクメニスタンからアフガニスタンとパキスタンを経由してインドに至るパイプラインの建設促進を挙げた**。しかし、インドとパキスタン間の相互不信に加えて、アフガニスタンの政情不安は、その見通しを暗くしている。対照的に、中国のシルクロードは、ほぼ完全にアフガニスタンを迂回している。それでも、米務省の報道官は、習近平主席の構想を、「ニュー・シルクロードに関する我々自身の考えと瓜二つ」と述べ、アメリカの戦略はこの地域に具体的な利益をもたらすことであり、中国の協力を歓迎する、と強調した。

記事参照：China bypasses American ‘New Silk Road’ with two of its own

http://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/china-bypasses-american-new-silk-road-with-two-if-its-own/2013/10/14/49f9f60c-3284-11e3-ad00-ec4c6b31cbed_story.html

Note* : Remarks at the New Silk Road Ministerial Meeting, Hillary Rodham Clinton, Secretary of State, New York City, September 22, 2011

<http://www.state.gov/secretary/rm/2011/09/173807.htm>

**：Remarks on India and the United States: A Vision for the 21st Century, Hillary Rodham Clinton, Secretary of State, Anna Centenary Library, Chennai, India, July 20, 2011

<http://www.state.gov/secretary/rm/2011/07/168840.htm>

10月10日「インドの南シナ海進出の狙い—インド人専門家論評」(China Brief, October 10, 2013)

米シンクタンク、The Jamestown Foundation の Web 誌、10月10日付けの China Brief に、インドの The Institute for Defence Studies and Analyses のダス (Rup Narayan Das) 上席研究員は、「India in the South China Sea: Commercial Motives, Strategic Implications」と題する論説を寄稿し、インドの南シナ海進出の狙いについて、要旨以下のように論じている。

- (1) インドは南シナ海問題の当事国ではないが、特に 2010 年 7 月のハノイでの ASEAN 地域フォーラムで、当時のクリントン米国务長官が南シナ海における航行の自由をアメリカの国益と主張して以来、インドはその主張を支持してきた。同時に中国は、この頃から南シナ海におけるインドの意図について懸念し始めた。この懸念は、2011 年 9 月にインドとベトナムが南シナ海における石油天然ガス開発計画に合意したことを発表するに至って、更に高まった。中国は、南シナ海において議論の余地のない主権を有しており、インドを直接名指しはしなかったが、南シナ海における如何なる開発プロジェクトにも反対する、と主張した。インドは、中国による種々の妨害にもかかわらず、開発計画についてベトナムとの合意に達した。ベトナムのチュオン・タン・サン国家主席が訪印した 2011 年 10 月に、ベトナム国営石油会社、Petro Vietnam は、インドの国営石油天然ガス会社、Oil and Natural Gas Commission Videsh Limited (OVL) との間で、ベトナムにおける石油と天然ガス開発に関する 3 年間の長期契約に調印した。この合意は、3 年間の効力であるが、長期の協力関係を意図したものである。
- (2) インドは、OVL の南シナ海への進出を、純粋に商業的な理由によるものとしている。しかし、アジア太平洋への関与に関するインドの戦略的立場は、これとは異なる。メノン国家安全保障問題顧問は、2010 年 10 月のアメリカでの講演で、「中国は、南アジアで長期にわたってプレゼンスを維持してきた。我々も、東アジアに長い間、プレゼンスを維持してきた」、そして平和的協力の重要性を強調して、「我々、全ての主要大国は、グローバルな相互利益を持っている。こうした相互利益は、安全保障や繁栄のサークルの中に組み込まれたものであり、人為的に南アジアや東アジアに分けて考えることができない」と強調した。これは、アジア太平洋についてのインドの戦略的見方を簡潔に反映したものである。インドの南シナ海における戦略的利益は、エネルギー資源とは別に、アメリカとの貿易の 40% が米西海岸を經由していることにもよる。南シナ海へのインドの進出には多くの理由がある。その主たる理由は、インド政府が主張しているように商業的目的である。また、域内の全ての国、特にベトナムとの包括的な関与政策を進める、インド政府の「ルック・イースト」政策に沿ったものである。更に、インドが多国間会議で南シナ海における航行の自由を支持していることから、南シナ海を巡るインドと中国の軋轢が強まっている。これは中国から見ると中国包囲網の一環と映るからである。
- (3) インドは最近、南シナ海における対立に引き込まれてはいない。これは、中国が日本とフィリピンとの対立を重視しているためである。この間、インドは、南シナ海問題に対する姿勢を明確にしてきた。クルシード外相は最近、「我々は、南シナ海の紛争には介入しない。我々は、見解の異なる当事国間同士で解決するべき問題であると考えている。この問題は、平和的に、そして ASEAN で作成している行動規範 (COC) の範囲内で解決されるべきである」と述べている。この姿勢は 2 国間交渉を主張する北京の立場を一致するものであるが、インドは、シーレーンにおける航行の自由については一貫して支持してきた。2012 年 12 月にニューデリーで開催された ASEAN・インド首脳会議で、シン首相は、演説の中で地域の安全保障システムについて繰り返し言及し、ASEAN に対して、航行の自由と国際法に基づく海洋紛争の平和的

解決のために、東アジア首脳会議、ASEAN 地域フォーラム及び ASEAN 拡大国防相会議などの地域フォーラムを通じて、海洋の安全保障と治安維持への関与を強めることを慫慂するとともに、開かれたバランスのとれた透明性ある地域枠組みの発展という目的をもって指導者たちがより緊密に協力するよう提案した。

記事参照：India in the South China Sea: Commercial Motives, Strategic Implications

http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=41473&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=9e506efb94d1e78a3dcf7e54b24acef2#.UmHzdB-CjIU

10月17日「中国の『微笑外交』、新たな南東アジア戦略の兆候」(CSIS, October 17, 2013)

米シンクタンク、The Center for Strategic and International Studies (CSIS) の Phuong Nguyen 研究員は、“China’s Charm Offensive Signals a New Strategic Era in Southeast Asia”と題する10月17日付の CSIS レポートで、最近の習近平国家主席と李克強首相の東南アジア歴訪で提示した、貿易とインフラ投資の分野における中国の提案を、南東アジアに対する新たな「微笑外交 (“charm offensive”）」であるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 最近終了した中国の習近平国家主席と李克強首相による東南アジアの訪問は、新しい「微笑外交」の徴候を示しており、主要なメディアの注目を引きつけている。習主席は、マレーシア及びインドネシアのジャカルタとアジア太平洋経済協力会議 (APEC) に参加のためバリを訪問した。李首相は同じ時期、東南アジア首脳会議に参加するためにブルネイを訪れた後、タイとベトナムを訪問した。この間、オバマ米大統領は、連邦政府閉鎖のためにアジア諸国歴訪を中止した。中国のリーダー達がこれを外交上の好機と見たことは議論の余地がないが、今回の両首脳訪問は、近年中国と ASEAN 諸国間で軋轢を生んだ、特に南シナ海の領有権問題を巡る北京の政策上の過失を修正する努力であった。両首脳訪問は、対 ASEAN 政策を展開する上で経済的影響力を活用することについて、北京の高まる自信を誇示するものであった。両首脳は、東南アジアにとって非常に重要な2つの分野、即ち、貿易とインフラ整備に焦点を当て、高い外交上の実力を実証した。両首脳訪問全体を通じたメッセージは、APEC で習主席が強調した、中国とアジア太平洋地域は一層の繁栄のために相互に必要としている、ということであった。
- (2) バリで習主席は、中国・ASEAN 貿易を2012年の4,000億ドルから、2020年には1兆ドルに増加させるとの目標を設定した。習主席は、さらにアジアのインフラ整備開発のための銀行設立を提言し、これが実現すれば、域内各国にとって日米が支配するアジア開発銀行以外の多様な選択肢ができる、と述べた。ブルネイで李首相は、貿易自由化スキームで ASEAN10 カ国と他の6カ国を含む、「東アジア地域包括的経済パートナーシップ (The Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP)」について、2015年までに交渉を終える約束を再確認した。両首脳は、全ての訪問国で、当該国との野心的な貿易目標額を掲げ、その見返りとして中国・ASEAN 間の道路と鉄道による連結網を構築する大規模なインフラ整備に中国企業を参加させるためのロビー活動を展開した。域内各国のリーダー達は、各国政府が近年、経済成長を維持し、より多くの投資を引きつけようと努力していることもあって、中国のメッセージに対する高い受容性を示した。
- (3) 北京の新しい「微笑外交」のタイミングは重要な意味がある。中国は今回、拡大した ASEAN

経済が長期的な成長の可能性を妨げかねない構造的問題に直面している時に、ドアをノックしてきた。中国は今や、1980年代と1990年代のように輸出市場で東南アジア諸国の競争相手ではなく、むしろASEAN諸国が進出を望む市場なのである。北京には、その外交攻勢が成果を上げると確信するだけの十分な理由がある。ASEANは、より高い経済成長を達成するために、より整備されたインフラを必要としており、北京は、それを提供する用意があるからである。一方で、北京は、南シナ海の領有権問題を国連仲裁裁判所に提訴し、中国を怒らせたフィリピンを無視することで、隣国との関係において鞭とニンジンを使い分ける意図を明らかにした。ASEAN諸国の訪問の最終行程で、李首相は、ベトナムとの間で、貿易、インフラ整備及び海洋安全保障問題に関して、幾つかの協定に調印した。

- (4) これらの進展は、地域覇権を争うワシントンと北京の間のゼロサム・ゲームの一部と見なすべきではない。しかしながら、ワシントンにとって、オバマ大統領のアジア歴訪中止にもかかわらず、アジアにおけるアメリカの再均衡化政策が依然有効であり、上手くいっていることをアジア諸国に再保証するためには、オバマ大統領が2014年の早い時期にアジア諸国を歴訪することが重要である。その際、大統領が財界代表団を同行させることができなければ、大統領は、米国企業が優位に立つ、通信、石油・天然ガス探査、エネルギー・プロジェクト、港湾・空港の設計建設などの分野における貿易及び投資を促進するため、プリツカー商務長官を含む主要閣僚が企業幹部を同行して主要なASEAN諸国を訪問できるようにすべきである。この10年の間、アジアで、そしてその中心にある東南アジアで、貿易と地政学的関係を巡って、異なった将来像が見られることになろう。北京の新しい「微笑外交」はそのゲームにおける最新の動きであり、従ってアメリカは、中国の見事なイニシアティブに過剰に反応することなく、戦略的な対応を提示しなければならない。

記事参照：China's Charm Offensive Signals a New Strategic Era in Southeast Asia

<http://csis.org/publication/southeast-asia-corner-18th-and-k-streets-chinas-charm-offensive-signals-new-strategic-er>

10月18日「太平洋の未来を築く—ケリー米務長官」(Los Angeles Times, October 18, 2013)

アメリカのケリー国務長官は、10月18日付の米紙、*Los Angeles Times*に、“John Kerry on forging a Pacific future”と題する論説を寄稿し、「アメリカ人の一部にアジアからの撤退を求める動きがでてくるが、こういう時こそ、グローバルに協力して挑戦に立ち向かうことが重要だ」として、要旨以下のように述べている。

- (1) 国務長官としてこれまで3回のアジア諸国訪問を通じて、私は、アメリカが太平洋パワーとして太平洋の未来を築くために継続した努力をしなければならないと、より深く確信するに至った。しかし、未来を構築することは数々の挑戦に立ち向かうことであり、そのためには、我々の同盟国との協力そして敵対勢力との粘り強い交渉を必要とする。
- (2) そのような挑戦の内、幾つかは国家安全保障に直接的に関わるものである。我々は、日本、韓国そしてその他の国々と共に、核保有国である北朝鮮の脅威や高まりつつあるサイバー諜報活動の脅威に対処しなければならない。我々は、南シナ海における領有権問題を平和的に解決するために、アジア太平洋地域の国々と協力しなければならない。そして我々は、アジア太平洋地域の国々の経済が、アメリカの商品やサービスに対して広く門戸を開放するように、貿易関係を発展させていかなければならない。アジア歴訪を通じて、私は、何十年も前に我々が構築

した安全保障態勢を強化することから始め、そして今後何十年にもわたってアメリカの労働者に利益をもたらす経済的パートナーシップの強化を目指す、アメリカのアジア関与の実態に直に関わることができた。

- (3) もちろん、まだ障害はある。その1つは、北朝鮮に対して、国際社会の規範に従うよう説得する外交的手段を発見することである。厄介な難問を解決する努力の一環として、ヘーゲル国防長官と私は10月3日、日本との間で、すでに深い同盟関係をさらに強化する歴史的な合意文書に調印した。この合意によって両国は、北朝鮮の脅威と同時に、高まりつつある海洋安全保障やサイバー諜報活動に対して、共同で対処することになる。その他の挑戦は、海洋における航行の自由と通商の自由を確保するために、シーレーンの安全を護ることである。日本との合意文書に調印してから数日の間に、アメリカは、ブルネイでのASEAN諸国との会合で、南シナ海やその他の死活的に重要な海域において緊張が高まっているこの時期に、意思疎通の不足や計算違いによる不測の事態を防止するために、明確な行動規範を作成するための協同努力を提案した。
- (4) 安定と繁栄には、安全保障以上のものが必要である。環太平洋パートナーシップ (TPP) がオバマ大統領のアジア経済政策の要石になっているのは、1つには経済成長と経済的革新を域内各国と共有しようとするところにある。TPPは、アジア太平洋地域とアメリカにおいて経済成長を促し、新たな雇用創出を加速させることになろう。インドネシアのバリ島では、世界経済の40%を占める12カ国の合意に向けた進展があった。
- (5) センシティブな地域的問題が依然存在しているが、我々は、相互の違いを率直に認め、アジア太平洋地域への関与を継続するというメッセージを発信し続けることで、我々の目標達成が可能になるのだ。再均衡化というアジアにおける我々の外交政策の優先課題は、完了したわけでも、またそのための努力が阻害されたわけでもない。それは、日々の長期にわたる努力であって、短期間に測られるものでもない。しかし、前進し続けており、それ故にこそ、アメリカとアジアは共に強くなっていくのである。

記事参照：John Kerry on forging a Pacific future

<http://www.latimes.com/opinion/commentary/la-oe-kerry-asia-20131018,0,13919.story>

11月5日「ロシア、中国周辺諸国との関係強化」(The Diplomat, November 5, 2013)

Web誌、The Diplomatの副編集長、Zachary Keckは、11月5日付けのThe Diplomatに、“To Hedge Its Bets, Russia Is Encircling China”と題する論説を寄稿し、ロシアは中国とその周辺の日本、北朝鮮、韓国、ベトナム及びインドなどの諸国との関係をともに強化する全方位外交を展開しており、このことは中国の影響力に対するヘッジを構築することに狙いがあるように思われるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 最近の中国との関係では、ロシアのメドベージェフ首相の訪中時における李克強首相との会談がある。この会談の最も重要な成果はエネルギー協力であった。メドベージェフ首相は今後10年間、ロシアの国営石油会社ロスネフチによる石油供給計画を明らかにした。両国はまた、中国の石油精製所の共同建設と、原子力協力の継続にも合意した。中国外交部によると、メドベージェフ首相は会議において、ロ中関係が名実ともに包括的な戦略的協力関係となり、ロシアは今後さらなる中国との貿易、投資の拡大を予定していると述べた。
- (2) 両国の歴史的な競争関係を考えると、このようなロ中関係の急発展は、多くの観察者を戸惑わ

せるものであった。しかし、ロシアは、中国の周辺諸国との二国間関係を拡大することで、中国の影響力に対してバランスをとろうとしている。例えば、11月初め、日本との間で、外務大臣と国防（防衛）大臣による初の2+2会合を開催したの。日ロ両国は、テロと海賊対処等のための合同海軍演習の実施と2+2会合の毎年開催に合意した。

- (3) ロシアはまた、韓国と北朝鮮の間においても微妙なバランスを取りながら連携を強化している。ロシア外務省は9月、合計110億ドルに及ぶ旧ソ連時代の対北朝鮮債務の90パーセントを免除すると発表した。残りの10億ドルは、「援助のための債務」プログラムとして再編し、今後20年をかけて徐々に返済される。ロシア外務省は、今回の合意を、ロシアと北朝鮮間の開発および金融関係の新しい段階の始まり、と述べている。今後、北朝鮮が求めているパイプライン、鉄道、電気等の開発プロジェクトの進捗が容易になることが期待されている。ロシアは10月に、ロシアのハサンと再開された北朝鮮の羅津港を結ぶ54キロの鉄道建設が完了したと発表した。プーチン大統領は、この鉄道が最終的には韓国と北朝鮮を結び、シベリア横断鉄道へ繋がることを目指している。これは事実上、ロシアがヨーロッパと朝鮮半島、そしてアジアの他地域を結ぶ通過点となることを意味する。この鉄道による輸送は、費用は高いものの、スエズ運河を経由する海上輸送よりも約30日間も短縮できることになろう。既に、ロシアを経由してドイツと中国を結ぶ鉄道プロジェクトは完成している。ロシアはまた、北朝鮮を経由して韓国に至る天然ガスパイプラインの建設を提唱しており、ロシアと韓国は10月に、パイプライン建設のための交渉を再開した。
- (4) プーチン大統領はまた、長い間緊密な関係を保って来た、中国の隣国、ベトナムとも関係を強化している。1979年に、鄧小平時代の中国はベトナムに侵攻したが、その小さくない理由の1つに、ロシアとベトナムの関係強化によって中国が包囲されるとの恐れがあった。ロシアは、多くの分野で中国との協力関係を強める一方で、再びベトナムを、中国パワーとの均衡を図る潜在的な手段と見なし始めた。アメリカのロシア専門家、ステファン・ブランク (Dr. Stephen Blank) が指摘するように、「ロシアは、中国の影響力拡大に、静かに、しかし目に見える形で対抗しており、そして、この目標追求のために、ベトナムとの軍事的、政治的関係の深化を加速させている」のである。
- (5) ロシアはインドとも強固な関係を維持している。インドのシン首相は10月にモスクワを訪問し、プーチン大統領と会談した。会談後に発表された共同声明では、ロケット、ミサイル及び海軍技術と兵器システムの分野における両国間の協力を強化すると述べられている。シン首相のロシア訪問直後、両国は、大隊レベルでは初となる合同軍事演習を実施した。

記事参照：To Hedge Its Bets, Russia Is Encircling China

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/11/05/to-hedge-its-bets-russia-is-encircling-china/>

11月5日「緊張続く東シナ海—オースリン論評」(The Wall Street Journal, November. 5, 2013)

米シンクタンク、The American Enterprise Institute (AEI) のオースリン (Michael Auslin) 研究員は、11月5日付けの米紙、*The Wall Street Journal*に、“Tensions Are Escalating in The East China Sea”と題する論説を寄稿し、尖閣諸島を巡る緊張の危険性について、要旨以下の諸点を指摘している。

- (1) 東シナ海は、世界で初めて無人機による戦争が始まる場所になるかもしれない。日中両国が領土問題で速やかに解決策を見出さなければ、軍事衝突へと向かうことになろう。しかも、この

危険な事態において、国内外で痛手を負ったアメリカは、何の役割も果たせていない。その結果、アジアは、近年の記憶の中でどの時期よりも、最も紛争が起こりやすい状況になっている。中国は9月、この海域に無人偵察機を飛ばした。これに対して、日本は、尖閣諸島の領空から退去することを拒否した全ての無人偵察機を撃ち落とすと言明した。北京は、無人偵察機に対する如何なる攻撃も戦争行為と見なされるであろう、と主張している。

- (2) この紛争は、軍事技術の進展によって加速されている。中国は、日本の南西諸島の間を抜けて公海に海軍部隊を展開させ、近海の戦略上の要衝に早期警戒管制機を飛ばし、また無人偵察機を多用することによって、過去20年間にわたり開発した（そしてアメリカからも盗み出した）軍事力を誇示している。一方、日本の自衛隊も数年間の沈滞から脱して強化されつつある。今や、他の国々ではほとんど持っていない、無人軍用システムに関する交戦規則を考え出さなければならない状況にある。中国の台頭は、サイバー攻撃から宇宙における（衛星攻撃兵器のような）能力に至るまで、従来の軍事ドクトリンに挑戦している。アメリカ、ロシア、インドやその他の国は、先進諸国と対峙する中国軍の運用能力、軍事ドクトリン及びその軍事的自信を知る手掛かりとして、東シナ海における対決を注視している。中国と日本の対決のダイナミズムは、地域紛争は力を通じてのみ解決されるとの懸念を、アジア全域に高めている。このことは特に、中国との領土紛争に直面するアジアの小国を神経質にしている。
- (3) ワシントンは、領土問題で東京にも北京にも与することは避けたいと望んでいるかもしれないが、戦争になれば、特にアメリカの日本との同盟条約の存在が米軍（米国のクレディビリティは言うまでもない）を危険に晒さざることになり、それこそ誰の利益にもならない。結局、この危機は、いずれかの形で東アジアの勢力均衡を変えることになるだろう。即ち、日本が1世代にわたり支配して来た領土を明け渡すことになるのか、あるいは中国が引き下がり、現行の国際秩序に対して以前にも増して反感を募らせることになるのか、といった形で。少なくとも、ケリー国務長官は、その交渉好きのエネルギーをアジアに振り向けるべき時にきている。日中間に未解決の問題が山積していることから、集中的な危機外交は、日中両国を覚醒させ、問題の重大性を認識させられるようになるかもしれない。
- (4) それ以上に重要なことがある。日米両国が同盟関係にあるということは、中国が一線を越えるか、あるいは日本を領土防衛で軍事力行使に追い込むようなことになれば、直ちにアメリカの軍事支援が発動されることになるということを、ワシントンは明確にしておく必要があるということである。一方で、東京が中国への対応でやり過ぎないように、如何なる事態が安保条約の相互防衛規定の発動につながるかを明確にしておくために、日米両国は非公式に協議する必要がある。ワシントン、北京そして東京、3国の首都における放任主義的アプローチはいずれも失敗した。技術が経験を凌駕してしまった今日、東シナ海情勢が悪化して手のつけられない事態にならないよう、昔ながらの外交の出番が来た。

記事参照：Tensions Are Escalating in The East China Sea

http://online.wsj.com/news/articles/SB10001424052702303482504579178850122997242?mod=rss_Opinion?mod=hp_opinion

11月7日「米中の『新しいタイプの大国関係』に必要な課題—クローニン論評」(PacNet, Pacific Forum CSIS, November 7, 2013)

米シンクタンク、Center for a New American Security のパトリック・クローニン (Dr. Patrick M.

Cronin) 上席顧問は、11月7日付けの PacNet (Pacific Forum) に、“The Path to a New Type of Great Power Relations”と題する論説を寄稿し、中国が言うアメリカとの「新たなタイプの大国関係」は中国外交の要石だが、内容は曖昧であり、従って米中両国は安全保障課題に取り組むことで、衝突よりも協力から多くのものが得られることを認めるような関係を目指すべきとして、要旨以下のように論じている。

- (1) アメリカとの新しい大国関係を構築することは、中国の対外政策の要石である。アメリカから見て、この概念は北京の大気のように霞んでおり、曖昧である。これを厳格に定義しようとするればするほど、不満が高まる。例えば、両国関係の安定という面で見れば、この概念は、両国関係がゼロサム・ゲーム的な戦略的抗争関係にスライドすることを阻む試みであるかもしれない。しかしながら、別の解釈では、新しいタイプの大国関係とは、アメリカと中国を完全に対等に位置付けようとする試みと見ることもできる。そして3つ目の解釈としては、アメリカの合理的な政策策定者には受け入れ難いかもしれないが、この概念は中身もなく、また明確な目標もない、単に「アド・ホック」なものに過ぎないというものである。多くの挑戦に晒され、国内の秩序と安定に関心が向いている中国指導者にとって、この概念は、平和共存理論をほんの少し焼き直しただけのものであるかもしれない。現在の中国の指導者は、短期的な環境を心配し、大戦略を構想する余裕を持っていない。
- (2) 新しいタイプの大国関係は、様々なレベルで解釈できるが故に、実用性がないわけではない。米中両国は、地域そして世界の平和と繁栄を促進するために、安定した協調的な関係を構築できる戦略的枠組みを必要としている。世界の超大国と再び台頭しつつある大国との関係が先行き不透明であることは、極めて重大である。米中関係が協調的であるか、あるいは対立的であるか、その関係如何がアジア太平洋地域そして世界に影響を及ぼすであろう。新しいタイプの大国関係は、よく言えば願望、そして悪く言えば、中国の台頭を遅らせる動きを阻止することを狙った煙幕であるとも見ることができるところから、米中両国は、先ず困難な安全保障上の課題について進展を図る方策を見出す必要がある。
- (3) 安全保障上の課題については、以下の3つの措置がとられるべきである。
 - a. 第1に、米中両国は、海洋におけるリスク軽減措置について、交渉を促進する必要がある。中国は、アメリカが「修正主義 (“revisionist”）」の同盟国、日本を「論し (“discipline”）」、東シナ海での領有権紛争の存在を認めさせるかどうかを見極めようとしている。中国がそのエネルギーを、寛大な経済的インセンティブの提供などを通じて、隣国との関係改善に向けるようになれば、中国の意図に対する周辺諸国の不安は取り除かれよう。日本やフィリピンを孤立させよるようなやり方は、役に立たないし、必ず失敗する。主権を巡る紛争はすぐには解決しない。こうした解決困難な対立に対しては、全ての関係当事国が武力の行使による現状変更を自制するように仕向けることが肝要である。
 - b. 第2に、米中両国は、核拡散の脅威を阻止することである。北朝鮮は、アジアの平和にとって最も深刻な脅威である。北京もワシントンも、6カ国協議の再開を提案するだけではだめで、一層の働きかけが必要である。例えば、もし北朝鮮が4回目の核実験を行おうとしたら、米中両国は、その軍事力を動員するとともに、北朝鮮が核兵器を配備したり、輸出したりすることを阻止するための国際的な包囲網を構築する用意がなければならない。ペルシャ湾についても同様のことが言える。イランの核拡散が多くの不安定な湾岸諸国をして核兵器の取得に走らせかねず、湾岸石油への依存を強める中国が見たくないような状況が現出するというのを、中国は認識しなければならない。

- c. 第3に、米中両国は、戦略的対話を重ね、サイバー空間や宇宙空間といった領域を含めた、戦略的抗争を限定する新しい方策を見出さなければならない。アメリカが核戦力を更に削減しようとしているのに対して、中国は、米国との核戦力のパリティを求めて大幅増強を目論んでいるので、米中両国は、誤算や核軍拡競争をいかに回避するかについて真剣に協議することが緊要である。
- (4) こうした措置によって、米中両国の異なる文明は完全に調和するわけでも、また新しいタイプの大国関係が構築されるわけでもない。しかし、米中2大国が紛争ではなく協調によってより一層多くのものを得ることができると認めるような米中関係の構築には一歩近づくかもしれない。

記事参照：The Path to a New Type of Great Power Relations

http://csis.org/files/publication/131108_Pac1380.pdf

11月21日「中国の挑戦と日米同盟—米専門家論評」(PacNet, No. 83, November 21, 2013)

米ハワイのThe Pacific Forumのexecutive director、Brad Glossermanは、11月21日付のPacNetに、“The China challenge and the US-Japan alliance”と題する論説で、日米同盟にとっての最大の課題は中国である、として、要旨以下のように論じている。

- (1) ワシントンと東京は、地域安全保障に対する北京の直接的挑戦に対処していくとともに、中国の台頭が日米2国間関係に及ぼす影響に対応していかなければならない。後者の方が、前者よりもより困難である。何故なら、中国に対する両国の評価では相当程度、共通しているが、中国の行動にどう対応するかという点で、アメリカと日本の間にギャップが広がりつつあるからである。東京の現在の懸念は、中国の核戦力の増強がワシントンをして中国の侵略に対処することを躊躇させるような戦略環境、即ち、米中間に「相互脆弱性 (“mutual vulnerability”)」、しばしば「戦略的安定 (“strategic stability”)」とされる状況が現出することである。この状況は、戦略レベルにおける安定をもたらすが、地域レベルにおいては小規模な挑発あるいは侵略を誘発する、「安定・不安定のパラドックス (a “stability-instability paradox”)」の戦略環境に繋がる (冷戦期には米ソの「相互確証破壊 (MAD)」がこうした状況をもたらした)。
- (2) こうした戦略環境における地理的焦点は、尖閣諸島である。長年にわたって、アメリカは尖閣諸島が日米安保条約の適用範囲にあると主張しているが、日本は安心していない。アメリカの基本的な主張は、「アメリカは、領有権紛争に対してはいずれも側にも与しないが、尖閣諸島は『日本の施政権下にある』ことから、安保条約第5条の適用下にある」というものである。日本の専門家と政府当局者は、尖閣諸島に対する日本の領有権を支持するとともに、地域を不安定化させる中国を厳しく非難するよう、アメリカに対してより積極的な対応を期待している。
- (3) こうしたギャップが生じる原因の1つは明らかである。即ち、日本は現に、中国の行動によって脅かされていると感じている。日本の学者が説明するように、「これは、自国政府の管轄下にある日本の領域が外部の敵によって脅かされるかもしれないという可能性を、日本人が実感する初めての出来事である。」一方、アメリカは中国の行動を懸念してはいるが、中国の脅威は、地理的にもまた時間的にも距離があり、それだけにより観念的である。このことは、2つ目の原因に繋がる。各国とも、自国の安全保障上の脅威を順序づけている。中国は日本の脅威リストの先頭に位置づけられているが、アメリカは北朝鮮を域内の直接的脅威と見なしている。アメリカは、いずれのケースでも紛争に巻き込まれる危険があるが、平壤を、北京よりも好戦的で予測できない脅威と見なしている。3つ目の原因は、日米両国の対中関係の認識にあ

る。中国は、両国にとって最大の貿易相手国であり、投資先でもある。しかしながら、ワシントンが、北京との関係を、より広範な視点からパートナーと見なしているのに対して、日本の視野は狭く、中国を一義的には脅威と見なしている。アメリカが中国との戦略的パートナーシップに、あるいは時に中国との協力にさえ言及する時、東京は神経過敏になる。

- (4) こうしたギャップを埋めるために、まず、アメリカは、中国との協力を推進し、また東京にも同じように中国との協力を求める一方で、ワシントン、東京そして北京との間が正三角形であるという概念を払拭していかなければならない。日米同盟は、日米関係と米中関係とを全く別物としている。第2に、オバマ大統領と安倍首相が胸襟を開いて話し合う時に来ている。両首脳はハワイで会うこともできる。2人が浜辺を歩いている写真は、日米関係のフレーミングを変えることになろう。そして太平洋軍司令部での会談は、安全保障協力に対する両国のコミットメントを象徴するものとなろう。第3に、両国の安全保障関係者は、地域対話と2国間の有事計画の立案を加速しなければならない。近年、これらの分野では大きな進展があったが、変化する安全保障環境は、公式、非公式のレベルで、より一層の対話を必要としている。日米両国はそれぞれ、相手に対する期待についてより一層の認識を必要としている。両国は、アジア太平洋地域を動かす力について、理解を一にする必要がある。

記事参照：The China challenge and the US-Japan alliance

<http://csis.org/files/publication/Pac1383.pdf>

11月26日「ロシア、ベトナムとの関係強化—セイヤー論評」(The Diplomat, November 26, 2013)

オーストラリアのThe University of New South Walesのセイヤー (Carl Thayer) 名誉教授は、11月26日付のWeb誌、The Diplomat に、“The Bear is Back: Russia Returns to Vietnam”と題する論説を寄稿し、ロシアのベトナムとの関係強化について、要旨以下のように述べている。

- (1) ロシアのプーチン大統領は、2012年にベトナムとの間で合意に達した包括的な戦略的パートナーシップ関係を促進するために、11月12日にハノイを1日だけ訪問した。この訪問はプーチンにとって3回目、大統領としては2回目であった。この訪問で、石油、天然ガス及びエネルギー関連部門の5つを含む、17の2国間協定が調印された。
- (2) ロシアは2001年3月に、ベトナムの最初の戦略的パートナーとなった。この時、両国は、政治・外交、石油・天然ガス、水力発電・原発、貿易・投資、科学技術、教育・訓練、文化・旅行、及び軍備の8つの分野での協力推進を取り決めた。戦略的パートナーシップに関する協定の第8項は、「両国は、ベトナムとロシアの安全保障の所要に対応するため軍事装備の供給において協力するが、これは如何なる第三国をも対象としたものではない」と規定している。その後両国関係は停滞したが、2008年以降、ロシアは急速な経済成長を続けるベトナム市場に目を付け、ベトナムに対するロシアの武器売却は、間もなく両国間の戦略的パートナーシップの重要な構成要素になった。例えば、ベトナムは2009年に、*Kilo*級潜水艦6隻を購入する契約に調印した。2012年以降も、ベトナムは、12機のSu-30MK2戦闘機と2隻の*Gepard 3.9*級対潜フリゲートをロシアに発注した。一方、ロシアは、カムラン湾に軍艦艇の整備修理施設を建設する契約を獲得した。ロシアは、11月のプーチン大統領訪越の前日、最初の*Kilo*級潜水艦がベトナムに向けて輸送され、2014年1月にカムラン湾に建設していた潜水艦要員訓練センターに引き渡される、と発表した。ロシアは今後、ベトナムに売却した装備の補修やライセンス生産のための技術移転を進めて行くであろう。ロシアは、カムラン湾で建設が進ん

でいる軍戦闘艦船の整備修理施設に対する排他的なアクセス権をベトナムに強く求めている。

- (3) 要するに、「クマ」はベトナムに戻ってきている。今後、ロシアの軍需産業は、ロシアから購入した高性能の軍事装備を維持補修のために、また海空軍の最新のプラットホームに搭載される各種のミサイルや兵装の共同生産のために、ベトナムを支援することになる。更に、ロシア海軍の要員と専門家は、潜水艦隊の育成のために、ベトナムを支援することになる。カムラン湾のロシアの軍事施設は、極東からアデン湾まで往復の途上でロシア海軍艦船の補給や修理に利用されると見られる。11月14日に公表された、共同声明では、ロシアとベトナムの石油・天然ガス合弁事業は、ベトナムの大陸棚での資源調査と生産を進めるとしている。従って、ロシアとベトナムは、南シナ海の平和と安定維持において利害が一致している。

記事参照：The Bear is Back: Russia Returns to Vietnam

<http://thediplomat.com/2013/11/the-bear-is-back-russia-returns-to-vietnam/>

12月3日「中国の『選択的アクセス拒否』戦略とアメリカの対応—ホームズ論評」(The national Interest, December 3, 2013)

米海軍大学のホームズ(James Holmes)教授は、12月3日付の米誌(電子版)、The National Interestに、“China's Selective Access-Denial Strategy”と題する論説を掲載し、“Access denial”という用語は単純化され過ぎた適切な表現ではなく、“Selective access denial”(「選択的アクセス拒否」)の方が中国の戦略に鑑みてより精緻な表現であるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 「アクセス拒否 (“Access denial”）」とは、中国のような沿岸国が外国の軍民全ての艦船や航空機に対して扉を閉ざすという意味と解するならば、単純化され過ぎた用語であり、むしろ「選択的アクセス拒否 (“Selective access denial”）」という用語の方が、中国の戦略をより正確に表現する。北京は、この地域の海路と航空路を経由する通航に対する統制を望んでおり、しかも他国にそれを認めさせようとしている。中国は、商業的アクセスを咎めているわけではないし、貿易は歓迎している。また、軍事的アクセスについても、全面的な禁止というわけではなく、中国は、ある種の海洋活動を制限したいだけで、海洋における外国の商船や軍艦に対して航行の自由を認めている。同様に、最近中国が東シナ海に設定した防空識別圏(ADIZ)を飛行する航空機に対しても、航行の自由を認めている。このことは、一見無害に思える。しかし、中国当局は、航行とは通り過ぎる権利であって、それ以上の何ものでもない、と急ぎ付言するであろう。要するに、北京は、他国が輸送に使用するシーレーンは認めるが、他国が戦闘即応態勢を強化するような活動を行うことを拒否しているのである。国連海洋法条約(UNCLOS)が沿岸国の海岸線から12カイリ以内の「領海」における軍事活動を禁止しているように、この地域での監視飛行、海洋調査及び空母からの航空機運用などは、中国が禁止したいと望んでいる活動である。実際、北京は、管轄権を主張する海空域を航行し、飛行する船舶や航空機に対して、領海、領空と同じように「無害通航」規則に従うことを求めているのである。
- (2) 海洋法の父と呼ばれる、グロティウスは、自由な海を主張した。自由とは、単なる輸送のみに限定されるものではない。マハンも、領海を超えた水域を「ワイド・コモン (“wide common”）」と呼んだ。こうした海域の使用に当たっては、誰も、許可を必要としなかった。ワシントンも、北京の巧妙な言葉のごまかしを暴き、「コモンズ」を、本来あるべき位置、即ち海洋秩序の核心に戻す義務がある。アメリカ政府は、航行の自由は、グロティウスやマハンが主張し、UNCLOSにも盛り込まれた他の自由とは切り離せないものであることを、強く主張しなければ

ばならない。アクセスはアクセスなのである。

- (3) 中国は、「コモンズ」における大方の利用法を積極的に認めることによって、費用対便益比の論理をアメリカに不利な形に変えてしまった。クラウゼヴィッツは、国家がその政治的目標にどの程度の価値を見出すかによって、その目標の達成に投入する努力—資金、ハードウェアそして人命の規模と期間が決まる、と教えている。もし北京がアジアの海域や空域に対する外国のアクセスを全面的に禁止するなら、ワシントンにとって問題は簡単だ。いかなるアメリカ大統領も、全面的アクセス拒否を容認できるはずがない。クラウゼヴィッツの教えに従えば、「コモンズ」をこじ開け、オープンな状態に維持しておくために、アメリカは、最大限の「規模」と「期間」の努力を投入することになる。中国の真っ向からの挑戦に対しては、アメリカも正面から応じるだけである。
- (4) ところが、中国は、アメリカに対して、一見それほど重要でないように思われる事を護るために、多大の努力を払うよう仕向けているのである。北京は、偵察飛行や海洋調査を行なう権利のためにどれだけ犠牲を払うつもりか、とワシントンに密やかに問いかけているのである。しかし、もしアメリカの指導者が、クラウゼヴィッツの論理に従って、一見して見返りの少ない、しかしコストのかかる活動を控えれば、実際には、アメリカは、非常に価値のあるものを譲り渡してしまうことになる。即ち、アメリカの指導者は、この地域の強国が沿岸域へのアクセス条件を決定できることを容認することになり、「開かれたコモンズ」の原則を犠牲にしまうことになる。従って、「選択的アクセス拒否」は、たいしたものではないどころか、アメリカ主導のリベラルな秩序の核心に打撃を与えるものである。
- (5) 「コモンズ」は何よりも観念であり、思想である。一部の沿岸国家にある地域の海域や空域の自由を選択的に制限することを許すようなことになれば、この観念あるいは思想が次第に浸食され、アジアのみならず世界中に有害な影響を及ぼしていくことになる。アメリカの指導者は、ADIZ、南シナ海そしてその他のアジアのフラッシュポイントをめぐる軋轢の中で基本的な原則が危機に瀕していることを承知しており、しかも、この基本的な原則はいかなる犠牲を払ってでも護る価値があると考えていることを、北京に知らしめておかなければならない。

記事参照：China's Selective Access-Denial Strategy

<http://nationalinterest.org/commentary/chinas-selective-access-denial-strategy-9482>

12月24日「南シナ海とアメリカ—インド専門家論評」(South Asia Analysis Group, December 24, 2013)

インドのシンクタンク、South Asia Analysis Group の Dr Subhash Kapila は、12月24日付けの Analysis Paper に、“South China Sea and The United States”と題する論説を掲載し、アメリカの南シナ海に対する関与の在り方について、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国によって緊張が高まっている南シナ海の紛争に関して、アメリカは、グローバルな超大国として、またアジア太平洋地域に死活的な利害関係を持つ国家として、ベトナムやフィリピンに対する中国の高圧的な姿勢に対抗して、「現状維持」姿勢を堅持し、それを強化することに、政治的、軍事的手段を持っているにもかかわらず、戦略的に無気力であった。中国のベトナムやフィリピンに対する高圧的な姿勢が西太平洋地域においてアメリカのパワープロジェクション能力を牽制しようとする中国の戦略的野心の踏み台になっているだけであるという戦略的実態に対して、アメリカは初めから無関心であった。この南シナ海におけるアメリカの

戦略的政策の惨めな失敗は、中国をして、日本との東シナ海における紛争においても同じような軍事的冒険に走らせ、この地域に挑発的な防空識別圏を設定するという結果に繋がった。

- (2) 中国による南シナ海における紛争のエスカレーションは 2008 年以來、顕著になったもので、それ以降の事態の進展から、主として 2 つの重要な結論が導き出される。中国が域内全体の戦略的現状に挑戦しており、もし中国による現在の行動が抑制されなければ、アジア太平洋地域において想定外の紛争に繋がりがねないことから、これら 2 つの結論は真剣な検討に値する。
 - a. 1 つ目の結論は、南シナ海の緊張を高める中国の軍事的な瀬戸際外交が、ベトナムやフィリピンを犠牲にして南シナ海全域に及ぶ違法な主権主張を押し付けるだけに限らないということ、アメリカは初めから認識していなかったことである。中国の本当の狙いは、軍事的に台頭する中国に対処するに当たって、アメリカが戦略的、軍事的に無気力であることを、アジア諸国に明白に印象付けることにある。
 - b. 2 つ目の結論は、アメリカは認めたくないかもしれないが、歴代米政権の 20 年にわたる 2 つの異なるアプローチを組み合わせた対中国政策が、惨めな失敗に終わったということである。2 つの対中アプローチ、即ち、「中国に対するヘッジ戦略」と「リスク回避戦略」は、中国を戦略的に大胆にし、一層軍事的瀬戸際外交へと向かわせたただけであった。
- (3) 南シナ海における緊張のエスカレーション、東シナ海における日本との紛争のエスカレーション、そして東シナ海における新たな防空識別圏の設定は、アメリカの西太平洋における前方展開軍事プレゼンスを排除し、西太平洋におけるアメリカの中国に対する軍事的選択肢をなくしようとする、中国の大戦略における一連の措置と見なす必要がある。アメリカは、南シナ海における紛争に関して、中国が超えてはならない「レッドライン」を強く明確に宣言することを躊躇った。アメリカは、中国に対抗して同盟国ではないベトナムを支援するのを手控えたのかもしれないが、では、同盟国であるフィリピンについては何故か。最終的には、アメリカは、軍事侵略からフィリピンを防衛する条約上の義務があることを認めることになった。中国による南シナ海における紛争のエスカレートに対するアメリカの公式な声明と立場は、中国にとってこれを自らが有利なように政治的、戦略的に解釈し得る、曖昧なものである。このようなアメリカの声明はまた、中国を抑制したり、追い込んだりするようなものではなく、結局、中国は、アメリカの戦略的対応がレトリックに過ぎず、それ故、アメリカの強力な反撃を食らうことがないと信じるに至った。アメリカは南シナ海において国境線を引き直したり、主権を変更したりすることを許容しない、との 1990 年代における当時のロード國務次官補の宣言に比べ、最近のアメリカの南シナ海に関する声明は曖昧で、南シナ海の紛争における中国の軍事的冒険主義に対して強硬な立場をとることを躊躇っている。2012 年 4 月 3 日の米國務省のプレスリリースでは、「域内パワーではないが、太平洋国家として、アメリカの国益は、南シナ海における平和と安定の維持、国際法の遵守、そして航行の自由と妨害のない合法的な商業活動である。アメリカは、南シナ海において係争となっている領有権問題について特定の立場をとるものではなく、領土的野心ももっていない。アメリカは、武力を行使することなく紛争を解決するよう関係当事国が外交的に努力すべきである」と述べている。当時のクリントン國務長官も、ハノイで同様の発言をしている。これらのアメリカの公式声明は、南シナ海における紛争に対して ASEAN 側に与することを拒否している。しかしながら、もし中国が係争中の島々を領有した場合、南シナ海における航行の自由と開かれたアクセスが不可能になることを、ワシントンが認識していなかったとは思えない。

- (4) アメリカはようやく、東シナ海における防空識別圏の設定宣言が、南シナ海における同様の設定宣言の前兆である可能性に気付いた。アメリカは、中国にそうしないよう警告している。これまでの中国の行動パターンからみて、中国は、アメリカの警告に真剣な配慮を示すだろうか。南シナ海地域に防空識別圏を設定するなというアメリカの警告に対して中国がどう反応するか、興味深いことである。残念ながら、南シナ海の紛争に対するアメリカの行動履歴は、中国のベトナムやフィリピンに対する攻撃的姿勢に対抗して南シナ海地域の平和と安定を維持するという、アジア太平洋地域の支配的パワーとしての責任から戦略的に手を引く雰囲気になっている。そして今や、東シナ海では日本との軍事的対決の様相が見られる。今後、域内各国は、アメリカがアジア太平洋で触手を伸ばしている「中国の脅威」に対処するため、より強固な決意を示すことを期待するであろう。域内各国は、中国の南シナ海、東シナ海における軍事的冒険主義に対して、アメリカが超えてはならない「レッドライン」を引くことを期待している。歴史は、アメリカに対して、時宜に合った危機認識が持てなかった場合の代価について、十分な先例を提示しているはずである。

記事参照：South China Sea and The United States

<http://www.southasiaanalysis.org/node/1427>

12月29日「アメリカは力と目的を以て中国に対応すべし—タレント元米上院議員」(The Foundry, Heritage Foundation, December 29, 2013)

米シンクタンク、The Heritage Foundation 特別研究員、タレント (James Talent) 元上院議員 (共和党) は、12月29日付けの The Foundry に、“The United States Should Lead with Power and Purpose on China”と題する論説を寄稿し、アメリカの対中政策の在り方について、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国の指導者は、域内の小国を武力紛争の脅威で恫喝しながら、一方で東シナ海と南シナ海へのアメリカの軍事的アクセスを拒否する手段を速やかに開発するという、「高圧的だが、武力衝突に至らない (a “coercive but non-kinetic”）」政策を追求している。問題は、アメリカが今、何をしなければならないかである。オバマ政権の「再均衡化」政策は合理的な対応と言えるが、問題は、それが単に対症療法に過ぎないということである。過去3年間、アメリカは、自らの戦略を組織立てて追求してきたというよりは、中国の動向に戦術的に対応してきただけである。中国が何を望み、そのために何をしようとしているかについては、少なくとも広義に見れば、明白であった。従って、アメリカにとって、自国の国益を護る戦略を定義し、開発し、遂行することは可能なはずである。
- (2) 第1歩は、当然ながらアメリカの目標を明確にすることである。アメリカは、西太平洋において3つの重要な国益を有している。即ち、公海及び国際空域における通商と航行の自由、日本、韓国、台湾、オーストラリア及びフィリピンに対する条約義務と長年のコミットメントの履行、そして国際法規に準拠した交渉あるいは調停による領有権紛争の平和的解決である。アメリカは、中国との武力紛争のリスクを最小限に抑える手段を活用して、これらの基盤的国益を護るための戦略を開発すべきである。そのためには、既存の同盟関係を強化し、新しいパートナーを確保し、そして(東シナ海上にける新たな防空識別圏の設定のような)中国の挑発行為に対して代価を強いるような持続的で強靱な外交を展開していくことが必要であろう。中国の現行の権威主義的資本主義モデルに内在する内部矛盾が、中国共産政権が国内不安によって打倒さ

れるか、あるいは民主主義体制への変革を余儀なくされる段階に至るまでは、アメリカの戦略目標は、必要なら数十年間にわたって、できる限り平和的な現状維持に近いものであるべきであろう。このような戦略が成功するチャンスはある。しかし、それは、力による裏付けがなければならない。アメリカは、紛争生起の場合、域内への米軍のアクセスを拒否する中国の戦略を打破するために、西太平洋において強力な軍事プレゼンスを維持しなければならない。アメリカの同盟国は助けにはなるであろう。確かに、この数年間における中国の戦術に対する同盟国の対応は、心強い進展ではある。しかしながら、もし勢力均衡が中国有利に動き続けられれば、これら同盟国が断固たる態度を維持し続けるとは予想し難い。

- (3) バランスを是正するために、アメリカが短期的にできることは幾つかある。例えば、*Virginia* 級 SSN を毎年 2 隻ではなく 3 隻調達すること。調達隻数を増加し、グアムあるいはオーストラリアへの SSN 配備の増強は、中国に対する強力なメッセージとなるであろう。中国が現在開発しているような、長射程の陸上配備の対艦巡航ミサイルを開発し、それらを戦略上の要衝に配備し、それらの運用について同盟国を訓練すること。無人潜航艇 (UUVS) を開発し、配備すること。これらは、情報収集と監視に役立つ。更に、一連の小型で安価なミサイル艇の建造を検討すべきである。中国の全般的な戦略は、対艦ミサイルで米海軍を脅かすことに依拠している。このような攻撃から米艦隊を防御することは難しい。しかし、米軍の対艦ミサイルで中国海軍を脅かすことは容易で、中国にその戦略の見直しを強いることになる。長期的な措置として最も重要なことは、国防省が太平洋におけるアメリカとその同盟国そして国益を護る計画を現実的に即して立案することである。何よりもそれには、予算額ではなく戦略に立脚した防衛計画の立案が必要である。即ち、アメリカを防衛するための軍事的所要に基づいて、どれだけの予算が必要かを定めるのである。オバマ政権の政策は、まず予算削減優先になっている。
- (4) 国防政策は、基本的には外交政策である。アメリカが合目的的に開発したハードパワーを持ち、それを長期にわたって維持しない限り、他のどの国も、そして何よりも現実に戦略を持ち、それを達成する力を開発しつつある中国が、アメリカの約束と抑止力を信頼しないであろう。太平洋においてアメリカの国益を護るために必要な努力の難しさとコストを軽視すべきではない。中国は、未だ実現してはいないが、少なくともこの地域においてアメリカの真の軍事的競争相手となりつつある。そして、現在、オバマ政権の「再均衡化」政策は、この地域における中国の野心への障壁になっている。しかし、この政策は、中国の野心を平和な方向に導くために必要な力と戦略目的を欠いている。言い換えれば、アメリカは、中国を挑発するには十分なことをしているが、中国を抑止するには十分なことをしていないのである。かつてアメリカがアジアにおいて覇権国の台頭に直面したのは 1930 年代後半であったが、その時もアメリカは今と同じ過ちを犯した。その結果は望ましいものではなかった。ワシントンにおける政策決定者が今すぐ現実を直視しない限り、望ましい結果は得られないであろう。

記事参照：The United States Should Lead with Power and Purpose on China

<http://blog.heritage.org/2013/12/29/power-purpose/>

トピック1

中国国家安全委員会の創設を巡る米の論調

解説、抄訳：山内敏秀・元防衛大教授、海上自衛隊OB

I. 中国国家安全委員会の創設について

2013年11月9日～12日にわたって開催された中国共産党第18期第3回全体会議はコミュニケを採択し、習近平主席自らが講話を行った。その内容の中から各国あるいは国内の研究者が注目した1つが国家安全委員会（英語表記では、State Security Committee: SSC、以下SSC）の創設である。

米国の国家安全保障会議（National Security Council: NSC、以下NSC）は、第2次大戦中の3省委員会、英国の帝国防衛委員会を参考に、冷戦初期に設立されたもので、その目的は、大統領への政策助言、安全保障戦略の立案、各省庁間の調整である。この目的達成のためには情報が重要であるとの認識から、下部組織として中央情報局が付属している。NSCを統括するのが安全保障問題担当大統領主席補佐官である。歴代首席補佐官にはニクソン大統領の電撃訪中のお膳立てをしたキッシンジャー、湾岸戦争時の統合参謀本部議長であったパウエル（当時、陸軍中將）、『ひよわな花・日本—日本大国論批判』で有名なブレンジンスキー、初の女性主席補佐官であったライスなどそうそうたる顔ぶれが並ぶ。

わが国においても安倍総理が日本版NSCの設立に強い意欲を示し、11月27日、国家安全保障会議設置法が成立した。わが国の国家安全保障会議については、事務局に関係省庁からの人員の配置で実効性のある調整、統制が可能であるのか、またその会議の構成メンバーに自衛隊のトップである統合幕僚長が見あたらないなど、懸念がある。

今回、中国指導部が設立を決定したSSCは果たして中国版NSCなのか。その設立する狙いは、その実効性はなど、様々な疑問が提起され、観測がなされている。特に、既得権益を有する中国独特の官僚機構を横断して調整力を発揮しうるのか。また、党中央軍事委員会に直属し、政府からほぼ独立した存在であり、鄧小平による軍事改革が失敗後、肥大化してきている人民解放軍を統制しうるのか。更には、SSCは対外政策の文脈ではなく、国内統制のための手段ではないのかといった疑問である。

第18期3中全会コミュニケの中で、SSC創設に言及された関連部分（要旨）

全体会議は、発展の成果がさらに多くさらに公平に国民全体に行き渡るようにするためには、社会事業改革を加速し、人々が最も関心を払う最も直接的で最も現実的な利益の問題を解決し、人々のニーズをさらに適切に満たす必要があるとした。教育分野の総合改革を深化させ、就業・起業を促進する体制・仕組みを改善し、合理的で秩序ある所得分配の局面を形成し、さらに公平で持続可能な社会保障制度を構築し、医薬衛生体制改革を深化させなければならない。

全体会議は、社会の管理を革新するためには、最も幅広い人民の根本利益を保護することに着眼し、調和的な因子を最大限増加させ、社会発展の活力を高め、社会管理の水準を引き上げ、国家の安全を維持し、人民の就業と生活の安心、社会の安定と秩序を確保しなければならないとした。社会の管理方式を改良し、社会組織の活力を引き出し、社会矛盾を効果的に予防し解消する体制を革新し、公共

安全体系を整備する必要がある。国家安全委員会を設立し、国家の安全体制と国家の安全戦略をさらに完全なものとし、国家の安全を確保しなければならない。

全体会議は、エコ文明の建設のためには、系統的で整ったエコ文明制度体系を構築し、生態環境を制度によって保護しなければならないとした。自然資源資産の財産権制度と用途管理制度を整備し、生態保護のためのレッドラインを引き、資源の有償使用制度とエコ補償制度を実行し、生態環境の保護管理体制を改革する必要がある。

出典：人民網日本語版 2013年11月13日付

<http://j.people.com.cn/94474/8455189.html>

中国共产党第十八届中央委员会第三次全体会议公报

全会提出，实现发展成果更多更公平惠及全体人民，必须加快社会事业改革，解决好人民最关心最直接最现实的利益问题，更好满足人民需求。要深化教育领域综合改革，健全促进就业创业体制机制，形成合理有序的收入分配格局，建立更加公平可持续的社会保障制度，深化医药卫生体制改革。

全会提出，创新社会治理，必须着眼于维护最广大人民根本利益，最大限度增加和谐因素，增强社会发展活力，提高社会治理水平，维护国家安全，确保人民安居乐业、社会安定有序。要改进社会治理方式，激发社会组织活力，创新有效预防和化解社会矛盾体制，健全公共安全体系。设立国家安全委员会，完善国家安全体制和国家安全战略，确保国家安全。

全会提出，建设生态文明，必须建立系统完整的生态文明制度体系，用制度保护生态环境。要健全自然资源资产产权制度和用途管制制度，划定生态保护红线，实行资源有偿使用制度和生态补偿制度，改革生态环境保护管理体制。

(出典：新華網 2013年11月12日付)

http://news.xinhuanet.com/politics/2013-11/12/c_118113455.htm

II. アメリカの論調

以下に、SSCをどのように見るかについて、アメリカの論調を3本紹介したい。最初は、米 The Jamestown Foundation の Web 誌、China Brief の編集長で中国問題専門のジャーナリスト、David Cohen が、11月12日付、China Brief に寄稿した、“Chinese Party Meeting Calls for Establishing ‘National Security Council’”と題する論説である。

2本目は、米 The Henry L. Stimson Center の研究員で、Brookings Institution の客員研究員でもある、Yun Sun が CSIS、Pacific Forum の 11月14日付、Pac Net に寄稿した、“China’s New ‘State Security Committee’: Questions Ahead” と題する論説である。

3本目は、Web 誌、The Diplomat の副編集長、Ankit Panda が、11月14日付、The Diplomat に寄稿した、“What Will China’s New National Security Council Do?”と題する論説である。Ankit Panda は、プリンストン大学の危機外交、国際安全保障、地政学などに関する専門調査員を務めた。

これらの記事はいずれも、SSCを国内向けの組織ではないかと見、新しく作られるSSCと既存の組織、特に中央国家安全領導小組あるいは政法委員会との関係が不透明であり、関係省庁間の調整が困難であろうと見ている。

1. 「SSC の創設、省庁間の壁を破れるか」(China Brief, November 12, 2013)

米 The Jamestown Foundation の Web 誌、China Brief の編集長、David Cohen は、11 月 12 日付の China Brief に、“Chinese Party Meeting Calls for Establishing ‘National Security Council’” と題する論説を寄稿し、SSC の創設は、中国のシステムが省庁間調整において問題を抱えている認識の表れであるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) この組織は、最近のテロ事件に対応して急ぎ創設されたものではない。習近平主席は、対外関係に権益を持つ機構間の戦略計画を統合する努力を既に始めていた。新しい SSC は、この方向に沿った措置かもしれない。しかし、この新しい組織の実態を示す情報はほとんどない。この組織の創設に関する 3 中全会コミュニケの記述は、「社会の管理」に関するパラグラフの最後に 1 文があるだけである。(前掲、3 中全会コミュニケ参照)
- (2) このコミュニケは、答えよりも多くの疑問を提起している。SSC には誰が属するのか、あるいは SSC は党か政府のどちらに属するのか。もし SSC が政府に属するのであれば、解放軍に対してどのような権限を持つことになるのか。解放軍は、党中央軍事委員会に対してのみ報告義務を負っている。(抄訳者注：中国には国家中央軍事委員会があるが、その構成メンバーは党中央軍事委員会のそれと全く同じである。)
- (3) SSC の創設が記述された、コミュニケの「社会の管理」の定義は大雑把なものであるが、その狙いは紛れもなく、社会の不満が紛争に発展する前に予防的措置をとることで、社会の不安定化を阻止することにある。安定は、コミュニケ全体を通じて、安定のために特に推進すべき施策に加えて、改革によってのみ解決できる問題として、言及されている。一部の地方紙では、SSC は天安門広場及び山西省太原市でのテロ攻撃への対応であり、SSC が包括的な対テロ戦略を立案することになるとの報道も見られたが、多くの中国のメディアは、コミュニケの簡単な要約を報じただけである。中国の非政府系経済コラムニスト、He Zhijiang は、SSC を、政法委員会から権力を奪取する一方で、司法と党の規律のシステムの監視を意図したもの、と指摘している。
- (3) しかし、SSC は、アメリカの NSC と同様に、特に国際問題に関わる省庁間の調整に重点を置く形で、国際問題に関わってくることは間違いないであろう。省庁間調整は、官僚間の対立抗争に悩まされ、各省庁間、各省庁内の各部局間あるいは解放軍の各部隊間における「水平方向」の意思疎通を阻害している、中国のシステムにおける大きな問題である。このことは、軍部では長年にわたって大きな関心事であったが、ほとんど進展を見なかった。SSC は、国際問題に対する中国の「最高レベル」の戦略構想を設計する組織となろう。
- (4) 党の会議において提出された提言の多くは、政策として現れる前に消えてなくなっている。官僚の権益に脅威を及ぼすような組織改革は、特に実現が困難である。従って、SSC が実際に創設されるか否か、あるいは何時 SSC が開催されるのか、予測不可能である。しかし、SSC の構成要員が誰で、SSC がどのような権限を持つか、そして特に SSC が安全保障政策の形成に係わる多くの省庁間の壁を突き崩すことができるのか、こうしたことを見極めるために、今後の中国の言動を注視していかなければならない。

記事参照：Chinese Party Meeting Calls for Establishing ‘National Security Council’

http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=41616&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=0b51476fcd05b197abcd607789819890#.UobY-B-CjIU

2. 「SSC の創設、幾つかの疑問」(Pac Net, Pacific Forum, November 14, 2013)

米 The Henry L. Stimson Center の研究員の Yun Sun は、CSIS、Pacific Forum の 11 月 14 日付、Pac Net に、“China’s New ‘State Security Committee’: Questions Ahead”と題する論説を寄稿し、SSC の創設について、アメリカでは SSC は米 NSC の中国版と広く認識されており、SSC の創設は中国の対外政策及び安全保障政策に重大な意味を持つであろうとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国における安全保障の意志決定は、中央国家安全領導小組に集中していた。同小組は、最高指導者を補佐するために省庁間の調整を行うという意味で NSC に似ている。しかし、同小組は定期的に会合が開かれるわけではなく、固定の構成メンバーも決まっていなかったアド・ホックな存在である。そして、最も大切なことは、NSC のように安全保障に係わる常設の管理者であると言うよりも、危機管理のため状況に応じて運用される機構であるということである。経済領域、政治領域が世界的に拡大する中国にとって、安全保障政策を策定し、調整する機構が存在しないコストは次第に大きくなってきた。3 中全会の SSC 創設の決定は、政治的には習近平の対外政策、安全保障政策に対する影響力を強化、制度的には意志決定等の合理化、定型化を進め、各省庁の狭い視野を打破するものとして重要ではある。
- (2) しかし、SSC については、より多くの疑問がある。第 1 に、そしてもっとも重要なことは、SSC は国内にその目を向けていることである。同機構の公式の訳は、“national security committee”ではなく、“state security committee”になっている。このことは、国際社会における行為主体として安全保障に焦点を当てるのではなく、国内政治の実態として安全に焦点を当てていることを示している。このことは、SSC 創設が、3 中全会コミュニケの中で、中国国内の社会的安定、公共安全体系、及び国内社会紛争の解決に言及した部分で言及されているという事実からも裏付けられる。(前掲、3 中全会コミュニケ参照)
- (3) 第 2 の疑問は、もし SSC が国内の安全と対外的な安全保障の両方を受け持つのであれば、その責任は国家安全領導小組(対外安全保障担当)及び中央法制委員会(国内安全保障担当)のそれと競合するのではないのかということである。国家安全領導小組のトップには国務委員である楊潔篪が、中央法制委員会のトップである書記には孟建柱がそれぞれ任命されている。もし SSC がこれらの組織を調整し、あるいはそれらに代わるものであるなら、中国の外交、安全保障の上部機構の再編が必要となろう。もしそうなら、SSC の議長は習近平が自ら就任するか、中国版大統領安全保障補佐官を指名しなければならない。その場合、党中央政策研究室主任の王滬寧の就くことになるだろう。いずれにしても、SSC は、これまで中国の安全保障に係わる対外行動の調整を阻害してきた、政軍関係と格闘しなければならないであろう。中国軍部の権力と地位の故に、軍部を政治の領導下に置くということは、国家安全保障の政策決定において常に大きな課題であった。例えば、解放軍の詳細な活動は、国家安全領導小組ではなく、党中央軍事委員会に報告される。同小組のトップである国務委員は、解放軍の活動について何らの権限を有していない。従って、新設された SSC と解放軍あるいは党中央軍事委員会との関係は、注目しておかなければならない問題である。もし SSC が解放軍と適切に協同し、あるいは適切にコントロールできなければ、国家安全領導小組の二の舞になるであろう。
- (4) 最後に、SSC は常設の組織なのか危機管理のためのアド・ホックな組織なのかという点について、中国研究者の間では異なった意見があるということである。中国が直面する課題の実態、更には十年來の長い論争から見れば、前者、即ち常設組織のように思われるが、それには大規模で、

有能なスタッフを必要としよう。新設の SSC は、中国の安全保障、対外政策機構を再編し、政策策定と調整を妨げてきた、手続き面や官僚的、能力的制約を是正することになる可能性がある。中国のパワーが大きくなり、対外的なリーチが伸びるにつれ、中国は、対外戦略をよりうまく調整できる組織から大きな利益を得ることになる。これに反して、SSC が国内社会を締め付ける他の国家機関と同じようになるのであれば、大きな失望を味わうことになる。

記事参照： China's New "State Security Committee": Questions Ahead

http://csis.org/files/publication/Pac1381_0.pdf

3. 「中国版 NSC、国内安全保障が狙い」(The Diplomat, November 14, 2013)

Web 誌、The Diplomat の副編集長、Ankit Panda は、11 月 14 日付の The Diplomat に、“What Will China's New National Security Council Do?”と題する論説を寄稿し、SSC は明らかに国内の安全保障を目指したものであるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 11 月 13 日付の米紙、The New York Times によれば、何人かの専門家は、SSC 創設を、大統領を補佐するアメリカの NSC からヒントを得ている、と指摘している。中国外交部の秦剛報道官は、SSC はテロリスト、過激分子、分離主義者に恐怖を与えるだろうと述べている。更に、同報道官は、中国の安全を脅かす者も神経質になるだろうとも述べた。アメリカの中国研究者、Gregory Kulacki は、SSC の創設に関する 3 中全会のコミュニケの文言から、国防のためではなく、国内の安定と安全を意図したものである、と指摘している。
- (2) この中国版 NSC は、明らかに国内の安全保障を目指したものであろう。その他の機能として、中国政府の各部局間でのより一層の情報の共有が期待されよう。これまで、解放軍と政治指導者や外交部との間の情報の断絶は甚だしいものがあつた。中国版 NSC が特に既存の党中央軍事委員会とどのような関係なるのか、今の時点では不明である。党中央軍事委員会は、習近平主席の下、解放軍を統括している。インド、日本、更には南シナ海を巡る東南アジア諸国と対立、緊張が高まるにつれ、北京と現場の解放軍との間の情報の共有、そして意志決定に係わる調整の強化は、外交上の対立から偶発的な軍事衝突に至る過程を左右する決定的な要素になり得る。中国の安全保障機構における中国版 NSC の機能について、引き続き情報を収集していく必要がある。

記事参照： What Will China's New National Security Council Do?

<http://thediplomat.com/flashpoints-blog/2013/11/14/what-will-chinas-new-national-security-council-do/>

トピック 2

新たな地政学的概念、The “Indo-Pacific” が意味するもの
 ～ ローリー・メドカーフ（豪 The Lowy Institute）論考 ～

オーストラリアの Lowy Institute において国際安全保障プログラムを統括している Rory Medcalf は、米誌（電子版）、The American Interest（November / December, 2013）に、“The Indo-Pacific: What’s in a Name?” と題する長文の論考を発表している。筆者によれば、「インド-太平洋（The “Indo-Pacific”）」という用語は 10 年前にはほとんど見られなかったが、最近になって、有識者や政策策定者たちによって、アジアの地政学を語る用語として使われるようになった。筆者は、「インド-太平洋」なる新たな地政学的概念が持つ安全保障上の含意について、要旨以下のように論じている。（ここでは、長文なので、焦点を絞って内容を紹介することとした。

抄訳：長尾 賢・海洋政策研究財団研究員）

- (1) 最も単純なレベルの理解としては、「インド-太平洋」と名付けることの意味は、経済面でも安全保障面でも繋がりを強める西太平洋とインド洋が 1 つの戦略システムを形成しつつあるということである。「インド-太平洋」と今日呼ぶものは、数十年前には予測できなかった具体的な変化を現している。これは、冷戦の終焉と、中国のみならず、インドや他の国々の台頭によって形成された新しい現実を反映したものである。その変化は、アジア太平洋で最も重要なアジア太平洋経済協力（APEC）のプロセスをほとんど時代遅れのものにしてしまう（インドは参加していない）。代わって、今日の「インド-太平洋」アジアに適合した多国間枠組みが、ASEAN を中心に始まり、中国、インド、アメリカ、日本そして他の国々を含む形へと拡大しつつある。2005 年 12 月 14 日にクアラルンプールで開かれた東アジア首脳会議は、現在の「インド-太平洋」概念が生まれた瞬間と言っていい。この概念はまた、インド洋沿岸諸国と東アジアを繋ぎ、何十億の人々の生命に影響を及ぼす、エネルギーや他の経済的な流れが膨大な量に増大していることを反映している。「インド-太平洋」という概念は、20 世紀後半における「東アジア」と「南アジア」という分離した戦略的な位置づけを壊すだけでなく、それは、通商と抗争の場としての「海」を重視するものである。今やインド洋は、世界的に最も混雑し最も戦略的に重要な貿易航路となっている。
- (2) もちろん、「インド-太平洋」を 1 つの相互連結地域として捉える考え方には限界もある。全てを 1 つの概念で捉えることは一見魅力的だが、戦略的な優先順位を見つけ難しくしてしまう。「インド-太平洋」を上位の地理概念とすれば、その下位に位置づけられる北東アジアや南アジアの下位地域は何十もの国で構成されており、安全保障問題に対処するための効果的な協力がまだ存在しない、独自の扱いにくい厄介な戦略的状況にあり、アジアにおける最もホットな短期的な安全保障上の課題が多くある。確かに、下位の地域における緊張は、孤立させ、局限することができる。しかし、「インド-太平洋」アジアは世界経済の重心になりつつあることから、「インド-太平洋」における主要なパワー、即ち中国、インド、日本あるいはアメリカに係る如何なる紛争も、下位の地域の紛争に局限しようとしても難しいであろう。実際、このような紛争はグローバルな影響を及ぼすことになろう。例えば、米中両国にとって、将来の印パ紛争を抑止することは決定的に重要であろう。中国は、アフガニスタンの将来の鍵を握っている。そして最も重要なこととして、

南シナ海問題は、東アジアだけの狭い問題ではなく、中国だけの問題でもない。大国になった中国がどのような行動をとるか、テストケースになっている。世界的な通商国家にとって、シーレーンは重要である。アメリカやその同盟国、インドを含むパートナー諸国は、ルールに基づく「インド-太平洋」秩序に重大な国益を有している。南シナ海が中国の核心利益であるかどうかにかかわらず、この海域は、「インド-太平洋」の核心利益であることは間違いない。

- (3) 究極の安全保障上の脅威は、主要大国が相互に、その拡大する利益を他の大国から護ろうとすることである。中国は今や、近代的な外洋艦隊を保有しているが、インド洋においては未だほとんどその存在を示していない。それでも、中国海軍の潜水艦によるインド洋での情報収集活動が報じられている。アジアの大国間では、日本とインドが、最も安全保障上の協力関係を深めている。インド海軍は、日本と共同訓練を行い、南シナ海に艦隊を派遣している。日本は米印海軍の合同演習の第3番目のパートナーを目指しており、3カ国間には控えめな政策協議がある。この動きの念頭には中国があることは疑いようもないが、相互の懸念が増大しているにもかかわらず、というより、そうであるからこそ、中国とインドは、正式な海洋安全保障対話を開始し、艦艇を相互訪問させている。
- (4) 中国の（鄭和以来の）数世紀遅れたインド洋への回帰に対するインドの反応には依然、相互不信と神経過敏に満ちている。パキスタンとスリランカにおける中国最大の商業港は、将来の基地を相手にするよりは簡単に破壊できる目標に見えるが、中国がインドを包囲しようとしているとする「真珠数珠繋ぎ」理論は、デリーの戦略サークルの間で現在でも重視されている。インドのより敏感な戦略家たちは現在、中国の軍事力と対等に競争するという考え方を捨て、かわりに地政学的な優位性、友好関係、そして長期的には抑止に着目している。そのため、インド外交は、日本とベトナムとの友好関係を増進しようとしており、最終的にはインドは、真剣に東に向き合わなければならないだろう。例えば、もしインドの指導者が、不十分な射程のミサイルを搭載したインドの原子力潜水艦を、中国の指導者が重視するようにし向けたのであれば、それらを太平洋に派遣する必要があるだろう。こうしたことは全て、アメリカのアジアにおける再均衡化、あるいはより正確に言えば、インド太平洋地域への軸足移動を促している。もちろん、アメリカは、長くインド洋パワーであったし、そこにおける軍事プレゼンスはイラクやアフガニスタンにおける作戦にとって重要であった。しかし、アメリカのインド洋における能力とパートナーシップは、東アジアにおける戦略的計算とその結果に益々影響を与えるようになるであろう。
- (5) 中国の専門家は「インド-太平洋」という概念に注目し始めており、一部の専門家は、この概念をアメリカ主導の対中戦略と見なしている。中国人民解放軍の外務及び諜報担当参謀長代理である戚建国は、アメリカは今や、「インド洋と南アジア地域を、アジア太平洋地域におけるアメリカの再均衡化戦略に組み入れた」、「大アジア太平洋 (a “greater Asia-Pacific”)」という概念を使っている、と記述している。しかし、中国は、「インド-太平洋」パワーとしての自らの地位を否定することなく、海洋アジアというより広い概念を否定することはできない。従って、「インド-太平洋」という概念を無視したり、否定したりし続けることはできない。実際、中国の安全保障専門家の間でも、「インド-太平洋」という考え方とどう付き合うか、という議論が起きている。北京では未だ一般的な支持を得ていないが、「広大なインド太平洋地域に跨る中国の大戦略を検討すべき」との主張も見られる。中国では既に、新しい「インド-太平洋」という文脈の中でどこに外交上の焦点を向けるかで論争になっている。李克強首相が首相として最初の訪問国にインドを選んだことは中印関係が今世紀、決定的に重要なものになる兆候といえ、「インド-太平洋」

概念の台頭を軽視することができなくなっていることを示唆している。一方で、北京は、アジア外交を2国間関係に留めようとするのか、あるいは地域的な会合が必要な場合には、小さな東アジア諸国会合とし、そこにおける自らの重さを比較的高くなるようにしている。その一方で、中国は、環インド洋地域協力連合のような、南アジアとインド洋沿岸域における多国間機構においてもオブザーバーの地位を得ようとしている。

- (6) 「インド・太平洋」は、その中で中国が台頭している現代の地理経済学的な実態を示すもので、中国の台頭を封じ込めようという戦略的な取り組みではない。インドと日本の指導者が地理的な面や価値観で合意した場合、中国の分析者にしてみれば自然と嫌な予感がする。確かに、「インド・太平洋」としてアジアを見れば、この概念は自動的に中国パワーを削ることになる。何故なら、これは1つの国が支配的な地位を得るには難しい広大な地域だからだ。しかし、それは地政学的な陰謀ではない。それは、少なくとも中国が自らの国益を、海を越えて南や西に広げたことによって引き起こされた、避けることのできない現実である。「インド・太平洋」には、中国を排除するのではなくて、定義上、中国が含まれているのである。中国の大戦略と安全保障上の野心が中国の指導者にとってさえ不透明であることを前提としたとしても、商業的な利益、エネルギー輸入そして外交的関心が及ぶ地理的範囲は、既に中国を「インド・太平洋」における最大のパワーにしている。そしてそれは毎日大きくなっている。早晚、中国は、「インド・太平洋」に向き合わなくてはならない。それは、他の多くの国が、「インド・太平洋」における中国の運命が彼らにとって意味するものに向きあわなくてはならないのと、同じようなものである。
- (7) では、どのようにして、安全保障上の不安なしに、中国を2つの大洋を跨ぐ地域的な秩序に組み込んだらいいのか。大国が自らの国益を増大させ、広大な地域の隅々にまでその到達範囲が及ぶ時、紛争のリスクを軽減するためには、外交上そして海洋安全保障上のインフラが必要になる。それらは未知の領域だが、幾つかの基本的な原則は確認することができる。まず第1に、この地域はアジア中心で、中国中心ではない。従って、例え北京が望んだとしても、中国主導の秩序は排除されるであろう。第2に、大国間、特に中国、インド及びアメリカの共存は、「インド・太平洋」という上位地域における平和と安定に死活的に重要であり、この3カ国間の対話は好ましいステップとなろう。更に第3に、マダガスカルからマーシャル諸島に至るまでのインド太平洋諸国間の格差と距離の大きさから、地域全体を含む機構や条約で何か達成することはとても難しい。対海賊作戦、海洋における捜索救難、海洋における衝突回避措置などの実務的な課題は、このような広い枠組みの中では機能しない。「インド・太平洋」という上位地域における機構がより包括的なものになればなるほど、効果的ではなくなる。このことは、多国間主義が無意味であることを意味しない。アジアの最高位的外交機構である東アジア首脳会議は名目上「インド・太平洋」の全ての国を含んだものであるが、ASEAN 中心の諸会合に類似のものである。アメリカ、インド、ロシア及びオーストラリアが東アジア諸国とともに含まれているが、しかし、それは、全員一致のルールと東南アジアの連携の弱さによって制約されている。中国の拡大する国益が他の国々の国益と常に軋轢を引き起こしている地域において、環インド洋連合のような、全ての国を含んだフォーラムが、将来にわたってルールに基づいた秩序をもたらすことはないであろう。
- (8) 従って、中国のインド洋への進出、そしてインドの太平洋への進出をともに管理するルールを策定するためには、「インド・太平洋」における安全保障秩序は、同盟と多国間主義との間に第3の層を必要とするであろう。このことは、実際的には、調整し易く連合し易い、それぞれが自ら選んだパートナーとの「少数国」対話、演習あるいは安全保障作戦を意味することになる。これ

らには、対海賊哨戒活動のように中国を含む時もあれば、含まない時もある。2004 年末に東南アジアを大津波が襲った時、アメリカ、インド、日本及びオーストラリアを核とするグループは、支援のために軍隊を迅速に展開させた。能力のある中国は、次のチャンスを逃すべきでない。このような行動は、自国のイメージにも、戦略的到達能力の面からも損失のない、公共財を提供するものである。このような共通の課題に対処する少数国のパートナーシップに中国を含めることは、このような少数国主義が中国に対抗する同盟の芽を育てるといふ、中国の疑念を払拭することに繋がる。この場合、オーストラリア、インドネシアあるいはシンガポールといった中程度の国々は、決定的な役割を果たし得る。これらの国々は、地理的に「インド-太平洋」の核であり、中国、インドそして日本の軍隊と、時にはダーウィンにいる米海兵隊やシンガポールのチャングイにある米沿岸戦闘艦とともに、人道支援のための訓練のホストとして、積極的な防衛外交をしない理由がないのだ。しかし、新たな「インド-太平洋」の枠組の中で、多様な国々とのあらゆる演習、対話、あるいは協力行動に対して、中国といえども拒否権を行使することはできない。中国が上海協力機構での少数国間連合や、あるいは時に ASEAN との間で行っているのと同じように、時には、他国も、中国抜きで自らの国益を追求することもしよう。一方、アメリカ、日本及びインドは、海軍の協同訓練を増やしていくと見られる。安全保障対話と相互支援という新しい軸が生まれるかもしれない。オーストラリア、インドそしてインドネシアが隣接する海洋における監視活動について、協力を開始することがあっても、驚くことではない。「インド-太平洋」における少数国主義は、多くの国が乗り込むことを試みようとする未来の波といえる。

- (9) 「インド-太平洋」における効果的な安全保障協力と対話に参加する国は、第1に利害を有し、第2に十分な能力を持ち、第3にそれを使う用意があり、そして第4に安全で安定した地域のためのルールと規範を形成し、順守する意思がある国である。最初の3つの基準については、「インド-太平洋」における主要な安全保障貢献国はアメリカ、中国、インド及び日本であり、韓国、インドネシア、オーストラリア及びシンガポールがそれに次ぐ第2層となるであろう。ルールと規範に関する第4の基準は微妙なものである。中国の海洋における台頭を巡って緊張と不安定な状況が続くか、または悪化する限り、アメリカとその同盟国、パートナー諸国は、少なくとも一種の排他的な安全保障枠組という選択肢を維持しておきたいと考えるであろう。そしてそれに対する中国の抗議は、「インド-太平洋」の辛い塩粒として飲み込む必要がある。 「インド太平洋」は主要な変化を反映している部分と、これから変化する部分の両方を内包した、現時点では、中間段階にある概念であり、それ故に今後注視すべきものである。

4. 海運・造船・港湾

10月16日「フィリピン人船員、EU籍船から排除の可能性—EC関係筋」(Inquirer.Net, October 17, 2013)

欧州委員会 (EC) 関係筋が10月16日に明らかにしたところによれば、マニラが船員教育に関する問題点を改善しない限り、フィリピン人船員が間もなくEU籍船から排除される可能性がある。この関係筋は匿名を条件に、「既に刻限が刻まれ始めている」とし、EU籍船からのフィリピン人船員の排除は2012年に実施されるべきであったが、フィリピン政府の要請で実施を延期してきた、と語った。ECの海事安全基準の監視を補佐する「欧州海上保安機関 (The European Maritime Safety Agency: EMSA)」は、フィリピンの海事教育機関における質の低さに懸念を表明してきた。フィリピンは世界最多の船員供給国の1つで、28カ国のEU船籍に乗船しているフィリピン人船員は約10万人に達する。

記事参照 : EU official on possible ban of Filipino seafarers: Clock is ticking

<http://globalnation.inquirer.net/88075/eu-official-on-possible-ban-of-filipino-seafarers-clock-is-ticking>

10月22日「米海洋大気庁、2014年4月から紙海図の発行停止」(NOAA News, October 22, 2013)

アメリカ海洋大気庁 (The National Oceanic and Atmospheric Administration: NOAA) 沿岸測量部 (Office of Coast Survey) は10月22日、アメリカ政府は2014年4月13日から従来型の紙海図の発行を停止する、と発表した。アメリカ政府は、1862年から紙海図を発行してきたが、発行停止の理由として、デジタル・電子海図の需要の増加に伴う紙海図の需要の低下や政府予算の都合などを挙げている。なお、NOAAは、NOAA認可の印刷業者が要求に応じて印刷を行う、需要の多い Print on Demand (POD) 海図の発行を継続する。また、NOAAの航海用電子海図 (NOAA ENC) と航海用ラスター海図 (NOAA RNC) は1週間毎に更新し、これらは沿岸測量部のウェブサイトから無料でダウンロードできる。更に、NOAAは、新製品としてPDF (Portable Digital Format) 海図を発行し、試行版のウェブサイトからダウンロードできるようにする。

記事参照 : NOAA announces end of traditional paper nautical charts

http://www.noaanews.noaa.gov/stories2013/20131022_nauticalcharts.html

Print on Demand (POD) chart;

<http://www.nauticalcharts.noaa.gov/pod/index.html>

Electronic navigational chart (NOAA ENC) ;

<http://www.nauticalcharts.noaa.gov/mcd/enc/index.htm>

Raster navigational chart (NOAA RNC) ;

<http://www.nauticalcharts.noaa.gov/mcd/Raster/index.htm>

PDF (Portable Digital Format) nautical chart;

<http://www.nauticalcharts.noaa.gov/pdfcharts/>

10月30日「パナマ運河拡張工事、完成予定3カ月遅れ」(Hellenic Shipping News, October 30, 2013)

パナマ運河庁(ACP)はこのほど、運河拡張工事が更に3カ月遅れ、商業通航開始時期が2015年第4四半期になる、と発表した。発表によれば、遅れの原因は、閘門を建造するコンソーシアムによる閘門の設置が、大西洋側で当初予定の2015年初めから同年3月31日に、太平洋側で当初予定の2015年4月から同年6月30日に、それぞれ3カ月遅れになるためである。更に、閘門の稼働テストに3カ月を要することから、商業通航開始時期は、当初予定の2015年6月半ばから、同年第4四半期にずれ込むことになる。運河拡張工事は現在のところ、66%完了している。ACPは、工事資金52億5,000万米ドルの内、23億ドルについては日本を含む各国の金融機関から調達済みで(日本国際協力銀行は8億ドル融資)、残りの資金は国内で賄う。

記事参照: Another delay hits Panama Canal expansion project

<http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=fe35bf9e-f9b4-4ae7-ae96-52b352a87d77>

【関連記事1】

「パナマ運河拡張、米東岸諸港に経済効果をもたらすか」(Hellenic Shipping News, October 30, 2013)

パナマ運河が拡張されれば、例えば、コンテナ船だと、現在の4,000~5,000TEU級から1万2,000~1万4,000TEU級のコンテナ船が通航可能になる。パナマ運河庁(ACP)の予測によれば、通航貨物量は年率平均3%で伸び、2025年までには2005年実績の倍になるという。年間1万4,000隻近い各種船舶が運河を通航しており、その搭載貨物の約70%が米東岸諸港に向かう。しかし、中国からの米東岸向け輸出の大部分が西岸で荷下ろしされ、パナマ運河を通航するのは全体の20%に過ぎない。これは、ロサンジェルス港で荷揚げして、ニューヨークなどの東岸諸都市に鉄道とトラックで運ぶ方が安いからである。

一方で、拡張後の運河通航が可能なポスト・パナマックス級船舶がより多くの荷物を搭載できることから、経済効率が高まり、現在の西岸向け貨物の約35%が運河経由になるとの見方もある。

しかしながら現在、東岸でポスト・パナマックス級船舶が寄港可能な港湾は、バージニア州ノーフォークのバージニア港だけである。他方、西岸の諸港は天然の深水港で、大型船の受入が可能である。アメリカの港湾は、維持改修経費の負担を含めて、連邦政府の管轄下にある。サウスカロライナ州港湾局のCEOによれば、同州は現在、チャールストン港の関連インフラ整備のために約7億ドルを投入しており、今後10年間で13億ドルの投資を見込んでおり、その大部分が連邦政府資金である。港湾局CEOは、アメリカの輸出は伸びており、例えブームには至らなくても、アジアからの船舶の多くがパナマ運河を経由して東岸諸港に向かう、と期待している。フロリダ州のマイアミ港も、4,300万ドルを投資して、4基の超大型クレーンを設置した。州政府はまた、トレーラー・トラックが同港からルートI-95に直接乗り入れられるトンネルを工事中である。更に、ニューヨークとニュージャージー両州は2010年に、大型船がニューアーク港とその他の港湾に寄港できるようにするため、バイヨン橋の高さを151フィートから215フィートに嵩上げする計画を発表し、現在も検討が続けられている。

パナマ在住の海事弁護士、クリス・デービスは、パナマ運河の拡張が米東岸諸港にどのような効果をもたらすかは一種の推測ゲームに過ぎず、港湾の規模より経済の健全性の方が大切、と指摘している。

記事参照 : Panama Canal expansion boom might sail past US ports

<http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=f1fa18b3-e02d-40dc-8328-c5b2916307ff>

【関連記事 2】

「パナマ運河拡張、世界の LNG タンカーの 90%が通航可能に」(Hellenic Shipping News, October 31, 2013)

パナマ運河庁 (ACP) のマルッチ上席専門家は 10 月 30 日、2015 年に予定されるパナマ運河の拡張工事が完了すれば、世界の LNG タンカーの 90%近くが通航できるようになるだろう、と語った。現在では、わずか 8.6%の LNG タンカーが通航できるだけである。しかしながら、船幅 49 メートルを超える船舶の通航は基本的に不可能で、業界最大の LNG タンカー、*Qatar Max* や *Qatar Flex*級の LNG タンカーは通航できない。通航できない LNG タンカーは 160 隻に上る。マルッチは、運河の拡張は世界的な LNG 貿易のゲームチェンジャーとなるとして、特に北米からのアジア向け LNG 輸出が増大すると見ている。メキシコ湾岸からアジア向けの航路としては、スエズ運河経由に比較して、パナマ運河経由だと航程にして約 5,300 カイリ、日数にして 11 日間短縮できる。また、米西岸からスペインのビルバオ (大西洋側) に向かうルートでも、スエズ運河経由に比較して、パナマ運河経由だと日数にして 12 日間短縮できる。マルッチは、拡張後のパナマ運河の LNG タンカーの通航量が増加するかどうかは、ラテンアメリカの LNG 需給関係、中国における LNG 需要の動向、オーストラリアにおける LNG 開発の動向、更には米政府がどのような LNG 輸出政策をとるか、といった幾つかの要素に左右されよう、と指摘している。

記事参照 : Panama Canal expansion to accommodate 90% of global LNG fleet by 2015

<http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=dce1270b-f89c-43e8-bcc2-1374ae7687e7>

10 月 30 日「スエズ運河収入増収、2013 年第 3 四半期」(Hellenic Shipping News, October 30, 2013)

2013 年第 3 四半期 (7 月 1 日から 9 月 30 日) のスエズ運河収入は 13 億 2,600 万ドルで、2012 年同期の 13 億 1,500 万ドルから 0.8%増となった。一方で、通航船舶隻数は減少しており、2012 年同期の 4,423 隻から約 4,224 隻となった。

記事参照 : Suez Canal revenues hit \$1.3bn

<http://www.hellenicshippingnews.com/News.aspx?ElementId=62d65e95-fb5c-4cb7-9afd-ae20565e7356>

11 月 7 日「米運輸省海事局、LNG 燃料化プロジェクトに資金援助」(gCaptain, November 7, 2013)

米運輸省海事局 (MARAD) は 11 月 7 日、海運業界における LNG 燃料化を促進するために、2 つのプロジェクトに 140 万ドルの資金を援助すると発表した。MARAD によれば、この資金は、船舶の LNG 燃料化に関する情報収集とともに、LNG 燃料の貯蔵施設などに関する課題を調査するために使用される。MARAD によれば、最初のプロジェクトは、Horizon Lines に 90 万ドルを援助して、同船社の米国籍コンテナ船、MV *Horizon Spirit* (2,437TEU) を LNG 燃料と通常燃料の両用に改修するプロジェクトで、該船はロングビーチとホノルル間を航行して、燃料効率と排気ガスを測定する。

改修は外国の造船所で行われ、2015年後半までの完了を見込んでいる。もう1つのプロジェクトは、ノルウェーの船級協会、DNV (Det Norske Veritas) 傘下の米機関が実施する、LNG燃料の貯蔵や船舶への搭載に必要な貯蔵所や関連インフラに関する問題点などの研究で、50万ドルが援助される。この研究は、2014年春までの完了を予定している。

記事参照：MARAD to Fund Two LNG Projects for \$1.4 Million

<http://gcaptain.com/marad-to-fund-two-lng-projects-for-1-million/>

Photo: MV Horizon Spirit

<http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=598266>

11月7日「London Gateway 港、1番船受け入れ」(gCaptain, Bloomberg, November 7, 2013)

ドバイの世界的港湾管理会社、DP World (Dubai Ports World) が運営する、ロンドン東方25マイルに位置する深水港、London Gateway 港に、11月7日、1番船が入港した。リビア籍船のコンテナ船、MV *MOL Caledon* (4,500TEU) は、果物や自動車部品などを積んで、6本建設される最初の埠頭に接岸した。DP World は、24億ドルを投資して、Royal Dutch Shell の製油所跡地に同港を建設した。同港のコンテナ処理能力は、年間350万TEUを見込んでいる。DP Worldによれば、埠頭の長さは、1万8,000TEUを超える世界最大の400メートル級コンテナ船でも接岸可能である。

記事参照：London Gateway Opens With Arrival of First Ship

<http://gcaptain.com/london-gateway-port-opens-with-arrival-of-first-ship/>

Photo: MOL Caledon docked at DP World's London Gateway 'super port', November 7, 2013.

<http://c.gcaptain.com/wp-content/uploads/2013/11/BYdlOn0IAAAAWyZ.jpg>

11月25日「米運輸省、パナマ運河拡張による米海運業界への影響に関する報告書公表」(gCaptain, November 26, 2013)

米運輸省海事局 (MARAD) は11月25日、パナマ運河拡張による米海運業界への影響に関する報告書、*The Panama Canal Expansion Study* を公表した。この報告書は、2015年に完了予定のパナマ運河拡張が海運業界に及ぼす影響を検討したもので、アメリカの港湾や輸送網に及ぼす影響に対応するためのものである。フォックス運輸長官は、「この報告書は、ポスト・パナマックス世界において、アメリカの港湾がより大型の船舶を受け入れ、グローバルな競争力を維持できるようにするための、港湾への投資の指針となり得る」と語った。この報告書は、ポスト・パナマックス船舶がアメリカの海運業界、そして特に東岸、メキシコ湾岸及びミシシッピ川流域各州における、港湾と国内水路に及ぼす影響を検討したものである。報告書は、運河の拡張によって最も運航コストの節約が予想されるアジアからのコンテナ貨物輸送に加えて、大型船舶による費用対効果の優れた輸送によって、アメリカの穀物、石炭、石油精製品やLNGなどの世界市場における競争力の強化が期待される、と見ている。報告書は、運河拡張による経済効果を吸収できるかどうかは、アメリカの港湾と国内水運業界がインフラ整備にどれだけ投資できるか、運航船社がインフラ整備にどう対応するか、そして経済効果を吸収できるサプライチェーンの管理方法を確立できるかどうかにかかっている、と指摘している。報告書は、アメリカ国内の輸送システムに影響を及ぼす海運パターンの変化はゆっくりとした長期にわたるものとなるだろう、と見ている。

アメリカ国内の港湾と水路のインフラ投資と開発は、オバマ政権の最優先施策の1つである。オバマ政権は2009年以来、22州の33カ所の港湾に対して、道路、鉄道及び水路を含む港湾能力強化の

ためのインフラ整備に4億ドル以上を投資してきた。現在まで、オバマ政権は、5つの主要港、ジャクソンビル、マイアミ、サバンナ、ニューヨーク・ニュージャージー及びチャールストンの近代化と拡張のために、7つのインフラ整備計画を推進してきた。

記事参照：MARAD Report Studies Impacts of Panama Canal Expansion

<http://gcaptain.com/marad-report-looks-at-impacts-of-panama-canal-expansion/>

The full report can be download from the MARAD website at:

[http://www.marad.dot.gov/documents/Panama Canal Phase I Report - 20Nov2013.pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/Panama_Canal_Phase_I_Report_-_20Nov2013.pdf)

12月24日「日本郵船、国内初のLNG燃料船建造」（日本郵船ニュースリリース、2013年12月24日、and gCaptain, December 24, 2013）

日本郵船の12月24日付ニュースリリースによれば、日本郵船は、LNGと重油を燃料として使用可能な、LNG燃料タグボートを建造する。LNGタンカーを除いて、LNG燃料船舶の建造は、日本では最初である。LNGを燃料として使用した場合には、重油燃料使用時に比して、二酸化炭素（CO₂）排出量を約30%、窒素酸化物（NO_x）排出量を約80%、硫黄酸化物（SO_x）排出量を100%削減可能と見込まれている。

世界で初めてのLNG燃料タグボートは、ノルウェーのBuksør og BergingがトルコのSanmar造船所で建造した、MT *Borgøy* で、2013年10月に命名式が行われた。

記事参照：国内初、LNG燃料船の建造を決定—CO₂約30%、SO_x100%排出削減へ—

<http://www.nyk.com/release/2447/002943.html>

Japan to Diversify LNG-Powered Ship Portfolio

<http://gcaptain.com/nyk-lng-powered-tug-dual-fuel/>

Photo: LNG-powered tugboat

<http://gcaptain.com/nyk-lng-powered-tug-dual-fuel/>

5. 海洋資源・エネルギー・環境・その他

10月3日「世界の海洋、汚染深刻—IPSO報告書」（BBC News, October 3, 2013）

「海洋の状況に関する国際プロジェクト（The International Programme on the State of the Ocean: IPSO）」が10月3日に発表した報告書は、世界の海洋の状況は以前に考えられていたよりも急速に悪化しており、海洋は気候温暖化、CO₂吸収によるアルカリ性の希薄化、乱獲や汚染など、多様な複数の脅威に晒されている、と警告している。IPSO報告書は、「我々は、海を所与のものと考えてきた。最も重要な問題は、一般大衆も政策立案者も、状況の深刻さを認識していないか、あるいは無視していることにある」と指摘している。報告書によれば、海洋が直面している多様な脅威の複合効果は大きく、例えば、サンゴ礁は、海中温度の高温化と酸性化の影響に晒されていることに加えて、乱暴な漁獲法、海洋汚染、沈泥や有毒藻類によって弱体化されている。報告書は、世界各国政府に対して、CO₂の濃度を450ppmに抑えるよう求めており、それ以上の濃度のCO₂は海に吸収されて今世紀後半には海洋の大規模な酸性化の原因となる、としている。また、報告書は、各国政府に対して、

新設される世界の公海における法令執行機関によって管理される、公海における持続可能な漁業についての新たな取り極めを交渉するよう懇願している。

記事参照 : Health of oceans 'declining fast'

<http://www.bbc.co.uk/news/science-environment-24369244>

See also The International Programme on the State of the Ocean HP;

<http://www.stateoftheocean.org/research.cfm>

10月3日「中国中石化集团傘下企業、最新の地震探査船受領」(MrineLog.com, October 3, 2013)

中国国営、中国石油化学工業集团公司 (Sinopec) 傘下の Shanghai Offshore Petroleum Bureau は10月3日、上海船廠船舶有限公司から最新の地震探査船、FA XIAN 6 (4,637DWT) を引き渡された。この探査船は、最新の Rolls-Royce UT 830 CD 設計に基づく船で、中国の造船所で建造されたのは、これが初めてである。該船は、ロールスロイス社製の最新の推進システムや地震探査システムを展開する自動処理システムを装備している。該船は、地震探査では、それぞれ長さ12キロのストリーマを最大14本まで曳航する。

記事参照 : Sinopec unit takes delivery of advanced seismic vessel

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4731:sinopec-unit-takes-delivery-of-advanced-seismic-vessel&catid=1:latest-news&Itemid=195

Photo: FA XIAN 6

<http://www.offshoreenergytoday.com/wp-content/uploads/2013/10/Shanghai-Offshore-Petroleum-Bureau-Takes-Delivery-of-Seismic-Vessel.jpg?19828a>

11月20日「印越両国、南シナ海での石油開発拡大に合意」(UPI, November 20, 2013)

インドとベトナムは11月20日、南シナ海での石油開発プロジェクトを拡大することに合意した。ベトナム共産党書記長のインド訪問時に両国間で8つの協定に調印されたが、エネルギー開発に関する協定では、ベトナムは、インドの国営石油に、南シナ海での新たな開発鉱区を提供した。両国の国営石油会社は既に、共同企業体を組織して、南沙諸島海域に近い3つの開発鉱区で石油開発を行っている。

記事参照 : India, Vietnam agree on more South China Sea oil development

http://www.upi.com/Business_News/Energy-Resources/2013/11/20/India-Vietnam-agree-on-more-South-China-Sea-oil-development/UPI-98731384977608/

12月19日「中国、珠江河口域でメタンハイドレート層発見」(Rigzone, Reuters, December 19, 2013)

中国の国土資源部は12月19日、中国南部の珠江河口域でメタンハイドレート層を発見したと発表した。発表によれば、メタンハイドレート層は珠江河口域で55平方キロに及び、埋蔵量は1,000~1,500億立方メートルの天然ガスに相当するという。「燃える氷」として知られるこのエネルギー資源は、専門家によれば、商業ベースの開発生産が可能になるのは2030年以降と見られている。国土資源部によれば、珠江河口域に23本の試掘井を掘り、4カ月近い探査の結果、純度の高いメタンハイドレートのサンプル収集に成功した。水深600~1,000メートルの海底下に厚さ15~30メートルのメタンハイドレート層が2層になって存在している。中国は、アメリカ、日本及びインドに次いで、4番目の

メタンハイドレートのサンプル収集に成功した国となった。

記事参照：China Finds Major Gas Hydrate Reserve in South China Sea

http://www.rigzone.com/news/oil_gas/a/130730/China_Finds_Major_Gas_Hydrate_Reserve_in_South_China_Sea

6. 北極海関連事象

6-1 主要事象

10月3日「ロシア大統領、北極圏におけるプレゼンス拡大を強調」(USA Today, AP, October 3, 2013)

ロシアのプーチン大統領は10月3日、ロシアは旧ソ連時代の基地を再開して、北極圏におけるプレゼンスを拡大する、と語った。ロシアは9月に、ノヴォシビルスク諸島(コチェリヌイ島)の旧ソ連時代の基地を恒久的な施設として再開した。プーチン大統領は、この基地は北方航路を防衛する重要な施設である、と強調した。北極圏を国際社会の管理下に置くべしとの意見に対して、大統領は、北極圏はロシアの経済と安全保障にとって不可欠であるとし、「北極圏は数世紀にわたってロシアの主権下にあり、ロシアの不可分の領土であり、将来にわたってそうであり続ける」と主張した。

記事参照：Putin says Russia will expand its Arctic presence, restore Soviet-era military base

<http://www.usatoday.com/story/news/world/2013/10/03/putin-russia-arctic-military/2914811/>

10月6日「北西航路、今後10年～20年以内の大型船通航はない—マースク CEO」(Nunatsiaq Online, October 11, 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6日にカナダのバンクーバーを出航し、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、10月7日にフィンランドのポリ港に到着した。この航海について、デンマークの世界最大手のコンテナ船運航社、マースクのニルス・アンダーセン CEOは10月6日の英紙との会見で、コンテナ船などの大型商船が北西航路を航行することは今後10年～20年以内にはあり得ないであろう、との見解を示した。北西航路は、年に約4カ月間開通するが、航路全体が不凍になるのは約2カ月間のみである。更に、多年氷の漂流、海図未記載の水域、予想不可能な天候、高額な保険料そして港湾その他のインフラ不足など、多くの危険がある。アンダーセン CEOは、北方航路についても15年～20年以内に主要航路となることはないであろうとし、そのための船舶の建造を開始するのは時期尚早だ、指摘している。他方、Nordic Bulk Carriers社によれば、パナマ運河経由の代わりに北西航路を航行することで、燃料費が8万ドル節約でき、また航行日数も5日間短縮ができたとしながらも、北西航路が長期的な商業航路となる可能性について判断するのは時期尚早としている。

記事参照 : Commercial Arctic shipping a long way off, Maersk boss says

http://www.nunatsiaqonline.ca/stories/article/65674commercial_arctic_shipping_a_long_way_off_maersk_boss_says/

10月8日「デンマーク、北極圏向け軍事力強化」(DefensNews.com, October 8, 2013)

デンマーク国防軍(DDF)は2012年10月、グリーンランドに司令部を置く統合北極コマンド(Joint Arctic Command: JAC)を発足させたが、これは、160万平方マイルに及ぶ北極領土に対するデンマークの主権を護るために、特殊作戦部隊の訓練と配備を拡充する計画を促進するものである。JACの最初の任務は、特にフェロー諸島とグリーンランド周辺の戦略的に重要な地域で、デンマークの監視能力、空と海における追跡能力を強化することになる。JACは、特殊作戦部隊、Siriusの指揮を引き継ぐ。Siriusは、1941年以来、時に摂氏マイナス50度まで下がる酷寒のグリーンランドでDDFの長距離偵察哨戒任務を主導してきた。DDFの主要な特殊作戦部隊は、過去もそして現在も、Siriusでの任務を通じて、生き残り能力と偵察能力を錬成してきた。JACは、グリーンランドのヌークの主基地とフェロー諸島のトースハウンのサブ基地から、北極圏における軍事任務と作戦行動を調整する上で中軸的役割を果たすことになる。グリーンランドとフェロー諸島の地理的位置は、JACとノルウェー軍との間で、軍事任務と海洋における搜索救難などの非軍事任務について、態勢整備と調整を行うのに適している。

デンマークの北極領土の監視と軍事的防衛はNATO条約第5条の集団的自衛権の発動対象となっているが、デンマークは、北極圏での軍事能力強化を重要目標としてきた。そのため、機動能力の高い特殊作戦部隊の兵員募集と訓練のための資金が増額されることになる。特に、陸軍と海軍の主要特殊作戦部隊である、Jagerkorpset(ハンター部隊)とFromandskorpset(潜水工作部隊)に重点的に配分されることになる。これらの部隊は、アフガニスタンにも派遣されたが、今後、北極圏の陸上哨戒偵察任務から、北大西洋におけるデンマークの石油・天然ガス施設に対する管轄権と主権回復のための敵艦船への襲撃やテロリストに対する直接的な攻撃処置まで、広範な任務遂行に必要な技能を錬成するために、特殊任務訓練に多くの時間を費やすことになる。これらの部隊は通常、130~150人の戦力だが、今後、200~300人前後の戦力に拡充されることになる。

デンマークは最近、Iver Huitfeldt級フリゲートとKnud Rasmussen級耐氷型外洋哨戒艦を取得し、2016~2018年に配備予定の9機のMH-60R Sea Hawkヘリと共に、北極圏における特殊作戦能力と全般的な軍事力が強化されることになる。特に、MH-60R Sea Hawkヘリの取得によって、DDFは、ヘリ搭載型フリゲートを活用することで、北極圏での軍事的行動範囲を拡大できることになる。更に、デンマークは、衛星監視能力とJACの監視能力を支援するための無人機の導入を目指している。

記事参照 : Denmark Boosts Resources for Arctic Security

<http://www.defensenews.com/article/20131008/DEFREG01/310080012/Denmark-Boosts-Resources-Arctic-Security>

10月11日「英口、北方航路の航行安全強化で協力」(WorldCargoNews.com, October 11, 2013)

英・アイルランドのThe General Lighthouse Authorities (GLA)とロシアのThe Internavigation Research and Technical Centre (IRTC)はこのほど、北方航路の航行安全の強化で協力すると発表した。協力の重点は、相互運用可能な耐久性のある「位置・航行・時間調整(position, navigational

and timing: PNT)」技術の開発、そして英国とアイルランドの eLoran システムとロシアの eChayaka システムの標準化に置かれる。これらのシステムは、超長波の低周波差動信号を発信し、衛星測位システム (Global Navigation Satellite System: GNSS) をバックアップする。GNSS は、北極海では航行船舶が極点に近づくにつれて衛星データの利用が難しくなり、また気象条件にも左右される。従って、GNSS の利用ができなくても、航行船舶が安全かつ効率的に航行できるようにするために、最新の耐久性のある航法技術が不可欠である。英国は南部と東部の沿岸に、7カ所の eLoran 局を設置し、2014年夏までに運用可能になる。GLA と IRTC は相互協力で熱心で、ロシアの IRTC 所長のツァリョーフ博士は、英国とアイルランドの eLoran システムとロシアの eChayaka システムの相互情報交換と技術協力のための相互に関心の技術分野が多くある、と語っている。

記事参照 : Arctic navigation on the radar

<http://www.worldcargonews.com/htm/w20131011.560882.htm>

10月15日「保険料と氷海、依然北方航路の障害要因」(gCaptain, Reuters, October 15, 2013)

気候変動により、北方航路が開通されたものの、この航路が通航船舶で混雑することは当分考えられない。これまで、石炭、ディーゼル油及び天然ガスといった貨物がこの航路経由で輸送されたが、高額な保険料、低速航行そして厳しい環境規制は、北方航路の即時利用を妨げる要因である。そして砕氷船によるエスコートは、必須条件である。また、通常の商業保険よりも高額な保険料も障害要因の1つである。航行可能船舶が少なく、支援施設や港湾インフラが不備で、保険料を適正水準に保つに十分な程、リスクが軽減されていない。

更に、コンテナ輸送にとって、北方航路経由は商業的な可能性が低いとする見方もある。その理由は、1つには、コンテナによる消費財の輸送は今後数十年の間、中国中心の貿易パターンからアフリカや南アメリカを含む他の地域に発展していくと見られるからである。海運の専門家は、全体的に中国中心の貿易パターンがよりグローバルなパターンに変われば変わる程、北極ルートの魅力が薄れていくであろう、と見ている。ノルウェー船級協会によれば、北極海経由の輸送に最も適切なものは、環境汚染の可能性が少ない、石炭のようなドライバルク貨物で、石油輸送やコンテナ輸送は流出の際に甚大な環境汚染をもたらすため、これらの輸送は極めて限定的になるであろう、と予測している。

記事参照 : Insurance and Icebergs Still Present Huge Obstacles for Arctic Shipping

<http://gcaptain.com/insurance-icebergs-arctic-shipping-issues/>

10月18日「ロシア、北方航路の海図整備」(Strategy Page, October 18, 2013)

ロシアはこのほど、2012年の海軍による北極海沿岸域の調査で、フランツヨーゼフランド群島で新島を発見した、と発表した。これは雪と氷に覆われた1つの島が嵐と潮流の変化によって2つに分かれたことによるもので、この発見は、ロシアが進めている広範な北方航路の詳細な海図作成努力の産物である。他国は、北方航路に関する詳細な情報提供については、ロシアに依存している。ロシアは北方航路の利用を奨励しており、ヨーロッパへの物産の主要輸出国である中国にとって、ヨーロッパへの最短コースである北方航路は魅力的である。北方航路が信頼できるルートになれば、中国は、ヨーロッパ向け輸出の最大15%程度が利用できると期待している。

この2年間、ロシアは、ムルマンスクからベーリング海峡に至る5,600キロに及ぶ北方沿岸域を、通常は空から定期的に哨戒してきた。哨戒活動の強化は、北方沿岸域で増大しつつある石油・ガス田を護るためでもあるが、北方航路を利用する船舶のためのより精確な海図作成のためでもある。この

過程で、航行の妨げとなる岩礁の正確な位置などが特定される。2015年までには、海軍艦艇による定期的な哨戒活動が開始される。ロシアは、夏季における航路沿いの海域の水上艦艇による哨戒の必要性を認識しており、冬季には原潜による海中の哨戒も続けられる。

記事参照：Russia Finds A New Island In The Arctic

<http://www.strategypage.com/htmw/htsurf/articles/20131018.aspx>

10月18日「北方航路の今後—関水IMO事務局長インタビュー」(The Maritime Executive, October 18, 2013)

国際海事機構 (IMO) の関水康司事務局長はこのほど、サンクトペテルブルグで行われた、ロシア船級協会 (The Russian Maritime Register of Shipping) の100周年記念式典に出席した際、ロシアのIAA Port Newsとのインタビューに応じ、北方航路の今後の見通しなどについて、要旨以下のよう

に述べた。

- (1) 北方航路の安全性の問題は、IMOとして最も重視している。今後数年間において北方航路の運航が急増する見通しである。そのため、IMOは、北方航路の安全運航に関する国際的な基準の策定に尽力している。私は今夏、北方航路を体験航海したが(8月15日から5日間)、北方航路の状況は印象的であった。航路の最大90%近くが解氷域で、海氷に覆われた海域は全行程1,700カイリの内、10%に過ぎなかった。このことは明らかに、夏季における北方航路の運航が今後増大する可能性を示している。もし砕氷船によるエスコートが提供されるなら、ロシアからアジア諸国向けの鉱石や石油を積載した船舶ばかりでなく、アジアからヨーロッパ向けの運航隻数も増加するであろう。カナダ沿岸に沿う北西航路と北方航路を比較するなら、2つの航路は大きく異なる。依然として海氷が多いカナダ沿岸航路は、夏季でも航行には困難が伴う。カナダ政府の厳しい規制もあり、今後5年間を見通せば、北方航路が主要なルートとなるだろう。
- (2) IMOではロシアの専門家の参加を得てThe Polar Codeを策定中だが、ロシアの専門家は、長年の北極海での運航経験と知識を提供している。2014年末までにThe Polar Codeを採択できるよう準備しており、The Polar Codeは、2016年中か、あるいは2017年初までには施行されることになろう。

記事参照：IMO Sec-Gen Discusses Arctic Shipping

<http://www.maritime-executive.com/article/IMO-SecGen-Discusses-Arctic-Shipping-2013-10-18/>

10月21日「スウェーデン・韓国船社の合同運航船、北方航路経由で韓国到着」(MarineLink.com, October 23, 2013)

スウェーデンの船社、Stena Bulkと韓国の船社、Hyundai Glovisとの合同運航船、P-MAXタンカー (ice class 1A)、MT *Stena Polaris* (6万5,000DWT)は10月21日、北方航路経由で韓国全羅南道の光陽港に到着した。MT *Stena Polaris*は、4万4,000トンのナフサを積んで9月17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、北方航路経由で光陽港まで35日間かけて航行した。欧州北部から韓国への航路は、北方航路経由の場合、インド洋とスエズ運河を経由する通常ルートに比べて距離にして7,000キロ、航行日数にして約10日間短縮されるが、韓国海洋水産部によれば、今回の航行は悪天候のため、予定の日数より5日間多くかかった。この航海は、Stena Bulkから北

方航路経由の技術とノウハウを Hyundai Glovis（韓国現代グループの海運部門）に伝えるための初めてのプロジェクトであった。同時に、Stena Bulk の目的は、アジアにおけるパートナーを拡充することにもある。

記事参照：Stena Polaris Completes Northeast Passage

<http://www.marinelink.com/news/completes-northeast360119.aspx>

10月25日「アイスランド、北極ビジネスのハブを目指す」(Bloomberg, October 29, 2013)

アイスランドのスヴェインソン外相は10月25日、EU加盟に関する会談をキャンセルした後、アイスランドは北極ビジネスのハブを目指しており、「アイスランドの外交政策の重点は、北極にある」と語った。外相は、アイスランドは今後、北極評議会との協力を深化させるとともに、中国、シンガポール、韓国及びその他の国との貿易を促進していく、と語った。アイスランドはまた、北東部沿岸のフィナフィヨルズルに港湾を建設することを検討している。この港湾は、北方航路を通航する船舶や北極圏における資源開発に関わる関係者が利用できるようになるだろう。

記事参照：Iceland Pushes to Become Arctic Hub After Scrapping EU Accession

<http://www.bloomberg.com/news/2013-10-29/iceland-pushes-to-become-arctic-hub-after-scrapping-eu-accession.html>

10月31日「カナダ北西航路の活用、インフラ整備が課題」(Bloomberg, October 31, 2013)

デンマークのNordic Bulk Carriers 社所有でパナマ籍船の耐氷型ばら積船、MV *Nordic Orion* (7万5,603DWT) は、9月6日にカナダのバンクーバーを出航し、9月22日から23日にかけて、ばら積船として北西航路を初めて横断し、10月初めにフィンランドのポリ港に到着した。カナダ沿岸警備隊で最も強力だが船齢45年の砕氷船、CCGS *Louis S. St-Laurent* が、該船の北西航路通航をエスコートした。Nordic Bulk Carriers 社によれば、北西航路を利用することで、パナマ運河経由より航程にして約1,000カイリ、日数にして6日間短縮でき、また通航量と燃料経費が20万米ドル節減できたという。

カナダ政府は北西航路の商業通航の可能性に期待するとともに、北西航路に対する領有権を主張しているが、行動が伴っていない。ブリティッシュ・コロンビア大学のビヤース教授は、北西航路の船舶通航を支援するために何もしていないとして、カナダの4隻の中型砕氷船を含む、現有のカナダの砕氷船隊は老朽化し、北西航路の商業船舶の支援には適していない、と指摘している。その上で、ビヤースは、5隻の原子力砕氷船隊を強化することで北方航路の利用拡充を図っている、ロシアの努力を見習うべきだ、と述べている。

北極海を航行するためには、砕氷船のエスコートが不可欠である。カナダは、北極海を航海する外国船舶をエスコートするとともに、軍がカナダ沿岸に隣接する水域において法令執行活動を実施する歴史的な権限を持つ、と主張している。ロシアがカラ海からベーリング海峡まで北方航路に対して管轄権を主張しているのと同じように、カナダも北西航路を内水と主張しているが、アメリカを含め他の諸国はこれを国際水域と見なしている。

カナダのハーパー政権は、「我々は主権を行使するか、さもなければ失うかだ」として、北極に対する主権を主張してきた。カナダ政府は、2015年までに8隻の北極海域哨戒艦建造と深水港を建設する計画である。またCCGS *Louis S. St-Laurent* の更新も計画している。砕氷船の更新だけでは、北西航路の安全強化には不十分との指摘もある。北西航路の多くの海域に関して、十分な海図もなく、

実際の水深なども分かっていない。更に、北緯 70 度以北では GPS が十分に機能しないという問題もある。今回の MV *Nordic Orion* の航海は試験航海のようなものであり、2014 年には耐氷型船舶による更なる航行が予定されている。

一方、ロシアは、第 2 次大戦から旧ソ連時代を通じて、北方航路を利用してきており、カナダに比べてインフラ整備などで幾つかの利点を有している。航路沿いに停泊可能な港を持っており、また北西航路に比べて航路上の海氷が薄い。更に、5 隻の原子力砕氷船を持ち、ほぼ通年で北方航路を航行できる。ロシアは、潜水装備と油漏洩対処装備を備えた 2 隻の砕氷船で、北極専門の捜索救助態勢を整備しており、またヘリコプター・パッドを備えた 3 隻の砕氷救難船を建造する計画である。北西航路を航行した、ばら積船は MV *Nordic Orion* が初めてであったが、1969 年以来、4 隻のタンカーが北西航路を航行している。これに対して、ばら積船による北方航路経由の輸送は 40 回以上に達した。

北極海経由の航路は、スエズ運河やパナマ運河経由の伝統的な航路に比べて距離的に短い、夏季に限定される。海運業界は、新しい航路を試すことに慎重である。カナダの北西航路は、海氷のない期間が長くなり、十分なインフラが整備されるまでは、耐氷型船舶にとっても難しい航路であろう。北極海の鉱物資源や石油・天然ガス資源の開発につれ、今後 15 年から 20 年の間に北極海経由の航路の需要が増えると予想される。短い航海時間と燃料節減の利益を享受するためには、港湾、道路や空港の建設等の費用がかかる。カナダの北極地域専門家は、カナダ政府が今後民間の投資を取り込んで、このようなプロジェクトを推進するかどうかは、今のところ不明である、と語っている。

記事参照：Canada Needs More Escorts for Plan to Boost Arctic Ships

<http://www.bloomberg.com/news/2013-10-30/canada-needs-more-escorts-for-plan-to-boost-arctic-ships.html>

11 月 6 日「ロシア地理学会、北極海調査で海軍と協力」(Russia and India Report, November 6, 2013)

ロシア地理学会のキリル・チスチャコフ副会長は 11 月 6 日、同学会とロシア海軍が世界の海洋調査に関する相互協力協定に調印したが、双方の協力の最も重要な項目は北極海調査になろう、と語った。同副会長によれば、海軍のハイテク能力の提供が協力の要で、例えば、深海潜水艇は最大 6,000 メートルまでの潜水調査が可能である。同副会長は、北極海の大陸棚の開発の可能性は大陸棚そのものに関する信頼できるデータの入手のみならず、北極海の海底の地層と北極海全域の地形に関するデータの収集にかかっており、そのためには現地調査が不可欠である、と指摘している。その他の重要な協力項目としては北極海的气象調査がある。北極海の資源開発には、長期の気象予測が必要となる。

記事参照：Russian Geographical Society and Russia's Navy to cooperate in Arctic studies

http://indrus.in/news/2013/11/06/russian_geographical_society_and_russias_navy_to_cooperate_in_arctic_stu_30615.html

11 月 6 日「ロシア、世界最大の原子力砕氷船建造開始」(Barents Observer, November 6, 2013)

ロシアの原子力砕氷船運航船社、Atomflot のビャチェスラフ・ルクシャ会長は 11 月 6 日、サンクトペテルブルグの Baltic Shipyard で行われた、世界最大の原子力砕氷船の起工式に出席した。この砕氷船、LK60 型は、船名は未定だが、2 基の原子炉を備え、全長 173 メートル、幅 34 メートルで、現有原子力砕氷船では最大の、50 *let Pobedy* より、14 メートル長く、4 メートル幅広である。建造費は 11 億ユーロで、2017 年の運航開始を目指しており、北方航路の先導船として通年使用が可能で

ある。同型船 2 隻の建造計画も発表された。LK60 型は、総出力 60 メガワットで、厚さ 8.5~10.8 メートルの砕氷が可能である。

記事参照 : Russia lays down world's largest nuclear icebreaker

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/11/russia-lays-down-worlds-largest-nuclear-icebreaker-06-11>

Illustration: The current sketch for the next generation of nuclear icebreakers, which has been named the LK60-class

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/11/russia-lays-down-worlds-largest-nuclear-icebreaker-06-11>

11 月 18 日「米海軍、北極海への艦隊派遣準備加速」(DOD BUZZ.com, November 18, 2013)

米海軍は現在、北極海で行動する艦隊を編成するために、調査と技術的準備を加速させている。海軍はこれまで 2030 年代半ばを目途に北極海でのプレゼンスを強化するために準備してきたが、現在では、北極海の海氷の溶解ペースが速まっていることから、2020 年代半ばまでに工程を早めて、The Updated Arctic Road Map の最終調整を行っている。ロード・マップは、海軍が北極海の厳しい気象条件下でも活動できるようにするために必要な投資、ドクトリンそして技術を準備することを狙いとしている。The Office of Naval Research (ONR) は、特殊塗料を使用して水上艦艇の上部構造への着氷を防止する研究を行っている。海軍はまた、上部構造に装備する暖房装置の研究も行っている。更に、海軍は、耐氷性を高めるために、一部の艦艇の船体を強化している。海軍は、将来的に北極海域で強襲揚陸艦や駆逐艦を運用するために備えて、北極海の厳しい状況下でも活動するために必要な技術的問題についても研究を進めている。

記事参照 : Navy Prepares Fleet for More Arctic Missions

<http://www.dodbuzz.com/2013/11/18/navy-prepares-fleet-for-more-arctic-missions/>

11 月 19 日「北極海での石油掘削、原油流出事故は不可避—英科学者警告」(The Guardian, November 19, 2013)

英紙、*The Guardian* が 11 月 19 日付けで報じるによれば、英サウサンプトン大の海洋科学者、ボクソール (Simon Boxall) 教授は、ロシアのガスプロムが現在、北極海での石油掘削施設を建設していることに関連して、掘削を開始すれば、近い将来における大規模な石油流出事故が不可避で、北極海に破壊的な結果をもたらすであろう、と警告した。ボクソール教授は、2010 年 4 月にメキシコ湾で起きた、BP (British Petroleum) の石油掘削施設、Deepwater Horizon での原油流出事故の分析で重要な役割を果たした。ボクソール教授によれば、北極海での流出原油は温暖な海と違って自然消散せず、分解するまでに何十年もの歳月を要し、除去活動も困難を極めることになるという。更に、教授は、ロシアの過去の掘削作業における安全記録が優良ではないことも指摘している。

一方、ロシアの国営石油会社、ロスネフチは 11 月 13 日に韓国の大宇造船海洋と北極海におけるエネルギー計画で協力する覚書に調印し、大宇造船海洋は、砕氷船と沖合でのエネルギー開発のための主要施設を建造するために、ロシア極東における新たな造船施設の建設を支援する。

記事参照 : Arctic oil spill is certain if drilling goes ahead, says top scientist

<http://www.theguardian.com/world/2013/nov/19/arctic-oil-drilling-russia>

11月22日「北極における米軍の役割—ヘーゲル米国防長官講演」(American Forces Press Service, November 22, 2013)

ヘーゲル米国防長官は11月22日、カナダのノヴァスコシア州ハリファックスで開催された約25カ国から数百人が参加した、The Halifax International Security Forumで講演し、米国防省が同日公表した、「北極戦略 (Arctic Strategy)」の概要について説明した。ヘーゲル長官は、国防省の「北極戦略」の核心は気候変動がもたらす新たなフロンティア、北極における平和と安定を維持するための8つのアプローチであるとして、要旨以下のように述べた。

- (1) アメリカに対する脅威を感知し、抑止し、阻止しそして撃退するための準備を継続するとともに、アラスカ州とその周辺地域においてアメリカの主権を行使する。
- (2) 北極において安全かつ効率的に行動できるように、北極の環境に対する理解と情勢認識能力を強化するために、民間部門とアラスカ州や沿岸警備隊などの連邦政府各機関との協同を推進する。ヘーゲル長官は講演で、「北極は海洋探検の新たなフロンティアであり、我々が北極の大気、海洋及び海氷状況について正確な観察、地図そしてモデルを作成するために協同する絶好の機会となっている」と述べた。
- (3) 既存の国際法の枠内で、北極圏全域における海洋の自由の維持を支える。
- (4) 北極の環境変化に合わせて、アメリカの北極におけるインフラと能力を注意深く整備していく。そのために、ヘーゲル長官は、「潜在的な北極投資と他の国家安全保障の優先施策とのバランスを取りながら、国防省は北極における活動の増加に伴う所要を絶えず再評価していく」と述べた。
- (5) 同盟国とパートナー諸国との既存の合意事項を遵守しながら、新しい協力の在り方も追求していく。ヘーゲル長官は、「域内のパートナー諸国との多国間演習の機会を利用することで、寒冷地における行動体験を高めるとともに、他の北極圏諸国の軍との関係を強化する。これにはロシアが含まれ、両国間の軍同士の実際的な協力関係を推進し、透明性を向上させていく」と述べた。
- (6) 北極における人為的災害や自然災害に対する支援に備えておく。
- (7) 北極の環境保全のために、アラスカ原住民や、他の諸国や機関と協同する。ヘーゲル長官は、「国防省は、国際的な捜索救難任務や事故、自然災害などの対処に当たっては、現有の能力を活用する。我々は、人命救助などの緊急事態対処に当たっては、カナダの関係諸機関と密接に協力する」と述べた。
- (8) 北極における地域協力と法の支配を促進する、北極会議や他の国際諸機関の活動を支援する。ヘーゲル長官は、「北極戦略」は、数日間とか数週間といったものではなく、数年、数十年に及ぶ長期的な努力であるとして、「我々が国内で国防予算削減を含む短期的な課題に忙殺されている時にこそ、こうした長期的思考は将来のために不可欠である。我々は、戦略的な大変動に備えて、新たな課題に対処できるように、国防機構と能力を調整できる用意がなければならない」と強調した。

記事参照：Hagel Announces Arctic Defense Strategy

<http://www.defense.gov/news/newsarticle.aspx?id=121220>

Read the full text of Secretary Hagel's remarks;

<http://www.defense.gov/speeches/speech.aspx?speechid=1821>

See The Defense Department's Arctic strategy;

http://www.defense.gov/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf

【関連記事】

「北極海における海氷面積の将来見積—米海軍気候変動任務部隊司令官」(MarineLink.com, November 26, 2013)

米海軍のホワイト (RADM Jon White) 気候変動任務部隊司令官 (Director Task Force Climate Change) は、11月26日付の海洋情報 Web 誌、MarineLink.com で、北極海の家氷面積の縮小が将来の任務、戦力構成、訓練及び予算配分の面で米海軍に影響を及ぼすであろうとの認識から、北極海での将来任務の計画立案に資するために、グリナート (ADM Jonathan Greenert) 海軍作戦部長から指示された北極海での海氷面積の将来見積について、各種データからの分析結果から、要旨以下のように述べている。

- (1) 現在から 2020 年までに短期的見積では、海氷面積の縮小が続き、解氷域が大きくなっていくという、現在の傾向が続くと見られる。2020 年までに、ベーリング海は、年間の解氷期間が約 160 日になると見られる。北方航路 (NSR) の解氷期間は 30 日前後、海氷面積によっては最大 45 日間となる。
- (2) 2020 年から 2030 年までの中期的見積では、海氷面積の縮小が続き、解氷域が増えていくであろう。2025 年までに、ベーリング海は、年間の解氷期間が最大 175 日になると見られる。2030 年までに、この日数は 190 日に増えるであろう。2025 年までに、NSR の解氷期間は、最大 45 日と見られる。2030 年までに、この日数は 50~60 日に増えるであろう。この期間、北極点通航航路 (TPR) へのアクセス可能日数が増えると見られ、年間約 45 日の解氷域が見られるであろう。他方、この期間でも、カナダ側の北西航路 (NWP) の安全な通航は限定的と見られる。NWP は水深が浅く、航路が狭いため、解氷期間であっても、通航は極めて困難である。
- (3) 2030 年以降の長期的見積では、より多くの安全な海事活動が可能な環境条件になると見られる。主要航路は、より長期の解氷期間が見込まれ、特に夏季における通航船舶が増えるであろう。NSR と TPR は、年間最大 75 日の解氷期間に加えて、年間 130 日間、通航可能になると見られる。2030 年までは、NWP の解氷期間はわずかの期間であろう。

この見積は、海軍が北極地域で予想される活動の増加に備えるための時間枠を設定し、海軍の北極地域への将来の関与のための戦略的アプローチである、「北極ロードマップ」の更新に資する。

記事参照 : U.S. Navy Responds to Increased Arctic Activity

<http://www.marinelink.com/news/increased-responds361429.aspx>

11月27日「ロシア、北極地域に放射性廃棄物貯蔵所建設を検討」(Barents Observer, November 27, 2013)

ノルウェー紙、Barents Observerが11月27日付けで報じるところによれば、ロシアは北極地域に放射性廃棄物貯蔵所建設を検討している。同報道の要旨、以下の通り。

- (1) ロシア北西部で放射性廃棄物貯蔵所建設地として予め選ばれた 10 カ所が現在検討されており、この中には、ノヴァヤゼムリャ島とネネツ自治管区の永久凍土層地域が含まれている。数千年にわたって安全に貯蔵しておく必要のある、数千立米に及ぶ放射性廃棄物を永久凍土層に埋蔵しても、気候変動によって永久凍土層が溶け始めたらどうなるか。放射性廃棄物貯蔵所をロシア北極地域で建設する前に、このことは検討を要する厄介な問題の 1 つである。ロシア北西部に核廃棄物貯蔵所を建設する計画は、最近モスクワで開催され、ロシアと外国の専門家が参加した会議、AtomEco 2013 で発表された。

- (2) 10カ所の建設候補地の内、8カ所はバレンツ海域にある。1カ所ないし数カ所の建設場所が最終的に選定されれば、現在、コラ半島の **Andreeva Bay** と **Saida Bay**、セヴェロドビンスクやレニングラード原子力発電所に一時保管されている、固形放射性廃棄物の多くが移される計画である。貯蔵所の稼働が予定されている 2025 年までに、全体で約 30 万立米に及ぶ放射性廃棄物が累積されると見られる。核専門家は、貯蔵所の建設場所の決定を喫緊の課題と考えている。今日、コラ半島の **Andreeva Bay**、**Gremikha** そして **Atomflot** など、潜在的に致死的な放射性廃棄物がコンテナ容器に入れられ、一部は野晒しで保管されている。
- (3) ノヴァヤゼムリヤ島では、2カ所が検討されている。1つは、島を南北に分かつ、マトキチン海峡内にある。ここには、核兵器の臨界前実験の試験場がある。1963年から1990年まで、この地域で39回の地下核実験が行われた。ここに建設される貯蔵所は、岩山に600メートルの穴が穿たれることになる。もう1つの場所は、南島の南西部岸のベルシャヤ湾である。バレンツ海のこの地域は、通常年間を通じて氷結することがないため、ノヴァヤゼムリヤ島の中心地であり、船舶輸送に最適の場所でもある。この貯蔵所は、20万立米以上の放射性廃棄物の貯蔵を見込んでおり、ノヴァヤゼムリヤ南島に特有の永久凍土層砂岩の表層に溝を掘って作られる。計画されている溝の深さは、表層下20~100メートルである。一部の地域では、永久凍土層の厚さが数百メートルもある。
- (4) 永久凍土層の貯蔵所候補地としては、ネネツ自治管区の永久凍土層で3カ所が検討されている。アルハンゲリスク地域では、アルハンゲリスク市東方約100キロの白海台地 (**White Sea plateau**) といわれる地域で2カ所が検討されている。この場所は、ロシアの最大のダイヤモンド鉱山の1つがある場所からあまり遠くない。アルハンゲリスク地域南方では、**Kotlas** 地域が3つ目の候補地となっている。最後の候補地は、コミ共和国の **Ust-Vymsky** 地区である。

記事参照 : Nuclear repository could end up in Arctic

<http://barentsobserver.com/en/nature/2013/11/nuclear-repository-could-end-arctic-27-11>

【関連記事】

「ロシア、放射性廃棄物運搬船の建造を計画」(Barents Observer, November 29, 2013)

ノルウェー紙、*Barents Observer* が11月29日付けで報じるところによれば、ロシアのサンクトペテルブルグにある造船研究所、**The Krylov State Research Centre** は、北極海に放射性廃棄物を運搬する特殊設計の耐氷型船舶の建造計画を明らかにした。隣国のノルウェーは、この計画を懸念している。ノルウェーの原子物理学者、**Nils Böhmer** は、北極海域での放射性廃棄物の輸送は極めて困難であるとして、「まず第1に、気象条件が厳しい。そして、例えば、船体自体に着氷するなど、氷海航行故の困難もある。また、北極海では、捜索救難態勢が欠如している」と指摘している。また、**Böhmer** は、この船が他国からロシアに放射性廃棄物を輸入するためにも使われかねないとして、「ロシアが北極海域で放射性廃棄物の貯蔵所を計画していること、そして使用済み核燃料輸送用の耐氷型船舶の建造を計画していることから見て、将来、外国からロシアへの放射性廃棄物が輸入される可能性は十分考えられる」と懸念している。

計画では、輸送用船舶は、長さ140メートルの **Ro-Ro** 船で、特殊クレーンや危険物を収納したコンテナを取り扱う特別な施設のない港でも荷役が可能である。この船は、二重船殻で砕氷能力を持つ。**The Krylov State Research Centre** は、ペチョラ海で操業するガスピロムの石油開発プラットフォーム、原潜そして特殊船などを設計している。この船舶が何処の造船所で建造されるかは未だ決定され

ていないが、The Krylov State Research Centre は 2013 年夏に、イタリアの造船グループ、Fincantieri との間で、海事部門における協力覚書に調印した。Fincantieri のジェノバの Muggiano 造船所は 2011 年に、コラ半島沿岸から退役原潜の使用済み核燃料と放射性廃棄物を安全に運搬するための船、*Rossita* をロシアに引き渡している。*Rossita* は、これまで使用済み核燃料を輸送しておらず、現在、ムルマンスクの原子力砕氷船基地、Atomflot に係留されている。11 月中旬に、プーチン大統領がイタリアを訪問した時、ロシアは、セヴェロドビンスクからコラ半島沿岸の Saida Bay まで、退役原潜の原子炉部品を輸送するためと見られる、放射性廃棄物運搬用の船を建造する覚書を、Fincantieri との間で調印した。

記事参照 : Prepares for Arctic nuclear waste shipping

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/11/prepares-arctic-nuclear-waste-shipping-29-11>

Photo : This first image of what will be Russia's new ice-classed vessel for transport of nuclear waste in the Arctic.

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/11/prepares-arctic-nuclear-waste-shipping-29-11>

Photo : *Rossita*

<http://barentsobserver.com/en/security/2013/02/nuclear-waste-vessel-without-work-12-02>

11 月 28 日「ロシア、北極圏に航空宇宙防衛軍部隊配備」(RIA Novosti, November 28, 2013)

ロシア連邦軍航空宇宙防衛軍司令官、ゴロフコ少将が 11 月 28 日に明らかにしたところによれば、ロシアは、北極圏に航空宇宙防衛軍部隊の配備と最北の弾道ミサイル早期警戒レーダーの建設を開始した。ゴロフコ司令官によれば、レーダーの建設場所は北極圏のすぐ北に位置する、コミ共和国北部のヴォルクタ (Vorkuta) 近郊で、ロシアは、2018 年までに包括的な弾道ミサイル早期警戒網を完成する計画である。現在、4 カ所の Voronezh 級レーダー・ステーションが早期警戒網の一部として稼働中である。このレーダーの覆域は 6,000 キロである。

記事参照 : Russia Begins Deployment of Aerospace Defenses in Arctic

http://en.ria.ru/military_news/20131128/185114113/Russia-Begins-Deployment-of-Aerospace-Defenses-in-Arctic.html

11 月 29 日「イタリア、ノルウェーの新型極地調査船建造」(Barents Observer, November 29, 2013)

イタリアの造船グループ、Fincantieri が 11 月 29 日に公表したところによれば、Fincantieri は、ノルウェーの最新の極地調査船、RV *Kronprins Haakon* を建造する契約に調印した。ノルウェーの The Institute of Marine Research が建造プロジェクトを主管し、英国の Rolls Royce Marine が船舶設計を担当し、The Norwegian Polar Institute が該船を運用する。該船の母港は、トロムセとなる。該船は、ジェノバの Muggiano 造船所で建造され、2016 年後半に引き渡され、最終的な内装や航行試験はノルウェーで行われ、2017 年初めから定期的な調査航行を始める。トロムソの The Arctic University of Norway が最大のユーザーになる。該船は、長さ 100 メートル超、幅 21 メートルで、36 のキャビンに 55 人の科学者、学生、乗組員などを収容可能である。該船は、世界でも最新の砕氷

船で、海洋環境の調査のために最新の設備を搭載する。

記事参照 : [Italians to build “Kronprins Haakon”](#)

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/11/italians-build-kronprins-haakon-29-11>

Photo : RV *Kronprins Haakon* will be one of the most advanced icebreaker in the world, and will provide a high-tech facility for the study of the marine environment

<http://barentsobserver.com/en/arctic/2013/11/italians-build-kronprins-haakon-29-11>

12月3日「北極海経由航路の常用化、依然時期尚早」(The Arctic Journal, December 3, 2013)

「北極政策経済フォーラム (The Arctic Policy and Economic Forum)」の最初の年次総会が11月末にコペンハーゲンで開催され、北極海経由航路の実現可能性に期待を寄せる政策決定者らが参加した。北極海経由の航路は近年、パナマやスエズ運河を経由する伝統的なルートより近い経路としてますます注目されてきたが、海運業界の大方の見方では、北極海経由の航路が競争力のある代替ルートとなるには少なくとも今後十年はかかるという。それにもかかわらず、コペンハーゲンでの会議を主宰した「フォーラム」の創設者、Damien Degeorges 博士は、遠くオーストラリアなどからの参加者もあり、北極海経由の航路が今や「大きな話題」になってきたと述べ、「北極海は、もはや世界の極地ではなく、世界中の主要国家が関与し合う、国際政治の中央舞台となっている」と強調した。

北極圏の開発は、主に石油や鉱物資源の開発と海運ルートの2つの面から議論されている。Degeorges 博士は、グリーンランドを引き合いに出し、今後の数年間で多くの鉱山が開発され、資源開発と海運輸送が結び付くことになろう、と語った。北極海の西端では、北極海経由の航路の主要ハブ港としての地位を目指して、一部の国が動き始めている。既にアイスランドとフィンランドでは、アジアから欧州あるいは北米に向かう貨物の積み替え港を目指す取り組みが始まっている。しかしながら、北極海経由の航路の常用化に対する期待が高まってきてはいるが、常用化には幾つかの障害があり、インフラの欠如や捜索救難能力と航行支援施設の不足が指摘されている。

記事参照 : [Arctic's ship still over horizon](#)

<http://arcticjournal.com/business/arctics-ship-still-over-horizon>

12月6日「カナダ、北極海における大陸棚外縁の延伸申請」(CBC News, December 9, 2013)

カナダは12月6日、国連海洋法 (UNCLOS) に従って、北極海の大陸棚の一部に対する外縁の延伸を申請した。戦略問題の専門家によれば、カナダが北極海海底における200カイリ以遠の大陸棚外縁延伸を認めさせるには、長い時間がかかろう。問題は、ロシア、デンマーク、ノルウェーを含むその他の国々も、資源の豊富な供給源である海底の一部に対して同じ主張をしていることである。カナダは、延伸申請の全貌を明らかにしていないが、自国の大陸棚が北極点を越えてどこまで延びているかを確認するために、大規模な科学研究に投資してきた。ベアード外相は12月9日、カナダが北極点までの大陸棚外縁の延伸と、大西洋と北極海の海底資源の領有権を主張する予定であり、北極回海底の科学的な調査を継続する計画である、と述べた。

記事参照 : [Arctic claim process melds science, diplomacy](#)

<http://www.cbc.ca/news/business/arctic-claim-process-melds-science-diplomacy-1.2456894>

See also Preliminary Information concerning the outer limits of the continental shelf of Canada in the Arctic Ocean:

http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/preliminary/can_pi_en.pdf

Infographics: National claims to the Arctic shelf:

<http://en.ria.ru/infographics/20111005/167347167.html>

Map: Canada's likely claim to outer limits of continental shelf:

<http://www.theguardian.com/world/2013/dec/10/russia-military-arctic-canada-north-pole>

【関連記事】

「プーチン大統領、北極圏における軍事プレゼンスの強化を指示」(The Globe and Mail, December 10, 2013)

カナダ外相が12月9日に北極点までの大陸棚外側限界の延伸申請の方針を確認したことを受けて、ロシアのプーチン大統領は翌12月10日、軍高官会議で、軍の最優先施策の1つとして、北極圏における軍事プレゼンスの強化を指示した。大統領は、軍が最近再開したノヴォシビルスク諸島の旧ソ連時代の基地の重要性を強調するとともに、1991年のソ連崩壊以降、放置されてきた北極圏の空軍基地の多くを再開すると述べた。ショイグ国防相は、大統領の指示に従って、北極圏でのロシアの国益を護るために、2014年には軍部隊を創設する意向を明らかにした。

記事参照：Russia to boost Arctic military presence following Canada's North Pole seabed claim

<http://www.theglobeandmail.com/news/world/russia-to-beef-up-military-presence-in-arctic-following-canadian-claim-to-north-pole-seabed/article15839107/>

【関連記事 2】

「カナダ、北極点までの大陸棚外縁の延伸を目指す」(Daily Mail Online, December 12, 2013)

カナダは、北極点までの大陸棚外縁の延長を目指している。カナダは12月初め、国連海洋法条約に基づき、北極海を含む大西洋における大陸棚外縁の延伸を申請した。今回の申請面積は、約170平方キロに及ぶ。ベアード外相は、最終的には北極点までの延伸を目指しており、それを裏付けるための科学調査が今後継続される、と述べている。カナダの北極専門家は、今後の調査は研究者、砕氷船と科学装備の活用にかかっているが、急げば1年以内に完了できる、と見ている。

カナダが今後申請する海域には、ロモノソフ海嶺が含まれることになろう。ロモノソフ海嶺は、カナダ最北のエルズミーア島とロシアの東シベリア沿岸の間に存在する、北極点を跨いで長さ1,800キロに及ぶ海嶺で、ロシア、カナダ及びデンマークが自国の大陸棚の一部であると主張している。従って、カナダが北極点までの大陸棚外縁の延伸を申請するためには、新たな科学的根拠と膨大な情報が求められる。カナダの北極専門家は、もし科学調査がカナダの主張を裏付けるものでなくても、ハーパー首相は北極点を諦めることはないであろうと見、「ハーパー首相がやろうとしていることは、北極点までのカナダの主権を誇示することである」と指摘している。大陸棚限界委員会の勧告は、拘束力を持つものではないが、今後長期に及ぶと見られる北極圏の境界画定を巡る関係各国間の交渉に影響を及ぼす。北極点周辺海域の水深は3,650メートルで、どの沿岸国の港からも数百カイリ以上離れており、年間3カ月は極夜であり、ほぼ通年海氷に覆われており、石油やガスの開発に適した海域ではない。

一方、カナダの動きに対抗して、ロシアのプーチン大統領は、北極海における軍事プレゼンスの強

化を命じた。ロシアはすでに、1993 年以來閉鎖されていたノヴォシビルスク諸島の空軍基地の再開するプロジェクトを完了した。

記事参照 : Canada's audacious bid to own the ARCTIC: Country lays claim to region that could hold up to 15% of the world's undiscovered oil

<http://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-2522102/Canadas-lays-claim-Arctic-old-15-undiscovered-oil.html>

Map : Currently, under international law, Canada, Denmark, Norway, Russia and the U.S. - the five countries with territories near the Arctic Circle - are allotted 200 nautical miles from their northern coasts. The different regions are shown on this map.

<http://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-2522102/Canadas-lays-claim-Arctic-old-15-undiscovered-oil.html>

Graphic : This graphic shows how Canada wants to expand its borders in the Arctic

<http://www.dailymail.co.uk/sciencetech/article-2522102/Canadas-lays-claim-Arctic-old-15-undiscovered-oil.html>

【関連記事 3】

「北極海における利権を巡るカナダ、ロシア、デンマークの角逐」(The Vancouver Sun, December 24, 2013)

カナダ紙、*The Vancouver Sun* は 12 月 24 日付で、北極海における領有権を巡るカナダ、ロシア及びデンマークの角逐について、要旨以下のように報じている。

- (1) カナダのハーパー政権は 12 月初め、北極点までのカナダの領有権を主張して国際的な注目を集めた。しかしながら、カナダのエルズミア島からロモノソフ海嶺までの地形的繋がりを科学的に証明するのは長期間を要し、オタワは、国連の大陸棚限界委員会への大陸棚外縁の延長申請期限を守れないかもしれない。デンマークは、自国領のグリーンランドが北極点に最も近く、ロモノソフ海嶺を北極海の領有権を主張する根拠として提示している。ロシアも、カナダやデンマークよりも北極点から離れているものの、最も長い沿岸域を有する国として、同じようにロモノソフ海嶺を北極点までの領有権の根拠としている。
- (2) カナダのハーパー首相とロシアのプーチン大統領は、北極圏を毎年巡視している。両国は既に、国連海洋法条約に基づいて、200 カイリまでの海域と海底に対する自国の領有権を主張してきた。カナダはこれまで北極圏進出を目指す多くの壮大な計画を発表したが、その実行に当たっては果敢ではなかった。カナダは北極圏における領有権主張を支える資金や決意を欠いており、カナダ北極圏における港湾建設、砕氷船やその他の耐氷船の建造プロジェクトは現実化していない。
- (3) 一方、プーチン大統領は、北極圏におけるロシアの優位を維持するために断固とした措置をとっている。ロシアはすでに、北極圏の港湾能力を増強し、夏季における北方航路の常用化のために 46 億ドルを投入している。ロシアはまた、1 隻当たり 10 億ドル以上の経費を要する原子力砕氷船を 3 隻建造中であり、1 番船は今後 4 年以内に現有 12 隻の砕氷船隊に加わる。更に、クレムリンの北極圏にかける決意を示すものとして、ロシアの国営造船会社は最近、北方航路を航行する耐氷貨物船を専門に建造するために、フィンランドの造船所を買収した。その上、ロシアは、ノヴォシビルスク諸島の旧ソ連時代の空軍基地を再開した。ロシアは 2002 年

以来、北極海における領有権を主張するために、1億ドル以上の資金を投入して5回に及ぶ調査を実施した。この調査では、1万3,000キロに及ぶ北極海の水深調査と7,000キロに及ぶ海底の地震探査が実施されている。また、カナダは芝居がかったアピールでもロシアに後れをとった。ロシアは、2007年に北極点の海底にチタン製のロシア国旗を打ち立てて見せた。

- (4) 多くのカナダ人は、自らを北極民族であるという、ロマンチックな感情を持っている。グリーンランドに住んでいる5万人のイヌイットを除くと、自らを北極民族であるとするアイデンティティを持っているデンマーク人はほとんどいない。他方、18世紀と19世紀の間に行われたシベリア経由太平洋への東漸運動、そしてツァー時代と共産政権下の強制移住によって、数百万人のロシア人は北極圏との繋がりを持っており、100万人近くのロシア人が北極圏に居住している。
- (5) 国連は、北極点を巡って競合する各国の領有権主張に対して、それを支えるに足りる科学的な根拠があるかどうかを判断する。しかし、この問題は、ロシア、カナダ及びデンマークによる交渉によって解決される余地がある。1つの可能性としては、北極点の周辺海域を国連が管轄する北極点国際海域と宣言することである。ロシアの専門家は、北極点周辺を除外しても、カナダは北極海海底のおよそ80万平方キロに対する排他的管轄権を持つことになろう、と推測している。カナダとしては、北極点が自国に属するとの幻想に浸っているより、北極圏の相当部分がカナダに属することを確実にする現実的な北極圏開発政策を追求した方がはるかに合理的であろう。

記事参照：Russia takes decisive action to secure its Arctic position

<http://www.vancouversun.com/news/Russia+takes+decisive+action+secure+Arctic+position/9321065/story.html>

12月16日「2013年夏季の北極海の海氷、前年比50%増—欧州宇宙機関発表」(CBC News, December 16, 2013)

欧州宇宙機関(ESA)は12月16日、2013年10月時点での北極海の海氷は前年比50%増であった、と発表した。ESAの極点観測衛星、Cryosatの観測データによれば、2013年10月の北極海の海氷は約9,000立方キロで、前年同期の6,000立方キロより3,000立方キロ多かった。Cryosatは、2010年に打ち上げられ、北極海の海氷の厚さを観測している。観測データによれば、2013年の海氷の増大部分の約90%は多年氷の増大によるもので、平均的厚さは前年比約20%増、約20センチ厚かった。

記事参照：Arctic sea ice volume up 50%

<http://www.cbc.ca/news/technology/arctic-sea-ice-volume-up-50-1.2465952>

12月19日「北方航路海氷面縮小、通航量増大」(Treehugger.com, December 19, 2013)

北方航路は、2007年に2隻の船舶が通航したのが最初で、2010年には10隻が、その後通航船舶が大幅に増え、2013年には、中国から欧州向けの船舶を含む、71隻の船舶が通航した。北方航路の主な貨物は、ディーゼル燃料油であった。通航量の大幅な増大は、海氷面の縮小による。北極海の海氷は、2012年にはアメリカ本土とメキシコを合わせたより大きい面積の海氷が溶解し、1979年から2000年の平均海氷面積の半分以下になった。2013年夏季の海氷の溶解面積は前年ほどではなかったが、それでも、過去35年間の衛星観測データでは、6番目に小さかった。北極海の気温は急速に温暖化しており、1960年以来、摂氏2度上昇している。UCLAの科学者は、2050年までの北極海は夏

季にはアイスフリーになると予測しており、この時期までには北極点を通航する航路も現実化すると見ている。

記事参照 : As Sea Ice Shrinks, Arctic Shipping Options Expand

<http://www.treehugger.com/renewable-energy/sea-ice-shrinks-arctic-shipping-options-expand.html>

Data : Ships Crossing Arctic Northern Sea Route, 2007-2013

<http://www.treehugger.com/renewable-energy/sea-ice-shrinks-arctic-shipping-options-expand.html>

12月19日「無人機、カナダ北極圏を初飛行」(Northrop Grumman, News Release, December 19, 2013)

Northrop Grumman 社の発表によれば、同社、NASA Dryden Flight Research Center 及び国際科学者チームは12月19日、カナダ北極圏の環境データ収集の一環として、同社製造の NASA Global Hawk 無人機による初めてのカナダ北極圏への飛行を成功させた。Global Hawk は、高細密画像カメラとともに、Uninhabited Aerial Vehicle Synthetic Aperture Radar (UAVSAR) を搭載しており、約21時間に及ぶ飛行中、地上の地図作成データの収集や北極圏の海氷の状況の観測を行った。これらのデータは、米加合同の科学者チームによる地形図の作成や海氷の研究に活用される。

記事参照 : Northrop Grumman, NASA Fly Global Hawk in Canadian Airspace for First Time to Study Canadian Arctic

http://www.globenewswire.com/newsarchive/noc/press/pages/news_releases.html?d=10062106

12月20日「ロシア、北極海で石油生産開始」(gCaptain, Reuters, December 20, 2013)

ロシアの Gazprom が12月20日に発表したところによれば、同社は、ペチョラ海のロシア初の北極海油田、Prirazlomnoye で石油生産を開始した。Gazprom の CEO は声明で、「我々は、ロシア北極海開発のパイオニアとなった」と語った。生産開始は当初予定よりほぼ10年遅れた。環境保護派は掘削・貯蔵プラットフォームの一部が30年前のものであり、環境に危険であると非難するなど、論議を呼んだプロジェクトである。グリーピースの活動家が逮捕されたのも、ここであった。Gazprom は、2014年に日産1万2,000バレルの当初生産量を見込んでおり、2021年までに日産12万バレルの生産を見込んでいる。

記事参照 : Gazprom Starts Production at Russia's First Offshore Arctic Oil Field Amid Controversy and Delays

<http://gcaptain.com/gazprom-prirazlomnoye-arctic-oil-field-starts-production/>

Photo : The Prirazlomnaya platform is now pumping oil from under the sea.

[http://www.themoscowtimes.com/business/article/gazprom-says-first-oil-flowing-from-arctic/491952.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed:%20themoscowtimes/business%20\(The%20Moscow%20Times%20Business\)](http://www.themoscowtimes.com/business/article/gazprom-says-first-oil-flowing-from-arctic/491952.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed:%20themoscowtimes/business%20(The%20Moscow%20Times%20Business))

12月23日「デンマーク海軍、北極海哨戒艦建造」(The Arctic Journal, December 23, 2013)

デンマーク海軍はこのほど、北極海における軍事力を強化するために、新たな哨戒艦の建造を発表した。それによれば、海軍は、3隻建造される北極海哨戒用の *Knud Rasmussen* 級哨戒艦の3番艦を *Karstensens Skibsværft* 造船所で建造する。同級の1番艦は2006年に、2番艦は2007年にそれぞれ建造済みである。3番艦は、2017年に就役予定で、全長72メートル、全幅14.6メートル、吃水5メートル、乗組員20人で3,000カイリの航続距離を持つ。同艦の主任務は、北極海における科学調査の支援で、海図作成用のマルチビームソナーやクレーンなどの装置を備えている。同艦の兵装は、76ミリ砲、12ミリ機関砲、ミサイルや魚雷発射管に加えて、主権防衛任務や捜索救難用に使用される空中、水上監視システム、そしてヘリ着艦用甲板を装備している。また、同艦は、漏洩油の除去作業も支援できる。デンマークの北極コマンドは、常時3隻から4隻の艦艇を展開させている。

記事参照 : Danish Navy to build new Arctic ship

<http://arcticjournal.com/politics/danish-navy-build-new-arctic-ship>

Photo : *Knud Rasmussen* class of Arctic patrol vessel

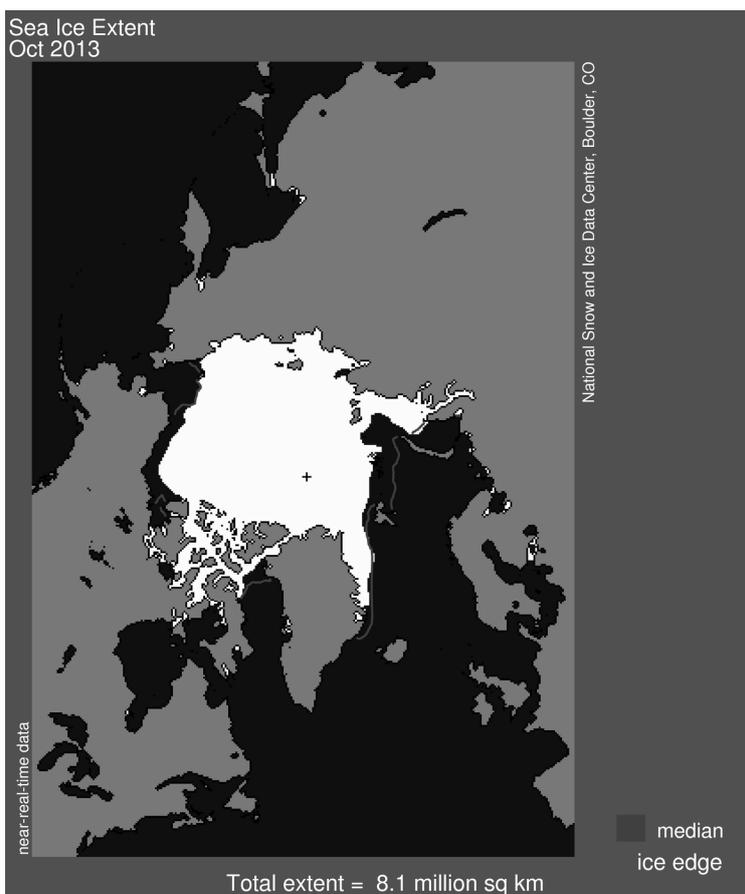
<http://arcticjournal.com/politics/danish-navy-build-new-arctic-ship>

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。

10月の海氷状況

2013年10月の状況：A typical October in the Arctic



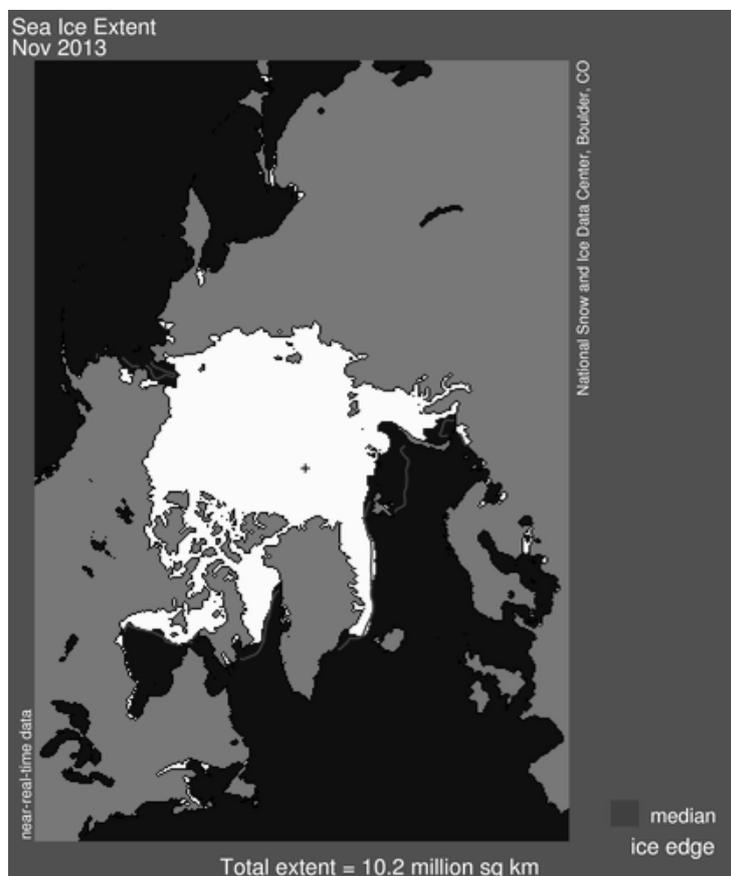
<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2013/11/a-typical-october-in-the-arctic/>

※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。

10月の海氷面積の月間平均値は810万平方キロで、過去35年間の衛星観測データでは、6番目に小さかった。また、1981年～2010年の期間における10月の平均値を下回った。10月末までに北極海のほとんどが海氷に覆われたが、ボーフォート海とチュクチ海の西側とカラ海の東側に解氷域が残っている。これらの解氷域は、北極海西部の気温が平均を上回ったためと見られる。気温の低下と日照時間の減少によって、10月になって海氷面積は増え続け、10月の1カ月間で321万平方キロ増えた。10月の海氷面積の増大速度は、1日当たり平均10万3,500平方キロで、1981年～2010年の期間における1日当たりの平均値、8万7,500平方キロを上回った。

11月の海氷状況

2013年11月の状況：Slow growth on the Atlantic side of the Arctic



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2013/12/slow-growth-on-the-atlantic-side-of-the-arctic-antarctic-ice-extent-remains-high/>

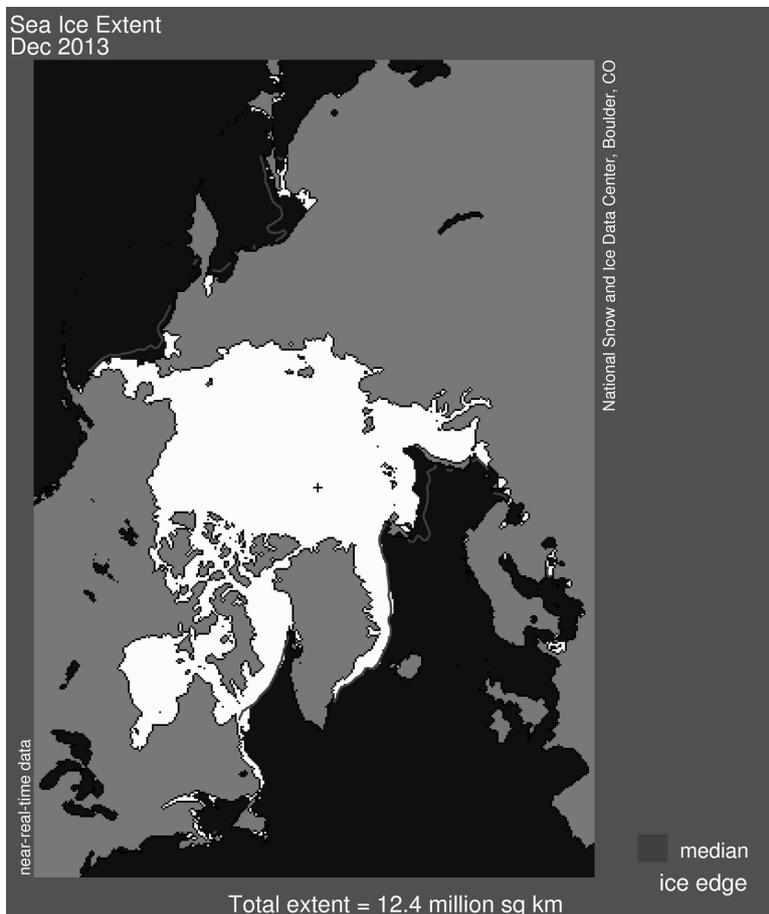
※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における6月の平均的な海氷域を示す。

11月の海氷面積は11月初め以来増え続けたが、月間平均値は1,024万平方キロで、1981年～2010年の期間における11月の平均値を75万平方キロ下回った。11月の海氷面積は、過去35年間の衛星観測データでは、6番目に小さかった。11月の1カ月間で海氷面積は、224万平方キロ増えた。11月の海氷面積の増大速度は、1日当たり平均7万4,800平方キロで、1981年～2010年の期間における1日当たりの平均値、7万500平方キロを上回った。

北極海の海氷面積が平均値を下回っているのは、主としてバレンツ海の花氷面積が小さかったことによる。11月のバレンツ海の花氷面積は、衛星観測史上、2012年11月に次いで2番目に小さかった。これには幾つかの要因があるが、先ず、暖かい海流の流入が考えられる。また11月を通じて正の北極振動が継続し、北極海の花氷気圧が平均値より最大9～12hPa低く、そのためユーラシア上空とその周辺海域の気温が平均値より高くなり、バレンツ海の花氷も平均値より摂氏2～4度高く、これが海氷面積に影響を及ぼした。

12月の海氷状況

2013年12月の状況：A slow and bumpy climb



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2014/01/a-slow-and-bumpy-climb/>

※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。

12月の海氷面積の月間平均値は1,238万平方キロで、1981年～2010年の期間における12月の平均値を70万平方キロ下回った。12月の海氷面積は、過去36年間の衛星観測データでは、4番目に小さかった。12月の1カ月間で海氷面積は185万平方キロ増えたが、1981年～2010年の期間における12月の平均値をわずかに下回った。12月の海氷面積の増加は、バレンツ海と北西太平洋岸（ベーリング海とオホーツク海）で、1981年～2010年の期間における12月の平均値より小さかったが、グリーンランド海とバフィン湾では平均値に近かった。

12月の北極海の大部分で上空3,000フィートの気圧は925hPaで平均値より高く、北極海中央部では気温も平均値より摂氏2～5度高かった。対照的に、カナダのユーコンテリトリーなどの地域では、気温が平均値を摂氏6度以上下回った。

II. 解説

1. 中国の“機動－5号”演習と防空識別圏設定・公表の含意

川中敬一・元防衛大学校准教授

はじめに

2012年9月8日の日本政府による尖閣諸島の政府購入以降、日中両国関係は少なくとも政治的には険悪化傾向が顕著に認められる。その傾向は、安倍政権となってからは、より鮮明な様相を呈するようになってきているといえよう。

こうした情勢において、2013年10月下旬、中国は、“機動－5号”なる海軍演習を実施した。そして、同演習終演約3週間後には、唐突に、中国政府は東シナ海防空識別圏（以下、ADIZ）を日本のADIZと相当部分重複するように設定したことを公表した。

両事象に関しては、日本側報道もさることながら、中国側報道においても頻繁に取り上げられた。中国側報道を丁寧に観察すると、“機動－5号”の概要が看取することができる。また、ADIZに関しても、中国側のさまざまな企図や意図を看取することができる。

拙稿においては、主として中国側報道を資料源として、“機動－5号”演習とADIZ設定・公表に関する軍事的分析と、中国がこれら行為を実行に移した深層的動機および目的に関する雑駁な分析を試みることにしたい。

I 海軍“機動－5号”演習

1 演習の概要と特徴

中国人民解放軍海軍（以下、中国海軍）は、10月18日から11月1日の期間、“機動－5号”演習と呼称される大規模な演習を実施した。ただし、10月17日には、渤海および黄海において、また、南シナ海においても、事前訓練が実施されていた。この事前訓練は、“機動－5号”演習と接続しており、“機動－5号”演習は実質的に10月17日に開始されたと見なすことができる。

参加部隊は、北海艦隊、東海艦隊および南海艦隊の3大艦隊すべてであった。参加兵力は、各艦隊所属の水上艦艇、潜水艦、航空機、海岸ミサイル部隊、陸上・沿岸兵力、更には、一部の関連政府機関および地方政府にまでわたっていた。

参加兵力数自体は、海上自衛隊演習等に比較すると小規模であったと言える。しかしながら、比較的新鋭の水上艦艇が兵力の中心を構成していたことは注目に値しよう。

航空機に関しては、Z-9対潜ヘリコプター、Y-8早期警戒型、H-6爆撃機が参加していたことが報道からも判明している。

南海艦隊所属の陸上・沿岸部隊が戦闘演練に参加していたことも報道により判明している。また、北海艦隊所属の掃海部隊を中心とする兵力が、関連機関および地方政府と共同して、港湾啓開訓練を全演習期間実施していたこともまた判明している。

そして何よりも、南シナ海、渤海、黄海、東シナ海にとどまらずに、沖縄諸島南方海域に主要演習海域が設定されたことは、今次演習の大きな特徴であった。

これらの事実から、今回の演習が過去の類似の演習とは異なる重大な性格を包摂していたことを推察することができるのである。

以下の2表に示した今次演習の参加兵力と構成・主要演練項目を整理すると、演習の特徴と注目点を看取することができる。

“機動－5号”演習参加兵力¹

演習部隊	種	級	型	艦名(艦番号)	所属	数	備 考	
紅部隊 (5隻) 潜を除く	駆	旅洋 I	052B	広州(168)	南	1	紅部隊の旗艦	
	護	江凱 II	054A	舟山(529)	東	3		
				徐州(530)	東			
				黄山(570)	南			
	潜	不 明						
	航	な し					0	
補	福池	903	微山湖(887)	南	1	10月22日、南シナ海において「広州」「黄山」に洋上補給実施		
藍部隊 (6隻) 潜を除く	駆	旅瀾	052A	青島(113)	北	1		
		旅洲	051C	瀋陽(115)	北	2	藍部隊の旗艦	
	石家荘(116)			北				
	護	江凱 II	054A	煙台(538)	北	2		
				臨沂(547)	北			
	潜	不 明						
航	H-6			北		10月25日～27日の期間、紅・藍兼任		
	Y-8			北		早期警戒型 / 10月25日～27日の期間、紅・藍兼任		
補	福清	—	洪澤湖(881)	北	1	少なくともZH-9艦載ヘリコプター4機参加		
略 語	※ 駆:駆逐艦、護:護衛艦、潜:潜水艦、航:固定翼機、補:洋上補給艦 ※ 北:北海艦隊、東:東海艦隊、南:南海艦隊							

1. 「機動－5号演習：我南海艦隊艦艇進行海上補給」『中国海軍網』2013年10月23日。

<http://mil.huanqiu.com/china/2013-10/4478894.html>

「四大關鍵詞解説海軍“機動－5号”実兵演習」『新華網』2013年10月23日。

<http://news.xinhuanet.com/mil/2013-10/23/c.125588093.htm>

「三大艦隊派出兵力 大洋深处紅藍対決」『解放軍報』2013年10月26日。

「這一仗，寧要貼近實戰的低分」『解放軍報』2013年10月26日。

「遠海作戦，贏在戰場聚合」『解放軍報』2013年10月27日。

「我軍三大艦隊在西太第2輪開戦 附近有外軍艦機」『新華網』2013年10月27日。

<http://mil.huanqiu.com/china/2013-10/4494692.htm>

「海軍西太平洋演習克服外来干攪演練合同打撃」『新華網』2013年10月28日。

http://mil.msn.xinhuanet.com/2013-10/28/c_125607041.htm

「中国艦艇の動向について」統合幕僚監部、平成25年10月24日、29日、30日。

「中国機の東シナ海における飛行について」統合幕僚監部、10月25日、26日、27日。

<http://www.mod.go.jp/Press/press2013.htm>

などから作成。

本演習は、大きく4つの段階で構成されていた。演練項目は、多岐にわたるとともに、比較的実戦的であったことも指摘できる。

演習構成と主要演練項目²

段 階	主要演練項目	期 間	備 考	
I	北・東	実弾射撃・港湾啓開	10.17	漁政局、海事局、青島市を包括する掃海訓練
	南	艦隊内対抗訓練	10.17～18	演習参加部隊とその他部隊との沿岸防備対抗訓練
II	北・東	進 出	10.18～24	宮古水道通峡（10.23）
	南			バシー海峡通峡（10.23）
III	紅藍	対潜・防空・水上打撃戦	10.25～26	複合脅威対処訓練
		対艦攻撃指揮演練	10.26～27	H-6 爆撃機が紅部隊として対艦攻撃 Y-8 が紅部隊として目標情報支援・通信中継支援
		多方向・波状攻撃対処	10.27～28	海空協同紅部隊による対藍水上部隊攻撃
IV	北・東	帰投・対抗訓練	10.29～ 11.1	米豪方面派遣艦隊と北海艦隊部隊対抗訓練 （28夜）
	南	帰 投		与那国島接続水域通過（10.29）

上表から看取される今回の演習の特徴は、以下のように総括することができよう。

第1は、演習の主題が、「複合脅威下における完全対抗形式」であった。

第2は、中国海軍を仮想する紅部隊の部隊指揮運用に重点が置かれた。

第3は、第2の特徴に関連して、C4ISR（指揮・統制・通信・コンピューター・情報・監視・偵察）活動が重視された。

第4は、本演習は、一定の範囲において国家的事業であった。

第5は、本演習では、21世紀前半における中国海軍建設戦略の初期的段階を終了し、次の段階への本格的移行が強く意識されていた。

以上の特徴から、中国海軍が、単に外洋活動を可能とするに至ったばかりか、一定水準において、現代的海軍作戦を実行する能力を保有するようになったと評価できる。そして、何よりも、本演習が国家戦略および軍事戦略的見地から中国の海軍戦略における新しい発展段階に移行し始めたと思推できることは注目されるべきであろう。

². 1に同じ。

2 演習の軍事的評価

本演習における参加兵力および演習構成の細部に対する評価は以下のとおりである。

(1) 参加兵力

本演習に参加した水上艦艇は全部で9隻であり、どれも比較的新型であった。

参加兵力の内、「江凱Ⅱ(054A)」級フリゲート艦が計5隻を占めていた。このことは、同級フリゲート艦が、中国海軍による現時点における戦術上の要求を満足していることを示唆している。それゆえ、同級フリゲート艦は、今後も建造が継続する可能性がある。

駆逐艦に関しては、「旅洋Ⅰ(052B)」型(南海艦隊×1隻)、「旅滬(052A)」型(北海艦隊×1隻)および「旅洲(051C)」型(北海艦隊×2隻)と複数の型が参加していた。各級が装備する対水上攻撃力(SSM:対艦ミサイル)と対空防御能力(SAM:対空ミサイル)は均一ではない。SSMに関しては、YJ-83で統一されているものの、各級の搭載数が一様ではない。SAMに関しては、3種類の異なる性能と搭載数となっている。このことから、中国海軍の駆逐艦は、搭載武器のみに注目しても、いまだに開発途上段階にあることが窺い知れる。

なお、中国版イージス艦と見なされている「旅洋Ⅱ(052C)」は参加していなかった。同級の運用がいまだに実用段階に至っていないか、あるいは、性能的に不満足である³可能性を指摘できる。更には、日本等周辺国に性能諸元を収集されることを回避した可能性も考えられる。

潜水艦は、紅・藍部隊双方に複数隻が配備されていたことは確実であるが、いかなる艦種、艦級が参加したのかは明らかにされていない。

洋上補給艦に関しては、最新型「福池(903)」級の「微山湖」が南海艦隊から紅部隊へ編入された。少なくとも、同艦は太平洋へ進出する途上、バシー海峡以西で南海艦隊艦艇2隻に洋上補給を実施していた。補給様式も、いわゆる「縦曳き」方式と「横曳き」方式を同時に実施していたことから、洋上補給に起因する水上艦艇部隊の機動力は徐々に向上していると評価される。

航空機に関しては、自衛隊がH-6爆撃機とY-8早期警戒機を視認している。両機とも新型とはいえないものの、後述するように、運用は近代化されていると評価して良いであろう。

その他にも、掃海艇や沿岸ミサイル部隊が参加兵力として報道されていたが、規模や活動等の細部に関しては不明である。

(2) 演習構成と演習細部

a. 全般

“機動-5号”演習は、上表(「演習構成と主要演練項目」)で示したように、大きく4つの段階から構成されていた。その中心は、対抗形式で実施された第Ⅲ段階であった。第Ⅲ段階は、更に、1日ごとに異なった演練項目が設定されていた。

³ 2013年11月に就役した「旅洋Ⅱ(052C)」級の改良型である「052D」型駆逐艦が、量産される可能性がある。

紅藍部隊攻撃力比較表⁴

射程単位：海里

部隊	発射母体		SSM			SAM		
	艦級	隻数	型式	射程	数量	型式	射程	数量
紅	052B	1	YJ-83	97 ~	1 6	SA-N-12	27	不明
	054A	3		100	2 4	HHQ-16	22.5	2 4
	合計	4	合計		4 0	合計		2 4 + α
藍	051C	1	YJ-83	97 ~	8	SA-N-20	110	4 8
	052A	2			3 2	HQ-7	6.5	8
	054A	2		1 6	HHQ-16	22.5	1 6	
	合計	5	合計		5 6	合計		7 2

全般的には、中国側を仮装した紅部隊よりも敵側を仮装した藍部隊の攻撃力が有利に設定されていた。その一端は、上表（「紅藍部隊攻撃力比較表」）に示すように、両演習部隊のSSMおよびSAMの搭載数と射程距離に表れている。

洋上補給艦については、紅側の「福池」は最大速力19kt、巡航速力15ktであるのに対し、藍側の「福清」は最大速力18kt、巡航速力14ktである。したがって、部隊全体の機動力に関しては、紅側が若干優勢であったと言える。

対潜水艦戦、ミサイル中間誘導、目標識別等に使用される艦載ヘリコプターに関しては、紅側が5機、藍側が4機と紅側が若干有利であった。

b. 対抗演習

第Ⅲ段階初日の10月25日午前8時20分、紅部隊が対潜搜索攻撃を行いながら、高速で藍側艦隊へ接近⁵することから演習は開始された。この日の海象状況の劣悪さ、ヘリコプターが発艦して対潜任務を行えないという現実の状況に基づき、曳航式ソーナー⁶を対潜搜索手段とした。

この対潜戦は、比較的短時間で終了した模様である。そこには、中国艦艇の対潜探知能力への疑問と、多様な兵力（艦艇、潜水艦、航空機）による搜索・探知情報のネットワーク化の欠落による対潜戦能力の限界を感得させる。

なお、演習指導部は、紅側にのみあった1機の早期警戒機を藍側へ配備転換して、紅側の偵察早期警戒の難度を増すことをその場で決定した。⁷このように、現代海上戦闘において決定的に重要な要素となる空中偵察能力についても、意図的に紅部隊側が劣勢となるように作られた。

このような作為によって、「紅側は藍側よりも偵察早期警戒能力が弱い、紅側は空中長射程打撃兵力等の優勢を有している、兵力の指揮運用が当を得ていれば、敵に先んじて発見し、敵に先んじて攻撃することができる」⁸ことを検証したのである。

第Ⅲ段階2日目の10月26日、紅部隊による藍水上部隊に対する海空協同攻撃が実施された。

紅水上艦艇部隊は、長距離情報支援を得ながら、2機の爆撃機が某飛行場から飛び立って、藍側部隊に対して長射程突撃を実施した。⁹このとき紅部隊として活動したH-6爆撃機は、水上艦艇部隊に

4. 『世界の艦船 3月号（通巻第774集）』（海人社、2013年）30、32、34、37、48頁等から作成。

5. 「這一仗，寧要貼近戰的低分」『解放軍報』2013年10月26日。

6. 同上「這一仗，寧要貼近戰的低分」。

7. 同上「這一仗，寧要貼近戰的低分」。

8. 同上「這一仗，寧要貼近戰的低分」。紅部隊訓練グループ長の張漢川の発言。

9. 「遠海作戰，贏在戰場聚合力」『解放軍報』2013年10月27日。

通信チャンネル支援を提供し、指揮艦（旅洋 I（052B）級駆逐艦「広州」）と部隊内における通信を強化した。なお、この日に宮古水道を通過した Y-8 早期警戒機は、藍部隊の洋上偵察兵力として運用されたと推測される。¹⁰

この日の重点は、張文旦が解説したように、「指揮所の分析、判断、研究対策のプロセスを強調することに設定」された指揮の演練であったのである。¹¹

第Ⅲ段階 3 日目の 10 月 27 日、紅部隊は海空偵察兵力と手段を統合運用して“敵”の行動情報を調べて明らかにし、艦艇航空機で構成される多方向、波状合同打撃を実施した。その際、演習指導部によって空中警戒機 1 機が紅側に配属された。空中警戒機が不明目標発見を示すと、紅側は迅速にヘリコプターを発艦させて、目標の正確性を直接検証した。「広州」艦長である李朝暉は、「これら“偽”目標の中には商船もあり、また外国軍艦もあった。」と語っているが、藍側目標を識別できるか否かが、紅側の偵察情報システムと指揮員の決定に対する一種の検証事項であった。¹²

この第 3 日目の活動は、中国海軍の対水上ターゲッティングの 1 つのパターンを示していると言えよう。

c. 沿岸訓練

今回の演習に参加した部隊は、10 月 17 日に、南シナ海沿岸、黄海、渤海沿岸において、各種の訓練も実施した。

(a) 陸上防備および電子戦訓練

南海艦隊の駆逐艦「広州」とフリゲート艦「黄山」は、10 月 17 日、藍部隊として南シナ海の沿岸海域において、陸上襲撃訓練を実施した。これに対抗して、南シナ海沿岸の海軍基地と海岸ミサイル部隊、そして、陸上航空部隊が紅部隊として沿岸防備訓練を実施した。

藍部隊は初期配備位置から“U”字形航路を採用し、近道を避けて遠回りをして演習海域に到達したが、直線距離の 2 倍の航程を走った。藍部隊は、こうして海軍某基地の紅部隊は駐留防御する港湾に対する隠密襲撃を準備した。紅部隊の早期警戒任務を担当するいくつかの監視通報部隊は、レーダーによって藍部隊の航跡を発見し、藍部隊の方位、針路等の情報が紅部隊の沿岸ミサイル部隊へ伝送された。¹³

上記演練中、藍部隊を猛烈な電磁攪乱が突然襲い、検証中の部隊指揮情報システムの制約は局限に達し、部隊内艦艇間の通信は中断した。藍部隊はこの事態に対して、自艦の指揮管制ネットワークを迅速に構築して、電磁攪乱に対抗しながら、目標を搜索した。¹⁴この際、紅部隊の電子戦機と早期警戒機が一体となって、まず藍部隊に対して電磁攪乱制圧を実施したので、藍部隊のレーダーは偽目標によって飽和した。¹⁵

本演練の実施海域や藍部隊の詳細は不明である。

ただし、中国は海上からの攻撃に対しては、陸上施設と陸上航空機による強力な電磁攪乱によって、

10. 紅部隊参謀長の張文旦は、「紅側は空中警戒機の情報支援を描いているので、紅側は申請を通じた長距離情報支援を得ている」（「遠海作戦，贏在戰場聚合力」『解放軍報』2013 年 10 月 27 日）と語っている。この発言は、紅側部隊の目標情報は、衛星、潜水艦から陸上施設を介してもたらされていた可能性を示唆している。

11. 「我軍三大艦隊在西太第 2 輪開戰 附近有外軍艦機」『新華網』2013 年 10 月 27 日。

<http://mil.huaqiu.com/china/2013-10/4494692.htm>

12. 「海軍西太平洋演習克服外来干攪演練合同打撃」『新華網』2013 年 10 月 28 日。

http://mil.msn.xinhuanet.com/2013-10/28/c_125607041.htm

13. 「駛向戰場的“U”形航線 —海軍“機動—5 号”実兵演習見聞」『解放軍報』2013 年 10 月 20 日。

14. 同上「駛向戰場的“U”形航線 —海軍“機動—5 号”実兵演習見聞」。

15. 「中国赴西太艦隊演習：広州艦雷達被假目標淹没」『解放軍報』2013 年 10 月 21 日。

侵攻側の目標補足と攻撃の効率の低下を試みる戦術を採用することが明らかになった。

また、湛江には南海艦隊司令部が所在し、海南島の陵水には海軍航空兵基地が所在することから、本演習実施海域は、海南島と東沙群島の間海域であったと推定される。

(b) ミサイル実射訓練

10月17日、北海艦隊は黄海においてミサイル実射訓練を実施した。同訓練に参加した兵力は100余隻の艦艇、30余機の航空機を含み、実射したミサイルは多種多数であった。¹⁶

本訓練では、就役したばかりの新型護衛艦「大同（056型軽型護衛艦）」が主要訓練兵力に組み込まれた。また、新型空対艦ミサイル（ASM）の実射も行われた。多数の駆逐艦、護衛艦、潜水艦、艦載ヘリコプターおよび多種のミサイルが複雑な電磁環境の海戦場において、多くの項目、高い難度、強い強度の運用を実施し、もって装備の実際の作戦上の性能を全面的に向上させた¹⁷ことが特徴であった。

実射された新型ASMの型式は不明であるが、中国側報道から、YJ-83KないしYJ-83KH¹⁸である可能性を指摘することができる。

また、本訓練では、早期警戒機に初めて空中指揮所を開設して、航空兵の制空作戦と対水上突撃を直接誘導¹⁹した。更には、各兵力群指揮所に対空防御の自主的指揮権を付与した。これら措置は、中国の洋上における航空・水上協同作戦能力が、米海軍のCWC-Conceptに類似した近代的・実戦的水準に達していることを物語っていると評価できよう。

(c) 港湾啓開訓練

演習期間中、中国では海軍演習に伴う漁業活動に対する制限を課することになった。同時に、中国は、国防建設が大衆の利益とぶつかる際には、双方に配慮し満足させることがしばしば極めて難しい²⁰という事態にも直面した。特に、10月17日の北海艦隊による実弾射撃訓練において、この難題が浮上することになった。

そこで北海艦隊の演習前に地方の国防動員システムに依拠して、黄海、渤海地域の漁政局および青島、日照、連雲港の市指導、政府機関と関連海域の単位人員が召集されて軍地方協調会が開催され、「軍地方聯合海洋戦場管理指揮所」の成立が決定され、地方海事、漁政部門の各1名の指導担任副指揮員が増設され、着実に法執行船舶、法執行人員および港湾管理管制等の問題が調整された。²¹

実施においては、「警戒群指揮、警戒区指揮、機動兵力指揮、地方法執行船舶指揮」の4つの指揮段階に区分された。また、部隊からは21名の幹部が調整員として選抜され、地方法執行船の出港は、統一的指揮が強化され、28名の地方法執行人員が部隊の艦艇出港時に配置され、計画に基づく法執行船舶の厳格な航海と掃海を確保した。²²

本演習期間中の機雷戦が、どのように実施されたのかは不明である。しかし、中国の戦時における港湾機能維持に対する取組は、ある程度明らかとなった。何よりも、港湾啓開において、海軍のみならず、地方政府や関連政府機関が共同して対応していることは重要であろう。畢竟、戦時における港

16. 「北海艦隊在黄海某海域成功举行導彈实射研練」『解放軍報』2013年10月18日。

17. 「海軍北海艦隊導彈实射研練呈現10大亮点」『中国海軍』2013年10月18日。

http://navy.81.cn/content/2013-10/18/content_5596912.htm

18. YJ-83Kは水上発射型のYJ-83の空中発射型であり、YJ-83KHはYJ-83Kに対レーダー・ホーミング機能を付加した空中発射型である。

19. 同上「海軍北海艦隊導彈实射研練呈現10大亮点」。

20. 「聯合掃海：讓戰艦暢行無阻」『解放軍報』2013年11月6日。

21. 同上「聯合掃海：讓戰艦暢行無阻」

22. 同上「聯合掃海：讓戰艦暢行無阻」

湾の民用機能維持と軍用機能発揮を、地方政府を含めた国家全体の問題として中国は実践的に取り組んでいることが理解されるのである。

d. 各種作戦データ収集

今回の演習期間中、中国海軍は各海域における各種作戦データの収集を重視していた。

10月17日、南海艦隊の「広州」、「黄山」そして東海艦隊の「舟山」、「徐州」から構成される紅側は、すでに波濤の中でレーダー搜索範囲、ソーナー探知距離等の実戦において必須となるデータ検証を行った。²³

また、演習全期間を通じて、各部門は各種機器、設備を総合的に運用し、活動海域の水文、気象等のデータをリアルタイムに収集して、指揮員の作戦上の決定に信頼できるデータを提供した。この作業により、理論とデータとを比較して、実測データは距離が短くなり、攻撃効果を減殺されるけれども、将兵の心理はより確信を持てるようになった。²⁴

こうした広範な海域における作戦データ収集に重点が置かれた事実は、中国海軍が、渤海、黄海、東シナ海および南シナ海といった沿岸および近海に止まらず、西太平洋海域における作戦での勝利に重点が移行していることを強く示唆していると評価することができよう。

(3) 政治工作および広報

“機動-5号”において、各艦に乗り組む政治工作グループは、“小動員、小放送、小娯楽、小鼓舞”等の“八小活動”を展開して、将兵の戦闘精神を発奮させ、将兵の肉体的精神的ストレスを和らげた。²⁵

ほぼ同期間の海上自衛隊演習や約1ヶ月に及ぶ各訓練において、上記のような措置は採られることはない。

中国の上記“政治活動”は、人民解放軍の将兵の精神的、肉体的疲労を緩和することを重視する優良な伝統と見ることができる。他方、わずか2週間程度の洋上訓練にさえ、中国海軍将兵は慣熟していないとの見方もできる。いずれの見方に立脚するかは別にして、上記活動は、ともすると謀略活動と混同、誤解されがちな人民解放軍における現実の政治工作の一面を表していると言える。

今回の“機動-5号”演習に関し、中国国防部の公表を初め、中国メディアは演習の内容および論評を連日のごとく報道した。これは、しばしば、海外から不透明性を譴責される現実に対する中国なりの真摯な対応であることは間違いない。

ただし、その公表ないし報道の内容については、依然として海外の疑念と混乱とを引き起こしかねないものも散見される。

たとえば、10月25日付の『湖北日報』に、次のような記述があった。

注目に値するのは、“機動-5号”は初めて3大艦隊が同時に第一列島線を突破して西太平洋へ行き連合演習を行ったことであり、その意義は言わずとも自明のことである。(略)日本はこの変化に最も適応できておらず、日本当局とメディアは中国海軍による頻繁な西太平洋への進入に対して不断に“敏感”な反応を示し、いわゆる“脅威論”と“不透明論”を再三にわたり宣伝している。しかしながら、アメリカを含めて、その他の国家は中国海軍のこの変化に対して、むしろ黙認の態度を保っている。なぜならば、世界の大部分の国家は、中国が世界的大国として、自身の実力にマッチした強大な海軍を保有するべきと認識しているからである。²⁶

²³ 「八年砥劍，今朝豪邁向深藍」『解放軍報』2013年11月5日。

²⁴ 同上「八年砥劍，今朝豪邁向深藍」

²⁵ 「深藍政工，助力戰場打贏」『解放軍報』2013年10月28日。

²⁶ 「深藍政工，助力戰場打贏」『解放軍報』2013年10月28日。

地方といえども中国共産党湖北省委員会機関紙である『湖北日報』の上掲記述は、外部世界の認識と大きく乖離していると言わざるを得ない。少なくとも、中国海軍が第一列島線を越えて太平洋へ進出する意義に関する具体的な説明が欠落している。もっとも、中国語による中国の海軍を初めとする海洋進出の意義に関する理論や説明は豊富に存在する。しかし、外国には、これら理論や説明が伝わっておらず、理解もされていない。ここにこそ、日本やアメリカを初めとする中国への警戒感の一因が存在していることへの理解が、上記記事からは感得できないのである。こうした現実を「自明のこと」として、いとも安易に処理する中国的思考を上記記事は体現していると言い得るのである。

3 演習の国防戦略における定位

中国では、20世紀末から21世紀初頭にかけて、21世紀前半期における海軍建設戦略が策定された。その目指すところは、自己の防衛能力向上に努力し、防衛作戦の需要に適応し、潜在的な敵へ抑制作用を引き起こさせることのできる軍事力を建設²⁷することである。具体的には、積極防御型の兵力規模に属し、中国の海疆、空疆および国家の安全環境の維持保護²⁸が可能な軍事的能力の保有を目指すということである。

こうした軍事的能力を保有する目的は、海洋軍事闘争に勝利することにある。この海洋軍事闘争には、海上戦争、海上軍事衝突、海上軍事威嚇およびその他の海上軍事活動²⁹が包含される。

以上の軍事的能力の保有によって海上軍事闘争に勝利するための具体的な海軍建設計画は次表のとおりである。

次表を近年の中国海軍の活動と、今回の“機動-5号”演習の内容とを照合すると、以下の推察が可能となる。

まず、“機動-5号”演習は、21世紀中葉までに北太平洋の制海権を掌握することを究極的目標としていることが前提となる。その過程において、“機動-5号”演習は、第一列島線内の制海権を掌握するとともに、ハイテク局部戦争に勝利することを当面の目標としていたといえよう。そして、究極的目標は、覇権主義³⁰との軍事闘争と、地域内の敵対国との軍事闘争に勝利することを意味している。

27. 王文栄『戦略学』（国防大学出版社、1999年）341頁。

28. 霍小勇『戦略学』（国防大学出版社、2006年）489頁。

29. 前掲『軍種戦略学』279頁。海上軍事闘争とは、国家が領土主権と海洋權益を維持保護するために、海上方向の安全を保障し、国家の海上軍事力量とその他の力量とを総合運用して、海洋領域において行う各種軍事活動の総和である。（前掲『戦略学』218頁）

30. 覇権主義とはアメリカ又はアメリカの国際的政治活動を意味する用語である。また、「強権政治」という用語は、西側先進諸国（G7加盟諸国）を指す。（張妍「浅析当前地緣政治的幾個特点」蘇樹龍主編『世界、美国和中国』（精華大学出版社、2003年）128頁。）

21世紀前半における中国海軍建設の方向性³¹

	20世紀末～2010	2011～2020	2020～2030	2030～2040	2040年代
戦 略 目 標	局部戦争・軍事衝突 抑止/勝利	第一列島線内制海権掌握 ハイテク局部戦争勝利		北太平洋制海権掌握	
	沿岸敵対国			覇権主義・地域敵対国	
	核反撃・威嚇能力発展				
	第一列島線上の海峡・水道支配能力確立				
	海上交通路(インド洋経由)安全確保				
装 備 重 点	地域敵対国・集団				
	大・中型プラットフォーム・ハイテク武器システム				
	DDG AWACS DD・FF	の基礎開発	DDG AWACS DD・FF	戦力化	大型空母戦闘群 建設開始
編 成	SSBN+SLBM				
	3個艦隊制(北海艦隊+東海艦隊+南海艦隊)			2個艦隊制(東海艦隊+南海艦隊) “国家海岸警備隊”設立	

したがって、東シナ海地域においては、アメリカと日本³²の軍事力に屈しない軍事的体制を構築することに中国の国防建設プログラムは収斂していくことになる。

装備面に関しては、今回の“機動-5号”演習によって、駆逐艦 (DDG)、早期警戒機 (AWACS)、フリゲート艦 (FFG) 等の基礎開発に一定の目途をつける可能性に中国海軍は自信を持った模様である。

よって、“機動-5号”演習と類似の活動は、今後も上述した目標達成のために規模拡大と装備性能向上を伴って継続され、その活動海域は、東シナ海全域とアメリカ海軍の来襲方向に重点が置かれる論理的帰結に達すると予測されるのである。

なお、今回の演習においても、参加兵力が複数の北太平洋進出ルートを経由した。それは、上表にも示されているように、第一列島線上の海峡および水道への支配能力の確立が必須となる。それゆえ、今後とも、日本列島、とりわけ、九州以南においては、中国海軍が過去に通過したことのない海峡および水道を通航することが常態化することが強く予想されるところである。

総括すれば、“機動-5号”演習は、周辺諸国との局部戦争や軍事衝突の抑止と勝利という段階から、次なる段階へ移行するための最終的検証が最大の目的であったと見なせるのである。

II ADIZ 設定と公表

1 「中華人民共和国東シナ海防空識別圏にある航空器識別規則」の内容

中国政府の東シナ海防空識別圏設定に関する声明に基づき、中国国防부는、中国国防부는、11月23日、「中華人民共和国東シナ海防空識別圏にある航空器識別規則公告」(以下、規則)を公表した。その原語本文の邦訳(前文省略)は、以下のとおりである。

³¹ 劉一建『制海権與海軍戰略』(国防大学出版社、2000年)、王立東『国家海上利益論』(国防大学出版社、2007年)、管濤・姚立『中国戦区軍事地理』(解放軍出版社、2005年)、王文榮主編『戰略学』(国防大学出版社、1999年)、霍小勇主編『軍種戰略学』(国防大学出版社、2006年)等から作成。

³² 日本は、東シナ海沿岸国であると同時に、G7加盟国でもある。

1. 中華人民共和国東シナ海防空識別圏（以下、東シナ海防空識別圏と略称）にあって航行する航空器は、必ず本規則を遵守しなければならない。
2. 東シナ海防空識別圏で飛行する航空器は、必ず以下の識別方式を提供しなければならない。
 - (1) 飛行計画識別。東シナ海防空識別圏で飛行する航空器は、中華人民共和国外交部あるいは民用航空局へ飛行計画を通報しなければならない。
 - (2) 無線識別。東シナ海防空識別圏で飛行する航空器は、必ず双方向の無線電信連絡系を開きかつ保持し、東シナ海防空識別圏の管理機構あるいは権限を受任した単位の識別問い合わせに機を逸せず正確に回答しなければならない。
 - (3) トランスポンダ識別。東シナ海防空識別圏で飛行する航空器は、必ず2次元レーダートランスポンダを搭載している場合には、全行程を通じて有効にしておかななければならない。
 - (4) 識別の表示。東シナ海防空識別圏で飛行する航空器は、必ず国際条約の規定に従って、国籍と登記している識別マークを明示的に表示しなければならない。
3. 東シナ海防空識別圏で飛行する航空器は、東シナ海防空識別圏の管理機構あるいはその権限を受任している単位の指示に服従しなければならない。識別が合致しないあるいは指示への服従を全く受け付けない³³航空器に対しては、中国の武装力量は防衛的緊急処置措置を採るであろう。
4. 東シナ海防空識別圏の管理機構は中華人民共和国国防部である。
5. 本規則は中華人民共和国国防部が解釈に責任を負う。
6. 本規則は2013年11月23日10時から施行される。³⁴

本規則が特異であり、諸外国からの懸念と批判の対象となっているのは、全般的に「義務的」ないし「強制的」な表現³⁵が多用されていること、そして、規則第3項の規定であろう。また、「航空機」ではなく「航空器」と記述している点も特徴的である。

日本の国土交通省による航空路誌（AIP : Aeronautical Information Package）のENR5.2「演習及び訓練空域並びに防空識別圏」の5項との比較においても、中国の規則は以下の点で特異と言わざるを得ない。

第1に、中国の規則は、防空識別圏を経由して中国領空に向かう航空機のみを適用対象としているのか、それとも、単なる防空識別圏を通過する航空機も適用対象とされているのかが判然としない表現が用いられている。この点に関し、日本の航空路誌では、「国外から防空識別圏を経て我が国の領域に至る飛行」³⁶を対象とすることが明記されている。

この不明確な表現ゆえに、安全を期する各国民間航空会社は、中国領空進入を意図しない中国ADIZ通過のみであっても、文書によって事前通報しなければ飛行の安全が保証されない可能性があるとの懸念する結果をもたらしている。

第2に、中国の規則の第3項における「識別が合致しないあるいは指示への服従を全く受け付けない航空器に対しては、中国の武装力量は防衛的緊急処置措置を採るであろう」という表現は、外国か

³³ 原文では、「拒不従事指令」とあり、「指示に従うことを頭から拒む」という強い語感を包含している。

³⁴ 「中華人民共和国東海防空識別区航空機識別規則公告」『国防部網』2013年11月23日。

http://www.mod.gov.cn/affair/2013-11/23/content_4476910.htm

³⁵ 原文には、「必須（必ず～しなければならない）」、「应当（～しなければならない）」という語句が使用されている。日本の航空路誌では、「… are requested to take the following actions ～」と表現されているのは対照的である。

³⁶ 「ENR.5.2 演習及び訓練空域並びに防空識別圏」『AIP JAPAN』国土交通省。

<http://aisjapan.mlit.go.jp/html/AIP/html/20131212/eAIP/20131212/JP-menu-jp-JP.html> (2013年12月1日閲覧)

らすれば、極めて威嚇的に受け止められてもやむを得まい。日本の航空路誌では、あくまでも「飛行計画と照合できない航空機については、迎撃機による目視確認」³⁷の実施のみが明示されていることと対照的である。

つまり、規則に規定される「防衛的緊急処置措置」が、威嚇射撃誘導に止まらない攻撃・撃墜まで含むのか否かが本規則の条文のみからは判然としないことが、諸外国の不安と警戒感を増幅しているのであろう。

第3に、日本の航空路誌の対象が「航空機」であるのに対して、中国の規則は「航空器」としている。これは、有人機のみならず、無人機³⁸をも規則の適用対象としていると理解できる。その意義については後述するが、本規則の所管機関が国防部であることも含め、本規則が極めて軍事的性格が濃厚であることを正面から表現しているといえる。

2 中国 ADIZ の特徴

中国側報道と中国 ADIZ の特徴を、政治的特徴、形状的特徴から、以下のように理解することができる。

(1) 政治的特徴

a. 設定プロセス

今回の ADIZ 設定は、党中央、国務院、中央軍事委員会が国家の安全情勢の発展に着目して造り上げた重大な決定であり、中国の防御空間、領海領空の管制を強化する重大な措置であり、国家の領土領空の主権と安全を有効に維持保護する³⁹ことを目的としている、と『解放軍報』で明記されている。

この『解放軍報』の記述は、ADIZ 設定は、中国共産党および中国政府との共通認識の下で、中央軍事委員会以下の人民解放軍が具体的な措置を立案したことを物語っている。

それでは、中国の ADIZ は具体的にいかなるプロセスで設定・公表されたのであろうか。誰が参加したどのような場で設定・公表の意志決定がなされたのかまでは、中国側報道も明らかにしていない。

ただし、11月5日から7日の期間、北京で開催された全軍党の建設工作会議において、軍隊における党の建設という重大問題に対して深い研究討論を行い、(中央)軍事委員会総部に積極的に献策し、関連制度と規定を討論交流した⁴⁰ことは明らかになっている。また、この期間、13企業、3.2万人が参加した全国人民防空訓練競技が行われ⁴¹、11月8日付『解放軍報』7面では、防空と日本 ADIZ に関する特集記事が掲載された。⁴²

おそらく、上記全軍党の建設工作会議において、ADIZ 設定範囲と公表の適否が審議され、直後の中国共産党第18期中央委員会全体会議で承認されたものと推察される。

こうした文脈から、今回の措置を「解放軍の独断」であるとか、「解放軍の暴走」などという皮相的観察をすることは不適切と言えよう。今回の ADIZ 設定と公表は、中国共産党が指導する中華人民共和国の国家としての意志に基づく行為として理解することが適切であると思われるのである。

37. 同上。

38. ここでは、無人偵察機のみならず、無人攻撃機および艦/空対地巡航ミサイルを含む。

39. 「堅決維護国家領土領空主権和安全」『解放軍報』2013年11月24日。

40. 「全軍党的建設工作会議在京結束」『解放軍報』2013年11月9日。

41. 「全国人防訓練比武競賽匯報演示举行」『解放軍報』2013年11月6日。「当防空警報驟然響起之時」『解放軍報』2013年11月6日。

42. 「鑄盾空天，美俄競相發力」『解放軍報』2013年11月8日。「透視日本『防空識別圈』」『解放軍報』2013年11月8日。

b. 設定・公表目的

12月2日および3日、中国外交部スポークスマンである洪磊^{こうらい}は定例記者会見において、以下のフレーズを繰り返した。

日本側はしきりに終始対話の門は開け放っていると言うが、しかし実際に対話をしようとする、それ（日本側）はドアを閉めてしまい、今回も日本側の口先だけの対話のスローガンという虚偽が暴露された。⁴³

洪磊の上記発言は、正に安倍首相がしばしば発する「対話のドアは常にオープンだ」というフレーズに期待しながらも、「門前払い」を食わされ続けてきた中国政府の怒りにも近い焦燥感が表出していると解釈することができる。

中国側の上記発言と心理が妥当性、実効性、実現性の観点から、客観的に正鵠を得られるものであるか否かをここでは論じない。また、日本側が「対話のドアを閉めてしまう」原因が、主として数年来の中国の海洋にまつわる幾多の挑発的言動の結果であることも、改めて論ずる必要はあるまい。

ただし、国防部スポークスマン楊宇軍による類似の発言には注目する必要がある。

楊宇軍は、11月23日の記者会見において、「関係各方面は積極的に協力して、飛行の安全を共同して維持保護することを希望する」⁴⁴と発言した。更に彼は、11月28日の記者会見でも、「日中両国は海を隔てており、東シナ海独特の地理的環境が両国防空識別圏の重複を不可避としている。我々は、防空識別圏重複空域内において、双方が意思疎通を強化し、共同して飛行の安全を維持保護すべきと考えている」⁴⁵とまで踏み込んだ発言をしている。

他方、日本の毎日新聞が、2014年1月1日付記事として、2010年5月に北京で開かれた日本政府関係者が出席した非公式会合で、中国側がすでに設定していた当時非公表だった防空識別圏の存在を説明していたと報じた。同記事によれば、中国側は、「日本の防空識別区（圏）の境界線は中国側に非常に近い。日中の防空識別区（圏）が重なり合うのは約100カイリ（約185キロ）くらいあるだろうか」と述べ、航空自衛隊と中国空軍機による不測の事態に備えたルール作りを提案⁴⁶していた。

畢竟、中国のADIZ設定とその公表は、中国側が、尖閣諸島という「点」にとどまらない、東シナ海という「面」を日中両国でいかにして扱うかに関する対話の契機としたいとの思惑が包摂されていたと推察できる。そのために、ADIZ重複に伴って懸念される「不測の事態」回避意志を日本側に共有させることを企図し期待した結果が、今回のADIZ公表という行為の目的であったとも推察できるのである。

(2) 形状的特徴

中国国防部が公告した緯度・経度に従って作図すると、次図のようになる。

中国ADIZの形状的な第1の特徴は、東側外縁部は大陸海岸から350から550km、平均約400km離隔していることである。

43. 「2012年12月2日 外交部發言人洪磊主持例行記者會」

http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/fyrbt_602243/jzhsl_602247/t1104627.shtml

「2012年12月3日 外交部發言人洪磊主持例行記者會」

http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/fyrbt_602243/jzhsl_602247/t1105189.shtml

44. 「国防部新聞發言人楊宇軍就劃設東海防空識別區答記者問」『解放軍報』2013年11月24日。

45. 「在防空識別區疊空域內中日雙方應加強溝通」『国防部網』2013年11月28日。

http://www.mod.gov.cn/video/2013-11/28/content_4476936.htm

46. 「中国：防空圏を3年前提示 非公式会合で、日本コメント拒否」『毎日新聞』2014年1月1日。

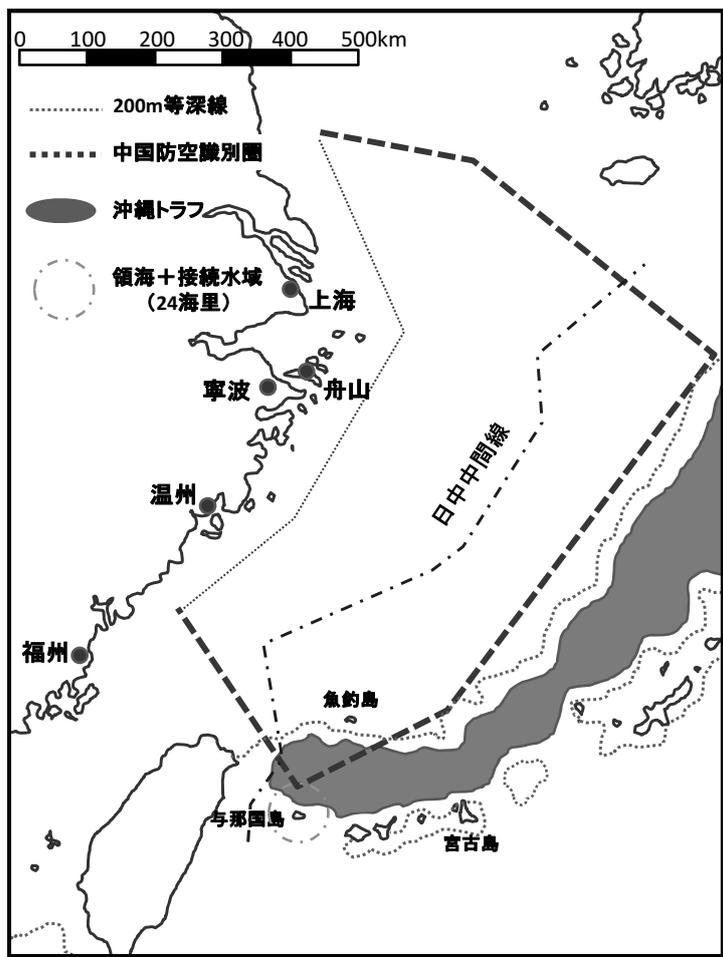
第2の特徴は、その東側外縁が概ね東シナ海の200m等深線に沿っていることである。
この2つの形状の特徴は、中国ADIZが以下2点の意義を包摂していることを示唆している。

a. 領土・領海・領空防衛の強化

中国ADIZの最も張り出した空域は、自衛隊およびアメリカ空軍のF-15戦闘機の巡航速度（約1,080km/h）で20分前後の飛行時間に相当する距離と一致する。

中国の地上防空レーダーないし早期警戒機が550km遠方で目標を探知し、これに対処するために5分待機体制をとっていると仮定する。その場合、中国側迎撃機が発進完了するまでに、彼我の距離は460kmとなる。中国側もF-15の巡航速度と同じ時速1,080km/hで進出できたとしても、会合点に到達したときは、すでに大陸から230km（約124海里）となっている。万が一にも進入機が継続して大陸を目指せば、彼我会合直後には、中国の地对空ミサイルS-300（9M83）の最大射程内となる。ADIZ外縁の大陸沿岸からの平均離隔距離400kmでは時間的余裕は更に縮小し、会合点は大陸から約155km（約84海里）となる。これは、完全に地对空ミサイルの射程圏内となる。

中国の防空識別圏⁴⁷



47. 中国側発表資料から、筆者作図。

つまり、外国航空器が一国の領空に到達してから航空管制を始めるならば、適時に突発的情況を判断し、有効な対応措置を採ることが難しくなってしまう⁴⁸という現実が、中国 ADIZ 設定の前提となっている。そのうえで、東シナ海 ADIZ 内の意図不明、国籍不明の航空器をできるだけ早く識別、判断して、特に外国軍用器には、適時に措置して脅威を消し去ることができれば、危害損失は最低限に抑えられる⁴⁹ことを中国は期待しているのである。

こうした諸条件を勘案すると、今回公表された ADIZ の形状は、中国の防空上の観点から、有効な防空活動実施のために、警戒、探知、識別、対処に要する時間的余裕を最低限確保することを意図して描かれたと推察されるのである。

b. 排他的経済水域における権益維持保護の補完

中国の ADIZ 外縁と東シナ海 200m 等深線とは概ね一致している。

中国の 1998 年公布『排他的経済水域と大陸棚法』は 200 海里の排他的経済水域を宣言し、大陸棚自然延長の原則を確認して、『条約』が沿岸国に付与する排他的経済水域と大陸棚における権利、管轄権および授権そして全ての目的のために大陸棚上で行われる探査を管理する排他的権利を重ねて宣告し、中国が享有する歴史的権利が影響を受けないことを強調した。⁵⁰

また、中国の大陸棚は中国領海以外の本国陸地領土の全てから自然に延長し、大陸棚外縁の海底区域の海床と海底に拡大している⁵¹との立場を中国は主張している。この主張に基づき、日中両国には東シナ海において大陸棚と排他的経済水域の境界問題が存在している⁵²と中国は認識している。

畢竟、東シナ海における日中間海域の 200m 以浅の海域は中国の排他的経済水域であると中国は見なしているものと推察されるのである。

そうした東シナ海における排他的経済水域範囲観は、中国の防空識別圏の「範囲は我が国領空以外に接続する我が国の排他的経済水域上空域一帯」⁵³としていると中国海軍軍事法院院長の傅曉東が明言していることから裏付けられよう。

なお、中国が考える海洋権益とは、国家の『条約』と関連国際法および国内法に依拠する、異なる法律的地位の海域において享有する権利と利益の総称⁵⁴とされている。また、海洋権益における権利とは、沿岸国の管轄海域範囲内の主権、管制権、主権権利そして管轄権等のことである。そして、利益とはこれら権利によって派生する各種益するものと恩恵である。⁵⁵具体的には、内水および領海主権と接続水域管制権、排他的経済水域と大陸棚の主権的権利および管轄権、歴史的権利、公海の自由、国際海底区域制度、極地科学調査、その他を指す。⁵⁶上記利益には、海洋経済利益、海洋交通利益、海上安全利益および海洋科学利益が主要利益であり、その他に生態環境利益、海洋文化利益等が包摂されている。⁵⁷

こうした中国の考える海洋権益と、そこから得られる利益を空中からも最大化して再確認することが東シナ海 ADIZ 設定と公表の目的であったことを、その形状は示していると言える。したがって、

48. 「維護国家主權與安全的正當合法之舉一 我國劃設東海防空識別区的法律解讀」『解放軍報』2013 年 11 月 24 日。

49. 「中国劃設東海防空識別区合理合法一 專訪海軍軍事法院院長傅曉東」『解放軍報』2013 年 11 月 25 日。

50. 『中国海洋發展報告(2013)』(海洋出版社、2013 年) 48 頁。

51. 『中国海洋發展報告(2010)』(海洋出版社、2010 年) 155 頁。

52. 『中国海洋發展報告(2012)』(海洋出版社、2012 年) 52 頁。

53. 「中国劃設東海防空識別区合理合法一 專訪海軍軍事法院院長傅曉東」『解放軍報』2013 年 11 月 25 日。

54. 国家海洋局海洋發展戰略研究所課題組『中国海洋發展報告(2013)』(海洋出版社、2013 年) 46 頁。

55. 国家海洋局海洋發展戰略研究所課題組『中国海洋發展報告(2012)』(海洋出版社、2012 年) 44 頁。

56. 国家海洋局海洋發展戰略研究所課題組『中国海洋發展報告(2012)』(海洋出版社、2012 年) 44~49 頁。

57. 国家海洋局海洋發展戰略研究所課題組『中国海洋發展報告(2010)』(海洋出版社、2010 年) 150~151 頁。

中国の観点に立脚するならば、中国 ADIZ が尖閣諸島を包含し、中国が主張する排他的経済水域、換言するならば、200m 等深線を結ぶような形状を示すことは必然なのである。

3 中国による ADIZ 設定・公表の契機

なぜ、中国が、この時機に ADIZ 設定を公表したのか、という問題に対する外部世界による関心は高いと言えよう。

(1) 短期的契機

中国が尖閣諸島に対する領有権を主張してからすでに 40 余年、日本近海における軍事的活動を活発化させてからすでに 10 年以上の時間が経過している。とりわけ、ここ数年は日本列島周辺海域における中国の軍事的活動が常態化している。

こうした中国側の活動に伴い、当然のことながら日本側も中国の艦艇および航空機に対する監視活動を強化することになった。

特に、2013 年 9 月 9 日、中国無人機の東シナ海南下に関して、日本の一部メディアは、日本政府が「国籍不明の無人機に関し、領空に侵入し国民の生命・財産に危害を及ぼしかねない事態での対処方針の策定に着手」し、「対処方針に撃墜任務を盛り込むことも検討」するという報道を行った。⁵⁸

同報道は、正確ではないようであるが、中国側は当然のごとく敏感に過剰ともいえる反応を示した。

9 月 26 日、中国国防部広報事務局長である耿雁生は、「日本側の関連する好戦的言論はまったく下心のある挑発である。中国の軍隊の無人機を含む飛行機の東シナ海関連海域における正常な訓練と飛行活動は、国際法と国際的实践に符合している。指摘しなければならないことは、中国の飛行機は未だに他国領空を侵犯しておらず、他国飛行機が中国領空を侵犯することも決して許さないということである。我々は関係各方面に、中国軍隊の国家領土主権を維持保護するという断固たる意志と決心を見くびるべきではないと忠告する。もしも日本側が言う撃墜等の強制的措置を採るならば、我々に対する深刻な挑発であり、一種の戦争行為であり、我々は必ずや果断な措置をもって反撃することになり、すべての結果は事件を引き起こした側が引き受けることになる。」⁵⁹との強烈な口調で中国側の意思を明らかにした。

中国国防部スポークスマンによる発言から、今回の ADIZ 設定と公表は、9 月の日本メディアによる中国無人機撃墜構想報道が直接的契機となっていた可能性を看取することができるのである。

(2) 長期的契機

中国は、建国当初においては、台湾の国府軍の経空脅威に悩まされてきた。また、アメリカ軍機による中国沿岸空域における行動には強い脅威感を中国は覚えてきた。

20 世紀の 50 年代中期から 60 年代にかけて、台湾当局はアメリカの支持の下で、大陸に対して不断に航空機を派遣して襲撃攪乱、スパイ偵察等の活動を行い、また襲撃攪乱の範囲を南東沿岸から縦深地域へと拡大して、中国の領空安全に深刻な脅威を与え、中国の社会主義建設の順調な進行を攪乱していた⁶⁰。

上記情勢に対処するために、中国では 1957 年 5 月、航空兵を主体として、地対空ミサイル兵、高

58. 「領空侵入の無人機撃墜、政府が検討 対処方針策定に着手」『産経新聞』2013 年 9 月 18 日。

59. 「国防部批駁日挑畔言論 中方為日遇難漁船救援提供便利」『国防部網』2013 年 10 月 26 日。

http://www.81.cn/xwfy/2013-10/content_5620047.htm

60. 「国土防空作戦中屢建奇功」『空軍読本』2012 年 12 月 21 日。

http://kj.81.cn/content/2012-12/21/content_5152100.htm

射砲兵、レーダー兵、空挺兵等の兵種を含む合成軍種を発展させた。⁶¹

1965年からのアメリカによるベトナム戦争への本格的介入の一環としての北ベトナム爆撃に従事するアメリカ軍機が、しばしば海南島の中国領空を侵犯した。これに対して中国は、地上レーダーサイトによりアメリカ軍機を追跡し、領空侵犯をするアメリカ軍機を複数回にわたって攻撃、撃墜した。この時期、南西地区において、航空兵部隊は侵入、潜入した航空機16機を撃墜し、4機に損害を与えた。⁶²

上述した建国以来の防空に関わる歴史から、中国では、早くから海洋方向からの経空脅威対処に関心と努力を傾注していた。この歴史的経緯は、2001年4月には、アメリカの電子偵察機EP-3に対する海南島沖の排他的経済水域上空における中国海軍のJ-8IIによる異常接近行動の動機の一つを構成していたといえる。そして、今回の東シナ海ADIZ設定以前から、中国は、概ね排他的経済水域上空をレーダー監視空域として、所在航空機に対する警戒を続けていたのである。

こうした背景に加え、昨今の日本政府の対中硬直化、日本の航空自衛隊およびアメリカ航空戦力の脅威、更には、中国軍用機の性能面における一定の向上と“機動-5号”演習等によって得られた洋上航空活動運用への自信とが相乗した結果、今回の東シナ海ADIZ設定と公表が実行に移された可能性を指摘することができるのである。

III “機動-5号”演習とADIZ設定・公表の深層

1 国際的規範に対する挑戦

1988年後半に鄧小平が提唱し、1990年代に江沢民が理論化した「世界政治経済新秩序」という概念がある。同概念の要旨は以下の内容である。

第1は、現在の世界秩序に対する認識である。

古い国際政治の秩序の下では、覇権主義、強権政治によって有効に制約が加えられ、いくつかの大国が自己の政治、経済、軍事等の分野の優勢に恃んで、他国の内政に随意に干渉し、他国の主権独立と領土保全を破壊して、国際情勢を緊張と動揺に至らしめ、各種地域的衝突と局部戦争を途切れなく続けている。古い経済秩序の下では、国際的経済関係には多くの不合理さ、不公平さの部分が存在し、発展途上国は経済において先進国による制約を受けることになり、多くの深刻な経済的困難に直面している。事実が証明しているのは、古い国際政治経済秩序はすべての世界の平和と安定にとって不利であり、世界経済の繁栄と発展にとって不利である⁶³、というものである。

第2は、世界政治経済新秩序を建立する前提と重点である。

中国が建立を主張する国際政治新秩序は、覇権主義と強権政治への反対を前提としている。また、国際経済新秩序の重点は、不公正で、不合理な国際経済関係を改革することである。⁶⁴

第3は、いかなる国際的秩序の建立を目指すのかという問題である。

端的に表現するならば、中国の特色を有する社会主義の建設を創始して、民族の振興、国家の富強

61. 同上「国土防空作戦中屢建奇功」。

62. 「人民空軍60年歷程中的5個時期」『新華網』2009年11月4日。

http://www.81.cn/jsdj/2009-11/04/content_5472516.htm

63. 宮力「為我国現代化建設創造良好的國際環境問題」鄭必堅・楊春貴主編『中国向21世紀的若干戰略問題』（中共中央党校出版社、2000年）282頁。

64. 同上「為我国現代化建設創造良好的國際環境問題」『中国向21世紀的若干戰略問題』282頁。

そして人民の幸福を実現する⁶⁵ことを可能ならしめる世界的秩序を追求することである。

これこそが、いわゆる「中華民族の偉大な復興を実現する」⁶⁶ということなのである。

そして、この遠大な事業を遂行する前提には、覇権主義と強権政治を「我々の面前で震え上がらせ、彼らに我々のこれも駄目、あれも駄目と言わせることなく、中国人民の不撓不屈の努力が目的に着実に必ず到達」⁶⁷することこそが、中国共産党の究極目的であるという深層心理的背景が存在しているのである。

こうした中国共産党の建国理念と国家建設理論とに照らすならば、中国艦艇や航空機へ監視活動と称して付きまとう日本の自衛隊の行動は、不当なものとなるのである。そして、それら行為に対する射撃管制レーダー照射や、ヘリコプターによる異常接近への非難は、覇権主義と強権政治が勝手に定めたルールに基づいているのであって、中国がこれに従う必要などない、という論理的帰結となるのであろう。今回の東シナ海 ADIZ 関連規則の高圧的な規定や、背景となる一方的な大陸棚自然延長論に依拠する排他的経済水域の設定と、それを空中から補完する措置もまた、不公正で、不合理な覇権主義や強権政治の定めるルールや慣習に拘束されるものではない、という中国独特の思考から導かれたものと推察されるのである。

2 対米軍事措置としての“機動-5号”および東シナ海 ADIZ

すでに論じてきたとおり、中国の国防目的は、覇権主義と強権政治との軍事闘争に勝利することである。万が一、覇権主義、すなわち、アメリカとの武力衝突という事態に直面した場合、最も中国が危惧することは、緒戦において中国の戦争遂行システムが瞬時に壊滅させられる事態である。具体的には、北京に所在する中共中央軍事委員会のメンバーが、アメリカの巡航ミサイルないし無人攻撃機によって、開戦初期において瞬時に殺戮される事態である。こうした事態さえ回避できれば、対米戦争における中国の勝算は現実性を帯びることになる。

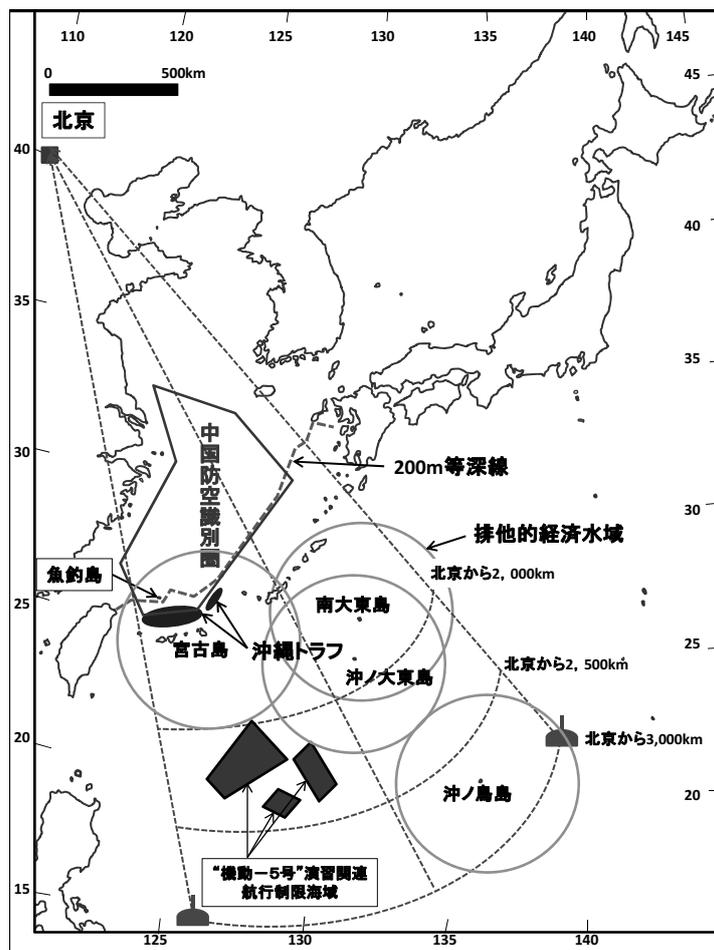
なぜならば、中国の国防戦略の究極的特徴とは、正に「ハイテク条件下の人民戦争」であるからである。たとえ、アメリカの軍事侵攻が実行されたとしても、巡航ミサイルや無人攻撃機による攻撃効果が低減する中国奥地へ戦争遂行システムが移動し残存できれば、膨大な軍事力量を動員して、時間をかけながらアメリカ軍の侵攻を遅滞させることによってアメリカを消耗させ、時機を捉えて交渉に移行可能となるのである。

そうであれば、中国の国防においては、アメリカの巡航ミサイルや無人攻撃機を撃墜することは必須の前提条件となる。

65. 江沢民「高举鄧小平理論偉大旗幟，把建設有中国特色社会主义事業全面推向二十一世紀(一九九七年九月一二日)」中共中央文献編纂委員会『江沢明文選 第二巻』(人民出版社、2006年)3頁。

66. 康紹邦・宮力『国際戦略新論 第二版』(解放軍出版社、2010年)366頁。

67. 毛沢東「中国人民從此站起来了」中共中央文献室『毛沢東文集 第五巻』(人民出版社、1996年)345頁。

アメリカの巡航ミサイルの射程と“機動-5号”演習実施海域⁶⁸

巡航ミサイルの攻撃を阻止するためには、その発射母体を撃破ないし脅威下に置くことが求められる。アメリカの巡航ミサイル発射母体の主体は攻撃型原子力潜水艦（SSGN）、水上艦艇および戦略爆撃機である。現在のアメリカの巡航ミサイルは、最大射程が約 3,000km であることを勘案すると、その発射地点は、上図の破線で囲まれた海域に限定されてくる。したがって、中国としては、その海域における海軍力の戦力発揮が不可欠となることは必然である。その海域の一部が今回の“機動-5号”演習実施海域と合致するのである。

更には、アメリカの巡航ミサイル発射を許してしまった場合においては、自己の防空戦力によって東シナ海でこれらを撃破することが求められることになる。そのためにも、東シナ海に ADIZ を設定し、常続的な警戒監視を継続する必要がある。また、沖縄等日本領土、或いは、グアムから飛来する無人攻撃機を撃破するためにも、上記 ADIZ 内における常続的警戒監視は必須となる。

今回の ADIZ 公表は、上述したアメリカの対中国攻撃への現実的対処手段を中国が保有していることをアメリカに周知させることにも、目的の一つが設定された可能性を指摘することができる。同時に、アメリカの軍事力への依存に立脚した昨今の日本の対中強硬姿勢を再考させるためにも、アメリカの軍事力を相殺する措置を中国は採用し得る事実を知悉させることも考慮された可能性がある。

68. 筆者作成。

いずれにせよ、中国がアメリカとの戦争を望んでいるとは考えにくい。ただし、アメリカの軍事的威嚇効果を減殺させ得る実効的な戦略的手段を中国も保持していることを示さなければ、中国はアメリカの各分野における要求に屈しなければならなくなる。それは、「中華民族の偉大な復興」を理念とする中国にとっては受忍できない事態であるのである。

そうした事態を回避することもまた、今回の“機動-5号”演習実施やADIZ設定・公表の大きな動機を構成したと強く思推される場所である。

おわりに

以上、“機動-5号”演習の実施とADIZ設定・公表に関して、中国側報道を通じて、中国政府の目的と動機について考察してきた。そこから看取されるものは、中国政府の多角的、或いは、多面的な観察と考察を経た論理性と合理性である。そして、そうした論理性と合理性は、実利的な可変部分と非実利的な不動部分を兼備しており、歴史的経験から導かれた堅固な不動部分から、多くの事象が派生している事実注目せざるを得ない。

その不動部分こそが、毛沢東が示した建国理念と「世界政治経済新秩序」に代表される国家建設理念なのである。その理念を成就するために、獲得すべき利益と回避すべき危険を分別し、それらを実現するために各種戦略が立案されているのである。その際に、彼らの観察眼は、「点」よりも「面」を、「面」よりも「立体像」を重視していることは特徴的であろう。

畢竟、“機動-5号”演習にせよADIZ設定・公表にせよ、上記思考的構造に従っていたのである。そして、両者とも、長期的時間軸と瞬間的柔軟性を織り交ぜて構想され、実行に移されている点には留意する必要があるであろう。

ただし、理念成就のためには現行の世界秩序や規範に公然と挑戦することを前提としていることが、上記不動部分の本質であることは忘れてはならない。

なお、中国の場合、理念達成過程における軍事の果たす機能に対する忌避は存在せず、むしろ、重要な要素として積極的に捉えられている。ここに、日本人が中国の言動に接する際の思考的ないし感覚的齟齬が生じやすい最大の原因があるのかもしれない。

同時に、中国の国防観は、徹頭徹尾「積極防衛」であることも重要である。しかしながら、上述した思考構造に従う以上、防御の範囲は、覇権主義の動向によって、いかようにも伸縮することもまた留意されるべきなのである。

他方、中国の政府機関スポークスマンや党・軍機関紙の言句に籠められた中国語特有の言い回しによる重要なシグナルが籠められていることもまた我々に教訓を与えている。

以上の観点に立脚するならば、今回の2つの事件に関しては、対話の運び方によっては、いかようにも柔軟な変更、ないしは、妥協の余地が潜在しているといえる。したがって、いたずらに「中国脅威論」に翻弄されることなく、日本自身の利害を自立的かつ具体的に明確化したうえで中国側の発するシグナルを適切に受信すれば、悲観的心理に陥る必要はないと思推されるのである。

2. 2013年の海賊行為と船舶に対する武装強盗事案 ～IMB年次報告書に見る特徴～

上野英詞（海洋政策研究財団研究員）

国際海事局（IMB）は2014年1月17日、クアラルンプールにある海賊通報センター（Piracy Reporting Centre: PRC）を通じて、2013年に世界で起きた海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する年次報告書を公表した。以下は、IMB年次報告書から見た、2013年における海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の特徴を取り纏めたものである。

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

なお、記述の都合上、関係諸表は末尾に掲載した。

1. 発生（未遂を含む）件数と発生海域から見た特徴

通報された2013年の発生件数は264件（2012年297件）であった。その内、既遂が214件（同202件）で、その内訳はハイジャック事案が12件（同28件）、乗り込み事案が202（同174件）であった。未遂事案は50件（同95件）で、その内訳は発砲事案が22件（同28件）、乗り込み未遂事案が28件（同67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年の発生件数は、2012年比で33件少なく、表1に見るように、最近6年間では、2009年～12年の年間400件を超える発生件数から見れば、この2年間は大幅な減少となっているのが特徴である。

2013年の発生件数264件を発生海域から見れば、75%弱の190件（2012年221件）が以下の7カ所の海域で発生している。即ち、多い順から、インドネシア106件（2012年81件）、ナイジェリア31件（同27件）、インド14件（同8件）、バングラデシュ12件（同11件）、シンガポール海峡9件（同6件）、マレーシア9件（同12件）、ベトナム9件（同4件）となっている。海賊襲撃事案の多発海域という面で見れば、ソマリアの海賊による襲撃事案の激減によって、2013年の多発海域からソマリア沖周辺海域が姿を消していることである。因みに、2013年の襲撃件数は、ソマリア沖7件（2012年49件）、紅海2件（同13件）、アデン湾6件（同13件）となっている。もう1つの特徴は、東南アジア海域での襲撃事案が増えていることである。

表2に示すように、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が、報告書によれば、2013年の15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、ソマリア沖1件）で、34人の乗組員が人質となった。アデン湾では漁船が、ソマリア沖ではダウ船がハイジャックされたが、いずれの事案も、付近にいた海軍戦闘艦の対応で船舶、乗組員とも即日解放された。未遂事案の内、発砲事案がソマリア沖で6件、アデン湾で2件、乗り込み未遂事案が、アデン湾で3件、紅海で2件であった。2013年12月末現在、ソマリアの海賊は、2010年4月から2012年3月までにハイジャックした船舶の乗組員64人が人質になっている（2013年第3四半期報告書の

記述では、2隻の船舶を拘留し、15人の乗組員が人質になっており、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激減は、各国海軍部隊による活動の強化、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) の雇用などによる成果である。また、報告書は、ソマリアにおける中央政府の安定化も、2007年(44件)以来、増えてきた海賊襲撃事案が最も少なくなった要因の1つ、と指摘している。一方で、報告書は、2013年の発砲事案が8件あったことから見ても、依然としてソマリアの海賊が襲撃を実行する能力を持っていると見られることから、海賊多発海域を航行する船舶に対しては、引き続き警戒を怠らないよう注意している。IMB PRCは、1回でも商船のハイジャックが成功すれば、海賊稼業再開に向けてソマリアの海賊の熱意に火を付けかねない、と懸念している。

他方、西アフリカのギニア湾の状況は依然、深刻である。表1、表2に示すように、この海域での発生件数は48件(2012年43件)で、その内、ナイジェリアの海賊による襲撃事案が31件で2012年27件から4件に増えている。ハイジャック事案が2件(2012年2件)、乗り込み事案が13件(同11件)で、他に未遂事案が発砲事案13件(同13件)、乗り込み未遂3件(同2件)であった。乗組員1人が殺され、36人(同32人)が拉致され、2008年の40人以来、最も多い人数になった。報告書は、ナイジェリアの海賊が重武装し、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106件(2012年81件)で、ここ2年間の大幅増が注目される。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)、タポネオ錨泊地(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)、シンガポール沖のニパ錨泊地が多発海域となっている。報告書は、他にも未通報事案があると見ている。インドネシアの場合、通常、夜間に船舶を襲う船舶強盗で、発見され、警報が鳴らされると、乗組員を襲うことなく逃亡することが多い。表2に示すように、ハイジャック事案はなかった。

表2に示すように、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、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9件あったが、内、7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、スピ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年の発生件数は乗りこみ事案が4件で、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。

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、襲撃件数が激減したとはいえ、ソマリアの海賊による襲撃事案の特徴が良く分かる。ソマリアの海賊による事案は、未遂を含めて全て航行中(steaming)の事案であり、ハイジャックしたダウ船や外洋漁船を「母船」として利用し、そこから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り、沿

岸から約 170 カイリの海域でも襲撃事案が発生している。

一方、東南アジア海域の場合は、襲撃の態様としては乗り込み事案がほとんどで、襲撃された時の船舶の状況については錨泊中が大部分を占めている。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、発見されれば何も盗らずに逃亡することが多い。バングラデシュやインドの襲撃事案も、同じである。この海域では、3 件のハイジャック事案があったが、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。マレーシアの 2 件の内、1 件は、東岸沖を航行中のタイ籍船精製タンカーが銃で武装した 9 人の武装強盗にハイジャックされたが、3 日後に乗組員の持ち物や船舶備品を盗んで逃亡した。もう 1 件は、東岸沖を航行中のパナマ籍船のケミカル・タンカーが銃とナイフで武装した 10 人の武装強盗にハイジャックされた。この事案では、武装強盗は該船を指示した海域まで移動させ、別のタンカーを横付けさせて、積荷の石油を抜き取り、乗組員の持ち物も盗んで逃亡した。

他方、2013 年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 22 カ所（2012 年 18 カ所）であった。最も多かったのが、インドネシアのベラワン 18 件、同ニパ 14 件、同ドゥマイ 12 件、バングラデシュのチッタゴン 12 件、シンガポール海峡 9 件、インドネシアのタボネオ 8 件、インドのカンドラ 6 件、インドネシアのジャカルタ・タンジュンプリオク 6 件、トーゴのロメ 6 件、インドネシアのバリッパパンとサマリダ各 5 件、ナイジェリアのラゴス 5 件などとなっている。インドネシアでは、他にアダン湾（カリマンタン）、グレシ（スラバヤ南西）、ムアラ・ベラウ（カリマンタン）及びムアラジャワ各 4 件となっている。停泊中や錨泊中の船舶に夜間に乗り込む武装強盗が多い、インドネシアの襲撃事案の特徴を示している。

3. 目標船舶の特徴

では、目標となった船舶のタイプではどうか。2013 年に襲撃された（未遂事案を含む）船舶のタイプは 15（2012 年 23）で、表 4 に示したように、最も多かったのが Chemical Tanker で 56 隻（2012 年 54 隻）、次いで Bulk Carrier が 53 隻（2012 年 66 隻）、以下、Tanker Crude Oil が 39 隻（同 32 隻）、Container が 30 隻（同 39 隻）、Product Tanker が 26 隻（同 22 隻）、General Cargo が 17 隻（同 15 隻）、Tug が 17 隻（同 17 隻）、LPG Tanker が 9 隻（同 10 隻）、Offshore Supply Ship（油井プラットフォーム補給船）が 5 隻（同 7 隻）、Asphalt Tanker が 3 隻（同 0）などとなっている。油井プラットフォーム補給船に対する襲撃は、いずれもギニア湾での事案である。

一方、襲撃された船舶の船籍を見れば、2013 年の 264 隻中、最も多かったのはリベリア籍船 43 隻（2012 年 45 隻）、次いでシンガポール籍船 39 隻（同 43 隻）、パナマ籍船 32 隻（同 49 隻）、マーシャル諸島籍船 31 隻（同 21 隻）、香港籍船 20 隻（同 17 隻）、以下、マレーシア籍船 10 隻（同 12 隻）、マルタ籍船 8 隻（同 8 隻）、バハマ籍船 7 隻（同 16 隻）、アンチグア・バーブーダ籍船 7 隻（同 5 隻）、デンマーク籍船 6 隻（同 7 隻）、タイ籍船 5 隻（同 1 隻）などとなっている。なお、日本籍船はこの 6 年間では、2008 年 2 隻、2011 年 1 隻のみである。

他方、襲撃された船舶の運用状況を国別に見れば（Countries where victim ships controlled / managed）、最も多かったのはシンガポールで 79 隻（2012 年 71 隻）、次いでドイツ 34 隻（同 40 隻）、以下、ギリシャ 20 隻（同 31 隻）、香港 16 隻（同 13 隻）、英国 13 隻（同 11 隻）、インド 11 隻（同 13 隻）、マレーシア 11 隻（同 12 隻）、日本 7 隻（同 15 隻）、デンマーク 7 隻（同 11 隻）、アラブ首長国連邦 7 隻（同 5 隻）などとなっている。

4. 人的被害の状況と使用武器の特徴

人的被害の状況について見れば、表5に示したように、過去5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。2013年の人質事案は304人で、2012年の585人より激減しているが、拉致事案は26人から36人に増えている。一方、表6に見るように、人的被害の発生場所から見れば、人質事案304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7は、最近5年間の全発生事案で、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5年間ほとんど変化がない。他方、表8に見るように、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71件中、ギニア湾のナイジェリア26件、トーゴ4件、コートジボアール2件で、全体の半分近くを占めているのが2013年の特徴で、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6件、ソマリア7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81件中、インドネシアが49件で半分強を占めている。一方情報なしも全264件中、109件で、依然多い。

表1：最近6年間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	106	81	46	40	15	28
マラッカ海峡	1	2	1	2	2	2
マレーシア	9	12	16	18	16	10
フィリピン	3	3	5	5	1	7
シンガポール海峡	9	6	11	3	9	6
南シナ海	4	2	13	31	13	
ベトナム	9	4	8	12	9	11
バングラデシュ	12	11	10	23	18	12
インド	14	8	6	5	12	10
アデン湾*	6	13	37	53	117	92
紅海**	2	13	39	25	15	
ソマリア***	7	49	160	139	80	19
エジプト	7	7	3	2		
タンザニア	1	2		1	5	14
ナイジェリア	31	27	10	19	29	40
コートジボアール	4	5	1	4	2	3
トーゴ	7	15	6		2	1
合計	264	297	439	445	410	293

出典：2013年年度報告書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年の襲撃の態様

海域	Actual Attacks		Attempted Attacks	
	Boarded	Hijacked	Fired Upon	Attempted Boarding
インドネシア	97			9
マラッカ海峡		1		
マレーシア	5	2		2
フィリピン	3			
シンガポール海峡	9			
南シナ海	4			
ベトナム	9			
バングラデシュ	12			
インド	13			1
アデン湾*		1	2	3
紅海**				2
ソマリア***		1	6	
エジプト	7			
タンザニア	1			
コートジボアール	2	2		
ナイジェリア	13	2	13	3
トーゴ	1	2	1	3
合計	202	12	22	28
総計	264			

出典：2013年年度報告書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	8	82	7		9	
マラッカ海峡			1			
マレーシア			7	1	1	
フィリピン		3				
シンガポール海峡		1	8			
南シナ海			4			
ベトナム	4	4	1			
バングラデシュ	1	10	1			
インド		13			1	
アデン湾*			1			5
紅海**						2
ソマリア***			1			6
エジプト	2	5				
タンザニア	1					
コートジボアール+	1	1	1			
ナイジェリア	1	2	12		3	13
トーゴ		1	2		3	1
合計	24	139	50	1	20	29
総計	214+			50		

出典：2013年年度報告書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。+；他に情報なし1。

表4：2013年の襲撃船舶のタイプ（5隻以上）とそれらの過去5年間の傾向

Type	2013	2012	2011	2010	2009
Tanker Chemical / Product	82	76	100	96	69
Bulk Carrier	53	66	100	80	109
Tanker Crude Oil	39	32	61	43	41
Container	30	39	62	74	64
Tug	18	23	32	20	17
General Cargo	17	15	35	63	54
Tanker LPG	9	10	6	7	5
Supply Ship	5	8	1		1

出典：2013年年度報告書13頁の表11、14頁のチャートDから作成。

表5：最近6年間の乗組員の人的被害状況

状況	2013	2012	2011	2010	2009
襲撃		4	6	6	4
人質	304	585	802	1,174	1,050
負傷	21	28	42	37	69
拉致	36	26	10	27	12
死亡	1	6	8	8	10
行方不明	1				8
脅迫	10	13	27	18	14
各通年合計	373	662	895	1,270	1,167

出典：2013年年度報告書11頁の表8から作成。

表6：2013年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	行方不明
インドネシア	34	6		3			
マレーシア	59			3			
シンガポール海峡	5						
南シナ海	35			2			1
バングラデシュ		1					
アデン湾*	14						
ソマリア**	20						
コートジボアール	31			2			
ナイジェリア	43			4	1	34	
トーゴ	33			5		2	
合計	304	10		21	1	36	1
総計	373						

出典：2013 年年次報告書 11 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7：最近5年間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
銃器	71	113	245	243	243
ナイフ	81	73	69	88	71
その他の武器	3	7	8	6	6
情報なし	109	104	117	108	90
合計	264	297	439	445	410

出典：2013 年年次報告書 10 頁の表 6 から作成。

表8：2013年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	49	2	50
マラッカ海峡	1			
マレーシア	5	1		3
フィリピン				3
シンガポール海峡	1	3		5
南シナ海	3			1
ベトナム	1	2		6
バングラデシュ		10		2
インド	1	4	1	8
アデン湾*	6			
紅海**	1			1
ソマリア***	7			
エジプト	1	1		5
コートジボアール	2	1		1
ナイジェリア	26			5
トーゴ	4			3
合計	71	81	3	109
総計	264			

出典：2013 年年次報告書 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。

3. 2013年のアジアにおける海賊行為と武装強盗事案 (ReCAAP2013年年度報告書から)

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 Information Sharing Centre (ISC) は2014年2月初め、2013年にアジアで発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する年度報告書を公表した。(ReCAAPとはRegional Cooperation Agreement Against Piracyの頭字語である。)

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

報告書によれば、2013年の発生件数は150件 (2012年132件) で、その内、既遂が141件 (同123件)、未遂が9件 (同9件) であった。ReCAAPの定義に従えば、141件の内、11件が海賊襲撃事案で、139件は船舶に対する武装強盗事案であった。表1に見るように、2013年の発生件数は、前年比13%増加しているが、2011年に比して4%、2010年に比して10%、それぞれ減少している。

表1：過去5年間の地域別発生件数

	2013		2012		2011		2010		2009	
	既遂	未遂								
東アジア										
中国			1		1		1		1	
小計			1		1		1		1	
南アジア										
アラビア海						4	5	7		
バングラデシュ	6		11		14		21	3	15	4
ベンガル湾						1	3			
インド	11		8	1	7	2	5	2	8	2
小計	17		19	1	21	7	34	12	23	6
東南アジア										
タイ湾							1			
インドネシア	83	7	66	6	47	2	37	10	14	6
マレーシア	6		11		14	3	18		12	3
ミャンマー					1				1	
フィリピン	5		3		4	2	5		4	1
シンガポール			2		3		2			
南シナ海	10	1	7		12	6	17	8	11	2
マ・シ海峡	12		12	1	24	2	5	3	6	2
タイ							1		2	
ベトナム	8	1	3	1	8		13		8	
小計	124	9	104	8	113	15	99	21	58	14
計	141	9	124	9	135	22	134	33	82	20
総計	150		132		157		167		102	

出典：ReCAAP Annual Report (January 1, 2013 – December 31, 2013) , p.12, Table 1 より作成

表1によれば、17件の既遂事案が発生している。報告書によれば、南アジアの状況は全体として改善されているが、インドでは、港と錨泊地における武装強盗事案が過去4年間に比して増えている。

東南アジアでは、124件の既遂事案があったが、これは前年比ほぼ20%増となっている。この増加は、インドネシア、ベトナム及び南シナ海での事案の増加によるものである。インドネシアでは、83件の既遂事案中、78件が停泊/錨泊中の事案である。その内28件がカリマンタンのマカッサル海峡に面した港と錨泊地での事案で、その他の港と錨泊地では、スマトラのベラワン沖16件、ドゥマイ9件、シンガポール沖のプラウニパ錨泊地12件、ジャカルタのタンジュンプリオク5件、スラバヤのグレシ5件となっている。ReCAAP ISCは、インドネシアの港湾当局と海洋法令執行機関に対して、武装強盗に対する抑止力を強化するため、港と錨泊地における存在感を高めるよう要請している。他

に、インドネシアでは、航行中の事案が5件発生している。

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年間のカテゴリー別既遂事案件数

	2013	2012	2011	2010	2009
CAT-1	2	4	8	4	4
CAT-2	30	40	40	59	31
CAT-3	36	29	27	31	15
Petty Theft	73	50	60	40	32

出典：ReCAAP Quarterly Report (January 1, 2013 – December 31, 2013), p.10, Chart 2 より作成。

表3：航行中、停泊/錨泊中事案のカテゴリー別内訳

	CAT-1	CAT-2	CAT-3	Petty Theft	未遂
航行中	2	12	6	11	1
停泊/錨泊中		18	30	62	8

出典：ReCAAP Quarterly Report (January 1, 2013 – December 31, 2013), pp18-27, pp.51-86 の記述より作成。

表2、表3に見るように、2013年の既遂事案141件の内、CAT-1事案は2件で、いずれも航行中の事案である。航行中の事案の内、CAT-1、CAT-2は14件で、44%を占めている。他方、停泊/錨泊中の場合、CAT-1はゼロで、CAT-2は18件で、15%を占めている。報告書は、航行中の事案の方が停泊/錨泊中の場合よりも重大度が高くなる、と指摘している。航行中の事案を発生場所毎に見れば、マ・シ海峡での発生件数が12件で、その内、CAT-1が1件、CAT-3が2件、Petty Theftが9件であった。航行中の事案で、次に多く発生したのは南シナ海で、10件、未遂1件となっている。これは2012年の既遂7件よりも増えている。10件中、CAT-1が1件、CAT-2が5件、CAT-3が4件であった。

2013年のCAT-1事案2件はいずれも低硫黄燃料油（MGO）や原油を違法に抜き取る事案で、報告書によれば、こうした事案がReCAAP ISCに最初に報告されたのは2011年4月15日の事案で、CAT-1であった。以来、これまで7件の事案が報告されており、その内、5件がCAT-1、2件がCAT-2事案であった。2013年の2件は、10月10日の南シナ海マレーシア東岸沖でのタイ籍船精製品タンカー、MT *Danai 4*の事案、11月7日のマ・シ海峡でのパナマ籍船精製品タンカー、MT *GPT 21*の事案であった。報告書によれば、2件とも手口はほぼ同じである。5人以上のナイフで武装した強盗（マ・シ海峡の事案では1人が拳銃所持）がタンカーを制圧した後、該船のMGOや原油を抜き取るため、別の船を待機させている場所まで該船を移動させる。その際、強盗は、該船の乗組員に移動や抜き取りポンプ操作などの手助けを要求することもある。また、強盗は、逃亡する際、乗組員の持ち物や現金、船の備品などを盗んでいる。MT *Danai 4*の事案の場合、強盗は、該船の通信設備を破壊した。

目標となった船舶の内、Tug & Bargeは22件で、この5年間で初めて、CAT-1のハイジャック事案がなく、8件がCAT-2事案、4件がCAT-3、10件がPetty Theft事案であった。発生海域から見れば、11件がマ・シ海峡で、4件が南シナ海、3件がインドネシア、3件がマレーシア沖、1件がフィリピン沖であった。報告書によれば、Tug & Bargeが目標となった事案は、そのほとんどが2000～0400までの夜間に発生している。通常、5人～10人の武装強盗は、高速ボートでBargeかTugに乗り込み、乗組員の持ち物や現金を盗む。22件の内、2件は銃器とナイフで武装していた。1件は、強盗がTugの乗組員に強要して、燃料油を抜き取らせ、漁船に移した。強盗は、乗組員を縛り、持ち物と船の備品を奪って逃亡した。報告書は、Tug & Bargeは乾舷が低く、速度が遅いことから目標になりやすいとして、厳重な警戒を呼びかけている。

ReCAAP ISCは、Tug Boats and Barges (TaB) Guide against Piracy and Sea Robbery と題するガイドを発行し、各種の対策を提示している。

TaB Guide is available at following URL;

[http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Tug%20Boats%20and%20Barges%20\(TaB\) %20Guide%20 \(Final\) .pdf](http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Tug%20Boats%20and%20Barges%20(TaB)%20Guide%20(Final).pdf)



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)