

海洋情報季報

第7号 (2014年7月-9月)



目次

I. 2014年7～9月情報要約

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

II. 解説

1. 「気候変動・変化が及ぼす海洋の安全保障への影響と海軍の役割ーその1ー」
2. 「2014年第3四半期までのアジアにおける海賊行為と武装強盗事案
～ ReCAAP 報告書に見る特徴」
3. 「2014年第3四半期までの海賊行為と船舶に対する武装強盗事案～IMB 報告書に見る特徴～」

本季报は、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、倉持 一、酒井英次、黄 洗姫、山内敏秀、吉川祐子

本書の無断転載、複写、複製を禁じます。

アーカイブ版は、「海洋情報 From the Oceans」<http://oceans.oprf-info.org> で閲覧できます。

I. 2014年7~9月情報要約

1. 海洋治安

7月4日「タンカー積荷抜き取り事案—南シナ海」(ReCAAP ISC, Report for July 2014)

ReCAAP ISC, Report for July 2014によれば、ホンジュラス籍船の精製品タンカー、MT *Moresby 9*は7月4日未明、南シナ海のアナンバス諸島北東約48.6カイリの海域を航行中、長刀を持った9人と拳銃を持った3人の海賊に乗り込まれた。海賊は、乗組員を右舷ブリッジに集め、一等航海士を残して、エンジンルームに閉じ込めた。タンカーは、4日夜、アナンバス諸島北西約39.4カイリの海域で錨泊させられ、3,000GT程の別のタンカーが該船に横付けされ、積荷の燃料油、約2,118 metric tonが抜き取られた(siphoning)。乗組員に怪我はなかった。

記事参照：ReCAAP ISC, Report for July 2014

7月16日「タンカー積荷抜き取り事案—南シナ海」(VOA News, July 16, ReCAAP ISC, Report for July 2014)

マレーシア籍船の精製品タンカー、MT *Oriental Glory* (2,954DWT)は7月16日深夜、シンガポールからマレーシアのサバ州サンダカンに向けて航行中、拳銃と長刀で武装した25人の海賊に乗り込まれ、インドネシア領ビンタン島北東約44.5カイリの海域に錨泊させられ、1,600 metric tonの燃料油を抜き取られた(siphoning)、乗組員の現金や持ち物が盗まれ、該船のエンジンや航法・通信システムなどが破壊された。15人の乗組員の内、3人が負傷したと伝えられる。抜き取り事案は、7月に入って2件目である。

記事参照：Malaysian Tanker Hijacked on South China Sea

<http://www.voanews.com/content/malaysia-oil-tanker-latest-target-of-south-china-sea-pirates/1958584.html>

ReCAAP ISC, Report for July 2014

Photo：MT *Oriental Glory*

<http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1914870>

8月28日「タンカー積荷抜き取り事案—マレーシア東岸沖」(ReCAAP ISC, Incident Report, August 28, 2014)

ReCAAP ISCのIncident Reportによれば、8月28日夜、マレーシア東岸沖のティオマン島北方約30カイリの南シナ海において、タイ籍船の精製品タンカー、MT *V.L. 14* (1,074GT)が6人の銃で武装した海賊に乗り込まれた。該船は、1,296トンの潤滑油を積んで、シンガポールからバンコックに向け航行中であつた。海賊は、該船の左舷に木製の高速ボートで接近し、船尾から乗り込んだ。海賊は、ブリッジのガラスを割って船内に入り、乗組員を機関室に集めた。海賊は、該船を制圧した後、該船を乗り込んだ海域から約10カイリ移動させ、乗組員にタンクのバルブを開くよう命じ、横付けした別の2隻のタンカーに該船のポンプを使って積荷の潤滑油を抜き取った。海賊はまた、乗組員の所持品を盗み、航法・通信設備を破壊して、翌29日の午前4時頃該船を去った。該船はその後、ティオマン島に向かった。乗組員に怪我はなかった。この種の積荷油の抜き取り(siphoning)事案

は2014年になって8件目である。

記事参照：ReCAAP ISC, Incident Report, August 28, 2014

9月22日「米、ReCAAP加盟」(ReCAAP ISC, Press Release, September 22, 2014)

アメリカは9月22日、「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)」(ReCAAP)の20番目の加盟国となった。米沿岸警備隊のThe Assistant Commandant for prevention policyのRear Adm. Paul Thomasがアメリカ代表として、ReCAAP会議に参加する。アメリカのFocal Pointは沿岸警備隊のRescue Coordination Center Alameda (RCC Alameda)となる。アメリカのReCAAP加盟は、ReCAAPネットワークの拡充に繋がり、アジアの効果的な海賊対策における国際的協力の重要性を表徴するものである。ReCAAP ISCのテオ次長は、ワシントンの米沿岸警備隊のFocal Pointを訪問し、The Information Network System (IFN)の運用開始式典に臨んだ。

記事参照：United States of America joins the ReCAAP

http://www.recaap.org/LinkClick.aspx?fileticket=H5LKT_q-QLF%3d&tabid=80&mid=393

2. 軍事動向

7月1日「日本の集団的自衛権行使容認、アジア全体の利益に—米専門家論評」(U.S. News and World Report, July 1, 2014)

米シンクタンク、The Carnegie Endowment for International PeaceのJames L. Schoff シニア・アソシエイト(国防省の東アジア政策前上席アドバイザー)は、7月1日付の米誌、U.S. News and World Reportに、“A Collective Win for Asia”と題する論説を寄稿し、日本の集団的自衛権行使容認はアジア全体の利益に繋がるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 日本の新しい防衛構想は、適切なタイミングでの適切な措置である。日本の集団的自衛権の行使容認を巡っては、混乱と幾つかの誇張された論議があった。しかし客観的に見れば、日本の決定は、日本の安全保障を強化するとともに、日米同盟関係の一層の進化をもたらす、穏健で正当なステップである。この決定における唯一の敗者は、より強化される同盟連合に直面することになる、北朝鮮かもしれない。短期的には日本の役割が今後どのように変化するかは不確定だが、長期的に見れば、日本の決定は、地域の安全保障構造をより安定的なものにするはずである。今後、同盟国と域内各国に対して、詳細を明らかにし、この機会を最大限に活用するための外交努力が求められる。日本の政策は、閣議決定を法制化していく過程で、1992年のPKO協力法のように、日本が地域の平和と安定に貢献できるように、自国民や他国が許容できる形で実質的な変化が時間を掛けて進むであろう。
- (2) 日本は長い間、国家の固有の権利として集団的自衛権を有するものの、戦争を放棄し紛争の解決手段としての武力行使を禁じた憲法によって、その権利の行使はできないという見解を堅持してきた。しかし、近年のアジアにおける安全保障環境の変化によって、日本のより積極的なアプローチが求められるようになった。北朝鮮の核弾頭ミサイルの開発、中国の軍事力増強、

そしてアメリカの国防予算の削減は、日本が安全保障を見直す契機となった。日本は、この地域の安全保障を維持するためにより大きい役割を担うことが求められるようになった。集団的自衛権行使の要件として、集団的自衛権と日本独自の自国防衛とが明確に関連づけられており、従って中東における日本の軍事行動は正当化が難しいが、日本自身もミサイルの目標となっている、北朝鮮の脅威に集団的に対応することは別である。いずれの事案でも立法化が必要だが、日本はまもなく、朝鮮半島で紛争が生じた場合、米軍に対してより直接的な兵站支援と防御的な支援を提供することができるようになる。こうした支援には、米艦護衛や、より広範な兵站補給や偵察支援が含まれるかもしれない。こうした理由から、韓国は、日本の新しい政策を歓迎すべきである。しかも、日本政府は、韓国政府の承認なしに韓国周辺での活動に従事しないことを明言しているのである。また、今回の閣議決定によって、日本は、国連の平和維持活動により包括的な形で貢献できるようになる。

- (3) 運が良ければ、日本は、集団的自衛権を行使することはないかもしれないが、この政策は価値がある。短期的な利点としては、日米間でより緊密な計画立案と訓練面での協力が可能になり、より統合された運用態勢で多様な任務で協同することができるようになる。しかも、域内の全てにとって利益となる地域的安定を支えるために、日本が更なる責任を共有することになる、と評価することが重要である。結局、安全保障とは、日本が単独で受け取ったり、支払ったりするものではなく、域内全体の集団的な努力を通じて共同で達成するものなのである。日本が新しい政策を完全に確立するまでは、数カ月間の立法過程が必要であり、その過程においては透明性と継続的なコミュニケーションが重要である。日本は、集団的自衛権の行使容認を、アメリカとの緊密な協力と域内諸国との協議を通じて、責任を持って効果的に活用できる方策を追求していかなければならない。日本政府はまた、国内での理解と同意を得るための努力も必要である。日本の新しい安全保障への貢献を世界が尊重し、それを当然のことと思うようになった時、日本国民は、自国の防衛政策の変更が正しかったと実感することになる。

記事参照：A Collective Win for Asia

<http://www.usnews.com/opinion/articles/2014/07/01/japan-defense-initiative-is-a-win-for-all-of-asia>

7月3日「中国海軍のRIMPAC初参加、米国にとっての意義—エリクソン論評」(The National Interest, July 3, 2014)

米海軍大学の Andrew S. Erickson 准教授は、ハーバード大学の院生、Austin M. Strange とともに、米誌、The National Interest の7月3日付のブログに、“China’s RIMPAC Debut: What’s in It for America?” と題する長文の論説を寄稿し、中国海軍の環太平洋合同演習 (RIMPAC) 2014 への初参加がアメリカにとって如何なる意義があるかということについて、要旨以下のように論じている。

- (1) RIMPAC 2014 は、ハワイ沖で2年毎に米海軍が主催する世界で最も大規模な国際海軍演習で、2014年は6月26日から8月1日まで実施される。2014年演習には、22カ国から水上艦戦闘艦49隻、潜水艦6隻、200機以上の航空機、人員2万5,000人以上が参加した。初参加の中国からは、人員1,100人、戦闘艦4隻、ヘリコプター2機、特戦分隊、潜水分隊及び医療分隊が参加した。中国にとって RIMPAC 参加のメリットは、第1に、ハワイ沖での中国海軍のパフォーマンスは、世界有数の海軍という国内外の評判を裏付けることになる。第2に、RIMPAC 参加は、中国が世界の先進的な海軍の技能、装備、人員、戦術及び運用手順につい

て学ぶ有益な機会となろう。中国が計画している将来の空母打撃群にとって不可欠の構成戦力であるフリゲートや駆逐艦といった水上戦闘艦は、外洋での運用経験を積む必要がある。RIMPAC では、伝統的に空母からの離発着艦訓練が行われており、中国にとって学ぶ価値があることは間違いない。第3に、ソマリアでの海賊対処作戦の今後が不確実であることを考えると、RIMPAC への参加は、中国海軍が東アジア以外の海域に展開する絶好の口実となる。最後に、RIMPAC は、中国海軍にとって協調性と海軍力の先進性を示す「遠海」での最新の機会であり、島嶼や海洋を巡る「近海」での高圧的行動に対する批判を一時的にかわす機会ともなった。

- (2) では、アメリカは、どのような思惑から RIMPAC に中国を招待したのか。第1に、中国が直接的、間接的方法で秘密情報を盗む意思と能力を持っていることを考えれば、中国のスパイ活動に対するアメリカの安全保障上の懸念は理解できる。しかしながら、中国が以前（1998年）にも RIMPAC を偵察していたこと、そして2014年の中国の参加が主としてあまり高度でない訓練やイベントに限定されたことから、こうした懸念はそれほど深刻ではないであろう。RIMPAC において中国海軍が参加する訓練のほとんどは、これまでの米中の海洋関係で前例のないものではないし、また訓練の多くは主として非伝統的な脅威対処行動シナリオに基づくものである。当然ながら、空母の運用など多くの演習から中国を排除しているが、関係する米軍人は中国が秘密事項にアクセスしないよう最大限の注意をしなければならない。

第2に、RIMPAC への招待を受諾するか否かに関係なく、中国は、あらゆる情報を収集してきたし、これからもするであろう。例えば、ロックリア米太平洋軍司令官は2013年4月に上院軍事委員会で、「中国の海洋情報収集活動は2012年に増加した。この年、初めてインド洋、グアムとハワイ沖のアメリカの EEZ 内で情報収集活動を行った」と証言している。軍事目的の情報収集任務には、中国海軍で最も能力の高い艦艇が投入されている。もし中国海軍がハワイ沖の EEZ 内に高性能の情報収集船を妨害されることなく展開できるのであれば、情報収集専用ではない戦闘艦を厳しい監視で限定された協調的演習に招待したからといって、アメリカが情報上のルビコン河を渡ったことになるのであろうか。

第3に、中国もそうだが、米海軍は、中国海軍の参加によって直接的なメリットを得ている。これには、現在の中国海軍の強点と弱点に対する観察とともに、6週間にわたる中国海軍将兵との交流によって得られる成果が含まれる。中国海軍は、最新の水陸両用艦を参加させたが、そのほとんどが既にアデン湾での海賊対処に派遣された艦であった。長期にわたる総合的な RIMPAC における訓練は、これまでの合同訓練以上に中国海軍の将兵と装備を白日の下にさらけ出すことになった。

第4に、中国海軍の参加は、多くの中国人が中国封じ込め戦略の偽装と見なす、アメリカのアジア太平洋地域における再均衡化についてのネガティブな認識に対する、小さいが見える相殺効果となっている。これは、RIMPAC のような協調的枠組みを通じて東アジアで悪化する評判を埋め合わせたいという中国の願望に、つけ込んだものである。更に、アメリカが RIMPAC の主催国として、中国と領有権を巡って対立する日本やフィリピンとの海軍間の意思疎通の場を提供するという効果もある。中国の参加は、アメリカの信頼性を傷つけるものではない。中国の参加に対しては東シナ海と南シナ海での高圧的な姿勢から批判はあるものの、RIMPAC は、地域に特化した演習ではない。過去もそうであったように、アメリカは2014年の演習に5大陸の海軍を招待している。中国の参加は、アメリカの海洋に対する姿勢が世界的

であることを、そして米中の軍事関係が東シナ海や南シナ海での対立といった地域の特定の問題に左右されるものでないことを示している。

第5に、そして最も重要なことは、中国の参加は、中国が責任あるグローバルな海洋アクターになるよう慫慂するという、アメリカの長年にわたる努力に裨益するものである。中国に対する招待と、2012年以來の益々高圧的になる中国の姿勢にもかかわらず、アメリカが招待をキャンセルしなかったことは、象徴的な重要性を持つ。アメリカは、東アジアにおける緊張激化にもかかわらず、世界的な海洋のガバナンスにおいて中国がその力に見合った役割を果たすことを期待している。しかしながら、中国は、大国への願望にもかかわらず、世界の大国としての役割と責任を未だ受け入れるに至っていない「受け身の国」に留まっている。アデン湾の経験で示されたように、中国を既存の海洋ガバナンスのメカニズムに統合することによって、世界的なガバナンスにより積極的に参加するよう促すことは現実的である。アメリカは賢明にも、地球規模の海上交通路の安全を確保するとともに、自然災害、海賊、テロあるいはその他の海洋犯罪と戦うために、世界の2大海軍とそのパートナー諸国の海軍間の実務的な協力を排除すべきでないことを認識している。RIMPAC 2014は、米海軍のリーダー達が、不可避的な緊張関係にあっても、対抗相手国の国際的安全保障への貢献を狙いとする実務的な関与を排除しないという、暗黙の「競争的共存（“competitive coexistence”）」戦略を追求していることを示唆している。

- (3) アメリカは賢明にも、だが油断することなく、中国のRIMPAC参加を歓迎した。アメリカは、東シナ海と南シナ海における中国の高圧的姿勢に反対する一方で、中国が海洋における公共財を提供するよう慫慂することによって、引き続き公海において中国と競争的共存を進めて行くべきであろう。幸いなことに、RIMPACへの中国の招待は今のところ2014年が最後ではないようである。RIMPAC 2014において「得したのは誰か」ということに固執するのは、短絡的であろう。RIMPAC 2014は、広範で発展しつつある米中関係における海洋での1つのイベントに過ぎない。アメリカの対中国そして国際的安全保障における政策目標は、2年毎の演習よりもはるかに大きく重大なものである。中国に対して世界の海洋安全保障に一層の貢献を求めるアメリカやその他の諸国の願望は、多少の軋轢があっても、高まる潮流となっている。

記事参照：China's RIMPAC Debut: What's in It for America?

<http://nationalinterest.org/feature/china%E2%80%99s-rimpac-debut-what%E2%80%99s-it-america-10801>

7月5日「中国とベトナムの軍事力に関する Q.&A. —米海軍大学准教授」(The New York Times, July 5, 2014)

米海軍大学中国海事研究所の Lyle J. Goldstein 准教授は、7月5日付の米紙、*The New York Times* で中国とベトナムの軍事力に関する Q&A に応じている。Goldstein 准教授は、中国語とロシア語に堪能で、中国とベトナムの軍事力に精通している。Goldstein 准教授は2001年に米海軍大学に加入し、2006年の中国海事研究所の設立に携わり、2011年まで同研究所の初代所長を務めた。同研究所は、中国海軍の急速な拡大に対応するため米海軍が創設した。以下は、Q&Aの要旨である。

Q：ベトナムは、中国から、そしてアメリカからも一定の距離をおきたいように見えるが、軍事分野においてそれを最後まで貫き通すことは可能か。

A：ベトナムは、伝統的に強力な軍事力を誇る国家である。確かに、現在のハノイの外交政策や軍

事戦略は、ベトナムの“giant killer”としての近代史から大きな影響を受けている。ベトナムは、1950年代にフランスの植民地支配から脱すると、1965年から1973年にかけてアメリカと戦い、1979年には、中国との間で国境を巡り、短期間ではあるが犠牲者を出した中越戦争を戦った。この戦いの歴史を通じて、ベトナムの外交政策は独立指向を培ってきたし、防衛に多額の軍事予算を投入することにつながった。その過程で、ロシアが重要なパートナーとなった。東南アジアの他の国々（例えばフィリピン）とは異なり、ベトナムは防衛を疎かにすることはなかった。中国に対抗するために最も有望なベトナムの戦略は、紛争を解決するための外交手段を追求しつつも、戦争抑止に十分な戦力を持つことである。

Q：中国は、ベトナムの軍事力を脅威に感じているか。中国は、1979年のベトナムとの戦争の悪夢を未だに持っているものであろうか。軍事大国となった中国は、現在、ベトナムの軍事的能力をどう捉えているのか。

A：中国は、ベトナムの軍事力について非常に高い関心を持って注視している。北京もハノイも、軍の近代化を加速するために、ロシア製の兵器（潜水艦、駆逐艦、フリゲートや航空機）を導入してきた。このことは、中国がベトナムの軍事力について十分な情報を得ていることを意味する。実際、皮肉なことだが、中国が日本やアメリカとの間で想定される武力紛争に当たって展開すると見られる兵器や戦術は、ベトナムも中国に対して展開できるものなのである。一方、中国はまた、ロシアからの兵器輸入が、訓練や整備面で支障が出る可能性があることから、必ずしも理想的な状況ではないことを理解している。最近、インドで発生した潜水艦（ロシアから輸入した *Kilo* 級ディーゼル潜水艦）事故は、そのリスクの大きさを示している。この点、ベトナムは、中国ほどロシア製兵器に依存しておらず、自前の軍事能力に頼っている。1979年の中越紛争に関する調査、研究は中国ではあまり大きな関心事ではないが、中国は、ベトナムの軍事力について十分な脅威を感じているように思われる。それにもかかわらず、中国の軍事専門家は、ベトナムの軍事戦略の様々な弱点を指摘している。特に、ベトナムが力を入れている潜水艦について、中国の軍事専門家は、ベトナムには潜水艦のような最新兵器を使いこなす運用経験が全くないと指摘している。また、彼らは、ベトナムの軍事能力のもう1つの弱点として、偵察能力、目標探知能力そして戦闘管制能力を挙げている。1988年3月14日に南沙諸島において中国の小艦隊が小規模だが激しい戦闘でベトナムの戦闘艦2隻を撃沈した出来事を、中国軍部内では「3.14モデル」と称し、中国はベトナムとの如何なる武力衝突でも勝てるとの思い込みがあるように思われる。

Q：ベトナムは6隻の *Kilo* 級潜水艦をロシアから購入した。何故、*Kilo* 級を選らんだのか。ベトナムは、十分な乗組員の訓練ができるのか。*Kilo* 級潜水艦はベトナムの所要に合っているのか。

A：多くの海軍専門家は、近代海軍にとって潜水艦が主力戦力であると見なしている。水上戦闘艦が長距離攻撃兵器や精密誘導弾の登場で益々脆弱になってきているが、潜水艦は、対潜戦の本来的な困難性の故に、依然残存性の高い戦力である。潜水艦は単艦で運用できるが、単艦でも魚雷や対艦巡航ミサイル（ASCM）によって相手に致命的打撃を与えることができる。ロシアの *Kilo* 級ディーゼル潜水艦は、インドや中国を含めた世界中に輸出されている、評判の良い潜水艦である。この潜水艦は、その静粛性能だけでなく、長射程、超音速終末機動の潜水艦発射対艦巡航ミサイル、*Klub-S* などの搭載兵装からも、米海軍部内では、侮り難い戦力を見られている。実際、*Kilo* 級潜水艦は、ベトナムの防衛力を大幅に強化している。しかも、海軍の専門家はこれまで、中国は特に対潜能力が弱点であると見なしてきた。従って、ハノイは中国軍事

力の弱点を突いたと言える。しかしながら、中国海軍はここ数年、この弱点に気付き、例えばこの2年間で、新型で高性能の小型フリゲートを多数配備するなど、対潜能力の強化に努めてきている。潜水艦を購入するに当たって重要なのは、乗組員の訓練と整備である。最新の射撃統制システムは、未熟な乗組員でも正確な射撃が可能なシステムであることは事実である。しかしながら、潜水艦は現代兵器の中でも特に複雑なものであり、真に信頼できる能力の高い戦力になるまでは、数年ではなく、十数年の時間を必要としよう。

Q：もし中越間で軍事衝突が生じた場合、どちらが勝つか。

A：想定し得るほとんどあらゆるシナリオで、中国の方が優勢であろう。ベトナムは、中国海軍や空軍に対して一定の損害を強いることができるのは間違いない。しかし、アメリカや日本を巻き込む様々な紛争シナリオに備えて、中国軍は、十分な装備と訓練を行ってきた。潜水艦、水上戦闘艦及び高速攻撃艇では、中国が量的に圧倒的有利であり、多少の損害を強いられても、中国が優勢であろう。もっとも、ハノイにとって有利な軍事的側面も幾つか存在する。例えば、中国は空中給油の面で弱点があり、特に中国本土の空軍基地から距離的に離れた南シナ海では、ベトナムも制空権を争って十分戦うことができよう。更に、絶望的な戦況になった時に、ハノイは、陸上戦力では中国の陸上戦力と対等以上の可能性もあることから、海上での衝突を大規模な陸上国境での戦闘にエスカレートさせることも考えられる。しかしながら、これは、特に首都ハノイが地理的に中国との国境に近いことから、危険な賭けとなる。しかも、中国も、こうしたエスカレーションに対抗する能力を持ったおり、例えば、ベトナムの空軍基地や海軍基地に対して空爆やミサイル攻撃を行うことができる。一般的に、軍事衝突の結果を予想することは極めて難しい。1982年のフォークランド紛争以降、本格的な現代的海戦が生起していない。従って、私のこのような短い分析も慎重に扱われるべきである。

Q：アメリカのベトナムに対する武器輸出入禁止措置が解除された場合、アメリカはベトナムに武器を売却すべきか。

A：私見では、アメリカはベトナムへの武器売却に慎重でなければならない。何故なら、武器売却は一定の象徴的な抑止効果を持ち得るが、こうした利点は、中越両国間の緊張関係を一層高めるといふ潜在的危険性によって、いとも簡単に帳消しになってしまうであろう。アメリカのベトナムへの武器売却は、北京から見て、ワシントンによる「中国包囲網」強化の一環として受け止められよう。このように、ベトナムへの武器売却は、中越間の緊張を一層高めることになると見られるだけでなく、既に緊張感が生じている米中関係にとっても有害なものとなり得る。長年に亘って武器売却や合同訓練を実施してきた、条約上の同盟国である日本やフィリピンとは違って、ベトナムとの武器売却は、「ゼロからのスタート」とになる。例えば、海洋哨戒用の艦艇など、幾つかのプラットフォームは、ベトナム軍にとって有益かもしれない。しかしながら、ハノイは、既に導入済みの大量のロシア製兵器と、米国製の兵器とのシステム統合という極めて困難な課題に直面することになる。これは、ハノイにとって大いなる技術的挑戦である。

記事参照：Q. and A.: Lyle Goldstein on China and the Vietnamese Military

http://sinosphere.blogs.nytimes.com/2014/07/05/q-and-a-lyle-goldstein-on-china-and-the-vietnamese-military/?_php=true&_type=blogs&partner=rssnyt&emc=rss&_r=0

7月7日「ステルス性能と海洋拒否能力の強化、東アジア諸国の潜水艦近代化競争」(RSIS Commentaries, July 7, 2014)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のMichael Raska 研究員は、7月7日付のRSIS Commentariesに、“Toward Stealth and Sea Denial: Submarine Modernization in East Asia”と題する論説を寄稿し、東アジア諸国の「軍備競争」に見る重要な側面として、新型のディーゼル電気推進潜水艦の導入を取り上げ、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国海軍の多層的な接近阻止・領域拒否(A2/AD)戦略における重要な特徴は、原子力推進と在来型の両方で新型の潜水艦を漸増させていることである。中国は現在、6つの異なる級からなる45隻の潜水艦を保有している。宋級(Type 039)と元級(Type 041)を含む、2つの級の国産ディーゼル潜水艦、そして商級(Type 093)攻撃型原潜(SSN)と晋級(Type 094)弾道ミサイル原潜(SSBN)、及び後継のType 095 SSNと唐級(Type 096) SSBNを含む、4つの級の原子力潜水艦である。中国は2004年以来、12隻の元級(Type 041)を建造したと見られる。この潜水艦は、より高い周波数のソナー、新型の兵器システム、静粛性の強化、そしてAIP(非大気依存推進)システムの装備によって、次第に改良されてきている。中国海軍は、元級潜水艦を最大20隻程度取得すると見られる。中国は1990年代半ば以降、ロシアから12隻のKilo級潜水艦を取得しており、更に少なくとも4隻の第4世代潜水艦、Amur(Lada)級、あるいは恐らく第5世代のKalina級の購入について交渉中といわれる。両級はともにAIPシステムを採用している。
- (2) 北東アジアでは、日本と韓国が、新型潜水艦の調達を重視している。韓国は2013年9月に、AIPと最新の戦闘管理システムを備えた、1,800トンの「孫元一」級(ドイツのType 214型)潜水艦4番艦を進水させた。韓国は現在、9隻のType 209「張保臯」級と4隻の「孫元一」級潜水艦からなる、13隻の潜水艦を保有している。一方、日本の海上自衛隊は2013年10月に、最新の潜水艦、「こくりゅう」を進水させた。「こくりゅう」は、2009年に最初に就役した、10隻建造予定の「そうりゅう」級の6番艦である。「そうりゅう」級潜水艦は、その搭載するスターリングAIP推進システムとハーブーン対艦ミサイルを含め、日本の16隻の在来型潜水艦では最新型である。
- (3) 東南アジア諸国では、潜水艦の調達価格が比較的高く、また整備も難しいことから、これまで保有隻数は多くなかった。しかしながら、最近では、高性能の沿岸型ディーゼル推進潜水艦が導入されつつある。最近、ベトナムは、ロシアに発注した種々の偵察、哨戒、対潜戦及び対水上艦戦任務用に設計された6隻のKilo級(Project 636)ディーゼル電気推進潜水艦の内、2隻を2013年から2014年にかけて受領した。インドネシア、マレーシア及びシンガポールは、それぞれ自国の潜水艦隊の増強あるいは改良を計画している。マレーシアは2007年から2009年にかけて、エクゾセ水中発射対艦ミサイルを装備するフランスで建造された、2隻のScorpene級潜水艦を公式に受領した。2隻の潜水艦はサバ州のコタキナバル海軍基地に配属されるが、この配備は南シナ海におけるマレーシアの主権防衛がこれら潜水艦の主たる任務であることを示している。一方、インドネシアは、潜水艦戦力を「最小限の保有すべき不可欠の戦力」における重要構成要素と位置づけ、2024年までに少なくとも6隻態勢、理想的には12隻態勢に増強する野心的な計画を進めるとともに、「外洋」海軍としての発展を目指すと言明した。インドネシア海軍は2012年に、韓国の大宇造船海洋で建造される3隻のType 209/1400ディーゼル電気推進潜水艦を、11億米ドルで購入する契約を公表した。シンガポールは2013

年11月に、現有の *Archer* 級潜水艦を増強するとともに、2020年までに老朽化するスウェーデン製 *Challenger* 級を代替するため、ドイツの *Thyssen Krupp* 造船との間で、2隻の新型 *Type 218SG* 潜水艦を建造する契約を結んだ。

- (4) この10年以上の期間、東アジアにおける潜水艦は、対潜戦から、近接護衛、情報・監視・偵察 (ISR)、特殊部隊支援及び領海防衛を支援する補完的な抑止防衛任務といった、部隊防衛任務にまで、その運用任務領域が拡大している。同時に、潜水艦発射対艦、対地巡航ミサイル、及び対潜センサーと対潜兵装の導入は、AIP推進システムとともに、目標識別・攻撃サイクルを短縮し、探知され難いステルス性能を向上させることで、潜水艦戦力の柔軟性、機動性、航続距離、攻撃範囲及び攻撃破壊能力が大幅に改善されている。東アジアや東南アジアにおけるより小規模で防衛的な性格の海軍において、こうした潜水艦は、戦力投射による制海能力を高めるといよりは、敵対勢力の海洋利用を阻止する、「海洋拒否」能力の強化に役立っている。従って、特にAIPシステム装備の潜水艦は、域内においてその価値が益々高まっていくと見られる戦略的アセットであろう。しかしながら、戦力アセットとしての真価は、各国の経験、乗員の訓練及び技量に左右されよう。

記事参照：Toward Stealth and Sea Denial: Submarine Modernization in East Asia
RSIS Commentaries, July 7, 2014

【関連記事】

「タイ海軍、潜水艦部隊創設」(Bangkok Post, July 8, 2014)

タイ海軍は7月7日、サタヒップ海軍基地で潜水艦部隊を正式に発足させた。同部隊は、潜水艦運用に関する知識習得を目的とした、潜水艦指揮要員の訓練センターも兼ねる。センターは、ドイツ製の潜水艦訓練シミュレーターを備え、ソナー・システムの運用方法などの訓練を行う。このシミュレーターは、海軍の艦隊訓練コマンドが運用する対潜戦シミュレーターとも連結されている。海軍は現在、潜水艦技術取得のために18人の士官をドイツに派遣するとともに、韓国のディーゼル潜水艦国際訓練コースに10人の士官を派遣している。潜水艦部隊司令官によれば、海軍は、潜水艦を実際に取得するまで、各国の訓練コースに毎年30人の要員を派遣する計画である。

記事参照：Navy launches submarine squadron

<http://www.bangkokpost.com/news/local/419413/navy-launches-submarine-squadron>

7月25日「ミサイル、航空機の『射程』を巡る米中の戦い—米専門家論評」(The National Interest, July 25, 2014)

U.S. Special Operations Command の independent contractor、Robert Haddick は、7月25日付の米誌、The National Interest (電子版) に、“The Real U.S.-China War Asia Should Worry About: The ‘Range War’” と題する長文の論説を寄稿し、米中両国は西太平洋において「射程を巡る戦い (a “range war”）」、即ちミサイルや航空機が敵を攻撃できる距離を巡って競争しているとして、要旨以下のように論じている。(筆者は、9月に、*Fire on the Water: China, America, and the Future of the Pacific* を刊行予定。)

- (1) 1991年の湾岸戦争において示されたアメリカの驚異的な戦術戦闘能力は、中国の指導部をして、「(外部からの) 介入に対抗できる (“counterintervention”）」海、空軍力とミサイル能力の建設を主眼とした、中国軍事力の劇的な改革に乗り出させる契機となった。20年近く続け

られているこの計画の到達目標は、中国が支配する縦深性のある安全保障戦域を西太平洋に構築することであり、そこでは、将来紛争が生じた場合、敵対勢力の部隊運用が極めて危険なものとなろう。2007年のRAND研究所の米空軍委託研究報告書は、将来紛争が生じた場合、米軍は人民解放軍とその「介入対抗」戦力に敗北する可能性があるとして結論づけている。

- (2) 太平洋に展開する米軍は、中国のミサイルや航空機に対して、射程や航続距離において実際に凌駕されているのか。中国の水上戦闘艦艇や潜水艦発射の、YJ-83（射程160キロ）、SS-N-22 Sunburn（同250キロ以上）、SS-N-27 Sizzler（同300キロ）などの対艦巡航ミサイル（ASCM）の射程は、米海軍のHarpoon ASCMの射程（124キロ）を上回っている。水上打撃戦では、米海軍戦闘艦艇は、生き残って反撃できる射程内に進出する前に、中国のミサイルの斉射に耐えなければならない。アメリカの計画立案者は、敵対勢力の戦闘艦艇を圧倒する、米海軍の潜水艦の性能や水中作戦能力における比較優位を頼りにするかもしれない。しかし、中国の陸上基地航空機や地上配備ミサイルは、域内における米軍や同盟国軍にとってもう1つの懸念の種となっている。中国は、前記の海軍保有ミサイルと同様に、陸上基地航空機や地上配備ミサイルでもその航続距離と射程で優位に立っている。中国は、戦闘行動半径1,500キロのロシア設計のSu-30戦闘機の幾つかの派生型を運用している。近い将来、Su-30戦闘機は、射程400キロYJ-12対艦巡航ミサイル（ASCM）を搭載すると見られ、従って、中国から1,900キロ以上の遠隔目標に脅威を及ぼすことになる。YJ-12搭載のSu-30戦闘機は、米海軍の空母艦載機、F/A 18 E/FやF-35C攻撃機の戦闘行動半径（約1,300キロ）、そしてTomahawk ASCMの射程（1,600キロ）を上回ることになる。また、中国は、西太平洋所在の米軍基地を制圧できる能力を持つ、多数の地上配備対地攻撃弾道ミサイルと巡航ミサイルを保有している。更に、中国は、空中発射巡航ミサイルで本土から（グアムやマラッカ海峡を超える）3,300キロ以上離れた地上の固定目標を攻撃する能力を有している。最後に、よく知られた中国のDF-21D対艦弾道ミサイルは射程1,500キロで、誘導機動弾頭を搭載しており、いずれは西太平洋で行動する米空母やその他の水上戦闘艦艇にとって新たな難題になる。アメリカが対応しなければ、中国の軍部や政策立案者は、西太平洋にある米空軍基地を制圧し、中国の目標を射程圏内に収める距離に進出する前に、米空母や水上戦闘艦艇を脅かす、軍事的手段を手に入れたと信じるようになるかもしれない。そのような認識は、将来域内で紛争が生じた場合に、極めて危険なものとなろう。
- (3) アメリカは、米軍により長い攻撃射程を付与するために、幾つかの措置を取りつつある。米空軍は、ステルス性能を有し射程900キロを超える空中発射巡航ミサイル、射程延伸型統合空対地スタンドオフミサイル（JASSM-ER）を取得しつつある。JASSM-ERは、飛行中に目標に関する最新情報を受信でき、特定の目標を自立的に探査するようプログラムすることが可能で、固定目標や移動目標を精確に攻撃できる。米海軍は、Harpoon ASCMの射程が中国の幾つかのミサイルの射程に及ばないことから、JASSM-ERを長射程対艦ミサイル（LRASM）として装備しつつある。JASSM-ERの射程はHarpoon ASCMの7倍以上であり、ASCMの射程を巡る競争で中国を凌駕できる。長射程のJASSM-ERやLRASMを搭載した米軍の航空機や戦闘艦艇は、中国軍部の計画立案者に、これまでの前提条件の再検討を強いることになる。米海軍はまた、航空攻撃やミサイル攻撃から空母打撃群を防護するために、防衛範囲と防衛能力を強化する対策を講じつつある。こうした対策にもかかわらず、国防省当局者や政策立案者は、最も堅固に防御された空母打撃群でも如何なる海域においても自由に行動できるとは考え

ていない。そのため、国防省や議会の中では、海軍の空母発進無人偵察・攻撃機（UCLASS）開発計画に関する議論が高まっている。UCLASS は、敵のミサイルの射程外から発進させることができ、堅固に防衛された空域を非常に長い距離を飛行し、自立的に選択された目標を発見し、攻撃することができる。もし開発に成功すれば、UCLASS は、空母搭載航空部隊の戦闘行動半径を大きく超えて、敵のミサイルの射程外に空母打撃群を留めておくことができ、米空母打撃群維持の妥当性を証明できるであろう。しかしながら、UCLASS の開発に伴う技術的問題とコストは、計画の遅れとコスト高に直面している F-35 統合攻撃戦闘機計画との兼ね合いで、難しい課題となろう。

- (4) 「射程を巡る戦い」は、アメリカにとって非常に高価な戦いとなろう。中国は、本土沿岸域に攻撃機が発進できる多くの基地を持っている。他方、アメリカは、西太平洋に少数の基地を有しているに過ぎず、しかもこれらの基地は全てミサイル攻撃に対して脆弱である。中国の本土基地航空機は、戦力規模、戦闘行動半径及び搭載兵装において、米空母艦載機より優れている。米空軍は、新型の長距離爆撃機の取得を最優先としてきた。これは、太平洋に前方展開した戦術戦闘機の脆弱性を考えれば妥当だが、新型爆撃機の予算は 550 億ドルと見積もられており、決して安いものではない。しかしながら、爆弾搭載量や攻撃目標の 1 ポンド当たりの価格は海軍の UCLASS と比較すれば安いものとなろう。中国は、相対的に安価な戦域弾道ミサイルと巡航ミサイルの設計と大量生産能力から見て、価格競争では大幅な優位を享受している。中国は、1987 年の米ソ間の中距離核兵器全面禁止条約（INF 条約）には全く拘束されない。INF 条約が有効である限り、アメリカは、アジア太平洋地域における抑止力を維持するために、最も安価で直接的な対応手段を封じられており、新型爆撃機や UCLASS のような高価な対応策を検討せざるを得ない。こうした価格面の不利な状況から、アメリカの政策立案者は、太平洋における「射程を巡る戦い」の放棄を検討すべきか。降伏は責任ある選択肢ではない。ロシアを除く全ての域内諸国は INF 条約の加盟国ではないことから、ミサイル拡散の敷居は相対的に高くない。もしアメリカがこの地域に見切りを付ければ、中国の隣国が安価で効果的な攻撃ミサイルを取得しようとする誘因は非常に高くなる。結果として起こる多国間のミサイル競争は、軍備管理の支持者にとっては悪夢となるであろう。アメリカの政策立案者は、太平洋で進行しつつある「射程を巡る戦い」を前提とし、「戦い」に取り組む何らかの新しい、そしてより良い方策を検討する必要がある。

記事参照：The Real U.S.-China War Asia Should Worry About: The "Range War"

<http://nationalinterest.org/feature/the-real-us-china-war-asia-should-worry-about-the-range-war-10952>

8月6日「中国、南シナ海で台湾侵攻想定機の機雷対処演習実施」(Taipei Times, August 6, 2014)

台湾紙、*Taipei Times* (電子版) が 8 月 6 日付で報じるところによれば、中国海軍はこのほど、台湾侵攻時に台湾の機雷防衛網突破を意図した、機雷対処演習を南シナ海で実施した。それによれば、演習は、台湾がこの 1 年開発してきた対艦「スマート機雷」タイプの機雷を無力化することを狙いとしたものであった。中国海軍報道官によれば、南海艦隊の演習艦隊は「数百メートル離れた」位置から機雷を探知し、爆発させた。米軍事筋は、こうした演習は台湾にとって「懸念すべき」出来事であると語った。本紙、*Taipei Times* は 2012 年 12 月に、台湾が沿岸の浅海域に敷設し、敵の揚陸艦艇に効果的な新世代の「スマート機雷」を開発している、と報じた。台湾の西岸域には多数の三角江が

あり、攻撃側が海岸に達着しなくても、河川の上流に移動し、揚陸が可能で、台湾の弱点となっている。「スマート機雷」は依然機密だが、2013年に開発予算が承認されたといわれる。

記事参照：China completes naval counter-mine exercise: US

<http://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2014/08/06/2003596757>

8月6日「米海軍沿岸戦闘艦、進水」(MarineLog.com, August 7, 2014)

米アラバマ州モービルの Austal USA は8月6日、10隻建造予定の *Independence* 級沿岸戦闘艦 (LCS) 2番艦、USS *Montgomery* (LCS 8) を進水させた。Austal USA は *Independence* 級 LCS の主契約企業で、現在5隻のLCSを建造中で、USS *Jackson* (LCS 6) は2014年後半の海上公試に向け準備中で、USS *Gabrielle Giffords* (LCS 10) は2014年後半の進水が予定され、USS *Omaha* (LCS 12)、USS *Manchester* (LCS 14) 及びUSS *Tulsa* (LCS 16) は建造中である。同社はまた、統合高速輸送艦 (JHSV) 10隻の建造を受注しており、既に3隻を海軍に引き渡している。現在、USNS *Fall River* (JHSV 4) が2014年秋の海軍への引き渡しに備えた、最終の海上公試を完了した。USS *Trenton* (JHSV 5) は9月に進水予定で、USS *Brunswick* (JHSV 6) は建造中である。

記事参照：Austal USA launches LCS 8

http://www.marinelog.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=7326:austal-usa-launches-lcs-8&Itemid=223

8月12日「東南アジアの『弱小海軍』、地域安定への大きな貢献」(RSIS Commentaries, August 12, 2014)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の客員研究員、Koh Swee Lean Collin は、8月12日付RSIS Commentaries に、“Smaller Small Navies' of Southeast Asia: Greater Regional Resilience?” と題する論説を寄稿し、要旨以下のように述べている。

- (1) ハワイで行なわれた2014年の「環太平洋多国間海軍演習 (RIMPAC)」は中国の初めての参加で注目を集めたが、ブルネイ海軍の初参加もASEANにとって画期的であった。ブルネイの外洋哨戒艦、KD *Darussalam* とKDB *Darulaman* の2艦は、太平洋ミサイル射場施設で対艦巡航ミサイルの発射を成功させ、その戦闘能力を初めて実証した。RIMPAC 2014は、特にブルネイ、ミャンマーそしてフィリピンといった、東南アジアの「弱小海軍 (smaller small navies)」の参加が1つの特徴であった。インドネシア、マレーシア、シンガポール、タイ及びベトナムの域内「ビッグ5」の「小海軍 (small navies)」と違って、これらの比較的未知の「弱小海軍」は、小規模だが、彼らの能力と国際的な存在感を高める上で、RIMPAC参加は少なからぬ重要性を持っていた。全体として、これはASEANにとって好ましい前兆である。
- (2) 「ビッグ5」の新しい戦闘艦艇や潜水艦の取得は注目を集めているが、「弱小海軍」の控え目な能力構築努力は、野心的な近代化計画で多くの注意を集めるフィリピン海軍を除いて、あまり注意を引くことがなかった。ブルネイ海軍は、目立たないが着実に能力を強化してきた。ブルネイ海軍は2009年以降、従来の小型沿岸哨戒艇と高速ミサイル攻撃艇を、より大型で強力なドイツ製の外洋哨戒艦に更新した。能力構築計画があまり注目を集めなかったもう1つの「弱小海軍」はミャンマー海軍である。ミャンマーの造船所は近年、中国の技術協力を受けているといわれるが、ステルス型外形の哨戒艇とミサイル搭載フリゲートを建造し、就役させた。2014年7月のHIS Janeの報道によれば、ミャンマー海軍は、インドネシアの造船会社、PT PAL

から、同社の建造でインドネシア海軍が現在運用中の満載排水量、1万1,000トンの *Makassar* 級ドック型強襲揚陸艦 (LPD) を含む、少数の艦艇を購入するために「予備協議」中であるという。取引が成功すれば、ミャンマー海軍は、インドネシア、マレーシア、シンガポール及びタイに続いて、これまでの自然災害・人道支援 (HA/DR) で威力を発揮してきた LPD タイプの大型両用艦を運用する、5番目の ASEAN 海軍になるであろう。

- (3) 「弱小海軍」は、これまで限られた戦力投射能力しか持たず、沿岸域での行動に限られていた。しかし、より長射程で長い航続距離を持つプラットホームの導入によって、「弱小海軍」は、遠海域での大規模な多国間演習や訓練に参加することが可能になった。その好例は、2003年にインドが主催した初めての多国間演習、*Exercise Milan* へのミャンマー海軍の参加であった。ミャンマー海軍は、LPD 購入を進めれば、域内の HA/DR 任務やその他の緊急対処への参加が増えるかもしれない。一方、ブルネイ海軍の *KDB Darulaman* は、RIMPAC 参加に先立って、2013年10月のオーストラリアでの *The ASEAN Defence Ministers Meeting-Plus Maritime Security Field Training Exercise* に参加することで、その歴史上初めての大規模な国際的演習への参加を実現させた。フィリピン海軍は、特にアメリカから取得した哨戒フリゲートによって哨戒能力を強化したが、インドネシアからの *Makassar* 級 LPD 取得計画も報じられている。ブルネイ海軍と同様に、フィリピン海軍も将来的に、RIMPAC のような大規模な多国間演習に艦艇を派遣するようになるだろう。
- (4) ASEAN が自前で HA/DR に迅速に対応できるようになるためには、集団的な能力構築努力が必須の要件である。シンガポールのチャンギ基地の *The Changi Command and Control Centre* 内に HA/DR 対処センターを設置するという提案は、他の ASEAN 加盟国の賛同を得ており、域内の能力構築努力の重要な措置である。東南アジアの「弱小海軍」の能力構築努力は、「ビッグ5」と比較して控え目で小規模だが、包括的な安全保障における ASEAN 加盟国間の責任分担に向けての実質的な前進となるだろう。包括的な安全保障における ASEAN 加盟国間の責任分担は、2009年に公表された *The ASEAN Political-Security Blueprint* における目標の1つである。「弱小海軍」の漸進的な能力構築は、既に成果を実証しつつある。例えば、2013年11月のスーパー台風、*Haiyan* がフィリピンを襲った時、ブルネイ海軍は、フィリピンにおける HA/DR 任務に外洋哨戒艦、*KDB Darussalam* を派遣した。大型の両用揚陸艦を運用する ASEAN 海軍の「クラブ」に、フィリピンが加入し、将来的にミャンマーも加入すれば、域内に緊急事態が生じた場合、域内各国による統合利用が可能な域内のアセットが一層強化されることになるだろう。

記事参照：“Smaller Small Navies” of Southeast Asia: Greater Regional Resilience?

RSIS Commentaries, August 12, 2014

8月17日「無人機と有人機、空母で同時運用試験—米海軍」(Los Angeles Times, August 18, 2014)

米海軍は8月17日、大西洋上の空母、*USS Theodore Roosevelt (CVN 71)* から、艦載機、*F/A-18 Hornet* と共に、*X-47B* 無人機の同時運用試験を実施した。海軍の艦載無人機計画担当官は、「この試験によって、通常の飛行任務を遂行する有人機と共に、*X-47B* 無人機が空母から発着艦し、飛行任務を遂行できることが実証された。これは、将来の空母航空団にとって画期的な出来事である」と強調した。空軍と CIA が運用する戦闘用の無人機は、数千マイルも離れた場所からパイロットによって遠隔操縦される。一方、海軍の無人機は、コンピューターによってほぼ完全に戦闘任務を遂行できる

ように設計されている。Predator やその他のプロペラ推進の無人機と異なり、X-47B は、ステルス機で、ジェット推進である。ノースロップ・グラマン社の製造で、B-2 ステルス爆撃機のミニ版のような外形で、ウイングスパンが 62 フィート、飛行高度は 4 万フィート以上に達し、航続距離は 2,400 マイル以上で、最高速度は亜音速に達する。ペイロードは 4,500 ポンドだが、海軍は兵器を搭載する計画はないとしている。8 月 17 日の運用試験では、F/A-18 Hornet と同じように、カタパルトで発艦し、アレスティング・ギアを使って着艦した。X-47B の海軍でのニックネームは"Salty Dog 502"で、海軍のパイロットは最長 10 時間の戦闘飛行任務が可能だが、X-47B はその 3 倍の時間飛行可能である。

記事参照 : Navy conducts first series of drone and manned fighter jet operations

<http://www.latimes.com/nation/nationnow/la-na-nn-drone-fighter-jet-operations-20140818-story.html>

Photo : The Navy's unmanned X-47B, left, readies for launch as an F/A-18 Hornet conducts flight operations aboard the aircraft carrier Theodore Roosevelt.

<http://www.latimes.com/nation/nationnow/la-na-nn-drone-fighter-jet-operations-20140818-story.html#lightbox=81112967>

8 月 18 日『『大戦』は時代遅れか、米中関係への含意—豪専門家論評』(The National Interest, August 18, 2014)

オーストラリアの Australian Strategic Policy Institute (ASPI) の研究員、Rod Lyon は、米誌、*The National Interest* の 7 月 3 日付ブログに、“What China and America Are Wondering: Is "Major War" Obsolete?” と題する論説を寄稿し、核保有国同士の戦争もあり得ないわけではないとして、米中関係を視野に入れて、要旨以下のように論じている。

- (1) 2014 年は第 1 次世界大戦勃発から 100 年目である。1990 年代後半に英誌、*Survival* で、「大戦 (major war)」が時代遅れになったか否かという問題が論じられた。寄稿者の 1 人、John Mueller は、既に時代遅れとなっている奴隷制度や決闘と同様に、「大戦」はもはや時代遅れになったと論じた。一方で、他の論者は、「時代遅れ」の定義について論じたり、「大戦」の定義を論じたりする者もいた。Michael Mandelbaum は、恐らく「大戦」は現代では好ましくない戦略オプションにすぎない、何故なら、コストが法外なものになる反面、成功の対価があまりに少ないからである、と論じている。
- (2) 戦争が時代遅れになったのかという問題が主に形容詞の"major"という言葉によって区別されるということは、非常に興味深い。「野蛮な小さな戦争 (nasty little war)」、特に遠隔地におけるそれが時代遅れだとは誰も主張しない。Mueller は、こうした争いを「戦争」と呼ばず、「機会主義的略奪行為 ("opportunistic predation")」と見なしている。しかし、9.11 は、この問題を巡る議論に衝撃を与えた。1990 年代の野蛮な小さな戦争は、もはや遠隔地の出来事ではなくなった。アルカイダやその支持者、そして彼らが引き起こす全てのテロ行為に対する戦争に、超大国が立ち上がり、戦争へと動き出したのである。ワシントンは、「世界的規模の対テロ戦争 (The Global War on Terror)」という強迫観念に取り憑かれ、これまでになく程の長期間、戦うことになった。ワシントンの行動は、少なくとも「大国は依然として戦争を引き起こすのか」という 1 つの問題に答えを出した。その答えは、イエスである。
- (3) しかし現在までのところ、「大戦」が時代遅れになったか否かという問題はまだ決着が着いて

いない。もし「大戦」を「熱戦（実際の武力行使を伴う戦争）」と考えるのであれば、1945年から答えは出ていない。一方、もし「大戦」を「(大国同士が実際に干戈を交えるかどうかに関係なく) 冷戦をも含むもの」と考えるのであれば、1991年から答えが出ていない。過去数十年の学術的研究は、大国同士の戦争は普遍的ではないことを示唆している。Jack Levyは、1945年から1975年間の国際関係における戦争を調べ、彼が「世界戦争（“world wars”）」と定義する戦争がわずか9例であり、そのほとんど全てに大国が関与していたことを明らかにした。Levyは、大国が関与したより普遍的な「諸国間戦争（“interstate wars”）」が113例あったことも明らかにしている。筆者（Rod Lyon）は、これらの数字について2つの点を指摘しておきたい。第1点は、もし「世界戦争」が稀なものであるとすれば、何故1945年（熱戦）以来、あるいは1991年（冷戦）以来、「大戦」がなかったのかという理由についての特別な説明は必要がないということである。2つ目は、「大戦」の定義が依然、論議の対象であるということである。

- (4) 学問的な議論は別にして、最も懸念される事態について考えてみたい。即ち、アメリカと中国という大国同士の戦争が起こり得るのかということである。この疑問には、①起こり得る (possible)、②起こる (yes)、③起こるかもしれない (likely)、④起きない (no)、との回答がある。大国間、特に核保有国同士では、一方が他方に対して軽々に戦争を仕掛けることはない。しかし、時として戦争は起こるし、それらは偶発的なものではない。大国間の戦争は、国際秩序を巡って生起している。Raymond Aronが指摘しているように、こうした戦争は、国家としての生死に関わる戦いである。そして、大国同士が干戈を交える主たる理由は、戦争に訴えないことが悪い選択肢のように見えることである。しかも、稀な事例である大国間の戦争を含め、戦争への道筋は、通常兵器の保有国（非核保有国）のみに残されているわけでもない。核保有国同士の戦争は、例えそれが高度に政治的にコントロールされ、そして紛争目的が限定されていることについての相互理解の下に戦う、エスカレーション・ラダーの下方段階での戦争であっても、生起し得ると想定しておかなければならない。当然ながら、双方が通常戦争と核戦争との間の一線に対して理解を共有するとともに、両国の間に危機管理メカニズムが機能していれば良いが、どちらも要件も存在しない状況もあり得る。要するに、どの要件も戦争の生起を阻止するわけではないが、紛争のエスカレーション防止という点で意味がある。実際、「大戦」が起こりそうだからこそ、そのような戦争の終結点に大きな関心がある。無制限のエスカレーションは、良い結末になることはあり得ないのである。

記事参照：What China and America Are Wondering: Is "Major War" Obsolete?

<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/what-china-america-are-wondering-major-war-obsolete-11102>

8月19日「中国戦闘機、米軍機に異常接近飛行」(The New York Times, August 22, 2014)

米国防省が8月22日に公表したところによれば、中国の戦闘機、J-11が8月19日に中国沖合の国際空域を飛行中の米海軍哨戒機、P-8 Poseidonから30フィート以内の「極めて近接した、極めて危険な」飛行を行った。それによれば、中国の戦闘機がP-8 Poseidonの下に近接し、次いで両機の翼端の間が30フィート以下の距離で哨戒機と並行して飛行し、最後に中国の戦闘機は連続横転を行い、搭載武器を米海軍哨戒機のパイロットに見せつけた。国防省報道官は、中国戦闘機の飛行を攻撃的な行動と指摘し、「我々は、中国機の危険で未熟な近接飛行について強い懸念を表明してきた。こ

のような行動は搭乗員の安全と安全に対するリスクであり、国際法に反する」と強調した。このような中国機の行動は、東シナ海や南シナ海における日本やアメリカの同盟国に対する北京の高圧的な行動によって既に高まっている米中間の緊張を一層高めるものである。2001年4月に中国の戦闘機が海南島沖合の空域で米海軍哨戒機と衝突した事案を想起すれば、今回の異常接近は非常に危険であった。2001年4月の事案では、当時のブレア米太平洋軍司令官は、「遊園地で小型電気自動車をぶつけ合うようなことを空中で行うのは異常である」と非難した。軍事分析家は、中国戦闘機の異常接近の理由について、中国は東シナ海や南シナ海において近隣諸国と係争中の島嶼を巡って緊張関係にあるため、近海及びその上空に対する支配力を誇示したいと考えている、と指摘している。国防省報道官は、公表が3日遅れになったことについて、「我々は、情報を整理し、実際に何が起こったのかの概要を理解する必要があった」と述べた。

記事参照：Pentagon Says Chinese Fighter Jet Confronted American Navy Plane

<http://www.nytimes.com/2014/08/23/world/asia/us-says-chinese-fighter-jet-confronted-american-navy-plane.html?partner=rssnyt&emc=rss&r=1>

Photo : A Chinese J-11 fighter jet is seen flying near a U.S. Navy P-8 Poseidon about 215 km (135 miles) east of China's Hainan Island in this U.S. Department of Defense handout photo taken August 19, 2014

【関連記事 1】

「中国、米国の非難に反論」(The New York Times, August 23, 2014)

中国政府は8月23日、人民解放軍の戦闘機が国際空域において米海軍哨戒機に危険なまでに接近したとする米国防省の主張を否定し、中国沿岸近くでの頻繁な偵察活動は事故の危険があると警告した。国防省報道官は、「中国のパイロットの行動はプロフェッショナルなものであり、米軍機とは安全な距離を維持していた」とし、「中国に対するアメリカの非難は事実無根である。大規模で、頻繁に、中国に接近して行われるアメリカの偵察行動が中米間の海上及び航空の安全を危険にさらし、事故の潜在的な要因になっている」と非難した。国防省によれば、中国海軍の戦闘機が、海南島の東約137カイリの南シナ海上空で偵察飛行を行っている2機の米軍機、P-8 Poseidon と P-3 Orion を確認のため発進した。

記事参照：China Denies Confrontation With U.S. Surveillance Plane

<http://www.nytimes.com/2014/08/24/world/asia/china-denies-confrontation-with-us-surveillance-plane.html?partner=rssnyt&emc=rss&r=1>

【関連記事 2】

「中国機の近接飛行、海南島の潜水艦基地秘匿のため」(Reuters, August 28, 2014)

米国防省は8月21日、中国の戦闘機、J-11 が8月19日に中国沖合の国際空域を飛行中の米海軍哨戒機、P-8 Poseidon から30フィート以内の「極めて近接した、極めて危険な」飛行を行ったことを公表した。8月28日付の Reuters は、その背景について要旨以下のように報じている。

- (1) 中国国防大学の張召忠少将が中国国営メディアに語ったところによれば、近接飛行の背景には、拡充されつつある中国の戦略潜水艦(SSBN) 戦力を米軍偵察機から隠す意図があったという。軍事専門家は、米軍偵察機の目標は恐らく海南島南部の基地を拠点とする SSBN であろうと見、従って中国沿岸沖上空での危険な阻止行動は今後も続くであろうし、むしろ強化されるで

あろう、と語っている。海南島の基地を拠点とする潜水艦の1つが核弾道ミサイル搭載可能な「晋」級SSBNである。「晋」級SSBNは、中国の核抑止戦略の中核となるもので、軍事専門家によれば、現有の3~4隻の「晋」級SSBNの正確な即応態勢については、ミサイルの発射能力を含め不明である。

- (2) 中国の核抑止戦略において、SSBNは他の核大国よりも重要な存在となっている。香港の嶺南大学の中国安全保障問題専門家、張宝輝は、北京は1960年代から、核攻撃を受けなければ核兵器を使用しないという核先制不使用政策を宣言しており、従って、SSBNによる残存能力の高い第2撃能力の確保は核抑止戦略の信頼性を維持するために不可欠である、と指摘している。張宝輝は、「SSBNの展開は、アメリカの戦略計算を複雑にする。そして（米軍偵察機の飛行から）我々は既に、そのインパクトを眼前にしているのかもしれない」と語った。P-8 Poseidonは海南島南部の国際空域を飛行中に、中国戦闘機に接近された。米軍当局者によれば、3月、4月そして5月の接近飛行事案も、8月の事案と同じ海南島基地の中国戦闘機のパイロットによるものと見られ、2013年末以来、米軍偵察機に対する「異常な、未熟で、危険な」接近飛行が増える傾向にあるという。中国の雑誌、『航空知識』の上席編集者で軍事アナリストの王亜男は、米軍偵察機を「追い返す」ために戦闘機を接近させるのは有効な戦術で、これを繰り返せば、米軍は次第に監視任務の頻度を減らしていくであろう、と述べている。ワシントンの高官によれば、中国軍の指揮系統のどの段階までこうした攻撃的な飛行の権限が与えられているのか、あるいは現地の指揮官や戦闘機パイロットが独自の判断でこうした飛行を行っているのか、オバマ政権には分かっていないという。国営メディアの『環球時報』の報道によれば、米軍のP-8 Poseidonが機体下部からソナーブイを投下したことが、近接飛行の引き金になったという。
- (3) 中国メディアや西側の軍事関係のブログでは最近数カ月、海南島の海軍基地から行動する「晋」級SSBNの画像が掲載されている。これらの画像には、山側に向かって秘匿された潜水艦用岸壁の画像も含まれている。海南島の基地は、西太平洋に繋がる水深の深い水道に近接しており、いずれSSBNはこの基地に恒久的に配備されると見られる。米太平洋軍のロックリア司令官は3月、中国は射程4,000カイリ以上の新型ミサイルを搭載した潜水艦の建造を継続しており、「恐らく2014年末以前に、中国は最初の信頼性のある海上核抑止力を持つことになる」と語っている。*The Military Balance 2014*によれば、中国は70隻の潜水艦を保有しており、これに対してアメリカは72隻、日本は18隻である。ロックリア司令官の発言は、軍事専門家の間に、雑音が大きく探知され易い「晋」級SSBNの有用性についての論議を高めることになった。「晋」級SSBNはいずれ新世代の潜水艦に代替されると見られる。P-8 Poseidonは、アメリカが東アジアに張り巡らせた広範な監視網の一部として、日常的に海上における情報収集活動を行っている。これらの監視網には、衛星、海底センサー、水上艦艇及びグアムの原子力潜水艦が含まれる。比較的水深が浅い南シナ海は、米海軍の潜水艦が相手の艦艇を追尾するには難しい作戦環境であり、従って、P-8 Poseidonによる哨戒活動には格別の重要性をもっている。

記事参照：Chinese interceptions of U.S. military planes could intensify due to submarine base
<http://in.reuters.com/article/2014/08/28/china-usa-military-idINKBN0GS2OZ20140828>

8月21日「中国、無人機で南シナ海哨戒」(Philstar.com, August 21, 2014)

フィリピンが占拠する南シナ海の Ayungin Shoal (Second Thomas Shoal、仁愛礁) に着底させたフィリピン海軍揚陸艦、BRP *Sierra Madre* に駐留する海兵隊によれば、中国のものと見られる無人機 (UAV) が Ayungin Shoal 上空を哨戒するのが視認された。海兵隊員は、「7月下旬頃から8月初めにかけて、少なくとも3回、UAV が上空を通過するのを視認した」と語った。更に海兵隊員は、Ayungin Shoal における中国軍のプレゼンスを見慣れてきたとして、「今のところ何もないが、ここで起こっていることを常時、上級司令部に報告している」と述べた。海兵隊は、監視用に双眼鏡しか所持していない。フィリピン軍は、Ayungin Shoal 周辺海域とその他のフィリピン管轄海域における中国艦船のプレゼンスが増大している、と見ている。

記事参照：Chinese drones fly over Phl ship in Ayungin

<http://www.philstar.com/headlines/2014/08/21/1359978/chinese-drones-fly-over-phl-ship-ayungin>

9月5日「インド洋・太平洋地域におけるインドの海洋政策—インド専門家論評」(The Diplomat, September 5, 2014)

インドのシンクタンク、The Institute for Defence Studies and Analyses (IDSA) の研究員で、*Geopolitics of the Indo-Pacific* の共著者、Abhijit Singh は、9月5日付の Web 誌、The Diplomat に、“Rebalancing India’s Maritime Posture in the Indo-Pacific” と題する長文の論説を寄稿し、インドは海軍に軍事安全保障に対する役割を今以上に付与し、インド洋・太平洋地域における役割の拡大を目指すべきとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 8月に2隻の国産駆逐艦、INS *Kolkata* と INS *Kamorta* が就役した際、インド国内メディアは、インド海軍のインド洋における経済権益の「保護者 (a “protector”）」としての役割に焦点を当てて報じた。海上貿易の安全とインドの海洋におけるエネルギー権益の確保する上でのインド海軍の役割が強調された背景には、インド洋地域 (IOR) におけるシーレーンの安全に対する深刻な懸念が存在していることに起因する。インド海軍の経済安全保障面における役割を重要視し過ぎれば、その一方で、インド洋・太平洋地域におけるインドの戦略的利益の防衛というインド海軍の役割から目を逸らせることになる。結局のところ、海軍というものは、広範囲な戦略的利益の衝突による伝統的な紛争シナリオにおいて使用される軍事力であり、一義的には国家の戦略的利益が敵対的海洋国家によって脅かされた場合の防衛手段なのである。しかしながら、インド海軍の経済面での役割を重視する論者は、モディ首相が INS *Kolkata* の就役式典で述べた発言に元気づけられた。モディ首相は、「海軍力と国家の成長との不可分の関係」や「海上貿易に関わる者に信頼感を与えるインド海軍の能力」に言及し、シーレーン防衛における海軍の役割を強調したからである。モディ首相が経済安全保障という観点を強調した背景には、今日、選挙で選ばれた政権は、海軍力を、時には他の機能を犠牲にしてまでも国家の経済利益を護るためのものと見なすという、無視し得ない現実があるからである。従って、経済再生を掲げて選ばれた現政権は、国内の経済成長を支えることを狙いとした海洋政策を追求している。その必然的結果として、例え日印間に政治的な緊密性があっても、ニューデリーは、北京の敵意を駆り立てるようなことはしないであろう。いずれにせよ、インドの海洋政策は、戦略的リスクの回避と強力な多国間枠組みによる関与という2つの原則に基づいて構築されることになる。興味深いことに、こうした政策は、インド海軍の役割をインド洋での協調的

行動にほぼ限定してきた、前政権の海洋安全保障に対するアプローチと奇妙な継続性を持っている。

- (2) ニューデリーにおける中心的論議は、インド洋と太平洋は2つの戦略的に異なった戦域であり、この2つの戦域を1つの連続した戦略的空間として捉えるという概念は間違っているというものである。インドの政治エリートの大多数は、インド洋地域（IOR）の主要な脅威は非伝統的なものであり、地域全体のコンセンサスの形成や多国間協力のプロセスを通じて対処されるべきもの、と考えている。他方、彼らは、太平洋に関しては、「戦略的な沼地（strategic swamp）」と見なしている。そこでは、政治的不協和と対処が困難な紛争が蔓延っており、未だに軍事的な瀬戸際政策、外交的駆け引き、そして同盟政治の泥沼的状况から抜け出せていない。インド洋における海洋戦力はこれまで、海賊行為、海上テロ、不法移民そして人道的危機などの非伝統的課題に取り組んできた。この地域では、西太平洋地域で長く続いている海洋での対立といったような事態に、未だ直面したことはない。しかし、インドの政策決定者達は、インド洋と太平洋で直面する問題は全く違ったものであり、従ってその解決策も異なったものになる、と考えている。しかしながら、このような考え方は、大局的な戦略的見地から見て、間違っている。
- (3) インド洋地域（IOR）が比較的平穏な状態であったのは、主としてインドが IOR における突出した海洋大国であったことによる。インド海軍は、南アジアで最強の海軍であるだけでなく、インド洋中央部における主たる安全保障の提供者としての役割を果たしてきた。IOR におけるインドの戦略的優位に対する真の挑戦者がいなかったが故に、インドは、人道的支援や非伝統的脅威対処を重視する余裕があったのである。しかしながら、インドにとって、こうした現在の戦略的シナリオが将来とも変化しないという保証はない。中国の IOR に対する経済的関心が急速に高まっているからである。中国海軍が IOR においてより大きな役割を目指すようになれば、いずれ、インドの政治エリートは、深刻な安全保障のジレンマに直面することになる。即ち、北京の条件に従って中国に協力するか、あるいは、IOR において優勢な海軍力を以て対抗するか、という選択を迫られることになる。結局、インド洋における将来の戦略的力関係が、現在の太平洋に見られるような対立的なものにならないという保証はどこにもない。現在のところ、インド洋におけるインドの利益に対する喫緊の脅威はないが、中国海軍が IOR に恒久的なプレゼンスを確立することに成功すれば、状況が劇的に変化する可能性がある。北京が積極的に喧伝している「海のシルクロード（MSR）」は、そうしたプレゼンス確立の始まりを予告している。南アジアのグワダル、ハンバントータ、チッタゴンにおける港湾インフラの開発から、アフリカ東岸のモンバサ、ダルエスサラーム、バガモヨにおける港湾施設の建設や再開発に至るまで、北京は、IOR に独自の貿易回廊の建設を決意しているようである。こうした中国の港湾開発プロジェクトに最近、新たに加えられたのはケニア港湾都市、ラムで、中国企業がラムに3つのバース（係留施設）を建設する約5億ドルの契約を結んだ。このプロジェクトは、The Lamu Port South Sudan-Ethiopia Transport Corridor（LAPSSET）の一環で、MSR のアフリカ区間において重要な役割を果たすことになる。海洋問題の専門家は、中国がインド洋における海軍力のプレゼンスを拡大していけば、いずれかの段階で、インドの戦略的影響圏と交錯し、それが最終的には大きな戦略的対立に発展するかもしれない事態の引き金になることを懸念している。
- (4) しかし、インドは当面、インド洋・太平洋地域における中国の海軍力に対抗することには慎重である。ニューデリーは、海洋アジア（maritime-Asia）における中国の広範な海洋活動に対

抗できるだけの十分な海軍力も政治力も持ち合わせていないからである。しかし、インドは、この戦略的苦境を脱する方策を探求する必要がある。まず、ニューデリーは、地域的優越を巡る抗争というより大きな文脈において、地域的安定を損なう不均衡を是正することによって国益を護るという第一義的任務を遂行できる、インド海軍を必要としている。そのため、インドは、インド洋・太平洋地域における「寛容な安定装置 (a gentle “stabilizer”）」としての役割を担うことを真剣に検討すべきである。「安定装置」としての役割を果たすためには、ニューデリーは、積極的な中国封じ込め政策ではなく、紛争を引き起こす可能性のある如何なる一方的な軍事行動にも反対するという思慮深い決意を持つことである。そうするためには、インドは、太平洋における安全保障に関する政治的議論、例えば、ARF、東アジア首脳会議、ASEAN 拡大国防相会議、ASEAN 拡大海洋フォーラムなどに積極的に関与することが求められる。また、シャングリラ・ダイアログなどで、インドが海洋安全保障問題に対する自らの立場を表明することも有益である。更に、インド洋・太平洋地域における三国対話外交を活性化させることも有益である。

- (5) インド海軍は、東アジアにおいて作戦行動を拡大する必要がある。いわゆる「ルック・イースト」政策に最近、海洋問題が追加されたにも関わらず、インド海軍の太平洋への進出は、その範囲も回数も控えめである。より永続的な戦略的プレゼンスのために、インド海軍は、更に高レベルの作戦行動に関与するとともに、太平洋沿岸域の燃料・物資補給施設へのアクセス協定を獲得することが必要である。東南アジアの友好国との補給面での協定と沿岸域の軍事関連施設へのアクセスによって、インド海軍は、戦略的任務を遂行するための不可欠の手段を得ることになる。更に重要なことは、インド海軍は、新たな戦略ドクトリンの枠組みを必要としていることである。この枠組みは、現在、インド海軍の作戦活動のほとんどを占めている警察治安活動と同等の比重を、軍事安全保障面での役割にも置くことになろう。その鍵になるのは、遠海での信頼できるプレゼンスを維持できる戦略的能力の向上である。
- (6) インド海軍はこれまで、例えば、中国海軍との演習、RIMPAC への参加、アメリカとの MALABAR 合同演習など、太平洋における各種の活動に参加してきたが、これらの活動が全て、それぞれ孤立した相互に関連のない活動として扱われ、従って、一貫した戦略的構図を描けなかったし、またインドの明確な戦略的メッセージもパートナーに効果的に伝えられなかった。インド海軍の作戦運用担当官は、一貫した良く考えられた戦略が不在のままでは、全ての海洋協力はほとんど無意味な努力になることを思い知ることになろう。インド海軍は全ての戦略的パートナーと協力することが可能だが、それらを一つの方向に纏め上げる「効能書き (the “balance of narrative”）」が緊要である。日本との包括的な海洋パートナーシップは、反中同盟と見るにはほど遠いが、広大なインド洋・太平洋地域において実質的な安全保障を提供する可能性を秘めている。日本は、7月の憲法第9条の解釈変更により、強力な軍事的パートナーになれる。更に重要なことは、日本との海洋パートナーシップによって、インド海軍は、インド洋・太平洋地域における自らの戦略姿勢を再定義する機会を得ることになる。そして、インドが自国の海軍に国益擁護の役割を求めらるれば、インド海軍は、インド洋のシーレーンの「保護者 (a “protector”）」であるだけでなく、インドの戦略的利益の「守護者 (a “defender”）」でなければならない。インド海軍は、安定した地政学的均衡を維持する上で効果的な役割を果たすことができるであろうが、そうするための戦略的なメッセージは、的を絞った効果的に方向付けられたものでなければならない。

記事参照 : Rebalancing India's Maritime Posture in the Indo-Pacific

<http://thediplomat.com/2014/09/rebalancing-indias-maritime-posture-in-the-indo-pacific/>

9月8日「マレーシア、米海軍 P-8 分遣隊基地の提供申し出」(Sea Power, September 8, 2014)

米海軍のグリナート作戦部長が9月8日の講演で明らかにしたところによれば、マレーシアは最近、東マレーシア（ボルネオ島）に米海軍の P-8 飛行分遣隊の基地提供を申し出た。P-8 が東マレーシアを基地にすれば、南シナ海やマラッカ海峡、スンダ海峡などの重要なシーレーンへの哨戒飛行が容易になる。マレーシアは、3月8日に消息を絶ったマレーシア航空 370 便の捜索のために、米海軍の P-8A と P-3C が西マレーシアを基地とすることを認めたことがある。

記事参照 : CNO: Malaysia Offers U.S. P-8 Detachment Site

<http://www.seapowermagazine.org/stories/20140908-malaysia-p8.html>

9月10日「インド洋・太平洋地域諸国、多国間海軍外交に期待—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, September 10, 2014)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の Ristian Atriandi Supriyanto 研究員は、9月10日付の RSIS Commentaries に、“Multilateral Naval Diplomacy: Indo-Pacific Navies Exercising More Together?” と題する論説を寄稿し、インド洋・太平洋地域諸国は多国間海軍外交に期待感を高めているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) インド洋・太平洋海域における最近の多国間合同演習や国際観艦式を見れば、域内各国の多国間海軍外交に対する期待感が見て取れる。ベンガル湾で実施されるインド海軍主導の MILAN 演習は、2013年に参加国が最大数となった。2014年には、インドネシア海軍は、南シナ海で18カ国の参加を得て初めての多国間合同海軍演習、KOMODO を主催した。ハワイでの RIMPAC 2014 演習でも、中国海軍とブルネイ海軍が初めて参加した。域内では、海軍演習や国際観艦式そして災害救助活動に至るまで、多国間海軍外交に対する期待感の高まりが見られる。
- (2) インド洋・太平洋諸国は、経済発展に支えられて、海軍力の整備や近代化を行っている。海軍力の強化は、海軍力を支えに外交政策を展開する、「海軍外交」を盛んにしている。海軍外交は、他国港湾への「友好親善訪問」、そして災害救助活動から海賊対処まで、更には係争海域での主権誇示など、多岐に亘る。海軍力による主権誇示は、「砲艦外交」とも呼ばれる。軍艦は、当該国の象徴であるとともに、戦闘手段でもある。帆船時代では、軍艦は、例えば英国軍艦、HMS *Sovereign of the Seas* やフランスの一等戦列艦、*Soleil Royal* など、しばしばヨーロッパの君主の栄光の象徴であった。現代で言えば、インドと中国が空母を国産するのかもしれない。同様に、マレーシアとインドネシアの海軍力近代化は、フリゲートと潜水艦を新たに取得して「世界レベルの海軍」になりたいという願望が1つの動機になっている。多国間海軍外交を通じて自国の力と誇りを誇示することは、他国海軍と比較によって自らの海軍の弱点や優れた能力を認識する、「デモンストレーション効果」を生む。また、多国間海軍外交への参加は、友好親善を深める狙いもある。友好親善は、海軍間のインターオペラビリティを強化することにも繋がる。海賊行為や自然災害などの国の枠組みを超えた脅威に対しては、1国だけでなく、国境を越えたアプローチが必要になる。こうした国境を越えた脅威に取り組むための演習や実働体験を通じて、各国海軍は、教訓を学び、相互に運用手順を知ることができる。

- (3) しかしながら、多国間海軍外交への参加は、平和的意図に反することもある。「連携強化」のための海軍外交は、例えば合同演習を通じて敵対国を抑止する決意を示すことができるが、第3国に誤ったシグナルを送ることもある。例えば、中国は、アメリカ、インド、シンガポール及びオーストラリアが参加した2007年のMALABAR演習に対して、中国封じ込めの動きと見、抗議したことがある。また、海軍演習は、潜在的な敵に関する情報収集の手段ともなる。中国は、RIMPAC 2014に参加する一方で、ハワイの周辺海域での演習をスパイするために、監視船の派遣を止めなかった。他方、「危機管理」のための海軍外交もある。海洋における領有権や境界画定紛争を巡る海軍同士の小競り合いは、誤算と誤解を生む可能性がある。各国とも、係争海域における海軍力による主権誇示が、戦闘を引き起こす意図がないとしても、危機を長引かせる可能性があることを恐れている。西太平洋海軍シンポジウム(WPNS)の参加国は、こうした危機を認識して、「洋上で不慮の遭遇をした場合の行動基準(CUES)」について合意した。海軍部隊指揮官同士の直接の安全で常続的な通信を確保するための海軍間の「ホットライン」構築も、同じような意図によるものである。例えば、ベトナム海軍は、南シナ海における緊張を緩和し、危機的状況を回避するために、近隣諸国海軍との間で幾つかの「ホットライン」を構築している。
- (4) 多国間海軍外交は、増加の兆しを見せているが、実際に地域的安定に大きく貢献できるかどうかについては、大きな疑問が残る。海軍外交は、信頼を醸成し、インターオペラビリティを強化することができるが、悪意ある意図を秘匿することもできる。例えば、ある同盟国とそのパートナーとの合同演習は、そうした同盟協力の対象とされていると感じている国から誤解されるかもしれない。また、CUESのような海軍の行動基準は、不慮の遭遇によるリスク回避のために必要であるが、一方で政治的環境の悪化がこうした行動基準を必要としているという側面もある。更に、海軍間の連携強化は同盟国とそのパートナーにとって再保障となるが、他国に一層の疎外感を抱かせる危険もある。しかしながら、それでも海軍外交は有効であり、少なくとも多国間海軍外交への参加は、(同盟国、友好国あるいは潜在敵国と問わず)参加各国海軍の思考様式と行動様式について、より深く洞察する機会となる。

記事参照：Multilateral Naval Diplomacy: Indo-Pacific Navies Exercising More Together?
RSIS Commentaries, September 10, 2014

9月11日「アジア、新たな軍備拡張競争へ」(AP, September 11, 2014)

AP通信は9月11日付で、アジア諸国に見られる軍事力増強の動きについて、要旨以下のように報じている。

- (1) アジア諸国は現在、世界の武器輸入の半分強を占めており、域内で最大の輸入国である中国は過去10年間で、年間軍事予算を4倍増とした。スウェーデンのSIPRIによれば、中国の軍事支出は、アメリカの6,650億ドルに比べれば3分の1だが、東アジアと南アジアの全24カ国の軍事支出を合わせた額に近い。米シンクタンク、Stratforの主席地政学アナリスト、Robert D. Kaplanは、中国の狙いは太平洋地域において支配的パワーであるアメリカを排除することにあるとし、「もし中国が周辺海域において自由に行動でき、より強力な制海能力を発揮できるようになれば、中国は、完成された海軍力を備えることになろう」と指摘している。中国海軍で最も注目されるのは潜水艦戦力で、2020年までにはその保有隻数は78隻となり、アメリカと同数になると見られる。中国の大部分の潜水艦は海南島の巨大な洞窟基地に配備されてお

り、そこから南シナ海に直接展開することが可能である。

- (2) こうした中国の動向は、他のアジア諸国の潜水艦購入熱に拍車をかけた。ベトナムは2014年に、ロシアに発注していた6隻の潜水艦の内、3番艦と中国の潜水艦を捜索、攻撃可能な海上哨戒機を受領した。ロシアは、アジア諸国に対する武器輸出でトップの座を占めており、アメリカ、次いでオランダなどの欧州諸国がこれに続いている。ベトナムの軍事支出は、この5年間で83%増となっており、政府支出の8%を占めるまでになっている。日本も潜水艦戦力をより最新の潜水艦に更新しつつあり、韓国はより大型の攻撃型潜水艦を取得しつつあり、そしてインドは6隻の新型潜水艦を建造する計画である。SIPRIの上席研究員、Siemon Wezemanは、「潜水艦は、より強大な敵に対抗できる戦力であり、隠密裡に行動することで、より強大な敵による、地域あるいは海域の支配を拒否することができる」と指摘している。他方、ベトナムや日本に比べ、フィリピンは立ち後れている。フィリピンは、南沙諸島における中国の行動に対抗し得ないでいたが、20年ぶりの米軍の同国への再展開を歓迎した。加えて、フィリピンは、海上哨戒機、爆撃機、その他の装備への支出を加速させる計画である。インドも、中国とパキスタンとの間で領土紛争を抱えており、多くの戦車や戦闘機を購入し、世界最大の武器輸入国となっている。
- (3) こうした軍事装備の購入が注目を集めているが、現在までのところ、領有権紛争海域や操業海域に展開するのは、各国の沿岸警備隊巡視船が中心となっている。日本は、2013年にはフィリピンとの間で10隻、2014年6月にはベトナムとの間で6隻の巡視船供与にそれぞれ合意している。ベトナムはまた、この5年間で沿岸警備隊戦力を68隻にまで自力でほぼ倍増した。日本は現在、389隻の巡視船を保有しており、この2年間、尖閣防衛に巡視船を投入している。SIPRIの軍事支出プログラム主任、Sam Perlo-Freemanは、「全ての国があからさまな軍事的対決を回避しようとして、紛争海域における対応を、準軍事組織による対応に抑制している。関係国は、紛争海域において、事態をより危険なレベルにエスカレートさせることなく、ある種の武装力のプレゼンスを確立しようとして試みている」と指摘している。しかしながら、日本は、エスカレーションの可能性に備えつつあるように見られる。安倍内閣は、7月に憲法解釈を変更した。9月初めは、日本とインドは、防衛技術を共有し、合同演習を実施することに合意した。シンガポールのRSISの軍事専門家、Bernard Loo Fook Wengは、「中国がより好戦的になるとすれば、それは中国が自分に有利な風が吹いていると見た時である。そうなれば、域内の安全保障環境はより暴力的な状況になるかもしれない」と見ている。

記事参照：Asia arms up to counter growing Chinese might

http://bigstory.ap.org/article/asia-arms-counter-growing-chinese-might?utm_source=getresponse&utm_medium=email&utm_campaign=rsis_publications&utm_content=RSIS+Fortnightly+Summary+%28Issue+87%29

9月11日「シンガポール海軍、沿岸戦闘艦国産開始」(Asia One.com, September 11, 2014)

シンガポールのSingapore Technologies Marine (ST Marine) は9月11日、海軍の国産沿岸戦闘艦、The Littoral Mission Vessel (LMV) の建造を開始した。LMVは8隻建造され、現有11隻のFearless級哨戒艦を代替する。Fearless級哨戒艦は20年近く前に建造され、シンガポールの領海警備任務に就いている。国防省によれば、LMVは、ミッション・モジュール方式で、任務に応じた装備を搭載する。例えば、機雷掃討任務では、機雷対策用モジュールを搭載する。LMVはヘリ甲板も

装備している。LMVの1番艦は、2016年1月に海軍に引き渡される予定である。

記事参照：Singapore Navy starts building first of 8 coastal warships

<http://news.asiaone.com/news/singapore/singapore-navy-starts-building-first-8-coastal-warships>

Image: The Littoral Mission Vessel (LMV)

<http://news.asiaone.com/news/singapore/singapore-navy-starts-building-first-8-coastal-warships>

9月22日「中国海軍戦闘艦、イラン友好訪問」(The Maritime Executive.com, Reuters, September 22, 2014)

ロイター通信が9月22日付けで報じるところによれば、中国海軍の2隻の戦闘艦、誘導ミサイル駆逐艦「長春」と誘導ミサイル・フリゲート「常州」は、イランのバンダレアッバース港に入港し、5日間の日程で友好訪問する。中国海軍戦闘艦艇がペルシャ湾に入り、イランに寄港するのは初めてである。中国にとって、イランへの寄港は、中東からホルムズ海峡、インド洋、マラッカ・シンガポール海峡を経由して南シナ海に至る、自国の石油消費量の20%以上を輸送する長く脆弱なシーレーンを防衛することを狙いとした包括的な戦略の一環である。中国海軍は現在のところ、第1列島線内の海域における作戦行動が主体だが、近年、アデン湾の海賊対処に見られるように、インド洋にも小規模な戦力を展開している。しかしながら、中国にとって、長いシーレーンに沿って十分な戦力を展開するまでには、長い道のりを要しよう。

記事参照：In Search for Security, China Enters Strait of Hormuz

<http://www.maritime-executive.com/article/In-Search-for-Security-China-Enters-Strait-of-Hormuz-2014-09-22>

3. 外交・国際関係

7月1日「南シナ海における中国の10段線地図の含意—米専門家論評」(The Diplomat, July 1, 2014)

米誌、*The National Interest*の編集主幹、Harry J. Kazianisは、7月1日付のWeb誌、*The Diplomat*に、“China’s 10 Red Lines in the South China Sea”と題する論説を寄稿し、中国が6月末に公表した新しい地図は北京による南シナ海における主権主張の一環であり、アメリカは現状を徐々に変更していくという中国の戦略を理解すべきであると指摘し、要旨以下のように論じている。

- (1) 最新地図の公表によって、中国は、西太平洋における「地図戦 (“mapware”）」を宣言した。これはベトナムの沿岸沖における石油掘削リグ設置よりはるかに狡猾であり、北京は、南シナ海の支配権を確立し、国内外で南シナ海における(中国支配の)現状認識ゲーム(the perception game)に勝利するための、中国の真の戦略を徐々に進展させることを狙っている。要するに、北京は、この新しい地図において、南シナ海における係争海域のほとんど全を中国の主権が及ぶ領土領域であると主張しているのである(新地図では、インドとの国境係争領域についても中国領としている)。中国の新たな戦略は明白である。それは、自らその海域における哨戒活

動を実施し、そこにおける天然資源の権利を主張し、探査し、そしてその海域を支配していることを示す地図を公表することによって、あたかもその海域に対する主権者であるかのように振る舞うのである。そうすることで、中国の行動に対応できない他の領有権主張国を徐々に時間をかけて打ち負かしていくのである。

- (2) そのような戦略、筆者が「地図戦」と呼ぶ戦略を駆使することは、中国にとって目新しいことではないかもしれない。中国は2012年に南シナ海を含んだ新しい地図付きパスポートを発行して、物議を醸したことがある。しかし、今回の地図の公表は、少し趣を異にしているようである。今回公表された地図は、あの悪名高き「9段線」とは異なっていることに気づく。「段線」が10本になっているのである。ここ数カ月間における中国の益々高圧的になってきている南シナ海と東シナ海における行動から見て、この（「10段線」で囲まれる）拡張された領域は、中国の言う「核心利益」を構成するものと考えられる。台湾の東側海域からはるかインドネシアの沖合までを「10段線」で囲み、北京は、この「レッドライン」の内側を、「立ち入り禁止区域 (a no-go zone)」と宣言しているようなものである。
- (3) 中国は、南シナ海に10本のレッドラインを宣言したわけで、この主権主張を護るために、あらゆる手段をもって闘うであろう。中国は、アジアのこの海域における支配権を行使するために、武力行使を除くあらゆる手段を活用するであろう。北京は、自国の強大化しつつある軍事力に他国が対応することが次第に困難になってきていることを認識しており、万が一武力紛争が生じた場合には、あらゆるアクセス阻止戦力を用いて、他国の海軍力を苦しめるであろう。中国は、2、3年前まで夢物語と思われた、自ら宣言した目的の達成に向かって着実に前進している。
- (4) アメリカが明らかにイラクやウクライナの問題に手を焼いている間でも、ワシントンは、アジアで起きている出来事に注意を払っていなければならない。5兆ドル超の海上貿易が行き交う、Robert D. Kaplan が「アジアの大鍋 (Asia's Cauldron)」と呼んだ南シナ海は、すべての国が自由に航行できる海洋コモンズであり続けるかどうかのテストケースとなっている。もし中国が徐々に現状を変更し、南シナ海を中国主権下に取り込むようなことになれば、極めて危険な前例となろう。今や、地図は、この遠大な戦いにおける武器となっている。ワシントンは、このことを十分心に留めておく必要がある。北京は、このことを十分心得ている。

記事参照：China's 10 Red Lines in the South China Sea

<http://thediplomat.com/2014/07/chinas-10-red-lines-in-the-south-china-sea/>

備考：Harry J. Kazianis の中国新地図公表に関する論評については、旬報6月21日-30日号も併せ参照されたし。

7月1日「南シナ海で求められる米の戦略—ベトナム人の視点から」(RSIS Commentaries, July 1, 2014)

ベトナム国立大講師、Truong-Minh Vu とオランダの VU University Amsterdam の院生、Nghiem Anh Thao は連名で、シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の7月1日付の RSIS Commentaries に、“Changing Power, Changing Interests: Freedom of Navigation in South China Sea” と題する論説を寄稿し、要旨以下のように述べている。

- (1) アメリカが公表する公式文書（そして準政府機関の文書も）によれば、南シナ海の領有権紛争に対するアメリカの国益と基本的立場は、以下の4点に集約できる。即ち、地域の平和、繁栄

及び安全の促進、重複する領有権主権に対する中立の堅持、航行の自由の維持、そして国際法規に準拠した紛争の平和的解決の懲逸である。しかしながら、中国の高圧的な政策展開によって、アメリカは、南シナ海における国益を再検討する以外に選択肢のない状況に追い込まれた。

- (2) この再検討のプロセスにおいて、アメリカは、相互に矛盾する3つの優先的政策を指向せざるを得ない。第1に、アメリカは、航行の自由を維持するとともに、領有権問題に対して中立を堅持することが必要である。しかしながら、2012年以來の中国の益々高圧的な行動は、これらの2つの政策が相互に関連していることを示している。例えば、石油掘削リグは、パラセル諸島及び周辺海域に対する中国の事実上の主権を宣言するための、「動く領土」として活用されている。Triton島を占拠し、これを国連海洋法条約（UNCLOS）第121条による「島」と主張することで、中国は、海洋における領有権主張を拡大する新しい方法を生み出した。

第2に、アメリカは、域内の同盟国を護るべきだが（そしてそのことは域内における戦後の同盟体制を強化することだが）、一方で米中戦略的パートナーシップに対して（特に武力紛争の生起を抑制することで）悪影響を及ぼすべきではない。2012年のスカボロー礁におけるフィリピンとの衝突事案が示唆しているように、これら2つの政策は、中国が「養光韜晦」政策を維持した場合に達成可能である。しかし、最近の中国の行動から見て、この概念は、部分的にあるいは全面的に放棄された。

第3に、アメリカは、アジア太平洋地域で覇権を維持しようとしているが、同時に国防費の削減と経済回復による国内経済問題にも対処しなければならない。従って、アメリカは、ハードパワーへの極度の依存や大幅な国防支出の要求ではなく、外交と国際法といった他の手段に頼る政策を必要としている。

- (3) 2011年以降、南シナ海におけるアメリカの戦略は、以下の5つの異なったチャンネルを通じて展開されてきた。第1に、多国間のフォーラムを通じて、中国の高圧的な高度に反対し、あるいは対応を仄めかしさえすること。第2に、国際法規に準拠した紛争の平和的解決を関係当事国に懲逸すること（ここでは、行動規範（COC）の制定を支持し、UNCLOSの準用を懲逸）。第3に、海軍の防衛力の強化のために戦闘艦艇と軍事施設を提供することで域内の同盟国を支援すること。第4に、アメリカの同盟国と潜在的なパートナーとの協力を支援すること。第5に、（南シナ海だけでなく、東シナ海でも）中国の拡張政策の代価を中国に知らしめること。
- (4) こうしたアプローチは、アメリカの利益に完全に役立っているようには思えない。そのため、もっと積極的な政策が必要である。アメリカが南シナ海で法に基づく秩序を確立したいと望むなら、まず、アメリカ自身がUNCLOSへの加盟を最優先しなければならない。この点について、オバマ大統領は、5月28日の陸軍士官学校卒業式でのスピーチで、「米軍首脳がUNCLOSへの加盟を国家安全保障上で重要だと主張しているにもかかわらず、議会上院による加盟拒否が明確な状況下では、我々は、南シナ海における諸問題の解決を懲逸できない」と述べた。UNCLOSは、南シナ海問題解決の法的根拠となるだけでなく、アメリカの道義的信頼性を高めるとともに、アメリカの「戦略兵器」にもなる。更に、アメリカは、現在中国との領有権紛争の当事国である、日本、ベトナム及びフィリピンを含む、司法同盟（a juridical alliance）の形成を支援する必要がある。2012年に当時の日本の外相が米紙で、尖閣問題を国際司法裁判所に提訴する可能性に言及したことがあるが、このことは、領有権紛争の解決において、「規則と法を優先する」という新たな方向性を示したものである。
- (5) 軍事協力面では、アメリカは、海洋監視能力の強化や情報交換といった手段によって、域内各

国を支援できる。従って、アメリカが域内の同盟国、特に日本とフィリピンを支援するに当たって、中国との直接の対決を避けようとするならば、軍事協力を促進する戦略は有用かもしれない。中国は、アメリカを、相互に矛盾する国益の追求という、厳しいゲームに巻き込んだ。しかしながら、こうした異常な状況では、かえって大砲と暴力よりも規則と法を重視する手段の信憑性が大幅に高まるかもしれない。アメリカは、国際法に準拠した「ゲームの法則」を形成することによって、アメリカ（とその同盟国）の国家安全保障と国益が脅かされた場合には、アメリカの軍事介入に対する合意が形成されるのである。

記事参照：Changing Power, Changing Interests: Freedom of Navigation in South China Sea
RSIS Commentaries, July 1, 2014

7月1日「南シナ海のジェームズ礁、マレーシアが議論の余地なき主権者—マレーシア人の視点から」(RSIS Commentaries, July 1, 2014)

マレーシア国防大学戦略研究部講師、BA Hamza は、シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の7月1日付の RSIS Commentaries に、“China’s James Shoal Claim: Malaysia the Undisputed Owner” と題する論説を寄稿し、ジェームズ礁はマレーシアの大陸棚にあり、マレーシアが議論の余地なき主権者であるとして、マレーシア人の視点から要旨以下のように主張している。

- (1) ジェームズ礁 (James Shoal、中国名：曾母暗礁) は南シナ海の水面下、22メートルにある暗礁で、これまで域内でも、また地政学的にも国際法上からも注目を集めることはなかった。ところが、マレーシアの人々は、中国海軍の艦艇がこの暗礁の周辺で領有権を確認する式典を挙行した (注：2014年1月26日) ことに、驚かされた。中国は、自国の大陸棚の一部でも、EEZ内にも位置していない、如何なる暗礁に対しても領有権を主張できない。ジェームズ礁は、海南島から1,000カイリ以上離れており、中国のEEZ内でも、大陸棚の一部でもない。
- (2) もし中国海軍の指揮官が、当該沿岸国の大陸棚の一部にある暗礁に関する国際法の知識を知っておれば、問題は平穏裏に解決されていたであろう。「島」とは異なり、岩礁や「低潮高地 (Low-tide Elevation: LET)」 (満潮時には水面下に没し、干潮時には水面上に現れる岩礁や浅瀬をいう) は、国際法上いかなる海洋境界も形成することができない。「島」は、領海、大陸棚及びEEZを有することができる。一方、「低潮高地」は、それらが位置する海域の沿岸国に属する。低潮高地は、当該沿岸国の12カイリの領海内にある場合のみ、当該国の低潮基線を引くことができる。国際法は、大陸棚を、沿岸国の大陸の自然な延長として200カイリ (最大350カイリまで延伸可能) までと規定している。中国本土から引こうが、あるいは中国が占拠する南シナ海のどの島から引こうが、中国の大陸棚はジェームズ礁にまで達しない。同様に、ジェームズ礁は、ベトナム、フィリピンあるいは台湾の大陸棚の延伸外縁部にも含まれない。ベトナムとマレーシアは2009年5月、国連大陸棚限界委員会 (CLCS) に大陸棚外縁部の延伸について合同申請を行った。これによって、ベトナムは、ジェームズ礁がベトナムの延伸大陸棚外縁部に含まれないことを認めた。ジェームズ礁は、フィリピンが1971年以来占拠している南沙諸島の Pagasa 島 (中国名：中業島) 500カイリの位置にある。また、ジェームズ礁は、台湾が1956年以来占拠している太平島 (Itu Aba 島) から400カイリ以上離れている。更に、2009年のブルネイとの外交書簡で、ジェームズ礁はブルネイのEEZの外にあり、マレーシアに属することが確認された。マレーシアとインドネシアは1969年に、大陸棚に関する条約に調印し、ジェームズ礁がマレーシアのサラワク州ダトゥ岬沖のマレーシア側に位置する

ことを確認した。

- (3) ジェームズ礁は、サラワク州の最も近い基点、Batuan Likau から 63 カイリ沖合のマレーシアの大陸棚にあり、EEZ 内に位置している。この暗礁はマレーシアに近い位置にあるが、マレーシアのジェームズ礁に対する領有権は、地理的隣接性のみならず、慣習国際法にも依拠している。ジェームズ礁に対する中国の主張は中国が引いた 9 段線の境界内にあるというもので、9 段線は南シナ海の 90% 近くを取り込み、台湾に加えて、他の 5 国（ブルネイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン及びベトナム）の海洋境界とも重複する。一部の専門家は、9 段線が引かれた 1947～1948 年の時点で、中国は暗礁であるジェームズ礁の存在さえ知らなかった、と指摘している。要するに、中国は、当該海域で海洋調査を行った最初の国でもなければ、中国がジェームズ礁を発見し、管理してきたという如何なる証拠もない。ジェームズ礁を発見したのは英国で、多くの調査によって 19 世紀初頭に、その近くの 2 つの暗礁も発見した。ジェームズ礁は 1870 年代に英国の海図に初めて記載された。中国は、9 段線を公表した 1947～1948 年（一部の文書では 1912 年）に曾母暗礁と改名した。UNCLOS と 1958 年の大陸棚に関するジュネーブ条約（マレーシアと中国は両方の条約を批准している）では、「大陸棚に対する沿岸国の権利は、実効的なもしくは名目上の先占または明示的な宣言に依存するものではない」（大陸棚条約第 2 条第 3 項）と規定している。言い換えれば、マレーシアは、自国の大陸棚上に位置する暗礁を領有するために、UNCLOS に基づいて改めて何からの措置をとらなければならないということはないのである。
- (4) マレーシアは、ジェームズ礁及びその周辺のパーソンズ礁（Parson's Shoal）とリディー礁（Lydie Shoal）を含む、大陸棚に対する管轄権を有効に行使してきた。近くのラコニア礁（Laconia Shoal）周辺海域では、現在マレーシアの炭化水素資源の相当部分が産出されているが、これらの海域全域で天然ガスと石油資源の探査が行われた。マレーシア政府当局のこれらの海域における活動は、パーソンズ礁周辺海域におけるブイの設置と維持整備を含む、広範囲に及ぶ平和的で継続的なものであり、しかも透明性の高いものである。また、海軍艦艇とマレーシア海洋法令執行庁の巡視船による、日々の哨戒活動が実施されている。更に、埋蔵炭化水素資源の探査と生産などの経済活動が持続的に行われている。国際法の下では、長期間にわたる平和的で連続的な活動は、主権者としての権利確立に等しいと見なされる。この原理は、大陸棚上の島嶼、岩及び低潮高地、そして暗礁を巡る領有権紛争で、所有権を決定する上で極めて重要である。国際司法裁判所と国際仲裁裁判所は、多くのケースでこの原理を適用している。要するに、マレーシア政府当局の活動は、マレーシアがジェームズ礁の真の所有者であることを実証するのに十分なものである。

記事参照：China's James Shoal Claim: Malaysia the Undisputed Owner

RSIS Commentaries, July 1, 2014

【関連記事】

「南シナ海のジェームズ礁、中国領土の最南端—中国の地理教育」（The Diplomat, August 25, 2014）

米ニュージャージー州の Seton Hall University の The Center for Peace and Conflict Studies (CPCS) の Zheng Wang 所長は、8 月 25 日付の Web 誌、The Diplomat に、“The Nine-Dashed Line: 'Engraved in Our Hearts'” と題する論説を寄稿し、中国の学校では、ジェームズ礁（James Shoal、

中国名：曾母暗礁）が中国領土の最南端であると教えているとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 1940年代以降、「ジェームズ礁（James Shoal、中国名：曾母暗礁）」を含む、中国の「9段線」地図は中国の学校ではどのように教えられているか。貴方は「ジェームズ礁」という地名を聞いたことがありますか。何処にあるか知っていますか。中国で学校教育を受けた者にとっては、この地名はなじみ深いものである。例えば、中国の8年生の地図教科書の4頁に、「9段線」地図が掲載されており、「ジェームズ礁」に矢印が付けられており、「中国領土の最南端は南沙諸島の『曾母暗礁』である。」との注釈が付されている。生徒は中国領土の最北端と「曾母暗礁」までの距離を問われる。正答は5,500キロである。
- (2) 「ジェームズ礁」は、南シナ海の水面下、22メートルにある暗礁で、マレーシアのサバ州沖合約80キロにあり、中国本土からは約1,800キロも離れている。中国も台湾も、この暗礁を中国領土の最南端としている。マレーシアは、この暗礁を自国領と主張している。この暗礁は、水面下にあり、法的には如何なる主権的権限も有しない。しかしながら、2010年4月20日には、中国の巡視船、「海監83」が周辺海域まで航行し、中国領を示す石碑を海中に投げ入れた。
- (3) 「曾母暗礁」が中国領土の最南端とする主張は、中国共産党の最近の宣伝攻勢ではない。「9段線」で囲む中国の最初の公式地図は、当時の国民党政府が（1947年に制作し）1948年に発行した地図である。地図制作者、Bai Meichu が1936年に制作した地図では、西沙諸島、中沙諸島及び南沙諸島が線で取り囲まれていることを示した文書が存在する。それによれば、この1936年製地図は、南沙諸島の「曾母暗礁」を中国領土の最南端としている。1940年代以降、中国の各世代は、地理教科書で、「曾母暗礁」を中国領土の最南端と教えられてきた。中等学校の地理演習では、定規を使って、中国領土の最北端、漠河（黒竜江河畔、北緯53度29分）から「曾母暗礁」（北緯4度15分）までの距離を測り、国土の広大さに誇りを持つという。

記事参照：The Nine-Dashed Line: 'Engraved in Our Hearts'

<http://thediplomat.com/2014/08/the-nine-dashed-line-engraved-in-our-hearts/>

Map：Map of China from People's Education Press eighth grade geography textbook. The text box on the bottom right points to Zhengmu Ansha.

<http://thediplomat.com/2014/08/the-nine-dashed-line-engraved-in-our-hearts/>

See also：In an article in the June 2013 issue of China National Geography, Shan Zhiqiang, the executive chief editor of the magazine, wrote the following statement: (中国語)

<http://cng.dili360.com/cng/jsy/2013/06144586.shtml>

7月3日「西沙諸島の領有に関する歴史的証拠の精査—米人ジャーナリスト論評」（RSIS Commentaries, July 3, 2014）

米人ジャーナリスト、Bill Hayton は、シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院（RSIS）の7月3日付の RSIS Commentaries に、“The Paracels: Historical Evidence Must be Examined” と題する論説を寄稿している。Hayton は、この論説で、中国厦門大学の李徳霞（Li Dexia）准教授が、6月20日付 RSIS Commentaries に寄稿した、“Xisha (Paracel) Islands: Why China's Sovereignty is 'Indisputable'” と題する論説（海洋情報季報第6号外交・国際関係「トピック」参照）について、検証可能な証拠が欠けているとして、要旨以下のように述べている。（Hayton は9月に、Yale University Press から、*The South China Sea: the struggle for power in Asia* を刊行予定。）

- (1) 李徳霞准教授の論説は、西沙諸島に対する中国の歴史的な主張を支持する有益なものであった。

李は2003年の論文で、「9段線」地図についての中国の見解を初めて英語で論じている。しかし、李の6月20日付RSIS Commentariesに寄稿した、“Xisha (Paracel) Islands: Why China’s Sovereignty is ‘Indisputable’”と題する論説は、検証可能な証拠が欠けている。

- (2) 李は、中国の多くの歴史的文書を論拠に、少なくとも北宋時代（960～1127年）から、中国が西沙諸島と南沙諸島において効果的に主権と管轄権を行使してきた、と述べている。南シナ海に対する中国の歴史的な主張を支持する論者は、南シナ海やそこにおける島嶼が明記された文書に言及することがある。しかしながら、管見の限り、これらの文書ではいずれも、特定の島嶼を識別することができない。これら文書の島嶼が西沙諸島か南沙諸島にあるのか、それとも中国本土沿岸から数カイリ内にある数百の島々の1つなのかを簡単に見分ける方法はない。李は、これらの歴史的な文書の中で、正確な記述を特定できるのか。これらの文書の中で、西沙諸島と南沙諸島の名前が識別できる文書は存在するのか。筆者（Hayton）の調査では、1909年以前に発行された如何なる中国の公式文書でも、西沙諸島と南沙諸島の名前を使ったものは見つからなかった。フランスの研究者、Francois-Xavier Bonnetが明らかにしたように、1897年発行された広東省の地図は、海南島の以南の海域を示していない。
- (3) 状況が変わったのは1909年で、日本の企業が香港と台湾の間にある東沙諸島からグアノ（糞化石）を採取し始めたことが明らかになって、中国のナショナリズムが高揚したためである。これを受けて、当時の広東省知事、Zhang Yen Junは、西沙諸島への遠征隊を派遣した。遠征隊は、海南島近海で好天を待って2週間待機した後、1909年6月6日に西沙諸島へ出発し、翌日帰ってきた。現在、この遠征は、西沙諸島に対する中国の主権主張の論拠となっている。遠征隊に船を提供した当時の現地の船社のフランス人オーナー、P.A. Lopicqueは20年後に出版した著書で、こんな短時間の遠征で西沙諸島に関する15枚もの詳細な地図が作成されたことに疑義を呈している。広東省当局が既存のヨーロッパ製の地図をコピーして各島嶼に中国名を付けただけ、というのが真相に近いように思われる。西沙諸島の名前の由来からも、その可能性が窺われる。恐らくこれは、Paracel Islandsの1つ、West Sandの中国語訳と思われる。李はまた、1945年の日本の降伏後、カイロ宣言とポツダム宣言によって西沙諸島が中国に返還されたと述べているが、それは不正確である。何故なら、いずれの宣言でも、南沙諸島や西沙諸島についての言及がないからである。これは、フランスがこれら諸島をフランス領と認めさせるためにロビー活動を行い、そのため連合国は、これら諸島の将来の主権について如何なるコミットメントも示さなかったからである。
- (4) 李はまた、西沙諸島の歴史における重要なエピソードを見逃している。ノルウェーの専門家、Stein Tonnessonが明らかにしているように、第2次世界大戦後、中国の国民党政府軍とフランス軍がそれぞれ西沙諸島の別々の島嶼を占領した。国民党政府軍は1947年1月に、Amphitrite Group（宣徳群島）のWoody Island（永興島）に先に到着した。フランスは、数週間後にWoody Islandを先取されたことに気づき、Crescent Group（永楽群島）のPattle Islandに自国軍を展開した。フランス軍そして後にはベトナム軍は、1974年1月に中国の侵攻によって追い出されるまで、Pattle Islandを実効支配していた。中国国民党軍が1950年5月4日にWoody Islandを放棄した後、1955年あるいは1956年までは、人民解放軍による占拠は行われなかった。1974年の中国軍によるCrescent GroupとPattle Islandの占拠作戦は数カ月前から計画されていたもので、中越両国の漁民同士の争いの結果ではないことを証明する十分な証拠がある。

(5) 南シナ海における緊張が続いているが、問題を解決するためには、全ての当事国がオープンで真摯な話し合いに持つ用意がなければならない。古い歴史的文書を論拠とする漠然とした主張では不十分である。全ての当事国は、自国の根拠文書を第3者の検証に委ねなければならない。現時点では、中国、ベトナムそしてフィリピンはいずれも、あたかも西沙諸島や南沙諸島を1つのグループであるかのように、それら諸島の島嶼群に対する領有権を主張している。もしそれぞれの当事国が、これら諸島の島嶼群ではなく、個々の島嶼に対する領有権を示す具体的な証拠を提示できるなら、大規模な島嶼群ではなく、個別に個々の島嶼の領有権を判断することが可能になる。それが、領有権紛争の解決に糸口を付ける1つの方策かもしれない。

記事参照：The Paracels: Historical Evidence Must be Examined
RSIS Commentaries, July 3, 2014

【関連記事1】

「南シナ海における中国の領有権主張、歴史的根拠あり—中国人専門家主張」(RSIS Commentaries, August 15, 2014)

中国の厦門大学の李徳霞 (Li Dexia) 准教授とシンガポール在住の海洋問題研究家、Tan Keng Tat は、シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の8月15日付の RSIS Commentaries に、“South China Sea Disputes: China Has Evidence of Historical Claims” と題する論説を寄稿し、米人ジャーナリスト、Bill Hayton の7月3日付の RSIS Commentaries の、“The Paracels: Historical Evidence Must be Examined” と題する論説に反論している。(抄訳者注：Hayton の論説は、李徳霞准教授が6月20日付の RSIS Commentaries に寄稿した、“Xisha (Paracel) Islands: Why China’s Sovereignty is ‘Indisputable’” と題する論説 (海洋情報季報第6号3.外交・国際関係「トピック」参照) について反論したものである。従って、今回の李徳霞准教授の論説は再反論ということになる。)

李徳霞准教授と Tan Keng Tat は、この再反論で、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国の領有権主張は、元と明の時代の航海記録に加えて、数世紀に亘る検証可能な歴史的な記録、長期間の占有、諸条約、そして国際法と慣習法に基づいたものである。中国は1292年から1433年の間、世界に冠たる海洋国家であった。北宋時代に遡って検証可能な証拠を提示するためには、2頁のコメンタリーではなく、研究論文が必要になる。南沙諸島と黄岩島 (スカボロー礁) の領有権主張を裏付けるために、フィリピンは4,000頁を超える資料を法廷に提出した。特定できる「海域」や「島嶼」に言及した歴史的記録がないという Hayton の主張は、根拠のないものである。
- (2) 現在の西沙諸島に関する最古の中国の文献の1つは、13世紀の *Chu Fan Chi* (『諸蕃志』) である。本書は1911年、*Chau Ju-kua: His work on the Chinese and Arab Trade in the 12th and 13th Centuries* というタイトルで、Friedrich Hirth と W.W. Rockhill によって英訳された。この本で、福建省の税関検査官であった Chau Ju-kua (趙汝适) は、「海南島の東には Chien-li chang-sha と Wan-li shih-chuang がある」と書いており、訳者らはこれらが西沙諸島を意味すると解した。元の皇帝 (クビライ) は1292年、ジャワ島 (シンガサリ王国) のクルタナガラ王を攻めるために1,000隻の船隊からなる遠征軍を送ったが、この航海では「Ch'i-chou yang (西沙諸島)」と「Wan-li shi-tang (南沙諸島)」を通過したと記録されている。明時代の中国は1405年から1433年の間、世界で唯一の海洋国家であり、鄭和は、317隻の艦隊を率いて、「Wan-sheng shih tang (西沙諸島)」と「Shih-shing Shi-tang (南沙諸島)」

を經由して、チャンパ（ベトナムの一部）、マラッカ、インドそして最後に東アフリカにまで航海した。1730年のChen Lun-Chiung（陳倫炯）の著書、*Notes on land across the sea*（『海國聞見録』）では、西沙諸島と南沙諸島の地理的な位置が記述されている。彼の‘General map of four seas’では、西沙諸島が「Ch'i-chou yang」、南沙諸島が「Shih-tang」とそれぞれ記述されている。また、中国の記録では、西沙諸島の西側にある9つの島嶼に言及して、西沙諸島を「Chi-chou yang shan」と命名している。清朝時代では、西沙諸島という名称が一般的になった。当時、ヨーロッパ人もこの海域を航行できなかつたとすれば、ベトナム漁民が1405年にどうして250カイリも離れた西沙諸島まで出漁できたであろうか。西沙諸島は、1838年に‘The Complete Map of the Unified Dai Nam’（「大南一統全圖」）に初めて記録されているのである。

- (3) 「西沙 (Xisha) は West Sand の中国語訳と思われる」との Hayton の主張は、全く根拠がない。西沙は「西側の海岸 (Western Beach)」を意味する。1909年まで西沙諸島に関する中国の記録がないという Hayton の主張は誤りである。1887年の中国とトンキン（北ベトナム）との間の境界画定協定では、西沙諸島を含む境界の東側の全ての島嶼が中国に所属すると規定されている。1902年には、中国語で書かれた石碑が西沙諸島に設置された。1907年には艦隊が再び西沙諸島を訪問し、晋卿島 (Drummond Island) に中国語の石碑を設置した。2人の学者、Hungdah Chiu と Choon-ho Park は1975年に、*The Ocean Development and Law Journal*に、「ベトナムが領有権を主張し始めた1802年に先立つ数百年前から、中国が西沙諸島を発見し、支配してきたことは疑いない」と書いている。
- (4) Hayton は、自分の主張を強調するために、李徳霞博士によって引用された歴史的な証拠を無視している。即ち、1つは、1956年6月15日、ベトナム民主共和国の外務次官が、中国側に対して「ベトナムが有するデータによれば、西沙諸島および南沙諸島は、歴史的に中国の一部である」と指摘したこと。そして、ベトナム外務省アジア局の局長代理が「歴史的に判断すれば、それらの島々は、既に宋の時代には中国の一部であった」と付言したこと。もう1つは、1958年9月4日に、中国が領海に関する声明を発表し、西沙諸島や南沙諸島が中国の領土に含まれることを宣言したこと。そして、その10日後、ベトナム民主共和国のファン・バン・ドン首相が口上書を周恩来総理に送付し、「ベトナム民主共和国政府は、中華人民共和国政府が1958年9月4日に発出した領海に関する宣言の内容を認識し、承認する」と述べていること。
- (5) 李徳霞博士は、「1945年の日本の降伏後は、カイロ宣言やポツダム宣言によって、西沙諸島は中国に返還された」と述べている。Hayton は、いずれの宣言でも南沙諸島や西沙諸島についての言及がないことを理由に、これを「不正確」としている。しかし、カイロ宣言には、「日本が暴力と強欲によって獲得した全ての地域から駆逐されよう」と明記されている。1946年から1956年の間、1951年のサンフランシスコ講和会議を除けば、フランスとベトナム共和国はこれらの島嶼に対する中国の主権に異議を唱えなかった。
- (6) Hayton はまた、「中国、ベトナムそしてフィリピンはいずれも、あたかも西沙諸島や南沙諸島を1つのグループであるかのように、それら諸島の島嶼群に対する領有権を主張している」と述べているが、それは間違っている。南沙諸島の一部島嶼に対するフィリピンの領有権主張は1971年になって出てきたものだが、以前の植民地支配者であったスペインとアメリカはこれら島嶼のどれも割譲したことはなかった。フィリピンは、西沙諸島に対する領有権を主張していない。またベトナムも、東沙諸島や中沙諸島に対しては領有権を主張していない。Hayton が引用している、ノルウェーの専門家、Stein Tonnesson 博士は、ロンドンの公文書館の記録

に基づいて、「イギリスが西沙諸島を中国領土と見なしていた」ことを明らかにした。オーストラリア海軍の退役准将、Sam Bateman は、「1958年に北ベトナムが西沙諸島に対する中国の主権を承認していること、そして1958年から1975年までの間、ベトナムが本件について全く抗議していないこと、この2つの事実によって、ベトナムの現在の西沙諸島に対する領有権主張は大きく弱められている」と指摘している(海洋情報季報第6号3.外交・国際関係参照)。

記事参照：South China Sea Disputes: China Has Evidence of Historical Claims
RSIS Commentaries, August 15, 2014

【関連記事2】

「南シナ海における中国の領有権を証拠立てる資料なし—米人ジャーナリスト再反論」(RSIS Commentaries, August 26, 2014)

中国の厦門大学の李徳霞 (Li Dexia) 准教授とシンガポール在住の海洋問題研究家、Tan Keng Tat は、シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の8月15日付のRSIS Commentaries に、“South China Sea Disputes: China Has Evidence of Historical Claims”と題する論説を寄稿し、米人ジャーナリスト、Bill Hayton の7月3日付のRSIS Commentaries の、“The Paracels: Historical Evidence Must be Examined”と題する論説に反論した。(抄訳者注：Haytonの論説は海洋情報旬報2014年7月1日—10日号参照。この論説は、李徳霞准教授が6月20日付のRSIS Commentaries に寄稿した、“Xisha (Paracel) Islands: Why China’s Sovereignty is ‘Indisputable’”と題する論説(海洋情報季報第6号3.外交・国際関係「トピック」参照)について反論したものである。)そして、今回、Bill Hayton は、8月26日付のRSIS Commentaries に、“South China Sea Disputes: Still No Evidence of Historical Chinese Claims”と題する論説を寄稿し、李徳霞准教授の論説に対して、要旨以下のように再反論している。

- (1) 李徳霞准教授と Tan Keng Tat は、7月3日付のRSIS Commentaries に発表した筆者 (Hayton) の論説に対して反論を提起した。しかしながら、彼ら (李准教授と Tan Keng Tat) の反論は、1909年以前から南シナ海の特定の島嶼を中国が領有していたことを証拠立てることができていない。彼らが挙げた一部の資料は、明らかに誤りである。近代以前の中国政府が南シナ海の特定の島嶼を領有していたとする証拠は見当たらない。もし彼らが領有を裏付ける文書や証拠を知っているのであれば、今こそ検証に供すべきである。
- (2) 確かに、「島嶼」に言及した中国語の古い文献はあるが、それらは、特定の島嶼に関連づけられない極めて曖昧な記述であり、また先取や領有を証明するものではない。彼らは、西沙諸島を指す、「西沙 (‘Xisha’)」という名前が、西欧の地図に‘West Sand’という地名が記載される以前から、中国の文献に存在したと主張するが、筆者を納得させるに至らなかった。筆者は、証拠があれば、誤りを認めるに吝かではない。フランスと中国の間の1887年の協定が西沙諸島と南沙諸島の中国への帰属を認めているとの主張は、明らかに誤りである。1887年6月26日に北京で調印された同協定は、インドシナの一部地域、即ちフランス植民地政府が「トンキン (‘Tonkin’)」と呼んでいた、現在のベトナムの最北端地域のみと言及したものである。1902年に中国政府によって西沙諸島に設置された「石碑」と、1907年の中国海軍の遠征を記念した晋卿島 (Drummond Island) の石碑については興味深い。筆者の調査では、このようなことが実際に行われたことを示す証拠を発見できなかった。彼らの記述の原典は何か。
- (3) 中国の主張を研究すればする程、筆者は、彼らの主張が批判的な検証を受けないまま何十年も

繰り返されてきた、典拠不明な主張であることに気付いた。その多くは、南シナ海に関する国際的な「通念（‘conventional wisdom’）」に基づいたものである。これらには、彼らが引用している、Hungdah Chiu と Choon-ho Park の論文、Dieter Heinzig の 1976 年の論文、‘Disputed Islands in the South China Sea’、更には、Marwyn Samuel の 1982 年の著作、*Contest for the South China Sea* があり、国際関係の多くの学者が依拠してきた文献資料である。Heinzig と Samuels の研究は、南シナ海問題の先駆的な努力である。しかし、両者とも、その記述の多くを、1974 年 1 月に西沙諸島の西半分を中国が占拠した後に、中国共産党系の紙誌に発表された記事に依拠している。これらは、明らかに中国の侵略を正当化するためのもので、学問的な中立性に欠けたものである。

- (4) 彼らは、その論説で挙げた少なくとも 2 つの事例では、歴史的文書を恣意的に引用している。1 つは、1958 年 9 月に当時のベトナム民主共和国のファン・バン・ドン首相が北京の「中国の領海に関する宣言」に対して周恩来総理に送付した口上書である。この宣言は、中国の領海を 12 カイリに延長するとしたものである。これは、当時中国軍に砲撃されていた、金門島と馬祖島に駐留する台湾軍への支援のために、アメリカの艦艇が介入するのを阻止することに狙いがあった。北京の 1958 年宣言の第 2 項では、南シナ海の島嶼に対する中国の領有権に言及している。周恩来総理に送ったファン・バン・ドン首相の口上書の全文は、最初の部分における中国の立場を支持しているが、この第 2 項を無視している。その全文言は、「ベトナム民主共和国政府は、中華人民共和国政府が 1958 年 9 月 4 日に発出した領海に関する宣言の内容を認識し、承認する」である。ベトナムが中国の主張を拒絶しないことは明らかだが、中国の主張を受け入れたものでもない。彼らはまた、1943 年 11 月 27 日のカイロ宣言が「日本が暴力と強欲によって獲得した全ての地域から駆逐されよう」と記述していると、誤って引用している。実際の文言は、「(連合国の目的は) 1914 年の第 1 次世界戦争の開始以後に日本国が奪取し又は占領した太平洋における全ての島を日本国から剥奪すること、並びに満州、台湾及び澎湖島のような日本国が清国人から盗取した全ての地域を中華民国に返還することにある。日本国はまた、暴力及び強欲により日本国が略取した他の全ての地域から駆逐される。」というものである。ここでは、台湾と澎湖諸島を除いて、日本が駆逐された他の地域に関する「領有権」に関する言及はない。
- (5) 「中国、ベトナムそしてフィリピンはいずれも、あたかも西沙諸島や南沙諸島を 1 つのグループであるかのように、それら諸島の島嶼群に対する領有権を主張している」との筆者の記述は、正しい。筆者は、フィリピンが西沙諸島を、ベトナムが東沙諸島の領有権を主張しているのではない。しかしながら、フィリピンもベトナムも、中国と同様に、あたかも西沙諸島や南沙諸島を 1 つのグループであるかのように、それら諸島の島嶼群に対する領有権を主張しているのである。フィリピンは The Kalayaan Island Group と呼ぶ南沙諸島のかなりの部分に、そしてベトナムは Hoang Sa と呼ぶ西沙諸島と Truong Sa と呼ぶ南沙諸島に、それぞれ領有権を主張している。もしこうした大まかな領有権主張が個々の島嶼に対する領有権を示す具体的な証拠によって特定化されるなら、南シナ海における領有権紛争の解決は、容易なものとなる。筆者は、ベトナム、フィリピン、あるいはフランスやイギリスまでが南シナ海における島嶼に対する領有権を主張することを支持しているわけではない。筆者は単に、中国が自国の主張を支える、信頼できる歴史的な証拠を提示できていないことを指摘しただけである。西沙諸島では 1909 年 6 月 6 日以前、そして南沙諸島では 1946 年 12 月 12 日以前に遡っ

て、中国の領有権を証拠立てる中国側の資料がない、というのが筆者の主張である。
 記事参照：South China Sea Disputes: Still No Evidence of Historical Chinese Claims
 RSIS Commentaries, August 26, 2014

【関連記事 3】

「南シナ海の領有権に関する中国の歴史的証拠、国際法では無効—ベトナム人反論」(RSIS Commentaries, August 27, 2014)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のベトナム人研究者、Nguyen Huu Tuc は、8月27日付のRSIS Commentariesに、“China’s “Historical Evidence”: Vietnam’s Position on South China Sea”と題する論説を寄稿し、中国厦門大学の李徳霞(Li Dexia)准教授とシンガポール在住の海洋問題研究家、Tan Keng Tatが8月15日付のRSIS Commentariesに寄稿した、“South China Sea Disputes: China Has Evidence of Historical Claims”と題する論説に対して、ベトナム人の立場から要旨以下のように反論している。

- (1) 李徳霞准教授と Tan Keng Tat は、8月15日付のRSIS Commentariesの論説で、中国の歴史的証拠を提示しているが、これらの証拠は国際法の規範から認められるようなものではない。中国は、南シナ海における覇権的野望を推し進める過程で、9段線内の海域における主権、主権的権利及び管轄権の主張の根拠として、常に国際法を利用してきた。楊潔篪前中国外交部長は、かつて当時のクリントン米 국무長官に、「中国は南シナ海の島嶼とその周辺海域における主権を保持していたことを示す、歴史的及び法的証拠を多く持っている」と語ったことがある。しかし、ホノルルのThe Centre for Security StudiesのMohan Malik教授は、*The World Affairs Journal*への寄稿論文で、国際法専門家の大半は中国が提示する歴史的な証拠が南シナ海における中国の完全な主権を認めるものではないと見ている、と指摘している。
- (2) 2014年3月にドイツを訪問した習近平中国主席は、ドイツのメルケル首相にお土産として古地図を手渡した。この地図は、フランスの地図製作者が制作し、ドイツの出版社で印刷された1735年の中国地図である。この地図は、中国に派遣されたイエズス会修道士が行った地誌調査に基づくもので、「18世紀の中国に関するヨーロッパの知見」を代表するものとされる。この地図のオリジナルのラテン語の説明によれば、モンゴル族や満州族などの少数民族を除き、ほぼ漢民族のみによって構成される中国の中心地を、“China Proper”としている。この地図では海南島は異なる色の境界線で示されており、もちろん西沙諸島や南沙諸島も記載されていない。前出のMalik教授は、中国の現在の国境線はほぼ18世紀の清朝(満州族)時代の拡張主義によって画定された辺境を反映している、と指摘している。
- (3) 李徳霞准教授と Tan Keng Tat は、「中国の記録では、西沙諸島の西側にある9つの島嶼に言及して、西沙諸島を『Chi-chou yang shan』と命名している。清朝時代では、西沙諸島という名称が一般的になった」、そして「現在の西沙諸島に関する最古の中国の文献の1つは13世紀の*Chu Fan Chi* (『諸蕃志』)である」と主張している。しかしながら、実際には、満州族の清朝時代の地図では、中国の最南端の国境として描かれているのは海南島であり、西沙諸島や南沙諸島ではなかった。更に、南シナ海に対する中国のいわゆる「歴史的主張」なるものは、実際には「何世紀も古い」ものではない。確認できる最古の歴史的文献はつい最近の1947年のもので、蒋介石の国民党政府が作成した、南シナ海を中国地図に取り込んだ、いわゆる「11段線」地図である。この「11段線」地図は、国民党政権が中国の主権下にあると宣言した、南沙諸島

とその他の島嶼を取り込んでいる。1949年の内戦で中国共産党が勝利した後、中華人民共和国は、1953年にトンキン湾における2つの「段線」を消去し、「9段線」地図に修正した。最近、中国は、ベトナム、マレーシア、ブルネイ及びフィリピンのルソン島周辺海域を取り込み、(台湾の東側に)1つの「段線」を加えた「10段線」の新地図を公表した。南シナ海における領有権主張の法的根拠や領有権紛争における国際法の遵守といった中国の声明は、法的側面から見れば、言葉だけのものである。「11段線」から「9段線」そして「10段線」に至る)中国の主張は、曖昧であり、しかも法的根拠を欠いている。

- (4) これに対して、ベトナムは、過去の歴代ベトナム国家による Hoang Sa (西沙諸島) と Truong Sa (南沙諸島) に対する主権主張を裏付ける十分な歴史的かつ法的証拠を持っている。ベトナムは、公式文書、地図及び書籍、そして主権を示す石碑などの古い記録を収集し、展示している。これらは、西沙諸島と南沙諸島がベトナムに属していることを明確に示している。これらの資料の多くは、1947年に中国と日本で発行された地図を含む、中国の古地図であり、中国の最南端が海南島であったことを示している。長い間、西沙諸島と南沙諸島の小さな島嶼群は、この海域を航行する船舶にとって危険な場所であり、また漁民の避難所として知られていたに過ぎない。17世紀初めに、当時のベトナム王朝(広南朝と西山朝)は、これらの無人島や遠隔の島嶼に対して初めて国家行政機能を行行使した。1920年代から1930年代において、フランスは、1884年以降からベトナム王国の外交権を代行し、西沙諸島と南沙諸島に軍隊を常駐させた。ベトナムは、中国が1974年と1988年に西沙諸島と南沙諸島を武力によって占拠するまで、如何なる国からも異議を申し立てられることなく、これらの諸島に対する行政管理を行ってきたのである。

記事参照：China's "Historical Evidence": Vietnam's Position on South China Sea
RSIS Commentaries, August 27, 2014

7月4日「中国版『モンロー・ドクトリン』論議、再考」(RSIS Commentaries, July 4, 2014)

米ユタ州立大の Kai He 准教授と Huiyun Feng 准教授は、共に訪問研究員を勤める、シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の7月4日付の RSIS Commentaries に、“Rethinking China's Monroe Doctrine”と題する論説を連名で寄稿している。中国系と見られる筆者らは、①アジアの安全保障を巡る最近の論議で「モンロー・ドクトリン」が話題になっており、特に一部の専門家は、中国がアジアを制覇し、「アメリカを追い出す」ために中国版「モンロー・ドクトリン」を追求するであろうと警告している、②しかしながら、中国版「モンロー・ドクトリン」論は間違いであるように思われるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 何故、中国版「モンロー・ドクトリン」論は正しくないか。

第1に、中国はアジアを制覇する能力を有していない。中国の軍事支出は依然、アメリカのその3分の1以下である。ソフトパワーについても、一部で中国モデルを賞賛する向きもあるが、世界で中国文化や政治的価値が受け入れられるにはほど遠い状況にある。要するに、中国は、パワーのあらゆる次元でアメリカに追いつくには、相当な時間がかかるということである。例え中国がアメリカに追いつく日が来たとしても、グローバル化と経済の相互依存関係を考えれば、中国はアジアをリードしたり、支配したりすることはできない。アメリカは、他国や国際機関と協同することを学んできた、中国もそうすべきである。

第2に、中国は決して、この地域を支配しようとしていない。習近平国家主席は、「中国の

夢」を語っているのであって、「アジアの夢」ではない。中国の指導者は、アヘン戦争以来の「100年余の屈辱」についてしばしば言及するが、中華帝国の「朝貢体制」について語ることはない。如何なる中国の指導者も、中国中心秩序の再興を望んでいない。

中国がその経済発展を背景に強力になってきていることは否定しないが、強い中国は、必然的に侵略的になったり、支配的になったりするわけではない。

- (2) 中国が「モンロー・ドクトリン」を目指していないとすれば、では、現在の東アジアにおける外交的軋轢や領有権紛争をどう説明するのか。ここでは、2つの説明が可能である。

第1に、中国は現在、世界政治における大国として如何に行動すべきか、という大戦略を模索中である。中国の指導者は、その近代史において前例のないパワーを持ったことで、この新たに獲得した能力を如何に活用すべきか、あるいは乱用すべきでないかを学ぶ必要がある。つまり、中国の指導者にとって、現在は学習過程なのである。中国は複雑な政治システムの国であり、海洋における行動に見られるような賢明とは言えない政策決定は、少なくとも官僚機構内の政策調整の困難さによってある程度説明が可能である。大国、特に責任ある大国になることは容易ではない。中国政府は、言葉ではなく、実際の行動で、「平和的台頭」を示す必要がある。

第2に、中国の高圧的姿勢は、中国と外部世界との「駆け引き」の一環かもしれない (part of the "bargaining process" between China and the outside world) ということである。当然ながら、中国は、台頭するパワーとして、外部世界、特にアメリカとの間で新たな地位や関係を追求するために、取引を必要とするであろう。現在の中国とその他の国との2国間関係における軋轢は、両者が落としどころを探り合う、通常の「駆け引き」と言えるかもしれない。

- (3) アメリカは、同盟国に対するコミットメントを誇示するとともに、アジアにおける中国の意図を試すために、「アジアへの軸足移動」、「再均衡化」政策を推し進めている。中国は、領有権紛争における自らの意思を誇示するために、東シナ海と南シナ海における新たな現状 (a new status quo) の確立を目指してきた。双方は、自らの利益を最大限に実現しようとしている。しかしながら、全ての当事国は、交渉におけるアートとは対立する利害の平衡を求めることであり、外交とは戦争を回避することであることを銘記する必要がある。

記事参照：Rethinking China's Monroe Doctrine

RSIS Commentaries, July 4, 2014

7月7日「常設仲裁裁判所、ベンガル湾のインド・バングラデシュ海洋境界に判決」(The Maritime Executive, Reuters, July 8, 2014)

オランダのハーグにある常設仲裁裁判所 (The Permanent Court of Arbitration: The Tribunal) は7月7日、ベンガル湾のインドとバングラデシュの30年以上に及ぶ海洋境界紛争に対する判決を下した。判決によれば、ベンガル湾の2万5,000平方キロ以上に及ぶ係争海域の内、5分の4近い海域がバングラデシュの管轄海域として認められた。両国を拘束するこの判決によって、バングラデシュは、この海域の石油、天然ガス資源を開発する道が拓けた。バングラデシュのアリ外相は翌8日、「この判決は、バングラデシュとインド両国の友好の勝利であり、両国にとってウイン・ウインの判決である」と語った。インドもこの判決を歓迎しており、対外問題担当相は声明で、「海洋境界の画定は、長年にわたる懸案事項が解決したことで、両国間の相互理解と善隣友好を一層促進するであろう。この判決によって、ベンガル湾のこの海域での資源開発が促進されることになる」と述べた。

記事参照 : Bangladesh Wins in Maritime Dispute with India

<http://www.maritime-executive.com/article/Bangladesh-Wins-in-Maritime-Dispute-with-India-2014-07-08>

See also : Press Release, dated July 7, 2014 and Award, dated July 7, 2014

http://www.pca-cpa.org/showpage.asp?pag_id=1376

【関連記事】

「バングラデシュ・インド海洋境界画定判決、南シナ海紛争解決のモデルとなるか—ベートマン論評」(RSIS Commentaries, August 7, 2014)

オランダのハーグにある常設仲裁裁判所 (The Permanent Court of Arbitration: The Tribunal) は7月7日、ベンガル湾のインドとバングラデシュの海洋境界画定問題に対する判決を下した。シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) のベートマン (Sam Bateman) 上席研究員は、8月7日付のRSIS Commentariesに、“Resolution of Bangladesh-India Maritime Boundary: Model for South China Sea Disputes?”と題する論説を発表し、この判決が長年にわたるインドとバングラデシュとの海洋境界線問題を平和裏に解決することになったが、中国も大国としてインドに倣い仲裁裁判を受け入れるべきであるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 7月7日の常設仲裁裁判所の判決は、ベンガル湾におけるバングラデシュとインドの長年にわたる海洋境界紛争を終結させ、ベンガル湾とその海洋資源に対する両国間の協調的管理の確固たる基盤となろう。ベンガル湾には、豊かな漁業資源があり、また豊富な石油や天然ガスが埋蔵されていると推測されている。
- (2) 常設仲裁裁判所は、多くの歴史的証拠や各種の地図を基に審議を重ねた結果、まず両国の陸上国境の末端位置を画定した。その上で、領海、200カイリのEEZ、及びEEZ内の大陸棚とそれを超えて延伸している大陸棚を画定した。その結果、インドはベンガル湾の南方海域に広大な大陸棚を認められたが、バングラデシュは、係争海域、2万5,602平方キロの内、1万9,467平方キロを管轄海域として認められた。この判決は、両国にとって“win-win”か、あるいは“lose-lose”か、ということで両国内でも見解が分かれている。バングラデシュが係争海域の約5分の4を認められたことから、バングラデシュが“winner”とするメディアもあるが、両国政府は公式には、“win-win”の判決であったと表明している。
- (3) 仲裁裁判所への提出文書で、インドは、等距離原則 (equidistance principles) に基づく海洋境界の画定を主張した。一方、バングラデシュは、衡平原則 (equitable principles) に基づく画定を主張した。それは、両国の主張が重複する係争海域の大部分を等分することを意味した。バングラデシュの主張は理解できる。何故なら、バングラデシュは“zone-locked”国家で、ベンガル湾の頂点部分に位置しており、インドとミャンマーの管轄海域に閉じ込められている状態にあるからである。要するに、衡平原則に従わなければ、バングラデシュは、僅かなEEZと大陸棚しか持たないことになろう。従って、仲裁裁判所は、ベンガル湾の窪んだ形状はバングラデシュにとって不公平な状況を生み出していると認定し、バングラデシュが主張する境界線を基本的に受け入れた。その結果、衡平の原則を適用してバングラデシュにより大きな海域を認めるために、(地理上の等距離線とは異なる) 概念上の等距離線がベンガル湾の西側に引かれた。
- (4) 仲裁裁判所による大陸棚の境界画定によって、境界線の東側に、バングラデシュ沿岸からは

200 カイリを超えるが、インド沿岸からは 200 カイリ以内にある、「グレーゾーン」が生まれた。この「グレーゾーン」に対しては、バングラデシュが自国の大陸棚に対する主権的管轄権を有するが、一方でインドも、EEZ とその海洋資源に対する主権的管轄権を有することになる。しかも、この「グレーゾーン」は、国際海洋法裁判所 (ITLOS) がバングラデシュとミャンマーとの海洋境界を画定させた時に生じた海域と重複している。この海域の海底や下層土はバングラデシュに帰属する一方で、境界線は今なおインドとミャンマーとの間で問題となっているのである。大陸棚と EEZ の境界線が一致していないことは決して珍しいことではないが、関係国がこの判決をこの海域にどのように適用するかという問題は、今後も注視していく必要がある。いずれにせよ、関係国間で補足的な協定を結ぶことが求められるであろう。

- (5) この「グレーゾーン」問題に加え、ベンガル湾の海洋境界については、未解決の問題が残されている。バングラデシュ、インド、ミャンマーそしてスリランカの 4 カ国は、国連大陸棚限界委員会 (Commission on the Limits of the Continental Shelf: CLCS) に対して、他国が主張する管轄海域と重複する海域にまで、自国の大陸棚外縁限界の延伸申請を行っている。インドの申請は 2 件で、1 つはインド本土沿岸から東側に伸びている部分で、もう 1 つはアンダマン・ニコバル諸島から西側に向かって伸びている大陸棚である。仲裁裁判所は、バングラデシュとインド間の大陸棚境界線を、バングラデシュとミャンマー間で画定された大陸棚境界線と交錯する位置まで延伸したことで、結果的に 3 国間の境界交差点を設定したことになった。これによって、インドとミャンマー間に小規模な大陸棚境界線未画定海域を残すことになった。同様に、インドとスリランカの間でも、スリランカが延伸を申請した海域とインド本土とアンダマン・ニコバル諸島からの延伸海域との境界線は未確定となっている。
- (6) いずれにしても、今回の判決は、この地域の海洋安全保障にとって好ましい進展と言える。この判決は、ベンガル湾における最大の緊張要因を取り除き、ベンガル湾とその海洋資源をより効果的に管理するための道を拓いたことで、関係国にとって“win-win”の成果となった。海洋境界画定問題を平和的に解決しようとする意思と、仲裁裁判所の判決を受け入れるという姿勢は、南アジアの大国としてのインドの道義的威信を高めた。これは、東アジアにおいて中国が見習うべき態度である。領有権問題の存在を否定するよりも、不利な結果が出るか知れないというリスクを承知の上で、中国は仲裁に応じたほうが良いし、もしかしたら勝てるかもしれない。この判決は、政治的な意思があれば、海洋紛争は平和的に解決できるということを証明する、価値ある先例となった。しかしながら、この判決は、東シナ海や南シナ海における海洋境界を巡る紛争解決の先例にはならないかもしれない。何故なら、これら海域における領有権を巡る係争島嶼の存在が、海洋境界画定を極めて複雑なものにしているからである。従って、係争島嶼の主権問題の解決が海洋境界を巡る交渉の前提となる。現段階では、東アジアの紛争当事国が、係争中の海洋境界画定問題を国際的な司法の場に付託するという動きはほとんど見られない。

記事参照 : Resolution of Bangladesh-India Maritime Boundary: Model for South China Sea Disputes?

RSIS Commentaries, August 7, 2014

7月10日「米上院本会議、アジアにおける領有権紛争の平和的解決を求める決議案を採択」(The U.S. Senate Foreign Relations Committee, Press Release, July 11, 2014)

米上院本会議は7月10日、アジア太平洋地域における航行の自由や領有権紛争の平和的解決などを盛り込んだ決議案を採択した。この決議案は、メネンデス上院外交委員長（民主党）を始め、外交委員会の超党派の5人の議員が共同提出したものである。

決議は、中国が設定した「防空識別圏（ADIZ）」を、国際空域における航行の自由に反するとして、その履行の自制を求めるとともに、アメリカがとるべき政策として、(1) 尖閣諸島が日本の施政下であり、日米安全保障条約の適用対象であることを含め、アジア太平洋地域の同盟国とパートナー諸国に対するコミットメントを再確認する、(2) 全ての国にとっての航行の自由、海洋使用の正当な権利を害する主張に反対する、(3) 全ての当事国に対して、紛争海域における不法な占拠や不法な管轄権の主張など、情勢の悪化をもたらす如何なる行動も自制するよう求める、などの諸点を挙げている。

記事参照：Bipartisan Maritime Security Resolution for the Asia-Pacific Region Approved by U.S. Senate

<http://www.menendez.senate.gov/newsroom/press/bipartisan-maritime-security-resolution-for-the-asia-pacific-region-approved-by-us-senate>

Note : See Senate Resolution 412

7月15日「アメリカは対越武器禁輸を解除すべし—米専門家論評」(The Wall Street Journal, July 15, 2014)

米シンクタンク、The Center for a New American Security (CNAS) の Richard Fontaine 所長と Patrick M. Cronin 上級顧問は、7月15日付の米紙、The Wall Street Journal に、“The Case for U.S. Arms Sales to Vietnam” と題する論評を寄稿し、アメリカはベトナムに対する殺傷兵器の禁輸措置を解除すべきであるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) アメリカは、太平洋地域における中国の威嚇的行動に対抗するとともに、開放的で、法に基づく地域システムを促進することに関心を有している。アメリカは、如何にして効果的かつ計算された方法で、中国の威嚇的な行動に対抗すべきか。1つの答えは、ベトナムとの関係強化である。米越両国はこれまで合同演習や戦略対話を通じて軍事関係の正常化を図る措置をとってきたが、アメリカは、ベトナムの自衛能力を強化するために新たな措置をとるべきである。最も重要な措置は、ベトナムに対する殺傷兵器の禁輸措置を解除することである。
- (2) アメリカの対越軍事援助の規模と種類は、ベトナムの人権状況の目に見える改善と結び付けられるべきである。また軍事援助は、海洋における状況識別システム、フリゲートやその他の艦船、そして対艦攻撃兵器といった、外部からの威嚇行為を抑止するために最も有効な防衛的性格の兵器に限定されるべきである。現在の対越禁輸が行政命令と関連づけられているので、オバマ大統領は、行政命令によって解禁できる。しかし、現在、対越解禁法案を審議している議会の強い支援が得られるならば、それを追求すべきであろう。
- (3) 武器売却の解禁は、中国の圧力に対抗するベトナムの抑止力を強化するのみならず、米海軍艦艇のベトナムの港湾への寄港を含む、米越関係の完全な正常化に向けての長い道のりにおける必然的な一歩となろう。アメリカによる防衛兵器の供与とベトナムの人権状況の目に見える改善とをリンクさせることが重要である。国務省はベトナムにおける労働権や宗教の自由といった分野での状況を報告しているが、政治的権利や市民の自由といった分野では依然、深刻な問

題がある。例えば、特定の武器システムの供与を、政治犯の釈放や政治活動を罰する法令の改正と結び付けることを考慮すべきである。

- (4) 中国は、南シナ海での領有権主張を既成事実化するため、あらゆる手段を講じるであろう。アメリカは、中国の悪行に代価を支払わせるために、より力強い外交的アプローチを追求しなければならない。そうした外交的アプローチの1つが、中国との領有権紛争を抱えている国の中で、自国の利益を護る決意を示している数少ない国であるベトナムとの協力関係の強化である。ベトナム戦争から40年、冷戦時代の敵国は、中国の台頭による戦略環境の変化によって、今やパートナーになりつつある。米越両国は中国との生産的関係を求めているが、同時に中国の高圧的な主張に対抗するために、自衛能力が重要であることを理解している。今こそ、アメリカがベトナムの自助努力を助ける秋である。

記事参照：The Case for U.S. Arms Sales to Vietnam

<http://online.wsj.com/articles/fontaine-cronin-the-case-for-u-s-arms-sales-to-vietnam-1405443723>

7月16日「中国、石油掘削リグをベトナム沖から移動」(The Wall Street Journal, July 16, and Philstar.com, July 17, 2014)

中国は7月16日、石油掘削リグ、Haiyang Shiyou 981をベトナム沖から移動させたと発表した。掘削リグは5月2日にベトナム沖に設置して以来、中国による南シナ海における領有権主張を徐々に拡充していく中国の戦略の一環と見られ、中越両国の対立を高めていた。中国外交部によれば、リグの移動は台風シーズンの到来と探査活動の終了のためという。当初、北京は、台風シーズンの到来を理由に8月15日に掘削リグを移動させる、としていた。外交部報道官は、探査活動によって石油・天然ガス資源が発見され、次の活動を始める前に、集積データが分析されている、と語っている。ベトナムの漁業資源監視局の副局長によれば、中国は7月15日夜から掘削リグと護衛艦艇を移動させ始め、16日朝までに当初位置から40カイリ北東に移動し、海南島に向かって移動しているという。同副局長によれば、ベトナム沿岸警備隊と漁業監視隊の30隻の監視船も母港に引き上げている。

ベトナム政府国境委員会のラン・コン・トラク元委員長は、ベトナムは引き続き警戒していくとし、「中国の南シナ海政策は侵略的で、掘削リグの撤退は単なる戦術に過ぎない」と述べた。ベトナムの外務省報道官は、「ベトナムは、主権防衛を固く決意しており、国連海洋法条約(UNCLOS)の規定によってベトナム水域とされる海域に、再び掘削リグを入れないように要求する」と強調した。オーストラリアのThe University of New South Walesのカール・セイヤー名誉教授は、「(掘削リグの撤去による)緊張緩和と中越間の会話の開始は、現在の政治力学を変えることになろう」と指摘している。セイヤーによれば、中越間のこのような動きは、中国の南シナ海における領有権主張をASEAN地域フォーラムなどの場に持ち込もうとするアメリカの努力を阻害することになろうという。

記事参照：China Moves Oil Rig From Contested Waters

<http://online.wsj.com/articles/chinas-cosl-moves-oil-rig-from-contested-waters-1405472611#printMode>

China ends drilling operations in disputed sea

<http://www.philstar.com/world/2014/07/17/1347213/china-ends-drilling-operations-disputed-sea>

【関連記事 1】

「中国の石油掘削リグの撤退、何時でも戻れる口実を留保—米専門家論評」(The Diplomat, July 16, 2014)

Web誌、The DiplomatのClint Richards共同編集長は、7月16日付の同誌上に、“China’s Rig Departure Proves Nothing”と題する論説を発表し、今回中国が当初予定を前倒して石油掘削リグを現場海域から撤収させたことで、中国は、アジア地域からの圧力に耐え得る能力を証明し、いずれ自らの判断で再び掘削リグを設置する可能性があるとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国外交部報道官は7月16日、ベトナムと係争中の西沙諸島海域に5月2日に設置した石油掘削リグ、HYSY981が撤退し始めたと発表した。この突然の撤退劇は、幾つかの理由において意義深く、また注目に値するものである。当初予定を1カ月前倒して掘削リグを海南島へ移動させるという判断は、幾つかの疑念を生む。CNPC(中国石油天然気集团公司)は当初、掘削リグを8月15日まで現場海域で稼働させると発表していたが、7月15日になって、探査と掘削両作業が終了した旨を発表した。CNPCの幹部は、「予備的な調査によれば、掘削リグ設置海域は石油掘削に必要な基本的条件と可能性を満たしてはいるが、データなどの精査が済んでいないので試掘を実施できない」と述べている。試掘開始前にデータの精査が必要だということは、中国は何時でも現場海域に掘削リグを再設置する口実を留保しているということになる。
- (2) 事前警告も大々的な発表もなく中国が予定より早く掘削リグを撤去したことは、論理的には、中国がベトナムとの緊張緩和を望むとともに、南シナ海の90%を自国の管轄海域とする益々高圧的な領有権主張に対する、国際社会からの圧力に屈したという推測に辿り着くことになろう。確かにもっともな理由かもしれないが、中国はいずれ自らの判断で掘削リグを再設置する口実を留保しているのである。早期撤退の公式な理由は明らかにされていないが、新華社は、「台風シーズンが始まっているので、試掘作業を直ちに始めることができないであろう」と報じている。石油掘削作業に詳しい業界関係者は、ロイター通信の取材に対して、「早期撤退は、掘削リグを他の現場に回すためではないか」と述べている。
- (3) この時期に掘削リグを撤退させることで、中国が西沙諸島に対する領有権主張を事実上撤回するに等しい決断したのは奇妙なことである。中国の南シナ海における9段線主張は、ベトナムとフィリピンに域内諸国との安全保障協力を促す触媒として作用してきた。日本は、域内で中国の最大のライバルだが、この機会を利用して両国に巡視船を供与するとともに、安全保障関係を強化した。中国は5月末のシンガポールでのシャングリラ・ダイアログでもやり玉に挙げられ、アメリカや日本は、(名指しはしなかったが)力による現状変更の試みを、現在、最も重要な問題であると非難した。
- (4) 中国は一步後退したように見えるかもしれないが、これは長いゲームになりそうである。中国は、自らの領有権主張について全く譲歩する気はないばかりか、(少なくとも、自国よりはるかに弱いベトナム)に対して自らの意思を押し付けることができ、しかも域内諸国の非難や日常的な対決をも厭わず、自国の目的を達成させることできることを誇示して見せた。中国は、今回の経緯を成功例として、大幅に譲歩することなく、海洋境界についての自らの解釈を押し付けることができると考えるようになろう。中国の指導者は、今後自らが望む時と場所において、今回のような問題を引き起こすことができると考えるようになり、当分の間、域内の安全保障は安定化することはないであろう。

記事参照 : China's Rig Departure Proves Nothing

<http://thediplomat.com/2014/07/chinas-rig-departure-proves-nothing/>

【関連記事 2】

「中国の石油掘削リグ撤去、何故、今—米専門家論評」(The Diplomat, July 17, 2014)

Web誌、The Diplomatの共同編集長、Shannon Tiezziは、7月17日けの同誌上に、“So China Moved Its Oil Rig. What Now?”と題する論評を発表し、中国がこの時点で石油掘削リグを撤収させたことについて、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国は、何故、今、石油掘削リグを撤収させたのであろうか。掘削リグは、ベトナムが自国のEEZの一部と主張する海域に設置され、中越両国の関係に大きな亀裂を生じさせた。中国外交部によれば、掘削リグは海南島付近での新たなプロジェクトに参加するため移動している。この移動は、当初中国が掘削リグを8月半ばまで現場海域で稼働させる予定であることから、大きな驚きを持って受け止められた。当然ながら、この撤収は、何故、今との憶測を生んだ。中国のエネルギー事情に詳しい専門家は、ロイター通信に対して、「単に、ここ2カ月の良好な天候のお陰で、当初の予定よりも早く作業が完了しただけ」と述べた。また、別のアナリストは、「北京は、台風シーズンを、ベトナムとの外交上の摩擦を取り払う口実に利用した」と指摘した。*The New York Times*の報道によれば、ベトナム軍のリ・マ・ロウン少将は、「ベトナムの『強力な反発』が、北京に早期撤収を決意させた」と主張している。確かに、撤収のタイミングは、幾分奇妙である。掘削リグの設置はオバマ米大統領のアジア歴訪の直後であったことから、多くのアナリストは、「中国は、ベトナムにではなくアメリカにシグナルを送っているのだ」と見ていた。掘削リグは、中国海軍の南シナ海での大規模な演習から1週間も経たずに撤収され、北京で行なわれた米中戦略経済対話でも「トップ・アジェンダ」であったと報じられた。北京は、掘削リグの設置以来2カ月に及ぶ非難の嵐にも何ら影響されなかったことから、米中戦略経済対話が撤収への大きな転換点となったと考えるのは適切ではないであろう。
- (2) 中国が掘削リグを撤収させたより適切な理由としては、特に撤収させることで得られる潜在的利益と比べて、設置し続けることから得られる利益がほとんどないと計算したからではないか。戦術的見地から判断すれば、掘削リグは当初目的のほとんどを達成したのであろう。中国は、西沙諸島近海で、石油掘削リグを護衛するために必要な海軍力の展開を含め、石油掘削作業を実施する能力を保有していることを誇示できた。2カ月間の掘削作業によって、中国にとって、もはやこれ以上継続しても得られるものはほとんど残されていない。掘削作業の結果として石油と天然ガスの存在を確認したという発表を行ったことで、中国は、何時でもこの海域に掘削リグを再配置することができるであろう。中国外交部報道官が定例記者会見で述べたとおり、CNPC（中国石油天然気集団公司）は、今後データを精査し、「次の段階の作業計画」を提示することになる。
- (3) この間、中国は、ベトナムとの関係改善を図る意欲を示した。両国の関係改善はベトナム国内で反中感情が湧き上がった後であり困難ではあるが、掘削リグが現場海域に設置されたままであれば、なおさら不可能であったであろう。掘削リグの現場海域で両国艦船の日常的な衝突がなくなれば、ハノイと北京は、徐々に他の分野から関係改善を始めることができる。同じことは米中関係にも言える。
- (4) 他方、北京にとって懸念材料の1つは、撤収決定に対する国内の不满感情である。既に、中国

のネット、「微博」では、今回の決定に対して厳しい非難が見られる。ロイター通信によれば、多くの投稿者は「中国はアメリカの圧力に屈して掘削リグを撤収させた」と非難している。それ故、中国外交部が「今回の掘削リグの撤収は、いかなる外部要因とも関係がない」と主張したことは、海外向けだけでなく国内向けでもあったのである。習近平国家主席は、西欧から受けた過去の屈辱を晴らすことを主眼とする、「中国の夢」の実現を目指している。そのため、習近平は、外交政策における弱気な態度に対する批判には極度に敏感であり、西側諸国の要求に屈したなど見られることがあってはならないのである。北京にとって重要なことは、領土問題には決して妥協しないということを証明することなのである。従って、掘削リグの問題は収束したかもしれないが、我々は近い将来、南シナ海の別の海域で、習近平の決意の表れとしての中国の新たな行動に直面することになる。

記事参照：So China Moved Its Oil Rig. What Now?

<http://thediplomat.com/2014/07/so-china-moved-its-oil-rig-what-now/>

【関連記事 3】

「中国、石油掘削リグ撤収の4つの理由—セイヤー論評」(The Diplomat, July 22, 2014)

オーストラリアのThe University of New South WalesのCarl Thayer名誉教授は、7月22日付のWeb誌、The Diplomatに、“4 Reasons China Removed Oil Rig HYSY-981 Sooner Than Planned”と題する長文の論説を寄稿し、中国がベトナムとの係争海域から石油掘削リグ、HYSY981を当初予定よりも1カ月も早く撤収させた理由として4点を挙げ、要旨以下のように述べている。

- (1) 掘削リグ、HYSY981の早期撤収の第1の理由としては、通常の商業探査作業の一時停止が挙げられる。

中国の石油産業の関係者は、商業的作業の早期停止とHYSY981の海南島への移動について、その理由を説明している。CNPC(中国石油天然気集团公司)によれば、「掘削(探査井2本)、探査作業は円滑に行われ、予定通り7月15日に終了した。この作業によって、石油と天然ガスの存在が確認された。」中国南海研究院の呉士存院長は、「8月15日までとされたHYSY981の当初の掘削作業予定は、実際よりも多めに時間を見積もった、いわば控え目な予定表であった」と語った。CNPCはまた、「今回の作業で得られた炭化水素層のデータの評価が今後行われ、次の段階の作業計画はこの評価の結果次第である」と発表している。しかし、2013年に発表された米エネルギー省の報告書によれば、「パラセル諸島周辺海域に、大きな炭化水素層がある可能性はない」と結論付けている。一方、衛星画像にアクセスするルートを有する海洋安全保障アナリストは、「5月下旬にHYSY981から炎が上がっているのが確認できた。このことは、HYSY981は炭化水素層を発見したことを示唆している。しかしながら、商業利用が可能なのはわずか10%程度であろう」と見ている。いずれにせよ、今回の掘削作業の結果について、中国のアナリストたちは、パラセル諸島西部海域の炭化水素埋蔵量について楽観的な評価を下しており、中国南海研究院の専門家は、「莫大な商業的価値を有する大量のエネルギー資源が発見された」と報告している。

- (2) 第2の理由は、台風の接近により、安全配慮を優先したことである。

新華社の7月16日付けの記事では、HYSY981の早期撤収について2つ目の理由が説明されている。即ち、中国が掘削リグを早期に撤収したのは、接近しつつあった台風を避けるためであるというのである。新華社の記事は、「7月は台風シーズンの始まりであり、安全上の理由

から、直ぐに試掘作業が再開されることはないであろう」と述べている。7月第2週に、気象学者らは台風がフィリピンに向かって進んでいることを確認し、この台風は直ぐにレベル3の強さに発達し、“Rammasun”と名付けられた。この台風は、7月15日から16日かけて、海南島方向へ進路を変える前にフィリピンのルソン島を直撃した。アナリストや評論家の間では、この台風がHYSY981にとって脅威となったか否かについて評価が分かれている。何人かのアナリストは「掘削リグは台風に耐えるように設計されているはずだ」と主張しているが、別の専門家は「この掘削リグは2013年に修理を受けており、7月から9月の台風シーズンに発生する高レベルの台風には耐えられないのかもしれない」と指摘している。

- (3) 第3の理由は、アメリカからの政治的、外交的圧力である。

中国が掘削リグの撤収を発表するやいなや、その理由を巡って様々な憶測が飛び交った。一部のアナリストは、撤収の理由として、アメリカからの圧力を指摘している。彼らは、その論拠として、7月9日から10日かけて北京で開催された米中戦略経済対話での米中間の議論、中国に対して掘削リグの撤収と関係船舶の撤退を求めた7月10日の米議会上院での決議採択、フォックス米 국무次官補代理が7月11日の戦略国際問題研究所(CSIS)主催の南シナ海問題に関するシンポジウムで中国側に挑発的行動の「凍結」を求めたこと、更には、7月14日の習近平国家主席とオバマ大統領との電話会談において、オバマ大統領が建設的な対応を求めたこと、などを挙げている。しかし、中国外交部報道官は、外的要因による影響をきっぱり否定し、「HYSY981の撤収は、掘削プログラムを早期に完了したからであり、いかなる外部要因とも関係がない」と明言した。また、前出の南海研究院の呉士存院長は、環球時報紙で、「掘削作業の早期終了とアメリカの影響は全く関係がない」と語っている。

- (4) 第4の理由は、中国の影響圏(China's orbit)からのベトナムの離脱を回避するというものである。

HYSY981による掘削作業の早期終了の4つ目の理由として指摘されているのは、ベトナムが法的措置に訴えるだけでなく、対米接近を図るといったところにまで追い込むことで、ハノイとの関係が悪化するのを防ぐためというものである。今回の危機が出来た直後、ベトナムの指導者は、融和的な外交政策を打ち出し、両国指導部間のホットラインによる対話を要求し、中国側に拒否された後も、特使の派遣を提案し、実際にベトナム共産党幹部が訪中している。ベトナムの国防大臣は、5月末から6月初めのシンガポールでのシャングリラ・ダイアログで、ベトナムは30回以上も中国側に対話を働きかけたが、中国は何の反応を示さなかった、と語った。

中国による外交的引き伸ばし戦術の中で、ズン首相は、中国に対する法的措置を検討していることを明らかにしたが、「タイミングが重要である」と述べている。また、国防大臣も、シャングリラ・ダイアログで「法的措置は『最後の手段』である」と述べている。この間、ベトナムの専門家によれば、ベトナムの一般的な世論が「中国の影響圏(China's orbit)(ベトナム語で *thoát Trung*)からの離脱」を要求し始めた。言い換えれば、ベトナム世論はアメリカとの連携を望み始めたわけである。5月21日には、ミン副首相兼外相がケリー米 국무長官と電話会談を行い、南シナ海での緊張状態について協議している。ミン外相は、米越両国間の包括的なパートナーシップを発展させることを提案した。ケリー長官は両国間の協議をより進めるために外相の訪米を招請したが、ベトナム政府は、中国の楊潔篪国务委員の訪越の結果を見極めるため、外相訪米を延期した。ベトナム政府関係者によれば、「外相のこのタイミング

での訪米はあまりにも刺激的な問題となる」ことを配慮したとのことである。

楊潔篪は6月18日、中越2国間の年次協議に出席するためハノイに到着した。楊潔篪とミン外相との会談では、掘削リグを巡る危機が会談の大半を占めていたことは想像に難くない。楊潔篪は、「ベトナムが法的手段を取らないように求めた。それが、中越両国関係の修復という利益につながる」と述べた。楊潔篪はまた、ズン首相とチョン共産党書記長とも会談したが、特に後者との会談は重要であった。何故なら、非公式にはあるものの、現在の外交的な行き詰まりを打開するために、中越両国が受け入れ可能な方策を見つけ出す必要があるとの認識に達したからである。そして、相互訪問対話への道筋として、中越両共産党の外交担当者による継続した交流を行うことで一致した。ベトナム共産党指導部は、南シナ海での紛争や中国に対する法的措置などについて議論するための特別に中央委員会総会を開催することを決定した。党内やベトナム国内での反中意見の高まりや、「中国の影響圏からの離脱」を求める世論に配慮して、党中央委員会は、中国に対して法的措置を取ることを承認するだけでなく、アメリカとより密接な連携を構築するという方針も承認することになる。また、ミン外相の訪米は承認されており、9月にワシントンを訪れることになっている。

こうした情勢の推移の中で、中国は、予定を前倒しして HYSY981 を現場海域から撤収させたのである。あるベトナムの退役将官は、「中国が掘削リグを意図的に早期撤収したのは、来るべきベトナム共産党中央委員会総会に影響を及ぼすためである。台風の接近と撤収時期が一致したのは、台風を口実にするためである。もし中国当局が台風の接近を気にしているのであれば、台風の進路に当たる海南島に掘削リグを移動させるはずはない」と指摘している。掘削リグと護衛艦船の撤収は、ベトナム共産党内部の「親中派」や「妥協派」を力づけることになる。一般的に、ベトナム共産党の保守派は、リスクを犯すことに反対であり、慎重である。中国が先に掘削リグを撤収したことは、党対党の関係強化によって中越関係を良好に維持できると信じている、ベトナム共産党内の「親中派」や「妥協派」にとっては朗報であろう。党内のその他の勢力は、社会主義イデオロギーよりも国益を重視している。彼らは、ベトナムの対外政策のヒエラルキーを、「包括的戦略協力パートナー」である中国を頂点に据え、ベトナムの主権維持のためにロシア以上の支援してくれたアメリカを「包括的戦略協力パートナー」として2番目に位置づけている。

- (5) 中国が緊張を緩和し、海上での直接対立から外交へと舵を切ったのは、8月に予定されている ASEAN 地域フォーラム (ARF) の大臣級会合において、国際法を遵守すべきとの予想されるアメリカの強い圧力を躲かすためであろう。中国の方針転換は、中国の最近の高压的行動に神経を尖らせてはいるが、直接的な対立を避けたい ASEAN 諸国には歓迎されることになる。

記事参照：4 Reasons China Removed Oil Rig HYSY-981 Sooner Than Planned

<http://thediplomat.com/2014/07/4-reasons-china-removed-oil-rig-hysy-981-sooner-than-planned/>

【関連記事 4】

「中国の石油掘削リグ早期撤収、3つの説明—米専門家論評」(The National Interest, July 27, 2014)

米ホノルルの The Asia-Pacific Center for Security Studies の Alexander Vuving 准教授は、7月27日付の米誌、The National Interest (電子版) に、“Did China Blink in the South China Sea?”

と題する長文の論説を寄稿し、中国がベトナムの EEZ 内の海域に設置した石油掘削リグ、HYSY-981 を 8 月 15 日の当初予定より 1 カ月も早い 7 月 15 日に撤収したことについて、最も説得力のある説明として以下の 3 つを取り上げ、要旨以下のように検証している。

- (1) 掘削リグ早期撤収の最も単純で、しかも一見したところ最も説得力のある説明は、悪天候である。撤収の前日、7 月 14 日には現場の天気は嵐になっており、台風、Rammasun の接近警報が出ており、この台風は「スーパー台風」に分類され、7 月 18 日には海南島に接近すると予測されていた。掘削リグの設置海域は台風の直撃コースに当たると予測されてはいなかったが、猛烈な台風が掘削リグの構造物、護衛船舶そして作業要員に被害を及ぼすことが懸念された。HYSY-981 は強力な台風にも耐えられるといわれていたが、悪天候の海洋に護衛船舶と共に留るのはあまりに危険である。そこで、中国は、2 つの選択に直面した。1 つの選択は、台風の進路を避けるため、掘削リグを大きく南方に移動させることであった。南方へ移動は、ベトナムの EEZ により深く侵入することになり、ベトナムとの対峙をエスカレートさせることになり、また護衛船舶に対する補給上のリスクが大きくなる。もう 1 つの選択は、中国本土沿岸により近い海域に掘削リグを移動させ、ベトナムが主張する管轄海域から遠ざかることである。中国は、より危険が少ない 2 つ目の選択肢を選び、掘削リグの探査作業が完了したと発表した。この発表は、中国にとって都合の良い選択でもあった。掘削リグの一時的な撤退を宣言すれば、台風の後には再び戻ってこなければならない。台風の後に戻ってくれば、ベトナムの多くの艦船に取り囲まれる可能性があり、一方で、元の位置に掘削リグを再設置できなければ、中国は面目を失う危険があった。
- (2) しかしながら、「悪天候」説では、少なくとも 1 つの関連した事象の説明ができない。中国は、掘削リグ撤収と同じ 7 月 15 日に、拘束していた 13 人のベトナム人漁師を全て釈放した。このことは、両国間の裏面取引の結果なのか、それとも危機が限界に達したという中国の認識の現れなのか。裏面取引があったかどうかは分からないが、表面に現れた事実はその可能性を示唆している。ハノイの指導部は、危機の間、北京との交渉を模索してきた。これに対して、北京は、対話実現のための 4 つの前提条件を提示した。第 1 に、ベトナムは中国の掘削リグと護衛船舶に対する妨害を中止すること。第 2 に、ベトナムは西沙諸島に対する中国の領有権に異議を唱えないこと。第 3 に、ベトナムは南シナ海における中国の領有権主張と行動に対して法的手段に訴えないこと。そして第 4 に、ベトナムは、2 国間問題に、第 3 者、特にアメリカと西側諸国を関与させないこと。最初の 2 つの条件は、ハノイのどのような政権でも受け入れることは政治的に不可能であった。しかし、ハノイは、残りの 2 つの条件の受け入れを示唆する 2 つの決定をした。即ち、ベトナムの集団指導体制は、中国に対する法的措置を取らないことに決めた。また、当初 6 月に予定されていたミン外相の訪米を延期した。中国の掘削リグの撤収とベトナム漁師の釈放は、事態のエスカレーションを望まない相互行為と解釈することができる。中国の行動を、「サラミ・スライジング」戦術の視点から見ると理解しやすい。「サラミ・スライジング」戦術は、南シナ海と東シナ海における領有権主張を少しずつ具体化することで、現状を変更していく北京の特有な戦術である。この戦術の要点は、自らの行動が実態を変更するには十分だが、相手の決定的な対応を誘発しない程度に、高圧的行動と自製の微妙なバランスを保つことにある。この微妙なバランスが限界に達したところに、台風、Rammasun が襲来し、それが中国にとって面目を失うことなく緊張を緩和する絶好の口実となったと考えれば、十分納得がいく。

- (3) ベトナムの EEZ 内への HYSY-981 の配備は、冷戦終焉後、東南アジアで最大の国際的危機を引き起こした。中国のより小さな隣国に対する長期の威嚇的行動によって、中国に対する世界の認識は悪化した。ベトナム議会の議員が中国を敵と呼んだが、そのようなことは今回の危機以前には考えられなかった。ベトナムは今や、アメリカを事実上の同盟国とし、北京に対するアプローチを大きく変えた。一方、アメリカ議会上院は7月10日、中国の威嚇的行動を非難し、掘削リグと護衛船舶の撤収を求める決議を満場一致で可決した。また、アメリカの政策決定に影響力を持つ一部の人々は、中国に対するより厳しいアプローチを要求し始めた。更に、今回の中国の行動は、日本、フィリピン、オーストラリア、インド及びベトナムを含む、多くの国を刺激し、これら諸国は、中国の威嚇的な行動により効果的に対処するため、軍事態勢と外交政策の再調整に着手した。こうした状況や対中認識の変化を見れば、中国は、自らの威嚇的行動が自身の戦略と評判に大きな代償を強いる状況になっていることを、認識しているに違いない。
- (4) 長い間、ベトナムやアメリカなどの中国の抗争相手は、巨大な竜を刺激することを恐れて抑制的な政策を取ってきた。一方、中国は、「サラミ・スライシング」戦術で、この恐怖心を機敏に利用した。相手側が自らの自己規制から自由になるという決意がない限り、「サラミ・スライシング」戦術は機能し、相手側のエスカレーションの恐怖によって継続するのである。従って、「サラミ・スライシング」戦術に対抗する手段は、自己規制を捨てる決意を明らかにすることである。中国の掘削リグの撤収は、「サラミ・スライシング」戦術の長いプロセスの頂点であった。しかし、それはまた、中国の抗争相手に、自らの行動抑制の上限を破る機会ともなった。この危機の結果が示唆していることは、中国自身もエスカレーションの恐怖を抱いているという意味で、他の諸国と大きく違ったアクターではないということである。

記事参照 : Did China Blink in the South China Sea?

<http://nationalinterest.org/feature/did-china-blink-the-south-china-sea-10956>

7月16日「中国の『サラミ・スライシング』戦術阻止のために米国防省は何をすべきか—米専門家論評」(The Diplomat, July 16, 2014)

Web誌、The Diplomatの編集主幹、Zachary Keckは、7月16日付の同誌上に、“Shaming Won’t Stop China’s Salami Slicing”と題する論評を掲載し、アメリカは中国の「サラミ・スライシング(salami-slicing)」戦術を阻止すべきだが、不幸にもその方法が分かっていないとして、要旨以下のように論じている。

- (1) ワシントンが中国の接近阻止・領域拒否(A2/AD)戦略に目を奪われ、対抗手段としてAirSea Battle(ASB)構想を策定している間に、北京は、「サラミ・スライシング」戦術によって、東シナ海と南シナ海の現状を少しずつ切り崩してきた。米国防省は現在まで、「サラミ・スライシング」戦術を問題ではないかのように振る舞い、ASB構想を遂行する戦力の形成に力を入れてきた。中国の巧妙な侵略政策を阻止することは、米国防省にとって現在最も必要なことである。
- (2) しかしながら、中国の「サラミ・スライシング」戦術に対抗するに当たって、少なくとも2つの問題がある。

第1に、中国が「サラミ・スライシング」戦術によってその政策目標を達成することができる限り、中国は、台湾そして尖閣諸島や沖縄に対する直接侵略といった、より高度な軍事行動

に移ることはなさそうだということである。中国は長年に亘って、平和的台頭を公約してきた。従って、戦争に訴えることなく政策目標を達成することができる限り、平和的台頭を疑う理由は少しもないということになる。

第2に、中国の「サラミ・スライシング」戦術に対抗するために、国防省は、明らかに不適切な戦力を構築しようとしていることである。国防省は、ASB 構想を遂行するために、質を重視し、量を犠牲にしている。ASB 構想は、非常に能力が高く、技術的に最先端の戦力だが、量的には小さな戦力である。この戦力は、ASB 構想を首尾良く遂行できるかもしれないが、中国の「サラミ・スライシング」戦術に対抗するには不適切な戦力であることは確かである。中国の「サラミ・スライシング」戦術に対抗するためには、東シナ海と南シナ海の広大な海域を常時哨戒するためのより大きな戦力を必要とする。しかも、中国が「サラミ・スライシング」戦術を遂行するために全般的に政府公船に依拠しているので、常時哨戒に必要な戦力は、技術的に最先端の戦力である必要はないのである。

- (3) 英紙、*The Financial Times* の最近の報道によれば、米国防省も、こうした現実を直視し、中国の「サラミ・スライシング」戦術に対抗する方法を検討し始めたようである。同紙は、「米軍に求められる課題は、特定の紛争をより大規模な軍事対決にエスカレートさせることなく、こうした中国の小刻みな侵食行為を抑止する戦術を見出すことである」と指摘している。一方で、同紙は、「国防省は、この海域における中国を海洋活動の画像やビデオを公表する意図を持って、哨戒監視機をこの海域で広範に活用しようとするかもしれない。一部の米政府当局者は、中国の政府公船がベトナムやフィリピンの漁民を妨害する画像が公表されれば、中国がこうした行為を止めるかもしれないと思っている」と報じている。米政府当局者は、間違いなく誤解している。アメリカは、人権問題などで中国のイメージ低下に努めてきたが、ほとんど成功していない。人権問題などの低レベルの問題で中国に痛痒を感じさせることができないのであれば、東シナ海と南シナ海における「核心利益」を放棄させるほど、中国を「恥じ入らせる (shamed)」ことなどほとんどあり得ない。更に、中国が主権を主張する領域に対する領有権を護るために活動している中国公船の映像を流されても、中国は痛痒を感じることはないであろう。実際、これらのビデオは、中国国内では極めて人気が高い。加えて、南シナ海の衝突映像にはかなり曖昧なところがあって、アメリカとその同盟国が公表した映像に対して、北京は、中国の船がぶつかっていく映像だけを流す、「偏見に満ちたもの」と非難し、中国の方が他国の攻撃に対応しただけと主張することもできよう。このことは、掘削リグを巡る中越両国の公船が対峙した現場で実際に起きたことである。米国防省が中国の「サラミ・スライシング」戦術に対抗するために一層の努力をしなければならぬと理解していることは評価できるが、より良い対抗策を引き続き模索し続けなければならないであろう。

記事参照：Shaming Won't Stop China's Salami Slicing

<http://thediplomat.com/2014/07/shaming-wont-stop-chinas-salami-slicing/>

7月21日「中国の弱点を突くアメリカの対中政策、5つの選択肢—米専門家提言」(PacNet, Pacific Forum, CSIS, July 21, 2014)

米 George Washington University の Robert Sutter 教授は、7月21日付の PacNet に、“Dealing with America's China Problem in Asia-Targeting China's Vulnerabilities” と題する論評を寄稿し、アジアにおける中国の威嚇的行動を抑止するために、中国の弱点を突くべしとして、要旨以下のよう

に提言している。

- (1) 中国は最近、東シナ海と南シナ海における領有権紛争で優位に立つために、直接軍事力に訴えている訳ではないが、国力を背景に威嚇的な行動に出ている。このことは、アメリカにとって大きな問題となっている。中国の「サラミ・スライシング (salami-slicing)」戦術 (少しずつ現状を切り崩し、その積み重ねによって戦略環境を徐々に変えていく戦術) は、地域的安全保障の担い手としてのアメリカの信頼性を損ねつつある。オバマ政権は、中国の行動に対して強硬な態度をとり、中国の挑発に脅かされている同盟国やその他の友好国との安全保障関係を強化してきた。これらの措置は、中国周辺におけるアメリカのプレゼンスを切り崩そうとする中国の長期目標に代償を強いるものであるが、現在までのところ、中国の行動そのものを阻止するには至っていない。
- (2) 中国の軍事力に訴えない威嚇的な行動は、非軍事的脅威に対処する上でのアメリカの弱点を突くものである。従って、アメリカも、中国の弱点や欠点に焦点を当てた対抗策を打ち出すべきである。以下に述べる5つの選択肢は、そのほとんどが米政府の政策決定者によって現有予算内で容易に実行できるものである。しかも、これらの選択肢の多くは多分、中国との公然たる対決なしに実行できるであろう。以下は、5つの選択肢である。
 - a. 中国の対潜能力の弱点を突いて東シナ海と南シナ海の紛争海域で米海軍の攻撃型原潜とミサイル搭載原潜を遊弋させ、中国の展開艦艇を圧倒する攻撃能力を誇示する。できれば日本とオーストラリアの潜水艦と協同して、東シナ海と南シナ海の紛争海域において攻撃型原潜を頻繁に浮上させれば、中国に自らの対潜能力の深刻な限界を思い知らせることになる。中国の対潜能力の強化は長期間と多大の投資を必要とし、中国の指導者は、予算の優先順位の判断に苦慮することになる。
 - b. 台湾は中国にとって過敏な痛点であり、アメリカにとって中国に過大な代償を強いることができる選択肢の1つである。例えば、台湾当局が長年要望してきた F-16 戦闘機 66 機の売却を認可することで、中国の防衛計画と台湾に対する全体戦略を難しくさせるのも1案である。もう1つの案は、いわゆる「太陽花學運」に代表されるような、国民党政権の親中姿勢に反対する勢力への支持を表明することである。
 - c. 中国指導部にとってもう1つの過敏な問題である香港において、表現の自由などを求める反中抗議運動に対するより強い支持を明示することによって、中国が直面する代償を高めることができよう。
 - d. 北朝鮮問題がアジア太平洋地域の脅威となっている主たる外的要因は、中国が北朝鮮の無謀な政権を支援し続けていることにある。北朝鮮支援に対するアメリカの対中非難を強めることで、東シナ海と南シナ海の紛争海域における拡張主義的行動に対して中国が直面する代償を相乗的に高めることができよう。
 - e. アメリカは、過去20年以上に亘ってアジア太平洋地域の米軍基地や部隊そして同盟国を標的として中国が配備してきた非核弾頭の弾道ミサイルに対抗手段をとる。アメリカの対抗手段には、米本土に配備された、あるいは域内に展開する攻撃型原潜やミサイル原潜に搭載された、非核の複数弾頭搭載弾道ミサイルが考えられる。これらのミサイルは、もし中国が米軍部隊に対してミサイルを発射すれば、複数弾頭による迅速な反撃ができよう。中国の弾道ミサイル防衛能力が弱体であるために、北京は、新たな威嚇的行動に対する極めて大きな代償を覚悟しなければならないであろう。

- (3) 中国の最近の紛争海域における高圧的政策は、アメリカにとって深刻な問題であるのみならず、アジア太平洋地域におけるアメリカのリーダーシップの維持にとっても根源的な挑戦となっている。従って、以上のような中国の弱点を突く政策選択肢は、アメリカの利害を脅かす中国の行動による脅威に対応して、注意深く展開されるべきである。

記事参照：Dealing with America's China Problem in Asia-Targeting China's Vulnerabilities

<http://csis.org/publication/pacnet-58-dealing-americas-china-problem-asia-targeting-chinas-vulnerabilities>

8月4日「オーストラリアはASEAN支援を一豪専門家論評」(The Guardian, August 4, 2014)

オーストラリア国立大学戦略防衛研究所 (Strategic and Defence Studies Centre) の John Blaxland 上席研究員は、8月4日付の英紙、The Guardian に、“If Australia wants to avoid regional turmoil, it needs to turn to Asean” と題する論説を寄稿し、オーストラリアは自らの安全保障のために ASEAN に軸足を移すべきとして、要旨以下のように述べている。

- (1) オーストラリアは長年に亘って、東南アジアの南東端という安全な位置にあって、域外から自国だけの安全保障を求めてきた。しかし、オーストラリアは今や、域内にあって安全保障を求める必要がある。南シナ海における領有権紛争のような、伝統的な安全保障上の脅威は、アジア太平洋地域を混乱させている。安全保障を維持する鍵は ASEAN にある。南シナ海における領有権紛争は ASEAN の多くの加盟国、ベトナム、マレーシア、ブルネイ及びフィリピンに直接的な影響を及ぼすだけでなく、台頭する中国との関係を非常に困難なものにしている。北京の領有権の主張の論拠、「9 段線」は、海洋資源が豊富な南シナ海を取り込むために活用されてきた。「9 段線」は、インドネシアの利益に抵触する可能性があり、従ってオーストラリアにも影響するかもしれない。南シナ海における領有権紛争は新しいことではない。しかしながら、中国がより強大に、そしてより高圧的になり、それに対して特にフィリピンとベトナムが (アメリカと日本の支援を得て) 巻き返しを図るようになって、紛争を取り巻く力学は大きく変わった。
- (2) オーストラリアの専門家は ASEAN が 1 つの声で発言することにメリットを見出しており、オーストラリアは一貫して、団結し首尾一貫した行動をとる ASEAN の能力と決意を強めるよう努力してきた。中国の高まる圧力に対抗するために、アメリカとフィリピンは相互防衛条約を再活性化し、日本はフィリピン、ベトナム及び域内の他の国に具体的な援助を申し出た。しかし、日本やアメリカ、あるいはオーストラリアができることは限られている。中国はそのことをよく理解していて、一貫して ASEAN の領有権主張国の側に立った外部からの介入の誘因になる一線を越えないよう行動している。また、領有権紛争を多国間ではなく、2 国間の枠組みで解決するという中国の主張も、ASEAN を脇に追いやる結果となっている。ASEAN の利益に適う紛争解決のためには、領有権紛争の当事国でない ASEAN 加盟国は、紛争当事国を支援する用意がなければならない。そうすることで、中国のような非加盟国との討議において統一戦線を構築できるのである。ASEAN が紛争解決に当たって団結すれば、中国は ASEAN との妥協を諮る可能性が高まりそうである。
- (3) オーストラリアは、ASEAN が加盟国全体の利益のために効果的に協同できる強力な機構となることに利益を有している。何故なら、オーストラリアは、その繁栄を海上貿易に依存している島国だからである。オーストラリアの海上貿易路はその生命線であり、その大部分は南シナ海を経由する。従って、オーストラリアは、南シナ海の領有権紛争の平和的解決に利害を有し

ている。オーストラリアでは最近、「インド・太平洋」という用語が使われるようになってきた。その理由は、1 つにはオーストラリアとこの地域の安全保障と繁栄にとって、インドとインド洋の重要性が増してきているとの認識の現れである。欧州、アジア、アフリカ及び南北アメリカを結ぶ海洋シルクロードとして、膨大な貿易量がこの地域を經由している。また、この用語は、この地域の全ての国にとって、中国とインドが共に平和的に発展していくことが益々重要になっているということを含意している。

- (4) 「インド・太平洋」という概念でこの地域を再認識する上で重要なことは、東南アジアがその中心に位置するということである。東南アジアは既に、東西間そして南北間貿易のチョーク・ポイントである。オーストラリアから見れば、東南アジアは、東アジアと南アジアの十字路にあり、オーストラリアのすぐ北に位置する、「インド・太平洋」地域の中心部である。オーストラリアは、領有権紛争の平和的解決、そして経済的に統合されたこの地域とより緊密な貿易、経済関係を構築することに、永続的な利益を有している。そこにおいて、オーストラリアは、ASEAN 諸国や域内の他の国と共に、地域の安全と安定に貢献する役割を果たしていく。選択の時はきている。ASEAN は加盟国が団結する必要がある。一方、オーストラリアは、ASEAN を支援する必要がある。

記事参照 : If Australia wants to avoid regional turmoil, it needs to turn to Asean

<http://www.theguardian.com/commentisfree/2014/aug/04/if-australia-wants-to-avoid-regional-turmoil-it-needs-to-turn-to-asean#start-of-comments>

8月8日「米中関係の通奏低音、アジア太平洋地域の安全保障構造を巡る対立—CNAS 専門家論評」(CNAS Blog, The Agenda, August 8, 2014)

米シンクタンク、The Center for a New American Security (CNAS) の上席顧問、Dr. Patrick M. Cronin は、8月8日付の CNAS ブログに、“Dueling Narratives, Dueling Visions of ASEAN” と題する論説を、CNAS National Security Intern の Cecilia Zhou との連名で発表し、ASEAN を中心とするアジア太平洋地域の安全保障構想に対する米中間の思惑の相違について、要旨以下のように述べている。

- (1) 米中関係は、高度な安定を維持しているが、将来のアジア太平洋地域の安全保障構造を巡る対立が通奏低音となっている。ミャンマーの首都ネピドーで開催された、ASEAN 地域フォーラム (ARF) でテイン・セイン大統領は開会の辞で、「究極の目的」は繁栄と平和であり、そして「人間としての尊厳の促進」でなければならないと強調した。アメリカと中国、そして域内においても、これらの目的の優先度ばかりでなく、それらを実現する手段についても意見が分かれている。
- (2) 中国は現在 ASEAN 諸国の最大の貿易パートナーであり、2013 年の中国 ASEAN 間の貿易額は 5,000 億ドル近い。ARF の前に、中国は、タイ軍事政権に対する 230 億ドルの高速鉄道建設プロジェクト支援を承認するとともに、ミャンマーにおける 2 本目の共同ガスパイプラインに天然ガス供給を開始した、と発表した。緊張激化の源泉となっている南シナ海では、中国は、航行の安全という公益を口実に 5 つの島嶼や岩礁に灯台を建設しようとしている。中国の多面的戦略は、ASEAN 加盟国が中国の利益に反して団結しないように、ASEAN 内での影響力を強化しようとする狙いを秘めている。北京は、ASEAN が一致団結して、領有権紛争の仲裁、法的拘束力を持つ行動規範、あるいは南シナ海におけるインフラ建設の凍結を呼びかけたりす

ることを望んでいない。中国の多面的戦略は、ASEAN 加盟国に対する個別の影響力拡大と連動している。ASEAN 加盟国に対するインフラ整備支援は、中国の経済成長のための資源へのアクセスの見返りなのである。そして、南シナ海の島嶼や岩礁における灯台の建設は、南シナ海の係争海域におけるインフラ建設の凍結を求めるアメリカの呼び掛けに対する穏やかな拒絶なのである。

- (3) 中国の行動の重点は、アメリカの力とコミットメントが永続的な安全保障を提供できないと東南アジア諸国に信じ込ませようとする一方で、中国が米軍勢力を近海からより遠方に押し返すことを望んでいることを示唆している。中国政府は既に、海軍に対して海洋の支配と管理を積極的に推進することを指示しており、石油採掘リグ、Haiyang Shiyou 981 の撤収後も、海洋における様々な挑発的行動を通じて、海洋の支配と管理を推し進めている。同時に、中国は、「アジアの国」がアジアの安全保障を決定しなければならないと強調してきた。中国は、アメリカの同盟体制を益々声高に非難し、それに代えて、漠然としてはいるが、排他的な新秩序を提唱してきた。中国のシナリオでは、この新秩序にあっては、アメリカは排除されるか、あるいは国内や他の国際的な危機に対応を余儀なくされ、従って、東南アジア諸国は、長い目で見れば中国に頼る (bandwagon) しか選択肢がないであろうというものである。一方、アメリカは、オープンで法の支配に基づく ASEAN を望んでおり、ASEAN が経済重視だけでなく、中国の行動を含む、あらゆる違法な行動に対抗するために安全保障協力を強化することを望んでいる。
- (4) こうした米中の考え方の相違は、域内各国間に不快感をもたらしていることは間違いないであろう。ASEAN 加盟国と域内各国は、中国との貿易かアメリカの保護か、という二者択一を強いられたくない。域内のほとんどの国は、2 つとも望んでいるのである。従って、アメリカは、目先の中国の行動に目先の代価を強いるという単なる小手先戦術ではない、戦略を必要としている。アメリカの戦略には、①望ましくない抗争を管理するために中国に戦略的に関与し、②効果的で永続性のあるプレゼンスを維持し、③経済と政治の意図的な過小評価を避け、④アメリカの力を単一の政策遂行手段に統合し、⑤ASEAN と国際法を中核とした地域機構を構築し、⑥南シナ海における領有権主張国だけでなく、インドネシアやシンガポールなどの他の ASEAN 主要加盟国も含めた、アジア諸国間の、そして ASEAN 加盟国間の協力を奨励する、ことが求められるよう。

記事参照：Dueling Narratives, Dueling Visions of ASEAN

<http://www.cnas.org/blog/dueling-narratives-dueling-visions-of-asean#.U-14bXkcTIV>

8月10日「中国外交部、西沙諸島島嶼での灯台建設を弁護」(Taipei Times, Reuters, August 10, 2014)

中国外交部報道官は8月10日、中国メディアが7日付けで報じた、西沙諸島島嶼における灯台建設を、航行の安全に役立つ施設であると弁護した。中国メディアの報道によれば、中国は、西沙諸島の5つの島嶼と岩礁、North Reef (北礁)、Antelope Reef (Linyang Reef、羚羊礁)、Drummond Island (Jincing Island、晉卿島)、South Sand (南沙洲) 及び Pyramid Rock (Gao Jianshih、高尖石) に灯台建設を計画している。台湾はこれら島嶼や岩礁の全てに、ベトナムはその内の2つに領有権を主張している。

記事参照 : Chinese foreign ministry defends lighthouse decision

<http://www.taipeitimes.com/News/front/archives/2014/08/10/2003597061>

8月11日「行動規範進展見込みなし、ARF」(The Diplomat, August 11, 2014)

Web誌、The DiplomatのClint Richards共同編集長は、8月11日付の同誌に、“Code of Conduct for South China Sea Unlikely, Yet ASEAN Made Progress”と題する論評を発表し、要旨以下のように述べている。

- (1) ミャンマーの首都ネピドーで開催されたASEAN地域フォーラム(ARF)では、南シナ海における法的拘束力を持つ「行動規範(COC)」について実質的な進展は見られなかったが、5月末のシンガポールでのシャングリラ・ダイアログで見られたような、激しい非難合戦はなかった。シャングリラ・ダイアログと違って、ARFでは、中国は、特にアメリカや日本からも、またベトナムやフィリピンからも南シナ海における侵略者として名指しされることはなかった。
- (2) ASEANが中国と対決する意志を持っているかどうかは分からないが、南シナ海における2014年の北京の行動を見れば、ASEANは、中国をこの地域の主たる不安定化要因として容易に指弾できたはずであった。しかしながら、ベトナムとの係争海域からの中国の石油掘削リグの撤収を含む、最近の緊張緩和は、ある程度状況を改善したかもしれない。ASEAN外相会議の共同声明は、「南シナ海における緊張を高めている最近の動向に深刻な憂慮」を表明したが、中国を名指ししなかった。実際、「深刻な」という文言は、ベトナムの要請により最終草案に後から付け加えられたものである。共同声明は、南シナ海におけるCOCの「早期締結のための実質的な交渉」を求める一方で、中国についてはASEANが「真剣な協議」を求める当事国として言及するに止まった。COCはASEAN加盟国の多くにとって主たる関心事であるが、中国は、南シナ海の大部分に対して領有権を主張していることから、COC協議が大幅に進展することに消極的であった。しかしながら、インドネシアのマルティ・ナタレガワ外相は、「中国側は、COCの早期締結の必要性について言及した。このことは、中国側がつい最近までCOCについて言及する気さえなかったことから見れば、対照的である」と語った。
- (3) ARFは、依然としてベトナム、フィリピンそして中国の間で係争中の南シナ海における領有権問題を解決できなかった。中国は9段線に基づく領有権主張を放棄したわけではないし、南シナ海の他の当事国もまた領有権主張を断念したわけでもない。COCについて協議することは緊張緩和に役立つが、短期間で、あるいは中期間で、協議が進展する見込みはほとんどない。

記事参照 : Code of Conduct for South China Sea Unlikely, Yet ASEAN Made Progress

<http://thediplomat.com/2014/08/code-of-conduct-for-south-china-sea-unlikely-yet-asean-made-progress/>

8月12日「中国の南シナ海の哨戒活動の実態—比紙報道」(The Philippine Star, August 12, 2014)

フィリピン紙、*The Philippine Star*(電子版)は、8月12日付で、中国の西フィリピン海(南シナ海)の係争海域における哨戒活動の実態について、要旨以下のように報じている。

- (1) フィリピン沿岸警備隊は5月に、Half Moon Shoal(半月礁)で11人の中国漁民をウミガメ密猟で逮捕したが、北京は、この海域から撤退する様子がなく、中国漁民を保護するために、哨戒活動を強化している。フィリピンではHasa-Hasa Shoalと称されるパラワン島に近いこ

の砂州周辺は豊かな漁場で、この海域に出漁するパラワン島の漁民の話によれば、この砂州周辺に出漁すると、何時もウミガメを捕る中国漁民を保護する中国海警局の巡視船が哨戒しているという。2012年6月には、この砂州周辺で、1隻の中国海軍の誘導ミサイル・フリゲートが視認されている。パラワン島の漁民の話によれば、**Hasa-Hasa Shoal** 周辺海域で見かける中国海警局の巡視船は全て、**Mischief Reef** から来ているという。**Mischief Reef** は、フィリピンの管轄海域にあるが、1994年以來、事実上中国の支配下にある。中国は、当初この環礁を中国漁民の避難所として占拠したが、その後海軍施設を建設し、現在では中国南海艦隊の前方拠点となっている。中国の巡視船は、**Ayungin Shoal (Second Thomas Shoal、仁愛礁)** でも見られる。この砂州には、着底させたフィリピン海軍の揚陸艦、**BRP Sierra Madre** に海兵隊分遣隊が派遣されている。

- (2) パラワン島の漁民は、**Hasa-Hasa Shoal** 周辺海域やその他の漁場における中国の哨戒活動を恐れてはいない。ただ、彼らが懸念しているのは、中国巡視船の嫌がらせから自国漁民を護るためのフィリピン政府の保護がないことである。彼らは、「我々は、中国巡視船が中国漁民を保護しているように、フィリピン政府が我々を保護できることを切に希望している」と語っている。彼らによれば、中国の漁民は **Hasa-Hasa Shoal** 周辺海域で漁をしているわけではなく、ウミガメやその他の希少な海洋生物を捕獲している。これらの海洋生物は中国では高値で買い取られることから、漁をするよりはるかに実入りが良いからである。

記事参照：Chinese patrols expanded in shoal

<http://www.philstar.com/headlines/2014/08/12/1356637/chinese-patrols-expanded-shoal>

8月12日「アジアにおける新たな常態、中国のプレゼンスの増大－米専門家論評」(The Wall Street Journal, August 12, 2014)

米シンクタンク、AEIの常勤研究員、Michael Auslinは、8月12日付の米紙、*The Wall Street Journal*に“The New Normal in Asia”と題する論評を発表し、要旨以下のように述べている。

- (1) イラクやウクライナで起こっている大規模な混乱に比べれば、東アジアは比較的平穏に見える。しかし、アジアの見せかけの安定の下には、パワー・ポリティックスの憂慮すべき傾向が底流している。最近の出来事を見れば、中国は、係争海域において自らの領有権主張を強引に押し進めており、そのやり方に他国は益々対応し難くなってきている。同時に、アメリカのアジア地域における影響力も、次第に弱まってきている兆候が見られる。東南アジア諸国間で懸念が高まっているにもかかわらず、中国の域内での影響力は増している。先のミャンマーでのASEAN地域フォーラム(ARF)では、中国とその他の参加国は、「如何なる国も海洋において挑発的な行為を行なわない」とするアメリカの提案を拒否した。ケリー米国務長官は、フィリピンを除くほとんどの参加国から、自らの提案への支持を取り付けることができなかった。一方、中国の王毅外交部長は、拘束力のない「行動宣言(DOC)」のみが海洋紛争のガイドラインであるべきだ、と主張した。また、ほぼ同時期に日本政府が尖閣諸島周辺における中国の危険な行動を批判した最新版の「防衛白書」を発表した数日後、中国は、海警局の巡視船を日本が実効支配する尖閣諸島周辺沖に派遣した。
- (2) もし日本が強硬な言辞で中国の更なる高圧的な行動を抑止しようと考えているのであれば、それは間違いである。北京は今後も、日本の決意を試そうとするであろう。日本は、中国をアジア地域の和を乱す元凶であると公に名指しすることを躊躇してきたが、そのような時代はもは

や過ぎ去った。その代わり、安倍首相は、中国の軍事的増強に不安を抱くアジア諸国に対して、安全保障パートナーとしての日本を売り込んできた。日本は、ベトナムに対する6隻の中古巡視船の売却と、フィリピンに対する10隻の巡視船の供与を発表した。また、日本とオーストラリアは、今後、共同で潜水艦技術の開発に取り組むことを発表した。日本とインドとの協力関係の強化も、両国首脳にとって優先すべき事項となっている。しかしながら、このような新たな戦略的關係は、北京に対して、領有権紛争や域内を不安定化させている軍備増強を再考させるまでには至っていない。それどころか、実際には、周辺国の強固な対応は、北京に、軍事力近代化計画を正当化させる口実となっている。

- (3) 東アジアは、全ての關係国が自らの立場を強固にすることで、非常に不安定な状況にある。中国の大きさや強さが、他のどの一国に対しても中国を支配的なアクターとしている。新たな政治的な提携關係は中国の挑発的行為に対抗し得るだけの相互安全保障体制になっているとは到底言えないし、また各国も中国と敵対することを望んでいない。このような板挟み状態の中で、アジア諸国は、北京の行動にただ単に対応しているに過ぎない。更に厄介なのは、中国がアメリカを外交的に孤立させようとしていることである。王毅外交部長は、アメリカを部外者扱いして、外部からの如何なる干渉をも排除して、紛争解決のために協調するよう、「アジア諸国」に呼びかけている。このような戦術は、ワシントンがアジアで信頼できるアクターと見なされている限り、上手くいかないであろう。しかしながら、紛争海域で生じる出来事に対するワシントンの影響力が低下すればする程、アジア各国政府が北京と直接交渉しなければならないとの決断に迫られる可能性が高まろう。日本の新たな積極的行動も、域内全域における北京の高圧的姿勢に対する直接的な対抗手段とはなっていない。
- (4) むしろ、日米両国政府は、アジアにおける政治的バランスの緩やかな再編を期待している。日米両国は、中国が孤立感を深めれば、その行動が穏やかなものになる可能性に賭けているようである。北京を孤立させる日米の最初の試みは、予期した成果を上げなかった。更なる圧力をかければ成功するかといえば、それは疑問である。むしろ、中国は、更に窮地に追い込まれたと感じて、一層手に負えない国になってしまうかもしれない。こうした状況は、将来のアジアのパワー・ポリティックスを暗示しているようである。小国同士は更に協力關係を強化することになるだろうが、それは中国の着実な侵出に対する直接的な対抗手段にはほとんどならないであろう。北京が現在の行動を押し進め続ける限り、アジアの安全保障のバランスは、中国優位に徐々に再編されていくであろう。例えば、北京が発表した南シナ海の島嶼における灯台建設を強制的に阻止するといった、軍事能力を備えた域内諸国による危険を冒す覚悟の協調的圧力(a risky and concerted push)だけが、北京に対して自らの行動を変えなければならないとのシグナルを送ることができよう。そのような可能性がほとんど展望し得ないことを考えれば、将来的には、「アジアにおける新しい常態(The New Normal in Asia)」は、かつて紛争海域であった海域における中国のプレゼンスの増大ということになるだろう。

記事参照：The New Normal in Asia

<http://online.wsj.com/articles/auslin-the-new-normal-in-asia-1407862416>

8月13日「南シナ海における行動規範の可能性と限界—ベトナム人専門家論評」(RSIS Commentaries, August 13, 2014)

ベトナムの University of Social Sciences and Humanities 講師、Truong-Minh Vu と同大研究員の Nguyen The Phuong は連名で、シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の 8月13日付の RSIS Commentaries に、“South China Sea: Promise and Problems of COC” と題する論説を寄稿し、要旨以下のように述べている。

- (1) 米ユタ州立大准教授で、RSIS 訪問研究員の Kai He は、6月2日付の RSIS Commentaries に寄稿した、“A Tale of Three Fears: Why China Does Not Want to Be No 1” と題する論説で、南シナ海における「行動規範 (COC)」に署名することは中国が世界リーダーになるための第1歩となるかもしれないと指摘した。我々は、中国が新しいリーダーとしてルールや規範を通じて近隣小国との関係を維持管理するために、法的拘束力を持つ COC が必要である、と考える。しかしながら、我々は、それが中国の「自制心を持った台頭するパワー (a “self-restraining rising power”）」としての実際の公約になるかどうかについては懐疑的である。
- (2) 米プリンストン大の John Ikenberry 教授によれば、国際制度を受け入れ、国際法を遵守するという覇権パワー (a dominant power) の決定は、その動機がパワーの維持にある。パワーの優越に依拠する覇権パワーは、国際制度を「パワーの投資 (“power investment”）」と見なし、そのパワーが相対的に衰退に向かっている時でも、自らの利益を確保するルールや規範を作ろうとする。利益の確保や紛争解決のためにハードパワーを使うのは、コストが極めて高いものになる。他方、弱小国家は、国際制度を通じて、大国が武力行使の結果として、あるいは何らかの恩恵の見返りとして設定した諸原則を受け入れようとする。
- (3) しかしながら、覇権パワーと国際規範の関係は常に複雑で多層的であった。覇権パワーは、自らの国内法によって、国際法を手段化したり、脱退したり、そして修正したりすることができる。言い換えれば、覇権パワーにとって、国際法は、自らの短期的あるいは長期的目標を満たすための「工具 (a “power tool”）」に過ぎない。中国は 2009 年以來、増大するパワーを使うか、それとも国際法を順応する模範国となるかの、選択のジレンマに直面してきた。中国は、台頭するパワーとして、現状に対応するというより、むしろその増大する能力を如何に活用し、国境を超えてその国益を拡大するかという問題に直面している。従って、少なくとも以下の 3つの理由から、COC を巡る現在の交渉は、「パワーの投資」というよりは、むしろ「工具」として活用されるであろう。
 - a. 第1に、1998年から現在に至る COC 交渉の過程を通じて、中国は、COC について ASEAN とは完全に見解を異にしてきたことである。ASEAN にとって、COC に署名することは、海洋における係争問題を交渉によって解決するという前例となり、大きな政治的利益となろう。一方、中国は、この地域において自らのパワーを規制するような如何なる条約に参加する意図がないことを明らかにしてきたし、そして COC を「信頼醸成手段」の象徴と見なしてきた。
 - b. 第2に、中国のパワーは着実に強化されていることである。北京は、自らのパワーが減退しているとか、あるいはその戦略が上手くいかなくなっていると自覚しない限り、自ら進んで自制する必要性を感じていない。中国は、ネピドーでの ARF で、ASEAN の立場に合わせて、COC の早期締結の必要性を表明した。中国は、COC 交渉を「時間稼ぎの手段」として利用することで、国際法に準拠した紛争解決への正しい方向に進んでいるとの幻想

を育んでいる。

c. 第3に、COCは、実体としてよりも、それ以上に装飾として機能することになるであろうということである。

- (4) ASEANは、加盟国間の分裂のために、中国をほとんど拘束しない、法的拘束力の弱いCOCを受け入れるべきか。COCの交渉課程で露出されてきたASEAN加盟国間の分裂は、中国に利用されてきただけであった。法的拘束力の強いCOCは、中国指導部を、ルールや規範に基づく南シナ海問題の解決に向かわせる足掛かりとなり得るか。我々は、これには2つの条件が満たされる必要があると見ている。第1に、ハードパワーに頼る政策の追求は、中国との抗争や対立の方向にアメリカを一層引き込む可能性があり、従って限界があるということ、中国指導部が理解する必要があるということである。そして第2に、中国はそのため、「韜光養晦」政策のバージョン2を打ち出し、それを通じて、ルールや規範に準拠して隣国との紛争を解決する方法を模索しなければならない。中国はより強力な国家との対決は依然として回避している反面、南シナ海をめぐる紛争ではパワーの非対称性が明らかである。従って、中国とASEANとの関係を規制するCOCは、一時的な解決策と見なされるべきである。アメリカや日本、更にはインドなど、南シナ海における権益を持つ全ての国家が参画する拡大版COC、あるいは地域全体を対象とする海洋協定といったものが、領有権紛争を管理するとともに、責任ある大国としての中国の台頭を導く、現実的な「パワーの投資」となり得るのである。

記事参照：South China Sea: Promise and Problems of COC

RSIS Commentaries, August 13, 2014

8月21日「アジアにおける二者択一、日中いずれに味方するか—キャンベル前米国務次官補論評」(Financial Times, August 21, 2014)

2009年から2013年まで米国務次官補(東アジア・太平洋担当)を務めたKurt Campbellは、8月21日付の英紙、*Financial Times*に、“Asia’s strategic choices: subtle or stark?”と題する論説を寄稿し、アジア諸国が迫られる二者択一は米中いずれかではなく、日中いずれに味方するかであるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) アジアにおける現代の繁栄の底流には歴史的緊張感や不信感があるにもかかわらず、各国の政治エリートや政府は、戦略的な相互関係を構築するに当たって、過去のしがらみに縛られることなく、驚くほど自由な選択を行使してきた。実際、最も印象的なのは、一部のアジア太平洋諸国はアメリカとの間に安全保障上の強い協力関係があるにも関わらず、これら諸国は同時に中国との間でも商業的、経済的な関係を平穏に維持していることである。こうした関係の枠組を成り立たせているものは、ここ数十年間の米中関係を駆り立ててきた一種の戦略的な理解である。即ち、中国の輸出を著しく拡大させてきたアメリカ市場の開放性と、アジアの平和と安定を促進するアメリカの継続的な役割とを通じて、アメリカは、一貫して中国の台頭を支援する世界で唯一の国となってきた。これに応じて、北京も、この数十年間、アジアにおけるアメリカの軍事プレゼンスと指導的立場を支持してきた(あるいは反対しなかった)。こうした米中間のグランドバーゲン、基本的にはこの40年以上に及ぶ、アジア全域の前例のない発展を支えてきたのである。
- (2) しかし今日、このような戦略的協商関係は、米中両国で、そしてアジア全域で、疑念が持たれ始めている。ワシントンには、アメリカが「トゥキディデスの罠」*に陥りつつあり、中国が

明らかにアメリカに代わって世界の指導的役割を求めているのではないかとの疑念を持つ者がいる。他方、北京では、アメリカの同盟関係や軍事力の前方展開は、もはや中国が世界の表舞台に立つことを促進するものではなく、抑圧するためのものになっているとの警戒感が広がっている。また、アジア地域には、長年維持されてきた戦略的提携関係の再評価を求める声が聞こえるようになってきている。例えば、オーストラリアでは、首相経験者を含む著名な戦略家や評論家が、今こそオーストラリアは新しい方向性を打ち出し、ワシントンとの政治的関係や結びつきを抑え、その代わりに北京との友好的な関係を重視すべき時であると主張している。著名なシンガポール人も、小さな島国として、戦略地政学的関係より地理的近接性を重視し、アメリカとの関係を犠牲にして中国に擦り寄るべきとの見解を示している。

- (3) 皮肉なことに、アジアにおいて政治的、経済的に間違いなく成功している国—オーストラリア、シンガポール、インドネシア及び韓国などは、アメリカとの間に政治的かつ安全保障上の緊密な関係を維持している一方で、中国との間では強い経済的な結びつきを維持しているのである。現代のアジアにおける緊張関係にもかかわらず、中国の政治指導層も、アメリカの政府高官も、アジア諸国に対して、戦略的選択を求めていることも事実である。もしアジア諸国が公式に、そして本格的にどちら側につくかを選択し始めるようなことになれば、アジアは急速に新たな冷戦状態に突入するであろう。米中関係を取り巻く危険な側面であるが、実際には、アジアの中級国家の多くは、米中間でバランスを取り、ワシントンとも北京とも良好な関係を維持するという、地域を安定させるような外交を展開しているのである。
- (4) アジア諸国が直面する「戦略的分岐点 (the strategic fork)」は、米中いずれかという微妙な選択ではなく、むしろ日中いずれかという明確な選択を迫られることであろう。日本が戦後の自制的姿勢を捨て、中国に対する懐疑的態度を強め、そして中国の高圧的な行動に苦しめられている国々との連携を強めて行くにつれ、北京は、日本の政治的な積極的政策を阻止しようとするであろう。今のところ、アジア諸国は、中国とアメリカかという選択に迫られているわけではない。しかしながら、日中間の益々激しくなる対立は、アジア諸国をして、いずれに味方するかという、長期の抗争に巻き込むことになるだろう。

記事参照：Asia's strategic choices: subtle or stark?

<http://blogs.ft.com/the-a-list/2014/08/21/asias-strategic-choices-subtle-or-stark/>

備考*：「トゥキディデスの罫」とは、古代ギリシャの歴史家、トゥキディデスとその著書『戦史』で、アテネの台頭とそれに対するスパルタの警戒がペロポネス戦争を不可避にしたと記述したことに関連して、急速に台頭する大国が既成の支配的大国を脅かす場合、戦争を引き起す要因になりかねないことを示唆する。

8月27日「ナトゥナ諸島を巡るインドネシアの警戒感—米専門家論評」(The Diplomat, August 27, 2014)

Web誌、The Diplomatの共同編集長、Ankit Pandaは、8月27日付の同誌に、“Indonesia Keeps an Eye on the Natuna Archipelago”と題する論説を寄稿し、インドネシアは中国との領有権紛争の直接的な当事国ではないが、中国の「9段線」内に自国領のナトゥナ諸島が含まれていることに警戒感を強めているとして、要旨以下のように論じている。

- (1) ASEAN加盟国の内、ベトナム、フィリピン、ブルネイ及びマレーシアの4カ国は、中国の南シナ海における「9段線」(現在は「10段線」)の領有権主張に対抗している。この4カ国にイ

インドネシアが含まれていないことから、インドネシアは、ある程度信頼できる仲介者として動くことができた。しかしながら、ボルネオ島の北西沖に位置するナトゥナ諸島は、インドネシアを、中国と南シナ海の領有権を巡って紛争関係にある ASEAN 4 カ国と同様の立場に引き摺り込むことになるかもしれない。

- (2) ナトゥナ諸島を巡る問題は、主に南シナ海における中国の「段線」による領有権主張の曖昧さに起因している。「段線」による領有権主張は、中国本土を国民党が支配していた 1947 年に、同党政府が南シナ海における中国の権益の最大範囲を示したことが発端である。インドネシア外務省は、中国との間にはナトゥナ諸島を巡る領有権紛争は存在しないとの立場を変えていないが、中国が発行している公式地図にはナトゥナ諸島周辺海域を囲むように「段線」が描かれていることに注目している。2014 年初めのインドネシア高官の発言によれば、ナトゥナ諸島が「9 段線」の範囲内に含まれると見えていても、北京は、このことについてその意図を明確にしてこなかった。インドネシアは、国連に対して、「9 段線」が国際法上の観点からどのように扱われるのかを明確にするよう要求している。
- (3) ナトゥナ諸島の首長、Ilyas Sabli は、「我々は、中国がこの島を乗っ取るのではないかと心配している」と語っているが、島民の間にも、中国が将来的にこの島をインドネシアから奪うのではないかと懸念が生じている。中国は、無人の環礁、スカボロー礁を 2012 年にフィリピンから奪取している。また、2014 年初めには、ベトナムが自国の EEZ と主張する海域に石油掘削リグを設置することで、危機を生じさせた。但し、中国はこれまでに南シナ海で人が住む島を奪ったことはない。ナトゥナ諸島には、27 の島全体で 8 万人が居住している。
- (4) インドネシア当局は、中国の意図を懸念するだけでなく、こうした疑惑を抱くことによって ASEAN 内で認められた指導的立場さえも失うことを懸念している。一方、北京は、これまで通り、ナトゥナ諸島を巡る問題を曖昧なままにしておき、むしろベトナムやフィリピンとの間で高まっている領有権紛争を重視する作戦をとっているように思える。しかしながら、最近の南シナ海における中国の高圧的行動は、インドネシアがナトゥナ諸島に対する中国の意図を警戒する十分な理由となっている。

記事参照：Indonesia Keeps an Eye on the Natuna Archipelago

<http://thediplomat.com/2014/08/indonesia-keeps-an-eye-on-the-natuna-archipelago/>

8 月 29 日「中国、南シナ海の環礁埋め立て加速」(PhilStar.com, August 29, 2014)

比紙、*Philippine Star* (電子版) は 8 月 29 日付の記事で、中国が南シナ海の南沙諸島の Mabini (Johnson South) Reef (赤瓜礁) における埋め立て工事に加えて、更に 3 カ所の環礁で埋め立て工事を行っているとして、要旨以下のように報じている。

- (1) フィリピンが実施した最近の空中偵察によれば、中国は、南シナ海で新たに 3 カ所、Burgos (Gaven) Reef (南薫礁)、Kennan (Chigua) Reef (西門礁)、そして Calderon (Cuarteron) Reef (華陽礁) で埋め立て工事を実施している。フィリピンの安全保障専門家は、「我々は、中国の漸進的な侵略によって、我々の領域支配が侵食されつつある」と警鐘を鳴らしている。
- (2) Burgos (Gaven) Reef (南薫礁) : 2014 年 5 月に、Burgos Reef において小さな建造物が最初に視認された。その 1 カ月後、中国は、人口島を構築するために数隻の船舶とバージを投入して全域で埋め立てを始めた。7 月には、カイト型の環礁はその外側をコンクリートブロックで補強されていた。

- (3) Kennan (Chigua) Reef (西門礁) : ベトナムが占拠している Sin Cowe Islet (景宏島) と Sin Cow East Reef (景宏東礁) の間にある Kennan Reef では、中国は4月に、Kennan Reef までのアプローチを掘り下げるために周辺を浚渫し、掘り出された珊瑚、砂そして岩などを埋め立てて使用した。3カ月後、中国は、ヘリパッドを含む幾つかの建造物を備えた、ゴルフ・クラブ型の人口島を完成させた。ここでは、ブルドーザー、掘削機、クレーンなどの重機や補給船が視認され、近くにコンクリート舗装の滑走路を建設していると思われる。6月29日に実施された空中からの観測では、工事が活発化しており、多数の重機や建設資材、そして作業員の住居に使用していると思われるコンテナが視認された。(画像参照)
- (4) Calderon (Cuarteron) Reef (華陽礁) : 5月の空中哨戒によって、Calderon Reef 周辺海域に多数の中国船舶が視認された。Calderon Reef は、マレーシアの領海に近いフィリピンの EEZ の南端にある。6月29日に空中から撮影された画像では、Calderon Reef でも埋め立て作業が進行しており、既に陸地が増えていた。
- (5) Mabini (Johnson South) Reef (赤瓜礁) : Mabini Reef はほぼ完全に埋め立てられ、ここでの作業は、前庭にパームツリーを新たに植栽したブルーの建物を含む、幾棟かの建物の建設作業に移っている。ここでは、重機や足場組み立て用のスチールパイプなどに加えて、埠頭建設用のクレーンやブームを備えた大型船も見られる。
- (6) アキノ大統領は8月28日、西フィリピン海(南シナ海)における中国の埋め立て活動が続いていることを認め、係争海域における緊張を緩和するよう北京に呼び掛けた。

記事参照 : China's reef reclamation in full swing

<http://www.philstar.com/headlines/2014/08/29/1362961/chinas-reef-reclamation-full-swing>

Photo : Aerial photo taken last month shows an increase in Chinese construction equipment and shipping containers used as shelter for workers on Kennan (Chigua) Reef within the Philippines' Kalayaan Island Group.

<http://www.philstar.com/headlines/2014/08/29/1362961/chinas-reef-reclamation-full-swing>

8月29日「中国、南シナ海の永興島の滑走路・港湾改修」(Want China Times, September 2, 2014)

英誌、HIS Jane's International Defence Review が8月29日付で報じるところによれば、中国は、西沙諸島最大の島、永興島 (Woody Island) の滑走路を拡張し、港湾を再開発している。永興島は、1946年～50年の間、中華民国によって占拠されていたが、6年間の空白を経て、1956年に中国軍によって占拠された。永興島には、西沙諸島、南沙諸島及び中沙諸島を管轄する、2012年6月に制定された三沙市の市役所が置かれている。更に、同島には、軍駐屯地、沿岸防衛哨戒所、滑走路、4カ所の大型機ハンガー、通信施設などが置かれている。

2005年と2011年に撮影された衛星画像では、同島の西側に新たな港湾が建設中であった。新たに撮影された衛星画像では、中国は、2013年10月から同島で、空軍や海軍の H-6 戦略爆撃機や Il-76 輸送機などの大型機の運用が可能になるように、滑走路を現在の 2,400メートルから 2,800メートルに拡張することを含め、大規模な埋め立て、港湾の再開発及びその他のインフラ工事を進めている。こうしたインフラ工事は、中国軍が南シナ海への戦力投射のための軍事拠点として永興島を活用しようとしていることを示している。中国はまた、同島を、海洋法令執行活動の拠点としても活用できよう。

記事参照 : Expansion boosts Woody Island's strategic use for China

<http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?cid=1101&MainCatID=11&id=20140902000112>

9月2日「中国、南シナ海に新客船航路を開拓」(CRI English.com, Xinhua, September 2, 2014)

中国の新華社通信は9月2日、中国が新たに南シナ海に開設した航路に関し、要旨以下のように報じている。

- (1) 9月2日午後、南シナ海の西沙諸島と中国最南端の都市、海南省三亜市を結ぶ新たな航路が開かれた。運航船社の南海海峡航運服務有限公司 (Hainan Strait Shipping Co.) によれば、約200人の観光客が貨客船、「椰香公主」(9,683トン)に乗船し、西沙諸島に向けて12時間の処女航海に出た。同社によれば、乗客は船内に寝泊まりし、永楽群島 (The Crescent Group of the Paracel Islands) の銀嶼 (Yin Yu)、全富島 (Quanfu Dao)、鴨公島 (Yagong Dao) を訪れ、ビーチバレーや釣り、記念撮影などを行う予定である。このクルーズは3泊4日で、1室当たり4,000元(650米ドル)から1万元以上する。西沙諸島までは最寄りの港から180カイリほどあるが、2013年4月に行なわれた海南省省都の海口市からの試験航行以来、約3,500人の旅行者が同諸島を訪れている。9月2日から始まった新たな「三亜～西沙」航路は、これまでの「海口～西沙」航路より航行時間が8時間も短くなっている。
- (2) 海南島の南東に位置する西沙諸島は、その素晴らしい景観や生態系で有名な島嶼やサンゴ礁の集合体である。ただ、この楽園のような西沙諸島の魅力に引かれて、無認可の渡航が後を絶たず、2013年1月には、24人の旅行者が悪天候のため4日間も足止めを食らっている。西沙諸島への観光の促進は、ここ数年間、中国政府にとっての検討課題だった。2009年末に中国国務院は、西沙諸島を含む海南省を海外からの観光客誘致を目指すために開発することを発表している。

記事参照 : China Opens South China Sea Cruise Route

<http://english.cri.cn/12394/2014/09/02/2361s842798.htm>

Map : The Crescent Group of the Paracel Islands. (永楽群島)

<http://thediplomat.com/2014/09/china-revamps-south-china-sea-cruise-line/>

Photo : 貨客船「椰香公主」

<http://www.hnss.net.cn/business.aspx?cid=291>

【関連記事1】

「中国の南シナ海クルーズ開始、その狙い—米専門家論評」(The Diplomat, September 2, 2014)

Web誌、The Diplomatの共同編集長、Shannon Tiezziは、9月2日付の同誌に、“China Revamps South China Sea Cruise Line”と題する論説を寄稿し、中国が開設した南シナ海クルーズ航路の狙いについて、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国は1年以上前から、西沙諸島を目的地としたクルーズサービスを強化してきた。新華社通信は9月2日、係争海域である南シナ海へのクルーズ航路を運航する船社が、新たな航路を開設したと報じた。新華社通信によれば、2013年4月に西沙諸島へのクルーズ航路が開設されて以来、運航船社である、南海海峡航運服務有限公司 (Hainan Strait Shipping Co.) は、海南島から南シナ海の西沙諸島に向け延べ3,000人以上の観光客を乗船させている。この航路に

は、貨客船「椰香公主」(9,683トン)1隻が運航されており、毎月もしくは隔月でツアーを開催し、その都度200人程度の観光客を乗せている。当初の航路は、海南省の省都、海口市を出航し西沙諸島まで、その所要時間は20時間であった。しかし、今回、運航船社が出航地を海南省南海岸の三亜市に変更したことで、西沙諸島までの航海は12時間に短縮された。乗客は、同諸島の永楽群島(英語名:Crescent Group of the Paracels)の銀嶼(英語名:Observation Bank)、全富島、鴨公島を訪れる。

- (2) クルーズに関する報道は観光目線で報じられているが、その背後には紛れもなく政治的な狙いもある。西沙諸島に定期便を運航させることで、中国は、西沙諸島全域に対する絶対的な管轄権を主張する姿勢を強化しようとしている。クルーズ船は乗客に食料と居住区を提供するが、それにより中国は、乗客が島嶼に上陸して過ごすために必要な大規模なインフラを構築しなくても、多くの人員をこの海域に訪問させることができる。しかも、中国はこれまで係争海域を哨戒するために非軍事船舶を活用してきたが、クルーズ船の運航による係争海域におけるプレゼンスは、こうした方針における新趣向と言える。北京は一般的に、海警局巡視船や名目上民間の釣船を使用して、係争海域における管轄権を主張する戦術を多用してきた。クルーズ船、非武装船舶そして完全な民間船舶は、他の領有権主張国からの積極的な妨害行為を免れやすい。
- (3) 2013年に西沙諸島へのクルーズが開始された際、ベトナムは激しく抗議した。国営メディアの *Thanh Nien News* はクルーズを「係争海域における度重なる一方的な挑発行為の最新のもの」と報じたが、北京はハノイからの正式抗議を無視した。中国は、西沙諸島に対するベトナムの領有権主張を認めておらず、この海域での観光事業は他国が懸念するようなものではない、と主張している。しかしながら、クルーズの最初の乗客は中国本土の市民であることが要件とされたことから、中国がこのクルーズの政治的効果を予期していたことは明らかである。外国のパスポート保持者、香港やマカオから来た中国市民でさえも、説明もなく参加を拒否されと報じられた。更に、報道によれば、この初めてのクルーズに参加した約200人の乗客は、本来の意味での旅行者ではなく、政府職員であったという。
- (4) 政府による認可がなくても、中国の一握りの熱狂的な国家主義者の中には、自らの生命の危険も顧みず、他国との係争地に行こうとする者もいる(記憶に新しい事案としては、2014年に中国の料理人がバルーンで尖閣諸島に上陸を試みたが、失敗した事案がある)。新華通信社は、公式に認可されたクルーズが開始されても、西沙諸島における同種の行動が皆無とはならないと示唆している。フィリピンも、係争海域を合法的に管轄する手段として、この種の公式に認可されたクルーズを検討している。フィリピン軍総参謀長は報道陣に、係争海域の南沙諸島を訪れるクルーズを開始したいと語っており、中国のクルーズを前例として挙げている。これまでの漁業や石油掘削事業に加えて、今や観光産業が、係争海域における管轄権を強めるとともに、当該国に経済的利益をもたらす商業的手段として新たに加わったことになる。

記事参照: China Revamps South China Sea Cruise Line

<http://thediplomat.com/2014/09/china-revamps-south-china-sea-cruise-line/>

【関連記事2】

「ベトナム、中国の西沙諸島へのクルーズを非難」(Thanh Nien News, September 4, 2014)

ベトナムの *Thanh Nien News* は9月4日付で、中国の西沙諸島へのクルーズ開始を非難し、要旨以下のように報じている。

- (1) ベトナム外務省報道官は9月4日、「ベトナムはパラセル諸島に対する主権を有しており、これには議論の余地はない」として、「(中国による) 新たなる航路の開設は、2011年10月に締結された、『海洋問題に関する中越決議 (The resolution on China-Vietnam maritime issues China-Vietnam maritime issues)』に反しているばかりか、2002年の『南シナ海に関する行動宣言 (DOC)』にも違反している」と非難した。中国の航路開設は、ベトナム共産党幹部が北京に招かれた1週間後のことであった。その上で、同報道官は、ベトナムは中国による新航路の開設が東シナ海の現状や南シナ海におけるベトナムの立場そして地域の状況までも不安定にさせるとして、「ベトナムは、中国が直ちにそのような誤った行動を中止することを要求する」と主張した。
- (2) 中国は、新しい航路を、2014年5月初旬に中国がベトナムのEEZ及び大陸棚の内側に石油掘削リグを設置したことを受け、中越両国の緊張緩和のためにベトナムの特使が北京を訪れた1週間後に開設した。特使との会議の席上、習近平国家主席は、ベトナム共産党政治局員であるLe Hong Anh 特使に対して、「両国とも互いに親密であるべきであり、それが両国関係の修復に資するであろう」と述べている。しかし、専門家らは、この会談が中越両国関係の突破口になるかという点については懐疑的である。米戦略国際問題研究所 (CSIS) の Gregory Poling は、「この会談は、確かに最近の中越両国の緊張関係を緩和させるシグナルとなった。しかし、これは長期的な雪解けとは言えないであろう」と見ている。そして Poling は、「ベトナム国内には、依然として中国に対する怒りと懸念が存在しており、5月の石油掘削リグの騒動よりも前の状態に両国が戻ることはできないであろう」、「ベトナム指導部は、例え緊張状態が緩和されたとしても、それは中国による次の挑発が来るまでの間だけだと認識している」と指摘した。ここ数カ月、中国は、スプラトリー諸島の小島嶼で数多くの埋め立てプロジェクトを実施している。更に北京は8月に5つの島嶼に灯台を設置する計画を発表したが、その内の2つの島嶼はパラセル諸島に位置している。Poling は、中国は係争海域における不動の支配権を追求し続けるであろうと予測し、「北京は暫くの間、緊張関係を緩和させておきたいようである」と見、「現時点では、中国の長期的な目標に何か変化が生じているような兆しは見られない」と指摘している。

記事参照 : Vietnam condemns China's new cruise to contested islands

<http://www.thanhniennews.com/politics/vietnam-protests-as-china-launches-new-route-for-cruises-to-contested-islands-30702.html>

9月2日「中国の真の狙い、アジアにおけるモンロー・ドクトリン—米専門家論評」(The National Interest, September 2, 2014)

米カリフォルニア大バイン校の Peter Navarro 教授は、米誌、The National Interest (電子版) の9月2日付ブログに、“China's Real Goal: A Monroe Doctrine in Asia?” と題する論説を寄稿し、最近の米海軍 P-8 哨戒機に対する妨害事案などの背景にある中国の真の狙いについて、要旨以下のように述べている。

- (1) 最近、中国の戦闘機パロットが南シナ海上空で米海軍の P-8 哨戒機を妨害したが、このパイロットの行動は、単に中国の拡大する軍事力を誇示しただけではない。パイロットの行動は、航行の自由と上空飛行の自由という、最も神聖な国際秩序における原則に挑戦していたのである。今回の P-8 哨戒機に対する妨害飛行と 2001 年の EP-3 偵察機と中国戦闘機の衝突事案に

共通する特徴は海南島である。何故か。海南島の榆林海軍基地の巨大な地下洞窟には、アメリカ本土に到達が可能な弾道ミサイルを搭載した、増強されつつある「晋」級弾道ミサイル搭載原潜部隊が配備されている。米軍が海南島に注目し続ける理由はそれ以外にはない。中国側からすれば、如何なる方法でもアメリカの監視活動を好ましく思っていない。しかし実際には、EP-3 と P-8 の事案は、航海の自由と上空飛行の自由に関係する事案である。この種のその他の事案としては、2009年の米海軍音響測定艦、USNS *Impeccable* に対する妨害事案、2013年11月の尖閣諸島を含む防空識別圏（ADIZ）の設定、そして2013年11月の中国艦の米海軍ミサイル巡洋艦、USS *Cowpens* との衝突寸前事案がある。米国防省によれば、最近、P-8事案に類似した事案が多いという。

- (2) この種の事案は、2大軍事大国による単なる抗争以上の問題を内包している。即ち、これらの事案は、中国が航行の自由と上空飛行の自由を再定義しようとして法律戦を仕掛けていているということの証左なのである。この法律戦は、1986年に国連海洋法条約（UNCLOS）が成立した時に遡る。UNCLOSは、沿岸から200カイリまでのEEZを設定し、EEZ内の漁業資源や天然資源に対する排他的権利を当該沿岸国に付与した。UNCLOS成立以降、中国は、航海の自由と上空飛行の自由について、当該沿岸国のEEZ内では制約されるとの特異な立場を取ってきた。中国は現在、中国のEEZを通過しようとする如何なる国の軍用機も艦艇も中国の許可を求めなければならないと主張している。そして、中国は、この法的立場に立って、中国のEEZ内における外国軍用機や艦艇の飛行や航行に対する妨害行動を正当化している。
- (3) ここで明確にしておきたいことは、現実の条約には中国の立場を支持する規定は全くないということである。しかしながら、例え東シナ海や南シナ海といった限られた範囲内とはいえ、航海の自由や上空飛行の自由に関する中国の新しい定義が受け入れられるようなことになれば、この新たな規則は、アジアにおける中国の新たなモンロー・ドクトリンということになる。実際、この新たな規則の下で、中国は、経済の大動脈である、この地域の最も重要で繁栄する海上交通路における、航海の自由と上空飛行の自由の2つを効果的に規制できるようになる。経済的及び安全保障上の大きな利害を考えれば、中国は、今後も航海の自由と上空飛行の自由に対する挑戦を続けていくと見られる。
- (4) では、アメリカは如何に対応すべきか。これについては、まず、以下の5つの措置がとられなければならない。
 - a. ホワイトハウスは、経済的関与が最終的に中国を平和愛好的な民主国家に向かわせるという考えを改め、中国を深刻な脅威として対応し始めなければならない。
 - b. 国防省は、中国に有無を言わせないために、中国の攻撃的な行動を記録するビデオカメラを域内で行動する全ての米軍機に装備すべきである。
 - c. 米企業は、米中間で軍事的軋轢が生じた時に、中国内の工場施設が危険に晒されることを回避するため、その生産拠点を本国に戻すようにしなければならない。
 - d. アメリカのメディアは、P-8事案のような事案が生じた場合、2面や3面で取り上げるのではなく、より大きな問題として印象づける紙面構成を考えなければならない。
 - e. 最後に、アメリカの消費者は、「メイド・イン・チャイナ」商品を購入すれば、自国の経済と安全保障に益々脅威となる中国の軍事力建設を手助けしているということを認識しなければならない。

記事参照 : China's Real Goal: A Monroe Doctrine in Asia?

<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/chinas-real-goal-monroe-doctrine-asia-11179>

9月3日「中国 ASEAN 関係の暗雲、南シナ海問題を他の関係から切り離すべき—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, September 3, 2014)

シンガポールの S.ラジャラトナム国際関係学院 (RSIS) の Lim Kheng Swe 研究員は、9月3日付の RSIS Commentaries に、“China-ASEAN Relations: Hamstrung Soft Power in South China Sea?” と題する論説を寄稿し、中国と東南アジア諸国の多角的な関係は南シナ海における北京の強固な領有権主張によってしばしば足を引っ張られているが、果たして海洋における領有権問題を他の諸問題と切り離すことができるかとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国と東南アジア諸国はこれまで以上に深く絡み合っている。相互の貿易は活況であり、中国の投資家は東南アジアに注目している。中国は、ASEAN 主催のほとんど全ての地域安全保障会議に参加している。中国と東南アジア諸国の関係は、相互に平和と繁栄をもたらす黄金時代に向かっているかに見える。しかしながら、南シナ海における紛争は、こうした見通しに影を落としている。ベトナムとフィリピンは、中国との間で幾つかの外交的、軍事的火種を抱えている。最近では、ベトナムと中国の船舶が係争海域に設置された中国の石油掘削リグを巡って対峙した。中国と東南アジア関係のウォッチャーにとって、南シナ海問題は不吉な影である。
- (2) しかし俯瞰してみれば、中国と東南アジア諸国との経済関係は拡大しつつあり、2013年の貿易総額は過去最高の4,436億ドルに達した。外交的緊張にも関わらず、ベトナムとフィリピンの対中2国間貿易も増加している。中国の東南アジアへの投資やインフラ建設プロジェクトは、特に CLMV (カンボジア、ラオス、ミャンマー及びベトナム) 諸国を中心に年々増えている。バンコクは最近、昆明～シンガポール間の鉄道のパンチャン～バンコク区間の建設を承認した。これは、中国南西部と東南アジア大陸部との連結を強化するものである。中国はまた、ミャンマー東海岸のチャウピューから中国雲南省を結ぶ天然ガスパイプラインを完成した。そして中国の国有企業は、ラオスの山岳地帯にダムや水力発電所を建設している。中国と東南アジア近隣諸国は、軍事関係の強化も進めている。中国の公式メディアの報道を子細に見れば、中国と東南アジア近隣諸国との間の相互軍事交流が2009年から2013年の間、急増しており、この間、年間軍事交流回数が18～36回もあり、2003年から2008年までの期間が年間0～9回に止まったのとは対照的である。中国はまた、拡大 ASEAN 国防相会議 (ADMM Plus) の HA/DR (人道支援・災害救助) 演習にも参加している。中国の外交政策は、「善隣友好政策」の一環として、近隣諸国との安定した外交、経済関係を維持することを究極の狙いとしている。
- (3) それでは、域内各国に対する中国の「微笑外交」を損ないかねない、南シナ海の領有権問題に対する高圧的姿勢をどのように説明するのか。中国政府は結局のところ、中国の領土保全問題において妥協するつもりは一切ない。北京は、国民国家の領土保全を神聖視するウェストファリア体制を信奉しているようであり、自国の領土が脅かされている時は何時でも本能的に反応する。北京の観点からすれば、フィリピンとベトナムは、中国が領有権を主張する領域に対して領有権を主張していることになる。中国とこれら2国間の紛争の歴史を見れば、中国が態度を硬化させ、紛争をエスカレートさせるにつれ、両国は、中国の動機に対して不信感を募らせてきた。静かな外交を通じて紛争のエスカレートを防ぐことも可能だが、フィリピンやベトナムにとって、また中国にとっても、国内の国民感情に迎合するために領有権紛争に対して強硬

な態度を取らざるを得ず、静かな外交は不可能になっている。従って、東南アジア諸国に対する中国のソフトパワー・アプローチは、南シナ海問題に対するその強硬な態度によって台なしになっている。とはいえ、これは、北京にとって必ずしも悪い戦略ではない。ハードな対応とソフトな対応を同時に駆使することで、中国は、東南アジア諸国との駆け引きから最大限の利得を引き出すことができる。即ち、南シナ海問題では妥協しない姿勢を堅持しながらも、一方で近隣諸国との経済関係を強化するとともに、(全体として)近隣諸国との安定した関係の維持を可能にしている。

- (4) 南シナ海紛争は確かに地域の安全保障問題ではあるが、ASEAN 諸国にとって、明るい見通しもある。中国の硬軟両用戦略は、南シナ海問題を、中国と東南アジア諸国とのその他の関係から切り離すことを意味している。中国と東南アジア諸国との軍事、外交及び貿易関係は全体として、領有権問題に足を引っ張られないようにすべきである。東南アジア諸国自体も、中国のソフトパワー・アプローチから利益を得ることができるからである。大事なのは領有権問題とその他の関係に明確なラインを引くことであり、そうすることで、東南アジア諸国は、両者の関係における対立問題がその他の関係に及ぼす波及効果を最小限に抑えながら、中国からの最善の恩恵を受け続けることができるのである。明確なラインを引くことは、例え南シナ海の紛争が未解決のままであっても、この問題を、中国と東南アジア諸国とのより広範な関係における一局面に限定しておくことが可能なことを意味する。領有権紛争が全体関係における他領域に波及しないとすれば、域内の全ての国は、迫り来る「中国の脅威」を常に懸念することなく、経済的繁栄、軍事協力そして政治的安定を強化していくことに集中することができるであろう。

記事参照：China-ASEAN Relations: Hamstrung Soft Power in South China Sea?

<http://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2014/09/CO14174.pdf>

9月4日『航行の自由』に対する中国の恣意的解釈に挑戦すべし—ホームズ論評』(The Diplomat, September 4, 2014)

米海軍大学の James R. Holmes 教授は、9月4日付の Web 誌、The Diplomat に、“China’s War on Maritime Law” と題する論説を寄稿し、国連海洋法条約における「無害通航」に対する中国の恣意的解釈に挑戦すべしとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国は、言論戦において、決してワシントンに屈することはないであろう。使用する用語の解釈権を譲ることは、外交的に致命的な失策となり得る。もし外交の場において使用する用語を相手側に定義させれば、相手側の定義に基づいて展開される議論に屈することになる。こうした言論戦、あるいは中国の言う「三戦」(世論戦、心理戦、法律戦)は、どんな名前であれ、北京にとって終わることのない戦いである。北京の言論戦に対抗するためには、粘り強い対応が必要である。
- (2) 中国には、アメリカが国連海洋法条約 (UNCLOS) の下で「無害通航 (“innocent passage”)」の定義を乱用しているという強い認識がある。UNCLOS では、「無害通航」は、当該沿岸国の海岸から 12 カイリの領海を通航する船舶に対して、当該沿岸国の安全を脅かす行為を自制することを条件に認められている権利である。UNCLOS は、軍による偵察活動も安全を脅かす行為としている。しかし、「無害通航」は、当該沿岸国の EEZ を含む領海外においては意味を持たない用語である。そこでは海洋の自由が適用される。自由とは、自由であることを意味する。最近、中国軍機によって異常接近された、米海軍哨戒機、P-8 Poseidon は、海南島東方約

135 カイリの公海上空にあった。アメリカや同盟国の軍広報官は、中国が「無害通航」を自国の EEZ にまで適用する度に、そのことを指摘しなければならない。もし「無害通航」という用語が、領海においてのみ適用されるという厳密な用語ではなく、一般的な用語として行き渡れば、アメリカは極めて重要な点において屈服することになり、そうなれば中国に法的な規範を再定義させることになるだろう。

- (3) 北京大学の王棟教授は、「米軍のスパイ機は、見物やピクニックに来ているわけではない。それは、大規模かつ継続的に実施されている集中的で侵略的な軍事情報収集活動であり、中国の安全保障を脅かしているだけでなく、中国の国内法の重大な違反である」と指摘している。これに対するワシントンからのメッセージは、「おあいにく様 (tough luck)」というべきであろう。全ての沿岸国と同じように、中国の主権は、その領海と領空にのみ及ぶものである。中国の国内法は、中国の EEZ 内は言うまでもなく、南シナ海のほとんどを囲い込む中国の不条理な「9 段線 (10 段線)」の中で行動する船舶あるいは航空機に適用されるものではない。もし米海軍機が (中国の EEZ 内で) 漁獲をしたり、石油を掘削したりする海賊行為を働いたのであれば、中国は抗議する権利がある。中国の指導者が周辺海域と空域を強力な管制下に置きたいと望むのであれば、それは法律を作ることではない。
- (4) 前出の王棟は、「アメリカは、自国の沿岸域で外国軍のかかる行動を許していないではないか」と言う。これは、もう 1 つの標準的な中国の論点である。しかし、その論点を絶えず繰り返しても、それが正しいということにはならない。王棟は、冷戦史を見直すことが必要である (王棟の専門は、冷戦史、米国外交及び米中関係)。冷戦期、ソ連の艦艇と航空機は、ヨーロッパと北米の沿岸域で日常的に行動していた。西側の艦艇と航空機も、ワルシャワ条約機構諸国の沿岸域で同じように行動していた。更に、王棟は、「UNCLOS は、他国の EEZ 内において敵対的な行動をとる権利を国家に与えてはいない。恐らく、米軍が他国の EEZ 内で集中的な情報収集活動を継続的に実施できる能力を持った唯一の軍事超大国であるが故に、米軍の行動を完全に正当であると主張するアメリカの立場は、極めて偽善的なものと見られる」と指摘している。王棟は、中国軍機のパイロットの行動を正当化しようとしているのであろう。しかしながら、米国防省は、「敵対意図 (“hostile intent”）」を、ある国の本国、部隊、国民及び財産に対する、「差し迫った軍事力の行使の脅威 (the “threat of imminent use of force”）」と定義している。同様に、「差し迫った脅威 (“imminent threat”）」とは、論議があるにしても、軍事力の予防先制使用を正当化する国際的な基準である。
- (5) 日常的な軍の行動を、事実上の戦争行為と見なす試みに反論してみよう。ある国がグローバル・コモンズにおける特権を行使しないことを選択したという事実は、特権を行使する国の特権そのものを否定することにはならない。中国がアメリカと同じようにグローバル・コモンズを活用したいのであれば、活用できる能力を育成すればよい。米務省と国防省はほぼ 30 年をわたって、「航行の自由プログラム (a Freedom of Navigation Program)」を実施してきた。例えば、米軍艦船は、リビアのシドラ湾全体に対する領海主張*のような、海洋に対する無法な主張を意図的に無視してきた。大国が軍事力を背景に超法規的な主張を押し通すことに対しては、海洋国家は声を大にし、より強硬に海洋の自由を追求すべきである。

記事参照 : China's War on Maritime Law

<http://thediplomat.com/2014/09/chinas-war-on-maritime-law/>

備考* : UNCLOS 第 10 条第 4 項は、「湾の天然の入口の両側の低潮線上の点の間の距離が 24 カイリを超えないときは、これらの点を結ぶ閉鎖線を引き、その線の内側の水域を内水とする」と規定している。この場合、湾口が 24 カイリ未満の湾は、沿岸国の主権が適用されることになる。更に、同条第 6 項で第 10 条の規定は歴史的湾には適用されないとしている。歴史的湾（あるいは歴史的な内水）は、歴史的権限を主張する沿岸国により平穏にかつ継続して権限が行使されており、外国が黙認しているか抗議が行われていない場合に、湾口が 24 カイリ以上であっても沿岸国の内水として主権が認められると考えられている。リビアは地中海に面するシドラ湾を同国の歴史的湾と主張しているが、シドラ湾の湾口の幅は約 296 カイリもあり、地図見れば奥行きより湾口の方がはるかに広い。アメリカは、リビアの主張を認めず、第 6 艦隊の空母群をアメリカが公海と主張する海域で行動させてきた。このため、1981 年には米海軍機とリビア空軍機が衝突、リビア軍機が撃墜される事件などが発生している。

9 月 5 日「ARF における米中間の意見対立の含意—ベトナム専門家論評」(The Diplomat, September 5, 2014)

ベトナムの The Diplomatic Academy of Vietnam の Thuc D. Pham 研究員は、9 月 5 日付の Web 誌、The Diplomat に、「Implications of the US-China Split at the ARF」と題する論説を寄稿し、ARF で見られた南シナ海問題に対する米中間の意見の対立が ASEAN に及ぼす影響について、要旨以下のように述べている。

- (1) 中国がベトナムの EEZ 周辺海域から石油掘削リグと巡視船や軍艦を移動させるなど、南シナ海における緊張は戦術的には低下したが、8 月 10 日にミャンマーのネピドーで開催された第 21 回 ASEAN 地域フォーラム (ARF) での論議は、この地域の対立が依然として厳しいものであることを明らかにした。ARF で、ケリー米国務長官は、南シナ海における関係国の全ての活動の「凍結」を提案した。一方、王毅中国外交部長は、南シナ海問題解決のために、「21 世紀安全保障コンセプト (a "21st century security concept")」と称する、「2 重アプローチ」を初めて提案した。この 2 つの提案は、全く異なった思惑から出ているように思われる。米中両国外相は、南シナ海の状況に対して全く異なる認識を示している。ケリー長官は、「一部の領有権主張国は、明らかに現状変更を目的として挑発的な行動を取ってきた。(その結果) 緊張が高まり、交渉が難航し、そして隣国諸国間の関係が悪化している。船舶は危険な行動を取っており、相互に挑発し合っている。こうした理由から、アメリカは、多数の巡視船を伴った中国の掘削作業開始の決定に疑義を呈したのである」と述べた。これに対して、王毅外交部長は、「南シナ海の状況は一般的に安定しており、航行の自由は何の問題もない」とし、「域外諸国が正当な懸念を持つことは理解できるが、それが名指し非難を意図しているのであれば、中国は反対する」と述べ、アメリカの発言に反発した。両国は提案も出した。ケリー長官が提案した「凍結」は、紛争を複雑化させたり、エスカレートさせたりする行動を自主的に、そして共同で停止することを求め、紛争当事国に対して、①無主の島嶼を新たに占拠したり、他の当事国によって既に占拠されている島嶼を奪取したりすることを自制する、②島嶼においてどのような補修作業が認められるか、あるいはその外形、サイズや施設を何処まで拡張するかを明確にする、ことを要求した。ケリー長官の提案は、恐らく中国が南シナ海の島嶼や環礁で浚渫したり、その土砂で埠頭、人工島、滑走路、守備隊宿舎そして直近では灯台を建設したりしている

事実を念頭に置いたものであろう。これに対して、中国外交部邊界與海洋事務司の易先良副司長は当初、中国は南シナ海の島嶼において望むことは何でもできると記者団に語っていた。一方、中国の「2重アプローチ」提案では、①中国と関係当事国が直接的かつ友好的な方法で問題を解決すること、②中国は平和と安定の維持を約束することとしている。

- (2) より大きな戦略的文脈で見れば、中国の21世紀安全保障コンセプトは、アジアにおけるアメリカの戦略的再均衡化に対する対抗策と見られる。このコンセプトは、習近平国家主席が2014年5月に上海で開催された、「アジア相互協力信頼醸成措置会議 (Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia: CICA)」で初めて発表したもので、「アジアの安全保障問題はアジア主導で解決すべき」ことを宣言した。要するに、アメリカがアジア太平洋地域の条約上の同盟国やパートナーとの連携を強化している中であって、北京は、地域安全保障の枠組みに主導的な役割を果たすことを狙っているのである。
- (3) 南シナ海問題を巡る米中両国間の軋轢の中で、北京は、自らの視点を変えなければならない。アメリカのアジアへの戦略的シフトがもたらす新たな安全保障環境は、北京に対して、高圧的な主張を強めるよりも、ASEAN諸国との積極的な協力を通じて諸問題の解決を目指すことを求めている。ASEANとの連携について、王毅外交部長は、中国はASEANとの対話と協力を深化する用意があるとして、「行動宣言 (DOC)」の枠組みの中で実際的な協力を深めていくとともに、「行動規範 COC」の早期締結を目指していく、と語った。

記事参照：Implications of the US-China Split at the ARF

<http://thediplomat.com/2014/09/implications-of-the-us-china-split-at-the-arf/>

9月17日「中国提唱の海洋シルクロード、ASEAN諸国が関心」(The Diplomat, September 17, 2014)

Web誌、The Diplomatの共同編集長、Shannon Tiezziは、9月17日付の同誌に、“China Pushes 'Maritime Silk Road' in South, Southeast Asia”と題する論説を寄稿し、中国の海洋シルクロードの構想には、同国との経済協力関係を期待するASEAN諸国の多くが賛意を示しているとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 海洋シルクロード (The Maritime Silk Road: MSR) は、スリランカやモルディブによって支持されているが、南シナ海の緊張を高めることになるかもしれない。習近平国家主席は、上海協力機構 (SCO) サミット出席のためタジキスタンを訪問した後、モルディブとスリランカを訪問した。MSRへの協力取り付けが、両国訪問の最大の目的であった。インド洋の島嶼国家として、モルディブとスリランカは、ともに中国のイニシアチブにとって欠かせない存在であり、また両国とも長大な海上貿易ルートの中継地となることで利益を得られる。両国の指導者ともMSRへの参加に熱心であったが、実際、スリランカは既にMSR構想に取り込まれている。同国は、中国から10億4,000万ドルの資金供与を受け、シンガポールやドバイといった島国に対抗する、「コロンボ港湾都市 (Colombo Port City)」を建設することになっている。モルディブのアウドッラ・ヤーミン大統領もMSR構想に賛成であり、「モルディブは、中国のMSR建設の誠実なパートナーである」と語っている。習近平の滞在中、中国とモルディブは、今後中国がモルディブの国際空港の拡充と国際空港から首都マレに渡る橋の建設することで合意した。大統領は、その橋を両国の友好関係を象徴する「China Bridge」とすることを提案した。このように、インド洋国家はMSR構想に関心を示している。今のところ何も具体的

な動きはないが、インドでさえ興味を示している（関連記事参照）。しかしながら、皮肉なことに、MSRは、インドにとって身近で、厄介な悩みの種になるかもしれない。

- (2) 当初、MSR構想は、東南アジア諸国との関係の中から生まれてきたものである。習近平は2013年10月、MSR構想をインドネシア国会でのスピーチで表明した。東南アジアは、実質的にMSRの中国国外での最初の中継地点になることが想定され、そのために、MSR構想の成功には東南アジア諸国の協力が必要不可欠である。しかしながら、南シナ海における緊張の激化は、中国と東南アジア諸国との海洋に関する協力関係を困難なものにしている。習近平が南アジアを訪問した時と同時期に、中国の南寧で開催されたChina-ASEAN ExpoではMSR構想が展示されていた。実際、2014年のChina-ASEAN Expoのテーマは、「共同で21世紀の海洋シルクロードを建設しよう」であったし、中国の張高麗副首相はExpoで、「ASEAN諸国はMSRの重要な一部である」と強調した。同副首相は、「中国とASEANは、2015年を『中国・ASEAN海洋協力年』にすることを検討中である」と述べたが、これは、中国が2015年には海洋協力に対する外交攻勢を展開していくことを意味する。
- (3) 興味深いことに、張高麗副首相は安全保障分野での海洋協力の強化には言及したものの、貿易については何も語らなかった。新華社通信によれば、張副首相は、「海洋法令執行機関同士の交流や協力の可能性を模索することを希望している」と述べた。域内の多くの国家が南シナ海における自国の領有権主張を護るために沿岸警備隊やその他の準軍事機関の公船を投入していることから、域内の海洋法令執行機関同士の交流や協力は、海洋における緊張を緩和する上で効果的な措置となるであろう。中国との海洋協力の強化は、ベトナムやフィリピンなどにとっては魅力的ではないかもしれないが、他のASEAN諸国は既にMSR構想に関心を示している。例えば、カンボジアは、MSRを地域全体の利益になるとして歓迎している。China-ASEAN Expoに参加した同国の閣僚は帰国後、「中国とASEANは経済協力を最重要課題としており、特に、貿易、投資、観光といった分野における経済協力を強化するためにも、MSRの建設は必要不可欠である」と述べている。

記事参照：China Pushes 'Maritime Silk Road' in South, Southeast Asia

<http://thediplomat.com/2014/09/china-pushes-maritime-silk-road-in-south-southeast-asia/>

【関連記事】

「中国提唱の海洋シルクロード、インドにとって重要な機会となるか—インド人専門家論評」(The Institute of Peace and Conflict Studies, September 1, 2014)

インドのシンクタンク、National Maritime Foundationの理事長、Vijay Sakhujaは9月1日、「Maritime Silk Road: Can India Leverage It?」と題する論説を、インドのThe Institute of Peace and Conflict StudiesのHPに寄稿し、中国の提唱する海洋シルクロードが持続的な経済成長というインドの最重要政策課題にとって重要な機会を提供するかもしれないとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 中国の習近平国家主席は、モルディブやスリランカに対して、自らが提唱する中国の海洋シルクロード(The Maritime Silk Road: MSR)への参加を呼びかけており、両国とも参加への前向きな態度を表明してきた。中国は、数カ月前のインド副大統領の訪中時にも、インドの参加を呼び掛けた。しかしながら、スリランカやモルディブとは異なり、MSR構想は、インドの

戦略コミュニティを混乱させている。インドの多くの論調は、MSR は中国がインド洋における海軍力展開の「足がかり」を得るためであり、この地域に対する中国の影響力の漸進を図る企てに他ならない、と結論づけている。中国が、中国海軍のインド洋における行動のための基地・施設になると見られる、また「インド包囲網」の形成とも見られる、パキスタン（グワダル港）、スリランカ（ハンバントータ港）そしてモルディブといった友好国における海洋インフラ建設を進めていることを考えれば、こうした論調は当然のことである。

- (2) しかしながら、海洋インフラの整備という視点から、MSR の有効性を検討することは有益であろう。中国は、その長大な沿岸域を活用する海洋経済体制を構築している。中国の沿岸から 200 キロ以内の地域は総人口の 40%、全市町村の 5%、そして GDP の 70% を占め、海外直接投資や輸出製品の 84% 近くが 200 キロ以内で産出されている。要するに、中国の沿岸域は中国経済の発展と国力増進に大きく貢献するとともにし、輸出志向型経済に大きな役割を果たしているのである。今日、中国は、造船、港湾、運送、沖合資源開発、内陸水路、そして海洋娯楽・観光といった分野において世界でも上位を占めており、また、国際的な海運企業において働く要員を大量に供給している国家であることも忘れてはならない。
- (3) 特に中国の造船能力は眼を見張るものがあり、しかも豊富で安価な労働力と優れた工学的技術によって裏付けられている。国際的な商業港のトップ 10 の内、7 港は中国に所在しており、中国の船社が運用する船舶は 6,472 隻で、8,357 隻の日本に次いで第 2 位である。同様に、中国は、2012 年の調査で世界第 3 位の観光大国としてランクインした。沿岸域では、マリーナやウォータースポーツができる施設などが整備されているし、三亚、青島、厦門といった都市では、ヨットや高級ボート産業が成長してきている。これらの成長は、ここ数十年間で確立されたものであり、中国を世界有数の、そして日本や韓国を追い抜きアジア最大の海洋大国へと押し上げたのである。中国は、これらの成長によって得た能力を駆使し、海洋シルクロードに好意的な友好国に対して、海洋開発による経済成長が可能となり、また、食料・エネルギー安全保障にも寄与する魅力的な投資機会を提供できるとして、海洋インフラの開発を申し出ている。
- (4) 中国とインドの海洋戦略には変化が現れ始めている。中国は国力増進のために海洋を利用してきたが、インドは、海洋が持つ潜在力を戦略的に評価することが必要である。インドは、海洋インフラや沖合資源の開発を行い、また、持続可能なペースでそれを利用するために、大きな政策転換が必要である。インドは、原潜を有する現代型の三次元海軍建設を追求しているが、多面的な海洋経済活動の活性化には新たな注力が必要である。インドには、海洋インフラや、沖合の海洋生物、鉱物・炭化水素資源を開発する技術がない。これらはいずれも、持続的な経済成長を確保するという政府の最重要政策課題のためには必要不可欠である。従って、インドにとって、MSR については、機会というプリズムを通して理解することが賢明であろう。

記事参照：Maritime Silk Road: Through a New Periscope

<http://cimsec.org/maritime-silk-road-new-periscope/13002>

9月26日「他国のEEZ内における軍事活動、米中の異なる視点」(The Straits Times, September 26, 2014)

シンガポールの The National University of Singapore Centre for International Law の Robert Beckman 所長は、9月26日付のシンガポール紙、*The Straits Times* に、“South China Sea: US and China's different views” と題する論説を寄稿している。Beckman は、9月19日付の同紙に掲載さ

れた、“Separating fact from fiction in South China Sea conundrum”と題する、中国南海研究院の Mark Valencia 客員研究員の論説*を踏まえて、米中両国の他国の EEZ 内における軍事活動に対する見解の相違がもたらす問題について、要旨以下のように論じている。

- (1) Valencia の論説は南シナ海問題を考える上で有益だが、まず、彼の幾つかの見解に対して付言しておきたい。

第1に、Valencia は、アメリカが南シナ海の領有権問題について中立の立場を取っていることに同意しているように見受けられる、と述べている。このことは正しい。アメリカの立場は、南シナ海の島嶼に対するどの国の主権主張も国際法に準拠しなければならないというものである。国際法では、「島」の定義を満たす島嶼に対してのみ、主権主張ができる。

第2に、Valencia は、南シナ海における中国の領有権主張に対しては、アメリカは中立ではない、と論じている。その理由として、彼は、アメリカは南シナ海の海洋管轄権に対する如何なる主張も陸上由来のものでなければならない主張していること、そしてこのことは中国の「9 段線」内における管轄権に対する中国の如何なる主張も根拠がないこと意味する、と指摘している。南シナ海に海洋管轄権を主張するどの国もその根拠を明確にしていなかったために、アメリカはこうした立場を打ち出しているようである。例えば、どの国も、南シナ海の海洋管轄権がどの島嶼に由来するのかについて、明らかにしていない。

第3に、Valencia の論説で最も論議となるのは、南シナ海におけるアメリカの軍事活動、特に中国が自国の EEZ と主張する海域における海洋監視活動に関する部分である。Valencia は、「中国はこれまで、商業上の航海の自由に挑戦したことはない」とした上で、「中国は、国連憲章や国連海洋法条約 (UNCLOS) 違反の疑いがある、アメリカによるこの権利 (航行の自由) の乱用と、武力行使の脅威と見なす活動とに対して、言論と実際の行動で抗議しているのである」と述べている。Valencia は、米海軍の P-8 哨戒機、海洋調査船、USNS *Bowditch*、USNS *Impeccable*、USS *Cowpens* などによる海洋調査活動を、海洋における科学的調査についての合意された枠組みの乱用、UNCLOS で認められた権利の乱用、そして国連憲章違反の疑いがある「武力行使の脅威」と見なしている。Valencia はアメリカが UNCLOS の加盟国ではないと指摘しているが、アメリカは UNCLOS を国際慣習法の成文化と見なしてきたことに留意しなければならない。

- (2) EEZ は UNCLOS で規定された海洋区画である。EEZ 内では、UNCLOS の加盟国、非加盟国を問わず、他国は、航行及び上空飛行の自由、海底電線及び海底パイプラインの敷設の自由、そしてこれらの自由に関連した国際的に適法な海洋の利用の自由を享受する。他国は、こうした自由の行使に当たっては、当該沿岸国の権利と義務に妥当な考慮を払わなければならない。一方、当該沿岸国は、他国の権利及び義務に妥当な考慮を払わなければならない。実際、1998年に制定された中国の「排他的経済水域及び大陸棚法」第11条では、UNCLOS 第58条第1項の規定にあるように、如何なる国も中国の EEZ における航行及び上空飛行の自由を享受できると定められている。Valencia は、海洋調査船、USNS *Bowditch* のような事案（注：2001年3月24日、中国の EEZ 内で米海洋調査船 USS *Bowditch* が中国のフリゲート「黄石」と衝突した事案）のような、米海軍艦艇によるある種の活動について、海洋における科学的調査についての合意された枠組みの乱用と指摘している。この指摘は、他国の EEZ 内でのこの種の活動が UNCLOS の下では当該国の同意なしでは実施できない、ということの意味している。残念ながら、「海洋科学調査」という用語は UNCLOS では定義されていない。海洋科学調査

に関する米中両国の理解にギャップがあることは、深刻な問題である。このギャップが埋められないままであれば、中国海軍の艦艇が自国の EEZ 内における米海軍艦艇の調査活動を阻止しようとした場合、重大な事態が生起する可能性がある。Valencia はまた、アメリカによる中国の原子力潜水艦の追尾を、「ターゲティング ("targeting")」が狙いと述べている。もし艦艇がターゲティングされたら、それは攻撃目標として照準されたことになる。しかしながら、中国の潜水艦を識別し、その行動を監視しているだけであれば、それは攻撃目標として照準された状態にまでは至っていないのである。潜水艦の追尾や電子通信の傍受は、UNCLOS と国連憲章第 2 条第 4 項によって禁止された武力による威嚇に該当しない。むしろ、それらは、沿岸国の領土主権が及ぶ領域外で実施される限り、通常の合法的な軍事活動なのである。

- (3) Valencia は、アメリカの偵察活動の詳細が明らかにされ、中立機関によって、それらの活動が「合法的」あるいは「友好的」であるか否かを慎重に検証されなければならない、と述べている。そのような活動の合法性は、米中両国が国際司法裁判所や仲裁裁判所に提訴することに同意した場合、司法機関によって検証されるべき問題である。米中いずれも、こうした選択肢を検討するとは思えない。中立機関に対して、米中両国がこのような行動が「友好的」であるかどうかの検証を依頼する可能性は、ほとんどない。海上における事故管理手続きを策定するとともに、両国の軍用機や艦船がいずれかの国の EEZ において遭遇した場合に衝突あるいは砲火を交えるリスクを局限するために、米中両国が交渉を始めることの方が、よほど有用である。

記事参照 : South China Sea: US and China's different views

<http://www.straitstimes.com/the-big-story/asia-report/south-china-sea/story/south-china-sea-us-and-chinas-different-views-201409>

備考* : "Separating fact from fiction in South China Sea conundrum," by Mark Valencia

<http://www.straitstimes.com/news/opinion/more-opinion-stories/story/separating-fact-fiction-south-china-sea-conundrum-20140919>

4. 海運・造船・港湾

7月7日「ニカラグア、運河計画承認」(gCaptain, Reuters, July 8, 2014)

ニカラグアの政府当局者、海運業界及び学識経験者からなる委員会は7月7日、パナマ運河に匹敵する、運河計画を承認した。総事業費は400億米ドルで、太平洋側の Brito 河口からニカラグア湖を経由してカリブ海側の Punto Gorda 河口に抜ける全長278キロの運河である。全長は77キロのパナマ運河の3倍以上になる。この運河は、香港の The HK Nicaragua Canal Development Investment Co Ltd (HKND Group) の提案になるものである。提案されているルートは、中米最大の湖、ニカラグア湖を経由するもので、全幅230~520メートル、水深27.6メートルの運河となる。ルートは、環境問題や社会的影響などから一部変更される可能性もあるが、環境調査は2014年末までには完了する。計画では、2019年に建設が完了し、2020年から運用開始を見込んでいる。

記事参照 : Nicaragua Approves \$40 Billion Canal Route

<http://gcaptain.com/nicaragua-approves-40-billion-canal-route/>

See also : HKND Group HP

<http://hknd-group.com/portal.php?mod=list&catid=35>

Map : Rough sketch of the route from The Brito River to Punta Gorda via Lake Nicaragua

<http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2014/07/nicaragua-map.jpg>

8月1日「ケニア、中国支援でラム港建設開始」(Yahoo News, AFP, August 1, 2014)

ケニアのケニヤッタ大統領は8月1日、ラム(Lamu)港建設プロジェクトの第1期工事の建設開始を承認した。ラム港建設プロジェクト、The Lamu Port South Sudan-Ethiopia Transport Corridor (LAPSSET) は、総額240億米ドルで、2030年に完工予定で、インド洋沿岸から石油パイプラインで南スーダンと、そして鉄道でエチオピアとウガンダを結ぶ、東アフリカの多くの地域への拠点を目指すプロジェクトである。ケニヤッタ大統領はこの日、計画されている32のバース(係留施設)の内、第1期工事として3つのバースを建設するために、中国国営、中国交通建設との間で、4億8,000万米ドルの契約を承認した。大統領は、「この契約は、ケニアをこの地域の魅力的な輸送補給ハブとする、画期的なものである」と語った。建設開始は、9月頃からと見込まれている。ラム港は、モンバサ港を補完するもので、鉄道、空港及び製油施設の建設も計画されている。最終的には、ラム港は大型コンテナ船のコンテナ貨物を年間約2,400万トン処理することができる。

記事参照 : Kenya launches giant port construction with \$480m deal

<http://news.yahoo.com/kenya-launches-giant-port-construction-480m-deal-191146322.html>

8月18日「2014年8月時点の世界のコンテナ船、5千隻余」(gCaptain.com, Reuters, August 18, 2014)

デンマークのDrewry Maritime Researchが8月18日に明らかにしたところによれば、2014年8月時点における世界のコンテナ船の隻数は5,088隻で、積載能力は1,780万TEUであった。ボルチック国際海運協議会(BIMCO)によれば、この能力は過去5年間で倍増している。Drewry Maritime Researchのレポートによれば、2014年3月までの1年間で、192隻のコンテナ船(平均積載量2,600TEU)が解撤された。一方、2014年には、約230隻の新造船が配船されるが、2015年は約180隻に減少すると推測されている。世界最大手のデンマークのMaersk Lineは大型船の投入で輸送コストの削減を図っており、積載量1万8,270TEUの超大型コンテナ船20隻を韓国の大宇造船海洋に発注しており、既に10隻を受領している。残りの10隻は、2014年後半から2015年にかけて配船され、アジアと北ヨーロッパの航路に投入されることになっている。

記事参照 : Global Number of Container Ships Hits Peak – Drewry

<http://gcaptain.com/global-number-container-ships-hits-peak-drewry/>

8月27日「中国の造船業界、ハイエンド船舶に注力」(China Daily, August 27, 2014)

中国紙、China Daily(電子版)は、8月27日付の記事で、中国の造船業界が、この10年の間、安価な積船やタグボートを建造してきたが、海運業界の新たな顧客獲得のために、タンカーなどのハイエンド船舶の建造に注力し始めたとして、要旨以下のように報じている。

- (1) 中国船舶工業協会(CANSI)の王金蓮事務局長によれば、中国は現在、漁船、海警局巡視船及び大型砕氷船やケミカル・タンカーに加えて、より高価値のLNGタンカーやLPGタンカ

一の建造に力を入れている。中国の造船業界は、2010年に韓国を抜いて世界一になった。しかしながら、技術的に優位にある韓国の造船業界は依然、ハイエンド船舶では市場の上位を占めている。

- (2) 中国遠洋運輸公司 (COSCO) と日本の川崎重工との合弁造船会社として 1995年に設立された、南通中遠川崎船舶工程有限公司 (NACKS) は、2015年に最初の LNG タンカーを建造する。同社は、2014年までに各種タイプの船舶を 137隻建造しており、現在 43隻受注しており、今後 2年以内に建造される。NACKS の韓成民会長は、西ヨーロッパの工業国と同様に、中国も海外からの天然ガス購入に熱心であり、LNG タンカーはそのための必需船舶である、と語っている。アメリカ船級協会によれば、2017~2020年の間、世界各国の船社は 100隻前後の LNG タンカーを調達すると見られる。韓成民会長は、「我々の LNG タンカー建造能力は、天然ガスの需要と輸入量の増大とともに成長してきた」と語った。NACKS は、2018年までに年間 2隻の LNG タンカー建造能力を持つようとしている。
- (3) 世界の LNG タンカー市場は、韓国、日本及び中国によって支配されている。世界最大の LNG タンカー建造国は韓国で、2013年の全世界の発注隻数の 68%を受注した。しかし、韓国の建造能力は飽和状態に達しているといわれる。上海の滬東中華造船集団有限公司は、中国初の LNG タンカー建造業者で、2010年まではわずか 6隻の LNG タンカーを建造しただけだったが、現在中国国内と海外から 14隻の LNG タンカーの建造を受注している。一方、従業員 4,000人の民間造船所、南通銘徳グループの戟奉化議長は、「このほぼ 10年間、新興市場の成長を見越して、大型のケミカル・タンカーや車両運搬船の建造に力を入れてきた。我々の発注元は、主にノルウェー、デンマーク、ドイツ及び中国国内の船社で、ヨーロッパの船社から受注した 7隻の 2万 4,600トンのステンレス鋼製のケミカル・タンカーを 8月中旬から建造しており、現在合計 14隻のステンレス鋼製のケミカル・タンカーの受注を抱えている」と語った。また、戟奉化議長は、成長が期待されるクルーズ船市場にも目を向けている。

記事参照：China: Shipyards change course to high-end vessels

http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-08/27/content_18493414.htm

9月8日「タイ政府、アンダマン海側に深水港建設承認」(The Maritime Executive, September 8, 2014)

タイ政府はこのほど、アンダマン海側の Pak Bara に深水港を建設することを原則的に承認した(注：マレーシア領ランカウイ島に隣接するタイ領タルタオ島対岸のマレー半島の都市)。アンダマン海側の Pak Bara 新港は、マレー半島タイ湾側の Songkhla にある深水港との間を道路と鉄道で結ばれる。Pak Bara 新港が完成すれば、アンダマン海側で初めての深水港となり、マラッカ・シンガポール海峡経由の航路が大幅に短縮されることになる。タイは現在、マラッカ・シンガポール海峡経由で、年間 30万 TEU 前後のコンテナ貨物を輸出している。Pak Bara 新港は、年間最大 80万 TEU 前後のコンテナ処理能力を持ち、接岸可能船舶は 7万 DWT 級となろう。漁民や農民を含む一部の現地住民が環境汚染を理由に反対しているが、Pak Bara 新港は 2016年の建設開始、2020年の完成を見込んでいる。建設費は、150億バーツ (4億 6,000万米ドル) と見積もられている。

記事参照：Thai Government Approves Asia Europe Shortcut

<http://www.maritime-executive.com/article/Thai-Government-Approves-Asia-Europe-Shortcut-2014-09-08>

9月11日「中露共同で港湾建設、日本海沿岸」(PIA Новости, September 11, 2014)

9月11日のAFP通信が報じたところによれば、中国とロシアは共同で、日本海沿岸に港湾を建設する。完成すれば、北東アジアで最も大きな港の一つとなる。AFP通信は、中国国営メディアの人民日報 (People's Daily Online) を引用し、新設する港湾で、年間6千万トンの貨物を取り扱い、イミンガム港 (イギリス) やル・アーブル港 (フランス) 並みの規模とする計画である旨報じた。中露国境からわずか18kmのロシア領内に建設される見通し。

港湾建設に関する両国の契約は5月に開催されたアジア相互協力醸成措置会議の際に調印されていた。人民日報は「このステップは、エネルギー分野における協力関係とインフラ開発を強化したい両国の意向を改めて強調するものだ」としている。

記事参照：КНР и Россия построят морской порт на побережье Японского моря

<http://ria.ru/economy/20140911/1023607616.html>

5. 海洋資源・エネルギー・環境・その他

7月3日「プラスチックごみによる海洋生態系への被害、年130億ドル—国連環境計画報告書」(The Hindu, July 3, 2014)

国連環境計画 (The United Nations Environment Programme: UNEP) がこのほど公表した報告書によれば、プラスチックごみは、海洋生態系に毎年130億ドルの被害を与えているという。ナイロビで開催されたUNEPの会議で会見した海洋科学者によれば、毎年1,000~2,000トンのプラスチックごみが海洋に投棄され、サンゴ礁を覆い、日常的に海洋生物に絡みつき、更に5ミリ以下のマイクロプラスチックとなったごみは、海鳥からムール貝までのあらゆる生物に摂取され、食物連鎖に有害物質をもたらしている。また、マイクロプラスチックは“plastispheres” (プラスチック圏) を形成し、危険な細菌を含む微生物が繁殖する温床となり、水銀などの重金属を吸収して海洋遠くに運んでいる。同報告書は、販売製品にプラスチックが含まれる、玩具、運動器具、家庭用耐久財、食品、飲料及び薬剤関係などの企業に対して、プラスチック使用を監視し、結果を公表し、資源効率とリサイクルを促進するよう懇願している。

記事参照：Plastic waste costs \$13 billion worth of damages a year to marine ecosystems

<http://www.thehindu.com/sci-tech/energy-and-environment/plastic-waste-costs-13-billion-worth-of-damages-a-year-to-marine-ecosystems/article6170126.ece>

Full report : “VALUING Plastic: The Business Case for Measuring, Managing and Disclosing Plastic Use in the Consumer Goods Industry” is available at following URL:

<http://www.unep.org/>

7月27日「中国、自国漁船に係争海域での操業奨励—ロイター通信ルポ」(Reuters, July 27, 2014)

ロイター通信は7月27日、自国政府に係争海域での操業を奨励される中国漁船の状況について、要旨以下のように報じている。

- (1) 中国南部の海南島で出会った、古びた漁船の船長は、船内でハイテク装置を見せてくれた。それは、中国が独自に開発運用している衛星測位システム、北斗衛星導航システムの端末で、中国の

沿岸警備隊（海警）に直接リンクしており、悪天候、あるいは南シナ海の係争海域で操業時にフィリピンやベトナムの巡視船に遭遇した時、通報できるようになっている。中国の公式メディアによれば、2013年末までに、北斗衛星導航システムの端末は、5万隻以上の漁船に装備されており、しかもその経費の9割が政府負担である。このことは、新しい漁場を求めて本土からより遠く離れた東南アジア海域に出漁する漁民に対する、中国政府の支援が増大していることを示している。また、海南省政府は、南シナ海の係争海域への出漁を奨励しており、燃料費を助成している。こうした施策を通じて、私有船から会社所属のロール漁船まで、中国漁船団が係争海域におけるプレゼンスを強化しているのである。

- (2) 国連食糧農業機関（FAO）の2014年報告書によれば、中国人1人当たりの魚の消費量は2010年で35.1キロであり、世界平均、18.9キロの倍近い。オーストラリアのThe University of New South Walesのアラン・デュポン教授は、「魚製品は、中国の生活様式で極めて重要な存在である。中国の漁船団が係争海域で操業するよう奨励されていることは、明らかである。これは、日和見主義的なものではなく、明確な方針となっている。中国政府は、経済的、商業的理由からだけでなく、地政学的な理由から係争海域での操業を奨励していると思われる」と指摘している。ある漁民の話では、海南省政府当局は、およそ1,100キロ離れた南沙諸島への出漁を奨励しているという。この漁民は、漁船の定期補修が済めば、すぐに出漁すると語った。500馬力エンジンの漁船の船長は、1日当たり2,000～3,000元（320～480ドル）の燃料助成金を受け取っている。この船長によれば、海南省政府はどの海域に出漁すべきかを指示し、エンジン馬力に応じて燃料助成金が支払われるという。別の船長は、「政府当局は、中国の主権を護るために、我々が南シナ海に出漁することを奨励する」と語った。但し、南シナ海への出漁には、中国沿岸域での漁獲量の減少という別の理由もある。

記事参照：Satellites and seafood: China keeps fishing fleet connected in disputed waters

<http://www.reuters.com/article/2014/07/28/us-southchinasea-china-fishing-insight-idUSKBN0FW0QP20140728>

Graphic：China catches more fish than any other country

http://graphics.thomsonreuters.com/RNGS/2014/JULY/SCS_FISH.jpg

8月1日「中国、海洋掘削リグ増強」（The Wall Street Journal, August 1, 2014）

米紙、*The Wall Street Journal*は8月1日付で、中国が海洋掘削リグを増強しているとして、要旨以下のように報じている。

IHS Maritime のデータによれば、中国の国営大手、中国海洋石油総公司（CNOOC）を含む海洋石油・天然ガス開発企業は、2014年上半期だけで、2010年以来のどの年の1年間をも上回る基（隻）数の海洋掘削リグや関連船舶を発注した。リグ支援船などを含め、発注総トン数は12万6,300トンになる。中国は2013年に、南シナ海での掘削探査のために3万トン級の掘削リグを発注しており、更に2基の建造を計画している。この新型掘削リグは、ベトナムとの係争海域に設置された中国最大のHYSY 981と同じ大きさである。この掘削リグ、HYSY 982は、2016年の完成が見込まれている。

記事参照：China Expands Offshore Oil Fleet for Contested Waters

<http://online.wsj.com/articles/china-expands-offshore-oil-fleet-for-contested-waters-1406941177>

Graphics : Chinese offshore vessel orders by gross tonnage and CNOOC total domestic production in millions of barrels of oil equivalent

<http://online.wsj.com/articles/china-expands-offshore-oil-fleet-for-contested-waters-1406941177>

8月2日「ロシアのエネルギー産業に及ぼす対ロ制裁の効果—英誌論評」(The Economist, August 2, 2014)

英誌、*The Economist* は、8月2日付の記事で、西側の対ロ制裁がロシアのエネルギー産業に及ぼす影響について、要旨以下のように論じている。

- (1) 西側の対ロ制裁は、世界的な石油大手への仲間入りを目指す、ロスネフチの野望にとって障害となるであろう。新たな対ロ追加制裁によって、ロスネフチのイーゴリ・セーチン会長はアメリカの制裁対象となり、ロスネフチはアメリカの銀行からの長期的融資が禁止された。この追加制裁は、ロシアの石油産業が制裁対象の1つとなっており、ロシア国内におけるエネルギー支配を目指すロスネフチの野望と、エネルギー資源を梃子に世界におけるロシアの影響力の強化を目指すプーチン大統領の目論見に、更なるダメージを与えることになる。
- (2) ロスネフチは、短期間で飛躍的な発展を遂げた。1990年代末頃のロスネフチは、ロシアの石油生産のわずか4%を占めていたに過ぎなかった。2012年には、英系メジャー、BPがロシア系投資家グループとロシアで運営していた、TNK-BPを買収した。これによって、ロスネフチの石油・天然ガス生産量は日産490万バレルとなり、生産量で世界最大の石油会社、エクソン・モービルを上回ったが、資本、株式市場価値そして技術的能力の面では、ロスネフチは依然、遅れた状況にある。しかしながら、TNK-BPの買収は、買収契約に基づいてBPがロスネフチの株式の20%を保有することになり、ロスネフチが世界レベルの経営手法や技術、技能を手に入れる手段となった。ロスネフチの古い油田での生産は既にピークに達しており、今後数年で減少し始めるであろう。石油生産量を維持するためには、これまでより環境面ではるかに厳しい難しい地域にある油田開発が必要となる。
- (3) 今回の追加制裁は、新たな油田開発を阻止することを意図している。BPとの合併事業とは別に、ロスネフチは、北極海や他の沖合における掘削探査を実施するとともに、ロシアのシェール・オイル開発を進めるために、エクソン、ノルウェーのスタトイル及びイタリアのENIとの協力を計画している。ロスネフチは、北極海や他の過酷な環境にある地域での開發生産の経験とノウハウを持っていない。メジャーの石油企業は、石油・天然ガスの開發生産設備だけでなく、巨大なプロジェクトを立ち上げ、管理運営する専門知識を持っている。巨大な石油・天然ガス資源の開発には5年以上の時間が掛かるため、ロスネフチは今から作業を始めなければならない。今回の追加制裁によって、これが不可能になった。今後はエクソンの動向に注目が集まるであろう。エクソンの掘削リグがカラ海に向けてノルウェーを離れたのは、マレーシア機、MH17便がウクライナで撃墜された2日後であり、8月中には試掘を開始することになっていた。今回の追加制裁により、このプロジェクトの今後についても懐疑的な見方が強まっている。
- (4) プーチン大統領は、商業的よりも戦略的な理由から、ガスプロムによるロシアの独占的な天然ガス輸出を終わらせようとしている。外交政策のツールとしてのガスプロムの影響力が衰えてきたからである。主要な輸出市場であるEUでは、市場自由化と法廷闘争を通じて、ガスプロ

ムの価格統制力の弱体化が図られてきた。代わって、ロスネフチが、より強力で長期的な武器となる可能性がある。石油は、天然ガスより収益性が高く、世界的に取引されている。また、ガスパロムよりは弾力的なロスネフチの経営管理も利点となり得る。ロスネフチは、中国石油天然気集団公司（CNPC）との電撃的な取引契約の締結など、アジア市場への積極的な進出を果たしている。ガスパロムの場合は、中国との輸出契約に10年を要したし、契約条件も中国に有利であった。しかし、対ロ制裁は、ロスネフチを苦境に立たせ、一時的にガスパロムにとって追い風になるかもしれない。ロシア産天然ガスに対する欧州の依存によって、ガスパロムは直接の制裁対象になっていない。ウクライナ危機を引き摺ったまま冬が近づけば、ロシアは、欧州への天然ガス供給の中断をちらつかせて、西側の圧力に対抗しようとするかもしれない。従って、少なくとも一時的には、ガスパロムがロシアのエネルギー「外交」の最前線に立ち返ってくることになるだろう。

記事参照：Arctic chill

<http://www.economist.com/news/business/21610239-sanctions-will-thwart-rosnefts-ambitions-join-ranks-oils-superpowers-arctic-chill>

8月28日「南シナ海における天然資源の共同開発、その現状と課題」(Maritime Executive, Reuters, August 28, 2014)

南シナ海における天然資源の共同開発の現状と課題について、Reutersは8月28日付で要旨以下のように報じている。

- (1) 石油、天然ガスなどの天然資源の共同開発は、南シナ海における緊張緩和のための最も有望な選択肢である。共同開発協定（JDA）は、アジア全域で既に一般的である。JDAの基本原則は、参加国間の利益の共有を含む、資源探査、開発及び生産に関する法的枠組みに合意することである。その一方で、当該海域の島嶼や岩礁あるいは環礁、そして海底資源の採掘権がどの国の主権に属するかという問題は、棚上げされなければならない。全ての南シナ海沿岸国が加盟している、国連海洋法条約（UNCLOS）は、関係各国に対して、海洋における「最終的な境界画定に影響を及ぼすことなく」、「理解及び協力の精神」により、「実際の性質を有する暫定的な取極め」（第74条及び第83条）を締結することによって海洋境界画定問題を管理するよう、強く懇願している。これらの条項の狙いは、関係当事国間の関係改善を進めながら、経済発展を促進するとともに、係争海域が不安定な状態に陥ることを回避することにある。アジア太平洋の係争海域では、既に幾つかのJDAが実現している。即ち、マレーシアとタイ（1979年）、カンボジアとベトナム（1982年）、マレーシアとベトナム（1992年）、カンボジアとタイ（2001年）、マレーシアとブルネイ（2009年）、中国とベトナム（2000年）、日本と韓国（1974年）、日本と中国（2008年）、オーストラリアとインドネシア（1989年）、そしてオーストラリアと東ティモール（2002年）の各JDAである。もっとも、これらのJDAの多くは、当事国間の関係が改善される過程で締結されているのが現実である。
- (2) 2011年6月にシンガポールで開催された会議、「Conference on Joint Development and the South China Sea」では、参加した各国の政府、国際機関、NGOそして石油・天然ガス業界の代表は、「領有権紛争と主権に関わる天然資源へのアクセス問題に対する関係各国の国民感情を考えれば、主権を巡る紛争は、（交渉、あるいは国際法廷や仲裁裁判所への提訴のいずれによっても）、直ぐにはもちろん、近い将来においても解決されそうにない」ことから、主

権を巡る紛争を棚上げし、天然資源の共同開発を重視することが「最も現実的な暫定的解決策である」ということで、認識が一致した。共同開発は、南シナ海沿岸各国の外交関係の悪化、あるいは軍事対決のリスクを軽減することができよう。

- (3) 問題は、共同開発をどのように実現するかである。前出のシンガポールでの会議では、共同開発を実現するための9つの実際的な措置が論議された。これらの内で最も重要な措置は、中国、ベトナム、マレーシア、ブルネイ、フィリピン及び台湾の紛争当事国に対して、これら各国の領有権主張の正確な範囲を明確化するよう慫慂することであった。現在、数カ国、特に中国が南シナ海で要求している領有権は明確でなく、これが紛争管理をより困難にしている。領有権主張の正確な範囲を明確化することは、係争海域を特定するとともに、非係争海域における妨害のない開発を促進するために重要な措置である。会議ではまた、係争海域の全ての島嶼や岩礁あるいは環礁の地質的な特徴について、全ての当事国の同意と最終的な境界画定に影響を及ぼさないことについての了解の下、独立した機関による調査も提言された。現時点では、UNCLOSにおける島嶼等の法的性格に影響する、海面上に露出した岩礁、あるいは低潮高地の正確な数については、依然不明である。会議では、潜在的な炭化水素資源の共同の地震探査も提唱された。海底の石油・天然ガスの潜在的な埋蔵量を知ることは、かえって係争を煽る「両刃の剣」になりかねないが、これまでの事例では、むしろ共同開発を促す重要な要因となっていることを示唆している。これまでのオーストラリアとインドネシア、そしてマレーシアとベトナムを含む、幾つかのJDAは、それぞれの係争海域での炭化水素資源の探査によって促進された。南シナ海の南沙諸島、西沙諸島あるいはその他の島嶼群における石油・天然ガス資源の埋蔵量が控え目なものであることが判明しても、共同地震探査作業は、共同開発が可能な海域を決める上で役立つ。これには先例がある。2005年に中国、ベトナム及びフィリピンの3国間で、“Joint Seismic Marine Undertaking”を含む、共同事業が合意された。もともと、この合意は、フィリピンの政治情勢で頓挫し、復活できていない。
- (4) JDA実現のための最大の課題は、それを実現するに十分な程度まで、関係当事国間の政治的、外交的関係を改善できるかである。そのためには、信頼醸成措置(CBM)が不可欠である。2002年の「行動宣言(DOC)」の履行がJDAに向けた踏み石となろう。その他のCBMとしては、海賊対処や海洋汚染管理に加えて、捜索救難、及び航行の自由に関する各国間の協力などがある。また、アメリカを含む域外国も、南シナ海沿岸国に対して、協調による紛争解決を求めよう慫慂する上で、重要な役割を果たすことができよう。南シナ海におけるJDAを実現することは、この数十年に及ぶ不信と何度かの軍事対決を考えれば、簡単ではないであろう。しかしながら、JDAは、世界で最も不安定な発火点の1つを管理する最良の方法なのである。

記事参照：Joint Petroleum Development in South China Sea

<http://www.maritime-executive.com/article/Joint-Petroleum-Development-in-South-China-Sea-2014-08-28>

9月11日「南シナ海におけるエネルギー獲得競争—RSIS 専門家論評」(RSIS Commentaries, September 11, 2014)

シンガポールのS.ラジャラトナム国際関係学院(RSIS)のEuan Graham 上席研究員は、9月11日付のRSIS Commentariesに、“Energy Competition in the South China Sea: A Front-burner Issue?”と題する論説を寄稿し、南シナ海におけるエネルギー獲得競争について、要旨以下のように

述べている。

- (1) 中国がベトナムとの係争海域に設置した石油掘削リグを巡る最近の中越対立は、南シナ海におけるエネルギー開発に再び焦点を当てることになった。エネルギー開発は、中国の南シナ海政策においてどの程度重要なのか。また、南シナ海の海底炭化水素資源を巡る競争は、中国とその他の領有権主張国との緊張関係をどの程度悪化させているのか。先般の中国国営、中国海洋石油総公司（CNOOC）の掘削リグ設置に当たっては、政治的及び戦略的な動機が、エネルギー面での考慮より優先されていたことはほぼ間違いない。とはいえ、近年の中国の全般的な南シナ海政策において、海底エネルギー資源の開発要請は大きなウェートを占めてきた。
- (2) 中国は今や世界最大の石油輸入国であり、中東やアフリカでの政治情勢に左右されるリスクが増えている。中国は、地形的にシェール層に恵まれていない国と見られ、従って、「近海」におけるエネルギー資源の確保は、魅力的な選択肢と見なされている。過去5年間の中国内部のエネルギー政策論議において、南シナ海における石油と天然ガス資源の探査、開発が大きな比重を占めてきた。そのため、深海掘削リグ、地震探査船及び支援航空機の取得を含む、中国の国営エネルギー企業体の能力が大幅に強化され、これらの資材は現在使用可能になっている。商船隊、港湾インフラそして海軍の拡充とともに、海洋エネルギー開発部門は、中国指導部が追求する包括的な「海洋パワー」におけるもう1つの重要な柱と見なすことができる。まず、CNOOCは2009年に、20年に及ぶ深海開発プロジェクトに300億ドルを投資する計画を発表した。第2の深海掘削プラットフォームは2016年に完成の予定で、特に南シナ海で運用するように設計されている。CNOOCと中国の他の国営エネルギー企業にとって、この深海掘削プラットフォームは、南シナ海での探査、生産活動を格段に強化することになる。中国の深海掘削リグの基数が増加するにつれ、これら掘削リグの南シナ海南部での探査、生産活動が増えると思われるが、そうした遠海での活動に対する後方支援と掘削リグの防衛は中国にとって大きな課題となる。このことは、何故、この種の掘削リグの最初の設置海域が海南島に比較的近い、西沙諸島であったかを説明してくれる。外洋における中国の探査、生産能力は、係争海域にまで進出する高価な掘削リグや関連設備を保護する任務を担う、中国の海洋法令執行能力の拡充と統合に伴って進展してきた。このことは、ベトナムとの係争海域におけるCNOOCの掘削リグの設置を巡るその後の展開が如実に示している。
- (3) 中国の珠江デルタ周辺と海南島沖合の石油・天然ガス田を含め、南シナ海がエネルギー資源の豊富な海域であることは疑いない。しかしながら、海底地質構造は、南シナ海の沿岸域周辺、特に南シナ海の南半分の沿岸域に炭化水素鉱床が集中していることを示している。このことは、経済的にマレーシア、ブルネイ、インドネシア、ベトナム及びフィリピンにとって有利な環境である。2010年のアメリカによる地質調査は、南シナ海には石油110億バレルと天然ガス145兆立方フィートの未開発エネルギー資源があると見積もっている。中国による埋蔵資源量の見積はもっと大きい、確証がない。南シナ海の深海域はメタンハイドレートが豊富だが、これらの鉱床からの天然ガス抽出は将来の事業となることは間違いない。南シナ海のかなりの海域が未調査だが、エネルギー業界の専門家は、南沙諸島及び西沙諸島とそれぞれの周辺海域におけるエネルギー資源埋蔵の可能性を疑問視している。このことは、中国の探査、生産活動を南シナ海の南部海域に指向させる誘因となるかもしれない。そして、南部海域での中国の探査、生産活動は、不確かな根拠に基づく中国の「9段線」主張と重複する東南アジアの沿岸諸国のEEZ内で、新たな紛争を引き起こすことになろう。マレーシア、ブルネイ及びインドネ

シアは何十年も南シナ海の南部海域でエネルギーを生産しており、そして新たにベトナムとフィリピンが参入している。ベトナムは、自国の EEZ 内におけるエネルギー開発を加速させ、Nam Con Son 及び Cuu Long 堆積盆地における大規模な油田の発見によって、今や石油輸出国となっている。但し、石油精製品は依然、輸入に頼っている。フィリピンは、Malampaya ガス田から天然ガスを抽出しており、また新たに Reed Bank でも天然ガス田を発見している。マレーシアの Petronas は石油産業の上流・下流部門で世界的な企業であるが、東南アジアの多くの石油生産国は外国企業との合弁事業に依存している。中国のエネルギー産業も、グローバルな営利活動を展開しており、東南アジア企業への投資による利益を目論んでいる。しかしながら、当面は、政治的、戦略的要請から、「近海」における活動が優先されそうである。ベトナムは、海洋における領有権主張の国際的認知を暗黙の狙いとして、ロシア、インド、マレーシア、アメリカ及び欧州のエネルギー企業に開発鉱区の認可し、外国企業との多様な合弁事業を展開してきた。ベトナムは最近、インドの国営企業、ONGC-OVL に南シナ海の 5 つの開発鉱区を新たに認可した。

- (4) こうしたベトナムやフィリピンによるエネルギー探査、生産活動の活発化は中国の「焦り」を呼び、中国は 2009 年以降、共同開発を止め、係争海域を含む海洋での単独の探査、生産活動へと大きく政策転換することになった。このことは、ベトナムやフィリピンの EEZ 内での開発鉱区における外国企業による探査活動に対する妨害事案を引き起こしている。ベトナムとフィリピンは、海洋における紛争事案や中国艦船のプレゼンスが南シナ海南部で増大しており、少なくともその一部が石油・天然ガス埋蔵海域周辺であることを懸念している。

記事参照：Energy Competition in the South China Sea: A Front-burner Issue?

RSIS Commentaries, September 11, 2014

9月16日「南シナ海における中国の石油・ガス田探査活動の真意—米専門家論評」(The Diplomat, September 16, 2014)

Web 誌、The Diplomat の共同編集長、Shannon Tiezzi は、9月16日付の同誌に、“China Discovers Gas Field in the South China Sea” と題する論説を寄稿し、中国が南シナ海で進める探査活動は、中国の南シナ海における主張を強める意味もあるし、また実際にエネルギー資源を発見することもできるといって一石二鳥の戦略であるとして、要旨以下のように論じている。

- (1) 新華社通信の報道によれば、中国海洋石油総公司 (CNOOC) は、南シナ海で初めてとなる深海におけるガス田の発見に成功した。この発見は CNOOC の石油掘削リグ、HYSY 981 によるものだが、この掘削リグは、ベトナムが自国の EEZ と主張する海域に設置されたことから大きな騒動となった。新華社通信の報道によれば、この新たに発見されたガス田 (Lingshui 17-2) は、海南島の南方 150 キロの海域にあとされるが、この位置だと南シナ海の紛争海域にはないということになる。平均水深 1,500 メートルの深海にあるこのガス田は、「超深海 (ultra-deepwater) ガス田」に分類される。このガス田から天然ガスの採掘に成功すれば、CNOOC の深海底からの採掘能力に疑問を持つ者にとってはかなりの驚きであろう。CNOOC の幹部は、「中国は、南シナ海のあらゆる海域を掘削できるだけの技術力を有している」と語っている。CNOOC は、Lingshui 17-2 ガス田の予想埋蔵量について、日産 5,650 万立方フィートの天然ガス採掘が可能であり、石油換算だと日産約 9,400 バレルに相当すると見積もっている。CNOOC によれば、ガス田は非常に大規模な可能性があり、総埋蔵量は少なくとも 300

億立方メートルと見込まれるという。現在、このガス田は、埋蔵量を確認するために、更なる試掘が必要とされている。

- (2) CNOOC によれば、今回の Lingshui 17-2 ガス田の発見はほんの始まりに過ぎず、南シナ海全域における今後の探査活動の端緒と見なしている。そうだとすれば、長期的には、先の中越間の外交的緊張が繰り返される可能性がある。CNOOC が南シナ海における更なる探査活動に乗り気である証拠として、米紙、*The Wall Street Journal* は、「中国沿岸域での前例のない規模の石油・ガス開発鉱区に対する入札」に CNOOC が外国企業を招請したことを指摘している。CNOOC は、この入札について、2013 年の 25 カ所を上回る 33 カ所の石油・ガス開発鉱区を対象とする、と発表した。これまで、これらの開発鉱区における探査、生産には高いコストを要すると見込まれることから、外国企業は、ほとんど関心を示してこなかった。今回の入札対象鉱区の増大は、最近のベトナムとインドによる南シナ海での石油・ガス共同生産合意に関係がある、と見られる。中国は、インドの参画を、中国の主権を侵害するものと警告している。
- (3) いずれにしても、中国は、深海での掘削活動に意欲的である。中国最初の深海石油掘削リグである HYSY 981 に加えて、CNOOC は、同規模の掘削リグを他にもう 3 基発注している。*The Wall Street Journal* によれば、2 基目の HYSY 982 は、2016 年までに完成する見込みである。中国の深海掘削活動に対する急速な関心の増大は、①南シナ海における領有権主張の擁護、②輸入エネルギーへの依存度を下げる、という中国の 2 つの重要な戦略的要請に依るものである。深海の埋蔵石油・ガス田の探査活動は、中国が南シナ海の紛争海域を完全にコントロールしているという示威活動にもなり、また中国が渴望しているエネルギー資源の発見そして採掘、生産にも繋がるのである。

記事参照：China Discovers Gas Field in the South China Sea

<http://thediplomat.com/2014/09/china-discovers-gas-field-in-the-south-china-sea/>

9 月 23 日「国際海運による温室効果ガス排出量、2007～2012 年までに 20%削減」 (Ship&Bunker.com, September 25, 2014)

国際海運会議所 (The International Chamber of Shipping: ICS) は 9 月 23 日、ニューヨークで開催された国連気候サミットで、世界の海運は 2007 年から 2012 年までに温室効果ガスの排出量を 20%削減したと報告した。それによれば、2007 年には全世界の排出量に占める国際海運の割合は 2.8%だったが、2012 年は 2.2%であった。このデータは国際海事機関 (IMO) による衛星追跡を用いた最新の調査結果で、ICS のヒンチリフ事務局長は、調査結果について、低速航行や燃料効率の高い船舶建造などを含む、海運業界の効率化対策の成果と指摘している。

記事参照：ICS: Global Shipping's Emissions 20% Lower

<http://shipandbunker.com/news/world/174598-ics-global-shippings-emissions-20-lower>

9 月 25 日「ロシア海洋調査船、福島原発事故の影響調査」(gCaptain.com, September 25, 2014)

ロシアの海洋調査船、Professor Hlyustin は 9 月 25 日、海洋における福島原発事故の影響調査のために、科学者グループを乗せて、ウラジオストクを出港した。該船は、日本海、津軽海峡経由で、カムチャツカ沖まで 28 日間にわたって、最大深度、6,000 メートルまでの海洋調査を実施する。調査海域で収集した海水、空気、海底土壌、海洋植物及び海洋生物は船上で調査した後、サンクトペテルブルクの The V. G. Khlopin Radium Institute に送られ、セシウム 137、ストロンチウム 90 及び

その他の放射性物資の残留の有無が分析される。

記事参照 : Russian Ship Departs Vladivostok to Study Deep Water Effects of Fukushima Incident

<http://gcaptain.com/russian-ship-departs-vladivostok-study-deep-water-effects-fukushima-incident/>

Photo : Russia's marine research ship "*Professor Hlyustin*"

<http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2014/09/Chlustin.jpg>

6. 北極海関連事象

6-1 主要事象

7月8日「商船三井、砕氷 LNG タンカー3隻建造、ロシア・ヤマル LNG プロジェクト向け輸送に参画」(商船三井 HP、平成26年7月9日、gCaptain, July 10, 2014)

7月9日付の商船三井 HP によれば、同社は、中国海運集団総公司 (China Shipping Group Company) との合弁で設立した船社を通じて、ロシアのヤマル LNG プロジェクト向け輸送に参画する。同船社は7月8日、韓国の大宇造船海洋との間で、砕氷 LNG タンカー3隻の造船契約を締結した。新造 LNG タンカーは、全長299メートル、積載能力17万2,000立米で、最大氷厚2.1メートルの氷海を単独での砕氷航行が可能である。砕氷 LNG タンカーは、ロシアのヤマル半島サベッタ (Sabetta) 港のヤマル LNG プラントから、アジアと欧州市場に LNG を輸送する。また夏季には、該船は北方航路経由で東アジア向けに運航される。

記事参照：商船三井 HP

<http://www.mol.co.jp/pr/2014/14042.html>

MOL Confirms Order for Icebreaking LNG Carriers to Ply Arctic Shipping Route

<http://gcaptain.com/mol-confirms-order-icebreaking-lng-carriers/>

LNG タンカー・イメージ図：<http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2014/07/140709b.jpg>

輸送ルート：<http://gcaptain.com/wp-content/uploads/2014/07/140709a.jpg>

7月10日「ロシア空軍、北極圏での飛行を強化」(RIA Novosti, July 10, 2014)

ロシア極東軍管区の報道官が7月10日に明らかにしたところによれば、ロシア空軍アムール地区の戦略爆撃機、Tu-95MS の乗員の飛行時間は、2014年に前年比3倍増となった。戦略爆撃機の飛行は、最大航続距離で北極海域を哨戒する飛行計画に従って実施されており、この間、偵察、空中給油及び訓練を行う。報道官は、「2014年初めから、各種の自然環境下で、北方地区の飛行場での離発着の実施を特別に重視してきた」と語った。全ての飛行は、他国の領空を侵犯することなく、空域使用の国際法規に従って実施されている。

記事参照：Russian Air Force Boosts Presence in Arctic

http://en.ria.ru/military_news/20140710/190874148/Russian-Air-Force-Boosts-Presence-in-Arctic.html

7月18日「NASA、北極海の海水調査に偵察機使用」(NewsMiner.com, July 18, 2014)

米航空宇宙局 (NASA) 所属の航空機、ER-2 は、夏期の間、アラスカと北極海上空で48時間の偵察飛行を実施している。パイロットは、ほぼ宇宙の闇に近い2万メートル上空を飛ぶ ER-2 から地球の湾曲を見ることができ、この高度からあらゆる気象現象を観察する。

ER-2 は、元々U-2 偵察機を非軍事用に改造したものである。U-2 偵察機は最終的には100機足らず製造された。U-2 偵察機は、冷戦期のソ連の軍事施設を撮影するために、1955年にCIAが導入したものである。NASAは、1971年に空軍から2機のU-2 偵察機を受け取った。もっとも、NASAとU-2 偵察機の関わりは、1960年にU-2 偵察機がソ連によって撃墜された時にまで遡る。当時のアイ

ゼンハワー米大統領とフルシチョフ・ソ連首相の間でこの問題を巡って交渉を行った際、アメリカは、偵察任務飛行中であった U-2 機を NASA の気象監視機であると主張し、この主張を後付けるために、アメリカ政府が U-2 機に NASA のロゴを塗装し、その写真を公開したことがあった。

アラスカ州フェアバンクスに駐機する ER-2 は、高高度からの画像撮影に使用されている、NASA が運用する 2 機の中の 1 機である。機体には、レーザー高度計、Multiple Altimeter Beam Experimental Lidar (MABEL) が搭載されている。MABEL は、地表に向かってレーザービームを照射し、地図を作成するためのレーダーシステムである。NASA のチームは、MABEL を利用して北極海の海氷にレーザービームを照射し、海氷の相対的な構成を調査することができる。NASA の担当者によれば、ER-2 は、高高度から大気圏の 92~93% を観察できるため人工衛星に類似したデータを提供でき、ER-2 の運用価値は高いという。人工衛星、ICESAT-2 は、今後数年間で起こる予想される極点周辺の氷河や海氷の変化を測定する。

記事参照 : NASA uses converted spy plane to check out Arctic icepack

http://www.newsminer.com/news/local_news/nasa-uses-converted-spy-plane-to-check-out-arctic-icepack/article_2d155852-0eba-11e4-a0bc-001a4bcf6878.html

7月21日「エクソン・モービル、石油掘削リグをカラ海に移動開始」(gCaptain.com, Reuters, July 21, 2014)

米石油最大手、エクソン・モービルは7月21日、石油掘削リグ、West Alpha をノルウェーからロシア領カラ海に向け移動を開始した。エクソンは、ロシア国営石油会社、ロスネフチとの共同事業で、カラ海での石油掘削探査作業を行う。アメリカは、ウクライナ問題によりロスネフチを含めたロシアへの制裁措置を実施している。両者による共同掘削探査作業は制裁違反には当たらないが、米最大手企業がロシア政府を支援していると思われることになる。エクソンは、制裁の影響を評価中であると述べている。掘削リグ、West Alpha は世界最大のノルウェーの海洋掘削企業、Seadrill の所有で、エクソンは2016年第3四半期まで同リグと契約している。掘削探査は2014年第3四半期中に開始される予定である。

記事参照 : ExxonMobil-Contracted Rig Enters Uncharted Waters of Russian Political Storm

<http://gcaptain.com/exxonmobil-contracted-rig-enters-uncharted-waters-russian-political-storm/>

【関連記事】

「エクソン・モービル、カラ海で試掘開始」(MarineLink.com, August 12, 2014)

ロシアメディアの報道によれば、石油掘削リグ、West Alpha は8月12日、カラ海の Universitetskaya-1 油田で試掘を開始した。この試掘は、米石油最大手、エクソン・モービルとロシア国営石油会社、ロスネフチとの共同事業で、プーチン大統領はビデオメッセージで、この試掘は北極海の有望な油田開発の重要な1歩であると強調した。ロスネフチのセーチン会長によれば、カラ海の油田は、サウジアラビアの埋蔵量に匹敵する有望油田という。カラ海での試掘は、冬期に入る前の今後2カ月以内に完了しなければならない。

記事参照 : Kara Sea Platform 'West Alpha' Starts Drilling

<http://www.marinelink.com/news/platform-drilling-starts374739.aspx>

Photo : West Alpha

<http://www.marinelink.com/images/maritime/WestAlphaplatform-31415.jpg>

7月22日「韓国、北方航路による石油輸送のハブとして期待」(Bloomberg, July 22, 2014)

- (1) 北極海の海氷の融解によってヨーロッパとアジア間の石油輸送の可能性が高まるにつれ、韓国は、域内の貯蔵と輸送のハブとなることを期待している。中国、ロシア、日本に囲まれている韓国は、北極海を経由して到着する石油輸送の理想的な経由地を目指して、2020年までに約6,000万バレル規模の原油と石油精製品の貯蔵能力の整備を計画しており、この能力はシンガポールの現有能力に相当する。韓国産業通商資源部エネルギー資源室長によれば、韓国はまた、北東アジアの石油ハブになるために、5カ所の製油所の建設を含む、エネルギー・インフラの構築を目指している。北極海の海氷の融解が進むにつれ、毎年7月から10月の夏期における北方航路の通航が可能になっている。2020年頃には6カ月間もの北極海のアイスフリーが予想される中、ヨーロッパからの貨物を他のアジア諸国に輸送する経由地として韓国の潜在的な魅力が注目されている。韓国の経済規模はアジアで4番目だが、資源が乏しいためGDPの半分以上を輸出に依存している。韓国は、エネルギー貿易を促進するために、12カ所の石油貯蔵施設を自由貿易ゾーンに指定した。産業通商資源部の金次官は、石油ハブ施設が完成すれば、貯蔵と第3国への輸送によって年間250億ドル以上の収入が期待される、と見ている。
- (2) 韓国は、EUとの自由貿易協定の締結より、3%の輸入税を免除した。このような措置は、北方航路経由の輸送量を増大させる効果が期待される。スウェーデンの船社、Stena Bulkは、北極海の航行が可能なアイスクラス・タンカー15隻を保有するが、2013年10月に、韓国の船社、Hyundai Glovisと提携して、ロシアのサンクトペテルブルクに近い、フィンランドのウスチルーガ港から韓国の麗水まで、MT *Stena Polaris* で4万4,000トン(39万6,000バレル相当量)のナフサを輸送した。MT *Stena Polaris* の航海は35日間であった。同じ経路をスエズ運河経由で航行すれば、通常7週間かかる。IHS Maritimeによれば、韓国は2013年、北方航路を経由した少なくとも3隻の船舶の仕向地となった。2012年には6隻が仕向地であった。いずれもタンカーで、ナフサとコンデンセート(超軽質原油)を輸送した。IHS Maritimeの上席分析者によれば、海氷による減速航行を勘案しても、北方航路は、欧州やロシアから北東アジア市場へ向かうエネルギー輸送の航行日数をかなり短縮できると予想されるという。韓国エネルギー経済研究所は、地球の気温が上昇するにつれ、ロシアのシベリア沿岸に沿った北方航路は2030年頃にはアイスフリーなる、と予測している。北方航路は、アジアとヨーロッパを結ぶ最短航路である。
- (3) 韓国は、1日当たり、約290万バレルの原油精製能力を保有しており、これはシンガポールの140万バレルの倍である。産業通商資源部の金次官は韓国が石油ハブに「最も相応し位置」にあると言うが、タンカーだけでは、韓国がアジアの石油取引のセンターを標榜するには不十分である。英国のコンサルタント、Wood Mackenzie Ltdの石油産業下流部門の調査部長は、「最大の課題」は余剰の精製品を他のアジア市場に売り込むことであろうとした上で、韓国の能力拡張と同時に、マレーシアとシンガポールも、東南アジア諸国にとっての利点を維持するために、設備の拡充を図っている、と指摘している。シンガポール政府の推計によれば、シンガポールは現在630万バレル近い貯蔵能力を有しており、アジアの原油と石油精製品の価格センターとしての役割を担っている。また、ロイヤル・ダッチ・シェル所有の最大の製油所がシンガ

ポールにあり、エクソン・モービル社が運営する化学・石油プラントも所在している。マレーシアのナジブ首相は6月、ジョホール州にある複合貯蔵施設の第1期施設を稼働させた。この施設は、世界最大の独立系の液体化学製品物流販売会社、Royal Vopak が部分的に所有する。

記事参照：Arctic Ice Melt Seen Freeing Way for South Korean Oil Hub

<http://www.bloomberg.com/news/2014-07-22/arctic-ice-melt-seen-freeing-way-for-south-korean-oil-hub.html>

7月26日「ロシア、北極圏に軍事基地開設を計画」(The Moscow Times, July 27, 2014)

ロシア国防省は7月26日、北極圏に軍事基地を開設する計画を発表した。国防省高官によれば、北極圏における地上部隊を増強するため、6カ所の新たな軍事基地を開設する。これらの基地網は、'The North Star' と呼称される。

記事参照：Russian Defense Ministry to Establish Military Zone in the Arctic

<http://www.themoscowtimes.com/news/article/russian-defense-ministry-to-establish-military-zone-in-the-arctic/504112.html>

【関連記事】

「ロシア北洋艦隊、北極海の恒久基地に人員、資材搬入へ」(RIA Novosti, September 7, 2014)

ロシア北洋艦隊の6隻の艦船は9月6日、バレンツ海に面したセヴェロモルスクの基地を出港し、北極海のノヴォシビルスク諸島にある恒久基地に向かった。ウラジーミル・コロリョーフ北洋艦隊司令官は、「今回の艦隊派遣の主たる目的は、ノヴォシビルスク諸島の恒久基地で軍事任務を遂行する北洋艦隊戦術グループの人員や資材などを搬入することである。同司令官によれば、6隻の艦船は、対潜艦、“Admiral Levchenko”、2隻の大型揚陸艦、“St George”と“Kondopoga”、給油艦、“Sergey Osipov”、救難タグ、“Pamir”、及び揚陸係留船、“Aleksandr Pushkin”である。派遣艦隊は、ロシア原子力公社、Rosatom の数隻の原子力砕氷船によって先導される。航行ルートは、北洋艦隊航空隊によって監視される。ノヴォシビルスク諸島にある恒久基地は1993年に放置されたが、2013年9月に、基地再開のために最初の資材や補給物資が搬入された。プーチン大統領は2014年4月に、北極圏における国益と国境防衛を強化するための計画の一環として、最新の戦闘艦や潜水艦を受け入れるための統合海軍基地施設網を、北極圏に構築することを明らかにしている。

記事参照：Russia's North Fleet Heads to Arctic for Permanent Naval Base

<http://en.ria.ru/russia/20140907/192719609/Russias-North-Fleet-Heads-to-Arctic-for-Permanent-Naval-Base.html>

8月1日「アメリカは北極海にもっと関心を一米下院議員」(The Washington Post, August 1, 2014)

米議会下院のDon Young (共和、アラスカ州選出) とRick Larsen (民主、ワシントン州選出) 両議員は、8月1日付の米紙、*The Washington Post* に、“The United States needs to turn its attention to the Arctic Ocean” と題する論説を連名で寄稿し、アメリカは北極海にもっと関心を向けるべきとして、要旨以下のように主張している。

- (1) この夏、日本、中国、ロシア、カナダ及びスウェーデンは、砕氷調査船を北極海のアメリカの管轄海域に派遣し、航路関連情報を収集し、気候変動がもたらす野生動物への影響を研究し、

更に北極海のユニークな気象パターンと地理的な特徴に対する理解の促進を図るべく計画している。北極海に対する周辺諸国のこうした関心とは対照的に、ワシントンは、北極海において高まりつつあるアメリカの責任に対して限られた関心しか払っていない。このような姿勢を変えるには時間が掛かるであろう。

- (2) 我々は、北極海沿岸国としてのアメリカが直面する機会と課題についての議会同僚と国民の理解を促進するために、新たに米議会北極海作業グループを結成しようとしている。このグループは、北極圏の先住民社会や、環境、石油・天然ガス、鉱業、国家安全保障及び海運の各業界からの代表と共に、今後の北極海政策について議会に助言することを狙いとしている。アメリカは、月面到達競争ではロシア人に勝ったが、北極圏では、残念ながら利益確保の国際競争に参加したばかりである。アメリカは、2015年には北極評議会の議長国になる。しかしながら、アメリカは、議長国の役割を遂行できる用意があるかどうかは、未だに不確実である。アメリカを除く全ての加盟国は、評議会に大使級代表部を設置しているが、米国内で北極評議会を担当する専任担当官は2人しかいない。連邦政府レベルで北極評議会に関わる機関は少なくとも20もあるが、アメリカは、未だに北極海における目標の優先順位を定めることができず、またそれらを達成するための効果的な方法を計画していない。我々は、北極評議会に大使級代表部を設置することで、各機関の北極海への取り組みを調整し、大統領に直接報告することでアメリカの北極海政策の効率と透明性が強化できる、と考えている。政府は最近、北極圏に関する特別代表として、元沿岸警備隊司令官、ADM. Robert J. Papp Jr を任命したが、これは北極海政策にとって好ましい進展であった。しかし、北極海に対する適正な関心を高めて行くためには、議会の承認を必要とする大使を北極評議会に派遣する必要がある。
- (3) 他の沿岸諸国が調査研究や商業的な活動を通じて北極海における彼らのプレゼンスを強化していることから、アメリカも、北極海の氷海を航行できる船舶の確保が必要になってきている。そのためには、特に砕氷能力を持った船舶と航路の安全確保が必要である。沿岸警備隊は、北極海での任務を遂行するためには、大型砕氷船3隻と中型砕氷船3隻が必要と主張している。沿岸警備隊の現有砕氷船は、それぞれ各1隻ずつしかない。大型砕氷船、USCGC *Polar Star* は30年の運用耐用年数を7年も超えている。アメリカが必要な投資を行うまで、他の国は待ってくれない。ロシアは22隻の砕氷船を公有しており、その上、新たに世界最大の砕氷船の建造に着手したばかりである。中国は、北極海沿岸国でないが、2隻目の砕氷船を建造している。フィンランドとスウェーデンは、それぞれ4隻の砕氷船を保有している。アメリカは、既にこうした能力欠如による被害を受けている。アメリカの北極海用アセットが老朽化している間に、他国が北極海の航海、輸送や資源開発に関連する調査活動をアメリカのEEZで行っているのである。他国がアメリカの管轄海域内で新たな機会を活用することに対して、アメリカは座視しているわけにはいかない。北極作業グループは、議会に対して、北極海への強力なプレゼンスを確立するための行動を促す上で役立つであろう。しかしながら、アメリカが北極海国家としての地位を活かすためには、議会と政府の両方の継続的な取り組みが必要である。

記事参照：The United States needs to turn its attention to the Arctic Ocean

http://www.washingtonpost.com/opinions/the-united-states-needs-to-turn-its-attention-to-the-arctic-ocean/2014/07/30/1255c866-1753-11e4-9e3b-7f2f110c6265_story.html

8月3日「インド、北極圏に観測装置設置」(The New Indian Express, August 3, 2014)

インドの地球科学省が8月1日に公表したところによれば、The National Centre for Antarctic and Ocean Research (NCAOR) と National Institute of Ocean Technology (NIOT) の科学者チームは7月24日、ノルウェーのスピッツベルゲン島北西の Kongsfjorden に、チームが設計開発した観測装置、IndARC を設置した。観測装置は、ノルウェーの The Norwegian Polar Institute の調査船、RV *Lance* によって水深192メートルの海中に錨で係留された。この場所は、北極点から約1,100キロの位置にある。この装置は、10個の最新の海洋調査センサーがそれぞれ異なった水深に配置されている。センサーは、フィヨルド内の海水温温度、塩分濃度、潮流及びその他の重要なデータをリアルタイムで収集する。地球科学省によれば、収集されたデータはインドの気象学者にとって重要な資料となり、北極圏における気候変動に関する理解を促進することで、インド洋のモンスーン研究を促進する手がかりを得ることになろう。Kongsfjorden は、北極圏における海洋研究の拠点で、北極圏の気候変動を研究するための天然の実験室と見なされてきた。

記事参照 : India Deploys First Ocean Moored Observatory in Arctic

<http://www.newindianexpress.com/nation/India-Deploys-First-Ocean-Moored-Observatory-in-Arctic/2014/08/03/article2362075.ece>

Photo : IndArc will allow scientists to collect data year-round

<http://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/tag/indarc/feed/>

Map : Kongsfjorden

http://www.oneoceanexpeditions.com/images/maps/SpitsbergenEncounter_8nightNEW.jpg

8月4日「中国、将来的に北極海の資源争奪戦に参戦へ—米専門家論評」(The National Interest, August 4, 2014)

米誌、*The National Interest* の editorial assistant、Peter Giraudo は、“Forget the South China Sea: China's Great Game in the Arctic Draws Near” と題する、8月4日付の同誌ブログで、20年後、経済成長の糧を求める中国の視線は、南シナ海でも中央アジアの大草原でもなく、遙か北方の北極圏に向いているであろうとして、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極海には、全世界の未発見の石油資源の13%、天然ガス資源の30%が埋蔵されていると推測され、また、グリーンランドは世界でも有数のレアアース埋蔵量を誇っている。多くの科学者が北極点周辺の海氷が溶解すると推測する2030年9月までには、北極海は天然資源の宝庫になると見られる。その時期までには、既に新たな「グレート・ゲーム」が地球の最北端で繰り広げられていることであろう。そして中国がこのゲームに参戦していることは確実であろう。
- (2) 世界第2の経済大国、中国は、その経済成長を支えるために必要な資源の多くを輸入に頼っている。今後数十年間に亘って現在の経済成長のペースを維持するためには、中国は、必要な資源を中国本土から遠く離れた地域から調達せざるを得ない。このことは、最近の中国が南シナ海に進出し、更に天然資源が豊富なアフリカに関心を高めている所以である。しかし、もし南シナ海で紛争が生起すれば、中国向け貨物の大半がマラッカ海峡を通峡していることから、中国は通商ルートに深刻な打撃を受けることになろう。一方、北極海を通航する北方航路は、中国にとって、通商ルートを多様化するとともに、未開発の天然資源を手に入れる絶好の機会となろう。更に、北方航路経由の中国と欧州間の貿易は、現在よりも迅速かつ安価なものとなる

う。北方航路は、オランダのロッテルダムと上海との間の距離が(スエズ運河経由より)約 3,000 カイリ短く、何千ドルもの燃料費を節約することになるからである。幾つかの見積では、2020 年までに中国の貿易量の 5~15%が北方航路経由になると予測されている。

- (3) 中国が北極海沿岸諸国との関係強化に努力しているのは、以上の状況から見て不思議ではない。中国は、北極圏への進出を図っているが、北極海の沿岸国ではなく、沿岸国のみで構成される北極評議会の正式メンバーでもない。そのため、中国は、中立的立場から、北極圏における科学的、環境プロジェクトに取り組み、信頼感を高めてきた。実際、中国は、上海に新設(2013年12月)された極地研究所、「中国・北欧北極研究中心(The China-Nordic Arctic Research Center)」に年間 6,000 万ドルの予算を投入している。また、北極海での救難活動への参加を表明していることも、中国のイメージを向上させること役立っている。こうした中国の北極圏への関心が、そこにおける天然資源と通商ルートに動機付けられていることは明らかである。従って、北極評議会のメンバー国との関係を強化することは、北京にとって最大級の重要性を有している。その上、中国がメンバー国との関係強化に熱心なのは、経済規模の小さな国家に対して自国の経済力を使って個別に影響力を及ぼすことが可能だからである。アイスランドとの新たな自由貿易の取り決めと、アイスランド銀行との総額 5 億米ドルの通貨交換計画は、こうした中国の影響力行使戦略の嚆矢である。経済規模の小さな国が経済的に中国に依存すればするほど、例え中国が北極海沿岸国でないとしても、これら諸国が北極評議会のメンバー国としての地位を北京に与えようとする可能性が高まろう。
- (4) 北極圏における「グレート・ゲーム」が現実性を帯びている状況下で、世界で発生している最近の出来事は、中国にとって有利な環境をもたらしている。例えばロシアは、ウクライナ危機の結果、ヨーロッパから孤立しているが、このことは北極圏におけるロシアの立場に大きな影響を及ぼすことになる。新たに締結された中ロ間の天然ガス供給協定が示すように、エネルギーや大規模貿易に関しては、ロシアにとって中国はアジア最大のパートナーである。ロシア企業は、西側諸国の取引企業から(制裁によって)引き離されたため、北極海における開発資金と支援を北京に頼らざるを得ない状況になっている。既に中国石油天然気集团公司(China National Petroleum Corporation: CNPC)は、ロシアの巨大エネルギー企業、Rosneft との間で、北極海での共同石油探査開発契約を締結している。中国が北極海の未開発の石油資源にアクセスしようとするなら、この種の共同事業が必要不可欠となる。何故なら、こうした未開発資源の大半が、ロシアの EEZ 内にある北方航路沿いに埋蔵されているからである。中国のエネルギー需要が増大して行くにつれ、こうした共同事業が増えるであろう。北極圏における「グレート・ゲーム」は始まったばかりである。西側諸国は、中国の北極圏に対する野心を認識しておくべきである。

記事参照 : Forget the South China Sea: China's Great Game in the Arctic Draws Near

<http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/forget-the-south-china-sea-chinas-great-game-the-arctic-11013>

8月7日「黒色炭素排出削減が喫緊の課題、北極圏の環境汚染防止—米シンクタンク報告書」(The Center for American Progress, August 7, 2014)

米シンクタンク、The Center for American Progress は 8月7日、*Saving the Arctic: The Urgent Need to Cut Black Carbon Emissions and Slow Climate Change* と題する報告書を公表した。報告

書の筆者、Rebecca Lefton 上席政策アナリストと Cathleen Kelly 上席研究員は、報告書の概要について、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極圏は、世界の他の地域より 2 倍のスピードで温暖化している。その理由は、1 つには、大部分が雪と海氷からなる北極圏における黒色炭素 (black carbon) 排出による深刻な影響のためである。黒色炭素は煤が主成分だが、広範な空気汚染と気候変動の潜在的な要因となっている。北極圏のような極寒の水に覆われた地域では、黒色炭素の熱吸収効率が高い黒い粒子で覆われると、海氷の熱吸収率が高まり、温暖化を加速する。温暖化の加速によって、黒い地面が露出したり、海氷が融解したりする。
- (2) 気候変動に対処するためには、世界中でカーボン汚染、即ち二酸化炭素 (CO₂) の即時かつ長期的な削減が必要である。しかしながら、北極圏における急速な温暖化を避けるためには、カーボン汚染の削減だけでは十分でない。北極圏や世界の他の地域における黒色炭素の排出削減も行われなければならない。1 世紀あるいはそれ以上の長期にわたって大気中に留まるカーボン汚染とは違って、排出される黒色炭素は数日あるいは数週間で消滅するが、カーボン汚染より何千倍も強力である。このため、CO₂ の削減と併せて黒色炭素の排出を削減することは、近い将来の温暖化を回避し、北極海における海氷の溶解と消失を遅らせる上で、大きな効果をもたらすことになろう。
- (3) この報告書は、黒色炭素汚染の原因、排出削減による様々な効果、そして野心的な黒色炭素排出削減目標の実現可能性を論じたものである。その上で、報告書は、ケリー米務長官が 2015 年に北極評議会の議長に就任した時、アメリカは、北極海とその他の極寒地域における急速な温暖化に対処するために、各国、地域そして世界全体による野心的な努力を先導すべきとして、以下のような目標を達成することを提言している。
 - a. 気候変動を 2015~2017 年の北極評議会の全体テーマとして設定すること。
 - b. 黒色炭素汚染削減を各国の国家目標及び地域目標として設定することについて、2015 年に全ての北極評議会加盟国から確約を得ること。更に、ケリー米務長官と北極評議会加盟国は、オブザーバー国による行動を加速するよう慫慂するとともに、以下のイニシアチブを通じて、世界的規模で黒色炭素排出削減のための行動を進めること。①任意の野心的な国家目標を設定し、黒色炭素の排出を削減する新たなイニシアチブを取ることに、全ての北極評議会オブザーバー国から確約を得ること。②北極圏とその他の凍土地帯における温暖化が危険なレベルに達するのを遅らせるために、Global Ice Preservation and Security Initiative を開始すること。
- (4) アメリカは、北極圏とその他の凍土地帯における急速な温暖化に対処するために、野心的な国家的、地域的そして世界的な努力を主導するに相応しい立場にある。既に、北極沿岸国の多くは、黒色炭素の排出削減に向けての努力を始めている。北極評議会の加盟国とオブザーバー国は、評議会を通じて協同することで、黒色炭素の排出を一層削減するとともに、北極圏での温暖化を遅らせるために、各国間のより大きな努力を動員することができる。

記事参照 : Saving the Arctic: The Urgent Need to Cut Black Carbon Emissions and Slow Climate Change

<http://www.americanprogress.org/issues/green/report/2014/08/07/95315/saving-the-arctic/>

Full report is available at following URL :

<http://cdn.americanprogress.org/wp-content/uploads/2014/08/BlackCarbonArctic-report.pdf>

8月8日「カナダ、北極海海底調査に砕氷巡視船派遣」(The Globe and Mail, The Canadian Press, August 8, 2014)

カナダは8月8日、北極点周辺の海底の科学的データ収集のために、沿岸警備隊の巡視船2隻を高緯度海域に派遣した。沿岸警備隊砕氷巡視船、CCGS *Terry Fox*とCCGS *Louis St. Laurent*は、6週間に亘る航海で、ロシア側から北極点を越えてカナダのエルズミア島近くまで延びるロモノソフ海嶺の東側を調査する。カナダ政府によれば、北極海の海氷の状況が許せば、北極点周辺海域も調査する。カナダは2013年12月6日、国連大陸棚限界委員会（CLCS）に北極海の大陸棚外縁延伸について予備的申請を行った。この時点での申請海域は120万平方キロであったが、ハーパー首相が延伸海域を更に拡大することを決定した。カナダの科学者によれば、ロモノソフ海嶺がカナダ側の大陸と繋がっているように見えるが、カナダはこれまで空中調査しか実施していない。ロシアとデンマークも、ロモノソフ海嶺が自国領沿岸に繋がっていると主張している。実際、北極点は、ロモノソフ海嶺のデンマーク（グリーンランド）側に位置しており、またカナダのエルズミア島とグリーンランドの間の中間線のデンマーク側にある。このため、ハーパー首相の決定を、国内向けと指摘する専門家もいる。カルガリー大学の Huebert 教授は、管轄権主張の重複は交渉によって解決すべきとしながらも、カナダは可能な限りより広い海域の管轄権を取得すべきである、と語った。一方で、同教授は、ロシアのプーチン大統領がカナダの海底調査を西側の対ロ制裁の一環として挑発行為と見なすかもしれない、と指摘した。第2回の海底調査は、2015年に計画されている。

記事参照 : Canadian icebreakers head out to map Arctic sea floor

<http://www.theglobeandmail.com/news/national/canadian-icebreakers-head-out-to-map-arctic-sea-floor/article19980892/>

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

Map : The Lomonosov Ridge;

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d5/IBCAO_betamap.jpg

8月18日「2014年最初のタンカーが北方航路を通航」(PortNews, August 20, 2014)

ロシアのソフコムフロート社のプレスサービスが8月18日に伝えたところによれば、ソフコムフロート社グループのアイスクラス1A (Arc4) タンカー、“*Аничков Бридж*” (4万7,000DWT) が北方航路を通航した。該船は北方航路を欧州方向に通航し、フィンランド湾のビソツク港に向かう。2014年に北方航路を通航した初めての大型タンカーとなった。例年のこの時期よりも海氷状況が厳しかったため、航行にはアトムフロート社の原子力砕氷船、*Вайгач* が先導した。

記事参照 : Танкер «Аничков Бридж» первым в 2014 году прошел по Севморпути (фото)

<http://portnews.ru/news/185626/>

8月20日「ロシア、北極海の地球物理学調査実施」(MarineLink.com, August 20, 2014)

ロシアのメディア、Arctic-info が 8月20日付で報じるところによれば、ロシアはこのほど、「北極 2014 高緯度探検 (The Arctic-2014 high-latitude expedition)」計画の一環として、原子力砕氷船、*Akademik Fedorov* と *Yamal* による北極点周辺海域における地球物理学調査を実施した。両原子力砕氷船は、北極点周辺海域を航行し、この間、多重音響深度測量、重力調査、磁気測定及び地震探査を実施した。今回の調査の目的は、200 カイリの EEZ の外側のロシア大陸棚における潜在的な炭化水素資源の評価であった。またこれに加えて、国連大陸棚限界委員会 (CLCS) に対するロシアの大陸棚外縁限界の延伸申請の根拠資料となる、メンデレーエフ海嶺とロモノソフ海嶺のユーラシア大陸との繋がりを確認するためのデータ収集も、目的の1つであった。調査責任者は、今回の調査はこれまでほぼ不可能だった大量の科学機器を搭載した船によるもので、これが今回成功した要因であると語っている。国際法では、北極点とその周辺海域はいずれの国にも属さない。カナダ、デンマーク、ノルウェー、ロシア及びアメリカは、沿岸から 200 カイリをそれぞれの EEZ としている。ロシアがメンデレーエフ海嶺とロモノソフ海嶺をロシア大陸棚の延伸部と証明することができれば、チュクチ〜ムルマンスク〜北極点周辺海域を結ぶ 120 万平方キロの三角形の海域における炭化水素資源の探掘する排他的権利を獲得できることになる。

記事参照 : Russia Conducts High North Geophysical Surveys

<http://www.marinelink.com/news/geophysical-conducts375351.aspx>

8月21日「ロシア、北方航路開通」(MarineLink.com, August 27, 2014)

東京の Weathernews 社の The Global Ice Center (GIC) は、北方航路 (NSR) が 8月21日に商業船舶の通行が可能になったことを確認した。GIC は、通航可能期間が 6 週間続くと見ている。2013 年より 2 週間早かった。2013 年は、北極海の海水の融解ペースが遅く、気温が平均を下回り、NSR の開通は 9 月初めであった。他方、カナダの北西航路では、多くの海域で海氷が残っている。GIC は、衛星画像から、北西航路も 9 月初めまでには通航が可能になると見ている。

記事参照 : Northern Sea Route Opens Earlier than Last Year

<http://www.marinelink.com/news/northern-earlier-route375854.aspx>

8月23日「カナダ、北極圏に研究施設建設へ」(The Arctic Journal, August 23, 2014)

カナダ首相府の 8月23日付けプレスリリースによれば、ハーパー首相は 23 日、ビクトリア島ケンブリッジ湾での The Canadian High Arctic Research Station (CHARS) の起工式に出席した。この施設建設は、カナダ北極圏の生活の質的向上を目指すという政府目標を実現するための重要な措置である。起工式は、ハーパー首相の 8月21日〜26日までの就任以来 9 回目の北極圏視察に併せて、実施された。CHARS はカナダ北極圏の通年ベースの研究施設で、参加する科学者は、救難態勢、主権の行使、環境保護と気候変化、及び北極圏の健全な共同体の建設といった、4つの分野を優先的に研究する。CHAR は、カナダ北極戦略の主要な柱で、2017 年 7 月 1 日に開設されることになっている。

記事参照 : PM launches construction of the new Canadian High Arctic Research Station

<http://arcticjournal.com/press-releases/927/pm-launches-construction-new-canadian-high-arctic-research-station>

9月13日「ロシア海軍、北極海で演習航海—ロシアメディア同行取材」(RT.com, September 13, 2014)

ロシアの RT.com (ロシアの英語メディア) は 9 月 13 日付で、ロシア海軍の北極海演習航海に同行取材した記者がその模様を要旨以下のように報じている。

- (1) ロシアの北洋艦隊は、北極圏における一連の厳しい演習を実施し、限界までその能力をテストしつつある。RT の通信員は、対潜駆逐艦、*Admiral Levchenko* に乗艦し、同行取材した。2 隻の揚陸艦、*Georgiy Pobedonosets* と *Kondopoga*、支援艦艇として給油艦、*Sergey Osipov*、救難タグ、*Pamir*、及び揚陸貨物船、*Aleksandr Pushkin* を含む、6 隻の艦船が、2 隻の原子力砕氷船、*Yamal* と *50 Let Pobedy* に先導されて酷寒のカラ海を航行している。砕氷船は海氷状態の悪化に備えたものである。記者が乗艦した対潜駆逐艦、*Admiral Levchenko* は、補給資材と新兵をムルマンスク州セヴェロモルスクからノヴォシビルスク諸島のコチェリヌイ島へ輸送している。同島の古い軍事基地は、ほぼ 30 年前に放棄されたが、ロシアの北極圏における軍事力建設の一環として 2013 年に再開された。
- (2) 記者は、戦闘状況を想定して艦隊がどのように対応するのかを視察するために乗艦した。*Admiral Levchenko* の幹部によれば、艦隊は戦闘状況を想定し、演習しながら航行している。それによれば、*Admiral Levchenko* に搭載されている 2 機のヘリの内、1 機が「敵」潜水艦を探知し、艦隊は脅威排除のために 2 発の爆雷、RBU 6000 を発射した。
- (3) ロシア軍は、2012 年にノヴォシビルスク諸島で上陸演習を行った。2013 年には、北洋艦隊旗艦の誘導ミサイル原子力巡洋艦、*Pyotr Veliky* に率いられた艦隊が、永久凍土層にある飛行場、Temp を修復するために、ノヴォシビルスク諸島に資材を揚陸した。この航海では、基地再建に従事する兵員のために、野営キャンプに代えて近代的な兵舎も建設した。北洋艦隊のコロリョフ司令官によれば、今回の艦隊派遣の主たる目的は、「2014 年からノヴォシビルスク諸島で恒久的な軍務遂行に従事している北洋艦隊の戦術群に対する、人員、装備及び資材を供給することである。」
- (4) ロシアの北極圏における軍事プレゼンスの再建は、周辺各国、特にカナダの警戒心を高めている。カナダのブレア外相は、ロシアの北極海における軍事演習を批判し、ロシアの脅威に対抗して、「カナダ政府は、北極圏におけるカナダの主権を行使し、護っていく」と言明した。ロシアのラブロフ外相はこれに対して「ナンセンス」と断じ、プーチン大統領は、ロシアは北極における利益を護る決意だが、それは国際法を遵守して行われるとし、「多くの国が北極圏における我々の努力を警戒し、恐れている。しかし、我々は国際法の枠組みの中で行動しているだけで、これまでもそうしてきたように、将来もそうしていくつもりである」と言明している。

記事参照 : Ice voyage challenge: RT joins Russian Navy fleet in Arctic base build-up mission
<http://rt.com/news/187488-russia-arctic-drills-submarine/>

【関連記事】

「北極圏におけるロシアの軍事プレゼンスの強化、その背景」(Russia Beyond the Headlines, September 18, 2014)

ロシアの軍事専門家、Viktor Litovkin は、9 月 18 日付のロシアの Web 紙、Russia Beyond the Headlines で、北極圏におけるロシアの軍事基地の再建は増大しつつある国家安全保障の脅威に対する対応であるとともに、北極圏におけるロシアの経済的利益を護ることを狙いとしているとして、要

旨以下のように述べている。

- (1) チュクチ海にあるウランゲリ島と近くのロシア本土のシュミット岬で、9月初めからユニークな軍事施設の建設が始まった。軍人と建設業者は、および請負業者は、Polar Star と名付けられた施設で、建設作業を続けながら、北極圏における空海軍の活動と北方航路における状況をモニターする。同じような基地施設は、ノヴォシビルスク諸島のコチェリヌイ島にも建設されている（上記記事参照）。
- (2) 北極圏におけるロシア軍の存在は、地政学的に非常に重要であり、また経済的及び軍事政治的基盤となるものである。ロシアのロゴジン副首相は2013年12月、「北極圏を巡る深刻な抗争が始まった」と宣言し、それが単に仮想の世界に留まらないことを指摘した。炭化水素資源が豊富な北極圏の国際法的な地位は、未だ確定されていない。そしてその豊富な資源の存在故に、北極海沿岸諸国のアメリカ、カナダ、ロシア、デンマーク、アイスランド及びノルウェーの間で、北極海の境界画定を巡って紛争が存在する。また、北極海に領有権を主張していない非沿岸国、例えばフィンランド、中国、日本、韓国、ブラジル及びインドも北極圏の資源に関心を示している。ロシアは、北極海において200カイリのEEZを護る必要があり、そのための1つの措置としてロシア軍を駐留させている。
- (3) 地球温暖化、北極海の海水の融解、そして（北方航路による）アジア諸国の港からヨーロッパへの航路の劇的な短縮は、石油資源開発の可能性とともに、半ば忘れられていた北極圏への関心を高めることになった。ロシアのプーチン大統領は最近、北極圏における軍事インフラの再建と緊急事態省のインフラの整備を発表し、このような措置は、北極圏における軍事対決に備えるためだけでなく、何よりも北方航路を航行する船舶の安全を確保する責任がロシアにあるからである、と強調した。
- (4) しかし、他にも非常に深刻な軍事戦略的な状況が存在する。アメリカ、NATO及びロシアとの間の関係が緊張している現在の国際関係にあって、アメリカはロシアとの国境付近にミサイル防衛システムと軍事基地を配置しており、アメリカの艦船は定期的に黒海やバルト海を通行していることから、ロシアの安全保障問題は益々切迫したものになっている。何の対応策も講じなければ、アメリカとNATOの艦船はやがて北極海に進出し、ウラルとシベリアに展開するロシアの戦略ミサイルシステムを脅かす可能性がある。例えば、カナダは既に、ロシアの北極地域に隣接する北極点海域に対する無人機による飛行任務を実施し始めた。北極海におけるカナダと他国軍との軍事演習も増加しつつある。北極海沿岸諸国は、自国の軍事力の増強し、北極海を巡る諸問題に対処する準備を進めている。従って、ロシアは、このような事態に対処するために、チュクチ海のウランゲリ島、ノヴォシビルスク諸島のコチェリヌイ島、そしてフランツヨーゼフ諸島の軍事基地の建設に動き出したのである。1990年代初めに放棄された、Tiksi、Vorkuta、Anadyr及びCape Schmidtの飛行場の改修と近代化も同じ目的からである。ロシアは、北極点周辺を「平和の海域」と宣言し、北極海の資源開発のために他国との互恵的協力を呼びかけている。しかし、ロシアは、北極圏における自国の管轄圏に対する権利を強調することにも注力しているのである。

記事参照：Moscow takes first steps to securing control of Russia's Arctic zone

http://rbth.com/defence/2014/09/18/moscow_takes_first_steps_to_securing_control_of_russias_arctic_zone_39919.html

9月13日「気候変動、北極評議会の役割」(Huffington Post, September 13, 2014)

ノルウェーの駐カナダ大使、Mona Elisabeth Brother は9月13日、米Web紙、Huffington Post に、“What Can the Arctic Governments Do About Climate Change?” と題する論説を寄稿し、気候変動における北極評議会の役割を強調して、要旨以下のように述べている。

- (1) 北極圏は、気候変動が最も早くかつ容易に観察できる場所の1つである。北極圏は人口が非常に少ない地域であるため、太平洋の島嶼国家と同様に、北極圏の住民は他地域の発展のために大きな犠牲を強いられることになる。しかしながら、太平洋の島嶼国家と違って、北極圏諸国は、大規模な工業国家でもあることから、CO₂排出量削減努力において他の工業国家と責任を共有している。実際、世界のCO₂排出量の25%は、北極圏諸国に由来する。従って、北極圏諸国が協力すれば、CO₂排出量削減努力に大きく貢献できる。もちろん、北極評議会加盟国だけの努力では十分でない。北極評議会の常任オブザーバー諸国のCO₂排出量を含めた場合、世界のCO₂排出量の80%に達する。従って、常任オブザーバー諸国を含む、北極評議会の全ての関係国は、北極圏とそこの住民の持続可能な未来のために、北極圏の好ましい管理とガバナンスにコミットすべきである。
- (2) 北極評議会は、政府レベルでの政治的協力を目指す唯一の北極フォーラムである。北極評議会は、北極圏諸国間の知識の共有とネットワークを構築するための重要な舞台となっている。北極圏外の主要な利害関係諸国を常任オブザーバーとすることで、北極評議会は、北極圏の気候について重要な情報交換が可能になった。ノルウェーのスバルバル諸島での研究活動は、世界最北の研究ステーションとなり、国内および国際的な極地研究のためのユニークなプラットフォームとなった。地球規模の気候変動を理解するために、北極圏を知る必要がある。我々の継続的な課題は、地域、国家及び国際的なレベルで行動することである。北極圏利害関係諸国間の学際的で分野横断的なコラボレーションは、気候変動に取り組むために不可欠である。我々は、北極圏についての知識のギャップを埋めることを優先しなければならない。
- (3) 北極評議会自体は拘束力を持つ気象協定を目指しているわけではないが、その政治的声明は明快である。北極評議会の声明は、地球的規模でのCO₂排出量の削減、そして地球気温の上昇を摂氏2度までに制限することを目的とする国際的合意の構築の重要性を強調するものである。それぞれのタスクフォースやワーキンググループの作業を通じて、北極評議会は、単に北極圏の気候変動についての知識を広めるだけでなく、具体的な解決に向けての行動を勧告している。1例として、2013年のキルナでの閣僚会議では、黒色炭素 (black carbon) とメタンに関するタスクフォース (TFBCM) が設立された。TFBCM の任務は、黒色炭素とメタンの排出削減を実現するための取り組みを開発することである。我々が今、地球のために行動しなければ、北極圏は、訪れる未来を予見させる良い指標である。北極圏での努力はまた、地球温暖化が加速する他の地域にも貢献できるであろう。

記事参照：What Can the Arctic Governments Do About Climate Change?

http://www.huffingtonpost.ca/mona-elisabeth-brother/arctic-climate-change_b_5811612.html

9月19日「カナダの砕氷ばら積み船、北西航路経由で中国に向け出港」(Nunatsiaq Online, September 22, 2014)

カナダのモントリオール所在の船社、Fednav Ltd. 所有の砕氷ばら積み船、MV *Nunavik* (3万1,700トン) は9月19日、ケベック州ディセプション湾に近い、中国企業傘下の The Nunavik Nickel Mine のニッケル精鉱、2万3,000トンを積載して、ディセプション湾から北西航路経由で中国遼寧省営口市の港に向けて出港した。航海日数は20日間で、航海距離は約5,000カイリ(9,400キロ)である。Fednavによれば、パナマ運河経由より航海距離は40%短縮され、温室効果ガスを1,300トン超削減できる。MV *Nunavik* は、Polar Class 4の砕氷能力を持ち、薄い初年氷の海域では通年航行が可能で、貨物を積載し、砕氷船の先導なしで北西航路の全行程を航行する初の商船となる。該船は、北西航路を航行中、沿岸域から運航船社、Fednav とその子会社、Enfotec の氷海航行の専門家チームの支援を受ける。該船は、Enfotec の氷海航行システム、IcenavTM を搭載しており、リアルタイムの衛星画像を含む海氷情報を定期的に受信する。

記事参照：MV *Nunavik*: from Quebec to China via the Northwest Passage

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

Photo：MV *Nunavik*

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

9月25日「北極評議会オブザーバー国としての中国—英専門家論評」(China Brief, September 25, 2014)

英国の The Royal United Services Institute で北極問題を研究する、Matthew Willis 客員研究員は、米シンクタンク、The Jamestown Foundation の Web 誌、China Brief、9月25日号に、“Chinese Designs on the Arctic? Chill Out” と題する長文の論説を寄稿し、中国が北極評議会の常任オブザーバー国になったことの意味について、要旨以下のように述べている。

- (1) 今日、北極圏に対する中国の関心を軽視することは、実状を直視していないことを意味する。北極圏に対する北京の関心は、以下の3つのカテゴリーに分類できる。1つは、北極圏の気候変動が中国の食糧生産と気象に如何なる影響を及ぼすかについて科学的に理解すること。2つ目は、北方航路が既存の海上輸送路に替わる航路になり得るかどうかを判断すること。そして、3つ目は、北極圏の炭化水素資源や水産資源に対するアクセスを確保すること。これらの関心に対する中国の政策形成はまだ初期段階にあるが、中国の関心は、日本や韓国、そしてシンガポールとインドなど、他のアジアの非北極圏諸国の関心とほとんど変わるところがないようである。中国としては、もし北方航路が代替輸送路となれば、貿易やエネルギー輸送のマラッカ海峡依存を減らすことが可能になる。しかしながら、北方航路に関しては、幾つかの最近の研究は、航路の短縮による経済効果が、これまで見積もられてきたよりも、はるかに少ないと推測している。従って、北方航路の商業的利点に対する中国の熱意は、時間の経過とともに減退していく可能性がある。
- (2) 中国は、2013年5月に北極評議会の常任オブザーバー国となった。しかし、その見返りは、小さく、高いものになった。北京が常任オブザーバーの地位を得るために重要な譲歩、特に北極圏諸国による「北極海に対する主権、主権的権利及び管轄権」を認めるとともに、北極海に

対する国連海洋法条約（UNCLOS）の適用を承認したため、その見返りは高いものになった。中国の当局はこれに乗り気ではなかったが、結局は同意することになったといわれる。従って、中国がいずれ北極圏の既存のガバナンス機構に挑戦したいと望むなら、合法的と認めた既存の枠組みの中でそうしなければならないであろう。得たものが小さかったというのは、1つには、北極評議会が北極圏のガバナンスを議論する場であって、規則を決める機構ではないためであり、もう1つは、オブザーバー国の地位は北極圏に参入するための前提条件ではないことによる。中国は、オブザーバー国として承認される前に、アイスランドとデンマークを含む、北極圏諸国との個別の協定を締結している。また、北極評議会では、オブザーバーの役割はかなり制約されたものである。オブザーバー国は、加盟国を通さなければプロジェクトを提案できず、また、プロジェクトに対して国力に応じた資金提供を求められるが、その額は加盟国を上回ってはならない。更に、オブザーバー国の地位は再審査され、評議会の運営に関する投票権を持たない。それにもかかわらず、中国が得たものは貴重である。オブザーバー国は評議会の議事録へのアクセスが認められており、従って、このことは、北極圏全体と加盟国の北極政策に関する各種情報へのアクセスが可能であり、また各種北極プロジェクトに参画する機会を得ることを意味する。

- (3) 中国がオブザーバー国を申請した背景には、北極評議会からの教唆があったことは、案外知られていない事実である。2000年代初め、評議会の組織が未成熟であった時期に、加盟国は、より広範な気候変動研究に北極圏が関わっているとの認識を深め、重要な措置として中国を取り込もうとしたのである。評議会のメッセージは、「北極気候影響アセスメント（The Arctic Climate Impact Assessment: ACIA）」が公表される直前の2004年に、当時の評議会議長国により北京に伝えられた。北京がその3年後にオブザーバー国を申請したのは、このメッセージがきっかけであった。事の始まりは北極評議会で、他の誰でもない。要は、ドアが開いている間に組織のメンバーになることで、2回目のチャンスは手に入れるのが難しいということである。
- (4) 北極圏は固有の地域であり、そこでの国家関係は、他の地域の情勢によって常に影響されているわけではない。中国の北極圏に対する関心はやがて、北極圏の諸国の利害と相容れないものになる可能性を排除できない。しかし、北京の現在の姿勢に将来の脅威を見出すことは時期尚早である。中国は、特に科学的な領域では北極政策を持っているが、しかし首尾一貫した戦略はない。中国の北極圏に対する関心は、目新しいものではなく、地政学的な野心より国内的優先度を反映したものである。他方、北極圏諸国は総じて、中国企業の関心を引き付けたがっており、従って、北極圏の資源と他の商機に対する中国の「期待」との相互取引関係になっている。そして、オブザーバー国という中国の地位は、評議会加盟国が奨励したものであり、従って、中国は、北極圏に「乱入する（“break into”）」雄羊ではない。むしろ反対に、中国の参加は長期的には利点になるかもしれない。北極圏の政治、気候、環境そして住民に関する中国の理解が進めば進むほど、中国は、北極圏諸国と同じ視点でこの地域に関わっていく可能性が高まっていくことになるろう。

記事参照：Chinese Designs on the Arctic? Chill Out

http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=42868&tx_ttnews%5BbackPid%5D=25&cHash=a69472282b99a1532352539c30c5c545#.VCofh3kcTIU

9月29日「ロシアの北極圏掌握、遅れる米の対応—米誌論評」(CQ Weekly, September 29, 2014)

米議会関係のWeb誌、CQ Weeklyは9月29日付で、“Russia’s Arctic Grab”と題する長文の記事を掲載し、北極圏に対するロシアの軍事的、経済的進出に対して、アメリカは後れをとっているとして、要旨以下のように報じている。

- (1) 北極評議会加盟国、カナダ、デンマーク、フィンランド、アイスランド、ノルウェー、ロシア、スウェーデン及びアメリカは、急激に変化しつつある北極圏に対する新たな青写真を描かなければならなくなっている。もちろん、北極圏で軍事衝突が起きる可能性があるとは主張するものは誰一人いない。それにもかかわらず、北極圏におけるロシアの軍事プレゼンスの増大に加えて、ロシアとの関係悪化によって、一部の専門家が冷戦終結後、慢性的に放置され、ほとんど投資も行なわれてこなかったと見なす、北極圏におけるアメリカの安全保障とそれに対する備えが改めて注目を集めている。北極圏での資源開発は、新たな船舶、輸送機、通信装置などへの投資を増加させたものの、港湾、航空機格納庫そして滑走路といったコストの掛かるインフラにまでは手が回っていない。これらを一夜で完成させることはできない。予算上の制約下にある国防省にとって、北極圏向けの装備やインフラ整備は数年先あるいは数十年先の話であろう。国防省にとって、北極圏は優先課題ではあるが、最優先課題ではない。国防省のある高官は、もしアメリカが北極圏で積極的に動き過ぎれば、北極圏での軍拡競争を誘発するのでは、との懸念を示している。国防省の戦略は、北極圏の動向を注意深くモニターするとともに、必要になれば何時でも強固な対応がとれる準備をしておくことである。しかし、北極圏の環境、及び政治的、戦略的変化に直接的な利害を持つ関係者は、そのような成り行き任せのアプローチに批判的である。アラスカ州選出のマーコウスキー上院議員（共和党）やその他の人々は、アメリカが北極圏で不意打ちを食らうことを懸念している。マーコウスキー上院議員は、「ベーリング海峡の米領小ダイオミード島とロシア領大ダイオミード島を隔てる距離はわずか2.5カイリしかない」とし、ロシアとの関係悪化によって、アメリカが北極圏に資源を投資し、関心を高めるべき時が来ている、と主張している。
- (2) ロシアは、クリミア併合以前から北極圏に対する関心を持っており、例えば旧ソ連時代の軍事施設の再建、潜水艦による哨戒活動、そして爆撃機の哨戒飛行などを始めていた。そのような活動は大して懸念するような内容ではないかもしれないが、しかし、クリミア以後の情勢は、北極圏に対する関心を高めることになった。アメリカと他の北極圏諸国は、北極評議会や国連海洋法条約（UNCLOS）を通じて、紛争解決を求めてきた。北極圏における軍事力の強化は、こうした外交努力にとって逆効果となろう。海洋・漁業問題担当のボルトン国務次官補は、北極圏での境界画定紛争やその他の対立問題は、戦艦や戦闘機ではなく、科学者や法律家そして外交官によって解決されてきたし、今後もそうされるであろう、と述べている。しかし、北極圏におけるロシアの積極的な軍事力増強を無視することはできない。過去数年間、オバマ政権が発表してきた北極圏に関する報告書は、国防省、国務省そして国土安全保障省などの主要政府機関が北極圏で担うべき役割などに言及している。これらの報告書はロシアのクリミア併合以前に発表されたものであり、当然ながら現在の米ロ関係への対処には言及していない。しかし、戦略・戦力配備担当のチュウ国防次官補は、アメリカには強固な対応策をとる余裕などないと語っている。そして、恐らくより重大なことは、アメリカは北極圏の軍事化という道を進みたくないということである。これまでの報告書で強調されてきたように、アメリカの目的は北極圏の平和を維持するということである。チュウ次官補は、北極海の海氷の融解予測や情報

収集を重視することで、軍は状況を掌握でき、必要な時と場所で活動したり投資したりできるようになる、と主張している。しかしながら、北極圏における権益保護はホワイトハウスの優先事項であると、全ての人々が納得しているわけではない。マーコウスキー上院議員は、「政権の戦略とその実効性を担保するだけの資金がなければ、それはリップ・サービス以外の何物でもない。私は常に北極圏を平和地帯であると述べている。私は北極圏がそうであって欲しい。しかし、私は、北極圏周辺で何か有事が生じた際には、アメリカはそれに対応すべき立場にあるということも同時に認識している」と強調している。

- (3) 現在、400万人もの人々が北極圏で生活しているが、その半分はロシアに居住している。2014年3月に発表された、シンクタンク、CNASの調査結果によれば、アメリカは北極圏の土地のわずか4%しか占めておらず、北極圏の80%はロシアとカナダに属している。CNASの報告書によれば、「アメリカ人」にとっての北極知識は、チュクチ海に面したアラスカ州の人口4,000人の「バロー」という極めて小さな町に限られているが、バロー市がどれほど遠隔の地にあるかは、ほとんどのアメリカ人は知らない。沿岸警備隊が2013年に発表した報告書（Arctic Strategy）は、北極海沿岸都市、バローは最も近いコーヒーチェーン店から504マイルも離れており、ガゾリンは同市のガソリンスタンドに年に1回だけ配送される、と書いている。要するに、アラスカ北部は、端的にいうと、ワシントンとは別世界だということである。マーコウスキー上院議員やその他の北極資源開発推進論者にとっての課題は、上下両院議員やアメリカ国民にアメリカが北極圏国家であるということを知覚させることである。マーコウスキー上院議員の戦略は、アラスカのためではなく、アメリカ国家としてアラスカへの資源投資を促進することである。同議員らの要請で、国防省が2015年度国防支出法案に新たな砕氷船の購入などを含む北極関連支出を要求したが、ほとんど承認されなかった。これは、多くの議員が北極問題に関心を持っているものの、優先事項とは見なされなかったためである。アメリカの北極政策に関するもう1つの複雑な要素は、多くの政府機関が政策決定過程や優先事項の決定に関与しているということである。ホワイトハウスが2014年1月に発表した報告書（Implementation Plan for The National Strategy for The Arctic Region）によれば、北極に関連する様々な任務が、国防省、国務省、国土安全保障省、エネルギー省、運輸省、商務省、EPA（環境保護庁）、NASA（航空宇宙局）、アメリカ国立科学財団、更にはスミソニアン航空宇宙博物館にまで割り振られている。シンクタンク、CSISのConleyが指摘するように、「全員が関わっているが、誰も責任を持っていない」のである。
- (4) 北極は多くの人々にとって優先事項のリストには入っていないかもしれないが、議員らにとっては、安全保障、経済及び環境といった観点から北極圏に関心を持つべき理由がある。気候変動により、アラスカは過去60年間でアメリカのどの地域よりも2倍も速く温暖化が進んでおり、極冠（氷に覆われた高緯度地域）面積は、1979年に比べ40%も減少している。その結果、北極圏における船舶輸送量が急増しており、ベーリング海峡だけでも2008年から2012年にかけて通航量が118%増大した。また、北極圏には、世界の未採掘石油埋蔵量の13%、天然ガスに関しては30%があると推測されている。その他にも、例えば、亜鉛やニッケルなど、1兆ドル相当の鉱物資源があると見られている。沿岸警備隊によれば、資源量に関して言えば、北極圏はメキシコ湾について2番目ということである。ロシアや非北極圏国家である中国を含むその他の国家も、天然資源が豊富な北極圏を「新たなフロンティア」と見なし、その潜在的可能性に着目して、砕氷船や北極圏を航行可能な船舶の購入などを計画している。マーコウスキ

一上院議員によれば、対照的にアメリカは、他の国に比較して、「痛ましいほどの後れを取っている。」沿岸警備隊が保有する3隻の砕氷船の内、2隻は船齢30年の耐用年数を超えており、この内1隻は既に稼働しておらず、北極圏の海上交通が増加しているにもかかわらず、捜索救難能力の不足という危険が高まっている。

- (5) 2013年以降、ホワイトハウス、国防省、海軍そして沿岸警備隊は、北極圏への関与について新たな戦略を発表している。これらの報告書は、優先事項を示し、特定の省庁や政府機関に任務を割り当てている。しかし、マーコウスキー上院議員などは、これらの計画を実行できるだけの資金手当をしていないとして、「上出来な文書を発表して戦略を提示することと、資金を用意することとは全くの別問題である」と述べ、オバマ政権を批判している。国防省は、北方軍(NORTHCOM)を北極圏担当軍とした。北方軍は今後、北極圏で何ができるか、何をすべきか、そしてそれらに要する期間はどの程度かを評価し、近く国防省に報告することになっている。チュウ国防次官補は、「この目的は、単に報告書を出して、それをファイルして終わりというのではなく、国防省の通常業務の一環として北極圏をモニターしていくことにある」と述べている。一方で、国防省は、北極圏向けの戦力やインフラは今日のニーズに十分対応できると見ている。アラスカには、2万2,000人の現役軍と5,000人の予備役部隊が駐屯している。これらに加えて、北極圏向け戦力には、原子力潜水艦や雪原離着陸可能なC-130輸送機なども配備されている。2014年8月初め、空軍は、アラスカのEielson空軍基地に、環境アセスメント終了後、F-35統合攻撃戦闘機を配備する計画を発表した。この決定によって同基地が太平洋地域で初めてのF-35配備基地となるが、この配備は、北極戦略の一環というよりもステルス戦闘機の全体配置計画の一環という側面が強い。とは言え、この決定は、アラスカが戦略的に重要な地理的位置にあることを示している。国防省は変化しつつある北極圏に対する評価を継続していくであろうが、軍がアメリカの北端を防衛するためにアラスカに強力な軍事抑止力を配備する必要があるか否かは不透明であり、それは北極圏における脅威の度合いに左右されるであろう。
- (6) アメリカは2015年4月から、持ち回りで北極評議会の議長国となる。そのための準備として、オバマ政権は、沿岸警備隊の前司令官、Robert J. Papp 退役大将を、新設の北極担当特別代表(special representative to the Arctic)に指名した。パップ特別代表やボルトン国務次官補らは、8月に1週間以上に亘ってアラスカに滞在し、地元関係者やアラスカ原住民、その他と面談し、変化しつつある北極圏に影響を及ぼす多くの問題について話し合った。これらの面談で得られた現地の声は、政府機関からの情報に加えて、アメリカが北極評議会で提案する議題に取り入れられることになろう。しかし、マーコウスキー上院議員は、「パップ代表は、沿岸警備隊時代に北極圏で勤務した経験を持つが、国務省内に効果的な業務遂行のための人員や予算などの支援体制が整っていない。率直に言えば、この仕事は1人の人間でやるようなものではない」と述べ、懸念している。それにもかかわらず、北極評議会議長という立場は、オバマ政権にとって、国内的にも、また国際的にも北極圏におけるアジェンダを追求する機会となるであろう。しかし、北極圏を巡る多くの問題がそうであるように、北極評議会が成果を発揮できるかどうかは、北極圏の半分以上を領有する国家、即ちロシアの動向に大きく左右されよう。CSISのConleyは、「ロシアの参加がない限り、北極圏での共同行動は見込めないであろう」と指摘している。

記事参照 : Russia's Arctic Grab

http://cdn1.cq.com/emailed/bQgHyXFbg8VAvLDKcoA4KI_FSW5M/weeklyreport-4555687.html

Graphic : Population Advantage

<http://www.cq.com/graphics/weekly/2014/09/29/wr20140929-27arctic-cht.jpg>

9月30日「ロスネフチ、ExxonMobil 以外のパートナーを誘致」（РИА Новости, September 30, 2014）

ロシア国営石油会社ロスネフチのセーチン会長は、このほど米通信社、**Bloomberg** のインタビューに答え、カラ海の大陸棚開発に関し、米 **ExxonMobil** 社がプロジェクトから撤退するようなことになれば「自社独自で開発を行うつもりだが、必要な技術の導入や、協力関係に制限のない新たなパートナーを誘致する」と述べた。セーチンはまた、「本プロジェクトの管理者は **ExxonMobil** とロスネフチの合弁会社であるが、合弁会社の所有権の割合を変更することは予定していない。**ExxonMobil** は、当局が許可を下せば、すぐにでもプロジェクトに戻る可能性を有している」とも述べている。

これより先、**ExxonMobil** のプレスサービスは **РИА Новости** に対し、「わが社は、米国の対ロシア制裁実施により9月26日、ロスネフチ社との戦略的な協力に関する合意に基づくプロジェクトのうち9事業を停止した。一方でカラ海の **Universitetskaya-1** の試掘作業に関しては、北極の自然条件を考慮し、例外的に米当局からの事業停止の猶予が認められた」と伝えていた。

ExxonMobil とロスネフチは9月27日、8月から行っていた試掘で原油が見つかったことを発表した。事前調査では、ガス3,380億立米と、原油1億トンの埋蔵量が試算されている。

記事参照 : Сечин: "Роснефть" найдет партнеров в случае отказа ExxonMobil

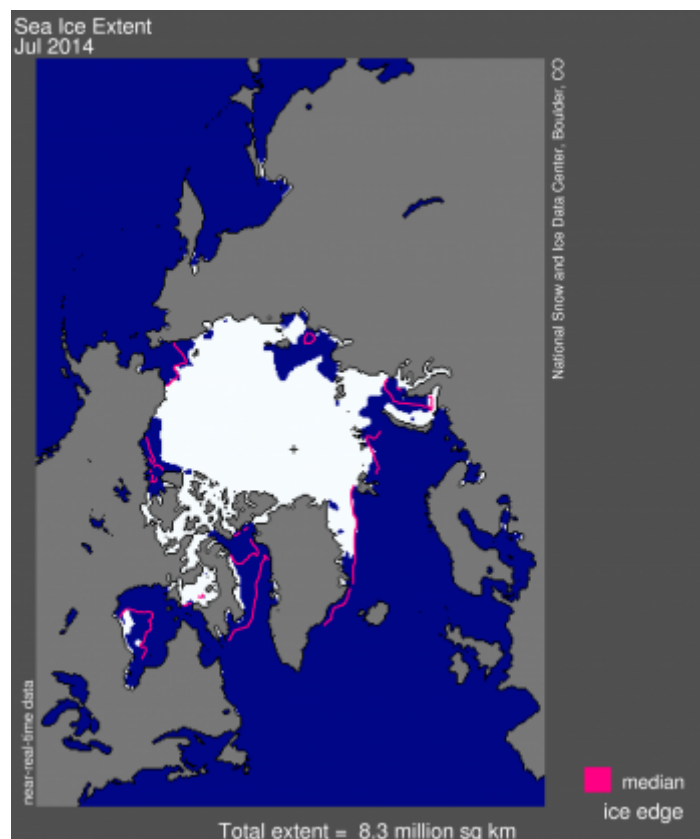
<http://ria.ru/economy/20140930/1026227056.html>

6-2 海水状況

以下は、米国の The National Snow and Ice Data Center, University of Colorado の HP に掲載された、北極海の海氷についての衛星観測データ・月間状況分析（英文タイトルを含む）である。

7月の海水状況

2014年7月の状況：Sled dog days of summer



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2014/08/sled-dog-days-of-summer/>

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

7月の海氷面積の月間平均値は825万平方キロで、1981年～2010年の期間における7月の平均値を185万平方キロ下回った。海氷面積は、北極海のほとんど全ての海域で平均値を下回った。ラプテフ海とボーフォート海では解氷面の拡大が続き、ラプテフ海では北緯80度以北にまで達している。7月末までに、アラスカ州沿岸域は、バロー沖合の小さな海氷を除いて、事実上アイスフリーとなった。バレンツ海、ハドソン湾及びバフィン湾・デーヴィス海峡も事実上アイスフリーとなった。ボーフォート海中央部の海氷も今後数週間以内に溶解すると見られる。北西航路は、カナダ群島水域が海氷に閉ざされている。北方航路は、ラプテフ海と東シベリア海間の沿岸域、そしてタイムイル半島に依然海氷が残っており、一部が通航困難となっている。

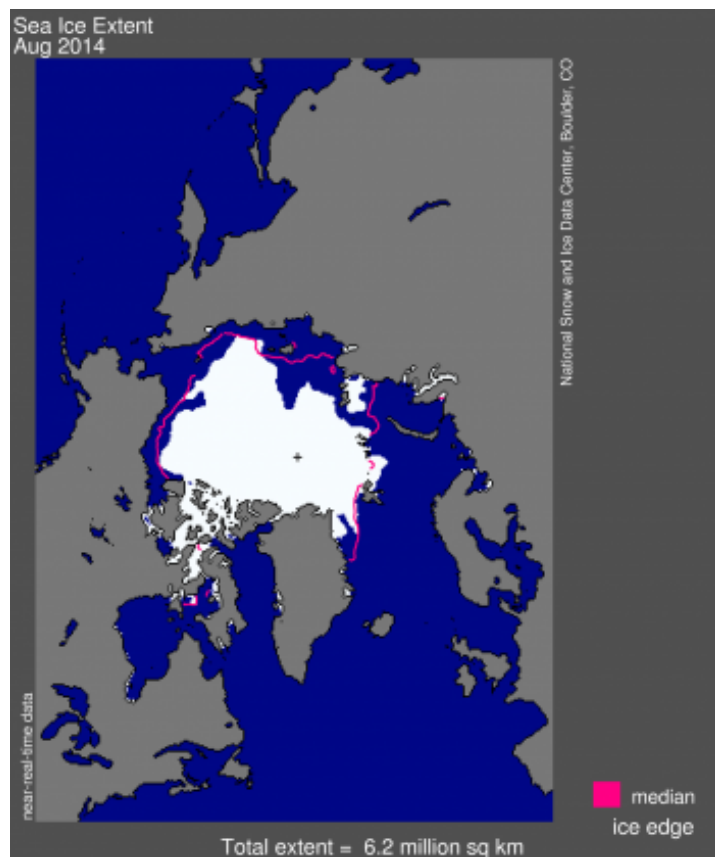
7月の1日当たりの海氷の縮小面積は平均8万6,900平方キロで、1981年～2010年の期間における7月の1日当たりの平均縮小値、8万6,500平方キロをわずかに上回った。しかしながら、7月の平均値は、最初の3週間における速いペースの縮小とその後の遅いペースとの平均である。後半のペ

ースが遅くなったのは、気象パターンの変化によるものである。7月の大半を通じて、北極海中央部とバレンツ海では、海表面が高気圧に覆われていた。しかしながら、このパターンが崩れ、北極海中央部は平均値より低い気圧に替わった。低気圧は気温の低下をもたらし、低気圧に伴う反時計回りの風が海氷面の拡散をもたらした。

2014年7月の海氷面積は、衛星観測史上、2011年、2012年そして2007年に次いで4番目に小さく、これまでの最小値を34万平方キロ上回っている。

8月の海氷状況

2014年8月の状況：Sea ice wears white after Labor Day



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2014/09/sea-ice-wears-white-after-labor-day/>

※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における8月の平均的な海氷域を示す。

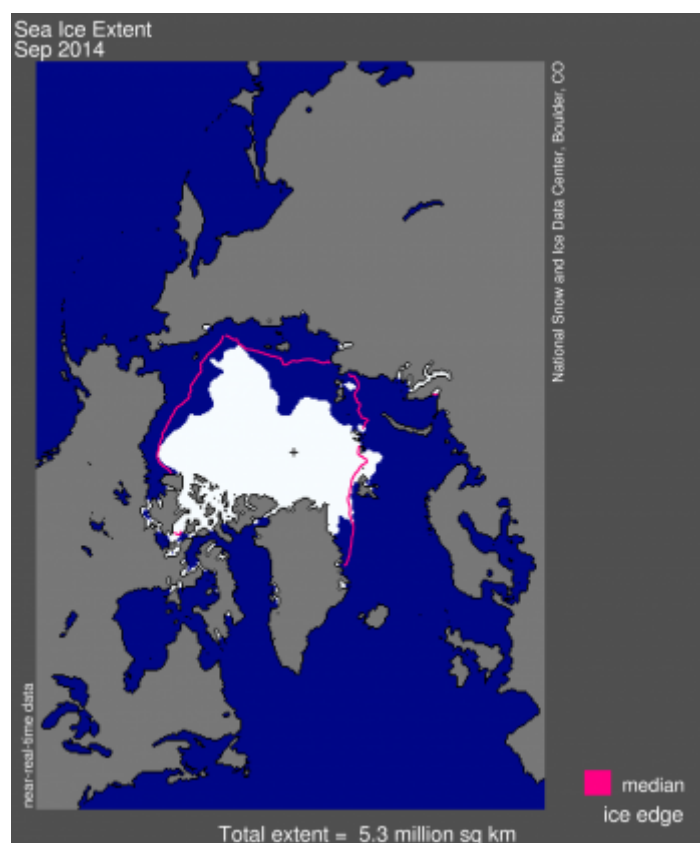
2014年の北極海の夏も終わりに近づいている。8月の海氷面積の月間平均値は622万平方キロで、1981年～2010年の期間における8月の平均値を100万平方キロ下回ったが、最小値を記録した2012年8月の平均値、471万平方キロを上回った。海氷面積は、スヴァールバル諸島東方のバレンツ海を除いて、北極海のほとんど全ての海域で平均値を下回った。ラブテフ海北方海域の解氷面の拡大が続き、北緯5度当たりにならなまで達している。

8月の1日当たりの海氷の縮小面積は平均5万4,300平方キロで、1981年～2010年の期間における8月の1日当たりの平均縮小値をわずかに下回った。2014年8月の海氷面積は、衛星観測史上、7番目に小さく、これまでの最小値、2012年8月の平均値を151万平方キロ上回った。結局、2014年8月の海氷面積の縮小は平均値に近かった。

北方航路は、セーヴェルナヤゼムリヤ諸島周辺海域に海氷が残っていることを除いて、アイスフリーになっているようである。他方、北西航路は、最近数年間、8月末までに事実上アイスフリーとなっていた。しかしながら、2014年8月は、航路の大部分が海氷に閉ざされており、1905年にロアール・アムンセンが航行したルート（バフィン湾～ランカスター海峡～ジェローム・ロス海峡を經由したボーフォート海に出るルート）も完全にオープンになっていない。北西航路がオープンになったのは、最近では、2007年、2008年、2010年そして2011年であり、2014年8月末現在では、北西航路の海氷面は1981年～2010年までの平均値を上回っている。2013年は平均値をわずかに下回ったが、北西航路では、2011年夏が最も海氷面積が小さかった。

9月の海氷状況

2014年9月の状況：2014 melt season in review



<http://nsidc.org/arcticseaicenews/2014/10/2014-melt-season-in-review/>

※実線（median ice edge）は、新たな基準値、1981年～2010年の期間における9月の平均的な海氷域を示す。

9月の海氷面積は17日に最小の502万平方キロに達した。これは、衛星観測史上、6番目の記録となった。既に、北極海では海氷が増大する季節に入った。9月の月間平均値は528万平方キロで、1981年～2010年の期間における9月の平均値を124万平方キロ下回ったが、最小値を記録した2012年9月の平均値を165万平方キロ上回った。2014年3月21日の冬期の最大値（1,491万平方キロ）と9月17日の夏期の最小値との差は989万平方キロで、衛星観測史上、9番目の大きさであったが、2006年以降では最も小さかった。

II. 解説

1. 気候変動・変化が及ぼす海洋の安全保障への影響と海軍の役割 - その1 - オーストラリア国立海洋資源・安全保障センターの報告書から

海洋政策研究財団

秋元 一峰

犬塚 勤

吉川 祐子

2014年8月15日、ロイター通信が、海面上昇によって洪水や津波への懸念が高まる南太平洋ソロモン諸島のタロ島の住民800人全員が、隣のチョイスル島に移住する計画であることを伝えた。赤道に近い低緯度に位置する島嶼で、海面上昇現象による水没が危惧される中で、移住計画が現実のものとなった。

地球上で生じている気候変動・変化は、生存空間の砂漠化、水不足、自然災害の多様化と巨大化といった様々な影響を及ぼし、それらが、人類の新たな安全保障上の脅威になりつつある。海洋においても、海面上昇に起因する島嶼や海岸部の侵食、海水温度の上昇による台風の大型化と高潮被害、水産資源の分布の変化等、既に顕在化しており、将来においては、更に経験したことの無い状況が生じることも考えられる。自然環境の変化が、人類の生存を巡る紛争を惹起する事態をも想定すべきであろう。

本論は、気候変動・変化が海洋の安全保障にどのような影響をもたらすのか、更には、予期される新たな安全保障環境において海軍はいかなる対応をすべきか、海外で発表された研究論文等の内容を2回に分けて特報として紹介し、考察するものである。

さて、日本では、UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) および IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) を、それぞれ、「気候変動に関する国際連合枠組条約」「気候変動に関する政府間パネル」と、「Climate Change」を“気候変動”と邦訳しているが、“気候変化”と称する方が正しいとの意見がある。気象用語として、“気候変化 (Climate Change)”とは、長期間に亘る(数十年から数百万年)気候の変化であり、“気候変動 (Climate Variation, Climate Variability)”は、気候の平年との偏差である。これに沿えば、UNFCCC や IPCC など用いられる“Climate Change”は、“気候変化”と呼ぶ方が正しいと言える。しかし一方、海面上昇など、現在生じている様々な自然現象が、気候変化によるものか、または気候変動によるものかについては、なお諸説がある。そのため、本論では、気候変動・変化、との用語を用いている。

海洋政策研究財団では、2013年度から2年計画で、気候変動・変化が海洋の安全保障環境に及ぼす影響と海軍の役割に関する研究を実施しており、その一環として、2014年8月に、本特報の共同著者が、フィジー共和国およびオーストラリアの関連研究機関等を訪問して現地調査を実施した。フィジー共和国は、太平洋共同体事務局 (Secretariat of the Pacific Community : SPC) の応用地球科

学技術部 (Applied Geoscience and Technology Division : SOPAC) が、南太平洋で生じている海面上昇等の現象をオーストラリアの支援を得て観測しており、政府気候変化局 (Government Climate Change Division) が対策を講じている。SPC SOPAC による海面上昇等の観測データは、衛星を介してオーストラリアに送られており、オーストラリア国立海洋資源・安全保障センター (Australian National Centre for Ocean Resources and Security : ANCORS) が、それを分析・評価している。本特報では、「気候変動・変化が及ぼす海洋の安全保障への影響」(- その1-) として、先ず、ANCORS による研究報告書『気候変化と海洋』¹⁾ に収録される関連論文を解題して紹介すると共に、内容について考察する。なお、解題に当たっては、『気候変化と海洋』に示される Climate Change の用語は、原文通り、気候変化と記す。

1 論文解題

(1) 論文「気候変化と海洋の安全保障」

ANCORS の研究報告書『気候変化と海洋』の第7章に、「気候変化と海洋の安全保障」²⁾と題する論文が掲載されている。著者は ANCORS のスチュアート・ケイヤ (Stuart Kaye) 所長であり、要旨は以下の通りである。

(要 旨)

序 論

21 世紀に入って最初の 10 年間、国際社会は国境を越える 2 つの課題に直面することになった。1 つは、グローバル・テロであり、もう 1 つは、気候変化がもたらすものである。IPCC の報告書は、異常気象による砂漠化や農産物の被害、海面上昇による海岸線の侵食、等々を予想している。気候変化を安全保障の面から考察することは重要である。本論文では、気候変化が与える海洋の安全保障への影響について考察する。

1. 海洋資源

気候変化は、気象を変化させるだけでなく、海流や海水の塩分濃度あるいは酸性度など海象にも影響を与えている。北極海の融氷は、海流と塩分濃度に影響を与え、海洋生物の分布を変化させている。海洋の酸性化による海洋生物の減少は、東アジア、アフリカ沿岸域、そして南アメリカで食の危機を招くだろう。海産食料資源への需要は増加しているにも拘らず、国際連合食糧農業機関 (Food and Agriculture Organization of the United Nations : FAO) の 2007 年の統計によれば、過去 10 年の間、世界の年間漁獲高は 8,000 万トンから 8,500 万トンで頭打ちの状態にある。養殖魚で補うとしても、年間 1,000 万トン程度と推測され、十分ではない。また、養殖魚が塩分濃度や酸性化の影響を受けないとは言いきれない。陸上での気候変化の影響が海洋資源の減少に拍車を掛けることが予想される。砂漠化で農業が打撃を受ければ、海産物への需要が高まり、それが国家間の紛争を招くことも考えられる。2007 年の IPCC の第 4 次報告は、温暖化で気温が 3℃上昇すれば、すべての農産物の生産高が減少すると予測している。

そこにおいて、違法操業への対応が安全保障上の問題としてクローズアップされてくるはずである。一般的に言って、自国の排他的経済水域をパトロールする能力のある国はむしろ少ない。太平洋やインド洋では、広大な排他的経済水域を有する国の多くが経済的に豊かではない。ミク

¹ Edited by Robin Warner and Clive Schofield, *CLIMATE CHANGE AND THE OCEANS*, Edward Elgar Publishing Limited UK and Edward Elgar Publishing, Inc. U.S.A., 2012..

² Stuart Kaye, "Climate change and maritime security", *CLIMATE CHANGE AND THE OCEANS*.

ロシア連邦は 299 万 6,149 平方キロの排他的経済水域を有しているが、個人の GDP は 2,200 米ドルにすぎない。キリバスの排他的経済水域は 615 万 9,032 平方キロであるが、GDP は 3,100 米ドル、122 万 5,259 平方キロのマダカスカルは 1,000 米ドルである。この GDP では、自国の排他的経済水域をパトロールするだけの警備船あるいは軍艦を保有することはできない。

2. 移民

海面上昇が、人類の安全保障上の問題となる危険性がある。陸岸部が大きく侵食される事態となれば、塩害による農業への打撃に加え、病気や飢饉の発生、更には、自然災害による被害が増大することも予想される。そのような状況下では、ツバルやモルディブ等の島嶼、バングラデシュ沿岸部などからの人口移動が大きな問題となるだろう。海面上昇による人口移動は、戦争における難民と同じような事態を招く可能性があり、100 万人単位の住民が受け入れ先の無い国外脱出を試みるかもしれない。そこにおいて、島嶼や沿岸部からの住民の脱出が、難民に当たるのか、不法入国か、あるいは亡命か、の問題が生じる。インドネシアからオーストラリアに、あるいはアフリカから南欧を目指すボートピープルのような様相となるだろう。テロリストの流入も考えられる。

3. 航行

近い将来までは、気候変化の航行への影響はそれほど大きくはないが、深刻な問題となる可能性はある。論文の世界の話であった気候変化は、今や、現実的な国内あるいは地域問題と化してきている。農業の破壊による食料不足は、他の問題も誘起する。現在でも、発展途上の国々は貧困の問題に直面している。そのため、ソマリア、リベリア、ジンバブエ、コンゴなどでは内紛が絶えない。気候変化は、それを助長するだろう。貧困と内紛に農地の荒廃が重なれば、海賊が増える。ソマリア海賊はその端的な例示である。気候変化によって貧困と治安の悪化がエスカレートすれば、その地域に沿った海域で海賊が跋扈することになるだろう。

4. 北極海

気候変化による安全保障環境の変化が最も顕著に現れるのは北極海であろう。現在、北極海は多くが氷に覆われ、年間を通しての船舶の航行は限定されたものであるが、夏季においては船舶の航行が可能になってきている。しかし、北極海にはインフラや航行援助施設が少なく、救難の態勢は整っていない。航路に当たる海域が群島水域か国際海峡かを巡る国家間の主張の相違もある。ロシアは、北方航路に様々な国内的規則を適用し、航行に制限を加えようとしている。ロシアに限らず、北極海沿岸国は自国の管轄権を強く主張する傾向にあり、北極海を巡る国際安全保障環境を不安定化させている。気候変化が安全保障環境に影響を与える最初の海が、北極海であることは間違いない。

(2) 論文「海軍による気候変化との関わり」

ANCORS の研究報告書『気候変化と海洋』には、もう1つ関連する論文として、第8章に、ANCORS の Chris Rahman 主任研究員による「海軍による気候変化との関わり」³が掲載されている。以下にその要旨を紹介する。

(要旨)

序論

気候変化への対応についての議論が活発ではあるが、そもそも、何が問題なのかについては定まった見解がない。気候変化と安全保障の関連についても、今のところ推論が多い。本論文では、まず、国家或いは地域に悪影響を及ぼす気候変化について考察し、次に、海洋の安全保障に携わる部隊の運用上の問題点と対応の在り方を探る。

1. 気候変化の安全保障への影響

気候変化が広義に亘って安全保障に様々な影響を及ぼすことについては、既に論じられている。気候変化による生態系や自然環境の破壊が生活空間を脅かし、それによって、国家間や国内で紛争が生起する事態も考えられるが、そのような紛争は、気候変化がもたらす間接的なものである。従って、重要なことは、国内や地域の治安維持の状態である。

アジア太平洋地域についてみれば、地球温暖化の影響が人類の安全保障を脅かしている面がある。大型のサイクロン被害、沿岸部侵食や塩害は、食糧不足や病原菌の蔓延を招く恐れがある。温暖化が食糧難を招けば、海洋食料資源を求めての違法操業、国家間の漁業権を巡る紛争、国家管轄海域の基線を提供する島嶼の領有権争いが深刻化するだろう。気候変化の影響を最小限に止める国際取極めが進まなければ、安全保障環境が悪化することを認識すべきであろう。

気候変化が海洋の安全保障に及ぼす影響についての調査と対策について、最も積極的に取り組んでいるのはアメリカ海軍であろう。アメリカ海軍では、2009年5月に気候変化任務部隊 (Task Force Climate Change) を海洋気象観測組織の一部として設立している。アメリカ海軍気候変化任務部隊は、2009年10月に『アメリカ海軍北極ロードマップ』 (*U.S. Navy Arctic Roadmap*) を策定し、アメリカ海軍による北極への関わりの目的を示すと共に、自然環境調査、資源へのアクセスを巡る紛争予測、航行の安全と自由、等についての優先順位と取組み要領等を示した。また、2010年4月には、『アメリカ海軍気候変化ロードマップ』 (*U.S. Navy Climate Change Roadmap*) を策定し、気候変化が北極を超えて及ぼすアメリカ海軍の作戦への影響を提示した⁴。

このようなアメリカ海軍による調査と取組みを参考として、以降、気候変化と部隊の作戦計画について考察する。

2. 気候変化と海軍の計画

イギリス海軍のドクトリンは、海軍力の役割を、外交 (Diplomacy)、警察 (Constabulary)、そして軍事 (Military) の3つに分けている。これに沿って、気候変化に対応する海軍の作戦を分析してみる。

外交に関わる作戦 (Diplomatic Operation) は、本来的には強制 (Coercive) と友好 (Benign)

³ Chris Rahman, "The Implication of climate change for maritime security forces", *CLIMATE CHANGE AND THE OCEANS*.

⁴ Chris Rahman, "The Implication of climate change for maritime security" は2012年に著されたものであり、アメリカでは、2013年5月に *National Strategy for the Arctic Region* を、2014年2月に *The United States Navy Arctic Roadmap for 2014 to 2030* を策定している。

があるが、気候変化に対応するものとしては、友好的な作戦であり、人道支援・災害救助 (Humanitarian Assistance / Disaster Relief : HA/DR) が挙げられる。これについては、2004年にインドネシアで発生した地震とそれによる大津波での災害救助のための多国籍海軍部隊の作戦が例示される。HA/DRで重要な要素は、対応する部隊の兵力組成であり、基本的には大量輸送力と柔軟反応力が求められる。そこにおいて、水陸両用船や空母と多用途垂直離発着航空機が有効である。運用には、C4IR機能が求められ、病院船も重要である。

警察に関わる範ちゅう (Constabulary Category) のものとしては、捜索・救難 (Search and Rescue : SAR)、環境保護、海上法執行、海賊対処、等が挙げられ、沿岸警備隊を補うものとなるが、兵力としては、洋上哨戒機、警戒監視船、ヘリコプター等が必要である。現行の、ソマリア沖・アデン湾での多国籍部隊による海賊対処は、その例示となる。近い将来に現場となる海域として北極海が考えられる。そこにおいて、寒冷地仕様の艦艇の整備が必要となる。

軍事に関わる作戦 (Military Operation) は、前述のように、気候変化が間接的に引き起こす紛争の予防と対処のためのものとなる。海上からの作戦となるため、沿岸部洋上に物資・兵力を集結し、陸上に投入する機能・能力 (Sea Basing) が必要となる。

3. 海軍の将来：継続か変化か

では、結論として、気候変化が与えるインパクトに海軍はいかに対応すべきであるか？以下7つを提言する。

- ①気候変化の衝撃については、未だ不確実性があるが、徐々に増していることは確かである。しかし、急激に生じるものではない。
- ②気候変化は、将来の安全保障環境を形作ると予想される多くの要因のうちの1つに過ぎない。一国の海軍は、国家から与えられた資源を活用して、取り組むべき多くの脅威の中の最大のものに対して、有効に対処するべく組織編成し戦略を立てる。そこにおいて、気候変化にだけ過剰に反応すべきではない。
- ③海軍力は柔軟性をもったものでなければならない。国家からのあらゆる要請に対して、保有する兵力で取組み、任務を果たすことが要求されている。このことは、沿岸警備隊についても言える。あらゆる想定される脅威に柔軟に対応できる兵力整備と、的確な運用が要求される。これからの海軍力には、沿岸警備隊の体制・態勢とも関連させ、気候変化の衝撃にも対応できる柔軟性と作戦構想が必要である。
- ④気候変化の海洋安全保障への衝撃は、例えば、違法操業など、多くの場合、発展途上の国々の海域で生じる。発展途上の国々との共同作戦が必要となることを勘案し、兵力は共同国でも導入可能で安価に整備できるものが考慮されるべきである。
- ⑤気候変化が未だ不確実性の領域にあることを考慮し、海軍は、海洋自体の **maritime domain awareness** を重視すべきであり、海洋観測船等の導入・配備を進め、気候変化そのものの情報・資料の収集に努めるべきである。
- ⑥海軍自体、地球温暖化を抑制する燃料、エンジンの開発に努めるべきである。しかし、それは、海軍の脅威への対処能力を減ずるものであってはならない。
- ⑦気候変化の衝撃が急激なものではなく、漸進的なものであることを考慮し、対応策は長期的視野を持って立案すべきである。

2 解題論文についての考察

(1) 気候変動・変化の現場から

本特報で取上げた論文が掲載された『気候変化と海洋』（*Climate Change and the Oceans*）は、第1章から第6章までに、気候変化が及ぼす海洋自然環境や生態系への影響、気候変化に対応する海洋政策、先行きの不透明性、等の論文を収録しており、それぞれにおいて、海洋自然環境への影響等に関する定量的評価が、IPCCの報告書等を引用する形で示されている。そのため、第7章と第8章として取上げられている解題の2編は、国際的に公表されている現在の気候変動・変化が及ぼす影響の定量分析・評価の精度や信頼性については触れず、各データが示す安全保障への含意と、対応の在り方について説いている。

8月にANCORSを訪問した折、論文「気候変化と海洋の安全保障」の著者であるStuart Kaye教授は、IPCC等で示される予測値については、信頼性に異を唱える向きがあり、またマスコミが脅威を誇張し過ぎる面があるが、国際的に公表されているデータとフィジーから送られてくる観測データのANCORSでの分析を参考として論述した、と述べていた。

確かに、気候変化の予測値の信頼性については異論もある。また、海面上昇等の現象が、果たして気候変化によるものであるのか、或いはエルニーニョなどが影響する気候変動によるものであるのかについても、異なる学説がある。また、南太平洋島嶼については、衛星写真の分析では、むしろ海岸線が隆起拡大し全体として大きくなっている、との報告もあると聞く。ANCORS訪問に先立って訪れたフィジーのSPC SOPACでは、担当研究員が、海面上昇は様々な要因が複雑に関連して起きると考えられ、気候変化が原因であると特定することはできず、解明するには今後40～50年の調査が必要である、と説明していた。その一方で、それでも海面上昇は確実に進んでいて、現実には、ある特定の島では海岸線が侵食されつつあり、それに対する対策が必要となっている、とも述べていた。

冒頭で紹介したように、SPC SOPACはフィジーにブランチを置いている。SPCの研究員・スタッフは約600人であり、本部はニューカレドニアにある。フィジーには14箇所のラボがあり、資金・器材の多くはオーストラリア、ニュージーランド、フランス、そしてアメリカが提供している。フィジー政府は、気候変化を深刻に捉え、政府気候変化局（Government Climate Change Division）を設置して対処計画を立案している。海面上昇による島嶼水没の危機への対処も、その一部として検討している。生活空間に変化を及ぼす異常現象の原因究明は必要であるが、一方で、現実には生じている海面上昇等への対応も、可及的速やかに実施すべき段階にきているのではないか。フィジーの政府気候変化局の対処計画は、多くの部分、実行に移されていない。理由は、国の予算では賄い切れない資金が必要であること、そして、対処には一国だけでは意味が無く国際取組みが必要だからである。

(2) 論文に対する所見

ANCORSを訪問した際、Kaye所長は、気候変動・変化が及ぼす安全保障上の問題で、最も深刻なものは海洋生物資源の争奪であろう、と述べていた。海洋生物資源の枯渇や分布の変化については、Chris Rahman主任研究員も安全保障上の問題として捉えている。気候変動・変化に対応しての安全保障政策として、違法操業の監視・取締りの国際的取極めや、国家管轄海域の境界画定に関する平和的解決のための国際的レジーム作りが必要となるだろう。1995年から1998年に掛けて、防衛研究所の研究員が海軍力による国際平和貢献としてのOPK（Ocean Peace Keeping）を提案し、その作戦の1つとして、各国海軍が共同して実施する、違法操業監視活動を提示したことがある。当時は、その提案に対して内外の関心は薄かったが、今、現実の問題として再評価すべきであろう。

Rahman 主任研究員は、気候変化への海軍の対応を、イギリス海軍がそのドクトリンで示す本来的役割としての、Diplomacy、Constabulary、Military の範ちゅうに分けて示している。Military の属する作戦は、ほとんどが気候変動・変化がもたらした状況下で発生する間接的事案である。従って、最も大事なことは、そのような間接的事案の発生を抑えるための、Constabulary に属する作戦を適切に遂行することである。イギリスは、海軍が海洋における警察権の行使任務を担っている。日本など、防衛組織と警察組織を明確に分けている国では、Constabulary の範ちゅうの任務については、防衛に携わる組織と海上法執行に当たる組織との共同連携が必要となるだろう。

さて、Rahman 主任研究員は、提言の④として、気候変化の衝撃は穏やかに進むことを示唆し、⑦で、長期的な対処構想の必要性を説いている。しかし、2013年11月にフィリピンを襲った巨大な台風と高波による被害など、気候変動・変化の衝撃は既に始まっており、今後、加速度的に顕在化することを予期すべきではないだろうか。熱帯雨林に閉じ込められていた未知のウイルスが開発によって人類の生存圏に入り込む、或いは、突然変異したウイルスがワクチンを不能にしてパンデミックを引き起こす、そのようなシナリオを描いた映画にも似て、気候変動・変化が人類の安全保障を脅かす事態は、突然にアウトブレイクすることを想定しておくべきであろう。

また、Rahman 主任研究員は④として、発展途上国との共同の必然性を指摘している。気候変化が、国境を越えたグローバルな問題であることを思慮し、安全保障上の対策は地域的な枠組みを構築して取り組むべきであろう。そこにおいて、地域内での共同演習が提唱される。アメリカ海軍は、東南アジア諸国や南アジア諸国と、South Asia Cooperation and Training (SWACAT) や Cooperation Afloat Readiness and Training (CARAT) 等の演習を実施している。そのような演習に、気候変動・変化が及ぼす事態を想定したシナリオを取り込むことも考慮すべきであろう。また、アメリカ海軍と海上自衛隊が主体となって、毎年、東南アジア・南太平洋地域を対象とした人道支援・文化交流のための活動、パシフィック・パートナーシップを展開している。フィジーの政府気候変化局が立案する対処計画と、パシフィック・パートナーシップをコラボレーションさせることができないだろうか。

本論 - その 2- は、2014年5月にアメリカの海軍分析センターが作成した『国家安全保障と加速化する気候変化の脅威』⁵を解題し紹介する予定である。

また、冒頭で紹介したように、海洋政策研究財団では、2013年度から2014年度までの2年計画で、気候変動・変化が海洋の安全保障環境に及ぼす影響と海軍力の役割に関する研究を実施している。成果を得た後、別途、『海洋情報季報』の特報として紹介する。

⁵ CNA Military Advisory Board, *National Security and the Accelerating Risks of Climate Change*, (Alexandria, VA, CA; CAN Corporation, 2014).

2. 2014年第3四半期までのアジアにおける海賊行為と武装強盗事案 ～ReCAAP 報告書に見る特徴～

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10月17日、2014年第3四半期（1月1日～9月30日）までにアジアで発生した海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する報告書を公表した。（ReCAAPとはRegional Cooperation Agreement Against Piracyの頭字語である。）

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

ReCAAPの加盟国は、インド、スリランカ、バングラデシュ、ミャンマー、タイ、シンガポール、カンボジア、ラオス、ベトナム、ブルネイ、フィリピン、中国、韓国及び日本の域内14カ国に加えて、域外国からノルウェー（2009年8月）、デンマーク（2010年7月）、オランダ（2010年11月）、英国（2012年5月）、オーストラリア（2013年8月）、そしてアメリカ（2014年9月）が加盟し、現在、20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、2014年第3四半期（1月1日～9月30日）までのアジアにおける海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の態様と傾向である。

1. 「海賊」と「船舶に対する武装強盗」についてのReCAAPの定義

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

2. 発生（未遂を含む）件数

報告書によれば、2014年第3四半期までの発生件数は129件（2013年同期99件）で、その内、既遂が117件（同94件）、未遂が12件（同5件）であった。

第3四半期までの発生件数の月間内訳を見れば、1月8件（既遂8件、未遂0）、2月14件（14件、0件）、3月10件（9件、1件）、4月15件（12件、3件）、5月20件（16件、4件）、6月23件（22

件、1件)、7月16件(16件、0件)、8月14件(11件、3件)、9月9件(9件、0件)となっており、四半期毎に見れば、第2四半期(4月～6月)が最も多く発生している。表1は、過去5年間の第3四半期までの発生件数を地域毎に示したものである。これによれば、インドネシアでの港湾・錨泊地における発生件数が前年同期比でかなり減少しているが、マラッカ・シンガポール海峡、南シナ海、バングラデシュ及びインドでの発生件数が増えている。

表1：過去5年間の第3四半期までの地域別発生件数

| | 2014 | | 2013 | | 2012 | | 2011 | | 2010 | |
|-----------|------------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | 既遂 | 未遂 | 既遂 | 未遂 | 既遂 | 未遂 | 既遂 | 未遂 | 既遂 | 未遂 |
| 東アジア | | | | | | | | | | |
| 中国 | | | | | | | | | 1 | |
| 小計 | | | | | | | | | 1 | |
| 南アジア | | | | | | | | | | |
| アラビア海 | | | | | | | | 4 | | |
| バングラデシュ | 11 | | 6 | | 10 | | 7 | | 18 | 2 |
| ベンガル湾 | 2 | | | | | | | 1 | 1 | |
| インド | 9 | 1 | 3 | | 6 | 1 | 6 | 2 | 5 | |
| 小計 | 22 | 1 | 9 | | 16 | 1 | 13 | 7 | 24 | 2 |
| 東南アジア | | | | | | | | | | |
| タイ湾 | | | | | | | | | 1 | |
| インド洋 | | 1 | | | | | | | | |
| インドネシア | 36 | 5 | 58 | 4 | 46 | 2 | 35 | 1 | 24 | 9 |
| マレーシア | 3 | 1 | 6 | | 7 | | 11 | 3 | 13 | |
| フィリピン | 3 | | 5 | | 3 | | 4 | | 4 | |
| シンガポール | | | | | 1 | | 3 | | 2 | |
| 南シナ海 | 29 | 1 | 6 | | 4 | | 10 | 6 | 17 | 7 |
| マ・シ海峡 | 23 | 3 | 5 | | 11 | 1 | 18 | 2 | 2 | 3 |
| タイ | | | | | | | | | 1 | |
| ベトナム | 1 | | 5 | 1 | 3 | 1 | 6 | | 10 | |
| 小計 | 95 | 11 | 85 | 5 | 75 | 4 | 87 | 12 | 74 | 19 |
| 計 | 117 | 12 | 94 | 5 | 91 | 5 | 100 | 19 | 99 | 21 |

出典：ReCAAP 2014年第3四半期報告書 11頁の表1より作成

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は、以上の暴力的要素と経済的要素から、この5年間の第3四半期までの既遂事案をカテゴリー分けしたものである。

表2：過去5年間の第3四半期までのカテゴリー別既遂事案件数

| | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 |
|-------------|------|------|------|------|------|
| CAT-1 | 10 | 0 | 2 | 6 | 3 |
| CAT-2 | 31 | 23 | 29 | 30 | 41 |
| CAT-3 | 23 | 27 | 23 | 20 | 27 |
| Petty Theft | 53 | 44 | 37 | 44 | 28 |

出典：ReCAAP 2014年第3四半期報告書7頁のチャート2より作成

表2に見るように、2014年第3四半期までの事案では、CAT-1事案が10件もあり、際立った特徴となっている。後述するように、この内、9件はタンカーからの積荷の石油や燃料油の「抜き取り (siphoning)」事案である。

報告書によれば、襲撃に参加した海賊/武装強盗の人数から見れば、1~6人が74件と6割強で、7~9人が11件、9人以上が17件、情報なしが15件であった。7人以上の事案中、23件がCAT-1かCAT-2であった。使用された武器のタイプでは、ナイフと銃器で武装した15件中、80%以上の事案で、被害船舶の乗組員が脅されたり、人質に取られたり、あるいは重傷ではなかったものの、負傷させられたりした。未遂も含めた全事案の内、ほぼ半分の60件が非武装か、情報なしであった。乗組

員の扱いを見れば、負傷者なしが情報なしが既遂事案の74%、86件であったが、ReCAAP ISCは、特に武装した海賊 / 武装強盗との直接対決を回避するよう勧告している。経済的損失について見れば、全体の38%が主として停泊/錨泊中の船舶のエンジン部品や船舶備品の盗難事案で、盗みが終われば、あるいは発見されれば直ちに逃亡する。経済的損失について注目されるのは、積荷を盗む事案の増加である。この種の事案、12件中、9件が後述のタンカーからの「抜き取り (siphoning)」事案で、3件がバージからのスクラップ金属の盗みであった。船舶の「ハイジャック/行方不明」事案が1件あった。報告書によれば、この事案は、6月9日にコンテナ138個を積んだバージ、*Hub 18*を曳航中のマレーシア籍船タグボート、*Monyplus 12*がサラワク州ダトゥ岬沖西方約61カイリの南シナ海でハイジャックされた事案で、その後11人の乗組員と共にバージが発見され、乗組員が救出されたが、タグボートは9月30日現在、依然行方不明である。

表3は、既遂事案における襲撃された時の船舶の状況を示したものである。

表3：2014年第3四半期までの航行中、停泊/錨泊中既遂事案のカテゴリ別内訳

| | CAT-1 | CAT-2 | CAT-3 | Petty Theft |
|--------|-------|-------|-------|-------------|
| 航行中 | 10 | 11 | 8 | 12 |
| 停泊/錨泊中 | | 20 | 15 | 41 |

出典：ReCAAP 2014年第3四半期報告書7～8頁より作成

報告書によれば、マラッカ・シンガポール海峡での既遂事案、23件中、1件が「抜き取り (siphoning)」事案で、6件がタグ&バージ事案であった。マラッカ・シンガポール海峡での既遂事案の大部分がこれまでタグ&バージ事案であったことに比べれば変化が見られるが、6件中、3件がバージに積まれたスクラップ金属の盗難で、しかもこれらの事案がほとんどマ・シ海峡分離通航路の西航レーンでの事案であることから、ReCAAP ISCは、監視の強化を勧告している。南シナ海では、8件のCAT-1事案があったが、いずれも「抜き取り (siphoning)」事案であった。特に、南シナ海では、インドネシアのビンタン島北東沖での錨泊中の船舶が目標になる事案が増え、南シナ海での事案の半分強を占めており、大半が航行中の事案であったこれまで傾向と変化しているとして、ReCAAP ISCは、錨泊中の海賊対策の強化を勧告している。

なお、ReCAAP ISCは、Tug Boats and Barges (TaB) Guide against Piracy and Sea Robbery と題するガイドブックを発行し、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)

4. 石油・燃料油の抜き取り事案

2014年第3四半期までの10件のCAT-1事案で注目されるのは、うち、9件が各種タンカーからの積荷の石油や燃料油の「抜き取り (siphoning)」事案であったことである。抜き取り事案は、目標となった各種タンカーがハイジャックされたわけではないが、積荷の石油・燃料油が別のタンカーに抜き取られている。

ReCAAP ISC は 7 月 24 日、この種の抜き取り事案について、*Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia* と題する報告書を出して、警告している。それによれば、この種の事案は、表 4 に示したように、2011 年 4 月 15 日の事案が初めてだが、2014 年になって異常に増えているところに特徴がある。第 3 四半期までに 9 件発生しており、前記報告書の 2014 年 7 月 15 日までの 7 件に加えて、新たに 2 件発生している。目標となったタンカーは、1,000~2,000GT の小型タンカーである。

表 4 : 2011 年~2014 年第 3 四半期までの「抜き取り (siphoning)」事案

| 船舶名 | 発生日 | 抜き取り量 | 油種 |
|--------------------------|-------------|---------------------|------------------------------|
| 2011 年 | | | |
| <i>Namse Bang Dzod</i> | 2011.4.15 | 0.8 metric ton (mt) | Diesel |
| 2012 年 | | | |
| <i>Yunita</i> | 2012.11.11. | 750 ton | Fuel oil |
| 2013 年 | | | |
| <i>Danal 4</i> | 2013.10.10 | 1,690 mt | Marine Gas Oil (MGO) |
| <i>GPT 21</i> | 2013.11.7. | Not stated | MGO |
| 2014 年 | | | |
| <i>Sri Phangnga</i> | 2014.4.17. | 400 mt | MGO |
| <i>Naniwa Maru No. 1</i> | 2014.4.22. | 2,500 mt | Marine Diesel Oil (MDO) |
| <i>Orapin 4</i> | 2014.5.28. | 3,700 mt | Automotive Diesel Fuel (ADF) |
| <i>Budi Mesra Due</i> | 2014.6.7 | 940 mt | Diesel |
| <i>Ai Maru</i> | 2014.6.14. | 620 mt | MGO |
| <i>Moresby 9</i> | 2014.7.4. | 2,118 mt | MGO |
| <i>Oriental Glory</i> | 2014.7.15. | 1,600 mt | Marine Fuel Oil (MFO) |
| <i>V.L. 14</i> | 2014.8.28. | 1,296 ton | Lube Oil |
| <i>Orapin 2</i> | 2014.9.17. | 1,048 mt | MGO |

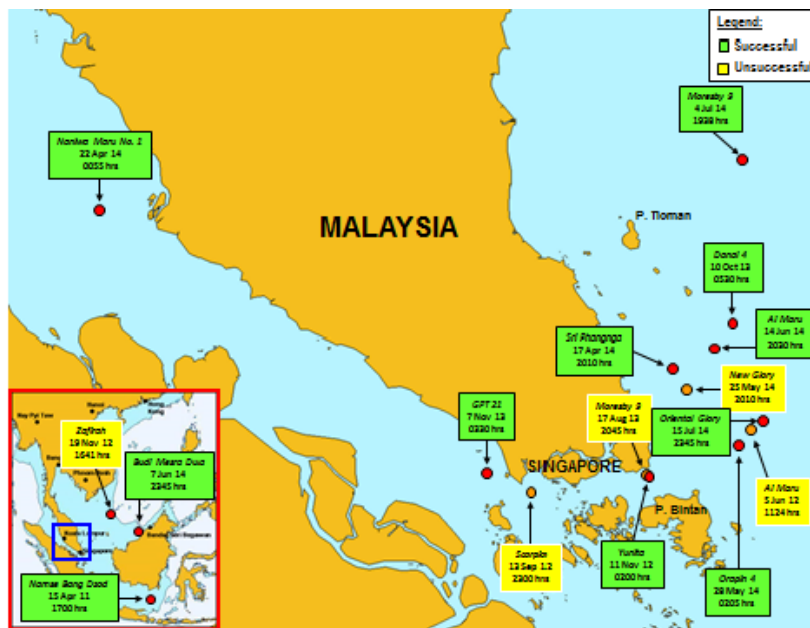
出典 : *Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia*, p.9, Annex B、及び ReCAAP 2014 年第 3 四半期報告書 64、65 頁より作成。

Special Report によれば、襲撃グループの手口は、人数、乗組員の扱い、使用武器、及び乗り込み方法など、似通っている。襲撃グループの人数で最も多かったのは、2014 年 4 月 17 日にマレーシア東岸の南シナ海でタイ籍船のタンカー、*MT Sri Phangnga* が襲撃された事案で、16 人の海賊の内、8 人がショットガン、拳銃、ナイフ（長刀）で武装して乗り込み、錨泊させ、別の小型タンカーを横付けして MGO を抜き取った。乗組員には怪我はなかったが、船長が軽傷を負った。海賊は、退去する際、乗組員の所持品、船舶備品を奪い、通信設備を破壊し、船名と船社のロゴマークにペンキを塗りつけた。乗組員の扱いについては、船長が軽傷を負ったこの事案と、2012 年 11 月 19 日の乗組員を救命ボートに放棄した未遂事案を除いて、危害は加えられていないが、脅迫されたり、船室に閉じ込められたりしている。ほとんどの事案では、海賊は、航行中のタンカーに乗り込み、乗組員を船室に閉じ込め、この間、タンカーを制圧し、横付けした別のタンカーやバージに積荷油を抜き取って

る。2014年7月15日までの16件の事案中、3件で、襲撃されたタンカーが積荷油の抜き取り中に船名を書き換えられている。

Special Reportによれば、抜き取り事案の発生海域は、2014年7月15日までの11件の既遂事案の内、7件が南シナ海で発生しており、いずれも航行中に事案である。インドネシアでは2件発生しており、1件がスラバヤ北東沖を航行中の事案で、もう1件が東カリマンタン・サマリンドの Muara Berau 錨泊地で事案である。マレーシアでは、ポート・クラン沖での航行中の事案が1件とマラッカ海峡で1件発生している。(地図参照) なお、8月と9月の事案は、既述のように南シナ海での事案である。

2011年～2014年7月半ばまでの既遂・未遂抜き取り事案発生海域



出典：Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia, p.2

Special Report と 2014 年第 3 四半期報告書は、「抜き取り (siphoning)」事案について、①石油・燃料油に対する需要が多いこと、市場価格が高騰していることから、襲撃グループは、抜き取った石油・燃料油を転売することで利益を得るために、航行中の各種タンカーを目標とし続けると見られ、関係政府当局は犯人逮捕のために一層の努力が求められること、②襲撃グループは目標とするタンカーの油種と航行ルートなどの詳細を知っていると思われ、彼らと乗組員、あるいは彼らと運航船社との共謀の可能性が排除できないこと、③運航船社は、情報の漏洩や内部の共謀を阻止するために、緊急に作業手順を精査することを指摘した上で、ReCAAP ISC は、運航船社、船長と乗組員、沿岸各国の海洋法令執行機関と政府当局に対して、「抜き取り」事案に対処するための、一致した努力を求め、以下のような勧告をしている。

- (1) 一部の事案では、襲撃グループと船長との共謀の可能性が強かったことから、船主に対しては、乗組員の経歴の定期的なチェック、乗組員に対する船舶保安計画の周知、積荷についての情報については「関係者限り」の厳守など。
- (2) 海洋法令執行機関に対しては、24 時間態勢での哨戒活動の実施。
- (3) 襲撃グループの乗り込み阻止のためには依然として見張りの強化が鍵となること。事後の同種

事案の阻止のためには、襲撃グループの手口を熟知することが重要なことから、乗り込まれた場合の速やかな通報の慫慂。

Special Report on Incidents of Siphoning of Fuel/Oil at Sea in Asia is available at following URL;

[http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Reports/Special%20Report%20 \(Siphoning%20Incidents\)%20CAA%2024%20Jul%2014.pdf](http://www.recaap.org/Portals/0/docs/Reports/Special%20Report%20(Siphoning%20Incidents)%20CAA%2024%20Jul%2014.pdf)

3. 2014年第3四半期までの海賊行為と船舶に対する武装強盗事案 ～IMB 報告書に見る特徴～

上野英詞（海洋政策研究財団研究員）

国際海事局(IMB)は2014年10月末、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、2014年第3四半期(1月1日～9月30日)までに世界で起きた海賊行為と船舶に対する武装強盗事案に関する報告書を公表した。以下は、IMB報告書から見た、2014年第3四半期までの海賊行為と船舶に対する武装強盗事案の特徴を取り纏めたものである。

「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

2014年第3四半期までの通報された発生件数は178件(2013年同期188件)であった。その内、既遂が141件(同150件)で、その内訳は、乗り込み事案が124件(同140件)、ハイジャック事案が17件(同10件)であった。未遂事案は37件(同38件)で、その内訳は発砲事案が10件(同17件)、乗り込み未遂事案が27件(同21件)であった。しかしながら、IMBは、この他に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。

2014年第3四半期までの発生件数178件は、2013年同期比で10件少ない。表1は、最近6年間の第3四半期までの全発生件数の推移である。2014年第3四半期までの発生件数178件を発生海域別に見れば、全体の3分の2強の115件が以下の4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72件(2013年同期68件)、バングラデシュ15件(同10件)、マレーシア15件(同5件)、ナイジェリア13件(同29件)であった。インドネシアとマレーシアだけで、全発生件数178件の半分に達している。因みに、2013年同期では、インドネシアとナイジェリアだけで全件数188件の50%強を占めていた。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、多発海域からソマリア沖周辺海域が姿を消している。2014年第3四半期までの発生件数は、ソマリア沖で3件(2013年同期4件)、アデン湾で4件(同4件)、紅海3件(同2件)、オマーン2件(同0件)であった。

表1、2に示すように、2012年まで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、2014年第3四半期までに3件の発砲事案を含め12件の未遂事案があった。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)第4版の履行、民間武装警備員(Privately Contracted Armed Security Personnel: PCASP)の雇用を含む、海上における海賊対処とともに、陸上における国際的努力やソマリアにおける中央政府の努力の総合的成果である、と指摘している。一方で、IMB PRCは、ソマリア沖の状況を引き続きモニターしており、船主や船長に対して警戒を怠らないよう注意している。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、IMB PRC は、1 回でも商船のハイジャックに成功すれば、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。報告書によれば、2014 年 9 月 30 日現在、ソマリアの海賊は、身代金を狙って 40 人の乗組員を拘束している。

他方、西アフリカのギニア湾では、表 1、表 2 に示すように、ナイジェリアでの発生件数は 2013 年同期に比して大幅に減少しているが、ハイジャック事案が 4 件あった。報告書は、ナイジェリア周辺海域は依然危険である、と警告している。

東南アジアでは、表 1 に見るように、インドネシアでの発生件数が 72 件で、依然として群を抜いて多い。港湾、錨泊地では、ジャカルタ・タンジュンプリオク (8 件)、スマトラのベラワン (9 件)、リアウ諸島のカリムン・ケシル (9 件) とプラウ・ビンタン (27 件) が多発海域となっている。

表 2 に示すように、東南アジアでは、ハイジャック事案が 12 件あった。インドネシアとマレーシアで各 5 件、マラッカ海峡とタイで各 1 件である。これらのハイジャック事案は、いずれも小型タンカーが目標となっており、その内、10 件が積荷のディーゼル油などが別の船に移される事案であった。報告書は、これらの事案では 6,000GRT 以下の小型タンカーが目標となっており、効果的な防止策もなく、また犯人も逮捕されていないことから、この種の事案が今後とも増える可能性がある、と警告している。

ReCAAP 第 3 四半期報告書は、これらの事案はいずれも CAT-1 事案とされているが、「ハイジャック」とはしておらず、「抜き取り (siphoning)」事案として特記している。なお、ReCAAP 報告書では、第 3 四半期までの「抜き取り」事案は 9 件で、1 件少ない (解説 2 : 2014 年第 3 四半期までの ReCAAP 報告書の特徴、表 4 参照)。IMB 報告書によれば、この 1 件は、9 月 22 日にマレーシア籍船の精製品タンカー、MT *Pentradar* がタイのプーケット南西沖約 38 カイリの海域でハイジャックされ、積荷の燃料油が付近にいた漁船に移された事案である。

2. 態様から見た特徴

表 3 は、未遂を含む全事案における襲撃された時の船舶の状況について、地域毎に示したものである。これらによれば、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、全て航行中の船舶に対する発砲または乗りこみ未遂事案である。また、ギニア湾の事案も航行中の事案が大部分である。一方、東南アジア海域の場合は、表 2 に示すように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、表 3 に見るように、錨泊中の事案が多い。航行中の既遂事案は、前記のハイジャック事案を除いて、数人の主としてナイフで武装した船舶強盗の乗り込み事案である。

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。2014 年第 3 四半期までに襲撃された (未遂事案を含む) 178 隻の船舶のタイプは 20 で、表 4 に示したように、最も多かったのが Product Tanker で 44 隻、次いで Bulk Carrier で 34 隻、以下、Chemical Tanker で 22 隻 (表 4 では Product Tanker と併せて 66 隻と表示)、Tanker Crude Oil が 21 隻、General Cargo が 14 隻、Container が 13 隻、LPG Tanker が 7 隻などとなっている。過去 6 年間を見れば、これらのタイプの船舶が目標船舶の大部分を占めている。

一方、襲撃された 178 隻の船籍を見れば、パナマ籍船が 32 隻で最も多く、次いでマーシャル諸島籍船 23 隻、以下シンガポール籍船 22 隻、リベリア籍船 15 隻、香港籍船 11 隻などとなっている。

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47隻、次いでギリシャが19隻、ドイツ10隻、インド10隻、英国9隻などとなっている。なお、日本関係船舶は6隻であった。

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6年間の第3四半期までの事案における乗組員の人質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。2014年第3四半期までの人質事案は369人で、2013年同期より大幅増となっている。これはインドネシアや2013年同期の29人から73人に、マレーシアが同32人から89人に大幅に増加したことが大きな要因となっている。一方で、ソマリアの海賊による人質事案は、2013年同期の34人からゼロになった。他方、人的被害の発生場所から見れば、人質369人中、全てが東南アジアと西アフリカのギニア湾での発生事案によるもので、前記のインドネシアとマレーシアに加えて、ナイジェリアが86人（2013年同期24人）で、この3国で全体の6割強を占めている。

表6は、最近6年間の第3四半期までの全発生事案で、海賊・武装強盗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、銃器とナイフが主要武器である傾向は、ほとんど変化がない（過去5年間の通年状況も同じである）。また、情報なしも依然多い。他方、表7に見るように、海賊・武装強盗の使用武器を発生地域毎に見れば、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48件中、インドネシア（12件）とマレーシア（8件）、そしてナイジェリア（10件）で全体の6割強を占めている。

表1：最近6年間の第3四半期までのアジア及び
その他の多発海域での発生件数（未遂を含む）の推移

| 海域 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 |
|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| インドネシア | 72 | 68 | 51 | 30 | 26 | 7 |
| マラッカ海峡 | 1 | 1 | 2 | | 1 | 2 |
| マレーシア | 15 | 5 | 8 | 14 | 13 | 14 |
| フィリピン | 5 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 |
| シンガポール海峡 | 8 | 5 | 6 | 7 | 2 | 6 |
| タイ | 2 | | | | 1 | 1 |
| 南シナ海 | | 4 | 1 | 13 | 30 | 10 |
| ベトナム | 2 | 6 | 4 | 6 | 9 | 8 |
| バングラデシュ | 15 | 10 | 9 | 7 | 18 | 12 |
| インド | 10 | 7 | 6 | 6 | 4 | 10 |
| アデン湾* | 4 | 4 | 13 | 32 | 44 | 100 |
| 紅海** | 3 | 2 | 13 | 36 | 24 | 15 |
| ソマリア*** | 3 | 4 | 44 | 130 | 56 | 47 |
| オマーン**** | 2 | | | 1 | | 4 |
| タンザニア | 1 | 1 | 2 | | 1 | 5 |
| ナイジェリア | 13 | 29 | 21 | 6 | 11 | 20 |
| アンゴラ | 1 | | | | | |
| カメルーン | 1 | | 1 | | 5 | 3 |
| ガボン | 1 | 2 | | | | |
| ガーナ | 4 | | 2 | 2 | | 2 |
| コートジボアール | 2 | 4 | 3 | 1 | 3 | 2 |
| リベリア | 1 | | | | | |
| シエラレオネ | 1 | 1 | 1 | | | |
| コンゴ | 6 | 2 | 4 | 3 | 1 | |
| トーゴ | 2 | 7 | 11 | 5 | | 2 |
| 合計 | 178 | 188 | 233 | 352 | 289 | 306 |
| 通年合計 | | 246 | 297 | 439 | 445 | 410 |

出典：2014年第3四半期報告書5～6頁の表1から作成。なお、合計件数、通年合計件数は報告書の全ての対象発生海域を含む。

注：*；アデン湾、**；紅海、***；ソマリア、オマーン；****いずれもソマリアの海賊による。

表2：2014年第3四半期までの主な発生海域毎の襲撃の態様

| 海域 | Actual Attacks | | Attempted Attacks | |
|-----------|----------------|-----------|-------------------|--------------------|
| | Boarded | Hijacked | Fired Upon | Attempted Boarding |
| インドネシア | 59 | 5 | | 8 |
| マラッカ海峡 | | 1 | | |
| マレーシア | 8 | 5 | | 2 |
| フィリピン | 3 | | 2 | |
| シンガポール海峡 | 8 | | | |
| タイ | 1 | 1 | | |
| ベトナム | 2 | | | |
| バングラデシュ | 14 | | | 1 |
| インド | 9 | | | 1 |
| アデン湾* | | | | 4 |
| 紅海** | | | | 3 |
| ソマリア*** | | | 2 | 1 |
| オマーン**** | | | 1 | 1 |
| タンザニア | 1 | | | |
| ナイジェリア | 4 | 1 | 5 | 3 |
| アンゴラ | | 1 | | |
| カメルーン | 1 | | | |
| ガボン | 1 | | | |
| ガーナ | 1 | 3 | | |
| コートジボアール | 2 | | | |
| リベリア | 1 | | | |
| シエラレオネ | 1 | | | |
| コンゴ | 6 | | | |
| トーゴ | | | | 2 |
| 合計 | 124 | 17 | 10 | 27 |
| 総計 | 178 | | | |

出典：2014年第3四半期報告書8頁の表2から作成。なお、合計件数、総計件数は報告書の全ての対象発生海域を含む。

注：*；アデン湾、**；紅海、***；ソマリア、オマーン；****いずれもソマリアの海賊による。

表3：2014年第3四半期までの発生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 | 3 | 45 | 16 | | 8 | |
| マラッカ海峡 | | | 1 | | | |
| マレーシア | | 5 | 8 | | 1 | 1 |
| フィリピン | | 3 | | | | 2 |
| シンガポール海峡 | | | 8 | | | |
| タイ | | | 2 | | | |
| ベトナム | | 2 | | | | |
| バングラデシュ | | 12 | 2 | | 1 | |
| インド | | 9 | | | 1 | |
| アデン湾* | | | | | | 4 |
| 紅海** | | | | | | 3 |
| ソマリア*** | | | | | | 3 |
| オマーン**** | | | | | | 2 |
| タンザニア | 1 | | | | | |
| ナイジェリア | | 1 | 4 | | 2 | 6 |
| アンゴラ | | 1 | | | | |
| カメルーン | 1 | | | | | |
| ガボン | | | 1 | | | |
| ガーナ | | 2 | 2 | | | |
| コートジボアール | | 1 | 1 | | | |
| リベリア | | | | | | |
| シエラレオネ | 1 | | | | | |
| コンゴ | | 6 | | | | |
| 合計 | 7 | 89 | 45 | | 16 | 21 |
| 総計 | | 141 | | | 37 | |

出典：2014年第3四半期報告書9頁の表4、5から作成。なお、合計件数、総計件数は報告書の全ての対象発生海域を含む。

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

注：*；アデン湾、**；紅海、***；ソマリア、オマーン；****いずれもソマリアの海賊による。

表4：2014年第3四半期までの襲撃船舶の主なタイプとそれらの過去6年間の推移

| Type | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Bulk Carrier | 34 | 41 | 49 | 78 | 46 | 84 |
| Chemical/Product Tanker | 66 | 55 | 59 | 83 | 65 | 51 |
| Crude Oil Tanker | 21 | 22 | 26 | 50 | 24 | 27 |
| LPG Tanker | 7 | 5 | 9 | 5 | 4 | 5 |
| General Cargo | 14 | 15 | 11 | 29 | 47 | 42 |
| Container | 13 | 22 | 33 | 50 | 48 | 48 |
| Supply Ship | 2 | 5 | 5 | 1 | | 1 |
| Offshore Tug/Tug & Barge | 6 | 13 | 18 | 24 | 12 | 12 |
| Ro-Ro | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 |
| Trawler/Fishing | 3 | 2 | 4 | 5 | 13 | 9 |

出典：2014年第3四半期報告書11～12頁の表11、13頁のチャートDから作成。

表5：最近6年間の第3四半期までの乗組員の人的被害状況

| 状況 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 |
|--------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--------------|
| 襲撃 | 1 | | 2 | 6 | 3 | 4 |
| 人質 | 369 | 266 | 485 | 619 | 773 | 661 |
| 負傷 | 10 | 20 | 18 | 41 | 27 | 23 |
| 拉致 | 5 | 34 | 7 | 6 | 17 | 12 |
| 死亡 | 3 | 1 | 6 | 8 | 1 | 6 |
| 行方不明 | 1 | 1 | | | | 8 |
| 脅迫 | 8 | 8 | 12 | 23 | 13 | 12 |
| 合計 | 397 | 330 | 503 | 703 | 834 | 726 |
| 各通年合計 | | 373 | 662 | 895 | 1,270 | 1,167 |

出典：2014年第3四半期報告書10頁の表8、及び2013年年次報告書11頁の表8から作成。

表6：最近6年間の第3四半期までの発生事案で海賊が使用した武器のタイプ

| 武器のタイプ | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 |
|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 銃器 | 176 | 137 | 202 | 93 | 59 | 48 |
| ナイフ | 56 | 66 | 51 | 56 | 55 | 55 |
| その他の武器 | 4 | 2 | 5 | 4 | 3 | 3 |
| 情報なし | 71 | 72 | 79 | 95 | 83 | 71 |
| 合計 | 178 | 188 | 233 | 352 | 289 | 306 |

出典：2014年第3四半期報告書10頁の表6から作成。

表7：2014年第3四半期までの発生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 | 12 | 28 | 2 | 30 |
| マラッカ海峡 | 1 | | | |
| マレーシア | 8 | 1 | | 6 |
| フィリピン | 3 | | | 2 |
| シンガポール海峡 | | 5 | | 3 |
| タイ | 2 | | | |
| ベトナム | | | | 2 |
| バングラデシュ | | 10 | | 5 |
| インド | | 3 | 1 | 6 |
| アデン湾* | 2 | | | 2 |
| 紅海** | | | | 3 |
| ソマリア*** | 2 | | | 1 |
| オマーン**** | 2 | | | |
| アンゴラ | 1 | | | |
| カメルーン | | 1 | | |
| ガボン | | | 1 | |
| ガーナ | 3 | | | 1 |
| コートジボアール | 1 | 1 | | |
| ナイジェリア | 10 | 1 | | 2 |
| コンゴ | 1 | 2 | | 3 |
| トーゴ | | 1 | | 1 |
| 合計 | 48 | 55 | 4 | 71 |
| 総計 | 178 | | | |

出典：2014年上半期報告書11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、****；オマーンいずれもソマリアの海賊による。



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)